

Zukunftsnetz Nordwest

Anlage zum Erläuterungsbericht für das Raumordnungsverfahren
Unterlage A

Trassenkorridorbewertung im Hinblick auf die
verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit

Vorhabenträgerinnen: **ONTRAS Gastransport GmbH**

Maximilianallee 4
04129 Leipzig

Vattenfall Wärme Berlin AG

Sellerstraße 16
13353 Berlin

NBB Netz Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH

An der Spandauer Brücke 10
10178 Berlin

Auftragnehmer: converplan ingenieure für Straßenverkehr GmbH & Co.KG

James-Franck-Straße 15
12489 Berlin

Projektnummer: 21-021

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Sylke Bartels

E-Mail: s.bartels@converplan.de

Telefon: 030 / 762 39 74 70

Datum: 20. September 2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung und Zielsetzung.....	3
2.	Kurzbeschreibung der Vorhaben.....	5
3.	Gegenstand und Umfang der verkehrlichen Trassenkorridorbewertung.....	7
4.	Vorgehensweise, Rahmenbedingungen, Ausgangslage, Annahmen.....	10
5.	Analyse der bauzeitlichen Verkehrszustände.....	13
6.	Verkehrlicher Vergleich der Trassenkorridore	60
7.	Fazit	66
8.	Weiterführende Überlegungen, Ausblick.....	68
9.	Anlagen	71

Abkürzungsverzeichnis

AP	Anbindepunkt, Anschlusspunkt
BAB	Bundesautobahn
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGL	Ferngasleitung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
MobG BE	Mobilitätsgesetz Berlin
NAP	Netzanschlusspunkt
NBB	Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
pTA	potenzieller Trassenachse
ReW	Heizkraftwerk Reuter-West
ROV	Raumordnungsverfahren
RSA	Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
SenUVK	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, Berlin
StEP	Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin
TA	Teilabschnitt
TK	Trassenkorridor
TKS	Trassenkorridorsegment
TKV	Trassenkorridorvariante
ZP	Zielpunkt

1. Veranlassung und Zielsetzung

Die Vattenfall Wärme Berlin Aktiengesellschaft (Vattenfall), die NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (NBB) und die ONTRAS Gastransport GmbH (ONTRAS) planen in dem Projekt „Zukunftsnetz Nordwest“ den Neubau von Gashochdruckleitungen zur Versorgung des Heizkraftwerks Reuter West (HKW Reuter West) und zur Erhöhung der Gaskapazität im Gasverteilnetz.

Die ONTRAS ist Netzbetreiberin des Fernleitungsnetzes vornehmlich in Ostdeutschland. Die durch ONTRAS betriebene, bestehende Gasfernleitungsinfrastruktur im Brandenburger Umland kann die erforderlichen Gaskapazitäten bereitstellen. Die Erschließung der Gaskapazitäten, die für den Betrieb des HKW Reuter West sowie die allgemeine Gasversorgung des Nordwesten Berlins durch das Gasverteilnetz erforderlich werden, können über die Errichtung einer neuen Gasleitung zwischen dem im Brandenburger Umland bestehenden Fernleitungsnetz der ONTRAS und dem Netzanschlusspunkt des HKW Reuter West sowie dem Gasverteilnetz der NBB erreicht werden.

Für die Vorhaben wird derzeit die Verfahrensunterlage für das Raumordnungsverfahren vorbereitet. Im Detail sind die nachfolgenden Vorhaben Gegenstand des Verfahrens:

- der Neubau einer Gasleitung (DN 600) zwischen der durch ONTRAS betriebenen Ferngasleitung (FGL 210) und dem HKW Reuter West zur Versorgung des Nordwesten Berlins und des HKW Reuter West,
- der Neubau einer Gasleitung (DN 400) zwischen der NBB-Anlage in der Glockenturmstraße und der neu zu errichtenden Gasleitung (DN 600).

Zur Beurteilung der potenziellen raumbedeutsamen Auswirkungen der Gashochdruckleitung wurde in Abstimmung mit der Raumordnungsbehörde, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Antragskonferenz, für die detaillierte Betrachtung ein Untersuchungskorridor mit einer Breite von 600 m gewählt.

converplan wurde von Vattenfall beauftragt, eine verkehrliche Voruntersuchung der betrachteten Trassenkorridore durchzuführen und eine gutachterliche Aussage zu treffen. Ziel dieser Untersuchung ist eine ergebnisoffene Bewertung der Auswirkung zur verkehrlichen Verträglichkeit von Eingriffen in den Straßen- und Verkehrsraum während der baulichen Ausführung der Vorhaben.

In dieser Voruntersuchung wurden die in der „Unterlage A – Erläuterungsbericht“ der Verfahrensunterlage zum Raumordnungsverfahren beschriebenen Trassenkorridorvarianten bestehend aus den Trassenkorridorsegmenten (TKS) mit der jeweiligen potenziellen Trassenachse (pTA) herangezogen und die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit ermittelt.

Da Teilabschnitte der Trassenkorridore innerhalb des städtischen Verdichtungsraumes verlaufen, ist davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahme entscheidungsrelevante Auswirkungen auf die verkehrliche Situation zu erwarten sind. Von daher werden in der Voruntersuchung bereits auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens die potenziellen Auswirkungen einer Leitungsverlegung bei der Auswahl geeigneter Trassenkorridore berücksichtigt.

Auf Grundlage vorliegender Erfahrungen aus bereits ausgeführten, geplanten und derzeit in Planung befindlichen Baumaßnahmen im Berliner Straßennetz und hier insbesondere im eingestuftem Straßennetz nach Stadtentwicklungsplan sowie unter Auswertung relevanter Planungsdaten soll eine erste Einschätzung erfolgen, welche Beeinträchtigungen ggf. in den verkehrlich relevanten Straßenabschnitten bzw. Straßenknoten zu erwarten sind.

2. Kurzbeschreibung der Vorhaben

Für die oben genannten Vorhaben werden im Raumordnungsverfahren mehrere Trassenkorridorvarianten berücksichtigt, in denen die Gasleitungen verlegt werden können. Die Trassenkorridorvarianten bestehen aus einzelnen TKS, die zu einem raumverträglichen Trassenkorridor zusammengesetzt werden sollen. Diese sind in der Tabelle 1 dargestellt.

Trassenkorridor (TK)	Trassenkorridorsegmente (TKS)
Trassenkorridor A West 1	TKS 01, 10, 11, 12, 13
Trassenkorridor A West 2	TKS 01, 09, 11, 12, 13, 16
Trassenkorridor A Mitte 1	TKS 01, 11, 12, 13, 14, 15, 16
Trassenkorridor A Mitte 2	TKS 01, 11, 12, 13, 14, 17, 18
Trassenkorridor A Ost	TKS 01, 08, 11, 12, 13, 18
Trassenkorridor BA West 1	TKS 02, 03, 10, 11, 12, 13
Trassenkorridor BA West 2	TKS 02, 03, 09, 11, 12, 13, 16
Trassenkorridor BA Mitte 1	TKS 02, 03, 12, 13, 14, 15, 16
Trassenkorridor BA Mitte 2	TKS 02, 03, 12, 13, 14, 17, 18
Trassenkorridor BA Ost	TKS 02, 03, 08, 12, 13, 18
Trassenkorridor B West 1	TKS 02, 04, 10, 11, 12, 13
Trassenkorridor B West 2	TKS 02, 04, 09, 11, 12, 13, 16
Trassenkorridor B Mitte 1	TKS 02, 04, 13, 14, 15, 16
Trassenkorridor B Mitte 2	TKS 02, 04, 13, 14, 17, 18
Trassenkorridor B Ost	TKS 02, 04, 08, 13, 18
Trassenkorridor C1 West 1	TKS 05, 07, 10, 11, 12, 13
Trassenkorridor C1 West 2	TKS 05, 07, 09, 11, 12, 13, 16
Trassenkorridor C1 Mitte 1	TKS 05, 07, 14, 15, 16
Trassenkorridor C1 Mitte 2	TKS 05, 07, 14, 17, 18
Trassenkorridor C1 Ost	TKS 05, 07, 08, 18
Trassenkorridor C2 West 1	TKS 06, 07, 10, 11, 12, 13
Trassenkorridor C2 West 2	TKS 06, 07, 09, 11, 12, 13, 16
Trassenkorridor C2 Mitte 1	TKS 06, 07, 14, 15, 16
Trassenkorridor C2 Mitte 2	TKS 06, 07, 14, 17, 18
Trassenkorridor C2 Ost	TKS 06, 07, 08, 18

Tabelle 1: Übersicht der Trassenkorridore mit den entsprechenden TKS

Auf Wunsch der Raumordnungsbehörde wurden für eine angemessene Konfliktbeurteilung vorab 18 TKS (TKS 01 bis 18) gebildet. Neben den 18 TKS werden zusätzlich die jeweiligen potenziellen Trassenachsen betrachtet.

Aus den einzelnen TKS können insgesamt 25 Trassenkorridore zusammengesetzt werden.

Diese führen von den vier möglichen Anbindepunkten (AP) der FGL 210

- AP Schlaggraben
- AP Havelkanal
- AP Rietzlaakegraben
- AP Muhrgraben

zum Netzanschlusspunkt HKW Reuter West und zum Zielpunkt in der Glockenturmstraße.

In der Tabelle 1 sind die Trassenkorridore mit den dazugehörigen TKS zusammengestellt, welche die FGL 210 mit dem HKW Reuter West bzw. mit dem Zielpunkt in der Glockenturmstraße verbinden.

In den Bereichen, in denen die projektierte Gasleitung zwischen der FGL 210 und dem HKW Reuter West nicht direkt an das HKW Reuter West eingebunden wird, ist bei einer Durchmesseränderung von DN 600 zur DN 400 ein Abzweigstück (T-Stück) und eine Absperrarmatur in Richtung der Glockenturmstraße vorgesehen.

Zur Beurteilung der potenziellen raumbedeutsamen Auswirkungen der Gasleitungen wurde in Abstimmung mit der Raumordnungsbehörde unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Antragskonferenz für die detaillierte Betrachtung ein Untersuchungsbereich entlang der Gasleitung mit einer Breite von 600 m gewählt.

3. Gegenstand und Umfang der verkehrlichen Trassenkorridorbewertung

Der Untersuchungsbereich der Gasleitung besteht vorwiegend aus besiedeltem Gebiet im innerstädtischen Raum der Stadt Berlin und dem Landkreis Havelland im umgebenden Land Brandenburg.

Da die Trassenkorridore auf dem Gebiet des Landes Brandenburg keine verkehrlich relevanten Konfliktpunkte betreffen, ist das Untersuchungsgebiet der verkehrlichen Bewertungen begrenzt auf das Stadtgebiet Berlin sowie auf das klassifizierte Straßennetz im Verlauf der vorgenannten Trassenkorridore, das von verkehrlichen Einschränkungen während der Bauzeit betroffen ist.

Trassenkorridore

Für den Neubau einer Erdgasleitung mit einem aktuell geplanten Durchmesser von DN 600 zur Versorgung des Nordwesten Berlins und des Heizkraftwerks Reuter West (Erdgasleitung zwischen der durch ONTRAS betriebenen Erdgasfernleitung (FGL 210) und dem Heizkraftwerk Reuter West) wurden die Trassenkorridorabschnitte

- A
- BA
- B
- C1
- C2

hinsichtlich der während des Baugeschehens zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der betroffenen Straßenabschnitte und Knotenpunkte betrachtet.

Für den Neubau einer Erdgasleitung durch die NBB Netzgesellschaft zur Glockenturmstraße mit einem aktuell geplanten Durchmesser von DN 400, die an die neu zu errichtende Erdgasleitung (DN 600) zur Versorgung des Nordwesten Berlins anschließt, wurden die Trassenkorridorabschnitte

- West 1
- West 2
- Mitte 1
- Mitte 2
- Ost

hinsichtlich der während des Baugeschehens zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der betroffenen Straßenabschnitte und Knotenpunkte betrachtet.

Zur Einordnung von Lage und Verlauf der einzelnen Trassenkorridore wird an dieser Stelle auf den Erläuterungsbericht Antragsunterlagen zum ROV Punkt 3.7 verwiesen.

Trassenkorridore

➔ siehe Erläuterungsbericht für das Raumordnungsverfahren Unterlage A

Aus den Kombinationen der Korridore A bis C2 mit den zum ZP Glockenturmstraße weiterführenden Korridoren West 1, West 2, Mitte 1, Mitte 2 und Ost leiten sich insgesamt 25 Trassenkorridore (TK) ab.

➔ vgl. Bewertungsmatrix S. 59

Trassenkorridorsegmente

Die potenziellen Trassenkorridore werden in potenzielle Trassenabschnitte, sog. Trassenkorridorsegmente (TKS 01 bis 18) gegliedert, die die potenziellen Anschlusspunkte (AP), Netzkopplungspunkten (NKP) und dem NAP ReW bzw. dem ZP Glockenturmstraße verbinden.

Die TKS werden den Korridoren A, BA, B, C1 und C2 sowie West 1, West 2, Mitte 1, Mitte 2 und Ost zugeordnet.

Trassenausschnitt, Knotenpunkt

Im Zuge der betrachteten Trassenkorridore befinden sich Straßenabschnitte bzw. Straßenknotenpunkte, die nach gutachterlicher Einschätzung einer besonderen Bewertung bedürfen.

Diese Trassenausschnitte bzw. Knotenpunkte wurden im Rahmen der vorliegenden Bewertung mit den laufenden Nummern 1 bis 28 versehen.

Hierbei handelt es sich in erster Linie um in erheblichem Maße verkehrsbelastete Bereiche, die in überwiegender Zahl außerdem durch den öffentlichen Personennahverkehr angefahren bzw. bedient werden. Hinzu kommen in diesen Bereichen teilweise signifikante Nutzungsansprüche durch nichtmotorisierte Verkehre oder weitere verkehrliche Problemlagen, teilweise aus dem täglichen Verkehrsgeschehen und teilweise in Folge außergewöhnlicher Verkehrereignisse oder anderer Einschränkungen.

Je TKV sind teilweise dieselben, teilweise verschiedene Trassenausschnitte von verkehrlichen Einschränkungen durch ein potenzielles Baugeschehen betroffen, die jeweils verschiedenen TKS zuzuordnen sind.

Ein Überblick über die der jeweiligen TKV zuzuordnenden Trassenabschnitte mit den jeweils betroffenen TKS ist in der Bewertungsmatrix (siehe S. 59) dargestellt.

4. Vorgehensweise, Rahmenbedingungen, Ausgangslage, Annahmen

Für die vorliegende Betrachtung wurde zunächst der aktuelle Planungsstand zur Leitungslage und Leitungsführung im Straßenraum je Trassenkorridor entsprechend den pTA des Erläuterungsberichtes Unterlage A zu Grunde gelegt.

Zur Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse wird in der Untersuchung in Abstimmung mit den Vorhabenträgerinnen zunächst für alle Trassenkorridore von einer Arbeitsstreifenbreite von 9 m ausgegangen, aus der sich der jeweils verbleibende Verkehrsraum ableitet.

Die Verlegung der Leitungen erfolgt unterirdisch in (prinzipiell weitestgehend) offener Bauweise im Straßenkörper.

Unterquerungen von Gewässern in geschlossener Bauweise einschl. möglicher bauzeitlich erforderlicher Sonderbauwerke werden im Rahmen dieser Untersuchung nicht betrachtet.

Unter diesen Voraussetzungen wurden für alle Trassenkorridore die kritischsten Bereiche innerhalb des Straßenraumes sowie insbesondere im Bereich von Straßenknotenpunkten ermittelt, die einer näheren Betrachtung unterzogen wurden. Hierbei handelt es sich um Straßenabschnitte oder Knotenpunkte:

- mit hoher oder sehr hoher Verkehrsbelastung
- mit hochgradiger verkehrlicher Abhängigkeit zu benachbarten Straßenabschnitten oder Knotenpunkten
- die bereits im „normalen“ täglichen Verkehrsablauf während der Früh- und/oder Nachmittagsspitzenstunden nicht mehr oder nur noch eingeschränkt leistungsfähig sind
- an denen während zurückliegender oder laufender Baumaßnahmen erhebliche verkehrliche Probleme aufgetreten sind oder auftreten

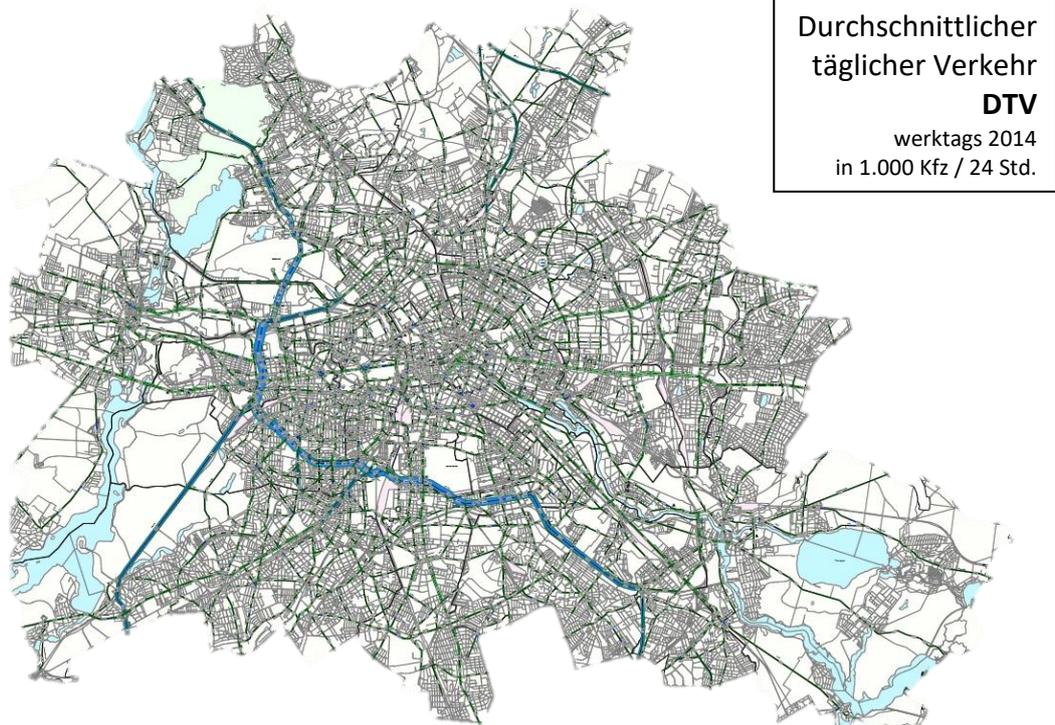
Für die ausgewählten Straßenabschnitte und Knotenpunkte wurden jeweils Trassenverlauf und Arbeitsstreifen maßstäblich in die vorhandenen

Lageplandaten übertragen und daraus der verbleibende Verkehrsraum darstellerisch ermittelt.

Hieraus wurden Schlussfolgerungen für eine mögliche Verkehrsführung während der Bauzeit und der sich daraus ergebenden Verkehrsqualität gezogen, die auf folgenden Grundlagen, Regelwerken und Erfahrungswerten basiert:

- die Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV als maßgebliches Regelwerk für die bauzeitliche Verkehrsführung
- eine überschlägliche Ermittlung der bauzeitlichen Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes oder Knotenpunktes im Hinblick auf erwartbare Wartezeiten im Vergleich zum Ist-Zustand ohne baustellenbedingte Einschränkungen auf der Grundlage der Verkehrsdaten von 2014 und der geschätzten prozentualen Inanspruchnahme vorhandener Verkehrsflächen für die untersuchten möglichen Arbeitsstellen
- Erfahrungswerte aus ähnlichen Baumaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Berlin sowie speziell an einigen ausgewählten Knotenpunkten der vorliegenden Untersuchung.

Der Untersuchung liegen die aktuell verfügbaren Verkehrsdaten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (Verkehrsstärkenkarte DTV werktags 2014, in 1.000 Kfz/24 Std.) zu Grunde:



Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>

Die Daten wurden als DTV-Werte für die jeweils betroffenen Straßen in die Darstellung der Untersuchungsabschnitte übertragen, um daraus Rückschlüsse auf die erwarteten Leistungsfähigkeiten ziehen zu können. Es wurde eine grobe Einordnung und Bewertung des Gesamtverkehrsaufkommens vorgenommen, die Einfluss auf das Bewertungsergebnis hat.

5. Analyse der bauzeitlichen Verkehrszustände

Die Analyse der bauzeitlichen Verkehrszustände betrifft im einzelnen folgende Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte:

1. Brunsbütteler Damm/ Magistratsweg
2. Brunsbütteler Damm/ Nauener Straße
3. Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau
4. Falkenseer Platz
5. Am Juliierturm/ Zitadellenweg
6. Nonnendammallee/Daumstr. (Ferdinand-Friedensburg-Platz / U-Bhf. Haselhost)
7. Nonnendammallee/ Boltonstraße (A, BA)
8. Radelandstraße/ Kisselallee
9. Neuendorfer Straße/ Schönwalder Straße
10. Hohenzollernring/ Klinkeplatz (B) Fehrbelliner Tor (BA)
11. Daumstraße/ Kleine Eiswerderstr.
12. Gartenfelder Straße/ Daumstraße
13. Nonnendammallee/ Boltonstraße (B)
14. Karolinenstraße/ Waidmannsluster Damm
15. Berliner Str.-Seidelstraße/ Bernauer Str.-Holzhauser Straße
16. Paulsternstraße/ Gartenfelder Straße
17. Nonnendammallee/ Paulsternstraße - Otternbuchtstraße
18. Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau (West)
19. Klosterstraße/ Brunsbütteler Damm-Ruhlebener Str.
20. Pichelsdorfer Straße
21. Heerstraße/ Pichelsdorfer Straße
22. Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee/ Teltower Straße (West 2)
23. Rohrdamm/ Motardstraße - Wohlrabedamm
24. Fürstenbrunner Weg (i.H. Luisenkirchhof)
25. Spandauer Damm/ Königin-Elisabeth-Str. - Fürstenbrunner Weg
26. Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee/ Teltower Straße (Mitte 1)
27. Charlottenburger Chaussee/ Klärwerkstraße (Mitte 1+2)
28. Charlottenburger Chaussee/ Reichsstraße

Die bewerteten Trassenabschnitte sind hinsichtlich Ihrer Position im Berliner Straßennetz sowie ihrer verkehrlichen Bewertung der Übersichtskarte zu entnehmen (→ Übersichtskarte).

In der folgenden Auflistung sind die 28 ausgewählten Trassenabschnitte und Knotenpunkte in den jeweils zutreffenden TKV und betroffenen TKS mit der pTA und dem benötigten Arbeitsraum dargestellt.

Überlegungen zur möglichen bauzeitlichen Verkehrsführung und der daraus resultierenden Leistungsfähigkeit führen unter Berücksichtigung des Gesamt-Verkehrsaufkommens zu einem Bewertungsergebnis im Hinblick auf die erwartete Verkehrsqualität während der Bauzeit.

Die Verkehrsqualität, die im Ergebnis der durchgeführten Überlegungen und Untersuchungen für die vorliegende verkehrliche Bewertung grob ermittelt wurde, bildet die Erwartungen im Hinblick auf das Verkehrsgeschehen im jeweils untersuchten Straßenabschnitt bzw. Knotenpunkt ab, die sich durch das Baugeschehen und die hierfür erforderlichen Verkehrsraumeinschränkungen im Vergleich zum Ist-Zustand ohne baustellenbedingte Einschränkungen ergeben.

Die Verkehrsqualität wird in der vorliegenden Untersuchung folgendermaßen kategorisiert:

Bewertung der Verkehrsqualität je Trassenabschnitt/ Knotenpunkt:=
erwartete Verkehrsqualität im Vergleich zum Ist-Zustand (ohne baustellenbedingte Einschränkungen)

extrem kurze Wartezeiten

kurze Wartezeiten

spürbare Wartezeiten

beträchtliche Wartezeiten

lange Wartezeiten

extrem lange Wartezeiten

nicht betroffen, keine Relevanz

In der abschließenden überschläglich-rechnerischen Bewertung wurde so ein durchschnittlicher Qualitätswert ermittelt, der für die Beurteilung des jeweiligen Trassenkorridors abschließend herangezogen wurde.

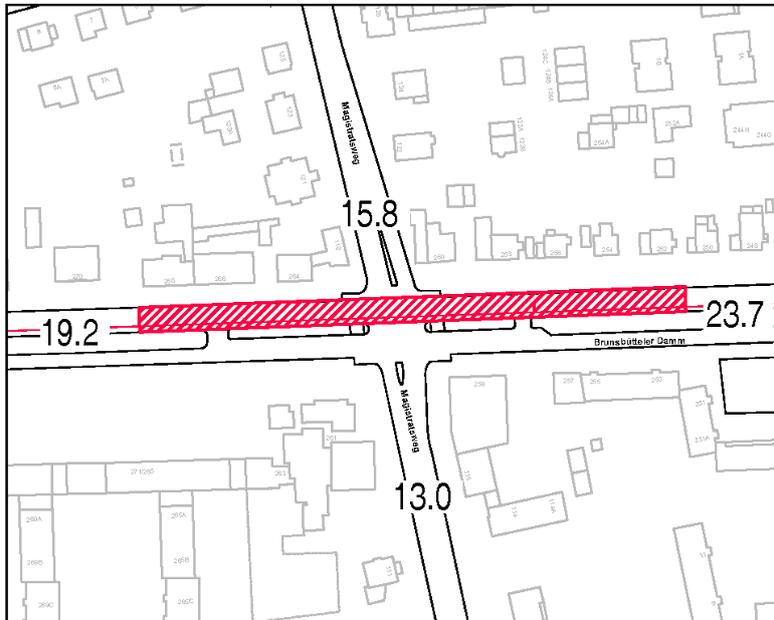
Die nachfolgende Übersicht dokumentiert die Einzelanalysen je Trassenausschnitt bzw. Knotenpunkt in Bezug zu den betroffenen Trassenkorridorvarianten (TKV) und Trassenkorridorsegmenten (TKS) hinsichtlich

- der Lage der potenziellen Trassenachse (pTA) und des Arbeitsstreifens im Straßenraum (rot dargestellt)
- des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommens (in 1.000 Fz/ 24 Std.)
- der Einordnung in die Systematik der Funktionsstufen der betroffenen Straßen entsprechend dem „Übergeordneten Straßennetz Bestand 2017“ aus dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP), Stufen I bis IV
- der Einschätzung der verkehrlichen Ist-Situation
- der in Folge des Baugeschehens zu erwartenden Verkehrseinschränkungen
- eines möglichen Lösungsansatzes für die Verkehrsführung während der Durchführung der Baumaßnahme
- der im Ergebnis der vorhergehend genannten Punkte erwarteten Verkehrsqualität im Hinblick auf die mögliche Wartezeiten im Mittel für alle Verkehrsteilnehmer

Für alle übrigen und nicht im Detail betrachteten Trassenabschnitte werden nach derzeitigem Kenntnisstand verkehrliche Einschränkungen in allgemein üblichem Ausmaß und Umfang erwartet, die zum jetzigen Zeitpunkt keine besondere Betrachtung erfordern.

Es erfolgte keine Betrachtung möglicher Zwischenbauphasen im Bereich von Knotenpunkten, die sich aus verkehrlichen Erfordernissen im weiteren Planungsverlauf ergeben können.

(1) Trassenausschnitt 1: **Brunsbütteler Damm/ Magistratsweg**



Trassenkorridorsegment (TKS):

01

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

2 – A West 2

3 – A Mitte 1

4 – A Mitte 2

5 – A Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung zweier Straßen der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- Kreuzungs- und Umsteigepunkt mehrerer BVG-Buslinien

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des Brunsbütteler Damms
- abschnittsweise Sperrung der Kreuzungsüberfahrt
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erwartet

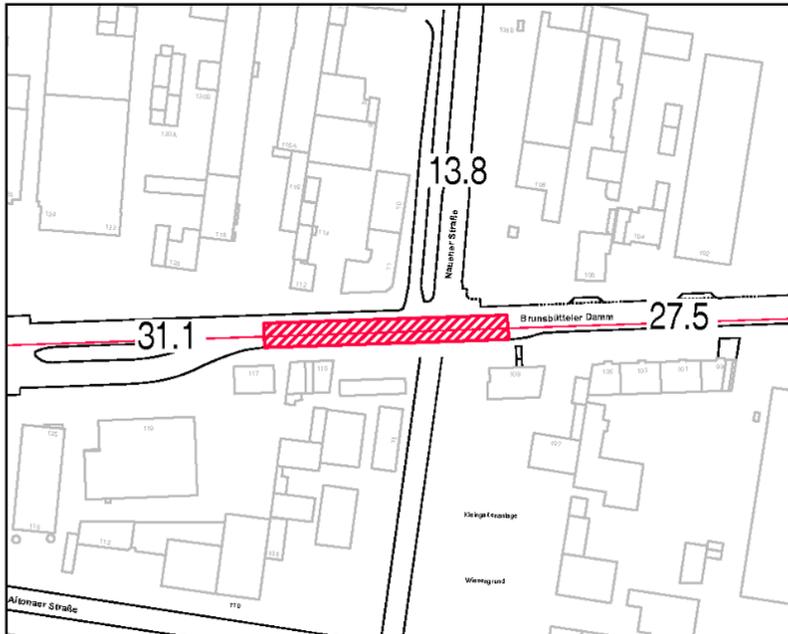
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Brunsbütteler Damm in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
- phasenweise Baudurchführung im Kreuzungsbereich zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(2) Trassenausschnitt 2: **Brunsbütteler Damm/ Nauener Straße**



Trassenkorridorsegment (TKS):

01

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

2 – A West 2

3 – A Mitte 1

4 – A Mitte 2

5 – A Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe III in eine Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge des Brunsbütteler Damms

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- halbseitige Sperrung des Brunsbütteler Damms
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(3) Trassenausschnitt 3: **Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau (A)**



Trassenkorridorsegment (TKS):

- 01
- 09
- 10
- 11

Trassenkorridorvariante (TKV):

- 1 – A West 1
- 2 – A West 2
- 3 – A Mitte 1
- 4 – A Mitte 2
- 5 – A Ost
- 11 – B West 1
- 12 – B West 2
- 13 – B Mitte 1
- 14 – B Mitte 2
- 16 – C1 West
- 17 – C1 West 2
- 21 – C2 West 1
- 22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe IV in eine Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- sehr hohes und stark vernetztes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu mehreren benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge des Brunsbütteler Damms

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des Brunsbütteler Damms
- mindestens halbseitige Sperrung bis Gesamtspernung Am Bahnhof Spandau
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit Auswirkungen auf die angrenzenden Knotenpunkte

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Brunsbütteler Damm in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrsumleitungen und weitere verkehrlenkende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

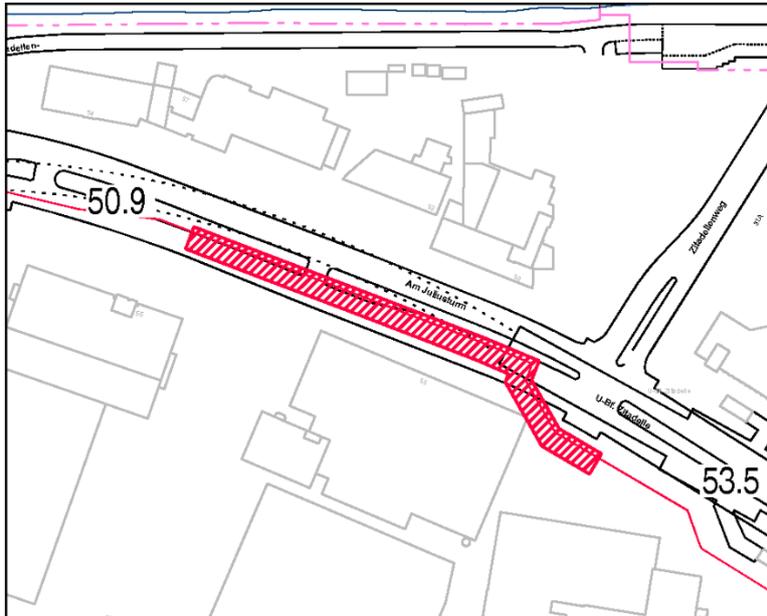
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Brunsbütteler Damm in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen
- weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(5) Trassenausschnitt 5: Am Juliusturm/ Zitadellenweg



Trassenkorridorsegment (TKS):

12

Trassenkorridorvariante (TKV):

- 1 – A West 1
- 2 – A West 2
- 3 – A Mitte 1
- 4 – A Mitte 2
- 5 – A Ost
- 6 – BA West 1
- 7 – BA West 2
- 8 – BA Mitte 1
- 9 – BA Mitte 2
- 10 – BA Ost
- 11 – B West 1
- 12 – B West 2
- 13 – B Mitte 1
- 14 – B Mitte 2
- 16 – C1 West
- 17 – C West 2
- 21 – C2 West 1
- 22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Erschließungsstraße in eine Straße der StEP-Stufe II
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt, hier besonders auf der übergeordneten Fahrbahn
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge Am Juliusturm

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn Am Juliusturm
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit Am Juliusturm und damit des Knotenpunktes erwartet

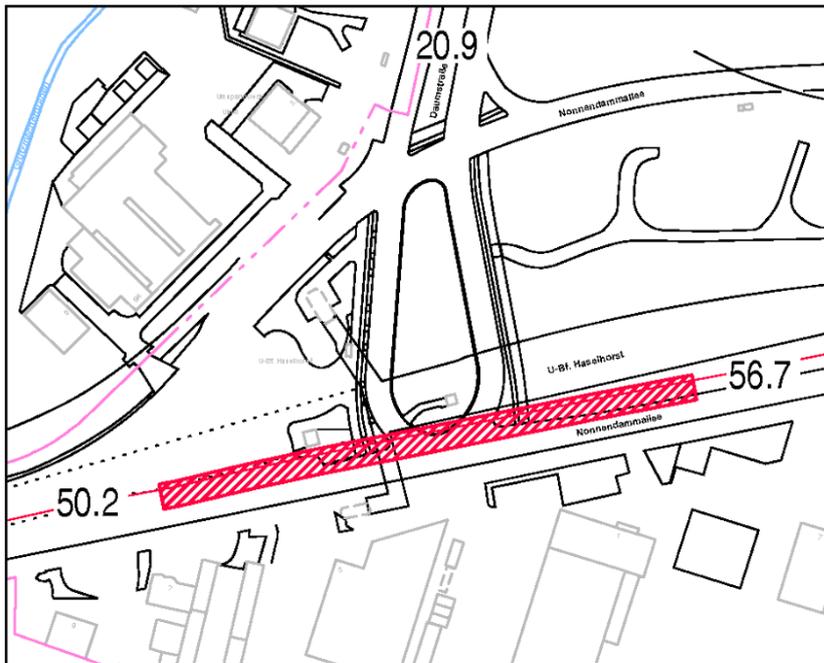
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Am Juliusturm in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(6) Trassenausschnitt 6: **Nonnendammallee/ Daumstraße (Ferdinand-Friedensburg-Platz / U-Bhf. Haselhorst)**



Trassenkorridorsegment (TKS):

04

12

13

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

2 – A West 2

3 – A Mitte 1

4 – A Mitte 2

5 – A Ost

6 – BA West 1

7 – BA West 2

8 – BA Mitte 1

9 – BA Mitte 2

10 – BA Ost

16 – C1 West

17 – C West 2

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Doppel-Einmündung einer Straße der StEP-Stufe II in eine Straße der StEP-Stufe II
- starke verkehrliche Abhängigkeiten innerhalb beider LSA-geregelter Einmündungen
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- BVG-Buslinienverkehr auf allen Relationen im gesamten Knotenpunktbereich mit ÖPNV-Verknüpfungs-/ Umsteigepunkt am U-Bhf. Haselhorst auf dem Ferdinand-Friedensburg-Platz

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Fahrstreifenreduzierung bzw. Teilspernung der südlichen Richtungsfahrbahn der Nonnendammallee, nördliche Richtungsfahrbahn ohne Einschränkungen
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrungen des südlichen Ferdinand-Friedensburg-Platzes
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit der freien Strecke im westlichen Zufluss erwartet

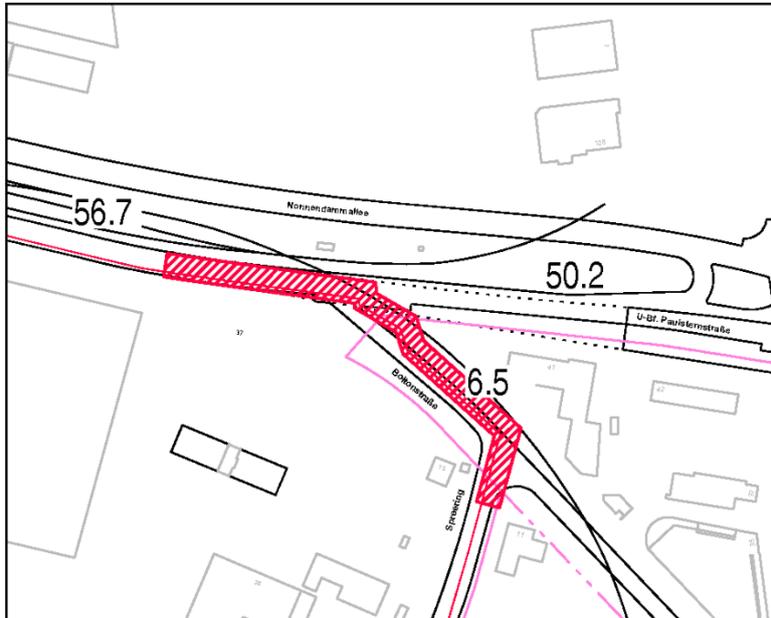
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(7) Trassenausschnitt 7: Nonnendammallee/ Boltonstraße (A, BA)



Trassenkorridorsegment (TKS):
13 (A, BA)

Trassenkorridorvariante (TKV):

- 1 – A West 1
- 2 – A West 2
- 3 – A Mitte 1
- 4 – A Mitte 2
- 5 – A Ost
- 6 – BA West 1
- 7 – BA West 2
- 8 – BA Mitte 1
- 9 – BA Mitte 2
- 10 – BA Ost
- 11 – B West 1

Ist-Situation:

- nicht LSA-geregelte Abzweigung einer Erschließungsstraße von einer Straße der StEP-Stufe II mit Verbindungsfunktion zu einer Straße der StEP-Stufe IV
- abzweigende Straße ist eine von der übergeordneten Fahrbahn wegführende Einbahnstraße
- sehr hohes werktägliches Verkehrsaufkommen auf der Nonnendammallee
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Nonnendammallee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrungen der südlichen Richtungsfahrbahn der Nonnendammallee
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit der freien Strecke im westlichen Zuflussbereich erwartet

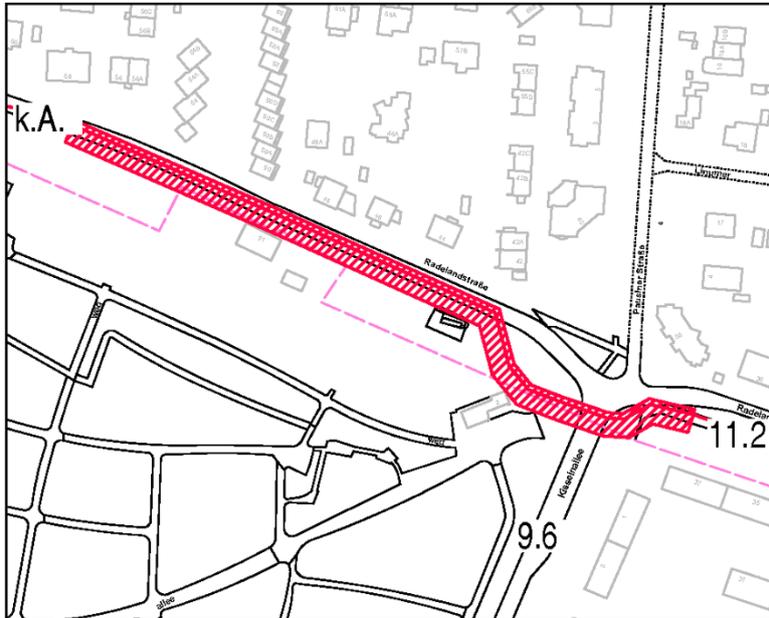
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung der Arbeiten auf beiden Richtungsfahrbahnen
- Sperrung der Boltonstraße und rückwärtige Erschließung aus Richtung Otternbuchtstraße

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(8) Trassenausschnitt 8: Radelandstraße/ Kisselnallee



Trassenkorridorsegment (TKS):

02

Trassenkorridorvariante (TKV):

6 – BA West 1

7 – BA West 2

8 – BA Mitte 1

9 – BA Mitte 2

10 – BA Ost

Ist-Situation:

- nicht LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe III mit einer Straße der StEP-Stufe IV und einer Erschließungsstraße
- unterdurchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen auf der Nonnendammallee
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der westlichen Radelandstraße und der Kisselnallee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der westlichen Radelandstraße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung der Kisselnallee
- geringfügige Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Kreuzungsbereich erwartet

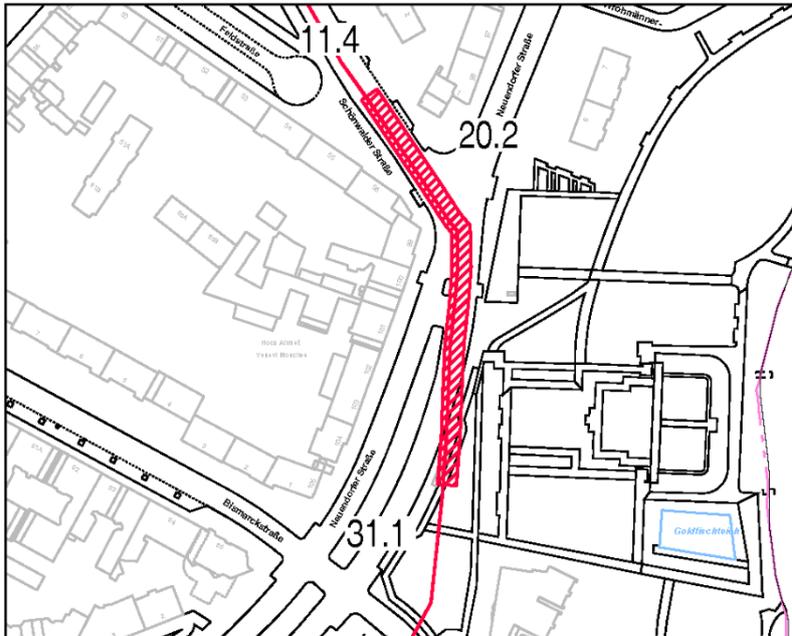
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsumleitung der westlichen Radelandstraße
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung der Arbeiten im Einmündungsbereich Kisselnallee
- bauzeitliche Verkehrsregelung mit Lichtsignalanlage

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

kurze Wartezeiten

(9) Trassenausschnitt 9: Neuendorfer Straße/ Schönwalder Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

03

Trassenkorridorvariante (TKV):

6 – BA West 1

7 – BA West 2

8 – BA Mitte 1

9 – BA Mitte 2

10 – BA Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe IV in eine Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- hohes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zum benachbarten LSA-geregelten Falkenseer Platz
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Neuendorfer Straße und der Schönwalder Straße

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der Schönwalder Straße
- Sperrung der östlichen Richtungsfahrbahn der Neuendorfer Straße
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit Auswirkungen auf den Falkenseer Platz

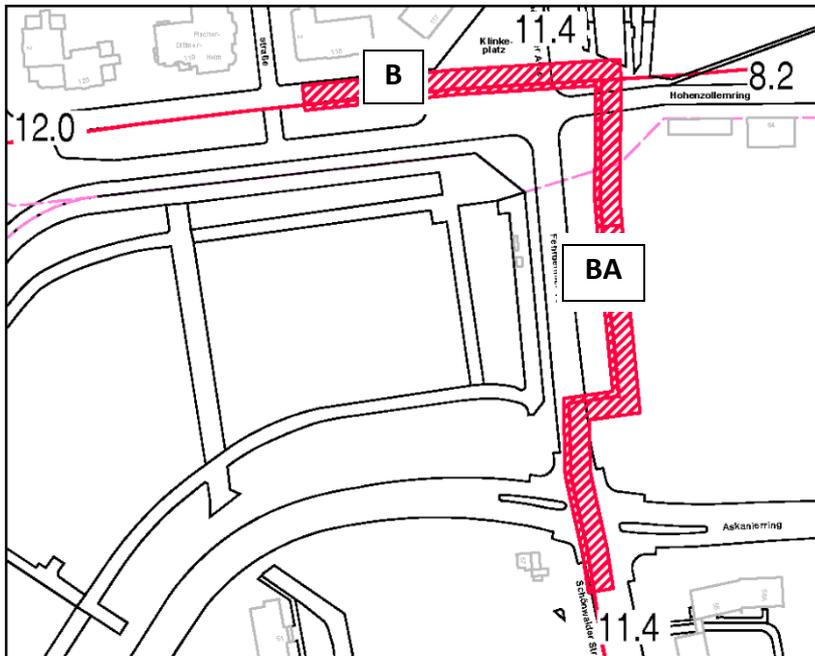
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsumleitung der Schönwalder Straße
- Verkehrsführung Neuendorfer Straße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(10) Trassenausschnitt 10: Hohenzollernring/ Klinkeplatz (B) – Fehrbelliner Tor (BA)



Trassenkorridorsegment (TKS):

02

03

Trassenkorridorvariante (TKV):

6 – BA West 1

7 – BA West 2

8 – BA Mitte 1

9 – BA Mitte 2

10 – BA Ost

11 – B West 1

12 – B West 2

13 – B Mitte 1

14 – B Mitte 2

15 – B Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung zweier Straßen der StEP-Stufe III
- erhebliches werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Schönwalder Straße

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des Hohenzollernrings → B
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung der Schönwalder Straße → BA
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

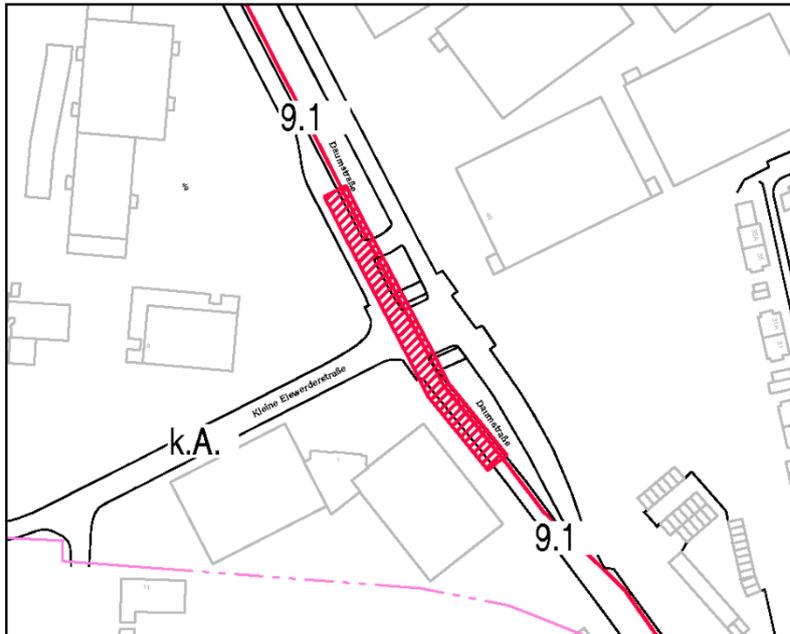
- Verkehrsführung Hohenzollernring in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
→ B
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung im Zuge der Schönwalder Straße zur
Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen → BA
- Verkehrsumleitungen und weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur verkehrlichen
Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

spürbare Wartezeiten → B

lange Wartezeiten → BA

(11) Trassenausschnitt 11: **Daumstraße/ Kleine Eiswerderstraße**



Trassenkorridorsegment (TKS):

04

Trassenkorridorvariante (TKV):

11 – B West 1

12 – B West 2

13 – B Mitte 1

14 – B Mitte 2

15 – B Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe IV in eine Straße der StEP-Stufe II
- unterdurchschnittliches werktätliches Verkehrsaufkommen am Gesamtknoten
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Daumstraße

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der westlichen Richtungsfahrbahn der Daumstraße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung der Kleinen Eiswerderstraße
- geringfügige Reduzierung der Leistungsfähigkeit im Kreuzungsbereich erwartet

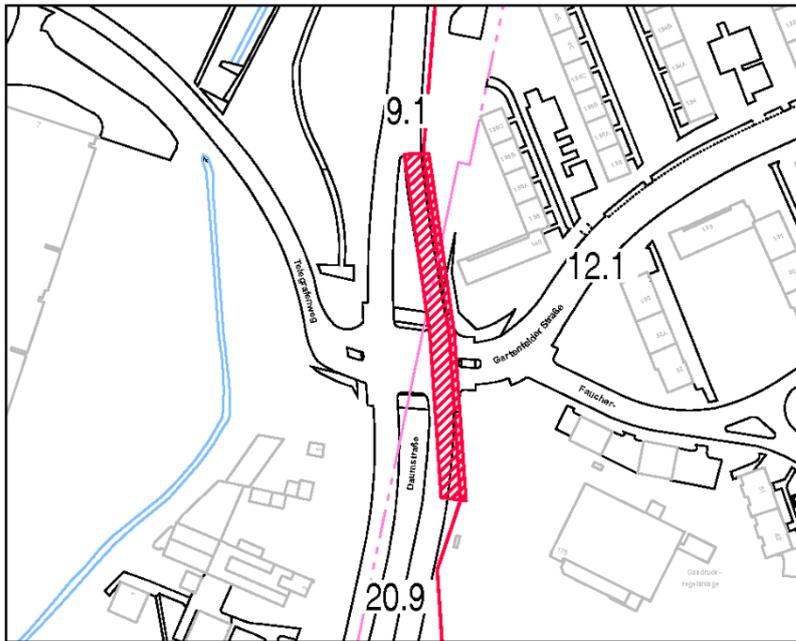
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Daumstraße in beiden Richtungen über östliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung der Arbeiten im Einmündungsbereich Kleine Eiswerderstraße

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

extrem kurze Wartezeiten

(12) Trassenausschnitt 12: Daumstraße/ Gartenfelder Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

04

Trassenkorridorvariante (TKV):

11 – B West 1

12 – B West 2

13 – B Mitte 1

14 – B Mitte 2

15 – B Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe IV und einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zum benachbarten LSA-geregelten Ferdinand-Friedensburg-Platz
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Daumstraße und der Gartenfelder Straße

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der östlichen Richtungsfahrbahn der Daumstraße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung der Gartenfelder Straße
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit Auswirkungen auf den Ferdinand-Friedensburg-Platz

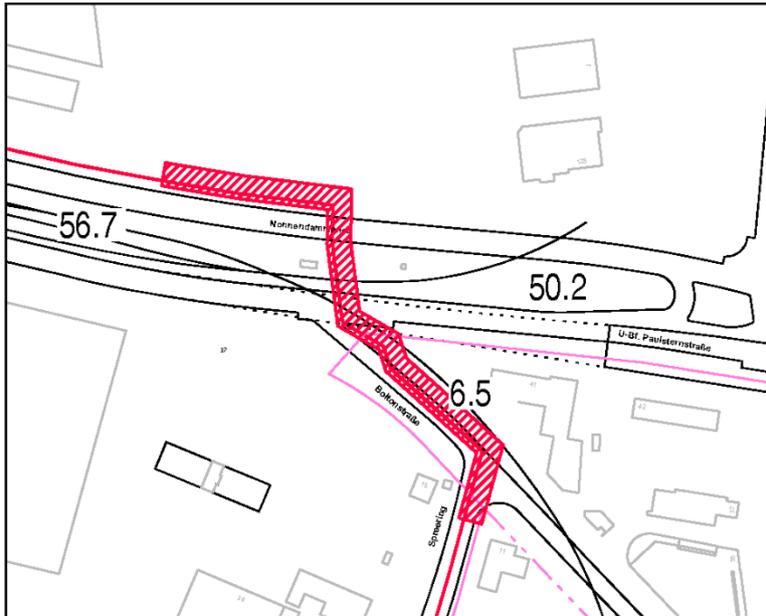
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Daumstraße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrsumleitungen und weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(13) Trassenausschnitt 13: Nonnendammallee/ Boltonstraße (B)



Trassenkorridorsegment (TKS):

13 (A)

Trassenkorridorvariante (TKV):

11 – B West 1

12 – B West 2

13 – B Mitte 1

14 – B Mitte 2

15 – B Ost

Ist-Situation:

- nicht LSA-geregelte Abzweigung einer Erschließungsstraße von einer Straße der StEP-Stufe II mit Verbindungsfunktion zu einer Straße der StEP-Stufe IV
- abzweigende Straße ist eine von der übergeordneten Fahrbahn wegführende Einbahnstraße
- sehr hohes werktägliches Verkehrsaufkommen auf der Nonnendammallee
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Nonnendammallee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrungen beider Richtungsfahrbahnen der Nonnendammallee
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit der freien Strecke in den Zuflussbereichen mit Auswirkungen auf den Kreuzungsbereich Nonnendammallee/ Paulsternstr. erwartet

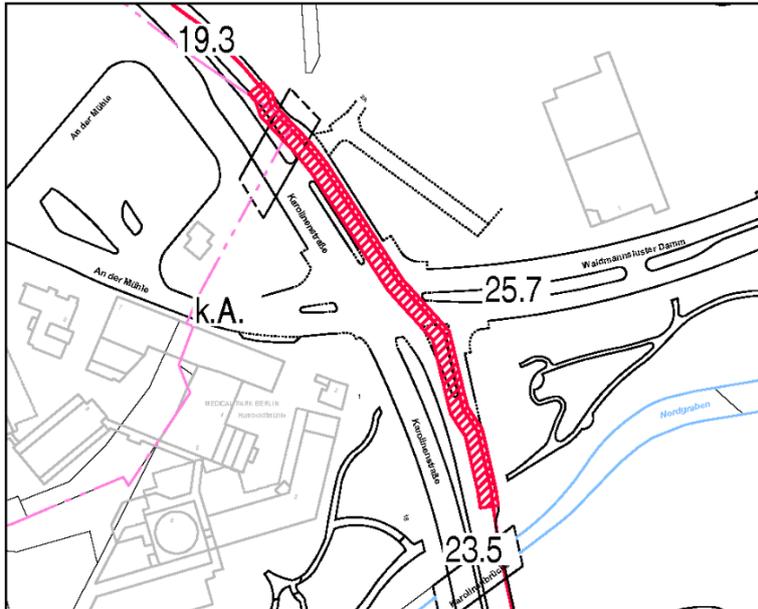
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung der Arbeiten auf beiden Richtungsfahrbahnen
- Sperrung der Boltonstraße und rückwärtige Erschließung aus Richtung Otternbuchtstraße

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(14) Trassenausschnitt 14: Karolinenstraße/ Waidmannsluster Damm



Trassenkorridorsegment (TKS):

07

Trassenkorridorvariante (TKV):

16 – C1 West

17 – C West 2

18 – C1 Mitte 1

19 – C1 Mitte 2

20 – C1 Ost

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

23 – C2 Mitte 1

24 – C2 Mitte 2

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe III und einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu den benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten an der BAB A 111 AS Waidmannsluster Damm mit hohem Überlastungsrisiko im Falle eines Stauereignisses auf der BAB A 111
- BVG-Buslinienverkehr am gesamten Knotenpunkt in mehreren Relationen

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der östlichen Richtungsfahrbahn der Karolinenstraße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unter besonderer Beachtung der Auswirkungen auf die Anschlussstelle Waidmannsluster Damm

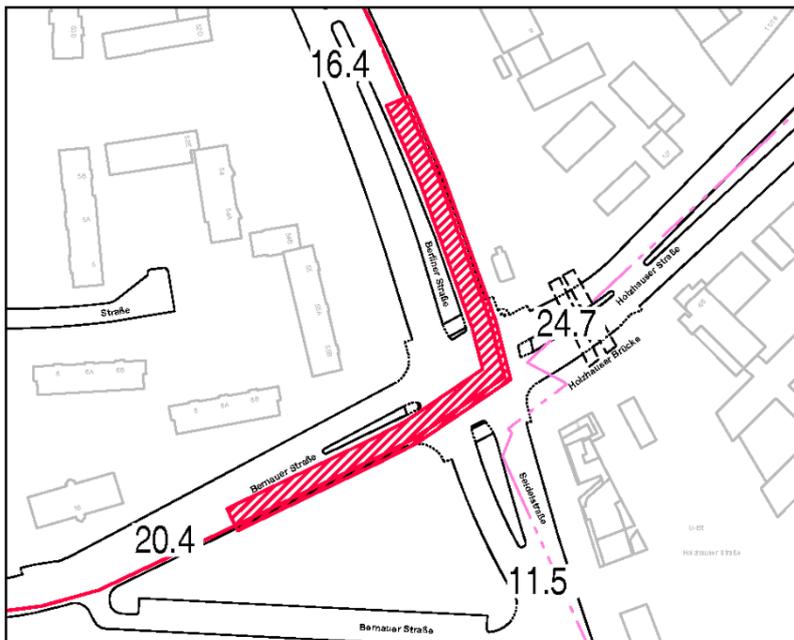
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Karolinenstraße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrslenkende Maßnahmen auf der BAB A111

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(15) Trassenausschnitt 15: Berliner Straße – Seidelstraße/ Bernauer Straße –
Holzhauser Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

07

Trassenkorridorvariante (TKV):

16 – C1 West

17 – C West 2

18 – C1 Mitte 1

19 – C1 Mitte 2

20 – C1 Ost

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

23 – C2 Mitte 1

24 – C2 Mitte 2

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe III mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- hohes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu den benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten an der BAB A 111 AS Holzhauser Straße mit hohem Überlastungsrisiko im Falle eines Stauereignisses auf der BAB A 111
- BVG-Buslinienverkehr am gesamten Knotenpunkt auf nahezu allen Relationen

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrungen der östlichen Richtungsfahrbahn der Berliner Straße und der südlichen Bernauer Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unter besonderer Beachtung der Auswirkungen auf die Anschlussstelle Holzhauser Straße

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Berliner Straße und Bernauer Straße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrslenkende Maßnahmen auf der BAB A111

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(16) Trassenausschnitt 16: Paulsternstraße/ Gartenfelder Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

07

Trassenkorridorvariante (TKV):

16 – C1 West

17 – C West 2

18 – C1 Mitte 1

19 – C1 Mitte 2

20 – C1 Ost

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

23 – C2 Mitte 1

24 – C2 Mitte 2

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe IV in eine Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- BVG-Buslinienverkehr am Knotenpunkt auf nahezu allen Relationen
- Ein- und Ausrückfahrten am Standort der Feuerwehr Charlottenburg-Nord über die Zufahrt im Knoten

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der östlichen Richtungsfahrbahn der Paulsternstraße – nördlichen Gartenfelder Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Paulsternstraße – nördlichen Gartenfelder Straße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(17) Trassenausschnitt 17: **Nonnendammallee/ Paulsternstraße - Otternbuchtstraße**



Trassenkorridorsegment (TKS):

07

Trassenkorridorvariante (TKV):

16 – C1 West

17 – C West 2

18 – C1 Mitte 1

19 – C1 Mitte 2

20 – C1 Ost

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

23 – C2 Mitte 1

24 – C2 Mitte 2

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe II und einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe II
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- BVG-Buslinienverkehr auf mehreren Relationen im Knotenpunktbereich mit ÖPNV-Verknüpfungs-/ Umsteigepunkt am U-Bhf. Paulsternstraße

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der östlichen Richtungsfahrbahn der Paulsternstraße
- Sperrung der Otternbuchtstraße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich/ Querung Nonnendammallee
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

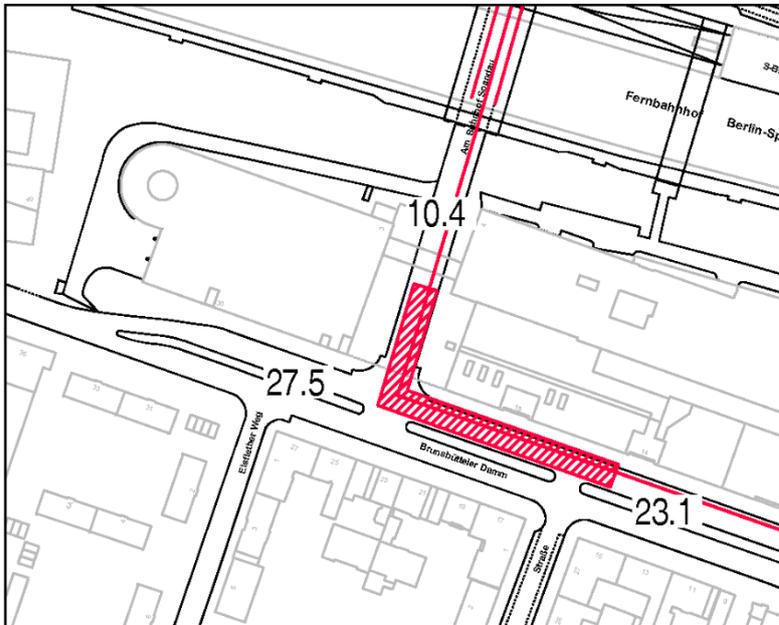
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Paulsternstraße in beiden Richtungen über westliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrsumleitung der Otternbuchtstraße

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(18) Trassenausschnitt 18: **Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau (West)**



Trassenkorridorsegment (TKS):

09

11

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

2 – A West 2

6 – BA West 1

7 – BA West 2

11 – B West 1

12 – B West 2

16 – C1 West

17 – C West 2

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe IV in eine Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- sehr hohes und stark vernetztes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu mehreren benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge des Brunsbütteler Damms mit beschleunigenden Maßnahmen in Fahrtrichtung Osten und ÖPNV-Verknüpfungs-/ Umsteigepunkt in Nähe des S- und Fernbahnhofes Berlin – Spandau

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des Brunsbütteler Damms
- mindestens halbseitige Sperrung bis Gesamtspernung Am Bahnhof Spandau
- beträchtliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit Auswirkungen auf die angrenzenden Knotenpunkte

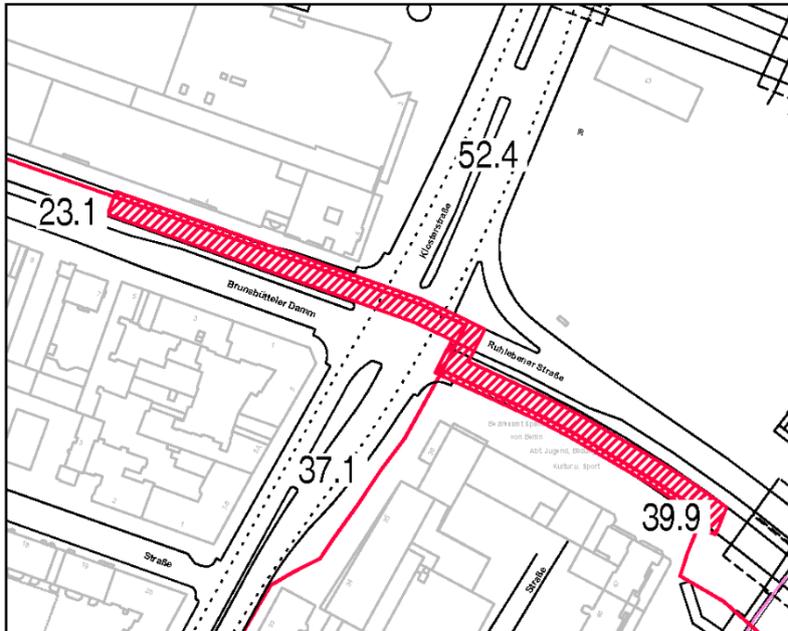
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Brunsbütteler Damm in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrsumleitungen und weitere verkehrlenkende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(19) Trassenausschnitt 19: Klosterstraße/ Brunsbütteler Damm – Ruhlebener Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

09

10

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

2 – A West 2

6 – BA West 1

7 – BA West 2

11 – B West 1

12 – B West 2

16 – C1 West

17 – C West 2

21 – C2 West 1

22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung zweier Straßen der StEP-Stufe II
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- sehr hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr aufgrund ÖPNV-Anbindung und Nähe zum Einkaufszentrum Spandau Arkaden
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu mehreren benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten
- BVG-Buslinienverkehr auf nahezu allen Relationen im Knotenpunktbereich mit ÖPNV-Verknüpfungs-/ Umsteigepunkt in Nähe des S- und Fernbahnhofes Berlin – Spandau mit ÖV-beschleunigenden Maßnahmen

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des Brunsbütteler Damms
- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn der Ruhlebener Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- beträchtliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

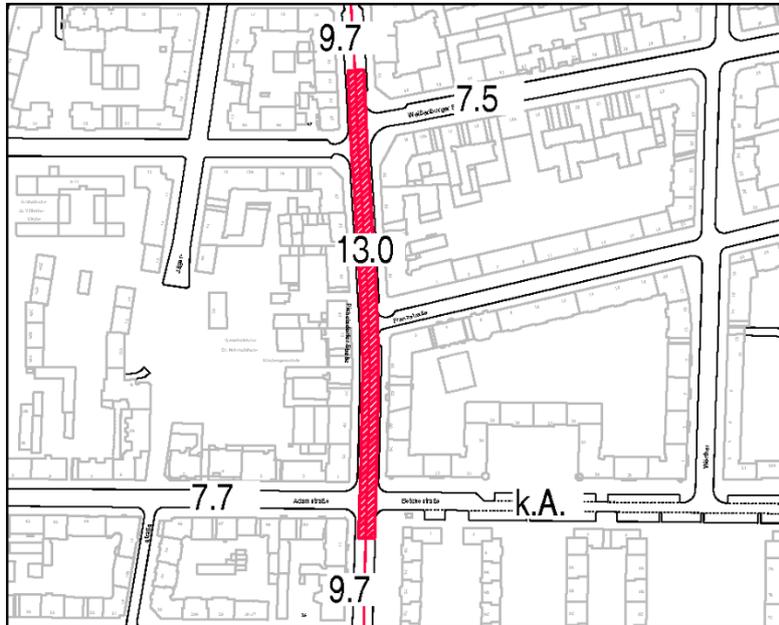
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Brunsbütteler Damm in beiden Richtungen über südliche Richtungsfahrbahn
- Verkehrsführung Ruhlebener Straße in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(20) Trassenausschnitt 20: Pichelsdorfer Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

10

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

6 – BA West 1

11 – B West 1

16 – C1 West

21 – C2 West 1

Ist-Situation:

- Straße der StEP-Stufe IV als Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße des Wohnquartiers Nördliche Wilhelmstadt mit mehreren teils LSA-geregelten Knotenpunkten im Verlauf
- angebaute Geschäftsstraße mit Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion
- erhebliches werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen
- sehr hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- BVG-Buslinienverkehr in der Pichelsdorfer Straße sowie kreuzend in zwei Nebenstraßen der StEP-Stufe III

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der Pichelsdorfer Straße, ggf. abschnittsweise
- drastische Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Straße und der Knotenpunkte

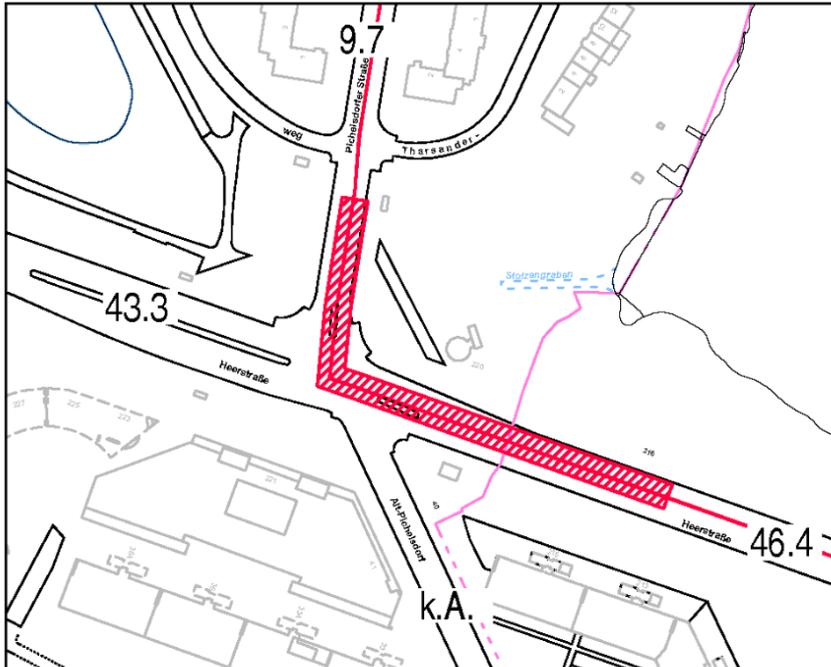
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsumleitung der Pichelsdorfer Straße
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der Anlieger- und Einsatzverkehre

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

extrem lange Wartezeiten

(21) Trassenausschnitt 21: Heerstraße/ Pichelsdorfer Straße



Trassenkorridorsegment (TKS):

10

Trassenkorridorvariante (TKV):

1 – A West 1

6 – BA West 1

11 – B West 1

16 – C1 West

21 – C2 West 1

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe III und einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe I, die eine Hauptanbindung des westlichen Berliner Umlandes darstellt
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt, spitzenständlicher Flutverkehr
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu den benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten der Heerstraße mit Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen in östlicher Richtung
- BVG-Buslinienverkehr auf nahezu allen Relationen im Knotenpunktbereich mit ÖPNV-Verknüpfungs-/ Umsteigepunkt

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung des überwiegenden Teils der östlichen Heerstraße
- halbseitige Sperrung der Pichelsdorfer Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- beträchtliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

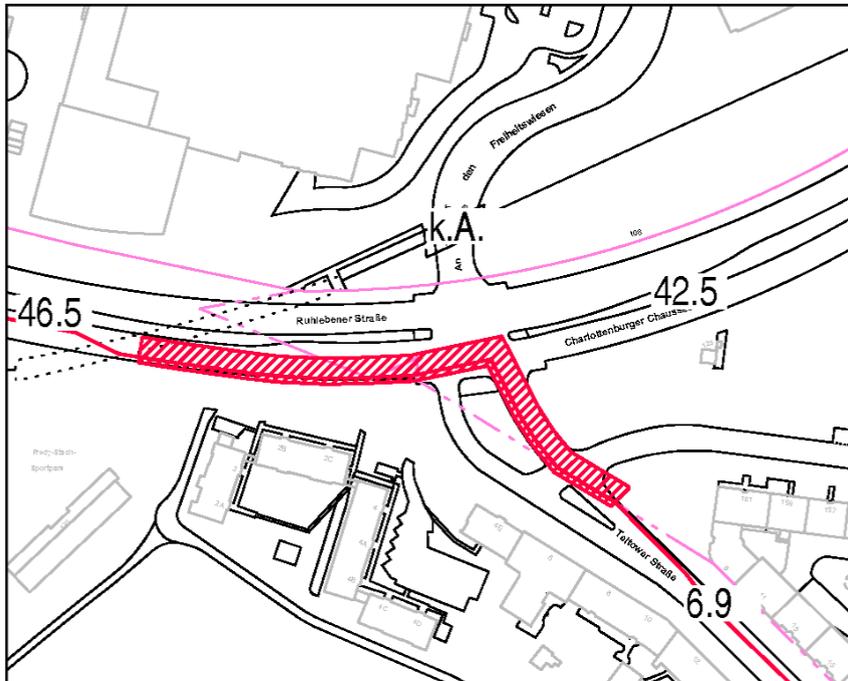
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Heerstraße in beiden Richtungen über verbleibende Fahrstreifen
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen
- Verkehrsumleitungen und weitere verkehrslenkende Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

extrem lange Wartezeiten

(22) Trassenausschnitt 22: Ruhlebener Str. – Charlottenburger Chaussee/ Teltower Str. (West 2)



Trassenkorridorsegment (TKS):
09

Trassenkorridorvariante (TKK):
2 – A West 2
7 – BA West 2
12 – B West 2
17 – C West 2
22 – C2 West 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe IV und einer Erschließungsstraße (Zufahrt IKEA u.a.) mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktätliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn der Ruhlebener Straße
- Sperrung der östlichen Fahrbahn der Teltower Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

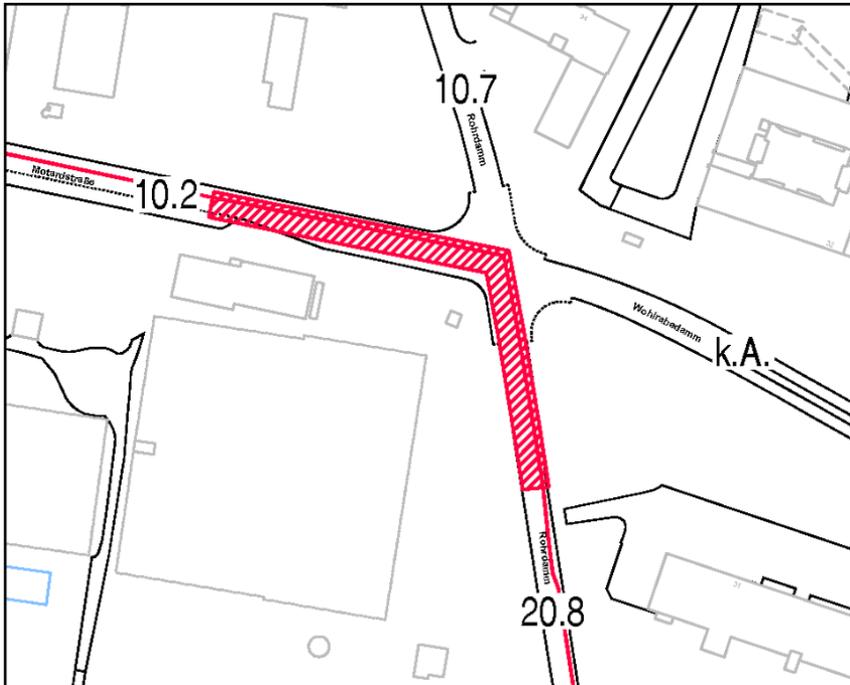
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Ruhlebener Straße in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(23) Trassenausschnitt 23: Rohrdamm/ Motardstraße - Wohlrabadamm



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

Trassenkorridorvariante (TKV):

5 – A Ost

10 – BA Ost

15 – B Ost

20 – C1 Ost

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe IV und einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe III
- erhebliches werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- Rohrdamm als Ausweichroute bei Stauereignissen auf der BAB A 100
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge Rohrdamm Süd und Wohlrabadamm

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der Motardstraße
- Sperrung des südlichen Rohrdamms
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsumleitung der Motardstraße
- Verkehrsumleitung des südlichen Rohrdamms
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(24) Trassenausschnitt 24: Fürstenbrunner Weg (i. H. Luisenkirchhof)



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

Trassenkorridorvariante (TKV):

5 – A Ost

10 – BA Ost

15 – B Ost

20 – C1 Ost

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- Straße der StEP-Stufe III mit Verbindungsfunktion zwischen Siemensdamm und Spandauer Damm
- erhebliches werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen
- Ausweichroute bei Stauereignissen auf der BAB A 100
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge des Fürstenbrunner Weges

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung Fürstenbrunner Weges, ggf. abschnittsweise
- drastische Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Straße und der Knotenpunkte
- Verlust der Ausweichroute für die BAB A 100

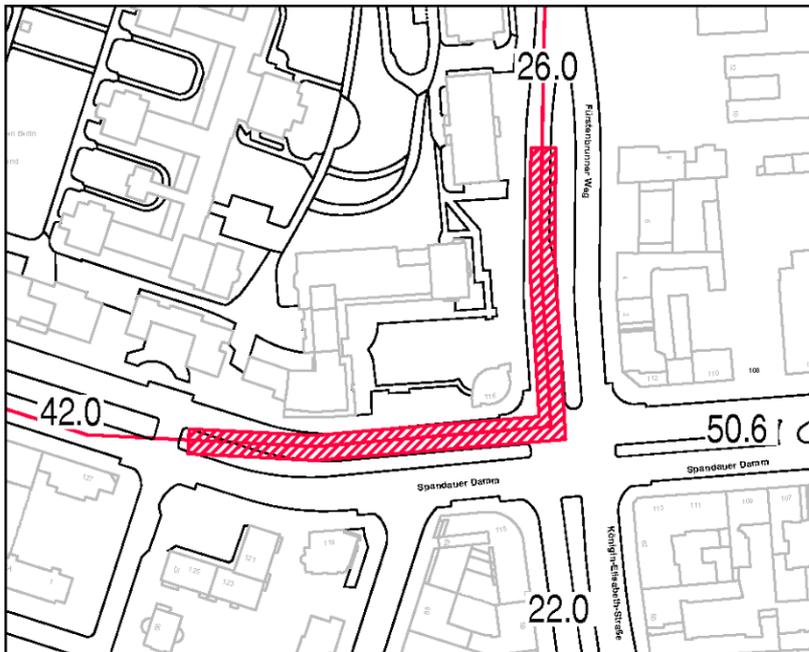
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsumleitung des Fürstenbrunner Weges
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der Anlieger- und Einsatzverkehre
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(25) Trassenausschnitt 25: Spandauer Damm/ Königin-Elisabeth-Str. – Fürstenbrunner Weg



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

Trassenkorridorvariante (TKV):

5 – A Ost

10 – BA Ost

15 – B Ost

20 – C1 Ost

25 – C2 Ost

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe III mit einer Straße der StEP-Stufe II
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohe Nutzungsansprüche durch Fußgänger- und Radverkehr
- hohes Verkehrsaufkommen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zu den benachbarten LSA-geregelten Knotenpunkten an der BAB A 100 AS Spandauer Damm mit hohem Überlastungsrisiko im Falle eines Stauereignisses auf der BAB A 100
- BVG-Buslinienverkehr am gesamten Knotenpunkt

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der nördlichen Richtungsfahrbahn des westlichen Spandauer Damms
- Sperrung der westlichen Fahrbahn des Fürstenbrunner Weges
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

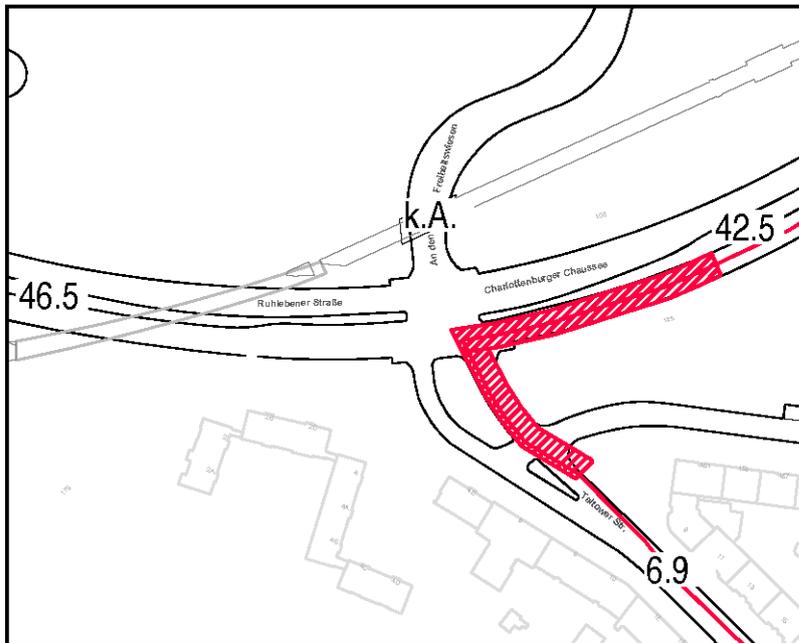
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung auf dem westlichen Spandauer Damm in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

(26) Trassenausschnitt 26: Ruhlebener Str. – Charlottenburger Chaussee/ Teltower Str. (Mitte 1)



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

15

16

Trassenkorridorvariante (TKV):

3 – A Mitte 1

8 – BA Mitte 1

13 – B Mitte 1

18 – C1 Mitte 1

23 – C2 Mitte 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Straße der StEP-Stufe IV und einer Erschließungsstraße (Zufahrt IKEA u.a.) mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Ruhlebener Straße – Charlottenburger Chaussee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn der Charlottenburger Chaussee
- Sperrung der östlichen Fahrbahn der Teltower Straße
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Ruhlebener Straße in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(27) Trassenausschnitt 27: Charlottenburger Chaussee/ Klärwerkstraße (Mitte 1+2)



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

14

15

17

Trassenkorridorvariante (TKV):

3 – A Mitte 1

4 – A Mitte 2

8 – BA Mitte 1

9 – BA Mitte 2

13 – B Mitte 1

14 – B Mitte 2

18 – C1 Mitte 1

19 – C1 Mitte 2

23 – C2 Mitte 1

24 – C2 Mitte 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Kreuzung einer Erschließungsstraße mit einer Straße der StEP-Stufe II
- hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge der Charlottenburger Chaussee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn der Charlottenburger Chaussee
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrungen beider Richtungsfahrbahnen der Charlottenburger Chaussee für Leitungsquerung
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

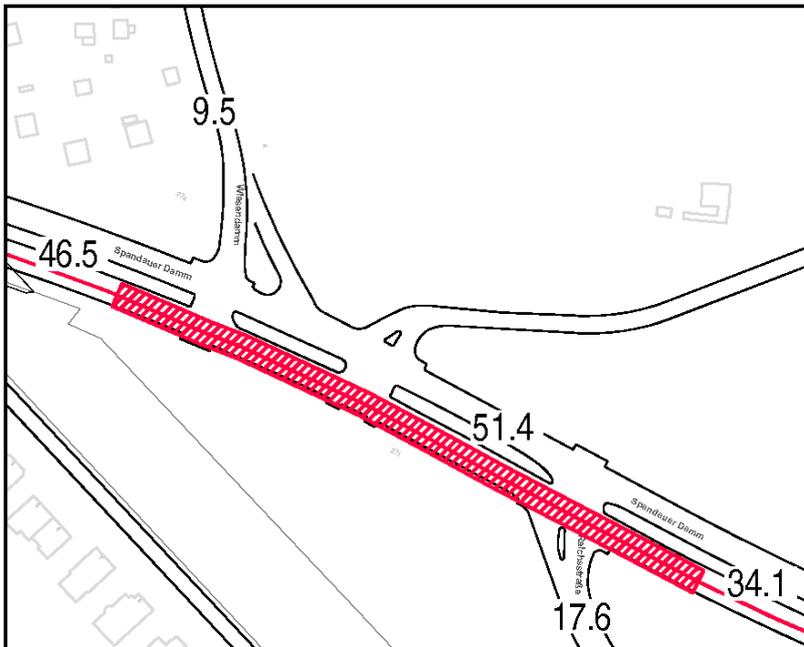
Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsentlastung/ Verkehrsumleitung über parallel führende Straße Freiheit
- Verkehrsführung Charlottenburger Chaussee in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

beträchtliche Wartezeiten

(28) Trassenausschnitt 28: Charlottenburger Chaussee/ Reichsstraße



Trassenkorridorsegment (TKS):

08

17

18

Trassenkorridorvariante (TKV):

4 – A Mitte 2

9 – BA Mitte 2

14 – B Mitte 2

19 – C1 Mitte 2

24 – C2 Mitte 2

Ist-Situation:

- LSA-geregelte Einmündung einer Straße der StEP-Stufe II und einer Straße der StEP-Stufe III in eine Straße der StEP-Stufe II
- sehr hohes werktägliches Gesamt-Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt
- hohes Verkehrsaufkommen auf abbiegenden und kreuzenden Relationen
- starke verkehrliche Abhängigkeiten zwischen den betroffenen LSA-geregelten Einmündungen Reichsstraße und Wiesendamm
- BVG-Buslinienverkehr im Zuge des Spandauer Damms – Charlottenburger Chaussee

Verkehrsraumeinschränkung und verkehrliche Auswirkungen:

- Sperrung der südlichen Richtungsfahrbahn Charlottenburger Ch. – Spandauer Damm
- abschnittsweise bzw. halbseitige Sperrung im Knoteninnenbereich
- deutliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

Lösungsansatz der bauzeitlichen Verkehrsführung:

- Verkehrsführung Charlottenburger Chaussee – Spandauer Damm in beiden Richtungen über nördliche Richtungsfahrbahn
- abschnitts- bzw. phasenweise Ausführung zur Aufrechterhaltung der wichtigsten Verkehrsbeziehungen

erwartete Verkehrsqualität der bauzeitlichen Verkehrsführung:

lange Wartezeiten

Bewertungsmatrix

Erwartete Verkehrsqualität je Trassenausschnitt und Trassenkorridorvariante		Trassenkorridorvariante																										
		lfd. Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Trassenausschnitt/ Knotenpunkt		Bezeichnung	A West 1	A West 2	A Mitte 1	A Mitte 2	A Ost	BA West 1	BA West 2	BA Mitte 1	BA Mitte 2	BA Ost	B West 1	B West 2	B Mitte 1	B Mitte 2	B Ost	C1 West 1	C1 West 2	C1 Mitte 1	C1 Mitte 2	C1 Ost	C2 West 1	C2 West 2	C2 Mitte 1	C2 Mitte 2	C2 Ost	
lfd. Nr.	Benennung Örtlichkeit	Trassenkorridor-segmente (TKS)																										
1	Brunsbütteler Damm/ Magistratsweg	01	beträchtliche Wartezeiten																									
2	Brunsbütteler Damm/ Nauener Straße	01	lange Wartezeiten																									
3	Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau	01, 09, 10, 11	lange Wartezeiten						lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten					lange Wartezeiten	lange Wartezeiten							
4	Falkenseer Platz	03, 11, 12	lange Wartezeiten		lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten																	
5	Am Juliusurm/ Zladellenweg	12	lange Wartezeiten		lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten																	
6	Nonnendammallee/ Daumstraße	04, 12, 13	beträchtliche Wartezeiten		beträchtliche Wartezeiten	beträchtliche Wartezeiten				beträchtliche Wartezeiten	beträchtliche Wartezeiten																	
7	Nonnendammallee/ Boltonstraße (A, BA)	13 (A)	beträchtliche Wartezeiten																									
8	Radelandstraße/ Kiseinallee	02						kurze Wartezeiten																				
9	Neuendorfer Straße/ Schönwalder Straße	03						lange Wartezeiten																				
10	Fehrbelliner Tor/ Klinikplatz	02, 03						lange Wartezeiten	spürbare Wartezeiten	spürbare Wartezeiten	spürbare Wartezeiten	spürbare Wartezeiten	spürbare Wartezeiten															
11	Daumstraße/ Kleine Eiswerderstr.	04												extrem kurze Wartezeiten														
12	Gartenfelder Straße/ Daumstraße	04												beträchtliche Wartezeiten														
13	Nonnendammallee/ Boltonstraße (B)	13 (B/BA)												beträchtliche Wartezeiten														
14	Karolinenstraße/ Waldmannsluster Damm	07																	beträchtliche Wartezeiten									
15	Berliner Str.-Seidelstr./ Bernauer Str.-Holzhauser Str.	07																	lange Wartezeiten									
16	Gartenfelder Straße/ Paulsterstraße	07																	lange Wartezeiten									
17	Nonnendammallee/ Paulsterstraße	07																	lange Wartezeiten									
18	Brunsbütteler Damm/ Am Bahnhof Spandau	09, 11	lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten					lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten					lange Wartezeiten	lange Wartezeiten		
19	Brunsbütteler D.-Ruhlebener Str./ Klosterstraße	09, 10	lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten					lange Wartezeiten	lange Wartezeiten				lange Wartezeiten	lange Wartezeiten					lange Wartezeiten	lange Wartezeiten		
20	Pichelsdorfer Straße	10	extrem lange Wartezeiten					extrem lange Wartezeiten						extrem lange Wartezeiten					extrem lange Wartezeiten						extrem lange Wartezeiten			
21	Heerstraße/ Pichelsdorfer Straße	10	extrem lange Wartezeiten					extrem lange Wartezeiten						extrem lange Wartezeiten					extrem lange Wartezeiten						extrem lange Wartezeiten			
22	Ruhlebener Straße/ Teltower Straße (West 2)	09		beträchtliche Wartezeiten					beträchtliche Wartezeiten						beträchtliche Wartezeiten					beträchtliche Wartezeiten						beträchtliche Wartezeiten		
23	Rohrdamm/ Notarstraße - Wohlrabadamm	08						beträchtliche Wartezeiten							beträchtliche Wartezeiten													beträchtliche Wartezeiten
24	Fürstenbrunner Weg	08						lange Wartezeiten							lange Wartezeiten													lange Wartezeiten
25	Spandauer Damm/ Fürstenbrunner Weg	08						lange Wartezeiten							lange Wartezeiten													lange Wartezeiten
26	Ruhlebener Straße/ Teltower Straße (Mitte 1)	08, 15, 16			beträchtliche Wartezeiten					beträchtliche Wartezeiten										beträchtliche Wartezeiten							beträchtliche Wartezeiten	
27	Charlottenburger Chaussee/ Klärwerkstr. (Mitte 1 + 2)	08, 14, 15, 17			beträchtliche Wartezeiten	beträchtliche Wartezeiten				beträchtliche Wartezeiten										beträchtliche Wartezeiten	beträchtliche Wartezeiten					beträchtliche Wartezeiten	beträchtliche Wartezeiten	
28	Charlottenburger Chaussee/ Reichstr. (Mitte 2)	08, 17, 18				lange Wartezeiten						lange Wartezeiten																lange Wartezeiten

erwartete Verkehrsqualität im Vergleich zum Ist-Zustand (ohne baustellenbedingte Einschränkungen)

extrem kurze Wartezeiten
kurze Wartezeiten
spürbare Wartezeiten
beträchtliche Wartezeiten
lange Wartezeiten
extrem lange Wartezeiten
nicht betroffen, keine Relevanz

6. Verkehrlicher Vergleich der Trassenkorridore

Bewertungskriterien, Methodik

Der Vergleich der Trassenkorridore erfolgte anhand der nachfolgend aufgeführten Kriterien:

- die Anzahl der bewerteten Trassenabschnitte bzw. Knotenpunkte:

Da lediglich Trassenabschnitte untersucht und bewertet wurden, die

- eine hohe oder sehr hohe Verkehrsbelastung aufweisen und/oder
- eine hochgradige verkehrlicher Abhängigkeit zu benachbarten Straßenabschnitten oder Knotenpunkten haben und/oder
- bereits im „normalen“ täglichen Verkehrsablauf während der Früh- und/oder Nachmittagsspitzenstunden nicht mehr oder nur noch eingeschränkt leistungsfähig sind und/oder
- an denen während zurückliegender oder laufender Baumaßnahmen erhebliche verkehrliche Probleme aufgetreten sind oder auftreten,

können über die Anzahl der bewerteten Trassenabschnitte Rückschlüsse auf das Leistungsfähigkeitspotential der Trassenkorridor in den bauzeitlichen Verkehrszuständen gezogen werden.

Je geringer die Anzahl der bewerteten Abschnitte und Knotenpunkte desto besser wird die Trassenkorridor bewertet.

- Trassenabschnitte bzw. Knotenpunkte mit extrem langen Wartezeiten:

Trassenabschnitte bzw. Knotenpunkte, bei denen in der Einzelbewertung mit extrem langen Wartezeiten gerechnet wird, führen zu einer Abwertung der TKV.

Sofern in der Gesamtbewertung der TKV für mehr als einen Abschnitt bzw. Knotenpunkt mit extrem langen Wartezeiten gerechnet wird, führt dies für diese TKV in der Gesamtbewertung grundsätzlich zu einem sehr deutlichen Nachteil dieser TKV.

- Trassenabschnitte bzw. Knotenpunkte mit langen Wartezeiten:

Da im Rahmen von Verkehrsraumeinschränkungen durch Baumaßnahmen grundsätzlich mit Einschränkungen für nahezu alle Verkehrsteilnehmer zu rechnen ist, ist das Auftreten unterschiedlich langer Wartezeiten in einzelnen Trassenabschnitten oder an einzelnen Knotenpunkten zu erwarten.

In der Gesamtbewertung der TKV wird daher die Anzahl des Auftretens langer Wartezeiten als Bewertungskriterium herangezogen.

Je häufiger lange Wartezeiten auftreten, desto eindeutiger ist der Nachteil dieser TKV.

Ein mehr als 6-maliges Auftreten langer Wartezeiten führt zu einem deutlichen Nachteil dieser TKV.

Sofern bei 6 Trassenabschnitten oder Knotenpunkten im Zuge einer TKV mit langen Wartezeiten gerechnet wird, erfolgt die Gesamt-Bewertung über die Anzahl der bewerteten Abschnitte. Die größere Anzahl bewerteter Abschnitte führt zu einer nachteiligeren Bewertung der TKV.

Treten an weniger als 6 Trassenabschnitten oder Knotenpunkten im Zuge einer TKV lange Wartezeiten auf, verfügt diese TKV über nur über einen leichten Nachteil gegenüber der Vorteilsvariante.

Bewertungsergebnisse

Aus den vorstehend beschriebenen Bewertungskriterien wird abschließend eine Gesamt-Bewertung der Trassenkorridor vorgenommen, in deren Ergebnis die Trassen ermittelt werden, für die

- ein Vorteil hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit gegenüber den anderen Varianten ermittelt wurde
- leichte, deutliche oder sehr deutliche Nachteile gegenüber der ermittelten vorteiligen Variante aufweisen.

Vorteil = Die Trassenkorridor verfügt gegenüber allen anderen Trassenkorridoren über einen Vorteil nach verkehrlichen Gesichtspunkten.

leichter Nachteil = Die TKV ist gegenüber der Vorteilsvariante nach verkehrlichen Gesichtspunkten leicht im Nachteil.

deutlicher Nachteil = Die TKV ist gegenüber der Vorteilsvariante nach verkehrlichen Gesichtspunkten deutlich im Nachteil.

sehr deutlicher Nachteil = Die TKV ist gegenüber der Vorteilsvariante nach verkehrlichen Gesichtspunkten sehr deutlich im Nachteil.

Die nachfolgende Übersicht dokumentiert die im Ergebnis der Einzelanalysen je Trassenausschnitt bzw. Knotenpunkt in Bezug zu den betroffenen Trassenkorridoren (TK) und Trassenkorridorsegmenten (TKS) ermittelten Gesamt-Bewertungen:

lfd. Nr.	Trassenkorridor- variante	Anzahl bewerteter Trassenabschnitte/ Knotenpunkte	Gesamt-Bewertung
1	A West 1	11	sehr deutlicher Nachteil
2	A West 2	10	deutlicher Nachteil
3	A Mitte 1	9	leichter Nachteil
4	A Mitte 2	9	leichter Nachteil
5	A Ost	10	deutlicher Nachteil
6	BA West 1	11	sehr deutlicher Nachteil
7	BA West 2	10	deutlicher Nachteil
8	BA Mitte 1	9	leichter Nachteil
9	BA Mitte 2	9	leichter Nachteil
10	BA Ost	11	deutlicher Nachteil
11	B West 1	11	sehr deutlicher Nachteil
12	B West 2	10	deutlicher Nachteil
13	B Mitte 1	6	Vorteil
14	B Mitte 2	6	leichter Nachteil
15	B Ost	7	leichter Nachteil
16	C1 West 1	12	sehr deutlicher Nachteil
17	C1 West 2	11	deutlicher Nachteil
18	C1 Mitte 1	6	leichter Nachteil
19	C1 Mitte 2	6	leichter Nachteil
20	C1 Ost	7	deutlicher Nachteil
21	C2 West 1	12	sehr deutlicher Nachteil
22	C2 West 2	11	deutlicher Nachteil
23	C2 Mitte 1	6	leichter Nachteil
24	C2 Mitte 2	6	leichter Nachteil
25	C2 Ost	7	deutlicher Nachteil

Tabelle 2: Übersicht der Trassenkorridorbewertung

Aus der vorstehenden Tabelle wird folgende Rangfolge der bewerteten Trassenkorridore abgeleitet. Die Reihenfolge der einzelnen Trassenkorridore desselben Ranges stellt dabei keine Rangfolge der einzelnen TKV innerhalb dieser Rangstufe dar:

Rang	Gesamt-Bewertung	lfd. Nr.	Trassenkorridor
1	Vorteil	13	B Mitte 1
2	leichter Nachteil	3	A Mitte 1
		4	A Mitte 2
		8	BA Mitte 1
		9	BA Mitte 2
		14	B Mitte 2
		15	B Ost
		18	C1 Mitte 1
		19	C1 Mitte 2
		23	C2 Mitte 1
		24	C2 Mitte 2
3	deutlicher Nachteil	2	A West 2
		5	A Ost
		7	BA West 2
		10	BA Ost
		12	B West 2
		17	C1 West 2
		20	C1 Ost
		22	C2 West 2
		25	C2 Ost
4	sehr deutlicher Nachteil	1	A West 1
		6	BA West 1
		11	B West 1
		16	C1 West 1
		21	C2 West 1

Tabelle 3: Rangfolge der Trassenkorridore im Hinblick auf die Verkehrsqualität während der Bauzeit

Allgemeine Schlussfolgerungen

- Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit verfügt der Trassenkorridor B Mitte 1 über Vorteile gegenüber den anderen Trassenkorridoren (= Rang 1).
- Entscheidend für die abschließende Bewertung der Trassenkorridore ist jeweils die Weiterführung zur Anbindung der Erdgasleitung DN 400 bis zum ZP Glockenturmstraße über die Korridore West 1, West 2, Mitte 1, Mitte 2 bzw. Ost.
- Die Trassenkorridore, in deren Weiterführung zur Anbindung der Erdgasleitung DN 400 bis zum ZP Glockenturmstraße die Führung über den Korridor West 1 verläuft, sind hinsichtlich der verkehrlichen Bewertung sehr deutlich im Nachteil. Dies betrifft somit alle Varianten der Anbindung der Erdgasleitung DN 600 zwischen FGL 200 und HKW Reuter West A, BA, B, C1 und C2, die in Ihrer Weiterführung über West 1 verlaufen (= Rang 4).

Dies begründet sich in allen Fällen durch die verkehrliche Problematik und die daraus folgenden extrem langen Wartezeiten im Zuge der Pichelsdorfer Straße und der Heerstraße.

- Die Trassenkorridore, in deren Weiterführung zur Anbindung der Erdgasleitung DN 400 bis zum ZP Glockenturmstraße die Führung über die Korridore West 2, Mitte 2 und Ost verläuft, sind hinsichtlich der verkehrlichen Bewertung im Nachteil gegenüber der Vorteilsvariante, jedoch ist das Ausmaß des Nachteils geringer als bei Trassenkorridor West 1.
- Bei den Trassenkorridoren A, BA, B, C1 und C2 lässt sich eine Tendenz hinsichtlich eines Vorteils für die Trassenkorridore C1 und C2 ableiten, da deren Einordnung hier -abgesehen vom in allen Trassenkorridoren sehr deutlich nachteiligen Korridor West 1- in den Rängen 1 und 2 erfolgte.

7. Fazit

Aus gutachterlicher Sicht können auf der im Rahmen der vorliegenden Bewertung zu betrachteten Planungsebene folgende Einschätzungen in Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens getätigt werden:

- Für den Neubau einer Erdgasleitung mit einem aktuell geplanten Durchmesser von DN 600 zur Versorgung des Nordwesten Berlins und des Heizkraftwerks Reuter West (Erdgasleitung zwischen der durch ONTRAS betriebenen Erdgasfernleitung (FGL 210) und dem Heizkraftwerk Reuter West) weist der Trassenkorridor B die geringsten Nachteile hinsichtlich der Verkehrsqualität auf.

Die Trassenkorridore A, BA, C1 und C2 werden in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit als nachteilig gegenüber Trassenkorridor B bewertet.

- Für den Neubau einer Erdgasleitung durch die NBB Netzgesellschaft zum ZP Glockenturmstraße mit einem aktuell geplanten Durchmesser von DN 400, die an die neu zu errichtende Erdgasleitung (DN 600) Berlins anschließt, wird der Trassenkorridor West 1 grundsätzlich sehr nachteilig bewertet.

Die Trassenkorridore Mitte 2, West 2 und Ost werden in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit als weniger nachteilig und damit von Vorteil gegenüber TK West 1 bewertet.

Für Trassenkorridor Mitte 1 lässt sich ein Vorteil gegenüber allen anderen Korridoren ableiten.

- In der Gesamt-Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit verfügt der Trassenkorridor B Mitte 1 über einen Vorteil gegenüber den anderen Trassenkorridoren (= Rang 1).

Aus den vorliegenden Bewertungen lässt sich folgendes Ergebnis ableiten:

Trassenkorridor B Mitte 1

ist im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit trotz zu erwartender verkehrlicher Einschränkungen der Trassenkorridor mit der bestmöglichen Verkehrsqualität und verfügt damit über einen Vorteil gegenüber allen anderen Trassenkorridoren.

Begründung:

- Es sind lediglich 6 kritische Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte im Zuge des Trassenkorridors vorhanden, wogegen im Zuge der Korridore mit deutlichem Nachteil 10 bis 12 kritische Bereiche vorhanden sind.
- Es sind keine Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte vorhanden, bei denen mit extrem langen Wartezeiten zu rechnen ist.
- Es sind keine Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte vorhanden, bei denen mit langen Wartezeiten zu rechnen ist.
- In 5 von 6 Straßenabschnitten bzw. Knotenpunkten ist zwar mit spürbaren bzw. beträchtlichen Wartezeiten zu rechnen, jedoch treten keine Straßenabschnitte bzw. Knotenpunkte mit langen oder extrem langen Wartezeiten auf.

8. Weiterführende Überlegungen, Ausblick

Vor dem Hintergrund des allgemein hohen Verkehrsaufkommens und der regelmäßig angespannten Verkehrssituation in Berlin, die nicht zuletzt durch Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum zusätzlich beeinträchtigt wird, sowie angesichts der zunehmenden Bedeutung einer adäquaten Berücksichtigung der Belange nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer z.B. aufgrund der Regelungen des Berliner Mobilitätsgesetzes MobG BE vom 05. Juli 2018 wird es im weiteren Planungsverlauf unerlässlich sein, die Auswirkungen der Baumaßnahme im favorisierten Trassenkorridor im Hinblick auf die bauzeitliche Verkehrsführung eingehender zu betrachten und zu einem möglichst frühen Zeitpunkt detaillierte Lösungen zu entwickeln.

Wichtige Schritte auf diesem Weg werden sein:

- die Berücksichtigung der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs, hier insbesondere der BVG mit ihren betroffenen Buslinien
- die Berücksichtigung der Belange der Straßenbaulastträger, hier der Bezirksämter Reinickendorf, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau
- weiterführende Überlegungen zu möglichen Bauabläufen, tatsächlichen Bauverfahren und den hierfür konkret benötigten Arbeitsräumen
- eine möglichst frühzeitige Einbindung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden der SenUVK Abt. VI und der betroffenen Stadtbezirke
- die planerische Weiterentwicklung verkehrlicher Lösungen in der nächsten konkreteren Planungsstufe

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens sind für die dann ausgewählten Trassenkorridore in einer nächsten Planungsstufe u.a. folgende weiterführende Planungsschritte zu gehen:

- Variantenuntersuchungen zu möglichen bauzeitlichen Verkehrsführungen für kritische Straßenabschnitte und Knotenpunkte im Rahmen der Vorplanung
- Durchführung eines konkretisierenden Abstimmungsprozesses zu den bautechnischen und verkehrlichen Belangen mit dem Ergebnis einer allseitig zu vertretenden Lösung, nach Möglichkeit unter Einbeziehung der zuständigen Genehmigungsbehörden, im Rahmen der Entwurfsplanung
- Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für kritische Knotenpunkte, ggf. in Varianten, auf der Grundlage konkreter und aktualisierter Knotenpunkt-Verkehrsbelastungen
- detaillierte Planung und verkehrliche Ertüchtigung möglicher Umleitungsstrecken, ggf. Definition eines sog. Vorbehaltsnetzes für die Aufnahme von Umleitungsverkehren im Rahmen der Entwurfsplanung
- Entwicklung konkreter Verkehrskonzepte für maßgeblich betroffene Straßenabschnitte und Knotenpunkte, ggf. in Bauabschnitten und Bauphasen im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung
- Mitwirkung bei der Vergabevorbereitung im Rahmen der Ausführungsplanung

Für die verkehrliche Ertüchtigung der Straßen und Knotenpunkte während der Bauzeit im Hinblick auf eine Optimierung der Leistungsfähigkeit können folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- detaillierte und frühzeitige planerische Vorbereitung der Maßnahmen für die bauzeitliche Verkehrsführung
- Herstellung temporärer provisorischer Verkehrsflächen bzw. Fahrstreifen zur Verkehrsführung
- Umprogrammierung von Lichtsignalanlagen im Baustellenbereich und/oder im Zuge von Umleitungsstrecken zur Optimierung des Verkehrsablaufes im bauzeitlichen Verkehrszustand oder ersatzweise Einsatz transportabler Lichtsignalanlagen
- technische Optimierung der Bauabläufe mit dem Ziel einer Verkürzung der Bauzeit und damit der Dauer der verkehrlichen Einschränkungen
- Einsatz moderner und begreifbarer Verkehrsleitsysteme

9. Anlagen

Anlage 001

Übersichtsplan zur Trassenbewertung