

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Nicole Ludwig (GRÜNE)

vom 11. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. August 2020)

zum Thema:

Geplante Baumaßnahmen am Autobahndreieck Funkturm

und **Antwort** vom 28. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Sep. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Nicole Ludwig (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 24 583
vom 11. August 2020
über Geplante Baumaßnahmen am Autobahndreieck Funkturm

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

Frage 1:

Welche Pläne verfolgt der Senat mit dem Umbau des Autobahndreieck Funkturm aus städtebaulicher Sicht? Welche Planungsräume ergeben sich aus dem Umbau – auch in Bezug auf umgewidmete/neu entstandene umliegende Flächen des Areals? Welche Potentiale sieht der Senat in diesen Flächen?

Antwort zu 1:

Mit Senatsbeschluss vom 05.05.2020 zur Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich zwischen dem S-Bahnhof Grunewald, dem Mommsenstadion, der Messe Berlin, dem Kaiserdamm, dem S-Bahnhof Charlottenburg und dem S-Bahnhof Halensee „Stadteingang West - Autobahndreieck Funkturm“ im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sind u.a. Planungsziele zur Entwicklung funktionaler Mischungen aus Wohnen und Arbeiten sowie messeaffiner Nutzungen, einer „grünen Infrastruktur“, Vernetzung der vorhandenen Freiraumpotentiale sowie die Verknüpfung von Grün- und Freiflächen der übergeordneten Freiraumstrukturen festgelegt worden. Die städtebaulichen Ziele und der Planungsraum sind dementsprechend grundsätzlich definiert, die weiteren detaillierten Potentiale bedürfen einer vertiefenden Betrachtung und werden im Verfahren untersucht.

Frage 2:

Wird in der neuen Variante der Messezuliefer- und Besucherverkehr mitberücksichtigt? (Insbesondere aber nicht ausschließlich im Zusammenhang mit transportlastigen Messen wie der InnoTrans.)

Antwort zu 2:

Der Quell- und Zielverkehr der Messe wird bei den Verkehrsuntersuchungen nach den geltenden Regelwerken und unabhängig von den jeweils untersuchten Varianten berücksichtigt. Die makroskopischen Verkehrsmodelle enthalten die durchschnittlichen

werktäglichen Verkehrsstärken (DTV_W). Zur Durchführung der Leistungsfähigkeitsuntersuchung werden die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken (MSV) aus den vorliegenden Daten abgeleitet.

Frage 3:

Ist die Messe Berlin mit Vorschlägen zur besseren Anbindung der Messe an das geplante Autobahndreieck an den Senat herangetreten? Wenn ja, was sehen diese Vorschläge vor und wie werden diese berücksichtigt?

Antwort zu 3:

Die Messe Berlin hat Vorschläge zur Anbindung der Messe eingebracht. Der letzte Vorschlag enthielt u. a. eine teilweise Verlagerung des Anschlussstellenverkehrs weiter Richtung ICC. Dieser Vorschlag kann nicht berücksichtigt werden, da er die Verkehrsverteilung der neuen Variante verändern und den Kompromiss mit den anderen Beteiligten in Frage stellen würde. Darüber hinaus konnten aus dem Vorschlag keine wesentlichen Vorteile gegenüber der vorliegenden Planung abgeleitet werden.

Frage 4:

Wie wirkt sich die neue Zufahrtsvariante an der Jafféstraße auf die verkehrliche Situation am Kaiserdamm und in der Knobelsdorffstraße aus?

Antwort zu 4:

Die neue Alternativvariante für die Anschlussstelle Messedamm schließt nicht mehr direkt an die Jafféstraße, sondern an den Messedamm in Höhe der Verwaltungsgebäude der Messe an. Nach der bisherigen Verkehrsprognose wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem Kaiserdamm infolge der neuen Variante gegenüber der heutigen Situation bzw. der bisherigen Vorzugsvariante kaum ändern. Im Kreuzungsbereich mit der A 100: 50.700 Kfz/24 h gegenüber ebenso 50.700 (heute) und 50.550 (bisherige Vorzugsvariante). Auf der Knobelsdorffstraße östlich der A 100 sind die Auswirkungen ebenfalls marginal: 19.050 Kfz/24 h gegenüber 19.200 (heute) und ebenfalls 19.050 (bisherige Vorzugsvariante). Auf der Knobelsdorffstraße westlich der A 100 sind voraussichtlich 17.100 Kfz/24 h gegenüber 16.200 (heute) und 16.350 (bisherige Vorzugsvariante) zu erwarten.

Frage 5:

Wie plant der Senat der in der beschriebenen aktuell präferierten Variante entstehenden, erhöhten Verkehrsbelastung an den Anschlussstellen Knobelsdorffstraße/Kaiserdamm entgegenzuwirken?

Antwort zu 5:

Die in der Antwort zu Frage 4 beschriebenen verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstellenvariante auf die Anschlussstelle Kaiserdamm und die Knobelsdorffstraße können aller Voraussicht nach mit den vorhandenen Verkehrsanlagen abgewickelt werden. Eine genaue Untersuchung der Knotenpunkte und deren Lichtsignalanlagen wird in den nächsten Planungsphasen vorgenommen. Falls dort ein Anpassungsbedarf z. B. für

die Signalprogramme festgestellt wird, werden die erforderlichen Programmanpassungen geplant.

Frage 6:

Welche verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind möglich und konkret vorgesehen, um der Mehrbelastung im Bereich der Knobelsdorffstraße/Kaiserdamm entgegenzutreten?

Antwort zu 6:

Für den Endzustand der Verkehrsanlage sind voraussichtlich keine umfangreichen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen erforderlich. Während der Bauarbeiten können allerdings aufgrund der Verkehrseinschränkungen im Gesamtprojekt verkehrslenkende Maßnahmen und Knotenpunktanpassungen erforderlich werden. Die konkrete Planung für diese Maßnahmen wurde begonnen. Belastbare Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor.

Frage 7:

Setzt sich der Senat für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich des geplanten Dreieck Funkturms auf Tempo 60 ein?

Antwort zu 7:

Stadtautobahnen werden gemäß Regelwerk für eine Geschwindigkeit von 80 km/h (im Ausnahmefall 100 km/h) geplant. Diese Geschwindigkeit ist erforderlich, um der Streckencharakteristik gerecht zu werden und damit die Verkehrssicherheit sowie die optimale Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Mit Ausnahme der durchgehenden A 100 ist dies im Autobahndreieck Funkturm durch die Zwangspunkte und die daraus resultierenden Entwurfs Elemente allerdings nicht relevant. Die Entwurfsgeschwindigkeit auf den Verbindungsrampen zwischen A 100 und A 115 sowie auf der A 115 im Verflechtungsbereich bis zur neuen Anschlussstelle Messedamm ist 60 km/h.

Frage 8:

Welche Planungsräume ergeben sich durch eine solche Tempo 60-Maßnahme und wie können diese im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung genutzt werden?

Antwort zu 8:

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h auf der durchgehenden A 100 würden sich keine maßgebenden Planungsspielräume ergeben.

Frage 9:

In Bezug auf eine mögliche Deckelung der Autobahn zwischen Knobelsdorffstraße und Kaiserdamm: Sind dem Senat Vorschriften bekannt, nach denen auf einem entsprechend konstruktiv ausgelegten Deckel über einem Geländetrog keine Bebauung mit Wohnhäusern bzw. anderen Bauwerken erfolgen darf?

Frage 10:

Wenn ja, welche Vorschrift sieht solch ein Verbot vor?

Antwort zu 9 und 10:

Für Bundesfernstraßen und somit auch für die A 100 gilt das Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Gemäß § 1 (4) Nr. 2 gehört der Luftraum über dem Straßenkörper ebenfalls zur Bundesfernstraße.

Für jegliche Sondernutzungen der Bundesfernstraßen, die gemäß § 8 FStrG nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden dürfen, ist eine Zustimmung des Bundes als Straßenbaulastträger zwingend erforderlich. Die konstruktiven Randbedingungen sind in der Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

Frage 11:

Besteht ein Unterschied bezüglich des Vorhandenseins oder der Art der Verkehrswege auf dem Boden des Troges (Bahn, Kfz, Schiff)?

Antwort zu 11:

Für die Verkehrswege der Bahn und den Schiffsverkehr gelten andere gesetzliche Grundlagen.

Berlin, den 28.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz