

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ülker Radziwill (SPD)**

vom 06. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. März 2020)

zum Thema:

**Autobahndreieck Funkturm – wie ernst nimmt der Senat die Beschlüsse des Parlaments?**

und **Antwort** vom 25. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mrz. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Ülker Radziwill (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23013**  
**vom 6. März 2020**  
**über Autobahndreieck Funkturm – wie ernst nimmt der Senat die Beschlüsse des Parlaments?**

---

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

Frage 1:

Wie setzt der Senat den Parlamentsbeschluss 18/1966 vom 6. Juni 2019 um, in dem er neben der Prüfung der Deckelung von Troglagen der A 100 vom Parlament einstimmig beauftragt wurde, „...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. ..“?

Frage 2:

Welche Maßnahmen hat der Senat bisher ergriffen um den gefassten Auftrag des Parlaments vom 6. Juni 2019 (siehe Frage 1) zur Masterplanung zu den bekannten Neu- und Ersatzbauten entlang der A 100 – insbesondere Dreieck Funkturm, Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke und Dreieck Charlottenburg - „unverzüglich“ einzuleiten?

Frage 3:

Ist der Senat der Auffassung, dass er durch die Beauftragung der DEGES mit einer Machbarkeitsstudie zur Deckelung des Autobahnabschnitts von der Kantstraßen- bzw. Ostpreußenbrücke bis zur Knobelsdorffbrücke den parlamentarischen Auftrag erfüllt hat (vgl. auch Drs. 18/ 21861)?

Frage 4:

Wann ist mit der Beauftragung für eine Masterplanung zu rechnen?

Antwort zu 1 bis 4:

Die Fragen 1-4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für den Bereich des Autobahndreiecks (AD) Funkturm hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf ein übergeordnetes stadtplanerisches Begleitkonzept erarbeitet, um für diesen Bereich eine planerische Leitidee zu entwickeln. Im Ergebnis ist die Führung der A 115 in oberirdischer Führung in Mittellage über den Rasthof als Vorzugsvariante hervorgegangen. Die

Bearbeitung des stadtplanerischen Begleitkonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe unter Vorsitz der Senatsbaudirektorin begleitet. In der Steuerungsgruppe sind die Senatsverwaltungen für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie für Wirtschaft, Energie und Betriebe auf Staatssekretäresebene sowie das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf durch den Bezirksstadtrat vertreten.

Für den Bereich der Rudolf-Wissell-Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg hat ein europaweiter Realisierungswettbewerb stattgefunden. Für den Ersatzneubau der Brücke und des anschließenden Autobahndreiecks Charlottenburg waren ausdrücklich alle Realisierungsmöglichkeiten zugelassen (auch Tunnel, Einschnitt o.ä.). Der Vorschlag des Wettbewerbssiegers sieht nunmehr ein neues Brückenbauwerk vor.

Die beschriebenen Verfahren (übergeordnetes städtebauliches Begleitkonzept und Realisierungswettbewerb) definieren bereits die grundsätzliche Lage der A 100 im Bereich des AD Funkturm und des AD Charlottenburg. Insofern ist der Senat den Forderungen des Abgeordnetenhauses nach einer übergeordneten Planungsuntersuchung weitgehend nachgekommen. Weder im Bereich des AD Funkturm, noch im Bereich Westendbrücke bzw. Rudolf-Wissell Brücke und AD Charlottenburg verläuft der Autobahnabschnitt in Troglage. Wegen der technischen Randbedingungen (Höhenlage, Bahnanlagen, Bahnhöfe usw.) ist eine Deckelung baulich nicht umsetzbar. Aufgrund des stark erneuerungsbedürftigen Zustands der Bestandsbauwerke im AD Funkturm und im AD Charlottenburg müssen die Ersatzneubauplanungen unabhängig von dem noch ausstehenden Ergebnis der Machbarkeitsstudie des Pilotbereiches für die Deckelung von Abschnitten der A 100 in Troglage weitergeführt werden können.

Frage 5:

Wie wird mit Blick auf das Mobilitätsgesetz Berlin sichergestellt, dass im Zuge des Neubaus des Dreiecks Funkturm optimale Fußgänger- und Radverbindungen z.B. zwischen dem Westkreuzpark, dem S-Bahnhof Westkreuz und dem ICC bzw. dem Messegelände oder dem Radschnellweg 3 (Kronprinzessinnenweg) mit dem Schnellweg 5 (Ost-West-Route an der Heerstr.) entstehen?

Antwort zu 5:

Bei den Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm werden bezüglich der Rad- und Gehwegbreiten das Berliner Mobilitätsgesetz, das Berliner Straßengesetz und die zugehörigen Ausführungsvorschriften beachtet. Die Radwege werden entsprechend an vielen Stellen breiter als im Bestand. Die Radschnellwegplanungen sind durch den Umbau des Autobahndreiecks nur mittelbar betroffen. Der Radschnellweg über den Kronprinzessinnenweg endet am S-Bahnhof Messe Süd. Die Anbindung an den S-Bahnhof über die Eichkampstraße bzw. die Waldschulallee wird durch den Umbau des Autobahndreiecks nicht beeinträchtigt bzw. mindestens gleichwertig wiederhergestellt. Der geplante Radschnellweg an der Heerstraße ist nur insoweit betroffen, dass die Steuerung der Lichtsignalanlagen an die neue Verkehrssituation nach dem Umbau des Autobahndreiecks angepasst werden muss. Bei diesen Anpassungen werden die Randbedingungen der Radverkehrsbeziehungen berücksichtigt.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die vom Parlament (siehe Beschluss vom 6. Juni 19 vgl. Frage 1) und der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf geforderte Radschnellweg-Verbindung entlang der A 100 vom Kurfürstendamm

Richtung Dreieck Charlottenburg und wie wird diese in die Neubauplanungen am Dreieck Funkturm integriert?

Antwort zu 6:

Radverkehrsanlagen sind grundsätzlich kein Bestandteil von Bundesautobahnen und müssen dementsprechend separat geplant werden. Eine Radverkehrsanlage ggf. gebündelt oder direkt an die Bundesautobahn angrenzend zu führen, wird als wenig attraktiv eingeschätzt. Zudem sind im Autobahndreieck Funkturm die Rampenführungen, Höhenverhältnisse und Engstellen (z.B. Brücke Neue Kantstraße) für eine parallele Radwegführung aus baulicher Perspektive wenig geeignet. Bis zum ICC und auch weiter bis zur Kantstraße (Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)) wird es jedoch zukünftig eine sehr leistungsfähige, sichere und unterbrechungsfreie Radwegbeziehung über die Stadtstraßen (Halenseestraße und Messedamm) geben.

Frage 7:

Wird im Rahmen der Neugestaltung des AD Funkturm die mehrfach geforderte Verlegung der Autobahn zu- und Abfahrt Kaiserdamm von der Knobelsdorffbrücke an die Kaiserdammbrücke in die Planung mit einbezogen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7:

Die Anschlussstelle Kaiserdamm liegt außerhalb des Umbaubereiches des Autobahndreiecks Funkturm. Eine Verlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm an die Kaiserdammbrücke erscheint jedoch derzeit aufgrund der direkt angrenzenden Wohnbebauung nur schwer realisierbar.

Frage 8:

In welchem Planungsstand sind die weiteren Neu- und Ersatzbaumaßnahmen entlang der A 100 in Charlottenburg (u.a. Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke und Dreieck Charlottenburg) und wie wird dort der Parlamentsauftrag zur begleitenden Masterplanung vor einer Festlegung von Vorzugsvarianten (vgl. Frage 1) umgesetzt?

Antwort zu 8:

Die Projekte Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke und Autobahndreieck Charlottenburg befinden sich in einem ähnlichen Planungsstand wie das Projekt Umbau AD Funkturm (Vorentwurf - Entwurfsplanung). Bezüglich der geforderten Masterplanung wird auf die Antwort zu den Fragen 1-4 verwiesen.

Berlin, den 25.03.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz