

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 30. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Februar 2018)

zum Thema:

Umbau AB-Dreieck Funkturm – was ist wann und wie geplant?

und **Antwort** vom 23. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13423
vom 30. Januar 2018
über Umbau AB-Dreieck Funkturm - was ist wann und wie geplant?

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

Frage 1:

Wie weit ist der Senat mit den Planungen zum Umbau bzw. Neubau des Autobahndreiecks Funkturm fortgeschritten und was sind die nächsten Schritte bis zum Baubeginn?

Antwort zu 1:

Die DEGES wurde vom Land Berlin mit der Planung und Realisierung des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm im Zuge der A 100 / A 115 beauftragt. Planungsgrundlage ist eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014. Das Vergabeverfahren für die folgende Objektplanung der Verkehrsanlagen und der Ingenieurbauwerke wird voraussichtlich so abgeschlossen, dass im März 2018 mit der Vorplanung (inkl. Variantenuntersuchung) begonnen werden kann. Darüber hinaus wurden bereits technische Informationsgespräche mit Trägern öffentlicher Belange geführt, Optimierungspotentiale der Machbarkeitsstudie erarbeitet und die Bindung weiterer erforderlicher Ingenieurleistungen veranlasst (Vermessung, Baugrundbegutachtung, Schall- und Luftschadstoffbegutachtung, Umweltbericht u. a.). Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird voraussichtlich nicht vor 2021 möglich sein. Da die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens dieser Größenordnung seriös nicht genau vorherbestimmt werden kann, ist die zeitliche Festlegung auf die folgenden Planungsschritte (Ausführungsplanung, Vergabe der Bauleistungen) und auf einen Baubeginntermin zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll.

Frage 2:

Wird der Senat den Neubau des Dreiecks Funkturm nutzen, um u. a. folgende Anforderungen umzusetzen:

a) Verlegung der AB-Ausfahrten „Kaiserdamm“ an die Kaiserdammbrücke?

Antwort zu 2 a):

Veranlassung für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm ist der schlechte Zustand der maßgeblich in den 1960er Jahren konstruierten Brückenbauwerke und die Verkehrsführung im Knotenpunkt, die nicht dem Stand der Technik hinsichtlich Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entspricht. Der Neubau von ca. 20 Brücken im Zuge der A 115 und der A 100 ist dringend erforderlich. Demnach ist das Projekt Umbau AD Funkturm begrenzt auf folgende Bereiche:

- A 100 zwischen südlich der Halenseebrücken über die Bahn und Neue Kantstraße (ca. 800 m)
- A 115 zwischen westlich der Cordesstraße bis AD Funkturm (ca. 900 m)

Die konkret benannte Autobahnausfahrt Kaiserdamm befindet sich nicht in diesem Planungsbereich.

Frage 2 b):

Klärung der Zukunft bzw. der zukünftigen Nutzung des ICC und der damit verbundenen verkehrlichen Anbindung?

Antwort zu 2 b):

Für das Projekt Umbau AD Funkturm wird das ICC inkl. der bestehenden verkehrlichen Erschließung als Bestand berücksichtigt.

Frage 2 c):

Optimierung der Anbindung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), der derzeit erweitert und modernisiert wird?

Antwort zu 2 c):

Der ZOB und das direkt angrenzende Stadtstraßennetz werden nach aktuellem Planungsstand nicht direkt vom Projekt AD Funkturm betroffen sein. Bei möglichen bauzeitlichen Änderungen im angrenzenden Stadtstraßennetz werden die Belange des ZOB berücksichtigt.

Frage 2 d):

Deckelung von Teilen der Autobahn A 100, die in Troglage verlaufen (z. B. Abschnitt zwischen den Brücken Kantstraße und Knobelsdorffstraße) nach Hamburger Vorbild (dort Deckelung Autobahn A 7), um Anwohner von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten und zusätzliche Bau- und/oder Freiflächen in der City West zu erschließen?

Antwort zu 2 d):

Die Anspruchsberechtigung für aktiven und passiven Schallschutz beim Umbau des AD Funkturm wird in einer schalltechnischen Untersuchung gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ermittelt und im Planfeststellungsverfahren abgewogen und festgelegt. Der konkret benannte Autobahnabschnitt zwischen Kant- und Knobelsdorffstraße liegt allerdings nicht im Umbaubereich des AD Funkturm und erfährt somit keine wesentliche Änderung.

Frage 2 e):

Bau einer Radschnellroute – auch für E-Bikes – entlang der A 100 (auch über die neu zu errichtende Rudolf-Wissell-Brücke) vom Rathenauplatz Richtung Tegel bzw. Wedding?

Antwort zu 2 e):

Für das Projekt Umbau AD Funkturm werden die vorhandenen Radwege als Bestand berücksichtigt und die entsprechenden Radverkehrsbeziehungen beim Umbau wiederhergestellt. Darüber hinausgehende konkrete Planungen können in Abhängigkeit von ihrem Planungs- und Finanzierungsstand berücksichtigt werden.

Frage 2 f):

Optimierte Anbindung des S-Bahnhofs Westkreuz Richtung Grunewald und Halensee für Fußgänger und Radfahrer?

Antwort zu 2 f):

Für das Projekt Umbau AD Funkturm wird die vorhandene Anbindung des S-Bahnhofs Westkreuz als Bestand berücksichtigt und die entsprechenden Verkehrsbeziehungen werden beim Umbau wiederhergestellt. Darüber hinausgehende Planungen können in Abhängigkeit von ihrem Planungs- und Finanzierungsstand berücksichtigt werden.

Frage 2 g):

Umwidmung der Flächen an der ehemaligen AVUS-Nordkurve für Wohnungsbau und Gewerbe?

Antwort zu 2 g):

Die Flächen innerhalb der ehemaligen AVUS-Nordkurve liegen größtenteils im Eigentum des Bundes und bilden den Rasthof AVUS. Die Flächen werden nach derzeitigem Erkenntnisstand benötigt, die Linienführung der A 115 hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprechend dem Stand der Technik anzupassen, die Funktion als Rasthof aufrecht zu erhalten und die erforderlichen Kapazitäten für LKW-Stellplätze zu gewährleisten (allgemeine LKW-Ruhezeiten, Andienung Messe, Andienung Großmarkt).

Frage 2 h):

Elektrifizierung (Oberleitung) der jeweils rechten Fahrspur der A 100 sowie der Überleitungen zur A 115 für den zukünftig elektrisch betriebenen LKW-Verkehr?

Antwort zu 2 h):

Eine Elektrifizierung für den LKW-Verkehr ist im Projekt Umbau AD Funkturm nicht vorgesehen.

Frage 2 i):

Prüfung einer Verlegung der Fahrbahn der A 100 Richtung Norden auf die westliche Seite der S-Bahntrasse (mit Rückbau Westendbrücke und der Autobahnbrücke am ICC über die S-Bahn)

wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2 i):

Eine Verlegung der A 100 nördlich des Autobahndreiecks auf die Westseite der Ringbahn ist mit verhältnismäßigen Mitteln und städtebaulich nicht möglich. Spätestens ab Rognitzstraße mit der anliegenden Bebauung stehen westlich der Ringbahn nicht genügend Flächen für eine zweite Richtungsfahrbahn der Autobahn zur Verfügung. Zudem wären dann zur Erschließung der östlich liegenden Stadtteile (AS Kaiserdamm) wieder neue Brücken über die Ringbahn erforderlich. Vorteile einer Verlegung der Richtungsfahrbahn auf die Westseite der Ringbahn sind nicht erkennbar.

Frage 3:

Gibt es für die Umgebung des Dreiecks Funkturm einen Masterplan, in dem u. a. die in Frage 2 angesprochenen Punkte integriert betrachtet werden – wenn nein, warum nicht bzw. bis wann wird eine solche Planung vorgelegt bzw. veröffentlicht.

Antwort zu 3:

Wegen des schlechten Bauzustandes der Verkehrsinfrastruktur ist die möglichst zügige Erneuerung dieses zentralen und extrem hoch belasteten Verkehrsknotenpunktes wesentlich, der für die Mobilität der Stadt Berlin von elementarer Bedeutung ist. Andere Belange werden wie beschrieben bei der Planung berücksichtigt.

Frage 4:

In welcher Form hat der Senat bisher den vom Umbau besonders betroffenen Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in die Planungen eingebunden und in welcher Form wird das zukünftig geschehen?

Antwort zu 4:

Da die Planungen noch nicht begonnen haben, wurden zunächst erste informelle und technische Informationsgespräche mit den Ämtern des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf durch die DEGES geführt. Neben fortlaufenden technischen Abstimmungen soll es im Rahmen der Vorplanung eine umfassende Projektvorabstimmung mit den Trägern Öffentlicher Belange unter anderem im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf geben.

Frage 5:

In welcher Weise und für welche Zeiträume muss aus heutiger Sicht beim Umbau/Neubau des AB-Dreiecks Funkturm die A 100 bzw. die A 115 (AVUS) ganz oder teilweise (wann für welche Teilstücke) für den Verkehr gesperrt werden und wie bzw. wo entlang soll der Verkehr für diesen Fall umgeleitet werden?

Antwort zu 5:

Ein wesentlicher Planungsauftrag für den Umbau des AD Funkturm ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit. Dabei soll für Umleitungsverkehre das nachgeordnete Straßennetz insbesondere auf Straßen mit Wohnbebauung so weit wie möglich gemieden werden. Zu diesem Zweck werden im Umbaubereich voraussichtlich einige bauzeitliche Behelfsbrücken erforderlich. Da die A 115 nach dem aktuellen Planungsstand ab der Cordesstraße auf neuer Trasse geführt werden soll, bestehen hier Möglichkeiten weitgehend unabhängig vom laufenden Verkehr zu bauen. Für die A 100 werden Möglichkeiten geprüft, den Autobahnverkehr Richtung Norden über die Halenseestraße Ost und die derzeit gesperrte Rampe auf die Ringbahnbrücke zu führen. Richtung Süden ist evtl. entlang des ICC halbseitiges Bauen und die

Weiterführung des Verkehrs über die Halenseestraße West eine Lösung, um das nachgeordnete Netz weitgehend zu schonen. Die Realisierbarkeit dieser Lösungen wird im Rahmen der Vorplanung geprüft.

Frage 6:

Wird es vor dem Neubau des AB-Dreiecks ein öffentliches Genehmigungsverfahren nach BImSchG geben und wenn ja wann, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Es wird für den Umbau des AD Funkturm ein Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung u. a. des BImSchG geben.

Frage 7:

Von welchen Fahrzeugzahlen für 2025, 2030 und 2040 (pro Stunde bzw. pro Tag) aufgeteilt nach PKW bzw. LKW geht der Senat bei seinen Planungen für das AB-Dreieck Funkturm aus und welchen Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen erwartet der Senat in diesen Zeithorizonten (bitte tabellarisch angeben)?

Antwort zu 7:

Derzeit wird von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz das Verkehrsmodell 2025 als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung zur Verfügung gestellt. Das Modell 2030 wird in Kürze bereitgestellt und maßgebende Planungsgrundlage für den Umbau des AD Funkturm sein. Gemäß Veröffentlichung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz betrug die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTV / 24 h) im AD Funkturm im Jahr 2014 auf der A 100 ca. 197.000 Kfz/24 h und auf der A 115 ca. 84.000 Kfz/24 h. Für LKW sind die Werte ca. 12.200 auf der A 100 und ca. 5.200 LKW/24 h auf der A 115. Das entspricht einem LKW-Anteil von knapp 6 %. Prognosewerte für 2025 bzw. 2030 werden im Rahmen der Vorplanung projektbezogen ermittelt. Elektro- oder Hybridtechnik wurde bisher nicht gesondert erfasst. In 2017 betrug der Anteil der Elektro-Kfz bundesweit ca. 0,07 %.

Frage 8:

In welchem Umfang fließt der erwartete Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem innerstädtischem Verkehr und Pendlerverkehr auf den ÖPNV in die Kapazitätsplanungen ein?

Antwort zu 8:

Die Verkehrsprognosen (hier: 2025 bzw. 2030) bilden den jeweiligen Modal Split (Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel) und damit auch die Entwicklungen der Verkehrsmengen ab. Die Verkehrsprognose 2030 wird maßgebend für die Bemessung der Verkehrsanlagen sein.

Frage 9:

Wann ist mit dem Abschluss der Planungsarbeiten, der ggf. erforderlichen Genehmigungen zu rechnen und welcher Zeitraum ist für die eigentlichen Bauvorhaben bis zu deren Abschluss geplant?

Antwort zu 9:

Aufgrund der bekannten Unwägbarkeiten bei Planfeststellungsverfahren von komplexen Großprojekten mit einer Vielzahl von Betroffenen wäre aktuell die Festlegung auf einen

belastbaren Endtermin für die Planungsarbeiten nicht seriös. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kann voraussichtlich nicht vor 2021 gerechnet werden. Die Bauabwicklung wird in mehreren Bauphasen stattfinden, die noch näher zu bestimmen sind. Insofern ist die Gesamtbauzeit noch nicht bekannt, wird voraussichtlich aber nicht unter 5 Jahren liegen.

Frage 10:

In welchem Umfang trägt der Bund die Kosten für den Umbau/Neubau des AB-Dreiecks Funkturm und in welchem Umfang muss sich das Land Berlin an der Finanzierung dieser Maßnahme beteiligen?

Antwort zu 10:

Der Bund trägt voraussichtlich die Baukosten für den Umbau des AD Funkturm im Sinne einer Erhaltungsmaßnahme. Die Entscheidung zur Finanzierung fällt mit dem Gesehenvermerk des BMVI auf der Grundlage der Entwurfsplanung. Im Bereich der Bahnquerungen ist nach Eisenbahnkreuzungsrecht eine Kostenbeteiligung der DB AG möglich. Zusätzliche Maßnahmen auf Veranlassung Dritter (Radschnellweg o. ä.) müssen i. d. R. vom jeweiligen Vorhabenträger finanziert werden. Die Planungskosten sind vom Land Berlin zu tragen.

Berlin, den 23.02.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz