

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. September 2020)

zum Thema:

**Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) III – Nachfragen zur Drs. 18/ 23 991
Stadtverträglicher Tunnel statt zwei Brückenbauwerke über Charlottenburg?**

und **Antwort** vom 29. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Sep. 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. 18/24850
vom 8. September 2020
über Ersatzbau Rudolf-Wissell-Brücke (RWB) III – Nachfragen zur Drs. 18/ 23 991
Stadtverträglicher Tunnel statt zwei Brückenbauwerke über Charlottenburg?

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

Frage 1:

Warum hat der Senat bei der Beauftragung der DEGES GmbH für den Neubau der Rudolf-Wissell (RWB) nicht festgelegt, dass die „grundsätzlich“ zweiteilig auszubildenden Richtungsfahrbahnen nicht platzsparend in einem Baukörper zusammengefasst werden, um wertvollen Stadtraum in der City West zu schonen?¹

Antwort zu 1:

Die Randbedingungen für ein Infrastrukturprojekt wie den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und die Durchführung der Baumaßnahme unter Aufrechterhaltung des Verkehrs in einem engen innerstädtischen Planungsraum sind hochgradig komplex. Entsprechend wurde durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) in Abstimmung mit dem Bund als Träger der Straßenbaulast und der Auftragsverwaltung (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) ein europaweiter Wettbewerb zur Realisierung des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg ausgelobt. Eine Vorgabe bzw. ein Ausschluss einer bestimmten Bauwerkslösung wurde dabei bewusst nicht getroffen, um die Kreativität der Ingenieure bei der Erarbeitung einer sachgerechten Lösung nicht im Vorhinein zu beschneiden.

Frage 2:

Warum hat der Senat meine Bitte, die von den geplanten RWB-Zwillingbrücken entwerteten Flächen zwischen Fürstenbrunner Weg, Spree im Norden, S-Bahnring im Osten und Spandauer Damm im Süden (wie groß ist die Gesamtfläche?), nicht wie gewünscht in einer Planskizze markiert, Flächenanteile in Quadratmeter tabellarisch zusammengestellt und die Eigentümer benannt, soweit es sich um Eigentum von Bund oder Land bzw. ihnen zugeordnete Unternehmen, Stiftungen etc. handelt?²

¹ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 1

² Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 2

Antwort zu 2:

Die durch den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke dauerhaft überdeckten Flächen im Eigentum von Bund und Land im angefragten Bereich zwischen Fürstenbrunner Weg, Spree im Norden, S-Bahnring im Osten und Spandauer Damm im Süden betragen nach derzeitigem Planungsstand überschlägig in der Summe ca. 25.100 Quadratmeter. Die Flächenanteile ergeben sich wie folgt:

Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)	rd. 7.800 qm
Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen)	rd. 8.000 qm
Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßenverwaltung)	rd. 300 qm
Land Berlin	rd. 6.000 qm
	(Bestand RWB rd. 6.200 qm)
DB Netz AG	rd. 3.000 qm

Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 in der Schriftliche Anfrage 18/23991 erläutert, ist die Ermittlung der gesamten in Anspruch zu nehmenden Fläche erst mit Abschluss der folgenden Planungsphase (Leistungsphase 3 HOAI, Vorentwurf) mit Festlegung des erforderlichen Grunderwerbs möglich.

Frage 3:

Entspricht es der üblichen Praxis bei Großprojekten in Berlin, wenn die Entscheidung, ob eine Tunnellösung einer doppelten Brückenkonstruktion vorzuziehen ist, von Teilnehmenden eines (Vor)planungswettbewerbs entschieden wird und externe Planer die Tunnellösung bereits in der Vorplanungsphase eine Tunnellösung „aus wirtschaftlichen Gründen“ verwerfen?³

Antwort zu 3:

Siehe auch Antwort zu 1.

Im Zuge des europaweiten Wettbewerbs für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke haben sich ausnahmslos alle Teilnehmenden in ihren Wettbewerbsbeiträgen für die Planung von Brückenbauwerken als Vorzugslösung entschieden. Eine Jury, bestehend u. a. aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundes und des Landes Berlin, hat unter Würdigung der in der Summe bestmöglichen Erfüllung der vorgegebenen Wertungskriterien den Sieger des Wettbewerbs aus den teilnehmenden Ingenieurbüros ermittelt. Der Wettbewerbssieger, das Ingenieurbüro Leonhardt, Andrä und Partner, vertieft auf Basis seines Siegerkonzeptes die Planungen für die Verkehrsanlage und die zugehörigen Ingenieurbauwerke im Bereich Rudolf-Wissell-Brücke und Autobahndreieck Charlottenburg. Die gewählte Vorgehensweise ist sachgerecht und im Hinblick auf die sehr hohe verkehrliche Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme angemessen.

Frage 4:

Wann und durch welchen Auftragnehmer hat die vom Senat beauftragte DEGES „[i]m Zuge der weiterführenden Planungsleistungen (...) auch eine Tunnellösung (...) prüfen lassen“ (bitte um Datum und Ort der Ausschreibung dieser Leistung, Datum der Auftragsvergabe, Auftragnehmer, Auftragssumme, Umfang und Datum des Prüfergebnisses/Gutachtens)?³

³ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 3

Frage 11:

Ist die Antwort auf die Frage 5 in der Drs. 18/23991 so zu verstehen, dass das Gutachten zur Machbarkeit einer Tunnellösung – soweit existent – vom Senat weder dem Parlament noch der Öffentlichkeit im Beteiligungsverfahren noch im Rahmen des Genehmigungsantrags vorgelegt werden soll – und wenn ja, wie verträgt sich diese Entscheidung des Senats mit den Anforderungen z. B. des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) in Berlin?

Frage 13:

Wie bewertet die Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit (§ 18 Abs. 1 IFG) die Weigerung des Senats, das Machbarkeitsgutachten für eine Tunnellösung, mit dem gegenüber der doppelten Brückenlösung erhebliche innerstädtische Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch) vermieden werden können, öffentlich zu machen?

Frage 13:

Wie bewertet die Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit (§ 18 Abs. 1 IFG) die Weigerung des Senats, das Machbarkeitsgutachten für eine Tunnellösung, mit dem gegenüber der doppelten Brückenlösung erhebliche innerstädtische Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch) vermieden werden können, öffentlich zu machen?

Antwort zu 4 und 11 bis 13:

Die Untersuchung auf technische Machbarkeit einer Tunnellösung wurde durch die von der DEGES beauftragten Planerinnen und Planer für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg – hier: Ingenieurbüro Leonhardt, André und Partner - im Jahr 2020 als eigenständige planerische Zusatzleistung im Rahmen der vertraglichen Leistungserbringung durchgeführt. Die durchgeführte Untersuchung mit den ingenieurfachlichen Schwerpunkten Trassierung und Baukonstruktion hat weder die Bearbeitungstiefe bzw. den Bearbeitungsumfang einer Machbarkeitsstudie noch handelt es sich um ein Gutachten.

Frage 5:

Wie viele Tunnelvarianten wurden in der Machbarkeitsstudie zur Tunnellösung untersucht (bitte die maßgeblichen Unterschiede der untersuchten Varianten angeben)?⁴

Antwort zu 5:

Siehe auch Antwort zu 3 (Drucksache 18/23991).

Die auf technische Machbarkeit untersuchten Bauweisen sind zum einen die Herstellung in offener Baugrube und zum anderen die geschlossene Bauweise mittels Schildvortrieb. Es wurden dazu verschiedene Tunnelachsen je Tunnelgesamtlösung in Lage und Höhe trassiert, die die Führung der A 100/A 111 und alle derzeit vorhandenen Autobahnanschlüsse an die Stadtstraßen nach Möglichkeit gewährleisten sollten. Der Trassierungskorridor entspricht dem vorgegebenen Planungsraum aus dem Wettbewerb für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg. In der Höhenlage wurde eine Gesamtvariante in geringerer Tiefenlage (offene Bauweise) sowie eine tiefliegende Gesamtvariante (Tunnelvortrieb/offene Bauweise) im Planungsraum untersucht.

⁴ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 4

Frage 6:

Wie bewertet der Senat den Eindruck, dass eine stadtverträgliche Tunnellösung als Ersatz für die RWB für die nächsten 50 bis 80 Jahre vor allem deshalb nicht näher untersucht wurde, weil der Umfahrvverkehr bei gelegentlichen staubedingten temporären Tunnelsperrungen und „Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit während der Bauzeit demnach nicht gegeben“ sei?⁵

Antwort zu 6:

Die Untersuchung auf technische Machbarkeit zeigt klar auf, dass eine Tunnellösung im vorliegenden Fall des dringend notwendigen Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg keine technisch sinnvolle Variante darstellt und daher im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit durch den Bund als Träger der Straßenbaulast ausscheidet. Das Fehlen einer leistungsfähigen Tunnelumfahrung im Planungsraum über das nachgeordnete Stadtstraßennetz stellt lediglich einen weiteren zu berücksichtigenden Sachverhalt dar, der gegen eine Tunnellösung spricht.

Frage 7:

Wie häufig (Anzahl der staubedingten Sperrungen, kumulierte Sperrungsdauer (Stunden) pro Fahrtrichtung im Jahr, prozentuale Schließungsdauer pro Fahrtrichtung und Jahr jeweils für 2019 und 2020) war der Tunnel unter dem Flughafen Tegel (TFT) ausschließlich staubedingt temporär gesperrt und wird die eingeschränkte Leistungsfähigkeit des Tunnels dazu führen, dass dort nach Schließung des Flughafens im Rahmen der Grundsanie rung der A 113 ebenfalls ein doppeltes Brückenbauwerk errichtet wird – wenn nein, warum nicht?⁵

Antwort zu 7:

Die Anzahl der staubedingten Sperrungen des Tunnels unter dem Flughafen Tegel (TFT) beträgt pro Fahrtrichtung:

TFT	2019	2020 (bis 16.09.2020)
Fahrtrichtung Nord	39	15
Fahrtrichtung Süd	54	14

Eine Statistik über die Sperrungsdauer wird in der Verkehrsregelungszentrale nicht geführt. Insofern können zur kumulierten Sperrungsdauer (Stunden) und zur prozentualen Schließungsdauer keine Daten zur Verfügung gestellt werden.

Im Zuge der erforderlichen grundhaften Instandsetzung bzw. Erneuerung der A 111 vom Autobahndreieck Charlottenburg bis zur Landesgrenze Berlin/Brandenburg ist der TFT aktuell nicht im Maßnahmenkatalog enthalten, da dieser bereits in den Jahren 2006 bis 2008 im Auftrag der Senatsverwaltung saniert wurde. Der Tunnel verfügt im Falle einer temporären Tunnelsperrung in beiden Fahrtrichtungen über eine leistungsfähige Umfahrung über die A 111 und den Kurt-Schumacher-Damm. Der TFT soll daher auch zukünftig fester Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur im Zuge der A 111 sein.

⁵ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 4

Frage 8:

Wann hat die letzte Bauwerksprüfung nach DIN 1076 an der RWB stattgefunden, welche Zustandsnote hat die Brücke dabei erhalten und welche Auswirkung hat diese Zustandsnote auf die für die RWB verbleibende Nutzungsdauer?⁵

Antwort zu 8:

Siehe auch Antwort zu 1 (Drucksache 18/23992).

Die letzte Bauwerksprüfung nach DIN 1076 fand 2017 statt. Das Brückenbauwerk hat im Ergebnis die Zustandsnote 3 (= nicht ausreichender Bauwerkszustand) erhalten. Diese Zustandsnote ist ein Indikator dafür, dass die Dauerhaftigkeit des Bauwerks nicht mehr gegeben sein kann bzw. in näherer Zukunft eine Instandsetzung erforderlich wird. Eine in 2015 durchgeführte Nachrechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie des Bundes mit angemessenen Lastansätzen zum Nachweis des heute bei Brücken anzusetzenden Lastniveaus führte nicht zum Ziel. Auf der Grundlage einer ingenieurmäßigen Betrachtung der durchgeführten Nachrechnung sowie der hohen Risiken für das Tragwerk im Falle von baulichen Ertüchtigungsmaßnahmen wurde 2015 der Ersatzneubau der bestehenden Rudolf-Wissell-Brücke beschlossen.

Frage 9:

Welche konkreten Ergebnisse hat das Gutachten im Auftrag der DEGES über die Machbarkeit einer Tunnellösung (vgl. Frage 4) erbracht, warum wurden darin keine Kosten für diese Lösung ermittelt⁶, gleichzeitig aber vom Senat behauptet, eine Tunnellösung stellt „[w]eder eine technisch sinnvolle noch wirtschaftliche Variante dar“?⁷

Antwort zu 9:

Siehe Antwort zu 4:

Die Untersuchung zeigt auf, dass keine den Randbedingungen entsprechende und technisch sinnvolle Tunnellösung im Planungsraum gefunden werden kann. Dieser Sachverhalt spiegelt im Übrigen auch das Ergebnis des europaweiten Wettbewerbs für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke wider, bei dem ausnahmslos alle am Wettbewerb teilnehmenden Ingenieurbüros eine Brückenlösung als Vorzugslösung erarbeitet und eingereicht haben. Bei der durchgeführten Untersuchung der technischen Machbarkeit einer Tunnellösung handelt es sich nicht um ein Gutachten.

Frage 10:

Oder anders gefragt: Wie kann der Senat als Auftraggeber eine Tunnellösung wirtschaftlich bewerten, wenn er nach eigener Auskunft keine Kosten dieser Variante ermitteln lassen hat?⁶

Antwort zu 10:

Eine Tunnelvariante ist – insbesondere im innerstädtischen Bereich – bauverfahrensbedingt grundsätzlich aufwendiger und somit deutlich kostenintensiver als

⁶ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 8+10

⁷ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 5

eine Brückenvariante. Da eine Tunnellösung im konkreten Planungsraum jedoch keine technisch sinnvolle Variante darstellt, ist eine Kostenermittlung hierfür nicht zielführend und somit entbehrlich.

Frage 14:

Wie bewertet der Senat die Chancen der Kostenübernahme für eine Tunnellösung durch den Bund, nachdem er auf meine Anfrage berichtet hat, dass auf der RWB ein vierspuriger Ausbau pro Fahrtrichtung geplant sei?⁸

Frage 15:

Greifen hier nicht ähnliche Kostenverteilungsbedingungen zwischen Bund und Land Berlin, wie bei den an der A 7 im Stadtgebiet Hamburg realisierten Tunnelbauten?

Antwort zu 14 und 15:

Ein „vierspuriger Ausbau pro Fahrtrichtung“ im Sinne eines sogenannten bedarfsgerechten, kapazitätserweiternden Autobahnausbaus von drei auf vier durchgehenden Fahrspuren je Fahrtrichtung ist in dem betreffenden Autobahnabschnitt der A 100 zwischen der Anschlussstelle Spandauer Damm und dem Autobahndreieck Charlottenburg, also im Bereich des erforderlichen Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke, planerisch nicht vorgesehen. Dies ist auch nachvollziehbar, da die Autobahnabschnitte vor und hinter der Rudolf-Wissell-Brücke lediglich drei Fahrspuren je Fahrtrichtung besitzen. Wie bereits früher erläutert (Drucksache 18/23992, Antwort zu 10) wird im Brückenbereich ein Verflechtungsstreifen angeordnet, der die Ein- und Ausfädelvorgänge zwischen den Anschlussstellen erleichtert und dadurch die Qualität des Verkehrsablaufes und somit die Verkehrssicherheit im betrachteten Autobahnabschnitt erhöht.

Die Untersuchung auf technische Machbarkeit zeigt klar auf, dass eine Tunnellösung im vorliegenden Fall des dringend notwendigen Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreieck Charlottenburg keine technisch sinnvolle Variante darstellt und daher im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit durch den Bund als Träger der Straßenbaulast ausscheidet. Die Frage nach den Chancen einer Kostenübernahme für eine Tunnellösung durch den Bund stellt sich somit nicht.

Frage 16:

Warum hat der Senat meine Frage zur „frühzeitigen öffentlichen Beteiligung“ für das Projekt Neubau Westendbrücke (WB) nicht beantwortet?⁹

Antwort zu 16:

Der Senat ist stets bemüht auch umfangreiche Schriftliche Anfragen in dem vorgegebenen engen Zeitraum vollumfänglich zu beantworten. Die Frage zu der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zur Westenbrücke, welche eine Unterfrage der Frage 6 der Schriftlichen Anfrage 18/23991 war, wurde leider übersehen Die Antwort wird hiermit nachgeholt:

⁸ Vgl. Drs. 18 / 23 992 Antwort zu Frage 10

⁹ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 6

Die DEGES übernimmt im Rahmen ihres Dienstleistungsvertrages in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch vollumfänglich die Projektkommunikation mit der Öffentlichkeit. Dies trifft somit auch auf das Projekt Ersatzneubau der Westendbrücke (WEB) zu. Für dieses Vorhaben wird nach aktueller Planung eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung voraussichtlich im I. Quartal 2021 stattfinden.

Frage 17:

Wie bewertet der Senat den bereits beim Vorhaben Autobahndreieck Funkturm (ADF) vielfach geäußerten Wunsch der betroffenen Bevölkerung, dass Vertreter des Senats die stadtentwicklungspolitischen und umweltpolitischen Fragen zu den Vorhaben aus Sicht der Landesregierung beantworten sollen – wird dieser Wunsch zukünftig erfüllt?

Antwort zu 17:

Vertreterinnen und Vertreter des Senats und der zuständigen Senatsverwaltungen nehmen an den Beteiligungsformaten teil und stehen darüber hinaus für alle Fragen zur Verfügung.

Frage 18:

Wie ist die Antwort des Senats auf meine Frage 9 zu verstehen, in der eine „regelgerechte, verkehrssichere und leistungsfähige (demnächst vierspurige Autobahn) Variante“ als Voraussetzung für die im Stadtgebiet „angestrebte Mobilitätswende“ bezeichnet wird?¹⁰

Frage 19:

Wie möchte der Senat mit einer Erweiterung der Autobahnkapazität auf der bzw. den RWBs um ein Drittel die Mobilitätswende erreichen bzw. welche Art von Mobilitätswende soll hiermit erreicht werden?

Antwort zu 18 und 19:

Eine regelgerechte und verkehrssichere Autobahnbrücke verhindert, dass ein Nadelöhr entsteht und kann somit dazu beitragen, umliegende Stadtstraßen nicht zusätzlich zu belasten.

Ein „vierspuriger Ausbau pro Fahrtrichtung“ im Sinne eines sogenannten bedarfsgerechten, kapazitätserweiternden Ausbaus von drei auf vier durchgehende Fahrspuren je Fahrtrichtung ist in dem betreffenden Autobahnabschnitt der A 100 zwischen der Anschlussstelle Spandauer Damm und dem Autobahndreieck Charlottenburg, also im Bereich des erforderlichen Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke, nicht vorgesehen.

Frage 20:

Welche Belange der Stadt wird der Senat ab Januar 2021 in seiner Eigenschaft als TÖB über den vierspurigen Ausbau hinaus zur RWB in das Planfeststellungsverfahren einbringen?¹¹

¹⁰ Vgl. Drs. 18 / 23 991 Antwort zu Frage 9

Antwort zu 20:

Sowohl auf Senats- als auch auf Bezirksebene werden im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit durch die Träger öffentlicher Belange verschiedene Aspekte in planrechtliche Verfahren eingebracht. Beispielhaft sind die Belange der Wasserbehörde, des Artenschutzes, des Immissionsschutzes, des Verkehrs, der Stadtentwicklung und des Denkmalschutzes zu benennen.

Frage 21:

Ist den Antworten auf diese Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 21:

Nein.

Berlin, den 29.09.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz