

# Themenwerkstatt der DEGES zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm

26.02. und 27.02.2020

## Themenschwerpunkt „Verkehrsströme und Verkehrsmengen“

### Informationen zur Themeninsel „Verkehrsströme und Verkehrsmengen“

Wir haben zentrale Punkte zum Thema „Verkehrsströme und Verkehrsmengen“ für Sie zusammengestellt. Ergänzend finden Sie nachfolgend die wichtigsten Fragen und Antworten zum Thema Verkehrsströme und Verkehrsmengen, die von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie von weiteren Interessierten bisher an die DEGES gestellt wurden.

Weitere Fragen können Sie uns persönlich an dieser Themeninsel oder wie bisher über das **Kontaktformular** auf der Webseite oder das **Bürgertelefon** unter der kostenlosen Telefonnummer 0800 5895 2479 stellen.

### Der Umbau sichert langfristig die Funktionsfähigkeit des Autobahndreiecks Funkturm und verbessert die Verkehrssicherheit

Das Autobahndreieck Funkturm ist ein Kernstück des Berliner Straßennetzes. Durchschnittlich 230.000 Fahrzeuge pro Tag durchfahren das Autobahndreieck Funkturm täglich, darunter 12.000 schwere Lkw. Prognosen des Bundes gehen davon aus, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 weiter steigen wird. Dann werden 250.000 Fahrzeuge pro Tag über die Autobahnen A 100 und A 115 rollen.

Als Teil der Vorplanungen hat die DEGES umfangreiche verkehrstechnische Untersuchungen erstellt. Dabei wurde zum einen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen untersucht, die direkt durch den Umbau betroffen sind. Zu diesen gehören die vom Umbau betroffenen Abschnitte der A 110 und A 115 inklusive Verbindungsrampen sowie Zu- und Abfahren. Zum anderen wurde überprüft, wie sich der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm auf das Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz auswirkt. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden für das Jahr 2030 ermittelt. Dabei wurde auf der Grundlage der Verkehrsprognose des Bundes die Situation ohne Umbau der Situation mit Umbau gegenübergestellt. Aus den Ergebnissen wurden Schlussfolgerungen zur zukünftigen Leistungsqualität des Autobahndreiecks Funkturm abgeleitet. Zudem konnten Erkenntnisse für die weitere Planung gewonnen werden, unter anderem auch zu Maßnahmen, die gegebenenfalls im nachgeordneten Straßennetz umgesetzt werden müssen.

### Im Zuge des Umbaus wird die Kapazität des Autobahndreiecks Funkturm nicht erhöht

Angesichts der prognostizierten Zunahme des Verkehrs wird es auch nach dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm insbesondere auf der Autobahn A 100 weiterhin zu Staus und Verkehrsstörungen kommen. Eine Verbesserung der Verkehrsqualität ist dann möglich, wenn das Verkehrsaufkommen im Zuge der Verkehrswende deutlich (um circa 30 Prozent gegenüber heute) abnimmt.

Durch die neue Verkehrsführung, die den heutigen technischen Standards entspricht, kann der Verkehr zukünftig jedoch besser fließen. Die Fahrzeiten für Pendler und für den Wirtschaftsverkehr werden verkürzt. Schleichwege, die sich der Verkehr heute sucht, um den Stau im Autobahndreieck Funkturm zu vermeiden, werden dadurch unnötig. Dies reduziert die Belastung im Netz der Stadtstraßen.

Durch die neue Anschlussstelle Messedamm verändern sich auch die Verkehrsströme im nachgeordneten Netz. Beispielsweise wird durch die neue Anschlussstelle Messedamm der Verkehr in der Jafféstraße um circa 10.000 Fahrzeuge pro Tag (plus 40 Prozent) und in der Heerstraße um 2.000 Fahrzeuge pro Tag (plus 5 Prozent) zunehmen. Die betroffenen Straßenzüge sind sehr leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, die geeignet und in der Lage sind, die Verkehrsmengen aufzunehmen.

In diese Zunahmen eingerechnet ist bereits ein genereller Anstieg des Verkehrs, der laut der Prognose des Bundes fast 9 Prozent betragen wird. Wenn das Verkehrsaufkommen im Zuge der Verkehrswende sinkt, so werden auch weniger Fahrzeuge die Anschlussstelle Messedamm nutzen. Hinzu kommt: Wenn durch die Verkehrswende der Verkehr im Berliner Stadtgebiet abnimmt, so geht auch das Aufkommen auf den Stadtstraßen im Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm zurück. Dadurch würde auch die Verkehrsbelastung auf Jafféstraße und Heerstraße geringer ausfallen.

Eine wesentliche Entlastung der Verkehrsverhältnisse auf der A 100 kann durch die Verlegung der Anschlussstelle Messedamm auf die Autobahn A 115 im Bereich der Halenseestraße Ost/West sowie am Knotenpunkt Messedamm/Halenseestraße erzielt werden. Die Verkehrsbelastung auf dem Messedamm geht leicht zurück (1.000 Fahrzeuge weniger pro Tag, minus 5 Prozent). Auch diese Berechnungen beinhalten insgesamt eine Zunahme des Verkehrs von knapp 9 Prozent laut Bundesprognose. Eine Abnahme des Gesamtverkehrs im Zuge der Verkehrswende kann die Rückgänge in den benannten Straßenabschnitten noch verstärken.

## Fragen und Antworten

### **Durch die neue Anschlussstelle verändert sich die Verkehrsmenge auf der Jafféstraße. Sind die Kapazitäten der Jafféstraße für das erhöhte Verkehrsaufkommen, auch zu Messezeiten, ausreichend?**

Das Verkehrsaufkommen in der Jafféstraße wird nach dem Umbau durch die Verlegung der Anschlussstelle Messedamm höher sein als heute. Im Bestand hat die Jafféstraße zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, also insgesamt vier Fahrstreifen. Die Leistungsfähigkeit von vierstreifigen Stadtstraßen beträgt 3.600 bis 5.200 Kfz/h. Nach dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wird die Verkehrsbelastung auf der Jafféstraße in der Spitzenstunde ca. 2.500 Kfz/h betragen (Erhöhung um ca. 40 Prozent). Somit ist die Jafféstraße ausreichend dimensioniert, um die zusätzlichen Verkehrsmengen aufzunehmen. Durch verkehrslenkende Maßnahmen, wie beispielsweise die Errichtung von Lichtsignalanlagen oder Einbahnstraßenregelungen, kann gewährleistet werden, dass der Verkehr auf der Hauptstraße bleibt. Die DEGES prüft gemeinsam mit der zuständigen Verkehrsbehörde des Landes Berlin, welche Maßnahmen im Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm möglich und sinnvoll sind.

Das Verkehrsaufkommen zu Messezeiten ist für die Berechnung der Leistungsfähigkeit nicht ausschlaggebend, da dies zu einer Überdimensionierung der gesamten Verkehrsanlagen führen würde. Wie aus den oben genannten Zahlen ersichtlich ist, sind jedoch selbst in der Spitzenstunde Reserven vorhanden.

### Warum wird das Verkehrsaufkommen zu Messezeiten nicht in die Berechnungen mit einbezogen?

Die Vorgehensweise für Leistungsfähigkeitsberechnungen beruht auf:

- den im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Fassung von 2015, kurz: HBS) beschriebenen Verfahren für die Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs an Autobahnen (Teil A) und Stadtstraßen (Teil S),
- den spezifischen Berliner Vorgaben für die Planung von Lichtsignalanlagen sowie
- den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (kurz: RiLSA, Fassung von 2015).

Für die verkehrstechnische Bemessung wird die Spitzenstunde beziehungsweise die Verkehrsstärke in der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres als maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV) zugrunde gelegt. Eine Bemessung von Verkehrsanlagen im Veranstaltungsverkehr würde zu einer Überdimensionierung von Verkehrsflächen führen. Durch die Schließung des Rasthofs AVUS und die neue Verkehrsführung „A 115 in Mittellage“ werden Freiflächen geschaffen, die auch für die Messe genutzt werden könnten. Die entsprechenden Planungen liegen in der Hoheit des Landes Berlin.

### Wird bei den Planungen berücksichtigt, dass viele Verkehrsteilnehmer über den Rasthof AVUS und den Parkplatz abfahren?

Diese Situation gehört zu den wesentlichen Schwachstellen des bestehenden Autobahndreiecks. Die Verkehrsführung im Autobahndreieck mit der dichten Folge von sehr kurzen Ein- und Ausfahrten entspricht nicht den Regeln der Technik für eine sichere und reibungslose Abwicklung des Verkehrs. Die schnelle Abfolge der Rampen, die ungewöhnlich kurzen Ein- und Ausfädelungsspuren, die häufigen Spurwechsel sowie das hohe Verkehrsaufkommen bringen immer wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Zudem ist der Rasthof straßenrechtlich ein Autobahnnebenbetrieb, der nach dem geltenden Regelwerk ausschließlich und direkt mit der Bundesautobahn verbunden sein und keine öffentliche Stadtstraßenanbindung haben darf. Die Verkehrsmengen der Verkehrsanalyse und der Verkehrsprognose werden großräumig ermittelt und modelliert. Sie beinhalten ebenso die Bewegungen der Fahrzeuge, die den Rasthof überqueren, wie diejenigen, die auf den Rasthof zum Rasten aus- und einfahren. Insofern können wir bestätigen, dass die relevanten Fahrzeuge zukünftig ausschließlich über die regulären Abschlussstellen abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen für die Situation nach dem Umbau ist ausreichend und wird nachgewiesen.

### Wie soll der Verkehr von der Harbigstraße aufgenommen werden?

Der Querschnitt der Harbigstraße, also der von allen Verkehrsteilnehmern nutzbare Verkehrsraum inklusive der Sicherheitsabstände, ist dem Grunde nach ausreichend, um den Quell- und Zielverkehr für die Eichkampsiedlung aufzunehmen. Dennoch werden wir im Zuge der anstehenden detaillierten Bauablaufplanung prüfen, ob zumindest zeitweise und in eine Richtung die Verbindung vom Messedamm zur Eichkampstraße aufrechterhalten werden kann. Dabei können auch verkehrlenkende Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen relevant werden. Als weitere Option hatten wir bereits in der Informationsveranstaltung am 31. Oktober 2019 zugesagt, die Zufahrt über die Teufelsseestraße zu prüfen.

### **Ist die Teufelsseestraße als Zubringer zur Waldschulallee geeignet?**

Die Verkehrsverbindung der Teufelsseestraße über Soldauer und Lötzener Allee ist bereits vorhanden.

### **Kann man weiterhin von der Halenseestraße über den Messedamm zur Eichkampstraße gelangen?**

Die genannten Verkehrsbeziehungen sollen auch nach dem Umbau erhalten bleiben. Von der Halenseestraße wird man wie bisher über den Messedamm zur Eichkampstraße gelangen. Bezüglich der Verkehrsführung während der Bauphase soll der Umbau grundsätzlich unter fließendem Verkehr erfolgen. Das derzeitige Konzept sieht für die teilweise erforderlichen abschnittswisen oder zeitlich begrenzten Verkehrseinschränkungen und Sperrungen eine Führung des örtlichen Verkehrs für die gegebenenfalls geschlossene Anschlussstelle Messe zum Beispiel über die Anschlussstelle Kaiserdamm vor. Die Verbindungen über die Anschlussstellen Kurfürstendamm und Kaiserdamm Süd sollen über die gesamte Bauzeit erhalten bleiben – so der aktuelle Planungsstand. Die Verbindung von der Eichkampstraße Richtung Kurfürstendamm soll über Waldschulallee, Jafféstraße und Heerstraße gewährleistet werden. Die Verbindung zwischen Eichkampstraße und Messedamm muss nach dem aktuellen Planungsstand für eine Bauphase gesperrt werden. Wir werden im Zuge der anstehenden detaillierten Bauablaufplanung prüfen, ob zumindest zeitweise und in eine Richtung die Verbindung vom Messedamm zur Eichkampstraße aufrechterhalten werden kann. Dabei können auch verkehrslenkende Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen relevant werden.

### **Wie hoch ist die Verkehrsbelastung der Anschlussstelle Kaiserdamm?**

Die Anschlussstelle Kaiserdamm hat nach den vorläufigen Berechnungen als Grundlage der Vorplanung heute eine Verkehrsbelastung von ca. 32.000 Pkw und 422 Lkw in 24 Stunden. Im Jahr 2030 wären dies ohne Umbau des Autobahndreiecks Funkturm 31.500 Pkw und 900 Lkw. Mit dem Umbau wurde für das Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von 32.700 Pkw und 950 Lkw errechnet.

### **Welche Kapazität hat die Anschlussstelle Spandauer Damm?**

Die Leistungsfähigkeit von Anschlussstellen wird maßgeblich durch die Steuerung der Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen zu den Stadtstraßen bestimmt. Die Berechnung der maximal möglichen Leistungsfähigkeit wäre eine theoretische Betrachtung ohne direkten Projektbezug, die wir zunächst nicht durchführen. Sobald feststeht, wie viel Verkehr projektbezogen von der Anschlussstelle auf jeder einzelnen Rampe aufgenommen werden muss, werden wir in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin die Lichtsignalanlagensteuerung entsprechend anpassen. Derzeit ist die Anschlussstelle Spandauer Damm mit ca. 40.350 Pkw und 980 Lkw in 24 Stunden belastet.

### **Was gibt es für Konzepte, Verkehr von Hüttenweg, Königstraße und Auerbachtunnel abzulenken, um zu verhindern, dass die Eichkampstraße ein Schleichweg wird?**

In der Informationsveranstaltung am 31. Oktober 2019 hatten wir dargelegt, dass durch die Umgestaltung des Autobahndreiecks insbesondere die Stauerscheinungen zwischen Hüttenweg und Autobahndreieck reduziert werden sollen. Dies wird insbesondere durch die Verlängerung des Einfädungsstreifens in die A 100 Richtung Nord und die Verlagerung der Anschlussstelle Messedamm/ICC erreicht. Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Verhinderung von Schleichwegen wären bereits heute möglich (zum Beispiel Zufahrtbeschränkungen für Nicht-Anlieger), deren verkehrsbehördliche Anordnung beim Land Berlin liegen würde. Verkehrsregelnde Maßnahmen werden nur durch die Verkehrsbehörden des Landes Berlin angeordnet. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen, die direkt durch den Umbau veranlasst sind, erfolgen erst in späteren Planungsphasen. Darüber hinaus können sie auch nach dem Umbau jederzeit von der Verkehrsbehörde erlassen werden.

### **Wie soll der Verkehr in der Jafféstraße entlastet werden, wenn er nicht wie bisher über Masurenallee und Theodor-Heuss-Platz auf die Heerstraße geführt wird?**

Die Jafféstraße hat im Bestand zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, also insgesamt vier Fahrstreifen. Die Leistungsfähigkeit von vierstreifigen Stadtstraßen beträgt 3.600 bis 5.200 Kfz/h. Nach dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wird die Verkehrsbelastung auf der Jafféstraße in der Spitzenstunde ca. 2.500 Kfz/h betragen (Erhöhung um ca. 40 Prozent). Die Leistungsfähigkeit des Querschnitts der Straße wird ausreichend sein.

### **Wie kann man von der A 100 aus Süden zum Beispiel zum Theodor-Heuss-Platz gelangen?**



Für die Verkehrsführung von der A 100 aus Süden zum Theodor-Heuss-Platz wurde in der Bürgerinformationsveranstaltung am 31. Oktober 2019 nur die Möglichkeit unter Nutzung der neuen Stadtautobahn aufgezeigt. Eine weitere Möglichkeit besteht über die Ausfahrt an der Anschlussstelle Kurfürstendamm und die Nutzung der auch zukünftig geplanten Halenseestraße Ost zum ICC. Auch die Ausfahrt über die Anschlussstelle Kaiserdamm ist weiterhin möglich und voraussichtlich die Variante mit der kürzesten Fahrzeit.

### **Was ist eine Verkehrsumlegungsrechnung und wie wurde sie durchgeführt?**

Zur Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse wurde eine Verkehrsumlegungsrechnung durchgeführt. Grundlage der Umlegung waren die durch die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) bereitgestellten Teilnetzausschnitte aus dem Berliner Prognosemodell 2030 sowie dem Analysemodell (2018). Hieraus wurden die Verkehrsbelastungen für die heutige Situation (sogenannter Analyse-Nullfall), die zukünftige Situation im Jahr 2030 ohne Umbau (sogenannter Prognose-Nullfall, auch bezeichnet als Variante 0) sowie die Situation 2030 mit Umbau in verschiedenen Varianten (sogenannte Prognose-Planfälle) abgeleitet. Die Grundlagen wurden mithilfe vorliegender Verkehrsdaten sowohl der Dauerschleusen im Bereich der Autobahnen als auch von Zählungen an den Rampenanlagen und den Knotenpunkten im Stadtnetz ermittelt. Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgte entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Fassung von 2015, kurz: HBS). Die im HBS beschriebenen Verfahren entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die Verkehrsumlegungsrechnung wird in den folgenden Planungsphasen fortgeschrieben und detailliert.

## DIE INFORMATIONS- UND DIALOGANGEBOTE DER DEGES

### Wir halten Sie auf dem Laufenden

-  Auf der Webseite unter [www.deges.de/ad-funkturm](http://www.deges.de/ad-funkturm) können Sie sich über den Projektstand informieren. Sie finden dort Hintergründe, aktuelle Informationen und Materialien zum Download.
-  Wir informieren die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Interessierte anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen im Projekt.

### Stellen Sie uns Ihre Fragen!

-  Sie erreichen unser Bürgertelefon montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer: **0800 5895 2479**
-  Für Fragen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm sowie zu weiteren Projekten der DEGES nutzen Sie unser Kontaktformular auf der Projektunterseite Dialog.
-  Bitte registrieren Sie sich unter [www.deges.de/ad-funkturm/dialog](http://www.deges.de/ad-funkturm/dialog), um Informationen und Veranstaltungshinweise zum Projekt per E-Mail zu erhalten.

#### IMPRESSUM

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin

#### HINWEIS

Alle Angaben Stand Januar 2020.  
Änderungen und Irrtümer vorbehalten.