

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 07. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Mai 2020)

zum Thema:

**Die Verkehrsinfrastruktur von morgen – I
DEGES-Projekte entlang der Stadtautobahn A 100**

und **Antwort** vom 28. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Mai 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. 18/23404
vom 07. Mai 2020
über Die Verkehrsinfrastruktur von morgen – I
DEGES-Projekte entlang der Stadtautobahn A 100

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Auf welche Abschnitte an der A100 bzw. benachbarter Zubringer (A115 bzw. A111) bezieht sich:
a) der Planungsraum für die verschiedenen Baumaßnahmen (hier insbesondere AD Funkturm, Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke und Dreieck Charlottenburg)?
b) der Betrachtungsraum für die jeweilig vorgesehenen Planfeststellungsverfahren? (Bitte die jeweiligen Grenzen von Bauplanung und Planfeststellung detailliert ggf. auch grafisch darstellen)

Antwort zu 1:

Für das Autobahndreieck Funkturm werden die maßgebenden Projektgrenzen auf der A 100 in Richtung Norden durch die Brücke „Neue Kantstraße“ und Richtung Süden durch die Fernbahnbogenbrücken beschrieben. Auf der A 115 endet der Umbaubereich an der Eichkampsiedlung Höhe Alte Allee. Die exakten Planfeststellungsgrenzen stehen für das Autobahndreieck Funkturm noch nicht fest, werden sich jedoch an den vorgenannten Projektgrenzen orientieren.

Der Planungsraum für das Projekt Ersatzneubau der Westendbrücke wird auf der A 100 südlich begrenzt durch die Knobelsdorffbrücke bzw. die Anschlussstelle (AS) Kaiserdamm (Auffahrt in Fahrtrichtung Nord) und nördlich durch die AS Spandauer Damm (Rampe Ausfahrt Fahrtrichtung Nord und Rampe Auffahrt Fahrtrichtung Süd).

Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg liegt die südliche Projektgrenze auf der A 100 in Fahrtrichtung Nord hinter der AS Spandauer Damm im Rampenbereich Auffahrt Nord. Im weiteren Verlauf der A 100 in Fahrtrichtung Wedding endet der Planungsraum vor der Brücke über den Tegeler Weg. Im Autobahndreieck Charlottenburg liegt die Projektgrenze auf der A 111 in Fahrtrichtung Nord im Bereich des Troges Weltlinger Brücke. Im Stadtstraßennetz sind der Siemensdamm bis zum Nikolaus-Groß-Weg, der Kurt-Schumacher-Damm bis Heckerdamm und der Jakob-Kaiser-Platz bis zur Mörschbrücke (Tegeler Weg) im Planungsraum enthalten. Die exakten Planfeststellungsgrenzen stehen für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg noch nicht fest, werden sich jedoch an den vorgenannten Projektgrenzen orientieren.

Frage 2:

Inwieweit werden z.B. für das AD Funkturm auch die verkehrlichen und die Umweltauswirkungen (Lärm, Feinstaub, Luftschadstoffe etc.) betrachtet, die im Zuge des Neubaus an benachbarten Anschlussstellen (AS) z.B. an der AS „Kaiserdamm“ entstehen und falls nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Verkehrliche Auswirkungen und Umweltauswirkungen werden auch an den benachbarten Anschlussstellen betrachtet. Verkehrlich wird insbesondere geprüft, inwieweit der Umbau des Autobahndreiecks Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsanlagen hat und ob die ggf. veränderten Verkehrsverhältnisse maßgebende Auswirkungen für das Umfeld haben. Dies gilt sowohl für den Endzustand nach dem Umbau als auch für die diversen Bauzustände während der Umbauarbeiten. Bei den Umfeldbetrachtungen werden u.a. die Fachbeiträge bzgl. Schall und Luftschadstoffen einbezogen.

Frage 3:

Inwieweit erstreckt sich der Betrachtungsraum für die o.g. planfestzustellenden Neu- und Ersatzbauten entlang der A100 auf die jeweiligen Zubringer (A115 und A111), sowie auf die an die AS angrenzenden Stadtstraßen?

Antwort zu 3:

Für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm auf der A 100 müssen insbesondere im Verkehrsgutachten die Anschlussstellen Kurfürstendamm, Messedamm, Kaiserdamm, Kaiserdamm Süd und Spandauer Damm und die direkt angrenzenden Stadtstraßen detailliert untersucht werden.

Bei den Planungen für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreiecks Charlottenburg werden die wechselseitigen verkehrlichen Auswirkungen sowohl auf die A 100 und A 111 wie auch auf das nachgeordnete Stadtstraßennetz untersucht. Bei den Stadtstraßen sind hier insbesondere der Siemensdamm, der Kurt-Schumacher-Damm, der Jakob-Kaiser-Platz, der Tegeler Weg und der Fürstenbrunner Weg im verkehrlichen Untersuchungsbereich zu nennen.

Frage 4:

Inwieweit werden Auswirkungen auf die parallel zur A100 bestehende Wohnbebauung betrachtet und wenn ja, in welcher räumlichen Tiefe (Entfernung als Luftlinie von der Autobahn aus)?

Antwort zu 4:

Die Wohnbebauung entlang der A 100 wird in einer schalltechnischen Untersuchung grundsätzlich soweit betrachtet wie nach den geltenden Regeln der Technik (Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)) Lärmauswirkungen zu erwarten sind. Für das Autobahndreieck Funkturm ist dies bis etwa 300 m von der A 100 entfernt der Fall. Im Bereich der Dernburgstraße ist dieses Maß aufgrund der Abschirmwirkung der Hochhausbebauung allerdings deutlich geringer.

Die Auswirkungen auf die Wohnbebauung und die Anspruchsberechtigung für aktiven und passiven Schallschutz beim Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreiecks Charlottenburg werden ebenfalls in einer schalltechnischen Untersuchung ermittelt und im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Nach derzeitigem Planungsstand sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die eine deutliche Verbesserung für die betroffenen Anlieger erwarten lassen.

Frage 5:

Welche Planungsvarianten (Phase 1) wurden für die drei (bzw. vier, sofern man das AD Charlottenburg separat betrachtet) geplanten Neu- und Ersatzbauten an der A100 erstellt und wo sind diese, ggf. öffentlich, einzusehen (Variantenspektrum bitte Anzahl pro Bauprojekt und Kurzbeschreibung beifügen)?

Antwort zu 5:

Bzgl. des Autobahndreiecks Funkturm hat es bereits mehrere Öffentlichkeitstermine gegeben, in deren Rahmen die wesentlichen Varianten besprochen wurden. Die Ergebnisse inkl. der wesentlichen Varianten sind auf der Internetseite der DEGES veröffentlicht und können dort eingesehen werden.

Im Hinblick auf den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg wurde ein europaweiter Realisierungswettbewerb ausgelobt. Anfang Mai 2018 wurde der Wettbewerbssieger im Rahmen einer Pressekonferenz durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bekannt gegeben. Auf der Internetseite der DEGES sind u. a. der Siegerentwurf und die weiteren Wettbewerbsbeiträge veröffentlicht.

Frage 6:

Welche Bewertungskriterien wurden für die Variantenvorauswahl (Phase 2) herangezogen (Bitte um vollständige Bewertungsmatrix mit konkreter Gewichtung der einzelnen Faktoren)?

Antwort zu 6:

Die Hauptbewertungskriterien im Variantenvergleich sind Verkehr, Umwelt, Städtebau und Wirtschaftlichkeit. Die Bewertungskriterien müssen im Detail jeweils projektbezogen angepasst werden, da die maßgebenden Randbedingungen nicht in jedem Fall die

gleichen sind. Ein praktiziertes Beispiel für eine Bewertungsmatrix wurde auf der Themenwerkstatt zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm vorgestellt und ist auf der Internetseite der DEGES (Themeninsel – Grundzüge der Planung) einsehbar. Dabei handelt es sich um ein teilformalisiertes Verfahren in Anlehnung an ein „Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren“. Dabei wird keine Gewichtung der Kriterien vorgenommen. Es erfolgt eine rein qualitative Bewertung und Abwägung.

Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg waren im Rahmen des europaweiten Wettbewerbs die Hauptbewertungskriterien Verkehr, Projektlaufzeit, Konstruktion, Genehmigungsfähigkeit, Umwelt und Wirtschaftlichkeit vorgegeben. Die einzelnen Kriterien und deren Wichtigkeit können auf der Internetseite der DEGES der Wettbewerbsbroschüre (Wettbewerb zum Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke: Siegerentwurf und Einreichungen) entnommen werden.

Frage 7:

Welche Kriterien hat der Senat als Vertreter des von den Bauprojekten betroffenen Landes Berlin aus Sicht der Stadtentwicklung und des Gesundheitsschutzes für die Anwohner*innen in die Bewertungsmatrix eingebracht und mit welcher jeweiligen Gewichtung?

Antwort zu 7:

Die o.g. Bewertungsmatrix wurde vom Vorhabenträger vorgeschlagen und mit den Senatsverwaltungen abgestimmt. Der Senat hat insbesondere die städtebaulichen Kriterien mitgestaltet.

Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg wurde die Bewertungsmatrix im Vorfeld des europaweiten Wettbewerbs zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Auftragsverwaltung für den Bund) und der DEGES abgestimmt.

Frage 8:

Auf welcher Grundlage (Kosten-Nutzen-Analyse, Verkehrsanalyse, Umwelt- und Gesundheitsbelastung etc.) wurde in Phase 3 die Vorzugsvariante ermittelt und wie bzw. wo kann dieser Entscheidungsprozess z.B. durch betroffene Anwohner*innen für das jeweilige Bauprojekt nachvollzogen werden?

Antwort zu 8:

Bzgl. des Autobahndreiecks Funkturm hat es bereits mehrere Öffentlichkeitstermine gegeben, in deren Rahmen die wesentlichen Varianten und deren planerische und gutachterliche Grundlagen besprochen wurden. Die Ergebnisse einschließlich der wesentlichen Varianten und Planungsgrundlagen sind auf der Internetseite der DEGES veröffentlicht und können dort eingesehen werden.

Bzgl. des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreiecks Charlottenburg: siehe Antwort auf Frage 6.

Frage 9:

Wurde als „Null-Variante“, insbesondere am AD Funkturm, auch die Sanierung einzelner Brückenbauwerke in Erwägung gezogen, ohne die Fahrbahngeometrie und AS zu verändern (und damit verbunden ein Planfeststellungserfordernis zu verursachen) und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9:

Im Rahmen der frühen Planungsphasen wurde auch eine Sanierung im Bestand untersucht. Diese Variante musste verworfen werden, da eine Sanierung einzelner Brücken nicht hinreichend möglich ist, sondern nahezu alle Brücken neu gebaut werden müssen. Ein Neubau im Bestand ist ebenfalls keine realistische Option. Sie wäre bei der erforderlichen Aufrechterhaltung des Verkehrs in einem vertretbaren zeitlichen und wirtschaftlichen Rahmen nicht realisierbar. Zudem würden die erheblichen Defizite insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit bei einer Wiederherstellung wie im Bestand nicht bereinigt.

Die Entscheidungen für einen Ersatzneubau der Westendbrücke und der Rudolf-Wissell-Brücke erfolgten auf der Basis umfangreicher ingenieurtechnischer Bewertungen der bestehenden Brückenbauwerke. Eine Sanierung der Bauwerke wurde demnach mit Blick auf die bestehenden statischen Defizite und die Risiken für das Tragwerk im Zuge von bautechnischen Eingriffen nicht weiterverfolgt. Dies betrifft auch die Rampenbrücken über den Siemensdamm bzw. Kurt-Schuhmacher-Damm im Bereich des Autobahndreiecks Charlottenburg, welche demzufolge auch alle zu erneuern sind.

Frage 10:

Wie wurden bei den Variantenbewertungen die Umweltauswirkungen (insbesondere Luftschadstoffe wie NOx und Feinstaub) berücksichtigt, wenn bis Ende 2019 offenbar keine realen Messwerte aus diesem Bereich vorlagen und man sich ausschließlich auf Rechenmodelle gestützt hat, die von der zuständigen Senatsverwaltung in Frage gestellt, bzw. revidiert wurden¹?

Antwort zu 10:

Die Anwendung von Rechenmodellen ist anerkannte Regel der Technik und wird auch in den Autobahnprojekten in Berlin mit der entsprechend standardisierten Software praktiziert.

Frage 11:

Wurden im Rahmen der Planungen an den betroffenen AS entlang der A100 und die unmittelbar anschließenden Wohngebiete und Stadtstraßen konkrete Lärm- und Schadstoffmessungen vorgenommen? Wenn ja, wann und mit welchen Ergebnissen und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 11:

Lärm- und Luftschadstoffmessungen wurden nicht vorgenommen. Die Anwendung von standardisierten Rechenmodellen ist die anerkannte Regel der Technik. Messwerte werden dabei ggf. zur Kalibrierung verwendet, sind jedoch für eine allgemeingültige und

¹ Vgl. Senats-Antworten in Drs. 18/21753, Drs. 18/20468 und abweichende Angaben im Luftreinhalteplan II

vergleichbare Bewertung nicht geeignet, da sie immer punktuellen und wechselnden Umweltauswirkungen (Witterung) ausgesetzt sind und den Prognosehorizont nicht abbilden.

Frage 12:

Wann wurden die Verkehrserhebungen entlang der A100 und den AS zwischen Hohenzollerndamm und Heckerdamm (A111) bzw. Hüttenweg (A115) durchgeführt die den Variantenprüfungen und den aktuellen Vorplanungen zu Grunde liegen und mit welchen Ergebnissen (bitte jeweils für die planungs-befangenen Abschnitte der A100 und die AS für auf- bzw. abfahrende Fahrzeuge pro Fahrtrichtung/Tag und unterteilt nach PKW und leichten bzw. schweren LKW tabellarisch zusammenstellen)?

Antwort zu 12:

Für das Autobahndreieck Funkturm und die betroffenen Anschlussstellen sind von den aus den Umlegungsrechnungen resultierenden durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsmengen (DTVW) für die Leistungsfähigkeitsberechnungen die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken (MSV) abzuleiten. Hierzu wurden zunächst die Dauerzählstellen an den Hauptfahrbahnen der Bundesautobahnen A 100 und A 115 ausgewertet. Aus den Daten konnte die MSV direkt entnommen werden. Für die einzelnen Autobahnanschlussstellen und Verbindungsrampen sowie das Stadtstraßennetz wurden die durch die Verkehrslenkung Berlin bereitgestellten Zählraten ausgewertet. Abgeleitet wurde ebenfalls die MSV - hier allerdings entsprechend der Spitzenstunde des Zähltages, da keine Dauerzählstellen existieren.

Für den Ersatzneubau der Westendbrücke wurden bisher Daten aus der Straßenverkehrszählung 2014 (Verkehrsmengenkarte 2014) verwendet:
A 100 Fahrtrichtung Süd (zwischen AS Spandauer Damm und AS Kaiserdamm): ca. 88.850 Kfz/24 h DTVw, 5.885 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell- Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg wurden bisher Daten aus der Straßenverkehrszählung 2014 (Verkehrsmengenkarte 2014) verwendet:

A 100 Fahrtrichtung Nord (zwischen AS Spandauer Damm und Abzweig Reinickendorf/Hamburg): ca. 87.900 Kfz/24 h DTVw, 5.590 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

A 100 Fahrtrichtung Süd (zwischen AS Siemensdamm (Einfahrt Ri Süd) und AS Spandauer Damm): ca. 87.900 Kfz/24 h DTVw, 5.590 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
A 111 Fahrtrichtung Nord (zwischen AS Jakob-Kaiser-Platz und AS Heckerdamm): ca. 50.600 Kfz/24 h DTVw, 3.650 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Frage 13:

Mit welchem Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den durchgeführten Verkehrszählungen rechnet der Senat entlang der A100 bzw. der unmittelbar anschließenden Abschnitte der A115 und A111 bis 2030 (bitte getrennt für PKW und LKW angeben)?

Antwort zu 13:

Für das Autobahndreieck Funkturm wurde der Prognoseplanfall 2030 im Rahmen der letzten Themenwerkstatt an der Themeninsel „Verkehrsströme, Verkehrsmengen“ besprochen und ist auf der Internetseite der DEGES einsehbar.

Für den Ersatzneubau der Westendbrücke wird auf Basis des Verkehrsmodells Berlin (Modellstand IV / 2017) die Verkehrsprognose 2030 mit folgendem Verkehrsaufkommen gerechnet:

A 100 Fahrtrichtung Süd (zwischen AS Spandauer Damm und AS Kaiserdamm): ca. 92.000 Kfz/24 h DTVw, 7 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

A 100 Fahrtrichtung Nord (zwischen AS Kaiserdamm und AS Spandauer Damm): ca. 92.000 Kfz/24 h DTVw, 7 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell- Brücke und das Autobahndreieck Charlottenburg wird auf Basis des Verkehrsmodells Berlin (Modellstand III / 2018) die Verkehrsprognose 2030 mit folgendem Verkehrsaufkommen gerechnet:

A 100 Fahrtrichtung Nord (zwischen AS Spandauer Damm und Abzweig Reinickendorf/Hamburg): ca. 90.000 Kfz/24 h DTVw, 7 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

A 100 Fahrtrichtung Süd (zwischen AS Siemensdamm (Einfahrt Ri Süd) und AS Spandauer Damm): ca. 90.000 Kfz/24 h DTVw, 7 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

A 111 Fahrtrichtung Nord (zwischen AS Jakob-Kaiser-Platz und AS Heckerdamm): ca. 50.000 Kfz/24 h DTVw, 6,5 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Frage 14:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 28.05.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz