

**Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung –
September 2014**
(Fortschreibung der Studie
„Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung, Mai 2013“)



Berlin, September 2014

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: Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung (Fortschreibung der Studie „Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung“, GIVT mbH Berlin, Mai 2013)
Auftraggeber	Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt Stadtentwicklungsamt Fachbereich Stadtplanung Alt-Köpenick 21 12555 Berlin
Auftragnehmer	GIVT Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH Pasedagplatz 3-4 13088 Berlin
Verantwortlich	Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtschaftsing. (FH) Ivan Kosarev Telefon +49 (0 30) 47 49 98 - 30 Fax +49 (0 30) 47 49 98 - 49 E-Mail: kosarev@givt.de Internet www.givt.de
Mitarbeit	Dipl.-Geographin Angela Schiefenhövel Frau Katharina Torin Frau Jessica Morcinek

30. September 2014



Dr. Ilja Irmischer
Geschäftsführer

Gliederung

- 1 Aufgabenstellung
- 2 Auswertung der Erhebungsdaten
 - 2.1 Vorliegende Verkehrszählraten
 - 2.2 Auswertungsmethodik
 - 2.3 Unwegbarkeiten und Grenzen einer nachträglichen Auswertung der Videodaten
 - 2.4 Werk tägliche Verkehrsstärken in den Spitzenstunden
 - 2.4.1 Gesamtverkehr
 - 2.4.2 Lkw- Verkehr
 - 2.5 Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre in den Spitzenstunden
 - 2.5.1 Verkehrsstärken
 - 2.5.2 Verkehrsanteile
 - 2.5.3 Lkw-Verkehrsanteile
 - 2.6 Fazit
- 3 Ermittlung der werktäglichen Belastung der Dörfeldstraße anhand von verfügbaren Strukturdaten zum Gebiet
 - 3.1 Zielstellung
 - 3.2 Untersuchungsmethodik
 - 3.3 Einzugsgebiet
 - 3.4 Strukturdaten des Gebiets
 - 3.4.1 Einwohner
 - 3.4.2 Arbeitsplätze
 - 3.5 Werk tägliches Wegeaufkommen im Gebiet
 - 3.6 Werk tägliches Kfz-Fahrtenaufkommen im Gebiet
 - 3.7 Verkehrliche Relevanz der Dörfeldstraße für die Abwicklung der Fahrten im Gebiet
 - 3.8 Gebietsbezogene Belastung der Dörfeldstraße
 - 3.9 Gesamtbelastung und Durchgangsverkehre in der Dörfeldstraße
- 4 Bewertung der in der Studie 2013 aufgeführten Planungsoptionen
 - 4.1 Handlungsoptionen in der Studie 2013
 - 4.2 Empfehlungen

Anlage

Verkehrslenkung Berlin: Knotenpunktzählung Adlergestell/Dörfeldstraße/Rudower Chaussee vom Dienstag, 27.08.2013, 7.00 – 19.00 Uhr

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung, September 2014

(Fortschreibung der Studie „Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung, Mai 2013“)

1 Aufgabenstellung

Im Rahmen des WDM – Projekts „Identifikation und Förderung von Entwicklungsschwerpunkten im Bezirk Treptow-Köpenick“ wurde im Auftrag der Köpenicker Entwicklungsgesellschaft mbH – K/Ö/P/E/G durch die GIVT mbH Berlin im Zeitraum November 2012 bis Mai 2013 eine Studie zur Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung der Dörfeldstraße und der anliegenden Wohnstraßen in Adlershof erstellt.

Die in dieser Studie getroffenen Aussagen stützen sich zum Teil auf videobasierte Verkehrszählungen in der Dörfeldstraße, die stichprobenweise ausgewertet wurden.

In der vorliegenden Untersuchung sollen im Auftrag des Bezirksamts Treptow-Köpenick folgende vertiefende Analysen erbracht werden:

- Weitergehende Auswertung der aus dem Jahr 2013 vorliegenden Erhebungsdaten mit einer Differenzierung nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehren,
- Ergänzende Ermittlung der nominellen Belastung der Dörfeldstraße anhand von verfügbaren Strukturdaten zum Gebiet,
- Bewertung der in der Studie 2013 aufgeführten Planungsoptionen.

2 Auswertung der Erhebungsdaten

2.1 Vorliegende Verkehrszähldaten

Im Rahmen der Studie 2013 sind videobasierte Verkehrserhebungen in der Dörfeldstraße am Dienstag, den 12. Februar 2013 in den Früh- und Nachmittagsspitzenstunden von 7:00 bis 9:00 Uhr und 16:00 bis 18:00 Uhr an folgenden Standorten durchgeführt worden (Abb. 1):

- Dörfeldstraße Südwest: Höhe Anna-Seghers-Straße (Abb. 2)
(Dörfeldstraße Haltestelle Bus 161 Richtung S-Bahnhof Kaulsdorf),
- Dörfeldstraße Nordost: Höhe Freystadter Weg (Abb. 3).



Abb. 1: Standorte der Verkehrserhebung Dörfeldstraße (google maps)



Abb. 2: Videokamera-Position
Dörpfeldstraße Südwest:
Höhe Anna-Seghers-Straße



Abb. 3: Videokamera-Position
Dörpfeldstraße Nordost:
Höhe Freystadter Weg

2.2 Auswertungsmethodik

Es wurde eine manuelle Auszählung der Videodaten vorgenommen. Die Auswertung erfolgte für alle Kraftfahrzeuge (keine Radfahrer und Fußgänger) nach folgenden Kategorien:

- Pkw,
- Lkw: alle Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen (ohne Busse im Linienverkehr)

Für die Klassifizierung der Fahrzeuge nach den Verkehrsarten Ziel-, Quell- oder Durchgangsverkehren wurde eine Kennzeichenerfassung und –verfolgung durchgeführt.

- Durchgangsverkehre einschließlich gebrochene Durchgangsverkehre:
Kfz., die in das Gebiet über eine Zählstelle hineingefahren und an der anderen Zählstelle innerhalb von 10 Minuten herausgefahren sind.
- Zielverkehre:
Kfz., die über eine Zählstelle in das Gebiet hineingefahren sind und innerhalb von 10 Minuten nicht an der anderen Zählstelle herausgefahren ermittelt werden konnten.
- Quellverkehre:
Kfz., die lediglich an einer Zählstelle aus dem Gebiet hinausfahrend registriert wurden.

2.3 Unwegbarkeiten und Grenzen einer nachträglichen Auswertung der Videodaten

Bei der ursprünglichen Konzipierung der Videoerhebungen ist eine lückenlose Erfassung von Fahrzeugkennzeichen nicht vorgesehen gewesen, da lediglich eine stichprobenhafte Auswertung als Grundlage für die anschließenden Analysen dienen sollte. Vor diesem Hintergrund wurde an den beiden Zählstellen jeweils eine Videokamera eingesetzt. Dies erwies sich bei der nachträglichen Auswertung von Fahrzeugkennzeichen insofern als problematisch, da insbesondere an der Zählstelle Höhe Freystadter Weg die Kameraposition in einem relativ großen Abstand zu den Fahrspuren gewählt wurde und somit die Erkennbarkeit der Kennzeichen erheblich erschwert war (s. Abb. 3). Dazu kommt die hohe Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge in diesem nicht angebauten Abschnitt der Dörpfeldstraße.

Diese Einschränkungen wirken sich insbesondere auf die Belastbarkeit der Aussagen zu den Durchgangsverkehren aus, da u. U. nicht alle Fahrzeuge an beiden Zählstellen identifiziert worden sind; z. B. Fahrzeuge verdeckt durch den Gegenverkehr). D. h. die ermittelten Daten zu den Durchgangsverkehren sind als ein Minimalansatz anzusehen. In der Realität können diese durchaus höher ausfallen.

In Einzelfällen konnten dennoch Fahrzeuge mit markanten äußeren Merkmalen auch ohne eine Kennzeichenerfassung verfolgt werden (z. B. Anliefer-Lkw von Rossmann u. a.).

2.4 Werk tägliche Verkehrsstärken in den Spitzenstunden

2.4.1 Gesamtverkehr

Die Verkehrsbelastung ist morgens in Richtung Adlergestell fast doppelt so hoch wie in Richtung Adlershofer Brücke, am Nachmittag verhält es sich umgekehrt.

Die Spitzenbelastung im Zeitraum 16.00 – 17.00 Uhr ist an der Zählstelle Anna-Seghers-Straße mit 1.074 Kfz/h signifikant höher (+ 21%) als an der Zählstelle Höhe Freystadter Weg mit 885 Kfz/h (Tab. 1).

Die Spätspitzen sind insbesondere an der Zählstelle Anna-Seghers-Straße deutlich höher als die Frühspitzen.

Tab. 1: Gesamtverkehrsstärken in den Spitzenstunden

Zählstelle / Zeitintervall	Von S Spindlersfeld nach S Adlershof (Kfz/h)	Von S Adlershof Nach S Spindlersfeld (Kfz/h)	Gesamt- querschnitt (Kfz/h)
Höhe Anna-Seghers-Straße			
07:00 – 08:00 Uhr	500	278	778
08:00 – 09:00 Uhr	438	328	766
16:00 - 17:00 Uhr	355	719	1.074
17:00 - 18:00 Uhr	304	669	973
Höhe Freystadter Weg			
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

2.4.2 Lkw-Verkehr

Die Lkw-Belastung ist als relativ moderat zu bewerten.

Die Spitzenbelastungen treten mit 24 Kfz/h in Höhe Anna-Seghers-Straße zwischen 7.00 und 8.00 Uhr auf, was mit den Anliefervorgängen für die ansässigen Einzelhandelsbetriebe zusammenhängt (Kaisers, Rossmann etc.). Ähnlich hoch mit 22 Lkw/h sind die Lkw-Verkehrsstärken im Bereich Freystadter Weg (Tab. 2).

Der durchschnittliche Lkw-Anteil (in den Spitzenstunden) liegt vormittags bei 2,7% und nachmittags bei 0,8%.

Der höchste Lkw-Anteil von 3,1% wurde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr im südwestlichen Bereich der Dörpfeldstraße ermittelt.

Tab. 2: Lkw-Verkehr (Kfz. mit Gesamtmasse über 3,5 Tonnen; ohne Linienbusverkehre)

Zählstelle / Zeitintervall	Von S Spindlersfeld nach S Adlershof (Kfz/h)	Von S Adlershof nach S Spindlersfeld (Kfz/h)	Gesamtquerschnitt (Kfz/h)	Lkw-Anteil
Höhe Anna-Seghers-Straße				
07:00 – 08:00 Uhr	13	11	24	3,1%
08:00 – 09:00 Uhr	6	11	17	2,2%
16:00 - 17:00 Uhr	2	5	7	0,7%
17:00 - 18:00 Uhr	2	5	7	0,7%
Höhe Freystadter Weg				
07:00 – 08:00 Uhr	14	8	22	2,7%
08:00 – 09:00 Uhr	6	14	20	2,6%
16:00 - 17:00 Uhr	1	7	8	0,9%
17:00 - 18:00 Uhr	3	5	8	1,2%

2.5 Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre in den Spitzenstunden

2.5.1 Verkehrsstärken

Die stärksten Durchgangsverkehre treten mit 492 Kfz/h nachmittags zwischen 16.00 und 17.00 Uhr auf. Auch in den übrigen Spitzenstunden ist der Durchgangsverkehr mit Werten um 450 Kfz/h stark ausgeprägt (Tab. 3).

Tab. 3: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre (Kfz/h)

Zählstelle / Zeitintervall	Zielverkehr (Kfz/h)	Quellverkehr (Kfz/h)	Durchgangsverkehr (Kfz/h)	Gesamtquerschnitt (Kfz/h)
Höhe Anna-Seghers-Straße				
07:00 – 08:00 Uhr	137	178	463	778
08:00 – 09:00 Uhr	181	146	439	766
16:00 - 17:00 Uhr	380	202	492	1.074
17:00 - 18:00 Uhr	405	176	392	973
Höhe Freystadter Weg				
07:00 – 08:00 Uhr	197	155	463	815
08:00 – 09:00 Uhr	198	123	439	760
16:00 - 17:00 Uhr	186	207	492	885
17:00 - 18:00 Uhr	133	168	392	693

Während der erfassten 4 Spitzenstunden konnten insgesamt 1.786 Kfz den Durchgangsverkehren zugeordnet werden (Tab. 4).

Tab. 4: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre (aggregiert; Kfz/4 Spitzenstunden)

Zählstelle / Zeitintervall	Zielverkehr	Quellverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamtquerschnitt
Kfz. / 4 (Spitzen-) Stunden				
Höhe Anna-Seghers-Straße	1.103	702	1.786	3.591
Höhe Freystadter Weg	714	653	1.786	3.153
Durchschnitt	909	678	1.786	3.372

2.5.2 Verkehrsanteile

In Höhe Anna-Seghers-Straße erreicht der Durchgangsverkehr in der Spitzenstunde vormittags 7.00 – 8.00 Uhr einen Anteil von 59% an der Gesamtbelastung. In den Nachmittagsstunden 17.00 – 18.00 Uhr fällt der Anteil auf 40% ab (Tab. 5).

An der Zählstelle in Höhe Freystadter Weg ist der Anteil der Durchgangsverkehre mit 56% bis 58% sowohl in den Vormittags- als auch in den Nachmittagsstunden sehr hoch.

Tab. 5: Anteile der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre an der Gesamtbelastung

Zählstelle / Zeitintervall	Zielverkehr	Quellverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamtquerschnitt
Höhe Anna-Seghers-Straße				
07:00 – 09:00 Uhr	18%	23%	59%	100%
08:00 – 09:00 Uhr	24%	19%	57%	100%
16:00 - 17:00 Uhr	35%	19%	45%	100%
17:00 - 18:00 Uhr	42%	18%	40%	100%
Höhe Freystadter Weg				
07:00 – 08:00 Uhr	24%	19%	57%	100%
08:00 – 09:00 Uhr	26%	16%	58%	100%
16:00 - 17:00 Uhr	21%	23%	56%	100%
17:00 - 18:00 Uhr	19%	24%	57%	100%

Der Anteil der Durchgangsverkehre an der Gesamtbelastung während der 4 Spitzenstunden beläuft sich in Höhe Anna-Seghers-Straße auf 50% und in Höhe Freystadter Weg auf 53%; im Mittel liegt er bei 51% (Tab. 6).

Tab. 6: Anteile der Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre an der Gesamtbelastung (aggregiert für 4 Spitzenstunden)

Zählstelle / Zeitintervall	Ziel- verkehr	Quell- verkehr	Durchgangs- verkehr	Gesamt- querschnitt
Anteile an der Querschnittsbelastung (4 h)				
Höhe Anna-Seghers- Straße	30%	20%	50%	100%
Höhe Freystadter Weg	27%	20%	53%	100%
Durchschnitt	29%	20%	51%	100%

2.5.3 Lkw-Verkehrsanteile

Bei den Lkw-Verkehren beträgt der Anteil der Durchgangsverkehre im Durchschnitt 67 %. Die absoluten Werte sind mit durchschnittlich 10 Kfz/h jedoch relativ niedrig.

Tab. 7: Verkehrsarten im Lkw-Verkehr

Zählstelle / Zeitintervall	Ziel- verkehr	Quell- verkehr	Durchgangs- verkehr	Gesamt- querschnitt
Kfz. / 4 (Spitzen-) Stunden				
Zählstelle vor KP Anna-Seghers- Straße	9	8	38	55
Zählstelle Höhe Freystadter Weg	9	11	38	58
Durchschnitt	9	10	38	57
Anteil am Verkehrsaufkommen				
Zählstelle vor KP Anna-Seghers- Straße	16%	15%	69%	100%
Zählstelle Höhe Freystadter Weg	15%	19%	66%	100%
Durchschnitt	16%	17%	67%	100%

2.6 Fazit

Die Dörfeldstraße wird in den Spitzenstunden stark durch Durchgangsverkehre belastet. Der Anteil der Durchgangsverkehre an der Gesamtbelastung beträgt in den Spitzenstunden 51%.

Die Lkw-Verkehre (ohne Busse im Linienverkehr) sind mit 1,7% an den Gesamtverkehrsstärken als relativ niedrig zu bewerten. Von den durchschnittlich 10 Lkw/h passieren zwei Drittel (66%) die Dörfeldstraße als Durchgangsverkehre.

3 Ermittlung der werktäglichen Belastung der Dörfeldstraße anhand von verfügbaren Strukturdaten zum Gebiet

3.1 Zielstellung

Die unter Punkt 2 betrachteten Daten aus den Verkehrserhebungen beziehen sich auf 4 Spitzenstunden an einem Werktag. Um die durchschnittliche werktägliche Belastung der Dörfeldstraße durch Durchgangsverkehre ermitteln zu können, sollte eine ergänzende Ermittlung der Ziel-, Quell- und Binnenverkehre im Einzugsgebiet der Dörfeldstraße erfolgen.

3.2 Untersuchungsmethodik

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Gebiet erfolgte in Anlehnung an die Methodik der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV, Köln 2006. Die für die Untersuchung relevanten Kenndaten und Ansätze wurden mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick und mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Referat VII B, abgestimmt.

Anhand der Daten zur Einwohner- und Beschäftigtenstärken wurden zunächst die Personenwege im Gebiet ermittelt (Personenwegeaufkommen/24 h). Auf der Grundlage von Mobilitätskennziffern wurden anschließend die werktäglich auftretenden Kfz-Fahrten berechnet, die anschließend anteilig auf die Dörfeldstraße umgelegt wurden, um die gebietsbezogene Belastung der Dörfeldstraße darzustellen.

Die anschließende vergleichende Betrachtung der Gesamtbelastung der Dörfeldstraße (verfügbar aus aktuellen Verkehrszählungen der Verkehrslenkung Berlin) und der gebietsbezogenen Verkehre sollte als Abgleich zur Spitzenstundenbetrachtung (Punkt 2) einen Aufschluss über die werktäglich auftretenden Durchgangsverkehre liefern.

3.3 Einzugsgebiet

Bei der Festlegung des Einzugs- und Untersuchungsgebiets wurden natürliche Barrieren und die Trennwirkung von stark befahrenen Verkehrsachsen berücksichtigt.

Das untersuchte Gebiet wird von folgenden Straßenzügen begrenzt (Abb. 4):

- nach Nordwesten: Neltestraße / Städtischer Friedhof / Osnitzer Straße,
- nach Nordosten: Oberspreestraße / Spindlersfelder Straße,
- nach Südosten: Glienicker Weg,
- nach Südwesten: Adlergestell.

Das Gebiet schließt eine Fläche von rund 165 ha ein.

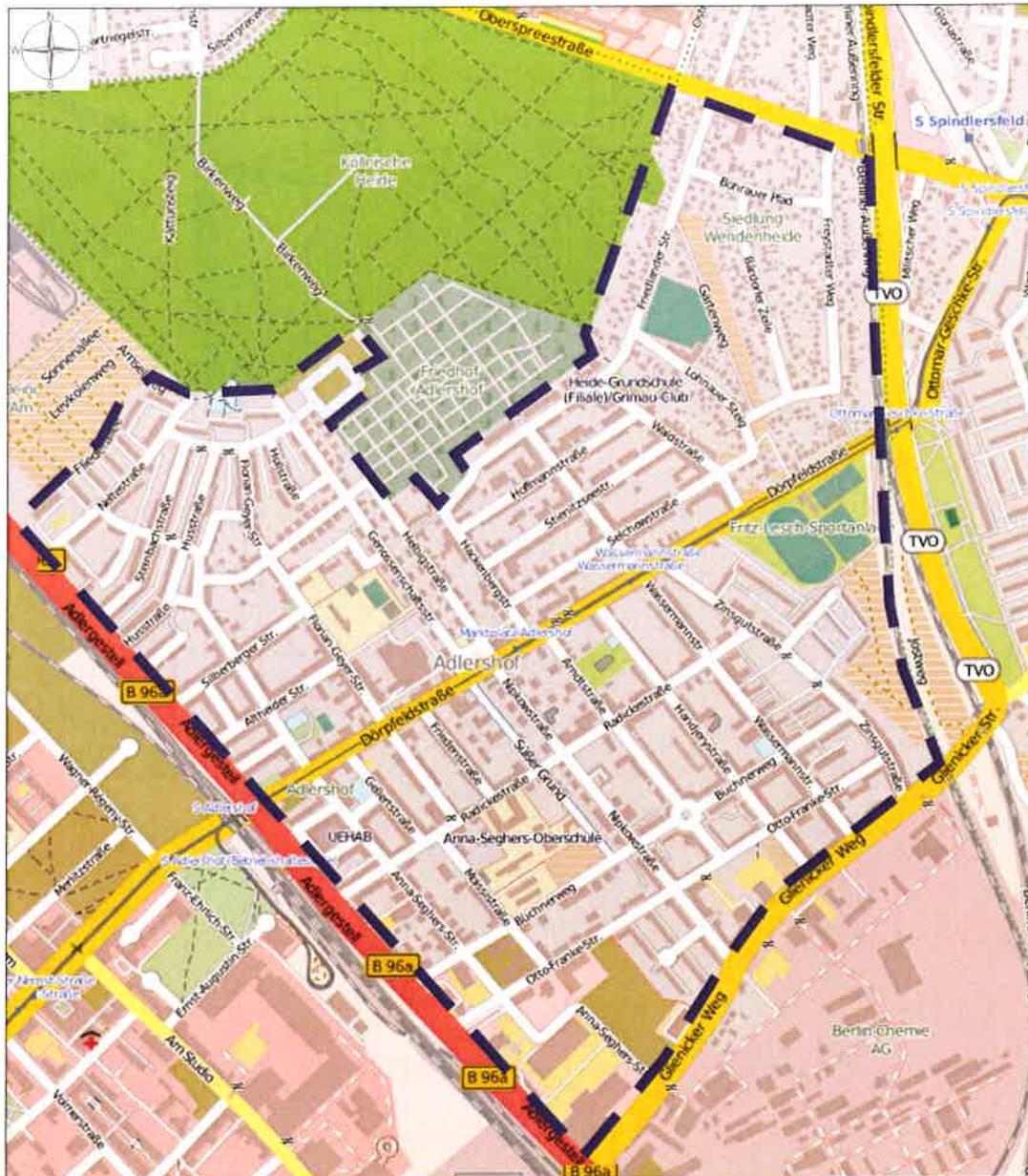


Abb. 4: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Bildquelle: Openstreetmap)

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:
 Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung, September 2014
 (Fortschreibung der Studie „Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung, Mai 2013“)

3.4 Strukturdaten des Gebiets

3.4.1 Einwohner

Das Gebiet ist in 74 statistische Blöcke unterteilt, in denen mit Stand 31.12.2013 insgesamt 14.791 Einwohner am Ort der Hauptwohnung melderechtlich registriert sind (Quelle: Bezirksamt Treptow-Köpenick)

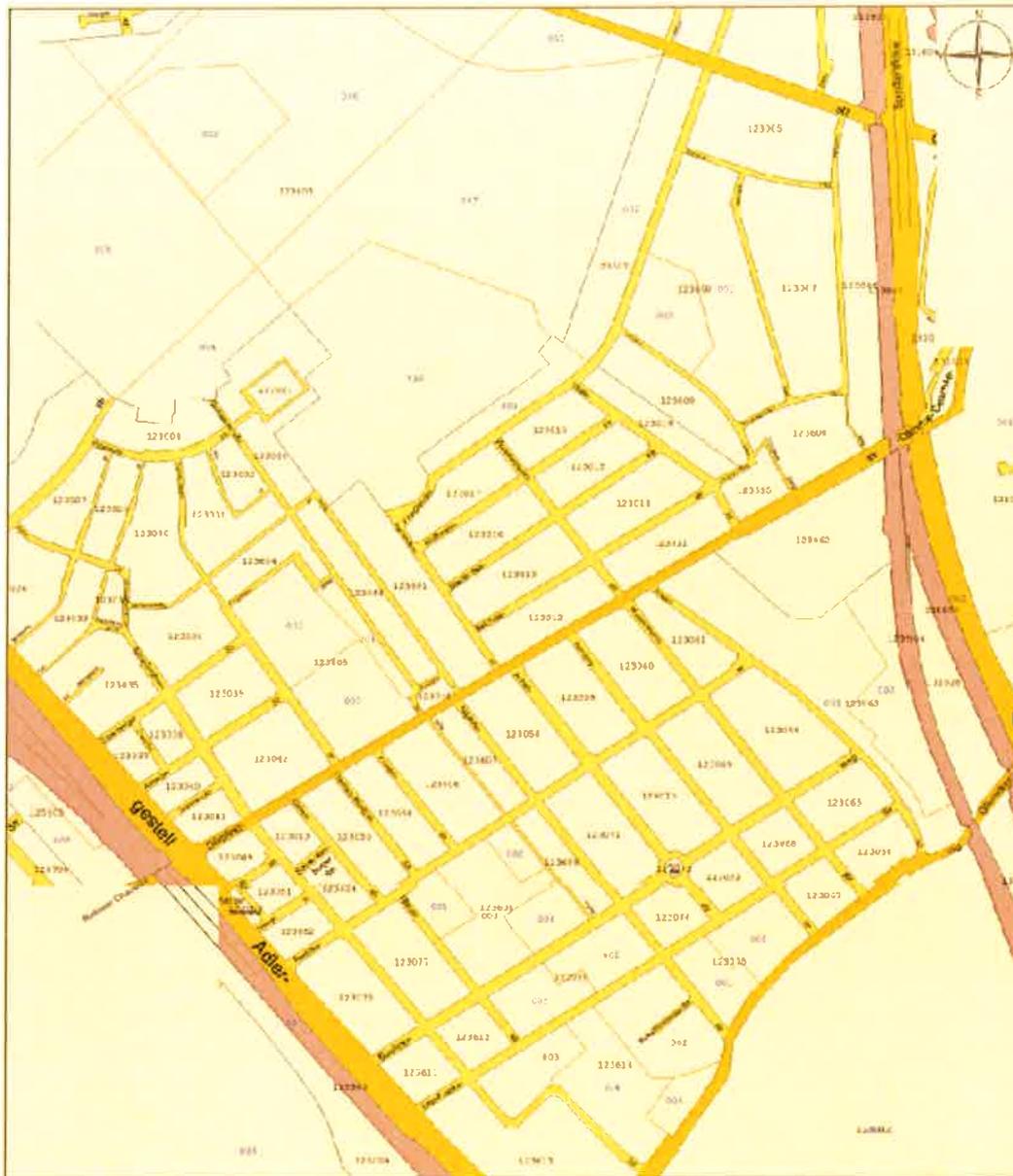


Abb. 5: Verteilung der statistischen Blöcke im Untersuchungsgebiet (Bezirksamt Treptow-Köpenick)

3.4.2 Arbeitsplätze

Zur Anzahl der im Gebiet vorhandenen Arbeitsplätze gibt es keine Angaben. Daher wurde eine Ermittlung der Arbeitsplätze nach den standardisierten Methoden der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der FGSV vorgenommen.

Entsprechend den realen Nutzungen wurde die Arbeitsplatzdichte wie folgt abgeschätzt (Abb. 6):

(Richtwerte für allgemeine Wohngebiete nach FGSV: 5 - 30 Beschäftigte pro ha)

- Anlieger Dörpfeldstraße: 20 Beschäftigte pro ha
- Übrige Blöcke: 5 – 10 Beschäftigte pro ha
- Gewerbegebiet am Glienicker Weg: 30 Beschäftigte pro ha

Nach diesen Ansätzen wurden für das Gebiet insgesamt 1.991 Arbeitsplätze ermittelt.

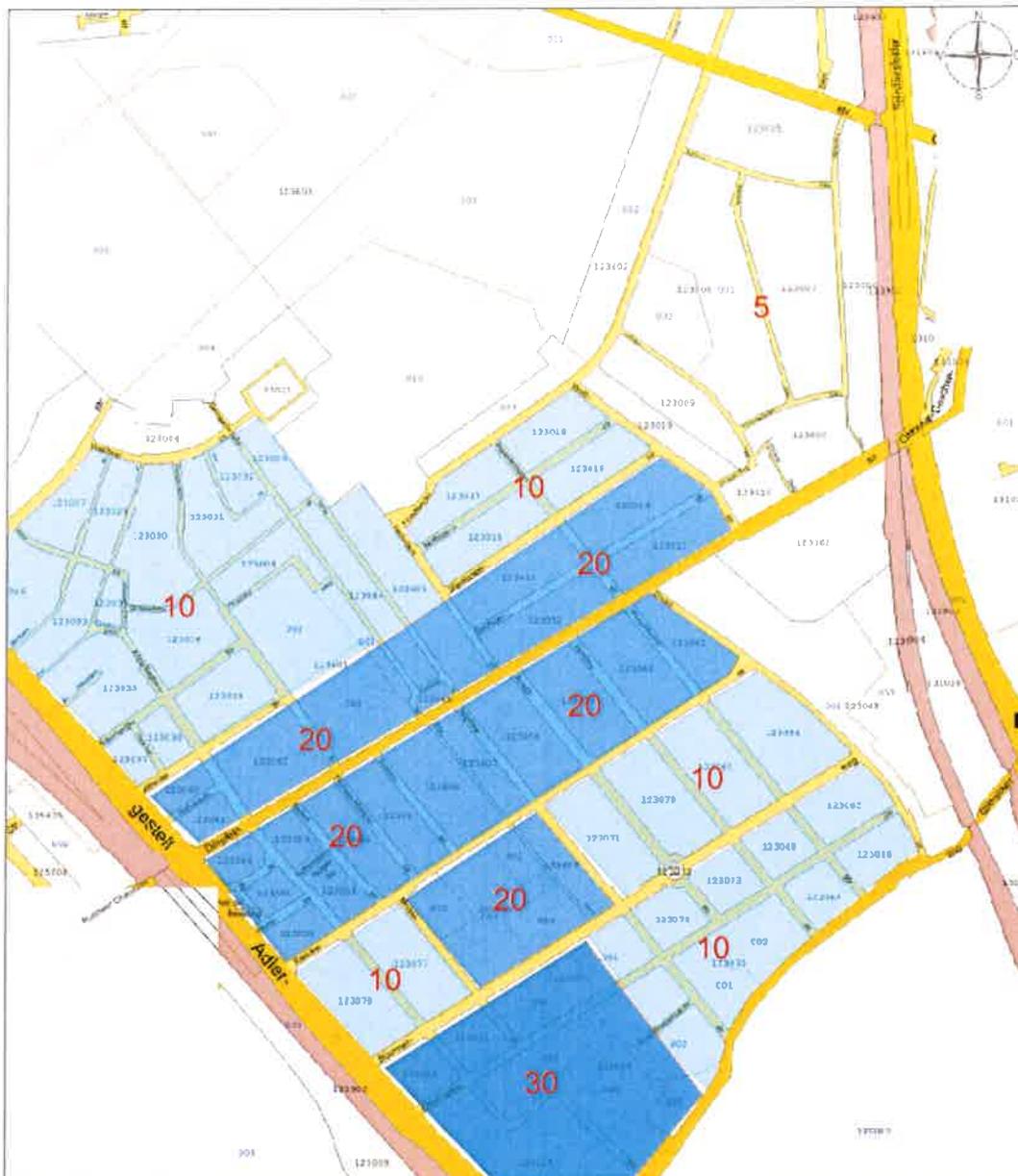


Abb. 6: Arbeitsplatzdichte im Gebiet

3.5 Werktägliches Wegeaufkommen im Gebiet

Für die Ermittlung der täglich zurückgelegten Wege im Gebiet wurden die typischen Wegehäufigkeiten für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer nach FGSV ermittelt.

Insgesamt werden demnach im Gebiet werktäglich 79.700 Wege/24 h durchgeführt (Tab. 8).

Tab. 8: Wegeaufkommen pro Werktag

Wege pro Werktag	Spannweite nach FGSV	Annahme	Wegeaufkommen pro Werktag (Wege/24 h)
Einwohnerwege* (Wege pro EW und Tag)	WA: 3,5 – 4,0	3,7	46.518
Besucherwege	5,0% aller Wege der EW	5,0%	2.360
Beschäftigtenwege (Wege pro Besch. und Tag)	2,5 – 3,0	2,5	4.978
Kundenwege (Wege pro Besch. und Tag)	10,0 – 20,0	<ul style="list-style-type: none"> • Anlieger Dörpfeldstraße, publikumsintensive Einrichtungen (Schulen etc.) und GG Glienicker Weg: 15,0; • Übrige Arbeitsstätten: 10,0 	25.845
Personenwege gesamt			79.700

* Abminderung 15% für Quelle und Ziel außerhalb des Gebietes (FGSV)

3.6 Werktägliches Kfz-Fahrtenaufkommen im Gebiet

Für die Ermittlung der Kfz-Fahrten wurde nach den Angaben der SrV 2008 (Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008 in Berlin“, Dresden 2009) für den Bezirk Treptow-Köpenick ein MIV-Anteil am Gesamtverkehr von 40% angesetzt. Für den Besetzungsgrad der Einwohner, der Besucher der Einwohner, der Beschäftigte und der Kunden sowie für die bewohner- und die beschäftigtenbezogenen Wirtschaftsverkehre wurden die Kenndaten nach FGSV zugrunde gelegt.

Das werktäglich ermittelte Fahrtenaufkommen im Gebiet beläuft sich somit auf 28.636 Kfz-Fahrten/24 h. Die meisten Fahrten werden durch die Einwohner durchgeführt: rund 15.500 Kfz-Fahrten/24 h, gefolgt von den Kunden der im Gebiet ansässigen Einzelhandels- und sonstigen Gewerbebetriebe, rund 7.950 Fahrten/24 h (Tab. 9).

Tab. 9: Mobilitätskenndaten und Fahrtenaufkommen

Mobilitätskenndaten	Spannweite nach FGSV	Annahme	Fahrtenaufkommen pro Werktag (Kfz/24 h)
MIV-Anteil		40% (nach SrV 2008)	
Besetzungsgrad	1,2 – 1,6	1,2	15.506
- Einwohner		1,2	812
- Besucher		1,1	1.843
- Beschäftigte		1,3	7.952
- Kunden			
Bewohner bezogener Wirtschaftsverkehr	0,10 Kfz-Fahrten pro EW	0,10	1.510
Beschäftigten bezogener Wirtschaftsverkehr	0,5 – 1,0 Kfz-Fahrten pro Besch.	0,5	1.013
Kfz-Fahrten gesamt			28.636

3.7 Verkehrliche Relevanz der Dörfeldstraße für die Abwicklung der Kfz-Verkehre im Gebiet

In Abhängigkeit von der Lage im Gebiet und der verkehrlichen Anbindung an das übergeordnete Straßennetz finden die Fahrten der einzelnen Blöcke in einem unterschiedlichen Maß über die Dörfeldstraße statt. Verkehrsteilnehmer, die Bereiche in unmittelbarer Nähe zur Dörfeldstraße ansteuern, frequentieren in einem höheren Maß die Dörfeldstraße als solche, die beispielweise die Nutzungen am Glienicker Weg anfahren.

Unter Berücksichtigung der o. g. Kriterien wurde blockweise die anteilige Abwicklung der Verkehre über die Dörfeldstraße abgeschätzt (Abb. 7). Darüber hinaus wurde berücksichtigt, dass ein Großteil der Verkehre, die über die Dörfeldstraße abgewickelt werden, nicht dieselben Straßenabschnitte nutzen. Dieser Anteil wurde mit ca. 40% angenommen.

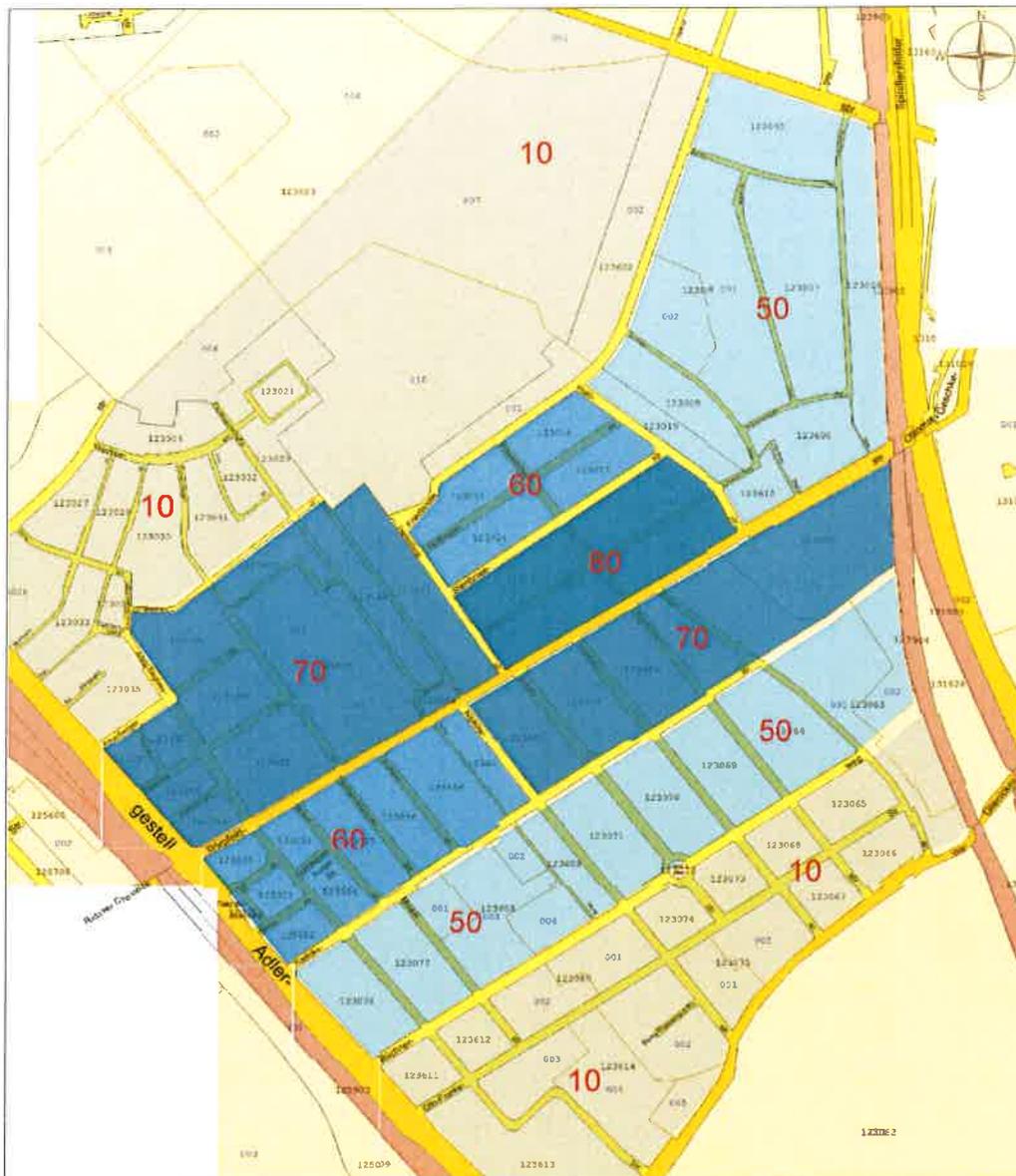


Abb. 7: Anteilige Abwicklung der gebietsbezogenen Verkehre über die Dörfeldstraße (Prozent)

3.8 Gebietsbezogene Belastung der Dörfeldstraße

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Annahmen zu den Struktur- und den Mobilitätsdaten im Gebiet belaufen sich die Ziel-, Quell- und Binnenverkehre, die werktätlich von den Einwohnern und deren Besuchern, den Beschäftigten, den Kunden und den Wirtschaftsverkehren induziert werden und die Dörfeldstraße belasten, auf werktätlich 8.288 Kfz/24 h. Davon werden ca. 54% bzw. 4.474 Fahrten durch Einwohner und rund 28% bzw. 2.281 Fahrten durch Kunden durchgeführt (Tab. 10).

Tab. 10: Werktägliche gebietsbezogene Belastung der Dörfeldstraße durch Ziel-, Quell- und Binnenverkehre

Verkehrsteilnehmer	Fahrtenaufkommen pro Werktag (Kfz/24 h)
Einwohner	4.474
Besucher	252
Beschäftigte	536
Kunden	2.281
Wirtschaftsverkehr	745
Kfz-Fahrten gesamt	8.288

3.9 Gesamtbelastung und Durchgangsverkehre in der Dörfeldstraße

Nach den aktuellen Verkehrszählungen der Verkehrslenkung Berlin (Knotenpunktzählung Adlergestell / Dörfeldstraße / Rudower Chaussee vom Dienstag, 27.08.2013, 7.00 – 19.00 Uhr; s. Anlage) beläuft sich die Gesamtbelastung der Dörfeldstraße in Höhe Anna-Seghers-Straße auf 15.664 Kfz/24 h

(Zählungen 7.00 – 19.00 Uhr: 12.003 Kfz; Hochrechnungsfaktor auf DTVw = 1,305).

Unter Berücksichtigung der auf der Grundlage der Annahmen zu den Struktur- und Mobilitätsdaten im Gebiet ermittelten gebietsbezogenen Ziel-, Quell- und Binnenverkehre errechnet sich die Belastung der Dörfeldstraße durch Durchgangsverkehre auf 7.376 Kfz/24 h. Der Anteil der Durchgangsverkehre am DTVw beträgt somit 47% (Tab. 11). Dieser Wert korreliert relativ genau mit dem in den videobasierten Zählungen ermittelten Anteil der Durchgangsverkehre in den Spitzenstunden (7.00 – 9.00 Uhr und 16.00 – 18.00 Uhr) von 51%.

Tab. 11: Verkehrsarten im DTVw (Schätzung nach Strukturdaten)

Verkehrsarten	DTVw Kfz/24 h
DTVw gesamt (nach VLB-Zählung 08/2013)	15.664
Ziel-, Quell- und Binnenverkehre (gebietsbezogene Verkehre)	8.288
Durchgangsverkehre	7.376
DV-Anteil am DTVw	47%

4 Bewertung der in der Studie 2013 aufgeführten Planungsoptionen

4.1 Handlungsoptionen in der Studie 2013

Auf der Grundlage einer fundierten Bestandsanalyse in der Dörfeldstraße und den anliegenden Straßenzügen wurden in der Studie 2013 folgende Planungsoptionen andiskutiert:

- Herausnahme der Dörfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz bei einer weiteren Reduzierung der Verkehrsstärken mit dem Ziel, neue Gestaltungsmöglichkeiten für eine Aufwertung des Straßenraums und für die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs zu eröffnen,
- Selektive Nutzerbegrenzung, z.B. Sperrung für LKW über 7,5 t,
- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen,
- Parkraumlösung unter Einbeziehung der Seitenstraßen und des Parkhauses,
- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (grundlegend für die angestrebte Entwicklung zu einem Anziehungspunkt für die auf dem WISTA-Gelände arbeitende und in Zukunft auch wohnende Bevölkerung),
- Einbahnstraßenregelungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts mit flankierenden Maßnahmen,
- Vertiefende Analyse der Erhebungsdaten mit besonderem Augenmerk auf die Durchgangsverkehre,
- Erarbeitung langfristiger Planungsoptionen.

4.2 Empfehlungen

Die vertiefende Auswertung der Erhebungsdaten und die Analyse der Verkehrsarten in der vorliegenden Untersuchung haben die hohe Belastung der Dörfeldstraße durch Durchgangsverkehre bestätigt. 47% der täglichen Verkehrsströme sind den Durchgangsverkehren zuzuordnen.

Die bereits 2013 vorgestellten Handlungsempfehlungen sind grundsätzlich weiter zu verfolgen.

- In erster Linie sind solche Maßnahmen zu präferieren, die zu einer Reduzierung der Durchgangsverkehre beitragen.
- Das Verfahren für eine Herausnahme der Dörfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz ist verwaltungstechnisch kompliziert und ohne einen gesicherten positiven Ausgang. Daher sollte es vom Bezirksamt nur als eine langfristige Planungsoption angestrebt werden.
- Die LSA-Steuerungen an den Knotenpunkten Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße und Dörfeldstraße / Adlergestell sind mit dem Ziel zu überprüfen, die Leistungsfähigkeit der Zufahrten in Richtung Dörfeldstraße auf das erforderliche Minimum zu reduzieren.
- Eine durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h tags und nachts würde die Durchlasswiderstände für Durchgangsverkehre erhöhen und ist daher als eine sinnvolle Maßnahme zu bewerten.
- Eine selektive Nutzerbegrenzung, z. B. Sperrung für LKW über 7,5 t, wie in der Studie 2013 empfohlen, erscheint aus Lärmschutzgründen nur für den Zeitraum 22.00 – 6.00 Uhr sinnvoll. Tagsüber sind auf Grund der niedrigen Lkw-Belastung und der weiterhin erforderlichen Erreichbarkeit für Anlieferverkehre keine wesentlichen verkehrlichen Wirkungen zu erwarten.
- Die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer wird als eine vordringliche Aufgabe angesehen.
- Eine Parkraumlösung unter Einbeziehung der Seitenstraßen und des Parkhauses ist anzustreben.
- Die verkehrlichen Wirkungen einer veränderten Verkehrsführung auf der Dörfeldstraße und im Umfeld (z. B. Einbahnstraßenregelungen oder eine Unterbrechung der Dörfeldstraße im Bereich Adlershofer Markt) können im Rahmen der vorliegenden

Untersuchung nicht bewertet werden. Sie sollten im Zuge der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für das Gebiet untersucht werden.

Anlage

Verkehrslenkung Berlin VKRZ

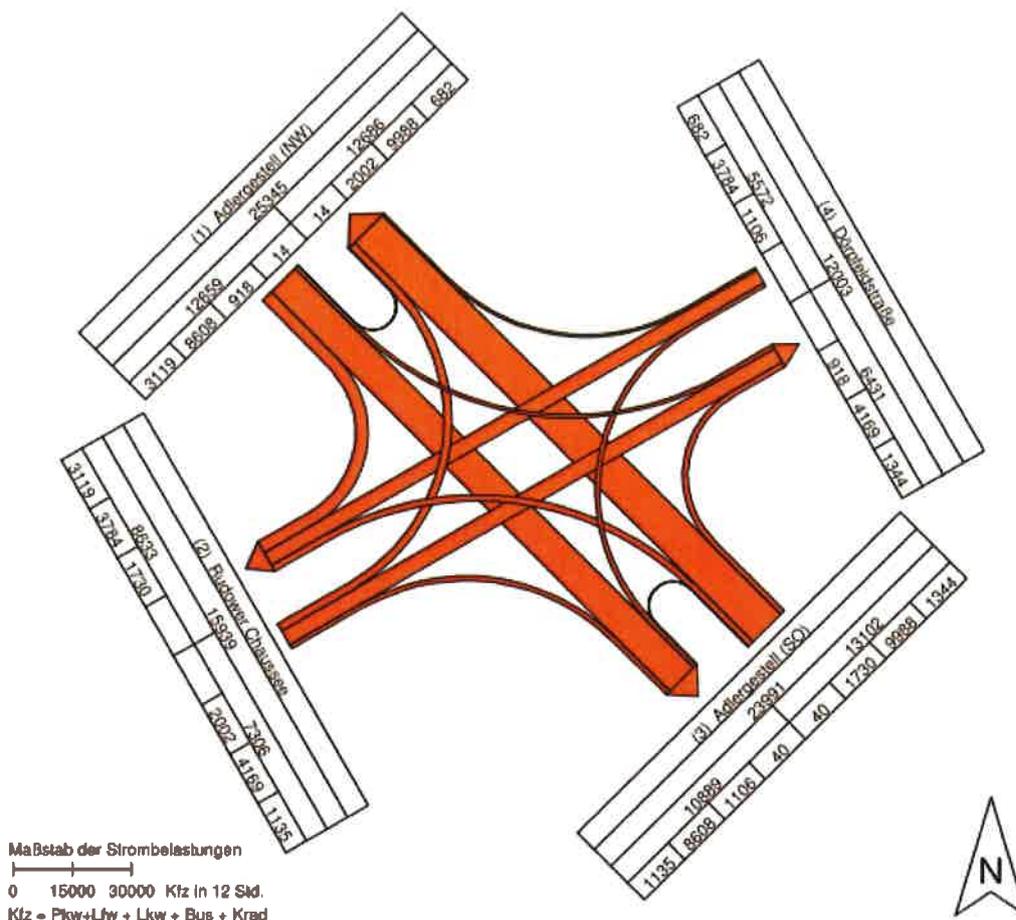
Bereich Verkehrserhebungen

V.L.B.C.



Zählstelle: Adlergestell / Dörfeldstraße - Rudower Chaussee (Johannisthal, 12489)
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 27.8.2013 von 7:00 bis 19:00 Uhr
 Zählstellen-Nr.: K 731402
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw, Bus, Krad, Radl
 Bemerkungen: Bauarbeiten: Adlergestell vor dem Glienicker Weg stadteinwärts nur 1 Fahrstreifen

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



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr				
Kfz - Belastung entspricht 100%				
	Pkw+Lfw	Lkw	Bus	Krad
Arm 1:	92,8	4,9	0,2	2,1
Arm 2:	92,4	2,9	2,3	2,4
Arm 3:	91,7	4,7	1,5	2,0
Arm 4:	94,7	2,4	0,3	2,6

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt		
Arm 1:	1342 16:00	1402 16:00	2744	16:00	
Arm 2:	845 16:00	908 8:00	1647	16:00	
Arm 3:	1371 16:00	1107 15:00	2453	16:00	
Arm 4:	568 17:00	758 16:00	1295	17:00	

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf.	Abf.	Ges.
von 1	1	256	569	37	863	988	1851
2	140	1	53	222	415	873	1288
3	788	199	2	73	1062	707	1769
4	59	418	83	1	560	332	892

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf.	Abf.	Ges.
von 1	3	365	880	94	1342	1402	2744
2	225	1	86	534	845	802	1647
3	1119	117	5	130	1371	1082	2453
4	55	320	111	1	486	758	1244

(Ausdruck: 25.07.14 VLB C - Netzdaten-)

Querschnittszählung: K 731402/13

Dörfeldstraße Berlin-Adlershof:

Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung, September 2014

(Fortschreibung der Studie „Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung, Mai 2013“)