

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 11. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2020)

zum Thema:

**Es droht mehr Verkehrslärm in Wohngebieten – Autobahndreieck Funkturm
Teil 25**

und **Antwort** vom 29. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Apr. 2020)

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. 18/22980
vom 11. März 2020
über Es droht mehr Verkehrslärm in Wohngebieten – Autobahndreieck Funkturm
Teil 25

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

Frage 1:

Inwieweit haben Gespräche zwischen der Senatsverwaltung für Verkehr und der DEGES stattgefunden, an denen Vertreter der Leitungsebene der Senatsverwaltung beteiligt waren, wenn ja, wann und mit welchem Inhalt, wenn nein, wieso nicht?

Antwort zu 1:

Vertragspartner der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) ist die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen in Berlin - die Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Die Leitungsebene der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist durch Teilnahme an den Planungsbeiratssitzungen und Beteiligung an Bürgerinformationsveranstaltungen über den Planungsprozess und die erforderlichen Planungsentscheidungen informiert und beteiligt.

Frage 2:

Welche planerischen Überlegungen und Ziele hat die Senatsverwaltung der DEGES für deren Planungen mit auf den Weg gegeben?

Antwort zu 2:

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014, die Grundlage der Beauftragung der DEGES war, wurde als Vorzugsvariante ein Um- bzw. Neubau des Autobahndreiecks (AD) Funkturm mit „freier Gestaltung“ vorgesehen. Im Einzelnen wurden innerhalb der Machbarkeitsstudie folgende Planungsmaßstäbe gesetzt:

- Rückbau des Autobahndreiecks einschließlich aller Anschlussrampen an das untergeordnete Straßennetz, Abriss von 13 Brückenbauwerken, einem Tunnel sowie zahlreichen Stützbauwerken,
- Neubau einer Anschlussstelle „Messedamm“ an der Jafféstraße /Eichkampstraße und ca. 4 Brückenneubauten,
- Umbau des Knotenpunktes Messedamm/Jafféstraße/Eichkampstraße und den Umbau des Knotenpunktes Messedamm/Halenseestraße
- Umbau des AD Funkturm unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs (Betrieb)

Die Aufnahme und Durchführung der weiteren Planungsphasen, einschließlich des Gesehenvermerks (Zustimmung) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Schaffung des erforderlichen Baurechts (Baureife), sollte entsprechend der Vorgaben der Richtlinie für den Entwurf von Bundesfernstraßen 2012 erfolgen. Im Einzelnen sind es:

- Einleitung und Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Erstellung der Kostenberechnung
- Prüfung und ggf. Vorbereitung der Festsetzung des Planungsgebietes zur Sicherung der planungsbefangenen Flächen
- Aufbereitung der Unterlagen für Gesehenvermerk des BMVI
- Aufstellung Planfeststellungsunterlagen und Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens
- Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe, einschließlich ggf. erforderlicher Besonderer Leistungen
- Baudurchführung

Frage 3:

Inwieweit kann der Senat ausschließen, dass das Land Berlin der DEGES vermittelt hat, dass die Neuplanung der Autobahn so durchgeführt werden soll, dass für das Land Berlin verwertbare Grundstückflächen entstehen?

Antwort zu 3:

Ausgelöst durch die Planungen zum Ersatzneubau des AD Funkturm wurde für das Umfeld des Autobahndreiecks ein stadtplanerisches Begleitkonzept (durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) erstellt, das Potenzialflächen im Bereich des Güterbahnhofs Grunewald und der ehemaligen AVUS-Nordkurve identifiziert. Bei der Autobahnplanung sind die Anbindungen der Potenzialflächen zwingend zu berücksichtigen.

Frage 4:

Welche Vorgaben hat Berlin hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von angrenzenden Stadtstraßen (z.B. Jaffestraße, Preußenallee, Platanenallee und Knobelsdorffstraße) gemacht?

Antwort zu 4:

Die nachfolgend dargestellten verkehrlichen Grundüberlegungen hinsichtlich des AD Funkturm und der umgebenden Stadtstraßen wurden als Vorgabe übermittelt: Das AD Funkturm ist aktuell einer der bundesweit am stärksten belasteten Verknüpfungspunkte mit einer durchschnittlichen werktäglichen Belastung bis zu 230.000

Kfz/24 h. Er stellt damit eine bedeutende Schnittstelle für die Verteilung der regionalen und überregionalen Verkehre dar, in dem er die Bundesautobahnen A 115 und der A 100 zusammenführt und über insgesamt fünf Anschlussstellen (AS) die Stadtstraßen Berlins an das übergeordnete Straßennetz anbindet. Überdies befindet sich im unmittelbaren Bereich des AD Funkturm eine bewirtschaftete Rastanlage als Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes (u.a. zur Einhaltung der Lkw Lenk- und Ruhezeiten), die direkt an die A 115 anschließt.

Der AD Funkturm hat eine Verteilerfunktion der durchfahrenden Lkw-Verkehre vom Außenring über die A 115 bzw. A 100 in die Berliner Stadtgebietsfläche. Gleichzeitig stellt es für den Wirtschaftsverkehr ein bedeutendes Quell- bzw. Zielgebiet dar. Es befindet sich im näheren Umfeld das Messegelände (inkl. ICC), welches im Vorfeld und im Nachgang der Messetätigkeit (Auf- und Abbau) von Schwerlastverkehren frequentiert wird. Diese nutzen das AD Funkturm und im weiteren Verlauf die Halenseestraße und den Messedamm zur An- und Abfahrt. Die Lkw-Fahrzeugführenden nutzen hierbei den südlichen Messedamm als Wartemöglichkeit bis zur Einfahrtsfreigabe an den Toren.

Die Gestaltungsform (Anfang der 1960er Jahre gebaut) sowie die Komplexität der Gesamtanlage in Kombination mit umfangreichen Bahnanlagen des Autobahndreiecks sind jedoch aufgrund der Berücksichtigung der AVUS-Nordkurve untypisch und entsprechen nicht mehr den heutigen Standards. Insbesondere der Zustand der baulichen Anlagen (diverse Brückenbauwerke) in den betreffenden Bundesautobahn-Abschnitten erfordert eine grundlegende Instandsetzung/Erneuerung, um die bestehende verkehrliche Leistungsfähigkeit einerseits auch künftig erhalten und andererseits auf Grund der erheblichen Verkehrsdichte optimieren zu können.

Im Bereich des AD Funkturm sind z.T. größere Staus zu verzeichnen. Innerhalb der Analyse der Kapazitätsauslastung und der Stauerscheinungen in den betreffenden Straßenverkehrsanlagen wurde deutlich, dass die gegenwärtigen Zuführungen und die Anzahl der Fahrstreifen in den Übergangsbereichen über erheblichen Optimierungsbedarf verfügen. Gegenwärtig zeigt sich, dass die Hauptfahrbahnen der Autobahn A 100 überwiegend 3 Fahrstreifen, teilweise 4 Fahrstreifen (zwischen Verflechtungsbereichen und in Aufweitungen) je Richtung aufweisen. Die A 115 verfügt demgegenüber im Zufahrtsbereich über einen Fahrstreifen mit nachfolgender Aufweitung für die Überfahrt zur A 100 Richtung AS Kurfürstendamm sowie über vorwiegend 2 Fahrstreifen für die Überfahrt in Richtung AS Kaiserdamm. Dies führt oft zur Verlangsamung von Orientierung und Fahrstreifenwechseln.

Typisch ist z.B. auch die werktägliche Verkehrssituation auf der A 100 in Fahrtrichtung West mit den hohen Anteilen an zähfließendem Verkehr und Stau ab AS Hohenzollerndamm, der sich bis hinter die Einfahrt von der A 115 fortsetzt. Die Datenanalyse bestätigte, dass sich der durchgehende Verkehr auf der A 100 auf dem linken und dem mittleren Fahrstreifen konzentriert und der rechte Fahrstreifen überwiegend der Verflechtung (Fahrstreifenwechsel) dient. Somit geht in diesem Bereich die erforderliche Leistungsfähigkeit verloren.

Die Unfallanalyse hat gezeigt, dass auf einer Vielzahl von Streckenabschnitten im Bereich des AD Funkturm zwischen den Jahren 2008 – 2012 wiederkehrend erhöhte Unfallraten und Unfalldichten auftraten. Dagegen fallen die Unfallraten und -dichten an den Knoten im Verhältnis zu den Streckenabschnitten geringer aus. Besondere Auffälligkeiten gibt es für die Halenseestraße (Nord), der Bereich vor dem Knotenpunkt Messedamm/Halenseestraße weist eine starke Häufung der Unfallursachen

„Nebeneinanderfahren“ und „Abstand“ auf, da sich auf diesem Abschnitt die Fahrzeugführenden innerhalb des Kurvenbereiches auf den vorhandenen Abbiegefahrstreifen orientieren müssen.

Unter Berücksichtigung der Planungsgrundlagen, den heutigen und prognostizierten Verkehrsbelastungen, einer durchgeführten Unfallanalyse, der Analyse vorhandener Flächenpotenziale, der Brückenbestandshöhen und -zustandsnoten sowie anderer Faktoren sind Optimierungspotentiale für das AD Funkturm zu identifizieren.

Berlin, den 29.03.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz