

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 30. Oktober 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. November 2013) und **Antwort**

Anmeldung des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (II)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Ist das Untersuchungsprojekt zu den verkehrlichen und baulichen Optimierungsmöglichkeiten für das Autobahndreieck Funkturm inzwischen abgeschlossen?

Antwort zu 1: Ja.

Frage 2: Wenn ja, welche Konsequenzen zieht der Senat daraus und hat er das Autobahndreieck Funkturm für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet?

Antwort zu 2: Die Schlussfolgerung für den Senat war, dass es angezeigt ist, den Umbau des Autobahndreiecks Funkturms zum Bundesverkehrswegeplan 2015 anzumelden, was zwischenzeitlich erfolgt ist.

Frage 3: Zu welchen Ergebnissen kommen die Untersuchungen bei den folgenden für die Anmeldung notwendigen Punkten:

- a) Streckenlänge, geplanter Bautyp, geplanter Querschnitt, Planungsstand, Gesamtkosten;
- b) Projektbegründung bzw. zu erwartende Wirkung, Projekthistorie, durchgeführte Alternativenprüfung, erwartete Wirkung bezüglich des Abbaus raumordnerischer Defizite, der Schaffung städtebaulicher Potentiale und weiterer zu erwartender Projektwirkung, Hinweise auf bereits berücksichtigte umweltfachliche Gegebenheiten, Nennung wesentlicher Beeinträchtigungen

Antwort zu 3:

- a)
 - Streckenlänge: 1,9 km
 - geplanter Bautyp: 6-streifig mit rechtsseitigem Stand- bzw. Mehrzweckstreifen

- geplanter Querschnitt: Regelquerschnitt mit 31,5 m Kronenbreite
- Planungsstand: Vorplanung
- Gesamtkosten: 50,5 Millionen Euro (Mehrkosten gegenüber der Bestandserhaltung, die aber lediglich eine eingeschränkte verkehrliche Qualität aufweist)

b)

- Projektbegründung bzw. zu erwartende Wirkung: Der bauliche Zustand der Fahrbahnen und der Zustand der Brückenbauwerke sind schlecht bis sehr schlecht. Es sind sehr hohe werktägliche Stauanteile zu verzeichnen. Die Verkehrsführung ist unübersichtlich und schwer verständlich. Es gibt erhebliche Probleme bei der Verkehrsorganisation durch das örtliche Aufeinandertreffen eines Autobahndreiecks (Verteilungsfunktion), einer Anschlussstelle (Ein- und Ausfahrten) und eines Autobahnrasthofs (Ein- und Ausfahrt). Hierbei weisen die Verflechtungslängen teils nur Mindestmaß auf, die Einfahrten bzw. Ausfahrten liegen zu dicht hintereinander (teils unter 100 m Abstand) und die Einfahrten verfügen über keine oder viel zu kurze Einfahrstreifen.

Aufgrund der räumlichen Trennung von Autobahndreieck und Anschlussstelle sowie der Ordnung der Verkehrsströme im Dreieck führt der Ausbau zu Verbesserungen des Verkehrs hinsichtlich Kapazität, Sicherheit, Eindeutigkeit und Befahrbarkeit.

Der Aus- oder Neubau in Bestandslage ist technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll und löst zudem die Probleme der Stauproblematik nicht. Darüber hinaus wäre beim Neubau in Bestandslage die Verkehrsführung während der Bauzeit deutlich komplexer und langwieriger.

- Projekthistorie: Anfang der 1960er Jahre gebaut und für den Verkehr freigegeben, sind die Autobahnen am Autobahndreieck Funkturm seither in Betrieb.
- Durchgeführte Alternativenprüfungen: Im Rahmen einer durchgeführten Machbarkeitsstudie sind verschiedene Formen zur Gestaltung von Autobahndreieck und -anschlussstelle sowie der bestandsnahe Aus- oder Neubau untersucht worden. Die sich aus technischer, wirtschaftlicher und bautechnologischer Sicht ergebende Vorzugsvariante wurde zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.
- Raumordnerische Aspekte: Die vorhandenen und geplanten Straßenführungen liegen komplett bzw. mehrheitlich auf Flächen, die der Flächennutzungsplan als Autobahn bzw. übergeordnete Hauptverkehrsstraße ausweist. Angrenzend und teils überschneidend befinden sich Bahnflächen. Weiterhin schließen Sonderbauflächen (Messe), gemischte Bauflächen (M1) und Wohnbauflächen unterschiedlicher Geschossflächenzahlen unmittelbar an den Baubereich an.
- Schaffung städtebaulicher Potentiale: Der Verkehrsfluss im Zuge des Stadtrings wird sich deutlich verbessern, da die Verflechtungsbereiche auf die geringer belastete A 115 verlagert werden. Dadurch kann die Stadtautobahn die Kernaufgaben, insbesondere die Bündelungs- und Verteilungsfunktion besser erfüllen.
- Umweltfachliche Gegebenheiten:

Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden in den Gesamtkosten berücksichtigt.

Von der Baumaßnahme sind keine der nachfolgend aufgeführten Schutzgebiete oder -zonen betroffen:
 - * FFH-Gebiet / Natura 2000
 - * Natur-/Landschaftsschutzgebiete
 - * Überschwemmungsgebiete, Wasserschutzzonen.
Vorhandene Bauwerke des aktiven Lärmschutzes sind umzubauen, in Teilbereichen sind zusätzliche Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich. Die Kosten hierfür sind in der Kostenermittlung enthalten.

Im Osten grenzt der festgesetzte Landschaftsplan VII-L-5 (Charlottenburger Innenstadt) an.

Weitere für die Trassenplausibilitätsprüfung relevante oder für die Projektbewertung / Strategische Umweltprüfung (SUP) relevante Gebiete bzw. Objekte sind von der Maßnahme nicht betroffen.

- Wesentliche Beeinträchtigungen:

Keine

Berlin, den 21. November 2013

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Nov. 2013)