

Anthologie  
der wichtigsten Dokumente  
und Beschlusstexte zur  
Stadtautobahn A 100

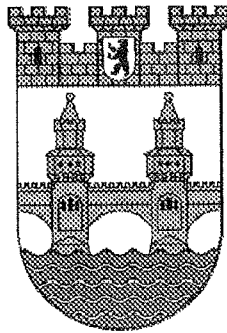
zusammengestellt von

Guido Brendgens

auf der Grundlage des Statuspapiers von

Jutta Matuschek und Andreas Prüfer

# Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Tiefbauamt



## Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für den Straßenzug Am Treptower Park – Eisenstraße

Auftragsnr. 65066

**SPIEKERMANN**   
BERATENDE INGENIEURE

Wichertstraße 14a  
10439 Berlin  
Tel. (030) 44 66 93 - 0

Berlin, Dezember 2009

Dipl.-Ing. Gudrun Holtz



Damit ist an diesen Zufahrten von einer mehr als 14-stündigen täglichen Überlastung auszugehen. Ein Ansatz dieser Zufahrten als Verkehrssituation „LSA 1“ für die Emissionsberechnung ist daher mit den Ergebnissen dieser Leistungsfähigkeitsuntersuchung nicht vereinbar.

## **4 Zusammenfassung**

### **4.1 Allgemeines**

Aufgrund des strukturell bedingten unterschätzten Lkw-Anteils (siehe Kap. 3.2) werden die Sättigungsverkehrsstärken der Fahrstreifen und damit die Leistungsfähigkeit der LSA überschätzt.

Durch den Ansatz von „schwachem“ Fußgängerkehr – trotz S-Bahnhof, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen im Untersuchungsgebiet - wird die Leistungsfähigkeit der LSA für Kfz-Verkehr überschätzt. Daraus ergibt sich, dass die Leistungsfähigkeit der LSA insgesamt überschätzt wird. Die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf werden höher ermittelt, als es bei realistischen Ansätzen der Fall wäre.

Der Straßenzug ist bei den angesetzten Kfz-Belastungen nicht ausreichend leistungsfähig. Die Koordinierung ist unwirksam. Es entstehen Wartezeiten von bis zu einer halben Stunde in beiden Richtungen.

### **4.2 Leistungsfähigkeit**

#### **4.2.1 Eisenbrücke – Markgrafendamm / Stralauer Allee – Alt-Stralau**

Der Knotenpunkt ist tagsüber<sup>2</sup> an drei von vier Zufahrten überlastet (Qualitätsstufe im Verkehrsablauf „F“). Lediglich die Zufahrt Markgrafendamm erreicht die Qualitätsstufe „B“.

Auf der Zufahrt Stralauer Allee vor der LSA Eisenbrücke werden Wartezeiten von bis zu 25 Minuten in allen Koordinierungsvarianten berechnet. Auf der Eisenstraße vor der LSA Eisenstraße / Am Treptower Park werden Wartezeiten von bis zu 28 Minuten in allen Koordinierungsvarianten berechnet.

Ein Ansatz der folgenden Zufahrten als Verkehrssituation „LSA 1“ für die Emissionsberechnung ist mit den Ergebnissen dieser Leistungsfähigkeitsuntersuchung nicht vereinbar:

---

<sup>2</sup> Vgl. Kap. 3.8.3



- Stralauer Allee
- Eisenbrücke
- Alt Stralau

#### **4.2.2 Eisenstraße – Puschkinallee**

Die Prognosebelastung des gesamten Knotenpunkts erreicht annähernd die im Spätprogramm maximal mit QSV „D“ abwickelbare Belastung. Dabei wird die Eisenstraße erheblich überlastet. Die Puschkinallee hat hingegen Reserven.

Hier kann vermutlich durch Anpassung des Signalprogramms bzw. eine verkehrsabhängige Steuerung eine Angleichung der Auslastungen erreicht werden. Diese Optimierung des Signalprogramms hängt von der Aufteilung der Verkehrsströme auf dem Knotenpunkt ab und hat ihre Grenzen in Mindestgrün- und Versatzzeiten. Derzeit kann daher keine Aussage getroffen werden, ob mit einer Programmoptimierung für die Prognosebelastung ausreichende Qualitätsstufen in allen Zufahrten erreicht werden könnten.

Im Zusammenhang mit der Koordinierung erreicht bei der errechneten Belastung nur die Fahrtrichtung Eisenbrücke bei 50 km/h Qualitätsstufe „D“, die übrigen Bewertungen ergeben die schlechteste Qualitätsstufe „F“, d. h. die Koordinierung ist unwirksam. Die Wartezeiten sind mit Werten zwischen 26 Sekunden und einer Minute aber gering.

#### **4.2.3 Am Treptower Park / Eisenstraße**

Der Knotenpunkt ist tagsüber<sup>2</sup> durch die stärksten Verkehrsströme des Übereckverkehrs (K 15\_16 und K13\_14 – K 9\_10) überlastet (QSV „F“).

Die Koordinierung am Knotenpunkt Eisenstraße / Am Treptower Park erhält QSV „F“ in beiden Richtungen und allen Varianten. Es werden jeweils Wartezeiten von ca. 12 Minuten berechnet.

Ein Ansatz der folgenden Zufahrten als Verkehrssituation „LSA 1“ für die Emissionsberechnung ist mit den Ergebnissen dieser Leistungsfähigkeitsuntersuchung nicht vereinbar:

- Rechtsabbieger aus Am Treptower Park
- Linksabbieger aus der Eisenstraße

#### **4.2.4 Abfahrt BAB A100 / Am Treptower Park**

Der Knotenpunkt ist für sich betrachtet leistungsfähig. Er wird aber tagsüber<sup>2</sup> durch den Rückstau an den nachfolgenden LSA überstaut.



Die Koordinierung der Autobahnauffahrt erhält Stufe „B“, weil hier die Koordinierungsstrecke endet und somit nur die Einzelbewertung der LSA zum Tragen kommt. Die Wartezeit ist mit im Mittel 20 Sekunden sehr kurz.

Die Koordinierung der Autobahnabfahrt erhält aufgrund der berechneten Rückstaus in allen Koordinierungsvarianten die schlechteste Qualitätsstufe „F“. Hier werden Wartezeiten von 31 Minuten berechnet.

#### **4.2.5 Koordinierung**

Der Straßenzug ist bei den angesetzten Kfz-Belastungen in beiden Koordinierungsrichtungen und in allen drei Koordinierungsvarianten nicht leistungsfähig. Die Koordinierung ist unwirksam.

## **5 Anlagen**

### **5.0 Übersichtsplan**

#### **5.1 Eisenbrücke – Markgrafendamm / Stralauer Allee – Alt-Stralau**

- 5.1.1 Strombelastungspläne
- 5.1.2 Lageplan
- 5.1.3 Knotendaten
- 5.1.4 Zwischenzeitmatrix
- 5.1.5 Signalprogramme
- 5.1.6 Bewertungen

#### **5.2 Eisenstraße/ Hoffmannstraße**

- 5.2.1 Lageplan
- 5.2.2 Spätspitzenprogramm

#### **5.3 Eisenstraße / Puschkinallee**

- 5.3.1 Strombelastungsplan Maximalbelastung
- 5.3.2 Lageplan
- 5.3.3 Spätspitzenprogramm
- 5.3.4 Bewertung