

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 12. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2019)

zum Thema:

**Umbau des Autobahndreiecks Funkturm**

und **Antwort** vom 27. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21567**  
**vom 12. November 2019**  
**über Umbau des Autobahndreiecks Funkturm**

---

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

Frage 1:

Es ist geplant, die AVUS im Bereich der neu geplanten Anschlussstelle Messedamm um mind. 4 Meter anzuheben. Ab wo wird nach jetzigen Planungen, aus Richtung Südwesten kommend, die Fahrbahn der A 115 ansteigen und welche Hausnummern der Eichkampsiedlung bzw. entlang der Eichkampstraße werden künftig davon betroffen sein, dass vor ihrer Haustür die A 115 ansteigt? (Bitte hausnummernscharf angeben. Dies soll lt. DEGES bereits jetzt möglich sein.) Wie hoch wird die tatsächliche Anhebung der Fahrbahn am höchsten Punkt ausfallen?

Antwort zu 1:

Da die Autobahn etwas von der Siedlung abgerückt werden soll, ist der Geländebezug nicht die bestehende Autobahn, sondern das östlich gelegene Gelände. Die Anhebung der Autobahn A 115 ist aufgrund der technischen Zwangspunkte (insbesondere der vorhandenen Bahnlinien) erforderlich. Sie beträgt voraussichtlich im höchsten Punkt ca. 4 Meter bezogen auf das Gelände. Dies ist auf Höhe Eichkampstraße Hausnummer 52, spätestens Höhe Maikäferpfad der Fall. Nach etwa 300 m Richtung Südwest sollte die Autobahn nach dem aktuellen Kenntnisstand wieder in Lage der bestehenden A 115 sein. Diese Angaben stehen unter dem Vorbehalt des frühen Planungsstandes und fortlaufender Planungsdetailierungen.

Frage 2:

Auf Folie 31 der Präsentation vom 31.10. mit der Überschrift **Visualisierung der neuen Anschlussstelle Messedamm** finden sich Darstellungen mit meterhohen Begrenzungsmauern zur A 115 und in Richtung der neu geplanten Anschlussstelle Messedamm. Welche Höhe werden diese Mauern tatsächlich erreichen? Wo sind die entsprechenden Schnittzeichnungen zum Gesamtprojekt öffentlich einsehbar? (Ich bitte zudem darum, die Schnittzeichnungen zu exakt dem auf der genannten Folie visualisierten Bereich als Anlage an die Beantwortung dieser Anfrage beizufügen.)

Antwort zu 2:

Bei den von Ihnen genannten „Begrenzungsmauern“ handelt es sich um Lärmschutzwände, die nach aktuellem Planungsstand im Bereich der Eichkampsiedlung ca. 7 m Höhe haben sollen, um einen möglichst effizienten Lärmschutz zu gewährleisten. Zur Gestaltung der Ansicht von der Eichkampsiedlung kann die Lärmschutzwand voraussichtlich im oberen Drittel transparent ausgebildet werden. Ebenso ist partiell eine Bepflanzung vorstellbar. Schnittzeichnungen mit Bestands- bzw. Geländebezug stehen derzeit wegen des aktuellen, frühen Planungsstandes noch nicht zur Verfügung. Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll eine Themenwerkstatt zum Projekt (voraussichtlich bereits im I. Quartal 2020) stattfinden, in der einzelne Sachverhalte genauer und in einem fortgeschrittenen Planungsstand besprochen werden können.

Frage 3:

Laut Präsentation wird die Vorzugsvariante für den Umbau des AD Funkturm die „A 115 in Mittellage“ sein. Dabei soll der künftige Verlauf der A 115 östlich des AVUS-Motels und mittig über das Gelände des heutigen AVUS-Rasthofgeländes sein. Einmal abgesehen von der notwendigen technischen/baulichen Erneuerung der A 115 ergibt sich die folgende Frage: Was rechtfertigt einen derartig großen Aufwand der Verschiebung der bisherigen Trasse, zumal diese Trassenführung offenbar nur eine geringe Verbesserung der aktuellen Lärm- und Luftbelastungssituation mit sich bringt (Folien 45 – 48 der DEGES-Präsentation) und zudem auch kein Kapazitätsausbau stattfinden soll? (Kosten-Nutzen Gegenüberstellung).

Antwort zu 3:

Die Mittellage der A 115 auf dem Rasthofgelände ist vor allem erforderlich, um die Verkehrsanlagen nach dem Stand der Technik regelwerkskonform und verkehrssicher herstellen zu können. Die bestehende A 115 und deren Anbindung an die A 100 hat sich im Laufe ihrer Entstehung an der AVUS-Nordkurve orientiert, auf der noch bis 1998 Autorennen durchgeführt wurden. Mit dem Umbau wird es nun möglich, die Verbindungsrampen auf die A 100 in Richtung Nord und Richtung Süd gleichermaßen ausgewogen und regelgerecht zu trassieren. Im Zuge des Umbaus wird die Verkehrsführung im Knoten neu organisiert. Die Verbindungsrampen werden teilweise verlängert, Ein- und Ausfädelungs- sowie Verflechtungsbereiche verlängert und soweit wie möglich an heutige Standards angepasst. Durch diese und andere Maßnahmen wird die Orientierung und Durchfahrung des Autobahndreiecks Funkturm in Zukunft deutlich einfacher, komfortabler und vor allem sicherer. Das Unfallrisiko sinkt, die Staugefahr wird reduziert. Von herausragender Bedeutung für die Verkehrsführung während der Bauzeit ist die Tatsache, dass die Bauwerke des neuen Autobahndreiecks in neuer Lage errichtet werden können, während die Bestandsbauwerke des alten Autobahndreiecks noch unter Verkehr bleiben können. In der beengten innerstädtischen Situation wäre ein Ersatzneubau analog des Bestandes nicht unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 100 und A 115 möglich.

Frage 4:

Insbesondere die künftige Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der Eichkampsiedlung wird nur durch die Anhebung der AVUS und dem Bau neuer Lärmschutzwände entstehen. Dafür werden die Bewohner der dortigen Häuser künftig auf eine hohe Mauer schauen. Frage: Was rechtfertigt unter Berücksichtigung dieses Punktes die favorisierte Variante, auch wenn die Kosten der Baumaßnahme nahezu komplett vom Bund getragen werden?

Antwort zu 4:

Für die Gestaltung der Lärmschutzwände an der Eichkampsiedlung bestehen vielfältige Optionen. Zunächst ist es Ziel, den vorhandenen Baumbestand vor der Autobahn soweit wie möglich zu erhalten, ggf. zu ersetzen und bei entsprechender Flächenverfügbarkeit zu erweitern. Ebenso bestehen unter Berücksichtigung der erforderlichen Unterhaltungsrandbedingungen Möglichkeiten zur Teilbegrünung der Wände. Das obere Drittel der Lärmschutzwand kann nach aktuellem Planungsstand transparent ausgebildet werden.

Kontinuierliche Wartungen, Instandhaltungen und Sanierungen am Autobahndreieck Funkturm haben insbesondere in den vergangenen 15 Jahren zunehmend zu temporären Sperrungen und Baustellen sowie dauerhaften Verkehrseinschränkungen geführt. Mittel- bis langfristig reichen auch umfassende Instandhaltungsarbeiten nicht mehr aus, um das Dreieck und seine Zulaufstrecken zu erhalten. Die Brückenbauwerke sind aufgrund ihrer Konstruktion nur sehr bedingt sanierungsfähig und grundsätzlich nicht für die höheren Verkehrslasten zu ertüchtigen. Dauerhafte Verkehrseinschränkungen sind bereits jetzt erforderlich (u. a. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nutzungseinschränkungen für LKW). Der schlechte Zustand der Bausubstanz, das hohe Nutzungsalter und die starke Verkehrsbelastung machen einen schnellstmöglichen Ersatzbau erforderlich. Ohne den Ersatzneubau wird der Knoten seine Funktionsfähigkeit verlieren.

Frage 5:

Aus welchem Grund wird es zu keinem weiteren Kapazitätsausbau des AD Funkturm kommen, insbesondere da doch die bisherige rechnerische Kapazität im Schnittpunkt A 115/A 100 schon jetzt deutlich überschritten ist?

Antwort zu 5:

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Autobahndreieck durch zusätzliche Fahrstreifen o.ä. wäre nur sinnvoll, wenn auch die Streckenabschnitte, die durch das Dreieck verbunden werden, entsprechend erweitert würden. Dies betrifft insbesondere die A 100, die für die Leistungsfähigkeit auch des Autobahndreiecks maßgebend ist. Eine Erweiterung der A 100 um z. B. einen Fahrstreifen pro Richtung ist jedoch wegen der direkt angrenzenden Bebauung nicht möglich.

Frage 6:

Als einer der Vorteile der Variante „A 115 in Mittellage“ werden auf Folie 27 u. a. die Verlagerung der bisherigen LKW-Parkplätze durch die Schließung des AVUS-Rasthofs und das Entstehen von Flächen für städtebauliche Potentiale genannt. Frage: Welche städtebaulichen Potentiale könnten sich hier ergeben, an einem Ort, der, prognostiziert für 2030, von 250.000 Fahrzeugen/24 Std. umflossen wird?

Antwort zu 6:

Die Entwicklung von städtebaulichen Konzepten für die freiwerdenden Flächen ist Gegenstand von angelaufenen Abstimmungsgesprächen.

Frage 7:

Wohin sollen die LKW-Parkplätze nach bisherigen Planungen tatsächlich verlagert werden oder ist lediglich geplant, die Parkplätze ersatzlos zurückzubauen?

Antwort zu 7:

Die Stellplätze des LKW-Fernverkehrs werden in Abstimmung mit dem Land Brandenburg zum Rastplatz Parforceheide/Am Stern an der A 115 Höhe Potsdam verlagert.

Berlin, den 27.11.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz