So wird Berlins Nordwesten fit für die Zukunft

Die Infrastruktur der Hauptstadt steht in den kommenden Jahren vor teils umfangreichen Instandsetzungen bzw. Neubauvorhaben. Das gilt für Autobahnen, Straßen und Brückenbauten ebenso wie für die Schieneninfrastruktur und das Wasser- und Abwassernetz. Damit einhergehen werden massive Herausforderungen an die Verkehrsorganisation, um die Funktionsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten. Das betrifft nicht nur den Straßengüter- und den Öffentlichen Nahverkehr, sondern auch den Individualverkehr, insbesondere auch die Verkehre zwischen Berlin und Brandenburg. Die Grundinstandsetzung der A 115 AVUS vor einigen Jahren vermittelte bereits einen ersten Eindruck, welche Aufgaben zu lösen sind.

Im folgenden Beitrag werden drei Bauvorhaben beleuchtet, deren Planung und Durchführung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH übertragen wurde. Allein diese Baumaßnahmen werden sich über das Ende der zwanziger Jahre hinaus erstrecken. Parallel sind weitere Maßnahmen am Straßennetz in Planung, und auch die Berliner Wasserbetriebe haben für die nächsten Jahrzehnte einen Sanierungskatalog erstellt, der nicht ohne Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen bleiben wird.

Politik, Verwaltung, Unternehmen und Bürger sind gefordert, sich langfristig auf diese Entwicklungen einzustellen und ggf. bereits heute oder in naher Zukunft in ihre Abwägungsprozesse einzubeziehen.

Ausgangspunkt

Die Metropole Berlin ist als Wirtschaftsstandort auf schnelle und staufreie Verkehrsanbindungen angewiesen. Ein funktionierendes Autobahnnetz ist deshalb unerlässlich. Um die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit und Versorgungssicherheit Berlins zu sichern, sollen drei neuralgische Stellen im Nordwesten der Hauptstadt in den kommenden zehn bis 15 Jahren umfassend saniert werden: die A 111, die Rudolf-Wissell-Brücke und das Dreieck Funkturm.

A 111: Bauvorplanung läuft bereits

„Eines der ambitioniertesten Projekte in den nächsten Jahren ist die Grundsanierung der A 111 im Nordwesten Berlins“, sagt **DEGES-Bereichsleiter Andreas Irngartinger**. Die Autobahn verbindet den Berliner Ring (A 10) vom Autobahndreieck Oranienburg mit dem Berliner Stadtring (A 100) am Dreieck Charlottenburg. Sie ist Bestandteil des übergeordneten Verkehrswegenetzes und hat eine große Bedeutung für Berlin und Brandenburg. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der häufigen schadensbedingten Bauarbeiten kommt es regelmäßig zu Staus.

Deshalb sollen 13,3 Kilometer vierstreifige Autobahn saniert werden. Hinzu kommen 51 Brücken-, Tunnel- und Trogbauwerke, 85 Verkehrszeichenbrücken sowie 93 Lärmschutz- und Stützwände, die sich auf der Strecke befinden. Die Kosten von rund 700 Mio. Euro tragen der Bund und das Land Berlin.

Derzeit läuft die Bauvorplanung. Die gesamte Strecke der A 111 wird geprüft. Vorgesehen ist, dass daraus noch 2018 ein sogenanntes integriertes Verkehrs- und Baukonzept entsteht. Voraussichtlich ab 2021 ist dann mit ersten Bauarbeiten auf der A 111 zu rechnen.

Rudolf-Wissell-Brücke wird neu gebaut

Besonderes Augenmerk legt das Verkehrs- und Baukonzept neben der A 111 auf die Rudolf-Wissell-Brücke, die das Dreieck Charlottenburg mit dem Spandauer Damm verbindet: Das längste Brückenbauwerk Berlins muss durch einen Neubau ersetzt werden. *„Seit Jahrzehnten ist dieser Streckenabschnitt auf der A 100 extrem hoch belastet, aktuell mit rund 180.000 Fahrzeugen am Tag. Er ist der drittmeistbefahrene Autobahnabschnitt Deutschlands, wurde jedoch nicht für diese hohe Belastung ausgelegt“,* betont **Irngartinger.**

Das zwischen 1958 und 1961 gebaute Spannbeton-Bauwerk mit sechs Fahrspuren hat einen kritischen Zustand erreicht. Wegen des permanent hohen Verkehrsaufkommens kommt es häufig zu Reparaturarbeiten mit Spursperrungen und -einengungen; regelmäßige Staus sind die Folge. Reparaturarbeiten können die Schlaglöcher zwar reparieren, sie können die Brücke jedoch nicht fit für die Zukunft machen. Ein Neubau, der die alte Rudolf-Wissell-Brücke ersetzt, ist daher alternativlos. Ziel des Bauvorhabens ist es, dieses Herzstück des Berliner Straßensystems zu erneuern und an das gestiegene Verkehrsaufkommen anzupassen. Die Kosten für den Brückenersatzneubau trägt der Bund.

Abb. A 100 Rudolf-Wissell-Brücke

Die Rudolf-Wissell-Brücke ist in vielerlei Hinsicht ein besonderer Standort und macht eine Standardlösung für einen Ersatzneubau schwierig. Bei den Planungen muss neben der sehr hohen Verkehrsbelastung auch die besondere Situation der Brücke berücksichtigt werden. Durch den einteiligen Brückenüberbau und die exzentrische Pfeilerstellung ist ein Teilabriss nicht ohne weiteres möglich. In der Nähe befinden sich zudem die Schleuse Charlottenburg, eine Hochspannungsleitung, Gleise der Deutschen Bahn für den Fern- und Nahverkehr sowie Kleingärten und Uferwege.

Um das anspruchsvolle Projekt umzusetzen, hat die DEGES einen einmaligen und für Straßenverkehrsprojekte unüblichen, europaweiten Wettbewerb gestartet. Er soll die beste Lösung für den Verkehrsknotenpunkt finden. Im Frühjahr 2018 wird der Siegerentwurf der Öffentlichkeit bekannt gegeben. *„Wir wollten uns hier nicht nur auf unsere Kreativität oder die Ideen eines Ingenieurbüros verlassen, sondern bewusst möglichst viele Ingenieure an der Suche nach der besten Lösung beteiligen“,* erläutert **Irngartinger** das besondere Vorgehen.

Bevor ein Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke dann ab frühestens 2022 errichtet werden kann, muss die Fahrbahn des bestehenden Bauwerks saniert werden. Diese Erhaltungsmaßnahme dient der Verkehrssicherheit und trägt dazu bei, dass es in den kommenden Jahren deutlich weniger Baustellen wegen heute noch häufig auftretender Schlaglöcher geben wird. Die Fahrbahn in Fahrtrichtung Nord wurde in den Sommerferien 2017 saniert. In den Sommerferien 2018 folgt die Fahrbahnsanierung in Fahrtrichtung Süd. Dabei kommt erneut das moderne und innovative HANV-Verfahren zum Einsatz, eine Fahrbahnabdichtung in Schnellbauweise. *„Das Verfahren verringert die Bauzeit deutlich“*, sagt DEGES-Projektleiter Wolfgang Pilz. Die Baukosten für die Fahrbahnsanierung in 2017 und 2018 betragen insgesamt rund 7 Mio. Euro und werden von der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Berlin übernommen

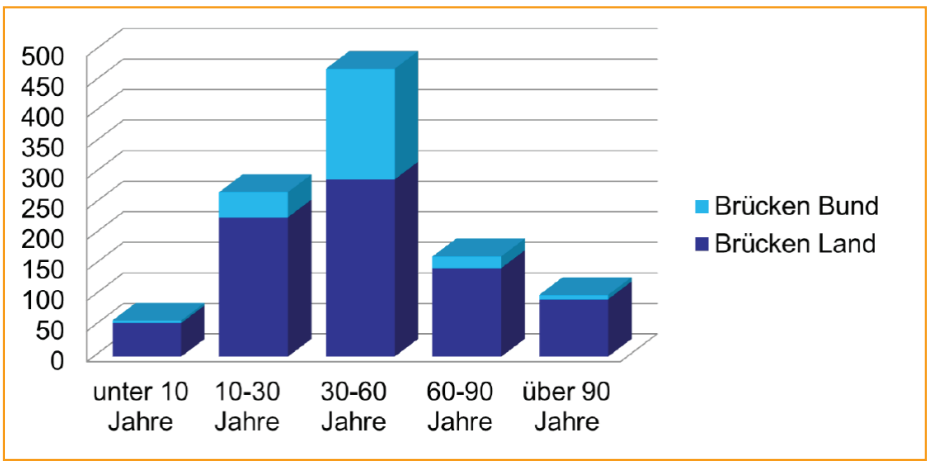

Abb.: Altersstruktur der Brücken im Land Berlin (Stand 2016)

Effizientere Verkehrsführung am Autobahndreieck Funkturm geplant

Ein weiteres DEGES-Großprojekt im Westen Berlins ist die Umgestaltung des Autobahndreiecks Funkturm.

Der Knotenpunkt befindet sich am westlichen Berliner Stadtring (A 100) und bindet nach Süden die A 115 zum Autobahndreieck Nuthetal an. Es ist aktuell der bundesweit am stärksten belastete Autobahnverknüpfungspunkt mit einer durchschnittlichen Belastung von 230.000 Fahrzeugen am Tag. Seine Gestaltung entspricht nicht mehr den heutigen Standards, und er weist eine enorme Stauanfälligkeit und Verkehrssicherheitsdefizite aus.

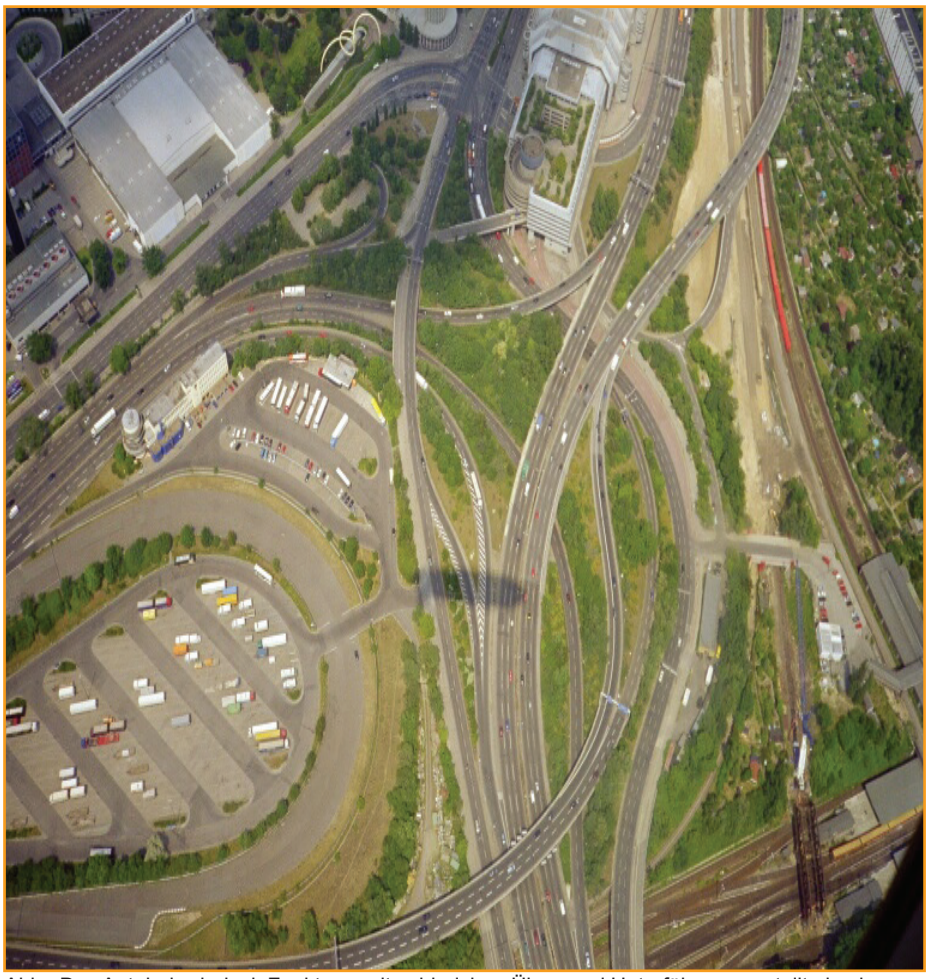

Abb.: Das Autobahndreieck Funkturm mit zahlreichen Über- und Unterführungen stellt eine besondere Herausforderung für die Bauplanungen dar.

Nach der Beauftragung durch den Berliner Senat im Herbst 2017 hat die DEGES mit der Planung zur Neugestaltung begonnen.

Hauptaugenmerk bei der Umsetzung der Infrastrukturprojekte durch die DEGES in Berlin ist die möglichst weitreichende Verfügbarkeit der Autobahnen für den Verkehr. So verfolgen die Planer das Ziel, Sperrungen und Einschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Zudem ist angestrebt, die Sanierungs- und Umbauarbeiten so nachhaltig wie möglich zu gestalten, um die Berliner Infrastruktur auf Jahrzehnte hinaus zukunftssicher aufzustellen.

Abb.: A 100 Westendbrücke

Weitere Bauprojekte

Neben den beschriebenen Projekten stehen im nächsten Jahrzehnt weitere Baumaßnahmen erheblichen Umfangs an. Dazu zählen u. a.:

- Grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 114
- Ersatzneubau der Westendbrücke im Zuge der BAB A 100
- Grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 115 zwischen AS Spanische Allee und Landesgrenze

Abb.: A 115 an Kreuz Zehlendorf – Die Brücke über die Autobahn wird bereits neu gebaut.

Abb.: A 114 Bucher Straße

Quellen:

Dipl.-Ing. Andreas Irngartinger, Bereichsleiter P1 Projekte Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt,

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Lutz Adam, Leiter der Abteilung Tiefbau, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
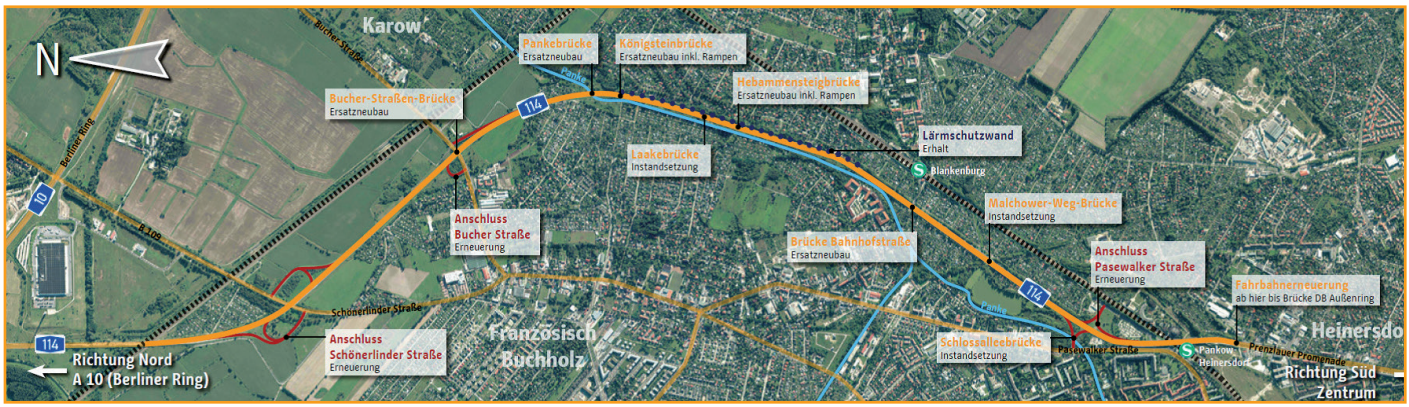
Abb.: vorgesehene Baumaßnahmen an der A 114