

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tim-Christopher Zeelen (CDU)**

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

zum Thema:

Aktueller Stand bei der Sanierung der A111

und **Antwort** vom 29. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Mrz. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tim-Christopher Zeelen (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27041
vom 15. März 2021
über Aktueller Stand bei der Sanierung der A 111

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise 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 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bund) und die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Autobahn GmbH des Bundes:

„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 Autobahn GmbH des Bundes (AdB).“

Frage 1:

Wie viele Fahrzeuge (täglich) haben in den vergangenen fünf Jahren (2016-2020) durchschnittlich den Abschnitt der A 111 zwischen Landesgrenze Berlin/Brandenburg und Rudolf-Wissell-Brücke passiert (durchschnittliche werktägliche Belastung)? (Bitte nach Jahren auflisten.)

Antwort zu 1:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) variiert auf den einzelnen Streckenabschnitten der A 111 und steigt dabei sukzessive von ca. 51.000 Kfz/24 h (Landesgrenze Berlin/Brandenburg - Anschlussstelle (AS) Schulzendorfer Straße) bis auf ca. 100.000 Kfz/24 h (AS Heckerdamm - Autobahndreieck (AD) Charlottenburg) an. Nach Zusammenführung der A 111 und der A 100 im Bereich des AD Charlottenburg beträgt die durchschnittliche Verkehrsstärke auf der A 100 (AD Charlottenburg - AS Spandauer

Damm) rd. 175.000 Kfz/24 h (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) - „Verkehrsstärkenkarte 2014“). Nach unserer Kenntnis wird die SenUVK die sich noch in Bearbeitung befindliche „Verkehrsstärkenkarte 2019“ im Laufe dieses Jahres veröffentlichen. Nach Vorab-Information unterscheiden sich die entsprechenden werktäglichen Verkehrsbelastungen mit Stand 2019 in dem hier angefragten Streckenabschnitt der A 111 allerdings nur unwesentlich von den eingangs aufgeführten Werten der „Verkehrsstärkenkarte 2014“.

Frage 2:

Welche Rolle misst der Senat dem Autobahnabschnitt A 111 von der Landesgrenze Berlin/Brandenburg bis zur Rudolf-Wissell-Brücke bei?

Antwort zu 2:

Die AdB teilt dazu mit:

„An der nordwestlichen Peripherie von Berlin stellt die A 111 eine wichtige Verknüpfungsfunktion als übergeordnete Fernverkehrsverbindung zwischen der nördlich verlaufenden A 10 und der im Süden verlaufenden A 100 sicher und ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) einer großräumigen Verbindungsfunktionsstufe (AS I) zuzuordnen. Aufgrund der hohen Frequentierung des innerstädtischen Verkehrs gleicht die A 111 einer Stadtautobahn mit einem mehrheitlich zweibahnigen, jeweils zweistreifigen Querschnitt. Als wichtiger Bestandteil des übergeordneten Verkehrswegenetzes in Berlin besitzt die A 111 Verbindungsfunktionen für die Bezirke Steglitz-Zehlendorf, Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte, Spandau und Reinickendorf.“

Frage 3:

In welchem Zeitraum erfolgt die Sanierung der A 111? Wann ist der Baustart geplant? Wie lange wird der Realisierungszeitraum sein?

Antwort zu 3:

Die AdB teilt dazu mit:

„Nach derzeitiger Terminplanung ist die grundlegende Instandsetzung bzw. Erneuerung der A 111 durch die DEGES in mehreren Bauabschnitten im Zeitraum 2024 bis 2031 vorgesehen. Diese Zeitangaben unterliegen mit Hinweis auf ggf. zu berücksichtigende Planfeststellungsverfahren einem Vorbehalt.“

Frage 4:

Welche Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind derzeit geplant? Inwieweit ist die Planung der Grundsaniierung seit 2013 fortgeschritten?

Antwort zu 4:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die Planungs- und Bauaufgabe der DEGES umfasst die grundhafte Instandsetzung bzw. Erneuerung von 13,3 Kilometer vierstreifiger Autobahn zwischen der Landesgrenze Berlin/Brandenburg und der Westendbrücke. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wird der komplette Fahrbahnaufbau einschließlich der Entwässerungsanlagen zurückgebaut und anschließend erneuert. Weiterhin erfolgt unter anderem auch ein Austausch der Fahrzeugrückhaltesysteme nach aktuellem Regelwerk sowie die Erneuerung der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausstattung in den Tunnelbauwerken. Hinzu kommen neben dem erforderlichen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und dem in diesem Zusammenhang ebenfalls vorgesehenen Umbau des AD Charlottenburg die Sanierung bzw. der Ersatzneubau weiterer 39 Brücken- und 16 Tunnel- und Trogbauwerke, 95 Verkehrszeichenbrücken und Schrankenanlagen, 105 Lärmschutz- und Stützwände und 9 Bauwerke der Entwässerung, die sich im betrachteten Streckenverlauf der A 111 befinden. Auf Basis des erarbeiteten und seit Ende 2018 vorliegenden integrierten Verkehrs- und Baukonzeptes hat die DEGES in 2019/2020 die wesentlichen weiterführenden Planungsleistungen für die umfangreichen Sanierungsmaßnahmen mit dem Ziel der Erstellung eines Bauwerkserhaltungsentwurfes ausgeschrieben und vergeben. In 2021 werden im Streckenverlauf der A 111 u. a. die in 2020 begonnenen umweltfachlichen Kartierungen fortgesetzt und erste Baugrunduntersuchungen im Fahrbahn- bzw. Bauwerksbereich durchgeführt.“

Frage 5:

In welchen Abschnitten werden die notwendigen Maßnahmen durchgeführt?

Antwort zu 5:

Die AdB teilt dazu mit:

„Das durch die DEGES erstellte integrierte Verkehrs- und Baukonzept sieht für die grundhafte Instandsetzung bzw. Erneuerung der A 111 eine Bauabschnittsbildung vor. Demnach erfolgt eine zeitlich parallele Bauausführung der Sanierungsmaßnahmen in den Abschnitten Nord 1 (Landesgrenze Berlin/Brandenburg bis AS Waidmannsluster Damm) und Mitte (AS Kurt-Schumacher-Damm bis AD Charlottenburg). Daran anschließend finden die Bauarbeiten im Abschnitt Nord 2 (AS Waidmannsluster Damm bis AS Kurt-Schumacher-Damm) statt.“

Frage 6:

Wo werden die Umleitungen entlangführen?

Antwort zu 6:

Die AdB teilt dazu mit:

„Der zu sanierende Streckenabschnitt der A 111 mit den vier instand zu setzenden Tunnelbauwerken (Beyschlagsiedlung, Forstamt Tegel, Tegel Ortskern, Überführung Ernststraße) ist durch hohes Verkehrsaufkommen, sehr enge Platzverhältnisse und nicht vorhandene Umleitungsrouten gekennzeichnet. Im Rahmen der Erstellung des integrierten Verkehrs- und Baukonzeptes wurden umfangreiche Verkehrssimulationen durchgeführt.“

Im Ergebnis dieser Untersuchungen sind verkehrliche Prämissen aufgestellt worden, die unter anderem die Weiternutzung der Autobahn in den jeweils zu sanierenden Bauabschnitten - wenn auch mit erheblichen Einschränkungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit - insbesondere auch im Hinblick auf den Schwerverkehr vorsehen. Diesbezüglich werden die Abstimmungen und Prüfungen hinsichtlich der Möglichkeit einer sog. 2+0-Verkehrsführung (nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung im Gegenverkehr) im Rahmen der weiterführenden Planungen fortgesetzt. Explizite Umleitungsausschilderungen/-empfehlungen von der Autobahn in das nachgeordnete Straßennetz hinein sind demnach nicht vorgesehen, auch wenn Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz zu erwarten sind.“

Frage 7:

Zuletzt wurden die Kosten für die grundhafte Erneuerung bzw. Instandsetzung der A 111 auf Basis des integrierten Verkehrs- und Baukonzeptes auf rd. 870 Mio. Euro geschätzt (AGH-Dr. 16/17607, S. 2). Konkretere Aussagen wurden für Ende 2020 (Abschluss der Vorplanungen) in Aussicht gestellt. Wie hoch werden die Kosten für die Sanierung nach aktuellem Stand sein?

Antwort zu 7:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die geschätzten Kosten für die grundhafte Erneuerung bzw. Instandsetzung der A 111 liegen auf Basis des integrierten Verkehrs- und Baukonzeptes weiterhin bei rd. 870 Mio. Euro. Konkretere Aussagen zu Kosten sind erst nach Erreichen eines entsprechenden Planungsstandes mit Abschluss der Vorplanung voraussichtlich Ende 2020 möglich. Für die Abschnitte Nord 1 und Mitte wird die Vorplanung frühestens Ende 2021 vorliegen, im Abschnitt Nord 2 in 2024.“

Frage 8:

Was haben die „konkreten Gespräche hinsichtlich der zeitlichen und technischen Randbedingungen der einzelnen Baumaßnahmen“ (AGH-Dr. 16/17607, S. 2) mit der BVG und der DB AG ergeben?

Antwort zu 8:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) planen bereits seit längerem die grundhafte Instandsetzung (Dammsanierung) der U-Bahn-Linie U 6 zwischen den Haltestellen Alt-Tegel und Kurt-Schumacher-Platz. Die BVG hat im vergangenen Jahr den Antrag auf Planfeststellung für diese Baumaßnahme eingereicht. Der Projektbeginn wird seitens der BVG nunmehr auf Anfang 2022 und der Abschluss der Sanierungsmaßnahmen mit Ende 2023 eingeschätzt. Im Hinblick auf die Grundsanierung der A 111 sollte eine zeitlich parallele Durchführung der Arbeiten zur U 6-Dammsanierung soweit wie möglich vermieden werden, da für eine Entlastung des Verkehrsaufkommens auf der Autobahn ein funktionierendes Nahverkehrsnetz von Vorteil wäre. Eine technische bzw. verkehrliche Schnittstelle zwischen den Maßnahmen zur U 6-Dammsanierung und den vorgesehenen Arbeiten auf der A 111 liegt im Bereich Seidelstraße vor. Im Bereich der Trogstrecke an der Seidelstraße kreuzt ein zu sanierendes Brückenbauwerk der U 6 die Autobahn. Hier haben bereits erste Gespräche zwischen BVG und DEGES u. a hinsichtlich benötigter Baustelleneinrichtungsflächen/-zufahrten sowie der erforderlichen Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Anschlussstelle Seidelstraße stattgefunden.“

Mit der DB Netz AG hat in der Vergangenheit in größeren Abständen ein Austausch zur zeitlichen Einordnung der Baumaßnahmen auf der A 111 u. a. mit Blick auf den im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen 2030 angedachten abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Linie 25 zwischen Schönholz und Tegel stattgefunden. Im Zuge der weiterführenden Planungen zur grundhaften Instandsetzung bzw. Erneuerung der A 111 werden diese Abstimmungen in den Schnittstellen intensiviert.“

Frage 9:

Welche Kosten sind durch die temporären Instandsetzungsmaßnahmen auf dem genannten Abschnitt seit 2015 entstanden?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der regelmäßigen Unterhaltung sind pro Jahr ca. 500 T€ für den Abschnitt der A 111 von AD Charlottenburg bis Landesgrenze angefallen.

Die AdB teilt hierzu mit:

„Auf der A 100 sind im Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung auf der Rudolf-Wissell-Brücke in beiden Fahrrichtungen in den Jahren 2017/2018 Kosten i. H. v. insgesamt 7 Mio. Euro brutto entstanden.“

Frage 10:

An wie vielen Tagen kam es seit 01.01.2015 zu einer Fahrspur- bzw. Komplettspernung des Tunnels Ortskern Tegel?

Antwort zu 10:

Sperrungen des Tunnel Tegel Ortskern - TTO				
Jahr	Unfall	hohes Verkehrsaufkommen	Sonstige	Sperrung einzelner Fahrstreifen
2015	1 Nord / 1 Süd	0 Nord / 1 Süd	15 Nord / 21 Süd	108 Nord / 117 Süd
2016	0 Nord / 2 Süd	0 Nord / 0 Süd	4 Nord / 13 Süd	98 Nord / 95 Süd
2017	0 Nord / 0 Süd	0 Nord / 1 Süd	4 Nord / 9 Süd	106 Nord / 114 Süd
2018	0 Nord / 2 Süd	0 Nord / 0 Süd	4 Nord / 19 Süd	114 Nord / 118 Süd
2019	1 Nord / 1 Süd	0 Nord / 0 Süd	7 Nord / 15 Süd	84 Nord / 82 Süd
2020	1 Nord/ 3 Süd	0 Nord / 0 Süd	13 Nord / 17 Süd	73 Nord/ 70 Süd

Nord: Fahrrichtung AK Oranienburg
Süd: Fahrrichtung AD Charlottenburg

Frage 11:

Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich der Sanierung des Tunnels Ortskern Tegel?

Antwort zu 11:

Die AdB teilt dazu mit:

„Der Tunnel Tegel Ortskern (TTO) befindet sich gemäß dem integrierten Verkehrs- und Baukonzept zur grundhaften Instandsetzung/Erneuerung der A 111 im Bauabschnitt Nord 2 (AS Waidmannsluster Damm bis AS Kurt-Schumacher-Damm). Nach derzeitiger Terminplanung ist die Ausführung der Sanierungsmaßnahmen in diesem Abschnitt im Zeitraum 2028 bis 2031 vorgesehen.“

Berlin, den 29.03.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz