

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 26. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. März 2021)

zum Thema:

Geheimniskrämerei der Verkehrssenatorin

und **Antwort** vom 15. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2021)

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. 18/26865
vom 26. Februar 2021
über Geheimniskrämerei der Verkehrssenatorin

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der AdB:

„Die Zuständigkeit für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen liegt seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr bei den Bundesländern im Rahmen der Auftragsverwaltung, sondern bei der AdB.“

Frage 1:

Wie lautete der Auftrag, den das Bundesverkehrsministerium und/ oder der Senat (als Auftragsverwaltung) an die DEGES ursprünglich erteilt hatte?

Antwort zu 1:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die grundsätzliche Aufgabenstellung war folgendermaßen formuliert:
Planung und/oder Baudurchführung von und für Bundesfernstraßen oder wesentlicher Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz oder vergleichbarer Verkehrsinfrastrukturprojekte im Aufgabenbereich des Auftraggebers einschließlich zugehöriger Aufgaben.“

Frage 2:

In welcher Weise erfolgt bei Entscheidungen zu diesem Planungsvorhaben eine Einbeziehung von Mitgliedern des Projektbeirates, der Initiativen wie z.B. dem Siedlerverein und der Messegesellschaft?

Antwort zu 2:

Die AdB teilt dazu mit:

„Zur Einbeziehung von Fachverwaltungen, Trägern öffentlicher Belange, öffentlichen Diensten, betroffenen Anliegern, betroffenen Gewerbebetrieben, Bürgerinitiativen, Interessenvertretungen und der breiten Öffentlichkeit wurden verschiedene Formate auf unterschiedlichen Kommunikationsebenen eingeführt. Dazu gehören obligatorische Fachabstimmungen mit den Verwaltungen, die Projektvorabstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, bilaterale Abstimmungen mit betroffenen Anliegern und Gewerbebetrieben, Bürgerinformationsveranstaltungen und Themenwerkstätten für die breite Öffentlichkeit. Ergänzt werden diese Formate durch gezielte themenbezogene Projektdialoge in kleineren Gruppen. In allen Formaten wird ein offener Austausch zu projektkonkreten Fragestellungen, Alternativvorschlägen und Abstimmungspunkten geführt.“

Frage 3:

Wie erfolgten die Interaktionen und die Entscheidungsfindung auf Seiten des Bundes, des Senats und der DEGES (und ggfls. des Bezirks) untereinander, und zwar betreffend

- a) die ursprüngliche Vorzugsvariante und
- b) die neue Kompromissvariante?

Antwort zu 3:

Die AdB teilt dazu mit:

„Für die Interaktionen und Entscheidungsfindungen zwischen Bund, Auftragsverwaltung beim Berliner Senat und DEGES wurden planmäßig sogenannte Projektabstimmungen durchgeführt. Diese Projektabstimmungen sind formal strukturiert und nach den geltenden Regelwerken für die einheitliche Entwurfsgestaltung im Straßenbau für jedes Projekt erforderlich. Die Abstimmungsinhalte sind vorgegeben und werden entsprechend dem Planungsprozess durchgeführt. In den Projektabstimmungen ist die Variantenfindung ein wesentlicher Punkt. Diese wurde sowohl für die Vorzugsvariante als auch für die Kompromissvariante unter den Beteiligten abgestimmt. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurde, ebenso wie andere Senatsverwaltungen, in gesonderten bilateralen Abstimmungen einbezogen.“

Frage 4:

Wie wurden die Verkehrsrechnungen ermittelt, die in die Planungen eingeflossen sind, insbesondere auch betreffend den zu erwartenden Verkehr auf den Stadtstraßen (Jafféstr., Messedamm, Knobelsdorffstr, etc.)? Gibt es hierzu gesonderte Gutachten mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 4:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die verkehrlichen Untersuchungen werden im Rahmen eines gesonderten Verkehrsgutachtens mit Verkehrsmodellen nach dem anerkannten Stand der Technik

durchgeführt. Dabei werden u.a. die Stadtstraßen im Umfeld der Autobahnprojekte abgebildet. Die maßgebenden Ergebnisse zu den genannten Stadtstraßen im Umfeld des AD Funkturm können den Unterlagen zu den Themenwerkstätten der DEGES auf deren Internetseite eingesehen werden.“

Frage 5:

Inwieweit gibt es Untersuchungen, Gutachten o.ä. in Bezug auf die Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahmen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass dies unmittelbar neben der Siedlung Eichkamp durchgeführt werden soll? Zu welchem Ergebnis kamen ggfls. solche Untersuchungen?

Antwort zu 5:

Die AdB teilt dazu mit:

„Unabhängig von der Lage und dem Umfeld einer Straßenbaumaßnahme werden verschiedene umweltfachliche Gutachten erstellt. Dazu gehören im Wesentlichen Schall- und Luftschadstoffgutachten, die FFH (Anmerkung Senat: Flora-Fauna-Habitat) Vorprüfung, die Umweltverträglichkeitsprüfung, der Artenschutzfachbeitrag und die Landschaftspflegerische Begleitplanung. Einige Ergebnisse wurden im Rahmen der Themenwerkstätten zum AD Funkturm vorgestellt und sind auf der Internetseite der DEGES einsehbar. Dabei wurde bereits festgestellt, dass durch den Umbau des AD Funkturm insbesondere bzgl. des Schallschutzes erhebliche Verbesserungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete zu erwarten sind.“

Zwischenbemerkung:

Das Umschwenken der DEGES auf die neue Kompromissvariante ist aus unserer Sicht in jedem Fall zu begrüßen und wird auch als Teilerfolg bei den Aktionen gegen das ursprüngliche Bauvorhaben gewertet, an dem auch Sie teilhaben! Der Siedlerverein und die sonstigen Initiativen haben aber noch weitere Ziele:

Frage 6:

Inwieweit teilt der Berliner Senat meine Auffassung, dass man nicht sämtliche Zu- und Abfahrten im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Dreiecks Funkturm schließen und den gesamten Verkehr über die neue Anschlussstelle Messedamm/Jafféstr. führen sollte, wie es jetzt geplant ist?

I) Inwieweit ist es nicht vielmehr sinnvoller und auch kostengünstiger, wenn man einige wenige Zu- und Abfahrten erhält, um den Verkehr besser zu verteilen, vor allem in unbewohnte Gebiete?

II) Wie geht der Senat mit der Auffassung des Bezirksamtes, der Siedlervereine und Bürgerinitiativen und des Wahlkreisabgeordneten um?

III) Wie setzen sich die DEGES bzw. die an der Planung Beteiligten mit diesen Vorschlägen auseinander? Wie lauten die Entscheidungen?

Antwort zu 6:

Zu I:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die geforderten Auf- und Abfahrten insbesondere zwischen A 100 und den Halenseestraßen sind eines der wesentlichen Verkehrssicherheitsdefizite des bestehenden Autobahndreiecks und einer der maßgebenden Gründe für den Umbau des Autobahndreiecks. Im Autobahnbau muss mit geregelten Knotenpunktgrundformen und den zugehörigen geregelten Entwurfs-elementen gearbeitet werden. Diese Grundformen sind wissenschaftlich nachgewiesen, geprüft, hinreichend erprobt, allgemein anerkannt und

verkehrssicher. Vereinzelt Ein- und Ausfahrten als Sonderlösungen wie im Bestand entsprechen diesen Anforderungen nicht. Darüber hinaus wären solche Ein- und Ausfahrten in das neue Autobahndreieck geometrisch nicht integrierbar.“

Zu II:

Die Auffassungen des Bezirksamtes, der Siedlervereine und Bürgerinitiativen und Wahlkreisabgeordneten werden zur Kenntnis genommen und einer fachlichen Bewertung der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes zugeführt.

Zu III:

Die AdB teilt dazu mit:

„Grundsätzlich werden Auffassungen und Vorschläge Dritter im Rahmen des Dialogverfahrens entgegengenommen, geprüft und besprochen. Sie werden in den Planungsprozess aufgenommen, sofern sie technisch und wirtschaftlich umsetzbar, sinnvoll und konsensfähig sind.“

Berlin, den 15.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz