

VERLÄNGERUNG U3 / U-BAHNHOF KRUMME LANKE BIS S-BAHNHOF MEXIKOPLATZ

Verkehrliche Betrachtungen zum bauzeitlichen Verkehrskonzept

- Kurzdokumentation -

09.07.2024

INHALT

1. ERLÄUTERUNG UND ZIEL DER UNTERSUCHUNG.....	4
2. VERKEHRSANLAGEN IM BESTAND	5
2.1 Motorisierter Individualverkehr.....	5
2.2 Radverkehr.....	6
2.3 Fußverkehr.....	8
2.4 Öffentlicher Personennahverkehr.....	10
3. VERKEHRSFÜHRUNG IM BAUZUSTAND	12
4. AUSWIRKUNGEN DER BAUMAßNAHMEN AUF DEN VERKEHRSABLAUF	15
4.1 Motorisierter Individualverkehr– Auswirkungen	15
4.2 Rad- und Fußverkehr – Auswirkungen.....	17
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Auswirkungen.....	17
5. FAZIT	18

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Erschließung des Plangebiets durch den motorisierten Individualverkehr (StEP Verkehr)	5
Abbildung 2: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Bestand 2019	6
Abbildung 3: Radverkehrsnetz Berlin-Zehlendorf	7
Abbildung 4: Argentinische Allee in Höhe der Hausnummer 23 (Blickrichtung Süden).....	7
Abbildung 5: LSA – Knotenpunkt Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße (Blickrichtung Argentinische Allee	8
Abbildung 6: Querungshilfen am Knotenpunkt Argentinische Allee / Sven-Hedin-Straße (Blickrichtung aus der Sven-Hedin-Straße).....	9
Abbildung 7: LSA – Knotenpunkt Argentinische Allee – Lindenthaler Allee / Limastraße - Mexikoplatz (Blickrichtung Limastraße Richtung Osten)	9
Abbildung 8: LSA – Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Matterhornstraße – Kaunstraße (Blickrichtung Lindenthaler Allee Richtung Norden)	10
Abbildung 9: ÖPNV-Netz.....	11
Abbildung 10: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Szenario 1 (Vollsperrung)	16
Abbildung 11: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Szenario 2 (Einschränkung)	16

1. ERLÄUTERUNG UND ZIEL DER UNTERSUCHUNG

Die Baumaßnahme zur Verlängerung der U3 vom U-Bahnhof Krumme Lanke bis zum S-Bahnhof Mexikoplatz hat diverse Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz und auf alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Areal. Es wurden im Zuge der Entwicklung eines Verkehrsführungskonzepts die Auswirkungen der Baumaßnahme für alle Nutzergruppen auf die bestehende Verkehrssituation ermittelt. Dabei wurde eine verkehrliche Betrachtung für mögliche Lösungsvarianten durchgeführt und hinsichtlich der Machbarkeit und der Verkehrssicherheit überprüft. Die wesentlichen Schritte und getroffenen Annahmen sind in dem vorliegenden Dokument zusammengefasst.

Während nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende nahräumig im Bereich des Baufelds geführt werden können, sind die größten Auswirkungen für den Kfz-Verkehr zu erwarten, der zum Teil großräumige Umleitungen in Kauf nehmen muss. Betrachtet wird hierbei ein Szenario mit einer kompletten Sperrung der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee für den Kfz-Verkehr (Szenario 1). Zudem wird als zweites Szenario die teilweise Einschränkung des Verkehrs in der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee mit einer Verringerung der Kapazität der Straße betrachtet (Szenario 2). Ebenso werden Aussagen zur Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) getroffen.

2. VERKEHRSANLAGEN IM BESTAND

2.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Argentinische Allee ist Teil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. Über die Argentinische Allee kann in Richtung Norden der Bezirk Berlin-Wilmersdorf mit Anschluss an die Bundesautobahn A 100 (großräumige Straßenverbindung) erreicht werden. Die Lindenthaler Allee ermöglicht Richtung Süden einen Anschluss an die Bundesstraße B 1 (Potsdamer Chaussee). Sie verbindet wiederum den Bezirk Zehlendorf Richtung Osten mit dem Bezirk Berlin-Steglitz und bindet in Richtung Westen an die Bundesautobahn A 115 (großräumige Straßenverbindungen) an. Weiterhin sind im Umfeld des Plangebiets Straßenverbindungen der Kategorien Stufe II - IV vorhanden. In der folgenden Abbildung 1 ist grafisch eine Übersicht über das umliegende bestehende, übergeordnete Straßennetz gegeben.



Abbildung 1: Erschließung des Plangebiets durch den motorisierten Individualverkehr (StEP Verkehr)

Auf den Straßen im Plangebiet sowie an den angrenzenden Straßen hin zur Potsdamer Chaussee gilt eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Zwischen den Knotenpunkten Lindenthaler Allee / Niklasstraße sowie Lindenthaler Allee / Potsdamer Chaussee gilt auf der Lindenthaler Allee zwischen 06:00 Uhr - 18:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h. Grund hierfür sind die sozialen Einrichtungen im Umfeld. In den Nebenstraßen im Umfeld des Plangebiets gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (Tempo 30-Zone).

Im Plangebiet stehen dem motorisierten Individualverkehr je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils ca. 3,0 m zur Verfügung. Die Richtungsfahrbahnen werden hierbei durch eine begrünte ca. 1,50 m breite Mittelinsel getrennt. Das Parken ist pro Fahrtrichtung jeweils am rechten Fahrbahnrand gegeben.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Bestand werden aktuelle Verkehrsdaten der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt verwendet. Dargestellt sind in der folgenden Abbildung die Zahlen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV)

entsprechend der Verkehrsmengenkarte 2019 des Landes Berlin im Plangebiet und im Umfeld des Plangebiets.



Abbildung 2: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Bestand 2019

Entlang der Argentinischen Allee und Lindenthaler Allee bewegt sich der DTV zwischen 19.000 Kfz/24 h und 15.000 Kfz/24 h. Ein ähnliches Verkehrsaufkommen zeigt sich auch mit ca. 16.900 Kfz/24 h bis 20.400 Kfz/24 h auf der übergeordneten Straßenverbindung Clayallee. Die ausgewiesenen großräumigen Straßenverbindungen im Umfeld des Plangebiets B 1 (Potsdamer Chaussee) und die A 100 weisen deutliche höhere Kfz-Zahlen auf. Während auf der B 1 ein DTV zwischen ca. 25.900 Kfz/24 h bis knapp über 31.000 Kfz/24 h vorhanden ist, liegt der DTV auf der A 100 bei ca. 80.000 Kfz/24.

2.2 Radverkehr

Das Radverkehrsnetz in Berlin wird unterteilt in ein Radvorrang- und Ergänzungsnetz. Die Argentinische Allee und die Lindenthaler Allee sind Teil des Radergänzungsnetzes (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Radverkehrsnetz Berlin-Zehlendorf

Der Radverkehr wird beidseitig entlang der Argentinischen und Lindenthaler Allee auf einem ca. 1,50 m breiten, nicht benutzungspflichtigen Radweg geführt, dessen Belag aus Asphalt oder aus Betonpflastersteinen / Gehwegplatten besteht (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 4: Argentinische Allee in Höhe der Hausnummer 23 (Blickrichtung Süden)

2.3 Fußverkehr

Entlang der Straße Argentinische Allee verlaufen beidseitig gepflasterte Gehwege mit einer Regelbreite von 1,80 m. Es sind folgende Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr entlang der Argentinischen Allee bzw. Lindenthaler Allee vorhanden (von Nord nach Süd):

- Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße (vgl. Abbildung 5: LSA – Knotenpunkt Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße (Blickrichtung Argentinische Allee))
- Querungshilfe mit zwei Mittelinseln am Knotenpunkt Argentinische Allee / Sven-Heidin-Straße (vgl. Abbildung 6)
- Querungshilfe mit einer Mittelinsel ca. 50 m nördlich des Knotenpunkts Argentinische Allee – Lindenthaler Allee / Limastraße – Mexikoplatz
- Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Argentinische Allee – Lindenthaler Allee / Limastraße – Mexikoplatz (vgl. Abbildung 7)
- Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Matterhornstraße – Kaunstraße (vgl. Abbildung 8)
- Querungshilfe mit zwei Mittelinseln am Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Niklasstraße

In der Argentinischen Allee auf Höhe Forststraße sowie in der Lindenthaler Allee auf Höhe Veronikasteig befinden sich ebenfalls Querungsmöglichkeiten, die jedoch nicht richtlinienkonform und barrierefrei sowie nur mit starken Einschränkungen zu nutzen sind.

Durch die hohen Bordsteine des Gehwegs entlang der Lindenthaler Allee ist die Querungshilfe am Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Niklasstraße nicht barrierefrei. Somit besteht hier eine Einschränkung der Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Querungshilfen sind an allen Knotenpunkten bis auf die Mittelinsel nördlich des Knotenpunkts Argentinische Allee – Lindenthaler Allee / Limastraße – Mexikoplatz jeweils beidseitig vorhanden.



Abbildung 5: LSA – Knotenpunkt Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße (Blickrichtung Argentinische Allee)



Abbildung 6: Querungshilfen am Knotenpunkt Argentinische Allee / Sven-Hedin-Straße (Blickrichtung aus der Sven-Hedin-Straße)



Abbildung 7: LSA – Knotenpunkt Argentinische Allee – Lindenthaler Allee / Limastraße - Mexikoplatz (Blickrichtung Limastraße Richtung Osten)



Abbildung 8: LSA – Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Matherhornstraße – Kaunstraße (Blickrichtung Lindenthaler Allee Richtung Norden)

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Auf der Argentinischen Allee zwischen U Krumme Lanke und der Potsdamer Chaussee verkehren die Buslinien 622, 118 und der Nachtbus N3. Zudem befindet sich an der Haltestelle U Krumme Lanke die Endhaltestelle der Expressbuslinie X11.

Die Buslinie 118 auf der Argentinischen Allee verkehrt zwischen U Krumme Lanke und S Wannsee in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 10-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit (SVZ) im 20-Minuten-Takt. Die Buslinie 622 verkehrt zwischen U Krumme Lanke und Stahnsdorf werktags in der HVZ jeweils im 20-Minuten-Takt und in der SVZ in einem 30-Minuten-Takt. Die Expresslinie X11 verkehrt zwischen U Krumme Lanke und Zehlendorf, Eiche in der HVZ in einem 10-Minuten-Takt und außerhalb in der SVZ einem 20-Minuten-Takt. Die Nachtbuslinie N3 verkehrt ausschließlich werktags zwischen 0:30 - 04:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt.

Auf der Argentinischen Allee befinden sich die folgenden Haltestellen (innerhalb des Untersuchungsgebiets):

- U Krumme Lanke (622, 118, X11, N3)
- Forststraße (622, 118, N3)
- S Mexikoplatz (622, 118, N3)
- Niklasstraße (622, 118)
- Potsdamer Chaussee / Lindenthaler Allee (Berlin) (622, 118)

Im Bereich des Mexikoplatzes verkehrt die S-Bahnlinie S1 zwischen Wannsee und Oranienburg in dichter Taktung.

3. VERKEHRSFÜHRUNG IM BAUZUSTAND

Die Baumaßnahme umfasst die Errichtung des U-Bahnhofs Mexikoplatz und des Streckentunnels. Für den Neubau des U-Bahnhofs- und Tunnelbauwerks wurde die offene Bauweise / Deckelbauweise festgelegt. Bedingt durch die Lage des zukünftigen U-Bahnhofs und den Verlauf des Tunnelbauwerks sowie durch den erforderlichen Platzbedarf für die Errichtung der Baugruben reduziert sich der vorhandene Straßenraum für die Erschließung des öffentlichen Verkehrs während der Bauzeit erheblich.

Grundsätzlich sind während des Neubaus eines U-Bahntunnels in offener Bauweise folgende Varianten der bauzeitlichen Verkehrsführung möglich:

Vollsperrung

Bei dieser Variante wird der gesamte betroffene Bereich für den Verkehr gesperrt. Dabei kann eine Vollsperrung den Kfz-, Rad- oder Fußgängerverkehr betreffen. Während der Bauzeit können somit keine Fahrzeuge, Radfahrer bzw. Fußgänger die Baustelle passieren. Je nach Platzverhältnissen, können sich bei einer Vollsperrung unterschiedliche Abstufungen ergeben, sodass ggf. nur ein Teil der Verkehrsteilnehmenden bzw. eine Hauptverkehrsrichtung durch die Vollsperrung betroffen sein könnte.

Diese Variante hat den Vorteil, eine erhebliche Verkürzung der Bauzeit zu ermöglichen. Zudem werden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden und der Baustelle auf ein Minimum reduziert (Sicherheitsaspekt). Die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, insbesondere für Anlieger, Ver- und Entsorgungsverkehre, Notdienste und den öffentlichen Nahverkehr etc. sowie für den Rad- und Fußgängerverkehr sind dabei enorm und nicht zu vernachlässigen. Diese Einschränkungen können zudem Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sowohl im unmittelbaren Baubereich als auch im größeren Einzugsgebiet haben.

Teilspernung

Bei dieser Variante wird nur ein Teil des öffentlichen Straßenraums gesperrt, sodass der verbleibende Teil temporär für die Führung des Verkehrs genutzt werden kann. Diese Variante erfordert eine präzise Planung der Verkehrsführung, um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, die notwendige Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Bauausführenden zu gewährleisten und gleichzeitig die Umsetzung der Baumaßnahme zu ermöglichen.

Bei dieser Variante können die Bauarbeiten mehr Zeit in Anspruch nehmen. Je nach Ausführungsart kann die Bauzeit durch den Einsatz von unterschiedlichen Maßnahmen optimiert werden. Die Auswirkungen auf den Verkehr sind deutlich geringer als bei einer Vollsperrung und können durch die begleitende Verkehrslenkungsmaßnahmen noch weiter reduziert werden.

Kombination beider Varianten

Je nach Platzverhältnissen, können sich unterschiedliche Abstufungen bei einer Vollsperrung bzw. Teilspernung ergeben, sodass ggf. nur ein Teil der Verkehrsteilnehmenden bzw. eine Verkehrsrichtung durch die Sperrung betroffen sein könnte. So sind z. B. Sperrungen für den Kfz-Verkehr unter Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs bzw. Radverkehrs und Fußgängerverkehrs möglich. Oder es wird im Baubereich im Kfz-Verkehr nur eine Fahrtrichtung gewährleistet, während die andere umgeleitet wird. Weiterhin ist es möglich, die Vollsperrung einer Verkehrsart nur auf ausgewählte Bauphasen zu beschränken.

Beide Varianten der bauzeitlichen Verkehrsführung können durch die verkehrslenkenden Maßnahmen wie Verkehrsumleitungen, Anpassungen von stationären Lichtsignalanlagen und Einrichtung von provisorischen Lichtsignalanlagen optimiert werden, um die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden zu minimieren.

Vorzugsvariante

Die Grundlage für die Wahl der Vorzugsvariante der Verkehrsführung im Bauzustand bilden die einzelnen Bauphasen der Ingenieurbauwerke für die Errichtung des U-Bahnhofs Mexikoplatz sowie des Tunnelbauwerks. Grundsätzlich wird für den Neubau des U-Bahnhofs- und Tunnelbauwerks von insgesamt 9 Bauphasen ausgegangen, die durch die offene Bauweise sowie die geplante Bauzeit bedingt sind. Es ist vorgesehen, den U-Bahnhof Mexikoplatz in Deckelbauweise / offener Bauweise mit halbseitiger Unterteilung in West-Ost-Richtung zu errichten. Das Tunnelbauwerk wird ebenfalls in offener Bauweise und in einzelnen Teilabschnitten hergestellt. Dabei ist geplant, den U-Bahnhof und jeweils einen Teilabschnitt des Tunnelbauwerks im Bereich der Lindenthaler Allee sowie der Argentinischen Allee gleichzeitig zu errichten. Somit wird im gesamten Bauabschnitt von der Potsdamer Chaussee bis zum U-Bhf. Krumme Lanke die gleichzeitige Einrichtung von bis zu drei offenen Baugruben erforderlich. Zudem wird baubedingt mindestens in zwei Bauphasen, während der Errichtung des westlichen Teils des U-Bahnhofs Mexikoplatz, der gesamte Straßenquerschnitt für den Kfz-Verkehr im Bereich der S-Bahn-Überführung für den Bau beansprucht.

Die o. g. baubedingten Kriterien haben einen Einfluss auf die Verkehrsführung während des Bauvorhabens. Auf Basis der vorgesehenen Bauweise und der erforderlichen Platzbedarfe für die Durchführung der geplanten Bauarbeiten in den einzelnen Bauphasen sowie unter Berücksichtigung der Mindestbreiten von Kfz-Fahrbahnen und Geh- und Radwegen ist es sinnvoll, eine Kombination der zuvor beschriebenen Varianten der Verkehrsführung (Teilspernung und Vollsperrung) umzusetzen. Dadurch können die geplanten Bauzeiten eingehalten, die Verkehrserschließung im Planungsgebiet weitestgehend aufrechterhalten sowie die notwendige Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und der Bauausführenden gewährleistet werden. Die verkehrlichen Einschränkungen aufgrund der Vollsperrung werden somit auf ein Minimum reduziert.

Demzufolge ergibt sich grundsätzlich nachfolgend beschriebene bauzeitliche Verkehrsführung im Baubereich.

Verkehrsführung im Bereich des U-Bahnhofs Mexikoplatz (Vollsperrung, Szenario 1)

Aufgrund der vorgesehenen Bauweise und der Größe der Baugruben für den Neubau des U-Bahnhofs Mexikoplatz ist mit einer Unterbrechung der Kfz-Verkehrsführung auf der Lindenthaler Allee im Bereich der S-Bahn-Überführung zu rechnen. Die Vollsperrung ist lediglich in der Bauphase 01 und 02 erforderlich. In diesen Bauphasen ist konkret die Errichtung des Bhf. Mexikoplatz im Bereich der S-Bahn-Überführung geplant. Da die Breite der Durchfahrt im Bereich der Überführung begrenzt ist, steht für die bauzeitliche Führung des Kfz-Verkehrs nicht ausreichend Platz zur Verfügung.

Der Fußgänger- und Radverkehr kann während der Errichtung des U-Bahnhofs parallel zur Baugrube entweder im Bereich der bestehenden Anlagen oder auf einem provisorisch hergestellten Geh- und Radweg geführt werden.

Die Führung des Ver- und Entsorgungsverkehrs im Bereich der Vollsperrung ist über das Nebennetz gewährleistet. Mittels Schleppkurvennachweis wurden im Bereich der Einmündungen die Abbiegebeziehungen überprüft und die Verkehrsführung mittels provisorischer Befestigungen oder Anpassungen der Baufelder optimiert.

Verkehrsführung im Bereich des Streckentunnels (Teilspernung, Szenario 2)

Ab der Phase 3 kann der Kfz-Verkehr einstreifig neben der Baugrube geführt werden, da Arbeiten am Bhf. Mexikoplatz im Bereich der S-Bahn-Überführung unter dem fertig hergestellten Deckel erfolgen. Da entlang der Argentinischen Allee und der Lindenthaler Allee Buslinien

verlaufen, wird eine Mindestbreite der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr von 3,25 m berücksichtigt. Je nach Lage der Baugrube und Verlauf des Tunnels, liegen die Fahrbahnen in Richtung Nord und Süd entweder beidseitig oder einseitig der Baugrube (jeweils östlich oder westlich). Je nach Lage der offenen Baugruben sind die Abbiegebeziehungen an den vorhandenen Knotenpunkten und die Querungen für den Kfz-Verkehr der Nebenrichtungen gegeben.

Der Ver- und Entsorgungsverkehr wird ebenfalls entlang der bauzeitlich eingerichteten Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr abgewickelt. Für die Führung des Baustellenverkehrs ist die Einrichtung einer Baustraße entlang der Baugrube bzw. der Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) vorgesehen. Die Anbindung der Anwohner an das vorhandene Straßennetz ist über die bauzeitlich eingerichteten Kfz-Fahrstreifen gegeben. Zudem ist die bauzeitliche Erschließung über die Baustraße möglich.

Der Fußgänger- und Radverkehr wird ebenfalls beidseitig der Baugrube auf gemeinsam geführten Geh- und Radwegen mit einer Mindestbreite von 2,50 m geführt. Je nach Lage der Baugruben können für Geh- und Radwege größere Breiten gewährleistet werden. In den Bereichen der Knotenpunkte und der Einmündungen werden Querungsmöglichkeiten weitestgehend aufrechterhalten bzw. bei Bedarf bauzeitliche Alternativen angeboten. Bei Bedarf werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger durch das Baufeld eingerichtet.

Verkehrsumleitung

Aufgrund der Vollsperrung im Bereich der S-Bahn-Überführung wird eine Umleitung für den allgemeinen Kfz-Verkehr erforderlich. Der Durchgangsverkehr, der im Bestand entlang der Lindenthaler Allee und der Argentinischer Allee verläuft, wird über die Bundesstraße B1 (Potsdamer Chaussee) und die Clayallee umgeleitet. Die Wohngebiete westlich und östlich der Argentinischen Allee sind wie im Bestand über die Fischerhüttenstraße, die Onkel-Tom-Straße und die umliegende Erschließungsstraßen an das weiterführende Straßennetz angebunden.

4. AUSWIRKUNGEN DER BAUMAßNAHMEN AUF DEN VERKEHRSABLAUF

4.1 Motorisierter Individualverkehr– Auswirkungen

Für beide Szenarien wurde eine Abschätzung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr anhand plausibler Annahmen erstellt.

Im Szenario 1 erfolgt eine Vollsperrung der Argentinischen Allee bzw. Lindenthaler Allee etwa auf Höhe der S-Bahn-Überführung am Mexikoplatz. In diesem Fall muss der gesamte Durchgangsverkehr auf der Argentinischen Allee – Lindenthaler Allee umgeleitet werden. Die offizielle Umleitung soll über die Clayallee erfolgen. Weitere Verkehre werden sich über die Onkel-Tom-Straße und Thielallee auf die Bundesstraße B 1 (Potsdamer Chaussee – Berliner Straße) verteilen. Eine konkrete Darstellung der Verkehrsführung befindet sich im Umleitungsplan für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Im Szenario 2 erfolgt nur eine Einschränkung der Kapazität der Argentinischen Allee bzw. Lindenthaler Allee durch Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Da die Einschränkungen sich in diesem Fall weniger auf die für die Leistungsfähigkeit (in der Regel) maßgeblichen Knotenpunkte, sondern auf Strecken beziehen, wird in diesem Fall nur von einer Verringerung des Durchgangsverkehrs auf der Argentinischen Allee / Lindenthaler Allee um 20 % aufgrund einer erhöhten Reisezeit ausgegangen.

Zunächst wurden Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs auf der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee abgeschätzt. Genutzt wird im Ergebnis einer Reisezeitanalyse die Relation im Durchgangsverkehr insbesondere bei Fahrten zwischen Zielen in Kleinmachnow und Grunewald sowie Dahlem. Die Argentinische bzw. Lindenthaler Allee wird dabei über die Onkel-Tom-Straße, die Clayallee und die Thielallee angefahren. Bei weiter entfernten Zielen führen die Verbindungen mit den kürzesten Reisezeiten in der Regel über die A 115 bzw. die Bundesstraße B 1 und umgehen die hier betrachtete Argentinische bzw. Lindenthaler Allee.

Es ergeben sich die in den folgenden zwei Abbildungen dargestellten Verkehrsmengen im DTV:

Das Szenario einer Vollsperrung (Szenario 1) im Bereich der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee ist dabei der Fall mit den deutlich größeren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Umfeld des Plangebiets. Die deutlichsten prozentualen Veränderungen des Verkehrsaufkommens sind auf der Onkel-Tom-Straße südlich des Knotenpunkts Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße zu erwarten. Hier nimmt das Verkehrsaufkommen von 7.200 Kfz im DTV auf 13.600 Kfz im DTV und damit um fast 90 % zu. Weitere deutliche Veränderungen im Verkehrsaufkommen sind auf der Bundesstraße B 1 zwischen Lindenthaler Allee und Onkel-Tom-Straße zu erwarten. Hier nimmt das Verkehrsaufkommen von 26.500 Kfz im DTV auf 40.300 Kfz im DTV zu – dies entspricht einer Steigerung von über 50 %. Auf der Clayallee steigt das Verkehrsaufkommen um etwa 25 %.

Im Szenario 2 (nur Einschränkungen der Leistungsfähigkeiten entlang der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee) entstehen ebenfalls Umleitungsverkehre auf den angrenzenden Magistralen. Die Verlagerung fällt aber deutlich geringer aus als im Fall einer Vollsperrung.

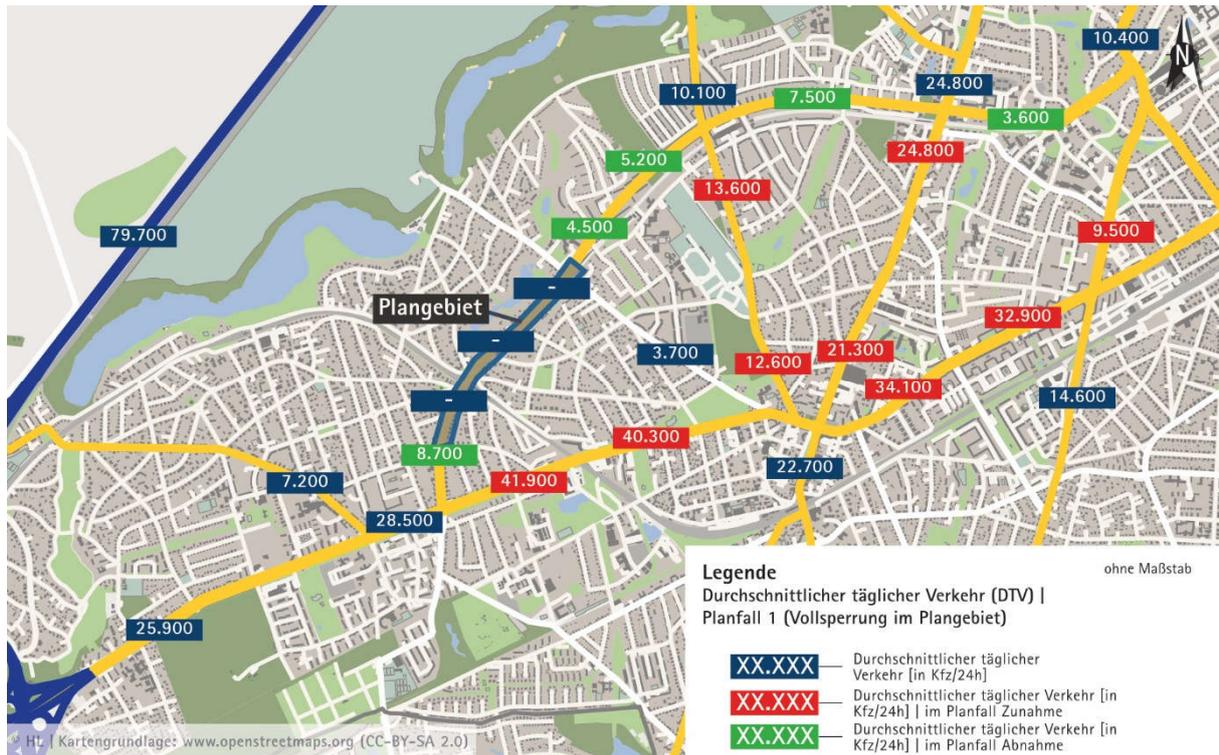


Abbildung 10: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Szenario 1 (Vollsperrung)



Abbildung 11: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Szenario 2 (Einschränkung)

Es ergeben sich Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten insbesondere entlang der Potsdamer Chaussee (Bundesstraße B 1) und Clayallee. Es kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass es sich bei dem betroffenen Verkehr größtenteils um ortskundige Verkehrsteilnehmer handelt, die regelmäßig im Umfeld des Plangebiets unterwegs sind und auch großräumig alternative Routen suchen, um verlängerte Fahrtzeiten, Verlustzeiten und Stauerscheinungen zu vermeiden.

Beachtet werden muss bei allen Maßnahmen, dass die Erreichbarkeit der Notaufnahme des Krankenhauses Waldfriede am Knotenpunkt Argentinische Allee / Fischerhüttenstraße während der Baumaßnahmen uneingeschränkt sichergestellt ist. Da das Baufeld südöstlich dieses Knotenpunkts verortet ist, sind keine starken Auswirkungen auf die Erreichbarkeit zu erwarten. Rettungswagen aus Richtung Südwesten, die im Bestand die Lindenthaler bzw. Argentinische Allee zum Erreichen des Krankenhauses nutzen, können in beiden Szenarien die Rettungsstelle über die Busseallee bzw. Fischerhüttenstraße weiterhin erreichen, wobei geringe Fahrtzeitverluste nicht vermeidbar sind. Weitere kritische Infrastruktur, für die eine Einschränkung der Erreichbarkeit unbedingt vermieden werden muss, wurde bei der Analyse des Plangebiets nicht identifiziert.

4.2 Rad- und Fußverkehr – Auswirkungen

Die Verbindungen im Rad- und Fußverkehr entlang der Argentinischen bzw. der Lindenthaler Allee werden während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Es sind maximal während einzelner Bauphasen kleinteilige Umleitungen des Rad- und Fußverkehrs durch gesicherte Bereiche des Baufelds oder in Ausnahmefällen ggf. über die anliegenden Nebenstraßen erforderlich.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Auswirkungen

Im ÖPNV sind die Buslinien 118, 622 und N3 durch die im Szenario 1 erfolgende Vollsperrung der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee betroffen. Die Linien können dabei jeweils über die Fischerhüttenstraße auf die Bundesstraße B 1 geführt werden. Die im Bestand am Mexikoplatz befindliche Anbindung der Buslinie 118 an die S-Bahnlinie S 1 würde während der Vollsperrung über den S-Bahnhof Wannsee erfolgen, die Teil der regulären Route der Buslinie 118 ist. Alternativ kann eine Führung über die Spanische Allee – Breisgauer Straße – Matterhornstraße - Elvirasteig bzw. ggf. über den S-Bahnhof Schlachtensee (Höhenbeschränkung S-Bahnbrücke: 3,60m) erfolgen. Auf dieser Umleitungsrouten sind noch flankierende Maßnahmen wie die Errichtung von Halteverböten erforderlich. Die Führung ist im Umleitungsplan für den Busverkehr dargestellt.

Im Szenario 2 (Einschränkungen im Bereich Argentinische Allee / Lindenthaler Allee) soll der ÖPNV auf der eigentlichen Route gehalten werden. Gegebenenfalls sind in diesem Szenario Behelfshaltepunkte zu errichten.

5. FAZIT

Die Baumaßnahme zur Verlängerung der U3 hat diverse Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz. Es wurden im Zuge der Entwicklung des Verkehrsführungskonzepts die Auswirkungen der angestrebten Verkehrsführung auf die bestehende Verkehrssituation ermittelt. Die wesentlichen Schritte und getroffenen Annahmen sind in dem vorliegenden Dokument zusammengefasst.

Die notwendige Vollsperrung in den Bauphasen 01 und 02 (Szenario 1) im Bereich der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee führt zu deutlichen Änderungen des Kfz-Verkehrsaufkommens. Die deutlichsten prozentualen Veränderungen des Verkehrsaufkommens sind auf der Onkel-Tom-Straße südlich des Knotenpunkts Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße zu erwarten. Hier nimmt das Verkehrsaufkommen von 7.200 Kfz im DTV auf 13.600 Kfz im DTV und damit um fast 90 % zu. Weitere deutliche Veränderungen im Verkehrsaufkommen sind auf der Bundesstraße B 1 zwischen Lindenthaler Allee und Onkel-Tom-Straße zu erwarten. Hier nimmt das Verkehrsaufkommen von 26.500 Kfz im DTV auf 40.300 im DTV zu – dies entspricht einer Steigerung etwas über 50 %. Auf der Clayallee steigt das Verkehrsaufkommen um etwa 25 %.

Während der nachfolgenden Bauphasen (Szenario 2 - nur Einschränkungen der Leistungsfähigkeiten entlang der Argentinischen bzw. Lindenthaler Allee) entstehen ebenfalls Umleitungsverkehre auf den angrenzenden Magistralen. Die Verlagerung fällt aber deutlich geringer aus als im Fall einer Vollsperrung.

Es ergeben sich Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten insbesondere entlang der Umleitungsrouten Potsdamer Chaussee (Bundesstraße B 1) und Clayallee. Zur leistungsfähigen Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs entlang der Umleitungsrouten ist die Überprüfung und bei Bedarf die Anpassung der Lichtsignalanlagen erforderlich.

Für den ÖPNV sind Umleitungen (Szenario 1) für die Linien im Bereich der gesperrten Straßenabschnitte vorzusehen. Dies betrifft die Buslinien 118, 622 und die Nachtbuslinie N3.

Der Fuß- und Radverkehr wird auch während der Bautätigkeiten im unmittelbaren Umfeld aufrechterhalten.