

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 28. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. November 2019)

zum Thema:

Autobahndreieck Funkturm III – Sperrung der Stadtautobahnausfahrt Halenseestraße

und **Antwort** vom 13. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dez. 2019)

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 / 21 771
vom 28. November 2019
über Autobahndreieck Funkturm III – Sperrung der Stadtautobahnausfahrt
Halenseestraße

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

Frage 1:

Ab wann soll die Stadtautobahnausfahrt Halenseestraße Richtung Norden bzw. die Auffahrt auf die Stadtautobahn Richtung Süden geschlossen werden und warum?

Antwort zu 1:

Nach der aktuellen Planung ist die Schließung der Autobahnanbindung über die Halenseestraße bereits zu Beginn der Baumaßnahmen zum Autobahndreieck Funkturm erforderlich.

Frage 2:

Welche Gründe liegen vor, die Stadtautobahnaus- bzw. -auffahrt dauerhaft zu schließen?

Antwort zu 2:

Um die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten zu gewährleisten, müssen diese erkennbar, übersichtlich und begreifbar sein. Insbesondere, wenn Knotenpunkte aufeinander folgen (auf der A 100: Anschlussstelle (AS) Kurfürstendamm, AS Messedamm/ICC und Autobahndreieck (AD) Funkturm) müssen die Abstände der Ein- und Ausfädelungstreifen sowie die Bereiche, in denen sich die Verkehre zur Sortierung in die verschiedenen Richtungen verflechten können, ausreichende Längen haben. Diese Längen sind ebenso erforderlich, um sich zu orientieren, genug Zeit für das Lesen von wegweisender, verkehrsregelnder und verkehrsbeeinflussender Beschilderung zu haben, um dann noch sicher reagieren zu können. Maßgeblich aus diesen Gründen werden in den Regelwerken für den Straßenentwurf Mindestlängen und Mindestabstände für Ein- und Ausfädelungstreifen sowie für Verflechtungsbereiche vorgegeben. Diese Längen sind im

derzeitigen Zustand auf der Autobahn A 100 bei weitem nicht vorhanden und müssen mit dem Umbau des Autobahndreiecks weitest möglich hergestellt werden. Dafür wird die Anschlussstelle Messedamm auf die weniger stark befahrene A 115 verlegt.

Frage 3:

Mit welchen Kosten ist für den Umbau der Aus- bzw. Einfahrt Halenseestraße zu rechnen?

Antwort zu 3:

Im Zuge der Vorplanung wird lediglich eine grobe Kostenschätzung erstellt. In dieser werden die Halenseestraße Ost und West in ihrer neuen Lage mit ca. 12 bzw. 11 Mio. € jeweils insgesamt erfasst. Diese Kosten beinhalten somit alle Maßnahmen zur Anpassung der Halenseestraße im Rahmen des Umbaus des Autobahndreiecks. Die Umbaukosten ausschließlich aus der Aufhebung der Ein- und Ausfahrten werden dort nicht gesondert ausgewiesen. In der weiteren Planung wird auch in der Kostenberechnung der Detaillierungsgrad erhöht.

Frage 4:

Wieviel Anwohner wohnen zwischen den Bahnbrücken Halenseestraße und der Kreuzung Halenseestraße und Messedamm?

Antwort zu 4:

In dem benannten Bereich gibt es an den Halenseestraßen derzeit keine Wohnbebauung.

Frage 5:

Welche Erkenntnisse hat der Senat von Berlin zur Anzahl von Fahrzeugen, die die Autobahnausfahrt Halenseestraße Richtung Norden nutzen?

Antwort zu 5:

Die Ausfahrt wird im Analyse-Nullfall (bestehende Verkehrssituation) von 14.100 Kfz/24 h genutzt.

Frage 6:

Welche Erkenntnisse hat der Senat von Berlin zur Anzahl der Fahrzeuge, die die Autobahnauffahrt Halenseestraße Richtung Süden nutzen?

Antwort zu 6:

Die Einfahrt wird im Analyse-Nullfall von 23.400 Kfz/24 h genutzt.

Frage 7:

Wann und in welcher Form wurden die letzten Verkehrszählungen in dem Bereich vorgenommen?

Antwort zu 7:

Zur Durchführung von Verkehrsumlegungsrechnungen wurden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) Teilnetzausschnitte aus dem Berliner Prognosemodell 2030 sowie dem Analysemodell zur Verfügung gestellt. Die letzte Verkehrszählung der Verkehrslenkung Berlin wurde als 12-h-Messung vorgenommen und datiert vom 17.03.2014.

Frage 8:

Welche Erkenntnisse hat der Berliner Senat zu den Zielen der Autofahrer und die damit verbundenen Verkehrsströme an der Auf- und Ausfahrt an der Halenseestraße (z. B. Richtung Spandau oder Richtung Reinickendorf/Wedding)?

Antwort zu 8:

In den ersten Verkehrsumlegungsrechnungen wurden noch keine Quell- und Zielverkehrsauswertungen vorgenommen. Dies erfolgt in der nächsten Planungsstufe der Verkehrsuntersuchung u. a. vor dem Hintergrund, sinnvolle verkehrslenkende Maßnahmen zu prüfen. Voraussichtlich wird jedoch der Verkehr zwischen den Halenseestraßen und Reinickendorf/Wedding im Regelbetrieb keine maßgebende Rolle spielen, da hier die Stadtautobahn die attraktivste Verbindung darstellt. Anders dürfte es sich für die Verbindung in das südliche Spandau darstellen. Hier ist die Verbindung zwischen den Halenseestraßen über die B 2 (Heerstraße) eine relevante Option. Für Spandau Mitte und Nord bietet die Anschlussstelle Spandauer Damm die geringsten Widerstände.

Frage 9:

Welche Lärmwerte liegen für den Bereich vor, der vom Autoverkehr verursacht wird?

Antwort zu 9:

Die Ergebnisse der ersten schalltechnischen Untersuchungen aus der Vorplanung für das Untersuchungsgebiet können den Unterlagen zur Bürgerinformationsveranstaltung vom 31.10.2019 entnommen werden. Diese werden auf der Internetseite der DEGES frei verfügbar bereitgestellt. Es ist festzustellen, dass es sich bei der Stadtautobahn insgesamt und insbesondere im Bereich des AD Funkturm um Bereiche mit sehr hoher Vorbelastung bezüglich Verkehrslärm handelt. Am stärksten betroffen sind dabei die Hochhausreihen an der Dernburgstraße entlang der A 100. Die Eichkampsiedlung hat im vorderen Bereich zur AVUS hin ebenfalls bereits heute Grenzwertüberschreitungen durch Verkehrslärm zu verzeichnen. Diese fallen jedoch deutlich geringer als an der Dernburgstraße aus.

Durch den Umbau des AD Funkturm wird voraussichtlich erstmalig ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge entstehen.

Zwischen A 115 und Eichkampstraße werden die bestehenden Lärmschutzwände durch neue höhere Lärmschutzwände ersetzt. Für die Anliegender der Dernburgstraße bzw. der angrenzenden Charlottenburger Stadtteile östlich der A 100 werden im Zuge des Umbaus erstmals Lärmschutzwände errichtet.

Die ersten Berechnungen zeigen, dass die neuen Lärmschutzwände im Vergleich zur bisherigen Situation zu einer Verbesserung der Schallsituation in der Eichkampsiedlung und vor allem in der Dernburgstraße und den angrenzenden Charlottenburger Stadtteilen führen werden.

Frage 10:

Inwieweit werden die Werte als gesundheitsbedenklich eingestuft?

Antwort zu 10:

Die gesundheitsschädliche Wirkung von Verkehrslärm ist bekannt und soll durch aktive Lärmschutzmaßnahmen so weit wie möglich minimiert werden. Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG in der jeweils gültigen Fassung. Nach § 41 Abs. 1 des BImSchG ist „Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ... sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“ Das gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.“

Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Rechtsverordnung – Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest.

Frage 11:

Inwieweit ist davon auszugehen, dass die Masse des Verkehrs und die damit verbundenen Lärmemissionen durch den Umbau des Autobahndreiecks nicht verändert werden und es damit bei einer Schließung der Aus- bzw. Einfahrten zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens kommt?

Antwort zu 11:

Die Ergebnisse der ersten Verkehrsumlegungsrechnungen haben gezeigt, dass durch den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm eine Verlagerung des Verkehrs innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes zu erwarten ist. Verkehrslenkende Maßnahmen wurden noch nicht untersucht. Eine Gesamtzunahme des Verkehrs ist durch den Umbau nicht zu erwarten.

Frage 12:

Inwieweit stimmt der Senat von Berlin mit mir überein, dass es grundsätzlich keinen Sinn macht, Verkehr in Wohngebiete zu verlagern?

Antwort zu 12:

Eine Verlagerung von Verkehr in Wohngebiete ist nach den bisherigen Verkehrsumlegungsberechnungen nicht zu erwarten. Die maßgebenden Verkehrsverlagerungen betreffen Hauptverkehrsstraßen im Stadtstraßennetz. Die Hauptverlagerung betrifft die Jafféstraße, die jedoch keine anliegende Wohnbebauung aufweist. Grundsätzlich kann durch verkehrslenkende Maßnahmen einer Verlagerung von Verkehr begegnet werden.

Berlin, den 13.12.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz