

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 16. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2021)

zum Thema:

Zur Abwechslung mal ein vernünftiger Deckel über der Stadtautobahn?

und **Antwort** vom 26. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juli 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. 18/28174
vom 16. Juli 2021
über Zur Abwechslung mal ein vernünftiger Deckel über der Stadtautobahn?

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

Frage 1:

Inwieweit folgt der Minimalmachbarkeitsstudie zur Deckelung der Stadtautobahn, die kürzlich veröffentlicht wurde, noch eine deutlich umfangreichere Machbarkeitsstudie, wie sie der Abgeordnetenhausbeschluss von 2019 vorsah? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wann erscheint sie?

Frage 2:

Inwieweit hat der Senat ein Interesse daran den erwähnten Abgeordnetenhausbeschluss, wie ursprünglich vorgesehen, umzusetzen?

Antwort zu 1 und 2:

Die Erarbeitung von technischen Machbarkeitsstudien erfordert einen hohen finanziellen Umfang für Gutachterleistungen und externe Ingenieurdienstleistungen. Die Kosten für die erarbeitete Machbarkeitsstudie betragen bereits über 600.000 €. Hinzu kommt der erforderliche Beauftragungs-/ Betreuungsaufwand durch Mitarbeitende der Abteilung Tiefbau. Aus diesem Grund wurde im Umwelt- und Verkehrsausschuss eine Machbarkeitsstudie für einen Pilotbereich empfohlen, um das Ergebnis ggf. auf andere Bereiche der Berliner Infrastruktur zu übertragen.

Angesichts der weiterhin extrem angespannten Situation im Ingenieurbereich ist eine technische Untersuchung für alle Infrastrukturflächen in Troglage finanziell und personell aktuell nicht leistbar. Dies gilt sowohl für die Infrastrukturbetreiber (DB AG, Autobahngesellschaft des Bundes) als auch für Gutachter, Ingenieurbüros usw. Eine Untersuchung in dem geforderten Umfang würde auch die Ingenieurkapazitäten in der Abteilung Tiefbau weitgehend binden.

Frage 3:

Wie bewertet der Berliner Senat das Ergebnis der nun vorliegenden Machbarkeitsstudie für den Abschnitt zwischen Kaiserdamm und Knobelsdorffbrücke?

Antwort zu 3:

Die vorliegende technische Machbarkeitsstudie ist ein ingenieurtechnisch gut durchgearbeitetes Material, enthält alle geforderten Aussagen und ist als Grundlage weiterer Diskussionen geeignet.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die von der DEGES vorgelegte Kostenschätzung von 470 Mio. Euro und inwieweit ist die Einbeziehung von Unterhaltungskosten für 70 Jahre die übliche Vorgehensweise für Kostenschätzungen?

Antwort zu 4:

Die Kostenschätzung ist eher konservativ und liegt hinsichtlich der Risikobewertung im unteren Bereich.

Die beiden von der Deckelung berührten Baulastträger (DB AG und Autobahngesellschaft des Bundes - AdB) haben betont, dass sie keine Baukosten übernehmen werden und die erhöhten Unterhaltungskosten ihrer Anlagen vom Land Berlin zu erstatten wären. Gemäß den geltenden Vorschriften müsste die Unterhaltung für den Deckel künftig bei der AdB und der DB AG liegen. Dies bedeutet, dass sämtliche Bau- und Unterhaltungsmehrkosten vom Land Berlin zu tragen wären. Die Unterhaltungsmehrkosten sind in Anlehnung an das Eisenbahnkreuzungsgesetz durch eine Einmalzahlung bei Fertigstellung der Maßnahme abzulösen. Dies führt dazu, dass das Land Berlin die Gesamtkosten (Bau und Ablösung der Unterhaltungskosten) finanzieren müsste. Im Zuge der vorgeschriebenen Haushaltsklarheit bestand somit der Zwang den abzulösenden Unterhaltungskostenbetrag in der Kostenschätzung ebenfalls auszuweisen.

Frage 5:

Mit den Deckelungen der A7 in Hamburg gibt es vergleichbare Projekte. Welche Erkenntnisse für eine Nutzung der durch den Deckel entstehenden Flächen lassen sich daraus für Berlin ableiten?

Antwort zu 5:

Die Deckelungsprojekte in Hamburg unterscheiden sich erheblich von der Situation in Berlin. Im Unterschied zu den Hamburger Deckeln wären in Berlin zusätzlich zu den Richtungsfahrbahnen der Stadtautobahn auch die Gleise der S- und Fernbahn zu überdecken, so dass die Breite der Deckelung ca. 80 m betragen müsste (Hamburg ca. 34 m). Eine Verbreiterung der Autobahn - wie in Hamburg - ist in Berlin wegen der dicht angrenzenden Bebauung nicht möglich, so dass während der Bauzeit deutlich komplexere Verkehrs- und Bauzustände auf der Stadtautobahn und auf den Gleisanlagen zu erwarten wären.

Auf den Tunneldeckeln in Hamburg entstehen Parkanlagen und Kleingärten. Die erarbeitete Machbarkeitsstudie in Berlin basiert ebenfalls auf einer künftigen Nutzung als Parkanlage.

Frage 6:

Welche Erfahrungen wurden für die Überbauung in der Schlangenbader Straße hinsichtlich der Wohnqualität im Komplex selbst, sowie im umliegenden Kiez über die Jahre gesammelt?

Antwort zu 6:

Auswirkungen auf die Wohnqualität in der Überbauung durch die darunterliegende Straße sind nicht bekannt.

Frage 7:

Welche Erfahrungen wurden für die Überbauung in der Schlangenbader Straße hinsichtlich der Instandhaltungskosten des Komplexes über die Jahre gesammelt?

Antwort zu 7:

Die Überbauung und der integrierte Straßentunnel sind baulich vollständig getrennt. Dennoch ergeben sich sowohl für betriebliche als auch für die bauliche Unterhaltung sehr komplexe Schnittstellen.

Allein die Tatsache, dass die innerhalb der Bebauung verlaufende Verkehrsanlage als Tunnel zu betrachten und zu betreiben ist, stellt eine erhebliche Erschwernis dar.

Frage 8:

Welche stadtplanerischen Möglichkeiten würden die durch eine Deckelung gewonnenen Flächen bieten?

Antwort zu 8:

Bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde eine Nutzung durch Freianlagen unterstellt. Ebenso ist die Führung von Anlagen des Rad- und Fußverkehrs möglich.

Frage 9:

Hat der Senat eine Präferenz zur Nutzung eben dieser Flächen?

Frage 10:

Wurden bereits Gespräche mit Kleingartenverbänden und /oder Wohnungsbaugesellschaften /Genossenschaften geführt, um Perspektiven für die gedeckelten Flächen zu erörtern? Wenn nein, warum nicht?

Frage 11:

Wann sind derartige Gespräche geplant?

Frage 12:

Wann werden erste stadtplanerische Konzepte zu erwarten sein?

Antwort zu 9 bis 12:

Die entsprechenden Diskussionen, Gespräche usw. können aufgenommen werden, sobald die Auswertung der vorliegenden Machbarkeitsstudie zu einer konkreten Umsetzungsperspektive führt und die hierfür erforderlichen finanziellen und personellen Voraussetzungen geschaffen worden sind.

Berlin, den 26.07.2021

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz