

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 15. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2020)

zum Thema:

Mehr Verkehrslärm in Westend durch die grüne Verkehrssenatorin: Neubau des Autobahndreiecks Funkturm, Teil 32 — Massive Mehrbelastungen an der Autobahnausfahrt Kaiserdamm-Süd für Alt-Westend und das Gebiet am Klausener Platz — Forderung nach Offenhaltung der Ausfahrt Halenseestraße

und **Antwort** vom 02. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Juni 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 23 504
vom 15. Mai 2020**

über Mehr Verkehrslärm in Westend durch die grüne Verkehrssenatorin: Neubau des Autobahndreiecks Funkturm, Teil 32 – Massive Mehrbelastungen an der Autobahnausfahrt Kaiserdamm-Süd für Alt-Westend und das Gebiet am Klausener Platz – Forderung nach Offenhaltung der Ausfahrt Halenseestraße

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Welche Bedeutung hat die Neugestaltung der Autobahnausfahrt Jafféstraße für die verkehrliche Belastung an der Autobahnausfahrt Kaiserdamm-Süd?

Antwort zu 1:

Nach den ersten noch vorläufigen und überschläglichen Verkehrsberechnungen wird die Gesamtbelastung der Anschlussstelle Kaiserdamm-Süd mit Umbau des Autobahndreiecks Funkturm entsprechend der neuen Anschlussstellenvariante etwa 600 Kfz/24 h niedriger liegen als heute (21.300 anstatt 21.900 Kfz/24 h). Gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante des Bundes etwa 900 Kfz/24 h höher. Sofern nur auf die Ausfahrt von der A 100 herunter Bezug genommen wird, so betragen die Verkehrszahlen auf der Abfahrt bei einem Umbau des Autobahndreiecks mit der neuen Variante 4.050 Kfz/24 h gegenüber 4.650 Kfz/24 h heute. Bei der bisherigen Vorzugsvariante des Bundes sind es 3.600 Kfz/24 h.

Frage 2:

Welche Haltung nimmt der Berliner Senat zu Aussagen ein, dass neben dem eingeräumten Zuwachs des Verkehrs um 600 Fahrzeuge oder 3,5 % im Bereich der Autobahnausfahrt Kaiserdamm-Süd mit einem weiteren Zuwachs zu rechnen ist und wie geht der Berliner Senat damit inhaltlich um?

Antwort zu 2:

Wie unter Punkt 1 beschrieben, wird es an der Anschlussstelle Kaiserdamm-Süd voraussichtlich gegenüber der heutigen Situation keinen Zuwachs geben, sondern eine Abnahme um etwa 600 Kfz/24 h.

Frage 3:

Welche verkehrlichen Änderungen sind im Umfeld der Autobahnausfahrt Kaiserdamm-Süd im Zusammenhang mit dem Neubau des Autobahndreiecks Funkturm bisher geplant?

Antwort zu 3:

Das Stadtstraßennetz wird im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm insbesondere im Bereich der Knotenpunkte und hinsichtlich der Steuerung der Lichtsignalanlagen überprüft. Diese Überprüfungen werden allerdings erst in den nächsten Planungsphasen im Detail vorliegen. Wenn Maßnahmen erforderlich sind, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, werden sie entsprechend umgesetzt.

Frage 4:

Inwieweit ist der Berliner Senat bereit, sich gegenüber der DEGES für einen Beibehalt des Verkehrs in anwohnerarme Bereiche wie die Halenseestraße und den Messedamm einzusetzen und wie sehen die Bemühungen dazu aus?

Antwort zu 4:

Zunächst ist zu beachten, dass der Verkehr, der auf die Halenseestraße und den Messedamm trifft, dort nicht verschwindet, sondern über das weiterführende Stadtstraßennetz (z. B. Masurenallee, Theodor-Heuss-Platz) anschließend durch ebenfalls dicht bewohnte Gebiete fließt. Grundsätzlich handelt es sich maßgeblich um städtischen Quell- und Zielverkehr.

Die erneute Einrichtung von Ein- und Ausfahrten an der A 100 innerhalb des Autobahndreiecks wird aus den bereits häufig genannten Gründen für die Umbauplanung nicht vorgesehen (vgl. Themenwerkstatt vom Februar 2020; u. a. wesentliches Defizit im Bestand, erforderliche Entflechtung der Ein- und Ausfahrten auf der A 100, keine vereinzelt Rampen, keine Sonderlösungen, Knotenpunktsystematik, Linkseinfahrt in die Halenseestraße, vor dem Hintergrund der vorliegenden Planungslösungen verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht abbildbar).

Frage 5:

Wie sehen die Abstandsregeln für Ausfahrten bei Bundesautobahnen aus?

Antwort zu 5:

Die erforderlichen Längen und Abstände für Ein-, Ausfädelungs- und Verflechtungsstreifen richten sich u.a. nach den geltenden Regelwerken für (Stadt-) Autobahnen (RAA), Beschilderung (RWBA) und Markierung (RMS). Sie sind relativ komplex, müssen im Einzelfall betrachtet und gegebenenfalls durch mikroskopische Verkehrssimulationen nachgewiesen werden. Insofern ist eine verkürzte Darstellung an dieser Stelle nicht leistbar.

Frage 6:

Wie lang ist der bisherige Abstand zwischen anderen Ausfahrten von Bundesautobahnen in Berlin wie beispielsweise zwischen der Ausfahrt Kaiserdamm-Süd und Spandauer Damm?

Antwort zu 6:

Der Abstand zwischen den am nächsten aneinander liegenden Punkten der Anschlussstelle Spandauer Damm (Einfahrt in die A 100 Fahrtrichtung Süd) und der Anschlussstelle Kaiserdamm-Süd (Ausfahrt aus der A 100 Fahrtrichtung Süd) beträgt etwa 750 m.

Frage 7:

Inwieweit teilt der Berliner Senat meine Auffassung, dass bundeseinheitliche Regeln nur eingeschränkt für eine Großstadt wie Berlin anwendbar sind?

Antwort zu 7:

Diese Auffassung wird nicht geteilt, da es ein gesondertes Regelwerk für Stadtautobahnen gibt.

Frage 8:

Welche Haltung nimmt das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zur geplanten Schließung der Autobahnausfahrt Halenseestraße ein?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bestätigt, dass es die neue Variante unterstützt. Im Vorfeld hat das Bezirksamt die Berücksichtigung bestimmter Stadtstraßenoptionen mit Bezug zur Flächenentwicklung am ehemaligen Güterbahnhof Grunewald sowie auf dem AVUS-Rastgelände eingefordert. Darüber hinaus wurde um Prüfung von zusätzlichen Ein- und Ausfahrten an den Halenseestraßen gebeten.

Frage 9:

Wie steht die grüne Verkehrssenatorin zu den Forderungen des Bezirksamtes?

Frage 10:

Aus welchen Gründen sind die Forderungen des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf aus Sicht der Verkehrssenatorin nicht umsetzbar?

Antwort zu 9 und 10:

Die Forderungen des Bezirksamtes werden im Rahmen des stadtplanerischen Begleitkonzeptes der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen geprüft.

Berlin, den 02.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz