

A 100/A 115: Umbau des Autobahndreiecks Funkturm

Berlins Infrastruktur fit für die Zukunft machen

Fakten zur Planung und Richtigstellungen von Falschbehauptungen

Die DEGES hat Ende 2021 die Planung zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (kurz: AD Funkturm) öffentlich vorgestellt.

Details liefern das [Faltblatt](#) und die Aufzeichnung der [Informationsveranstaltung](#).

Im April 2022 hat die DEGES den Antrag auf Planfeststellung für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm an das Fernstraßen-Bundesamt in Leipzig übergeben. Das formelle [Genehmigungsverfahren](#) wurde eröffnet.

Trotz des intensiven [Dialogs](#) mit allen Beteiligten in den vergangenen Jahren erreichen uns weiter Hinweise und Forderungen, die auf Missverständnissen und Falschbehauptungen im Zusammenhang mit der Planung beruhen.

Deshalb möchten wir zentrale Aussagen zur Planung mit konkreten Fakten in dieser ergänzten zweiten Version darstellen.



Beim Umbau des Autobahndreiecks Funkturm fallen keine Anschlussstellen weg.

✘ FALSCH IST:

Am Autobahndreieck Funkturm werden durch den Umbau sechs der heute acht Ein-/Ausfahrten wegfallen.

✔ RICHTIG IST:

Die bisherige Anschlussstelle Messedamm besteht aus vier vereinzelt Zu- und drei Abfahrten an der A 100 und der A 115. Die Zu- und Abfahrten beginnen respektive enden verkehrlich am Messedamm. Diese Anbindung erfolgt teilweise unter Mitbenutzung der Avus-Rastanlage oder von

Stadtstraßen (Halenseestraßen Ost und West). Es existiert im Bestand keine geregelte Systematik der Knotenpunkte.

Die über das Autobahndreieck verteilten Ein- und Ausfahrten werden durch die neue Anschlussstelle Messedamm mit vier Ein- und Ausfahrten an der A 115 ersetzt. Dadurch können der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Alle heute vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben auch zukünftig erhalten.

Die Verlegung der Anschlussstelle erhöht die Verkehrssicherheit, verbessert den Verkehrsfluss und ist eine Voraussetzung dafür, dass die Planung genehmigungsfähig ist. Die neue Anschlussstelle schließt über einen Zubringer und einen pangleichen Knotenpunkt wie bisher wieder an den Messedamm an, so dass zusätzliche Verkehrsbelastungen in Wohngebieten durch diese Lösung nicht zu erwarten sind.

✘ FALSCH IST:

Die Anschlussstelle Kurfürstendamm wird zukünftig wegfallen, so dass Autofahrer, die zum Kurfürstendamm wollen, auch über die neue Anschlussstelle Messedamm fahren werden.

✔ RICHTIG IST:

Die Anschlussstelle Kurfürstendamm ist vom Umbau des AD Funkturm nicht betroffen und bleibt in der bekannten Form erhalten.

Die DEGES hat die Verkehrssicherheit auf der Stadtautobahn genauso im Blick wie die Belange anderer Verkehrsteilnehmer.

✘ FALSCH IST:

Um die neue Anschlussstelle Messe wird es zukünftig einen Dauerstau geben.

✔ RICHTIG IST:

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Stadtstraßennetz kam ein mikroskopisches, zeitschrittorientiertes und verhaltensbasiertes Simulationsmodell zur Anwendung. Mit dem Modell können Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen realitätsnah simuliert werden. Es wurde ein weitreichender Untersuchungsbereich um das Autobahndreieck Funkturm herum berücksichtigt. Er beinhaltet sowohl das Autobahnverkehrsnetz entlang der A 100 zwischen der Anschlussstelle Spandauer Damm im Norden und der Anschlussstelle Kurfürstendamm im Süden, der A 115 inklusive der Planung der neuen Anschlussstelle Messedamm bis hin zur Anschlussstelle Hüttenweg im Südwesten des Modells als auch das angrenzende Stadtstraßennetz mit dem Messedamm beginnend nördlich des ICC Berlin auf Höhe der Neuen Kantstraße bis zur Jafféstraße und der Eichkampstraße weiterführend bis zum S-Bahnhof Grunewald sowie der Nord-Süd-Achse mit den Halenseestraßen zwischen dem Messedamm und dem Rathenauplatz.

Im Ergebnis konnte auch in den Spitzenstunden ein insgesamt stabiler Verkehrszustand im Stadtstraßennetz nachgewiesen werden. Die Auswertung der mikroskopischen Verkehrssimulation zeigte, dass an den betrachteten Knotenpunkten und insbesondere an der Anschlussstelle Messedamm ein leistungsfähiger Verkehrsablauf vorliegt, so dass von einem Dauerstau nicht die Rede sein kann. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung einschließlich der Mikrosimulation sind in den Planfeststellungsunterlagen veröffentlicht.

✘ FALSCH IST:

Das Autobahndreieck Funkturm ist gar kein Unfallschwerpunkt. Ein Umbau ist daher nicht notwendig.

✔ RICHTIG IST:

Im Bereich der Autobahn A 100 sowie des Knotenpunkts Messedamm/Halenseestraße häufen sich die sogenannten „Unfälle im Längsverkehr“, zu denen vor allem Auffahrunfälle gezählt werden. Die Häufung dieses Unfalltyps im Autobahndreieck deutet darauf hin, dass Orientierungsprobleme und Schwierigkeiten beim Einordnen auf den richtigen Fahrstreifen die wesentlichen Auslöser für die zahlreichen Unfälle sind.

Als zentrale Ursache des hohen Unfallrisikos wurde bereits in der Machbarkeitsstudie zum Umbau des AD Funkturm aus dem Jahr 2013 die Überlastung des Autobahndreiecks identifiziert. Grund dafür war das gegenüber der ursprünglichen Planung stark angestiegene Verkehrsaufkommen. Als weitere wichtige Ursache wird in der Studie die Vielzahl von Sonder- und Notlösungen genannt, die aufgrund der beengten Verhältnisse an vielen Stellen umgesetzt wurden.

Das AD Funkturm ist heute ein Unfallschwerpunkt.

Durch die Neuorganisation der Verkehrsführung am AD Funkturm werden die Orientierung und der Verkehrsfluss verbessert. Dadurch sinkt das Unfallrisiko für alle Verkehrsteilnehmer.

✘ FALSCH IST:

Die Richtlinien für den Autobahnbau sind keine zwingenden Vorgaben und deshalb für Stadtautobahnen oder die spezielle Situation nicht anwendbar.

✔ RICHTIG IST:

Grundlage für den Umbau des AD Funkturm ist die Anwendung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Die verbindlichen Richtlinien für die Planung von Autobahnen beinhalten die heutigen Standards der Verkehrsführung und sorgen für mehr Sicherheit und Orientierung sowie für einen besseren Verkehrsfluss. Selbstverständlich wird dabei berücksichtigt, dass Stadtautobahnen weitgehend durch städtisches Gebiet führen und so regelmäßig Restriktionen aus dem bebauten Umfeld unterliegen. Dem wird beispielsweise durch reduzierte Planungsgeschwindigkeiten und in der Folge abgeminderten Fahrbahnbreiten, Kurvenradien und Knotenabständen Rechnung getragen.

Darüber hinaus gilt: Nur eine Planung nach den Richtlinien ist genehmigungsfähig.

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen stellen eindeutig klar, dass auf den unterschiedlichen Stufen der Planung verschiedene Entwurfsvarianten zu bilden und gegeneinander abzuwägen sind. Die Abwägung erfolgt dabei zwischen den Kriterien

- ▶ Verkehrssicherheit,
- ▶ Qualität des Verkehrsablaufs,
- ▶ Raumordnung, Städtebau, Umwelt,
- ▶ Kosten.

Auf der Grundlage der Abwägung lässt sich eine Vorzugslösung erarbeiten. Es werden bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen Ermessensspielräume zugestanden. Aber: Dass gerade bei der Planung eines hochbelasteten Stadtautobahndreiecks die Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Abwägung der Ziele und Kriterien hat, dürfte außer Frage stehen.

✘ FALSCH IST:

Die DEGES beschränkt sich nur auf den Autobahnbau und kümmert sich nicht um die Belange anderer Verkehrsteilnehmer.

✔ RICHTIG IST:

Die Stadtautobahn ist Teil des Berliner Verkehrsnetzes. Dem Netzgedanken folgend beachtet die DEGES beim Umbau des AD Funkturm auch die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer. Die DEGES stimmt sich mit den zuständigen Behörden des Landes Berlin auch zu den Möglichkeiten ab, den Verkehr für Radfahrer, Fußgänger und auf den Stadtstraßen im Umfeld der Anschlussstellen während der Bauzeit sowie nach Fertigstellung des Umbaus sicher und flüssig zu gestalten.

✘ FALSCH IST:

Die DEGES hat nur die Autobahn im Blick und negiert die Stadtentwicklung sowie die Entwicklung des Bezirkes.

✔ RICHTIG IST:

Die DEGES ist in ständigem Kontakt mit den zuständigen Senatsverwaltungen und nimmt kontinuierlich am Abstimmungsprozess zu Fragen der Stadtentwicklung teil. Das hat eine integrierte Planung im Untersuchungsraum ermöglicht: Es wurden perspektivische Vorhaben sowie städtebauliche Konzepte wie der Stadteingang West wurden berücksichtigt. Beim Umbau des AD Funkturm ist an zwei Stellen entlang der Anschlussstelle Messedamm eine Anbindung des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald vorgesehen.

Der Umbau des AD Funkturm begrenzt nicht die Möglichkeiten der Stadtentwicklung in diesem für die Stadt und den Bezirk wichtigen Gebiet. Im Gegenteil: Er fördert sie sogar.

Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm entlastet Anwohnerinnen und Anwohner vom Verkehrslärm.

✘ FALSCH IST:

Die Lärmbelastung im Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm wird zunehmen.

✔ RICHTIG IST:

Die Lärmbelastung verringert sich. Im Zuge des Umbaus werden die bestehenden Lärmschutzwände entlang der Eichkampsiedlung durch neue und bessere Lärmschutzwände ersetzt. Dies sorgt für mehr Wohnruhe in der Siedlung. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der direkt an die Autobahn A 115 angrenzenden Grundstücke und Wohnhäuser wird es zukünftig deutlich leiser. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Dernburgstraße enthalten durch den Umbau des Knotens zum ersten Mal Lärmschutz.

Dieses führt zu einer Halbierung des Lärmempfindens und damit zu einer erheblichen Verbesserung der Wohnqualität östlich der Autobahn A 100.

✘ FALSCH IST:

Die DEGES nutzt veraltete Lärmschutzberechnungen aus den 1960er-Jahren.

✔ RICHTIG IST:

Es werden ausschließlich die gültigen Regelwerke und die darauf angepassten Berechnungsmethoden verwendet. Diese entsprechen dem allgemein anerkannten Stand der Technik. Da das Projekt planungsrechtlich als Neubau eingestuft wurde, sind die Verbesserung des bestehenden und die Schaffung des zusätzlichen Lärmschutzes möglich.

Die Vorgaben der aktuellen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes werden angewendet und eingehalten.

Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm erfolgt so flächensparsam wie möglich.

❌ FALSCH IST:

Durch ein Heruntersetzen der Entwurfsgeschwindigkeiten von 80 km/h auf 60 km/h für die Strecken sowie auf 50 km/h für die Rampen und Zufahrten können die Kurvenradien verkleinert und die Planung so verändert werden, dass weniger Flächen in Anspruch genommen wird.

✅ RICHTIG IST:

Durch ein Heruntersetzen der Entwurfsgeschwindigkeit wäre es nicht möglich, die Flächeninanspruchnahme zu verringern, da andere Parameter – wie die Höhensituation der kreuzenden Rampen, Sichtweiten, Entwässerung und Linienführung für die Verkehrsführung und die bauliche Ausgestaltung – ebenfalls entscheidend sind. Niedrigere Geschwindigkeiten hätten erhebliche Nachteile für den Verkehrsfluss und für die Nutzung des AD Funkturm. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h fließt der Verkehr auf der Stadtautobahn am flüssigsten und sichersten. Damit kann die Autobahn ihrer Aufgabe gerecht werden und den Verkehr bündeln. Hierdurch werden die Kieze und umliegenden Wohngebiete von Stau-Umleitungsverkehr entlastet.

Eine Verringerung der Geschwindigkeit würde zu mehr Schleichverkehren durch Wohngebiete führen. Die Folgen wären deutlich mehr Staus in Charlottenburg-Wilmersdorf, erhöhte Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner und eine Verschärfung der Risiken für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, vor allem für Radfahrer und Fußgänger.

Der flächensparsame Umbau dient dem Schutz der Anwohner und ihrer Lebensqualität vor Ort.

Durch den Umbau des AD Funkturm werden die umliegenden Wohnviertel vom Verkehr entlastet.

❌ FALSCH IST:

Der Verkehr in den Wohngebieten, vor allem in der Knobelsdorffstraße an der Anschlussstelle Kaiserdamm, wird durch den Umbau zunehmen.

✅ RICHTIG IST:

Es wird kein Verkehr auf Straßen verlagert, die durch Wohngebiete führen. Der Umbau des AD Funkturm hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeit dieses zentralen Knotens im Berliner Straßennetz und im Bundesfernstraßennetz zu sichern. Dadurch wird garantiert, dass der Durchgangsverkehr die Autobahn nutzt und gerade nicht auf das Netz der Stadtstraßen ausweicht. Die Bündelungswirkung der Stadtautobahn mit dem AD Funkturm als zentralem Berliner Knoten entlastet die umliegenden Wohngebiete.

Die leichten Verkehrserhöhungen, die in den Modellrechnungen der DEGEGES auf einzelnen Straßen im nachgeordneten Netz auftreten, lassen sich vor allem auf die laut Verkehrsprognose für 2030 zu erwartende generelle Zunahme des Verkehrs zurückführen.

Während der Bauzeit tut die DEGEGES alles, um zusätzliche Belastungen für die Wohngebiete zu vermeiden. In der Planung wurde bereits sichergestellt, dass der Verkehr während der Bauzeit durchgängig auf der Autobahn bleiben kann. Weil Kapazitätseinschränkungen im Knoten und bauzeitbedingte Verkehrszunahmen auf den Stadtstraßen nicht ganz ausgeschlossen werden können, hat die DEGEGES gemeinsam mit dem Land Berlin ein Konzept für die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in den Stadtstraßen entwickelt. Zu den Maßnahmen, die während der Bauzeit umgesetzt werden sollen, gehört beispielsweise ein Einbahnstraßenring an der Anschlussstelle Kaiserdamm.

❌ FALSCH IST:

Für je eine weitere Ein- und Ausfahrt zwischen Stadtring und Halenseestraße hat die DEGEGES nicht einmal eine Verkehrsberechnung erstellt.

✅ RICHTIG IST:

Die DEGEGES hat alle erforderlichen Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Im Rahmen der Planung wurde auch eine Untersuchung zur Verkehrsqualität erstellt. Die entscheidenden Nachteile der Rampen würden auch nach dem Umbau weiterbestehen: Unfallschwerpunkt, Stauauslöser und Verkehrssicherheitsdefizit.

✘ FALSCH IST:

Durch die Verlegung der Anschlussstelle Messedamm müssen Omnibusse auf dem Weg vom und zum ZOB eine Riesenschleife über das AD Funkturm fahren und weichen daher in die angrenzenden Kieze aus.

✔ RICHTIG IST:

Durch die Verlegung der Anschlussstelle Messedamm ergeben sich geringfügige Mehrweglängen lediglich für Omnibusse, die die A 100 in oder aus Richtung Tempelhof nutzen wollen. Das sind selbst in Spitzenzeiten weniger als 300 Busfahrten in 24 Stunden, also bei einer Verkehrsprognose für das AD Funkturm von 250.000 Fahrzeugen in 24 Stunden eine zu vernachlässigende Menge. Für alle anderen Fahrtrichtungen bleibt die Anbindung des ZOB unverändert und wird sogar verbessert.

Es ist unwahrscheinlich, dass die Fernbusse auf die Stadtstraßen ausweichen, auf denen sie aufgrund von Geschwindigkeitsbegrenzungen, hohem Verkehrsaufkommen sowie Kreuzungen mit und ohne Ampel deutlich langsamer vorankämen als auf der Stadtautobahn. Die Bündelungswirkung und Leistungsfähigkeit geben auch hier den Ausschlag dafür, dass der Verkehr auf der A 100 und A 115 bleibt und nicht in die umliegenden Kieze verdrängt wird.

✘ FALSCH IST:

Angesichts der zu erwartenden Abnahme des Verkehrs im Zuge der Verkehrswende ist der Umbau des AD Funkturm nicht mehr zeitgemäß.

✔ RICHTIG IST:

Durch den Umbau des AD Funkturm wird die Kapazität nicht erhöht. Auch die verkehrlichen Verhältnisse am Autobahndreieck Funkturm werden verbessert. Auch wenn im Jahr 2030 der Verkehr am AD Funkturm um 30 Prozent geringer ausfallen würde als die Bundesprognose erwartet (250.000 Fahrzeuge pro Tag), werden dort immer noch 175.000 Fahrzeuge täglich unterwegs sein.

Die Verkehrswende ist in die Planung somit einkalkuliert.

Die DEGES begleitet den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm durch einen offenen Dialog und eine lösungsorientierte Beteiligung.


✘ FALSCH IST:

Die DEGES ignoriert wichtige Forderungen und Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, des Bezirks und der Anlieger.

✔ RICHTIG IST:

Die DEGES hat seit der Übernahme des Projektes im Jahr 2018 alle Anwohnerinnen und Anwohner, den Bezirk Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, die Senatsverwaltungen, die Träger öffentlicher Belange sowie das Abgeordnetenhaus von Berlin immer wieder über den Stand der Planung informiert. Mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und den Bürgerinitiativen, die die Interessen der direkten Anwohnerinnen und Anwohner vertreten, hat die DEGES im Frühjahr 2020 eine intensive Variantendiskussion geführt. Dabei ist die neue Vorzugsvariante für die Planung entstanden, die von allen Beteiligten als gelungener Kompromiss bestätigt wurde.

Für diese gemeinsam beschlossene Variante hat die DEGES die Planfeststellung beantragt.

-  Bitte beachten Sie, dass Hinweise zu Projekten, die sich im formellen Planfeststellungsverfahren befinden, zwingend im Verfahren erfolgen müssen. Die Dialog- und Informationsangebote der DEGES stellen fachliche Erläuterungen der Planung dar und sind genehmigungsrechtlich nicht bindend.

Wir halten Sie auf dem Laufenden

-  Aktuelle Informationen finden Interessierte auf der Webseite www.deges.de/ad-funkturm
-  Der Informationsdienst „**Verkehrsprojekte Aktuell**“ informiert regelmäßig zu den Projekten der DEGES in Berlin. Er kann unter www.deges.de/newsletter abonniert werden.

Stellen Sie uns Ihre Fragen

-  Das Bürgertelefon steht für Fragen montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer **0800 5895 2479** zur Verfügung.
-  Für Fragen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm sowie zu weiteren Projekten der DEGES nutzen Sie unser Kontaktformular unter www.deges.de/ad-funkturm/dialog.
-  Folgen Sie uns auf Twitter unter [@degesberlin](https://twitter.com/degesberlin).

ÜBER DIE DEGES

Die DEGES ist eine Projektmanagementgesellschaft für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Hauptsitz in Berlin. Ihre Gesellschafter sind der Bund und zwölf Bundesländer.

Autobahnprojekte setzt die DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes um, Bundesstraßenprojekte im Auftrag der Bundesländer.

IMPRESSUM

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Konzept und Gestaltung

Johanssen + Kretschmer
Strategische Kommunikation GmbH

V-FORMATION – Agentur für visuelle
Kommunikation GmbH

Bildnachweis

DEGES