



Vorblatt

Vorlage - zur Beschlußfassung -

über Zustimmung zur Aufhebung der Sperre bei 12 02/1974, Haushaltsstelle 722 61 — Neubau eines Tunnels unter der Clayallee im Zuge der Berliner Straße/Potsdamer Straße in Zehlendorf —

A. Problem

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Ortskern von Zehlendorf durch den Bau eines Straßentunnels unter der Clayallee.

B. Lösung

Aufhebung der Sperre, damit mit den Arbeiten im Rechnungsjahr 1974 begonnen werden kann.

Es wird angestrebt, den Tunnel im Herbst 1979 dem Verkehr zu übergeben.

C. Alternative

Keine.

D. Kosten

Die Kosten betragen nach den geprüften Bauplanungsunterlagen vom 23. Januar 1973 30 000 000 DM; sie werden in Höhe von 15 000 000 DM durch Zuschüsse des Bundes und in Höhe von 15 000 000 DM aus allgemeinen Deckungsmitteln des Berliner Haushalts finanziert.

E. Zuständigkeit

Senator für Finanzen
in Verbindung mit
dem Senator für Bau und Wohnungswesen



Archiv WUB-Zehlendorf e.V.

Vorlage - zur Beschlußfassung -

über Zustimmung zur Aufhebung der Sperre bei 12 02/1974, Haushaltsstelle 722 61 — Neubau eines Tunnels unter der Clayallee im Zuge der Berliner Straße/Potsdamer Straße in Zehlendorf —

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt zu, daß der Senator für Finanzen die Sperre bei den im Haushaltsplan 1974, Abschnitt 12 02, Haushaltsstelle 722 61, für den Neubau eines Tunnels unter der Clayallee im Zuge der Berliner Straße/Potsdamer Straße in Zehlendorf vorgesehenen Aufgaben aufhebt.

A. Begründung:

Die im Haushaltsplan 1974 für das Bauvorhaben vorgesehene Anfangsrate von 1 500 000 DM ist mit einem qualifizierten Sperrvermerk nach § 26 Satz 3 LHO versehen. Danach bedarf die Leistung von Ausgaben der vorherigen Zustimmung des Abgeordnetenhauses.

Die für die Aufhebung der Sperre maßgebenden Gründe sind dem vom Senator für Bau- und Wohnungswesen gefertigten und als Anlage beigefügten Bericht über die Bedeutung und Notwendigkeit des Bauvorhabens zu entnehmen.

B. Rechtsgrundlage:

§ 26 Satz 3 in Verbindung mit § 43 Abs. 4 Satz 2 LHO.

C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

a) Auswirkungen auf Ausgaben und Einnahmen:

Im Haushaltsplan 1974 und in der Investitionsplanung 1973 bis 1977 ist die Finanzierung des Bauvorhabens wie folgt vorgesehen:

1974	1 500 000 DM
1975	3 000 000 DM
ab 1976	25 500 000 DM.

Entsprechend den vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Verbesserung von Ortsdurchfahrten für Bundesstraßen zu erwartenden Zuschüssen in Höhe von insgesamt 50 v. H. der Gesamtkosten sind im Haushaltsplan 1974 Einnahmen von 750 000 DM und in der Finanzplanung 1973 bis 1977 jährliche Einnahmen von 50 v. H. der jeweiligen Ausgaben vorgesehen.

Die jährlichen Betriebskosten betragen nach Inbetriebnahme voraussichtlich 340 000 DM.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

An Personal wird nach Inbetriebnahme voraussichtlich 1 Angestellter (Bautechniker) benötigt werden.

Berlin, den 7. Februar 1974

Der Senat von Berlin

Klaus Schütz
Reg. Bürgermeister

Striek
Senator für Finanzen

Anlage

**Begründung der Bedeutung
und Notwendigkeit des Bauvorhabens**

Neubau eines Tunnels unter der Clayallee
im Zuge der Berliner Straße / Potsdamer Straße
in Zehlendorf

- Abschnitt 12 02/1974, Haushaltsstelle 722 61 -

1. Bedeutung und Notwendigkeit des Bauvorhabens**1.1 Allgemeines**

Der Straßenzug „Unter den Eichen/Berliner Straße/
Potsdamer Straße/Potsdamer Chaussee“ hat gegen-
wärtig folgende verkehrliche Funktionen wahrzu-
zunehmen:

- Er ist die Hauptausfallstraße nach dem Süd-
westen von Berlin (West); durch sie werden die
dortigen Wohngebiete mit den übrigen Stadt-
gebieten verbunden.
- Im Ausflugsverkehr fällt dem Straßenzug beson-
dere Bedeutung zu. Er ist die einzige Verbin-
dungsstraße für das südliche und östliche Berlin
(West) zu den Erholungsgebieten im Südwesten,
zum Strandbad Wannsee und zur Havelchaussee.
- Im Südwesten ist der Straßenzug über die Auto-
bahnanschlußstelle Zehlendorf an die Bundesauto-
bahn Berlin — Avus — und die Kontrollstelle
Dreilinden angeschlossen; damit bildet er den
Hauptanschluß an das Fernstraßennetz für den
Süden und Osten Berlins (West). Als Folge dieses
Verbindungsstraßencharakters ergibt sich ein
hoher Lkw-Verkehrsanteil.

Der Ortskern von Zehlendorf mit Dorfkirche,
Friedhof, Einkaufszentrum am Teltower Damm,
Rathaus und Dorfau wird durch diesen Straßen-
zug in einen nördlichen und einen südlichen Teil
getrennt. Die in 1.2 beschriebene erhebliche Ver-
kehrsbelastung und die im Ortskern vorhandene
geringe Ausbaubreite führen heute zu einem star-
ken Verkehrsstau, großer Unfallhäufigkeit, ver-
stärkter Lärmbelastung und starker Luftver-
schmutzung. Dies bewirkt in steigendem Maße
einen Verlust an Urbanität und Wohnwert im
Zentrumsbereich. Die Wahrnehmung der Funk-
tionen dieses Zentrums wie Wohnen, Einkauf,
Freizeitgestaltung und Entfaltung weiterer ge-
sellschaftlicher Aktivitäten wird durch den hoch
belasteten Straßenzug in zunehmendem Maße er-
schwert.

Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs — und
damit des überwiegenden Verkehrsanteils — aus
dem Ortskern heraus wird deshalb immer dring-
licher. Der Bau einer Umgehungsstraße wäre
denkbar, scheidet jedoch auf Grund des hohen
Verlustes an Bausubstanz aus. Eine Hochstraße
im Zuge der Potsdamer Straße/Berliner Straße
würde zwar eine Entlastung für den ebenerdigen
Straßenverkehr bedeuten, ist jedoch aus städte-
baulichen, architektonischen und technischen
Gründen abzulehnen. Für die Anwohner dieses
Straßenzugs würde außerdem durch Lärmbe-
lastung ein unerträglicher Zustand entstehen.
Als optimale Lösung bietet sich deshalb an, den
Stadtkern von Zehlendorf mit einem Autotunnel
zu unterfahren. Hierdurch wird der größte Teil
des die Umwelt störenden Kraftfahrzeugverkehrs
in die Tiefelage geführt. Das heute getrennte Zen-
trum erhält wieder einen einheitlichen Charakter
und die Geschäfts- und Wohngebiete nördlich und
südlich der Potsdamer Straße/Berliner Straße
finden zum alten Zusammenhang zurück. Es wird
damit möglich, den Ortskern Zehlendorfs zu
einem städtischen Zentrum im Mittelpunkt des
südwestlichen Bezirks zu entwickeln. Da der Tun-
nel die Straßenzüge Clayallee/Teltower Damm
und Onkel-Tom-Straße/Martin-Buber-Straße so-
wie die Straßeneinmündungen Gartenstraße und

Fischerhüttenstraße unterquert, können diese
Straßen nunmehr ihre Aufgabe als Unterverteiler
des Regionalverkehrs in die angrenzenden Wohn-
gebiete wieder erfüllen.

1.2 Unfallentwicklung und Verkehrsbelastung

Der im geplanten Tunnelbereich liegende Straßen-
abschnitt weist eine bedenkliche Unfallentwicklung
auf. Z. Z. liegen an der Kreuzung Potsdamer Straße/
Clayallee, als größtem Gefahrenpunkt, das relative
Unfallgewicht (Unfallschwere bezogen auf Fahr-
zeuganzahl in Mio) bei 8,6 und die relative Unfall-
häufigkeit (Anzahl der Unfälle bezogen auf Fahr-
zeuganzahl in Mio) bei 5,2. Diese statistisch ermit-
telten Werte für die Unfallschwere und Unfallhäufigkeit
überschreiten vergleichbare Werte anderer Kreuzun-
gen in erheblichem Maße.

Im heutigen Zustand wurden an den Kreuzungszu-
fahrten des kritischen Knotenpunktes Potsdamer
Straße/Clayallee folgende Spitzenstundenbelastungen
ermittelt (Juni 1971, Werktag):

Zufahrt Berliner Straße	1 250 Kfz/maxh
Zufahrt Potsdamer Straße	1 350 Kfz/maxh
Zufahrt Clayallee	950 Kfz/maxh
Zufahrt Teltower Damm	900 Kfz/maxh
	4 450 Kfz/maxh

Damit ergibt sich eine durchschnittliche Spitzen-
stundenbelastung an der Kreuzung von 4450 Kfz.
Der Lkw-Anteil liegt zwischen 11 % und 15 %.

Der Geradeausverkehr im Zuge der
B 1 liegt in beiden Richtungen bei je 850 Kfz

in der werktäglichen Spitzenstunde,
der des Straßenzugs Clayallee/
Teltower Damm je Richtung
zwischen 500 bis 550 Kfz.

Der hohe Anteil der Abbieger — speziell der Links-
abbieger — wirkt sich so ungünstig aus, daß die
Kreuzung schon heute nicht mehr in der Lage ist, das
Verkehrsaufkommen ohne starke Rückstauung
zu bewältigen.

1.3 Verkehrserwartung

Für den Planungszeitraum bis 1985 ist zu erwarten,
daß sich das Verkehrsaufkommen bei weiter steigen-
der Motorisierung auf den stärksten belasteten Fahr-
bahnen auf 1800 bis 1900 Kfz in der Spitzenstunde je
Richtung erhöhen wird, davon ca. 60 % durch den
geplanten Tunnel (1050 Kfz/maxh).

Eine ständige Erhöhung der Verkehrsbelastung im
Zuge der B 1 ist bereits heute durch die starke Zu-
nahme des DDR- und Transitverkehrs seit Juni 1972
über den Kontrollpunkt Dreilinden eingetreten. Der
Verkehr am Kontrollpunkt Dreilinden hat von Juni
1972 bis Mai 1973 um 32 % gegenüber dem Vorjahr
zugenommen. Bei Berücksichtigung weiterer Steige-
rungen im DDR- und Transitverkehr müßte mit Be-
lastungen von über 2000 Kfz in der Spitzenstunde
und je Richtung im Zuge der B 1 gerechnet werden,
davon dann ca. 65 bis 70 % durch den geplanten Tun-
nel (über 1400 Kfz/maxh). Gleichzeitig steigt der
Verkehr in den Zufahrten der Clayallee und des Tel-
tower Damms auf gleiche Größenordnungen wie auf
der B 1 an. Der starke Abbiegeverkehr bleibt auch in
Zukunft erhalten.

Eine Bewältigung der gesamten Verkehrsbelastung
mit einer niveaugleichen Kreuzung ist bei Berück-
sichtigung der vorhandenen Verkehrsflächen nicht
möglich.

Eine Untertunnelung im Zuge der B 1 jedoch ent-
lastet die Kreuzung von dem stärksten Durchgangs-
verkehr und ermöglicht die Abwicklung der übrigen
Ströme auf der Kreuzung. Der zu erwartende Ver-
kehr erfordert einen Ausbau des Tunnels mit zwei
Fahrstreifen pro Richtung.

2. Beschreibung des Bauvorhabens

2.1 Allgemeines

Der Entwurf des Bauvorhabens wurde unter größtmöglicher Berücksichtigung der vorhandenen Bau- substanz, der Erhaltung der historischen Friedhofs- anlagen sowie des wertvollen Baumbestands auf- gestellt. Die im Kreuzungsbereich der Clayallee als Naturdenkmal zu schützende Friedenseiche mit ihrer groß ausladenden Krone war bei der Aufstellung des Projekts von bestimmender Bedeutung. Bedingt durch die zur Verfügung stehende geringe Straßen- breite wurde ein teilweises Herüberziehen der beiden Ortsfahrbahnen zwischen Gartenstraße und Fischer- hüttenstraße über den Tunnelbereich erforderlich. Der Tunnelbreite setzten die unterzubringenden Ver- sorgungsleitungen enge Grenzen.

Die Höhenlage des mit zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen ausgestatteten Tunnels war durch den gegebenen Grundwasserstand bestimmt. Um dem Boden im Bauzustand möglichst wenig Grundwasser zu entziehen, die daraus resultierenden möglichen Auswirkungen auf die benachbarten Be- bauungen und Grünanlagen zu vermeiden und aus Gründen der Kostenersparnis ist eine Höhenlage der Tunnelbahnen oberhalb des höchsten Grund- wasserstands gewählt worden.

Der rd. 460 m lange Tunnel liegt zwischen der Gar- tenstraße und der Fischerhüttenstraße. Die durch eine Mittelwand getrennten Richtungsfahrbahnen er- halten eine Breite von jeweils 7,0 m.

Die Ortsfahrbahnen werden im allgemeinen drei- spurig (8,50 m) ausgeführt. Nur im Bereich der Fischerhüttenstraße erhält die nördliche Ortsfahrbahn wegen der Erhaltung des Baumbestands eine Breite von 6,0 m. Westlich der Ahornstraße folgt ein Übergang auf die beiden vorhandenen 8,0 m breiten Richtungsfahrbahnen, die von einem ca. 11,0 m breiten Mittelstreifen getrennt sind.

Der zur Durchführung des Bauvorhabens erforderliche Abriß und Teilabriß von Gebäuden auf den Grundstücken Berliner Straße 8-18 sowie Pots- damer Straße 50 und Potsdamer Straße 50a Ecke Königstraße 1 wird durch Neubebauung teilweise ersetzt. Vom Abriß betroffen sind überwiegend ältere Wohngebäude, die den heutigen Anforderungen der Wohngestaltung in keiner Weise entsprechen. Neuer Wohnraum muß 96 Mietparteien bereitgestellt wer- den, 16 Gewerbebetriebe müssen mit Hilfe des Be- zirksamts Zehlendorf neue Geschäftsräume erhalten. Die Neupflanzung für die zu fallenden Bäume ist vor- gesehen. Auf der Tunneldecke ist im Bereich des Mittelstreifens zwischen Teltower Damm und Gar- tenstraße sowie zwischen Onkel-Tom-Straße und Fischerhüttenstraße eine neue Grünanlage geplant.

2.2 Tunnelbauwerk und Zufahrtsrampen

2.2.1 Bauwerkabmessungen

Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 871 m, da- von sind 462 m geschlossene Tunnelstrecke. Die Länge der Zufahrtsrampen einschließlich der 45 m langen Lichttrasterstrecken betragen bei ca. 6 % Rampenneigung

auf der Westseite ca.	215 m
auf der Ostseite ca.	194 m
Die lichte Durchfahrts Höhe beträgt	4,60 m
Die lichte Tunnelbreite je Fahr- richtung beträgt	9,35 m
Die Tunnelgesamtbreite beträgt	19,30 m.

2.2.2 Angaben zur Konstruktion

Die Tunnelseiten- und -mittelwände bestehen aus Stahlspundwänden. Die Decke ist ein Durchlaufträger über zwei Felder aus schlaff bewehrtem Stahlbeton. Zur Abdichtung gegen Oberflächenwasser erhält die Decke eine Kunststoff-Folienabdichtung, die durch eine 10 cm dicke Betonschicht geschützt wird.

Die Wände der Rampen sind gleichfalls Stahlspund- wände, die mit Bohrankern im Erdreich rückver- ankert werden. Als oberer Abschluß ist ein Beton- gesims mit Geländer vorgesehen.

2.2.3 Tunnelausstattung, Sicherheitseinrichtungen

Bedingt durch die Länge des Tunnels ist der Einbau einer künstlichen Belüftung erforderlich. Je Tunnel- röhre sind 10 Stck. Strahlenventilatoren vorgesehen, die sich automatisch einschalten, wenn der CO- Gehalt der Tunnelluft einen bestimmten Wert er- reicht oder eine Sichttrübung, z. B. durch Staub, Nebel, Rauch und dergleichen, eintritt. Entspre- chende, vollautomatisch arbeitenden Meßgeräte wer- den im Tunnel installiert.

Zur Beleuchtung des Tunnels wird ein durchgehen- des, in seiner Helligkeit abgestuftes Lichtband ange- ordnet, das im Falle eines Stromausfalls im Notfall an einen zweiten Stromkreis angeschlossen werden kann.

Der Tunnel wird durch Einzelabläufe, die das Regen- wasser über die Sammelleitung in ein Rückhalte- becken leiten, entwässert.

Das Regenwasserrückhaltebecken befindet sich unter der Tunnelsohle im Bereich der südlichen Tunnel- röhre in Höhe der Kreuzung Teltower Damm/Berli- ner Straße. Das Becken ist aus Stahlbeton. Sein Fas- sungsvermögen wurde unter Zugrundelegung eines Katastrophenregens auf 1200 m³ festgelegt. Da der Regenwasserkanal der Entwässerungswerke höher liegt als das Becken, ist der Bau einer Pumpstation erforderlich. Die Pumpstation ist durch einen Ver- bindungsgang mit dem Regenwasserrückhaltebecken verbunden. Bei einem bestimmten Wasserstand im Becken treten die Pumpen automatisch in Funktion und pumpen das angestaute Regenwasser in das höherliegende Entwässerungsnetz. Ebenso wie die Betriebsräume für die Belüftung und die Beleuch- tung ist die Pumpstation unterirdisch, seitlich des Tunnels, angeordnet.

3. Geplanter Bauablauf

Vor Beginn der Bauarbeiten am eigentlichen Tunnel- bauwerk sind umfangreiche Vorarbeiten notwendig. Da während der Tunnelarbeiten für einen Zeitraum von 1½ bis 2 Jahren mit Verkehrsbehinderungen in der Potsdamer Straße/Berliner Straße gerechnet werden muß, ist der Ausbau von Umleitungsstrecken für den Durchgangsverkehr erforderlich. Ab Anfang 1974 ist der Ausbau dieser Umleitungsstrecken ge- plant, für den außer örtlichen Straßenverbreiterun- gen und Einbau von fahrgeräuschmindernden Stra- ßenbelägen auch der Neubau von 13 Lichtsignal- anlagen erforderlich werden. In diesem Zusammen- hang muß darauf hingewiesen werden, daß diese Leistungen zum größten Teil für die Verkehrssicher- heit im Bezirk Zehlendorf ohnehin notwendig sind, sie wären lediglich zu einem späteren Zeitpunkt er- bracht worden.

Die ersten Umsetzungen der vom Abriß ihrer Wohn- gebäude betroffenen Mieter sind ab Juni 1974 vor- gesehen.

Ab Mai 1974 soll der Umbau oder Neubau von Ver- sorgungsleitungen in der Berliner Straße/Potsdamer Straße durchgeführt werden. Die erheblichen Lei- tungsbauarbeiten werden erforderlich, weil die Lei- tungen überwiegend in der Tunneltrasse liegen und vor Baubeginn des Tunnels in eine neue Trasse außerhalb des Bauwerks verlegt werden müssen. Gleichzeitig ist der Ausbau von provisorischen Fahr- und Gehbahnen parallel zum geplanten Bauwerk vor- gesehen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme ergibt sich aus dem Ziel, den Verkehr während der gesam- ten Bauzeit in jeder Richtung mit 1 bis 2 Fahr- spuren aufrechtzuerhalten.

Der Bau des Tunnels ist nach Abschluß der o.a. Vor- arbeiten ab August 1975 geplant. Unter Berücksich- tigung von Grunderwerbs- und Frellegungsfristen so-

wie der verkehrs- und versorgungstechnischen Belange ist der Bau in vier Abschnitte unterteilt. Beginnend auf der Westseite in Höhe der Ahornstraße mit dem 1. Bauabschnitt, werden die Arbeiten in Richtung Osten kontinuierlich fortgesetzt und enden mit dem 4. Bauabschnitt an der Charlottenburger Straße. Die im folgenden aufgeführten einzelnen Arbeitsgänge beim Bau des Tunnels wiederholen sich von Bauabschnitt zu Bauabschnitt:

- a) Aufbruch der alten Straßendecke und Bodenaushub bis Unterkante Tunneldecke,
- b) Rammen der Spundwände für die Mittel- und Seitenwände des Tunnels bei Anwendung von Lärmschutzmaßnahmen,
- c) Betonieren der Tunneldecke,
- d) Abdichten der Tunneldecke, Wiedereinbau des Bodens und Endausbau der über der Tunneldecke liegenden Ortsfahrbahnen, die anschließend dem Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehen.

Der Aushub des Bodens im Tunnelbereich, der Innenausbau des Tunnels usw. werden anschließend ohne Beeinträchtigung des Verkehrs durchgeführt.

Die Verkehrseröffnung des Bauwerks ist für November 1979 vorgesehen.

4. Aufschlüsselung der Baukosten

Erschließungskosten

Abfindungen und Entschädigungen 50 000 DM

Kosten der Gebäude, Bauwerke und Anlagen

Baustelleneinrichtung und allgemeine Baukosten .. 4 000 000 DM

Erdarbeiten und Baugrubensicherung 1 720 000 DM

Straßenbau-, Leitungsbau-, Bohr-, Brunnen- und Wasserhaltungsarbeiten 585 000 DM

Rammarbeiten 6 068 000 DM

Beton-, Stahlbeton- und Maurerarbeiten 6 800 000 DM

Stahlbau-, Schmiede-, Schlosserarbeiten, Entrostungs- und Malerarbeiten sowie Abdichtungsarbeiten 665 000 DM

Ausbauarbeiten .. 4 671 000 DM

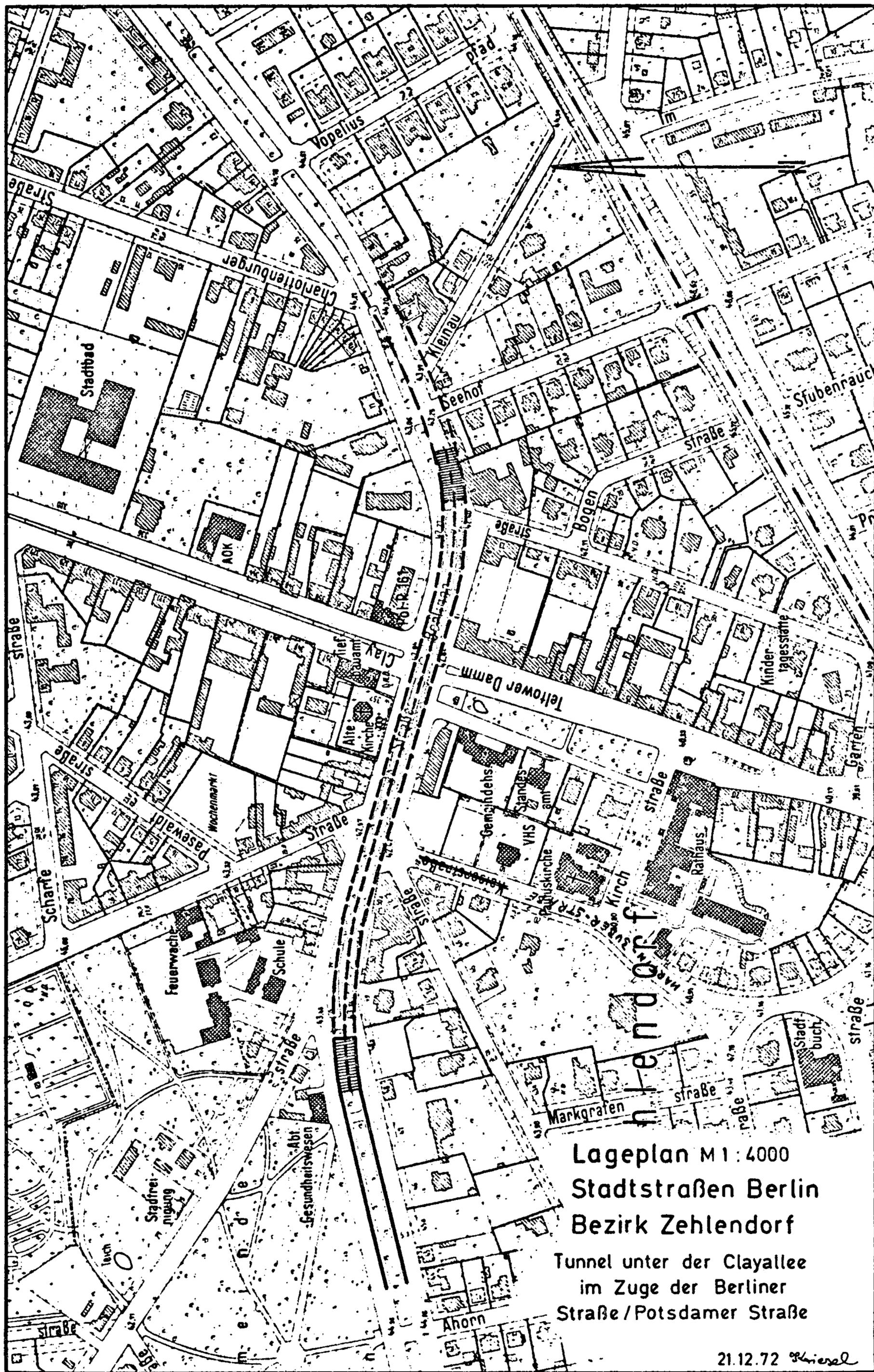
Hilfsbauten und besondere Anlagen .. 3 835 000 DM

Unvorhergesehenes 1 406 000 DM 29 750 000 DM

Baunebenkosten

Honorare, Gebühren und sonstige Nebenkosten 200 000 DM

Gesamtkosten 30 000 000 DM



Lageplan M 1 : 4000
 Stadtstraßen Berlin
 Bezirk Zehlendorf
 Tunnel unter der Clayallee
 im Zuge der Berliner
 Straße / Potsdamer Straße

21.12.72 Kriewel