

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Lisa Paus, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/20853 –

Neugestaltung des Autobahndreiecks Funkturm

Vorbemerkung der Fragesteller

Durchschnittlich 230 000 Kraftfahrzeuge fahren täglich über das in den 1960er-Jahre in Betrieb genommene Autobahndreieck Funkturm in Berlin, das die Bundesautobahnen (A)100 und 115 verknüpft. Das hohe Verkehrsaufkommen macht diesen Knotenpunkt zum am stärksten belasteten Autobahndreieck im bundesdeutschen Autobahnnetz (vgl. https://www.berlin.de/senuvk/bauen/s-trassenbau/autobahndreieck_funkturm/index.shtml). Nach dem Leitbild der autogerechten Stadt errichtet, entspricht es nach Ansicht der Fragesteller nicht mehr den heutigen Standards, ist enorm stauanfällig und weist Verkehrssicherheitsdefizite auf. Aufgrund der verkehrlichen Situation und des baulichen Zustands von Fahrbahnen und Brücken wird derzeit die Neugestaltung geplant.

In der Notwendigkeit zum Neu- und Umbau des Autobahndreiecks Funkturm liegt zugleich eine Chance, die Planungen nicht nur am Primat der automobilen Mobilität auszurichten, sondern insbesondere die Lebensqualität der Berlinerinnen und Berliner diesbezüglich in den Fokus zu stellen und eine stadtverträgliche, zukunftsfähige Lösung zu schaffen.

Ob dies der Bundesregierung gelingt und wie der aktuelle Stand der Planungen ist, erfragt diese Kleine Anfrage.

1. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Umbau des Autobahndreiecks (AD) Funkturm dafür zu nutzen, weniger motorisierten Individualverkehr in die Berliner Innenstadt zu leiten und Verkehr zu vermeiden oder auf die Bahn zu verlagern?

Für Bundesfernstraßenverbesserungen geltende Ziele des zügigen und sicheren Verkehrs liegen auch der laufenden Planung für den Umbau des Autobahndreieck Funkturms (AD Funkturm) zugrunde.

2. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Umbau des AD Funkturm?

Die Vorplanung der DEGES im Auftrag der Auftragsverwaltung Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin) gemäß „Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ zum Umbau des Autobahndreieck Funkturm ist abgestimmt, der nächste Schritt ist die Erstellung der technischen Planung (RE-Entwurf) und die anschließende Vorlage an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

3. Wie setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass das AD Funkturm möglichst flächenschonend in der Innenstadt gestaltet wird, um Flächen für die Stadtentwicklung zu gewinnen und den verbleibenden Verkehr mit weniger Belastungen durch Abgase und Lärm zu entwickeln?

Mit der planerisch verfolgten Verkehrsführung der A 115 über die zum Rückbau vorgesehene, bewirtschaftete Rastanlage AVUS werden Flächen für eine alternative Nutzung verfügbar.

4. Sind der Bundesregierung die Planungsvorstellungen
- a) des Senats von Berlin,
 - b) des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf,
 - c) des Siedlungsvereins Eichkamp e. V. und
 - d) der Verkehrs-AG des Kiezbündnisses Klausenerplatz bekannt?

Ja.

5. Welche Rolle spielen diese Planungsvorstellungen für die laufende Bürgerbeteiligung und für die Prüfung möglicher Planungsvarianten?

Soweit möglich und vertretbar, werden Anregungen aus der Bürgerbeteiligung bei der weiteren Planung berücksichtigt.

6. Welche Forderungen, Anregungen oder Vorstellungen wurden bzw. werden für die Ausarbeitung der Vorzugsvariante durch die „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (DEGES) geprüft, welche in die Planung übernommen, welche verworfen?

Im Ergebnis u. a. von Werkstattgesprächen mit Anwohnern ist derzeit eine alternative Planungsvariante für die Lage der neuen Anschlussstelle (AS) Messedamm in Planung.

7. Welche Vor- und Nachteile aus stadtentwicklungs- und verkehrspolitischer Sicht sieht die Bundesregierung in der laut Medienberichten „neuen“ (vgl. rbb-Bericht <https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/05/dreieck-funkturm-variante-anschlussstelle-messedamm-eichkampsiedlung.html>) Variante, nach der die Anschlussstelle Messedamm nördlich der Avus-Tribüne gebaut werden soll, im Vergleich zur ursprünglichen Vorzugsvariante der DEGES-Planung (Anschluss Höhe Messedamm/Jaffestraße)?
8. Welche planerischen, finanziellen und zeitlichen Auswirkungen sind für das Projekt durch eine mögliche Realisierung dieser Variante zu erwarten?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die alternative Planungsvariante zur neuen AS Messedamm sieht gegenüber der bisherigen DEGES-Planung vor, dass die Höherlegung der A 115 größtenteils ausbleibt, die Jaffestraße um mehr als 5.000 Kfz entlastet wird und sich der Umbauaufwand verringert. Vertretbarer zusätzlicher Zeitbedarf, damit die alternative Planungsvariante zur Anschlussstelle Messedamm in die technische Planung zum Umbau des AD Funkturm integriert werden kann, müsste in Kauf genommen werden.

9. Welche rechtlichen Risiken sieht die Bundesregierung bezüglich des Vorhabens?

Das Baurecht ist im Wege des noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens zu erlangen.

10. Wie setzt sich die Bundesregierung dafür ein, um die in Frage 2 genannten Ziele zu erreichen, die Trassierung der Ab- und Zufahrten des AD Funkturms mit Tempo 60 zu bauen, um so geringe Kurvenradien und weniger Flächenverbrauch zu erreichen?

Die verfolgte Planung sieht ohnehin u. a. aufgrund der Höhensituation kreuzender Rampen sowie gebotener Sichtweiten Rampenfahrbahnen im Übergangsbereich zwischen A 100 und A 115 mit Radien vor, die einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h unterliegen.

11. Warum greift die Bundesregierung nicht aktiver in den Prozess der Planung durch die DEGES ein, um den Verkehr über die Halenseestraße und den Messedamm von der Autobahn zu nehmen, um somit die Bereiche der Abfahrt Kaiserdamm/Knobelsdorffstraße wie Westend zu entlasten?
12. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit zu Ausnahmen vom aktuellen Regelwerk für Planung und Bau von Stadtautobahnen, um direkte Anschlüsse zwischen der A 100 (in beiden Fahrtrichtungen) sowie der A 115 stadteinwärts und Messedamm – ähnlich wie im Bestand – wieder herzustellen (und dadurch sonst eintretende Mehrbelastungen für bereits hochbelastete innenstädtische Wohngebiete infolge Verkehrsverlagerungen zu vermeiden)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein wesentliches Ziel der Umbauplanung ist, Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit zu verbessern, da dieser Bereich der A 100 im Autobahndreieck von vergleichsweise hohem Unfall- und Staugeschehen geprägt ist. Entsprechende Auslöser müssen verringert werden, im Besonderen der problematische Verflechtungsverkehr mit nicht regelkonformen Zu- bzw. Abfahrten der A 100 im Bereich Halenseestraße.

13. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, der Ausführungsplanung, der Vergabe der Bauleistungen sowie dem Beginn und Abschluss der Baumaßnahmen zu rechnen?
15. Welche konkreten Schritte und Maßnahmen sind zu welchen Terminen in Bezug auf das planrechtliche Verfahren bis zum Baubeginn vorgesehen?

Die Fragen 13 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens frühestens im 2. Halbjahr 2021 vorgesehen. Weitere Termine (Ausführungsplanung, Vergaben, Baubeginn und Verkehrsfreigabe) richten sich nach dem Planfeststellungsverfahren.

14. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Corona-Pandemie auf das Vorhaben im Hinblick auf den Zeitplan für das planrechtliche Verfahren und die Baumaßnahmen?

Derzeit sind keine Aussagen zu potenziellen Auswirkungen der unverändert bestehenden Corona-Pandemie möglich.

16. Inwieweit wurde die Übertunnelung von Autobahnteilen im Bereich AD Funkturm geprüft?

Die vom Land Berlin geplante Machbarkeitsprüfung einer Deckelung von Autobahnen bezieht sich auf die A 100 zwischen Knobelsdorffstraße und Kaiserdamm, und ist damit außerhalb der Umbauplanungen des AD Funkturm angelegt.

Im Bereich des AD Funkturm ist aufgrund der topographischen Verhältnisse (Höhensituation mit mehreren Ebenen sowie vorhandene Bahnanlagen als Zwangspunkte) eine solche Deckelung nicht möglich.

17. Welche alternativen Stadtstraßenvarianten wurden bislang geprüft bzw. in welchem Umfang wurden diese geprüft?

Die Umbauplanung zum AD Funkturm betrifft in Baulast des Bundes befindliche Streckenbereiche der Bundesautobahnen A 100 und A 115. Dadurch gegebenenfalls ausgelöste Maßnahmen an den Anknüpfungspunkten im Übergang gehören zum nachgeordneten, der Zuständigkeit des Landes Berlin obliegenden, städtischen Straßennetz.

18. Ist bei der Sanierung der Rudolf-Wissel-Brücke eine Kapazitätserweiterung vorgesehen, etwa ein vierspuriger Ausbau?
- Wenn ja, sind die Rückwirkungen auf das Verkehrsgeschehen in unmittelbarer und mittelbarer Nähe geprüft worden?
- a) Wenn ja, was ist das Ergebnis?
- b) Wenn keine Prüfung vorliegt, wie wird dann ein Ausbau begründet?
19. Ist bei der Sanierung der Rudolf-Wissel-Brücke ein beiderseitiger Radweg geprüft worden?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Sanierung der Rudolf-Wissel-Brücke ist nicht vorgesehen. Der in Planung befindliche Ersatzneubau ist eine Erhaltungsmaßnahme und kein Ausbauprojekt der Bundesverkehrswegeplanung.

Die verfolgte Planung der Auftragsverwaltung des Landes Berlins sieht – analog zum Bestand – keinen beidseitigen Radweg vor.

