

Themenwerkstatt der DEGES zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm

26.02. und 27.02.2020

Themenschwerpunkt „Grundzüge der Planung und weitere Themen wie Umweltschutz, Denkmalschutz, bauzeitliche Verkehrsführung“

Informationen zur Vorbereitung auf die Diskussion

Wir haben zentrale Punkte zum Thema „Grundzüge der Planung“ und zu weiteren Themen, vor allem „Umweltschutz“, „Denkmalschutz“, „Bauzeitliche Verkehrsführung“, für Sie zusammengestellt. Ergänzend finden Sie nachfolgend die wichtigsten Fragen und Antworten zu diesen Themen, die von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie von weiteren Interessierten bisher an die DEGES gestellt wurden.

Weitere Fragen können Sie uns persönlich an einer der zwei Themeninseln „Grundzüge der Planung“ oder wie bisher über das **Kontaktformular** auf der Webseite oder das **Bürgertelefon** unter der kostenlosen Telefonnummer 0800 5895 2479 stellen.

Grundzüge der Planung

Im Zuge des Umbaus werden die Autobahnen A 100 und A 115 inklusive 25 Brücken, Rampen und weiterer Bauwerke auf einer Gesamtlänge von 1,9 Kilometern erneuert. Dabei bietet sich die Möglichkeit, die Verkehrsführung innerhalb des Autobahndreiecks neu zu organisieren und die unübersichtlichen Verkehrsverhältnisse aufzulösen.

Das neue Autobahndreieck soll mit der „A 115 in Mittellage“ des heutigen Rasthofes AVUS errichtet werden. Das bedeutet, dass die heute halbbogenförmig um den Rasthof AVUS herum verlaufende A 115 zukünftig geradeaus über die Mitte des Rasthofgeländes geführt wird und sich nicht mehr an der Nordkurve der AVUS orientieren wird. Die Verbindungsrampen werden teilweise verlängert und baulich so gestaltet, dass sie zukünftig mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren werden können. Die Anschlussstelle Messedamm wird auf die weniger stark befahrene Autobahn A 115 verlegt. Die Verkehrsströme werden geordnet. Der Rasthof AVUS wird geschlossen. Die denkmalgeschützten Gebäude des AVUS-Motels und der AVUS-Tribüne bleiben erhalten.

Zwischen A 115 und Eichkampstraße werden die bestehenden Lärmschutzwände durch neue Lärmschutzwände ersetzt. Für die Anlieger der Dernburgstraße sowie der angrenzenden Charlottenburger Stadtteile östlich der A 100 werden im Zuge des Umbaus erstmals Lärmschutzwände errichtet.

Fragen und Antworten zum Thema „Grundzüge der Planung“

Welche Vorteile bringt der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm?

Durch den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wird dessen Funktionsfähigkeit im Berliner Netz erhalten und langfristig gesichert. Die Neuorganisation der Verkehrsführung sorgt für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, reduziert Staus und verbessert die Verkehrssicherheit. Für die Anwohner in der Eichkampsiedlung sowie im Bereich Dernburgstraße werden neue Lärmschutzwände errichtet. Die heute bestehenden dauerhaften Verkehrseinschränkungen (u. a. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nutzungseinschränkungen für Lkw) können nach dem Umbau aufgehoben werden. Auch wird es weniger temporäre Baustellen für die Instandhaltung geben, wie sie in den vergangenen 15 Jahren aufgrund des hohen Wartungsaufwands erforderlich waren und für Pendler, Durchreisende und Lkw-Fahrer ein immer wiederkehrendes Ärgernis bildeten. Durch den Umbau werden Flächen frei, für die ein stadtplanerisches Begleitkonzept erstellt wird.

Berücksichtigt der Umbau die Veränderungen des Verkehrs in Berlin?

Die DEGES erneuert das Autobahndreieck Funkturm inklusive der teilweise stark beschädigten Bauwerke, damit es langfristig für den Verkehr nutzbar ist und die Mobilität von Menschen und Gütern gesichert bleibt. Die Kapazität des Autobahndreiecks wird durch die baulichen Maßnahmen nicht erhöht. Das bedeutet, dass das Autobahndreieck auch weiterhin rechnerisch nicht für die heutigen oder zukünftigen Verkehrsmengen ausgelegt ist. Derzeit nimmt der Verkehr auf den Straßen auch im Land Berlin wieder zu. Die angestrebte Verkehrswende und die damit einhergehenden Abnahmen im Straßenverkehr könnten die verkehrlichen Verhältnisse am Autobahndreieck Funkturm entlasten. Die Leistungsfähigkeit des umgebauten Autobahndreiecks wäre dann erreicht, wenn der Verkehr im Vergleich zum Ist-Zustand um circa 30 Prozent zurückgehen würde.

Warum wird die Verkehrsführung am Autobahndreieck geändert und nicht einfach in ihrer heutigen Form beibehalten?

Heute ballen sich auf der A 100 im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm in dichter Folge die Anschlussstellen Kurfürstendamm, Messe und Kaiserdamm. Der verkehrliche Standard dieser Verkehrsführung ist nach heutigem Ermessen und unter der vorhandenen Verkehrsbelastung für einen Neubau nicht mehr tragbar. Die schnelle Abfolge der Rampen, die ungewöhnlich kurzen Ein- und Ausfädelungsspuren, die häufigen Spurwechsel insbesondere im Zusammenhang mit den notwendigen Ein- und Ausfahrtvorgängen sowie das hohe Verkehrsaufkommen bringen immer wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Der Umbau bietet eine einmalige Chance, die Verkehrsführung im Autobahndreieck neu zu organisieren und an heutige verkehrliche Standards anzupassen. Zudem wären die heute im Autobahndreieck bestehenden Verkehrsführungen mit einem Umbau nicht mehr genehmigungsfähig.

Welche Varianten für den Umbau wurden geprüft, und wo sind diese einsehbar?

Im Rahmen der Vorplanung wurden sehr viele Varianten in unterschiedlichen Bearbeitungstiefen und verschiedenen Kombinationen von Teilvarianten untersucht. Die Variantenuntersuchung wird spätestens in den Planfeststellungsunterlagen umfassend abgebildet.

Das Ergebnis einer Variantenuntersuchung ist immer eine Vorzugsvariante unter Abwägung aller Belange der Umwelt, des Verkehrs, des Städtebaus und der Wirtschaftlichkeit. Alternativen wurden bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Dabei gab es sowohl eine Anschlussstellenvariante mit Teilabriss der AVUS-Tribüne als auch eine Variante auf dem Rasthofgelände unter Nutzung der bestehenden Messedammunterführung. Der Nachteil beider Varianten liegt in dem zu geringen Abstand der Anschlussstelle zum Autobahndreieck. Der größtmögliche Abstand ohne direkten Eingriff in die Eichkampsiedlung ist mit der vorgestellten Lage gegeben. Die zu erwartenden Verkehrsabläufe wurden mit Hilfe einer Verkehrssimulation ermittelt. Diese zeigte, dass selbst dieser Abstand nicht für alle Verkehrsbeziehungen ausreichend ist.

Aus diesem Grund musste eine zusätzliche separate Rampe von der neuen Anschlussstelle Messedamm in Fahrtrichtung Hamburg eingeplant werden. Die Einrichtung der Anschlussstelle Messedamm in kürzerer Entfernung zum Autobahndreieck würde die vorhandenen Defizite im Autobahndreieck nicht bereinigen. Mit den angeführten Varianten würden die Verflechtungsbereiche zwischen den Ein- und Ausfädelungstreifen auf der A 115 von den geplanten ca. 150 Metern je nach Variante nahezu gegen null reduziert.

Eine solche Verkehrsführung wäre nicht geeignet, den Verkehr abzuwickeln. Die Verkehrssicherheit könnte nicht gewährleistet werden. Da die Lösung zudem nicht den vorgegebenen Regeln der Verkehrsführung entspräche, wäre die Planung auch nicht genehmigungsfähig. Eine genauere Erörterung, voraussichtlich mit technischem Planungsmodell der baulichen Anlagen in einem 3D-Modell für die neue Anschlussstelle Messedamm, ist im Rahmen der 1. Themenwerkstatt möglich. Weitere dynamische Visualisierungen sind in Vorbereitung und stehen voraussichtlich bis April 2020 zur Verfügung.

Warum ist die Variante „A 115 in Mittellage“ die derzeitige Vorzugsvariante?

Für den Umbau hat die DEGEGS auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aus dem Jahr 2014 verschiedene Varianten geprüft, weiterentwickelt und unter verkehrlichen, wirtschaftlichen, umweltbezogenen und stadtplanerischen Gesichtspunkten bewertet. Im Ergebnis der Variantenuntersuchung hat sich die Führung der A115 in Mittellage des Rasthofgeländes als einzige verkehrlich zufriedenstellende Variante herausgestellt. Dies ist maßgeblich durch die städtebaulichen Zwangspunkte bedingt (angrenzende Bebauung, Bahnanlagen, Höhensituation).

Nur die Mittellage der A 115 ermöglicht eine geometrisch ausgewogene und regelgerechte Rampenanbindung an die A 100 in beide Richtungen (Nord und Süd). Durch den Umbau und die Neuorganisation wird der Verkehrsfluss verbessert. Dadurch vermindert sich das Risiko von Staus und Unfällen, und Autos, Liefer- und Lastwagen können den Knoten zukünftig sicherer und reibungsloser passieren. Städtebauliche Potentiale werden auch bei der Mittellage der A 115 geschaffen. Der Rasthof AVUS wird geschlossen. Die denkmalgeschützten Gebäude des AVUS-Motels und der AVUS-Tribüne bleiben erhalten.

Das neue Autobahndreieck Funkturm und seine Nebenbetriebe werden insgesamt weniger Platz beanspruchen. Durch die Verlagerung der Lkw-Stellplätze werden zu beiden Seiten der Autobahn A 115 einige Hektar Fläche frei. Für diese Flächen wird ein stadtplanerisches Begleitkonzept durch die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erstellt.

Warum wurde die Variante „Randlage Messe“ verworfen?

Die Variante „Randlage Messe“ war eine von mehreren Varianten für den Umbau. Sie wurde sehr intensiv zusammen mit der Senatsverwaltung für Verkehr untersucht. Im Zuge der Variantenprüfung wurden erhebliche verkehrliche Nachteile sowie Defizite bei der Verkehrssicherheit deutlich. Die Nachteile der Randlage für den Verkehr wiegen deutlich schwerer als die Nachteile der Mittellage für den Städtebau.

Beeinflusst der Umbau die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer?

Alle bisher vorhandenen Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer werden auch nach dem Umbau gewährleistet. Bei der Anpassung der Stadtstraßen werden zum Beispiel die Radwege entsprechend den aktuellen Ausführungsvorschriften der Berliner Senatsverwaltung ausgeführt und dadurch in einigen Streckenabschnitten gegenüber dem Bestand, insbesondere hinsichtlich der Querschnittsbreiten, deutlich verbessert.

Gibt es Unfallstatistiken oder Unfallanalysen?

Die Machbarkeitsstudie des Landes Berlin aus dem Jahr 2013 beinhaltet auch eine Schwachstellenanalyse zum Thema Unfälle. Diese kam zu dem Erkenntnis, dass die Unübersichtlichkeit und die zu geringen Längen und Abstände sich direkt in den Unfallhäufungen und den Stauanteilen widerspiegeln.

In Bereichen beengter räumlicher Verhältnisse, in denen zum Erreichen des Fahrtziels Abbiegevorgänge und Spurwechsel vollzogen werden müssen, sinken die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und damit die Kapazität. Gleichzeitig sind zahlreiche Unfälle zu verzeichnen, die aus zu geringem Abstand und Nebeneinanderfahren resultieren. Die Unfallhäufung im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm ist als hoch zu bewerten. Im Vergleich zu anderen Berliner Autobahnkreuzen sowie Autobahndreiecken ist beispielsweise die Unfalldichte des Jahres 2012 im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm am stärksten ausgeprägt. Die erhöhte Unfallhäufung wird dabei auch durch die Sonderauswertung zu Unfällen auf Autobahnen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bestätigt. Dort zeigt sich, dass das Autobahndreieck Funkturm auf seinen Verbindungsfahrbahnen gegenüber den anderen Dreiecken und Kreuzen die höchste Unfallanzahl aufweist.

Abgesehen von der Unfallanalyse müssen wir beim Umbau des Autobahndreiecks das technische Regelwerk beachten. Vom Umbau betroffene Kreuzungen auf den Stadtstraßen werden im Zuge des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm hinsichtlich ihrer Verkehrsregelungen überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dadurch wird eine sichere Abwicklung des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Fußgänger und Radfahrer, ermöglicht.

Umweltschutz

Das Projektgebiet befindet sich in einem dicht besiedelten, bebauten und stark vorbelasteten Bereich Berlins. Für das Vorhaben wird ein schutzgutbezogener Umweltbericht gefertigt. Dieser Bericht beschreibt und bewertet die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens und enthält folgende Angaben:

1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,
2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
3. eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,
4. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,
5. eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,
6. eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie
7. eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung.

Untersuchungsrahmen und Inhalte der Fachgutachten sowie der Untersuchungsraum des Umweltberichtes wurden bei einem Scopingtermin mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde und mit allen beteiligten Fachbehörden verbindlich abgestimmt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Tier- und Pflanzenwelt werden im Zuge des weiteren Planungsverfahrens im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend ermittelt. Nicht vermeidbare Eingriffe werden durch Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Eine vorsorgliche Vorprüfung der möglichen Betroffenheit der Belange für das Flora-Fauna-Habitat (FFH) Gebiet Grunewald und das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) Grunewald wird sicher gestellt.

Während der Bauzeit werden Flächen der Kleingartenanlagen für die Umsetzung der Baumaßnahme zeitweise in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese von der DEGES wiederhergerichtet und für eine Erholungsnutzung zur Verfügung stehen.

Fragen und Antworten zum Thema Umweltschutz

Welche Tierarten gibt es im Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm?

Die erste Bestandsaufnahme ergab Anzeichen für insgesamt 14 Fledermausarten im Projektgebiet. Es gibt jedoch keine Hinweise darauf, dass Nistplätze in den Bauwerken vorhanden sind, die vom Umbau betroffen sind. 40 Vogelarten konnten im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm nachgewiesen werden. Ihre Brutreviere befinden sich vor allem in den Gärten der Wohnsiedlungen, in den Kleingartenanlagen und auf dem Friedhofsgelände. Im Bereich der Bahngleise südlich der AVUS wurden Vorkommen von Zauneidechsen festgestellt.

Müssen für die Umsetzung des Vorhabens Bäume gefällt werden?

Der vorhabensbedingte Verlust von Biotopflächen und damit auch von Gehölzen und Bäumen ist unvermeidbar. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden zeitweise benötigte Bereiche für das Baufeld und neu zu gestaltende Flächen wie zum Beispiel Böschungen gleichartig oder gleichwertig wieder begrünt. Als Ersatz für vorhabensbedingte Eingriffe in den Baum- oder Gehölzbestand werden nach Abschluss der Bauarbeiten an geeigneten Stellen neue Bäume und Sträucher gepflanzt. Das Kompensationskonzept wird im Zuge der laufenden Planung konkretisiert.

Werden die transparenten Lärmschutzwände gestaltet, um Vogelschlag zu vermeiden?

Für die transparenten Lärmschutzelemente werden geeignete Maßnahmen gegen Vogelschlag vorgesehen.

Was geschieht mit den Kleingärten, die zwischen Autobahn A 100 und Dernburgstraße liegen?

Während der Bauzeit wird es erforderlich sein, Flächen im Bereich der Kleingartenanlage zeitweise für eine Behelfsautobahn, die Einrichtung von Baufeldern und die Lagerung von Baumaterialien in Anspruch zu nehmen. Die DEGES stimmt sich hierzu mit dem Kleingartenverein und den betroffenen Pächtern ab.

Welche Flächen der Kleingartenanlage werden während der Bauzeit in Anspruch genommen, ab wann und wie lange?

Der genaue Flächenbedarf für die Behelfsautobahn ist noch nicht durchgeplant, sodass die Betroffenheit im Einzelnen und parzellenbezogen noch nicht bekannt ist. Voraussichtlich werden sich die Betroffenheiten auf die Gruppen/Parzellen nördlich des Eingangs Dernburgstraße 35 zwischen A 100 und Wohnbebauung beschränken. Kleingartengrundstücke in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofes Westkreuz sollten aller Voraussicht nach nicht direkt betroffen sein. Mit einem Baubeginn wird aktuell nicht vor 2023 gerechnet. Die Bauzeit wird einige Jahre in Anspruch nehmen. Exakte Angaben sind in dieser frühen Planungsphase noch nicht möglich. Für die Inanspruchnahme der Kleingartenanlage muss mindestens mit fünf bis sieben Jahren gerechnet werden.

Hat die Errichtung von Lärmschutzwänden Auswirkungen auf die Kleingartenanlage?

Im Zuge des Umbaus werden für die angrenzenden Charlottenburger Stadtteile östlich der Autobahn A 100 erstmals Lärmschutzwände errichtet. Diese sorgen bei Anwohnern und Anwohnerinnen und auch bei Kleingärtnern für mehr Ruhe.

Was tut die DEGES zum Schutz des Lebensraums der Zauneidechsen, die in den Gärten schlüpfen und als Jungtiere auf den Bahn-Abhang neben dem AVUS-Rastplatz sowie möglicherweise den AVUS-Rastplatz selber abwandern?

In Vorbereitung des Projektes hat die DEGES in enger Abstimmung mit den Berliner Naturschutzverwaltungen ein umfassendes faunistisches Kartierungs- und Erfassungskonzept in der Örtlichkeit durchgeführt. Durch ein beauftragtes und zertifiziertes Fachplanungsbüro wurden umfassende faunistische Erhebungen in der Örtlichkeit durchgeführt (2017 bis 2019). Es liegen umfassende Dokumentationen für das geplante Bauvorhaben vor, sodass bestätigt werden kann, dass insbesondere die Bahnanlagen und deren Böschungen wertvolle Reptilienhabitate darstellen. Diese Daten und Reptiliennachweise werden bei den weiteren Planungen und Schutzmaßnahmen umfassend berücksichtigt.

Die erfassten Bestandsdaten aller wertgebenden Arten im Umfeld des Vorhabens sind Grundlage für die Berücksichtigung von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und gegebenenfalls von speziellen Artenschutzmaßnahmen (Umsiedelung von Tieren, Schaffung von Ersatzhabitaten). Diese Maßnahmen fließen in die Gutachten zur Plangenehmigung ein und werden bei der Bauausführung Berücksichtigung finden. So wird den Anforderungen aus den gesetzlichen Regelungen zum Natur- und Artenschutz entsprochen.

Städtebau und Denkmalschutz

Das neue Autobahndreieck Funkturm und seine Nebenbetriebe werden insgesamt weniger Platz beanspruchen. Durch die Verlagerung der Lkw-Stellplätze werden zu beiden Seiten der Autobahn A 115 einige Hektar Fläche frei. Für diese Flächen wird ein stadtplanerisches Begleitkonzept durch die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erstellt.

Im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm befinden sich 19 denkmalgeschützte Bauten, wie beispielsweise die AVUS-Tribüne, das Gebäude des AVUS-Motels, das Palais am Funkturm und die AVUS-Nordkurve. Diese wurden in einem denkmalpflegerischen Begleitgutachten erfasst. Darüber hinaus enthält das Gutachten erste, noch vorläufige Erkenntnisse zu den Auswirkungen des Umbaus in der jetzigen Vorzugsvariante für die Planung. Die Gebäude selbst sind durch den Umbau des Autobahndreiecks nicht betroffen. Allerdings verändert sich das Umfeld der denkmalgeschützten Bauten durch den Umbau und die Neuorganisation der Verkehrsströme.

Fragen und Antworten zum Thema Städtebau und Denkmalschutz

Wie sieht das stadtplanerische Konzept für den Raum Autobahndreieck Funkturm, Messe Berlin, Westkreuz aus?

Da das stadtplanerische Konzept für den Raum Autobahndreieck Funkturm, Messe Berlin, Westkreuz nicht abgeschlossen ist, können derzeit keine Ergebnisse genannt werden.

Inwieweit ist die Siedlung Eichkamp direkt oder indirekt von den Planungen betroffen beziehungsweise inwieweit ist eine Trassenführung im Bereich des S-Bahnhofs Eichkamp / Messe-Süd vorgesehen?

Die Siedlung Eichkamp liegt neben der neuen Anschlussstelle Messedamm. Privatgrundstücke werden nicht in Anspruch genommen. Der erforderliche aktive und passive Lärmschutz wird vorgesehen. Städtebaulich werden sich das direkte Umfeld am Knotenpunkt Messedamm/Jafféstraße/Eichkampstraße und die Anbindung der Waldschulallee durch die neue Anschlussstelle Messedamm verändern. Für die Anschlussstelle wird das südliche Ende (etwa 6.000 Quadratmeter) der Grünanlage an der Eichkampstraße in Anspruch genommen. Die Verlängerung des Messedamms zur Autobahnanschlussstelle wird über die Bahnanlagen am S-Bahnhof Messe Süd geführt. Die Bahnsteigzugangstreppe wird an die neue Straßenführung angepasst.

Die A 115 wird in Dammlage über den Bereich „Nordkurve“ geführt. Besteht die Möglichkeit, statt eines Damms die Fahrbahn aufzuständern, um langfristig die Möglichkeit offenzuhalten, wachsende neue Stadtgrundrisse darunter fortzuführen?

Technisch besteht die Möglichkeit, die A 115 als Brücke über das Rasthofgelände zu führen. Diese Lösung wurde auch als Variante überprüft, aber aus den folgenden Gründen verworfen: Im Bereich der Rasthoffläche beträgt die Höhe der Gradienten über Gelände fünf bis sieben Meter. Abzüglich einer Überbauhöhe von ungefähr zwei Metern würde sich eine lichte Höhe von drei bis fünf Metern ergeben. Als zu Beginn der Vorplanung der Rasthof noch an gleicher Stelle verbleiben sollte, wurde diskutiert, ob die Flächen unter dem Bauwerk als Stellplatzflächen genutzt werden können. Dies ist allerdings nach den aktuellen Regeln des Bundes für Bauwerke planmäßig nicht mehr zulässig. Es hat Brandfälle parkender Fahrzeuge unter Brücken gegeben, die zu einer dauerhaften Schädigung geführt haben, die im Einzelfall sogar einen Neubau erforderlich gemacht haben. Vor diesem Hintergrund hat der Bund entschieden, dass eine Brücke (mit Mehrkosten von 22 Millionen Euro) nicht sinnvoll ist.

Auch zum aktuellen Planungsstand der Schließung des Rasthofes würde der Bund die Mehrkosten für eine städtebauliche Nutzung nicht tragen. Inwieweit eine städtebauliche Nutzung (kein Parken) bei den oben genannten lichten Höhen und bei entsprechender Kostenübernahme sinnvoll ist, müsste die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vertreten.

Besteht ein Zusammenhang zwischen dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm und anderen Großbaustellen um den Funkturm herum, beispielsweise Planungsideen zum Stadion des Hertha BSC, der neuen Parkplatzsituation, Ab- und Zufahrten des Dreiecks Funkturm oder dem ICC und dessen Parkhaus?

Die DEGES stimmt sich im Rahmen der Planung eng mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ab, die ein stadtplanerisches Begleitkonzept für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm erstellen wird.

Ist es möglich, ganz oder teilweise einen „Deckel“ über dem Autobahndreieck Funkturm zu errichten?

Ein „Deckel“ über der Autobahn ist im Bereich des Autobahndreiecks nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Das Autobahndreieck Funkturm und seine Zulaufstrecken verlaufen oberirdisch in mehreren Ebenen übereinander und nicht in einem Geländeeinschnitt. Eine „Überdeckelung“ ist aufgrund des Umfangs in Lage und Höhe, der Höhensituation insgesamt und der angrenzenden Zwangspunkte (wie der Bahnanlagen) unrealistisch. Die DEGES beteiligt sich an der noch laufenden Diskussion um eine mögliche Überdeckelung des weiter nördlich gelegenen Abschnitts der Autobahn A 100 zwischen Autobahndreieck Funkturm und Autobahndreieck Charlottenburg.

Wird bei der Planung berücksichtigt, dass das Autobahndreieck aufgrund seiner Historie und städtebaulichen Bedeutung mit besonderem Feingefühl behandelt werden muss?

Das Begleitgutachten zum Denkmalschutz stellt sicher, dass die historischen Besonderheiten des Projektumfelds berücksichtigt werden.

Wird bei der Planung für den Umbau und die Anpassung der Verkehrsströme das bildhauerische Kunstwerk „Motorradfahrer“ an der ehemaligen Nordkurve der AVUS erhalten?

Für die Bronzegruppe „Deutscher Motorsport“ („Die Motorradfahrer“) von Max Esser wird ein geeigneter Standort im Umfeld des Autobahndreiecks gesucht.

Warum kann die Tribüne nicht abgerissen werden, um eine bessere Anbindung als die bisher geplante an die Jafféstraße zu gewährleisten?

Die AVUS-Tribüne steht unter Denkmalschutz und wird in Privatinitiative denkmalgerecht und städtebaulich ansprechend umgestaltet und einer neuen Nutzung zugeführt. Ein Abriss der Tribüne im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm ist in der Vorzugsvariante der DEGES nicht notwendig. Alternativen mit Teilabriss der AVUS-Tribüne wurden bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Die maßgebenden Nachteile dieser Varianten liegen im geringen Abstand der Anschlussstelle zum Autobahndreieck. Um die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten zu gewährleisten, müssen diese erkennbar, übersichtlich und begreifbar sein.

Insbesondere, wenn Knotenpunkte aufeinanderfolgen (hier: AD Funkturm und AS Messedamm), müssen die Abstände der Ein- und Ausfädelungstreifen sowie der Bereiche, in denen sich die Verkehre zur Sortierung in die verschiedenen Richtungen verflechten können, ausreichende Längen haben. Diese Längen sind ebenso erforderlich, um sich zu orientieren, genug Zeit für das Lesen von Verkehrsschildern zu haben und dann noch sicher reagieren zu können.

Maßgeblich aus diesen Gründen werden in den Regelwerken für den Straßenentwurf Mindestlängen und Mindestabstände für Ein- und Ausfädelungstreifen und Verflechtungsbereiche vorgegeben. Diese Längen sind im derzeitigen Zustand bei weitem nicht gegeben und müssen mit dem Umbau des Autobahndreiecks weitestmöglich hergestellt werden. Dafür wird die Anschlussstelle Messedamm auf die A 115 verlegt und muss auch dort einen möglichst großen Abstand vom Autobahndreieck haben. Der größtmögliche Abstand ohne direkten Eingriff in die Eichkampsiedlung ist mit der vorgestellten Lage gegeben. Die Einrichtung der Anschlussstelle Messedamm näher zum Autobahndreieck würde die vorhandenen Defizite im Autobahndreieck nicht oder nur bedingt bereinigen.

Wäre es möglich, das Thema „Park-and-Ride am Westkreuz“ als weitere Themeninsel an den beiden Veranstaltungstagen der Themenwerkstatt aufzunehmen?

Eine P&R-Anlage am Westkreuz wäre eine neue Planungsrandbedingung, die vom Land Berlin in die Bundesautobahnplanung eingebracht werden müsste.

Daher kann ein solches Thema nicht im Rahmen der Themenwerkstätten für das Autobahndreieck Funkturm behandelt werden.

Es wäre erforderlich, sich mit solchen Vorschlägen zunächst an die Verkehrsverwaltung des Landes Berlin (SenUVK Abt. IV) zu wenden. Nur die Berliner Senatsverwaltung kann bewerten, ob eine solche Anlage für das städtische Gesamtverkehrskonzept relevant werden könnte. Sollte dies der Fall sein, wäre zudem ein direkter Autobahnanschluss nicht realisierbar, da dies ausschließlich für Autobahnnebenanlagen möglich ist. Alle übrigen Anbindungen erfolgen über das Stadtstraßennetz.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm findet durchgängig unter fließendem Verkehr statt. Dafür wird parallel zum bestehenden Streckenverlauf der A 100 eine Behelfsautobahn errichtet. Da die A 115 außerhalb des Bestandes errichtet wird, kann auf diesem Abschnitt weitgehend unabhängig vom Verkehr gebaut werden.

Dennoch werden verkehrliche Einschränkungen nicht vermeidbar sein. Daher arbeitet die DEGES projektbegleitend bereits an einem Konzept für die Verkehrsführung während der Bauphase. Die zukünftige Baustelle am Autobahndreieck Funkturm wird mit den weiteren Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen koordiniert, die in den nächsten Jahren im Berliner Autobahnnetz anstehen.

Während der Bauzeit wird es ebenfalls zu Veränderungen des Verkehrs im nachgeordneten Netz kommen. In verschiedenen Straßen im Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm wird die Verkehrsbelastung zeitweise zunehmen. Die DEGES entwickelt die Planung und das Konzept für die Verkehrsführung während der Bauzeit bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen zum Genehmigungsverfahren weiter.

Fragen und Antworten zur bauzeitlichen Verkehrsführung

Wo wird es während der Bauzeit Sperrungen geben und welche Umleitungen sind geplant?

Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm findet durchgängig unter fließendem Verkehr statt. Dafür wird parallel zum bestehenden Streckenverlauf der A 100 eine Behelfsautobahn errichtet. Da die A 115 außerhalb des Bestandes errichtet wird, kann auf diesem Abschnitt weitgehend unabhängig vom Verkehr gebaut werden.

Für die teilweise erforderlichen abschnittsweisen oder zeitlich begrenzten Verkehrseinschränkungen und Sperrungen wird insbesondere der örtliche Verkehr von der Anschlussstelle Messe voraussichtlich über die Anschlussstelle Kaiserdamm geführt. Nach derzeitigem Planungsstand sollen die Verbindungen über die Anschlussstellen Kurfürstendamm und Kaiserdamm / Kaiserdamm Süd während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben. Die Verbindung zwischen Eichkampstraße und Messedamm muss nach dem aktuellen Planungsstand für eine Bauphase gesperrt werden. Die Verbindung von der Eichkampstraße Richtung Stadt soll über Waldschulallee, Jafféstraße und Heerstraße gewährleistet werden.

Die DEGES prüft im Zuge der anstehenden detaillierten Bauablaufplanung, ob zumindest zeitweise und in eine Richtung die Verbindung zwischen Eichkampstraße und Messedamm aufrechterhalten werden kann. Dabei können gegebenenfalls auch verkehrslenkende Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen relevant werden. Die Details zur Verkehrsführung während der Bauzeit sowie zum Einsatz von verkehrslenkenden Maßnahmen werden im Laufe des weiteren Planungsverfahrens in Abstimmung unter anderem mit der Verkehrslenkung Berlin und dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf festgelegt.

Werden Umleitungen über die Masurenallee stattfinden?

Wie auf der Bürgerinformationsveranstaltung im Oktober 2019 in der Urania dargestellt, wurden die aktuellen Verkehrsumlegungsberechnungen noch ohne verkehrslenkende Maßnahmen und Umleitungen durchgeführt. Die verkehrslenkenden Maßnahmen einschließlich Umleitungen werden erst in den folgenden Planungsphasen untersucht und mit der Verkehrslenkung Berlin abgestimmt. Wie aus der Präsentation zur Bürgerinformationsveranstaltung ersichtlich ist, würde ohne verkehrslenkende Maßnahmen der Verkehr auf der Masurenallee abnehmen.

Wird der Autoverkehr vom Ku'damm zur Heerstraße während der Bauphase unterbrechungsfrei gewährleistet?

Das derzeitige Konzept sieht für die teilweise erforderlichen abschnittsweisen oder zeitlich begrenzten Verkehrseinschränkungen und Sperrungen eine Führung des örtlichen Verkehrs für die möglicherweise 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 DEGES entwickelt die Planung und das Konzept für die Verkehrsführung während der Bauzeit bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen zum Genehmigungsverfahren (frühestens 2021) weiter und informiert dazu kontinuierlich auf der Webseite, über die Medien und in weiteren Veranstaltungen.

Wie soll die geplante Behelfsautobahn verlaufen?

Die bauzeitliche Behelfsautobahn der A 100 Fahrtrichtung Norden soll an der Halenseestraße Ost beginnen, die Fern- und S-Bahn-Gleise mit Behelfsbrücken queren, durch die Kleingartenanlage verlaufen und kurz vor der Brücke Neue Kantstraße wieder in die bestehende Autobahn eingebunden werden.

Wie ist der Baustellenverkehr geplant?

Die Baustellenlogistik ist in dieser frühen Planungsphase noch nicht durchgeplant. Grundsätzlich soll der Baustellenverkehr so weit wie möglich über die Autobahn und innerhalb des Baufeldes abgewickelt werden.

Werden Projekte (z. B. Rudolf-Wissell-Brücke und AD Funkturm) von der DEGES miteinander abgestimmt?



Da die DEGES auch den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge der Autobahn A 100 im Auftrag des Bundes und des Landes Berlin plant und realisiert, ist eine enge Abstimmung der beiden Projekte garantiert. Nach jetzigem Planungsstand könnte auch für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke ein Baubeginn, ähnlich wie für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm, frühestens im Jahr 2023 möglich sein. Dies ist bei beiden Projekten jedoch abhängig vom weiteren Verlauf der Planungs- und Genehmigungsverfahren. Insbesondere die Dauer der Planfeststellungsverfahren ist nur sehr bedingt beeinflussbar und kalkulierbar.

Welche Auswirkungen ergeben sich während der Bauzeit für die Siedlung Eichkamp? Gibt es in der Bauphase zusätzlichen Verkehr, der es erschwert, die Siedlung Eichkamp zu erreichen?

Da die Bauabläufe noch nicht hinreichend genau festgelegt sind, können derzeit auch die Auswirkungen auf die Siedlung Eichkamp nur grob umrissen werden. So werden die Eichkampstraße und die Waldschulallee im Übergangsbereich zum Messedamm baulich verändert. Für den Bau der neuen Anschlussstelle Messedamm wird es voraussichtlich erforderlich sein, zeitweise die Verbindung von der Eichkampstraße zum Messedamm zu unterbrechen und den Anwohnerverkehr beispielsweise über die Waldschulallee zu führen. Zudem muss die A 115 im Bereich der neuen Anschlussstelle etwas von der Eichkampsiedlung abgerückt und angehoben sowie die bestehende Lärmschutzwand erneuert werden. Diese Arbeiten werden sich bauzeitlich auch auf die Eichkampstraße auswirken. Zusätzlicher Verkehr, der es erschwert, die Eichkampsiedlung zu erreichen, ist zurzeit nicht erkennbar.

DIE INFORMATIONS- UND DIALOGANGEBOTE DER DEGES

Wir halten Sie auf dem Laufenden

-  Auf der Webseite unter 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, 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.