

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 06. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2020)

zum Thema:

**Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) I  
Stadtverträglicher Tunnel statt zwei Brückenbauwerke über Charlottenburg?**

und **Antwort** vom 23. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2020)

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 / 23 991**  
**vom 06. Juli 2020**  
**über Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) I**  
**Stadtverträglicher Tunnel statt zwei Brückenbauwerke über Charlottenburg?**

---

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

Frage 1:

Wie, wann und auf welcher Grundlage, Studien oder Gutachten kam es zur Entscheidung, das bestehende Stadtbild beeinträchtigende Brückenbauwerk Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) durch zwei neue Brückenbauwerke zu ersetzen?

Antwort zu 1:

Im Jahr 2015 erfolgte auf Basis einer, von der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund in Auftrag gegebenen umfangreichen ingenieurmäßigen Bewertung des Bauwerkzustandes die Entscheidung für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissel-Brücke.

Die Ausbildung von Brückenneubauten wird in dem hierfür maßgeblichen Regelwerk RE-ING (Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten), Abschnitt 2.1, festgelegt. Demnach sind Überbauten von Brücken im Zuge von zweibahnigen Bundesfernstraßen grundsätzlich zweiteilig auszubilden, sodass jeder Überbau statisch-konstruktiv vom anderen getrennt ist (ein Teilbauwerk für jede Richtungsfahrbahn). Dieser Grundsatz soll es später ermöglichen unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs evtl. notwendige Baumaßnahmen an einem Teilbauwerk vorzunehmen, ohne das jeweils andere Teilbauwerk für den Verkehr sperren zu müssen.

Frage 2:

Welche der Flächen zwischen Fürstenbrunner Weg im Westen, Spree im Norden, S-Bahnring im Osten und Spandauer Damm im Süden (wie groß ist die Gesamtfläche?), die von den RW-Brücken zerschnitten werden, befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland oder des Landes Berlin bzw. den ihnen zugeordneten Unternehmen, Stiftungen etc. und welche Flächen davon gehören der DB AG? (bitte betroffene Flächen in einer Planskizze markieren und zugehörige Flächenanteile in m<sup>2</sup> tabellarisch zusammenstellen)?

Antwort zu 2:

Nach jetzigem Planungsstand (Leistungsphase 2 HOAI – Honorarrechnung für Architekten und Ingenieure, Voruntersuchung) werden in dem in der Anfrage benannten Bereich nicht mehr Flächen im Eigentum des Landes Berlin in Anspruch genommen, als durch das jetzige Bestandsbauwerk. Durch den vorgesehenen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke werden Flächen überführt, die sich größtenteils im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (z. B. Bundeseisenbahnvermögen, Kleingartenanlage - KGA Schlackeloch) bzw. im Bereich der Gleisanlagen im Eigentum der Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) befinden. Die Ermittlung der gesamten in Anspruch zu nehmenden Fläche ist erst in der mit Abschluss der folgenden Planungsphase (Leistungsphase 3 HOAI, Vorentwurf) mit Festlegung des erforderlichen Grunderwerbs möglich.

Frage 3:

Wann und in welcher Tiefe hat der Senat oder die von ihm beauftragte DEGES aus gesamtstädtischem Interesse prüfen lassen, ob und inwieweit eine Tunnellösung – z.B. von der Unterführung Heckerdamm (Weltlingerbrücke) unter der Spree hindurch bis zum Spandauer Damm – eine offensichtlich deutlich stadtverträglichere Lösung wäre, als der Ersatz der bestehenden RWB durch zwei Brückenbauwerke?

Antwort zu 3:

Im Zuge des europaweiten Wettbewerbs um die beste Idee für die Realisierung des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck (AD) Charlottenburg haben sich ausnahmslos alle Teilnehmenden in ihren Wettbewerbsbeiträgen für die Planung von Brückenbauwerken als Vorzugslösung entschieden. Einige Wettbewerbsteilnehmende hatten dargelegt, dass eine evtl. mögliche Tunnellösung aus wirtschaftlichen Gründen von ihnen verworfen wurde. Die DEGES hat nach Abschluss des Wettbewerbs und im Zuge der weiterführenden Planungsleistungen für den Ersatzneubau Rudolf-Wissell-Brücke auch eine Tunnellösung mit Fokus auf die technische Machbarkeit untersuchen lassen. Dabei wurden verschiedene Bauweisen mit entsprechenden Tunnelquerschnittsausbildungen zu Grunde gelegt. Die untersuchten Bauweisen sind zum einen die Herstellung in offener Baugrube und zum anderen die geschlossene Bauweise mittels Tunnelvortriebsmaschinen. Es wurden dazu verschiedene Tunnelachsen je Tunnelgesamtlösung in Lage und Höhe trassiert, die die Führung der A 100/A 111 und alle derzeit vorhandenen Autobahnanschlüsse an die Stadtstraßen nach Möglichkeit gewährleisten sollten. In der Höhenlage wurde eine Gesamtvariante in geringerer Tiefenlage sowie eine tiefliegende Gesamtvariante im Planungsraum untersucht.

Frage 4:

Zu welchen Ergebnissen sind diese Prüfungen gelangt bzw. welche konkreten Umstände haben den Senat wann dazu veranlasst, von einer stadtverträglichen Tunnellösung als Ersatz für die RWB abzusehen?

Antwort zu 4:

Bei den untersuchten Tunnelvarianten für die im Planungsraum (Spandauer Damm, Trog Weltlinger Brücke) vorhandenen sehr hohen Verkehrszahlen (rd. 180.000 Kfz/24 Std. werktäglich) konnte keine annähernd verkehrlich vergleichbare Leistungsfähigkeit gegenüber den Brückenvarianten ermittelt werden. Temporäre Tunnelsperrungen aus Sicherheitsgründen aufgrund verkehrlicher Überlastung, wie sie z. B. beim Tunnel

Flughafen Tegel (TFT) häufiger vorkommen, wären die Folge. Verkehrlich leistungsfähige Umfahrungsstrecken im umgebenden Stadtstraßennetz sind, anders als beim TFT, allerdings im Planungsraum nicht vorhanden. Auch konnten bei allen Tunnelvarianten nicht alle im Bestand vorhandenen Anschlussstellen an das bestehende Stadtstraßennetz wiederhergestellt werden. Die Längsneigungen der Rampen in den Tunnelbauwerken liegen zum Teil deutlich über den zulässigen Werten der maßgeblichen Regelwerke (u. a. Richtlinie für die Anlage von Autobahnen). Die Auswirkungen auf andere bauliche Anlagen im Kreuzungsbereich der Tunneltrasse sind insbesondere bei der weniger tiefen Gesamtvariante erheblich. Die U-Bahn-Trasse am Jakob-Kaiser-Platz stellt beispielsweise ein ausgeprägtes Hindernis hinsichtlich eines Tunnelanschlusses am Trog Weltlinger Brücke dar. Die weiteren unterirdisch kreuzenden Bauwerke, wie z. B. die Schleuse Charlottenburg, die 380kV-Kabeldiagonale von 50Hertz sowie die setzungsempfindlichen Gründungen der Rudolf-Wissell-Brücke bedeuten dementsprechend umfängliche und schwer beherrschbare Risiken für eine Tunnellösung.

Weiterhin stellt sich die bauzeitliche Verkehrsführung insbesondere in den Bereichen Spandauer Damm, Kurt-Schumacher-Damm und Jakob-Kaiser Platz als unlösbar dar. Die erforderliche Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit während der Bauzeit bei einer Tunnellösung ist demnach nicht gegeben.

Es konnte somit keine den Randbedingungen entsprechende und technisch sinnvolle Tunnellösung im Planungsraum gefunden werden.

Vor dem Hintergrund, dass die Rudolf-Wissell-Brücke das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hat, verbleibt daher der Ersatz durch ein Brückenbauwerk unter den gegebenen Randbedingungen als Vorzugslösung.

Frage 5:

Wo sind diese Unterlagen zur Prüfung und Ausschluss eines Autobahntunnels als Ersatz für die RWB - auch für die betroffene Anwohnerschaft und Öffentlichkeit - einzusehen?

Antwort zu 5:

Wie in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, stellt eine Tunnellösung weder eine technisch sinnvolle noch wirtschaftliche Variante dar und wird in der Planung nicht weiterverfolgt. Eine Einsichtnahme von technisch nicht sinnvollen Varianten ist nicht vorgesehen, wird jedoch in den folgenden Beteiligungsformaten mit Sicherheit vertiefend diskutiert

Frage 6:

Wann wird der Senat im Sinne der sonst stets beachteten „frühzeitigen öffentlichen Beteiligung“, die betroffenen Anwohner\*innen entlang der RWB und des Dreiecks Charlottenburg (DC), aber auch an der Westendbrücke (WB) zur ersten öffentlichen Veranstaltung einladen um die Vorhaben vorzustellen und mit ihnen zu diskutieren oder soll das, ähnlich wie beim ADF, weitgehend vom beauftragten Planer DEGES abgewickelt werden?

Antwort zu 6:

Die DEGES übernimmt im Rahmen ihres Dienstleistungsvertrages in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch vollumfänglich die Projektkommunikation mit der Öffentlichkeit. Für das Projekt Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke inkl. AD Charlottenburg wird eine öffentliche Informationsveranstaltung für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger voraussichtlich im 4. Quartal 2020 stattfinden.

Frage 7:

Inwieweit hält der Senat es für zielführend, dass wichtige stadtpolitische Entscheidungen (z.B. zwei Brückenbauwerke statt eines Autobahntunnels) von einem beauftragten Planungsbüro mit der Öffentlichkeit diskutiert werden, während sich zuständige Verwaltungen dieser Aufgabe weitgehend zu entziehen versuchen?

Antwort zu 7:

Der Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg stellt eine dringende bauliche Erhaltungsmaßnahme an Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerken in der Straßenbaulast des Bundes dar. Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund nimmt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die in diesem Zusammenhang stehenden Aufgaben wahr. Das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, hat die DEGES mit der Planung, der Betreuung des Planfeststellungsverfahrens, dem ggf. notwendigen Grunderwerb und der Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) beauftragt. Die Tätigkeit der DEGES umfasst dabei insbesondere Bauherren- sowie Hausherrenaufgaben. In dieser Funktion übernimmt die DEGES auch vollumfänglich die Projektkommunikation mit der Öffentlichkeit und stimmt sich dabei eng mit der Auftragsverwaltung ab. Der geäußerte Vorwurf bezüglich eines Entziehens der zuständigen Verwaltung von dieser Aufgabe wird aus vorab genannten Gründen nicht geteilt.

Frage 8:

Mit welchen Mehrkosten rechnet der Senat für das Land Berlin, wenn die zwei geplanten RW-Brücken durch einen Tunnel ersetzt und welche Stadtfächen in bester Citylage (bitte in Skizze und in m<sup>2</sup> angeben) würden auf diesem Weg für Wohnbau- Grün- und Erholungsflächen gewonnen bzw. erhalten werden?

Antwort zu 8:

Es konnte keine den Randbedingungen entsprechende und technisch sinnvolle Tunnellösung im Planungsbereich gefunden werden. Die Kosten für eine etwaige Tunnellösung wurden daher auch nicht bestimmt. Aufgrund der größeren Auswirkungen auf andere bauliche Anlagen (u. a. U-Bahn, Schleuse Charlottenburg, 50Hertz 380kV-Kabeldiagonale) und der bauverfahrensbedingt gegenüber einer Brücke teureren Tunnelbauweise, ist mit höheren Kosten in Größenordnungen zu rechnen.

Frage 9:

Wird der Senat seine Zurückhaltung gegenüber der Öffentlichkeit und bei der Durchsetzung Berliner Interessen in diesen Projekten aufgeben, wenn er seine Bauherrenfunktion im Januar 2021 – also in 6 Monaten – an die Bundesautobahngesellschaft abgeben muss?

Antwort zu 9:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vertritt noch bis Ende dieses Jahres im Zuge der übertragenen Auftragsverwaltung den Bund an dem für das Verkehrssystem der Stadt überaus wichtigen Autobahnabschnitt. Auch nach dieser Zeit wird die Senatsverwaltung darauf hinwirken, dass hier eine regelgerechte, verkehrssichere sowie leistungsfähige Variante umgesetzt werden wird, denn nur so kann im Stadtgebiet die angestrebte Mobilitätswende gelingen.

Nach dem 01.01.2021 wird die Senatsverwaltung im Planungsverfahren als TÖB (Träger öffentlicher Belange) in den weiteren Prozess eingebunden sein und dann die Belange der Stadt u. a. entsprechend im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens vorbringen und einbringen.

Frage 10:

Wieviel Mitteleinsatz wäre dem Senat ein stadtvertraglicher Ersatz der RWB durch eine Tunnellösung wert und wie bzw. wo hat sich der Senat bereits um eine Kofinanzierung der Mehrkosten (In welcher Höhe?) gegenüber zwei neuen Brücken bemüht?

Antwort zu 10:

Wie in der Antwort zu Frage 4 ausführlich dargelegt, stellt eine Tunnellösung ~~stellt~~ im vorliegenden Fall des dringend notwendigen Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg keine technisch sinnvolle Variante dar und scheidet daher im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit durch den Bund als Träger der Straßenbaulast aus. Der Frage hinsichtlich eines denkbaren Mitteleinsatzes durch den Senat, zur Deckung eventueller Mehrkosten für eine Tunnellösung, ist somit jegliche Grundlage entzogen. Darüber hinaus liegt aus Gründen wie unter Antwort zu Frage 8 dargelegt, keine Kostenschätzung für eine Tunnellösung vor, die eine belastbare Schätzung der vom Senat ggf. zu tragenden Mehrkosten zuließe.

Frage 11:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 23.07.2020

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz