

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Lisa Paus, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Oliver Krischer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/-DIE GRÜNEN

Neugestaltung des Autobahndreiecks Funkturm

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/stras-senbau/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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Umbau des AD Funkturm?
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?
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?
5. Welche Rolle spielen diese Planungsvorstellungen für die laufende Bürgerbeteiligung und für die Prüfung möglicher Planungsvarianten?
 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?
 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?
 9. Welche rechtlichen Risiken sieht die Bundesregierung bezüglich des Vorhabens?
 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?
 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)?
 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?
 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?
 15. Welche konkreten Schritte und Maßnahmen sind zu welchen Terminen in Bezug auf das planrechtliche Verfahren bis zum Baubeginn vorgesehen?
 16. Inwieweit wurde die Übertunnelung von Autobahnteilen im Bereich AD Funkturm geprüft?
 17. Welche alternativen Stadtstraßenvarianten wurden bislang geprüft bzw. in welchem Umfang wurden diese geprüft?

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?

Berlin, den 30. Juni 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

