

VERKEHRSPROJEKTE AKTUELL

Sonderausgabe August 2023

Sanierung der Stadtautobahn: Mobilität für Berlin und Entlastung der Kieze

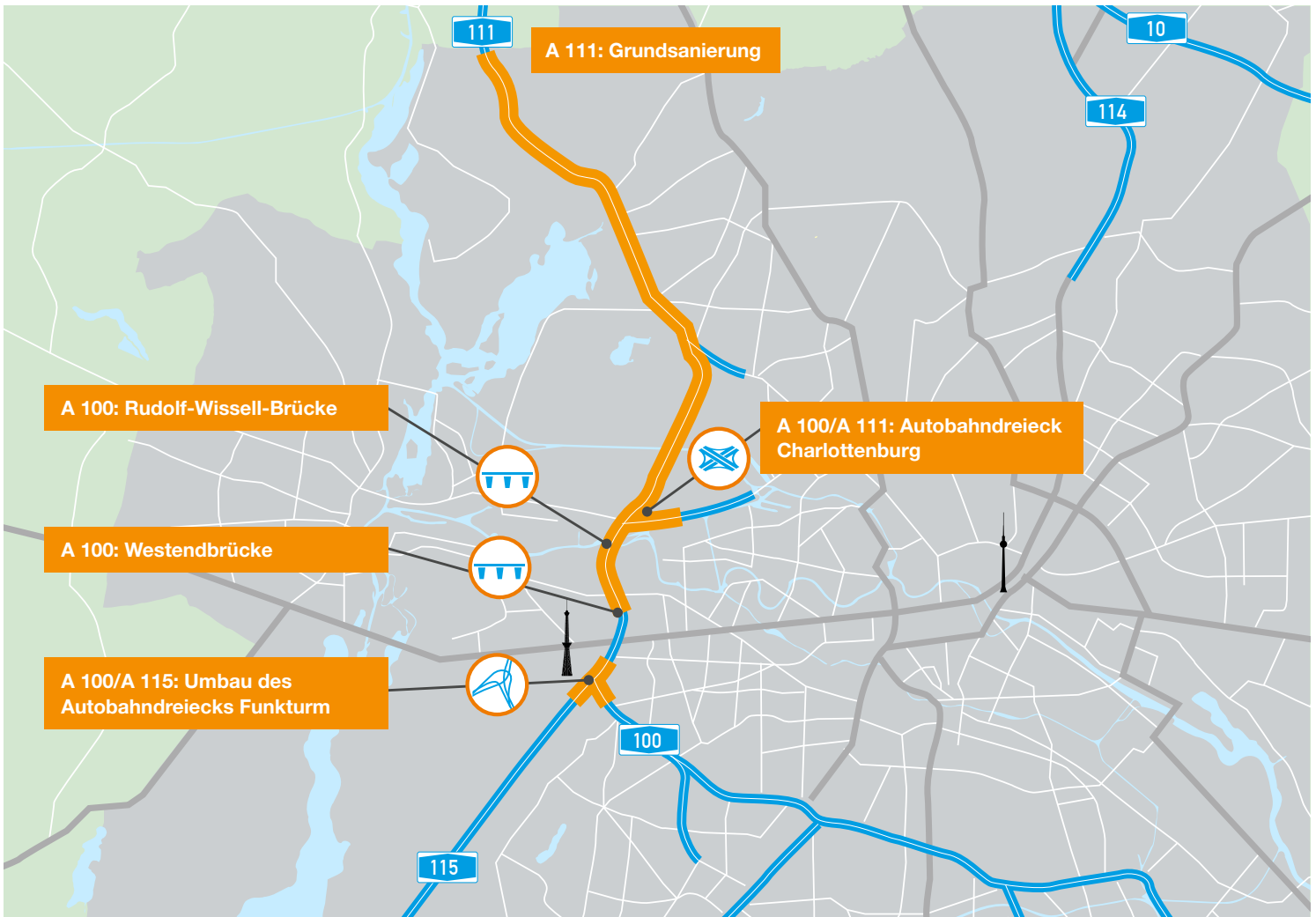


Berlins Infrastruktur fit für die Zukunft machen

Die Planungen für die Erneuerung zentraler Bauwerke, Knoten und Streckenabschnitte entlang der Stadtautobahn West werden in der Öffentlichkeit kritisch diskutiert. Dabei werden nicht nur einzelne Aspekte der Planung hinterfragt, sondern es wird die Notwendigkeit einer Stadtautobahn angezweifelt. Die Berliner Stadtautobahn (West) wird gebildet aus den Autobahnen A 100 (Berliner Stadtring), A 115 (inklusive AVUS) sowie A 111 (Zubringer Oranienburg). Zusammengekommen verbinden sie die Bezirke und ihre Bewohnerinnen und Bewohner miteinander und mit dem Umland. Über den Berliner Ring erfolgt die Anbindung an das bundesdeutsche und europäische Fernstraßennetz. Die Stadtautobahn leistet einen unverzichtbaren Beitrag für die Mobilität der Berlinerinnen und Berliner sowie für die Versorgung der Stadt. Sie trägt dazu bei, dass der Verkehr im Berliner Stadtgebiet flüssig und sicher abgewickelt werden kann, bei gleichzeitiger Entlastung der Wohn- und Geschäftsviertel.

Die Stadtautobahn bündelt den Verkehr und reduziert das Aufkommen auf den Stadtstraßen

Der Verkehr auf der Stadtautobahn nimmt stetig zu. Das belegen die regelmäßig durchgeführten Verkehrserhebungen des Landes Berlin. Seit dem Jahr 1991 ist eine Zunahme des Verkehrs auf den Berliner Autobahnen um 59 Prozent zu verzeichnen. Das Aufkommen auf den Stadtstraßen ist leicht rückläufig: Im Vergleich mit dem Jahr 1991 wird eine Abnahme um vier Prozent verzeichnet. Bei einem Anteil von nur 1,5 Prozent der Streckenlänge des Berliner Straßennetzes übernimmt die Stadtautobahn fast 18 Prozent der werktäglichen Fahrleistung von Kraftfahrzeugen in Berlin. Die Daten zeigen: Eine leistungsfähige Stadtautobahn reduziert den Durchgangs- und Schleichverkehr in den Wohnvierteln.



Projekte der DEGES an der Stadtautobahn in Berlin

Wenn der Verkehr auf der Autobahn rollt, bleibt es in den Wohnvierteln ruhig

Wenn die Strecken und Bauwerke leistungsfähig sind und den Verkehr flüssig abwickeln können, bleiben Pkw und Lkw so lange wie möglich auf der Autobahn und weichen nicht in die umliegenden Wohn- und Geschäftsviertel aus. So vermindert die Stadtautobahn den Verkehrsdruck in der Nachbarschaft und sorgt dort für mehr Ruhe und weniger Luftverschmutzung. Was passiert, wenn die Stadtautobahn ihre Aufgabe nicht erfüllen kann, erleben Anwohnerinnen und Anwohner an Tagen, an denen der Verkehr auf der Autobahn wegen Staus, Unfällen oder Sperrungen nicht vorankommt. Dann suchen sich die Verkehrsteilnehmenden ihren Weg durch das Nebennetz. Die Stadtstraßen werden voll. Der Verkehrslärm nimmt zu und die Bewohnerinnen und Bewohner der Kieze fühlen sich vom Verkehr belastet.

Ersatzbauten und Grundsanie rung für eine funktionierende Stadtautobahn

Ruhig und sicher fließender Verkehr auf der Autobahn, freie Straßen in der Innenstadt mit mehr Platz für den öffentlichen Verkehr, für Fahrräder und für alle, die zu Fuß unterwegs sind: So könnte ein Miteinander der Verkehrsträger im Zuge der Mobilitätswende aussehen. Eine attraktive, leistungsfähige Autobahn zieht Verkehr aus den Stadtstraßen heraus – und das ganz ohne Zwang und Verbote. Die Projekte der DEGES an der Stadtautobahn in Berlin leisten einen wesentlichen Beitrag dazu, dieses Ziel zu erreichen.

Von AVUS über Funkturm bis A 111: Rekordwerte sind an der Tagesordnung

Die innerstädtischen Abschnitte der Stadtautobahn im westlichen Teil Berlins sind Spitzenreiter in puncto Verkehr. Einen bundesweiten Höchstwert mit fast 200.000 Fahrzeugen täglich weist die A 100 zwischen der Anschlussstelle Meschedamm und dem Kurfürstendamm auf. Fast 126.000 Fahrzeuge verkehren auf der A 111, dem sogenannten Zubringer Oranienburg. Und mit 92.000 Fahrzeugen pro Tag ist auch die AVUS eine der höchstbelasteten Strecken in der Stadt. Was für den Pkw-Verkehr gilt, trifft gleichermaßen auch für das Lkw-Aufkommen zu. Über 13.000 Lkw fahren täglich auf der A 100. Rund 8.000 Lkw verkehren auf der A 111. Knapp 7.000 schwere Liefer- und Versorgungsfahrzeuge sind täglich auf der AVUS unterwegs.

INTERVIEW

Die Stadtautobahn hilft Berlin auch in Zeiten der Verkehrswende

Andreas Irgartinger, Bereichsleiter der DEGES für die Projekte in Berlin, erklärt, warum das Konzept Stadtautobahn auch in Zukunft sinnvoll ist. Und er stellt dar, wie die Projekte auf die Zukunftsfähigkeit der Bundesfernstraßen in Berlin einzahlen.



Leistungsfähig, sicher, leiser: Visualisierung des Autobahndreiecks Funkturm nach dem Umbau

Gehört der Autoverkehr in Zeiten der Klima- und Verkehrswende der Vergangenheit an?

IRNGARTINGER Viele Menschen denken bei den Begriffen Klima- und Verkehrswende an eine völlige Abkehr vom Auto. Manche befürworten dies, aber viele Menschen in Berlin und bundesweit stehen einem solchen Szenario eher kritisch gegenüber oder betrachten es mit Sorge. Die Entwicklung auf den Straßen zeigt: Der Pkw ist nach wie vor ein wichtiges Verkehrsmittel – auch in Berlin. Für die Beförderung von Waren und Gütern in Stadt und Region ist der Lkw weitgehend alternativlos. Langfristig lassen sich hier möglicherweise andere Konzepte entwickeln und umsetzen. Die Realität ist jedoch: In den nächsten 30 bis 50 Jahren und darüber hinaus wird das Auto seine Bedeutung für die urbane Mobilität nicht vollständig verlieren.



Andreas Irgartinger

Welche Rolle spielt die Stadtautobahn im Verkehr der Zukunft?

IRNGARTINGER Eine bedeutsame, so wie heute auch. Gehen wir einmal davon aus, dass im Zuge der Verkehrswende der Verkehr in Berlin um 50 Prozent zurückginge. Das würde bedeuten, dass im Westen der Stadt täglich immer noch rund 115.000 Fahrzeuge auf der Stadtautobahn unterwegs wären. Diese tägliche Verkehrsmenge kann nicht über Stadtstraßen bewältigt werden – die Bezirke würden im Verkehr ersticken. Wenn die Kieze weiterhin eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität haben wollen, muss der Verkehr weiterhin auf der Stadtautobahn gebündelt werden.

Dennoch denken viele Menschen, die Stadtautobahn beziehungsweise die Autobahn generell sei nicht mehr zeitgemäß. Was meinen Sie dazu?

IRNGARTINGER Fernstraßen sind keineswegs von gestern, sondern ein Modell für die Zukunft. Sie entwickeln sich technologisch, bautechnisch und hinsichtlich ihrer Ausstattung weiter. Das gilt beispielsweise mit Blick auf die verwendeten Baustoffe, auf die Digitalisierung der Verkehrsführung sowie auf automatisierte Stau- und Unfallwarnsysteme. Wenn Innovationen wie das autonome Fahren sich durchsetzen sollen, dann braucht es dafür die passende Infrastruktur. Und passend bedeutet: leistungsfähig, verkehrssicher, von dauerhaft hoher Qualität und mit so wenig Auswirkungen auf Mensch und Umwelt wie möglich.

Können die Berlinerinnen und Berliner im Umfeld der Stadtautobahn vor Auswirkungen wie Lärm geschützt werden?

IRNGARTINGER Beim Thema Verkehrslärm muss man unterscheiden. Auf der einen Seite gibt es den Verkehrslärm, der direkt auf der Stadtautobahn entsteht. Dieser kann durch Lärmschutzwände sowie durch lärmindernde Beläge und Übergänge bei Brückenbauwerken deutlich reduziert werden. Die DEGES setzt bei ihren Projekten in Berlin eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen um. Im Umfeld dieser Projekte wird es nach Fertigstellung deutlich leiser sein als vorher. Auf der anderen Seite entsteht Verkehrslärm auf den Zulaufstrecken. Hier sind die baulichen Möglichkeiten für Lärmschutz begrenzt. Durch organisatorische Maßnahmen, wie eine entsprechende Verkehrsführung oder ein Verkehrsmanagement unter Umweltaspekten, können Verbesserungen erzielt werden. Hierzu stimmt sich die DEGES bei ihren Projekten eng mit dem Land Berlin und den Bezirken ab. Wir suchen gemeinsam nach Lösungen, um die Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner spürbar zu verbessern.

Die Projekte der DEGES sollen „die Berliner Infrastruktur fit für die Zukunft machen“. Was genau bedeutet das?

IRNGARTINGER Unser Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn wiederherzustellen und langfristig zu sichern. Dies nützt den Verkehrsteilnehmenden auf der Autobahn ebenso wie den Bewohnerinnen und Bewohnern im Umfeld der Strecken: Wenn die Stadtautobahn attraktiv ist, wirkt sie wie ein Magnet, der den Verkehr aus dem Netz der Stadtstraßen herauszieht.



In Zukunft ohne Einschränkungen befahrbar: die neue Westendbrücke (Visualisierung)

Wie steht es mit dem sogenannten induzierten Verkehr, also dem zusätzlichen Autoverkehr, der durch den Ausbau von Straßen überhaupt erst entsteht?

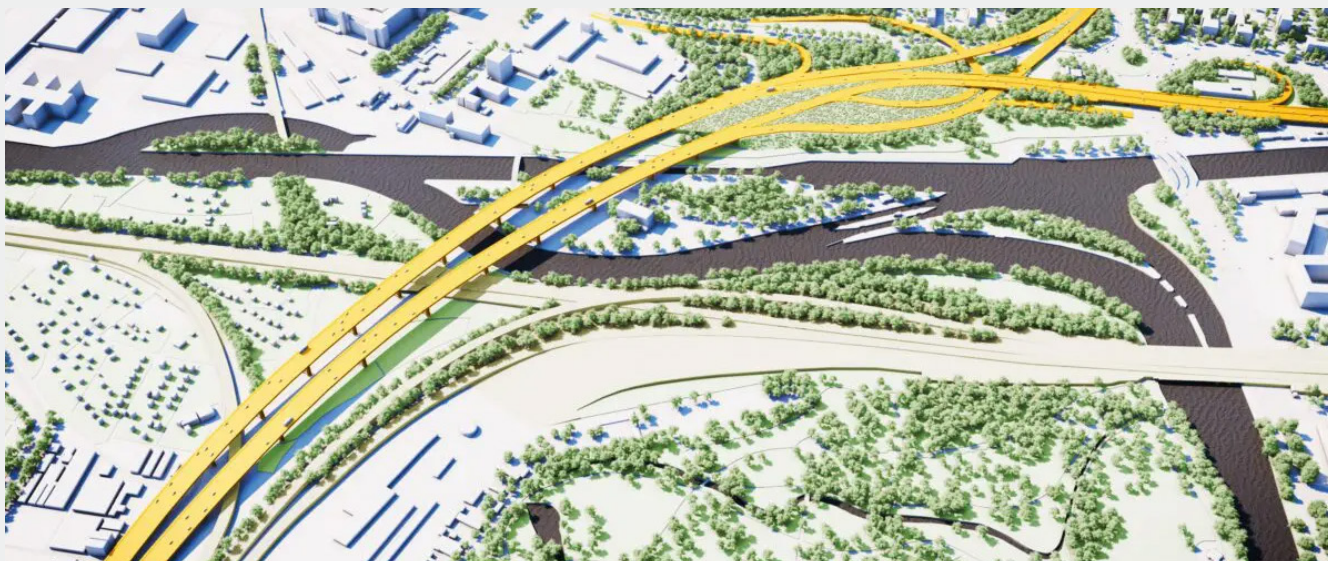
IRNGARTINGER Die Stadtautobahn West wird nicht ausgebaut. Wir erhöhen keine Kapazitäten. Die Projekte der DEGES ersetzen lediglich die marode Infrastruktur. Die Veränderungen, die wir dabei vornehmen, dienen vor allem der Verbesserung der Verkehrssicherheit, dem Lärmschutz und dem Substanzerhalt. Damit ist klar, dass es auch nach Fertigstellung der Projekte weiterhin zu Engpässen kommen wird. Für das Autobahndreieck Funkturm haben wir berechnet, dass der Verkehr erst dann störungsfrei fließen wird, wenn das Fahrzeugaufkommen um 30 Prozent zurückgeht. Unsere Projekte setzen die Verkehrswende damit schon voraus. Bis es so weit ist, wird es noch viele Jahre dauern. Im derzeit gültigen Verkehrsentwicklungsplan des Landes Berlin, dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe), hat sich das Land das Ziel gesetzt, die Kfz-Fahrleistung bis 2030 um mindestens zehn Prozent zu verringern. Auch mit Blick auf die Verkehrsverhältnisse auf der Stadtautobahn wäre es wünschenswert, wenn Politik und Gesellschaft bei der Verkehrswende schneller vorankommen würden.

Oft hört man, die Stadtautobahn bringt Verkehr nach Berlin hinein, der besser um die Stadt herumgeleitet würde. Stimmt das?

IRNGARTINGER Der Verkehr auf der Stadtautobahn ist weitgehend hausgemacht. Auf den Autobahnen im Stadtgebiet sind die Berlinerinnen und Berliner zwischen den Bezirken oder nach Brandenburg unterwegs. Hier fahren Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen, für die Zeit Geld ist, wenn es darum geht, die Erwartungen der Berliner Kundschaft zu erfüllen. Und hier rollt der Lieferverkehr, der Waren und Güter nach Berlin hinein beziehungsweise aus der Stadt herausbringt – darunter auch die Pakete aus dem Online- und Versandhandel, der sich weiterhin großer Beliebtheit erfreut.

Was würde passieren, wenn die Stadtautobahn in Berlin nicht erneuert würde?

IRNGARTINGER Der Verfall der Stadtautobahn ist weit fortgeschritten. Ursachen hierfür sind das Alter der Strecken und Bauwerke, vor allem aber die hohe Verkehrsbelastung. Ohne eine grundlegende Erneuerung und den Ersatz nicht sanierungsfähiger



higer Bauwerke würde sich der Zustand weiter verschlechtern. Immer mehr Baustellen wären die Folge. Der Instandhaltungsaufwand würde steigen. Die Gelder für die Reparaturen wären schlecht investiert: Das Flickwerk würde nicht von Dauer sein. Der Verkehrsfluss würde durch Geschwindigkeitseinschränkungen, Überholverbote, Abstandsregeln und andere Vorgaben verlangsamt. Auf diese Weise ließe sich die Nutzbarkeit der Infrastruktur vielleicht noch für einige Jahre aufrechterhalten, aber irgendwann müssten auch Fahrspuren, Ausfahrten und sogar ganze Streckenabschnitte gesperrt werden. Der Verkehr würde sich andere Wege suchen – und zwar durch die Stadt. Ein solches Szenario wünscht sich keine Anwohnerin und kein Anwohner. Darum setzen wir alles daran, unsere Projekte so schnell wie möglich zu realisieren.

Können Sie garantieren, dass auch während der Bauzeit das Verkehrsaufkommen im Umfeld der Projekte nicht zunimmt?

IRNGARTINGER Garantieren können wir das nicht. Die Entwicklung hängt vom Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden ab. Aber wir können die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Pkw und Lkw auch während der Bauzeit die Autobahn nutzen können. Die Verkehrsführung während der Bauzeit ist eines der wichtigsten Themen bei allen unseren Planungen. Für die Grundsanierung der A 111 haben wir dafür ein Integriertes Verkehrs- und Baukonzept erstellt. Im Zuge der Planungen für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wurden bereits detaillierte Konzepte für Ersatzbrücken und Ersatzrampen erarbeitet, die den Umbau unter fließendem Verkehr ermöglichen. Das aufwändige Baukonzept für den Ersatzbau der Rudolf-Wissell-Brücke ist ganz wesentlich der Tatsache geschul-

Im Zuge des dringend benötigten Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke wird auch das Autobahndreieck Charlottenburg umgebaut und an heutige Verkehrsverhältnisse angepasst



det, dass der Verkehr in allen Bauphasen weiter über die Brücke fließen soll. Und auch die Verschiebung der Westendbrücke in eine neue Lage hat maßgeblich damit zu tun, dass wir nur so den Verkehr aufrechterhalten können.

Der Zeitplan für die Projekte sieht vor, dass ab 2025 überall entlang der Stadtautobahn gebaut werden wird, und das für einen Zeitraum von mindestens acht Jahren. Ist das Verkehrschaos da nicht vorprogrammiert?

IRNGARTINGER Die DEGES unternimmt alles dafür, dass der Verkehr auf der Stadtautobahn während der gesamten Bauzeit weiter fließen kann. Wir koordinieren die Baustellen zeitlich und räumlich. Wir sichern durchgängig die Anbindung der umliegenden Wohn- und Gewerbegebiete sowie der innerstädtischen Zentren. Die Zu- und Abfahrten zur Stadtautobahn sollen so weit wie möglich in Betrieb bleiben, um Umwegverkehre durch die Stadt zu vermeiden. Aber natürlich wird es absehbar zu

Einschränkungen kommen, die Verkehrsstörungen und Stau nach sich ziehen werden. Ich habe es auch bei anderen Gelegenheiten offen gesagt: Den Berliner Verkehrsteilnehmenden steht eine harte Zeit bevor. Die einzige Alternative bestünde darin, die Projekte nacheinander umzusetzen und so die Bauzeiträume zu entzerren. Allerdings würde das mindestens 15 Jahre Bauzeit und baubedingte Verkehrsstörungen bedeuten. Aus unserer Sicht wäre das die ungünstigere Variante.

Trotz all der geschilderten Vorzüge der Stadtautobahn stoßen die Planungen für die Projekte bei einigen Anwohnerinnen und Anwohnern, in den Bezirken und teilweise auch auf Ebene des Landes auf deutliche Kritik. Wie geht die DEGES damit um?

IRNGARTINGER Bei allen unseren Projekten binden wir die Bevölkerung vor Ort ebenso wie Verwaltungen, Verbände und die politischen Vertreterinnen und Vertreter intensiv in die Planung ein. Wir haben für alle Berliner Projekte mehrere Informationsveranstaltungen durchgeführt, stellen Informationen auf der Webseite bereit und versenden Broschüren. Unser Ziel ist es, frühzeitig zu er-

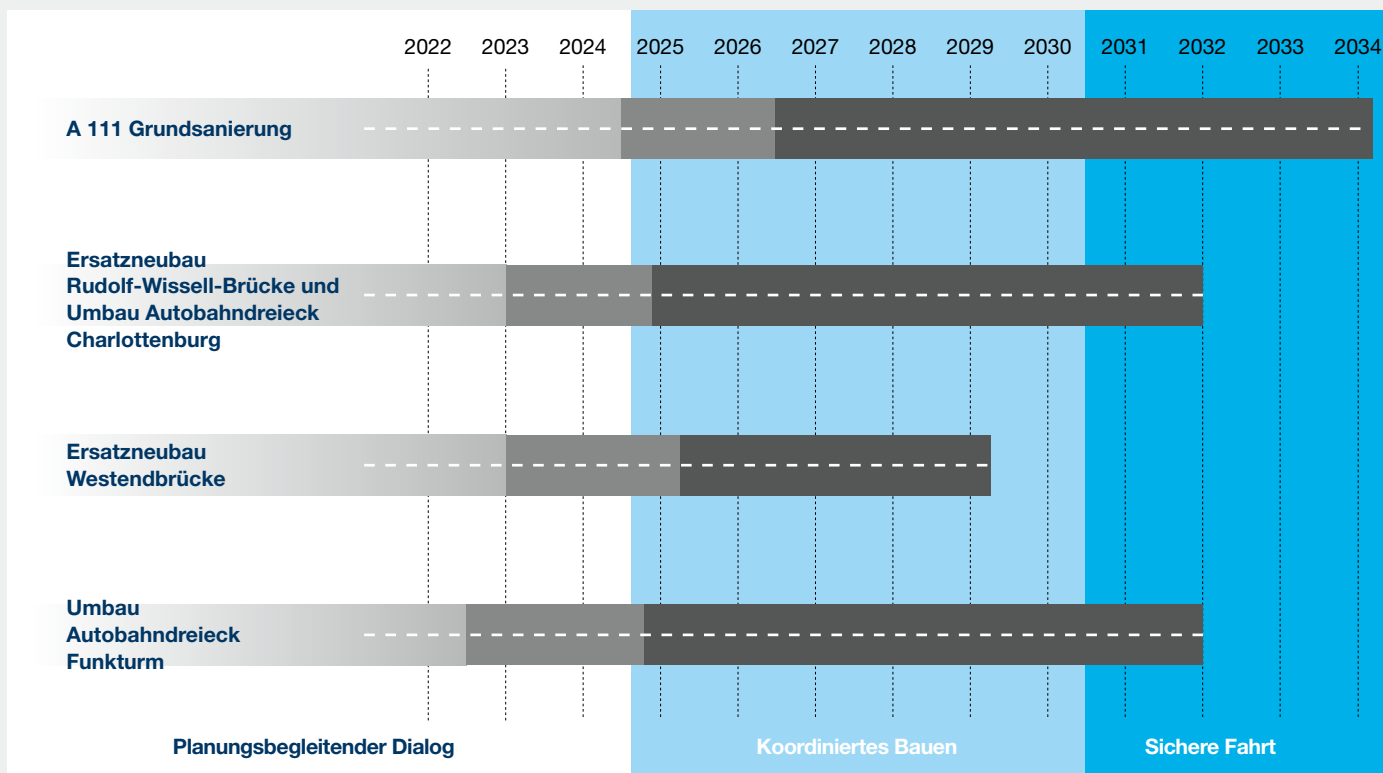
kennen, wo unterschiedliche Interessen bestehen. Idealerweise gelingt es uns, Interessenkonflikte gemeinsam auszuräumen, wie beispielsweise beim Autobahndreieck Funkturm. Es ist allerdings nicht immer möglich, die Planungen so zu ändern, dass alle damit zufrieden sind. Gerade bei Projekten im innerstädtischen Kontext sind die Erwartungen sehr unterschiedlich, die Handlungsspielräume allerdings sehr begrenzt. Unser Ziel ist es, die Diskussion zu versachlichen und gemeinsam umsetzbare Lösungen zu finden. Bei den Projekten entlang der Berliner Stadtautobahn ist dies aus unserer Sicht gut gelungen.



Im Dialog abgestimmt: die neue Anschlussstelle Messedamm am Autobahndreieck Funkturm (Visualisierung)



Zeitplan für die Realisierung der Projekte der DEGES an der Berliner Stadtautobahn



■ Planung ■ Genehmigung ■ Bauphase

Umbau des Autobahndreiecks Funkturm



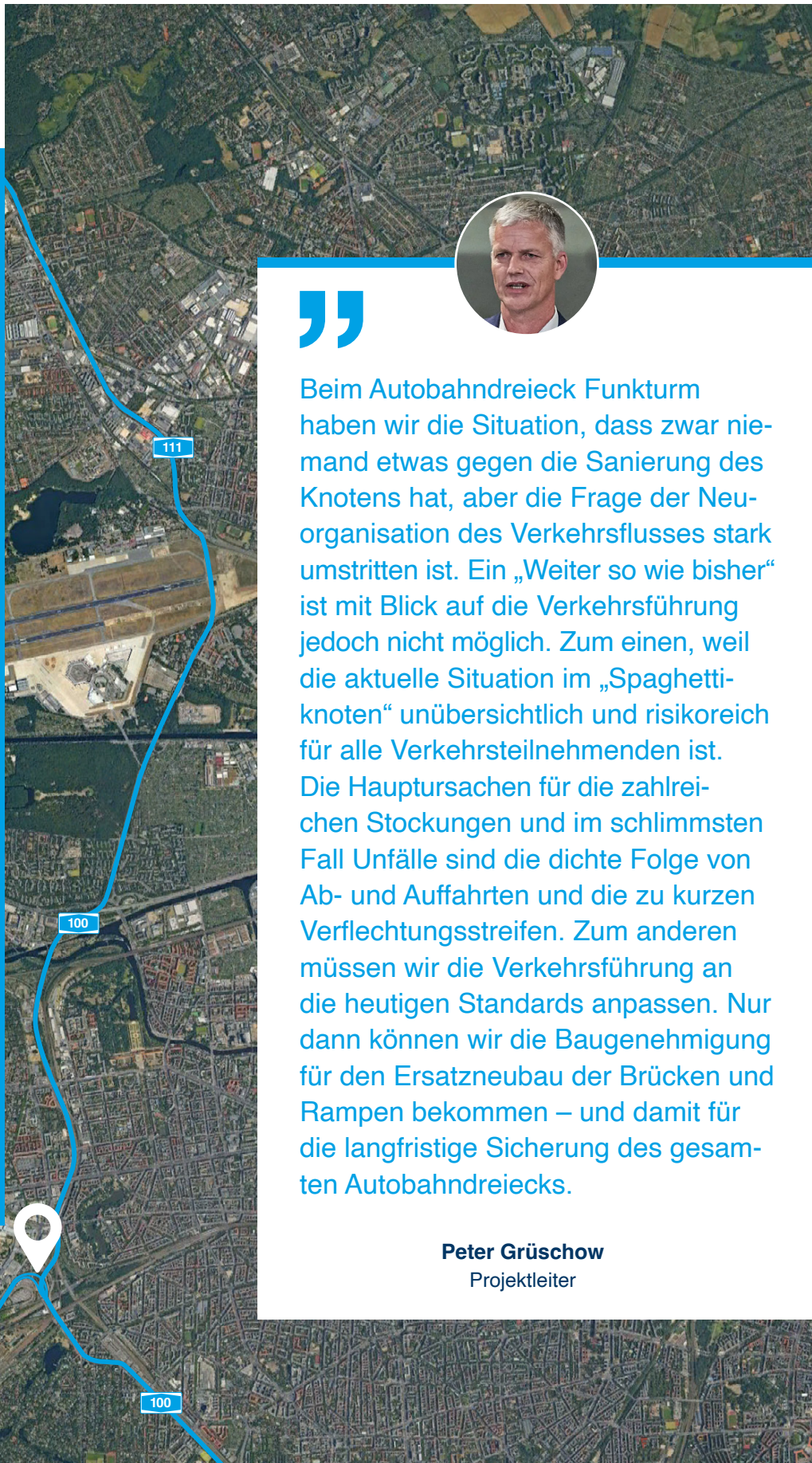
Gesamtlänge: 1,9 Kilometer inklusive circa 25 Brücken

Projektbeschreibung: Das Autobahndreieck Funkturm wird vollständig erneuert, Brücken und Rampen werden neu gebaut. Die Verkehrsführung wird optimiert, unter anderem durch die Einrichtung der neuen Anschlussstelle Messedamm. Die Orientierung, der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit werden verbessert. Neue Lärmschutzwände vermindern die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner. Für die Wohngebäude entlang der Dernburgstraße wird zum ersten Mal Lärmschutz geschaffen. Die zur Genehmigung eingereichte Planungsvariante wurde gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern, dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und dem Land Berlin entwickelt. Sie beinhaltet auch sogenannte Vorsorgemaßnahmen für die Stadtentwicklung. Durch sie können zu einem späteren Zeitpunkt umliegende Potenzialflächen für die Stadtentwicklung erschlossen sowie neue Geh- und Radwegverbindungen geschaffen werden.

Herausforderung: Umbau des am stärksten belasteten Verkehrsknotens Deutschlands unter fließendem Verkehr

Baubeginn: frühestens 2024

Mehr zum Thema



Beim Autobahndreieck Funkturm haben wir die Situation, dass zwar niemand etwas gegen die Sanierung des Knotens hat, aber die Frage der Neuorganisation des Verkehrsflusses stark umstritten ist. Ein „Weiter so wie bisher“ ist mit Blick auf die Verkehrsführung jedoch nicht möglich. Zum einen, weil die aktuelle Situation im „Spaghettiknoten“ unübersichtlich und risikoreich für alle Verkehrsteilnehmenden ist. Die Hauptursachen für die zahlreichen Stockungen und im schlimmsten Fall Unfälle sind die dichte Folge von Ab- und Auffahrten und die zu kurzen Verflechtungstreifen. Zum anderen müssen wir die Verkehrsführung an die heutigen Standards anpassen. Nur dann können wir die Baugenehmigung für den Ersatzneubau der Brücken und Rampen bekommen – und damit für die langfristige Sicherung des gesamten Autobahndreiecks.

Peter Gruschow
Projektleiter

Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und Umbau des Autobahndreiecks Charlottenburg



Gesamtlänge der Strecke: 2,4 km

Projektbeschreibung: Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke werden zwei nebeneinander verlaufende Brücken errichtet, eine für jede Fahrrichtung. Die beiden Brückenteile werden nacheinander gebaut. Auf der neuen Brücke werden wie im Bestand drei Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung stehen. Neue Verflechtungsstreifen ermöglichen zukünftig ein sicheres Ein- und Ausfädeln an den Ein- und Ausfahrten sowie den Verknüpfungspunkten. Die Brücken und Rampen innerhalb des Autobahndreiecks Charlottenburg werden durch Neubauten ersetzt. Die Verkehrsführung wird an die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse angepasst. Für die Anwohnerinnen und Anwohner wird es erstmals Lärmschutz geben. Lärmschutzwände werden voraussichtlich direkt auf der Rudolf-Wissell-Brücke sowie im Bereich des Autobahndreiecks Charlottenburg errichtet.

Herausforderung: Bauen unter fließendem Verkehr, Bauen im innerstädtischen Umfeld

Baubeginn: frühestens 2024
(vorgezogene Baumaßnahmen)

Mehr zum Thema



”

Beim Bau der neuen Rudolf-Wissell-Brücke soll der Verkehr auf dem Streckenabschnitt durchgängig aufrechterhalten werden. Die angrenzenden Wohngebiete sollen nicht zusätzlich belastet werden. Diese Anforderung war ein ganz entscheidendes Auswahlkriterium für den Entwurf der neuen, zweiteiligen Rudolf-Wissell-Brücke. Die Errichtung des Ersatzneubaus geschieht so platzsparend wie möglich – eine Herausforderung in dem dicht bebauten und intensiv genutzten Umfeld. Eingriffe in die umliegenden Kleingartenanlagen lassen sich leider nicht ganz vermeiden. Wir werden die Beeinträchtigungen so weit wie möglich reduzieren. Für die Begrünung des Umfelds nach Bauabschluss wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt.

James Kanyi
Projektleiter

Ersatzneubau der Westendbrücke



Gesamtlänge: 500 Meter

Projektbeschreibung: Die DEGES ersetzt das überlastete Bauwerk aus Spannbeton durch eine leistungsfähige Brücke nach modernen Standards. Die neue Westendbrücke wird zunächst parallel zur heutigen Brücke errichtet. So kann der Verkehr während der Bauzeit weiter die alte Brücke nutzen. Die bisherigen drei Fahrstreifen werden durch einen Verflechtungsstreifen ergänzt, der ein sicheres Einfädeln und Ausfädeln an den Anschlussstellen Kaiserdamm und Spandauer Damm ermöglicht.

Herausforderung: Bauen unter fließendem Verkehr, Bauen im innerstädtischen Umfeld und oberhalb der Fernbahnstrecken der Deutschen Bahn sowie der Gleise der S-Bahn

Baubeginn: frühestens 2025
(vorgezogene Baumaßnahmen)



Mehr zum Thema



”

Für den Ersatzneubau der Westendbrücke sind die Platzverhältnisse sehr beengt. Die Zufahrtsmöglichkeiten zu den Baufeldern sind beschränkt. Und auch das Bauen über den Bahngleisen bringt eine Reihe organisatorischer, ingenieurtechnischer und bauleistungs-technischer Herausforderungen mit sich. Um all dem gerecht zu werden, wenden wir die innovative und digitale Planungsmethode BIM (Building Information Modeling) an. Sie ermöglicht es uns, die Komplexität des Projektes besser zu beherrschen, Schnittstellen frühzeitig zu identifizieren und das Vorhaben räumlich und zeitlich mit anderen Projekten zu koordinieren.

James Kanyi
Projektleiter



A 111 GRUNDSANIERUNG

Gesamtlänge der Strecke: 12,6 km zwischen Landesgrenze Berlin und Westendbrücke; Bauwerke: 39 Brücken, 16 Tunnel- und Trogbauwerke, 95 Verkehrszeichenbrücken und Schranken, 105 Lärmschutz- und Stützwände und neun Bauwerke der Entwässerung.

Projektbeschreibung: Bauwerke und Strecke sind stark geschädigt, so dass umfangreiche Instandsetzungen und Ersatzneubauten erforderlich sind – und das unter fließendem Verkehr. Im Zuge der Arbeiten soll die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Tunnelanlagen sowie der Lärmschutz entlang der Strecke verbessert und die Verkehrsführung optimiert werden – für mehr Sicherheit und flüssigeren, leiseren Verkehr.

Herausforderung: Bauen unter fließendem Verkehr

Baubeginn: frühestens 2026

Mehr zum Thema



”

Unser Ziel ist es, alle Fahrzeuge, die die A 111 im Zeitraum der Grundsanierung nutzen, auf der Autobahn zu halten, so dass kein Verkehr in die angrenzenden Gebiete ausweicht. Im Zuge der Planungen erarbeiten wir auch Konzepte dafür, wie der Verkehr, der die A 111 nicht zwingend nutzen muss, weiträumig um die bewohnten Stadtteile herumgeleitet werden kann. Mögliche Ausweichstrecken müssen ertüchtigt werden, um Durchgangsverkehr zu verlagern. So soll während der Bauzeit der Verkehr in den Baustellenbereichen reduziert werden – für einen besseren Verkehrsfluss und weniger Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner.

James Kanyi
Projektleiter

Die DEGES in Berlin




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.

Bundesweit zeichnet die DEGES für den Ausbau und Neubau von mehr als 3.000 Kilometer Bundesfernstraßen mit einem Auftragsvolumen von rund 46 Milliarden Euro verantwortlich.




[Weitere Informationen über die DEGES finden Sie unter \[www.deges.de\]\(http://www.deges.de\)](http://www.deges.de)

Die Informations- und Dialogangebote der DEGES

Wir halten Sie auf dem Laufenden

-  Auf der Webseite www.deges.de/stadtautobahn-berlin erfahren Sie weiteres Wissenswertes über die DEGES-Projekte im Zuge der Berliner Stadtautobahn. Dort finden Sie auch die Links zu den einzelnen Projekten mit weiteren Hintergrundinformationen und Antworten auf häufig gestellte Fragen.
-  Zu allen Projekten der DEGES in Berlin berichtet der Informationsdienst „Verkehrsprojekte Aktuell“. Abonnieren Sie ihn unter www.deges.de/newsletter.
-  Wir informieren die Anwohnerinnen und Anwohner anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen in den Projekten.

Stellen Sie uns Ihre Fragen

-  Sie erreichen unser Bürgertelefon montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer **0800 5895 2479**.
-  Auf Anfragen über das Kontaktformular reagieren wir schnellstmöglich.
-  Unterstützen Sie uns und teilen Sie uns mit, welche Themen und Fragen für Sie von besonderem Interesse sind. Ihre Rückmeldungen und Hinweise fließen in die Projektkommunikation ein.

Die DEGES plant und realisiert Projekte im Auftrag von:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



**Die
Autobahn**

IMPRESSUM

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

Verantwortlich im Sinne des Presserechts (V.i.S.d.P.): Michael Zarth

Abonnement und Archiv des Informationsdienstes

www.deges.de/newsletter

Konzept, Redaktion und Gestaltung

Johannsen + Kretschmer Strategische Kommunikation GmbH
V-FORMATION – Agentur für visuelle Kommunikation GmbH

Bildnachweis

DEGES; Hajo Dietz; Leonhardt, André und Partner

Daten Verkehrsentwicklung (Seite 1):

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz:
Straßenverkehrszählung Berlin – Teil A. Ergebnisbericht; Stand: 30.04.2021