

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Kugler (SPD)**

vom 10. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Februar 2020)

zum Thema:

**Rückbau der Westtangente - (k)eine gute Idee?**

und **Antwort** vom 25. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Kugler (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22637**  
**vom 10. Februar 2020**  
**über Rückbau der Westtangente - (k)eine gute Idee?**

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg hat sich letztes Jahr mehrheitlich dafür ausgesprochen, die Westtangente zu einer vierspurigen Stadtstraße rückzubauen. Hierdurch soll Platz für Wohnbebauung entstehen. Der Bereich am Kreuz Schöneberg soll gedeckelt werden.

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat die Umsetzbarkeit dieses Rückbau-Vorschlages?

Antwort zu 1:

Vorraussetzung für die Beurteilung einer Umsetzbarkeit wäre das Vorliegen einer detaillierten technischen Machbarkeitsstudie.

In dieser Machbarkeitsstudie wären diverse Parameter zu betrachten wie u.a.:

- Verkehrliche Umsetzbarkeit/ Verdrängungsverkehr,
- Verkehrsführung während der Bauzeit,
- Abstimmungen mit Eigentümern/ Baulastträgern Bund/ Deutsche Bahn AG (DB AG),
- Spätere Nutzung und sich daraus ergebene Anforderungen zum Beispiel beim Lärmschutz/ Brandschutz,
- Umgebungsparameter Bebauung/ Abmessungen/ Umwelt,
- Kosten einschl. Unterhaltungsmehraufwendungen der künftigen Baulastträger.

1.1. Mit welchem zeitlichen Horizont wäre der Vorschlag umsetzbar?

Antwort zu 1.1:

Ein zeitlicher Horizont könnte erst nach dem Vorliegen einer belastbaren Machbarkeitsstudie grob abgeschätzt werden.

1.2. Wie hoch wären die Kosten des Umbaus und wer muss diese tragen?

Antwort zu 1.2:

Eine Einschätzung der Kostenhöhe wäre erst nach dem Vorliegen einer belastbaren Machbarkeitsstudie möglich. Die Kosten der Studie sowie die künftigen Bau- und Unterhaltungskosten wären nach einem Baulastträgerwechsel vom Land Berlin zu tragen.

3. Wie beurteilt der Senat die Folgen für die Verkehrsströme im Berliner Südwesten?

Antwort zu 1.3:

Ob und in welcher Form es durch einen Rückbau der Bundesautobahn (BAB) 103 zu einer vierstreifigen Stadtstraße zu Veränderungen von Verkehrsströmen kommt, kann erst im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung prognostiziert werden. Eine erste Einschätzung könnte nach dem Vorliegen einer belastbaren Machbarkeitsstudie erfolgen.

Frage 2:

Aktuell trägt der Bund die Kosten für Bau, Unterhalt und Sanierung der A103, da es sich um eine Bundesautobahn handelt.

1. Verliert die A103 mit dem Rückbau zu einer Stadtstraße den Status als Bundesautobahn?

Antwort zu 2 und 2.1:

Bei einem Rückbau der A 103 zu einer Stadtstraße geht der Status dieses Streckenabschnittes als Bundesautobahn verloren. Ein Baulastträgerwechsel zum Land Berlin wäre die Folge.

2. Wenn ja, ist das Land dann für die Finanzierung von Bau-, Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen verantwortlich?

Antwort zu 2.2:

Mit der Abstufung der Bundesautobahn BAB A 103 zu einer Stadtstraße und dem damit verbundenen Baulastträgerwechsel geht das Eigentum an der Straße sowie alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, auf das Land Berlin als neuen Träger der Straßenbaulast über.

3. Wenn ja, mit Kosten in welcher Höhe ist für das Land Berlin zu rechnen, die bisher vom Bund getragen worden?

Antwort zu 2.3:

Aufgrund vieler Unwägbarkeiten über die Restnutzungsdauer der Straße und den zu ihr gehörenden Anlagen ist keine pauschale Aussage über die Höhe der Kosten möglich. Der Erhaltungsbedarf für die Fahrbahnen und sonstigen Anlagenteile (ohne Bauwerke) allein zum Halten des jetzigen Zustandes beträgt sehr zurückhaltend geschätzt jährlich 2 €/m<sup>2</sup>. Hinzu kommen Investitionskosten für die Wiederbeschaffung nach Ablauf der Restnutzungsdauer, Verwaltung und/oder den Betriebsdienst (z.B. Streckenkontrollfahrten, Reinigungs- / Winterdienst).

Frage 3:

Besteht aktuell Sanierungsbedarf für die Autobahnbrücke über die Albrechtstraße?

1. Welche Maßnahmen sind für wann genau geplant?

Antwort zu 3 und 3.1:

An der Brücke über die Albrechtstraße wurde spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl verbaut. Eine wirtschaftliche Sanierung ist nicht möglich, so dass ein Ersatzneubau erforderlich wird. Als erste Maßnahme werden an gefährdeten Bereichen Behelfsabstützungsstrukturen aus Stahl errichtet. Es ist beabsichtigt, Ende 2020 mit dem Bau der Behelfskonstruktion zu beginnen. Nachfolgend sind die Erarbeitung der Planungsunterlagen für den Ersatzneubau angedacht. Ein äußerlich sichtbarer übermäßiger Sanierungsbedarf besteht für den Straßenbau nicht.

2. Welche Auswirkungen werden die Arbeiten auf die unter der Brücke ansässigen Gewerbetreibenden haben?

Antwort zu 3.2:

Für einige der ansässigen Gewerbetreibenden wird es vorübergehend Einschränkungen während der Bauzeit durch den Baustellenbetrieb geben. Andere müssen Ihren Standort durch die räumliche Ausdehnung der Behelfskonstruktion dauerhaft aufgeben. Allen unmittelbar Betroffenen ist der Sachverhalt bekannt. Sie sind seit Beginn der Planungen unmittelbar informiert worden.

3. Wie wird der Zugang zum S-Bahnhof für die Zeit der Bauarbeiten sichergestellt?

Antwort zu 3.3:

Der Zugang zum S-Bahnhof soll weiter sichergestellt werden. Einige Flächen unter der Brücke werden nicht mehr vollständig zugänglich sein und die Zugänge zum S-Bahnhof werden durch einen Bauzaun gesichert.

Berlin, den 25.02.2020

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz