

AUSZUG aus Schreiben vom 20.02.2022 – Anregungen des Bürgervereins in der Gartenstadt Frohnau e.V. (BITTE NUR INTERN VERWENDEN)

(...)

Auch unter diesen Voraussetzungen und bei Aufrechterhaltung unseres Wunsch nach einer zukünftigen grundhaften Sanierung halten wir jedoch weitere Optimierungen der vorliegenden Planung im Rahmen der Bauausführung sowie durch begleitende Maßnahmen im Bereich der straßenrechtlichen Regelungen für möglich und angezeigt, die wir Ihnen anbei übermitteln.

- Optimierung von Kreuzungssituationen: Ausdrücklich begrüßen wir den Rückbau von heute sehr aufgeweiteten Kreuzungssituationen, insbesondere im Bereich der Hattenheimer Straße und der Langohrzeile. Dies wird zu deutlichen Verbesserungen der Querbarkeit für Fußgänger führen und auch gestalterische Aufwertungen zu Folge haben. Wir regen an, an geeigneter Stelle zwischen den Bushaltestellen (Enkircher Straße/Markgrafenstraße) die zusätzliche Anlage einer (mobilen) Mittelinsel zu prüfen. Hier erfolgt neben dem Busein- und -ausstieg auch die Querung durch zahlreiche Schüler auf dem Weg zur Victor-Gollancz-Schule.
- Zu begrüßen ist auch die intensive Behandlung der Thematik Niederschlagsentwässerung im Sanierungskonzept: In diesem Zusammenhang regen wir an, anstelle von Mulden die Anlage von Rigolen zu prüfen. Die Planungsvorgaben mit 10 cm Ausmulden berücksichtigen an vielen Stellen nicht hinreichend die Höhenlage des Grünstreifens beidseitig der Fahrbahn: Dieser liegt häufig 20 bis 30 cm über dem Fahrbahnniveau, sodass teilweise Ausmuldungen von 30 bis 40 cm Tiefe entstünden. In diesen Fällen wäre die Verlegung von Rigolen vorzuziehen, u.a. auch unter Berücksichtigung der Pflege der Grünstreifen. Großes Interesse hätten wir an Hinweisen dazu, welche angenommenen maximalen Niederschlagsmengen der aktuellen Planung zugrunde liegen.
- Erweitert werden sollte die Regenwasserversickerung östlich der Straße Am Zwinger: Hier erscheint die geplante Mulde (vor Fürstendamm 4) als nicht in der Lage, bei Starkregen das mit Gefälle aus dem Zwinger ablaufende Wasser aufzunehmen. Die Hausbewohner Fürstendamm in diesem Bereich sind in der Vergangenheit bereits mehrfach von Überschwemmungen betroffen gewesen.
- Als problematisch sehen wir den westlichen Teil der Ausführungsplanung. Die heute bestehende unbefriedigenden Situation des – vielfach ungeordneten - Parkens auf den unbefestigten Seitenstreifen wird lediglich durch die Verlegung von versickerungsdurchlässigen Betonsteinen modifiziert. Wir bedauern außerordentlich, dass hier kein konsequenter Versuch unternommen wird, den deutlich beeinträchtigten Alleecharakter durch Anpflanzung von neuen Bäumen wiederherzustellen bzw. die bestehenden Bäume besser gegenüber parkenden Kraftfahrzeugen zu schützen. Dieser Abschnitt des Fürstendamm ist heute besonders vom Baumverlust betroffen, so sind auf der nördlichen Straßenseite nur noch 9 von ehemals 18 Bäumen vorhanden. Nach der jetzigen Planung würden zwei weitgehend durchgängig gepflasterte Seitenstreifen entstehen, die nicht nur ökologisch fragwürdig wären, sondern auch in ihrer Gestaltung dem Gartenstadtcharakter widersprechen würden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Planung von Baumscheiben mit einer Breite von 3 m bei den größeren Bäumen unzureichend ist. Die vorhandenen Ebereschen haben sehr starke oberflächennahe Wurzeln entwickelt, so dass eine Pflasterung so dicht an die Bäume nicht möglich ist. Wir

bitten darum, die ehemaligen Baumstandorte wieder neu zu bepflanzen, die bestehenden Bäume besser zu schützen (Poller zur Begrenzung der Parklücken) und die Stellplätze in den Zwischenräumen verträglich zu organisieren und dabei auch gestalterische Alternativen zu den aktuell vorgesehenen Betonsteinen zu prüfen.

- Die Bitte um Ergänzung von Baumstandorten bezieht sich auch auf den mittleren Teil des Fürstendamms, da auch hier (schon länger) der typische Charakter der doppelreihigen Allee (wie er in Frohnau auch in der Zeltinger Straße und den beiden Korsos gemäß der historischen Planung besteht) nur noch teilweise erhalten ist.
- Zudem regen wir an, am westlichen Ende des Fürstendamms mindestens zwei der heutigen Kfz-Stellplätze in Nähe des Zeltinger Platzes zukünftig in Flächen für Fahrradstellanlagen umzuwandeln. Dies könnte ein Baustein zur Entschärfung der prekären Abstellituation an den Plätzen insgesamt sein, die von Fußgängern und Fahrradfahrern gleichermaßen beklagt wird.
- Wir regen an, nach Abschluss der Bauarbeiten am westlichen Ende des Fürstendamms einen Fußgängerüberweg anzulegen, da es heute dort regelmäßig zu gefährlichen Situationen zwischen den wachsenden Pendlerverkehren aus und in Richtung Glienicke und dem starken morgendlichen Schülerverkehr sowie den stark frequentierten Standorten von Post, Ärztezentrum und Bushaltestelle kommt.
- Wir regen insbesondere an, nochmals zu prüfen, ob die Fahrradfreundlichkeit der Planung des Fürstendamms durch die Anlage von Schutzstreifen und weitere flankierende Maßnahmen noch verbessert werden kann. Unter der Voraussetzung der gegebenen Breite und des in der bisherigen Planung vorgesehenen Verbleibs des Großteils der Stellplatzflächen wäre in einem ersten Schritt zu prüfen, inwieweit durch bessere Organisation der Stellplätze, zumindest abschnittsweise Schutzstreifen und weitere ordnende Maßnahmen an Straßenkreuzungen zur Verbesserung der Übersichtlichkeit nachhaltige Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen wären.
- Vertiefend zu prüfen wären vor allem abschnittsweise einseitige Parkverbote sowie ggf. beidseitige Parkverbote zu Hauptverkehrszeiten an ausgewählten kurzen Abschnitten an besonders neuralgischen und gefahrenträchtigen Kurvensituationen (z.B. Einmündung Hattenheimer), wobei das Hauptziel die Verbesserung der Situation für den Radverkehr und die Durchlässigkeit für Busse sein sollte.
- Bei einer Neuordnung der Stellplätze sollte zukünftig dafür Sorge getragen werden, dass diese wichtige Straße zukünftig nicht mehr (z.B. im Bereich der Kreuzung Fürstendamm/Langohrzeile sowie im letzten östlichen Abschnitt) zum langfristigen Abstellen von Nutzfahrzeugen und Anhängern fehlgenutzt wird.
- Wir halten es in diesem im Zusammenhang für sehr wichtig, in Zukunft (in Zusammenarbeit mit den Senatsbehörden) noch stärker dafür Sorge zu tragen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingehalten wird (nach SDR-Messung über 7 Tage: 96 % schneller als 30 km/h, 91,6 % schneller als 40 km/h, 68,5 % schneller als 50 km/h, Maximum: 110 km/h), z.B. durch fest installierte Geschwindigkeitsmesser. Dies wäre für die Anwohner von großer Bedeutung, da die geplante Verbesserung der Straßenoberfläche zu Befürchtungen hinsichtlich der zu erwartenden Menge und Geschwindigkeit des zukünftigen Autoverkehrs Anlass gibt. Zudem würde eine verlässliche Geschwindigkeitsbegrenzung auch die Akzeptanz der Durchleitung einer Buslinie weiter verbessern.

(...)