

**An das Fernstraßen-Bundesamt  
Friedrich-Ebert-Straße 72-78  
04109 Leipzig**

Eingereicht über:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin,  
Hohenzollerndamm 174-177, 10713 Berlin  
Otto-Suhr-Allee 100, 10585 Berlin

Berlin, den 06. Oktober 2023

Aktenzeichen: **P2/02-01-04-01#00006**  
Betreff: **Planfeststellungsverfahren für den  
Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und  
des Autobahndreiecks Charlottenburg in  
Berlin**

## **Einwendung**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
nach Einsichtnahme in die Planfeststellungsunterlagen stellen wir  
eine Betroffenheit fest und übersenden im Folgenden unsere  
Einwendungen und deren Begründungen.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V. ist  
Interessenvertretung aller radfahrenden Menschen in Berlin und mit  
deren Erfahrungen und Bedürfnissen bestens vertraut,  
insbesondere mit denen der Radfahrenden im weiträumigen  
Planungsbereich.

Wir sind seit Beginn der Planungen im Projektbeirat der RWB der  
DEGES vertreten und beraten die Planungen kontinuierlich und  
gründlich in allen unseren zum Thema gehörenden Gremien.

Mit freundlichen Grüßen

Henning Voget  
Tamara Mitransky

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club,  
Landesverband Berlin e.V.**  
Yorckstraße 25,  
10965 Berlin

Tel. (030) 44 84 724  
Fax (030) 44 34 05 20  
kontakt@adfc-berlin.de  
[berlin.adfc.de](http://berlin.adfc.de)

**Ansprechpartner:in**  
Henning Voget  
[henning.voget@adfc-berlin.de](mailto:henning.voget@adfc-berlin.de)  
030-3256577 / 0174-6174641

Tamara Mitransky  
[tamara.mitransky@adfc-berlin.de](mailto:tamara.mitransky@adfc-berlin.de)  
0175-1642820

**Der ADFC Berlin e.V.**  
*setzt sich für die konsequente  
Förderung des Fahrradverkehrs  
ein. Dabei arbeitet er mit allen  
Vereinen, Organisationen und  
Institutionen zusammen, die sich  
für mehr Sicherheit und Umwelt-  
schutz im Verkehr einsetzen.  
Der ADFC ist parteipolitisch  
neutral, aber parteilich, wenn es  
um die Interessen radfahrender  
Menschen geht. Der Berliner  
Landesverband wurde 1983  
gegründet und vertritt mehr als  
19.000 Mitglieder.  
Der ADFC Berlin e.V. ist vom  
Finanzamt als gemeinnützig  
anerkannt, Spenden und Förder-  
mitgliedsbeiträge sind steuerab-  
zugsfähig.*

**Bankverbindung**  
Berliner Sparkasse  
IBAN:  
DE52 1005 0000 0190 3716 09  
BIC:  
BELA2333

**Steuernummer**  
Finanzamt f. Körperschaften I  
USt-ID: DE136784830

**Vereinsregister**  
Der ADFC Berlin e.V. ist einge-  
tragen im Vereinsregister beim  
Amtsgericht Charlottenburg  
unter der Nr. 7400 B

## Eingangsanmerkung

Auch wenn die Planenden ihren Auftrag reduziert auf den Ersatzneubau eines Autobahnknotens verstehen, so greifen sie erheblich in das dort ebenfalls stattfindende Stadtleben ein. Überall, wo zwischen Autobahn und Stadt abgewogen werden muss, wird die Autobahn priorisiert, um deren Attraktivität zu verbessern. Einbußen, bauzeitlich und dauerhaft, gehen vor allem zu Lasten der Stadtnatur, um jederzeit eine möglichst attraktive Autobahn anbieten zu können; dies geschieht angeblich um angrenzende Wohngebiete vor Durchgangsverkehr zu schützen, de facto lockt die Stadtautobahn Berliner aus dem Norden und dem Süden weg vom ÖPNV und Radverkehr in den motorisierten Individualverkehr. Den Preis dieser Vorteile bezahlt die Allgemeinheit mit Klimaschäden und im Verlust von Lebensraum. Gegen diese Grundhaltung protestieren wir entschieden, hier werden Klimaschutz-Appelle nicht verstanden und ignoriert.

## Der ADFC zur Planungsunterlage der Autobahn GmbH des Bundes, vorgelegt durch die Deges:

Durch den Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke und den Umbau des Autobahndreiecks Charlottenburg sehen wir die Belange des Radverkehrs in vielfacher Weise betroffen und nehmen hier Stellung. Als Vertreter des ADFC gehen wir im Folgenden ein auf

1. die Rahmenbedingungen,
2. indirekt den Radverkehr betreffende Aspekte
3. direkt den Radverkehr betreffende Aspekte.

zu 1.: Eingangs möchten wir auf den Radverkehr betreffende Ziele im Erläuterungsbericht der Einreichenden hinweisen, die wir in der zugehörigen Planung nicht, bzw. sogar als gegenteilig geplant sehen:

Zitat aus dem Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens (Seite 13):

*2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens*

*2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung*

*Die A 100 und die A 111 zählen zu den wichtigsten Verkehrsverbindungen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Das AD Charlottenburg hat eine zentrale verkehrliche Bedeutung als Verteilknoten zwischen regionalen Verkehren und dem Ziel- und Quellverkehr der umliegenden verdichteten städtischen Räume.*

*Die Sicherung des bestehenden Straßennetzes ist ein wesentlicher Grundsatz der Landesraumordnung.*

*Der Umbau des AD Charlottenburg und der Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke stellt eine Erhaltungsmaßnahme dar. **Es wird keine neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen und keine bestehenden Verkehrswege so geändert, dass Belange der Raumplanung betroffen sind. Der Umbau erfolgt ohne Untersuchung weiträumiger Varianten oder Alternativen.** Insofern sind Untersuchungen zu Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht angezeigt.*

*Stadtentwicklungsplan Verkehr*

*Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr ist das zentrale Element der städtebaulichen Planungen für die strategische Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Berlin. Der Plan wurde im März 2011 beschlossen und stellt auf den Zielhorizont im Jahr 2025 ab. Zum aktuellen Zeitpunkt wird an einer Fortschreibung des StEP gearbeitet. Der Plan definiert Zieldimensionen (ökonomisch, sozial, ökologisch und institutionell). Nach diesen Zielen sollen die verkehrliche Entwicklung der Bundeshauptstadt sowie die dazu einzusetzenden Maßnahmen und Strategien ausgerichtet werden. Die mit dem StEP definierten Ziele und Entwicklungsperspektiven können für das konkrete Vorhaben wie folgt interpretiert und zusammengefasst werden:*

- *Sicherung bzw. Verbesserung der verkehrlichen Funktion des Autobahnknotenpunktes*
- *A 111/A 100 als zentraler Träger des regionalen Straßenverkehrs,*
- *Sicherung bzw. Verbesserung der Verknüpfung des Bundesfernstraßennetzes mit dem Stadtstraßennetz,*
- *Sicherung des Zugangs zu Quellen und Zielen für den Personenwirtschaftsverkehr/Güterverkehr,*
- *Nutzung verfügbarer Potentiale der vorhandenen Verkehrsanlagen (Prämisse „Bestandserhaltung vor Neubau“),*
- *Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen,*
- **Reduzierung zusätzlicher Flächeninanspruchnahmen durch Verkehrsanlagen,**
- *Umnutzung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen,*
- *Reduzierung der Barrierewirkung von Straßen,*
- *Sicherung bzw. Rückgewinnung von Flächen mit Aufenthaltsfunktion,*
- **deutliche Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs am Modal Split (Schaffung bzw. Bereitstellung der dafür erforderlichen Räume).**

*Die geplante Erhaltungsmaßnahme für die RWB und das AD Charlottenburg entspricht damit den Zielen der Landesplanung des Landes Berlin.*

Falschbehauptungen sollte die Planfeststellungsbehörde aus diesem Text entfernen lassen, sonst leidet nicht nur die Natur, sondern die Glaubwürdigkeit und die Respektwürdigkeit der Beteiligten.

## **zu 2. indirekte Betroffenheit des RV durch Eingriff in Stadtnatur, Flächenbedarf, Flächenverbrauch, verbesserungsfähige Versickerung, geringer Schallschutz**

Das Projekt wird seitens der Planer und der einreichenden Bauherrschaft postuliert als Ersatzneubau Eins-zu-Eins. Gleichzeitig ist ganz offensichtlich, dass die Bauwerke deutlich größer, als die Vorgängerbauten werden und dafür etwa 60% mehr Fläche verbrauchen werden als die bestehenden Bauten. Neben dem direkten zusätzlichem Flächenbedarf erzeugen die Anteile vermeidbarer zusätzlicher Flächenversiegelung einen Mehrbedarf an Versickerungsflächen.

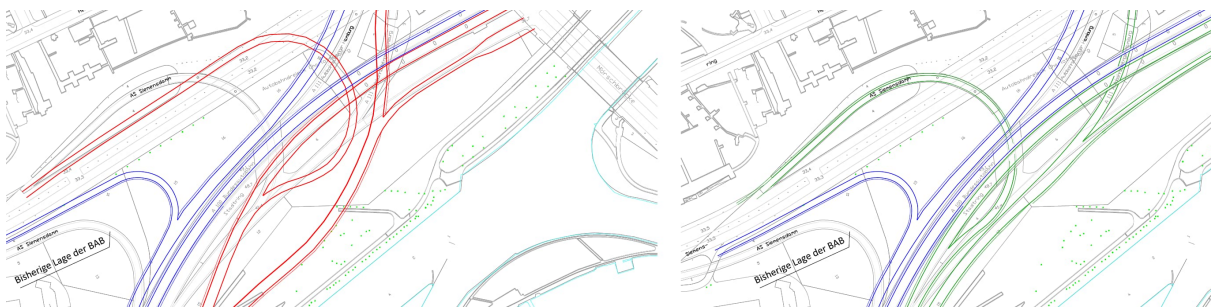
In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen beziehen sich die Variantenuntersuchungen weitgehend auf das Wettbewerbsverfahren aus sechs Planungsvorschlägen. Weitere Varianten sind kaum bis gar nicht beschrieben, zudem wurde der Siegerentwurf unverändert ohne Variantenbetrachtung durchgeplant: Varianten in der Trassierungsführung wurden weder im Prozessverlauf noch hier im Planfeststellungsantrag abgebildet. Grundsätzlich andere nicht vom Wettbewerb erfasste Ansätze wie eine unterirdische Tunnelführung werden in der Unterlage 21\_01\_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) zwar bei den Bietern 2 und 4 in der Variantenauswahl (Verfahrensteil 2) als Möglichkeit erwähnt, dann aber nirgends weiterverfolgt. Es wird seitens der Deges kein Nachweis über die Untersuchung einer Tunnelführung beigelegt.

Der hier unsererseits monierte vermeidbare Flächenmehrverbrauch bezieht sich auf diese fünf Aspekte:

- 2.1. „Trassierung im AD-Charlottenburg“,
- 2.2. „gespreizte schlingernde Brücken“ / „fehlende Parallelführung der Brücken“
- 2.3. „Verflechtungsstreifen real als vierter Fahrstreifen“ und
- 2.4. „bauzeitlich bedingte Mehrbreite der Ostbrücke im Vergleich zur Westbrücke“.
- 2.5. „Schallschutz“.

## Zu 2.1. Trassierung im AD-Charlottenburg:

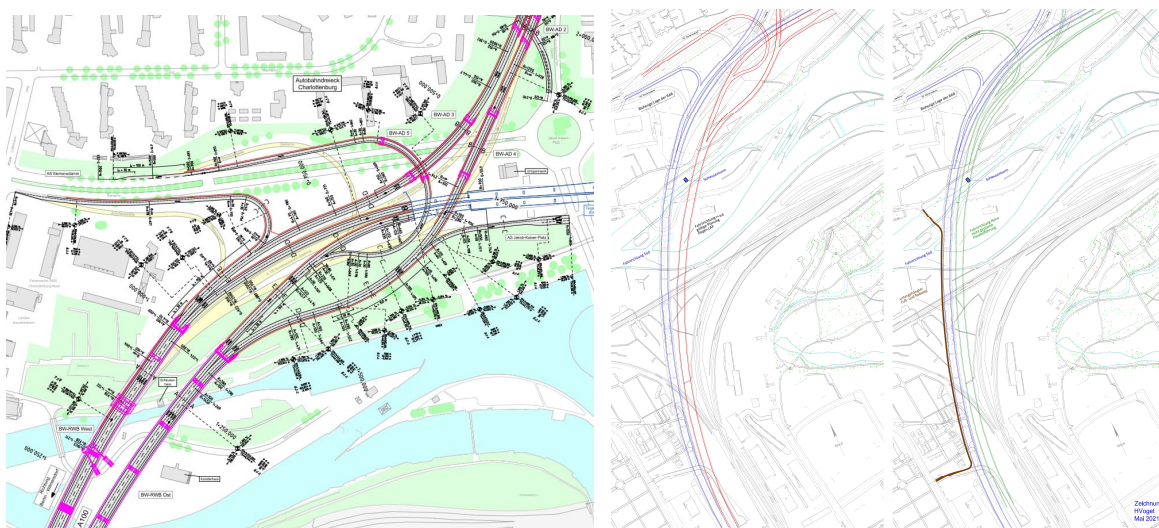
Die Verlegung der Streckenführung der Ausfahrt Siemensdamm weg von der bisherigen separaten Brücke durch den Damm des Stadtrings jetzt neu durch die Brücke über den Tegeler Weg erzeugt einen so großen Bogen, dass die neue Richtungsfahrbahn Hamburg über 50 m näher an der Schleuse geführt werden muss (rote Skizze), als es bei einer Nutzung der bisherigen Lage nötig wäre (grüne Skizze). Die Entwurfsbegründungen für diesen vermeidbaren Flächen-Mehrverbrauch sind den Planfeststellungsunterlagen nicht beigefügt; ablesbar ist die bei der schmalen (grünen) Variante nötige Verschiebung des Ausfällungstreifens nach Süden in die RWB hinein, sowie angebliche Probleme in der Baudurchführung des Ersatzneubaus der kleinen Brücke in Situ.



Zeichnungen: private Vergleichsskizzen H.Voget

Erläuterungsskizzen: links in rot und blau die eingereichte Planung, rechts in grün und blau zum Vergleich der deutlich geringer mögliche Flächenverbrauch

## Zu 2.2. gespreizte, statt klassisch paralleler Brückenführung:



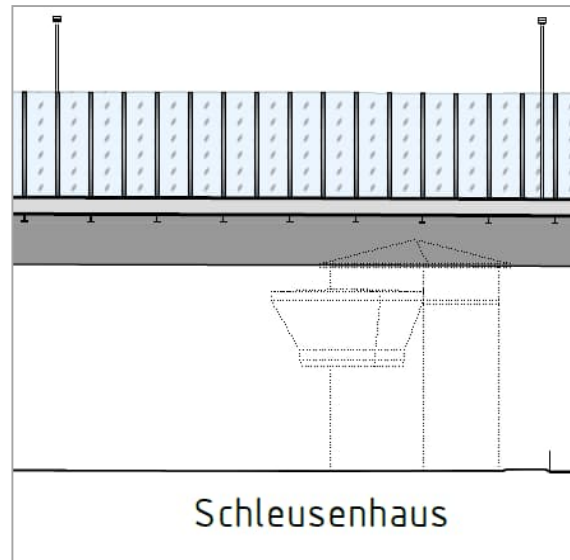
Zeichnung des Wettbewerbs 2017/2018

private Vergleichsskizzen H.Voget



Der Steuerungsturm der Schleuse wurde im Rahmen Projekt 17 Deutsche Einheit in 1998-2003 unnötig nah an die RWB gebaut (widerrechtlich?), denn üblicherweise gelten Mindestabstände zu Fernstraßen. Zudem bestand keine Not so nah zu bauen. Jetzt war sein unveränderter Erhalt Planungsvoraussetzung, obwohl lediglich die Dachspitze im Wege war und die Schleuse personell unbesetzt ist, vom zentralen Steuerstand im Süden Berlins ferngesteuert wird.

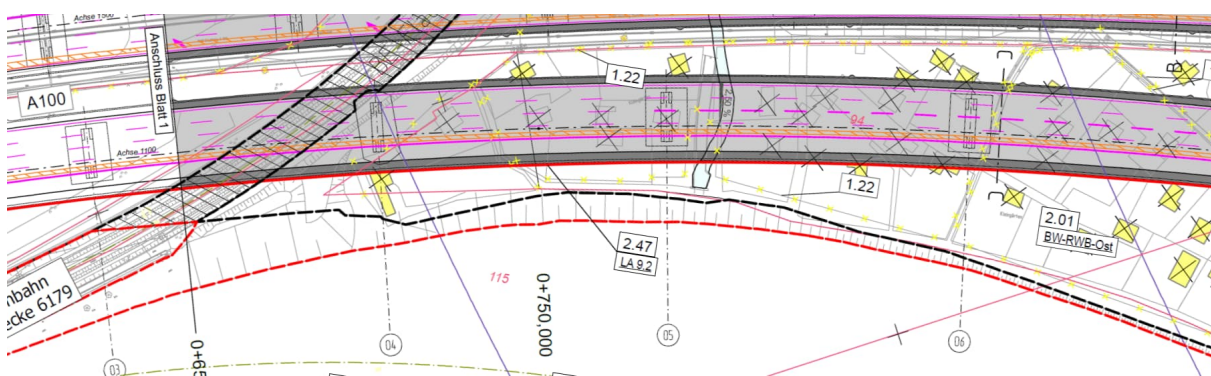
Die Respektierung des Schleusenturms war Rahmenbedingung des Wettbewerbs von 2017/18; nach Vorliegen des Siegerentwurf hätte die Prämisse in einen Umbau des Turms geändert werden müssen, was ignoriert wurde. Als Folge wurde die schlingernde Linienführung der neuen Ostbrücke mit wechselnden Kurvenradien der A100 beibehalten, der vermeidbar große Flächenverbrauch akzeptiert und die städtebaulich schlechte Brückengestalt hingenommen: diese behelfsartige Führung wird auf 100 Jahre im Stadtplan bleiben!



Schleusenturm aus: 15\_04\_RWB\_WEST\_Teil\_2

Die Deges behauptet, dass die schlingernde Streckenführung für eine gute Führung der Gradienten nötig sei. Allerdings: Der mehrfache Wechsel des Kurvenradius anstatt des wie bisher durchgehend gleichen Kurvenradius der A100 ist nicht glaubhaft.

### Zu 2.3. Verflechtungstreifen real als vierter Fahrstreifen



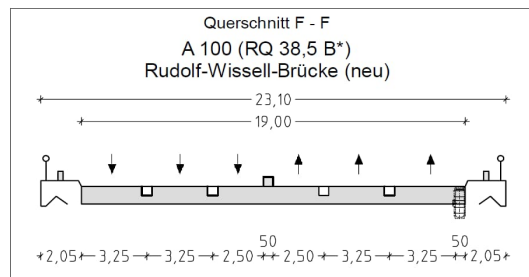
aus: 05\_02\_Lageplan\_02

Der angeblich vom Spandauer Damm bis zum AD-Charlottenburg durchgehende Verflechtungstreifen (Einfädelspur) endet künftig nach 200 m (Bestand: 100 m), nach weiteren 300 m beginnt bereits an Achse 5 in Fahrbahnmitte der Breitstrich, der die Richtungsverkehre A100 und A111 trennt: ab hier ist die Brücke eindeutig vierstreifig.

## Zu 2.4. zusätzlicher dauerhafter Flächenverbrauch durch den sechsstreifigen Bau der Ostbrücke

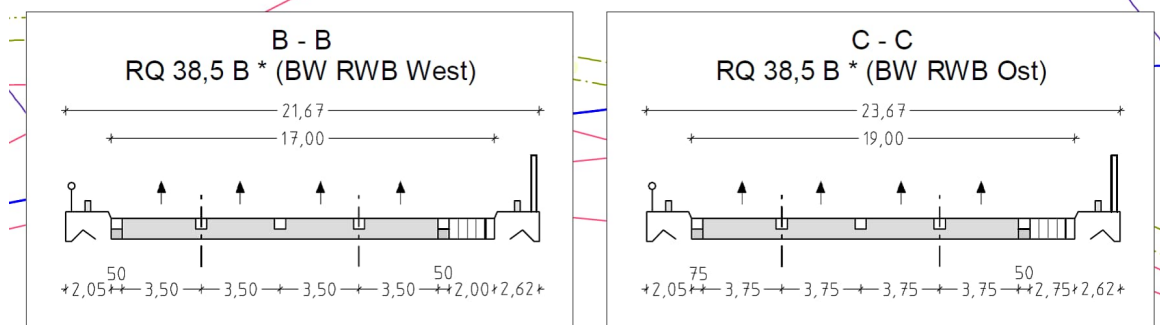
### Querschnitte Bauphase 3

Während die spätere Westbrücke den dauerhaften Breitenbedarf mit 21,67m aufzeigt, wird die Ostbrücke mit 23,67m gebaut.



aus: 16\_02\_05\_Lageplan\_BPH3

### Querschnitte nach Fertigstellung:



aus: 05\_02\_Lageplan\_02



Die zusätzliche Breite dient lediglich dem durch die damalige Senatsverwaltung bestellten Auftrag, während der Bauzeit die Autobahn so attraktiv zu halten, dass kein Verdrängungsverkehr in umliegende Wohnbereiche entstehen soll. Die Forderung wird realisiert durch das Angebot von sechs Fahrstreifen. Bisherige Baumaßnahmen auf der Rudolf-Wissell-Brücke konnten mit vier Fahrstreifen durchgeführt werden, ohne dass dadurch Verdrängungsverkehr entstand.

Titelbild des DEGES-Newsletters vom August 2023

Die Erhöhung der Attraktivität der Brücke während der Bauphase hat den Preis, dass dauerhaft eine zwei Meter breitere Brücke, als später nötig, das Spreetal überspannt, also Natur zusätzlich verbraucht und selbstverständlich in der Mehrbreite Mehrkosten erzeugt. Autobahnbaustellen ohne Fahrstreifenreduktion sind sehr selten, bereits bei der Fortsetzung der Baustelle auf der A111 durch Tegel findet eine Fahrstreifenreduktion von 2x2 auf 2x1 statt.

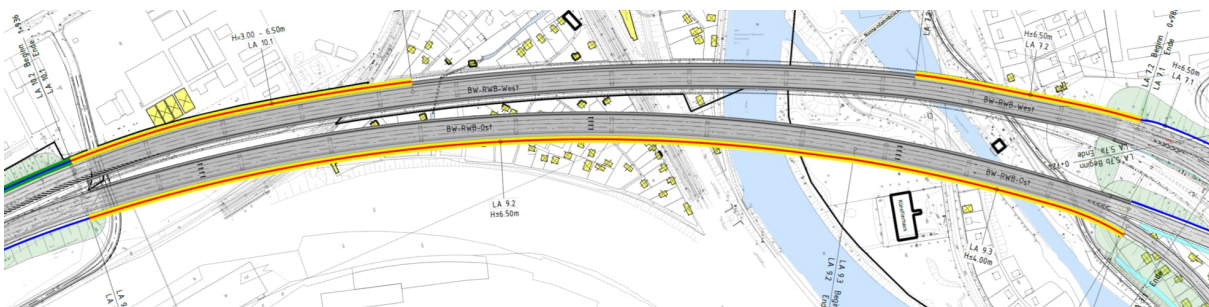
Den **Luxus** der nur vorübergehenden, angeblich benötigten Überbreite der Ostbrücke sehen wir mit Bezug auf erklärte Naturschutzziele als rechtlich nicht vertretbar an, hier sollte die Aufsichtsbehörde unbedingt Einhalt gebieten.

## Zu 2.5. Schallschutz

Schallschutzwände auf den Rudolf-Wissell-Brücken sind nur in Abschnitten und nur auf den äußeren Brückenkappen konzipiert. Da die beiden Brücken zueinander einen Abstand von bis zu 40 m haben werden, sind auch die Emissionen in Richtung der Zwischenräume relevant, natürlich findet die Schallabstrahlung auch durch den Zwischenraum zur jeweils anderen Seite statt. Der bisher nicht für Schallschutzwände konzipierte Bereich überspannt mit Fernwirkung wie die anderen Bereiche Erholungsräume der Spree-Aue, deren Ruhe-Charakteristikum bisher von der Autobahnbrücke zerstört wird, wobei durch die später größere Brücke von mehr Verkehr und dadurch mehr Lärm durch Rollgeräusche und Alarmfahrten der Rettungsdienste auf verstopfter Autobahn ausgegangen werden muss.

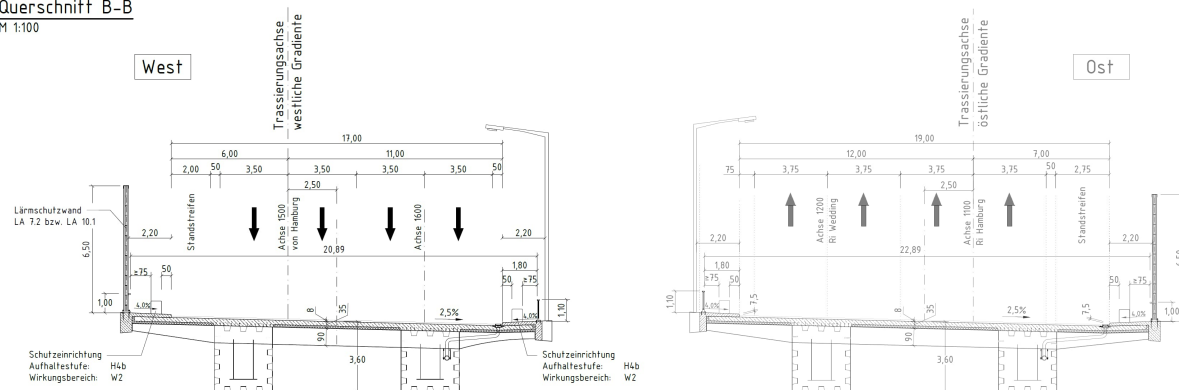
Die Planfeststellungsunterlage 07\_03\_Lageplan\_Laerm\_03 zeigt, dass Schalluntersuchungen in den von LSW ausgesparten Abschnitten entlang der Spree gar nicht erhoben wurden, zumindest nicht in die Planung eingeflossen sind.

Die Schallbelastungen sind an der bisher vorhandenen Brücke erlebbar und messbar. Bereits Sockelwände zur Schallprotektion für die bisher nicht geplanten Abschnitte würde viel Belastung reduzieren und die Wertschätzung aller Planungsbeteiligten gegenüber der Umgebung des Werkstücks „RWB“ ausdrücken: es steht mitten im Erholungsraum der Metropole.



aus: 15\_10\_LSW\_Uebersicht\_LP

Querschnitt B-B  
M 1:100



aus: 05\_01\_Lageplan\_01



**3. direkte Betroffenheit des RV** durch Sperrung von Wegen, fehlende Darstellung der den RV und FV betreffenden bauzeitlichen Situationen und fehlende Integration von Rad- und Fußwegen im Endzustand.

Rad- und Fußverkehr sind betroffen bei

3.1 der bauzeitlichen Durchgängigkeit,

3.2 der bauzeitlichen Sicherheit,

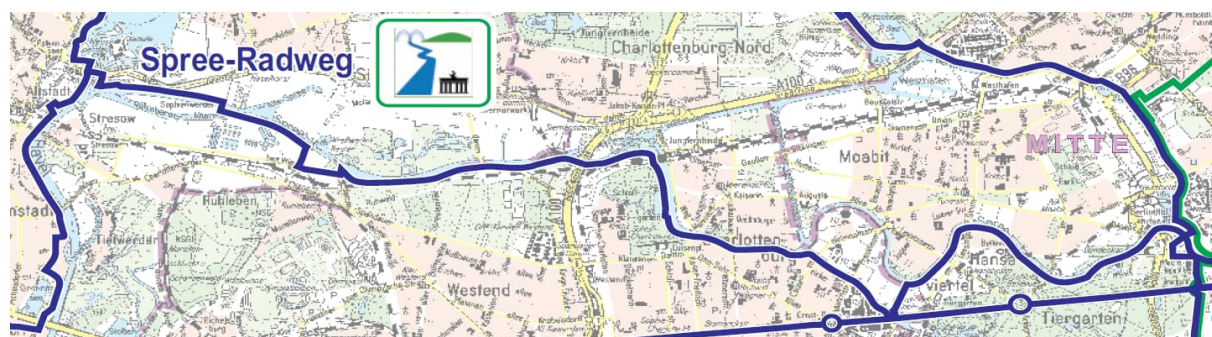
3.3 der Integration von Rad- und Fußverkehr in die Talbrücke,

3.4 der nachhaltigen dauerhaften Nutzung der Baubrücke

### zu 3.1 Durchgängigkeit von Fuß- und Radwegen während der Bauzeit:

Wir begrüßen ausdrücklich, dass für schienengebundenen Verkehr eine Durchgängigkeit gewährleistet wird und dafür im Falle des Verbindungsgleises von Spandau zum Südring auch teurer baulicher Aufwand betrieben wird. Umso unverständlicher ist, dass die Uferwege und ihre Mobilität als vollständig absperrbar verstanden werden: dies ist Ausdruck von unvollständiger verkehrsplanerischer Qualifikation, also in der Ganzheitlichkeit alle Verkehre gewährleisten zu können, hier reduziert auf motorisierten Verkehr. (siehe Ziele unter Punkt 1 dieser Stellungnahme)

Am Südufer der Spree verläuft als Uferweg der touristische Radfernweg und Hauptwanderweg, für Rad- und Fußverkehr also genauso oberste Kategorie, wie die Autobahn für motorisierten Verkehr.



Bildquelle: SenMVKU

Zitat aus dem Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens (Seite 141)

*„Zudem wird durch die temporäre Spreequerung der vorhandene, südliche uferparallele Geh- und Radwegs durch Baufahrzeuge gequert. Es werden entsprechende Sicherheitsmaßnahmen für den Geh- und Radwegverkehr erforderlich (z. B. Sicherheitspersonal/Beschilderungen). Eine Umverlegung des Geh- und Radweges entfällt auf Grund der beengten Platzverhältnisse.“*

(Ausgerechnet beim kleinsten Verkehrsträger reicht der Platz nicht?)

Die vorgelegten Zeichnungen und die Beschreibung im Erläuterungsbericht geben die Möglichkeit, dass der Uferweg während der kompletten Bauzeit unterbrochen werden soll oder eventuell nur stark eingeschränkt nutzbar sein wird.

Umleitungen sind nicht benannt, wären aber ohnehin nur in nicht zumutbaren Umwegen möglich. Daraus ergibt sich die Forderung nach einer Durchleitung durch die Baustelle, wie es für Eisenbahn, Wasserweg und höchster Priorität für den motorisierten Verkehr auf der Brücke selbstverständlich getan wird.

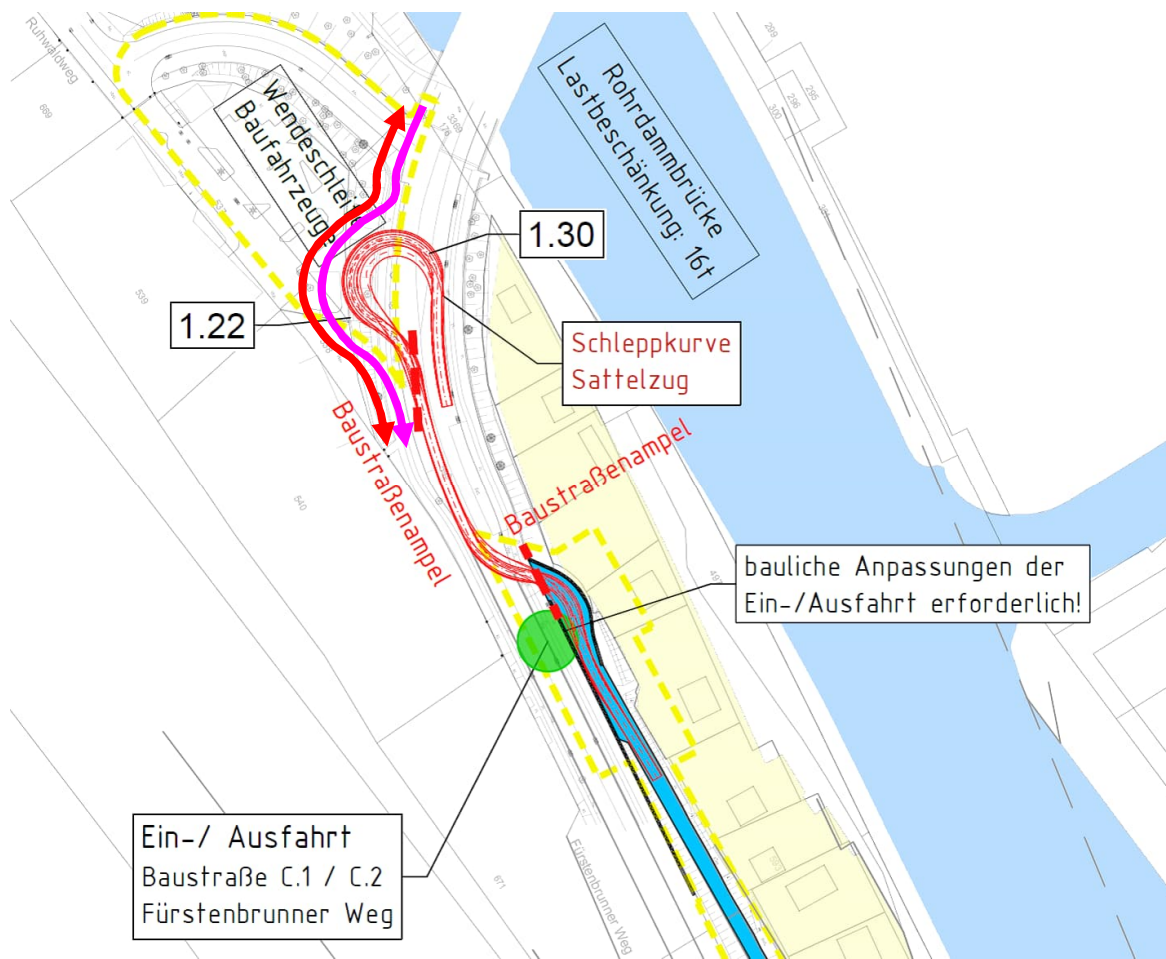




### zu 3.2 Sicherheit auf der Baustraße C und im Bereich der Wendeschleife Fürstenbrunner Weg nahe Rohrdammbrücke:

Im Erläuterungsbericht auf Seite 139 wird die Stichstraße des Fürstenbrunner Wegs als reine Baustraße beschrieben, obwohl sie ihre Erschließungsfunktionen außerhalb des Baubetriebs weiterhin benötigt. In der Beschreibung des Betriebs der Baustraße wird der Eindruck erzeugt, dass darauf anderer Verkehr nicht stattfindet: die verkehrlichen Konflikte der Einmündung sind beschrieben, der Schutz von Rad- und Fußverkehr entlang der Baustraße C nicht.

Die Zeichnung „14\_05\_RQ\_Fuerstenbrunner\_Weg“ ist diesem Ort nicht eindeutig zuzuordnen: falls sie zutrifft, fehlen Schutzeinrichtungen für Fußgehende.



aus: 16\_01\_01\_Baufeld\_Baustrassen.pdf

3.2a) Die in der Zeichnung dargestellte Wendeschleife verläuft auf dem bisherigen Fuß- und Radweg. Eine die Wendeschleife begleitende Rad- und Fußwegführung ist nicht dargestellt, jedoch zwingend notwendig. Diese braucht ausreichend Nutzbreite sowie in diesem Fall massive Schutzelemente gegenüber den Baustellenfahrzeugen.

3.2b) Wie wird sichergestellt, dass der ampel-geregelte Zubringerweg auch für Radverkehr sicher nutzbar und zu erreichen ist? Aufstellflächen für Radverkehr, die vom Fürstenbrunner Weg aus auf das Grünsignal der Baustraße c warten, sind nicht erkennbar.

3.2c) im ampelgeregelten einstreifigen Abschnitt des im Plan hellblau markierten Abschnittes der Baustraße C1 muss auch Fuß- und Radverkehr sicher stattfinden können.

### Zu 3.3 Integration von Rad- und Fußverkehr in die neue Talbrücke:

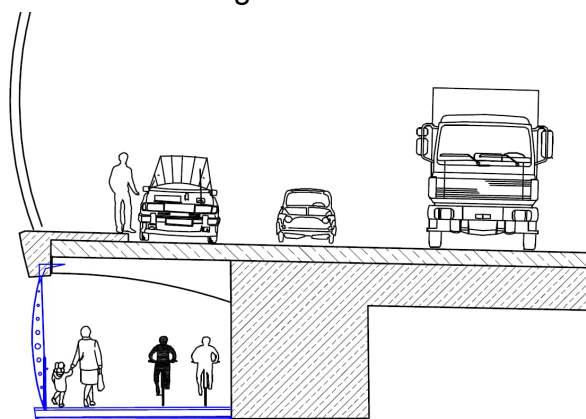
In der Planung des Endzustandes wurde entgegen der im Erläuterungsbericht genannten Prämissen auf die Bestellung und Planung integrierter RV-+FV-Anlagen verzichtet, insbesondere bei der hier gebauten Talbrücke über Spree. Eine Integration von Fuß-+Radwegen bei Talbrücken ist im Bundesfernstraßengesetz vorgesehen.

Die verkehrsplanerische Untersuchung in ausgelegter Unterlage 22\_01, Seiten 71 und 73 nennen ein Fahrzeugaufkommen (Ist und Prognose) von ca. 175000 Fahrzeugen/Tag auf der RWB. Auf selbigen Grafiken ist zu sehen, dass mehr als die Hälfte dieses Verkehrs innerstädtisch entsteht, also keine weiten Strecken zurücklegt. Verkehrsmengen des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs sind in der Planfeststellungsunterlage nicht dargestellt, finden aber statt.

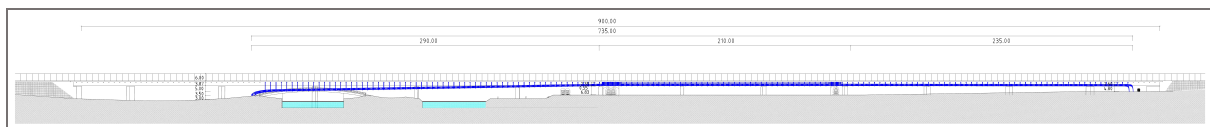
In Anbetracht des für Berlin angestrebten „Modal Split“ (etwa je ein Viertel MIV, ÖV, Fuß und Rad) sollte trotz der besonderen Situation der vorhandenen Autobahn von vielen Tausend Radelnden täglich entlang der Verbindung Kurt-Schumacher-Damm nach Westend und Zehlendorf ausgegangen werden. Allein die Zählung von 9000 Fahrzeugen durch die Anbindung der „Urban Tech Republic“ an die A111 weist darauf hin, dass hier sehr viel höheres Potential für den Modal Split besteht, was im Gegensatz zur Aussage der Senatsverwaltung steht, dass Nichtmotorisierte keinen Bedarf zur Nutzung der Rudolf-Wissell-Brücke hätten.

Zur Integration von RV+FV gab es zu Beginn des Planungsprozesses in 2018 eine Zusage des Verkehrs-Staatssekretärs, die aber durch seine Verwaltung nicht verfolgt wurde, was sich in 2020 auf Anfrage herausstellte. Daraufhin entstand eine Konzeptplanung seitens des ADFC, öffentlich und allen Planungsbeteiligten im Sept.2020 vorgestellt; sie ist dieser Einwendung als Anlage beigefügt ist. In diesem Konzept sind Bedarf und sinnfällige der Machbarkeiten dargestellt.

Der vielfache Appell an die Planungsbeteiligten (Senat, Ministerium, Deges), die Westbrücke für die Integration einer untergehängten Fuß- und Radbrücke wenigsten in den Ankerpunkten vorzurüsten, verhallte bisher. Eine Vorrüstung von jeweils zwei belastbaren Montagepunkten je Brückenausleger würde einen späteren Einbau ermöglichen, ohne dafür einen Eingriff in die planausgelegte Rudolf-Wissell-Brücke vornehmen zu müssen.

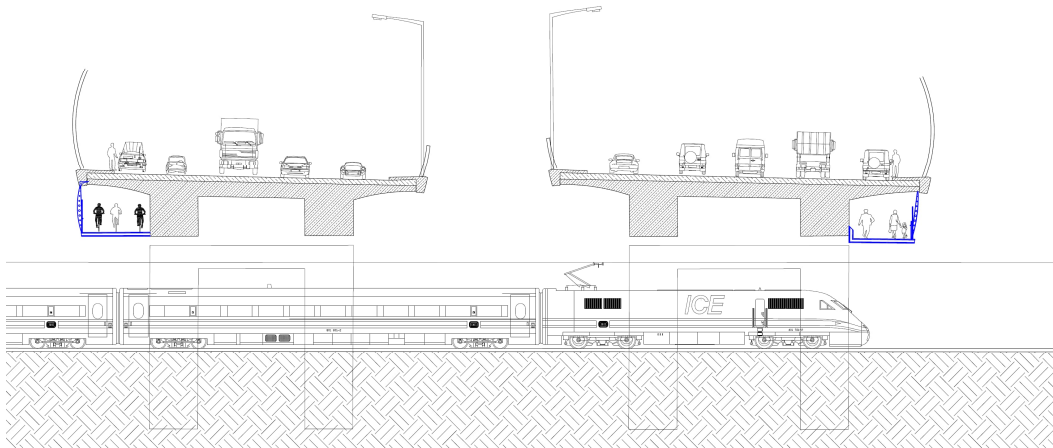


Zeichnung: private Zeichnung H.Voget



Zeichnung: private Zeichnung H.Voget

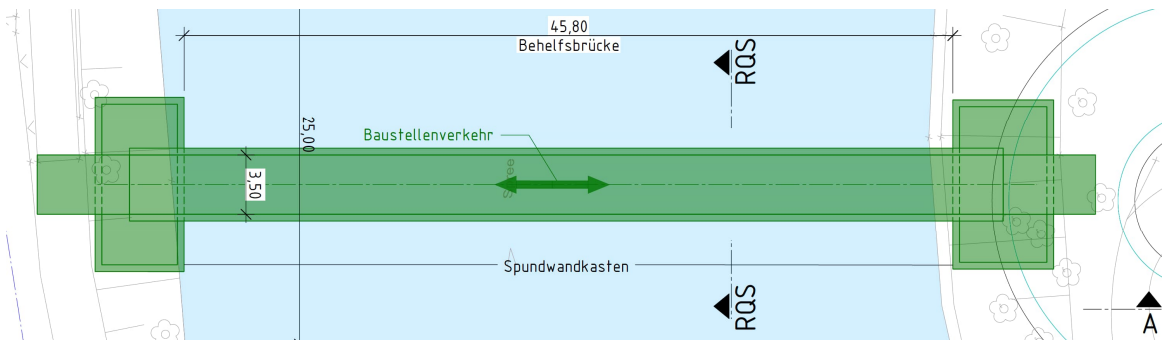




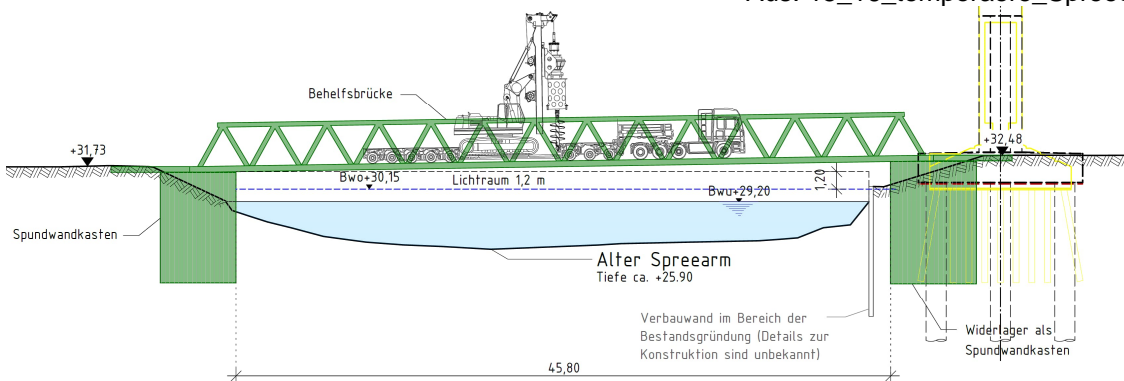
Zeichnung: private Zeichnung H.Voget

### zu 3.4 der nachhaltigen dauerhaften Nutzung der Baubrücke

Die Verbindung der Wohngebiete Charlottenburg-Nord / Siemensstadt mit dem SpreeUferWeg und dem Schlosspark wird seitens des Bezirks, der Verbände und der örtlichen ISEK-Studie seit Jahrzehnten gefordert, es fehlt lediglich eine kleine Spreebrücke im Bereich der Schleuse. Als Baustraße wird nun genau eine solche Brücke gebaut, allerdings mit der Zielsetzung, sie nach Fertigstellung der Bauarbeiten wieder zu entfernen. Hier fehlt die nachhaltige Planung dieses Projektes, eine Baubrücke so zu konzeptionieren, dass sie nach Abschluss der Arbeiten einer Weiternutzung zur Verfügung steht.



Aus: 15\_16\_temporaere\_Spreequerung



Aus: 15\_16\_temporaere\_Spreequerung

## **abschließende Anmerkungen**

Die vorgelegte Planung zeigt, dass die Bearbeitung des Themas Ersatzneubau aufgrund der vorhandenen maroden Bausubstanz der Talbrücke in ein priorisierendes Planungsklima gesetzt wurde, das sich gegen jegliche Kritik abgrenzt, so dass auch projektförderliche Kritik per se abgewehrt wird. Das Projekt hat weit mehr Chancen, als die jetzt im Aufwand minimierte Planung realisiert.

Auch in Jahrzehnten von Klimawandel und eingeforderter Verkehrswende wird weitergearbeitet, wie bisher. Belange des Umweltschutzes werden als belastende Pflicht mit ihren Mindestanforderungen angebunden, anstatt sie als Unterstützung bei der Verwirklichung eines Qualitätsbaus von selbst zu verfolgen und die Prüfung als Arbeitshilfe zu verstehen bei den Kollateralschäden des eigenen Wirkens.

So fehlt auch bereits jetzt und für die dann fertige Anlage die Qualifizierung des Verkehrs, also die Gliederung in notwendige und verzichtbare Fahrten. Das Instrument der Car-Pool-Lane, seit Jahrzehnten weltweit im Einsatz, ist seit jüngster Novelle der StVO auch in Deutschland einsetzbar und dringend für die Berliner Stadtautobahn nötig, denn Rettungsdienste stecken sehr oft und lautstark in den vom MIV erzeugten Verkehrsstaus fest. Die Betrachtungen hierzu werden kategorisch von allen Beteiligten abgelehnt.

Zusammenfassend fordern wir dazu auf, die Planung dahin gehend zu überarbeiten, dass die von uns eingewendeten Sachverhalte Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

Henning Voget

Tamara Mitransky