

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 06. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2020)

zum Thema:

Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) II
Warum zwei Brücken statt einer - ist das stadtverträglich?

und **Antwort** vom 23. Jul. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Jul. 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 / 23 992
vom 06. Juli 2020
über Ersatzbau Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) II
Warum zwei Brücken statt einer - ist das stadtverträglich?

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

Frage 1:

Seit wann ist dem Senat bekannt, dass am Dreieck Funkturm (ADF), aber auch an der Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) mit Dreieck Charlottenburg (DC) dringender Sanierungs- bzw. Ersatzbedarf besteht und wann wurden von wem welche Vorplanungen für diese Autobahnbauwerke aufgenommen (bitte tabellarisch mit Angaben zu zuständiger Verwaltung, beauftragten Unternehmen, Auftragsdaten und Abschlussdaten angeben)?

Antwort zu 1:

Die im Jahr 2014 im Auftrag der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund durchgeführte turnusmäßige Brückenprüfung der Rudolf-Wissel-Brücke ergab eine Bewertung des Brückenzustandes mit der Zustandsnote 3,0 („nicht ausreichender Zustand“). Im Jahr 2015 wurde die Brücke entsprechend der geltenden Nachrechnungsrichtlinie untersucht. Eine ingenieurmäßige Betrachtung der Nachrechnung ergab folgende Ergebnisse:

- Umfangreiche Ertüchtigungen zum Erreichen eines aktuellen Lastniveaus (LM 1) sind notwendig.
- Es besteht ein hohes Risiko der Schädigung des Haupttragwerkes bei Durchführung von baulichen Ertüchtigungsmaßnahmen.
- Selbst nach Ertüchtigung kann nur eine weitere vorläufige Lebensdauer von 20 Jahren erreicht werden (Grenzzustände der Gebrauchstauglichkeit können auch nach Ertüchtigung nicht verbessert werden).
- Die Schlussfolgerung war demnach, dass eine Ertüchtigung nicht zielführend ist und stattdessen ein Ersatzneubau empfohlen wird.
- Die Rampenbrücken im Bereich des Autobahndreiecks (AD) Charlottenburg wurden ebenfalls für einen Ersatzneubau vorgesehen, da u. a. bauartbedingt eine Spannungsrissskorrosions-gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann.

- Im Bereich der Rudolf-Wissell-Brücke wurden zur Vermeidung eines übermäßigen Lasteintrages Verkehrsbeschränkungen (Lkw-Überhohlverbot) angeordnet.

Für den Umbau des AD Funkturm wurde durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Jahr 2013 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Vorausgegangen waren umfassende Bestandsanalysen der verkehrlichen Situation und des baulichen Zustands. Die Machbarkeitsstudie beinhaltet:

- den Rückbau des Autobahndreiecks einschließlich aller Anschlussrampen an das untergeordnete Straßennetz,
- den Abriss von diversen Brückenbauwerken, einem Tunnel und zahlreichen Stützbauwerken,
- den Neubau des Autobahndreiecks Funkturm in neuer Lage mit erforderlichen Brückenneubauten,
- den Neubau einer "Anschlussstelle Messedamm" an der Jafféstraße / Messedamm mit erforderlichen Brückenneubauten,
- den Umbau des Knotenpunktes Messedamm / Jafféstraße / Eichkampstraße
- den Umbau des Knotenpunktes Messedamm / Halenseestraße.

Auf der Basis dieser Machbarkeitsstudie erfolgte in 2016 durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen für den Umbau des AD Funkturm.

Frage 2:

Wann wurde die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) vom Senat mit welcher Planungs- und Bauleistung für welches Teilprojekt entlang der A 100 beauftragt und zu welchen Kosten (bitte tabellarisch zusammenstellen)?

Antwort zu 2:

Mit Dienstleistungsvertrag vom 11.05.2015 wurde die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH vom Land Berlin mit der Planung und Realisierung der grundhaften Erneuerung / Instandsetzung der A 111 ab der Landesgrenze Brandenburg bis zum AD Charlottenburg einschließlich der Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge der A 100 beauftragt. Ergänzt wurde dieser Dienstleistungsvertrag mit Datum vom 20.10.2015 um die Beauftragung der grundhaften Erneuerung / Instandsetzung der Westendbrücke im Zuge der A 100.

Darüber hinaus hat das Land Berlin die DEGES mit Dienstleistungsvertrag vom 13.09.2017 mit der Planung und Realisierung des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm im Zuge der A 100 / A 115 beauftragt.

Frage 3:

Welche Aufgabe hat die DEGES bei der jeweiligen Projektabwicklung und welche Unteraufträge wurden und werden wiederum von ihr an Dritte vergeben (bitte tabellarisch auflisten)?

Antwort zu 3:

Die DEGES übernimmt als Projektmanagementgesellschaft bei der jeweiligen Projektabwicklung die Planung, die Betreuung des Planfeststellungsverfahrens, den ggf. notwendigen Grunderwerb und die Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung). Die Tätigkeit der DEGES umfasst insbesondere Bauherren- sowie Hausherrenaufgaben. In dieser Funktion vergibt die DEGES die erforderlichen Planungsleistungen sowie die erforderlichen Leistungen für Bauvorbereitung, Baudurchführung und Bauüberwachung und betreut die Vertragsabwicklung und Abrechnung. Hoheitliche Aufgaben und Befugnisse verbleiben beim Land Berlin als Auftraggeber.

Frage 4:

Gilt für die Auftragsvergabe an die DEGES bzw. deren Auftragsvergabe an Dritte und deren Abwicklung für Aufträge im Land Berlin das Berliner Vergabegesetz (BerlAVG) bzw. seine Vorgänger sowie die Verwaltungsvorschrift zur umweltfreundlichen Beschaffung (VwVBU) und wenn nein – warum nicht?

Antwort zu 4:

Die DEGES wird ausschließlich für ihre Gesellschafter, d. h. den Bund und derzeit zwölf Bundesländer, auf Basis des Inhouse-Modells tätig. Das Land Berlin ist im Jahr 2014 als Gesellschafter der DEGES beigetreten. Die jeweiligen Beauftragungen betreffen die Planung und / oder Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von und für Bundesfernstraßen oder wesentlicher Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz und erfolgen für ein konkretes Projekt mittels Einzelauftrag (Dienstleistungsvertrag). Bei der Durchführung des Vertrages sind neben allen gültigen rechtlichen, technischen und verwaltungstechnischen Vorschriften des Bundes auch die des jeweiligen Bundeslandes zu berücksichtigen. Insbesondere hat die DEGES bei der Erfüllung ihrer Aufgaben das geltende Vergaberecht des Bundes zu beachten. Die Vergabevorschriften des Landes Berlin gelten für Bundesfernstraßenbaumaßnahmen nicht, da nicht das Land Berlin als Auftraggeber auftritt (Geltungsbereich des Berliner Vergabegesetzes - BerlAVG).

Frage 5:

Gilt für die RWB und das ADF weiterhin die Bemerkung in der EU-Vergabebekanntmachung von Januar 2017 „Es wird aufgrund der Dringlichkeit ein Verzicht auf Planfeststellung angestrebt“ und wie bewertet der Senat dieses Ziel aus stadtentwicklungspolitischer Sicht?

Antwort zu 5:

Im Zusammenhang mit den beiden Projekten Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und Umbau des AD Funkturm kann der Verweis auf eine EU-Vergabebekanntmachung von Januar 2017 und der daraus zitierte angestrebte Verzicht auf Planfeststellung seitens des Senats sachlich nicht nachvollzogen werden.

Für den Umbau des AD Funkturm erfolgte die EU-Vergabebekanntmachung für die Leistungen zur Objektplanung Verkehrsanlagen und der Objekt- und Tragwerksplanung von Ingenieurbauwerken durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt mit Datum vom 04.10.2016 und enthält im Vertragsteil C 2 Ziffer 4. den expliziten Hinweis auf das Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens. Die EU-Vergabebekanntmachung der DEGES vom 17.01.2017 für die Planungsleistungen der

Objektplanung Verkehrsanlagen sowie der Objekt- und Tragwerksplanung von Ingenieurbauwerken im Zusammenhang mit dem erforderlichen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg beinhaltet keine Bemerkung hinsichtlich eines angestrebten Verzichts auf Planfeststellung.

Nach jetzigem Planungsstand ist vielmehr bei beiden genannten Projekten aufgrund der Vielzahl der Betroffenen jeweils die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Erlangung von Baurecht erforderlich.

Frage 6:

Die DEGES teilt in derselben Vergabebekanntmachung mit: „Aufgrund der schwierigen verkehrlichen und örtlichen Randbedingungen wurde als Grundlage für die weitere Planung eine Machbarkeitsstudie (MBS) zur Klärung möglicher Varianten für die Umsetzung des Ersatzneubaus beauftragt. Das Ergebnis wird im Juni 2016 vorliegen.“ Zu welchen Ergebnissen kam diese Machbarkeitsstudie 2016, wann lag sie tatsächlich vor und wo ist diese Machbarkeitsstudie – auch für die interessierte Öffentlichkeit einzusehen?

Antwort zu 6:

Die Frage kann in Bezug auf den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke sachlich nicht nachvollzogen werden. Wie bereits bei der Antwort zu Frage 5 ausgeführt, erfolgte durch die DEGES am 17.01.2017 die EU-Vergabebekanntmachung für die Planungsleistungen der Objektplanung Verkehrsanlagen sowie der Objekt- und Tragwerksplanung von Ingenieurbauwerken für den erforderlichen Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für diesen Ersatzneubau war durch die DEGES nicht vorgesehen und wurde demzufolge auch nicht beauftragt. Insofern beinhaltet die EU-Vergabebekanntmachung vom 17.01.2017 auch keinen Hinweis auf eine Machbarkeitsstudie. Vielmehr wurde durch die DEGES mit der Vergabebekanntmachung ein europaweiter Wettbewerb ausgelobt, um die beste ingenieurtechnische Idee für die Realisierung des Ersatzneubaus unter Beachtung der vielfältigen Randbedingungen zu entwickeln und in den weiterführenden Planungen umzusetzen.

Frage 7:

Warum war es nicht möglich, eine neue Ersatzbrücke mit sechs Fahrspuren (plus Radspur?) neben der alten RWB zu errichten und die alte Brücke nach Fertigstellung der Ersatzbrücke rückzubauen bzw. abzureißen?

Antwort zu 7:

Im Rahmen des europaweiten Wettbewerbs für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg sind durch die teilnehmenden Ingenieurbüros unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt worden, unter anderem auch einen Ersatzneubau der Brücke östlich des Bestandsbauwerks und den Abriss des Bestandsbauwerks nach Fertigstellung des Ersatzneubaus. Diese Lösung weist jedoch einen großen Flächenbedarf im Bau- und Endzustand auf. Des Weiteren führt diese Lösung zu größeren Auswirkungen auf Bestandsanlagen, u. a. durch einen Teilabriss und Neubau der angrenzenden und erst vor einigen Jahren sanierten Tegeler-Weg-Brücke im Zuge der A 100 in Fahrtrichtung Wedding.

Frage 8:

Was ist der Kostenunterschied (sowohl bei Bau als auch bei Betriebskosten) für zwei statt einer Brücke oder sind die Mehrkosten für den Senat irrelevant, weil sie – ebenfalls aus Steuermitteln – aus dem Bundeshaushalt kommen?

Antwort zu 8:

Evtl. Mehrkosten für den Bau und den Betrieb ergeben sich im Wesentlichen aus dem Unterschied des Fahrbahnquerschnittes bzw. der Brückenfläche. Der Unterschied wurde nicht ermittelt, da die Regelwerke des Bundes, hier die RE-ING (Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten), für den Regelfall bei einem Ersatzneubau/Neubau von einem zweiteiligen Überbau ausgehen.

Die Kosten für die Planung, den Bau und den Betrieb der neuen Bauwerke gehen nach erfolgter Reform der Auftragsverwaltung zum 01.01.2021 für die Bundesautobahnen vollständig auf den Bund über (Die Autobahn GmbH des Bundes).

Frage 9:

In welchem Kostenumfang wird sich der Senat bzw. das Land Berlin an Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der neuen Brücken beteiligen müssen (bitte tabellarisch für die vier Kostenblöcke zusammenstellen)?

Antwort zu 9:

Nach erfolgter Reform der Auftragsverwaltung zum 01.01.2021 werden sämtliche Kosten für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundesautobahnen im Land Berlin vollständig durch den Bund übernommen (Die Autobahn GmbH des Bundes). Bis einschließlich 31.12.2020 werden im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund die sog. Verwaltungskosten (Ingenieur- sowie Personal- und Sachkosten) durch das Land Berlin getragen, die Zweckausgaben (Bau- und Grundaussgaben) durch den Bund.

Frage 10:

Womit begründet der Senat, dass die zwei neuen Brücken jeweils vier Fahrspuren haben werden, obwohl die Autobahnabschnitte vor und hinter den Brücken nur jeweils drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung besitzen und im Rahmen des Neubaus des Autobahndreiecks Funkturm (ADF) immer wieder betont wird, dass keine Kapazitätserweiterung für den Fahrzeugverkehr auf der A 100 geplant sei?

Antwort zu 10:

Der notwendige Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg stellt, wie auch der Umbau des AD Funkturm, eine bauliche Erhaltungsmaßnahme und keinen bedarfsgerechten Ausbau einer Bundesautobahn dar. Insofern sind in den bisherigen Planungen auf den beiden Brückenüberbauten RWB-Ost und RWB-West drei durchgehende Fahrspuren je Fahrtrichtung vorgesehen, die jeweils auch in den unmittelbaren Anschlussbereichen vor und hinter der Rudolf-Wissell-Brücke fortgesetzt werden. Im Hinblick auf eine Optimierung der Ver- und Entflechtungsvorgänge sowohl im Zusammenführungsbereich von A 100 und A 111 wie auch in den Bereichen der Ein- und Ausfahrtsrampen an der Anschlussstelle (AS) Spandauer Damm bzw. der Einfahrtsrampe AS Siemensdamm sieht die Planung jedoch zusätzlich auf beiden Brückenüberbauten die Anordnung eines Verflechtungstreifens vor. Durch diese Ver- bzw. Entflechtungsstrecke

wird die Qualität des Verkehrsablaufes und somit die Verkehrssicherheit im betrachteten Autobahnabschnitt nachhaltig erhöht.

In der Bauphase wird durch die vorgesehenen Fahrbahnquerschnitte der RWB-Ost und der RWB-West sichergestellt, dass die bauzeitliche Verkehrsführung des gesamten Verkehrs in beiden Fahrtrichtungen auf einem Brückenüberbau (6+0-Verkehr) ermöglicht wird. Dies erfüllt die Forderung nach einer weitgehenden Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Autobahn auch während der verschiedenen Bauzustände und vermeidet eine Überlastung des nachgeordneten Stadtstraßennetzes insbesondere durch den Schwerverkehr.

Frage 11:

Inwieweit soll – im Vorgriff auf das 8. Fernstraßenänderungsgesetz (8.FStrÄndG) - hier Platz für einen 3,5m breiten Radschnellweg auf jeder der neuen RW-Brücken geschaffen werden?

Frage 12:

Wie soll der Radschnellweg auf der jeweils vierten Spur der Brücken lärm- und schadstoffseitig von den Fahrspuren abgekoppelt werden?

Frage 13:

Wie und wo sind die Auf- und Abfahrten zu den Radschnellwegen auf den Brücken geplant und wie sollen diese z.B. an den Jakob-Kaiser-Platz, den Spandauer Damm und/oder die Westroute R5 am Kaiserdamm angebunden werden?

Antwort zu 11 bis 13:

Bei dem Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge der A 100 ist die Anlage von Radwegen in beiden Fahrtrichtungen nicht vorgesehen. Im Bereich nördlich und südlich der Rudolf-Wissell-Brücke sind keine Radwege vorhanden und es sind auch keine geplant. Potenzial für die Schaffung eines Lückenschlusses bestehender Radinfrastrukturen im Sinne des geplanten 8. FStrÄndG (Fernstraßenänderungsgesetz) besteht daher beim Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke nicht.

Frage 14:

Ist sichergestellt, dass beide neuen RW-Brücken beidseitig mit Lärmschutzwänden (in welcher Höhe?) ausgestattet sind und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 14:

Die Anspruchsberechtigung für aktiven und passiven Schallschutz beim Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und des AD Charlottenburg wird in einer schalltechnischen Untersuchung gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ermittelt und im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Nach derzeitigem Planungsstand und auf Basis der lärmtechnischen Voruntersuchungen sind auf den beiden Brückenüberbauten RWB-Ost und RWB-West in Teilbereichen, d. h. nicht über die komplette Brückenlänge, Lärmschutzwände jeweils in Fahrtrichtung am rechten Brückenrand erforderlich (Höhe bis max. 6,50 m).

Frage 15:

Wie viele zusätzliche Flächen unter und neben den Brücken werden zukünftig (während der Bauphase und ab ca. 2030) durch die Doppel-Brücke im Vergleich zur bestehenden RWB nicht mehr städtebaulich nutzbar sein (bitte Angabe in m² heute und nach Neubau)?

Antwort zu 15:

Die Ermittlung der gesamten in Anspruch zu nehmenden Fläche kann in der jetzigen Planungsphase (Leistungsphase 2 HOAI, Voruntersuchung nach RE 2012) noch nicht abschließend erfolgen und wird erst in der folgenden Planungsphase mit Festlegung des erforderlichen Grunderwerbs fertiggestellt.

Frage 16:

Trifft es zu, dass nach neuen Bundesrichtlinien unter bzw. im unmittelbaren Umfeld von Autobahnbrücken (wie viele Meter rechts und links der Brückenbauwerke sind davon betroffen?) keine bzw. nur eine stark eingeschränkte Nutzung der Grundflächen unterhalb der Brücken mehr zulässig sind – wenn ja, welche Flächen sind davon betroffen (Bitte in Zahlen und als Skizze darstellen)?

Antwort zu 16:

Die rechtlichen Grundlagen für Bundesfernstraßen, d. h. Bundesautobahnen und Bundesstraßen, sind im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt. Nutzungseinschränkungen für anliegende Grundstücke längs der Bundesfernstraßen sind in § 9 FStrG (Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen) beinhaltet. Demnach dürfen bei Bundesautobahnen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter nicht errichtet werden, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG). Soweit bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter errichtet werden sollen, bedürfen u. a. Baugenehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbau-behörde (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG).

Frage 17:

Was bedeutet die Antwort auf Frage 16 für den Bestand der Kleingartenflächen, die sich bisher unter bzw. im unmittelbaren Umfeld der RWB befinden – wie viele fallen den Baumaßnahmen zum Opfer und wie viele fallen dauerhaft weg (Angabe zur Kolonie, Anzahl der dort betroffenen Parzellen und damit verbundene m² Nutzfläche)?

Antwort zu 17:

Durch den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke sind Flächen der Kleingartenanlagen (KGA) sowohl temporär im Bauzustand als auch dauerhaft betroffen. Im Einzelnen sind nach derzeitigem Planungsstand (Leistungsphase 2 HOAI – Honorarordnung der Architekten und Ingenieure, Voruntersuchung) überschlägig folgende voraussichtliche Betroffenheiten zu nennen:

- KGA Tiefer Grund II (Land Berlin), bauzeitlich: 0,13 ha, dauerhaft: keine
- KGA Spreewiesen (Land Berlin), keine Inanspruchnahme
- KGA Bleibtreu II (Land Berlin), bauzeitlich: 0,40 ha, dauerhaft: 0,70 ha
- KGA Schleusenland (Land Berlin), bauzeitlich: 0,30 ha, dauerhaft: keine
- KGA Ablaufberg (Bundeseisenbahnvermögen/Bahn-Landwirtschaft), bauzeitlich: 0,45 ha, dauerhaft: keine

- KGA Schlackeloch (Bundeseisenbahnvermögen/Bahn-Landwirtschaft), bauzeitlich: 1,50 ha, dauerhaft: 0,9 ha

Die Ermittlung der gesamten Flächeninanspruchnahme ist in der jetzigen Planungsphase noch nicht belastbar durchzuführen und wird erst in der folgenden Planungsphase u. a. mit Erarbeitung der erforderlichen Grunderwerbspläne abgeschlossen. Somit ist auch eine „parzellenscharfe“ Abgrenzung bei der Inanspruchnahme von Kleingartenflächen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Frage 18:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 18:

Nein.

Berlin, den 23.07.2020

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz