Alternatives Verkehrskonzept Dörpfeldstraße 2018

1. Allgemeine Erklärung

Wir erwarten vom Senat und Bezirksamt Treptow-Köpenick die nachvollziehbare und fachgerechte Prüfung des „AVDö2018“. Soweit diese unsere Vorschläge nicht teilen, erwarten wir eine konkrete Benennung und eine Begründung konkurrierender Lösungen.

Unsere Ausführungen verstehen sich als zwingende Einheit. Werden einzelne Elemente verändert, hat dies destruktive Folgen für alle anderen Elemente des Konzeptes.

Grundsätzlich basieren unsere Vorschläge auf dem Konzept des Planungsbüros Köpcons. Wir betrachten dieses Konzept als ein fundiertes Diskussionsangebot und möchten diesbezüglich aber die Prioritäten in der Konzeptgrundlage anders bewerten.

Das Hauptanliegen der BVG — die Zweigleisigkeit — wird von der AG Verkehr unterstützt, steht allerdings im Engbereich der Dö stark in Konflikt mit dem Bedürfnissen aller anderen Verkehrsteilnehmer und somit letztlich auch den Zielen aus ISEK und AZ Förderprogramm, einer Aufwertung der Einkaufsstraße. Darüber hinaus gehende Vorgaben der BVG (z.B. bezüglich Haltestellen und Durchfahrtsgeschwindigkeit) müssen sich unterordnen. Nur so kann ein guter Kompromiss für alle Verkehrsteilnehmer gelingen.

2. Kontext und Prioritäten

a) Wir – die AG Verkehr des Kiezbeirats vom Aktiven Zentrum Adlershof – haben an diesem Netzplan mitgearbeitet: https://gruenlink.de/1jgk

- Dieser Netzplan basiert auf den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und wird von zahlreichen Gruppen unterstützt, wie beispielsweise BUND, VCD, adfc und Changing Cities.
- Dieser Plan beinhaltet u. a. die Entlastung der Dö vom Fahrradschnell- und Fahrraddurchgangsverkehr durch eine Fahrradroute auf der Radickestraße. Diese Route kann als Fahrradstraße gestaltet werden.
- Die wesentliche Baumaßnahme zur Realisierung dieser Route ist ein zusätzlicher Durchstich am Bahndamm südöstlich des jetzigen Fußgängertunnels am hinteren Bahnsteigaufgang zum S-Bahnhof Adlershof.
- Damit wird eine leistungsfähige Fahrraddirektverbindung zwischen dem Radschnellweg am Teltowkanal und dem Radweg an der TVO geschaffen.
- Unser „AVDö2018“ basiert auf der Umsetzung dieser Verbindung, denn dadurch verringern wir maßgeblich den zu berücksichtigenden Fahrradverkehr in der Dö.

b) Die Problematik der Parkplätze und Lieferzonen sowie der Haltestellen und des Kreuzungsbereiches Adlergestell/Dö wird in diesem „AVDö2018“ nicht komplett behandelt. Deren progressive Lösung ist allerdings ebenso zwingende Voraussetzung für das Gelingen einer Verkehrslösung in der Dö.

c) Um eine moderne und urbane Straßenkultur zu erhalten und das im ISEK verankerte Ziel zur Schaffung einer lebendigen Einkaufsstraße in der Dö zu erreichen, halten wir die folgenden Punkte für elementar:

- Keine Gehwegbreite darf sich gegenüber der jetzigen Gehwegbreite verschlechtern – angestrebt ist, sofern möglich, eine Verbesserung der Gehwegbreite - besonders an den sehr engen Stellen der Dö.
- Sofern es die einzelnen Konzeptpunkte zulassen, muss ein deutlicher Schutz von Fußgängern und Radfahrern gegenüber dem MIV geschaffen werden, beispielsweise durch Stadtmöbel oder Fahrradständer.
- Wenn eine Trennung im Straßenquerschnitt durch Bordsteine nötig ist, favorisieren wir eine Trennung zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr.
- Beiden Verkehrsgruppen (motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr) teilen sich jeweils einen gemeinsamen Verkehrsstreifen.
- Da eine unmittelbare Zusammenführung von Radfahrern und Fußgängern aus gesetzlichen Gründen nicht möglich ist, favorisieren wir einen „weichen" Übergang zwischen Radfahrstreifen und Fußweg – ausschließlich durch farbige Markierungen (beispielsweise Pflasterfarbe). Im folgenden wird daher dieser Fahrradweg „Fahrradangebotsstreifen" genannt.
- Die Radfahrer sollten KEINE Benutzungspflicht dieser Fahrradangebotsstreifen haben.
- Dadurch können Lastenräder, Liegeräder und Rennräder den Fahrstreifen des motorisierten Verkehrs benutzen. Dies ist zwingend notwendig, um ein alternatives Lieferkonzept in der Dö erarbeiten zu können.
- Nach Umsetzung des „AVDö2018" wird es eine deutliche Zunahme an ruhendem Fahrradverkehr geben (Lieferdienste, Kundenfahrräder, …). Die dafür notwendige Fläche kann nur durch die Fläche für den nichtmotorisierten Verkehr bereitgestellt werden. Daher muß diese Fläche maximiert werden.

3. Strukturierung

Wir haben die Dö innerhalb des Planungsraumes in drei Abschnitte unterteilt:

- „Breite Straße"
  - Adlergestell bis Anna-Seghers-Straße (~120m)
- „Enge Straße"
  - Anna-Seghers-Strasse bis Florian-Geyer-Straße (~175m)
  - Hackenbergstraße bis Waldstraße (~470m)
- „Sehr enge Straße" (auch wegen der Dichte an Geschäften)
  - Florian-Geyer-Straße bis Hackenbergstraße (~320m)

4. Abschnitte der Dö

Breite Straße:

- Hier folgen wir in wesentlichen Teilen der Variante A des Planungsbüros Köpcons, unter Maßgabe besonders der in Punkt 2 genannten Prioritäten.

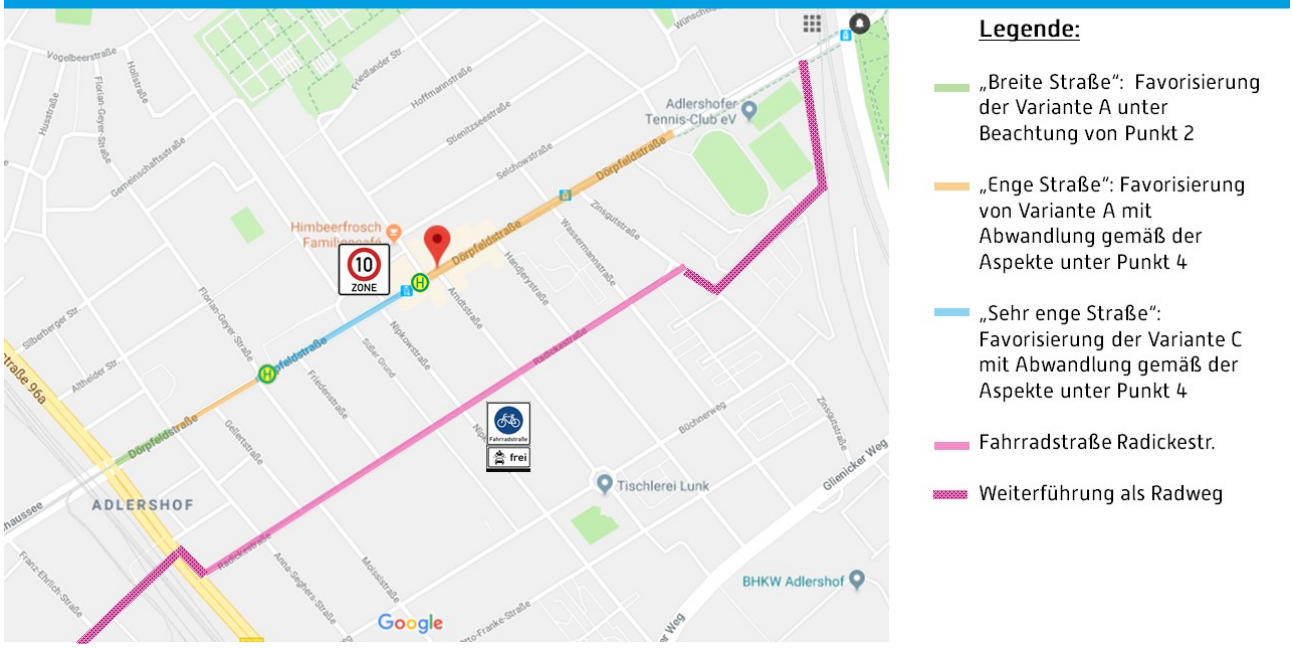
Enge Straße:

- Breite linker und rechter Streifen für den nichtmotorisierten Verkehr jeweils circa 4,25 Meter (jetzt circa 3,40 Meter – diese Angabe ist beispielhaft)
- Fahrradangebotsstreifen durchgehend jeweils circa 1,20 Meter
- Breite für zwei Fahrbahnen maximal 6,50 Meter (jetzt circa 8,50 Meter)
- Unsere Priorität liegt auf den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger)
- Basierend auf Variante A des Planungsbüros Köpcons ist hier nach weiteren – bereits im oberen Text beispielhaft genannten – Toleranzbereichen zu suchen, die zugunsten der Gehwegbreite minimiert werden können.
- Sollte es beispielsweise möglich sein die Fahrbahnbreite weiter zu beschränken, so muss dieser gewonnene Platz dem Fußweg zugute kommen, u.a. wurde im IVFK (Starterworkshop) der minimale Fahrbahnquerschnitt mit 6,40 Meter benannt. Offensichtlich scheint es hierbei noch Spielraum zu geben.

Sehr enge Straße:

- Hier halten wir eine Variation von Variante C des Planungsbüros Köpcons für erfolgversprechend: einen stark geschwindigkeitsreduzierten Bereich.
- Da die verkehrstechnische Anordnung einer Spielstraße nicht zielführend ist, schlagen wir einen „Tempo 10"-Bereich vor. Dies würde den Durchgangsverkehr des MIV deutlich bremsen, aber zulassen.
- Die Beschaffenheit der Straße soll optisch deutlich sichtbar abgesetzt sein, um den geschwindigkeitsreduzierten Bereich zu verdeutlichen.
- Sofern möglich, gibt es einen Fahrradangebotsstreifen. Dieser hat jeweils circa 1,20 Meter Breite.
- An den Kopfenden des beruhigten Bereichs liegen jeweils Tram-Haltestellen. Diese sollen sich jeweils gegenüber stehen.
- Wenn eine Tram dort hält, verhindert die Enge die Weiterfahrt des MIV und unterstützt damit die Durchsetzung der niedrigen Geschwindigkeit

Schematische Darstellung



5. Legende

- AVDö2018 = Alternatives Verkehrskonzept Dörpfeldstraße 2018
- Köpcons = Planungsbüro Köpcons GmbH
- BUND = Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- VCD = Verkehrsclub Deutschland
- adfc = Allgemeiner Fahrradclub Deutschland e.V.
- Dö = Dörpfeldstraße – dieses Kürzel wurde im Rahmen der offiziellen Imagekampagne entwickelt und festgelegt
- TVO = Tangentialverbindung Ost = hervorgehobene Direktverbindung für den MIV zwischen Adlershof und Marzahn
- MIV = motorisierter Individualverkehr
- Fahrradangebotsstreifen = nichtbenutzungspflichtiger Radweg – im Berliner Alltag häufig durch farbige Pflaster markiert
- Planungsraum = Gebiet des „Aktiven Zentrums“ = Bahnhof Adlershof bis Dö/ Waldstraße
- ISEK = „Integriertes Stadtentwicklungskonzept" – Fertigstellung 2015
- IVFK = „Integriertes Verkehrs-und Freiflächenkonzept" – ein Workshop mit Bürgerbeteiligung, der 2016 in Adlershof durchgeführt wurde.

Das Alternative Verkehrskonzept Dörpfeldstraße 2018 wurde durch die AG Verkehr des Kiezbeirats vom Aktiven Zentrum Dörpfeldstraße erarbeitet und in der Kiezbeiratssitzung am 7. November 2018 vom Plenum des Kiezbeirats beschlossen.

Wir stehen für eine detaillierte Vorstellung des Konzeptes gerne zur Verfügung.

Die Sprecher

(Ralf Prengel) (Timo Kabsch)