Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 18 498
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg, Kristian Ronneburg und Niklas Schenker (LINKE)

vom 5. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. März 2024)

zum Thema:

Stadtautobahndeckelungen

und **Antwort** vom 20. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE),
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18498
vom 5. März 2024
über Stadtautobahndeckelungen

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat heute die vor rund 50 Jahren begonnene Planung, Wohnraum über Berliner Stadtautobahnen zu errichten, vor dem Hintergrund der mittlerweile denkmalgeschützten Wohnanlage Schlangenbader Straße?

Frage 2:

Welche Erfahrungen hat die Eigentümerin der Autobahnüberbauung Schlangenbader Straße, die landeseigene degewo, mit der experimentellen Wohnanlage gesammelt; welche Probleme technischer Art gibt es; wie ist die Mieter*innenzufriedenheit?

Frage 3:

Warum werden bei aktuell neuer Flächenknappheit in der Stadt derartige Lösungen für den Wohnungsbau nicht erwogen?

Frage 4:

Welche Erkenntnisse hat der Senat zum Wohnungsbaupotenzial oberhalb von Verkehrsflächen; liegen dazu Untersuchungen vor; falls ja, was sagen diese aus; falls nein, ist dies für die nächste Zeit geplant und falls nicht, aus welchen Gründen nicht?

Antwort zu 1 bis 4:

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Gesamtzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Bei der Überbauung der ehemaligen Autobahn im Bereich der Schlangenbader Straße handelt es sich um einen einzigartigen Sonderbau mit einer Vielzahl von Herausforderungen in der Bewirtschaftung sowie mit einer hohen technischen Komplexität.
Die Zufriedenheit der Mieterschaft ist ausweislich der Ergebnisse der regelmäßigen Befragungen zur Kundenzufriedenheit wie auch die geringe Fluktuation und lange Wohndauer im Komplex gut.

Aus technischer Sicht ist der Gebäudekomplex der Schlangenbader Straße in vielerlei Hinsicht besonders und herausfordernd, dies betrifft die Gebäude- und Anlagentechnik, Baukonstruktion sowie die Schadstoffbelastung. Der Neubau der "Schlange" war mit sehr hohen Kosten verbunden, die Flächenverhältnisse (Verkehr- und Nutzfläche zu Wohnfläche) sind ungünstig, die bauzeitgemäße Vielzahl der Schadstoffe und die nicht nachhaltige Errichtung der Gebäude erfordern hohe technische, logistische und finanzielle Anstrengungen für die Bestandsunterhaltung und Sanierung der Gebäude. Darüber hinaus liegen dem Senat keine Erkenntnisse zum Wohnungsbaupotential oberhalb von Verkehrsflächen vor.

Frage 5:

Wie kam es zur Deckelung der Stadtautobahn A 100 in Neukölln, dem heutigen Britzer Tunnel?

Antwort zu 5:

Die Herstellung der Bundesautobahn (BAB) A 100 (Stadtring) zwischen dem Autobahndreieck Tempelhof und der Anschlussstelle Buschkrugallee in Berlin- Tempelhof und Berlin- Neukölln (14. BA) wurde mit Planfeststellungsbeschlusses vom 07.09.1995 genehmigt. Der Verlauf der Autobahn im Tunnel (Tunnel Ortsteil Britz – TOB) war Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die gefundene Lösung mit der Deckelung, auf der sich heute ein langgestreckter Park mit Spielplätzen befindet?

Antwort zu 6:

Die städtebauliche Einbindung des Tunnels und die oberhalb des Tunnels planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind positiv zu bewerten. Aufgrund der relativ geringen

Überdeckung sind die Pflegeaufwendungen für die Grünflächen auf dem Tunnel ebenfalls sehr hoch und Bepflanzungen sind nur eingeschränkt möglich.

Frage 7:

Wer hat damals die Kosten für die Errichtung des Deckels getragen; wer trägt heute die Unterhaltungskosten für Tunnel und Deckel; auf welcher Rechtsgrundlage?

Antwort zu 7:

Die Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb des Tunnels werden vom Bund getragen, da es sich um eine Bundesautobahn handelt. Die Unterhaltung für die Grünflächen auf dem Tunnel (mit Ausnahme der Spielplätze) werden ebenfalls vom Bund getragen, da es sich um planfestgestellte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen handelt.

Frage 8:

Warum wurden vergleichbare Lösungen nicht für den 16. Bauabschnitt der A 100 im Bereich Alt-Treptow geprüft?

Antwort zu 8:

Auch für den 16. Bauabschnitt wurden diverse Tunnelvarianten (z.B. Tunnel bis südl. Sonnenallee, Tunnel bis Dieselstraße) geprüft. Im Ergebnis der Prüfungen wird die Trasse im Bereich Grenzallee auf einer Länge von ca. 400 m im Tunnel geführt werden. Auf dem Tunnel wird eine Grünfläche entstehen.

Frage 9:

Wie ist der aktuelle Stand zum Antrag Drs. 18/1776 vom 21.03.2019 „Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen“ - Drucksachen Nrn. 18/1966; 18/2384, 18/2826 und 18/3324 - Wiederkehrender Bericht -?

Frage 10:

Was folgt auf die für über 600.000 Euro erstellte Technische Machbarkeitsstudie für das Pilotprojekt Überdeckelung des Abschnittes der A 100 zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke, zu der es in der Drucksache 18 / 28 174 vom Senat heißt: „Die vorliegende technische Machbarkeitsstudie ist ein ingenieurtechnisch gut durchgearbeitetes Material, enthält alle geforderten Aussagen und ist als Grundlage weiterer Diskussionen geeignet“; kurzum, wie geht es mit dem Pilotprojekt weiter?

Antwort zu 9 und 10:

Zum Berichtstauftrag des Abgeordnetenhauses unter den Drucksachen Nrn. 18/1966; 18/2384, 18/2826 und 18/3324 wurde erstmals zum 30.06.2019 berichtet. Im Übrigen wird auf die Antworten in der Drucksache 18/28 174 bezogen auf den Bericht zum 30.06.2021verwiesen.

Frage 11:

Wo ist die Endfassung der vollständigen Machbarkeitsstudie einsehbar?

Antwort zu 11:

Eine Veröffentlichung ist noch nicht erfolgt.

Frage 12:

Auf welcher Rechtsgrundlage basiert folgende Aussage in Drs. 18/28174: „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“?

Antwort zu 12:

Die von der Deckelung berührten Baulastträger (DB AG und Autobahngesellschaft des Bundes - AdB) wurden im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie angehört und haben betont, dass sie keine Veranlassung zum Umbau ihrer Anlagen sehen.

Frage 13:

In welchen Fällen hat der Bund bei der Lärmsanierung von Verkehrsinfrastruktur für einen verbesserten Lärmschutz der anwohnenden Bevölkerung die Maßnahmen zu zahlen, anteilig zu finanzieren oder Fördermittel bereitzustellen?

Antwort zu 13:

Die Lärmsanierung ermöglicht es bei bestehender Verkehrsinfrastruktur in der Baulast des Bundes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen des Bundes durchgeführt.

Frage 14:

Hat die Technische Machbarkeitsstudie für das Pilotprojekt ergeben, dass die Fläche über dem Deckel bebaut werden könnte?

Antwort zu 14:

Die Machbarkeitsuntersuchung wurde ohne Berücksichtigung einer Wohnbebauung erstellt.

Frage 15:

Wäre anstelle einer Bebauung eine extensive Begrünung statisch machbar?

Antwort zu 15:

Eine Begrünung der Flächen wäre möglich.

Frage 16:

Wie unterscheidet sich die Situation mit Autobahn, S-Bahn und Fernbahn von der Überbauung am Frankfurter Flughafen „The Squaire“, ein 660 Meter langes, bis zu 65 Meter breites und 45 Meter (neun Etagen) hohes Gebäude, in dem zusätzliche Fläche für Büros, Hotels und Einzelhandel entstanden sind?

Antwort zu 16:

Bei „The Square“ mit Baukosten für das Gesamtgebäude in Höhe von rund 1,25 Milliarden Euro handelt es sich nicht um eine Autobahnüberbauung. Der Anlass der Planung war der erforderliche Neubau eines Bahnhofs.

Frage 17:

Erwägt der Senat in Messenähe ein vergleichbares Projekt durch eine Deckelung der Verkehrsanlagen?

Antwort zu 17:

Nein.

Frage 18:

Falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Frage 19:

Falls ja, ist dadurch eine Refinanzierung der von der DEGES vorgelegten Kostenschätzung von 470 Mio. Euro geplant; wird es dabei auch einen vorgeschriebenen Anteil gemeinwohlorientierter Nutzung geben, vergleichbar mit dem Hochhausleitbild; werden wie in Hamburg auf den Tunneldeckeln Parkanlagen und Kleingärten entstehen?

Antwort zu 18 und 19:

Für den Bereich des AD Funkturm wurde ein übergeordnetes stadtplanerisches Begleitkonzept erarbeitet, um für diesen Bereich eine planerische Leitidee zu entwickeln. Im Ergebnis ist die Führung der A 115 in oberirdischer Führung in Mittellage über den Rasthof als Vorzugsvariante hervorgegangen. Entsprechend der geltenden Planungshierarchien besteht ein Vorrang von Fachplanungen des Infrastrukturträgers gegenüber der kommunalen Planungshoheit. Insofern wurden die Fachplanungen durch stadtplanerische Begleitkonzepte des Landes Berlin unterstützt, so dass eine stadtplanerisch angepasste Variante für den Neubau des AD Funkturm entwickelt werden konnte. Die angrenzenden Verkehrsinfrastrukturflächen der Bundesautobahn unterliegen dem laufenden Planfeststellungsverfahren und befinden sich nicht in Troglage.

Frage 20:

Der Senat antwortete in der Drs. 18 / 23 527: „Durch eine Überdeckelung von Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage ließen sich zusätzliche innerstädtische Flächenpotenziale erschließen und zerschneidende Wirkungen beheben“: In welchen Stadträumen wären kleinteiligere Pilotprojekte der Deckelung von Verkehrsanlagen als zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke möglich; erstellt der Senat hierzu eine Studie; falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Antwort zu 20:

Die Zuständigkeit für die Autobahninfrastruktur liegt seit dem 01.01.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Eine Zusage für die Erstellung / Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung für die Überdeckelung (Kostenübernahme durch das Land Berlin vorausgesetzt) müsste bei der AdB eingeholt werden.
Die Einschätzung für einen zeitlichen Rahmen und eventuelle Kosten für eine Machbarkeitsstudie der Überdeckelung der Schieneninfrastruktur (z.B. der Ringbahn zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee) kann nicht getroffen werden. Erforderliche Kapazitäten sind nach Auskunft der DB AG gegenwärtig und absehbar nicht vorhanden.

Frage 21:

Welche weiteren Untersuchungen beauftragt der Senat, da (das Kontinuitätsprinzip des Antrags unterstellt) der Senat weiterhin gemäß Drs. 18/1776 vom 21.03.2019 „Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen“ und Abgeordnetenhaus-Beschluss Drucksache 18/1966 aufgefordert ist, zu untersuchen, welche Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage sich für eine Überdeckelung eignen?

Antwort zu 21:

Technische Machbarkeitsstudien erfordern Ingenieur Know How in großem Umfang. Angesichts der derzeitig extrem angespannten Situation im Ingenieurbereich sind technische Untersuchungen in diesem Ausmaß aktuell nicht leistbar. Dies gilt sowohl für die Infrastrukturbetreiber (DB AG, Autobahn) als auch für Gutachter, Ingenieurbüros usw. Aus diesem Grund wurde im Abgeordnetenhaus eine Machbarkeitsstudie für einen Pilotbereich empfohlen, um das Ergebnis ggf. auf andere Bereiche der Berliner Infrastruktur zu übertragen. Aus stadtplanerischer Sicht war der im Trog verlaufende Bereich der A 100 zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke für ein Pilotprojekt geeignet. In diesem Bereich ist die zerschneidende Wirkung der Stadt durch die dort verlaufenden Verkehrsträger besonders prägend obwohl diese Troglage einen weitgehend natürlichen Ursprung hat. Die Machbarkeitsstudie liegt seit 2021 vor. Über die weitere Vorgehensweise wurde noch nicht entschieden.

Frage 22:

Welchen Austausch pflegt der Senat zur Deckelung von Stadtautobahnen mit anderen Städten im In- und Ausland, insbesondere mit Hamburg

Antwort zu 22:

Der fachliche Austausch erfolgt in diversen Gremien und Fachebenen.

Berlin, den 20.03.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt