

**Mitteilung – zur Kenntnisnahme –**

---

**Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen**  
Drucksachen 18/1776 und 18/1966

---



Der Senat von Berlin  
UVK – V B -  
Tel.: 9(0)25 - 3760

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen

- Drucksachen Nrn. 18/1776 und 18/1966

-----  
Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 06.06.2019 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert zu untersuchen, welche Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage sich für eine Überdeckelung eignen.

In diesen Untersuchungen sollen mindestens die folgenden Aspekte betrachtet werden:

- an welchen Berliner Autobahn- oder Schienenabschnitten in Troglage eine Überdeckelung technisch machbar ist,
- an welchen Berliner Autobahn- oder Schienenabschnitten eine Überdeckelung den höchsten Nutzen beim Emissionsschutz (Lärm, Stickoxide, Feinstaub etc.) für die unmittelbare Umgebung und damit die Anwohner\*innen bringt,
- wie Flächen für Erholung, Sport, Gemeinschaftsnutzungen, Wohnen sowie Park- und Grünflächen geschaffen werden können,
- die räumliche Zusammenführung von durch Verkehrswege getrennten Stadtquartieren,
- mit welchen Kosten für die jeweiligen Standorte zu rechnen ist und an welchen Abschnitten durch eine ohnehin geplante wesentliche Änderung der Verkehrsanlage ein Anspruch auf Lärmschutz entstehen würde,
- untersucht werden soll mindestens für die Bereiche der A100, ob eine Integration eines Radschnellweges entlang der Autobahn möglich ist.

Der Senat wird aufgefordert, als erstes Pilotprojekt im Zuge der Planungen für Neu- und Ersatzbauten an der Stadtautobahn (BAB 100) in Charlottenburg vor Festlegung auf eine Vorzugsvariante unverzüglich mit einer Masterplanung für diesen Bereich zu beginnen.

Mit dieser sollen die Autobahnplanungen der 50er Jahre im Rahmen der ohnehin erforderlichen Neu- und Ersatzbaumaßnahmen für die dazwischen liegenden Autobahnabschnitte mit dem Ziel einer zukunftsorientierten und stadtverträglichen Neuplanung des gesamten Autobahnteilstücks überwunden werden. Hierbei ist auch zu untersuchen, ob eine Verlegung der Autobahnauf- und -abfahrten „Kaiserdamm“ an die Kaiserdammbrücke vorgenommen werden kann.

Der Senat wird aufgefordert, sich als weiteres Pilotprojekt dafür einzusetzen, für den 16. Bauabschnitt der A100 vom Dreieck Neukölln bis AS Treptower Park eine Deckellösung zu realisieren, um Flächengewinne für die wachsende Stadt, u.a. durch Tunnelführung des 16. Bauabschnitts bis zur AS Treptow, zu erreichen und ein städtebauliches Konzept für die Gestaltung der so entstehenden oberirdischen gedeckelten Abschnitte zu ermöglichen. Als Projekt zur Deckelung von Schienenstrecken in Troglage ist der Bahngraben der Ringbahn zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee vorrangig zu untersuchen. Dem Abgeordnetenhaus ist erstmals zum 31.12.2019 und dann halbjährlich zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Der Senat begrüßt ausdrücklich die angestoßene Diskussion hinsichtlich einer Deckelung von durch Verkehrsinfrastruktur belegte städtische Flächen. Durch eine Überdeckung von Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage ließen sich zusätzliche innerstädtische Flächenpotenziale erschließen und zerschneidende Wirkungen beheben. Technische Machbarkeitsstudien können die Ausführbarkeit unter Wertung der Randbedingungen und der zu berücksichtigenden Parameter belegen.

Technische Machbarkeitsstudien erfordern (anders als die bisher vorliegenden rein städtebaulichen Untersuchungen) Ingenieur-Know-how in großem Umfang. Angesichts der derzeit extrem angespannten Situation im Ingenieurbereich ist eine technische Untersuchung in diesem Ausmaß aktuell nicht leistbar. Dies gilt sowohl für die Infrastrukturbetreiber (DB AG, Autobahn) als auch für Gutachter, Ingenieurbüros usw. Eine Untersuchung in dem geforderten Umfang würde sämtliche Ingenieurkapazitäten in der Abt. Tiefbau binden. Die intern erforderliche Personalkapazität beträgt ca. 20 % des extern zu beauftragenden Honorars eines Ingenieurbüros (Beispiel: Honorar für Machbarkeitsstudie Teilbereich ca. 300 T€ → intern erforderliche Personalkapazität ca. 60 T€ = 1 P). Aus diesem Grund wurde im Umwelt- und Verkehrsausschuss eine Machbarkeitsstudie für einen Pilotbereich empfohlen um das Ergebnis ggf. auf andere Bereiche der Berliner Infrastruktur zu übertragen. Aus stadtplanerischer Sicht ist der im Trog verlaufende Bereich der A 100 zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke für ein Pilotprojekt geeignet. In diesem Bereich ist die zerschneidende Wirkung der Stadt durch die dort verlaufenden Verkehrsträger besonders prägend, obwohl diese Troglage einen weitgehend natürlichen Ursprung hat. Die ausgeprägte Topografie der Tallage, in der die BAB A 100 und die Bahnanlagen liegen, erklärt sich durch eine Dünenböschung aus der letzten Eiszeit.

Ein Projektvertrag für die Erarbeitung dieser Technischen Machbarkeitsstudie mit der DEGES GmbH ist geschlossen und die Leistungen können nach Beschluss des Doppelhaushalts 2020/2021 im Abgeordnetenhaus beginnen. Für die Erstellung dieser Machbarkeitsstudie werden Kosten in Höhe von mindestens 600.000 € eingeschätzt. Die erforderliche Haushaltsanmeldung für den DHH 2020 / 2021 ist Gegenstand der aktuell laufenden Haushaltsberatungen.

Nach Abschluss der erforderlichen Vermessungsleistungen, Baugrunduntersuchungen, Materialansprachen und der Vergabe der erforderlichen Planungsleistungen sind erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie nicht vor Ende 2020 zu erwarten. Neben der technischen Lösung soll die Machbarkeitsstudie Aussagen zur Verkehrsführung während der Bauzeit, Abstimmungen mit Eigentümern/ Baulastträgern Bund/ DB AG, Anforderungen aus der späteren Nutzung hinsichtlich Lärmschutz/ Brandschutz, Möglichkeiten zum Erhalt der Funktion der Anschlussstellen sowie Kosten einschließlich Unterhaltungsmehraufwendungen der Baulastträger enthalten.

Eine Machbarkeitsstudie für eine Deckellösung für den 16. Bauabschnitt der A 100 Dreieck Neukölln bis Treptower Park kann entsprechend den vorhandenen Personalkapazitäten nach 2020 beauftragt werden. Da hier insbesondere die konstruktiven Ingenieurleistungen

(Brückenbauer) gefordert sind, würde eine frühere Beauftragung zu Lasten hochprioritärer Projekt wie Eisenbrücke, Moltkebrücke, Wuhletalbrücke etc. gehen, welche infolge der Bauwerksschäden bereits lastbeschränkt oder sogar gesperrt sind.

Die Einschätzung für einen zeitlichen Rahmen und eventuelle Kosten für eine Machbarkeitsstudie der Überdeckung der Schienenstrecke der Ringbahn zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee kann noch nicht getroffen werden. Hierzu sind noch Abstimmungsgespräche mit der DB AG zu führen.

Im Zuge der derzeit laufenden Planungen sind keine Verkehrsinfrastrukturflächen der Bundesautobahn in Troglage betroffen. Weder im Bereich des AD Funkturm, noch im Bereich Westendbrücke bzw. Rudolf-Wissell Brücke und AD Charlottenburg ist 3 deshalb wegen der technischen Randbedingungen (Höhenlage, Bahnanlagen, Bahnhöfe usw.) eine Deckelung umsetzbar, so dass die Ersatzneubauplanungen wegen der dramatischen Situation der Bestandsbauwerke weitergeführt werden müssen.

Berlin, den 10.12.2019

Der Senat von Berlin

Michael Müller  
.....

R. Günther  
.....  
Senatorin für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz