

Erläuterungsbericht Variante E

1. Allgemein

Die Dörpfeldstraße liegt im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof und soll zwischen Adlergestell und der Waldstraße umgebaut werden. Die Dörpfeldstraße ist im übergeordneten Straßennetz von Berlin sowohl im Bestand als auch in der Planung. Auch wegen der Führung der Straßenbahn ist sie als Ergänzungsstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe IV eingestuft. Sie stellt eine Verbindung zwischen dem Knotenpunkt Adlergestell im Ortsteil Adlershof und dem Knotenpunkt Oberspreestraße im Ortsteil Spindlersfeld dar.

Die Straße dient der Erschließung der anliegenden Wohn-, Handel- und Gewerbebebauung sowie als Sammelstraße für den Ortsteil Adlershof östlich der B96a. Sie ist Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes und erfüllt weitere Nutzungsansprüche als Subzentrum für die Zufußgehenden und Radfahrenden. Durch die Dörpfeldstraße soll die Straßenbahn zukünftig durchgängig zweigleisig fahren.

Der Umbau der Dörpfeldstraße kann nur innerhalb des derzeit, öffentlich nutzbaren Straßenlandes mit einer Breite von 14,90 m bis 19,50 m zwischen der vorhandenen Wohnbebauung erfolgen.

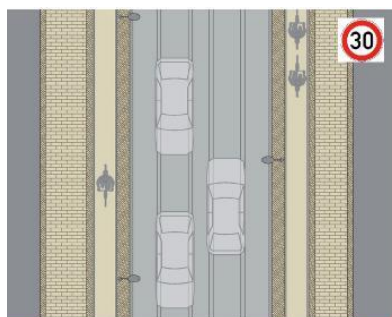
Es ist in dieser Vorplanungsunterlage, unter Beachtung der Ergebnisse der bisherigen Vorplanungsvarianten und Abstimmungen sowie möglicher Realisierungs- und der Umsetzungschancen, durch den Vorhaben- und Straßenbauasträger nunmehr eine Variante E als Kompromiss und Vorzugsvariante entwickelt worden.

Die Umgestaltung der Dörpfeldstraße ist bereits seit 2003 (Lärminderungsplanung Altstadt Köpenick) Thema einer Vielzahl von Untersuchungen.

Im Rahmen des Städtebaufördergebietes Lebendiges Zentrum Adlershof (früher Aktives Zentrum) wurden im Ergebnis eines umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozesses Vorplanungen für verschiedene Varianten zur Umgestaltung der Dörpfeldstraße erstellt. Diese Varianten waren Thema eines Workshops am 22.05.2019.

Als besondere Herausforderung erweist sich der durch Gebäude begrenzte, sehr enge Straßenraum bzw. die Flächenverfügbarkeit in der Dörpfeldstraße, um allen Verkehrsansprüchen zu genügen. Verschiedene Varianten wurden u.a. untersucht:

Ausbauvariante A



Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und beidseitigen separaten baulich hergestellten Radwegen von 1,16 bis 1,60 m Breite (nicht benutzungspflichtig) und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,5 m einschl. Unterstreifen

Ausbauvariante B1



Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 9,50 m und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,50 m, kein Schutzstreifen für den Radverkehr, Orientierung auf durchgehend Tempo 30

Ausbauvariante B2



Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 9,50 m und beidseitigen Fußwegen mit Breiten möglichst > 2,50 m und beidseitigen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn

Ausbauvariante C



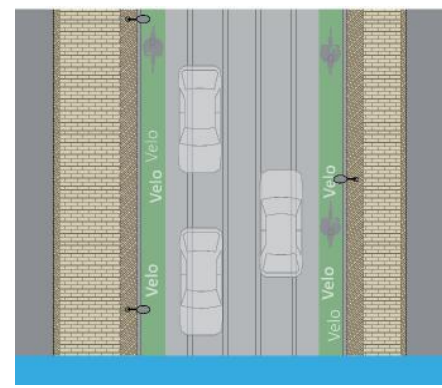
teilräumlicher Umbau zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) im Abschnitt zwischen Florian-Geyer-Straße und Handjerystraße, im übrigen Straßenbereich Querschnitt entsprechend der Varianten A, B oder D

Ausbauvariante D



Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m, beidseitige Fußwege mit Breiten möglichst > 4,0 m, keine gesonderten Radverkehrsanlagen, Orientierung auf durchgehend Tempo 30, ggf. zulassen des Radverkehrs auf den Gehwegen

Ausbauvariante E



Umbau mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m, beidseitige Fußwege mit Breiten möglichst > 2,50 m, keine gesonderten Radverkehrsanlagen aber Markierung eines Aufmerksamkeitsstreifens von 1,00 m auf der Fahrbahn (nicht anordnungspflichtig), Orientierung auf durchgehend Tempo 30

Es konnte bislang auch im Ergebnis des o. g. Workshops keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden, die allseits eine Zustimmung der Beteiligten bekam. Deshalb wurde die nunmehr vorliegende Variante E erarbeitet und vorgestellt. Die weitere Untersuchung dieser Variante ist Inhalt dieser Vorplanung.

2. Darstellung der Baumaßnahme

2.1. Ausgangssituation

Die Variante E als Alternativvorschlag des Straßen- u. Grünflächenamtes wurde in einer Präsentation zum Werkstattgespräch allen Beteiligten vorgestellt. Im Rahmen der gemeinsamen Erörterung wurden zahlreiche Aspekte, Lösungsansätze und Entwicklungsvorstellungen diskutiert. Einigkeit bestand darin, dass für die schmale Straße trotz aller verkehrlichen, funktionalen und gestalterischen Problemlagen aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht aufgrund ihrer Enge und Dichte ein Kompromiss gefunden werden musste, unter der Maßgabe, dass für alle Verkehrsarten die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr war bei der Neugestaltung der Dörpfeldstraße ein zentrales Thema gewesen. Hierbei soll für den Radverkehr auch im Zusammenhang mit der geplanten Zweigleisigkeit der Straßenbahn eine sichere Nutzung insbesondere für den Ziel- und Quellverkehr angeboten werden. Bei allen Varianten ist es nicht möglich, die Regelbreiten lt. Mobilitätsgesetz einzuhalten. Aus diesem Grunde ist ergänzend das Nebennetz (Radickestraße) als Radroute für den Durchgangsverkehr zu ertüchtigen.

Der Umbau der Dörpfeldstraße kann nur innerhalb des derzeitigen, öffentlich nutzbaren Straßenlandes erfolgen.

Es ist mit der Variante E, unter Beachtung der Ergebnisse der bisherigen Vorplanungen und Abstimmungen, eine Kompromissvariante als Vorzugsvariante entwickelt worden, die allen Belangen, auch denen des Fußverkehrs, am besten gerecht werden kann.

Der Umbaubereich Dörfeldstraße beginnend am Adlergestell bis zur Waldstraße ist ca. 1,1 km lang. Dieser Bereich ist überwiegend durch kleinteiligen, inhabergeführten Einzelhandel, anliegende Wohnbebauung und vereinzelte Gewerbenutzung, sowie vom zentral gelegenen Marktplatz geprägt.

Die Dörfeldstraße ist eine traditionelle Geschäftsstraße. Sie ist mit ihrem Umfeld als Förderkulisse in das Programm „Lebendige Zentren und Quartiere“ aufgenommen worden. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität dieser Geschäftsstraße. Verkehrliches Ziel ist es, die Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen. Insbesondere sind die Bedingungen für den Umweltverbund - also den ÖPNV - sowie für die Zufußgehenden und Radfahrenden – zu verbessern.

2.2. Beschreibung

2.2.1. Vorhandener Straßenquerschnitt

Die Dörfeldstraße besitzt derzeit eine Fahrbahnbreite zwischen den Hochborden von 9,0 m bis 10,00 m, welche durch den ÖPNV, Radfahrende und den Kraftfahrzeugverkehr gemeinsam genutzt wird. Durch das Parken am rechten Fahrbahnrand sowie Lieferverkehr (Be- und Entladevorgänge) werden Radfahrende zum Ausweichen über die Straßenbahngleise gezwungen. Im Bereich der Schienenführung stellt dies eine große Gefährdung für die Radfahrenden dar. Technisch gibt es in Längsrichtung dafür gegenwärtig keine Lösung. Zudem ist eine Behinderung des Straßenbahnverkehrs in der Dörfeldstraße zukünftig zwingend auszuschließen.

Der Kfz-Verkehr wird bereits heute auf der gleichen Fläche, wie die Straßenbahn geführt (straßenbündige Gleislage).

Die Fahrbahn der Dörfeldstraße ist in Asphaltbauweise hergestellt. Durch die mehrfachen Instandsetzungsarbeiten und aufgrund von Leitungsbauarbeiten gibt es eine Vielzahl von Flickstellen. Eine zentrale Regenentwässerung über Straßenabläufe ist vorhanden, sowie eine öffentliche Beleuchtung.

Die vorhandenen beidseitigen Gehwege besitzen Breiten von ca. 2,00 m bis 3,85 m. Die Gehwege sind zur Fahrbahn mit Granitbordsteinen abgegrenzt und mit unterschiedlichen Materialien befestigt (größtenteils Betonverbundpflaster, Mosaikpflaster, Gehwegplatten, teilweise auch Asphalt).

Eine separate Radverkehrsanlage sowie Parkbuchten und Bäume sind nicht vorhanden.

Die Grundstückseinfahrten sind mit Natursteingroßpflaster, Natursteinkleinpflaster und Betonverbundpflaster befestigt. Durch die Dörfeldstraße verläuft derzeit eine teilweise nur eingleisige Tramlinie.

2.2.2. Planungskriterien der Variante E

Die Dörfeldstraße ist im übergeordneten Straßennetz von Berlin sowohl im Bestand als auch in der Planung. Wegen der Führung der Straßenbahn ist sie als Ergänzungsstraße mit der Verbindungsfunktionsstufe IV eingestuft. Sie stellt eine Verbindung zwischen dem Knotenpunkt Adlergestell im Ortsteil Adlershof und dem Knotenpunkt Oberspreestraße im Ortsteil Spindlersfeld dar.

Die Straße dient der Erschließung der anliegenden Wohn-, Handel- und Gewerbebebauung sowie als Sammelstraße für den Ortsteil Adlershof östlich der B96a. Sie ist Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes und erfüllt weitere Nutzungsansprüche als Subzentrum für die Zufußgehenden und Radfahrenden. Durch die Dörfeldstraße soll die Straßenbahn zukünftig durchgängig zweigleisig fahren.

Der Umbau der Dörfeldstraße kann nur innerhalb des derzeitigen, öffentlich nutzbaren Straßenlandes mit einer Breite von 14,90 m bis 19,50 m zwischen der vorhandenen Wohnbebauung erfolgen.

Mit der Variante E ist eine Fahrbahnbreite von insgesamt 8,50 m geplant, davon stehen dem Individualverkehr (MIV) und ÖPNV 6,50 m und den Radfahrenden beidseitig eine Breite von 1,0 m am rechten Fahrbahnrand zur Verfügung. Dieser 1 m breite Aufmerksamkeitsstreifen für den Radverkehr wird farblich markiert bzw. kenntlich gemacht durch eine Grünbeschichtung und Piktogramme. Somit können die Gehwegbreiten gegenüber dem Bestand vergrößert, ihrer Funktion innerhalb einer Geschäftsstraße angepasst, neugestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Mit der Variante E wird erreicht, dass für die Zufußgehenden breitere Gehwege als derzeit zur Verfügung stehen. Eine Einengung des Gehweges < 2,50 m gibt es nur noch punktuell im Bereich vor Haus Nr. 21. Hier ragt im Bestand eine Treppenanlage in den Gehwegbereich hinein. Somit können bezüglich des Fußverkehrs in dieser Geschäftsstraße die Anforderungen an das Berliner Mobilitätsgesetz erfüllt werden.

Die in der Vorplanung übernommene BVG-Planung beinhaltet paarige Straßenbahnhaltestellen als Haltestellenkaps am Marktplatz (Plan E2) und an der Wassermannstraße (Plan E3). Zu dieser Maßnahme werden derzeit die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren der BVG abgestimmt und erarbeitet, die in die Variante E zeitnah übernommen werden. Im Bereich der Haltestellen ist die Fahrbahn ebenfalls 6,50 m breit. Wegen der Begegnung Tram - Lkw bzw. Lkw-Lkw (Bus) werden die Radfahrenden separat auf einem 1,16 m breiten Radweg durch den Haltestellenbereich geführt (Regelausführung BVG).

2.2.3 Bewertung der Variante E

Ziel der Gesamtplanung ist es, den übergeordneten Durchgangsverkehr in der Dörfeldstraße zu verringern/verlagern und die Attraktivität des ÖPNV und der Geschäftsstraße für deren Nutzer deutlich zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung und das Tempo in der Dörfeldstraße sollten im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität, Lärm, Feinstaubbelastung, Durchgangsverkehr und Verkehrssicherheit in allen Abschnitten reduziert werden.

Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnittes gegenüber dem Bestand, zweigleisiger Straßenbahnführung und Kfz-Verkehr ist ein Überholen kaum möglich und sollte durch eine durchgehende Markierung aus Sicherheitsgründen und auch verkehrsrechtlich verboten werden. Die paarige Anordnung der Haltestellenkaps führt ebenfalls zu einer „Verkehrsberuhigung“. Durch die Verbreiterung der Gehwege in Verbindung mit hochwertiger Materialauswahl wird die städtebauliche Qualität der Geschäftsstraße deutlich erhöht. Des Weiteren sollen die Radfahrenden einen geschützten Bereich erhalten und somit der Konflikt mit dem Überfahren der Straßenbahngleise für den Radfahrenden ausgeräumt werden. Durch die vorgesehene Kenntlichmachung dieses Bereichs, der verkehrsbehördlich nicht angeordnet werden muss, wird ein sicheres Angebot für den Radfahrenden geschaffen. Auch wenn die angebotene Breite nicht zum Überholen der Radfahrenden untereinander geeignet ist, wurde dieser Vorschlag unter Abwägung aller Vor- und Nachteile, als die zu bevorzugende Lösung bewertet.

Die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr durch einen markierten Aufmerksamkeitsstreifen lässt ein illegales Parken am Straßenrand auf Grund des geringen Gleisabstandes zum Bord nicht zu. Parkende Autos stehen dann im Gleiskörper der Straßenbahn. Dies soll durch ein zusätzliches Haltverbot verhindert werden.

- Attraktiver und barrierefreier ÖPNV (2-gleisiger Ausbau Tram)
Gleichmäßige Haltestellenabstände ohne Über- und Unterversorgung, keine Grundstücksausfahrten in Haltestellenbereichen, Wetterschutz-Möglichkeiten in Haltestellenbereichen und gegenüberliegende Haltestellenlagen werden mit dem Umbau der Dörpfeldstraße realisiert. Die Haltestellenabstände untereinander und zu den Haltestellen S-Bahnhof Adlershof bzw. Ottomar-Geschke-Straße wurden mit der BVG abgestimmt und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Ebenso erfolgt ein barrierefreier Umbau der Haltestellen.
- Sicherstellung der Liefervorgänge und Kurzzeitparker
Die Anordnung von Lieferzonen sowie die Kurzzeitparker werden derzeit geprüft. Soweit möglich, sollen diese Zonen in den Seitenstraßen der Dörpfeldstraße angeordnet und baulich hergestellt werden.
- Erhöhung der Geh- und Aufenthaltsqualität
Einheitliche neue Oberflächen mit geeigneten Materialien, barrierefreie Absenkungen bei Straßeneinmündungen, Neubau einer öffentlichen Beleuchtung und gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Es können Gehwegbreiten von deutlich > 2,50 m sichergestellt, bis auf die punktuelle Engstelle vor Haus Nr. 21. Zusätzliche Begrünung kann nur in den Seitenstraßen angeordnet werden, da der enge Straßenquerschnitt der Dörpfeldstraße keine Baumpflanzungen zulässt.
Hier wird noch geprüft, ob im Seitenbereich eine Aufwertung durch Pflanzkübel im Seitenbereich der Straße bzw. an den Fassaden möglich ist.

Für einen entsprechend einer Geschäftsstraße erforderlichen und sicheren Verkehrsablauf einschließlich einer Straßenbahnführung ist es notwendig, den Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit mit verschiedenen Maßnahmen umzugestalten. Dies ist mit der Variante E als bestmögliche Kompromisslösung gegeben.

Für die Straßenbahn sind die Haltestellen nach den Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren bei der weiteren Planung zu berücksichtigen (Abmessungen, Haltestellenborde, Blindenleitstreifen, Platz für Wartehäuschen bzw. Wetterschutz usw.).

Ein grundlegender Umbau der Fahrbahnen, Rad- und Gehwege sowie Grundstückseinfahrten erfolgt nach den in Berlin gelten Regelwerken, wie z. B. Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) bzw. nach den abgestimmten Gestaltungskriterien aus den bisherigen Verfahrensschritten im Rahmen der Fördermaßnahme.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m für die fahrbahnbündige Führung von Straßenbahn und Kfz zuzüglich der beiden Aufmerksamkeitsstreifen für Radfahrende beträgt die Breite somit durchgängig 8,50 m. Dies entspricht dem in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ vorgegebenen Verkehrsraum sowie die lichte Raumbreite für den Begegnungsverkehr Bus/Bus. Diese Breite ist auch zwingend für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn erforderlich.

Die nach § 7 Berliner Straßengesetz vorgegebenen Mindestbreiten für Gehwege von 2,50 m, in Ausnahmefällen 2,00 m (an punktuellen Engstellen 1,50 m) werden eingehalten. Mit der Variante E kann auch dem aktuell im Beschluss befindlichen Teil Fußverkehr des Berliner Mobilitätsgesetzes entsprochen werden.

Die Fahrbahn und der Aufmerksamkeitsstreifen für die Radfahrenden in der Dörpfeldstraße werden in Asphaltbauweise hergestellt. Die Gehwege werden in Mosaikpflaster und Gehwegplatten gemäß Berliner Straßengesetz § 7 AV Geh- und Radwege hergestellt.

Die Einfassung mit Borden und Kantensteinen der Fahrbahnen und Gehwege erfolgt ebenfalls gemäß AV Geh- und Radwege. Für die konkrete Materialwahl werden zur Erhöhung der Attraktivität die Ergebnisse der bisherigen Abstimmungen für die Fördermaßnahme herangezogen.

Ein Baugrundgutachten liegt derzeit noch nicht vor. Es wird von gründungsfähigem Baugrund, Frostempfindlichkeitsklasse F2 ausgegangen.

Die Entwässerung der Fahrbahn und Nebenflächen erfolgt über den vorhandenen Regenwasserkanal. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf die Lage der Abflüsse (nicht im Bereich der Radverkehrsfläche) zu legen. Hier können eventuell Seitenabläufe in Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB) verwendet werden.

Im Rahmen der weiteren Planungen wird eine elektronische Anfrage an alle Medienträger zur Art und zum Umfang ihrer im unterirdischen Bauraum verlegten Ver- und Entsorgungsleitungen gestellt sowie die geplanten Maßnahmen abgefragt.

Zusammenfassende Bewertung Variante E

Die betrachtete Variante E ist in Abwägung aller betrachteten Varianten als Vorzugsvariante anzusehen und soll als Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter betrachtet werden. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m zuzüglich des farbig markierten Aufmerksamkeitsstreifens für die Radfahrenden zwischen den Fahrbahnhochborden sowie die beidseitigen Gehwege größer als 2,50 m stellen aufgrund der Rahmenbedingungen eine Verbesserung der verkehrlichen Belange aller Verkehrsteilnehmer dar.

Des Weiteren wird eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 weiter geprüft werden. Ebenso wird geprüft, ob für den gesamten Bereich ein absolutes Halteverbot verkehrsbehördlich angeordnet werden kann, so dass die Interessen aller beteiligten Verkehrsteilnehmer (Zu- fußgehende, Radfahrende, Kfz und Tram) unter Einhaltung der Straßenverkehrsordnung berücksichtigt werden können.

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und Belastung der Straße einschließlich der Funktion als ÖPNV-Vorrangstraße (mit zweigleisiger Straßenbahntrasse) kann nur die Variante E aufgrund der unterschiedlichen Kriterien und Randbedingungen und somit auch dem Förderziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für eine Geschäftsstraße gerecht werden.

Die Fahrbahn wird auf einen für MIV und Tram erforderlichen Bereich beschränkt. Durch diese Querschnittsaufteilung können die Seitenbereiche breiter und attraktiver gestaltet werden. Für Radfahrende wird ein sicheres Angebot außerhalb der Gleislage und des Kfz-Verkehrs auf Fahrbahnniveau geschaffen. Der Fußverkehr auf dem Gehweg wird von den Radfahrenden sicher getrennt, das heißt, eine klare sichtbare Trennung des Gehweges, der Radverkehrsanlage, des MIV und der ÖPNV-Gleistrasse. All dies ist nur mit der Variante E möglich.