

18. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen

Drucksachen 18/1966, 18/2384, 18/2826 und 18/3324 – Wiederkehrender Bericht –

Der Senat von Berlin
UVK – V B
Tel.: 90254-7200

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

-zur Kenntnisnahme -

über

Deckel drauf: Infrastrukturflächen mehrfach nutzen

- Drucksachen Nrn. 18/1966; 18/2384, 18/2826 und 18/3324 -
- Wiederkehrender Bericht -

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 06.06.2019 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert zu untersuchen, welche Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage sich für eine Überdeckung eignen.

In diesen Untersuchungen sollen mindestens die folgenden Aspekte betrachtet werden:

– an welchen Berliner Autobahn- oder Schienenabschnitten in Troglage eine Überdeckung technisch machbar ist,

– an welchen Berliner Autobahn- oder Schienenabschnitten eine Überdeckung den höchsten Nutzen beim Emissionsschutz (Lärm, Stickoxide, Feinstaub etc.) für die unmittelbare Umgebung und damit die Anwohner*innen bringt,

– wie Flächen für Erholung, Sport, Gemeinschaftsnutzungen, Wohnen sowie Park- und Grünflächen geschaffen werden können,

– die räumliche Zusammenführung von durch Verkehrswege getrennten Stadtquartieren,

– mit welchen Kosten für die jeweiligen Standorte zu rechnen ist und an welchen Abschnitten durch eine ohnehin geplante wesentliche Änderung der Verkehrsanlage ein Anspruch auf Lärmschutz entstehen würde,

– untersucht werden soll mindestens für die Bereiche der A100, ob eine Integration eines Radschnellweges entlang der Autobahn möglich ist.

Der Senat wird aufgefordert, als erstes Pilotprojekt im Zuge der Planungen für Neu- und Ersatzbauten an der Stadtautobahn (BAB 100) in Charlottenburg vor Festlegung auf eine Vorzugsvariante unverzüglich mit einer Masterplanung für diesen Bereich zu beginnen.

Mit dieser sollen die Autobahnplanungen der 50er Jahre im Rahmen der ohnehin erforderlichen Neu- und Ersatzbaumaßnahmen für die dazwischenliegenden Autobahnabschnitte mit dem Ziel einer zukunftsorientierten und stadtverträglichen Neuplanung des gesamten Autobahnteilstücks überwunden werden. Hierbei ist auch zu untersuchen, ob eine Verlegung der Autobahnauf- und -abfahrten „Kaiserdamm“ an die Kaiserdammbrücke vorgenommen werden kann.

Der Senat wird aufgefordert, sich als weiteres Pilotprojekt dafür einzusetzen, für den 16. Bauabschnitt der A100 vom Dreieck Neukölln bis AS Treptower Park eine Deckellösung zu realisieren, um Flächengewinne für die wachsende Stadt, u.a. durch Tunnelführung des 16. Bauabschnitts bis zur AS Treptow, zu erreichen und ein städtebauliches Konzept für die Gestaltung der so entstehenden oberirdischen gedeckelten Abschnitte zu ermöglichen. Als Projekt zur Deckelung von Schienenstrecken in Troglage ist der Bahngraben der Ringbahn zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee vorrangig zu untersuchen. Dem Abgeordnetenhaus ist erstmals zum 31.12.2019 und dann halbjährlich zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Der Senat begrüßt ausdrücklich die angestoßene Diskussion hinsichtlich einer Deckelung von durch Verkehrsinfrastruktur belegte städtische Flächen. Durch eine Überdeckelung von Verkehrsinfrastrukturflächen in Troglage ließen sich zusätzliche innerstädtische Flächenpotenziale erschließen und zerschneidende Wirkungen beheben. Technische Machbarkeitsstudien könnten die Ausführbarkeit unter Wertung der Randbedingungen und der zu berücksichtigenden Parameter belegen.

Im Gegensatz zu den bereits vorliegenden städtebaulichen Untersuchungen aus den 70er und 90er Jahren erfordern Technische Machbarkeitsstudien Ingenieur-Know-how in großem Umfang. Angesichts der weiterhin extrem angespannten Situation im Ingenieurbereich ist eine technische Untersuchung für alle Infrastrukturflächen in Troglage aktuell nicht leistbar. Dies gilt sowohl für die Infrastrukturbetreiber (DB AG, Autobahngesellschaft des Bundes) als auch für Gutachter, Ingenieurbüros usw. Eine Untersuchung in dem geforderten Umfang würde sämtliche Ingenieurkapazitäten in der Abteilung Tiefbau binden.

Aus diesem Grund wurde im Umwelt- und Verkehrsausschuss eine Machbarkeitsstudie für einen Pilotbereich empfohlen, um das Ergebnis ggf. auf andere Bereiche der Berliner Infrastruktur zu übertragen. Aus stadtplanerischer Sicht ist der im Trog verlaufende Bereich der A 100 zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke für ein Pilotprojekt geeignet. In diesem Bereich ist die zerschneidende Wirkung der Stadt durch die dort verlaufenden Verkehrsträger besonders prägend, obwohl diese Troglage einen weitgehend natürlichen Ursprung hat. Die ausgeprägte Topografie der Tallage, in der die BAB A 100 und die Bahnanlagen liegen, erklärt sich durch eine Dünenböschung aus der letzten Eiszeit.

Ein Projektvertrag für die Erarbeitung der Technischen Machbarkeitsstudie für den Bereich zwischen Knobelsdorffbrücke und Kaiserdammbrücke wurde mit der DEGES GmbH in 2019 abgeschlossen. Die Machbarkeitsuntersuchung liegt nunmehr im Entwurf vor.

Die Aufgabenstellung für die Machbarkeitsstudie beinhaltet folgende Prämisse:

Eine zukünftige Überdeckelung soll vorrangig dem Immissionsschutz (Lärm, Stickoxide, Feinstaub etc.) für die unmittelbare Umgebung dienen und zusätzliche Flächen für Erholung und Sport sowie die Integration eines Radschnellweges entlang der Autobahn ermöglichen. Die Machbarkeitsstudie soll neben der Untersuchung der technischen Machbarkeit und der Verkehrsführung während der Bauzeit auch Aussagen zu Kosten für den Neubau und Erhalt der Überdeckelung beinhalten.

Zwingende verkehrliche Randbedingungen für die Planung waren u.a.:

- Die Anschlussstelle AS Kaiserdamm ist in der Untersuchung als gegeben anzunehmen.
- Der Verkehr auf der Bundesautobahn BAB A100 muss während der Realisierung der Überdeckelung aufrechterhalten werden.
- Der Bahnverkehr für die Fernbahn und S-Bahn muss ebenfalls während der erforderlichen Baumaßnahmen gewährleistet werden.
- Ziel ist es, die Maßnahmen so zu planen, dass Verkehrseinschränkungen aller Verkehrsträger auf ein mögliches Minimum reduziert werden.

Stadtplanerische Konzepte oder die Freianlagenplanung auf dem Tunneldeckel sind nicht Bestandteil der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

Zunächst wurden die wesentlichen Planungsgrundlagen und Randbedingungen für die Überdeckung der A100 sowie der Bahnanlagen der DB AG in diesem Bereich ermittelt. Anschließend wurden mögliche Tragwerksvarianten für die komplette Überdeckung über die A100 und die Bahnanlagen der DB AG einzeln beschrieben und bewertet. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung sowohl der A100 im Berliner Straßennetz als auch der Anlagen der DB AG wurde ersichtlich, dass für die Variantenbewertung insbesondere die verkehrlichen Randbedingungen im Bau- und Endzustand von zentraler Bedeutung sind. Neben den bautechnischen und gestalterischen Randbedingungen sind für die eigentliche Herstellung des neuen Tunnelbauwerks auch die Parameter Bauzeit, Baulogistik, Baurecht (Betroffenheiten Dritter) und Natur- und Umweltschutz zu bewerten.

Die grundsätzlich machbaren Varianten wurden in einer weitergehenden Untersuchung hinsichtlich der einzelnen Bewertungskriterien genauer auf ihre tatsächliche technische Machbarkeit untersucht und einander gegenübergestellt. Im Ergebnis dieser Auswertung ergibt sich die Vorzugsvariante.

Die Vorzugsvariante besteht aus einem 4-Feld-Rahmenbauwerk mit Stützweiten von rund 20,00 m, das in weiten Teilen des Tunnelbauwerks aus Stahlbeton ausgebildet ist. In Teilbereichen der Auf- und Abfahrt der AS Kaiserdamm sind zusätzlich einzelne Spannbeton-Felder bei Stützweiten bis rund 25,50 m erforderlich.

Durch die 4 Felder ist jeder Verkehrsträger (A100 Richtung Süd, Fernbahn, S-Bahn und A100 Richtung Nord) in seiner jeweils eigenen Tunnelröhre geführt.

Die Kostenschätzung ergibt Herstellkosten von rund 280 Mio. €. Bei geschätzten Unterhaltungskosten von rund 2 Mio. €/Jahr, einer Nutzungsdauer von 70 Jahren und weiteren Teilinvestitionen (bspw. für die Erneuerung von Lärmschutzwänden alle 20 Jahre im Bereich der Ein- und Ausfahrten der AS Kaiserdamm) ist zusätzlich mit rund 190 Mio. € zu kalkulieren. Die geschätzten Gesamtkosten für das Land Berlin liegen somit bei 470 Mio. €.



Blick von der Knobelsdorffbrücke in Richtung Nord (Visualisierung der Überdeckung)

Obwohl der Schwerpunkt der Variantenuntersuchung und der Machbarkeitsstudie ausdrücklich bei der Komplettddeckung lag, wurde zusätzlich die Machbarkeit einer Teildeckung untersucht (Überdeckung A100 und nur baulicher Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden für die Bahnanlagen der DB AG). Diese Untersuchung sollte Potenziale für eine Gesamtkostenminimierung aufzeigen. Um den Aufwand dieser Studie zu minimieren, wurden die Lösungsideen aus der Vollüberdeckung adaptiert.

Die Teildeckelung beinhaltet zwei getrennte Tunnelröhren für die jeweiligen Richtungsfahrbahnen der A100 als einhüftige Rahmenkonstruktion mit Stützweiten < 20,00 m aus Stahlbeton. In Teilbereichen ist aufgrund der größeren Stützweite im Aus- und Einfahrbereich der AS Kaiserdamm auch die Ausbildung in Spannbeton denkbar. Auf den außenliegenden Kragarmen sollen Lärmschutzwände zum Schutz vor Lärmimmissionen der Anlagen der DB AG angeordnet werden.

Die Kostenschätzung ergibt Herstellkosten von rund 148 Mio. €.

Bei geschätzten Unterhaltungskosten von rund 1,4 Mio. €/Jahr, einer Nutzungsdauer von 70 Jahren und weiteren Teilinvestitionen (bspw. für die Erneuerung von Lärmschutzwänden alle 20 Jahre) ist somit zusätzlich mit rund 120 Mio. € zu kalkulieren. Die geschätzten Gesamtkosten für das Land Berlin liegen somit bei 268 Mio. €.



Blick von der Knobelsdorffbrücke in Richtung Nord (Visualisierung der Teilüberdeckung)

Allgemeine Hinweise:

Die Zuständigkeit für den 16. Bauabschnitt der A 100 von Dreieck Neukölln bis Treptower Park liegt seit dem 1.1.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Eine Zusage für die Erstellung / Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung für die Überdeckung (Kostenübernahme durch das Land Berlin vorausgesetzt) müsste bei der AdB eingeholt werden.

Die Einschätzung für einen zeitlichen Rahmen und eventuelle Kosten für eine Machbarkeitsstudie der Überdeckung der Schienenstrecke der Ringbahn zwischen Schönhauser Allee und Prenzlauer Allee kann noch nicht getroffen werden. Die dazu nötigen Untersuchungen müssen neben der technischen Machbarkeit der Errichtung einer Überdeckung insbesondere auch die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, der dann im Tunnel erfolgen muss, betrachten. Dies kann nur durch die DB AG als Eigentümer der Schienenverkehrsanlagen mit den für diese Anlagen vorhandenem Fachpersonal erfolgen. Erforderliche Kapazitäten sind bei der DB AG gegenwärtig nicht vorhanden.

Die Endfassung der vollständigen Machbarkeitsstudie kann im Datenraum des Abgeordnetenhauses kurzfristig eingestellt werden.

Berlin, den 15. Juni 2021

Der Senat von Berlin

Michael Müller

R. Günther

Regierender Bürgermeister

Senatorin für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz