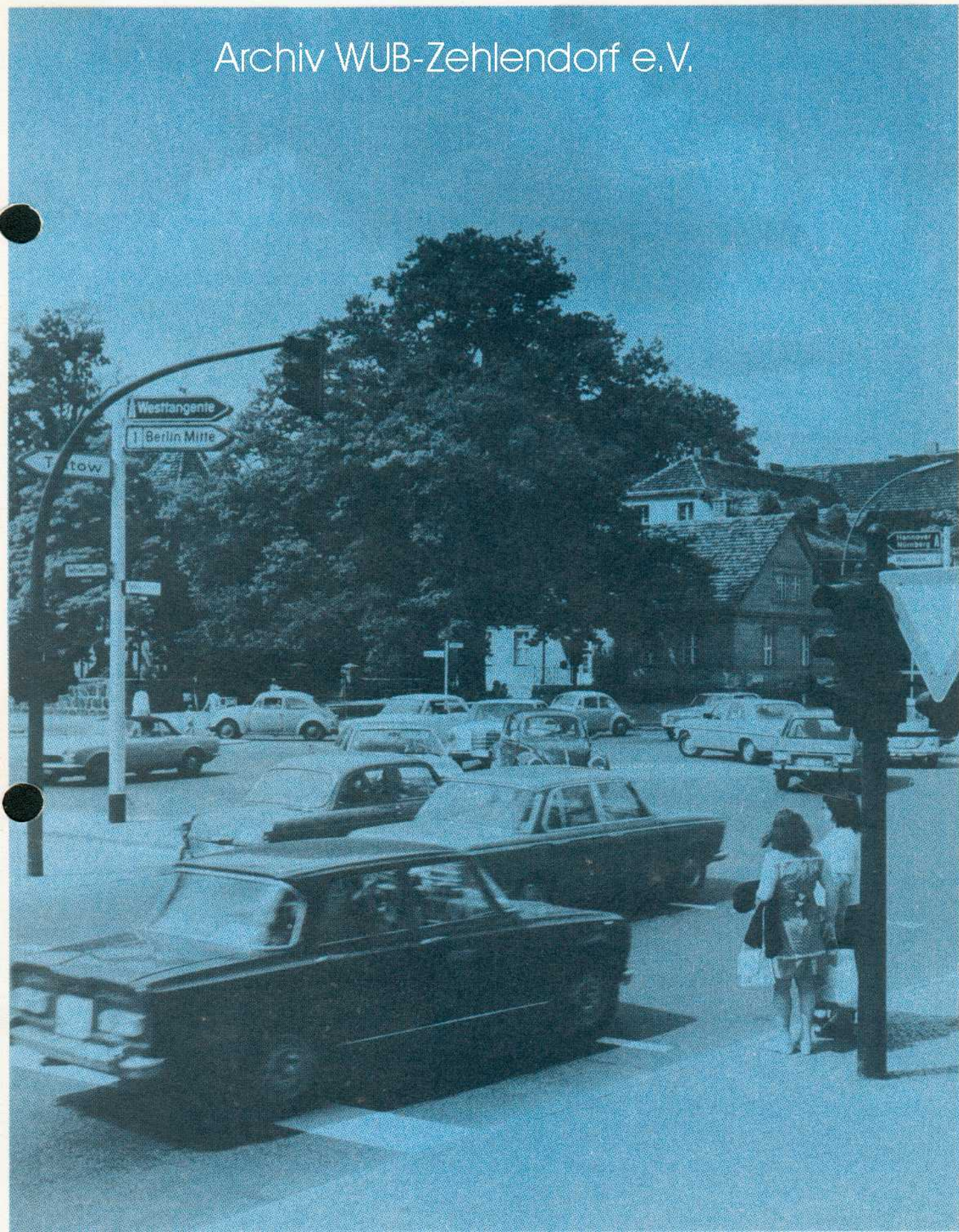


Autotunnel
Ortskern Zehlendorf

BERLIN

Archiv WUB-Zehlendorf e.V.



Autotunnel

Ortskern Zehlendorf

Das Problem:
Der Ortskern von Zehlendorf, vor allem der Kreuzungsbereich der Straßenzüge Potsdamer Str./Berliner Str. mit der Clayallee/Teltower Damm ist durch den sprunghaft angestiegenen Kraftfahrzeugverkehr überlastet. Die Unfälle häufen sich. Durch wartende Kraftfahrzeuge entstehen hohe Abgas-Emissionen. Es ist zu laut. Prognosen besagen, daß der Ortskern künftig von noch mehr Kraftfahrzeugen befahren wird, und zwar überwiegend im Durchgangsverkehr.

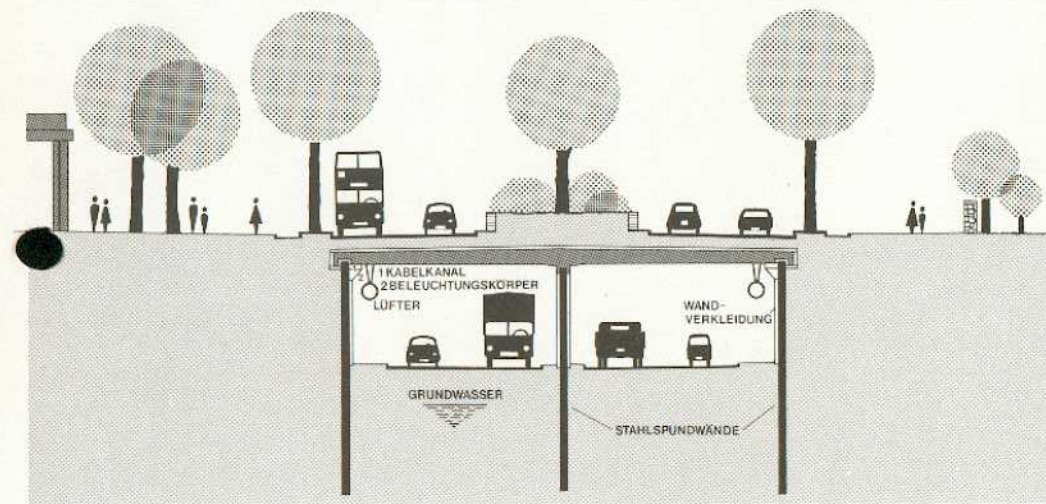
Der historisch gewachsene Ortskern von Zehlendorf hat durch diese Entwicklung immer mehr seine Bedeutung als wichtiger Bereich innerstädtischen Lebens verloren. Dieser Entwicklung muß entgegengetreten werden. Der Vorschlag aus Bürgerkreisen, hierzu den Straßenzug niveaugleich auszubauen, kann das Problem nicht lösen. Damit würden lediglich die Fahrbahnflächen im Ortskern vergrößert. Es gilt vielmehr, durch bauliche Maßnahmen die Voraussetzungen zu schaffen, daß der Ortskern weitestmöglich seine Bedeutung als Zentrum urbanen Lebens wiedergewinnt.

Die Lösung:
Durch einen Autotunnel soll der gesamte Ortskern von Zehlendorf im Zuge der Bundesstraße 1 (Potsdamer Str. – Berliner Str.) unterfahren werden. Die B 1 nimmt den größten Teil des Fernverkehrs zur Kontrollstelle Dreilinden auf. Gleichzeitig ist sie Hauptausfallstraße in den Südwesten Berlins zum Erholungsgebiet Wannsee.

Der Ortskern wird durch den Tunnel vom Durchgangsverkehr auf der B 1, etwa 60 % des gesamten Verkehrs in diesem Bereich, entscheidend entlastet. Dorfaue, Dorfkirche und Friedhof bleiben ebenso erhalten wie das alte Schulgebäude und nicht zuletzt die Friedenseiche, die unter Denkmalschutz steht.

Zugleich wird städtebaulich erneuert, was ohnehin überaltert und von schlechter Substanz war. Die Fußgängerbereiche werden durch die anzustrebende Beruhigung wesentlich aufgewertet, zugleich flächenmäßig erweitert und die Struktur des Straßengrüns verbessert. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen während der Bauphase werden auf ein

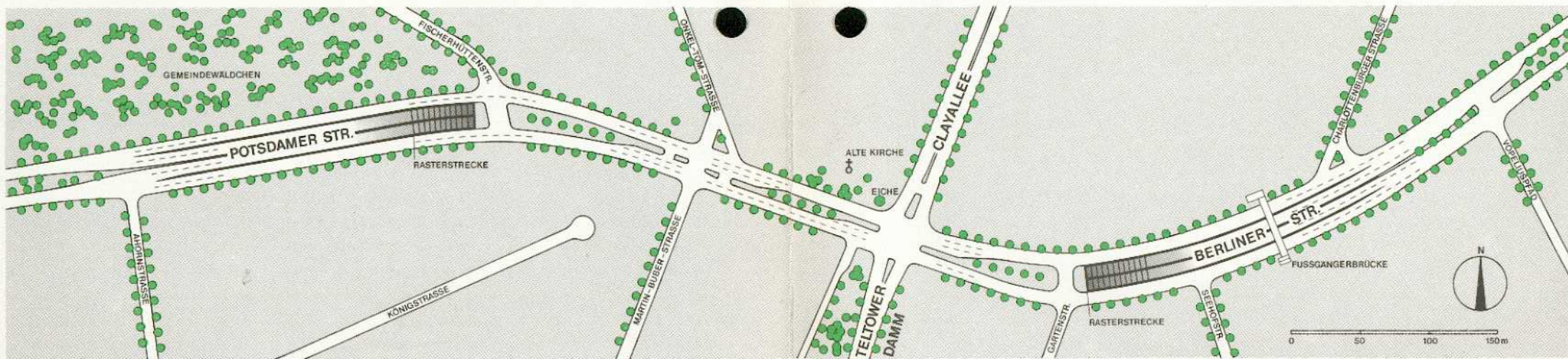
Archiv WUB-Zehlendorf e.V.



Mindestmaß beschränkt. Eine möglichst geringe Bauzeit ist dabei von entscheidender Bedeutung. Neuartige Baumethoden ermöglichen, daß nur geringe Umweltbelastigungen eintreten. Die Tunnelsohle wird oberhalb des Grundwasserspiegels verlaufen. Damit bleibt der natürliche Grundwasserhaushalt

erhalten; schädliche Einflüsse auf Grünanlagen und bestehende Bebauung werden vermieden. Nach einjähriger Vorbereitungszeit für die provisorischen Umleitungen soll im Jahr 1975 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Verkehrseröffnung des Tunnels ist für 1979/1980 vorgesehen.

Rasterstrecke: Gewöhnungsbereich für den Autofahrer an die unterschiedlichen Helligkeiten.



Technische Angaben

Tunnellänge: 462 m
Rampenlänge: 194 m (Ostseite)
215 m (Westseite)
Rampenneigungen: 6%
Tunnelbreite: 19,30 m
Fahrbahnbreite: 2 x 7,00 m
Durchfahrthöhe: 4,60 m
Bauweise: Stahlspundwand-
bauweise mit
Stahlbetondecke

Sicherheitseinrichtungen:
Notrufanlage, Notübergänge zwischen
den Tunnelröhren, Hydranten und
Feuerlöscher, künstliche Belüftung,
Regenwassersammelbecken.
Baukosten: rd. 41 Mio DM

Sammlung WUB
Zehlendorf e.V.

Umleitung Nord

Schützallee

Sven-Hedin-Straße

EINBAHNSTRASSE

Lindenthaler Allee

EINBAHNSTRASSE

Gay Allee

Berliner Straße

Dahlemer Weg

Potodamer Straße

Tunnel

Königsberg

EINBAHNSTRASSE

Schönower Str.

Mühlenstraße

EINBAHNSTRASSE

Clauserstraße

Ludwigfelder Str.

Machnower Straße

EINBAHNSTRASSE

Umleitung Süd

