

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
 Abt. Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
 Bezirksstadtrat

**Positionspapier
 des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf vom 10.12.2019
 zum Autobahndreieck Funkturm**

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf unterstützt ausdrücklich den Beschluss des Abgeordnetenhauses, mit dem der Senat bereits im Juni über die Fraktionsgrenzen hinweg aufgefordert worden ist, unverzüglich einen Masterplan für die Flächen um das Autobahndreieck Funkturm zu erarbeiten. Dieser ist verkehrsplanerisch wie auch stadtplanerisch möglichst **vor** der Finalisierung der Planung zum Autobahndreieck Funkturm dringend erforderlich. Ferner ist der Beschluss des Abgeordnetenhauses zur Deckelung eines Teils der A100 zu berücksichtigen.

Die am 31.10.2019 von DEGES der Öffentlichkeit vorgestellten Lösungen zur Vorzugsvariante zum Autobahndreieck Funkturm sind mit gravierenden verkehrlichen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Nachteilen und Defiziten verbunden, die aus bezirklicher Sicht nicht akzeptabel sind. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf schlägt daher vor, folgende Modifizierungen der Vorzugsvariante zu untersuchen, um insgesamt eine stadtverträglichere Gesamtlösung zu finden:

Vor dem Hintergrund der fortgeschrittenen Entscheidungsfindung und der Einschätzung, dass sich keine der grundsätzlichen Alternativvarianten als deutlich zielführender zu bewerten ist, wird vorgeschlagen, unter städtebaulichen Gesichtspunkten Optimierungen für die Vorzugsvariante „Mittellage“, die zweifellos hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit / Bauabläufe als vorteilhaft zu bewerten ist, einzufordern:

- Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeiten
 - für die Strecken auf 70 bzw. 60 km/h (bisher 80 km/h)
 - für die Rampen und Zufahrten auf 50 km/h (bisher 60 km/h)

Dadurch werden

- geringere Kurvenradien,
 - kürzere Knotenpunktabstände,
 - weniger Flächenverbrauch,
 - größere bauliche Entwicklungspotentiale
 - weniger Lärmemissionen
 - und ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss (ohne dass Nachteile hinsichtlich Leistungsfähigkeit (bei Einbettung in Gesamtgeschwindigkeitskonzept) entstehen) möglich.
- Beibehaltung der Zu- und Abfahrten Messedamm im Bereich Halenseestraße allerdings jeweils in veränderter Lage mit günstigeren Knotenpunktabständen
 - In Fahrtrichtung Norden ausfädelnd aus der Rampe A100 => A115 auf die parallel verlaufende Halenseestraße Ost

- In Fahrtrichtung Süden unmittelbar hinter dem Knoten Messedamm Halenseestraße etwa in der Lage der bisherigen Halenseestraße West, allerdings Einfädelung auf A 100 nördlicher als bisher.
- Verschiebung der geplanten Anschlussstelle Messedamm / Eichkamp in den Bereich nördlich der Avus-Tribüne (Halle 7).

Von dort kann in und von allen Relationen aus- und eingefahren werden,

- allerdings mit einer Ausnahme: Von der A100 Stadtring Süd muss (wie bisher, s.o.) über die modifizierte Ausfahrt Halenseestraße, dann Messedamm gefahren werden), weil Verflechtungsbereich zwischen den Knotenpunkten zu kurz ist,
- und an der AS Eichkamp / Halle 7 muss in Fahrtrichtung Nord die Zufahrtsrampe in Richtung A100 dabei atypisch in Mittellage zwischen den Rampen zur A100 Richtung Stadtring Nord und A100 Richtung Stadtring Süd angeordnet werden. Auf der A115 muss dafür die Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Nord bereits in Höhe der Avus-Tribüne geteilt werden.
- Ferner ist eine (geringfügige) Verschiebung der Lage der A115 in südöstliche Richtung angezeigt, um günstigere Rückstaulängen auf der Zufahrtsstraße zwischen Messedamm und AS zu ermöglichen und gleichzeitig die beiden Zufahrten auf die A100 in Fahrtrichtung Süden (von der Halenseestraße West und der A115) etwas zu entzerren.

Diese Anpassungen würden gegenüber den bisherigen Planungen der Variante Mittellage folgende Vorteile bieten:

- Die geplante AS Messedamm / Eichkamp wäre nicht erforderlich. Die AS Messedamm / Halle 7 würde stattdessen diese Funktion übernehmen. Ob diese AS besser in Hoch- oder Tieflage realisiert werden sollte, ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Ebenso zu untersuchen ist die konkrete Ausgestaltung der Einmündung der AS-Zufahrt in den Messedamm auch hinsichtlich der bestehenden Unterführung und ausreichender Rückstaulängen.
- Ausgehend von der AS Messedamm / Halle 7 könnte optional eine Erschließung des Güterbf. Grunewald vorgehalten werden.
- Die für die Messe-Logistik gewünschten Flächen könnten berücksichtigt und erschlossen werden (Restflächen zwischen A115 und S-Bahn-Graben).
- Keine Mehrbelastungen der AS Knobelsdorffstraße gegenüber Bestand.
- Die Straßenräume Messedamm und Jaffestraße verblieben ohne die stadträumlich problematischen Tunnelrampen, da wegen der deutlich geringeren Verkehrsbelastung die Einmündung Jaffestraße / Messedamm / Eichkampstraße bestandsorientiert an die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes angepasst werden kann.
- Kein Erfordernis für die temporär vorgesehene Ersatzstraße für die Cordesstraße, die u.U. mit erheblichen Eingriffen in bestehende Nutzungen und in den Naturhaushalt verbunden wäre.

Die vorgenannten Vorschläge sollten in geeigneter Form durch die beiden am Planungsprozess beteiligten Senatsverwaltungen vertiefend untersucht werden und damit Eingang in die Planungen der DEGES finden.