

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 13. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2018)

zum Thema:

Autobahndreieck Funkturm

und **Antwort** vom 26. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Jul. 2018)

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 / 15 634
vom 13. Juli 2018
über Autobahndreieck Funkturm

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

Frage 1:

Wie schätzt der Senat die Verkehrssituation im Charlottenburger Westen im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm ein?

Antwort zu 1:

Das Autobahndreieck Funkturm ist einer der am höchsten belasteten Autobahnknotenpunkte Deutschlands. Gemäß Veröffentlichung der Senatsverwaltung betrug die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTV / 24 h) im Autobahndreieck 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.

Frage 2:

Wie weit ist die Erstellung des „Masterplans Bauen und Verkehr“ und welche Bedeutung hat der Masterplan bezüglich des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm?

Antwort zu 2:

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erarbeitet ein begleitendes stadtplanerisches Konzept für den gesamtstädtisch bedeutsamen Raum Autobahndreieck Funkturm / Messe Berlin / Westkreuz. Dieser soll die stadtplanerischen, landschaftsplanerischen, verkehrsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen an den Stadtraum in Verbindung mit dem Planfeststellungsverfahren Sanierung/Ersatzneubau Autobahndreieck (AD) Funkturm klären. Erste Ergebnisse werden zum Jahreswechsel 2018/19 erwartet. Ein weiterer Masterplan für die Umgebung des AD Funkturm ist für die Umsetzung des Projektes Umbau AD Funkturm nicht erforderlich. Wesentlich ist aufgrund des Bauwerkszustandes der Bestandsbrücken die

möglichst zügige Erneuerung dieses zentralen und extrem hoch belasteten Verkehrsknotenpunktes, der für die Mobilität der Stadt Berlin von elementarer Bedeutung ist.

Frage 3:

Wird es zu einem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm einen Wettbewerb geben, wer wird ggf. beauftragt den Wettbewerb durchzuführen, wann wird ggf. der Wettbewerb durchgeführt?

Antwort zu 3:

Für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm gibt es keinen Planungswettbewerb. Die das Autobahndreieck umgebenden Zwangspunkte (3-seitige Bahnanlagen plus Messe/ICC) lassen wenig planerischen Spielraum. Für die Gestaltung wurde eine architektonische und eine denkmalschutzfachliche Begleitung beauftragt.

Frage 4:

Welche Überlegungen bzw. Planungen bezüglich eines Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm gibt von Seiten des Berliner Senats?

Antwort zu 4:

Mit Dienstleistungsvertrag vom 13. September 2017 wurde die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) vom Land Berlin mit der Planung und Realisierung des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm im Zuge der A 100 / A 115 beauftragt. Planungsgrundlage war eine von der Obersten Straßenbaubehörde beauftragte Machbarkeitsstudie aus 2014. Am 01.04.2018 wurde mit der Vorplanung (inkl. Variantenuntersuchung) begonnen. Im Zuge der Vorplanung soll die Machbarkeitsstudie aus 2014 fortgeschrieben werden.

Frage 5:

Inwieweit soll es eine alternative Verkehrsführung für die Bauzeit geben und wie soll sie ggf. aussehen?

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 zu führen. Richtung Süden ist eventuell 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 detailliert geprüft.

Frage 6:

Wann ist mit dem Beginn der Baumaßnahmen zu rechnen und inwieweit wird es eine Koordination mit etwaigen Baumaßnahmen an der Rudolf-Wissell-Brücke geben?

Antwort zu 6:

Aufgrund der bekannten Unwägbarkeiten bei Planfeststellungsverfahren von komplexen Großprojekten mit einer Vielzahl von Betroffenheiten 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 auch die Gesamtbauzeit noch nicht bekannt. Soweit es die zukünftigen Planungs- und Verfahrensstände zulassen und es verkehrs- bzw. bautechnisch sinnvoll ist, werden die Baumaßnahmen am AD Funkturm mit denen der Rudolf-Wissell-Brücke koordiniert. Somit ist von einer weitestmöglichen Koordinierung der Baumaßnahmen auszugehen.

Frage 7:

Inwieweit sind jetzt konkretere Kostenschätzungen möglich, ggf. warum nicht, ggf. wann ist mit konkreten Kostenschätzungen zu rechnen?

Antwort zu 7:

Konkretere Kostenschätzungen sind nach Erreichen eines entsprechenden Planungsstandes mit Abschluss der Vorplanung voraussichtlich im 1. Halbjahr 2019 möglich.

Frage 8:

Welche Anteile übernimmt der Bund und welche Anteile das Land Berlin?

Antwort zu 8:

Der Bund trägt grundsätzlich die Kosten für den Umbau des AD Funkturm im Sinne einer Erhaltungsmaßnahme. Die Entscheidung zur Finanzierung erfolgt mit dem Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Grundlage der Entwurfsplanung. Im Bereich der Bahnquerungen ist nach Eisenbahnkreuzungsrecht eine Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn AG möglich. Zusätzliche Maßnahmen auf Veranlassung Dritter müssen vom jeweiligen Vorhabenträger finanziert werden. Die Planungskosten sind weitgehend vom Land Berlin zu tragen.

Frage 9:

Welche Informations- und Partizipationskonzepte sind im letzten Jahr erarbeitet worden, um die Menschen in Westend und Grunewald-Halensee sowie die Verkehrsteilnehmer zu beteiligen?

Antwort zu 9:

Neben fortlaufenden Abstimmungen mit Betroffenen soll es im Rahmen der Vorplanung eine gesamthafte Projektvorabstimmung mit den Trägern Öffentlicher Belange geben. Zur Bürgerbeteiligung wird aktuell die Beauftragung einer Agentur für Kommunikation über eine EU-weite Ausschreibung vorbereitet. Die Agentur wird entsprechende Konzepte unter

Einbeziehung der aktuellen Standards für Beteiligungsprozesse und der neuen Medien erarbeiten.

Frage 10:

Welche Aussagen sind bezüglich eines besseren Lärmschutzes für Anwohner und Anwohnerinnen in Westend und Grunewald-Halensee möglich?

Antwort zu 10:

Die Anspruchsberechtigung für aktiven und passiven Schallschutz beim Umbau des AD Funkturm wird in einer schalltechnischen Untersuchung gemäß Bundesimmissionsgesetz (BImSchG) bzw. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ermittelt und im Planfeststellungsverfahren festgelegt.

Berlin, den 26.07.2018

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz