

BI Zehlendorf AG Verkehrsplanung

Reinhard Crome – Claudia von Lehmann – Ludwig Torns – Matthias Hellwig – Ulrich Conrad

Anlass – Begehung Teltower Damm im Abschnitt zwischen B1 und Mühlenstraße/ Schönower Straße

Fr. 09.03.2018 -08:00-10:30 Uhr-

-Entwurf- Ergebnis-Stichwort-Protokoll 21.03.2018 RC

LSA Fußgängerfurt Höhe Gartenstraße/Adler-Apotheke und Kl.Teltower Damm/Betten-Schmitt

Deutliche Verbreiterung der Überquerungsfurt mit Verdoppelung der Signalmaste (gleiche Schaltung) von Verlängerung der Baufluchtkante Gartenstraße an beginnend

Erhöhung der Verkehrssicherheit der Bus-Bahn-Umsteiger, die hier oft diagonal hinüber hetzen

Auffällige Markierung der Überquerungsfurt zur Verhinderung der ständigen MIV Rotlichtfahrer

LSA Fußgängerfurt – Busschleusen nach Busspuren an den Haltestellen auf beiden Seiten

Sicherung der bestehenden Haltestellen-Busspur vor Forum Zehlendorf und der Busschleuse zur LSA: hier verkehren tagsüber 3 Buslinien im dichten Takt – 101 115 623 –

Einrichtung einer neuen Haltestellen-Busspur vor der Volksbank und einer Busschleuse zur LSA: hier verkehren tagsüber 6 Buslinien im dichten Takt – X10 101 112 115 285 623 –

MIV Fahrstreifen – Verkehrsraum eindeutig ordnen (bester Beobachtungspunkt: S1-Bahnsteig)

Bei zunehmender Kfz-Breite (Spiegelgröße) fahren die Kfz überwiegend nur noch hintereinander, so dass der MIV Verkehrstreifen auf je 1 klare Fahrspurbreite je Fahrtrichtung markiert werden kann – ausgehend von einer neu zu positionierenden überbreit markierten ‚Rückgratlinie‘ Mittelstreifen

Von Süden Richtung Kirchstraßenviertel wird die bestehende Linksabbiegespur am Rathaus benötigt, von Norden aus wird das Einbiegen an der Kreuzung Potsdamer Straße/M.-Buber-Straße empfohlen.

MIV Nebenstraßen – Verkehrsraum neu ordnen

Die überbreite Kirchstraße neu ordnen und eindeutig markieren ... je 1 Kfz Fahrstreifen je Richtung ... je 1 gestrichelter Radfahrstreifen je Richtung ... 1 Stück Busspur mit Endhaltestelle – 118 – markieren

Die Dorfauen-Randstraße wird gem. BA ab Standesamt zur Einbahnstraße Richtung Rathaus (neue Taxi-Ausrichtung) ... wird ab Standesamt Richtung B1 zu Feier-/Aufenthaltsfläche und Fußgängerzone

Die Parkplatztasche vor/am Rathaus/Bürgersaal könnte für Kfz-Kurzzeitparker (Behinderte) u/o für Kfz-Lieferverkehr eingeschränkt erhalten bleiben – ebenso der Parkstreifen Kirchstraße (Nordseite)

Der Kl. Teltower Damm (Blume 2000 <> Postplatz) wird gem. BA zu Fußgängerzone, Anliegerstraße, Fahrradstraße und (bisher nur) samstags zur Marktstraße ohne Einbiegeverkehr aus Teltower Damm.

Die Gartenstraße (vor Bali-Kino) behält vorerst ihre bisherige Verkehrsfunktion rechts raus Ri. Nord – das BA prüft, ob ein längerer Abschnitt z.B. ab Bali-Kino > T-Damm zur Einbahnstraße/Anliegerstraße werden kann. Auf den derzeitigen Kfz-Stellplätzen können/sollten Fahrradbügel aufgestellt werden.

BUS Haltestellen – Wartende & Ein-/Aussteiger und die Konflikte mit durchfahrenden Radfahrern

Deutliche Markierungen ... auf Radwegen H = Haltestellensymbol ... auf Gehflächen Fahrrad-Symbol ... Einzelfalllösungen je nach Örtlichkeit und Platzverhältnissen ... z.B. Fahrradwege/ Radfahrstreifen auf Fahrbahn links vorbei an den Bussen ... u/o Fahrradwege als Radverkehrsanlage ...

Hoffnung auf Diskussion: SenUVK -Ref.Öff.Raum- & SenVLB müssen Radverkehrsanlagen im T-Damm beidseitig zwischen Trumanplaza/Clayallee und TeltowerDammSüd/Knesebeckbrücke/Teltow planen.

- Bus-Haltestelle ‚Zehlendorf Eiche‘ vor B1 Berliner Straße („Woolworth“) (7 Buslinien) benötigt Busspur bis ran an LSA Knoten sowie breitere Fahrgastwartefläche mit Witterungsschutz – ebenso Busschleuse(nsignal) ... (Kfz-Rechtsabbieger nur links neben den Bussen (nicht vor)),
- Bus-Haltestelle ‚Zehlendorf Eiche‘ hinter Potsdamer Straße („Kulturkiosk“) (6 Buslinien) braucht Busspur ab B1 und breitere Fahrgastwartefläche (tödl. Unfall), dito. Radwegführung zum Dorfaunenrand verschieben ... (Kfz- ‚Einfahrtrichter T-Damm‘ nur noch einspurig Ri. Süd),
- Bus-Haltestelle ‚S-Bhf Zehlendorf‘ vor ehem. Theaterkasse/Volksbank (6 Buslinien) benötigt Busspur ab Kirchstraße mit Busschleuse vor LSA Höhe Betten-Schmitt & Fahrgastwartefläche gegen Radfahrer ... (längere Bus-Haltestellenkante, Kfz bleiben links vom/hinter dem 1. Bus)
- Bus-Haltestelle ‚Mühlenstraße‘ vis-à-vis ‚Café Anneliese‘ (3 Buslinien) ist so beengt, dass nur eine 50m-Verschiebung hilft bis vor LSA Schönower Straße (dort Freiraum für Wartezone & Witterungsschutzhäuschen) ... Verschiebung bedingt sicheres Queren/Warten vor Volksbank
- Bus-Haltestelle ‚S-Bhf Zehlendorf‘ („Innovation“) (3 Buslinien) benötigt Busspur von Süden und breitere Fahrgastwartefläche ohne gefährliche Durchführung eines Radweges
- Bus-Haltestelle ‚S-Bhf Zehlendorf‘ vor Gartenstraße („Forum“) (3 Buslinien) benötigt Auffrischung der Busspur und der Busschleuse vor LSA Höhe Gartenstraße sowie breitere Fahrgastwartefläche ohne gefährliche Durchführung eines Radweges
- Zum künftigen Postplatzdurchgang gehört in der Machnower Straße (Knick) eingerichtet ein Bus-Haltestellenpaar („Bahnhofsvorplatz SW“) (3 Buslinien)

RAD Verkehrsanlagen / Wegeführungen / Fahrstreifen

Die Radwegführungen müssen grundsätzlich neu gedacht werden, da sie derzeit gefährlich mitten durch Fußgängerflächen (Gehwege), Busfahrgastflächen (Haltestellen), Autoabstellflächen (aufschlagende Türen) und Schmuckplatzflächen (Aufenthaltsqualität) verlaufen.

SenUVK & SenVLB planen und müssen im Fahrrad-Haupttroutennetz Radverkehrsanlagen realisieren beidseitig zwischen Clayallee und Teltower Damm Süd – im Normfall mit 2,00m Breite je Richtung ... damit kommt ein Diskussionsprozess in Gang über die Ansprüche und Aufteilung der Verkehrsflächen der verschiedenen Verkehrsarten bzw. Mobilitätsformen insbesondere in sehr beengten öffentlichen Räumen, in denen keine der Verkehrsarten im partnerschaftlichen Miteinander Maximalansprüche fordern und durchsetzen kann.

Konkret im Geschäftszentrum Teltower Damm ...

Die Radwegführungen sollten im geschützten Verkehrsraum nicht mitten zwischen Autos und Bussen liegen – junge, ältere, ängstliche und beeinträchtigte Radfahrer*innen würden sonst ganz auf das Radfahren verzichten, was ihre umweltfreundliche Nahmobilität enorm einschränken würde. Also plädieren wir nicht für enge Mischfahrstreifen zusammen mit den Bussen (Drängeldruck), nicht für

Mischflächen zusammen mit den Fußgängern (Geräuschlosigkeit), nicht für enge Wegeführungen an parkenden Autos vorbei (aufschlagende Türen).

GRÜN Baumstandorte, Baumreihen

Tabu und ‚heilig‘ ist der Baumstandort des wohl ältesten und dicksten Baumes an der Parktasche am Rathaus an der Bushaltestelle vor dem Reisebüro/Nachhilfestudio – obwohl gerade dieser hier ganz ‚blöd‘ steht und viele Planungsgedanken bezogen auf eine lange bahnhofsnahe Bushaltestelle und die Radwegführung blockiert.

Nicht tabu und ersetzbar und in neuer ‚gesunder‘ gleichartiger Reihe pflanzbar erscheint uns die gesamte Baumreihe zwischen der Einmündung Gartenstraße (Adler-Apotheke) und der Kreuzung Berliner Straße (Woolworth), die derzeit mal dicht, mal weniger dicht zu den Hauswänden steht und aus kleinen, mal mickrigen, mal einigermaßen wachsenden Bäumen besteht.

Wir plädieren für eine komplette Neugestaltung der Flächen & Straßenseite zwischen der Engstelle LSA Höhe Gartenstraße und der LSA Kreuzung Berliner Straße – mit Geschäftsflächenstreifen (Tische), Gehbahn, Baumreihe (neu), Fahrradbügeln, Radfahrstreifen, Busfahrstreifen, Kfz-Fahrstreifen (mit 1 Spur je Fahrtrichtung) – Pkw-Stellplätze (auch nicht für Kurzzeitparken) haben hier keinen Platz mehr.

Gegenrichtung ... Wir plädieren für eine Neugestaltung der Straßenseite zwischen der LSA Kreuzung Potsdamer Straße und der LSA Höhe Kl. Teltower Damm (Betten-Schmitt) – mit Dorfaue, Gehbahn & Radfahrstreifen (Dorfauenseite), Baumreihe (bestehend), Kfz-Fahrstreifen (1 Spur je Fahrtrichtung) - ob ein Busfahrstreifen (separat) und ob Pkw-Stellplätze hier noch Platz haben, bleibt zu diskutieren.

Ab LSA Kirchstraße ist ein Platz zu gestalten unter Einbeziehung der Parktasche, mit überwachter Gewerbe-Ladezone / evtl. Kurzzeitparkplätzen ...

KFZ-Parkplätze

Für Zehlendorf Mitte soll eine ‚flächendeckende Parkraumbewirtschaftungszone‘ festgelegt werden.

Die zentrumsnahen bewirtschafteten Großparkplätze Martin-Buber-Straße (hinter dem Standesamt, neben dem Finanzamt, hinter dem Rathaus) sollen zu qualitätvollen Hochbaustandorten mit öffentlichen Tiefgaragen entwickelt werden – ebenso die privaten Stellplatzflächen Gartenstraße (hinter Woolworth, hinter Bio-Company, hinter der Sparkasse).

Das wilde, derzeit unkontrollierte Straßenrandparken in Zehlendorf Mitte (ca. 1.700 legale & illegale Parkplätze) muss in geordnete, bewirtschaftete Kfz-Parkverhältnisse (mit Anwohner-Vignetten und Gehbahn-Freihaltungen) überführt werden – dauernder Parksuchverkehr nach (kostenfreien) auch illegalen Parkmöglichkeiten muss minimiert werden – Parkleitsystem & Überwachungsmanagement müssen installiert werden ... so lassen sich auch freie Parkplätze finden, die von verkehrsbehinderten u/o beeinträchtigten Personen benötigt werden.

Eine Tiefgarage unter der neu zu gestaltenden Dorfauen-Parkanlage scheint unter den herrschenden wirtschaftlichen Gegebenheiten unrealistisch zu sein – vgl. die Entwicklungsgeschichten der teuer realisierten Tiefgarage Bebelplatz (Staatsoper) und der in 25 Jahren nicht realisierten Tiefgarage Hardenbergplatz (Bahnhof Zoo) ...

MIV-Durchgangsverkehr

Kfz-Durchgangsverkehre sind zu minimieren und möglichst weiträumig entfernt zu führen ... dazu sind die Projekte ‚Knesebeckbrücke‘ / ‚Wupperbrücke‘ / ‚Sachtlebenbrücke‘ über den Teltowkanal (Landesgrenze Bln/Brb, wegen Entwicklungen Teltowwerftgelände, Goerzallee 4.0, Arbeitsort BER) und das Projekt ‚Osdorfer Straße‘ (Weg zur BAB B101 & A10) entsprechend zu gestalten ...

Kfz-Schleichverkehre sind zu unterbinden ... dazu sind die Schleichwege zu blockieren/ zu verbauen ...

- B1 Berliner Straße <> Gartenstraße <> Bali-Kino-Platz <> Teltower Damm Süd
- Teltower Damm Süd <> Kl. Teltower Damm <> Postplatz <> Martin-Buber-Straße
- Berlepschstraße/ Idsteiner Weg/ Hohentwielsteig/ Königstraße <> Fahrradstraße
Anhaltinerstraße <> Postplatz <> Martin-Buber-Straße/Kirchstraße <> B1

ÖPNV & RAD Nutzung stärken

Busspuren, damit die Buslinien ihre Takte & Fahrpläne am Kfz-Stau vorbei einhalten können.

Barrierefreie Bushaltestellen, damit alle Fahrgäste leicht Busse & Bahnen nutzen können.

Radverkehrsspuren (-anlagen), die auch für Überholer, Radanhänger & Lastenfahrräder tauglich sind.

S-Bahn S1 stabil auch im 5'-Takt – zweigleisig durchgebunden über Wannsee hinaus bis Potsdam Hbf.

ExpressBUS X10 mit freiem Fahrweg Teltow Stadt <> Zehlendorf Eiche an den Kfz-Staus vorbei.

RB-Regionalbahnbetrieb von Bf. Wannsee auf bestehender Infrastruktur, intaktem befahrenen Gütergleis über Zehlendorf (Busse) bis Steglitz (U9) verlängern – später bis Schöneberg (S-Ring) unter dem Motto ... Stammbahn neu denken !

... ..

Veränderungen & Ergänzungen jederzeit möglich ... BI Zehlendorf – Reinhard Crome 22.03.2018 ...