



RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin

Karsten Sommer
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0
FAX: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de
www.kanzleisommer.de

Donnerstag, 3. Juni 2010

BUND Berlin und Anwohner klagen gegen den Ausbau der Invalidenstraße zum kleinen Innenstadtring

Dauerhafte Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen und Lärm prognostiziert – Senat muss endlich Grenzen des Straßenausbaus in Berlin anerkennen

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den durchgängig vierspurigen Ausbau der Invalidenstraße zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof zugelassen. Die Straße soll als Bestandteil des sogen. kleinen Innenstadtrings über eine neue Einmündung der Caroline-Michaelis-Straße und die Julie-Wolfthorn-Straße an die bereits ausgebaute Bernauer Straße angebunden werden. Was für Autofahrer angesichts ständiger Staus im Engpassbereich der Invalidenstraße an der Kreuzung Chausseestraße nur konsequent erscheinen mag, führt für die Anwohner zu ungelösten Problemen: Die Gutachter der Senatsverwaltung selbst prognostizieren eine dauerhafte Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe und gesundheitsgefährdende Lärmwerte. Der Planfeststellungsbeschluss schützt die Anwohner nicht ausreichend.

Daher haben Mitte April der BUND Berlin und zwei Eigentümer von Häusern an der Invalidenstraße Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss eingereicht, die jetzt nach Einsicht in die Akten der Senatsverwaltung ausführlich begründet wird.

Der BUND sieht das Klageverfahren als Präzedenzfall. Es wird aufgezeigt, dass weiterer Straßenausbau, der zu dauerhaften Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten führt, rechtswidrig ist. In der engen Straßenschlucht der Invalidenstraße zwischen Caroline-Michaelis-Straße und Chausseestraße, aber auch weiter westlich bis zur Hessischen Straße, sollen infolge des Straßenausbaus unzählige Passanten, Anwohner, Beschäftigte, Café-Besucher u.a. mit Schadstoffbelastungen leben, die die gesetzlich festgelegte Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten.

Ein Kläger ist Eigentümer eines Wohn- und Hotelgebäudes gegenüber der geplanten neuen

Einmündung der Caroline-Michaelis-Straße in die Invalidenstraße. Für sein Haus werden Lärmwerte von 73 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts berechnet. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte beim Straßenausbau liegen bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts in Wohngebieten. Der Feinstaub-(PM10-)Tagesmittelgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ soll voraussichtlich an 53 Tagen im Jahr überschritten werden. Erlaubt sind maximal 35 Überschreitungstage.

Die anderen Kläger sind Eigentümer eines Wohn- und Geschäftshauses gegenüber der Humboldt-Universität westlich der Chausseestraße und noch stärker belastet: Für ihr Haus werden Lärmwerte von 76 dB(A) tags und 69 dB(A) nachts berechnet. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte beim Straßenausbau liegen bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts in Wohngebieten. Der Feinstaub-(PM10-)Tagesmittelgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ soll voraussichtlich an 58 Tagen im Jahr überschritten werden. Erlaubt sind maximal 35 Überschreitungstage. Der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit prognostizierten $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten.

Die Kläger haben durch intensive Mitwirkung im Planungsverfahren und die Entwicklung von möglichen Alternativen und Möglichkeiten zur Minderung der Belastung gezeigt, dass sie die Planung nicht nur verhindern, sondern aktiv an einer optimierten Planung mitwirken wollten. Es wurden Modelle einer stärkeren Verkehrs- und damit Belastungsverteilung vorgelegt, die zugleich den Straßenbahnverkehr beschleunigen sollten. Es wurden Vorschläge einer verträglicheren Gestaltung des Straßenraums unter Wahrung der Verkehrsinteressen und geeigneter Maßnahmen zur Belastungsminderung entwickelt.

Die Planungsabteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist im Planfeststellungsverfahren auf Anwohner, BUND und Initiative zugegangen und von einer Konzentration des Verkehrs allein auf der Invalidenstraße abgerückt. Jetzt soll der Kfz-Verkehr auch auf die umliegenden Straßen verteilt werden. Sie hat sogar die Einführung von Tempo 30 und einem Lkw-Durchfahrtsverbot für den Bereich angeregt, in dem die Schadstoffgrenzwerte dennoch nicht einzuhalten sind. Im Planfeststellungsbeschluss ist davon nur wenig übrig geblieben. Die Grenzwertüberschreitungen werden hingenommen.

Kläger-Anwalt Karsten Sommer zum Klage-Ziel und dessen Begründung:

„Der Senat muss endlich einsehen, dass man gesetzlich verankerte Grenzwerte nicht beliebig überschreiten kann und dass Planung und Bau neuer Straßen in der Berliner Innenstadt Grenzen in der Wahrung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger hat. Den Staat trifft hier eine im Grundgesetz verankerte Schutzpflicht zugunsten der Bevölkerung. Im beklagten Planfeststellungsbeschluss wird diese verfassungsmäßige Grenze der Planung übersehen. Das hat die Rechtswidrigkeit der Planung zur Folge.

Rechtswidrig ist die Planung,

- weil ihr bereits die Rechtfertigung fehlt; das im Planfeststellungsbeschluss formulierte Planungsziel umwelt- und menschengerechter Straßenplanung wird nicht erreicht;
- weil bereits die Wahl unter den Planungsalternativen die Gesundheitsgefährdung der Anwohner nicht zum entscheidenden Gesichtspunkt hatte und daher verträglichere Alternativen fehlerhaft verworfen wurden;
- weil gesetzliche Luftschadstoffgrenzwerte dauerhaft überschritten werden und mögliche Minderungsmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss nicht festgesetzt wurden;
- weil gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen schon bestehen und auf Dauer aufrecht

erhalten werden und der Planfeststellungsbeschluss mögliche Minderungsmaßnahmen nicht festsetzt;

- weil das der Planung zugrunde liegende Verkehrskonzept nicht funktioniert, da die Verkehrsprognose nicht alle zu erwartenden Verkehrsbelastungen aus den vielen Neuplanungen (um Hauptbahnhof, BND und weitere) in der Gegend mit einbezieht; zu erwarten sind dadurch Staus und in der Folge noch höhere Schadstoffbelastungen;
- weil alle an der Planung beteiligten Behörden grundlegend verkannt haben, dass bereits heute wegen der hohen Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffbelastungen eine Handlungspflicht besteht – auf die Klage eines der Kläger musste die Berliner Straßenverkehrsbehörde erst kürzlich Tempo 30 nachts in der Invalidenstraße zwischen Chausseestraße und Eichendorffstraße einführen; die gesamten Planungsunterlagen gehen von Tempo 50 aus.

Darüber hinaus sind eine Reihe von Bestimmungen im Planfeststellungsbeschluss völlig unzureichend, etwa wenn die für die Verkehrsverteilung notwendigen Maßnahmen nicht verbindlich festgeschrieben, wenn ein „simulationsgestütztes System zur laufenden Überwachung der Verkehrs- und Umweltqualität“ auferlegt wird, aber als Ziel nur formuliert wird, die Überschreitung der gesetzlich Luftschadstoffgrenzwerte nur „möglichst zu vermeiden“. Oder wenn der Einbau schallmindernden Straßenbelags zwar festgesetzt, aber zugleich in der Begründung ausgeführt wird, die Lärmbetroffenen hätten keinen Anspruch darauf. Die Versuche der Senatsverwaltung, das selbst geplante Problem in den Griff zu bekommen, werden von den Klägern durchaus gesehen und auch anerkannt. Sie wirken aber an vielen Stellen unbeholfen und reichen vor allem nicht aus, gesetzlich verankerte Umweltziele und eine Verträglichkeit für die Anwohner zu erreichen.“

Die lange Geschichte des Invalidenstraßen-Ausbaus

Im Sommer 2004 versuchte das Land Berlin bereits, die Invalidenstraße westlich des Nordbahnhofs über eine neue Straße (heute Caroline-Michaelis-Straße) an den sogen. „kleinen Innenstadtring“ anzuschließen, für den zuvor die Bernauer Straße vierspurig ausgebaut worden war. Eine planungsrechtliche Grundlage für den Straßenausbau gab es nicht. Die sollte mit einem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Straßenbahnverbindung gleich auch für den Straßenausbau mit geschaffen werden. Das Straßenbahn-Planfeststellungsverfahren war aber zu diesem Zeitpunkt bei weitem nicht abgeschlossen. Ein Schutz der Anwohner vor sehr hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen war nicht vorgesehen. Dabei wies der Umweltatlas des Landes Berlin schon vor dieser Zeit Verkehrslärmbelastungen in der Invalidenstraße aus, die die Gesundheit der Anwohner gefährdeten.

Nach heftigen Protesten der Anwohner gab Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer mit Pressemitteilung vom 24.9.2004 bekannt, dass man nun ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Straßenbahnverbindung zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof und den Ausbau der Invalidenstraße durchführen werde. Ein Ende des Planfeststellungsverfahrens sei Anfang 2006 zu erwarten, ein Abschluss der Bauarbeiten 2008. Die Einwände der Anwohner und von Bürgerinitiativen werde man „nachhaltig und mit besonderer Sorgfalt“ prüfen.

In den Folgejahren musste zunächst die berechtigte Kritik von Bürgerinitiativen, Verbänden und Anwohnern aufgegriffen und nach möglichen alternativen Verkehrsführungen für den Verkehr in diesem Bereich gesucht werden. Mehrfach zeigten Anwohner und Initiativen auf, dass die Prüfung der Alternativen tendentiös und darauf angelegt war, im Ergebnis doch wieder nur zum längst politisch beschlossenen Ausbau der Invalidenstraße zurück zu kehren.

Erst 2008 waren die Planfeststellungsunterlagen so, dass das Planfeststellungsverfahren für Straßen- und Straßenbahnverbindung zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof eingeleitet werden konnte. In umfangreichen Einwendungen und Beiträgen im Erörterungstermin zeigten die Anwohner, Initiativen und Verbände immer wieder auf, dass eine für den Kfz-Verkehr durchgängig vierspurig ausgebaute Invalidenstraße auf Dauer zu unerträglichen Belastungen durch Lärm und Abgase führt. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Berlin e.V., zeigte mit einer eigenen Alternativplanung, von Verkehrsplanern entwickelt, auf, dass es auch verträglichere Lösungen gibt.

Nach Zugeständnissen an die Anwohner der Invalidenstraße durch eine stärkere Verkehrsverteilung auf die Straßen Am Nordbahnhof, Zinnowitzer Straße, Chausseestraße, Habersaathstraße, Schwarzkopfstraße errechneten die Gutachter der Senatsverwaltung aber immer noch dauerhafte Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte und gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen in der Invalidenstraße. Dennoch wurde am 15. Januar 2010 der Planfeststellungsbeschluss von derselben Senatsverwaltung erlassen, die auch Vorhabenträger ist.

Baubeginn soll nach den Vorstellungen des Senats 2011 sein – 7 Jahre nach dem ersten missglückten Versuch. Anwohner, BUND Berlin und Bürgerinitiative Invalidenstraße gehen davon aus, dass das Gericht die Planung bis dahin kassiert hat.

Die lange Geschichte des Invalidenstraßenausbaus findet kein Ende. Die Straßenbahn leidet seit Jahren darunter.