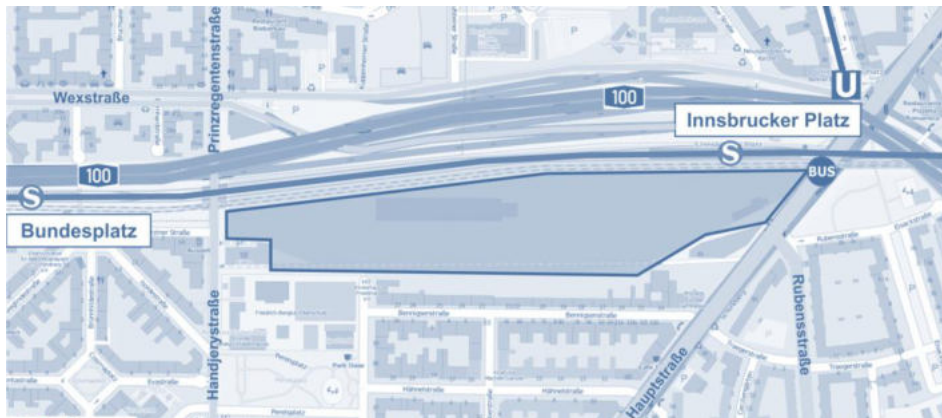


Bericht

# Güterbahnhof Wilmersdorf

## Verkehrliche Untersuchung



29. Januar 2016

LK Argus GmbH



**Bericht**

# **Güterbahnhof Wilmersdorf**

## **Verkehrliche Untersuchung**

Auftraggeber

**BöPlan 32. Grundbesitz GmbH**

Baruther Straße 20/21

15806 Zossen

Auftragnehmer

**LK Argus GmbH**

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Berlin, 29. Januar 2016

# Güterbahnhof Wilmersdorf

## Verkehrliche Untersuchung

### Revisionsübersicht

- 23.01.2014
  - Abschluss der verkehrlichen Untersuchung zum Güterbahnhof Wilmersdorf  
Grundlage Entwurf Czerner Göttisch Architekten
- 21.10.2015
  - Einarbeitung der aktualisierten Bauflächen und Kennwerte sowie die Plangrundlage Entwurf GRUENTUCH ERNST ARCHITEKTEN
- 29.01.2016
  - Anpassung der Verkehrsaufkommensermittlung nach Vorgabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
  - Anpassung Erschließungsknotenpunkt (mit alternativer Variante) Hauptstr. / Rubensstraße entsprechend Hinweisen von Verkehrslenkung Berlin
  - Einarbeitung der Tagesganglinien für die Gebietsverkehre

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>	BöPlan
1.1	Aufgabenstellung	1	<b>Güterbahnhof</b>
1.2	Ausgangssituation	1	<b>Wilmersdorf</b>
			Verkehrliche
			Untersuchung
<b>2</b>	<b>Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens</b>	<b>3</b>	29. Januar 2016
2.1	Grundlagen für die Verkehrsprognose	3	
2.1.1	Verwendete Literatur und Richtlinien	3	
2.1.2	Ausgangsdaten	3	
2.1.3	Wohnen	4	
2.1.4	Einzelhandel	5	
2.1.5	Dienstleistung/Büro	7	
2.2	Neuverkehr aus den jeweiligen Nutzungen	8	
2.3	Räumliche Verteilung des Verkehrs	8	
2.4	Ruhender Verkehr	12	
<b>3</b>	<b>Gebietserschließung</b>	<b>15</b>	
3.1	Äußere Anbindung	15	
3.2	Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	18	
3.2.1	Knotenpunkt Hauptstraße / Rubensstraße		



# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung

Die derzeit brach liegende Fläche des ehemaligen Wilmersdorfer Güterbahnhofs soll neu bebaut und erschlossen werden. Vorwiegende Nutzung wird Wohnen neben kleineren Bereichen mit Einzelhandel und Gewerbe sein.

Basierend auf dem Nutzungskonzept für das Gelände wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf das umliegende Straßennetz werden ebenso geprüft und bewertet wie die Planungen zur inneren Erschließung.

Vor diesen Hintergründen enthält die vorliegende Untersuchung die folgenden Arbeitsschritte:

- Grundlagenermittlung,
- Verkehrserzeugung und -aufteilung: Abschätzung der durch das Vorhaben entstehenden Verkehre je Verkehrsart,
- Verkehrsumlegung: Abschätzung der Routenwahl für den neu entstehenden Kfz-Verkehr und dessen Auswirkungen auf das Bestandsnetz,
- Betrachtungen zur äußeren Gebietsanbindung,
- Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für die westliche und östliche Gebietserschließung
- Prüfung der Architektenplanung zur inneren Erschließung,
- Fazit.

## 1.2 Ausgangssituation

Das Untersuchungsgebiet liegt im Ortsteil Friedenau des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg von Berlin. Es erstreckt sich auf einer Länge von ca. 650 m zwischen der Handjerystraße im Westen und der Hauptstraße im Osten. Im Norden ist das Gebiet durch die Bahntrasse des Südrings und im Süden durch die nicht-öffentliche Straße Am Güterbahnhof Wilmersdorf begrenzt (Abbildung 1).

Das westliche und südliche Umfeld ist überwiegend durch Wohnnutzung mit Gebäuden aus der Gründerzeit und vereinzelt gewerblichen Standorten oder Dienstleistungsangeboten geprägt. Im Nordosten liegt der in den siebziger Jahren entstandene Verkehrsknotenpunkt Innsbrucker Platz.

BöPlan

**Güterbahnhof**

**Wilmersdorf**

Verkehrliche

Untersuchung

29. Januar 2016

**Abbildung 1:** Lage des Untersuchungsgebietes

Aufgrund seiner günstigen Lage zum S-Bahn-Südring ist das Gebiet durch den ÖPNV sehr gut erschlossen. Am S- und U-Bahnhof Innsbrucker Platz werden aus dem Ostteil des Gebietes die Ringbahn, die U-Bahn und diverse Buslinien erreicht. Aus dem Westteil kann der S-Bahnhof Bundesplatz erreicht werden.

Anbindungen für den Kfz-Verkehr sind im Osten an die Hauptstraße möglich.



## 2 Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens

### 2.1 Grundlagen für die Verkehrsprognose

#### 2.1.1 Verwendete Literatur und Richtlinien

Die Abschätzung des zu erwartenden Quell- und Zielverkehrsaufkommens auf dem Gelände des ehemaligen Wilmersdorfer Güterbahnhofs erfolgt in Anlehnung an folgende Grundlagen:

- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2006),
- Auszüge aus verschiedenen Heften der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung HSVV (Bosserhoff, 2001),
- Mobilität in Städten, SrV 2013 (TU Dresden, 2014),
- Leitfaden zur verkehrlichen Standortbeurteilung und Verkehrsfolgenabschätzung für verkehrsintensive Vorhaben (SenStadt, 2007),
- weitere Quellen siehe Literaturverzeichnis.

#### 2.1.2 Ausgangsdaten

Für die Verkehrsaufkommensermittlung wurden von der BÖAG (BÖAG, 2015) folgende Daten für die einzelnen Nutzungen genannt:

- Bereich ehemaliger Güterbahnhof
  - Geschossfläche (GF) gesamt: ca. 108.850 m<sup>2</sup>
  - GF Wohnen: ca. 89.325 m<sup>2</sup>  
Anzahl der Wohneinheiten (WE): ca. 895
  - GF Dienstleistung / Büro (inkl. Kita): ca. 16.515 m<sup>2</sup>
  - GF Einzelhandel: ca. 3.000 m<sup>2</sup>  
Verkaufsfläche (VKF) Einzelhandel: ca. 2.100 m<sup>2</sup>
- Grundstück Edeka (WA4)
  - Geschossfläche (GF): ca. 5.740 m<sup>2</sup>
  - GF Wohnen: ca. 4.600 m<sup>2</sup>  
Anzahl der Wohneinheiten (WE): ca. 45

### 2.1.3 Wohnen

- Haushaltsgröße = 2,0 Einwohner (EW) / WE.

Dieser Wert orientiert sich an der Belegungsdichte im Stadtteil Friedenau (SenStadt, 2011).

- Anteil mobiler Personen = 84,88 %.

In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohner während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt. Grundlage ist die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2013 für den Bereich der inneren Stadt (des sogenannten großen Hundekopfes) Berlin (SrV für Berlin, 2014).

- Anteil der Einwohnerwege außerhalb des Untersuchungsgebietes = 20 %.

Dieser Wert wird der SrV-Erhebung 2008 für den großen Hundekopf entnommen (SrV für Berlin, 2009).

- Die Wegehäufigkeit mobiler Personen beträgt nach der SrV-Erhebung für die innere Stadt 4,0 Wege / Tag (SrV für Berlin, 2014).

- Modal Split für Einwohnerwege:

Verkehrsmittel	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß
Einwohner	25 %	25 %	18 %	32 %
Besucher	16,5 %	25 %	15 %	43,5 %

Die Verkehrsmittelwahl wurde ebenfalls der SrV-Erhebung entnommen und den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Bei den Besuchern wurde als

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im
  - Einwohnerverkehr: Stadtkerngebiet von Oberzentren (FGSV, 2005),
  - Besucherverkehr: Vorgabe aus den EAR (FGSV, 2005),
  - Wirtschaftsverkehr: Empfehlung der FH Köln (Bosserhoff, 2001).

BöPlan  
**Güterbahnhof  
Wilmersdorf**  
Verkehrliche  
Untersuchung  
29. Januar 2016

#### **2.1.4 Einzelhandel**

-

BöPlan

**Güterbahnhof**

**Wilmsdorf**

Verkehrliche

Untersuchung

29. Januar 2016

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = 1,50 Fahrten / 100 m<sup>2</sup> VKF.

Auf Basis der empfohlenen Spannweite zwischen 0,75 und 3,0 Fahrten je 100 m<sup>2</sup> VKF wurde ein mittlerer Wert von 1,5 gewählt (SenStadt, 2007). Es wird davon ausgegangen, dass gerade bei größeren Einzelhandelseinrichtungen Lieferverkehr gebündelt erfolgen wird.

- Mitnahme-Effekt = 0 %.

Da die Flächen des Einzelhandels künftig an die Hauptstraße angebunden werden, ist mit möglichen Zwischenstopps von Kunden auf dem Weg zur Arbeit oder zur Wohnung zu rechnen. Allerdings kann auf der Hauptstraße wegen der Busspur nicht gehalten werden, sodass alle Kunden über die An-

## 2.1.5 Dienstleistung/Büro

- Einstufung

BöPlan  
**Güterbahnhof  
Wilmersdorf**  
Verkehrliche  
Untersuchung

29. Januar 2016

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im
  - Kundenverkehr: Ganglinie der BGV und LVA<sup>1</sup> in Karlsruhe nach Erhebung 1996 (HSVV, 2005),
  - Beschäftigtenverkehr: Vorgabe aus den EAR (FGSV, 1991),
  - Wirtschaftsverkehr: Ganglinie der BGV und LVA in Karlsruhe nach Erhebung 1996 (HSVV, 2005).

Grundlagensind die überwiegende Büronutzung und die zentrumsnahe Lage der Gewerbeflächen.

## 2.2 Neuverkehr aus den jeweiligen Nutzungen

Das Vorhaben erzeugt auf Basis der genannten Annahmen ein Verkehrsaufkommen von rund 2.190 Kfz-Fahrten / 24 Stunden.

**Tabelle 1:** Verkehrserzeugung durch das Vorhaben Güterbahnhof Wilmersdorf

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Kfz-Fahrten / Werktag
Wohnen (ca. 940 WE)	Einwohner	ca. 1.880	ca. 850
	Besucher	ca. 160	ca. 30
	Wirtschaftsverkehr		ca. 95
Einzelhandel (ca. 3.000 m <sup>2</sup> GF)	Beschäftigte	ca. 40	ca. 20
	Kunden / Besucher	ca. 3.660	ca. 820
	Wirtschaftsverkehr		ca. 30
Gewerbe inkl. Kita (ca. 16.500 m <sup>2</sup> GF)	Beschäftigte	ca. 500	ca. 190
	Kunden / Besucher	ca. 170	ca. 105
	Wirtschaftsverkehr		ca. 50
<b>Summe</b>		<b>ca. 6.410</b>	<b>ca. 2.190</b>

## 2.3 Räumliche Verteilung des Verkehrs

Die heutigen Verkehrsmengen im umliegenden Straßennetz zeigt Abbildung 2. Die Werte für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf dem jeweils gekennzeichneten Abschnitt basieren auf folgenden Grundlagen:

- An Haupt- und Rubensstraße wurde eine Verkehrserhebung der Früh- und Spätspitze am 5. November 2013 zwischen 7 und 10 Uhr sowie zwischen

<sup>1</sup> BGV = Badischer Gemeindeversicherungsverband, LVA = Landesversicherungsanstalt.

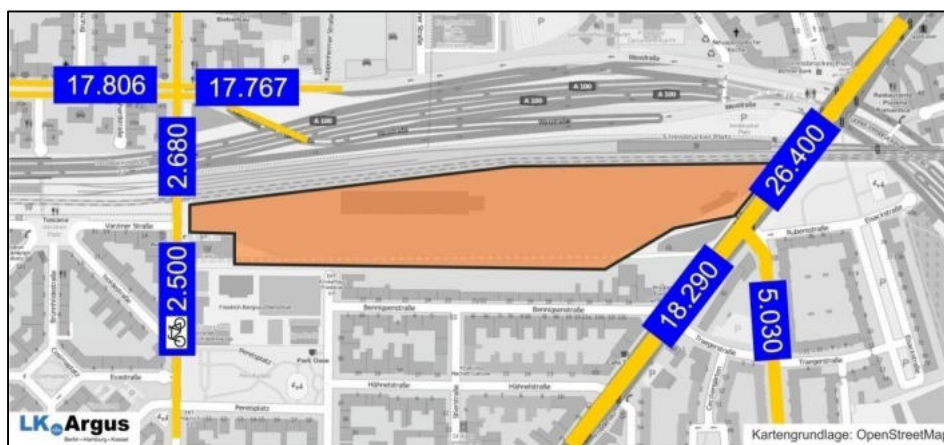
29. Januar 2016

16 und 19 Uhr durchgeführt. Der jeweilige DTV-Wert wurde nach dem HBS-Verfahren hochgerechnet (FGSV, 2001/2009).

- In der Prinzregentenstraße wurde am 24. November 2011 eine Querschnittszählung von 7 bis 19 Uhr zwischen dem Knotenpunkt Wexstraße und der Einmündung Varziner Straße im Auftrag der Verkehrslenkung Berlin durchgeführt (StatPlan, 2011). Auch hier wurde über das HBS-Verfahren von der Halbtagszählung auf den DTV-Wert geschlossen.

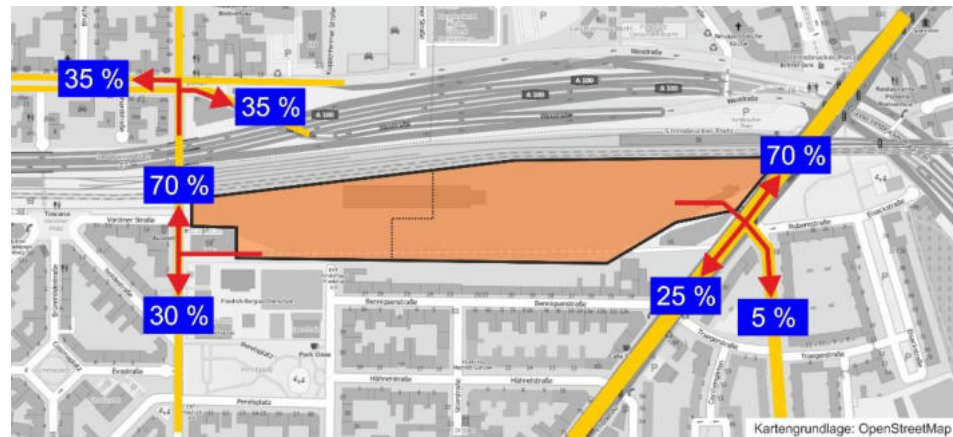
Da die Handjerystraße als Hauptroute im Radverkehrsnetz ausgewiesen ist (vgl. Kapitel 1.2), wurde dort auch die Anzahl der Radfahrer pro Tag aus den Daten der Halbtagszählung mit dem Hochrechnungsmodell für den Radverkehr bestimmt (Zimmermann, 2011). Im Ergebnis zeigt sich, dass in der Handjerystraße fast ebenso viele Radfahrer wie Kraftfahrzeuge verkehren.

**Abbildung 2:** DTV (Kfz / 24 Std.) im Bestand



Zum Zeitpunkt der Bearbeitung dieses Gutachtens lagen keine detaillierten Angaben zur räumlichen Verteilung der künftigen Einwohner-, Beschäftigten- und Besucher-Verkehre vor. Daher werden auf Grundlage der Gebietslage und Netzanbindung Annahmen getroffen. Es wird angenommen, dass etwa 70 % des Verkehrs aus / in Richtung Norden abgewickelt wird und etwa 30 % aus / in Richtung Süden (Abbildung 3). Dies begründet sich hauptsächlich aus der höheren Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte in Richtung Stadtzentrum sowie der möglichen Nutzung der Stadtautobahn A 100 für Fahrten ins weitere Stadtgebiet.

**Abbildung 3:** Annahmen zur Routenwahl im Kfz-Verkehr



Basierend auf den vorliegenden Konsensplänen wird das Untersuchungsgebiet an die Hauptstraße und an die Handjerystraße angebunden. Um Schleich- und Durchgangsverkehre im Gebiet zu vermeiden, wird der Entwicklungsbereich in zwei Teilgebiete gegliedert, die jeweils eigene Anbindungen erhalten. Eine Durchfahung des Gebietes ist für Kfz nicht möglich.

Aus der vorgesehenen Gliederung der Wohnblöcke und deren Anbindung sowie der Lage der geplanten Tiefgaragen und ihrer Einfahrten geht hervor, dass künftig etwas mehr als ein Drittel des Kfz-Verkehrs aus der Wohnnutzung aus dem Westteil des Untersuchungsgebietes auf die Handjerystraße einbiegt. Die übrigen etwa zwei Drittel des durch Wohnen erzeugten Verkehrs sowie sämtliche Kfz-Fahrten des Einzelhandels werden über die Hauptstraße angebunden (Tabelle 2).

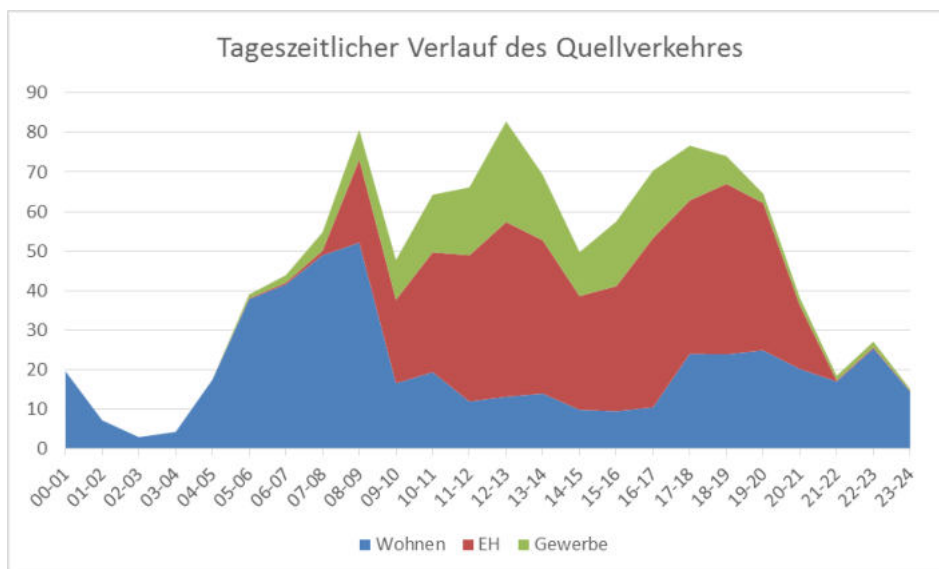
**Tabelle 2:** Verteilung durch das Vorhaben Güterbahnhof Wilmerdorf

<b>Nutzung</b>	<b>Anteil am Verkehrsaufkommen Richtung West</b>	<b>Anteil am Verkehrsaufkommen Richtung Ost</b>
<b>Wohnen</b>	43 %	57 %
<b>Einzelhandel</b>	0 %	100 %
<b>Gewerbe</b>	24 %	76 %

Diese Verteilung wird dann auf die Tagesganglinien angesetzt und auf die Zu- und Abfahrten umgelegt. Die Quell- und Zielverkehrsverläufe über den Tag und für die einzelnen Nutzungen zeigen Abbildung 4 und Abbildung 5.

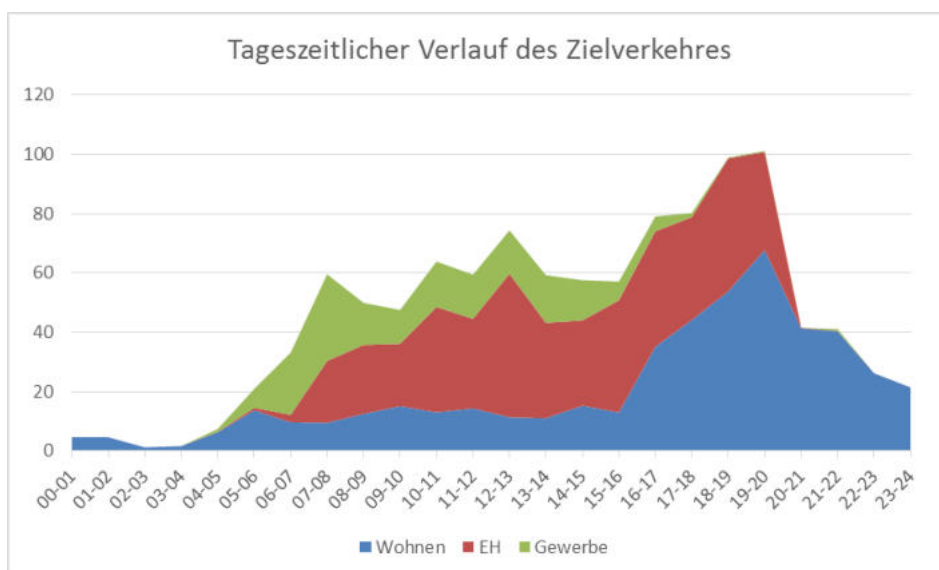


**Abbildung 4:** Verlauf des Kfz-Quellverkehrs des Untersuchungsgebietes



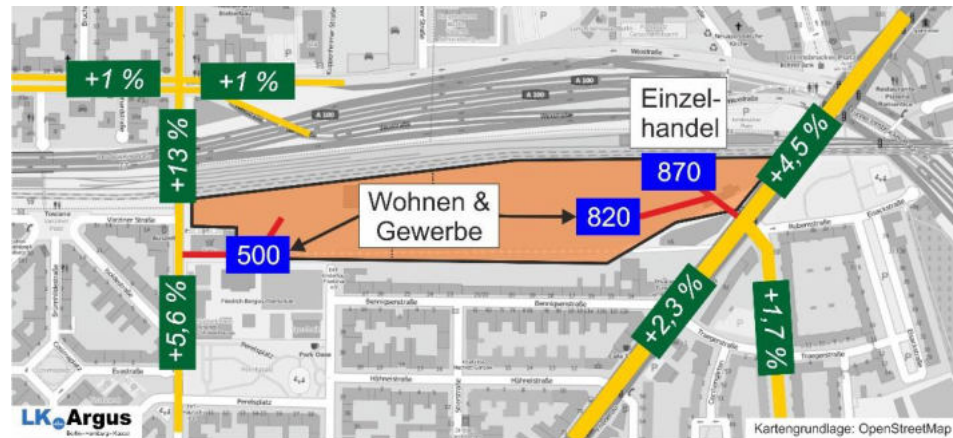
BöPlan  
Güterbahnhof  
Wilmersdorf  
Verkehrliche  
Untersuchung  
29. Januar 2016

**Abbildung 5:** Verlauf des Kfz-Zielverkehrs des Untersuchungsgebietes



Resultierend aus der Verteilung für die westliche und östliche Anbindung zeigt Abbildung 6 die daraus folgenden Veränderungen bzgl. der Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz.

**Abbildung 6:** DTV (Kfz / 24 Std.) im Prognosefall und resultierende prozentuale Änderung der Verkehrsmengen im umliegenden Straßennetz



Der Neuverkehr wird im umgebenden Netz auf die Bestands-Verkehrsmengen umgelegt. Die größte relative Zunahme wird auf der Prinzregentenstraße zwischen Varziner Straße und Wexstraße erwartet (+13 %). Die Zunahmen in den übrigen Straßen liegen bei +1 % bis +5,6 %.

## 2.4 Ruhender Verkehr

In Berlin gibt es keine Verpflichtung zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen, mit Ausnahme von Behinderten-Stellplätzen. Die Herstellung ist in der AV Stellplätze geregelt. Für Wohnungen besteht jedoch - insbesondere bei Eigentumswohnungen - in der Regel eine Nachfrage nach privaten Stellplätzen. Im vorliegenden Fall gilt es auch, den Parkdruck auf die vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum der umliegenden Wohngebiete nicht zu vergrößern.

Vom Auftraggeber wurde daher ein Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit angegeben. Mit diesem Schlüssel werden bei ca. 940 Wohneinheiten rund 660 Stellplätze benötigt.

Da die Stellplätze für Bewohner in der Regel fest vermietet sind und somit ausschließlich dieser Nutzergruppe zur Verfügung stehen, müssen zusätzliche Stellplätze für Kunden, Besucher und Beschäftigte sowie für den Wirtschaftsverkehr geschaffen werden. Der Stellplatzbedarf für diese Nutzergruppen wird anhand einer Zufluss-Abfluss-Betrachtung des Quell- und Zielverkehrs der einzelnen Nutzergruppen abgeschätzt. Dabei werden die Zufluss-Abfluss-Ganglinien zur Stellplatznachfrage der einzelnen Nutzergruppen überlagert, um den Gesamtbedarf für alle Nutzergruppen zu erhalten.

Demnach werden in der Spitzenstunde etwa 95 zusätzliche Stellplätze benötigt. Wird außerdem ein Puffer von ca. 20 % für Spitzenbelastungen (z.B. an Haupteinkaufszeiten vor Feiertagen) berücksichtigt, so resultiert daraus eine Anzahl von rund 120 Stellplätzen für Kunden, Besucher und Beschäftigte sowie für den Wirtschaftsverkehr.

In der Summe ergibt sich ein Gesamtbedarf von rund 780 Stellplätzen für alle Nutzergruppen (Tabelle 3).

**Tabelle 3:** Stellplatzbedarf

<b>Nutzergruppe</b>	<b>Stellplatzbedarf</b>
Einwohner	660
Übrige Nutzungen	120
- davon Besucher / Kunden	40
- davon Beschäftigte	70
- davon Wirtschaftsverkehr	10
<b>Summe</b>	<b>780</b>

BöPlan  
**Güterbahnhof  
Wilmersdorf**  
Verkehrliche  
Untersuchung  
29. Januar 2016

Die für den Einzelhandel vorgesehenen Tiefgaragen bieten insgesamt etwa 230 Stellplätze. Damit verfügen sie über genügend Reserven, um auch einen höheren Bedarf durch mögliche Überlagerungen der Quell- und Zielverkehre sowie Spitzenbelastungen (z.B. am Wochenende) zu decken.

Für den Besucherverkehr sind zwar in der Spitzenstunde nur rund zehn Stellplätze erforderlich. Aber auch hier wurde angenommen, dass das tägliche Besucheraufkommen gegebenenfalls auch zeitgleich auftreten kann. Daher werden im westlichen Bereich etwa 10 Stellplätze und im östlichen Bereich etwa 20 Stellplätze für Besucher erforderlich. Diese Stellplätze können am Rande des Untersuchungsgebiets über öffentliche und bewirtschaftete Parkstände zur Verfügung gestellt werden. Durch die Bewirtschaftung werden diese Parkstände den Anwohnern als Dauerstellplätze entzogen. Über Art und Umfang der Bewirtschaftung müssen noch Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Der Anteil der davon für Behinderte zu schaffenden Stellplätze kann der AV Stellplätze entnommen werden. Demnach ist bei öffentlich zugänglichen Anlagen mindestens ein Stellplatz je 2.000 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche zu schaffen. Daraus ergibt sich bei etwa 3.000 m<sup>2</sup> BGF Einzelhandel ein Bedarf von zwei Stellplätzen für Behinderte.

In der AV Stellplätze sind auch die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geregelt. Erforderlich sind

- Gebäude mit Wohnungen: 2 je Wohnung,
- Büro- und Verwaltungsnutzung: 1 je 100 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche,  
Gebäude > 4.000 m<sup>2</sup> Büro-GF: 1 je 200 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche,
- Großflächiger Einzelhandel: 1 je 150 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche.

BöPlan

**Güterbahnhof**

**Wilmersdorf**

Verkehrliche

Untersuchung

29. Januar 2016

Insgesamt ergeben diese Ansätze einen theoretischen Bedarf von rund 2.020 Fahrradstellplätzen. Der Großteil in Höhe von ca. 1.880 ist für den Wohnbereich erforderlich, der Einzelhandel benötigt etwa 20 Fahrrad-Stellplätze und die Büronutzungen ca. 120 Fahrrad-Stellplätze.

Bei der Wohnnutzung müssen in den nach § 49 Abs. 2 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder ca. 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden.

### 3 Gebietserschließung

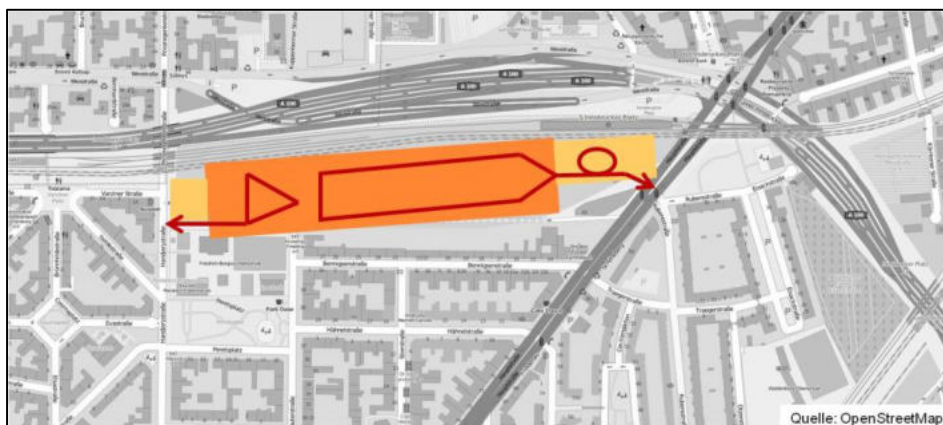
BöPlan  
Güterbahnhof  
Wilmersdorf  
Verkehrliche  
Untersuchung

#### 3.1 Äußere Anbindung

Das Untersuchungsgebiet soll im Osten an die Hauptstraße und im Westen auf Höhe des EDEKA-Marktes an die Handjerystraße angeschlossen werden (Abbildung 7).

29. Januar 2016

**Abbildung 7:** Anbindung des Untersuchungsgebietes an die Hauptstraße über den Knotenpunkt Hauptstraße / Rubensstraße

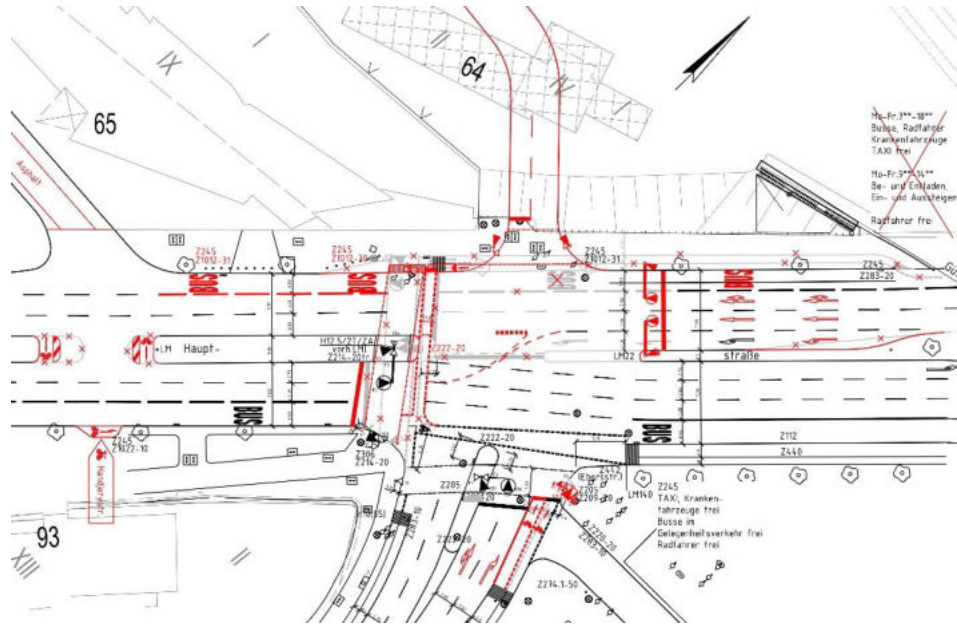


Für die östliche Anbindung wurden im Rahmen der Voruntersuchung drei Varianten geprüft. Als Vorzugsvariante wurde die Erschließung über den lichtsignalisierten Knotenpunkt Hauptstraße / Rubensstraße festgelegt, der um einen vierten Knotenpunktsarm erweitert wird (Abbildung 8). Bei Erschließungsvariante wird die Busspur über den Knotenpunkt bis zur Stichstraße verlängert, um auch so Radfahrern, die die Busspur mitbenutzen, eine sichere Führung über den Knotenpunkt bis zum zukünftigen Radweg über das Vorhabengebiet zu schaffen.

Die Vorzugsvariante wurde folgendermaßen bewertet:

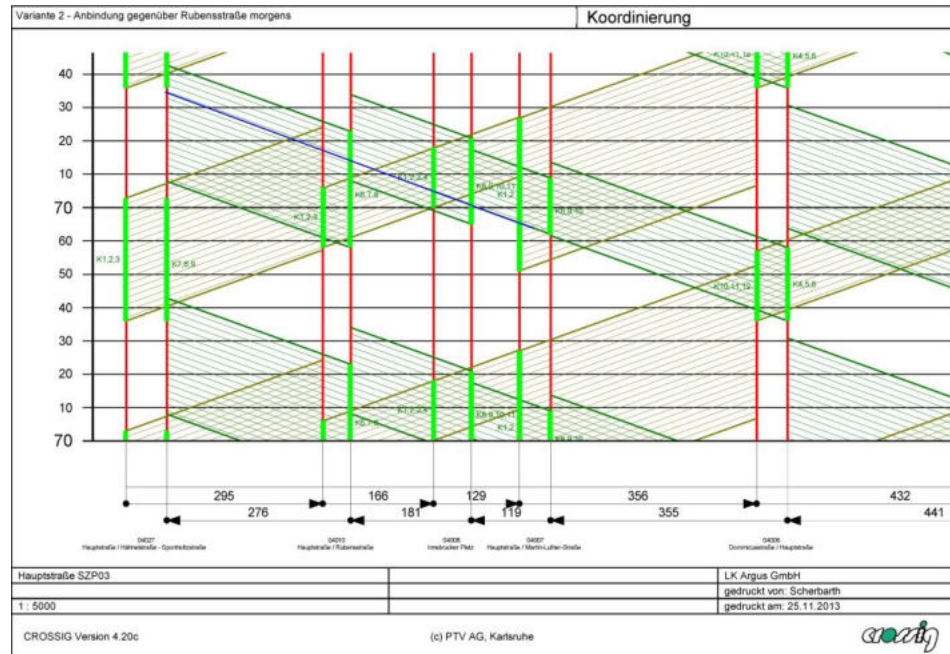
- Leistungsfähigkeit der Hauptstraße: gut,
- Leistungsfähigkeit der Gebietsanbindung: gut,
- gute Koordinierungsqualität entlang der Hauptstraße.

**Abbildung 8:** Anpassung des Knotenpunktes Hauptstraße / Rubensstraße (Skizze)

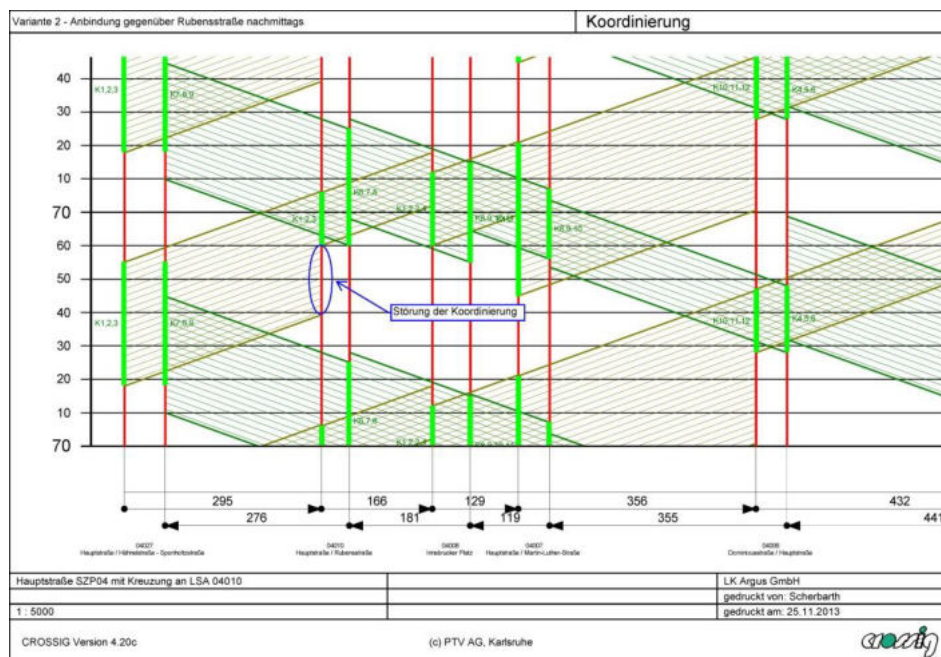


Durch die Erschließung des Untersuchungsgebiets über den vorhandenen LSA-Knoten Hauptstraße / Rubensstraße kann eine weitgehend gute Qualität der Lichtsignalkoordinierung entlang der Hauptstraße erhalten werden, so dass diese nicht durch einen neuen Erschließungsknotenpunkt an der Hauptstraße gebrochen wird. Die Abbildung 9 und Abbildung 10 zeigen die Koordinierungsbänder für die Früh- bzw. Spätpitzenstunde.

**Abbildung 9:** Koordinierung der Hauptstraße zur Frühspitzenstunde



**Abbildung 10:** Koordinierung der Hauptstraße zur Spätspitzenstunde



BöPlan  
Güterbahnhof  
Wilmsdorf  
Verkehrliche  
Untersuchung  
29. Januar 2016

Die dargestellte Vorzugslösung wurde am 06.12.2013 im Bezirksamt und am 20.12.2013 mit Vertretern von SenStadtUm VII B und VLB vorabgestimmt. Die detailliertere Ausarbeitung mit Einbeziehung weiterer Aspekte und weiteren Abstimmungen soll im weiteren Planungsverlauf erfolgen.

Für den Radverkehr wird eine durchgehende Ost-West-Verbindung zwischen Handjerystraße und Hauptstraße geschaffen, die später auch in das Berliner Radroutennetz eingebunden werden kann, um weitere schnelle innerbezirkliche Radverbindungen zu schaffen. Diese bindet an die Hauptstraße über die Stichstraße südlich vom Knotenpunkt Hauptstraße / Rubensstraße an. Zur Querung der Hauptstraße sind Aufstellflächen im Bereich des Mittelstreifens geplant.

Optional wurde noch eine weitere Gestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße / Rubensstraße ausgearbeitet, bei der die Busspur früher endet, ein eigener Fahrstreifen für Rechtsabbieger angelegt wird und ein Radfahrstreifen in Mittel-lage kommt (Abbildung 11).

BöPlan  
**Güterbahnhof  
Wilmsdorf**  
Verkehrliche  
Untersuchung  
29. Januar 2016

**Abbildung 11:** Gestaltungsvariante Knotenpunktes Hauptstraße / Rubensstraße  
(Skizze)

### **3.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen**

Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2009)<sup>2</sup> über die Bewer-



2013 für die Früh- und Spätspitzenstunde mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus der Gebietsentwicklung für die jeweilige Spitzenstunde überlagert. Die Abbildung 12 und Abbildung 13 zeigen die Knotenstrombelastungen zu den Spitzenstunden.

**Abbildung 12:** Knotenstrombelastung Frühspitzenstunde am Knotenpunkt Hauptstraße / Rubensstraße

BöPlan  
**Güterbahnhof  
Wilmersdorf**  
Verkehrliche  
Untersuchung

29. Januar 2016