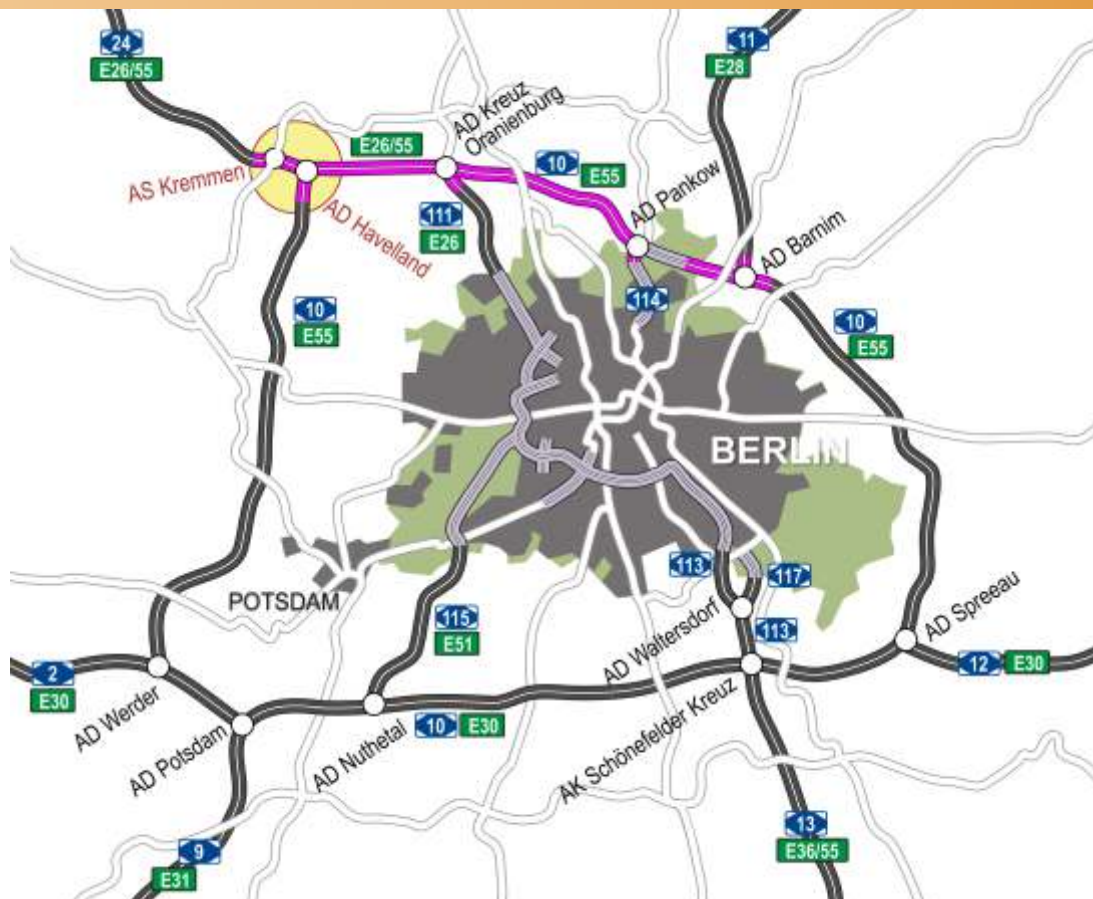


## Autobahnen in und um Berlin - alt und neu



## BAB A 100 16. Bauabschnitt

Seit dem 23. Mai 2008 ist die BAB A 113 vom Schönefelder Kreuz über das Waltersdorfer Dreieck und das Autobahndreieck Neukölln bis zur BAB A 100 durchgängig befahrbar. Dadurch konnten die Teilnehmer der AGAB e.V., die sich zur Frühjahrsexkursion 2014 (25.-27.04.2014) in Berlin-Schönefeld (Hotel Meininger – direkt an der B 96a) eingefunden hatten, innerhalb weniger Minuten am 26. April 2014 bis zur Baustelleneinrichtung des 16. BA der A 100 in der Grenzallee fahren. In der Zentralen Baustelleneinrichtung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, die sich im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Leiser-Schuhfabrik befindet, erfuhren die Exkursionsteilnehmer den aktuellen Stand der Planung und Bauausführung für den 16. BA der BAB A 100. Referent für die Ausführungen war Herr Dipl.-Ing. Arne Huhn – Leiter des Projektbereiches Ingenieurbauwerke/Ausführung der Abteilung X – Tiefbau der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.



Bild 2 – Streckenskizze 16. BA



Bild 1 – Visualisierung Anschluss 16. BA der A 100 an das AD Neukölln

„Der 16. Bauabschnitt der BAB A 100 verlängert die bestehende A 100 in nördlicher Richtung vom Autobahndreieck Neukölln über die Halbanchlussstelle Grenzallee und die Anschlussstelle Sonnenallee bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park. Hierdurch entsteht nach Fertigstellung eine Verbindung über die radial verlaufende BAB A 113 zum Berliner Außenring A 10 und in Richtung der östlichen Berliner Bezirke. Der 16. Bauabschnitt hat eine Streckenlänge von ca. 3,2 Kilometern. Die Trasse verläuft auf 385 Metern im Tunnel (Grenzallee) und auf ca. 2,3 Kilometern in Troglage. Ziel des Weiterbaus der A 100 ist die Verminderung und Bündelung des Verkehrs in den Bereichen der südöstlichen Innenstadt und eine bessere Verkehrsanbindung des Berliner Ostens. Die mit hohem Schutzniveau realisierte Neubaulösung sorgt auch dafür, dass Wohngebiete von Lärm und Abgasen entlastet und Wirtschaftsverkehre aus der Innenstadt herausgehalten werden.

Die Maßnahme ist in Längsrichtung der Trasse in die Abschnitte 1 bis 7 aufgeteilt. Die Herstellungsreihenfolge der Lose wurde unter Berücksichtigung verschiedener bauphysikalischer und bautechnischer Randbedingungen definiert.

- Los 1 – Tunnel Grenzallee
- Los 2 und 3 – Fern- und S-Bahnbrücken Sonnenallee
- Los 4 und 5 – Dieselstraße und Kieffholzstraße

- Los 6 – Eisenbahnüberführung Ringbahn
- Los 7 – Anschlussstelle Am Treptower Park

Weitere Fachlose beinhalten Regenwasserbehandlungsbecken, Verkehrszeichenbrücken, Lärmschutz, Straßenbau, Betriebsgebäude, Zentrales Wassermanagement, Technische Ausstattung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Maßnahme umfasst dabei u.a. den Neubau von 4 Straßenbrücken, 3 Eisenbahnbrücken, 2 Regenwasserbehandlungsbecken und 22 Verkehrszeichenbrücken. Die Bauzeit ist von 2013 bis 2022 vorgesehen mit einem Kostenrahmen von 473 Mio. Euro.“(1)

Bauherr ist die Bundesrepublik Deutschland, die die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin mit der Realisierung beauftragt hat. Die Finanzierung erfolgt ebenfalls durch die Bundesrepublik Deutschland, da es sich um eine Bundesautobahn handelt. In Fortführung des 16. Bauabschnitts befindet sich bereits der 17. Bauabschnitt bis zur Frankfurter Allee in Planung. Bei dem derzeit laufendem Umbau des Ostkreuzes durch die DB AG wurde bereits für diesen 17. Bauabschnitt ein Tunnelstück im Rohbau im Bereich des Ostkreuzes mit errichtet. Die Exkursionsteilnehmer hatten vom Baubüro der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (3. Etage) einen hervorragenden Überblick über das Baufeld.



Bild 3 – Blick aus dem Fenster des Baubüros auf das Baufeld von Los 1

## AVUS

Vom 16. Bauabschnitt der A 100 ging die Fahrt mit dem Bus weiter über die A 100 bis zum Autobahndreieck Funkturm. Hier gab es im Bereich der ehemaligen AVUS-Nordkurve einen Halt auf dem Parkplatz. Von hier aus hatten die Exkursionsteilnehmer die Möglichkeit zu Fuß bis zum unter Denkmalschutz stehenden Mercedes-Turm (siehe Bild auf der Vorderseite) und bis zur ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden Tribüne der ehemaligen AVUS-Rennstrecke zu laufen.



Bild 4 - Tribüne der Rennstrecke

„Die AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) ist die erste ausschließliche Autostraße Europas und wurde 1921 für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

Die AVUS liegt im Südwesten Berlins und ist das nördliche Teilstück der A 115. Sie führt vom Funkturm, an dem sie einen Anschluss zum Berliner Stadtring (A 100) hat rund neun Kilometer geradeaus durch den Grunewald bis nach Nikolasee. Durch die im Jahre 1909 gegründete Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH begannen 1913 die Arbeiten für eine nur für Autos zugelassene Straße. Wegen des Ersten Weltkrieges wurden die Arbeiten 1914 kurz vor der Vervollendung eingestellt. Erst im Jahre 1921 wurde die Rennstrecke durch private Investitionen von Hugo Stinnes vollendet und am 24. September 1921 eröffnet. Die geradlinige Rennstrecke verband die Nordkurve (Halensee/Charlottenburg) mit der am Nikolasee gelegenen Südkurve zu einem rund 19 Kilometer langen Rundkurs. Nach der Eröffnung wurde die Strecke für den privaten Verkehr freigegeben. Ein einmaliges Durchfahren kostete die damals stattliche Summe von 10 Mark, eine Vierteljahreskarte kostete 1000 Mark.

Im Jahr 1926 fand mit dem ersten Großen Preis von Deutschland ein großes Autorennen statt, bei dem infolge widriger Witterungsbedingungen und des schlechten Straßenzustandes vier Todesopfer zu beklagen waren. Neben mangelnder Griffigkeit des Belages hatte die Strecke durch den traditionellen Fahrbahnaufbau bei mangelnder Verdichtung des Untergrundes Bodenwellen mit bis zu zehn Zentimeter Höhe. In den folgenden Jahren wurde die AVUS nun auch Versuchsstrecke für Straßenaufbau,

auf der viele Elemente des heutigen Straßenbaus erstmals getestet wurden.

Um die Rundengeschwindigkeiten zu erhöhen und um Platz für die heutige Halenseestraße zu gewinnen, wurde 1937 die alte Nordkurve, auf Initiative des Baurats Erich Krey, durch eine überhöhte, 43,6 Grad steile und aus Ziegelsteinen gemauerte Steilkurve mit einem wesentlich geringeren Radius ersetzt und das nun jenseits der Halenseestraße gelegene Verwaltungsgebäude mit Zuschauertribüne durch ein neues Gebäude mit einem Zielrichterturm am Ausgang der Nordkurve ersetzt. Dieses wird heute als Motel genutzt. Gleichzeitig wurde eine neue Tribünenanlage errichtet.



Bild 5 – ehemalige AVUS-Nordkurve

Der Anschluss zum Berliner Autobahnring wurde 1940 für den Verkehr freigegeben, wobei die AVUS als Zubringer endgültig ihren Privatstraßencharakter verlor. Die auf dem Gelände der Tankstelle an der Ausfahrt Spanische Allee gelegene Südkurve wurde danach deswegen gesperrt.

Vom Kriegsgeschehen im Zweiten Weltkrieg blieb die AVUS nicht ganz verschont. Das stark beschädigte Nordtor wurde bald nach dem Krieg abgerissen. Da die Benutzung der AVUS nun kostenfrei war, hatte es ohnehin seine Funktion verloren. Nach Ausbesserung der Schäden fand bereits 1951 das erste Rennen nach dem Krieg statt. Die überhöhte Nordkurve erwies sich weiterhin als beständige Gefahrenquelle mit spektakulären Unfällen, von denen einige tödlich endeten. Die überhöhte Nordkurve wurde 1967 abgerissen. Mit den zunehmenden Individualverkehr wurden Sperrungen der AVUS für Rennsportveranstaltungen immer problematischer.

Nach der Öffnung der Berliner Mauer 1989 und dem damit noch einmal ansteigendem Verkehr von der Innenstadt zum Berliner Ring nahte das endgültige Ende des Rennbetriebs auf der AVUS. Obwohl noch versucht wurde, diese Strecke durch Verkürzung und Einrichtung von Schikanen zu entschärfen und für das Publikum attraktiver zu machen, wurde der Rennbetrieb schließlich am 26. April 1998 eingestellt.

Zwischen 2011 und 2012 erfolgte eine grundlegende Erneuerung zwischen dem Autobahndreieck Funkturm und der Anschlussstelle Spanische Allee. Die Fahrbahn wurde komplett neu aufgebaut sowie die Brücke über den Hüttenweg durch einen Neubau ersetzt. Die Kosten in Höhe von 28 Millionen Euro übernahm der Bund.“ (2)

## Ehemalige Grenzübergangsstelle Dreilinden-Drewitz

Nach der Besichtigung der Anlagen im Bereich AVUS-Nordkurve ging die Fahrt mit dem Bus auf der A 115 Richtung Süden weiter, vorbei an der zurückgebauten und renaturierten AVUS-Motorrad-Südkurve bis zum ehemaligen Kontrollpunkt Dreilinden. Hier wurden die Exkursionsteilnehmer von Herrn Dieter Liesegang erwartet, der bis zu seiner Pensionierung Leiter Bauüberwachung West beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg war. Herr Liesegang erläuterte dabei die alte und neue Streckenführung der Autobahn an dieser Stelle. Diese Erläuterungen vor Ort waren die Ergänzung seiner Einführungen am Vorabend im Tagungslokal anhand von Plänen und Bildern.



Bild 6 – Lageplan Dreilinden/Drewitz/Albrechts Teerofen

Der ehemalige Kontrollpunkt Dreilinden-Drewitz (Checkpoint Bravo) befand sich seit 1969 im Ortsteil Nikolasee an der Stadtgrenze von Berlin zur ehemaligen DDR auf der Verlängerung der AVUS (heute Teil der A 115) unmittelbar südlich des Zehlendorfer Kleeblatts und damit an der Transitstrecke zwischen Berlin-West und der BRD. Das Brückenhaus (siehe Bild 7) und die anderen Gebäude stehen heute unter Denkmalschutz.



Bild 7 – Brückenhaus der früheren Grenzübergangsstelle Dreilinden (Checkpoint Bravo)

„Vor 1969 befand sich der Checkpoint Bravo auf einer Autobahnbrücke über den Teltowkanal im Bereich der Ortslage Albrechts Teerofen (Bestandteil des Ortsteils Wannsee im südwestlichen Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin). Die heute A 115 genannte Autobahn hatte damals südlich des Zehlendorfer Kleeblatts einen anderen Verlauf. Unmittelbar hinter der Stadtgrenze führte sie

westlich der jetzigen Trasse mehr als drei Kilometer wieder über DDR-Gebiet, bevor auf der Brücke über den Teltowkanal (Bild 8) erneut ein etwa 150 m breiter Streifen West-Berliner Gebiets (Albrechts Teerofen) begann, auf dem sich sowohl der alliierte Checkpoint als auch die Zoll- und Polizeiabfertigungsstelle von Berlin (West) befanden. Da die DDR eine unkontrollierte Durchfahrt durch ihr Territorium zwischen West-Berlin und dem Checkpoint vermeiden wollte, baute sie einen neuen Autobahnabschnitt unter Umgehung von Albrechts Teerofen und legte diesen Abschnitt still. Die alte Autobahnbrücke über den Teltowkanal (siehe Bild 9) mit einigen Markierungen des Checkpoints ist immer noch vorhanden, die Fahrbahn der alten Autobahn blieb über Jahrzehnte erhalten und wurde nach dem Fall der Mauer noch gelegentlich für Filmaufnahmen verwendet. „(3)



Bild 8 – Brücke über den Teltowkanal der ursprünglichen Autobahntrasse

Im Zuge des Baus dieses neuen Autobahnabschnitts erfolgte auch der Bau einer neuen Grenzabfertigungsanlage (GÜST) auf dem Gebiet der ehemaligen DDR mit über 20 Fahrspuren für die Abfertigung des PKW- und LKW-Verkehrs. 1993 wurde auf dieser Fläche alles abgerissen, mit Ausnahme des Kontrollturms (siehe Bild 10), in dem sich heute eine Ausstellung des Vereins Checkpoint Bravo e.V. befindet. Die Informationstafeln vor dem Gebäude und die Ausstellung innerhalb des Gebäudes sind sehr informativ und geben einen guten Einblick in die damalige Zeit. Die Exkursionsteilnehmer der AGAB nutzten die Zeit, um den Kontrollturm zu besichtigen.



Bild 9 – Grenzturm der ehemaligen Grenzübergangsstelle Drewitz

Auf dem Gelände der ehemaligen GÜST befindet sich heute das Gewerbegebiet Europarc. Unweit dieser ehemaligen GÜST verläuft eine Strecke der schon 1838 eingeweihten Berlin-Potsdamer Eisenbahn (Stammbahn). Die Verbindung Richtung Potsdam wurde 1945 gekappt, die Gleise gingen als Reparation in die Sowjetunion. Der nördliche Teil dieser Strecke konnte noch bis zum Bau der Mauer im Jahr 1961 benutzt werden, danach war in Zehlendorf Endstation. An die Bahn erinnert heutzutage nur noch ein einziges Relikt: eine Brücke über die ehemalige Autobahn (siehe Bilder 10 und 11).



Bild 10 – Brücke der Stammbahn über die ehemalige Autobahntrasse

Vor dem Mittelpfeiler dieser Brücke versammelten sich die Exkursionsteilnehmer der AGAB zum obligatorischen Gruppenfoto. Die Weiterfahrt mit dem Bus erfolgte nun über die A 115, das Autobahndreieck Nuthetal, die A 10 mit einer kurzen Rast in der Autobahnraststätte Michendorf, über das Autobahndreieck Potsdam, das Autobahndreieck Werder, den westlichen Berliner Ring der A 10 zum Autobahndreieck Havelland. Dabei wurde zwischen dem Autobahndreieck Werder und dem Autobahndreieck Havelland der Teil des Berliner Rings befahren, der noch nicht grundhaft ausgebaut ist und somit nur zwei Fahrspuren ohne Standstreifen pro Richtungsfahrbahn aufweist. Es wurden in diesem Streckenabschnitt nach der Wende bereits einige Brückenbauwerke komplett erneuert und für den sechsstreifigen Ausbau vorgesehen, z. B. die Havelbrücke, die Brücke über die Eisenbahnstrecke Berlin-Magdeburg, die Brücken im Bereich der Anschlussstelle Spandau, die Brücke über den Havelkanal und einige andere. Zwischen dem Autobahndreieck Werder und der Anschlussstelle Berlin-Spandau probte bis zur Fertigstellung des Nordrings in den 70er Jahren die NVA der DDR regelmäßig die Parade zum Tag der Republik am 7. Oktober.



Bild 11 – Gruppenbild der Exkursionsteilnehmer

## Autobahndreieck Havelland

Vor der Baustelleneinrichtung für das Autobahndreieck Havelland empfing die Exkursionsteilnehmer der AGAB Frau Dipl.-Ing. Catrin Lange, Sachgebietsleiterin Bauüberwachung West des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg. Frau Lange gab den Exkursionsteilnehmern anhand einer Power-Point-Präsentation einen hervorragenden Überblick über die Planung und Bauausführung beim Umbau des Autobahndreiecks Havelland zu einem modernen Autobahndreieck.



Bild 12 – AD Havelland vor dem Umbau 2011

„Das Autobahndreieck Havelland ist der Knotenpunkt der Autobahnen A 10 und der A 24. Diese Autobahnen sind großräumige Straßenverbindungen in den europäischen Wirtschaftsraum und damit Bestandteil des transeuropäischen Fernstraßennetzes (E55/E26).



Bild 13 -Lageplan AD Havelland

Wegen der starken Zunahme des Verkehrs nach der deutschen Wiedervereinigung und der prognostizierten Verkehrsbelastung wurde der 6-streifige Ausbau des gesamten nördlichen Berliner Ringes A 10 im Fernstraßenausbaugesetz festgeschrieben. Wichtiger Teil dieser rd. 40 km langen Ausbaustrecke ist das AD Havelland. Es wurde jetzt wie das seit 2013 bereits fertige AD Barnim [siehe INFO-Nr. 10 der AGAB] mit direkten Verbindungsrampen zu einem modernen Autobahnknoten umgebaut und die Hauptfahrbahnen von 4 auf 6 Fahrstreifen erweitert. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen von bis zu 65.000 Fahrzeuge/24 h bis 2025 wurde eine vollständige Umgestaltung nicht nur des AD selbst, sondern auch der nahe gelegenen Anschlussstelle (AS) Kremen erforderlich. Die Ausbaumaßnahmen stellen sicher, dass zukünftig Staus vermieden, die Unfallhäufigkeit gesenkt und die Wirtschaftlichkeit für den Straßenbenutzer verbessert werden. Das Bauvorhaben wird aus Straßenbaumitteln des Bundes finanziert und von der Europäischen Gemeinschaft aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Die Hauptverkehrsrichtung ist und bleibt die A 10 Nordring/A24. Die A 10 Westring wird im Autobahndreieck über einen sogenannten Überflieger angebunden. Die alte Knotenpunktgeometrie mit zu geringen Kurvenradien, die zu schmalen Fahrbahnquerschnitten und das Fehlen von Seitenstreifen sind durch ein modernes Knotenpunktdesign ersetzt worden. Die Rampenanschlüsse der AS Kremen wurden in Form von Kreisverkehren erneuert.

Die Gesamtlänge dieses ersten Bauabschnittes beim Ausbau des nördlichen Berliner Ringes beträgt 6,93 km. Die Fahrbahnen wurden auf der A 10 (Nordring) und der A 24 auf einen leistungsstarken Querschnitt von RQ 36 und die A 10 im Bereich des Westringes auf einen Querschnitt von RQ 29 ausgebaut. Damit ist nun ein guter Verkehrsfluss sichergestellt.

Im Autobahndreieck stehen drei Bauwerke für den Verkehr zur Verfügung. Das alte Bauwerk 75 wurde abgebrochen [siehe Bild 14], da seine lichte Weite für den 6-streifigen Querschnitt nicht mehr ausreichend war. Die Bauwerke 75 und 0Ü0 mit 148,5 bzw. 197,5 m Stützweite sind als Verbundbrücken mit einem Stahlhohlkasten und einer Ort betonplatte aus Stahlbeton errichtet worden. Das Bauwerk 74Ü4 mit 100,1 m Stützweite ist ein Spannbetonplattenbalken und wurde außerhalb der ursprünglichen Verkehrsflächen errichtet.



Bild 14 – Abbruch BW 75

Die Bauwerke wurden nach den Kriterien des Architekten Jux für Autobahnkreuzungen des Berliner Ringes gestaltet. Sie stimmen in Farbgebung, Schalungsdetails und Geländerausbildung mit den bereits erneuerten Kreuzen und Dreiecken der A 10 überein.

Das Bauwerk 0Ü1 der A 24 wurde als Torbauwerk zu Berlin gestaltet (Bild 15). Ähnliche Bauwerke wurden bereits an den anderen auf die A 10 zulaufenden Bauwerken errichtet. Damit wird an die Torbauwerke der Reichsautobahn erinnert, die als jeweils letzte Überführungsbauwerke vor dem Berliner Ring eine besondere Gestaltung erfuhren und von denen eines an der A 11 erhalten werden konnte. Neben dem Bauwerk wurde ein Relief mit dem Berliner Bären errichtet, welches an der A 2 geborgen wurde. Das Bauwerk hat eine Stützweite von 56,5 m.



Bild 15 – BW 0Ü1 Torbauwerk

Die Strecken- und Brückenbauarbeiten begannen nach vorbereitenden Maßnahmen wie Baumfällungen mit dem 1. Spatenstich am 17. September 2012 und wurden mit der feierlichen Verkehrsfreigabe am 18.11.2014 komplett abgeschlossen. Die Gesamtkosten betragen ca. 59,5 Mio. Euro, davon waren 18 Mio. Euro EFRE-Förderung.“(4)

Nach den sehr informativen Ausführungen von Frau Catrin Lange konnten sich die Exkursionsteilnehmer im Bereich des Bauwerks 0Ü0 noch vom Baugeschehen überzeugen.

Nach der Baustellenbesichtigung ging es mit dem Bus über die A 10 Nordring, das Autobahndreieck Oranienburg, die A 111, das Autobahndreieck Charlottenburg, die A 100 und die A 113 wieder zum Tagungshotel nach Berlin-Schönefeld. Damit hatten die Exkursionsteilnehmer an diesem Tag ca. 70 Prozent des Berliner Autobahnnetzes, einschließlich des Berliner Ringes abgefahren sowie alte und neue Autobahnabschnitte kennengelernt.



Bild 16 – AD Havelland BW 0Ü0



Bild 17 – Luftaufnahme AD Havelland während des Baus



Bild 18 - Unter Denkmalschutz stehendes Gebäude des ehemaligen Grenzübergangs Dreilinden

#### **Bildnachweis:**

Vorderseite: Bild Helmut Schneider, Grafik Barbara Schlosser

Bild 1 und 2: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Bild 3, 11, 14 und 17 : Frank Buchhold

Bild 4 und 10: Helmut Schneider

Bild 5: Berliner Zeitung

Bild 6: Werner Buhl

Bild 7, 8, 9, 15 und 18: Annekatriin Buhl

Bild 12: Grafik Barbara Schlosser

Bild 13 und 16: EURO-Luftbild

#### **Literaturnachweis:**

- (1) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Der 16. Bauabschnitt der BAB a 100 – Neubau vom Autobahndreieck Neukölln zur Anschlussstelle Am Treptower Park. Stand 08/2013
- (2) Wikipedia: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn\\_10](http://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_10). 20. November 2014
- (3) Wikipedia: [http://de.wikipedia.org/wiki/Checkpoint\\_Bravo](http://de.wikipedia.org/wiki/Checkpoint_Bravo). 11. Februar 2015
- (4) Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung: Das AD Havelland – Umbau zum modernen Autobahndreieck. November 2014

Die INFO-Broschüre wurde erstellt durch Herrn Dipl.-Ing. Werner Buhl und Reinhard Arndt. Der Druck der INFO 14 wurde durch Herrn Dipl.-Ing. Werner Buhl ermöglicht.