

Kernbotschaft

**Schon jetzt Überlastung
durch zu viel Verkehr !**

Jede zusätzliche Belastung ist nicht mehr tragbar

Die Verkehrssituation und die Folgen für Umwelt und Gesundheit

1. Verkehrssituation
2. Folgen für Umwelt und Gesundheit

1.1 Verkehrssituation heute

- Der Abschnitt der Stadtautobahn und die AVUS mit Zu-/Ausfahrt Messedamm gehören zu den größten Verkehrsknoten Deutschlands (Individualverkehr)

Bild 1 durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsbewegung

Bild 2 durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Bild 3 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung

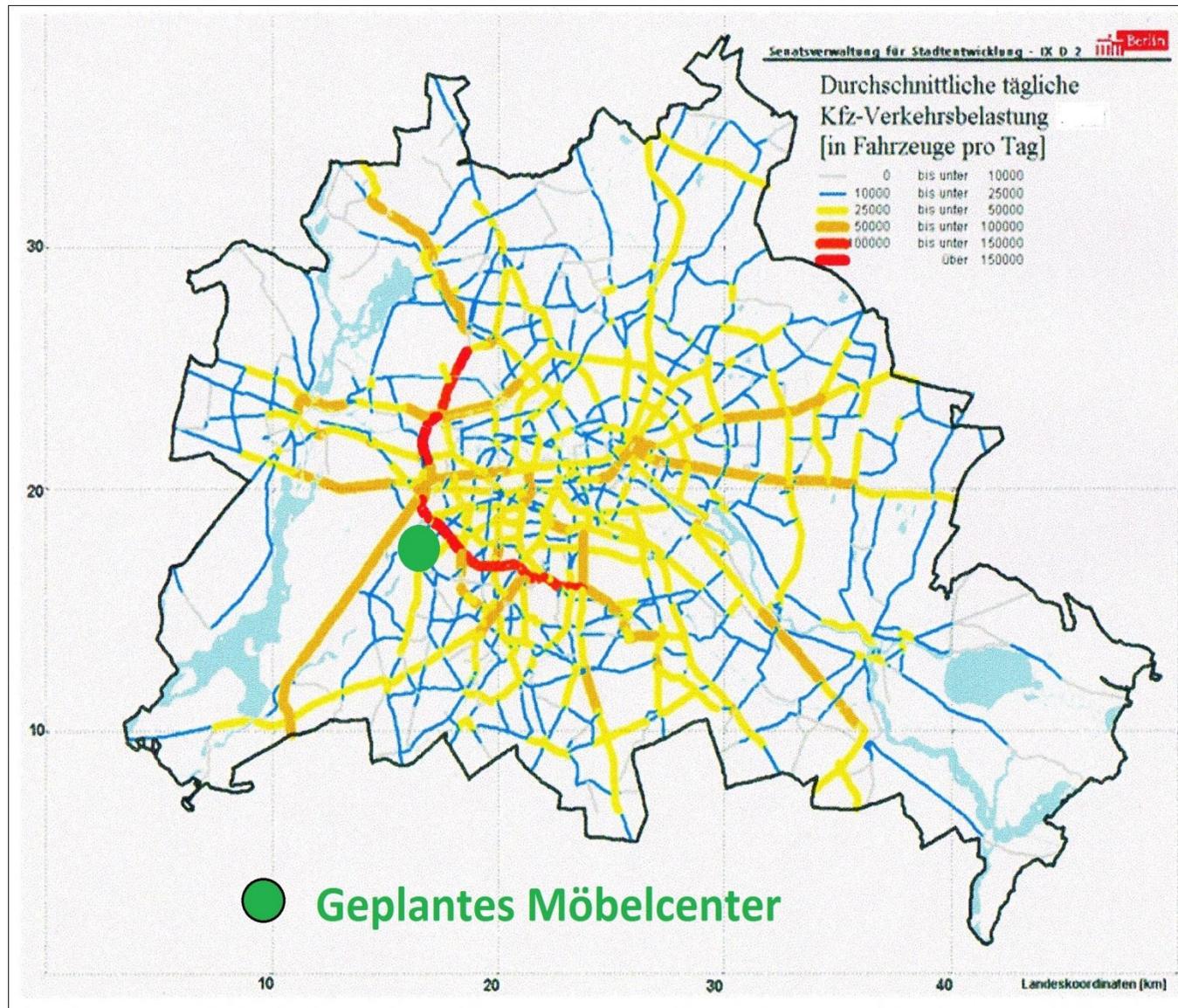


Bild 1

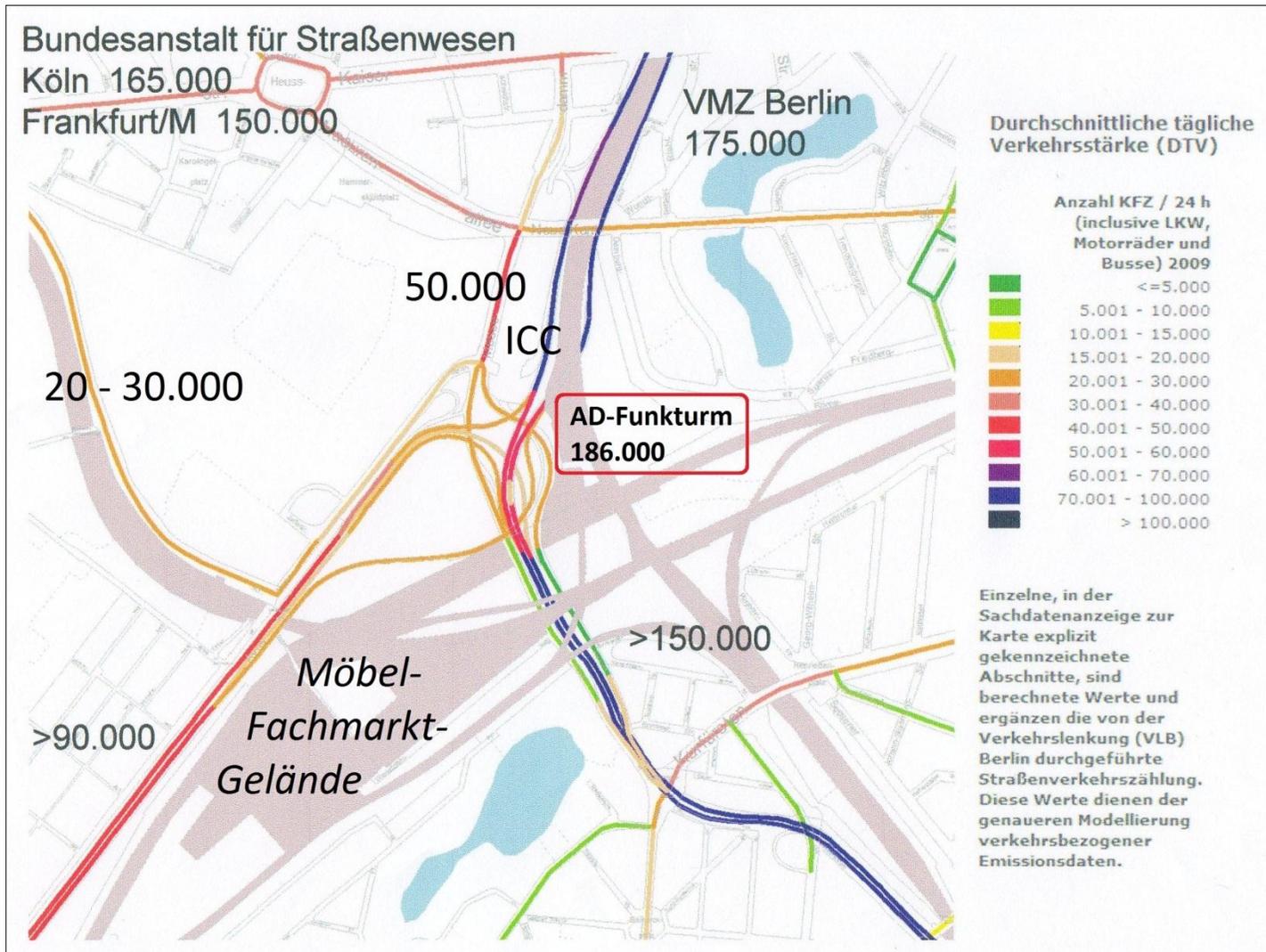


Bild 2

Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung 2009/2010

Kfz/24h

186.000 auf der A100 von AD Funkturm (A115) nach A5
Kurfürstendamm (12)

Die A100 ist Deutschlands meistbefahrene Autobahn!

>90.000 AVUS (A115) beim Gelände des Güterbahnhofs Grunewald

50.000 Messedamm am ICC

20.000 Messedamm/Jafféstraße

Bild 3

- Neben diesen durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrsbelastungen gibt es an einer Vielzahl von Tagen im Jahr zusätzliche Belastungen an den Knotenpunkten durch
 - Messetage
 - Großveranstaltungen im Olympiastadion, etc....
 - Verkehr zu Sportstätten und Schulen zu Spitzenzeiten

- Das führt bereits heute zu erheblichen Staus an folgenden Knotenpunkten:
 - Zu-/Ausfahrt AVUS
 - Zu-/Ausfahrt Stadtautobahn 100
 - Messedamm am ICC
 - Messedamm/ Jaffestraße
 - Halensee/ Rathenauplatz

1.2 Entwicklung der Verkehrssituation

- das Verkehrsaufkommen Messedamm/Jafféstraße wird sich weiter erhöhen durch den Bau der neuen Messe- und Kongresshalle City Cube Berlin (CCB)
- Der Neubau eines Baumarktes mit Gartencenter auf dem ehemaligen Güterbahnhof Halensee wird die Verkehrssituation an den neuralgischen Knotenpunkten zusätzlich verschärfen
- Auswirkungen des neuen Flughafens BER
 - Die Entfernung des Messegeländes zum neuen Flughafen (Berlin-Schönefeld) wird größer
 - Ein von den Verkehrsexperten der Messe prognostizierter steigender Anteil Fachpublikum bei den Messen erfordert einen reibungslosen Verkehrsfluss
- Verantwortliche Verkehrsplanung kann daher nur bedeuten:

Das Verkehrsaufkommen auf der Straße verringern!

1.3 Verkehrsproblematik bei Ansiedlung eines Möbelgroßmarktes

- mit dem Bau eines Möbelgroßmarktes würde sich die angespannte Verkehrssituation weiter verschärfen
- die Bürgerinitiative (BI) befürchtet regelmäßig einen zweifachen Verkehrsinfarkt
 - auf den Trassen der Stadtautobahn
 - auf den umliegenden Verkehrswegen (Messedamm etc.)
- im Januar 2012 fand ein erstes Gespräch zwischen dem Investor K. Krieger (Möbel Höffner), dem zuständigen Baustadtrat Schulte und der BI statt
„Nadelöhr für jede Erschließung des Gebietes ist der Verkehr.“ (M. Schulte)
- Kurt Krieger hat mit Stand 24.01.2012 eine verkehrs- und lärmtechnische Untersuchung für das ehemalige Güterbahnhofsgelände Grunewald vorgelegt.

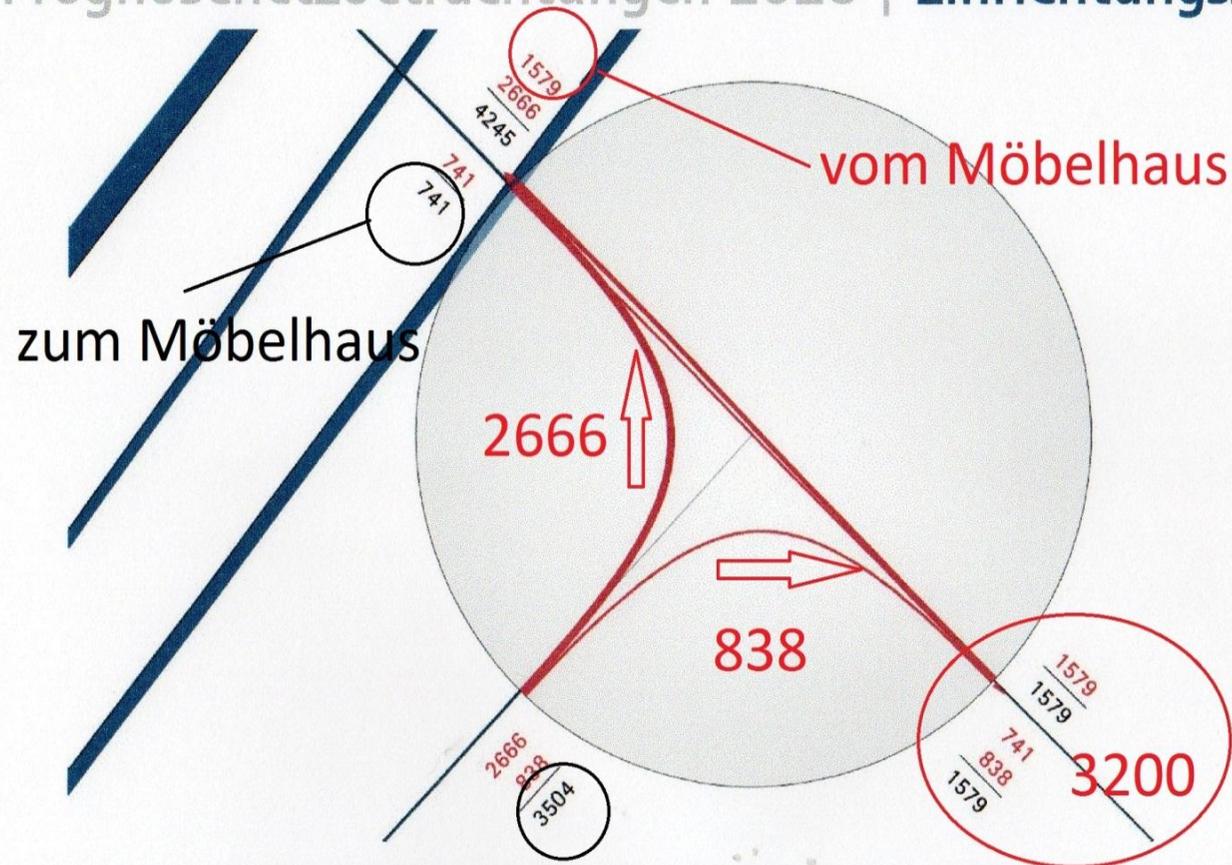
Verkehrs- und lärmtechnische Untersuchung Stand 24.01.2012

- Das Gutachten wurde erstellt von der Ingenieurgesellschaft **Hoffmann - Leichter**
- dieses Verkehrsaufkommen für einen Möbelgroßmarkt wurde mit anderen Nutzungsvarianten **Wohnen** und **Gewerbe** verglichen
- **Schwachstellen des Gutachtens aus Sicht der BI**
 - Eine unrealistische dichte Bebauung bei den Nutzungsvarianten **Wohnen** und **Gewerbe** führt zu ähnlichen Verkehrszahlen wie beim Möbelgroßmarkt
 - Spitzenzeiten, die bereits heute zu erheblichen Staus führen, werden nicht berücksichtigt
 - es wird ein Schleichweg von der AVUS über das Einrichtungszentrum zum Messedamm eingerechnet, mit einem durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommen von 2.666 Kfz/Tag. Das wären aber nur 6% von 42.000 Kfz/Tag auf der AVUS nach Norden! (Bilder 4 ,5)
- Es ist anzunehmen, dass bei dem täglichen Stau auf der AVUS weitaus mehr Fahrer/innen diesen Schleichweg und/oder die Durchfahrt Auerbachtunnel nutzen werden. Beides würde einen Verkehrsinfarkt am Messedamm/ Jafféstraße und an den nachfolgenden Verkehrsknoten bewirken.

Prognosenetzbetrachtungen 2025 | Einrichtungszentrum



Prognosenetzbetrachtingen 2025 | Einrichtungszentrum



2. Folgen für Umwelt und Gesundheit

2.1 Lärmbelastungen durch Straßenverkehr

2.2 Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide

Straßenverkehrslärm

- Der Verkehr und hierbei insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr stellt den Hauptverursacher für Lärmbelastungen, gerade in einer Großstadt wie Berlin, dar.
- In den letzten Jahren hat sich daher die Erkenntnis durchgesetzt, dass Lärm eine ernstzunehmende Umweltbelastung ist.
- Bereits bei Lärmpegeln zwischen 55 und 60 db(A) am Tage stellt der Verkehrslärm eine Belästigung dar, ab 70 db(A) sind Gesundheitsrisiken signifikant belegt.
- Als Ursache für gesundheitsschädigende Auswirkungen sehen die Lärmwirkungsforscher des Umweltbundesamtes im Wesentlichen die nächtlichen Lärmbelastungen über 55 db(A) an. Weil Schlafstörungen in besonderem Maße zu Belastungen des Herz-Kreislauf-Systems führen.

Lärm macht krank

- Schwerhörigkeit und andere Hörschäden,
- Gesteigertes Risiko für Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen,
- Schlafstörungen,
- Störungen der Konzentrationsfähigkeit und der Gedächtnisleistungen,
- Psychische Störungen.

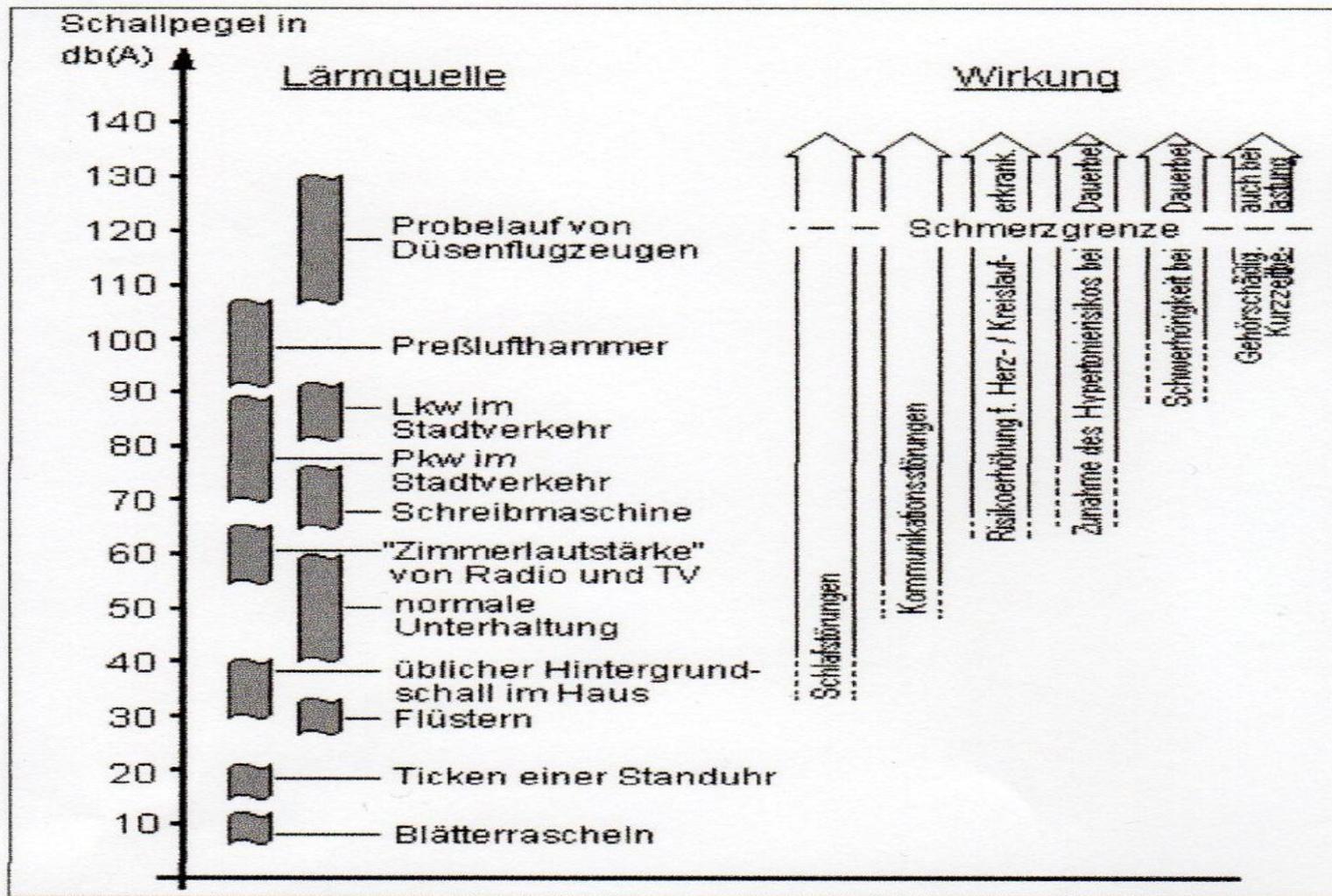


Abb. 1: Schallpegel bestimmter Lärmquellen und ihre möglichen Wirkungen

Bild 6

Tab. 1: Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz - VO)		
Gebiet	Tag 6 - 22.00 Uhr	Nacht 22 - 6.00 Uhr
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
reine und allgemeine Wohn- gebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Tab. 1: Grenzwerte der 16. BImSchV
(Verkehrslärmschutz - VO)

Bild 7

Tab. 2: Sanierungsrichtwerte für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes		
Gebiet	Tag 6 - 22.00 Uhr	Nacht 22 - 6.00 Uhr
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	70 dB(A)	60 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)	62 dB(A)
Gewerbegebiete	75 dB(A)	65 dB(A)

Tab. 2: Sanierungsrichtwerte für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Bild 8

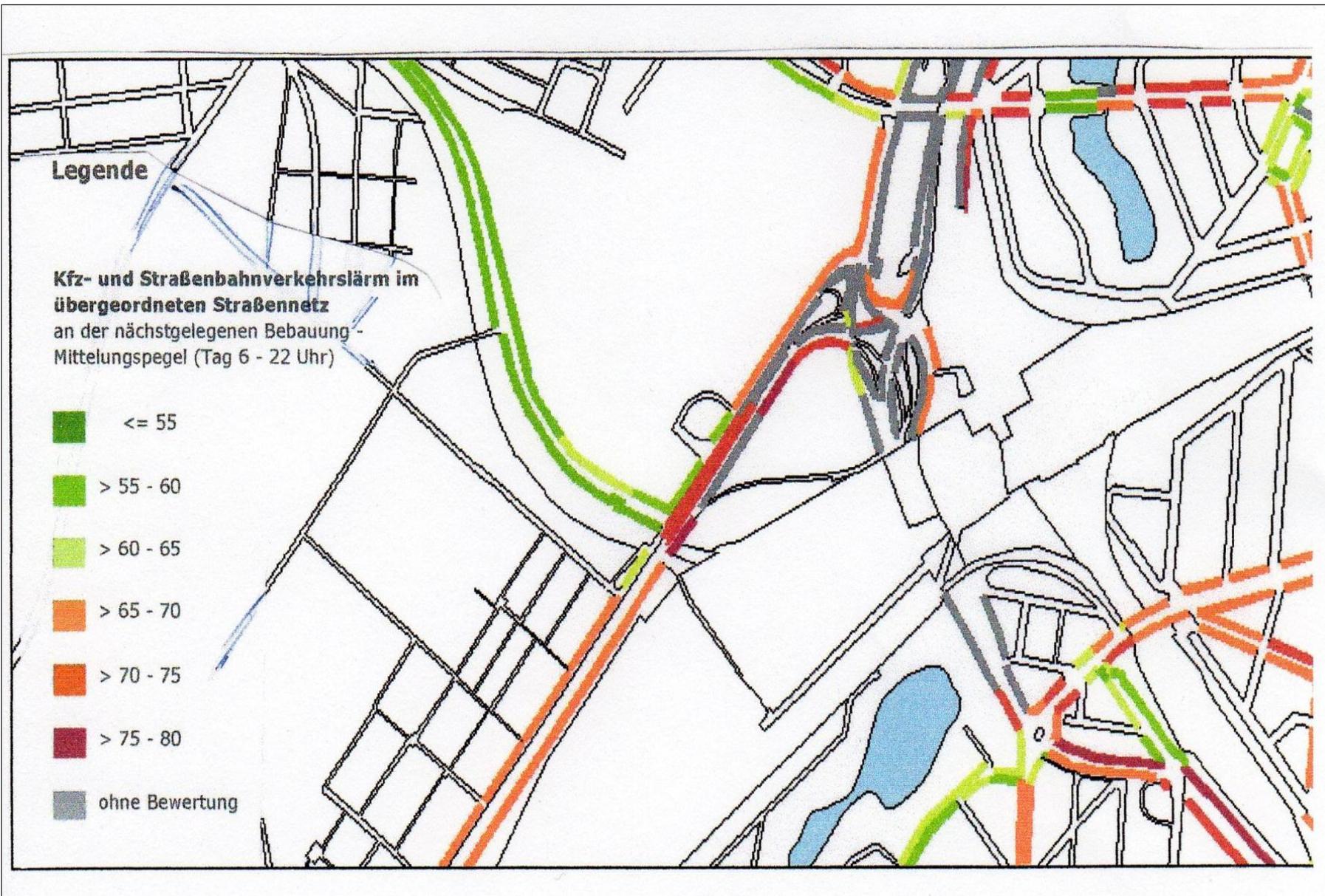


Bild 9

Gesamtlärmsituation | Ist-Zustand

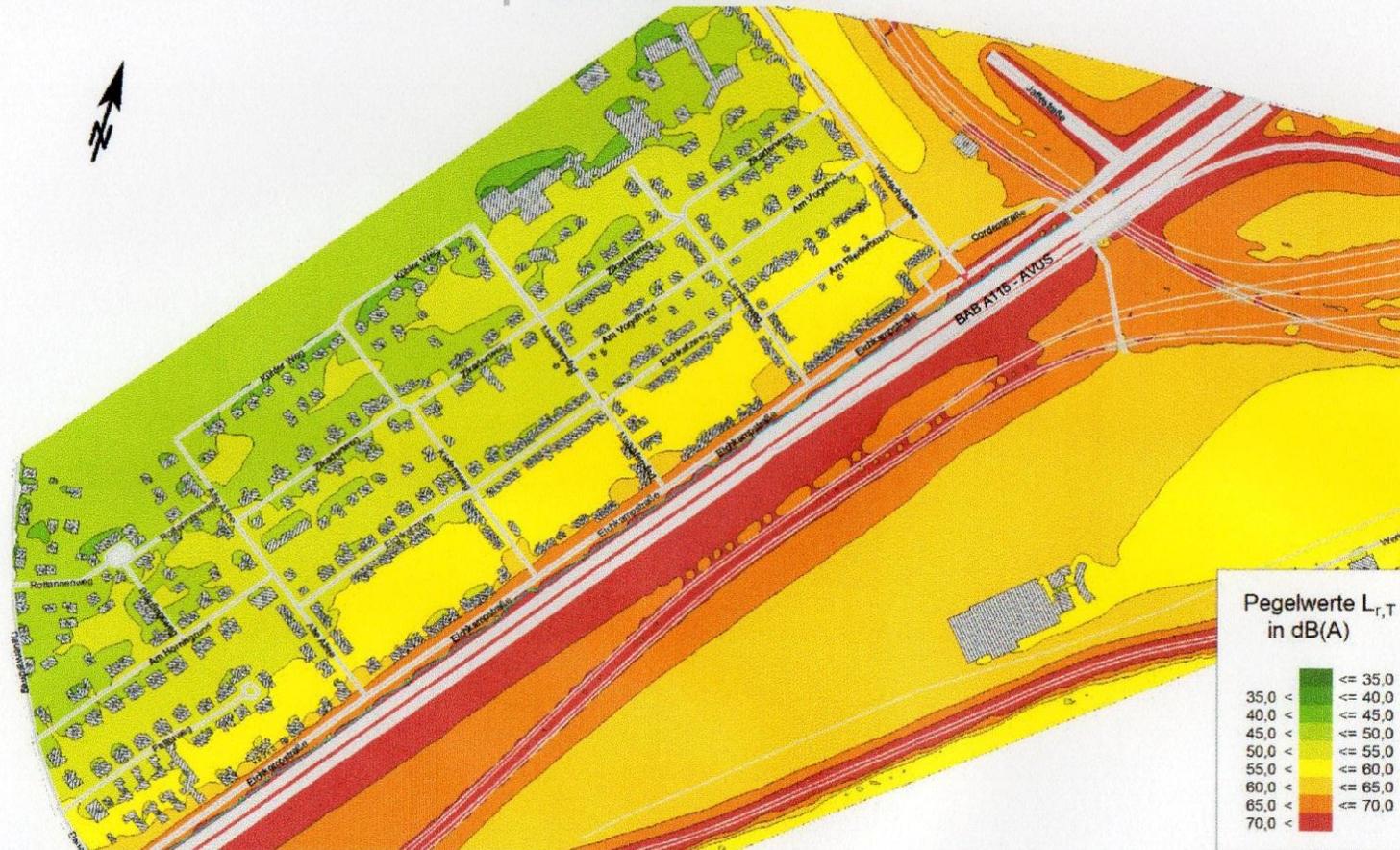


Bild 10

Gesamtlärmsituation | Variante Einrichtungszentrum

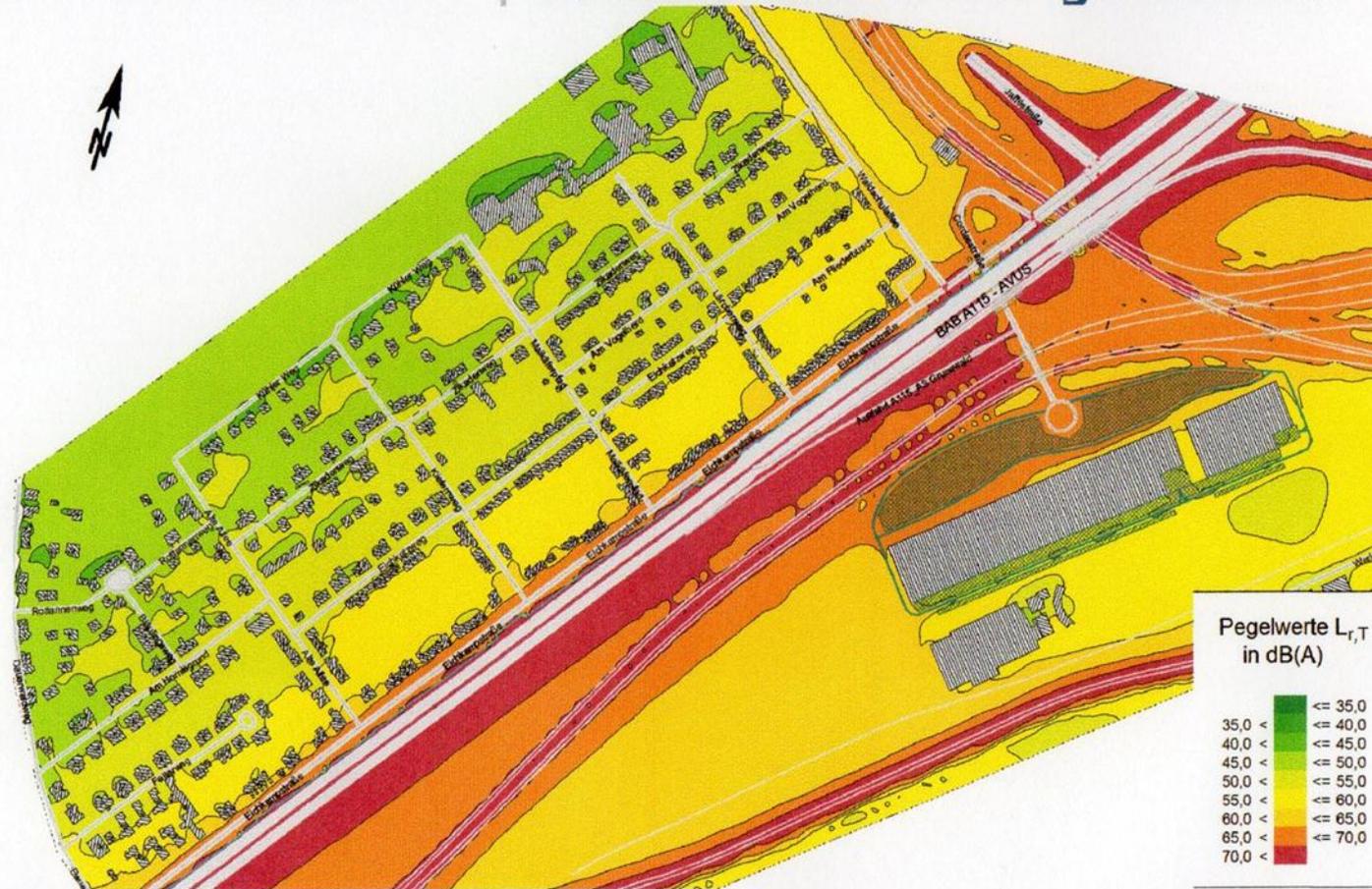


Bild 11

2.2 Luftbelastung durch den Straßenverkehr (Luftverunreinigungen durch Feinstaub und Stickoxide)

Ursachen und Entstehung der Belastung durch **Feinstaub (PM₁₀)**

- **Straßenverkehr** 28%
- **Industrie, Kleingewerbe, sonst. Quellen** 12%
- **Regionaler Hintergrund** 60%

Ursachen und Entstehung der Belastung durch **Stickstoffdioxid (NO₂)**

- **Straßenverkehr** 40%
- **Kraftwerke** 35%
- **Hausheizungen** 15%
- **Sonstige Quellen** 10%

Was ist drin im Schadstoff-Cocktail?

- **Feinstaub (PM10, auch PM5 und PM2)** > verstärktes Auftreten von Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen, messbare Verringerung der durchschnittlichen Lebenserwartung.
- **Kohlenmonoxid (CO):** > Atemgift. Es beeinträchtigt die Sauerstoffaufnahme und kann Auswirkungen auf das Zentralnervensystem haben. Direkte Wirkungen z.B. Kopfschmerzen, Schwindel, Unwohlsein.
- **Stickstoffdioxid (NO₂):** > greift die Atemschleimhäute an und beeinträchtigt die Atemwegsfunktionen.
- **Schwefeldioxid (SO₂):** > Greift Atemwege an: Husten, Asthma, Entzündungen der Atemwege
- **Ozon (O₃; „Bodenozone“):** > bei erhöhter Belastung Einschränkung der Lungenfunktion und Lungenkrankheiten
- **Polyzyklische aromatische Wasserstoffe (PAK):** > Reizung der Atemwege, Hautentzündungen und Entzündungen der Hornhaut. Erbgutveränderungen. Einige Verbindungen gelten als stark krebserregend.

Luftbelastung heute

➤ Feinstaub

Zwischen 2005 und 2010 wurden an allen Messstationen die Jahresdurchschnittswerte Unter $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten.

Aber:

An Hauptverkehrsstraßen wurde an 70 Tagen im Jahr der Tagesgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich überschritten.

➤ **Stickstoffdioxid (NO₂)**

Zwischen 2005 und 2010 wurde der Grenzwert von 40 µg/m³ an allen Messstationen überschritten (42 – 69 µg/m³)

**Zu ca 80% ist der Straßenverkehr Verursacher
Der Grenzwertüberschreitungen**

Maßnahmen im Luftreinhalteplan 2011 – 2017 und Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)

- Optimierung des Verkehrsflusses – Stauabbau, Angepasste, stadtverträgliche Geschwindigkeiten, Reduzierung der Luftbelastung,
- Förderung von Innovationen und neuen Verkehrstechnologien,
- Verlagerung des Verkehrs auf Fuß-, Schienen-, Radwege und ÖPNV, Anpassung der Mobilitätsbedürfnisse an die Anforderungen einer alternden Gesellschaft
- Ausdehnung der Umweltzone, Erhalt von Grünflächen, Entwicklung der Flächennutzung unter den Gesichtspunkten von Stadtklimatologie und Sicherstellung der Kalt- bzw. Frischluftschneisen,
- Bei Neuansiedlung von Betrieben müssen verkehrliche Wirkungen in Bezug auf besondere Verkehrssituationen berücksichtigt werden, insbesondere bei Funktionsproblemen durch örtliche permanente Überlastungen.

Erwartete Folgen durch die Umsetzung der Bebauungspläne durch den Investor K.Krieger (Fa. Möbel Höffner)

- **Das Gelände dient jetzt als Kaltluftschneise für die Stadt
Bei Versiegelung der Fläche mit Häusern und Parkplätzen heizt sich auch hier die Luft auf, es fehlt an Durchlüftung**
- **Durch zusätzliche Ampeln im Bereich der Zufahrtswege entstehen neue „stop & go“ Situationen, die u.a. eine Verdoppelung der Stickoxidbelastung verursachen.**
- **Es entsteht ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in einem schon hoch belasteten Verkehrsknoten, der eigentlich entlastet werden sollte, um Grenzwertüberschreitungen möglichst zu vermeiden.**

Quellenangaben:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr 2.0), Berlin 2011,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Luftreinhalteplan 2011 – 2017 (Entwurf), Berlin 2012,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren 3), Berlin 2011,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Umweltatlas Berlin (Ausgabe 2008)
Verkehrsbedingte Luftbelastung durch NO₂ und PM10,
Strategische Lärmkarte,
- VMZ – Verkehrsmanagement Zentrale
Verkehrszählungen, VMZ Berlin 2012,
- Hoffmann - Leichter
Verkehrs- und lärmtechnische Untersuchung für das ehemalige
Güterbahnhofsgelände Grunewald, Krieger Grundstück GmbH 20.01.2012,
- Heike Agthe, Büro für Umweltkommunikation
Berlin 21.06. 2011

...nochmal zur Kernbotschaft

**Schon jetzt Überlastung
durch zu viel Verkehr**

Jede zusätzliche Belastung ist nicht mehr tragbar

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!