

Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für das Verkehrsbauvorhaben „Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof im Bezirk Mitte von Berlin“

Sie können sich grundsätzlich der nachstehenden Textbausteine bedienen, um die eigene Einwendung im Planfeststellungsverfahren anzureichern. Beachten Sie aber bitte einige Hinweise dazu:

- Die beste Einwendung ist stets die selbst geschriebene! Schreiben Sie möglichst Ihre Einwendung selbst. Schildern Sie Ihre eigene Betroffenheit und Ihre Befürchtungen (Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe, Verschlechterung der Aufenthaltsqualität an Straßen, Plätzen, in Parks und Gärten, Verschlechterung von Wegen zu Fuß, per Rad oder auch mit dem Auto etc.). Schauen Sie in die Planunterlagen. Versuchen Sie, zu den einzelnen Plänen und den Texten Stellung zu nehmen. Beziehen Sie die Textbausteine mit ein. Schreiben Sie alles auf, was Ihnen im Zusammenhang mit der Planung durch den Kopf geht.
- Es können beliebig viele Einwendungen eingereicht werden. Haben Sie bereits Einwendungen eingereicht, können Sie dennoch weitere Einwendungen einreichen. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (25.Juni 2009) können Sie allerdings nur noch die bisher erhobenen Einwendungen vertiefen. Haben Sie Zweifel, ob es sich bei weiteren Einwendungen um eine Vertiefung der bisher erhobenen Einwendungen oder um neue Einwendungen handelt, schreiben Sie Ihre Einwendungen in jedem Fall an die Anhörungsbehörde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, s. unten).
- Mit Einreichen Ihrer Einwendung stellen Sie sicher, dass Sie sich im weiteren Verfahren beteiligen und – soweit gewollt und erforderlich – auch später klagen können. Sie sind aber auf diejenigen Punkte beschränkt, die in der Einwendung vorkommen. Dabei kommt es nicht auf Details an. Aber ein Gesichtspunkt – wie etwa die fehlende Prüfung von Alternativen, grenzwertüberschreitende Lärmbelastungen, Luftschadstoffbelastungen etc. – kann später nur vorgetragen werden, wenn er zumindest irgendwie erwähnt ist.
- Reichen Sie Ihre Einwendungen vor Ablauf der Einwendungsfrist (das ist der **25.Juni 2009, 24 Uhr**) bei der folgenden Stelle ein:
 - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat GR B, Württembergische Str.6, 10707 Berlin, Fax-Nr.: 90123712und vergessen Sie dabei auf keinen Fall Ihren **vollständigen Namen und Adresse** auf der Einwendung!

Die Einwendungen können per Fax (möglichst Fax-Protokoll ausdrucken lassen!), persönlich (möglichst Eingang auf einer Kopie bestätigen lassen!) oder per Post (möglichst mit Nachweis) eingereicht werden. Die Einwendungen können auch zur Niederschrift gegeben werden, d.h. Sie lassen sie vor Ort von einem Mitarbeiter der oben genannten Stelle aufschreiben. Dabei laufen Sie allerdings Gefahr, Wichtiges zu vergessen.

Achten Sie auf die Bekanntmachung des Erörterungstermins und erscheinen Sie zum Erörterungstermin. Bringen Sie dort Ihre Bedenken vor und fragen Sie nach, wenn Sie etwas nicht verstanden haben oder hören Sie einfach zu und zeigen sich solidarisch mit denen, die dort sprechen.

Absender:
(vollständiger Name und Adresse!)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Referat GR B
Württembergische Str.6
10707 Berlin

per Fax: 90123712

**Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für das Verkehrsbauvorhaben
„Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof im Bezirk Mitte von Berlin“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o.g. Verfahren erhebe ich Einwendung wie folgt:

1.

Ich bin Anwohner/in im Bereich ...

Der geplante Ausbau der Invalidenstraße beeinträchtigt mich erheblich. Ich erwarte zusätzliche Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe, durch noch mehr Schleichverkehr in den Wohngebieten, durch die Verschlechterung der Lebens- und Aufenthaltsqualität an den betroffenen Straßen, auf Freiflächen und in Parks,

... (weiteres zur Betroffenheit, zu allgemeinen verkehrspolitischen, klimapolitischen und sonstigen Erwägungen)

2.

Ich fordere, dass die Straßenbahnverbindung schnell ausgebaut wird, die Invalidenstraße für den Kfz-Verkehr aber nur, wenn die Belastung besonders durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe, im gesamten Einflussbereich des Vorhabens verbessert wird. Dazu muss in den Planunterlagen nachvollziehbar und plausibel dargestellt werden, wie heute die Belastung ist und wie sie sich zu dem heute üblichen Prognosejahr 2025 mit und ohne die geplanten Straßenausbauten entwickeln wird. Auf dieser Grundlage muss ein Schutzkonzept entworfen werden, das sicherstellt, dass alle Grenzwerte durch Planung (Verkehrslenkung, besonders des Lkw-Verkehrs) oder durch sogenannte aktive Schutzmaßnahmen (beim Lärm der sogen. Flüsterasphalt, wie er in Tempelhof mit Erfolg erprobt wird, das Rasengleis für die Straßenbahn u.a.) eingehalten werden und dass die Gesamtbelastung mit dem geplanten Straßenausbau auch weiträumig deutlich geringer ist als heute.

Angesichts der bei den letzten Verkehrszählungen festgestellten Rückgänge im innerstädtischen Kfz-Verkehr und der heute bestehenden vielfältigen baulichen, technischen und verkehrslogistischen Möglichkeiten, die zur Belastungsreduzierung genutzt werden können, kann eine Planung, die diese Möglichkeiten nur in ersten zaghaften Ansätzen und nur partiell (Verkehrslenkung durch Ampelschaltungen) nutzt, nicht akzeptiert werden.

Die Planunterlagen zeigen zwei für uns Anwohner völlig unakzeptable Trends: Zum einen wird durch den Ausbau der Straßenverbindung viel mehr Kfz-Verkehr in das gesamte Gebiet zwischen Torstraße im Süden und Habersaathstraße im Norden gezogen, zum zweiten werden ausgerechnet die schon sehr hoch belasteten Straßen noch stärker belastet, während die Entlastung auf Straßen prognostiziert wird, die deutlich geringer belastet sind.

In der Folge kommt es zu rechtlich unzulässigen Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Luftschadstoffen, wo schon heute Grenzwerte teils weit überschritten sind. Die Planung einer solchen Entwicklung ist nicht zulassungsfähig. Erst ein Paket innovativer planerischer, baulicher und verkehrslenkender Maßnahmen kann das Vorhaben zulassungsfähig machen. Davon ist die ausgelegte Planung aber noch weit entfernt.

Die Planung widerspricht damit den Aussagen des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Ableitung des Verkehrs aus der Innenstadt, der Lärminderungsplanung mit dem dort aufgezeigten dringenden Handlungsbedarf bei Lärmwerten über 70/60 dB(A) tags/nachts und 65/55 dB(A) tags/nachts und der Luftreinhalteplanung mit der Festlegung auf die Umweltzone, in der sich das Vorhaben befindet.

3.

Die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig. So fehlt nach wie vor die Verkehrsprognose, die nur im Ergebnis dargestellt ist, nicht aber als nachvollziehbares und plausibles Prognose-Gutachten, wie das in Planfeststellungsverfahren sonst üblich ist. Eine Prognose für den heute üblichen Prognosehorizont 2025 wurde offenbar gar nicht angefertigt. Das ist nicht akzeptabel. Dadurch wird den Betroffenen der Abgleich der Prognose mit den allgemein auf der Internetseite des Bundesverkehrsministeriums und sonst verfügbaren Prognosen unmöglich gemacht.

Es fehlt eine Darstellung von Varianten einer weiträumigen Umlenkung des Kfz-Verkehrs, besonders des Lkw-Verkehrs. Die eingeführte neue Variante des Vorhabenträgers führt bereits erkennbar zu Verkehrsverlagerungen, ohne dass solche aber besonders hinsichtlich des Lkw-Verkehrs mitsamt der damit erzielbaren Entlastungen bei Lärm und Luftschadstoffen und eventuellen kritische Belastungen an anderer Stelle geprüft worden wären.

In der schalltechnischen Untersuchung fehlen Angaben, wie etwa

- Angaben zu Kosten und Nutzen von Lärmschutzmaßnahmen, wie dem sogenannten Flüsterasphalt und dem Rasengleis
- eine nachvollziehbare Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen und anderer Varianten.

4.

Die Variantenprüfungen gehen teils von falschen Zahlen, etwa hinsichtlich der betroffenen Anwohner, aus und müssen überarbeitet werden. Varianten einer Straßenführung weiter nördlich unter Einbeziehung des Geländes des ehemaligen Stadions der Weltjugend, das jetzt

mit den Gebäuden für den Bundesnachrichtendienst bebaut wird und einer Querung des Kanals (die ohnehin im Zuge der Neubebauung dort geplant ist) weiter nördlich müssen geprüft werden. Besonders für den Lkw-Verkehr müssen alternative Verkehrsführungen geprüft werden, da die Luftschadstoffgrenzwerte in der Invalidenstraße wohl nur unter Ausschluss des Lkw-Verkehrs eingehalten werden können.

5.

Es fehlt ein umfassendes und anspruchsvolles Lärmschutzkonzept, das der Tatsache Rechnung trägt, dass in der Invalidenstraße und auch in den angrenzenden Straßen, besonders südlich davon, die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität durch die Planung weiter beeinträchtigt werden soll. Einzubeziehen sind Maßnahmen, die auch zugleich die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen, wie z.B. verkehrslenkende Maßnahmen, die den Verkehr aus den Wohngebieten heraushalten, weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Reduzierung auf maximal 3 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr in der Invalidenstraße (maximal 1 Fahrspur in Ost-West-Richtung), Flüsterasphalt und Rasengleis in der Invalidenstraße, bauliche Einengungen in den Einmündungen in die Wohngebietsstraßen südlich der Invalidenstraße, die Einrichtung von Einbahnstraßen, teilweise Sperrung von Straßen, Einrichtung von Spielstraßen z.B. angrenzend an die „Plansche“ u.a.m..

6.

Der Schutz vor Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen muss sichergestellt werden. Die Luftschadstoffuntersuchung in den Planfeststellungsunterlagen ist nicht glaubwürdig. Schon die den Berechnungen zugrunde gelegte sogen. Hintergrundbelastung ist fehlerhaft ermittelt. Um die reale Hintergrundbelastung zu ermitteln, muss vor Ort über ausreichend lange Zeit die Schadstoffbelastung gemessen werden.

Es muss aber nicht nur sichergestellt werden, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Die Grenzwerte markieren aber bereits die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Sie müssen daher deutlich unterschritten werden und das deutliche Unterschreiten der Grenzwerte muss in den Planfeststellungsunterlagen plausibel dargestellt werden.

7.

Ich habe folgende weitere Einwendungen und Forderungen:

Die in der neuen Variante des Vorhabenträgers dargestellten Verkehrsverlagerungen müssen im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden. Die allgemeine Angabe, man werde die Ampelschaltungen so ändern, dass die Verkehrsströme zu einem größeren Teil über Zinnowitzer Straße und Straße Am Nordbahnhof gelenkt werden, reicht nicht aus. Nach wie vor ist geplant, die Invalidenstraße vierspurig für den Kfz-Verkehr auszubauen. Sie behält damit die volle Leistungsfähigkeit, die nach den Behauptungen des Vorhabenträgers weit über der jetzt prognostizierten Verkehrsmenge liegt. Das Funktionieren der teilweisen Verkehrsverlagerung auf Zinnowitzer Straße und Straße Am Nordbahnhof muss in der Planung abgesichert werden, indem die Durchlässigkeit der Invalidenstraße reduziert wird und nur noch eine Spur für den Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung geplant wird. Damit ist auch die dringend erforderliche schnelle Straßenbahnverbindung zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof gesichert, indem der Straßenbahn in Ost-West-Richtung vor der Chausseestraße ein eigenes Gleisbett gesichert wird. Es muss weiter abgesichert werden, dass der Vorhabenträger Ampelschaltungen und Verkehrsbeschränkungen (weitere

Geschwindigkeitsreduzierungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, allgemeine Durchfahrtsverbote) „nachbessern“ muss, wenn das in den Prognosen jetzt dargestellte Verlagerungsziel nicht erreicht wird und in der Invalidenstraße oder gar in den südlich angrenzenden Wohngebietsstraßen höhere Verkehrszahlen zu verzeichnen sind. Die Anordnung von Tempo 30 und Lkw-Durchfahrtsverbot in den besonders kritischen Abschnitten der Invalidenstraße muss bereits im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

8.

Ergänzend beziehe ich die Ausführungen der anerkannten Naturschutzverbände, besonders des BUND sowie der Bürgerinitiative Invalidenstraße in Ihrer Einwendung in meine Einwendungen ein. Die Einwendungen sind der Anhörungsbehörde bekannt, so dass ich sie hier nicht beifügen muss.

Mit freundlichen Grüßen

(Unterschrift)