

**Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:
Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung
Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen –
Mai 2013**



Studie
im Auftrag der K/Ö/P/E/G Köpenicker Entwicklungsgesellschaft mbH
als Zuarbeit für das WDM – Projekt:
Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten
im Bezirk Treptow-Köpenick

Bearbeitungszeitraum: November 2012 - Mai 2013



Pasedagplatz 3 - 4, Aufg. A
D - 13088 Berlin

Geschäftsführer:
Dr.-Ing. habil. Ilja Irmischer

Telefon: +49 (030) 47 49 98 0
Telefax: +49 (030) 47 49 98 49
E-Mail: info@givt.de
Internet: www.givt.de

Handelsregister beim Amtsgericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 51209
USt.-IdNr.: DE 163227577

Berliner Sparkasse
BLZ 100 500 00
Konto-Nr.: 161 303 2222

Berliner Volksbank
BLZ 100 900 00
Konto-Nr.: 353 271 4000

Projekt **Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:
Studie zur Verkehrsorganisation und
Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende
Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013**

Zuarbeit
im Rahmen des WDM-Projektes:
Identifikation und Förderung von
Entwicklungsschwerpunkten
im Bezirk Treptow-Köpenick

Auftraggeber **K/Ö/P/E/G Köpenicker Entwicklungsgesellschaft mbH
Josef-Orlopp-Straße 54
10365 Berlin**

Auftragnehmer **GIVT
Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH
Pasedagplatz 3-4
13088 Berlin
Tel. +49 (0 30) 47 49 98 - 10
Fax +49 (0 30) 47 49 98 - 49
E-Mail: info@givt.de
Internet www.givt.de**

Bearbeiter **Dr.-Ing. habil. Ilja Irmischer
Dipl.-Geographin Angela Schiefenhövel**

Mai 2013



**Dr. Ilja Irmischer
Geschäftsführer**

Gliederung

- 1 Aufgabenstellung
- 2 Zusammenfassung des vorhandenen Planungstandes
 - 2.1 Aussagen zur Verkehrsplanung
 - 2.2 Untersuchungen zum Verkehr
 - 2.3 Kritische Einordnung und Aussagen zur Ist-Situation
- 3 Aufnahme und Prüfung der Straßenquerschnitte in relevanten Bereichen
- 4 Ergänzende Verkehrsuntersuchungen
 - 4.1 Durchschnittliche Verkehrsstärke
 - 4.2 Quell- und Zielverkehre
- 5 Verschiedene Varianten zur Ordnung bzw. Neuordnung des Verkehrs
 - 5.1 Optionen zur Ordnung des fließenden Verkehrs
 - 5.2 Optionen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs
 - 5.3 Vorschläge zur Verkehrsführung
- 6 Fazit

1 Aufgabenstellung

Die Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung im Bereich der Dörfeldstraße und der anliegenden Wohnstraßen im Ortsteil Berlin-Adlershof stellt den vorhandenen Planungs- und Kenntnisstand zur verkehrlichen Situation des Gebietes dar und greift Vorgaben und Ideen zur künftigen Gestaltung von bezirklicher Seite sowie Anregungen von Anwohnerseite auf. Im Rahmen der Studie wurde sowohl eine Prüfung der Dimensionierung und Querschnitte der Dörfeldstraße vorgenommen als auch Verkehrszählungen, die exemplarische aktuelle Belastungsdaten und -potenziale des Straßennetzes und Erkenntnisse über die Verkehrszusammensetzung an einem „normalen“ Werktag zulassen. Durch eine videobasierte Querschnittsauswertung konnten zudem erste Aussagen zum Anteil der übergeordneten Durchgangsverkehre und zu sichernden Quell- und Zielverkehre gewonnen werden.

Die vorgenommenen Untersuchungen tragen den Charakter einer Studie, die Umgestaltungsmöglichkeiten aufzeigen soll. Sie soll damit ein Instrument der Orientierung und Meinungsbildung für den Bezirk im Zusammenwirken mit den Bewohnern und Interessensvertretern aus der Wirtschaft sein. Die Studie kann angesichts des begrenzten Umfangs nicht die Qualität und Tiefe eines Verkehrskonzepts erreichen, was späteren oder Folgeprojekten vorbehalten bleiben muss, da die Verkehrsuntersuchung sich auf die Tagesspitzen konzentrierte und die aufgenommen Verkehrsdaten nur exemplarisch ausgewertet werden konnten. Weiterhin beschränkt sie sich auf den relevanten Straßenabschnitt zwischen Anna-Seghers-Straße und Waldstraße. Der Straßenabschnitt Waldstraße bis zur Brücke Spindlersfelder Straße kann in diesem Rahmen nicht im Detail betrachtet werden, bedarf aber ebenso dringend einer verkehrlichen Neuordnung und darf nicht getrennt von dem vorherigen Abschnitt der Dörfeldstraße betrachtet werden. Folgen einer Verschiebung oder Änderung der Gleisführung der Straßenbahn hinsichtlich des Lärmschutzes müssen geprüft werden, können aber im Rahmen dieser Studie keine Berücksichtigung finden.

Grundlage für die konzeptionellen Vorschläge und Anregungen in der Studie sind die relevanten Aussagen zum Gebiet im Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025, der Beschluss der BVV zur Verkehrsberuhigung der Dörfeldstraße und weitere vorliegende Gutachten und Untersuchungen.

Bezugnehmend auf die Abstimmungen mit dem Bezirksamt und die Ortsbesichtigung am 22. Oktober 2012 sollen hierbei besonders folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Im Zuge der Ertüchtigung des übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetzes mit der TVO (Tangentiale Verbindung Ost) und dem Glienicker Weg, der Fertigstellung des Bahnhofs Adlershof und des dortigen Knotens am Adlergestell sowie in Korrespondenz zur Entwicklung des Bereiches westlich des Adlergestells mit der WISTA, der Medienstadt, der Humboldt-Universität und den anderen Arealen ergeben sich neue urbane und verkehrliche Aspekte für die Entwicklung der Dörfeldstraße als der direkten Verbindungsstraße zwischen Adlershof und der Köpenicker Altstadt.
- Es sind die städtebaulichen Restriktionen, so der Straßenquerschnitt und die begrenzte verkehrliche Leistungsfähigkeit einerseits und die besonderen urbanen Potenziale andererseits zu berücksichtigen.
- Neben der Erschließungsfunktion der Dörfeldstraße für das angrenzende Gebiet soll auch die Funktion im Hauptverkehrsstraßennetz untersucht werden.
- Die Straßenbahntrasse, die eine hohe Bedeutung für die Erschließung des Ortsteils hat, da sie einen wesentlichen Teil der Ziel- und Quellverkehre aufnimmt, soll besonders betrachtet werden. Hierbei soll auch die Lage der Straßenbahntrasse im Straßenraum und eine Erweiterung bis zur Oberspreestraße in die Überlegungen mit einbezogen werden.
- Im Zuge der geplanten Herausnahme der übergeordneten Durchgangsverkehre mit der Intention einer Verkehrsminderung soll die Möglichkeit der Realisierung einer „shared space“ Zone im Bereich des Marktplatzes als besondere Form der Verkehrsberuhigung untersucht werden.
- Als übergeordnetes Ziel soll mit den geplanten Maßnahmen das Zusammenführen der beiden Bereiche Adlershof Dörfeldstraße und WISTA gefördert werden.
- Die Neuordnung des Verkehrs soll eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität nach sich ziehen, die parallel durch die entsprechenden stadtplanerischen und städtebaulichen Studien unterstützt wird.
- Neben der Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist eine Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) vorgesehen.

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Dazu wurden insbesondere folgende Leistungen erbracht:

- Bestandserfassung unter Beachtung der vorhandenen studentischen Arbeiten und Verkehrszählungen;
- Abstimmung mit den Interessenvertretern vor Ort (in den Räumen der WBG Treptow-Süd e. G. am 23.01. und am 10.04.2013, woran neben dem Vorstand der WBG auch engagierte Vereine und Bürger teilnahmen; hierzu fand am 14.02.2013 ein vertieftes Gespräch zu verkehrlichen Fragen im Bereich Dörpfeldstraße mit Herrn Prengel und Herrn John statt);
- Durchführung exemplarischer Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet. Die Erhebungen wurden an relevanten Straßenquerschnitten und Knotenpunkten anhand von standardisierten Zählformularen nach EVE vorgenommen.
- Kritische Prüfung der verkehrlichen Situation und der Dimensionierung der Straßenräume im Bestand;
- Entwicklung von verkehrlichen Szenarien und Verbesserungsvorschlägen für die Verkehrsführung einschließlich Gestaltung und Nutzung der Straßenräume unter Berücksichtigung der Zielvorgaben aus dem o. g. BVV-Beschluss und dem StEP Verkehr (Erhaltung der Erschließungsfunktion MIV und ÖPNV, Herausnahme des Durchgangsverkehrs, verkehrsberuhigende Maßnahmen) sowie weiteren flankierenden Maßnahmen aus den Teilprojekten.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

2 Zusammenfassung des vorhandenen Planungsstandes

2.1 Aussagen zur Verkehrsplanung

Die Dörpfeldstraße ist laut **StEP Verkehr** mit Stand vom August 2012 Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes und in diesem Rahmen als Ergänzungsstraße (Straße von besonderer Bedeutung) klassifiziert und wird als solche auch im geplanten Straßennetz 2025 aufgeführt.

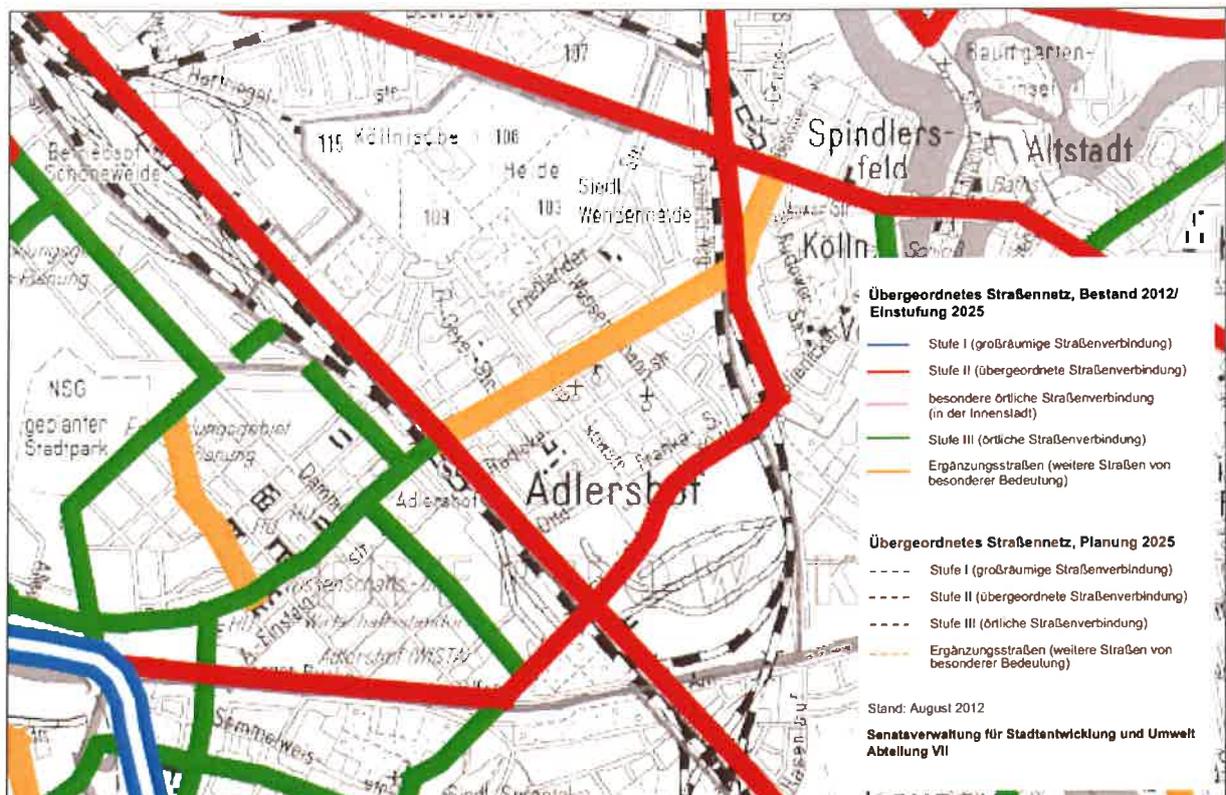


Abb. 1: StEP Verkehr, Straßennetz Stand Planung 2025, Stand August 2012, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Diese Klassifizierung ist verbunden mit verschiedenen Implikationen die bindend sind (z.B. keine Sperrung für LKW ab 7,5 t; keine Tempo 30 Zone; Erhaltung der Vorfahrtsregelung), solange keine Novellierung erfolgt, die eine Abstufung der Dörpfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz zum Nebenstraßennetz vornimmt.

Als weitere planungsrelevante Dokumente sind in chronologischer Reihenfolge das Radwegkonzept Treptow-Köpenick von 2010, der Beschluss der BVV Treptow-Köpenick von Berlin zur Verkehrsorganisation Adlershof von 2007, sowie der Lärminderungsplan Altstadt Köpenick von 2003 zu nennen.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Nach dem **Beschluss der BVV** zur Verkehrsorganisation Adlershof ist für die Dörpfeldstraße und die anliegenden Wohnstraßen nach der Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der TVO eine Verkehrsberuhigung vorgesehen, mit dem Ziel den Durchgangsverkehr aus der Dörpfeldstraße und den umliegenden Wohnstraßen herauszunehmen.

Im **Lärmminderungsplan** wurden zuvor bereits folgende Zielvorstellungen für den Bereich östlich der Nipkowstraße Genossenschaftsstraße (und z. T. darüber hinaus) formuliert, die nach der Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der TVO umgesetzt werden sollten:

- Angepasstes Geschwindigkeitsniveau,
- Verbesserung der Haltestellensituation,
- Verbesserung der Situation des Radverkehrs,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Straßenraumgestaltung.

Im Lärmminderungsplan sind dazu mehrere Lösungsansätze enthalten. Für den Abschnitt Dörpfeldstraße/Waldstraße über das Adlergestell hinaus bis zur Rudower Chaussee werden eine Förderung des Umweltverbundes, organisatorische Maßnahmen im Straßenraum sowie eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen. Der Abschnitt Dörpfeldstraße und Ottomar-Geschke-Straße wird als Hauptnetz für den Radverkehr ausgewiesen und die Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird angestrebt.

Für den zweigleisigen Abschnitt der Dörpfeldstraße wird eine Neuordnung des Verkehrs vorgeschlagen, der die fahrbahnbündige Führung der Straßenbahn beibehält, jedoch die Fahrspurbreiten zugunsten von Schutzstreifen für den Radverkehr einschränkt. Die neu zur Verfügung stehenden Flächen kämen jedoch auch als Erweiterungspotenzial für die Gehwegflächen in Betracht.

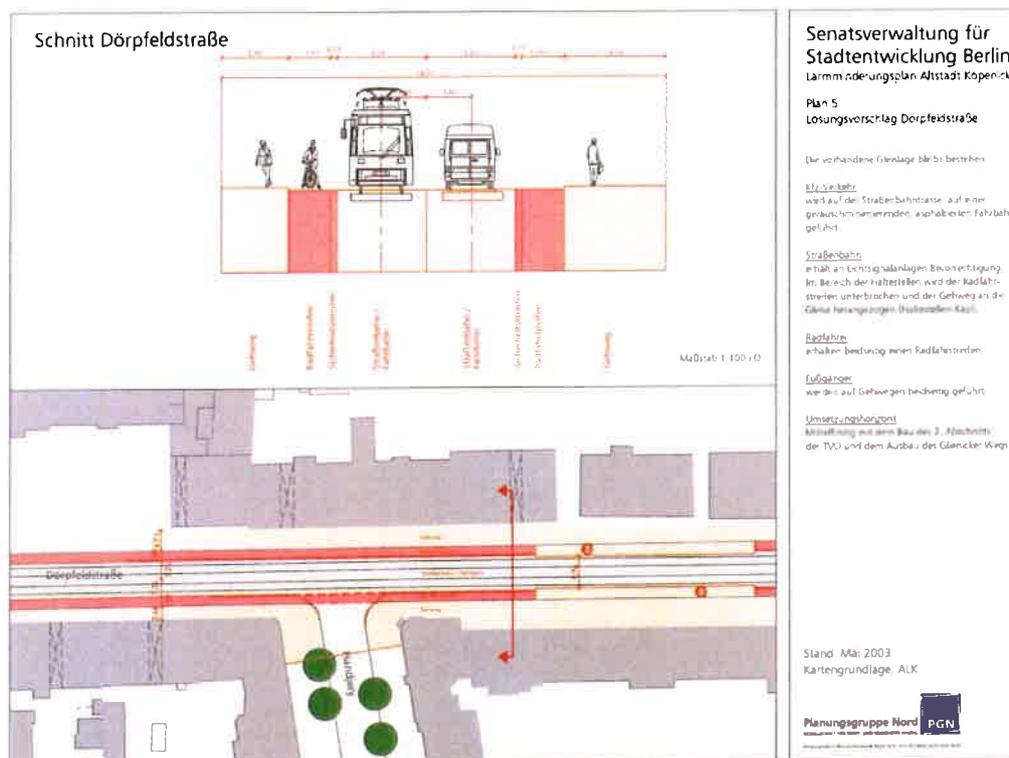


Abb. 2: Lösungsvorschlag Dörfeldstraße, Lärm- und Schwingungsplan Altstadt Köpenick, 2003, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
WDM-Projekt:
Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

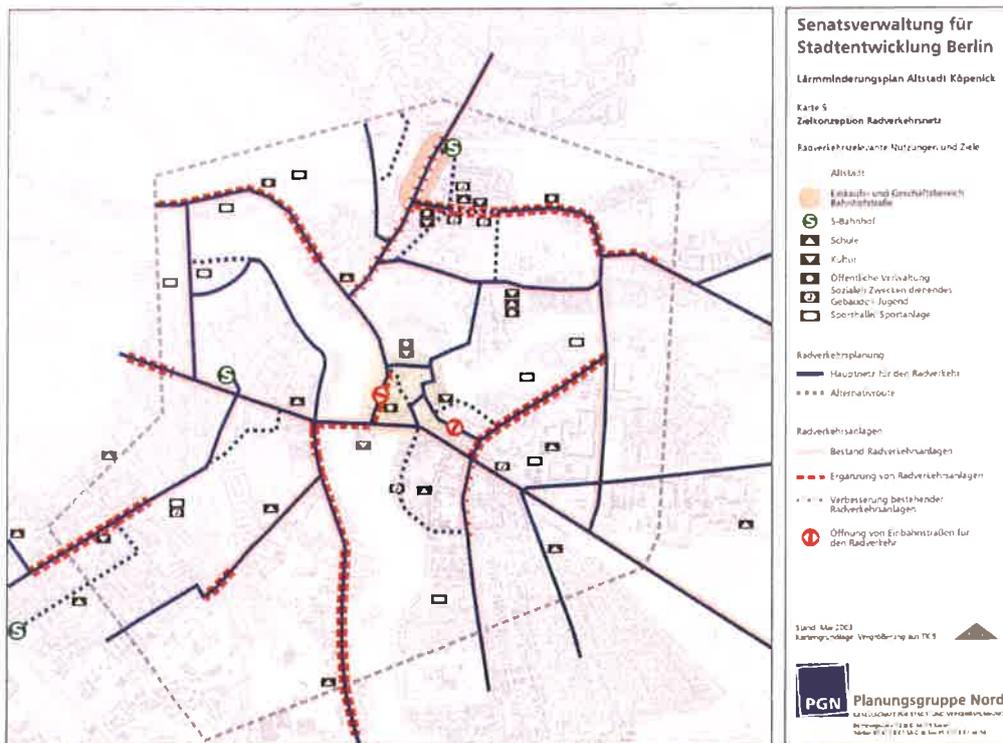


Abb. 3: Zielkonzeption Radverkehrsnetz, Lärminderungsplan Altstadt Köpenick, 2003, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

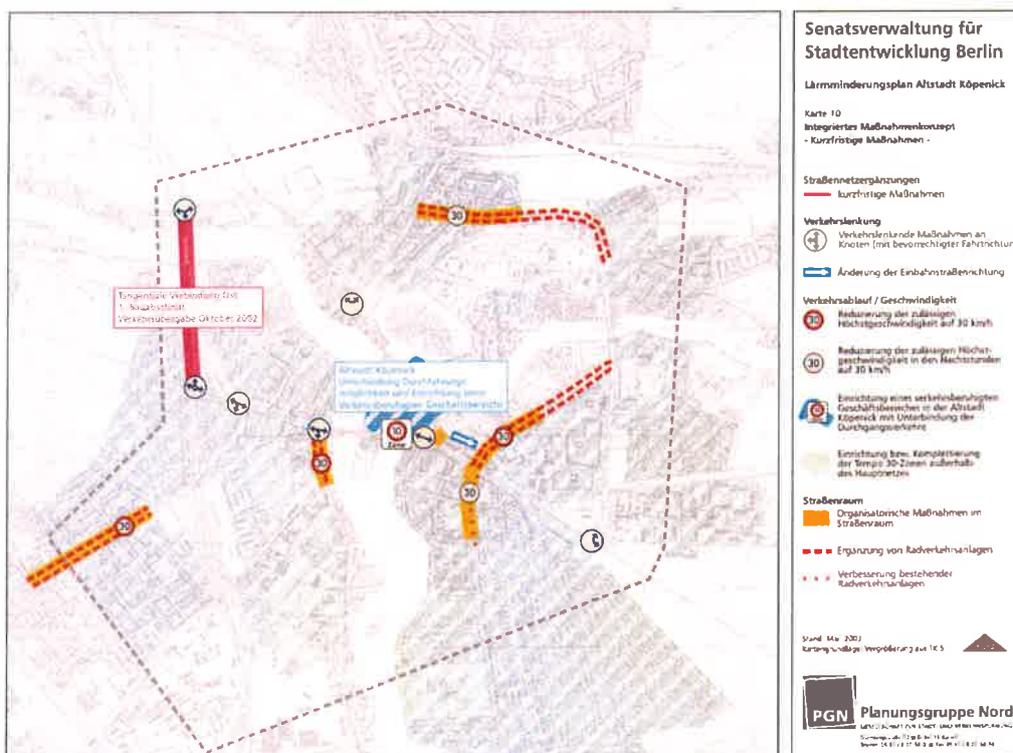


Abb.4: Integriertes Maßnahmenkonzept, Kurzfristige Maßnahmen - Lärminderungsplan Altstadt Köpenick, 2003, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
 Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
 WDM-Projekt:
 Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

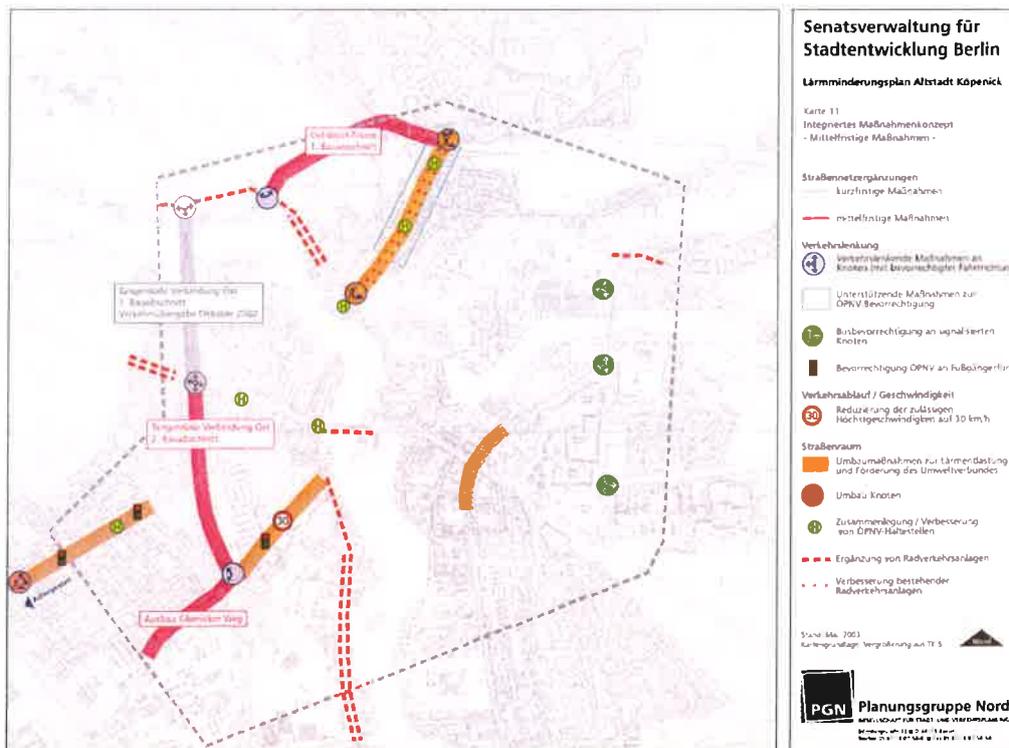


Abb. 5: Integriertes Maßnahmenkonzept Mittelfristige Maßnahmen - , Lärminderungsplan Altstadt Köpenick, 2003, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Die damals vorgenommenen Untersuchungen zum Lärm ergaben, dass die Verkehrsmengen in Kombination mit dem engen Straßenraum und Mehrfachreflexionen zu einer hohen Lärmbelastung führen, wobei der Kfz-Verkehr dominant war, während der Straßenbahnverkehrslärm um ca. 10 dB(A) geringer ausfiel.

Hinsichtlich des Radverkehrs ist die Dörfeldstraße im **Radwegkonzept Treptow-Köpenick** von 2010 als eine Hauptroute des Radverkehrs und entlang der Ottomar-Geschke-Straße eine Nebenroute ausgewiesen. Die Dörfeldstraße erfüllt demnach auf Grund ihres Charakters einer Ladenstraße eine örtliche sowie auch überörtliche Funktion und ist somit Bestandteil des Hauptroutennetzes. Als übergeordnetes Ziel wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr und die Stärkung der Funktion des Ortszentrums als Versorgungsstandort formuliert.

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
 Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
 WDM-Projekt:
 Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

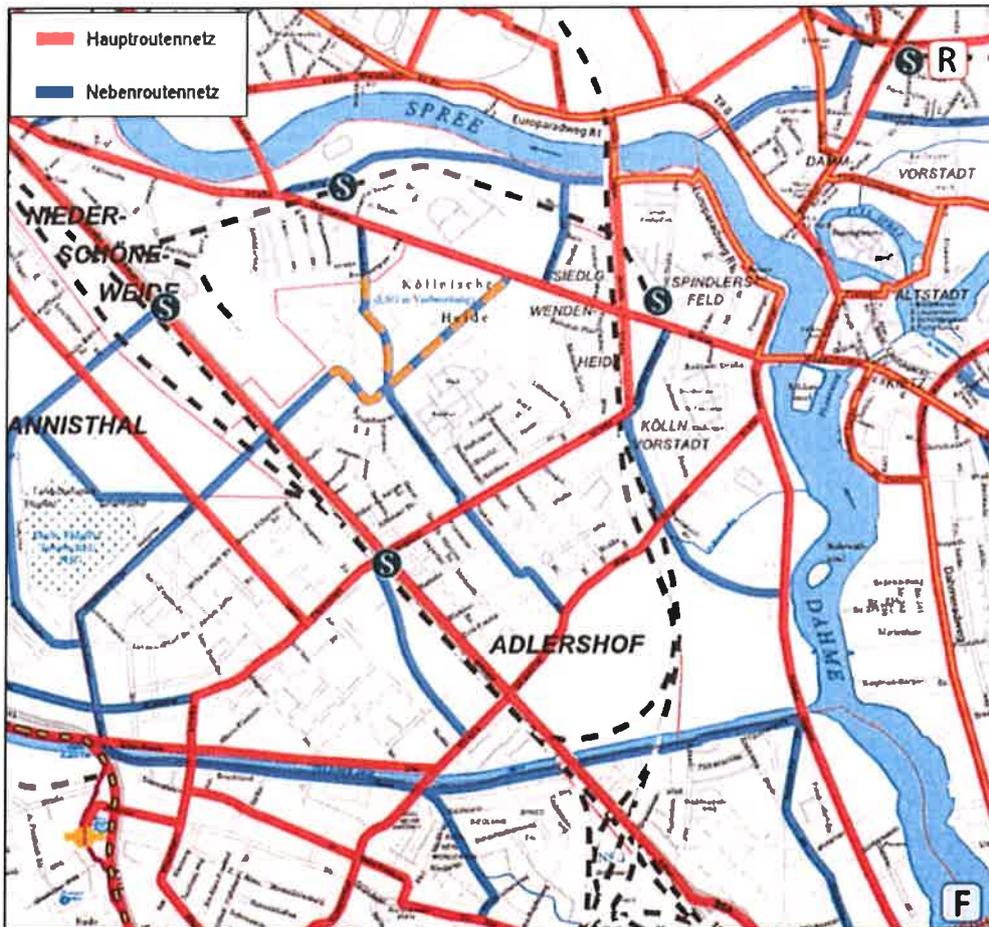


Abb. 6: Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010, Anlage 1c der BA-Vorlage Nr. 585/2011, Bereichsentwicklungsplanung für den Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin, Fachplan „Öffentlicher Raum und Verkehr“, Teilplan Radverkehr (Auszug), Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010, Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

Für die Dörpfeldstraße soll im Rahmen der Straßenraumumgestaltungen dem Radverkehr besondere Berücksichtigung gewidmet werden. Für den Abschnitt zwischen Adlergestell und Waldstraße wird empfohlen, die Einrichtung von Mischverkehr mit Tempo 30 zu prüfen. Für den Abschnitt der Dörpfeldstraße zwischen Waldstraße und Bahnunterführung wird empfohlen, auf der Nordseite den Seitenraum zu befestigen und auf der Südseite eine Radverkehrsanlage zu errichten.

Als weiterer Planungsparameter ist die Straßenbahntrasse anzusehen, die bis zum Marktplatz eingleisig im Gegenverkehr straßenbündig mittig, anschließend zweigleisig fahrbahnbündig mittig sowie im weiteren Verlauf der Dörpfeldstraße ab der Waldstraße rechts- und links der Fahrbahn (und des Gehwegs) auf besonderem Bahnkörper verläuft. Die Straßenbahnlinien 60 und 61 verkehren hier im 10 Minuten Takt.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

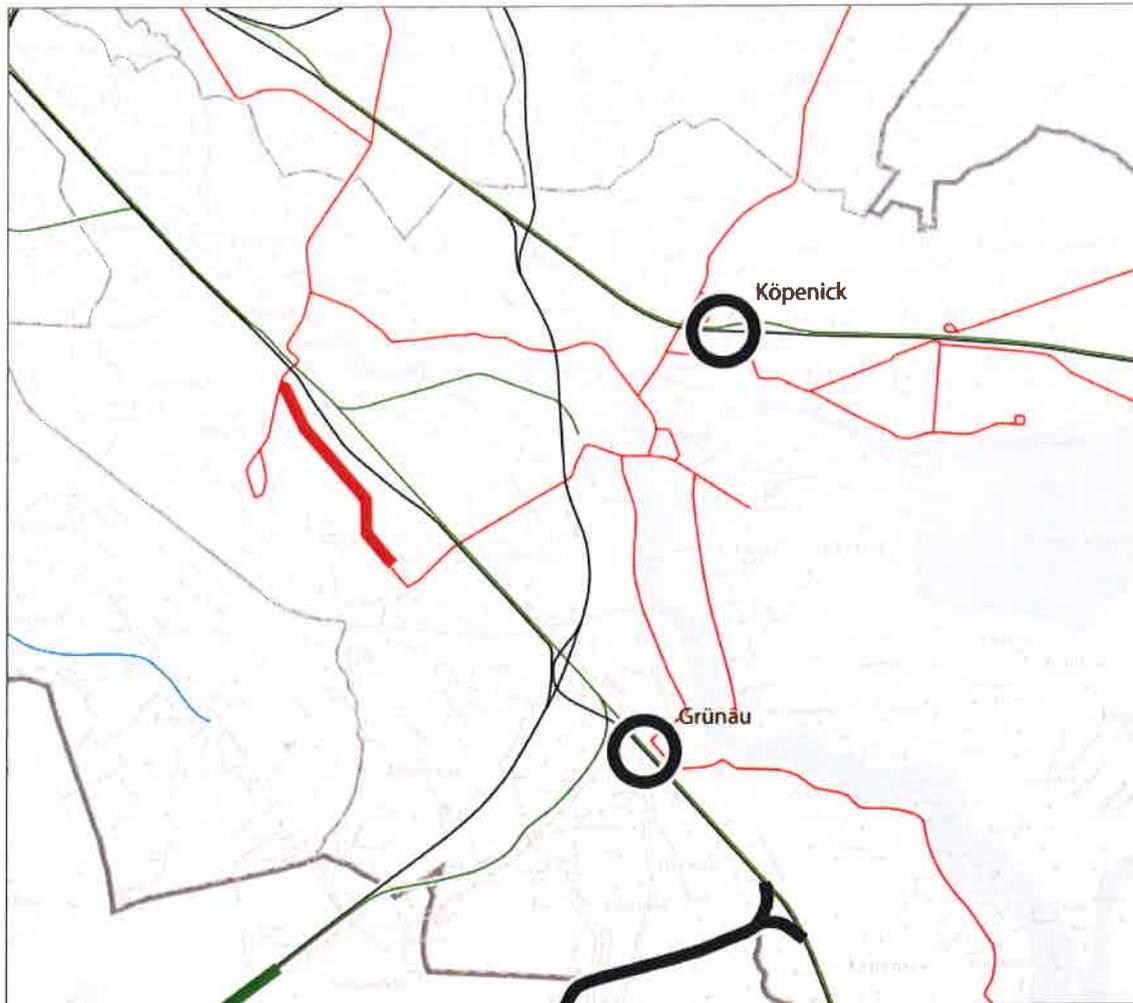


Abb. 7: StEP Verkehr, ÖPNV Planung, Bestand 2010 / Planung bzw. Ausbau bis 2025, Stand März 2011, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Die Anbindung der Dörpfeldstraße und der umliegenden Wohnquartiere an den ÖPNV ist generell durch die im kurzen Takt verkehrenden Straßenbahnlinien und die schnelle Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Adlershof als sehr gut zu bezeichnen, eine Übersicht gibt der untenstehende Kartenausschnitt des BVG-Stadtplans.



Abb. 8: Kartenausschnitt BVG Stadtplan

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

2.2 Untersuchungen zum Verkehr

Während die durchschnittliche Verkehrsbelastung in der Dörpfeldstraße sich von Anfang der 90er Jahre bis 2005 fast verdoppelt hatte auf bis zu 21 000 Kfz/24h, zeigt sich bis 2012 eine rückläufige Tendenz. Die Verkehrsbelastung ist von 2005 bis 2009 um rund 27 % gesunken ist, obwohl der Glienicker Weg erst im November 2012 fertiggestellt wurde. Einfluss auf die Verkehrsströme in der Dörpfeldstraße hatte die Sperrung der Rudower Chaussee Richtung WISTA-Gelände aufgrund des Umbaus bzw. der Verschiebung des S-Bahnhofs Adlershof von 2007 bis 2010 und in den letzten Jahren der Ausbau der Glienicker Wegs.

Daten zur Verkehrsbelegung in der Vergangenheit für die Dörpfeldstraße sind in den unten stehenden Tabellen aufgeführt.

Jahr	Kfz / 24h	LKW / 24 / h
1993	11800	700 (5,9 %)
1998	17400	1220 (7 %)
2005	21000	850 (4,1 %)
2009	15300	550 (3,6 %)

Abb. 9: Daten des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Knoten	DTVw 2009
Adlergestell – Markt	17400 / 3,5 % LKW
Markt – Waldstraße	13200 / 3,8 % LKW
Waldstraße – Adlershofer Brücke	9000 / 3,3 % LKW
Adlershofer Brücke – Oberspreestraße	9000 / 3,3 % LKW

Abb. 10: Verkehrlenkung Berlin, Kontenpunktzählung 2009

Die Querschnittszählungen der Verkehrlenkung Berlin vom April bzw. **Mai 2012** im Bereich Dörpfeldstraße/Adlergestell ergaben einen **DTV w von ca. 14 500 Kfz**, davon entfallen ca. 2 bis 2,3 % auf den LKW Verkehr.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Die Unfallstatistik 2009-11 zeigte eine leichte Häufung von Verkehrsunfällen mit Leicht- und Schwerverletzten im Vergleich zum umgebenden Hauptverkehrsstraßennetz auf der Dörfeldstraße (FGS im Auftrag der Verkehrslenkung Berlin).

Weitere Daten finden sich in einer Studienarbeit der TU Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb, zum Thema "Vorstellungen zur Neustrukturierung und qualitativen Aufwertung innerstädtischer Standorte am Beispiel der Dörfeldstraße". Die 2004 vorgenommenen Verkehrsuntersuchungen an 5 Knotenpunkten in einem weiter gefassten Gebiet ergaben einen Anteil an Durchgangsverkehren an der Gesamtverkehrsbelastung von bis zu 44% (Pkw), wobei jedoch der Großteil der erfassten Fahrzeuge keiner Verkehrsart zugeordnet werden konnte. Die Studienarbeit untersucht auch verschiedene Varianten zur Verkehrsentslastung und Verkehrsberuhigung. Die in der Untersuchung dargestellte Verkehrssituation hat sich seitdem zwar verändert, die Inhalte sollen trotzdem berücksichtigt werden.

2.3 Kritische Einordnung und Aussagen zur Ist-Situation

Die heutige verkehrliche Situation in der Dörfeldstraße ist durch eine deutlich abnehmende Verkehrsbelastung charakterisiert. Gründe hierfür sind der Ausbau des Glienicker Wegs im Rahmen der Realisierung des 2. Bauabschnitts der TVO als Entlastungsstrecke und bereits erfolgte Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h bzw. 30 km/h nachts) im Straßenabschnitt Abschnitt Dörfeldstraße / Adlergestell bis Dörfeldstraße / Wassermannstraße.

Die Potenziale zur Umgestaltung und Neuordnung des Verkehrs sind jedoch durch die Einordnung der Dörfeldstraße ins Hauptverkehrsstraßennetz, den teilweise sehr engen Straßenraum und den Straßenbahnverkehr begrenzt.

Bei der jetzigen Straßenraumsituation mit Straßenraumbreiten von 14,90 m und mit einer mittig und fahrbahnbündig gelegenen eingleisigen Straßenbahntrasse im Zweirichtungsverkehr zwischen Anna-Seghers-Straße und Marktplatz ist eine befriedigende Lösung für alle Nutzungsansprüche (MIV, Lieferverkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußgänger, Verbindungsfunktion) nicht realisierbar. Die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Straße sind jedoch hoch, eine Förderung des Umweltverbundes, eine Verbesserung der Situation der

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Radfahrer, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Sicherung des Lieferverkehrs stehen als Ziele in den verschiedenen Plänen und Konzepten.

Die Dörfeldstraße stellt gleichzeitig sowohl eine wichtige städtebauliche und als auch eine verkehrliche Achse dar. Als Hauptgeschäftsstraße des Stadtteils Adlershof kommt es zu Überlagerungen von Nutzungsansprüchen aus der Verbindungs- und der Erschließungsfunktion. Die Verkehrsqualität auf dem circa 850 Meter langem Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt Adlergestell und der nord-südlich verlaufenden Wassermannstraße ist in starkem Maße durch die im Straßenraum jeweils festzustellenden Nutzungsbilder (Park- und Haltevorgänge von Pkws, Halten von Liefer- und Ladefahrzeugen, Halten von Straßenbahnen mit Fahrgastwechsel auf der Fahrbahn) geprägt. Diese systematischen Störungen setzen die Leistungsfähigkeit der Straße herab, stören den fließenden Kraftfahrzeugverkehr und Fahrradverkehr und führen zu gefährlichen Situationen.

Parkraumregelungen bestehen im Bereich Dörfeldstraße und den umliegenden Wohnstraßen nicht. Das Parken im Straßenraum der Dörfeldstraße ist nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich und hauptsächlich durch die Ausschilderung von eingeschränktem und absolutem Halteverbot nach StVO reglementiert. Insbesondere der Bereich zwischen Adlergestell und Markt, der eine sehr geringe Straßenraumbreite von unter 15 m aufweist, ist durch zahlreiche illegale Halte und Parkvorgänge von Pkws und Lieferfahrzeugen gekennzeichnet. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in den Nebenstraßen der Dörfeldstraße sind größtenteils ausgelastet, das schlecht ausgeschilderte Parkhaus in den Adlershofer Marktpassagen mit ca. 160 Stellplätzen ist hingegen nur gering ausgelastet. Parkmöglichkeiten gibt es weiterhin in begrenztem Umfang auf dem Marktplatz (maximal 27 Stellplätze in Abhängigkeit von der Parkraumregelung zu den Marktzeiten sowie auf einem privaten Parkplatz hinter dem Kaisers-Markt (ca. 30 Stellplätze). Ein weiteres Parkhaus mit ca. 20 Stellplätzen befindet sich im ehemaligen Kino, wobei hier wohl eine hauseigene Nutzung dominiert (Fitnessstudio).

Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs ist festzuhalten, dass eine rückwärtige Anlieferung für die Ladengeschäfte in der Dörfeldstraße von den Geschäftsinhabern teilweise abgelehnt wurde, so dass bei Konzepten zur Neuordnung des Verkehrs eine Ent- und Belademöglichkeit für den Lieferverkehr von der Straße zunächst möglich bleiben muss. Hier ist zu prüfen, ob die Anlieferung der Ladengeschäfte nicht überwiegend mit Paketdiensten erfolgt, so dass bis auf

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

den Lebensmittelhandel der Lieferverkehr hauptsächlich auf Fahrzeuge unter 3,5 t begrenzt bleibt.

Nicht umgesetzt wurde bisher die im Lärminderungsplan und Radwegekonzept geforderte Verbesserung der Situation für den Radverkehr. Die Dörpfeldstraße als bezirkliche Hauptroute für den Radverkehr wird dieser Anforderung bisher aber nicht gerecht. Radverkehrsanlagen sind weder baulich vorhanden noch angeordnet.

Der Straßenbahn wird im Hinblick auf die Fertigstellung des Flughafens BER als Anbindung für Köpenick sowie mit der Weiterführung der Straßenbahn auf dem Groß-Berliner-Damm eine gestiegene Bedeutung zukommen; es kann perspektivisch eher von einer Steigerung der Fahrgastzahlen ausgegangen werden. Hierin läge eine Begründung für eine Optimierung oder einen zweigleisigen Ausbau des gesamten Streckenverlaufs. Da mittelfristig eine Sanierung der Gleise erforderlich sein wird, aus der sich möglicherweise neue Planungsoptionen ergeben, sind Überlegungen zu einer neuen Gleisführung im Straßenraum sinnvoll, unabhängig von einer erforderlichen lärmschutztechnischen Prüfung.

Flankierende städtebauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung der Straßenraumgestaltung, die mit Hilfe der wirtschaftsdienlichen Maßnahme angestoßen werden sollen, fehlen bisher.

Da die Verbindungsfunktion der Straße nach StEP Verkehr erhalten und die Erschließungsfunktion gesichert werden soll, kann die ebenfalls geforderte Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Rad- und Fußverkehrs nur sehr begrenzt umgesetzt werden. Die möglichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind nahezu ausgeschöpft.

Verkehrsrechtlich ausgeschlossen nach dem derzeitigen Stand, z. T. auf Grund der Zugehörigkeit zum übergeordneten Straßennetz, sind demnach für die Dörpfeldstraße:

- Tempo 30 Zone (Z 274.1-50); das würde bedeuten: keine Vorfahrtstraßen, Bereiche mit geringem Durchgangsverkehr, ohne durch LSA geregelte Kreuzungen;
- Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325);
- Tempo 20 Zonen (Z 274.1-51) (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich);

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

- Shared Space Modelle (z. B. Verkehrsberuhigung mit Zeichen 307, abgesenkte Bordsteine).

Als Option bleibt die Einzelausweisung von Tempo 30, die insbesondere zeitlich ausgeweitet werden könnte.

Daten zum Modal Split bzw. zum Kraftfahrzeugbestand des Stadtquartiers lagen bis zur Fertigstellung der Untersuchung nicht vor, so dass Erkenntnisse über den Anteil des Quell- und Zielverkehrs, die über den Umweltverbund abgewickelt werden, leider nicht mit in diese Untersuchung einfließen können.

3 Aufnahme und Prüfung der Straßenquerschnitte in relevanten Bereichen

Um eine aktuelle Planungsgrundlage zu haben, wurden im Rahmen der Studie die Straßenraumbreiten bzw. Querschnitte der Dörpfeldstraße überprüft. Sie weisen eine große Heterogenität auf. Sowohl die Breite der Gehwege als auch die Fahrbahnbreite sind unterschiedlich. Die Fluchtlinie wird mehrmals unterbrochen durch Sprünge in den Fassaden, oder anbaufreie Grundstücke und Baulücken.

Die Straßenbahn liegt sowohl ein- als auch zweigleisig mittig in der Fahrbahn, ab der Waldstraße auf eigenem Bahnkörper. Drei Anforderungsampeln für Fußgänger befinden sich in Höhe Florian-Geyer-Straße Thomas-Müntzer-Straße, am Marktplatz und nahe der Zinsgutstraße.

Grundsätzlich lässt sich die Straße sowohl funktional als auch baulich in drei Abschnitte unterteilen.

1. Abschnitt:

Der Straßenabschnitt vom Adlergestell bis zur Hackenbergstraße ist durch eine eingleisige fahrbahnbündige Straßenbahntrasse, einen überwiegend engen Straßenraum, beiderseitige Gehwege und einen dichten Besatz mit Einzelhandel und Dienstleistungen des kurzen und mittleren Bedarfs im Erdgeschoss der Wohnhäuser gekennzeichnet und als solcher als Hauptgeschäftsbereich zu charakterisieren. Die Gehwege sind zum einen durch die Standorte der Straßenbeleuchtung eingeschränkt, zum anderen durch Auslagen der Geschäfte.

2. Abschnitt:

Im Bereich vom Markt bis zur Waldstraße ist eine zweigleisige fahrbahnbündige Straßenbahntrasse vorhanden, der Straßenraum ist etwa einen Meter breiter als im 1. Abschnitt. Vereinzelt Ladengeschäfte und Kultur- und Sporteinrichtungen sind hier angesiedelt, es gibt jedoch wesentlich weniger Querungsverkehre.

3. Abschnitt:

Der Straßenzug Waldstraße bis zur Adlershofer Brücke ist anbaufrei und die Straßenbahn verläuft links und rechts auf einem gesonderten Bahnkörper. Westlich verläuft hinter den Gleisen eine Erschließungsstraße für das angrenzende Wohngebiet, östlich verlaufen ein nicht ausgeschilderter Fahrradweg vor den Gleisen und ein Fußweg hinter den Gleisen. Dieser Abschnitt kann in dieser Studie keine gesonderte Betrachtung erfahren, bedarf in einer

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

weitergehenden Untersuchung aber ebenso einer neuen straßenräumlichen Konzeption und kann nicht getrennt von den ersten beiden Abschnitten betrachtet werden.

Der enge Straßenraum und der Mischverkehr mit der Straßenbahn führt vor allem im 1. Abschnitt (bedingt auch im 2. Abschnitt) zu Konflikten zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem Lieferverkehr, dem ÖPNV, dem ruhendem Verkehr, dem Parksuchverkehr, Radfahrern und Fußgängern. Dieser Straßenabschnitt einschließlich des Bereichs der alten Schule ist aber gleichzeitig auch das Gebiet mit dem größten Potenzial für eine stadtgestalterische Aufwertung und Aktivierung des Stadtlebens, weshalb im Weiteren eine Konzentration hauptsächlich auf diesen Abschnitt erfolgt.

Im 1. und 2. Abschnitt wurden 11 unterschiedliche Querschnitte aufgenommen, die in der unteren Tabelle ab Waldstraße Richtung Adlergestell aufgeführt sind.

	Standort	Straßenraum	Gehweg Südseite	Fahrbahn	Gehweg Nordseite
A	Hsnr. 86 (LSA)	16,25 m	2,30 m	10,25 m	3,70 m
B	Hsnr. (Fahrradladen)	16,20 m	2,30 m	10,00 m	3,90 m
C	Hsnr. 66 (vor Wassermannstraße)	16,45 m	2,70 m	10,00 m	3,75 m
D	Hsnr. 68 / 63	18,40 m	5,55 m	10,30 m	2,55 m
E	Hsnr. 57	16,00 m	3,15 m	10,30 m	2,55 m
F	Hsnr. 51 (Alte Schule)	16,00 m	2,90 m	10,00 m	3,10 m
G	Hsnr. 41 (Kaisers, Arkaden)	15,60 m (18,40 m)	2,25 m	10,05 m	3,30 m (6,10 m)
H	Marktplatz		2,80 m	9,05 m	Marktplatz
I	Hsnr. 42 (Capitol)	15,40 m	2,80 m	8,95 m	3,65 m
J	Hsnr. 21 / 32	14,90 m	2,20 m	8,95 m	3,75 m
K	Hsnr. (Apotheke)	16,45 m	3,70 m	9,00 m	3,75 m

Abb. 11: Straßenquerschnitte der Dörfeldstraße

Der entscheidende Abschnitt der Dörfeldstraße, der sich theoretisch als „Flaniermeile“ eignen würde, verfügt also zum größten Teil über eine Straßenraumbreite von weniger als 16 m mit einem Minimum von 14,90 m. Zur Veranschaulichung sind im Folgenden die Straßenquerschnitte in Bildausschnitten aufgeführt. Vom letzten Abschnitt Anna-Seghers-Straße bis Adlergestell wird die gleiche Straßenraumaufteilung wie in Schnitt K angenommen, da die Straßenflucht vermutlich auch bei einer Neubebauung beibehalten wird.

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

A



B



C



Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende
Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
WDM-Projekt:
Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

D



E



F



G



Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:
Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende
Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
WDM-Projekt:
Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

H



I



J



K



Abb. 12: Straßenquerschnitte A – K
(Bilder Google Maps 28.02.2013; C und G Ilja Irmischer 13.02.2013)

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:
Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende
Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013
WDM-Projekt:
Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist die Dörfeldstraße in folgende Abschnitte gegliedert:

- Ab Waldstraße bis Adlershofer Brücke: 50 km/h
- Waldstraße bis Hackenbergstraße: 30 km/h (Lärmschutz 22 6 h)
- Hackenbergstraße bis Anna-Seghers-Straße: 30 km/h
- Anna-Seghers-Straße bis Adlergestell: 30 km/h (Lärmschutz 22 6 h)

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

4 Ergänzende Verkehrsuntersuchungen

Zusätzlich zu den bereits in 2.2 vorgestellten Verkehrszählungen haben im Rahmen dieser Studie ergänzende Querschnittszählungen stattgefunden, die sich auf die Tagesspitzen konzentrierten und exemplarisch ausgewertet wurden, um Trends in der Verkehrsentwicklung der Dörfeldstraße darzustellen sowie bestehende Tendenzen der letzten Jahre zu überprüfen. Weiterhin sollten etwaige Einflüsse des Ausbaus des Glienicker Wegs auf die Verkehrsbelastung in der Dörfeldstraße abgeschätzt werden. Eine vertiefende Auswertung bleibt jedoch einer anschließenden Studie vorbehalten.

Die Verkehrszählungen wurden den allgemeinen Verkehrsspitzen in Berlin am 12. und 13. Februar 2013 zu den allgemeinen Verkehrsspitzen zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 18:00 Uhr durchgeführt.

Die Untersuchungen im Rahmen der Studienarbeit von 2004 hatten Spitzenstunden zwischen 7:00 und 8:00 Uhr sowie zwischen 17:00 und 18:00 Uhr ergeben.

Die Erhebungen wurden in folgenden Bereichen durchgeführt:

A Erhebung im Bereich Dörfeldstraße:

Exemplarische Bestimmung der Anteile der Durchgangs- sowie Quell- und Zielverkehre am Dienstag, den 12.02.2013 in den Früh- und Nachmittagsstunden an zwei Standorten mit zwei Videokameras (7:00 bis 9:00 Uhr / 16:00 bis 18:00 Uhr, Standorte: Haltestelle Ottomargeschke-Straße; Anna-Seghers-Straße/ Dörfeldstraße Haltestelle Bus 161 Richtung S-Bahnhof Kaulsdorf)

- Ermittlung der Verkehrsstärken, Vollauszählung, Unterscheidung nach Pkw, Lkw, Straßenbahn (Radfahrer und Fußgänger wurden erfasst, aber nicht gezählt)
- Ermittlung der Quell- und Zielverkehre, Exemplarische Auswertung einzelner Zeitintervalle (vertiefende Auswertung möglich)



Abb. 13: Standorte der Verkehrserhebung Dörfeldstraße

B Erhebung im Bereich der Radickestraße als alternative Durchgangsverkehrsstraße

Exemplarische Querschnittserhebung am 13.02.2013 in den Früh- und Nachmittagsstunden (7:30 bis 8:30 Uhr / 16:00 bis 17:00 Uhr, Standort Hausnummer 46, Schule) entsprechend der Spitzenbelastung der Dörfeldstraße

- Ermittlung der Verkehrsstärken, Vollauszählung, Unterscheidung nach Pkw, Lkw ab 3,5 t und Bus

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

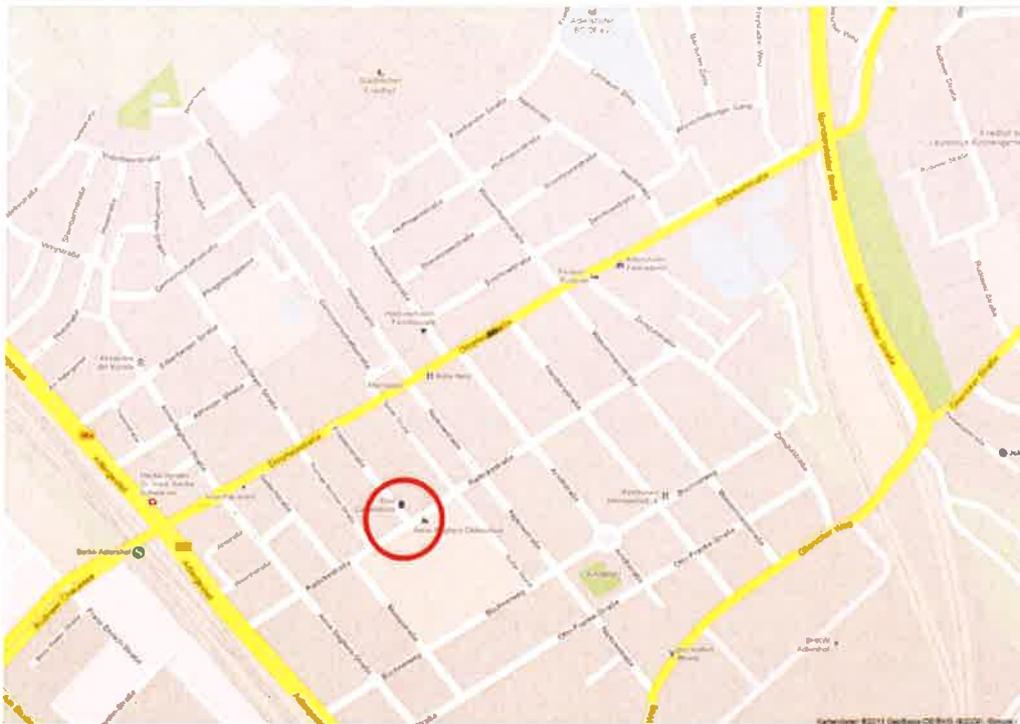


Abb. 14: Standort der Verkehrserhebung Radickestraße

C Erhebung im Bereich des Glienicker Wegs als alternative Durchgangsverkehrsstraße

Exemplarische Querschnittserhebung am 13.02.2013 in den Früh- und Nachmittagsstunden (7:00 bis 8:00 Uhr / 16:00 bis 17:00 Uhr, Standort Glienicker Weg/Anna-Seghers-Straße) entsprechend der Spitzenbelastung der Dörfeldstraße

- Ermittlung der Verkehrsstärken, Vollauszählung, Unterscheidung nach Pkw und Lkw ab 3,5 t

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

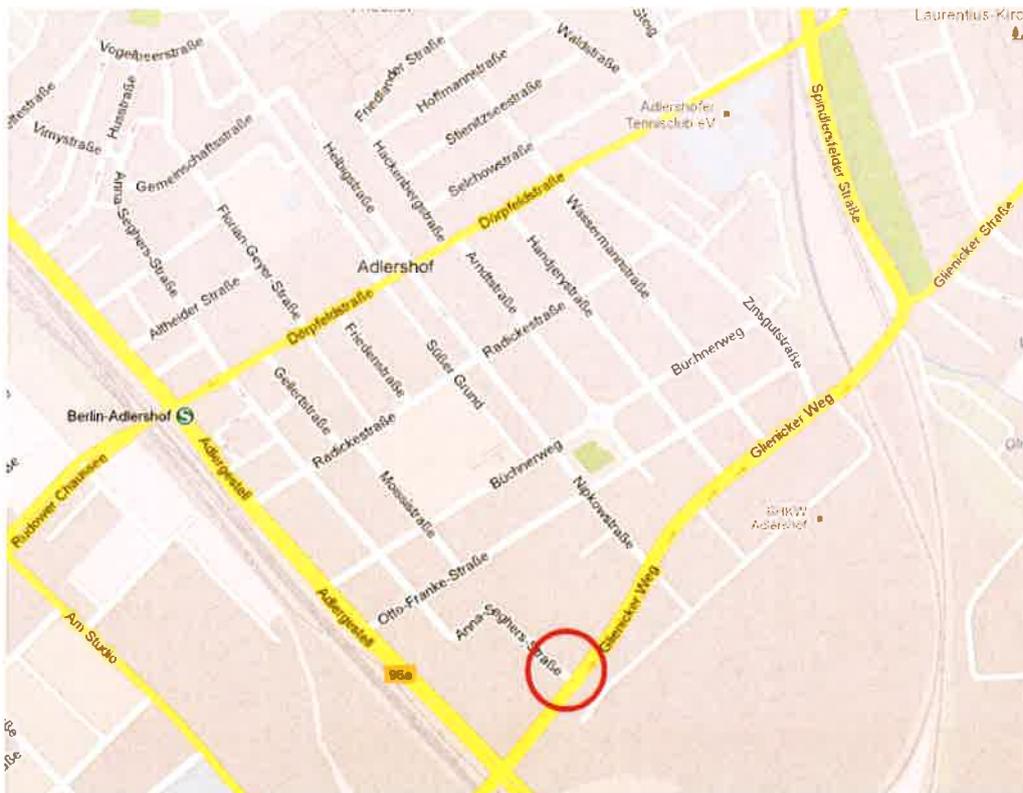


Abb. 15: Standort der Verkehrserhebung Glienicker Weg

4.1 Verkehrssituation und durchschnittliche Verkehrsstärken

Aus den erfolgten Verkehrsbeobachtungen während der Zählungen lässt sich zunächst festhalten, dass es trotz der vielfältigen Behinderungen durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche auf der Dörpfeldstraße auch zu den Stoßzeiten zu keinen besonderen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs kam. Staus auf Grund des Straßenbahnverkehrs oder haltender Fahrzeuge lösten sich durch die Mischnutzung aller Bereiche der Fahrbahn nach kurzer Zeit auf.

Der subjektive Eindruck ist der eines nicht geordneten aber funktionierenden Verkehrsflusses mit reduzierter Geschwindigkeit durch die Störungen im Bereich bis zum Markt. Im zweiten und dritten Abschnitt der Dörpfeldstraße bis zur Adlershofer Brücke wurden vermehrt überhöhte Geschwindigkeiten beobachtet. Querungsverkehre durch nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer waren nicht nur an den Lichtsignalanlagen zu beobachten, sondern über den ganzen Straßenabschnitt Anna-Seghers-Straße bis zum Markt, obwohl die Sichtbeziehungen durch die parkenden Fahrzeuge und die Straßenbahn oft eingeschränkt

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

waren. Radfahrer waren besonders gefährdet, da sie zu häufigen Ausweichmanövern gezwungen wurden und zwischen haltenden Lieferfahrzeugen oder Pkws und den Straßenbahnschienen verkehren mussten. Auf dem Gehweg fahrende Radfahrer wurden kaum beobachtet. Auf Grund der Witterungsverhältnisse am Untersuchungstag und der Jahreszeit ist jedoch eine Analyse des Radverkehrs in dieser Untersuchung nicht sinnvoll, da es zu großen Verzerrungen käme.



Abb. 16: Typische Verkehrssituation auf dem eingleisigen Abschnitt der Dörpfeldstraße

Folgende Erkenntnisse können aus der Auswertung der Verkehrsstärken auf der Dörpfeldstraße gewonnen werden:

- Die Frühspitzen der Verkehrsbelastung sind in der Dörpfeldstraße geringer als die Spätspitzen.
- Die Verkehrsbelastung ist morgens in Richtung Adlergestell fast doppelt so hoch wie in Richtung Adlershofer Brücke, am Nachmittag verhält es sich umgekehrt.
- Die Verkehrsbelastung ist an der Zählstelle Anna-Seghers-Straße / Dörpfeldstraße um circa 10 % höher als an der Zählstelle Haltstelle Ottomar-Geschke-Straße.
- Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV w) kann überschläglich - es wurde keine Tagesganglinie erfasst - mit ca. 14.000 Kfz./24 h angegeben werden.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

- Die maximalen Verkehrsstärken wurden zwischen 16:00 und 17:00 Uhr gemessen mit einer Spitze von 1.074 Kfz/h (Querschnitt Dörpfeldstraße an der Zählstelle Anna-Seghers-Straße).
- Der Anteil an LKWs ab 3,5 t (ohne Linienbusverkehr) beläuft sich vormittags auf 2,7% und nachmittags auf 0,8%.

Im Gegensatz zu der Entwicklung bis 2005 ist eine deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung der Dörpfeldstraße ersichtlich. Im Vergleich zum Jahr 2005 ist die Verkehrsbelastung um mehr als die Hälfte gesunken, im Vergleich zum Jahr 2012 im Durchschnitt um mehr als ein Drittel. Auch der Anteil des Schwerlastverkehrs ist deutlich zurückgegangen, er lag in den Vorjahren noch bei knapp 4%.

	S Spindlersfeld - S Adlershof Kfz/h	S Adlershof - S Spindlersfeld Kfz/h	Summe Kfz/h
Anna-Seghers-Straße/ Dörpfeldstraße – Haltestelle Bus 161 Richtung S Kaulsdorf			
07:00 – 08:00 Uhr	500	278	778
08:00 – 09:00 Uhr	438	328	766
15:55 - 16:55 Uhr	355	719	1.074
16:55 - 17:55 Uhr	304	669	973
Haltestelle Ottomar-Geschke- Straße			
07:00 – 08:00 Uhr	519	296	815
08:00 – 09:00 Uhr	490	270	760
16:00 - 17:00 Uhr	339	546	885
17:00 - 18:00 Uhr	261	432	693

Abb. 17: Zählung der Verkehrsstärken an der Dörpfeldstraße, stündlich

Die exemplarische Verkehrszählung am Glienicker Weg zeigt im Durchschnitt eine fast dreimal so hohe Verkehrsstärke wie die Erfassung der Belastung in der Dörpfeldstraße. Hier kann ein DTV w von ca. 29.100 Kfz/24 h angenommen werden. Die Verkehrsbelastung war in den Frühspitzen etwas höher als am Nachmittag. Auch der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt mit im Durchschnitt 4% etwa doppelt so hoch wie in der Dörpfeldstraße.

Es kann davon ausgegangen werden, dass ein DTV w von 30.000 Kfz/24 h für die Aufnahmefähigkeit des Glienicker Wegs völlig unkritisch ist, und hier ein weiteres Potenzial zur Verkehrsverlagerung besteht. Eine weitere Steigerung der Verkehrsstärken in der Zukunft ist hier sehr wahrscheinlich, da der Ausbau des Straßenabschnitts erst im letzten Jahr

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

fertiggestellt wurde. Gerade für den Schwerlastverkehr ist dies eine attraktive Umfahrung, eine weitere Entlastung der Dörpfeldstraße ist sehr wahrscheinlich.

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung in der Radickestraße ist anzumerken, dass ein verstärkter „Schleichverkehr“ zur Umgehung der Dörpfeldstraße nicht zu verzeichnen war. Dies betraf nur einzelne Fahrzeuge. Die Verkehrsstärken zu den Spitzen betragen an der Zählstelle vor der Schule bis zu 321 Pkw/h, wobei die Frühspitze stärker ausgeprägt war als die Spätspitze. Der am stärksten belastete Straßenabschnitt war zum Untersuchungszeitpunkt der Bereich vor der Schule, der hauptsächlich vom Bringe- und Abholverkehr charakterisiert war mit zum großen Teil fehlenden Sichtbeziehungen und damit Gefährdungen für den Fußverkehr (Schüler) sowie illegalen und ungeordneten Halte- und Parkvorgängen.

4.2 Quell- und Zielverkehre

Die Untersuchung des Anteils der Quell- und Zielverkehre kann in Rahmen der Studie nur exemplarisch erfolgen, eine tiefere Auswertung ist aber möglich, wobei auch die Durchgangsverkehre von den vermutlich nicht geringem Anteil an gebrochenen Durchgangsverkehren getrennt werden könnten. Trotzdem können Aussagen abgeleitet werden, die darauf hinweisen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs höher ist, als in der Studienarbeit von 2005 angegeben (maximal 44 %).

Die exemplarisch untersuchten Zeitintervalle mit einer genauen Zuordnung der einzelnen Fahrzeuge wiesen zu den Verkehrsspitzen einen Anteil von maximal rund 60 % an Durchgangsverkehren auf.

Die gesonderte Untersuchung der in die Anna-Seghers-Straße aus allen Richtungen einfahrenden Verkehre bestätigt dies. An diesem Knoten führen in der Spitze (zwischen 17:00 und 18:00 Uhr) bis zu 124 Pkws ein. Das bedeutet, dass circa 13% dem Zielverkehr zuzuordnen sind.

	Anna-Seghers-Str ein gesamt (Nord und Süd)	Anna-Seghers-Str. aus gesamt (Nord und Süd)
07:00 – 08:00 Uhr	53	61
08:00 – 09:00 Uhr	56	52
15:55 - 16:55 Uhr	113	38
16:55 - 17:55 Uhr	124	27

Abb. 18: Zählung der Verkehrsstärken an der Anna-Seghers-Straße

Ebenso war der Standort Dörfeldstraße/Anna-Seghers Straße am Untersuchungstag zur gleichen Zeit stärker belastet als der Standort an der Adlershofer Brücke. Ungeachtet einer genauen Zuordnung der Fahrzeuge zu den verschiedenen Verkehrsarten war z. B. zwischen 17:00 und 18:00 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Anna-Seghers-Straße und Waldstraße eine Reduzierung der Verkehrsstärke um circa 25 % zu verzeichnen.

5 Verschiedene Varianten zur Ordnung bzw. Neuordnung des Verkehrs

5.1 Optionen zur Ordnung des fließenden Verkehrs

Es werden verschiedene Optionen zu Ordnung und Neuordnung des Verkehrs in der Dörpfeldstraße vorgestellt. Hierbei erfolgt eine Konzentration auf den Bereich mit dem engsten Straßenraum, der zugleich auch derjenige mit den meisten Nutzungsüberlagerungen ist - hier verläuft die Straßenbahn eingleisig - sowie auf dem darauf folgenden Abschnitt bis zu Waldstraße mit einer zweigleisigen Straßenbahnführung.

Die drei Lichtsignalanlagen (Thomas-Müntzer- / Florian-Geyer-Straße; Marktplatz; Waldstraße) dürfen gemäß den Regelwerken nicht entfernt und als Fußgängerüberwege ausgewiesen werden, da die Straßenbahn ohne eigenen Bahnkörper (Vorfahrtberechtigung) auf der Fahrbahn fährt.

Flankierend zu den Vorschlägen zur Neuordnung sollte unbedingt eine Vereinheitlichung der Verkehrsregelungen für den Abschnitt Adlergestell bis mindestens Wassermannstraße erfolgen:

- Geschwindigkeitsbegrenzung von durchgängig 30 km/h (nachts und tags),
- Einheitliche Haltverbotsregelung,
- Einheitliche Parkregelung.

Eine der in 2.3 genannten Ausweisungen (z. B. Tempo 30 Zone, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich etc.) könnte nach derzeitigem Planungsstand laut StEP Verkehr zwar nicht über den gesamten Straßenabschnitt, eventuell jedoch in einem begrenzten Straßenabschnitt erfolgen, z. B. wie gewünscht am Marktplatz, wodurch sich die städtebauliche und soziale Aufwertung des Marktplatzes gleichermaßen auch verkehrlich widerspiegeln würde.

Dabei müssten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Sicherung des Verkehrsflusses,
- Konzentration auf einen Bereich mit städtebaulich hoher Aufenthaltsqualität,
- Konzentration auf einen Bereich mit hoher Frequenz und hohem Querungsbedarf von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern,
- Ausschluss von Parkmöglichkeiten in diesem Bereich.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Die nachfolgenden Entwürfe können den entsprechenden Ausweisungen angepasst werden. Maßgebendes Planungselement sind die erforderlichen Straßenraumbreiten für die Straßenbahn. Die Dörpfeldstraße wird durch die Straßenbahnlinien 60 und 61 tagsüber im 10 Minuten-Takt befahren.

Zur Vereinheitlichung und besseren Orientierung wird empfohlen, die Fahrbahnbreite über die gesamten zuvor erwähnten Straßenabschnitte beizubehalten, und lediglich die Gehwegbreiten bzw. ihre Gestaltung zu variieren. Um auf der geringen Straßenraumbreite von unter 15 m einen minimalen Gestaltungs- und Planungsspielraum zu erhalten, muss in dem Straßenabschnitt eine Lösung zur Verlegung der Straßenbeleuchtung gefunden werden, z. B. eine Umstellung der Straßenbeleuchtung von Laternenmasten auf eine an Stahlseilen abgehängte Ausführung von Fassade zu Fassade, wie auf dem untenstehenden Bild in München in der Schlörstraße. Es ist anzumerken, dass diese Lösung in Berlin allgemein abgelehnt wird und für diesen konkreten Fall mit allen Beteiligten einschließlich den Hauseigentümern abzustimmen wäre. Teilweise wird diese Lösung auch genutzt, aber sie kann nur dann voll wirksam werden, wenn sie vollständig umgesetzt wird.



Abb. 19: Straßenbeleuchtung in München, Schlörstraße (google maps)

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Zunächst soll ein ordnender Entwurf unter Berücksichtigung der jetzigen Planungsbedingungen aufgezeigt werden (mittig gelegene eingleisige Straßenbahntrasse im Gegenverkehr bzw. zweigleisige Straßenbahntrasse, Berücksichtigung der Straßenkategorie nach StEP Verkehr).

Dieser Entwurf zeichnet sich durch eine Fahrbahn mit kombinierter Straßenbahn- und Kfz-Nutzung, Schutzstreifen als Minimallösung für den Radverkehr sowie relativ schmalen Gehwegen aus. Hier überwiegt der Gedanke einer geordneten Abwicklung der verschiedenen Verkehre, der Faktor „Aufenthaltsqualität“ spielt keine dominante Rolle. Starke Markierungen oder unterschiedliche Asphaltierungen können Gestaltungsmerkmale sein, die die Orientierung für die Verkehrsteilnehmer erleichtern und zu mehr Sicherheit führen. Das Ausweichen von Fahrzeugen auf den Schutzstreifen bleibt jedoch prinzipiell problematisch hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Dies trifft ab einer Fahrspurweite von unter 3,0 m zu.

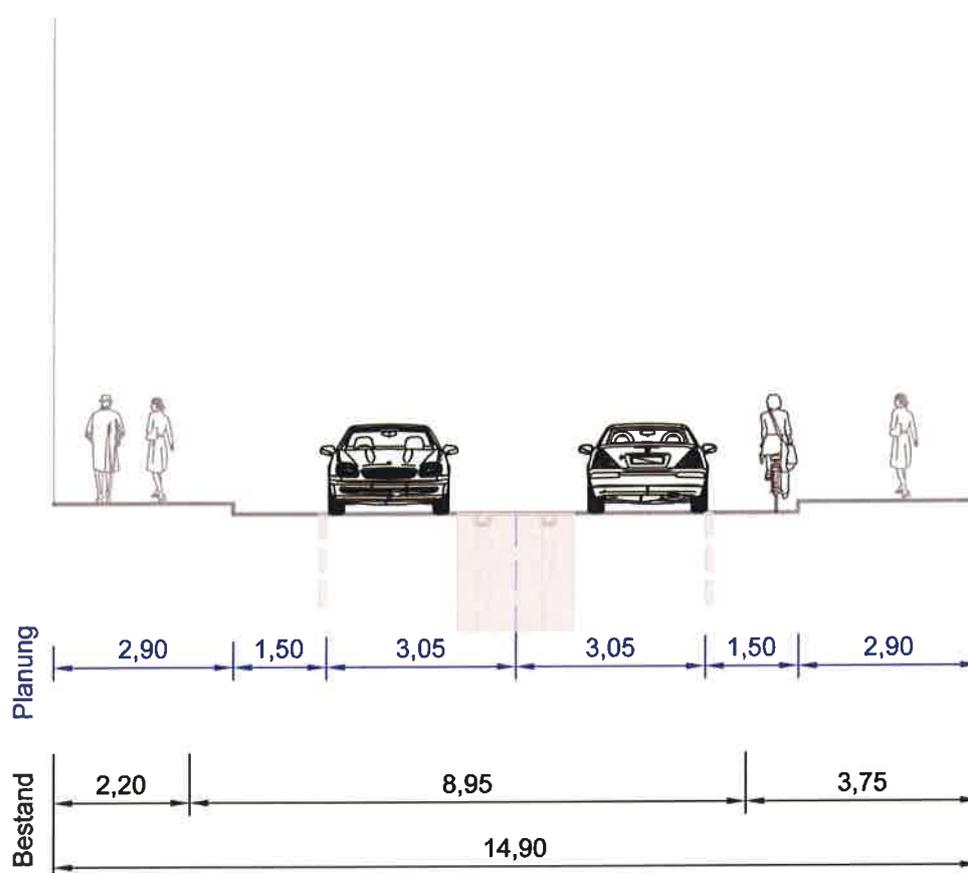


Abb. 20: Straßenquerschnitt 14,90 m, eingleisiger Abschnitt

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

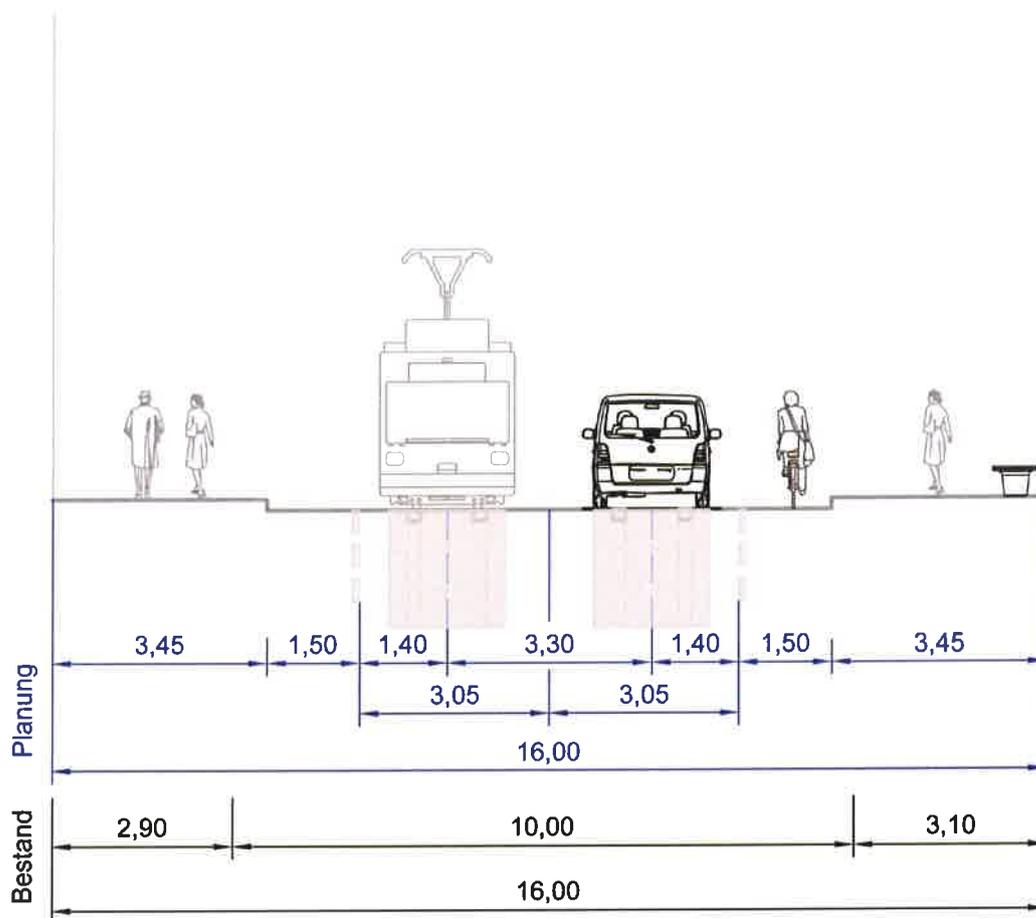


Abb. 21: Straßenquerschnitt 16,00 m, zweigleisiger Abschnitt

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg nach Zeichen 239/1022-10 StVO oder 240 StVO käme nach den technischen Regelwerken für den untersuchten Straßenabschnitt nicht in Betracht (siehe RAST 06, 1.6.4). Die Führung des Radverkehrs ist auf Grund der Straßenraumbreite lediglich auf der Fahrbahn möglich, was nach dem derzeitigen Kenntnisstand zur Sicherheit von Radfahrern aber zu empfehlen ist. Da die Planungsoptionen derzeit durch die mittellagige Straßenbahntrasse definiert werden, kommt als einzige kurzfristig umsetzbare Variante die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen in Frage. Sowohl einen Radfahrstreifen als auch einen straßenbegleitenden Radweg lassen die derzeitigen Straßenbreiten nicht zu. "Schutzstreifen" (früher auch Angebotsstreifen) sind am rechten Fahrbahnrand mit einer unterbrochenen Linie gekennzeichnet und nicht ausschließlich dem Fahrradverkehr vorbehalten. Während Radfahrer die Schutzstreifen wegen des

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Rechtsfahrgebotes benutzen müssen, dürfen Kraftfahrer sie nur bei Bedarf und ohne Gefährdung von Radfahrern überfahren. Sie dürfen auf Schutzstreifen nicht parken.

Da in dem relevanten Straßenabschnitt fast durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben ist, könnte der Fahrradverkehr theoretisch auch ohne Abmarkierung auf der Fahrbahn geführt werden (ERA, 4.1.3), falls die Geschwindigkeitsbegrenzung zu 85 % eingehalten wird. (V85 von 40 km/h oder weniger), aber nicht empfehlenswert ist.

Eine abgeschwächte Variante des Schutzstreifens wäre, wie in der Simulation zu sehen, die Aufmarkierung von Fahrradsymbolen und Pfeilen ohne Begrenzungslinie.



Abb. 22: ADFC Leipzig, Simulation eines Sharrows

Der ADFC empfiehlt diese Fahrbahnmarkierungen für gemeinsam genutzte Fahrstreifen (Shared Lane Arrows, „Sharrows“), wenn auf Grund der Straßenraumbreite keine andere Möglichkeit planbar ist.

Kraftfahrer sollen daran erinnert werden, dass Radfahrer auf der Straße zu erwarten sind, und ihnen ausreichend Abstand beim Überholen zu gewähren ist. Radfahrern soll die Markierung als Hilfsmittel, um die Fahrlinie innerhalb der Fahrspur zu bestimmen und als Erinnerung, nicht zu dicht an parkenden Autos zu fahren, dienen. Es gelten hierbei dieselben Verkehrsregeln wie ohne die Markierungen (ADFC Leipzig).

Eine gemeinsame Fuß- und Radverkehrsführung oder Varianten derselben kommen ebenfalls nicht in Betracht, da Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung oder aufkommensstarken ÖPNV-Haltestellen nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA, 3.1.2.5) dafür als nicht geeignet angesehen werden. Ähnliches gilt für getrennte Rad- und Gehwegen

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

nach Zeichen 241 (StVO), die mehr Raum in Anspruch nehmen würden, was aber im konkreten Fall geprüft werden müsste.

Des Weiteren wird ein Entwurf mit einer durchgängig zweigleisigen Straßenbahntrasse als mittelfristig mögliche Lösung für die Dörfeldstraße vorgestellt. Hier ist ebenfalls nur eine Mischnutzung Straßenbahn/Kfz möglich mit hierbei erzielbaren breiteren Gehwegen. Der Gehweg ist im Vergleich zum Bestand breiter und öffnet mehr Gestaltungsvielfalt für die Gastronomie und die Ladengeschäfte. Hier überwiegt der Gedanke der Erhöhung der „Aufenthaltsqualität“ zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs, des Lieferverkehrs und des Radverkehrs. Es soll auch hier mit starken Markierungen oder unterschiedlichen Asphaltierungen gearbeitet werden, um die ordnenden Maßnahmen visuell zu verstärken.

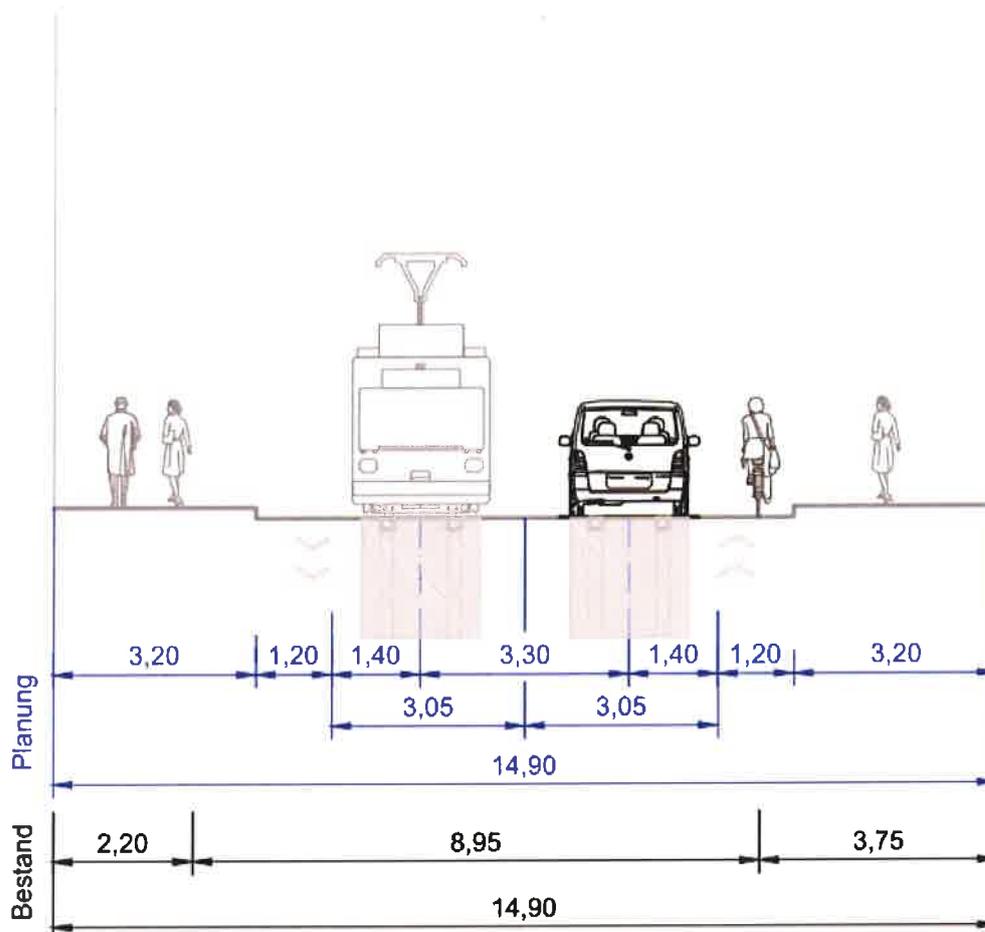


Abb. 23: Straßenquerschnitt 14,90 m, zweigleisiger Abschnitt, beispielhafter Entwurf

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Für diese Option muss im Bereich des schmalen Straßenraums eine endgültige Lösung für den Lieferverkehr gefunden werden (Haltebuchten oder Ladezonen), da ein Halten auf der Fahrbahn und damit im Bereich der Straßenbahntrasse nicht möglich ist. Eine Nutzung der Gehwege durch den Lieferverkehr (und Kurzparker) ist sonst nicht vermeidbar. In beiden Fällen würde dies die Gehwege in bestimmten Bereichen einschränken.

Die in Abschnitt 5.3 angedachte Einbahnstraßenregelung kann in diesem Rahmen nicht detailliert aufgegriffen werden. Es sind vielfältige Lösungen denkbar, in Abhängigkeit von der Lage der Gleise im Straßenraum. Unter bestimmten Bedingungen wäre eine Integration aller Nutzungsansprüche hier umsetzbar (gesonderte Radwege, breite Gehwegflächen, Ladezonen etc.), sofern die zu prüfenden Lärmschutzanforderungen eingehalten würden.

5.2 Optionen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs

Die Bestandssituation zum ruhenden Verkehr (Parken) im Gebiet um die Dörfeldstraße wurde bereits unter 2.3 charakterisiert. Aufgrund des beschränkten Querschnitts und der verkehrlichen Bedeutung der Dörfeldstraße werden folgende Maßnahmen zur Optimierung des ruhenden Verkehrs als zielführend angesehen:

- Mindestens beschränktes Haltverbot im gesamten Bereich der Dörfeldstraße zwischen Adlergestell und Zinsgutstraße bzw. Waldstraße;
- Ausweisung von Lieferzonen auf der Dörfeldstraße, dort wo diese unbedingt regelmäßig notwendig und möglich sind;
- Schaffung von Stellplätzen für Kurzparker in den jeweils an die Dörfeldstraße angrenzenden Bereichen; die mögliche verkehrliche / bewirtschaftungsmäßige Regelung und die Abgrenzung dieser Bereiche bedarf einer weitergehenden Planung (siehe unten).
- Wenngleich verkehrsrechtlich gesehen die Schaffung von Stellplätzen für Kurzparker in den Seitenstraßen zum Beispiel durch eine Parkscheiben-Regelung möglich wäre, so ist diese in der Praxis nur schwer zu überwachen und mithin wenig wirkungsvoll (fehlende Finanzierung der erforderlichen Kontrollkräfte). Daher sollte die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in einem Gebiet um die Dörfeldstraße erwogen werden. Diese würde sowohl die berechtigten Bedürfnisse der Anwohner und sonstigen Anlieger als auch der Besucher berücksichtigen und vor allem über die Kurzparkgebühren eine Finanzierung der erforderlichen Bewirtschaftungstechnik und der Kontrolltätigkeit ermöglichen. Für Anwohner und Handwerker würden die in Berlin geltenden Gebühren für die Parkausweise anfallen (Bewohnerparkausweis derzeit 20,40 € für maximal 2 Jahre).
- Aufgrund des tendenziellen Mangels an Parkraum erscheint es naheliegend, das bereits vorhandene Parkhaus (Tiefgarage) der Marktpassage besser zu nutzen. Durch eine Qualifizierung seines Betriebs erscheint es möglich zu sein, während der bisherigen Öffnungszeiten die Auslastung deutlich über die originären Einzelhandelskunden der Marktpassage hinaus zu erweitern sowie attraktive Angebote in den Abend- und Nachtstunden zu generieren. Hierzu müssten mit vergleichsweise geringem Aufwand Verbesserungen im Betrieb vorgenommen werden. Als Benchmark gelten dabei die Anforderungen analog zum ADAC-Parkhaustest, wenngleich das Parkhaus aufgrund seiner baulichen Struktur keine ADAC-Zertifizierung als benutzerfreundliches Parkhaus erlangen kann. Ebenso ist es vorstellbar, im Zuge einer möglichen neuen

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Projektentwicklung auf diesem Areal eine stadtverträgliche Erweiterung des Parkhauses in Betracht zu ziehen. Objektive Grenzen werden dabei durch die Anbindung über die Florian-Geyer-Straße gesetzt, die ausschließlich von und zur Dörpfeldstraße genutzt werden kann bzw. sollte, um das nordwestlich gelegene Wohngebiet nicht mit zusätzlichen Verkehren zu belasten. Als elementare erste Maßnahmen ist eine qualifizierte Einbindung in die öffentliche Verkehrsbeschilderung unter Verwendung der üblichen Parkhaus- und Parkleitsystem-Symbolik nach RWB 2000 vorzunehmen und eine Grundreinigung des Parkhauses zu veranlassen.

- Weitere für eine öffentliche Nutzung geeignete Parkräume sollten erschlossen werden.
- Neubauten sollten, wenngleich in Berlin keine Pflicht zur Schaffung von Pkw-Stellplätzen gilt, mindestens mit dem für typische Berliner Verhältnisse notwendigem Parkraum errichtet werden, um den öffentlichen Straßenraum nicht noch stärker zu belasten.
- Fahrradabstellanlagen müssen bei einer Förderung des Radverkehrs an geeigneten Stellen auf den Gehwegen und am Marktplatz integriert werden.

Um diese Maßnahmen schlüssig planen zu können, wird die Erstellung eines Parkraumkonzepts empfohlen, das wahrscheinlich (wenn zutreffend) auch ein Parkraumbewirtschaftungskonzept mit beinhalten muss. Dieses bildet gleichzeitig eine qualifizierte Grundlage für die Herbeiführung der kommunalpolitischen und verwaltungstechnischen Akte zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung.

5.3 Vorschläge zur Verkehrsführung

Ausgehend von der heutigen Situation, dass die Dörpfeldstraße seit der Inbetriebnahme der TVO-Anbindung über den Glienicker Weg in ihrer notwendigen Bedeutung für den durchgehenden Pkw- und Lkw-Verkehr rückläufig ist, erscheint es grundsätzlich angebracht, alternative Verkehrsführungen in Betracht zu ziehen unabhängig vom Stand der Netzplanung lt. STEP Verkehr. Hierbei ist neben der generellen Entlastung der übergeordneten Verkehre durch deren Verlagerung auf den Glienicker Weg die Chance für eine verkehrliche Umstrukturierung im Sinne einer partiellen Beruhigung mit städtebaulich positiven Effekten für den Bereich um die Dörpfeldstraße abzuwägen.

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Auch wenn die bisherigen Effekte zur Reduzierung der Durchgangsverkehre mit Pkw und Lkw schon zu einer subjektiv spürbaren Entlastung geführt haben, ist eine weitergehende Herausnahme der durchgehenden Pkw- und Lkw-Verkehre anzustreben. Während eine

Sperrung der Dörpfeldstraße für diese Verkehre kaum sinnvoll durchsetzbar ist und die Gefahr einer Entkopplung von der eigentlich gewollten Verbindung mit dem WISTA-Areal implementiert, wäre eine Einbahnstraßenregelung diskutierbar. Dabei ist durch das bestehende Straßennetz vorgegeben, dass als zweite, gegenläufige Einbahnstraße nur einer der südöstlichen Parallelstraßen in Betracht kommt.

Wenn die Einbahnstraßenregelung den Verkehrsfluss im Wesentlichen erhalten soll, wäre die Dörpfeldstraße in Ost-West-Richtung (von der Köpenicker Altstadt und Spindlersfeld nach Adlershof / WISTA) für alle Verkehre offen zu halten, während die Straßenbahn sowie die Radverkehre und selbstredend die Fußverkehre in beiden Richtungen belassen werden. Davon könnte vorzugsweise die südöstliche Straßenseite der Dörpfeldstraße profitieren, weil hier dann der motorisierte Richtungsverkehr entfallen würde.

Hierzu komplementär bietet sich zunächst die Radickestraße an, die in einem Abstand von ca. 210 m bis 250 m nahezu parallel verläuft. Unter der Voraussetzung, dass die Parkraumregelungen angepasst werden (einseitiges Haltverbot), wäre sehr gut eine gleichzeitige urbane Belebung des Bereiches Radickestraße Dörpfeldstraße vorstellbar, weil die örtliche Erschließung der Dörpfeldstraße dann zu einem wesentlichen Teil über diesen Bereich erzwungen werden würde. Als nicht konfliktfrei lösbar sind jedoch die Erschließung der Anna-Seghers-Oberschule und die Bewältigung des derzeitigen Linienbusverkehrs zu sehen. Die Linienbusverkehre müssten in Ost-West-Richtung auf die Dörpfeld- bzw. den Büchnerweg verlagert werden. Ebenso wären die Schülerverkehre (selbständige Schulwege und Bringe-/ Holevorgänge) grundlegend umzugestalten, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit nachhaltig beeinträchtigt werden darf.

Weiterhin wäre der Büchnerweg (ebenfalls angrenzend an die Anna-Seghers-Oberschule) und die Otto-Franke-Straße als komplementäre Einbahnstraßen in Betracht zu ziehen, allerdings mit dem weiteren Nachteil, dass sie innerhalb des Wohngebiets längere Erschließungsverkehre in Süd-Nord-Richtung induzieren würden.

Aus den vor genannten Gründen erscheinen die diskutierten Einbahnstraßenregelungen nur bedingt umsetzbar. Im Falle eines breiten gesellschaftlichen Interesses wäre dann am ehesten

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

eine durchgängig zu untersuchende und zu optimierende Variante unter Nutzung der Radickestraße zu verfolgen. Über welche Straße die Rückführung auf die Dörpfeldstraße erfolgen würde – z. B. Wassermannstraße – ist dabei zweitrangig.

6 Fazit

Trotz der teilweise engen Straßenraumbreite und der bestehenden Nutzungskonflikte bietet die Dörfeldstraße verkehrsplanerische Potenziale, die zumindest teilweise die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Straße (Förderung des Umweltverbundes, Verbesserung der Situation der Radfahrer, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Sicherung des Lieferverkehrs) realisierbar machen.

Die deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung, die durch die Neuverteilung der Verkehrsströme in Folge

- der Fertigstellung des letzten Teilstücks der A 113 zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem AD Neukölln,
- der Fertigstellung des S Bahnhofs Adlershof (Aufhebung der Sperrung der Rudower Chaussee),
- des Ausbaus des Glienicker Wegs,
- der in weiten Teilen der Dörfeldstraße erfolgten Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

messbar ist, bildet die Grundlage für die weiteren Planungsoptionen.

Wenn man von einer weiteren Reduzierung der Verkehrsstärken ausgeht (weiteres Verlagerungspotenzial auf den Glienicker Weg) ist eine Herausnahme der Dörfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz sinnvoll und sollte angestrebt werden.

Dies würde neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen, bei denen auch eine Aufwertung und Betonung des nicht motorisierten Verkehrs möglich wäre. Von einer kompletten Herausnahme des weiterhin hohen Anteils an Durchgangsverkehren durch eine Nutzerbegrenzung oder ähnliche Konzepte wird abgeraten.

Die Realisierung einer Tempo 30-Zone ist allerdings wegen der Straßenbahn nicht möglich (insbesondere weil die hiermit verbundene Aufhebung der Beschilderung als Vorfahrtstraße den Straßenbahnverkehr erheblich behindern und gefährden würde).

Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung kann nur im Verbund mit vielen flankierenden planerischen Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzepts eine sinnvolle Lösung sein.

Die zukünftigen Potenziale der Dörfeldstraße liegen, neben ihrer Funktion als Versorgungszentrum für die umliegenden Wohngebiete und den Stadtteil Adlershof, auch

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

darin, als urbanes, gewachsenes Stadtteilzentrum ein Anziehungspunkt für die auf dem WISTA-Gelände arbeitende und in Zukunft auch wohnende Bevölkerung zu werden. Der Integration des Fahrradverkehrs kommt hier eine entscheidende Bedeutung zu, da er vermutlich durch den Zuzug von Studenten und Familien und die fahrradfreundlichen Distanzen steigen wird.

Der gebrochene Durchgangsverkehr ist ein wichtiges Element für die wirtschaftliche Entwicklung von Handel und Dienstleistungen. Ziel muss auch sein, die Verweildauer dieser Verkehrsteilnehmer durch eine attraktive Dienstleistungs- und Versorgungsstruktur zu erhöhen. Bisher manifestiert er sich vor allem als störend empfundenen, meist illegaler Halte- und Parkverkehr auf den Gehwegen oder Fahrbahnen. Hier muss eine attraktive Parkraumlösung gefunden werden.

Der störende reine Durchgangsverkehr, wie zum Beispiel der durchfahrende Schwerlastverkehr, kann hingegen durch eine Sperrung für LKW über 7,5 t und weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Fall einer Änderung der Straßenkategorie weiter begrenzt werden.

Solange dies nicht erfolgt, bleiben die planerischen Möglichkeiten begrenzt.

Eine vertiefende Analyse der Erhebungsdaten hinsichtlich der Quell- und Zielverkehre, im Besonderen der Durchgangsverkehre und gebrochenen Durchgangsverkehre sowie die Erfassung einer Tagesganglinie werden dringend empfohlen, um die statistische Belastbarkeit der Daten zu erhöhen, kann aber in diesem Rahmen nicht geleistet werden. Dies trifft auch auf die Entwicklung von Planungsoptionen für den Straßenabschnitt Waldstraße bis Adlershofer Brücke zu, der ebenfalls dringend einer verkehrlichen Neuordnung bedarf.

Quellen:

- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen EFA, FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2002;
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln, 2010;
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln, 2006;
- Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 2011;
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367);
- Lärminderungsplan Altstadt Köpenick, PGN Planungsgruppe Nord, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Auftraggeber), Berlin, 2008;
- BVV-Beschluss Nr. 032/04/07 vom 25.01.2007;
- Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010 (BA-Beschluss 585/2011 vom 05. April 2011, BVV-Beschluss 1097/51/11 vom 26. Mai 2011);
- Studienarbeit TU Berlin "Vorstellungen zur Neustrukturierung und qualitativen Aufwertung innerstädtischer Ortsteile am Beispiel der Dörfeldstraße in Berlin-Köpenick", Cand. Ing. Stefanie König, Berlin 21.06.2005.
- Verkehrsunfälle mit Personenschäden 2009-11, Bezirk Treptow, Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr, im Auftrag der VLB, Geschäftsstelle Unfallkommission, Berlin, 09.05.2012

Web:

Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club Leipzig e.V. (ADFC Leipzig), <http://www.adfc-leipzig.de/index.php/aktuelle-projekte/buergerwettbewerb/402-sharrows-radmarkierungen-bei-gemeinsamer-fahrbahnnutzung>

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland, <http://www.strassen-fuer-alle.de/Shared-Space-aus-Fussverkehrssicht.html>

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

Anlagen

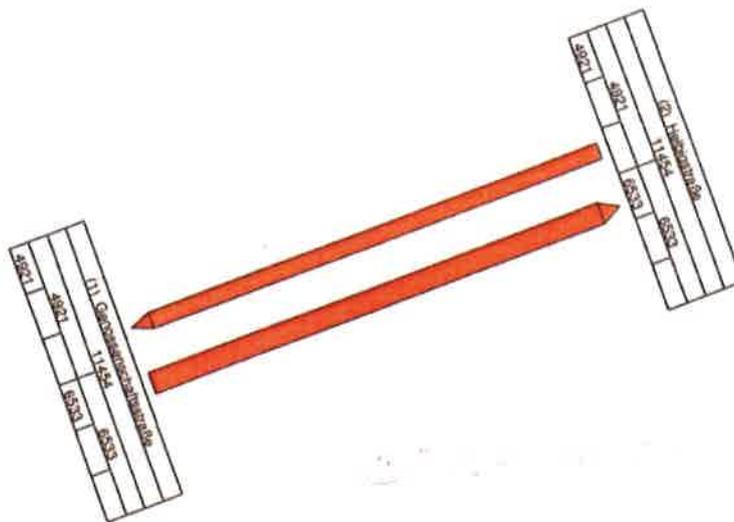
A Knotenstromzählung Dörpfeldstraße

Verkehrslenkung Berlin VKRZ
 Bereich Verkehrserhebungen v.l.b.c



Zählstelle: Dörpfeldstraße (Höhe Marktplatz) (Adlershof, 12459)
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 22.5.2012 von 7:00 bis 19:00 Uhr
 Zählstellen-Nr.: Q 0915128
 Fahrzeugarten: Pkw+Lkw+Kr., Lkw, Bus, Radf., Erw, Jugend
 auch Fußgänger (unterschieden nach "Erw" und "Jugend" gezählt)
 Bemerkungen: Wetter: max T=31°C; Sonne=12 Std; Niederschlag=0 mm;

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Maßstab der Strombelastungen
 0 15000 30000 Kfz in 12 Std.
 Kfz = Pkw+Lhw+Kr + Lkw + Bus



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr			
Kfz - Belastung entspricht 100%			
	Pkw+Lhw+Kr	Lkw	Bus
Arm 1:	97,8	2,0	0,2
Arm 2:	97,8	2,0	0,2

Maximalewerte der städ. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt		
Arm 1:	783	16:00	647	7:00	1168
Arm 2:	647	7:00	783	16:00	1168

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] Knotenstrommatrix					7:00 - 8:00 Uhr		
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
1		366			366	647	1013
2	647				647	386	1013
3							
4							

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] Knotenstrommatrix					16:00 - 17:00 Uhr		
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
1		783			783	385	1168
2	385				385	783	1168
3							
4							

(Ausdruck: 10.07.12 VL8 C.22)

Querschnittszählung: Q 0915128/12

Dörpfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörpfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick

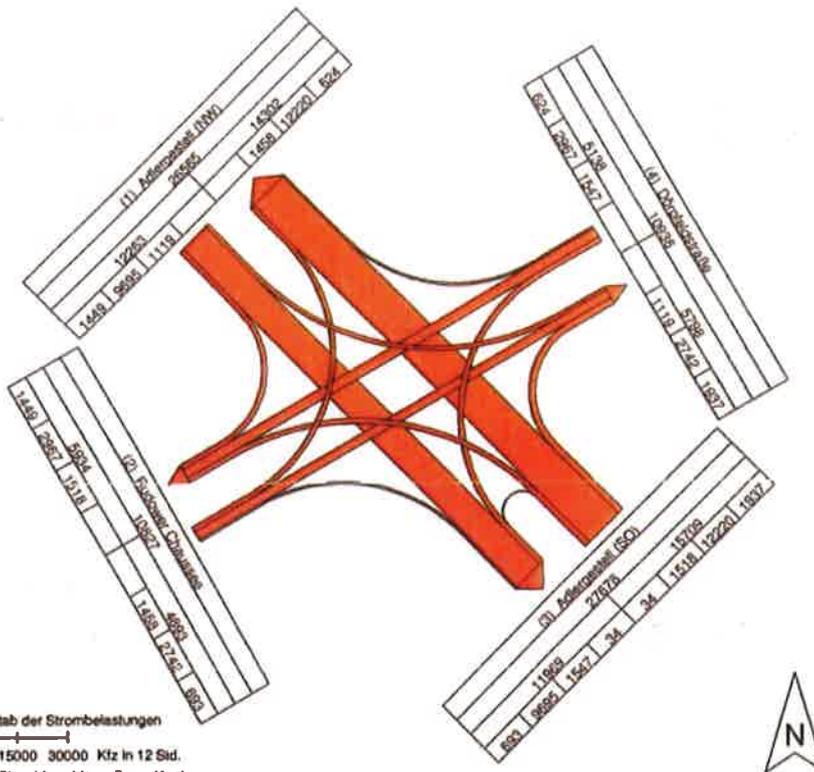
B Knotenstromzählung Adlergestell

Verkehrslenkung Berlin VKRZ
 Bereich Verkehrserhebungen vLB c



Zählstelle: Adlergestell / Dörfeldstraße - Rudower Chaussee (Johannisthal, 12489)
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 18.4.2012 von 7:00 bis 19:00 Uhr
 Zählstellen-Nr.: K 731402
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw, Bus, Krad, Radf
 Bemerkungen:

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Maßstab der Strombelastungen
 0 15000 30000 Kfz in 12 Std.
 Kfz = Pkw+Lfw + Lkw + Bus + Krad

Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr				
Kfz - Belastung entspricht 100%				
	Pkw+Lfw	Lkw	Bus	Krad
Arm 1:	93.7	4.5	0.3	1.5
Arm 2:	92.7	2.2	3.3	1.8
Arm 3:	83.5	4.5	0.6	1.4
Arm 4:	93.6	2.3	2.4	1.7

Maximalwerte der stl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt		Gesamt	
Arm 1:	1502	16:00	1550	17:00	3001 16:00
Arm 2:	602	15:00	918	7:00	1176 7:00
Arm 3:	1882	7:00	1494	18:00	3072 16:00
Arm 4:	634	7:00	695	17:00	1068 15:00

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1		176	688	53	916	1370	2286
von 2	64		31	173	268	918	1176
von 3	1280	273	3	97	1662	859	2521
von 4	27	470	137		634	323	957

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1		121	1261	120	1502	1499	3001
von 2	180		69	247	496	435	931
von 3	1254	89	0	235	1578	1494	3072
von 4	65	225	164		454	602	1056

(Ausdruck: 10.07.12 vLB © 22)

Knotenstromzählung: K 731402/12

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen in Adlershof – Mai 2013

WDM-Projekt:

Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick