

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)

vom 27. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2020)

zum Thema:

Autobahndreieck Funkturm – aktueller Stand der Planungen und Auswirkungen auf Grunewald und Halensee

und **Antwort** vom 10. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22534
vom 27.01.2020
über Autobahndreieck Funkturm – aktueller Stand der Planungen und
Auswirkungen auf Grunewald und Halensee

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In der Sitzung des Ausschusses für Inneres, Sicherheit und Ordnung vom heutigen Tage hatte der Senator für Inneres und Sport teilweise Angaben zu geleisteten Einsatzstunden gemacht und darauf verwiesen, dass diese besonders hoch gewesen seien.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen betreffend den Umbau des Dreiecks Funkturm? Wann ist gegenwärtig mit dem Abschluss der Planungen, wann mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Antwort zu 1:

Die Planungen befinden sich derzeit im Stadium der Entwurfsplanung, die voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen sein soll. Anschließend werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Mit einer Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist nicht vor Anfang 2021 zu rechnen.

Frage 2:

Welche Erkenntnisse haben sich aus den Baugrunduntersuchungen in Vorbereitung der geplanten Umbaumaßnahmen am Dreieck Funkturm bisher ergeben?

Antwort zu 2:

Für bauspezifische Belange wurde im Vorbericht der Baugrundbegutachtung für das Untersuchungsgelände vereinfacht die nachfolgend aufgeführte Schichtenabfolge ermittelt:

- Anthropogene Auffüllböden
- weichselkaltzeitliche Schmelzwassersande / lockere-mitteldichte Lagerung, häufig

Feinsande

- weichselkaltzeitliche Schmelzwassersande / überwiegend mitteldichte-dichte Lagerung mit Zonen von lockerer Lagerung
- lokal: dünne Lagen organischen Materials (Weichsel oder Eem)
- lokal: Geschiebemergel steif bis halbfest (vermutlich Weichsel)
- saalekaltzeitliche Schmelzwassersande / dichte Lagerung.

Frage 3:

Mit welcher reinen Bauzeit – im Sinne des Zeitraums, in dem die verkehrliche Nutzung eingeschränkt sein wird – rechnet der Senat gegenwärtig? Sind in dieser Schätzung die bei öffentlichen Berliner Straßen- und Großbauprojekten (vgl. Anfrage 18/20782) üblichen Verzögerungen bereits berücksichtigt?

Frage 4:

Welche konkreten Planungen bestehen, um Behinderungen des Verkehrsflusses in Folge der Baustelle zu vermeiden?

Antwort zu 3 und 4:

Die Gesamtbauzeit wird in der derzeitigen Planungsphase mit ca. 8 Jahren eingeschätzt. Wesentliche Pufferzeiten für Risiken und unvorhersehbare Ereignisse sind darin nicht enthalten.

Ein wesentliches Element der Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den Autobahnen während der Bauzeit. Auf der A 115 wird dies durch die Verlegung der Autobahnachse auf das Gelände des Rasthofes AVUS erreicht. Damit wird es möglich sein, den Autobahnverkehr lange Zeit während der Baumaßnahmen auf der bestehenden Autobahn weiter zu führen. Für die A 100 sollen bauzeitlich Behelfsfahrbahnen neben der bestehenden Autobahn errichtet werden. Über diese Behelfstrassen soll der Verkehr jeweils 3-streifig in beide Richtungen weiter geführt werden, während die bestehende Autobahn abgerissen und neu gebaut werden kann. Die genaue Bauzeit mit maßgebenden Verkehrsbeeinträchtigungen auf der BAB A 100 und BAB der A 115 kann aufgrund des Planungsstandes noch nicht angegeben werden.

Frage 5:

Wie viele Fahrzeuge (bitte PKW und LKW getrennt angeben) wurden im Jahr 2019 durchschnittlich an einem Werktag am Autobahndreieck bzw. den jeweiligen Autobahnabschnitten der A100 und A115 gezählt? Wie hat sich diese Zahl seit 2009 jährlich entwickelt?

Antwort zu 5:

Im Jahr 2019 (Analyse-Nullfall inkl. Dauerzählstellen) wurden folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

BAB A100: 195.600 Kfz/24h (davon 10.318 LKW); BAB A115: 91.950 Kfz/24h (davon 5.622 LKW)

Für das Jahr 2009 weist die amtliche Verkehrszählung folgende Zahlen aus:

BAB A100: 199.500 Kfz/24h (davon 12.500 LKW); BAB A115: 98.800 Kfz/24h (davon 6.900 LKW)

Frage 6:

Welche Ausweichrouten kommen erwartungsgemäß aus Sicht des Senats zur Umfahrung der Baustelle in Betracht (e.g. Abfahrt Hüttenweg via Königsallee)? Wie viele Fahrzeuge (PKW/LKW) werden gegenwärtig auf diesen jeweiligen Routen im Sinne der Frage zu 5) gezählt (ggf. bitte schätzen)? Was unternimmt der Senat, um eine Überlastung dieser Ausweichrouten zu vermeiden?

Antwort zu 6:

Eine Umfahrung der Baustelle ist planmäßig nicht vorgesehen, da der Verkehr auf den Autobahnen aufrechterhalten werden soll. Dennoch wird es aufgrund der Baustelle und der bauzeitlichen Außerbetriebnahme der Anschlussstelle Messedamm / ICC insbesondere im städtischen Quell- und Zielverkehr Ausweichverkehre geben. Diese verteilen sich nach den bisherigen Verkehrsumlegungsrechnungen zeitweise auf die benachbarten Anschlussstellen. Auf der BAB A 100 sind dies maßgeblich die Anschlussstellen Kaiserdamm und Kurfürstendamm. Auf der A 115 ist es die Anschlussstelle Hüttenweg. Auf der Königsallee werden sich die Verkehrszahlen bauzeitlich von aktuell 7.950 Kfz/24h (davon 163 LKW) auf 10.950 Kfz/24h (davon 174 LKW) erhöhen. Mit einer Überlastung der Königsallee wird damit nicht gerechnet. Dennoch werden im weiteren Verlauf der Planung die Auswirkungen für alle benachbarten Anschlussstellen insbesondere in Bezug auf die Knotenpunkte und deren Signalisierung untersucht und ggf. erforderliche Anpassungsmaßnahmen mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.

Berlin, den 10.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz