

Machbarkeitsstudie Straßenraum Uhlandstraße

Dipl.-Ing. Alexander Reimann
M.Sc. Jonathan Rhode
LK Argus GmbH

Untersuchungsgegenstand



Machbarkeitsstudie Umlandstraße

Straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung

Planungsräume

- Straßenraum Umlandstraße
- Verknüpfungsbereich Volkspark Wilmersdorf

Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Geoportal Berlin / DTK 10
Datenstand Januar 2021

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

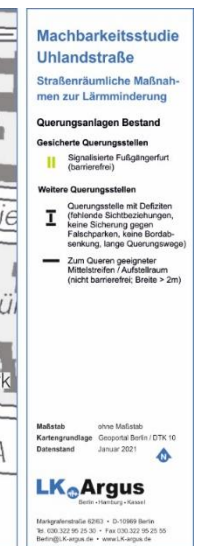
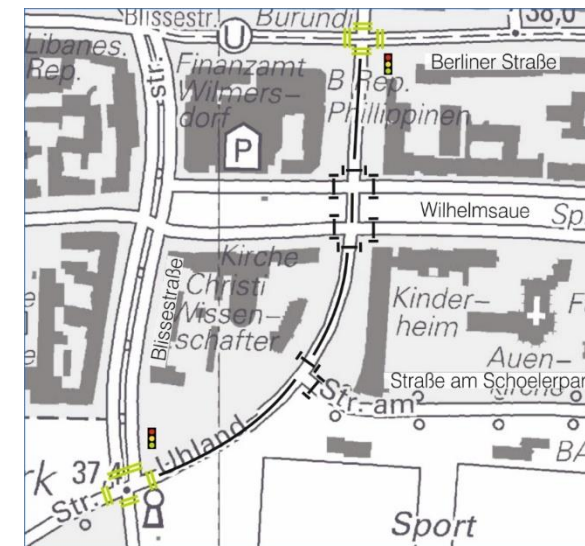
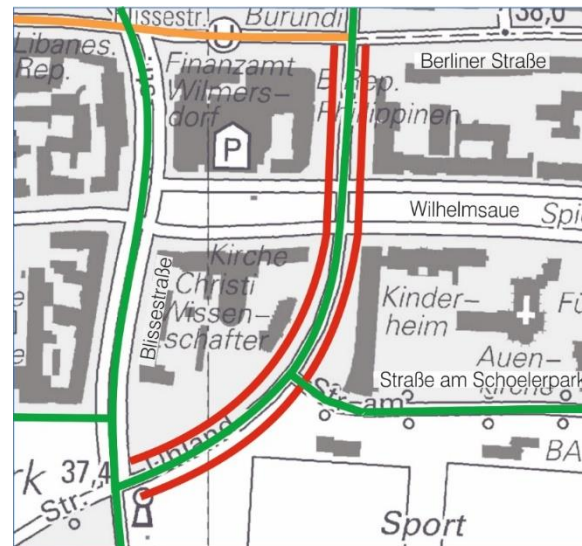
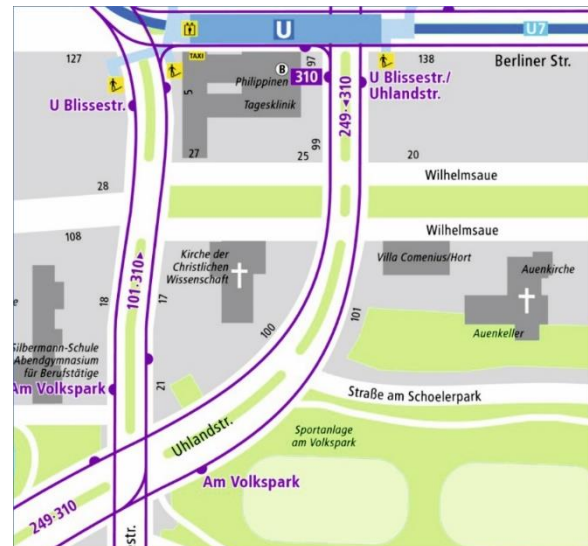
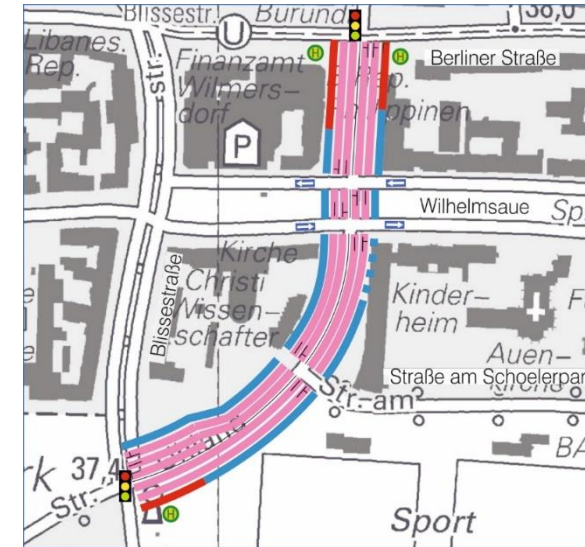
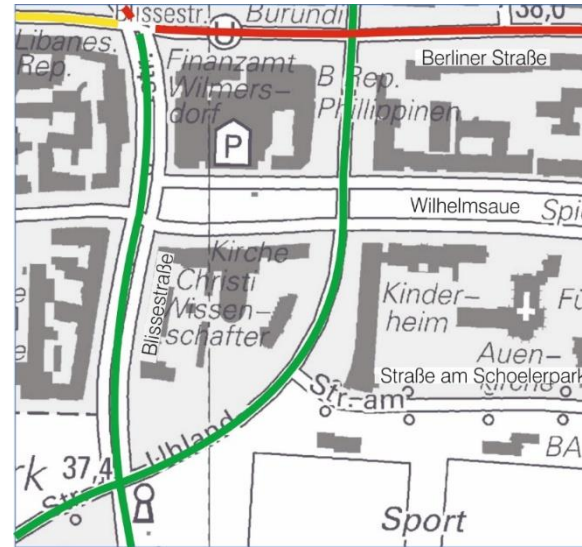
Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Zielstellungen der Untersuchung

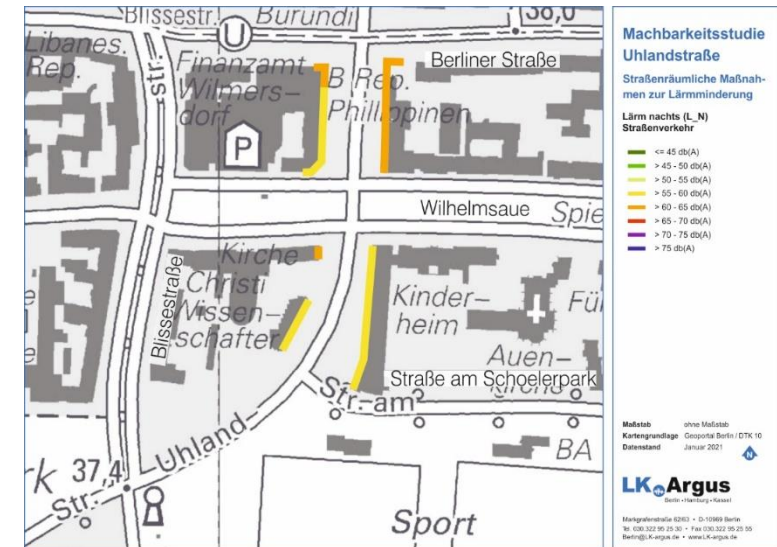
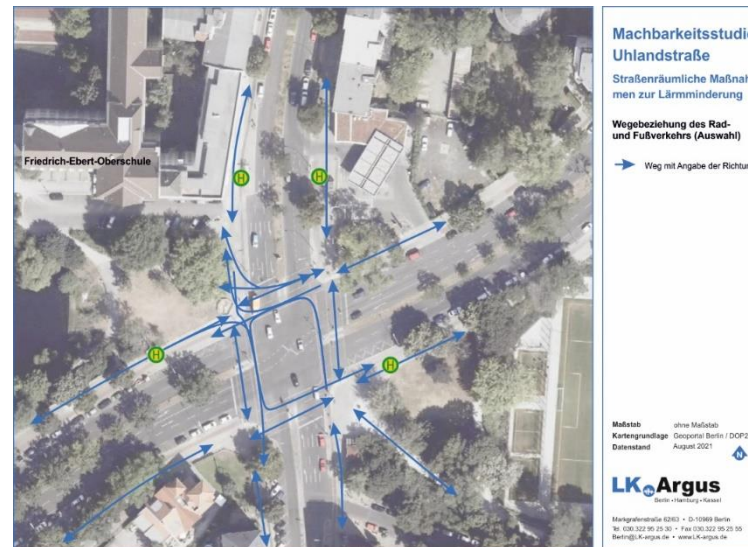
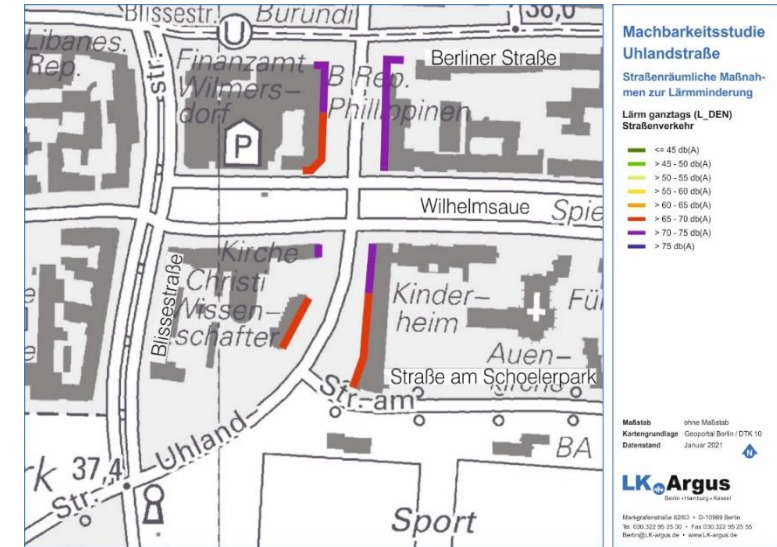
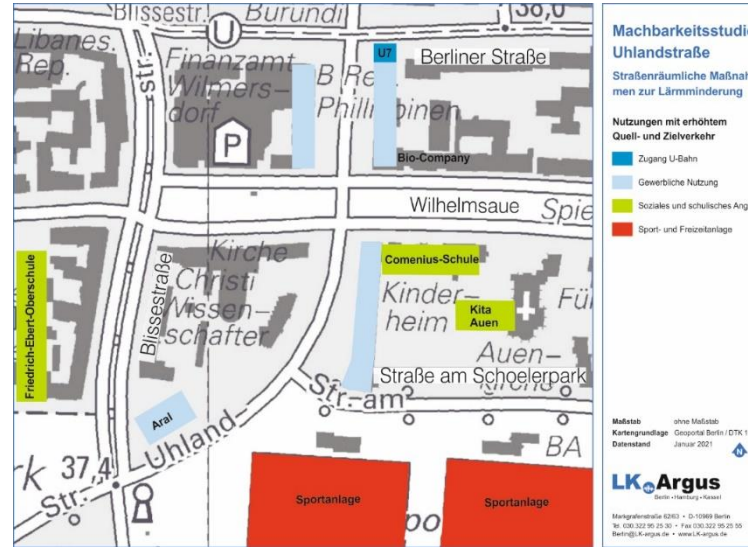
- **Lärmminderung**
 - Abrücken der Kfz-Fahrbahn von der Wohnbebauung
 - Fördern des Umweltverbundes
- **Fuß- und Radverkehr**
 - Verbessern der Querbarkeit der Kfz-Fahrbahnen
 - Beseitigen von Engstellen und unzureichenden Verkehrsanlagen
 - Ausbau der Radverkehrsanlagen entsprechend dem Radverkehrsplan

Besondere Berücksichtigung der Vorrangroute entlang des Volkparks
- **ÖPNV**
 - Erhalten der Anschluss- und Umsteigebeziehungen
 - Barrierefreier Umbau der Haltestellen
- **Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)**
 - Erhalten der verkehrlichen Funktion
 - Gewährleisten der Leistungsfähigkeit
 - Nach Möglichkeit Erhalten der Stellplätze
 - Schaffen von Lieferzonen
- **Aufenthalt**
 - Erhöhen der Aufenthaltsqualität

Bestandsanalyse



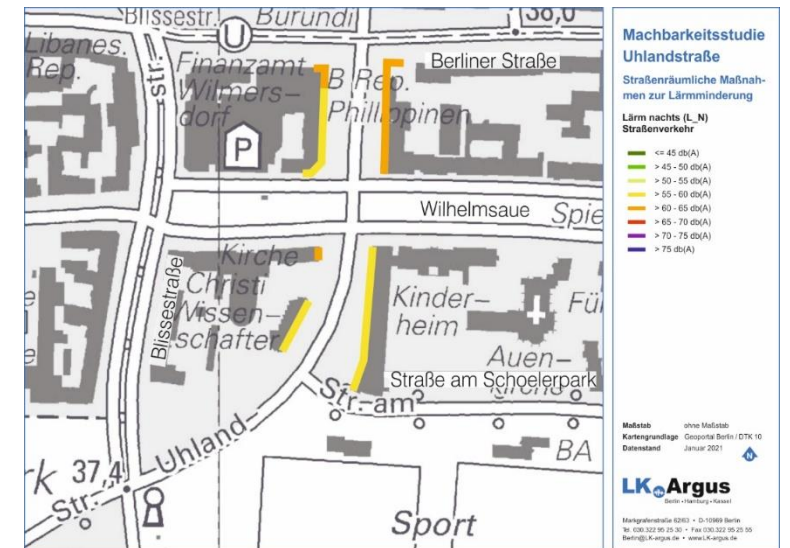
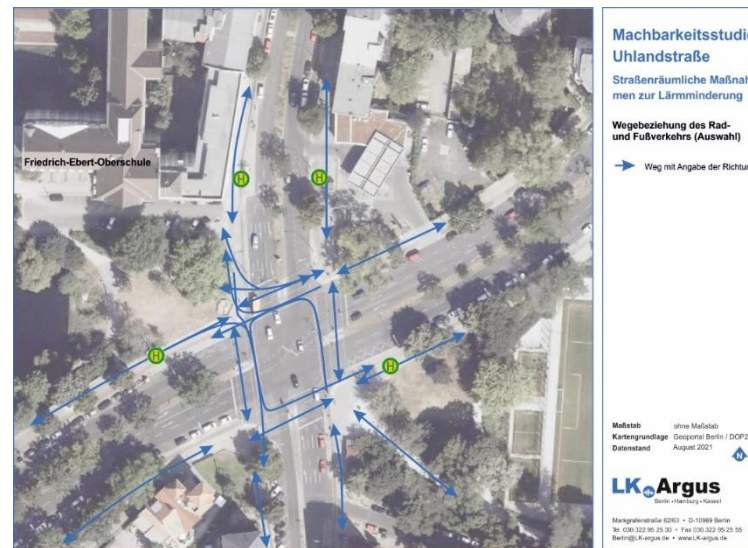
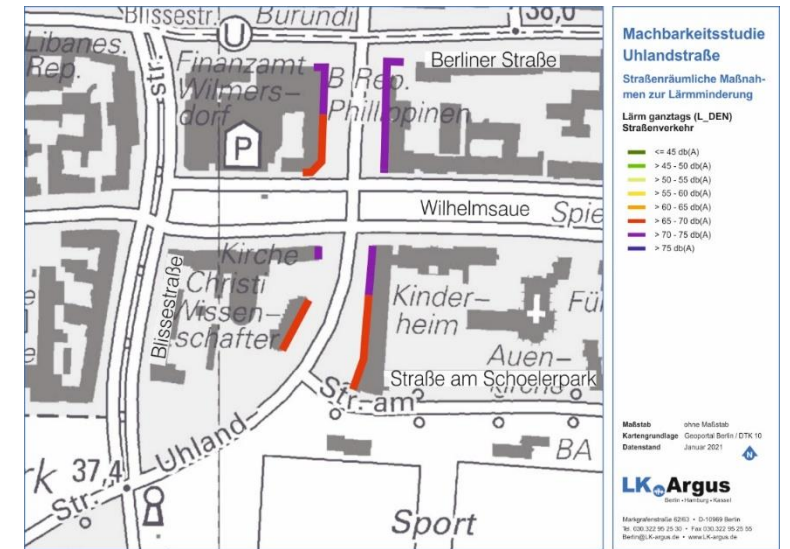
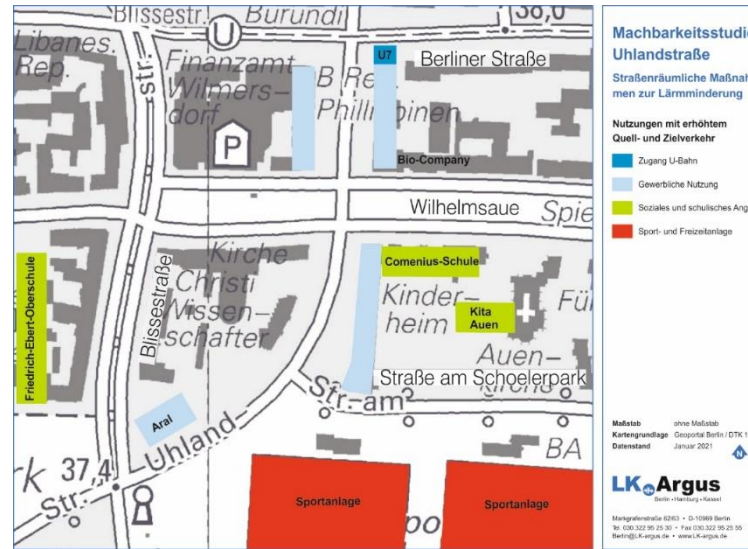
Donnerstag, 17.06.2021	Querung Mecklenburgische Str.		Querung Umlandstr.		Querung Blissestr. Nord		Querung Blissestr. Süd	
	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß
7 - 8 Uhr	71	131	86	120	97	145	73	148
8 - 9 Uhr	103	174	189	241	111	169	150	172
9 - 10 Uhr	93	165	132	256	76	191	82	158
10 - 11 Uhr	72	209	102	180	82	186	77	176
11 - 12 Uhr	69	116	112	117	90	116	66	73
12 - 13 Uhr	113	195	136	230	96	133	93	109
13 - 14 Uhr	97	131	127	285	89	157	51	103
14 - 15 Uhr	130	126	91	166	85	97	87	91
15 - 16 Uhr	133	135	143	168	115	90	98	100
16 - 17 Uhr	156	139	148	198	150	110	137	94
17 - 18 Uhr	160	132	139	193	140	118	142	95
18 - 19 Uhr	152	121	135	189	134	106	157	114
19 - 20 Uhr	106	169	119	177	115	148	108	149
20 - 21 Uhr	90	102	87	150	86	141	78	111
21 - 22 Uhr	58	127	48	149	50	173	67	127
22 - 23 Uhr	51	61	27	73	26	60	32	62



Bestandsanalyse

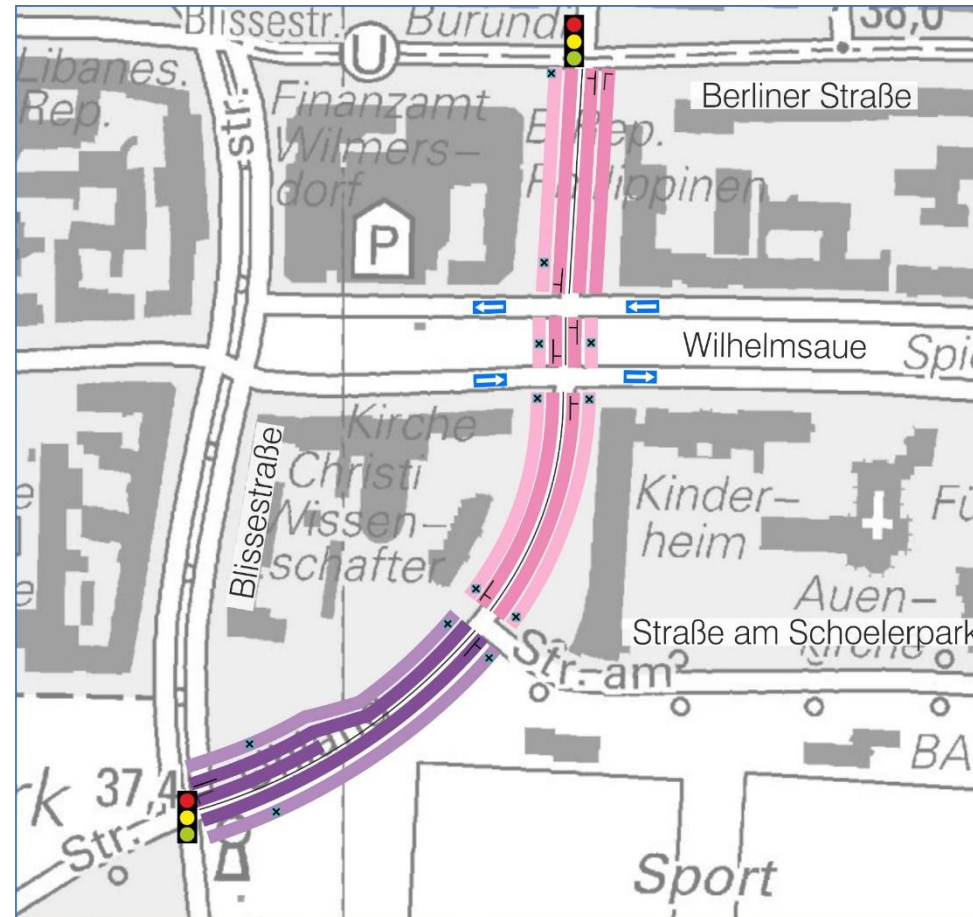
Verkehrszählung ↘

Sonntag, 20.06.2021	Querung Mecklenburgische Str.		Querung Umlandstr.		Querung Blissestr. Nord		Querung Blissestr. Süd	
	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß
7 - 8 Uhr	8	56	8	89	27	104	10	75
8 - 9 Uhr	14	92	32	103	54	133	29	128
9 - 10 Uhr	34	103	40	142	91	135	37	130
10 - 11 Uhr	57	106	57	134	58	147	53	106
11 - 12 Uhr	58	99	71	110	79	94	60	82
12 - 13 Uhr	61	103	85	151	108	130	81	77
13 - 14 Uhr	54	106	65	127	63	80	58	92
14 - 15 Uhr	52	103	69	154	59	110	55	82
15 - 16 Uhr	56	127	106	147	71	104	76	116
16 - 17 Uhr	67	112	86	146	97	119	57	96
17 - 18 Uhr	85	134	90	181	78	159	74	107
18 - 19 Uhr	79	99	68	151	78	132	91	95
19 - 20 Uhr	75	107	53	156	46	129	77	84
20 - 21 Uhr	48	90	51	190	39	139	51	107
21 - 22 Uhr	50	97	45	126	23	108	34	100
22 - 23 Uhr	24	44	27	77	25	69	21	53



Prüfung der Leistungsfähigkeit zur Fahrstreifenreduzierung

- Lösung auf der Strecke
(zwischen den Kreuzungen):
1 Kfz-Fahrstreifen je Richtung
- Lösung an den durch Ampeln
geregelten Kreuzungen:
2 Kfz-Fahrstreifen in der Zufahrt
1 Kfz-Fahrstreifen in der Ausfahrt
- Lösung an vorfahrtgeregelten Kreuzungen:
1 Kfz-Fahrstreifen in der Zufahrt
1 Kfz-Fahrstreifen in der Ausfahrt



Machbarkeitsstudie Umlandstraße

Straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung

Organisation Kfz-Verkehr im Bestand

- Fahrstreifen (50 km/h)
- Fahrstreifen (30 km/h nachts)
- 1 | Richtungen der Fahrstreifen am Knoten
- 🚦 | Lichtsignalisierter Knoten

Maßstab ohne Maßstab
Kartengrundlage Geoportal Berlin / DTK 10
Datenstand November 2021

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

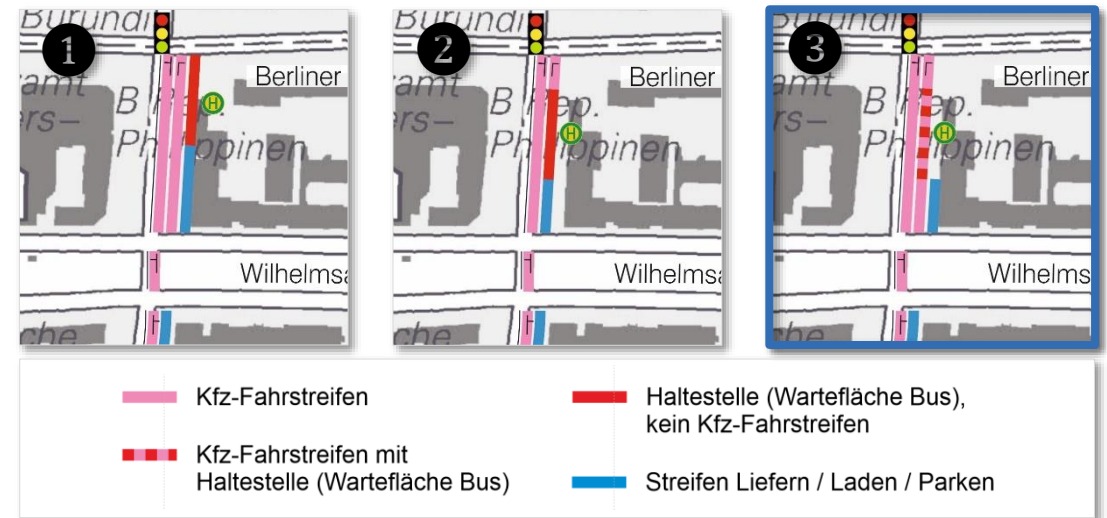
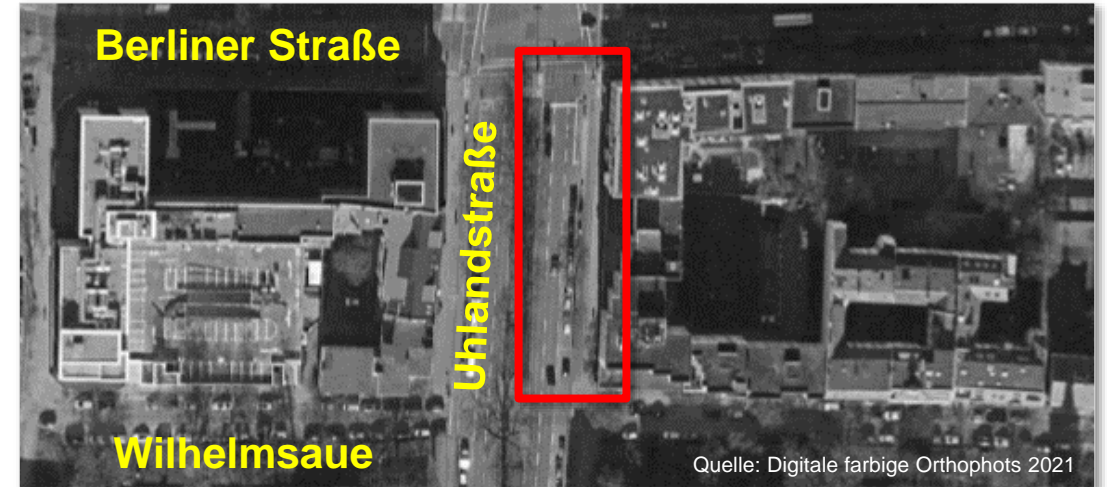
Markgrafenstraße 62/63 • D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Detailbetrachtung Knotenpunkt Berliner Straße

Betrachtung von drei Varianten für die südliche Zufahrt

- 1 Bushaltestelle direkt am Knotenpunkt (wie heute)
→ kein Flächengewinn im Seitenraum und **kein leistungsfähiger Verkehrszustand**
- 2 Bushaltestelle abgesetzt und Busschleuse
→ ausreichend breiter Seitenraum möglich, **leistungsfähiger Verkehrszustand** aber starker Rückstau
- 3 Bushaltestelle abgesetzt ohne Busschleuse
→ ausreichend breiter Seitenraum möglich, **leistungsfähiger Verkehrszustand** mit vertretbareren Rückstaulängen

Gewählte Lösung

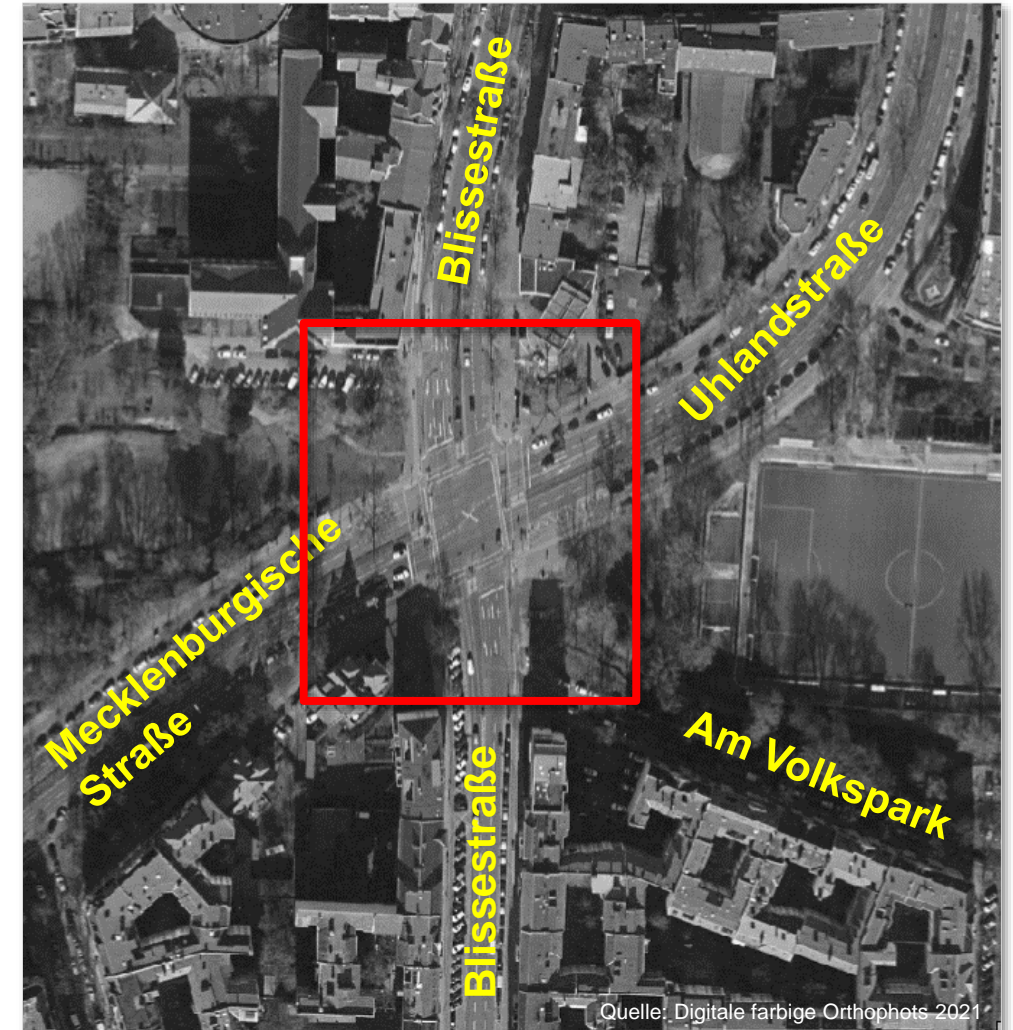


Detailbetrachtung Knotenpunkt Blissestraße

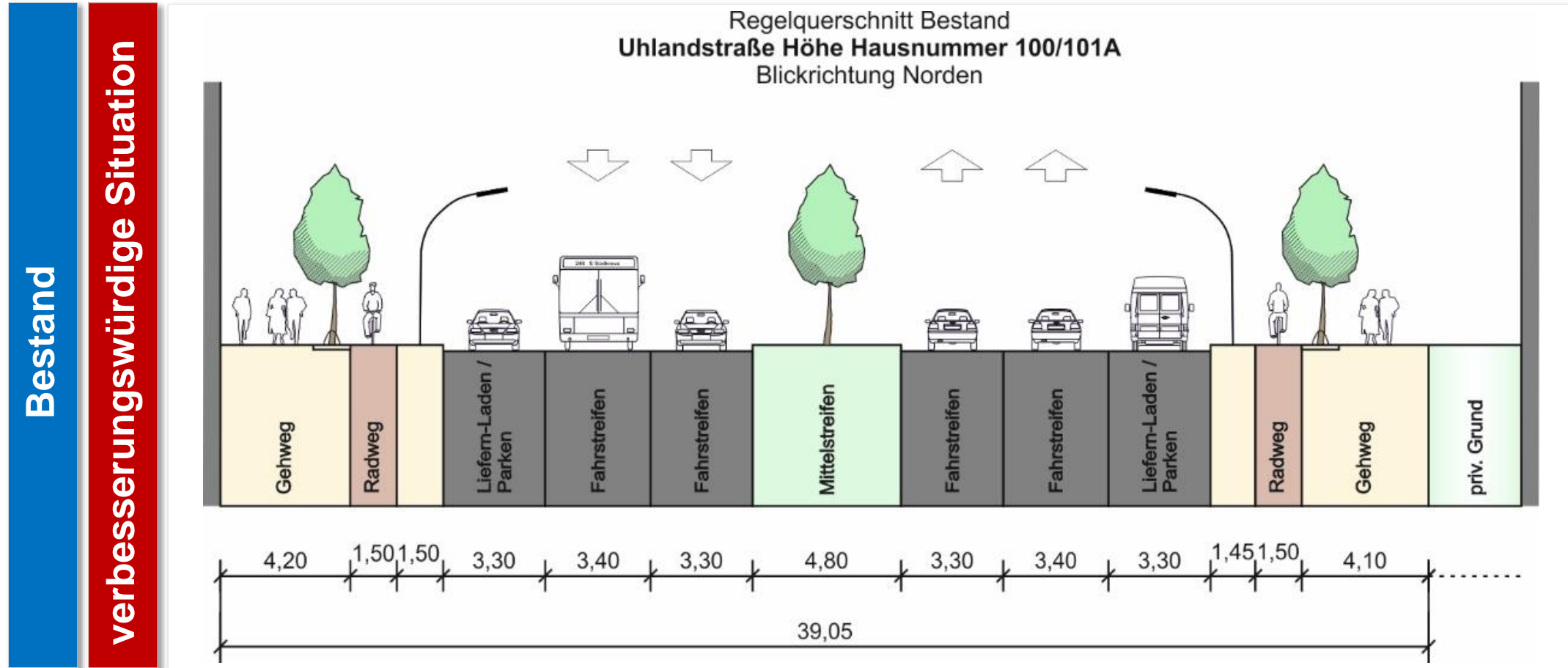
Betrachtung von zwei Varianten für die Blissestraße

- 1 Fahrstreifenanzahl wie im Bestand (wie heute)
→ kein Flächengewinn im Seitenraum und **leistungsfähiger Verkehrszustand**
- 2 Reduzierte Fahrstreifenanzahl (-1 Fahrstreifen)
→ Flächengewinn im Seitenraum möglich, **leistungsfähiger Verkehrszustand**
allerdings mit deutlichen Rückstaulängen

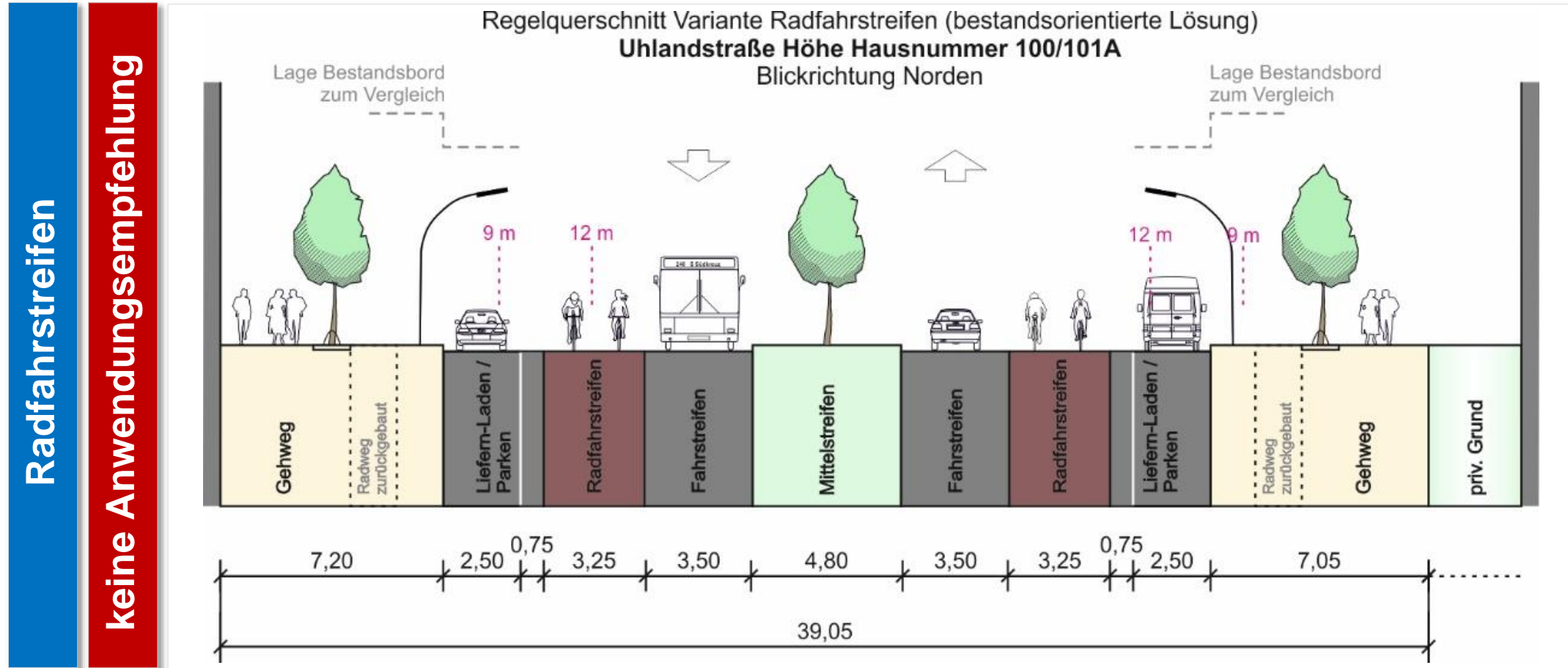
Gewählte Lösung



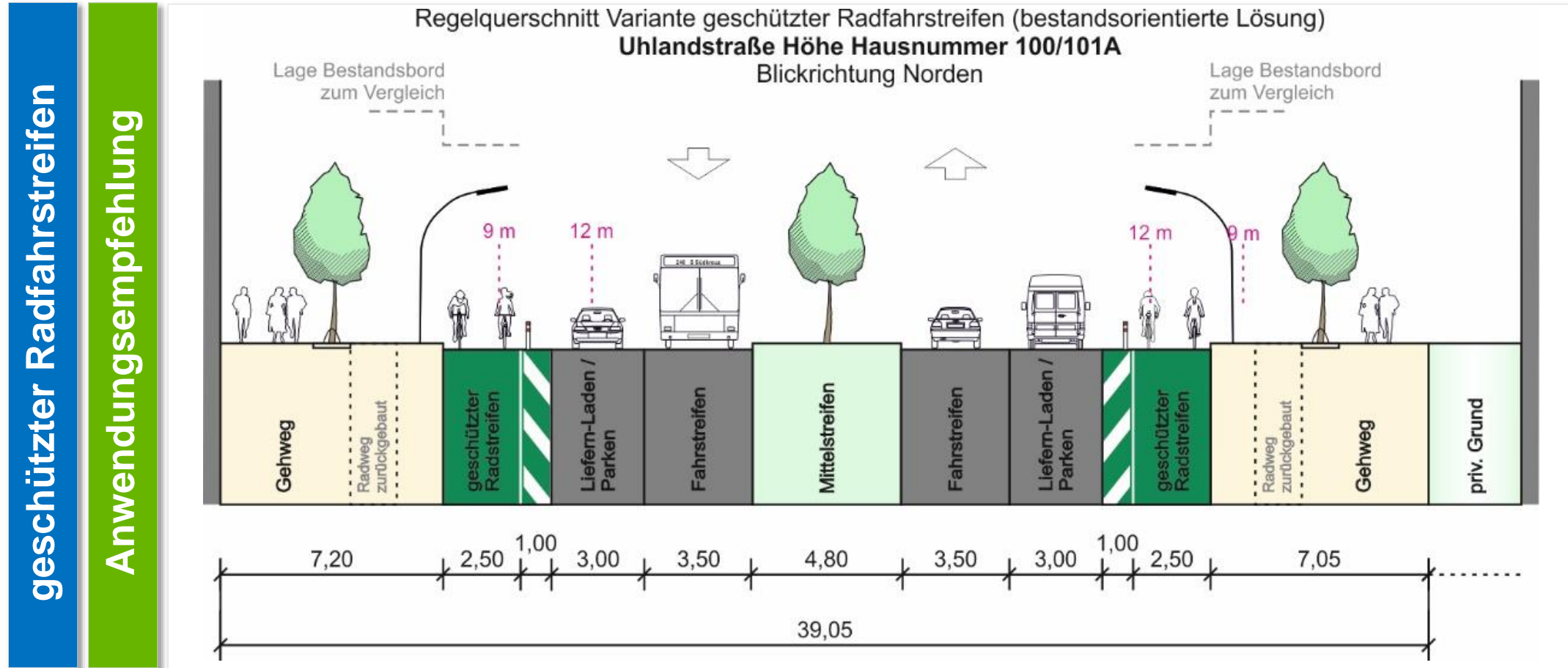
Diskussion verschiedener Querschnitte für die Umlandstraße



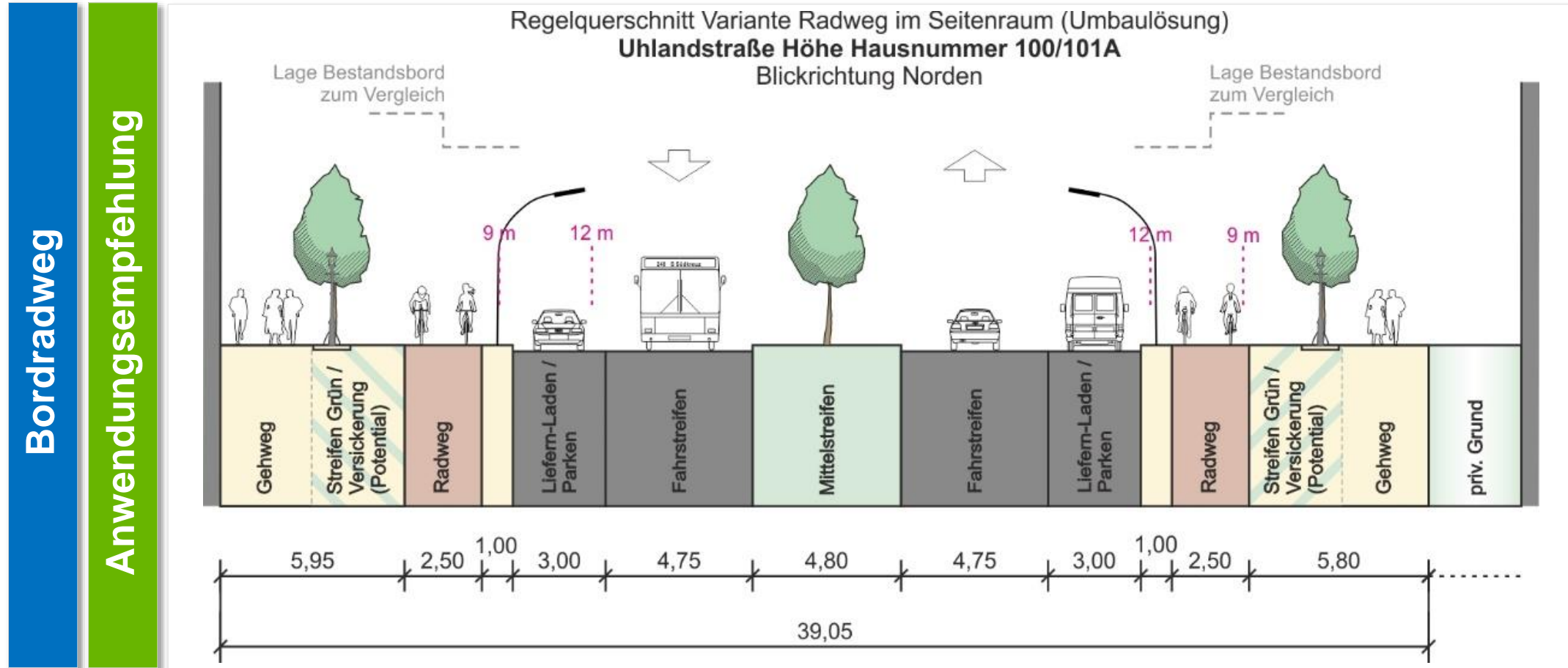
Diskussion verschiedener Querschnitte für die Umlandstraße



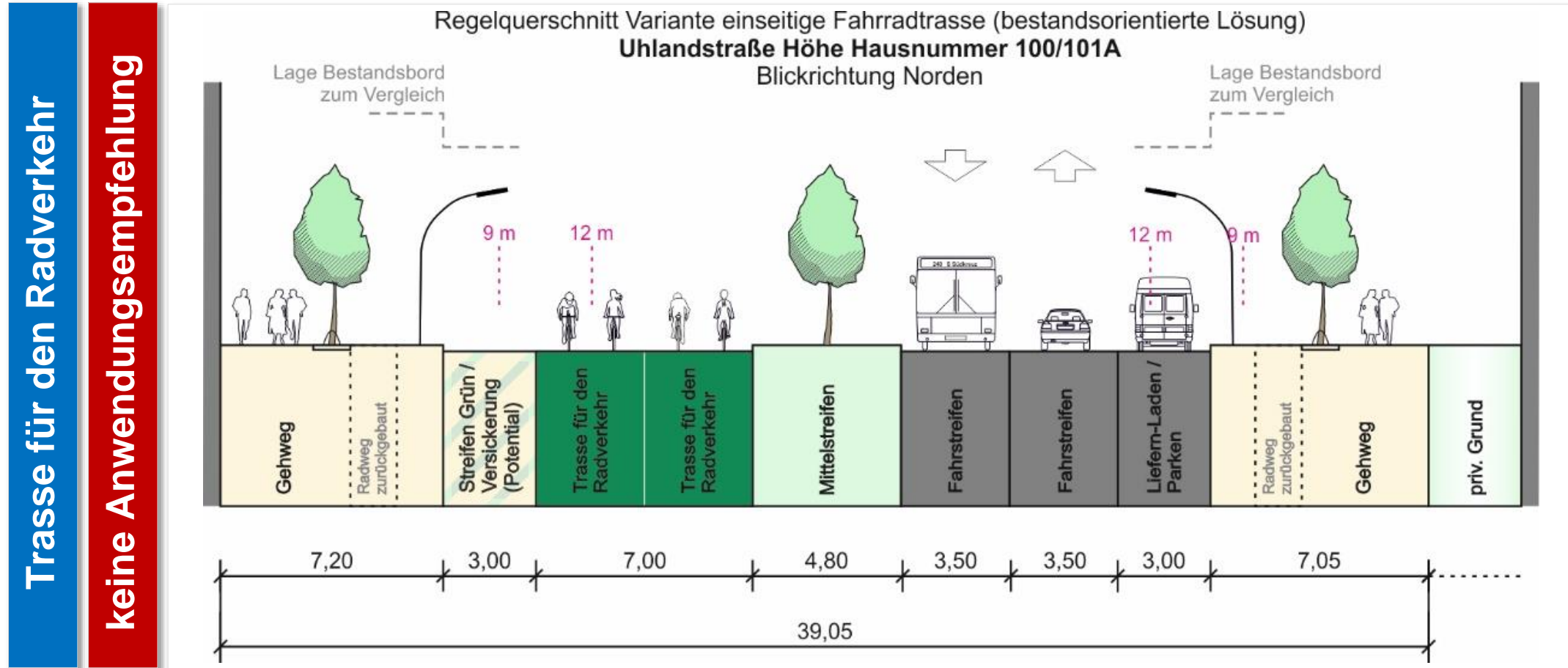
Diskussion verschiedener Querschnitte für die Uhlandstraße



Diskussion verschiedener Querschnitte für die Umlandstraße

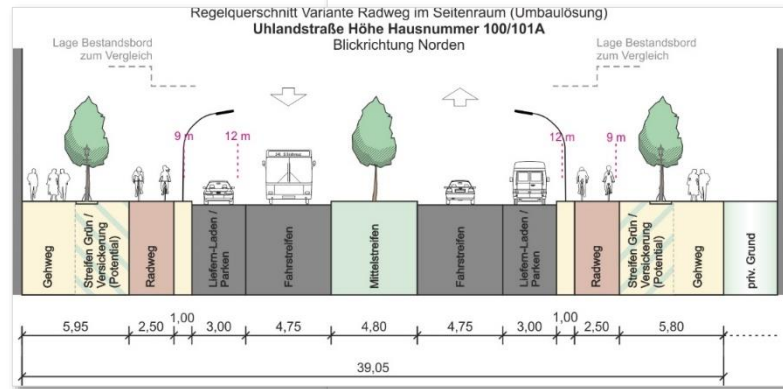


Diskussion verschiedener Querschnitte für die Umlandstraße

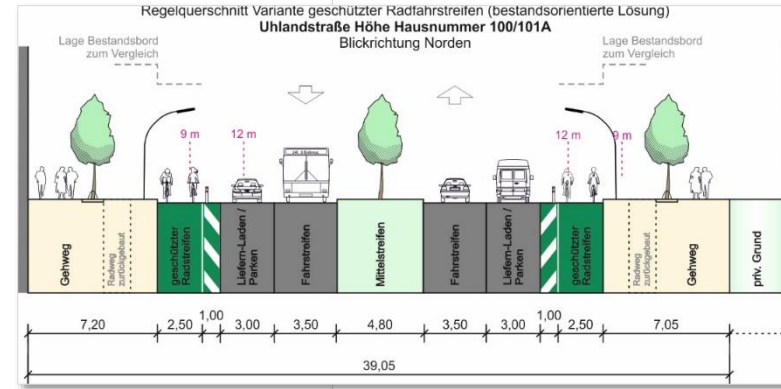


Gesamt-
übersicht

**Lösung
mit vollständigem Umbau**



**Bestandsorientiertere
Lösung zzgl. Umbau
der Kreuzungen**



- Gehwegüberfahrt
- Radverkehrsanlage
- geschützter Radfahrstreifen
- Gehweg
- Grünfläche / Baumscheibe
- Potentialfläche Grün- / Versickerungstreifen
- Fahrbahn (fließender Verkehr)
- Parken
- Markierung Ladebereich
- Potentialfläche Radabstellanlage / sonst. Nutzung
- Abstand zweiter Rettungsweg 12 m



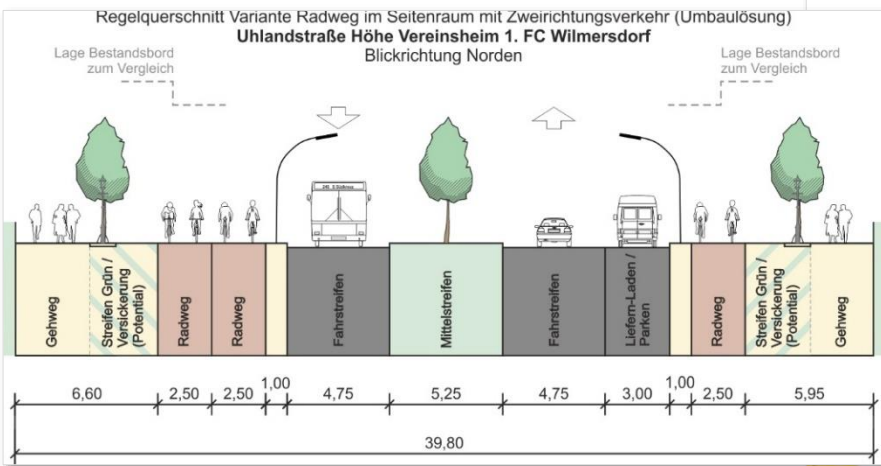
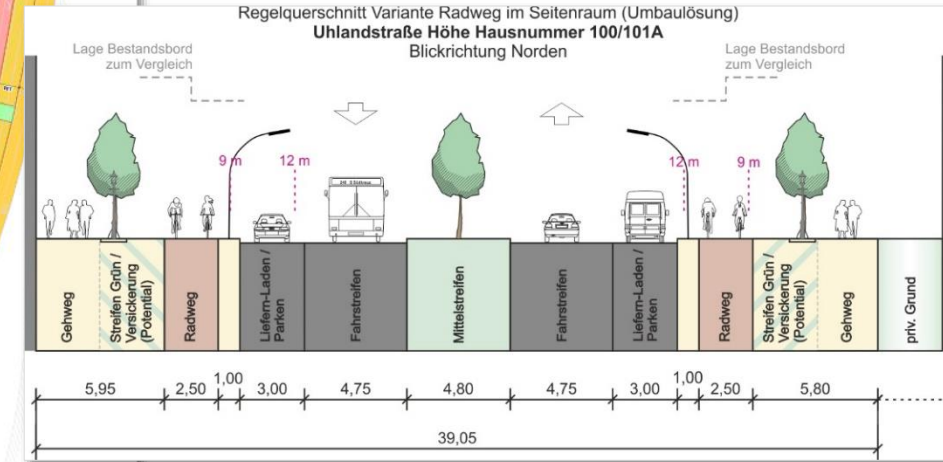
Kosten: ca. 12 Mio €
für Planung und Bau



Kosten: ca. 9,5 Mio €
für Planung und Bau

Abschnitt Wilhelmsaue bis Blissestraße

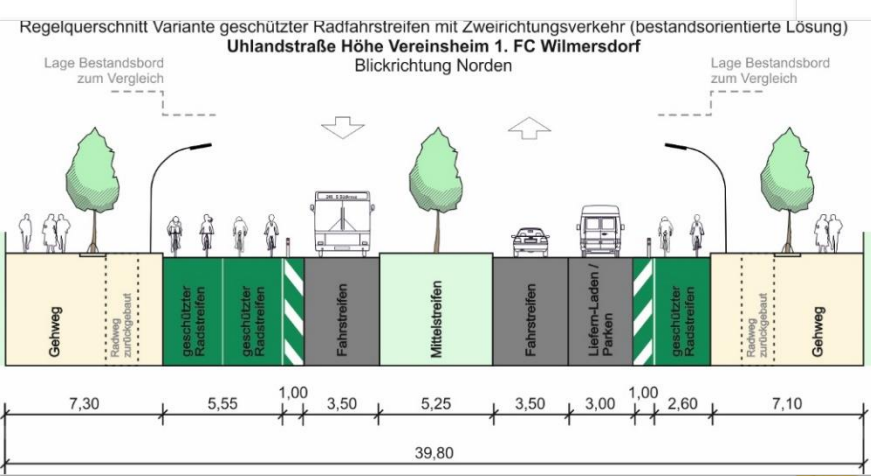
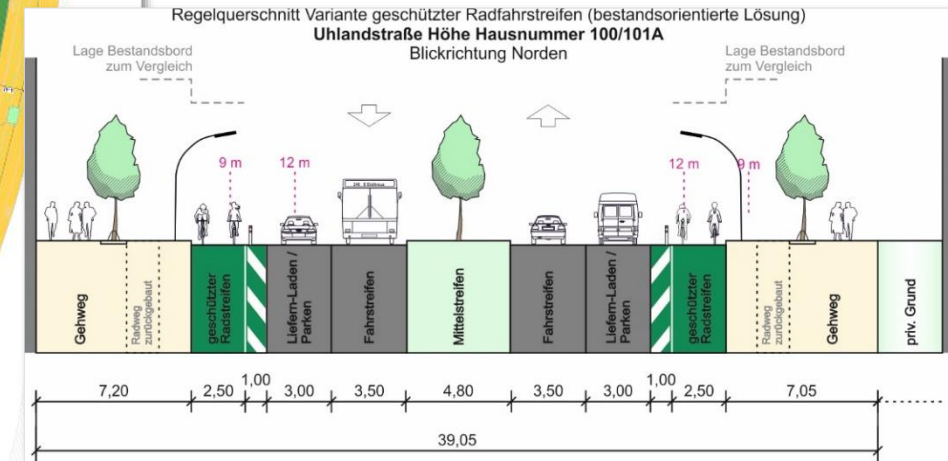
Lösung mit vollständigem Umbau



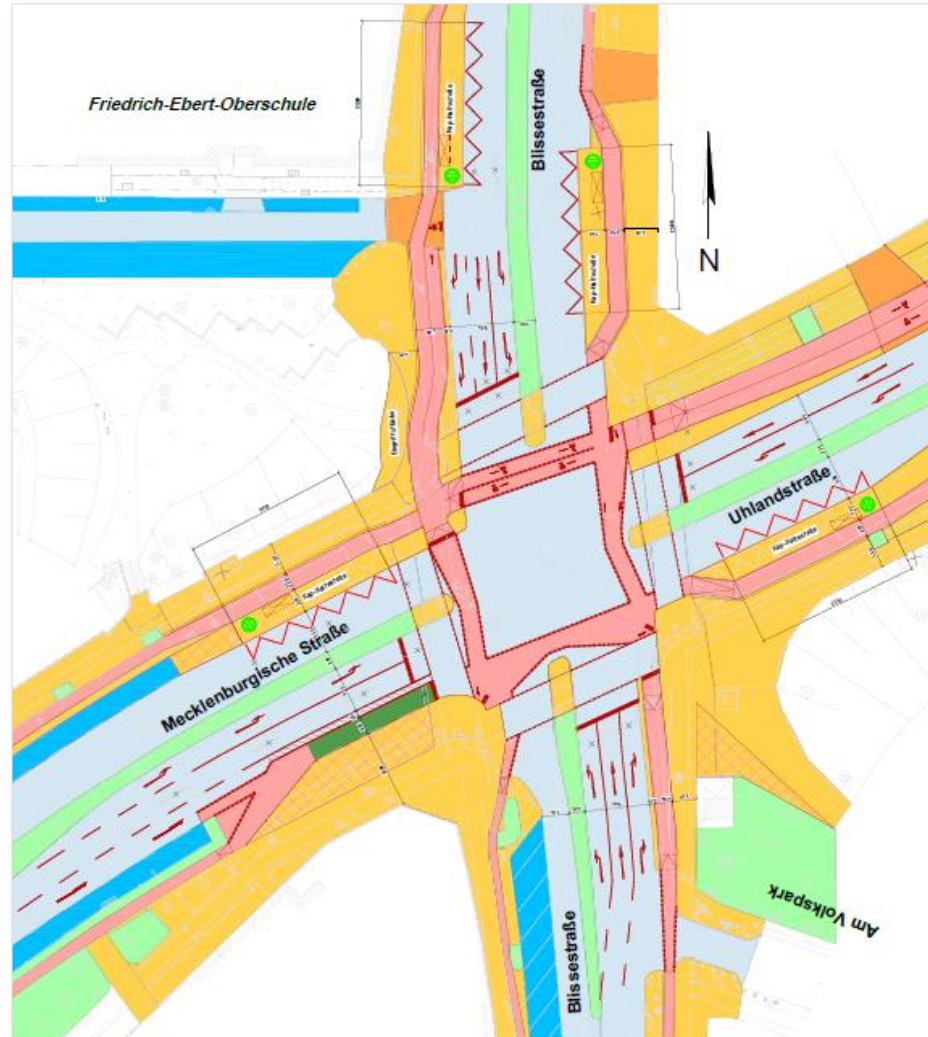
- Gehwegüberfahrt
- Radverkehrsanlage
- geschützter Radfahrstreifen
- Gehweg
- Grünfläche / Baumscheibe
- Potentialfläche Grün- / Versickerungstreifen
- Fahrbahn (fließender Verkehr)
- Parken
- Markierung Ladebereich
- Potentialfläche Radabstell-anlage / sonst. Nutzung
- Abstand zweiter Rettungsweg 12 m

Abschnitt Wilhelmsaue bis Blissestraße

Bestandsorientiertere Lösung zzgl. Umbau der Kreuzungen

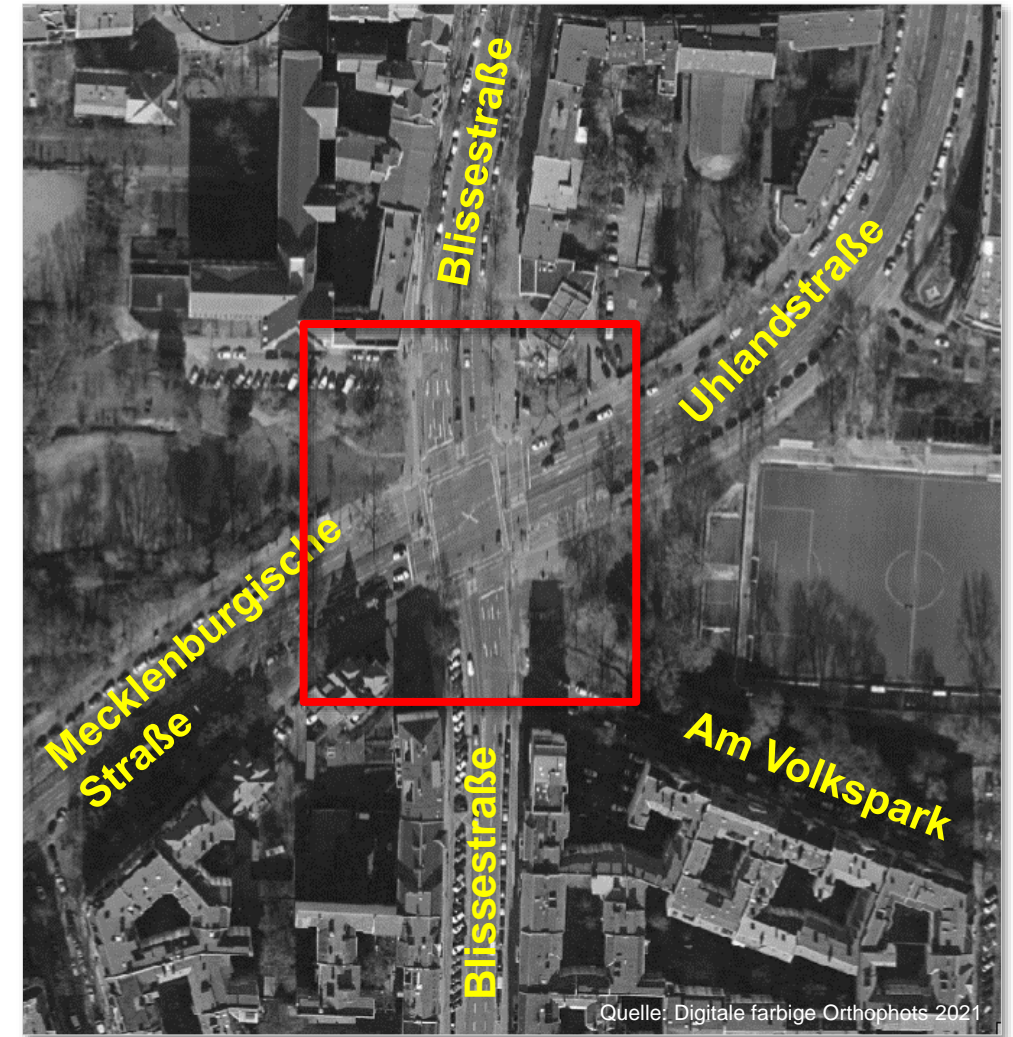


- Gehwegüberfahrt
- Radverkehrsanlage
- geschützter Radfahrstreifen
- Gehweg
- Grünfläche / Baumscheibe
- Potentialfläche Grün- / Versicherungstreifen
- Fahrbahn (fließender Verkehr)
- Parken
- Markierung Ladebereich
- Potentialfläche Radabstellanlage / sonst. Nutzung
- Abstand zweiter Rettungsweg 12 m

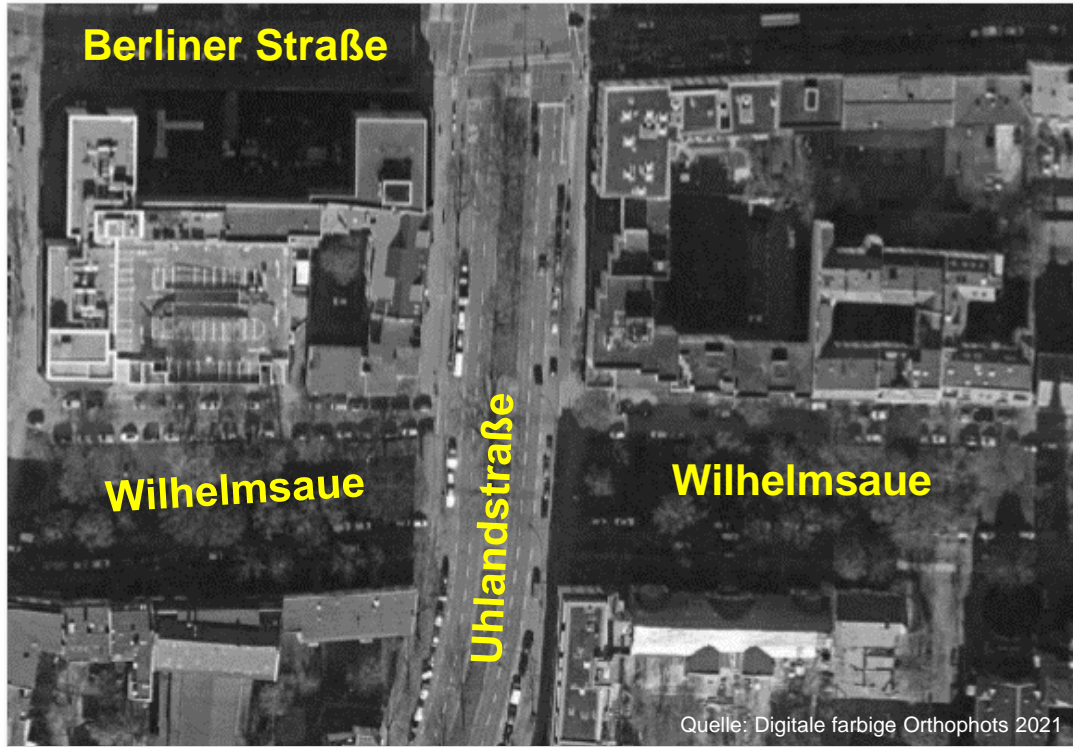


Kreuzung Blissestraße

- Gehwegüberfahrt
- Radverkehrsanlage
- geschützter Radfahrstreifen
- Gehweg
- Grünfläche / Baumscheibe
- Potentialfläche Grün- / Versickerungstreifen
- Fahrbahn (fließender Verkehr)
- Parken
- Markierung Ladebereich
- Potentialfläche Radabstellanlage / sonst. Nutzung
- Abstand zweiter Rettungsweg 12 m

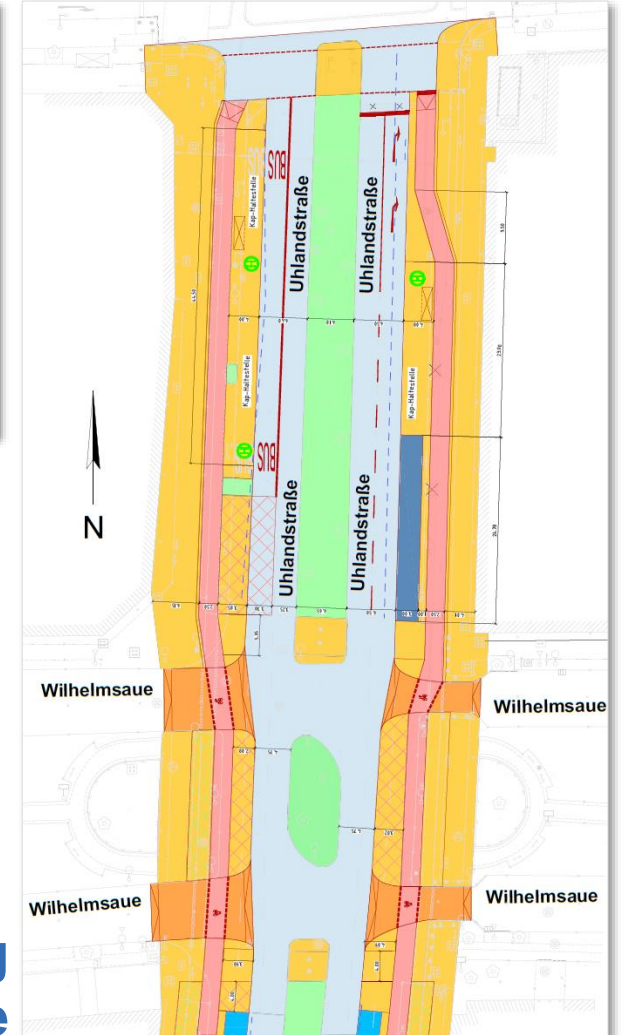


Quelle: Digitale farbige Orthophotos 2021



Quelle: Digitale farbige Orthophots 2021

	Gehwegüberfahrt
	Radverkehrsanlage
	geschützter Radfahrstreifen
	Gehweg
	Grünfläche / Baumscheibe
	Potentialfläche Grün- / Versickerungsstreifen
	Fahrbahn (fließender Verkehr)
	Parken
	Markierung Ladebereich
	Potentialfläche Radabstell- anlage / sonst. Nutzung
	Abstand zweier Rettungsweg 12 m



Kreuzung
Berliner Straße

Fazit – Gegenüberstellung mit den Zielstellungen der Untersuchung

- **Lärmminderung**
 - ✔ Abrücken der Kfz-Fahrbahn von der Wohnbebauung
 - ✔ Fördern des Umweltverbundes
- **Fuß- und Radverkehr**
 - ✔ Verbessern der Querbarkeit der Kfz-Fahrbahnen
 - ✔ Beseitigen von Engstellen und unzureichenden Verkehrsanlagen
 - ✔ Ausbau der Radverkehrsanlagen entsprechend dem Radverkehrsplan
 - ✔ Besondere Berücksichtigung der Vorrangroute entlang des Volkparks
- **ÖPNV**
 - ✔ Erhalten der Anschluss- und Umsteigebeziehungen
 - ✔ Barrierefreier Umbau der Haltestellen
- **Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)**
 - ✔ Erhalten der verkehrlichen Funktion
 - ✔ Gewährleisten der Leistungsfähigkeit
 - ✘ Nach Möglichkeit Erhalten der Stellplätze
 - ✔ Schaffen von Lieferzonen
- **Aufenthalt**
 - ✔ Erhöhen der Aufenthaltsqualität

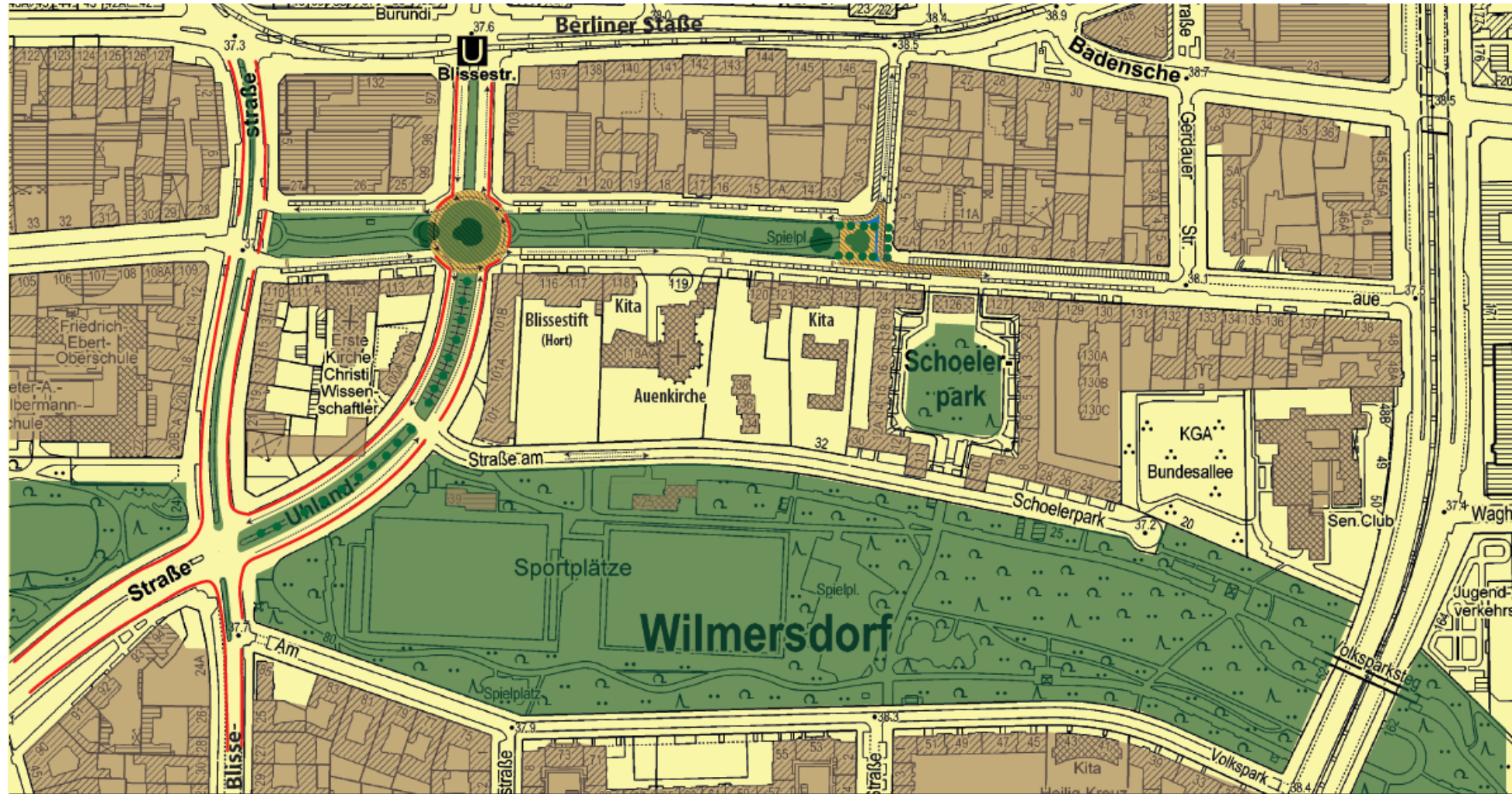
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Wir freuen uns auf Ihre Rückfragen.

Planungskonzept »Uhlandbogen – Wilhelmsaue«

Zwischen

Bürgerinitiative
Wilmersdorfer Mitte

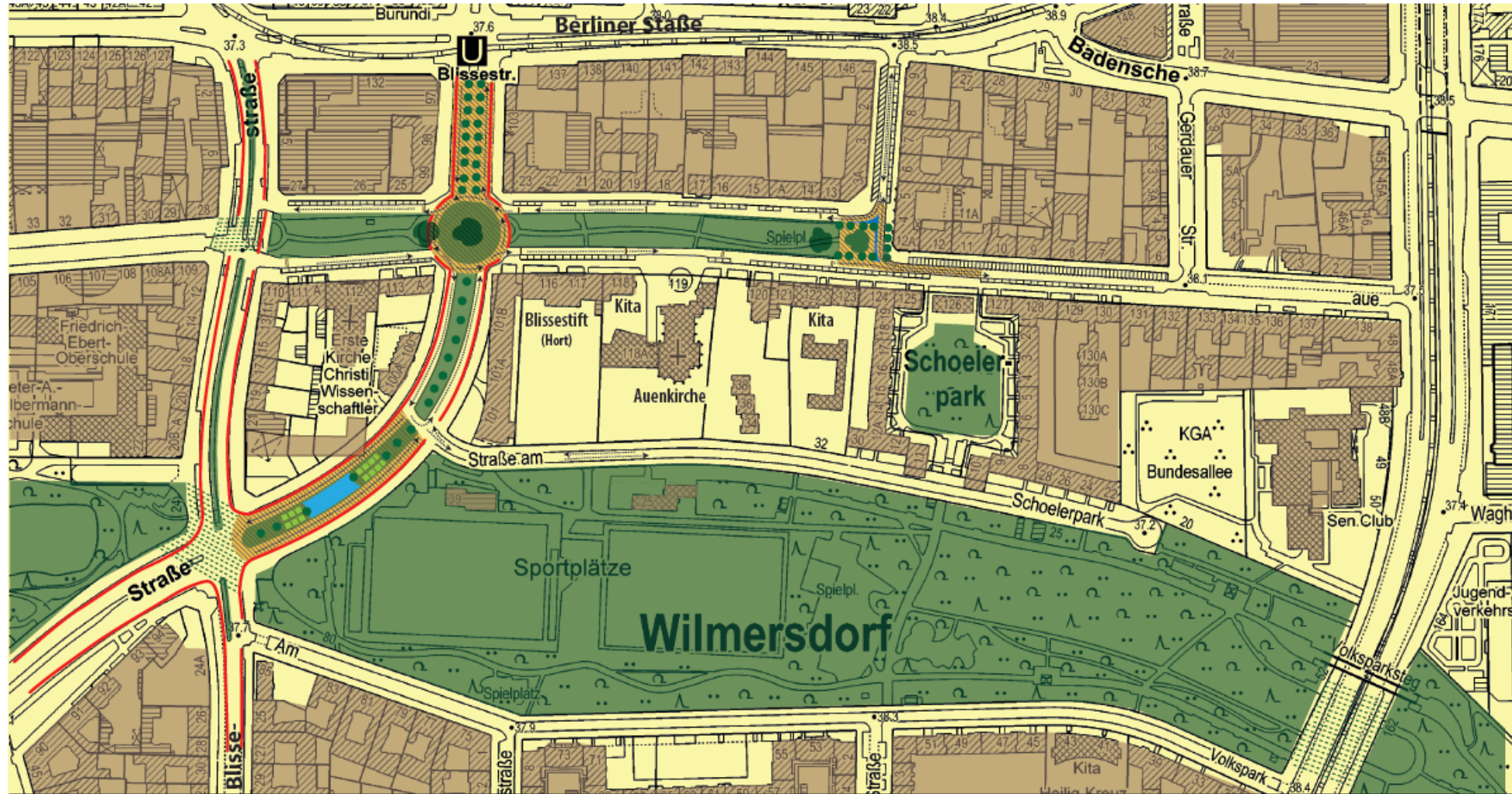


- | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------------------------|---|--------------|---|----------------------------------|---|-------------|
|  | Grünflächen,
Hochbeete |  | Straßenraum
priv. Freiflächen |  | Bebauung |  | Berliner Kissen
Fahrtrichtung |  | Kugelbaum |
|  | Querung mit
Grünstreifen |  | Gemeinsame
Verkehrsfläche |  | Wasserfläche |  | Fahrradweg |  | Baumdenkmal |

Planungskonzept »Uhlandbogen – Wilhelmsaue«

Ziel

Bürgerinitiative
Wilmersdorfer Mitte



- | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------------------------|---|--------------|---|----------------------------------|---|-------------|
|  | Grünflächen,
Hochbeete |  | Straßenraum
priv. Freiflächen |  | Bebauung |  | Berliner Kissen
Fahrtrichtung |  | Kugelbaum |
|  | Querung mit
Grünstreifen |  | Gemeinsame
Verkehrsfläche |  | Wasserfläche |  | Fahrradweg |  | Baumdenkmal |