



HINWEIS ZUR ANSICHT

Die Präsentation „**Zwischen-Workshop - Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Adlershof-Dörpfeldstraße**“ vom 20.04.2016 ist doppelseitig angelegt.

Zur richtigen Darstellung der Präsentation klicken Sie bitte in Ihrem PDF Reader oder PDF Acrobat folgende Einstellungen an:

unter dem Menü **ANZEIGE**,

unter dem Punkt **SEITENANZEIGE** - „Zwei Seiten“ und „Deckblatt bei „Zwei Seiten“ einblenden“.

Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept für das AZ Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße

Zwischen-Workshop – 20.04.2016



HL
**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Top 1

Begrüßung

Bezirksstadtrat Rainer Hölmer

Leiter der Abteilung Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt

Top 2

Bestätigung des Protokolls Starter-Workshop und Tagesordnung Zwischen-Workshop

Tagesordnung

17:30 Uhr

- Top 1 Begrüßung
- Top 2 Bestätigung Protokoll Starter-WS und Tagesordnung Zwischen-WS
- Top 3 Vorstellung der Ergebnisse der Kärtchenabfrage
- Top 4 Ziele und Rahmenbedingungen für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße
- Top 5 Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße
- Top 6 Lösungsvarianten zur Neugestaltung des Marktplatzes
- Top 7 Maßnahmenvorschläge im Zielnetz
- Top 8 Maßnahmenvorschläge Frei- und Platzflächen

19:30 – 19:55

PAUSE

- Top 9 Diskussion und Abstimmung für die Weiterbearbeitung
- Top 10 Kurzes Resümee, Ausblick
- Top 11 Verabschiedung

20:55 Uhr

Gegenstand und Ziele des Zwischen-Workshops

- Vorstellen und Erläutern der nach dem Starter-Workshop von den Gutachtern erarbeiteten Grundsatzvorschläge für
 - die **Dörpfeldstraße**
 - den **Marktplatz**
 - die **Hauptwegeverbindungen** für Fuß- und Radverkehr im Quartier (Zielnetz)

Informationen zur Gestaltungsbausteinen

Information zu Sofortmaßnahmen im Quartier

- Erörterung, Meinungsbild und Abstimmung betreffend die Grundsatzvorschläge:
 - Welche Lösungsvorschläge sind tragfähig und sollen vertiefend weiterentwickelt werden?
 - Welche sollen im weiteren Verfahren ausgeschlossen werden?

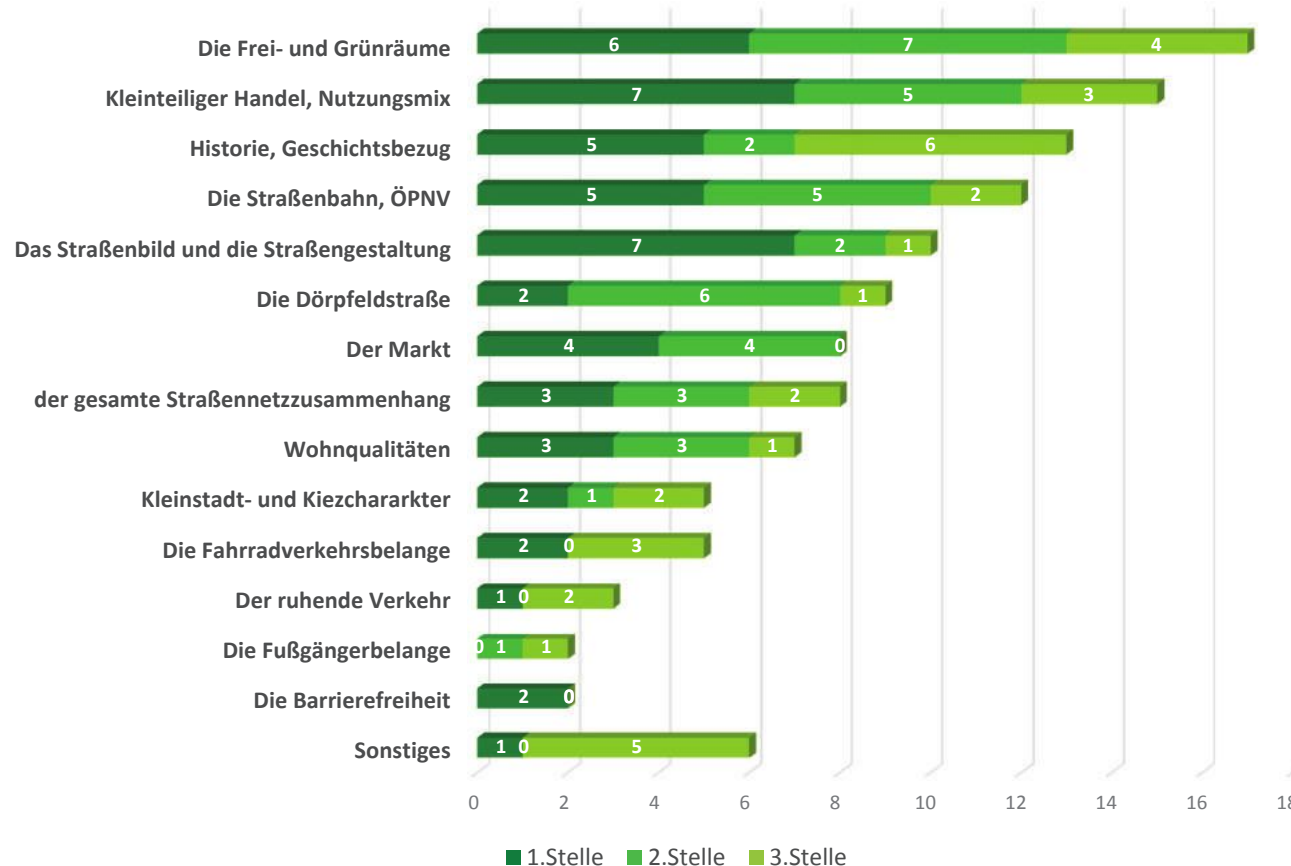
Top 3

Vorstellung der Ergebnisse der Kärtchenabfrage

Was sind die drei größten Potenziale und Stärken bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes?

[Ordnen Sie bitte nach Wichtigkeit!]

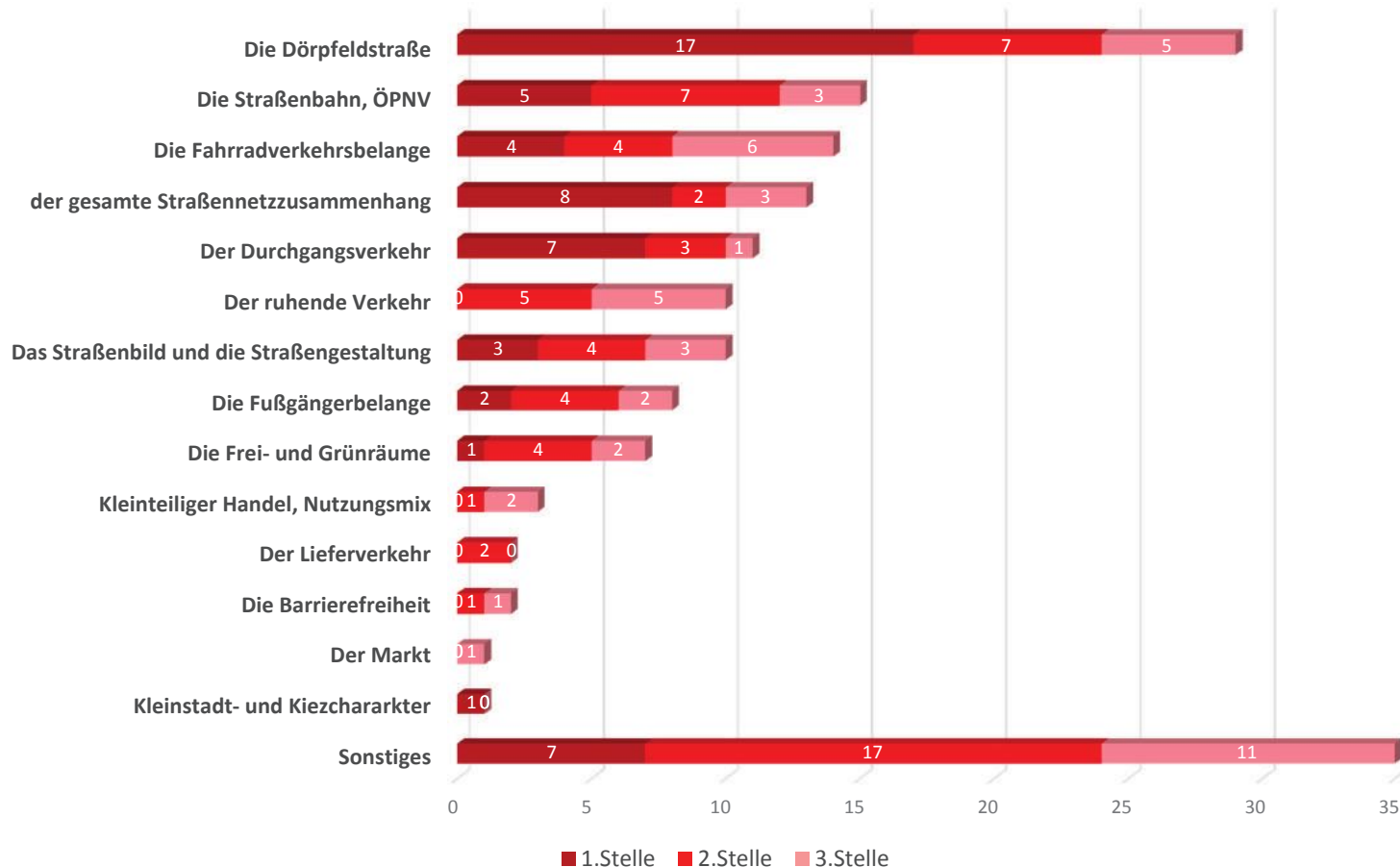
Was sind die drei größten Potenziale und Stärken bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes?



Was sind die drei größten Schwächen und Hindernisse bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes?

[Ordnen Sie bitte nach Wichtigkeit!]

Was sind die drei größten Schwächen und Hindernisse bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes?



**Meine „Vision“ für Verkehr und Freiraum im Quartier
Adlershof-Dörpfeldstraße.**

Meine „Vision“ für Verkehr und Freiraum im Quartier Adlershof-Dörpfeldstraße.

„Visionen“, die die **Dörpfeldstraße** ansprechen – die häufigsten Aussagen

- 11 x mehr Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt
- 8 x Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- 7 x Priorität auf Rad, Fuß, ÖPNV
- 4 x mehr Grün
- 4 x verkehrsberuhigter Bereich, v.a. am Marktplatz
- 3 x Erhalt Tram 1-gleisig
- 3 x Barrierefreiheit
- 3 x Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- 2 x Ausbau Tram 2-gleisig
- 2 x asymmetrische Straßenquerschnitt (+ Parken / Liefern einseitig)

**Meine „Vision“ für Verkehr und Freiraum im Quartier
Adlershof-Dörpfeldstraße.**

Meine „Vision“ für Verkehr und Freiraum im Quartier Adlershof-Dörpfeldstraße.

„Visionen“, die den **Marktplatz** ansprechen – die häufigsten Aussagen

- 5 x mehr Aufenthaltsqualität / Barrierefreiheit
- 3 x verkehrsberuhigter Bereich
- 2 x Schilderwaldabbau

Leitbilder und Grundsätze

Die Ergebnisse der Kärtchenabfrage spiegeln sich in den **Leitbildern** und **Grundsätzen** für die künftige Entwicklung des Verkehrs und der Freiräume im Quartier wider.

Leitbild – Verkehr und Freiraum

„Ein Ort für Jung und Alt –
Traditionell und innovativ“



ISEK Dörfeldstraße
Leitbild 2030

Ziele und Grundsätze für
die Dörfeldstraße

Ziele und Grundsätze für
den Marktplatz

Ziele und Grundsätze für
die Quartiersstraßen
(Zielnetz)

Ziele und Grundsätze für
Frei- und Platzflächen

Top 4


Ziele und Rahmenbedingungen für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße


Ziele und Grundsätze für die Dörpfeldstraße

gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-Workshop


- ➔ weniger Kfz-Verkehr in der Dörpfeldstraße
- ➔ Sicherstellung der Erschließungsfunktion
- ➔ Vermeidung einer Verlagerung von Durchgangsverkehr ins Quartier
- ➔ sicherer Radverkehr
- ➔ attraktiver und barrierefreier ÖPNV
- ➔ Sicherstellung der Liefervorgänge
- ➔ Aufwertung als Hauptgeschäftsstraße: u.a. mehr Gestaltqualität und mehr Grün
- ➔ Erhöhung der Geh- und Aufenthaltsqualität (u.a. Verbesserung der Querungsbedingungen, Barrierefreiheit)

Rahmenbedingungen Einbindung in das übergeordnete Straßennetz Planung 2025

 für die Mengenregulierung
vornehmlich relevante
Knotenpunkte

 Abgrenzung
Untersuchungsgebiet


Übergeordnetes Straßennetz Planung 2025 (Ausschnitt)

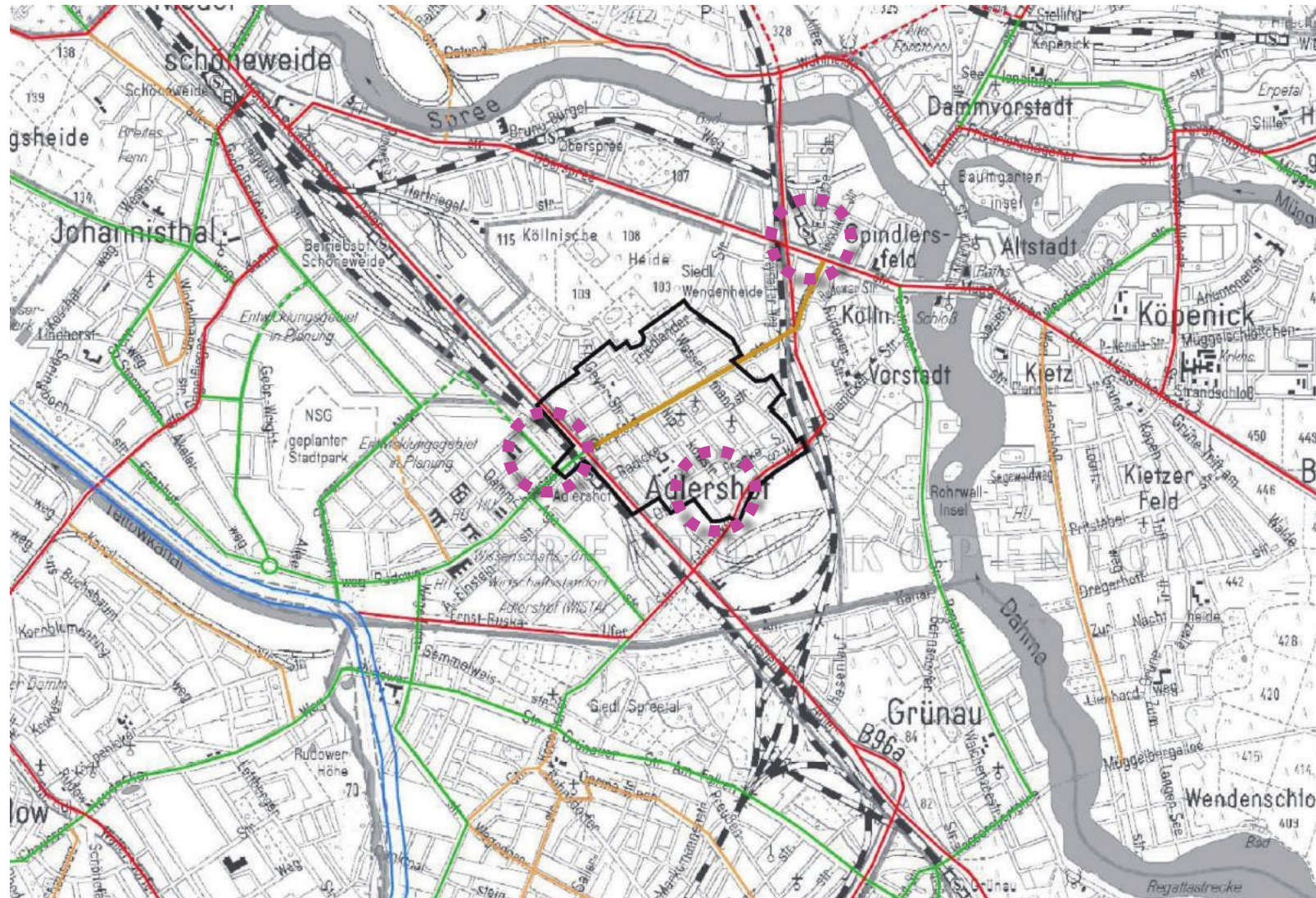
 Stufe 0
(kontinentale Straßenverbindung)

 Stufe I
(großräumige Straßenverbindung)




 Stufe II
(übergeordnete
Straßenverbindung)

 Stufe III
(örtliche Straßenverbindung)

 Ergänzungsstraßen
(Straßen von besonderer
Bedeutung)

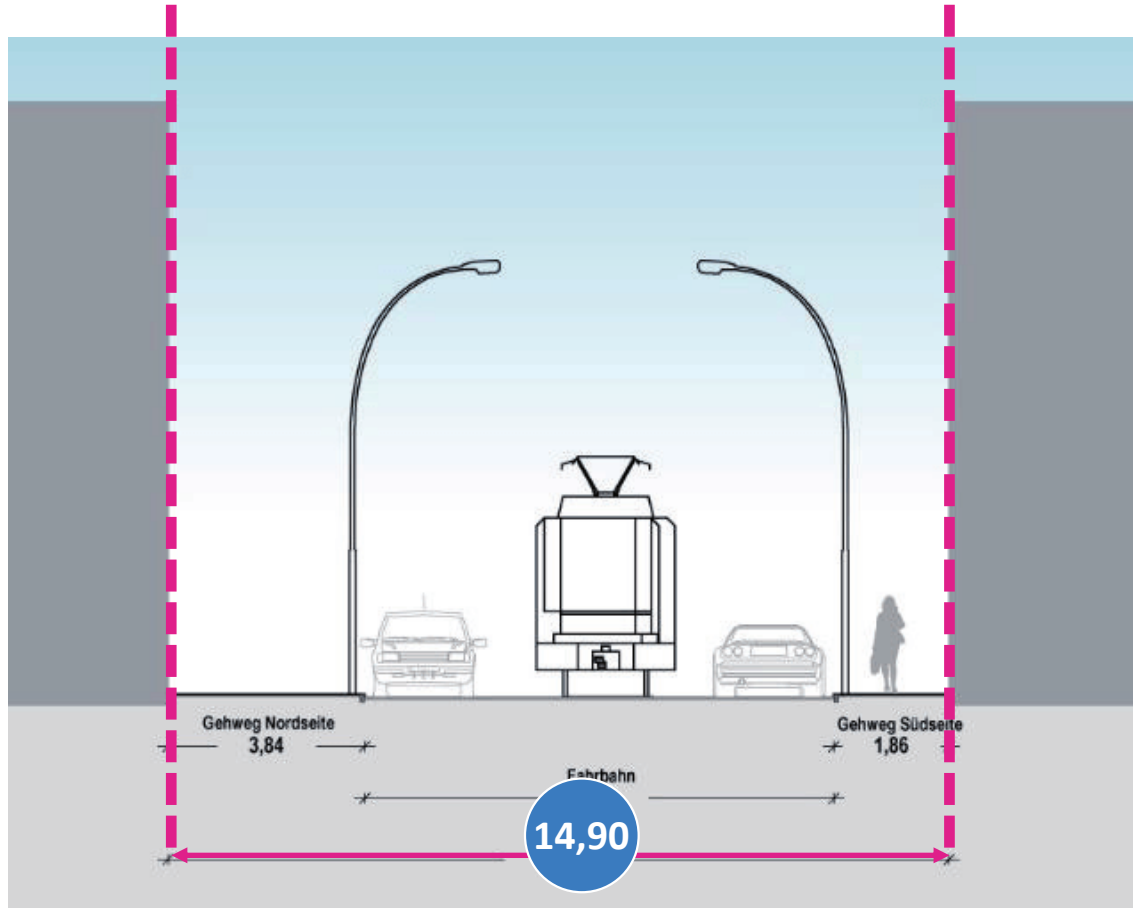


Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Dörpfeldstraße

-  Niedriges Geschwindigkeitsniveau im MIV
-  Reduzierung des Fahrkomforts durch entsprechende Straßenraumgestaltung
-  Reduzierung der einfahrenden Kfz in die Dörpfeldstraße durch Anpassung der Ampel-Programmierungen

Rahmenbedingungen Dörfeldstraße

Querschnitt Bestand (Engstelle)



Rahmenbedingungen Dörfeldstraße - Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung ist relevant, da in den Abschnitten unterschiedliche Ansprüche und Rahmenbedingungen (Nutzungsstruktur und Breite) bestehen.



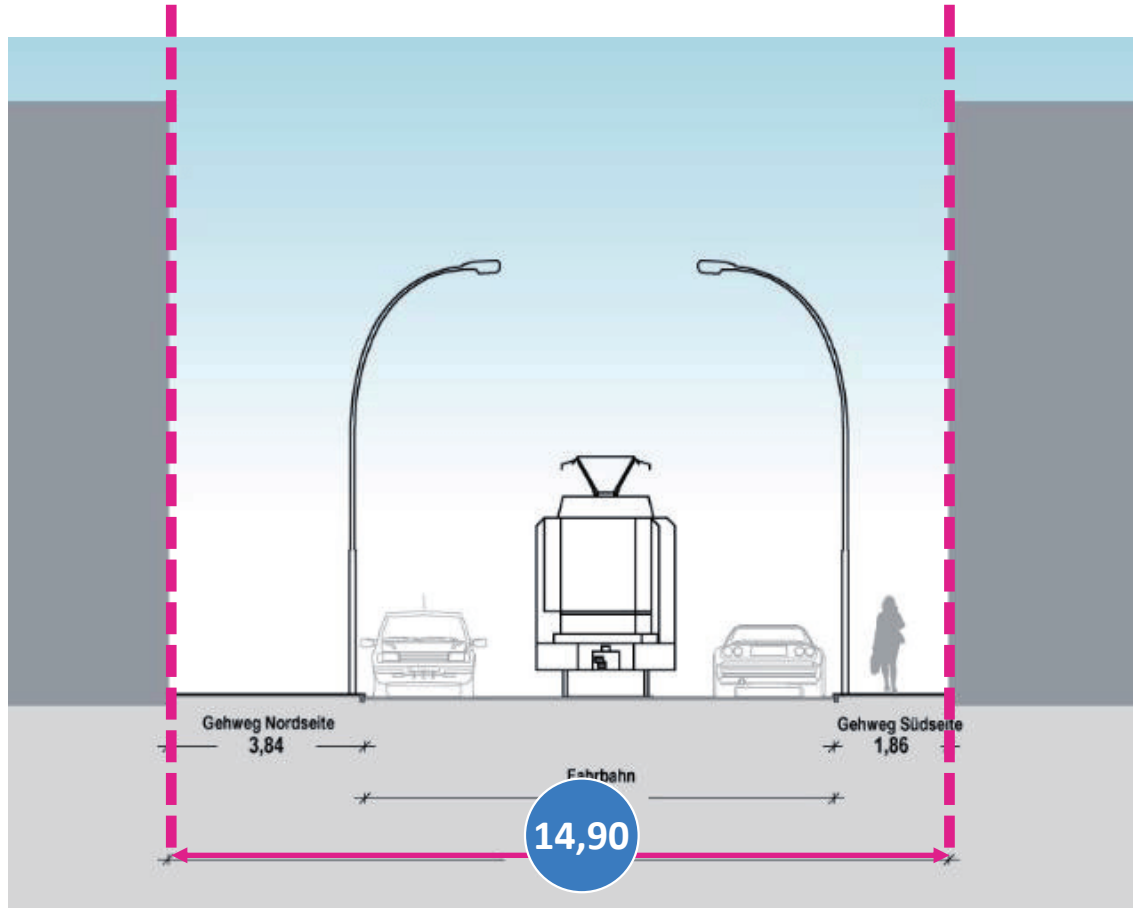
1. Abschnitt

2. Abschnitt

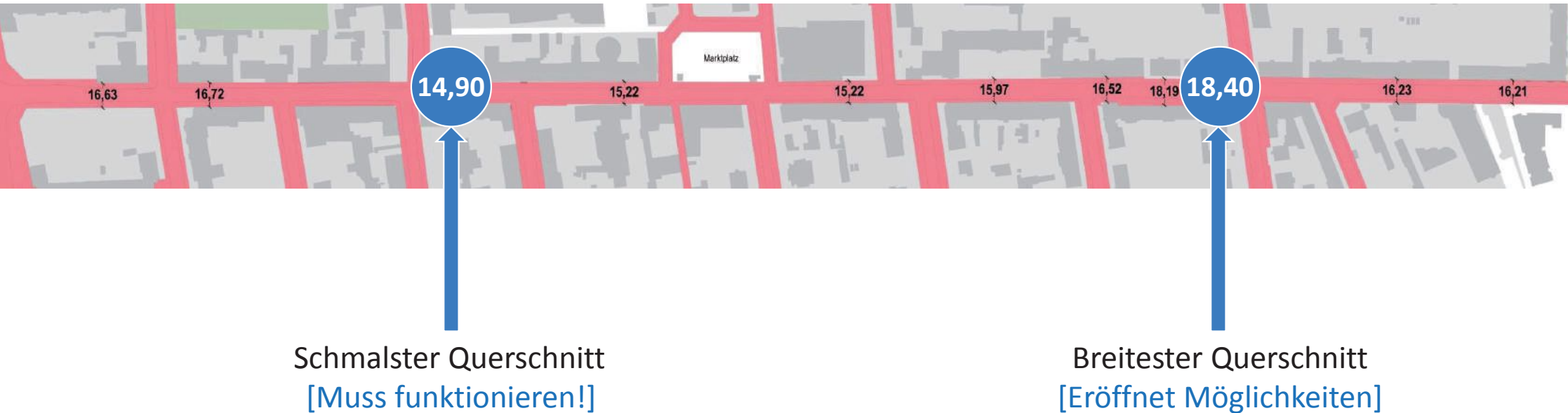
3. Abschnitt

Rahmenbedingungen Dörfeldstraße

Querschnitt Bestand (Engstelle)



Rahmenbedingungen Dörfeldstraße – Querschnitte

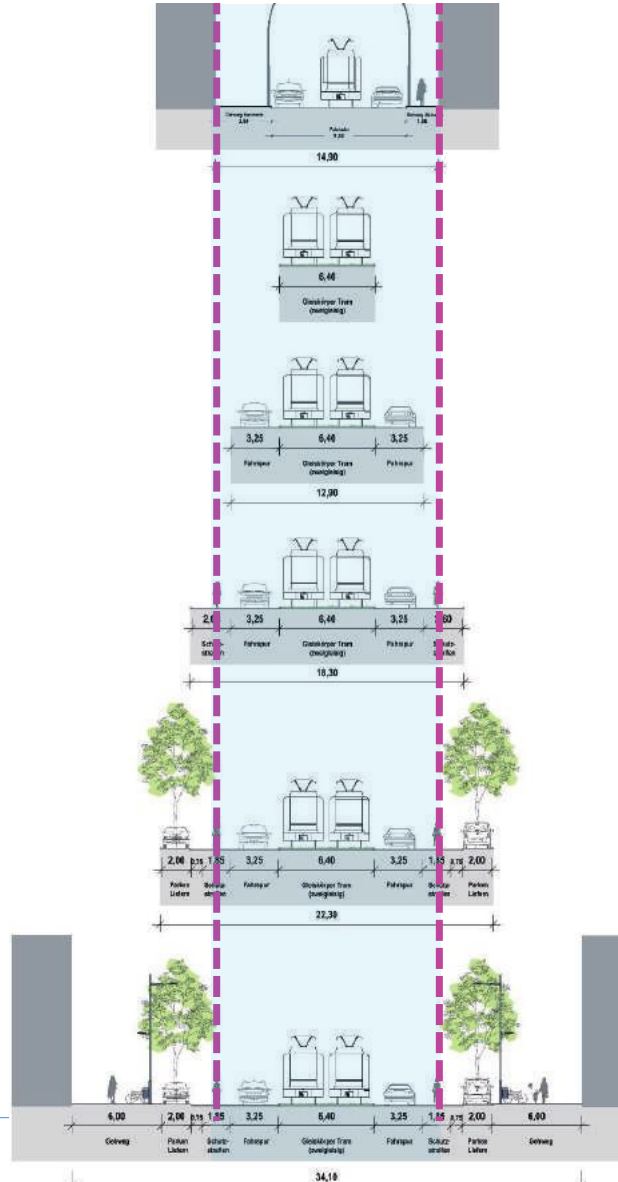


Rückblick Start-WS

Querschnittsvergleich

Standardprofile für den jeweiligen Verkehrsträger im Vergleich zu den bestehenden Platzverhältnissen in der Dörpfeldstraße

Idealer Querschnitt



Dörpfeldstraße Bestand (Engstelle)

Tram

+ Kfz Verkehr

+ Radverkehr

+ Parken & Liefern, Bäume

+ Fußgängerverkehr

+ Sondernutzung

Rückblick Start-WS Schlussfolgerung aus den ersten Querschnittsuntersuchungen

- ➔ Zum idealen Querschnitt fehlen mind. 19,50 m.
- ➔ Eine Ideallösung für alle oder auch nur für eine Verkehrsart kann es in der Dörpfeldstraße nicht geben.
- ➔ Die Aufwertung der Dörpfeldstraße geht nur mit einem **KOMPROMISS** unter Einbeziehung
 - der unterschiedlichen Querschnittsbreiten
 - der angrenzenden Seitenstraßen
 - regulierender Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs

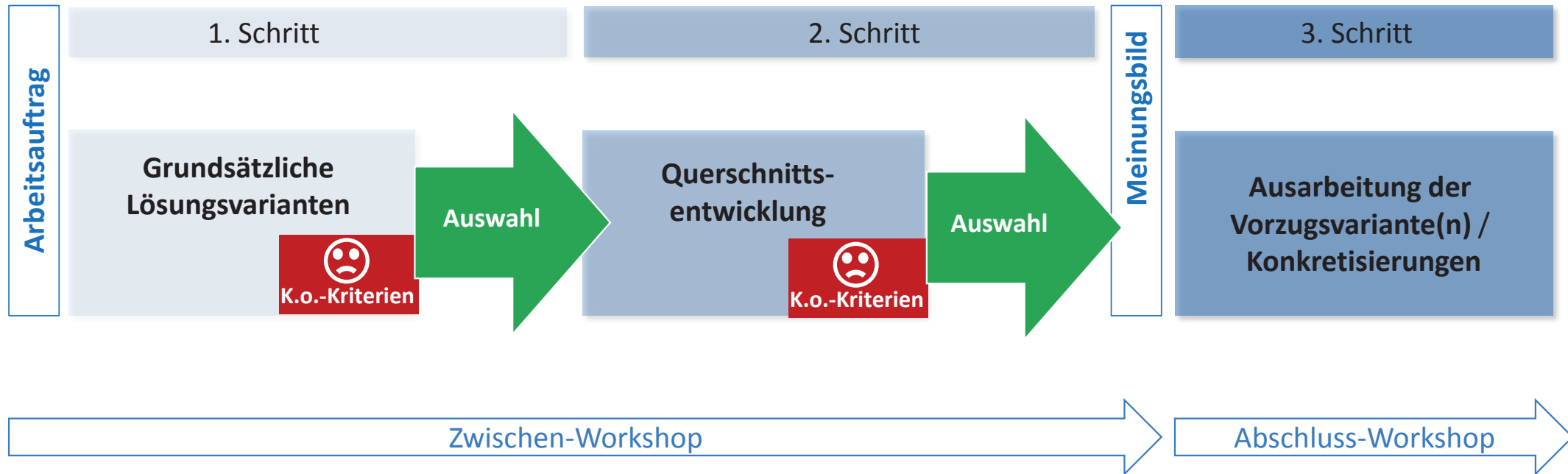
Top 5

Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße

Die ersten zwei Schritte:

1. Schritt Grundsätzliche Lösungsvarianten
 2. Schritt Querschnittsentwicklung
- + Beispiele für Konkretisierungen und Gestaltungselemente

Vorgehen zur Lösungsfindung



Top 5

Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße

Die ersten zwei Schritte:

1. Schritt Grundsätzliche Lösungsvarianten
 2. Schritt Querschnittsentwicklung
- + Beispiele für Konkretisierungen und Gestaltungselemente

Was sind die K.o.-Kriterien für die Lösungsvarianten?



Entstehung von „**Schleichverkehren**“ im Quartier



Erzeugung erheblicher **Umwege** für BewohnerInnen und NutzerInnen des Quartiers (Erschließungsqualität / Ressourcenverbrauch)



keine stufenweise Umsetzung möglich (keine Kompatibilität mit alter und neuer Straßenbahnführung)



Ablehnung durch Baulastträger / TöB aufgrund zwingender **rechtlicher, technischer** und / oder **verkehrlicher Rahmenbedingungen**

1. Schritt

Grundsätzliche Lösungsvarianten *

für die Dörpfeldstraße

* einschließlich der durch TeilnehmerInnen vorgeschlagene Varianten

1. Schritt

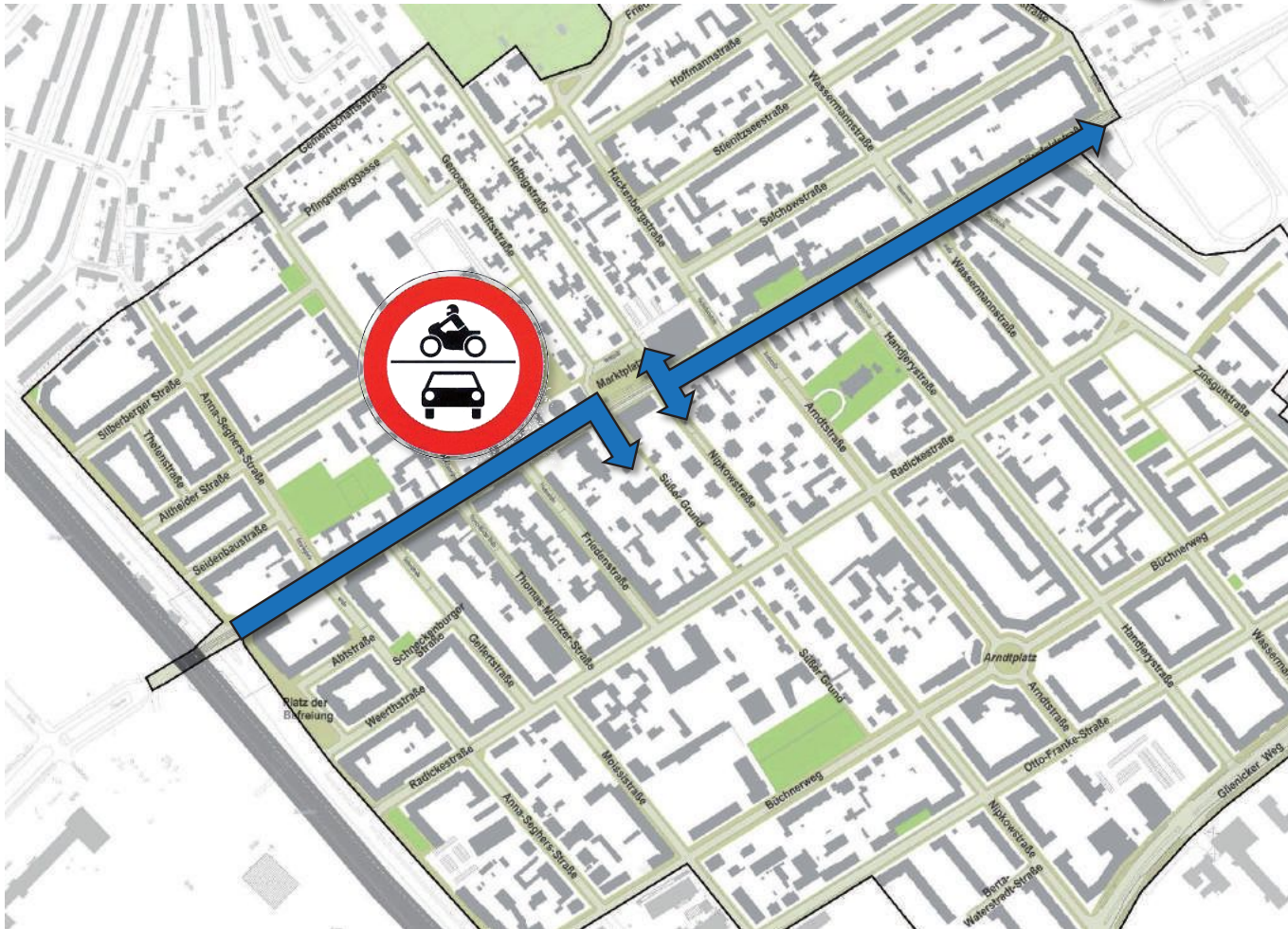
Grundsätzliche Lösungsvarianten *

für die Dörpfeldstraße

* einschließlich der durch TeilnehmerInnen vorgeschlagene Varianten

Dörfeldstraße

Lösung 1 Durchfahrt am Marktplatz **verboten**



Marktplatzbereich ist

- für den MIV gesperrt
- für Radverkehr und Straßenbahn frei

Dörfeldstraße

Lösung 1 Durchfahrt am Marktplatz **verboten**

Beurteilungskriterien

Entlastung vom
Durchgangsverkehr



Handel / Gewerbe



Schleichverkehr im
Nebenstraßennetz



Städtebau



Innerörtliche
Erschließungsqualität



Aufenthaltsqualität



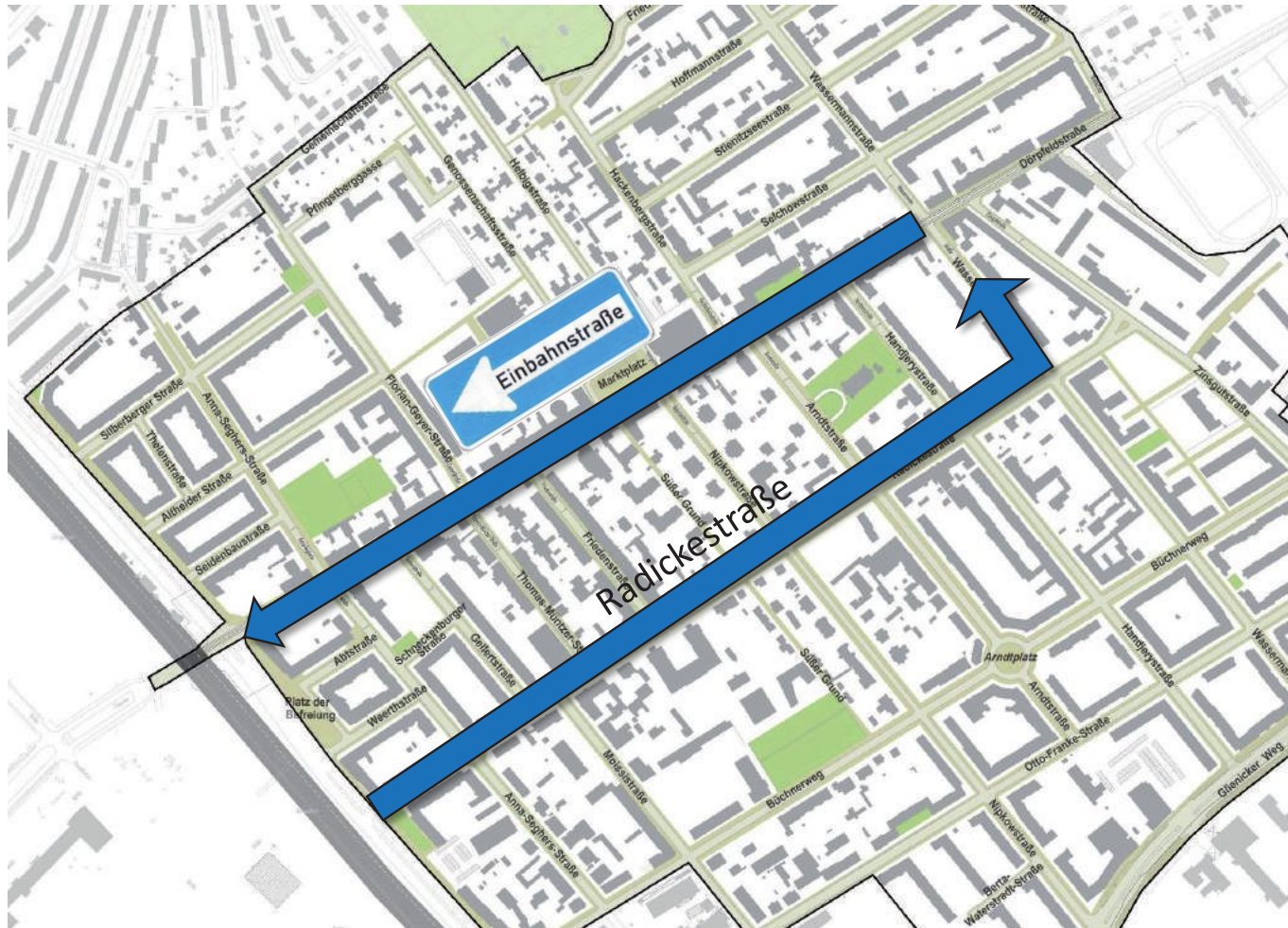
Umsetzbarkeit in
Stufen

*Abhängig
vom Querschnitt*

TöB Akzeptanz

?

Dörfeldstraße



Lösung 2



Einbahnstraße

- Einbahnstraßenregelung für MIV
- für Radverkehr und Straßenbahn frei
- Radickestraße als „Beipass“

Dörfeldstraße

Lösung 2



Einbahnstraße

Beurteilungskriterien

Entlastung vom
Durchgangsverkehr



Handel / Gewerbe



Schleichverkehr im
Nebenstraßennetz



Städtebau

*In Abhängigkeit
vom Querschnitt*

Innerörtliche
Erschließungsqualität



Aufenthaltsqualität

Umsetzbarkeit in
Stufen

*In Abhängigkeit
vom Querschnitt*

TöB Akzeptanz

?

Zur Info

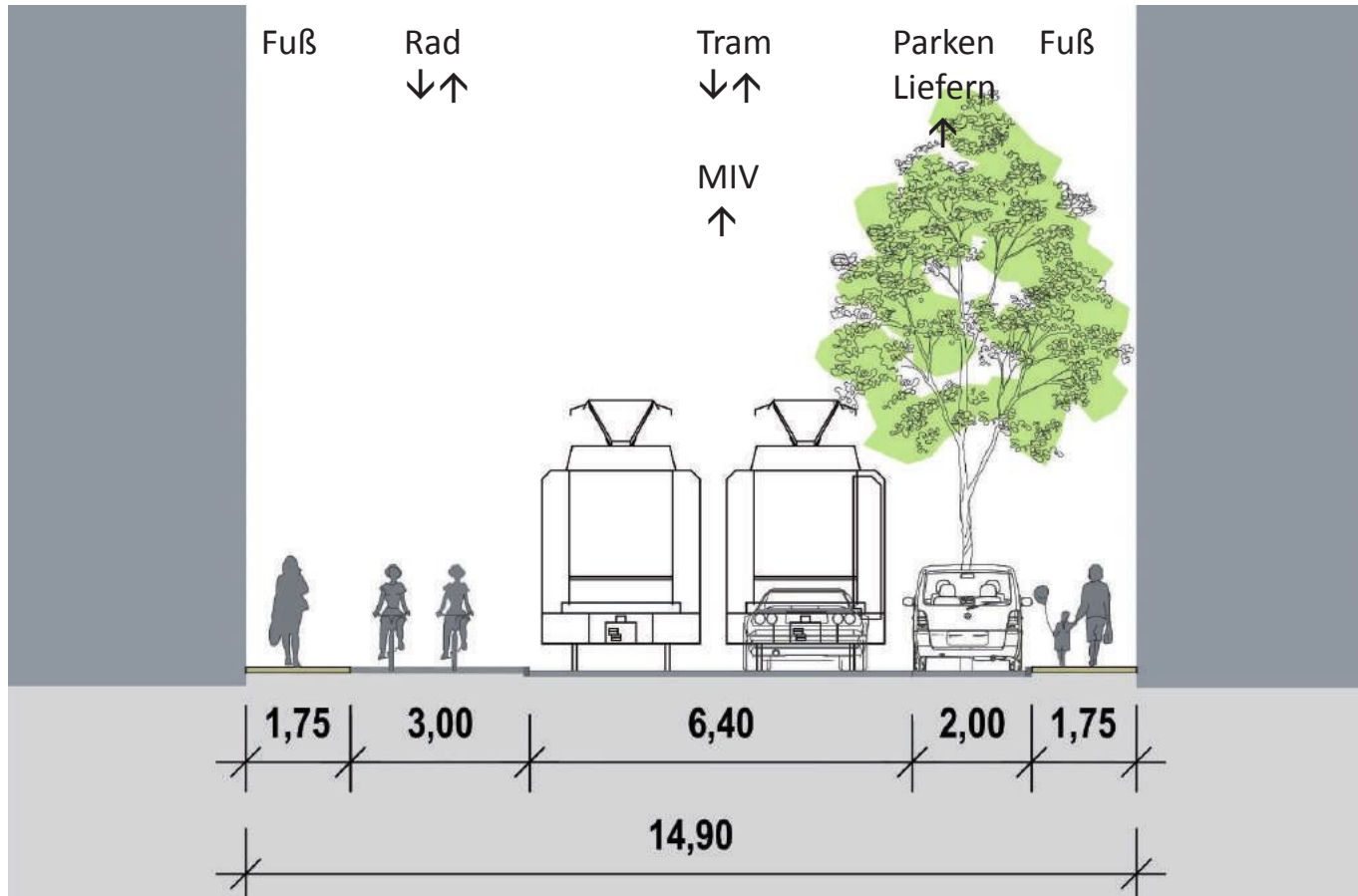
*Umwege für gebietsbezogene
Verkehre:*

+ 1.864 Fzg-km/Tag bzw.
+ 619.393 Fzg-km/Jahr

*Dadurch zusätzlicher
Kraftstoffverbrauch:*

+ 168 l/Tag bzw.
+ 55.745 l/Jahr

Dörpfeldstraße Querschnitt



Lösung 2



Einbahnstraße

- Einbahnstraßenregelung für MIV
- für Radfahrer, Straßenbahn frei



Dörfeldstraße Querschnitt

Lösung 2



Einbahnstraße

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörpfeldstraße

Lösung 3



Fußgängerzone

Beurteilungskriterien

Entlastung vom
Durchgangsverkehr



Handel / Gewerbe



Schleichverkehr im
Nebenstraßennetz



Städtebau



Innerörtliche
Erschließungsqualität



Aufenthaltsqualität



Umsetzbarkeit in
Stufen



TöB Akzeptanz

?

Zur Info

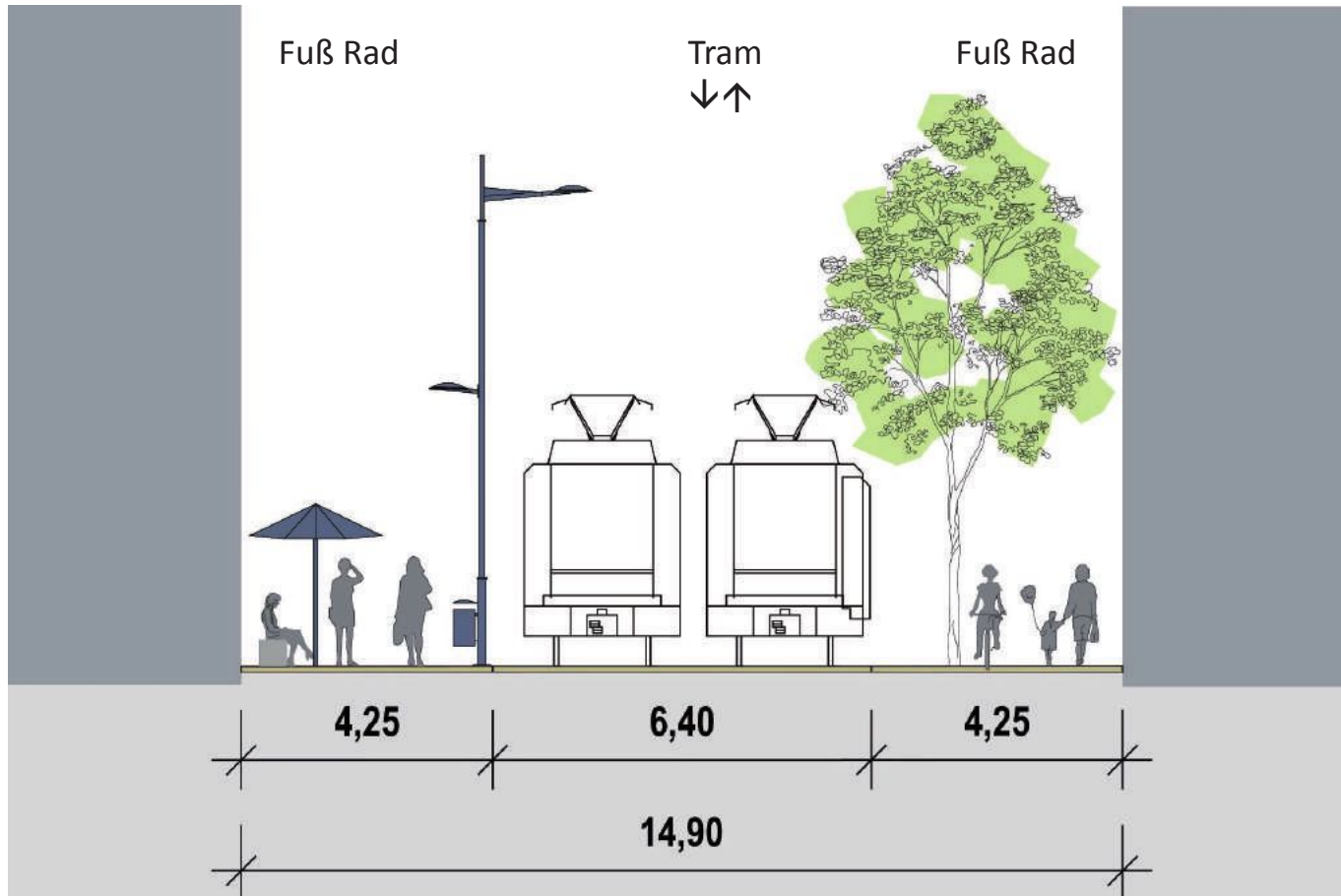
Umwege für gebietsbezogene
Verkehre:

+ 12.432 Fzg-km/Tag bzw.
+ 4.129.245 Fzg-km/Jahr

Dadurch zusätzlicher
Kraftstoffverbrauch:

+ 1.119 l/Tag bzw.
+ 371.632 l/Jahr

Dörfeldstraße Querschnitt



Lösung 3



Fußgängerzone

- für MIV gesperrt
- für Radfahrer, Straßenbahn frei
- temporäres Liefern



Dörfeldstraße Querschnitt

Lösung 3



Fußgängerzone

Beurteilungskriterien

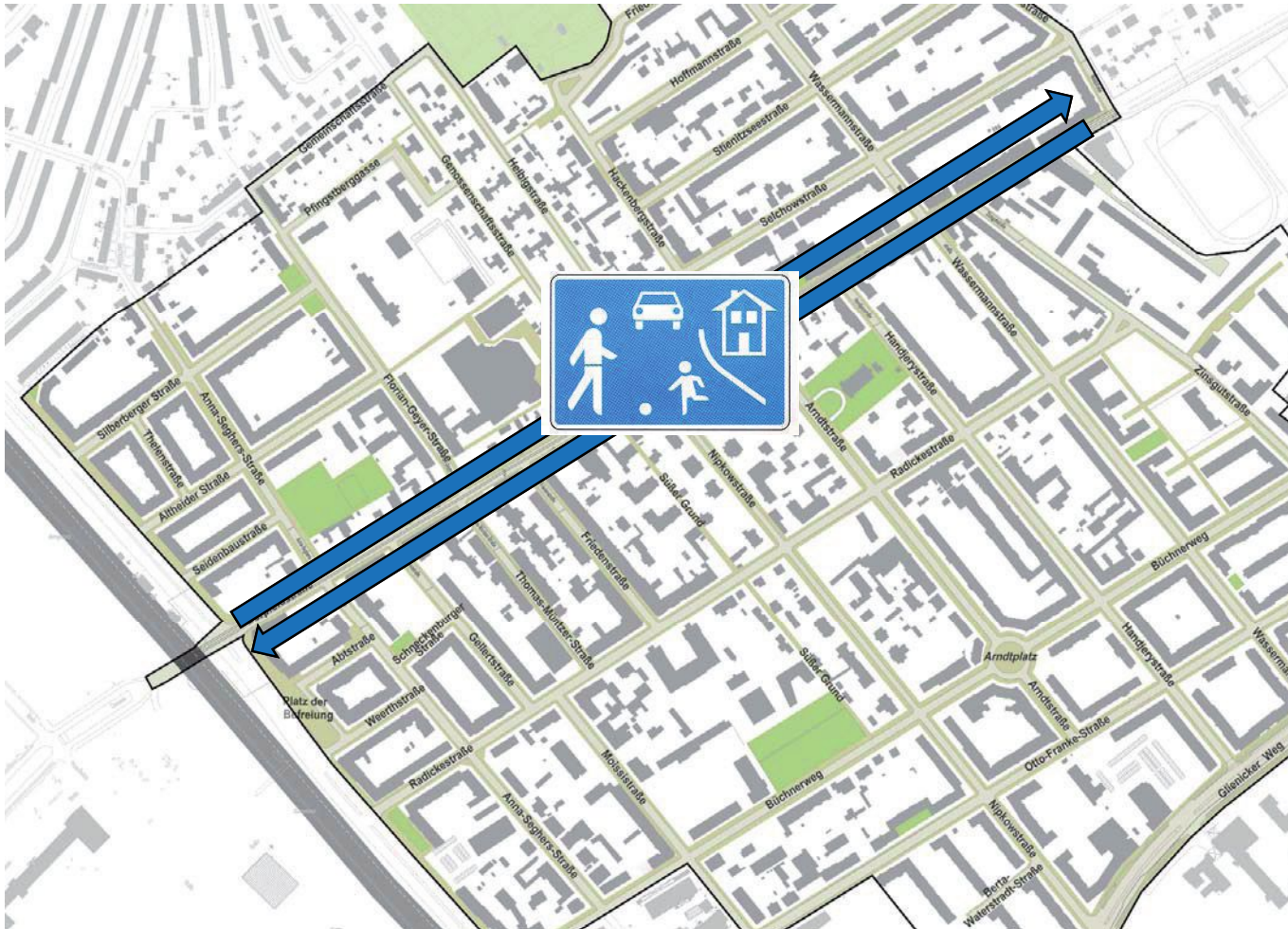
Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße

Lösung 4



verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)



- Schrittgeschwindigkeit
- alle VerkehrsteilnehmerInnen sind gleichberechtigt
- Parken nur auf markierten Flächen

Dörfeldstraße

Lösung 4



verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)

Beurteilungskriterien

Entlastung vom
Durchgangsverkehr



Handel / Gewerbe



Schleichverkehr im
Nebenstraßennetz



Städtebau



Innerörtliche
Erschließungsqualität



Aufenthaltsqualität



Umsetzbarkeit in
Stufen



TöB Akzeptanz



Dörfeldstraße



Lösung 5



„Begegnungszone“

- Modellprojekt des Senats
- eine Modell-Begegnungszone wurde bereits in der Maaßenstraße umgesetzt
- Begegnungszone Maaßenstraße ist offiziell **Tempo 20- und Halteverbotszone**
- zur Zeit nach StVO nicht möglich

Dörfelstraße

Lösung 5



„Begegnungszone“



Beispiel Maaßenstraße:

- Nebenstraßennetz
- Querschnitt 26 m
- keine Straßenbahn

Dörfeldstraße



Lösung 5



„Begegnungszone“

- Modellprojekt des Senats
- eine Modell-Begegnungszone wurde bereits in der Maaßenstraße umgesetzt
- Begegnungszone Maaßenstraße ist offiziell **Tempo 20- und Halteverbotszone**
- zur Zeit nach StVO nicht möglich

Dörfeldstraße

Lösung 5



„Begegnungszone“

Beurteilungskriterien

Entlastung vom
Durchgangsverkehr



Handel / Gewerbe

Schleichverkehr im
Nebenstraßennetz*



Innerörtliche
Erschließungsqu

Umsetzbarkeit in
Stufen

TöB Akzeptanz

Modellprojekt

* In Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsniveau im übrigen Nebenstraßennetz (insbesondere in der Radickestraße)

Dörfeldstraße

Lösung 6



verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Beurteilungskriterien

Entlastung vom Durchgangsverkehr		Handel / Gewerbe	
Schleichverkehr im Nebenstraßennetz*		Städtebau	
Innerörtliche Erschließungsqualität		Aufenthaltsqualität	
Umsetzbarkeit in Stufen			
TöB Akzeptanz	?		

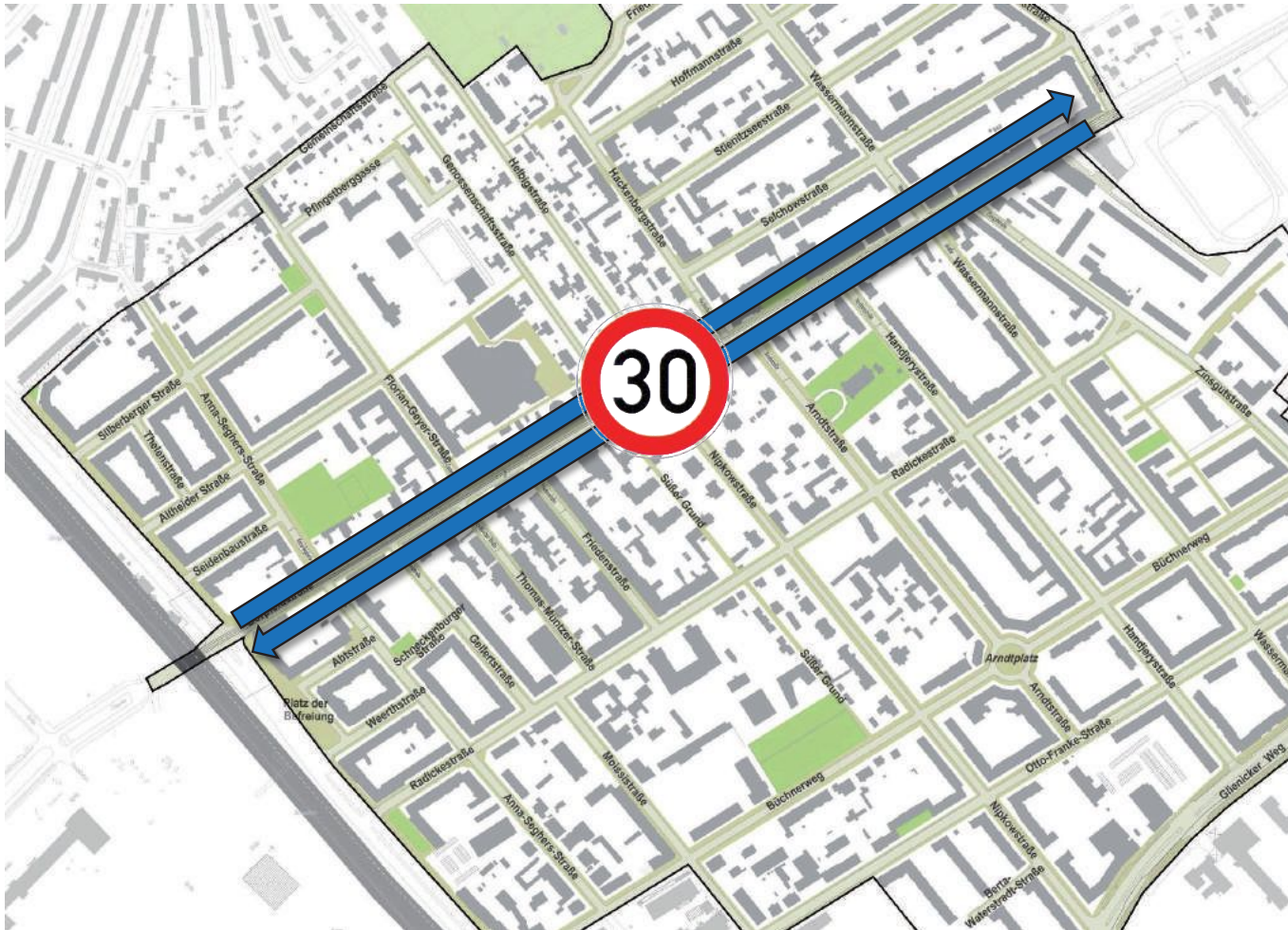
* In Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsniveau im übrigen Nebenstraßennetz (insbesondere in der Radickestraße)

Dörfeldstraße

Lösung 7



durchgehend Tempo 30



- einheitliches Geschwindigkeitsniveau
- Verkehrsführung wie im Bestand
- Separationsprinzip
- anwendbar auf verschiedene Querschnitte

Dörpfeldstraße

Lösung 7  durchgehend Tempo 30

Beurteilungskriterien

Entlastung vom Durchgangsverkehr		Handel / Gewerbe	
Schleichverkehr im Nebenstraßennetz*		Städtebau	
Innerörtliche Erschließungsqualität		Aufenthaltsqualität	
Umsetzbarkeit in Stufen			
TöB Akzeptanz			

* In Abhängigkeit vom Geschwindigkeitsniveau im übrigen Nebenstraßennetz (insbesondere in der Radickestraße)

FAZIT

1. Schritt

Grundsätzliche Lösungsvarianten

FAZIT

1. Schritt


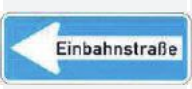




































Grundsätzliche Lösungsvarianten

Dörpfeldstraße - Bewertung grundsätzliche Lösungsvarianten

Fazit 1. Schritt

Es kommen nur die Lösungsvarianten **„verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“** (Tempo 20-Zone) und **„durchgehend Tempo 30“** in Frage.

Dörfeldstraße - Bewertung grundsätzliche Lösungsvarianten

LÖSUNGSVARIANTEN		1	2	3	4	5	6	7
								
Beurteilungskriterien	Entlastung vom Durchgangsverkehr							
	Schleichverkehr Nebenstraßennetz							
	Erschließungsqualität							
	Umsetzbarkeit in Stufen							
	TöB Akzeptanz							
	Handel / Gewerbe							
	Städtebau							
	Aufenthaltsqualität							
						Modellprojekt		

2. Schritt

Querschnittsentwicklung

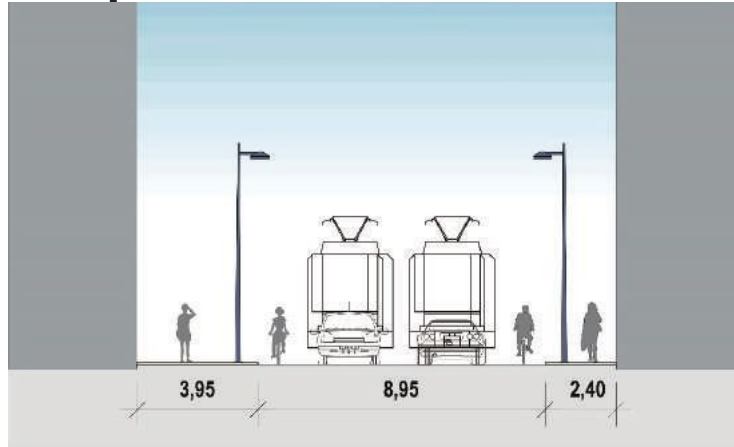
(in Bezug auf eine mittlere Querschnittsbreite von 15,30 m)

2. Schritt

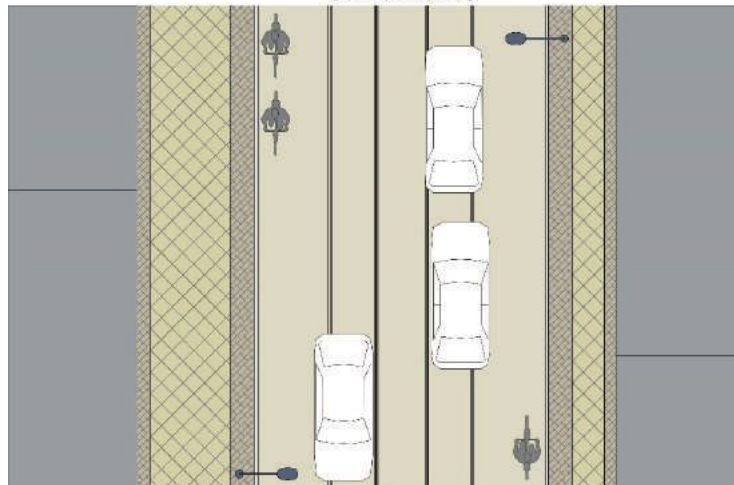
Querschnittsentwicklung

(in Bezug auf eine mittlere Querschnittsbreite von 15,30 m)

Dörfeldstraße – Querschnittslösung A



Gehweg Fahrbahn
[Bahn, MIV, Rad] Gehweg



Bestehendes Straßenprofil - Neue Ausstattung

- Erhalt der bestehenden Bordlage
- zweigleisiger Ausbau der Straßenbahn
- Erneuerung der Fahrbahn / Borde
- Erneuerung der Gehwege (einschl. Bordabsenkungen, Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen)
- Einsatz neuer, ansprechender Straßenleuchten
- weiterhin mindestens Parkverbot

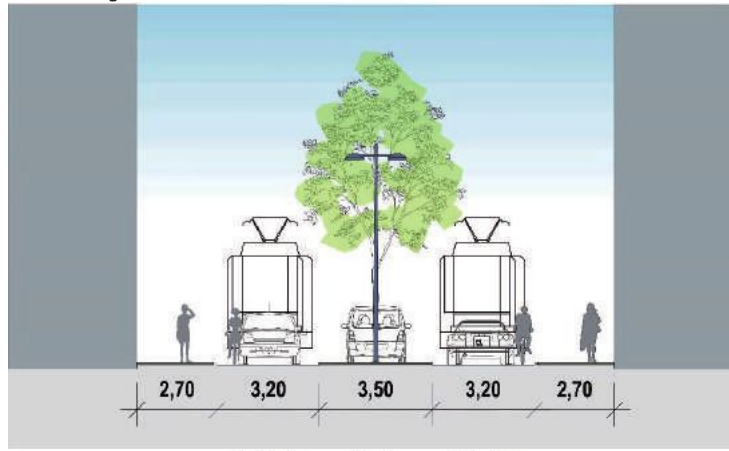
Dörpfeldstraße – Querschnittslösung A

Bestehendes Straßenprofil - Neue Ausstattung

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße – Querschnittslösung B



Gehweg Fahrbahn Parken Fahrbahn Gehweg
 [Bahn, MiV, Rad] [Bahn, MiV, Rad]



Straßenbahn in Seitenlage

- Komplettumbau
- zweigleisiger Ausbau der Straßenbahn (Seitenlage)
- Multifunktionsstreifen in Mittellage für Parken, Liefern, Queren, Baumpflanzungen

Dörpfeldstraße – Querschnittslösung B

Straßenbahn in Seitenlage

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

EXKURS - Füllprofile in Straßenbahngleisen – Erfahrungen aus Zürich



https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/medien/download_bilder_und_texte/mirage111.html

Gummiprofil
kurz nach dem
Einbau



schadhaftes
Gummiprofil
ein Jahr nach
dem Einbau



EXKURS - Füllprofile in Straßenbahngleisen – Erfahrungen aus Zürich

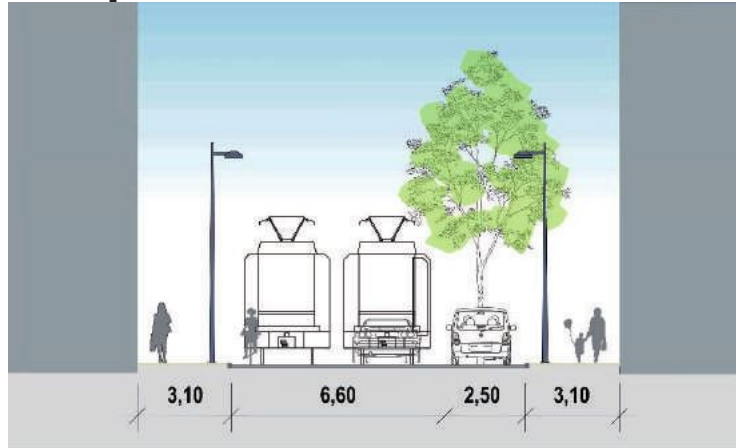
„Velofreundliche Tramgleise - Zwischenbilanz eines Versuchs (Mai 2014)

Testfahrten positiv, aber Material noch nicht

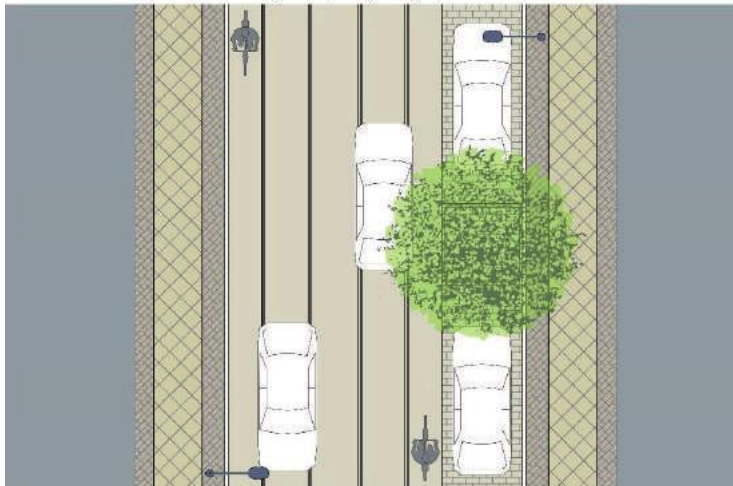
Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben eine neuartige Schienenkonstruktion getestet, um das Verklemmen von Velopneus in Tramgleisen zu verhindern. Grundsätzlich wurde das Befahren der Teststrecke von den Velofahrerenden positiv beurteilt. Die verwendete Schienenkonstruktion mit Gummifüllung entspricht den technischen Anforderungen der VBZ, aber die Lebensdauer der verwendeten Gummifüllung ist zu kurz und die daraus resultierenden Kontrollen und Unterhaltsarbeiten sind zu aufwendig. Daher ist heute **noch kein wirtschaftlicher Einsatz** möglich. Die Industriepartner der VBZ werden weiterhin an widerstandsfähigeren Gummifüllungen arbeiten.“

Quelle: https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/medien/medienmitteilungen/zootram1.html

Dörpfeldstraße – Querschnittslösung C



Gehweg Fahrbahn
[Bahn, MIV, Rad] Parken
Liefern Gehweg



einseitige Parkbucht VA I

- asymmetrischer Querschnitt mit einseitigem Park- und Lieferstreifen
- Straßenbahn aus der Mittelachse verschoben
- gemeinsame Führung von Rad-, Kfz-Verkehr und Straßenbahn

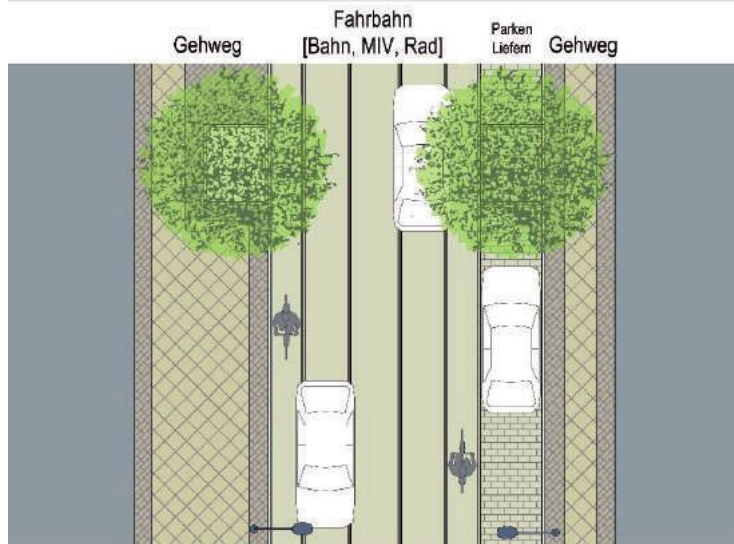
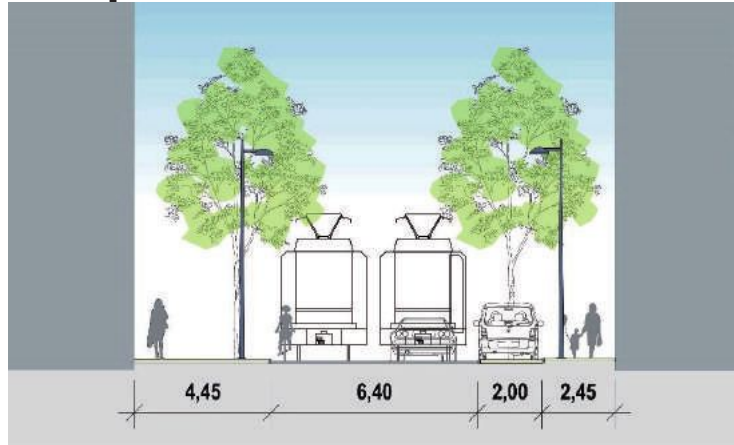
Dörfeldstraße – Querschnittslösung C

einseitige Parkbucht VA I

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße – Querschnittslösung D



einseitige Parkbucht VA II

- symmetrischer Querschnitt mit einseitigem Park- und Lieferstreifen
- Straßenbahn in der Mittelachse
- gemeinsame Führung von Rad-, Kfz-Verkehr und Straßenbahn



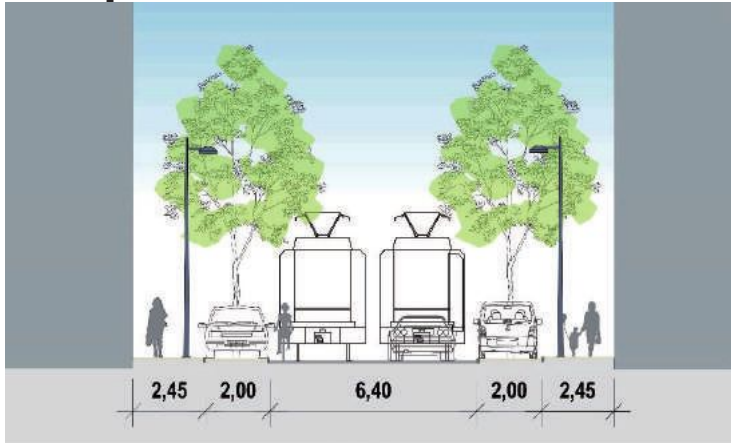
Dörpfeldstraße – Querschnittslösung D

einseitige Parkbucht VA II

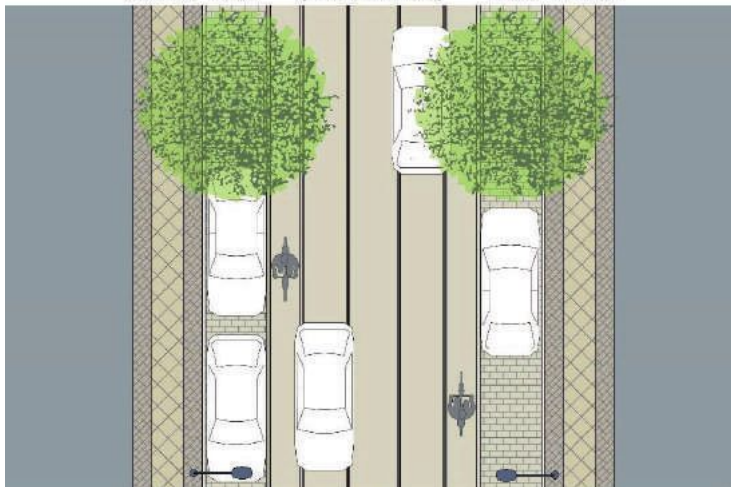
Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße – Querschnittslösung E



Gehweg Parken
Liefen Fahrbahn
[Bahn, MIV, Rad] Parken
Liefen Gehweg



beidseitige Parkbucht

- symmetrischer Querschnitt mit beidseitigem Park- und Lieferstreifen
- gemeinsame Führung von Rad-, Kfz-Verkehr und Straßenbahn

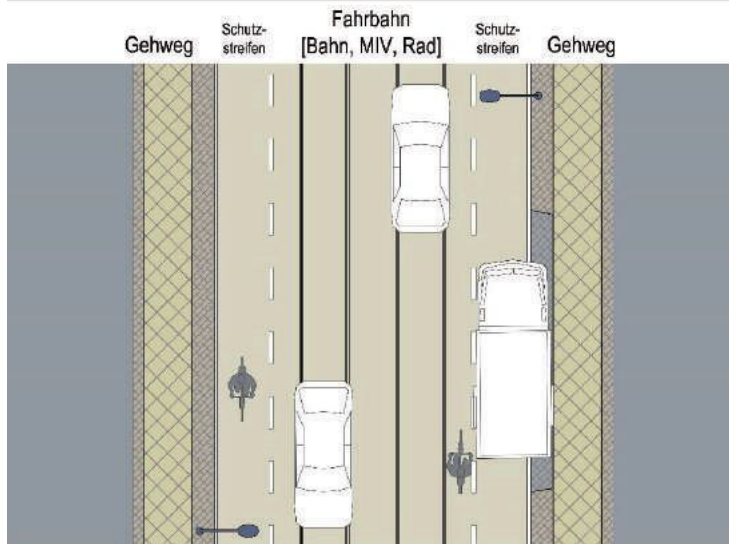
Dörpfeldstraße – Querschnittslösung E

beidseitige Parkbucht

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße – Querschnittslösung F



Schutzstreifen für den Radverkehr

- Symmetrischer Querschnitt
- Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Parken im Bereich des Schutzstreifen nicht zulässig, Halten max. 3 Minuten
- punktuelle Liefermöglichkeiten unter Nutzung des Gehweg-Unterstreifens

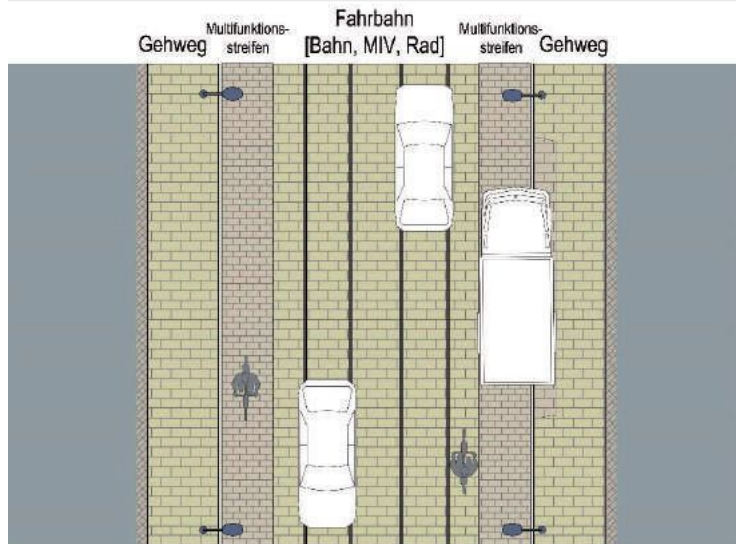
Dörfeldstraße – Querschnittslösung F

Schutzstreifen für den Radverkehr

Beurteilungskriterien

Fußverkehr		Geschäftsstraße	
Radverkehr		Städtebau	
Tram		Aufenthaltsqualität	
Kfz		Begrünung	
Parken / Liefern		Umbau-Aufwand	
		Umsetzbarkeit in Stufen	

Dörfeldstraße – Querschnittslösung G



Einheitliche Oberfläche, flache Borde

- Symmetrischer Querschnitt
- Ausbildung von beidseitigen Randstreifen für Liefern, Halten, Radverkehr
- einheitliche, ebene Oberflächenbefestigung (z.B. großformatiges / höherwertiges Pflaster)
- geringe Auftrittshöhe (z.B. 3 cm)
- Sicherung des Gehweges vor Zuparken mittels Mobiliar

Dörpfeldstraße – Querschnittslösung G

Einheitliche Oberfläche, flache Borde

Beurteilungskriterien

Fußverkehr



Radverkehr



Tram



Kfz



Parken / Liefern



Geschäftsstraße



Städtebau



Aufenthaltsqualität



Begrünung



Umbau-Aufwand



Umsetzbarkeit in Stufen



FAZIT

2. Schritt

Querschnittsentwicklung

FAZIT

2. Schritt

Querschnittsentwicklung

Dörpfeldstraße - Bewertung Querschnittsentwicklung

Fazit 2. Schritt

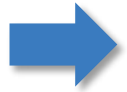
- eine optimale Querschnittslösung für alle oder auch nur für eine Verkehrsart gibt es nicht
- Gutachternvorschlag: Die Lösungen
A „**Bestehendes Profil – neue Ausstattung**“,
F „**Schutzstreifen für den Radverkehr**“ und
G „**Einheitliche Oberfläche, flache Borde**“
sind am ehesten geeignet, die Situation zu verbessern
(in Kombination mit anderen Lösungselementen)

Dörfeldstraße - Bewertung Querschnittsentwicklung

Grundsätzliche Lösungsvariante		20 ZONE		30		30		20 ZONE	
		Querschnittslösungen							
		A bestehendes Profil - neue Ausstattung	B Tram Seitenlage	C einseitige Parkbucht I	D einseitige Parkbucht II	E 2x Parkbuchten	F Schutzstreifen	G einheitliche Oberfläche, flache Borde	
Beurteilungskriterien	Fußverkehr	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Radverkehr	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞	😞
	Tram	😊	😞	😞	😞	😞	😊	😊	😊
	Kfz / MIV	😊	😞	😞	😞	😞	😊	😊	😊
	Halten / Liefern	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Geschäftsstraße	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Städtebau	😊	😞	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Aufenthaltsqualität	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Begrünung	😞	😊	😊	😊	😊	😊	😞	😞
	Umbau-Aufwand	😊	😞	😞	😊	😊	😊	😊	😊
	Umsetzbarkeit in Stufen	😊	😞	😞	😊	😊	😊	😊	😊

Weitergehende Konkretisierungen

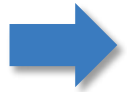
Dörpfeldstraße - weitergehende **Konkretisierungen**



Geschwindigkeitskonzept

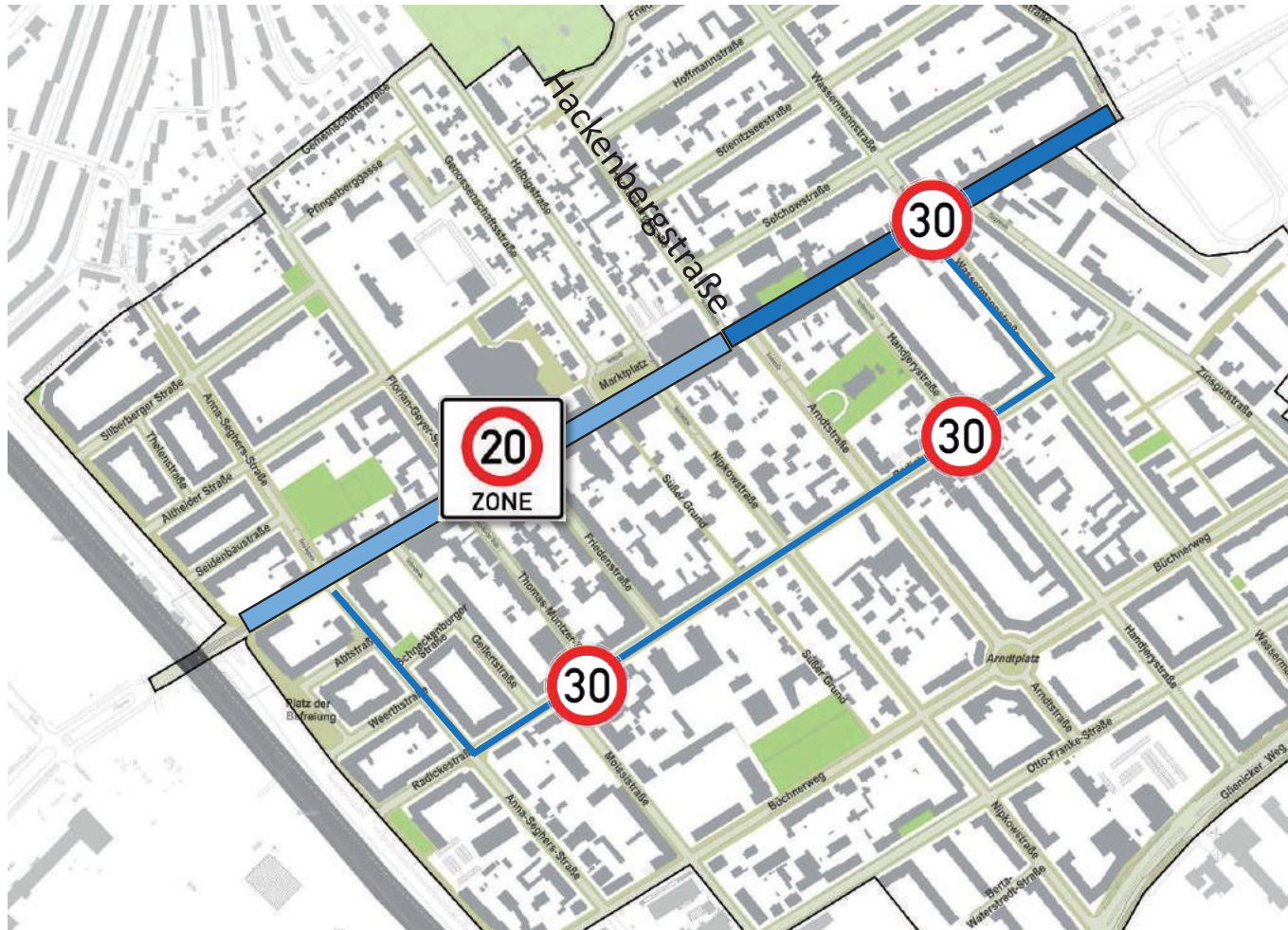


Leitdetails zur Gestaltung



Optionen bei der weiteren Ausarbeitung
(Spielräume in den Abschnitten)

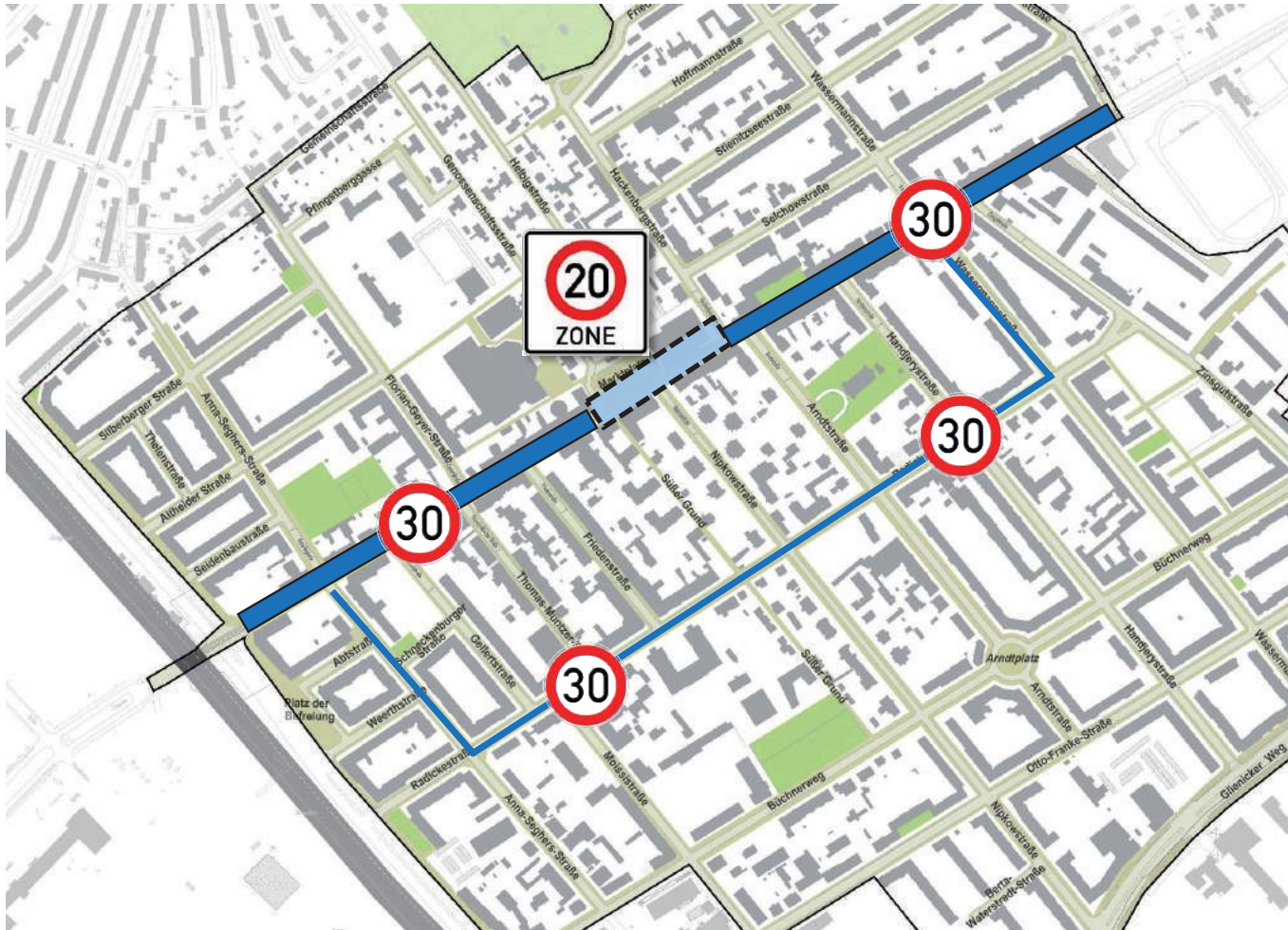
Dörfeldstraße Geschwindigkeitskonzept - Vorschlag 1: 20-30



Kombination aus verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) und Einzelanordnung Tempo 30:

- Abschnitt mit hohem Anteil an Geschäftsbesatz – Tempo 20-Zone (zw. Adlergestell und Arndtstraße)
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im westlichen Bereich der Dörfeldstraße sowie in der Radickestraße

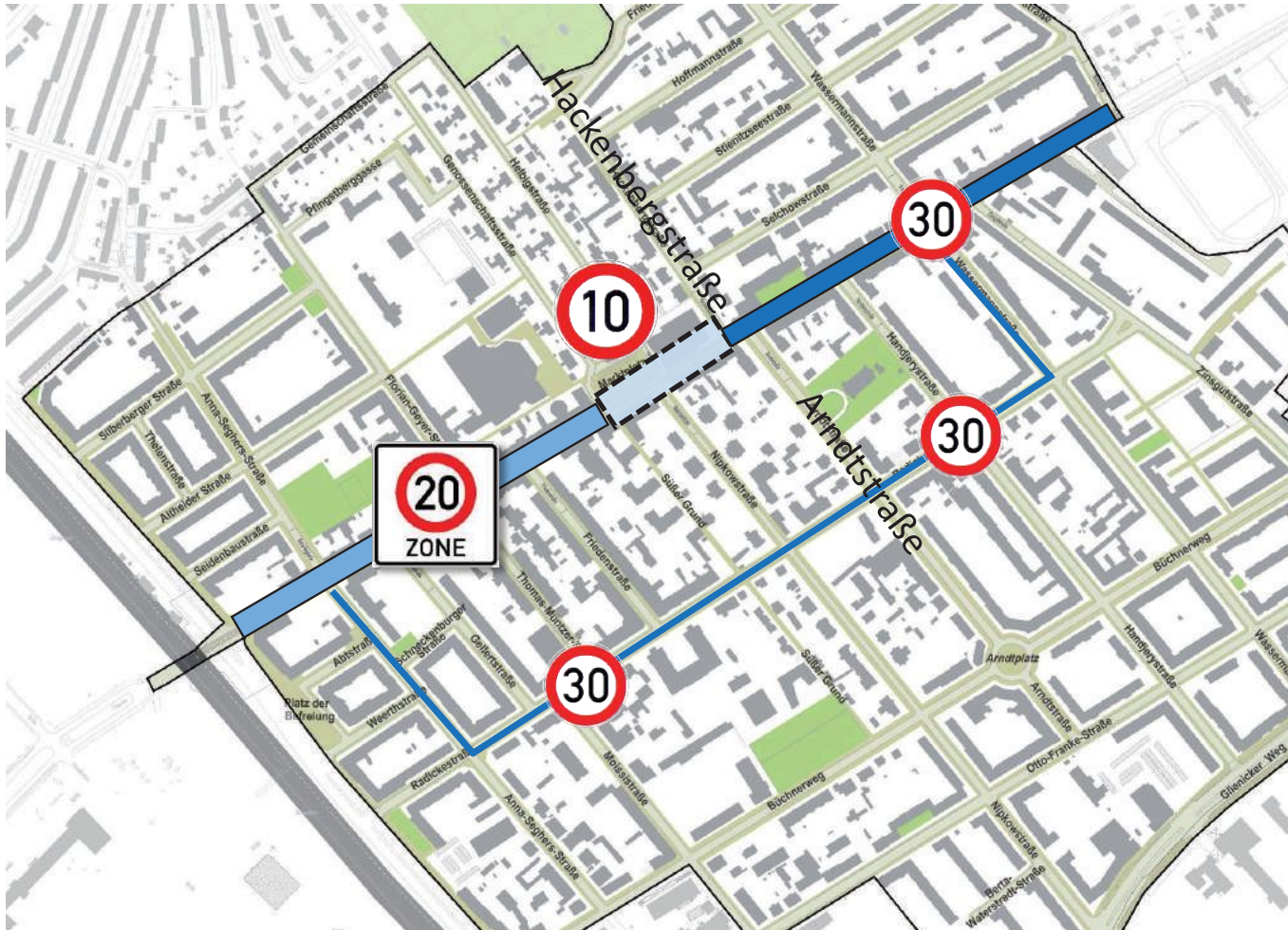
Dörfeldstraße Geschwindigkeitskonzept - Vorschlag 2: 30-20-30



Kombination aus verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) und Tempo 30:

- Abschnitt Marktplatz / Kaisers – Tempo 20-Zone
- sonst durchgehend Tempo 30 in der Dörfeldstraße
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in der Radickestraße

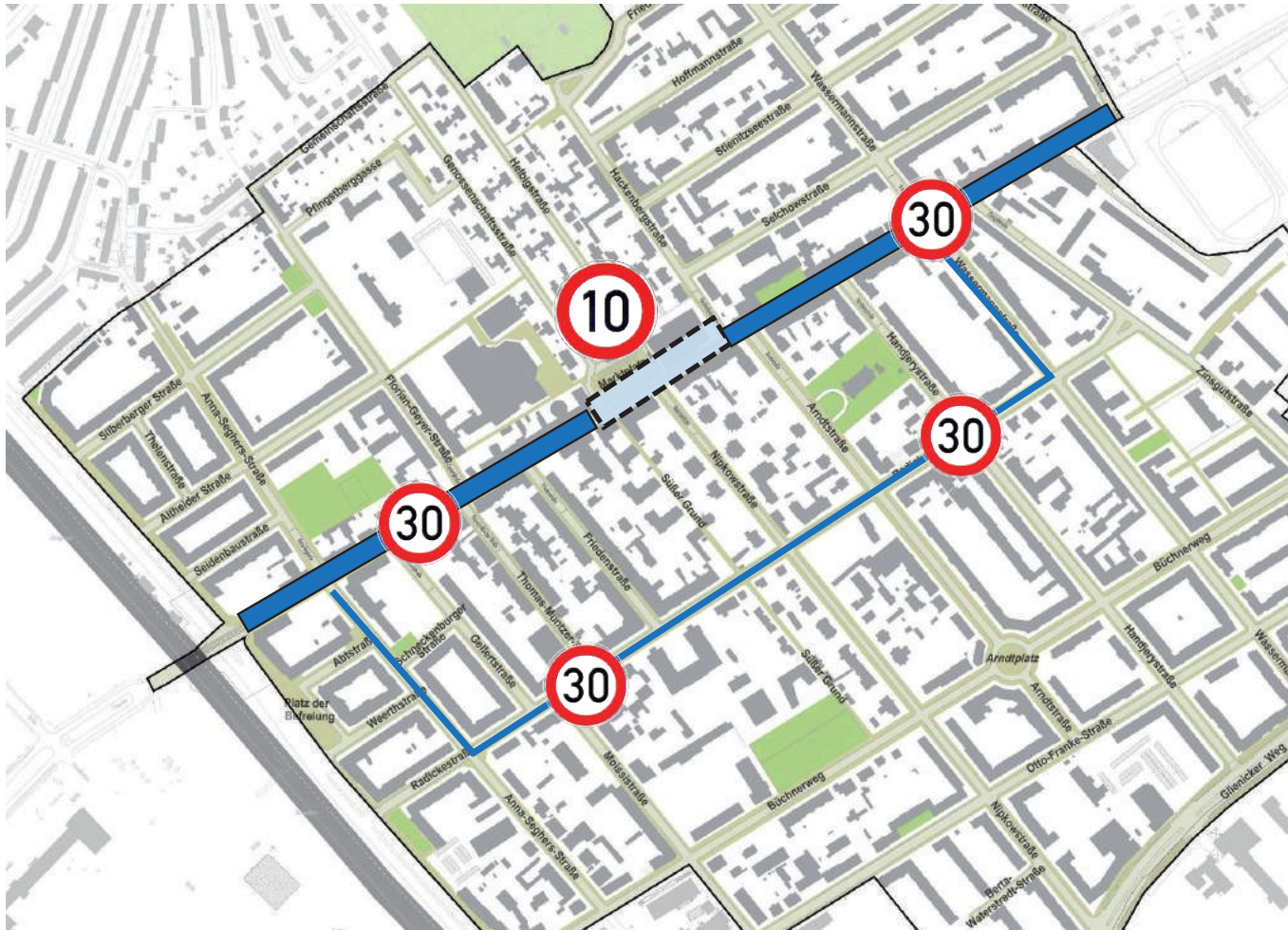
Dörfeldstraße Geschwindigkeitskonzept - Vorschlag 3: 20-10-30



Kombination aus verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich, Tempo 10 und Tempo 30:

- Westlicher Abschnitt verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20
- Abschnitt Marktplatz / Kaisers – Tempo 10
- Östlicher Abschnitt Tempo 30
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in der Radickestraße

Dörfeldstraße Geschwindigkeitskonzept - Vorschlag 4: 30-10-30



Kombination aus Tempo 10 und Tempo 30:

- Abschnitt Markt / Kaisers – Tempo 10
- sonst durchgehend Tempo 30 in der Dörfeldstraße
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in der Radickestraße

Gestaltungsbaustein - Gestaltung der **Straßeneinmündungen** entlang der Dörpfeldstraße



Systemlageplan

in Kreuzungsbereichen ohne
Linienbusverkehr

Gestaltungsbaustein - Gestaltung der **Straßeneinmündungen** entlang der Dörpfeldstraße

- Schaffen sicherer und komfortabler Querungsbereiche für FußgängerInnen sowie besserer Sichtbeziehungen durch
 - Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche (Weiterführung der Gehlinie)
 - Gehwegvorstreckung
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus einfahrender Kfz
- Schaffen zusätzlicher Fahrradstellplätze
- Herstellung von Baumneupflanzungen und ggf. Sitzmöbeln
- Ausweisung von Stellplätzen für Kurzzeitparker

Gestaltungsbaustein – Straßenraumbegrünung

Charakteristisch sind die in den Straßenraum der Dörfeldstraße hineinragenden Bäume



Beispiele für **Straßenraumbegrünung**

Beispiele hierfür finden Sie z.Bsp. unter www.fassadengruen.de

Gestaltungsbaustein – Beleuchtung

Beleuchtung im Bestand:

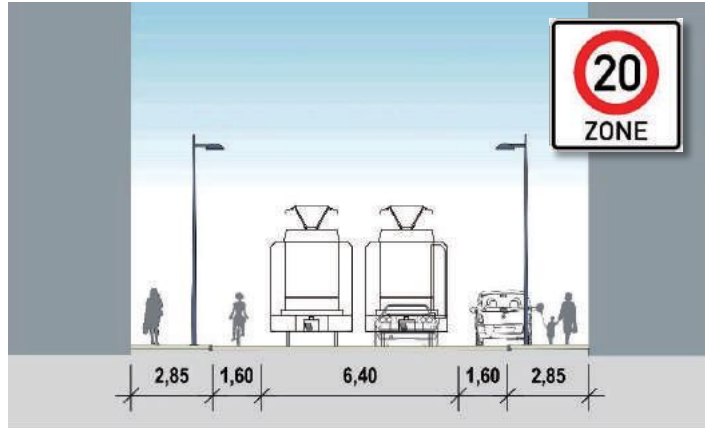
- neue, funktionale Ansatzleuchte auf Peitschenmast mit geringer Gestaltqualität
- einer Geschäftsstraße wenig angemessen



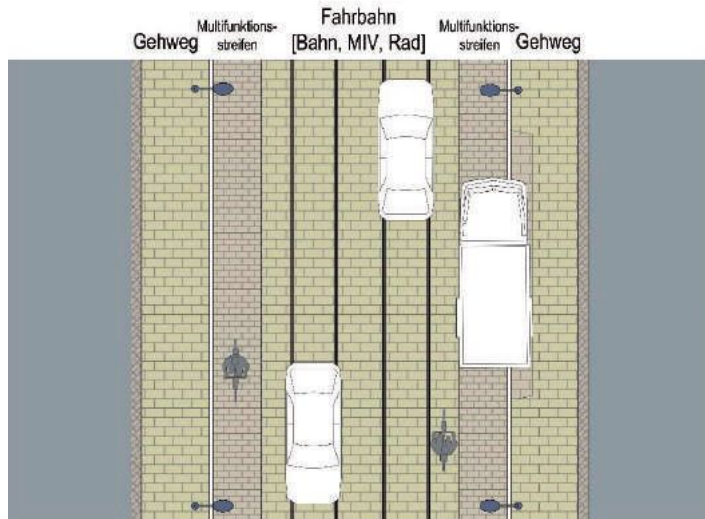
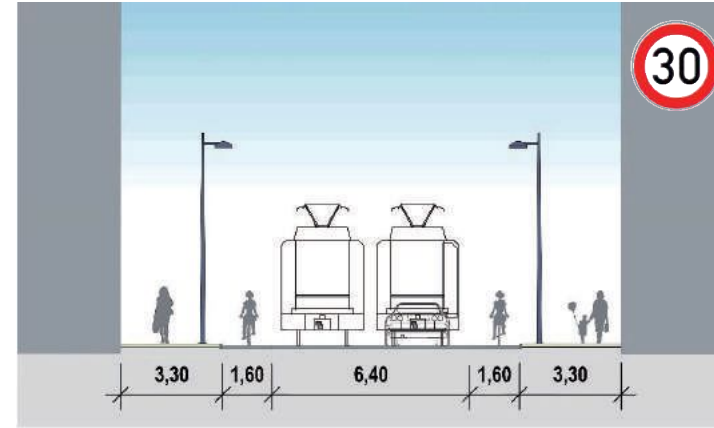
Gestaltungsbaustein – Beleuchtung

- ➔ Dörpfeldstraße als Ort besonderer Lichtbedeutung für das Quartier
- ➔ Einsatz hochwertiger, attraktiver Leuchten
- ➔ Akzentuierung des Straßenraums / Randbereiche mittels Licht
Vorschlag: Anstrahlung Bäume
Anstrahlung Alte Schule als stadtbildprägendes
Gebäude und mit Bedeutungsüberhang

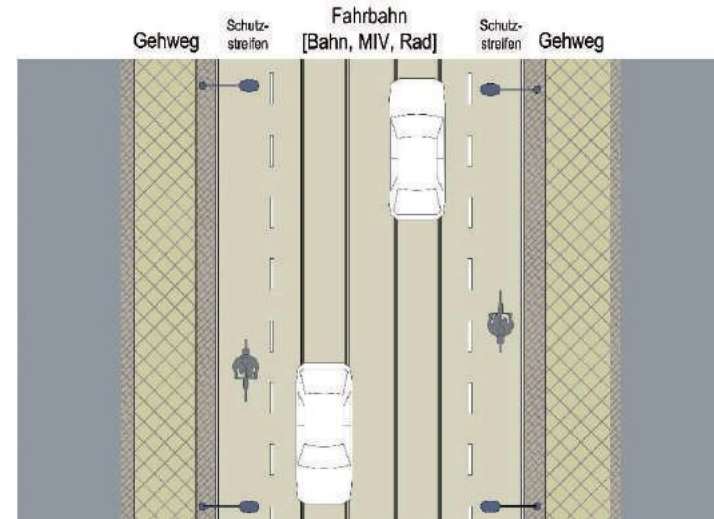
Spielräume in den Abschnitten



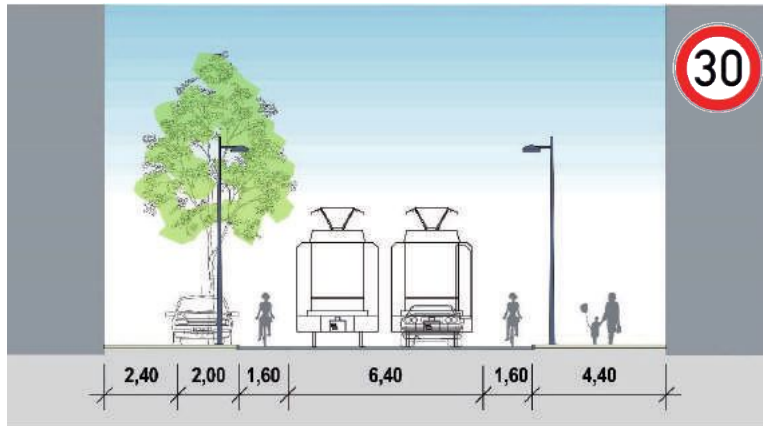
Westlicher Abschnitt
Mittelwert
15,30 m



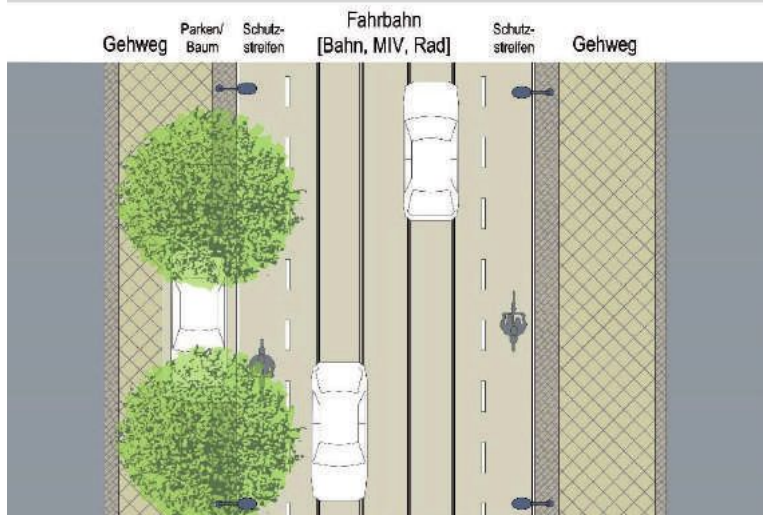
Östlicher Abschnitt
Mittelwert
16,20 m



Spielräume in den Abschnitten



◀ **Östlicher
Abschnitt**
Höchstwert
18,40 m



Neugestaltung in der Dörpfeldstraße – AUSBLICK Abschluss-Workshop

Für die im Zwischen-Workshop abgestimmten Lösungsvarianten:

- Gestaltung in den Abschnitten (ggf. in Varianten) für die gesamte Länge
- Materialität und Mobiliar-Elementen
- Beleuchtung (Gestalt und Funktion, v.a. in Verbindung mit den Oberleitungen)
- Verteilung der Haltestellen / Leitdetails Gestaltung Haltestellen
- Verteilung von Querungsmöglichkeiten / Leitdetails Gestaltung Querungen
- Verteilung / Organisation Parken und Liefern

Weiterhin:

- Zeitplanung und Verfahrensabläufe der baulichen Umsetzungen (seitens des BA T-K)

Neugestaltung in der Dörfeldstraße – AUSBLICK Abschluss-Workshop



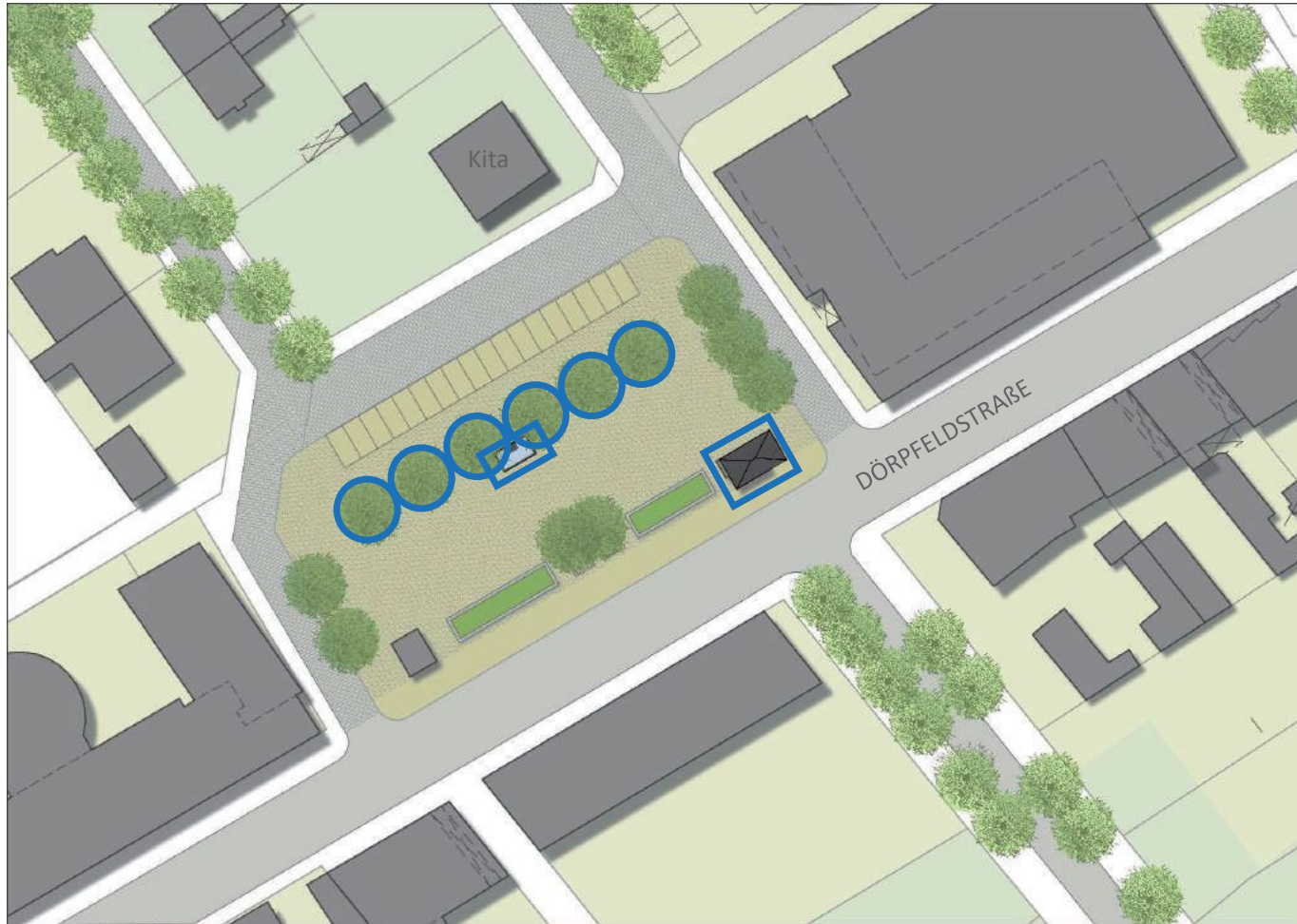
Top 6

Neugestaltung des Marktplatzes

Top 6

Neugestaltung des Marktplatzes

Markplatz – Konstituierende Strukturen



Bestandslageplan

Marktplatz – Konstituierende Strukturen



Altbaumbestand & Mosaikpflaster mit Schmuckstreifen

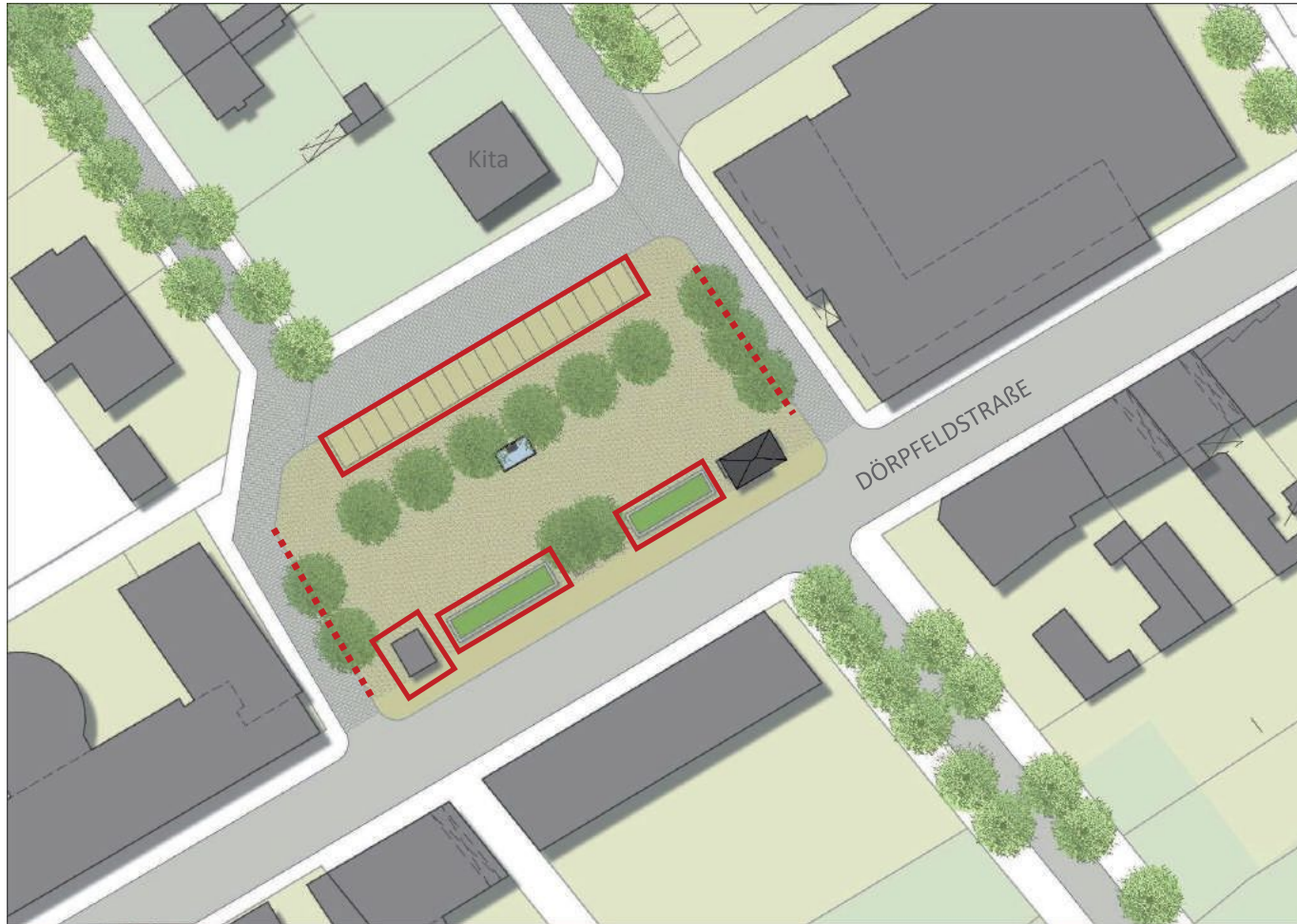


Denkmalgeschützter Brunnen



Platzbebauung

Markplatz – Störende Elemente



Bestandslageplan

Marktplatz – Störende Elemente



Pflanzbeete



Fehlende Barrierefreiheit



Senkrechtparker am Marktplatz

Allgemeine Ziele und Grundsätze für den Marktplatz

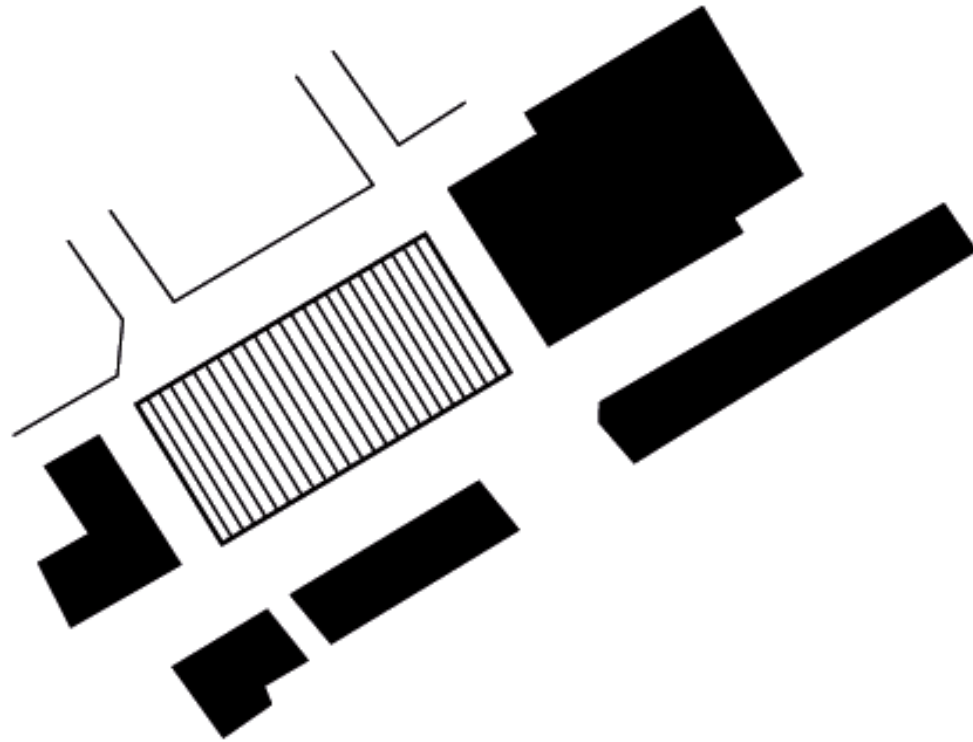
gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-Workshop

- ➔ Neuordnung und Neugestaltung des Marktplatzes als identitätsstiftender Quartiersmittelpunkt
- ➔ attraktiver Wochenmarkt, Ort für Veranstaltungen
- ➔ hohe Aufenthaltsqualität
- ➔ geringe Störungen durch motorisierten Verkehr
- ➔ Abbau der Trennwirkung der Dörpfeldstraße
- ➔ identitätsstiftende / prägnante und ortsbezogene Gestaltung
- ➔ Beleuchtung als konstituierendes Element der Platzgestaltung

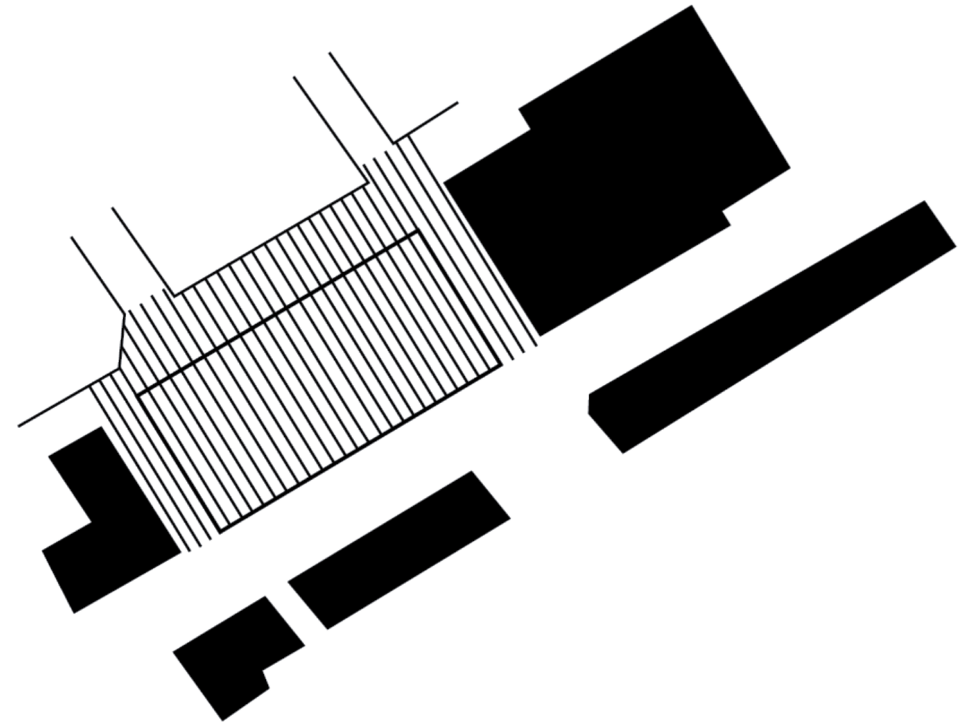
Gestaltungsgrundsätze für den Marktplatz

- ➔ einheitlich zusammenhängend und weitgehend niveaugleich / barrierefrei gestaltete Platzfläche von Hauskante zu Hauskante bis über die Dörpfeldstraße
- ➔ Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)
- ➔ Weitgehend Erhalt des Altbaumbestandes / Baumstandorte
- ➔ Erhalt des Mosaikpflasters und des denkmalgeschützten Brunnens
- ➔ Freihalten der inneren Platzfläche vom ruhenden Verkehr
- ➔ Verlegung der Tram-Haltestellen zum Platz (Lösung A oder Lösung B)

Neugestaltung des Marktplatzes - Platzraumbildung

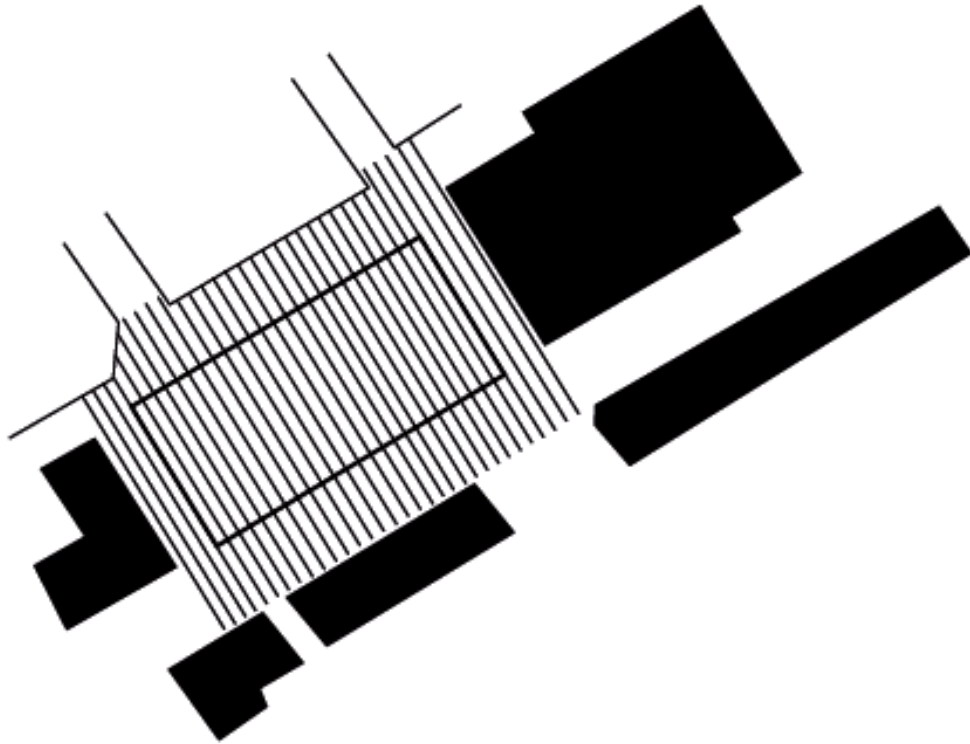


Marktplatz

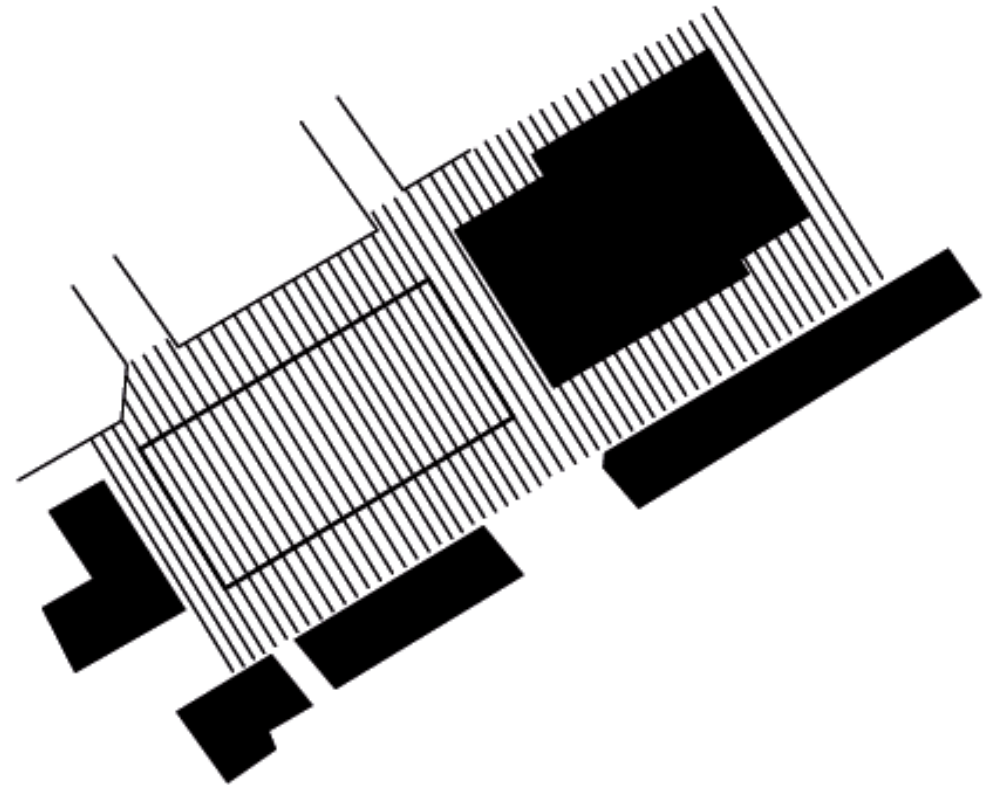


Marktplatz mit umliegenden Straßenraum

Neugestaltung des Marktplatzes - Platzraumbildung



Marktplatz mit Dörfeldstraße



Bereich zwischen Markt und Hackenbergstraße

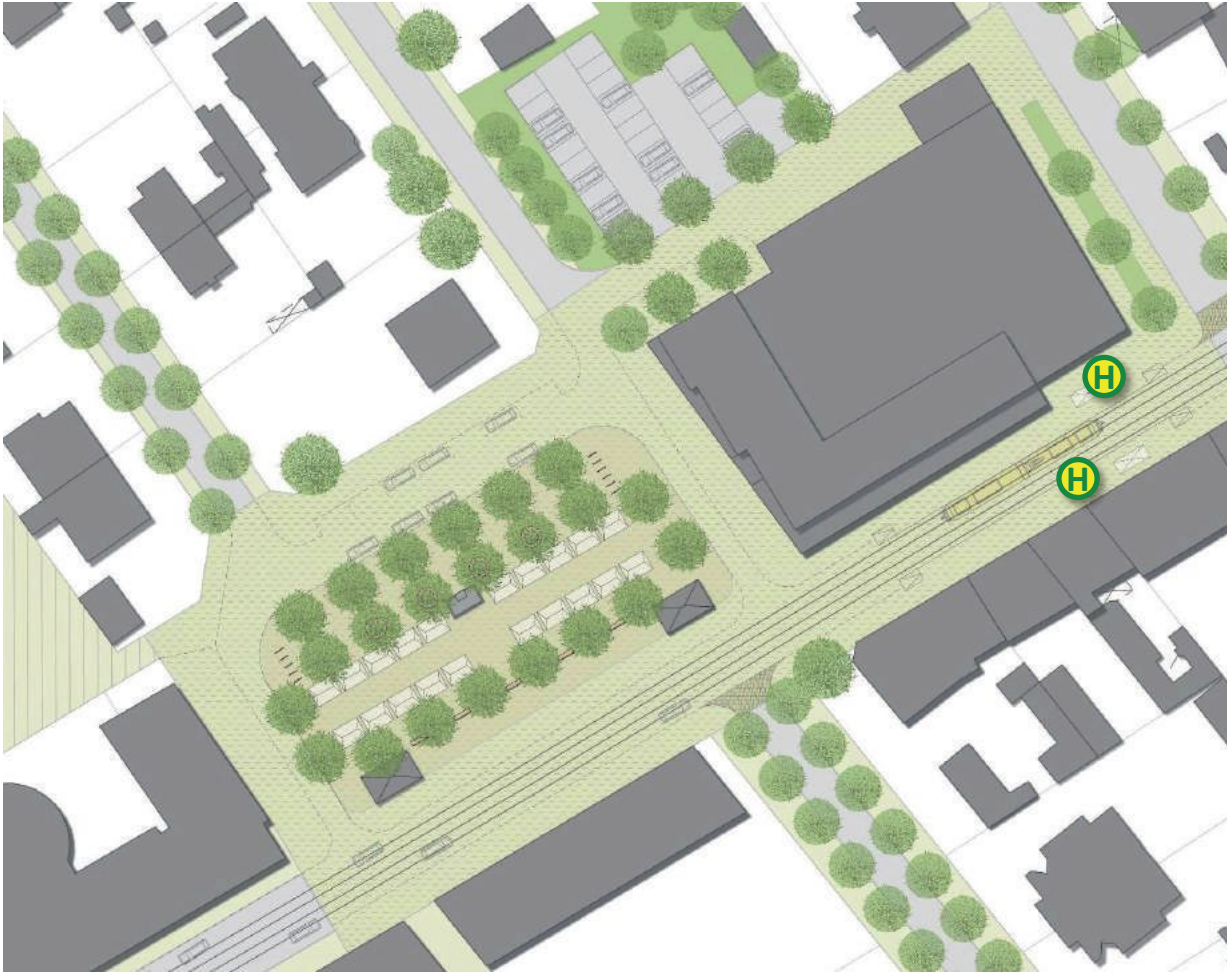
Neugestaltung des Markplatzes – Lösung A - Haltestellen am Markt



einheitlich zusammenhängend und weitgehend niveaugleich gestaltete Platzfläche mit markierten Fahrgassen



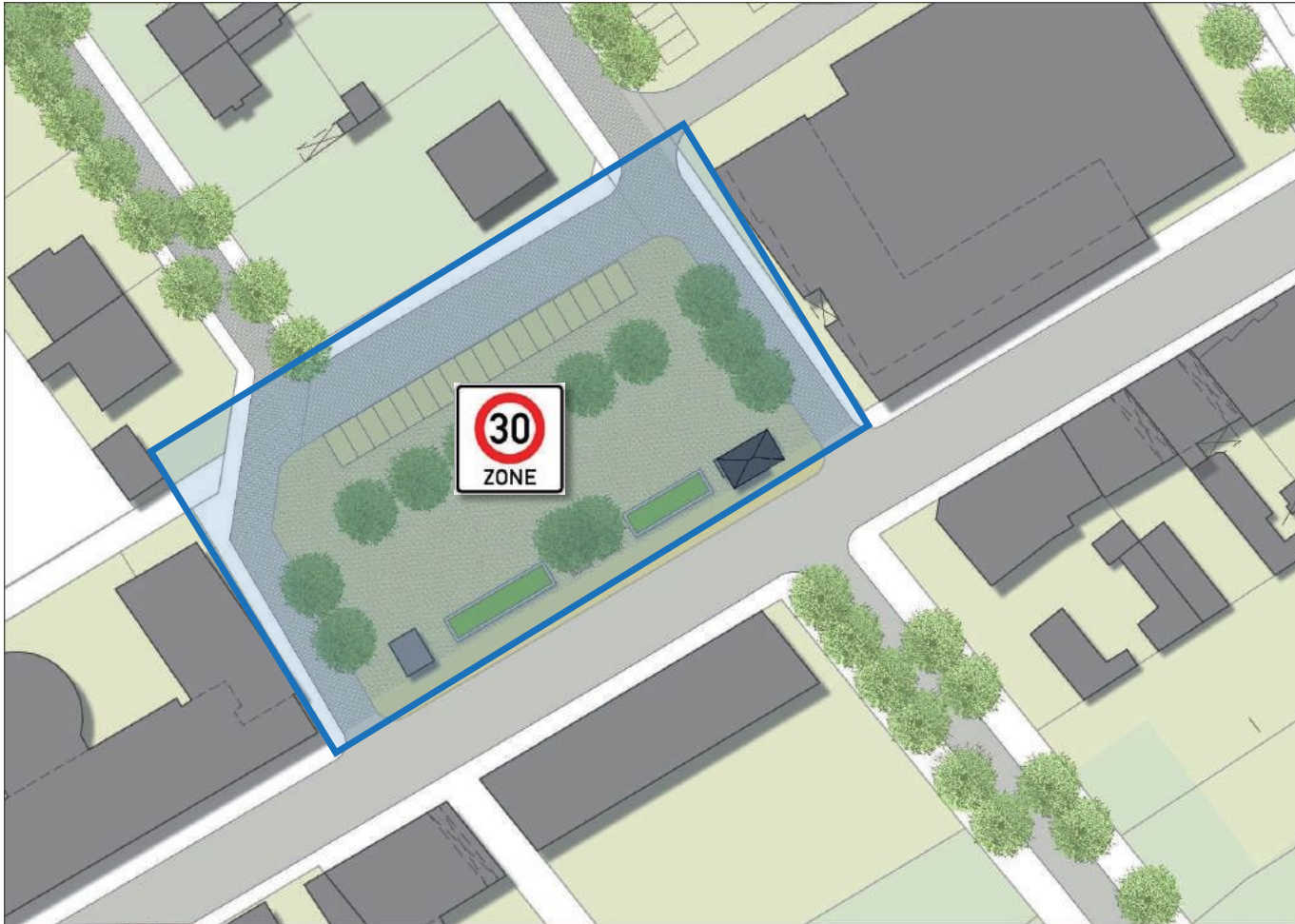
Neugestaltung des Markplatzes – Lösung B - Haltestellen am Kaisers



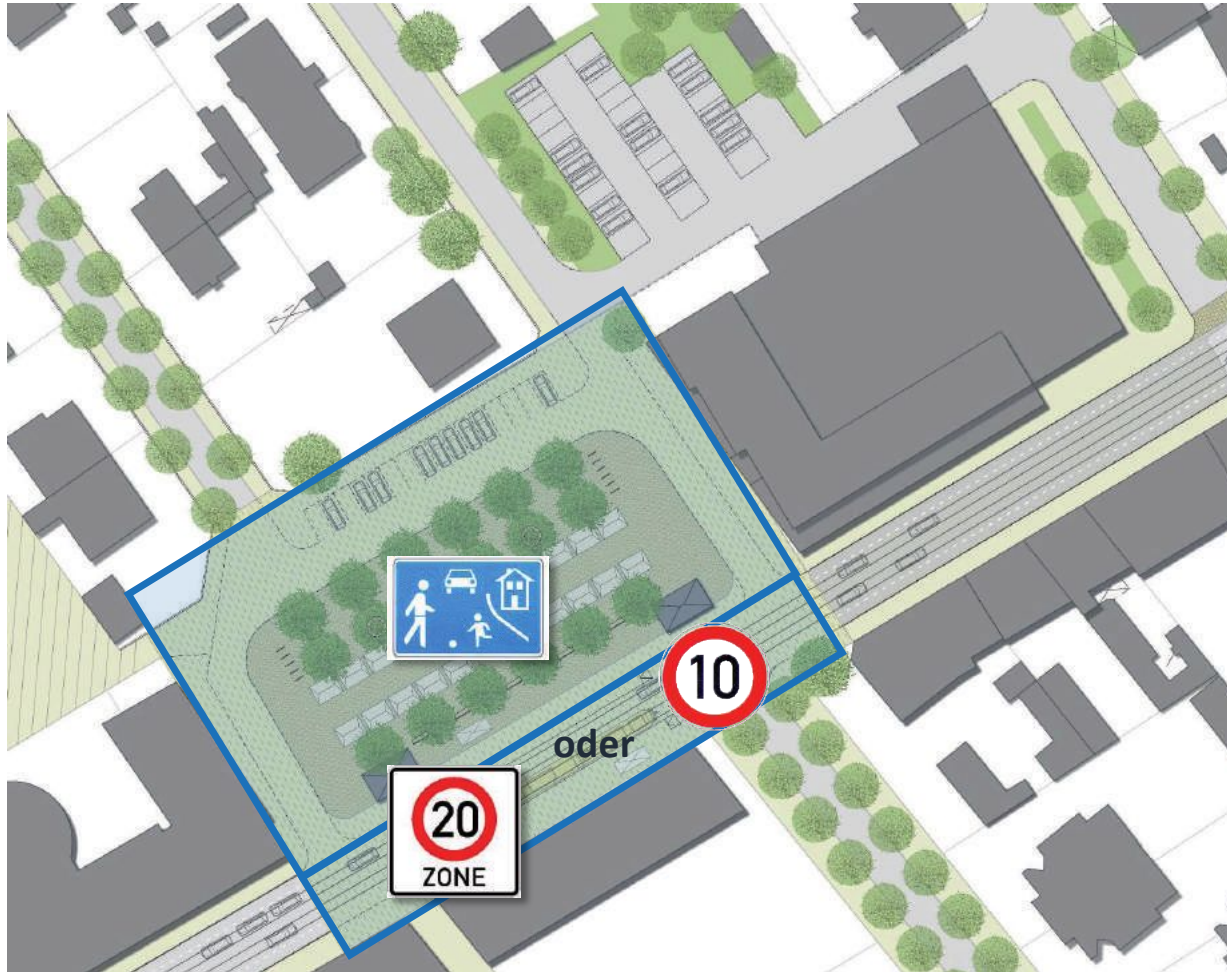
einheitlich zusammenhängend und weitgehend niveaugleich gestaltete Platzfläche mit schmalen Fahrgassen

- z.T. Erhalt und Ergänzung von Baumpflanzungen
- Neubau Café / Kiosk als Pendant zum bestehen Platz-Gebäude
- Neuordnung Stellplätze im nördlichen Platzbereich
- Erhalt des Mosaik-Pflasters im Platzbereich
- neue repräsentative Beleuchtung und neue Sitzmöbel

Markplatz – Geschwindigkeit - Bestand

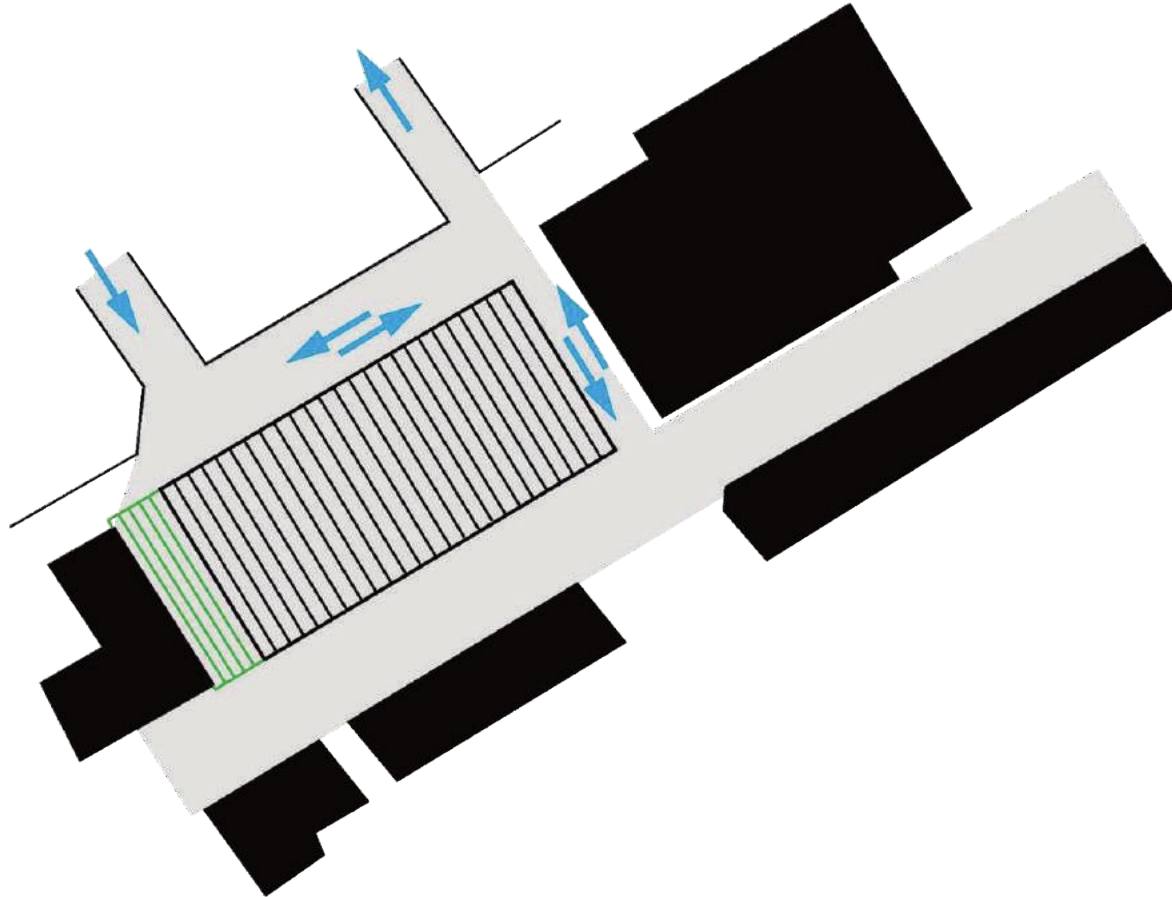


Markplatz – Geschwindigkeit – Empfehlung Gutachter



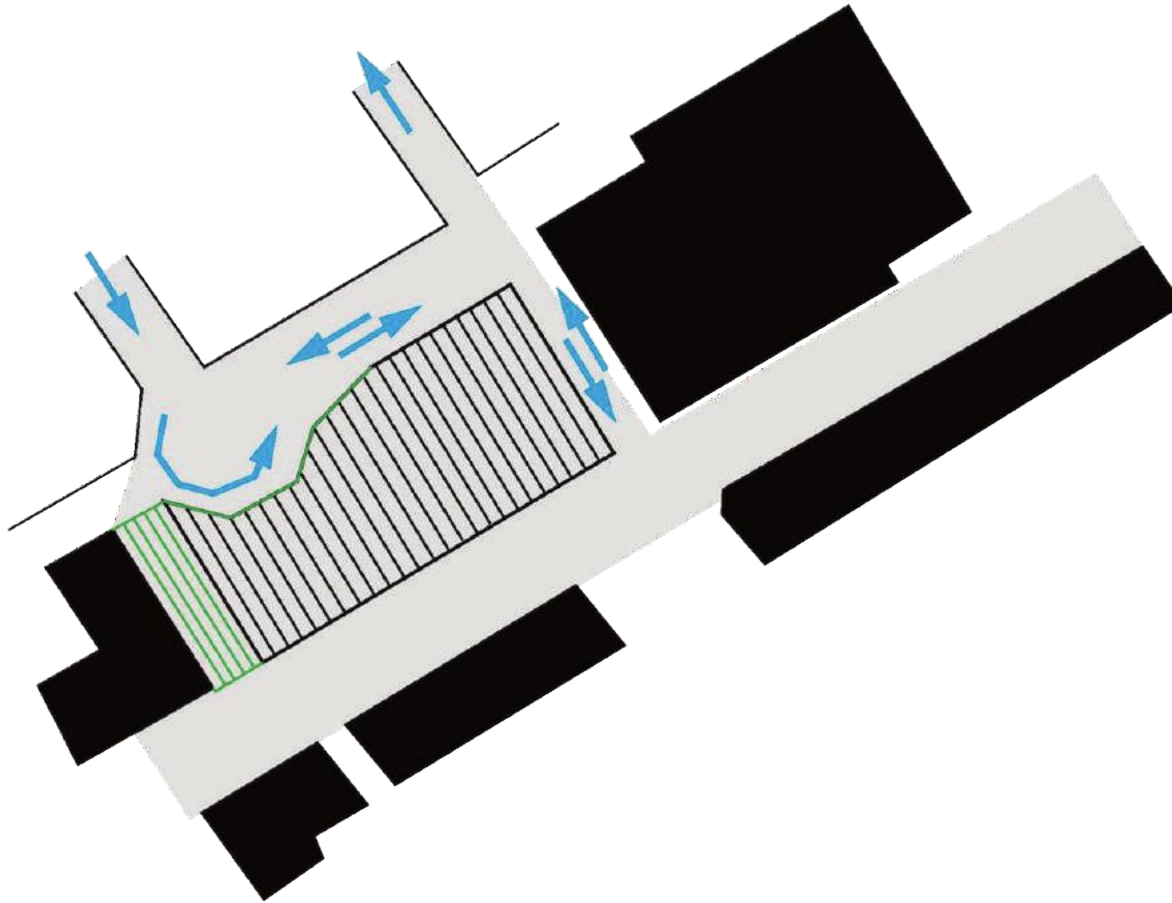
Ausweisung des Platzbereiches als verkehrsberuhigten Bereich

Markplatz – **Verkehrsführung** - Variantenüberlegungen 1



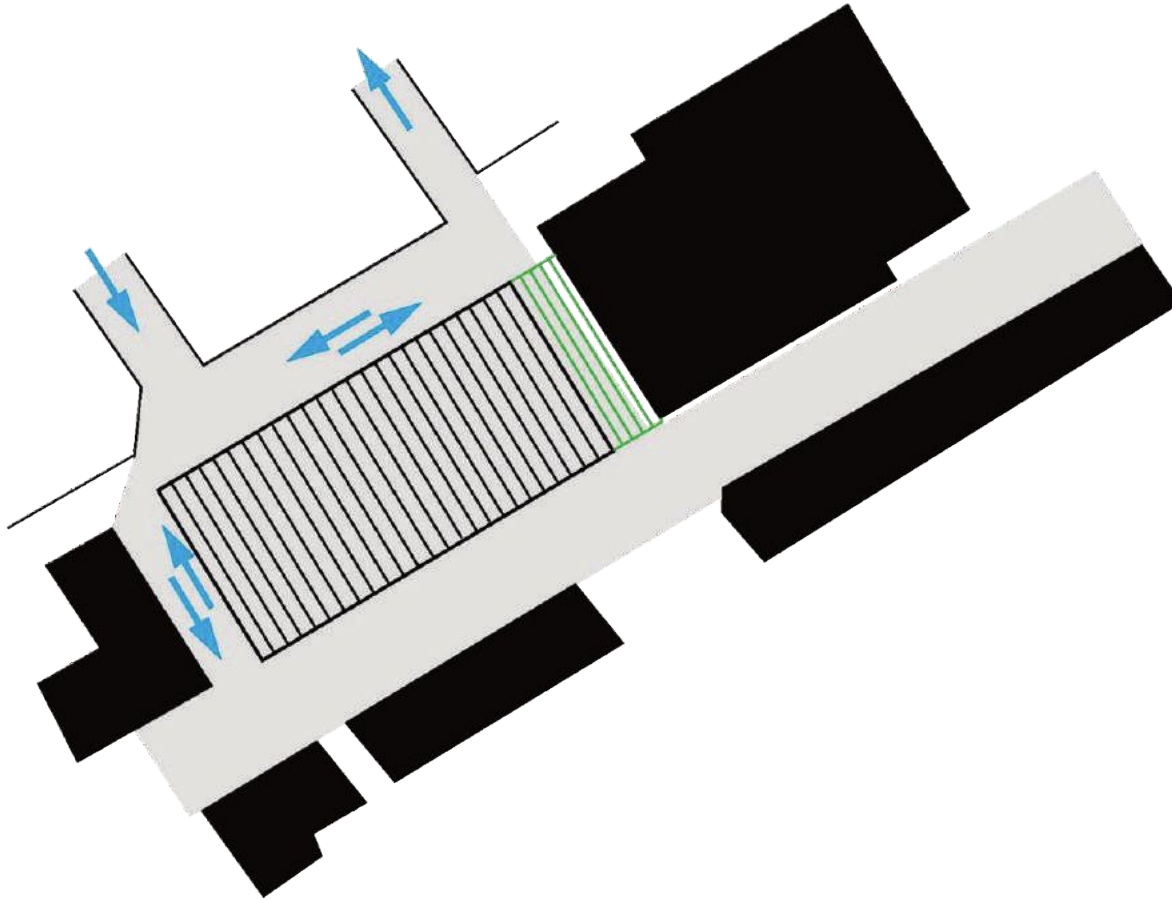
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Markplatzbereich
- Sperrung der westlichen Fahrgasse für den MIV (Radverkehr frei)

Markplatz – **Verkehrsführung** – Variantenüberlegungen 1



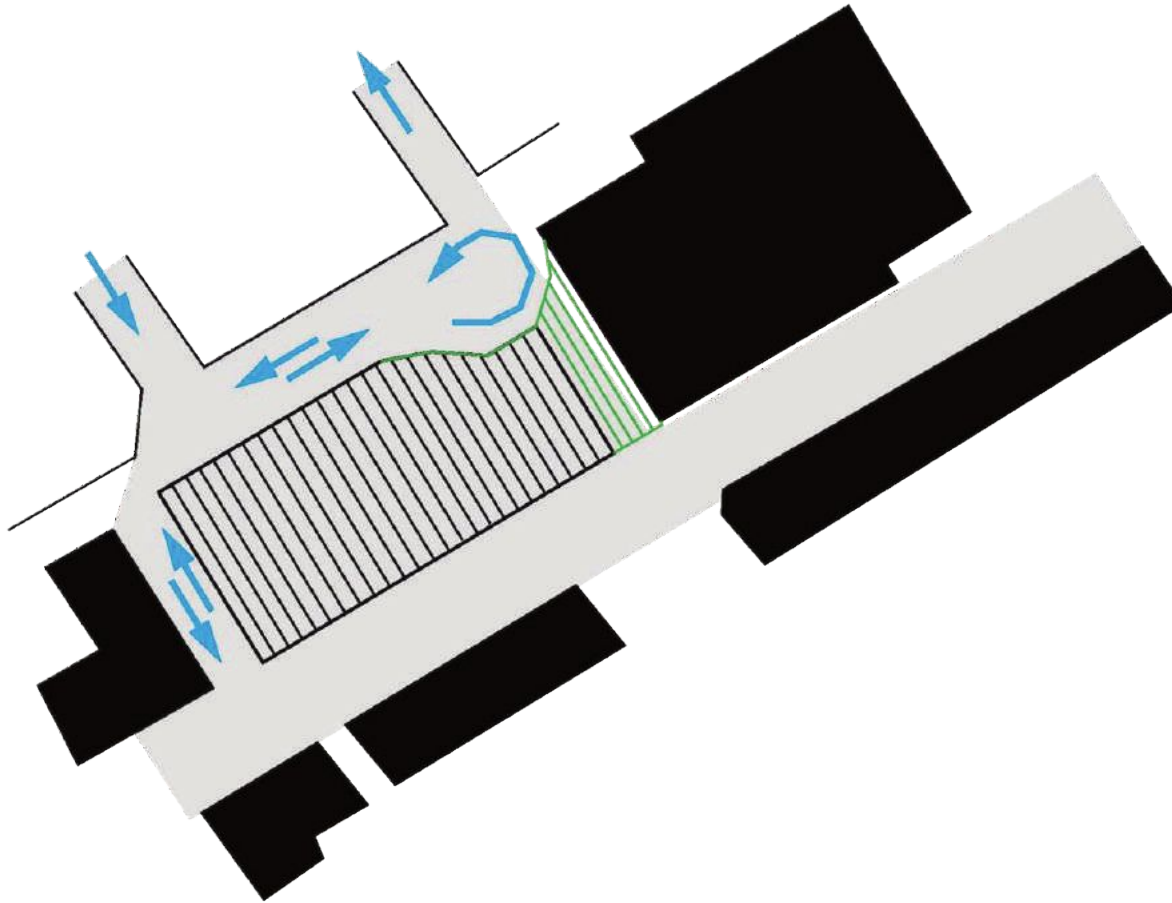
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Markplatzbereich
- Sperrung der westlichen Fahrgasse für den MIV (Radverkehr frei)
- Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Wendemöglichkeit

Markplatz – **Verkehrsführung** – Variantenüberlegungen 2



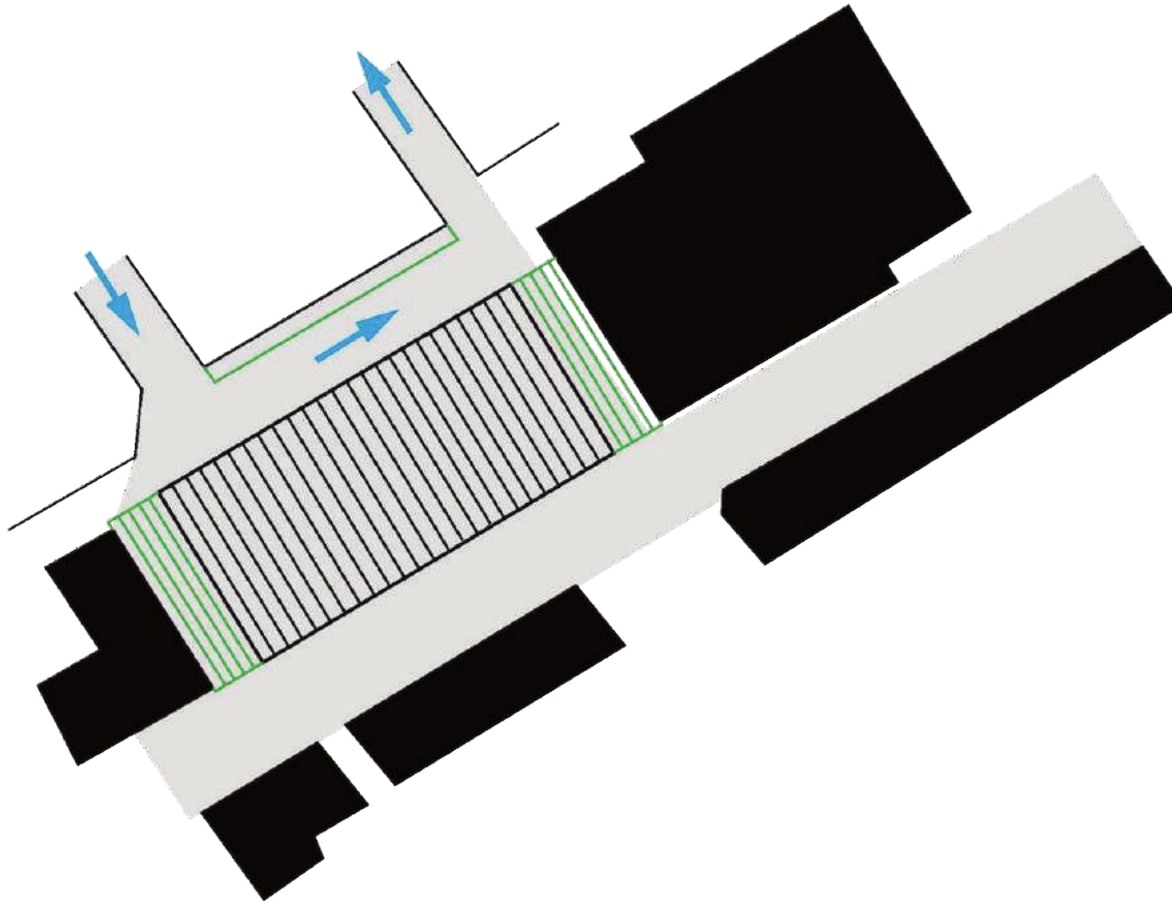
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Markplatzbereich
- Sperrung der östlichen Fahrgasse für den MIV (Radverkehr frei)

Markplatz – **Verkehrsführung** – Variantenüberlegungen 2



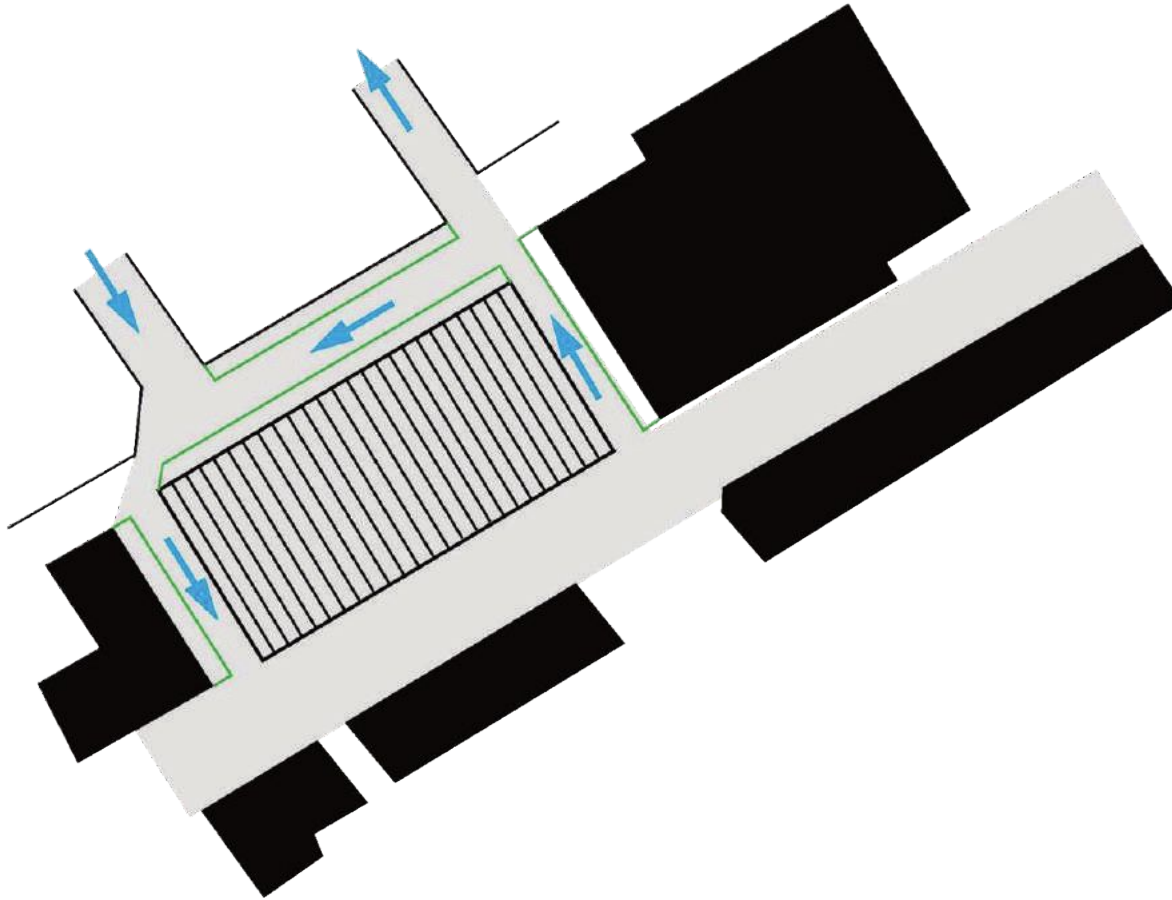
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Marktplatzbereich
- Sperrung der östlichen Fahrgasse für den MIV (Radverkehr frei)
- Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Wendemöglichkeit

Markplatz – **Verkehrsführung** – Variantenüberlegungen 3



- Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung im Marktplatzbereich
- Sperrung der östlichen und westlichen Fahrgasse für den MIV (Radverkehr frei)

Markplatz – **Verkehrsführung** – Variantenüberlegungen 4



- Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung
- Verschmälerung der Fahrgassen zugunsten der Gehwege
- Erhalt der Erschließungsqualität bei gleichzeitiger Reduzierung des Fahrkomforts

Top 7

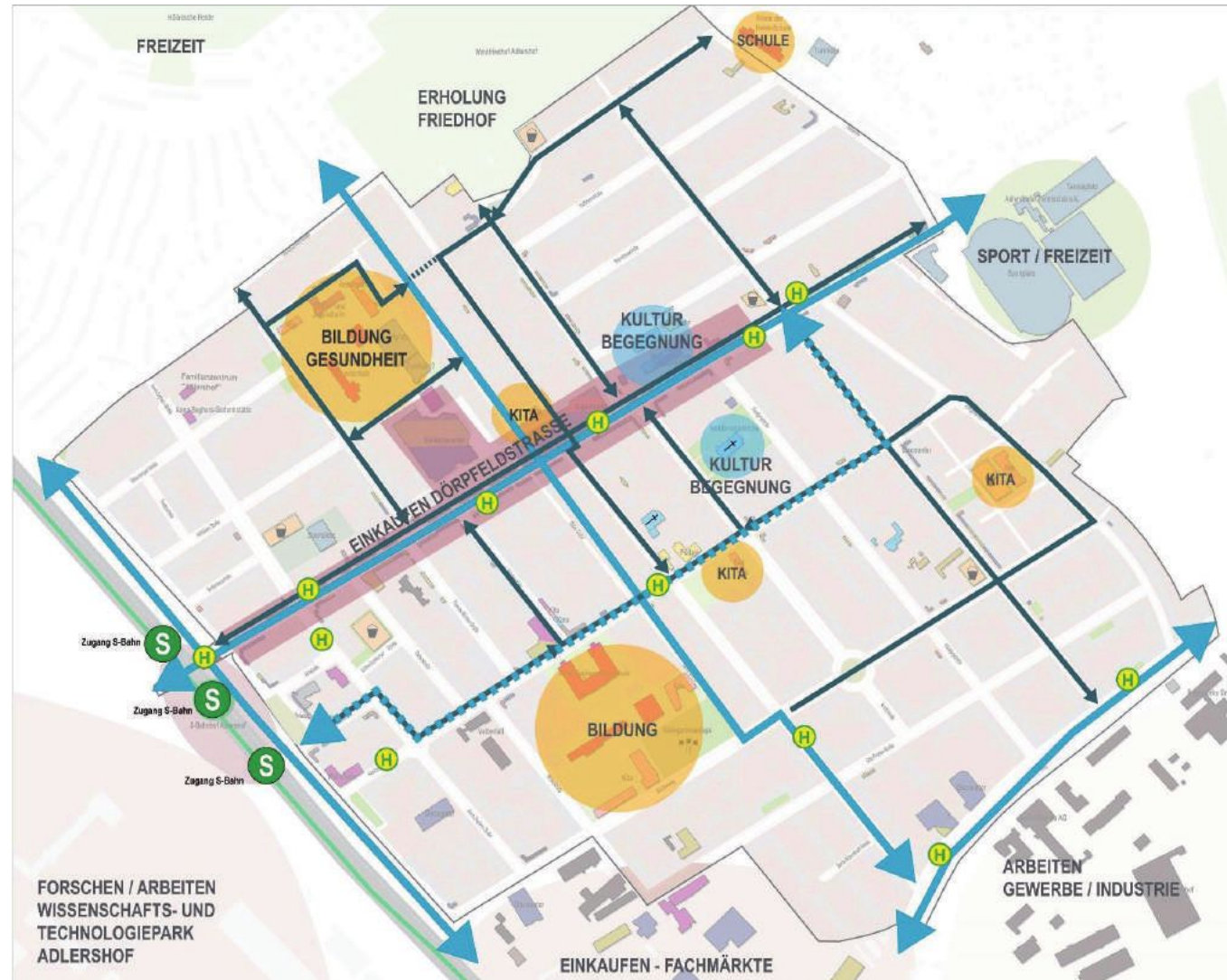
Maßnahmenvorschläge Zielnetz (Rad- und Fußwegenetz)

Top 7

Maßnahmenvorschläge Zielnetz (Rad- und Fußwegenetz)

Zielnetz (ergänzt nach 1. Workshop)

-  Radrouten
-  wichtige Wegeverbindungen (Fuß und Rad)
-  Ergänzung Wegeverbindungen (Fuß und Rad)
-  Ergänzung Radroute



Zielnetz

Radrouten

- Adlergestell
- Glienicker Weg
- Dörfeldstraße
- Genossenschaftsstr.
- Süßer Grund
- Nipkowstraße
- Radickestraße
(Vorschlag)

Wegeverbindungen (Fuß und Rad)

- Dörfeldstraße
- Pflingstberggasse
- Weg an d. Grundschule
- Florian-Geyer-Straße
- Helbigstraße
- Verbindungsweg am Friedhof
- Hackenbergstraße
- Friedlanderstraße
- Wassermannstraße
- Radickestraße
- Weerthstraße
- Anna-Seghers-Straße (Teilabschnitt)
- Friedenstraße
- Nipkowstraße
- Arndtstraße (Teilabschnitt)
- Büchnerweg (Teilabschnitt)
- Zinsgutstraße (Teilabschnitt)

Ziele und Grundsätze für die Quartiersstraßen

gemäß Arbeitsauftrag/ Ergebnis Starter-WS

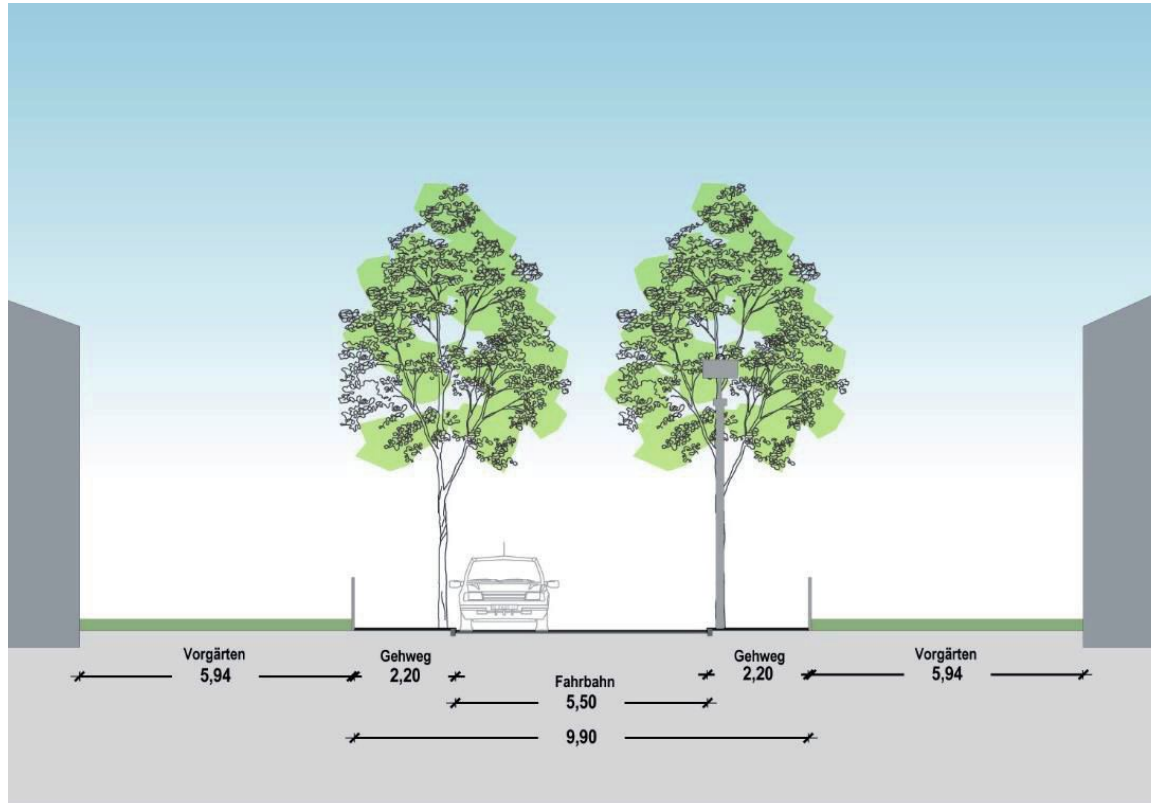
- ➔ Sicherung tradierter Elemente im Straßenraum (stadthistorische Identität)
- ➔ attraktive, sichere, barrierefreie Wege für FußgängerInnen, v.a. im Zielnetz
- ➔ attraktive Radverkehrsverbindungen, v.a. im Zielnetz
- ➔ Ergänzung des fehlenden Baumbestandes, Verbesserung für bestehende Baumstandorte
- ➔ keine Verdrängung von Kfz-Verkehr in die Nebenstraßen
- ➔ Vermeidung von Lärm und Abgasen durch möglichst kurze Erschließungswege für den Kfz-Verkehr
- ➔ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen

Sofortmaßnahmen im Zielnetz – AUSBLICK

Einbau von **Gehwegvorstreckungen / Aufpflasterungen / Querungshilfen** vor Schulen / Kitas, zum Beispiel:

- Florian-Geyer-Straße
- Radicke Straße
- Büchner Weg

Genossenschaftsstraße - Bestand



Genossenschaftsstraße - Bestand

- Einbahnstraße, Radverkehr frei
- Straßenraumprofil rd. 9,90 m, davon 5,5 m Fahrbahn
- Polygonalpflaster im Fahrbahnbereich, Mosaik im Gehwegbereich
- wechselseitig Baumpflanzungen
- denkmalgeschützte Bebauung
- RSL – Altleuchten

- ausgewiesene Radroute des Bezirks (Nebenroutennetz)

Genossenschaftsstraße – Konflikte, Mängel, Handlungsbedarfe

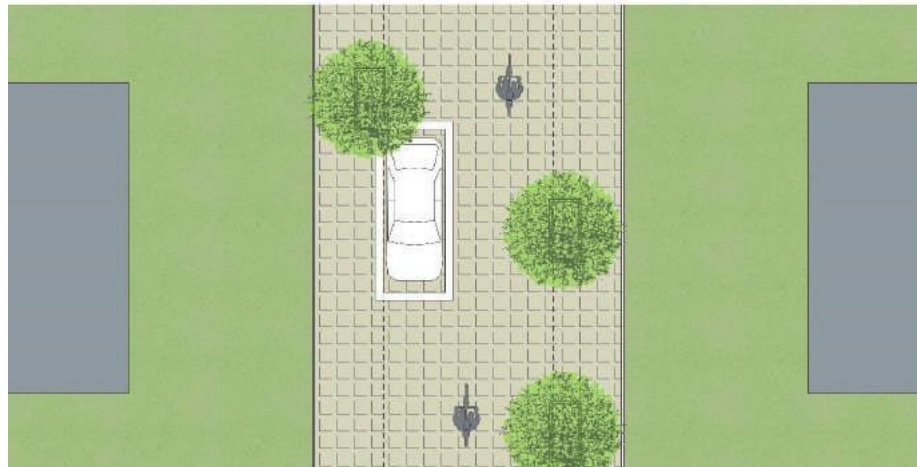
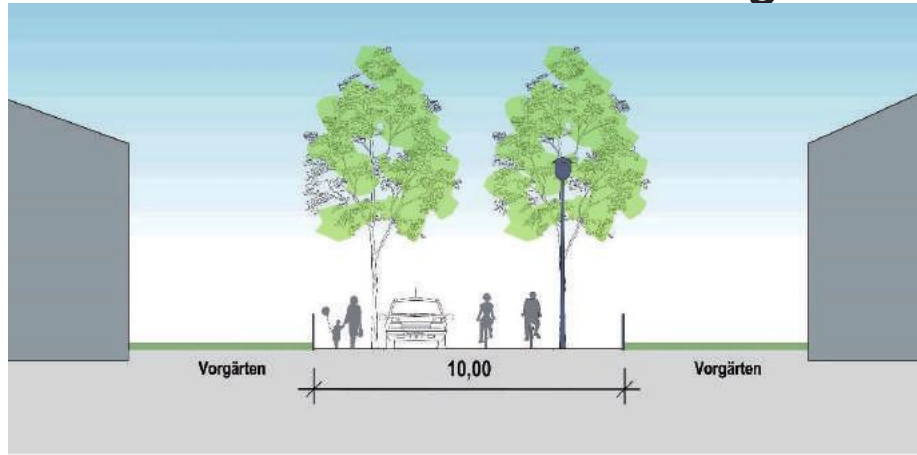
- Mängel in der Oberflächenbefestigung
- **ungeeignete Oberflächenbeschaffenheit als Radwegeverbindung**
- z.T. fehlende Baumpflanzungen
- Mängel in der Barrierefreiheit
- erneuerungsbedürftige sowie unangemessene Beleuchtung ohne Bezug zur bauzeitlichen Typik des Stadtraums und der Bebauung (Denkmalensemble)

Genossenschaftsstraße – Lösungsansätze

- Finden einer Alternativroute für den Radverkehr
- Teilumbau (Teilasphaltierung) der Fahrbahn
- Grundhafte Erneuerung der Fahrbahn unter Berücksichtigung der städtebaulichen Charakteristik (Denkmalensemble)

- ➔ andere Nord-Süd-Radrouten sind vom Streckenverlauf her nicht so gut geeignet
- ➔ Teilumbau ist bautechnisch betrachtet wenig nachhaltig
- ➔ Zur nachhaltigen Verbesserung der Situation ist eine **grundhafte Erneuerung** notwendig.

Genossenschaftsstraße – Lösung 1

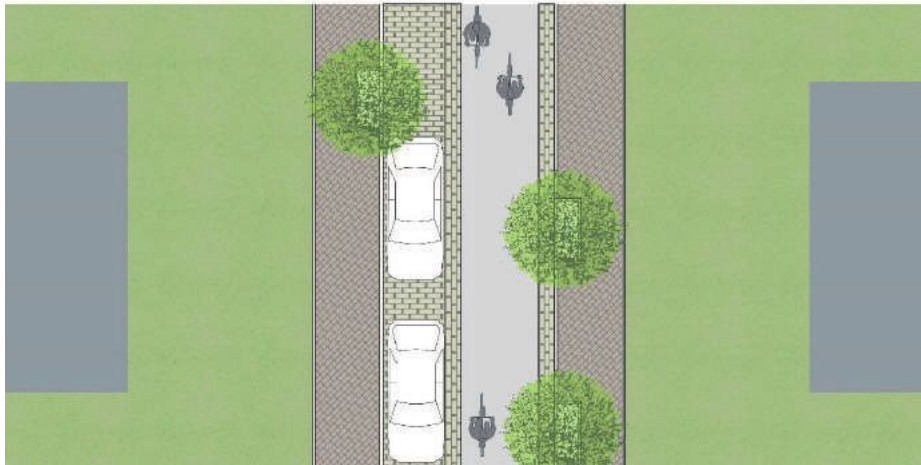
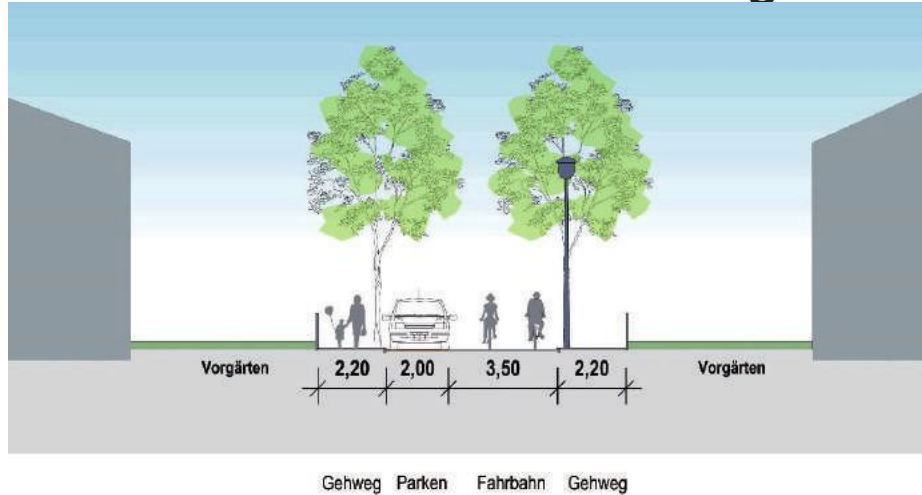


Verkehrsberuhigter Bereich VZ 325



- Niveaugleicher Ausbau
- Neue, einheitliche Pflasterung
- Kenntlichmachung der Fahrbahn
- Markierung Parken
- Ergänzung Baumstandorte
- Erneuerung Beleuchtung

Genossenschaftsstraße – Lösung 2



Großsteinpflaster im Seitenbereich

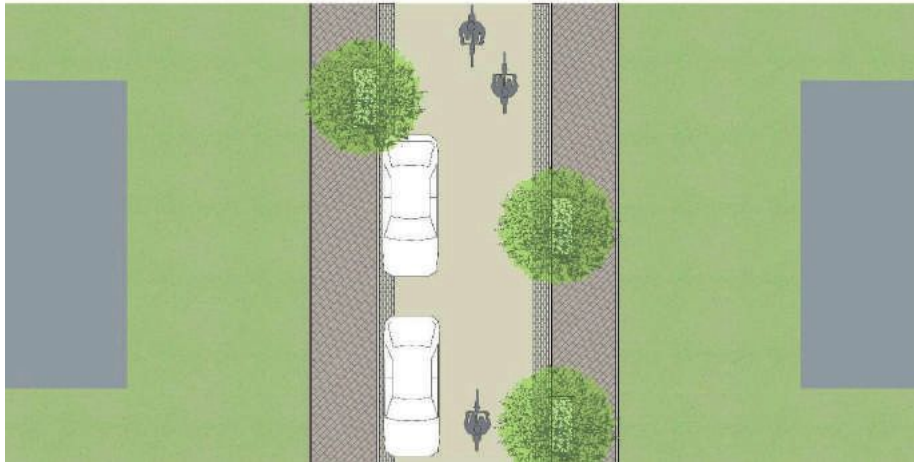
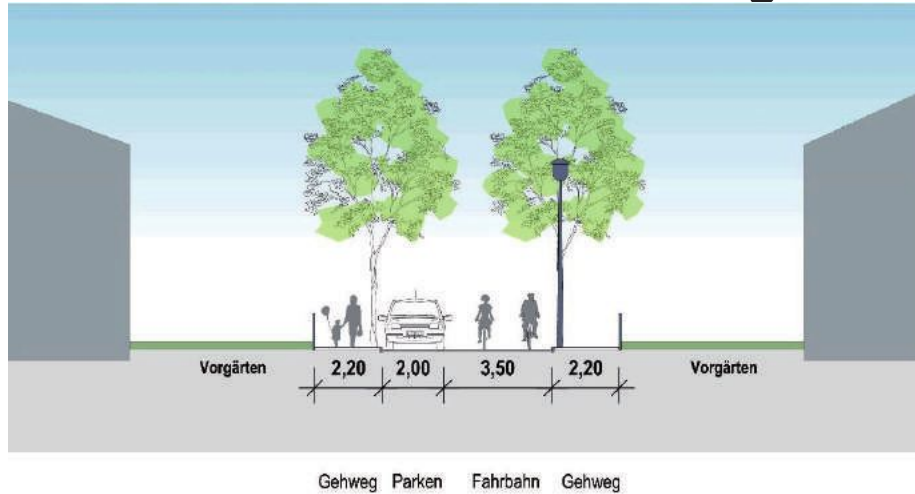


- Separationsprinzip
- Großsteinpflaster (ggf. Wiederverwendung Altpflaster) im Parkbereich / im Rinnenbereich
- Fahrbahn in Asphalt (2,5 m)
- Gehweg in Mosaik (Neupflasterung)
- Ergänzung Baumstandorte
- Erneuerung Beleuchtung



Rheinsteinstraße, Berlin – Karlshorst

Genossenschaftsstraße – Lösung 3



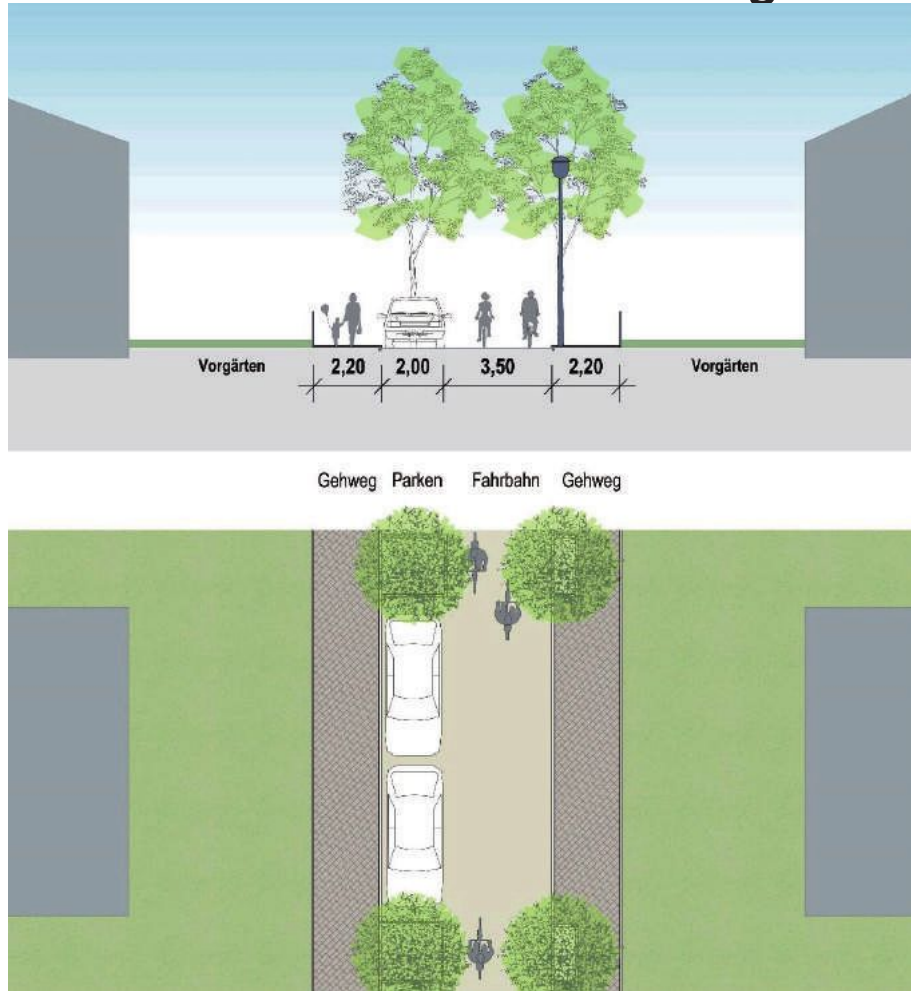
Kleinsteinpflaster in den Seitenbereichen



- Separationsprinzip
- Fahrbahn in aufgehelltem Asphalt
- Seitenbereiche (Rinne) in Kleinsteinpflaster (je 0,5 m)
- Gehweg in Mosaik (Neupflasterung)
- Ergänzung Baumstandorte
- Erneuerung Beleuchtung



Genossenschaftsstraße – Lösung 4



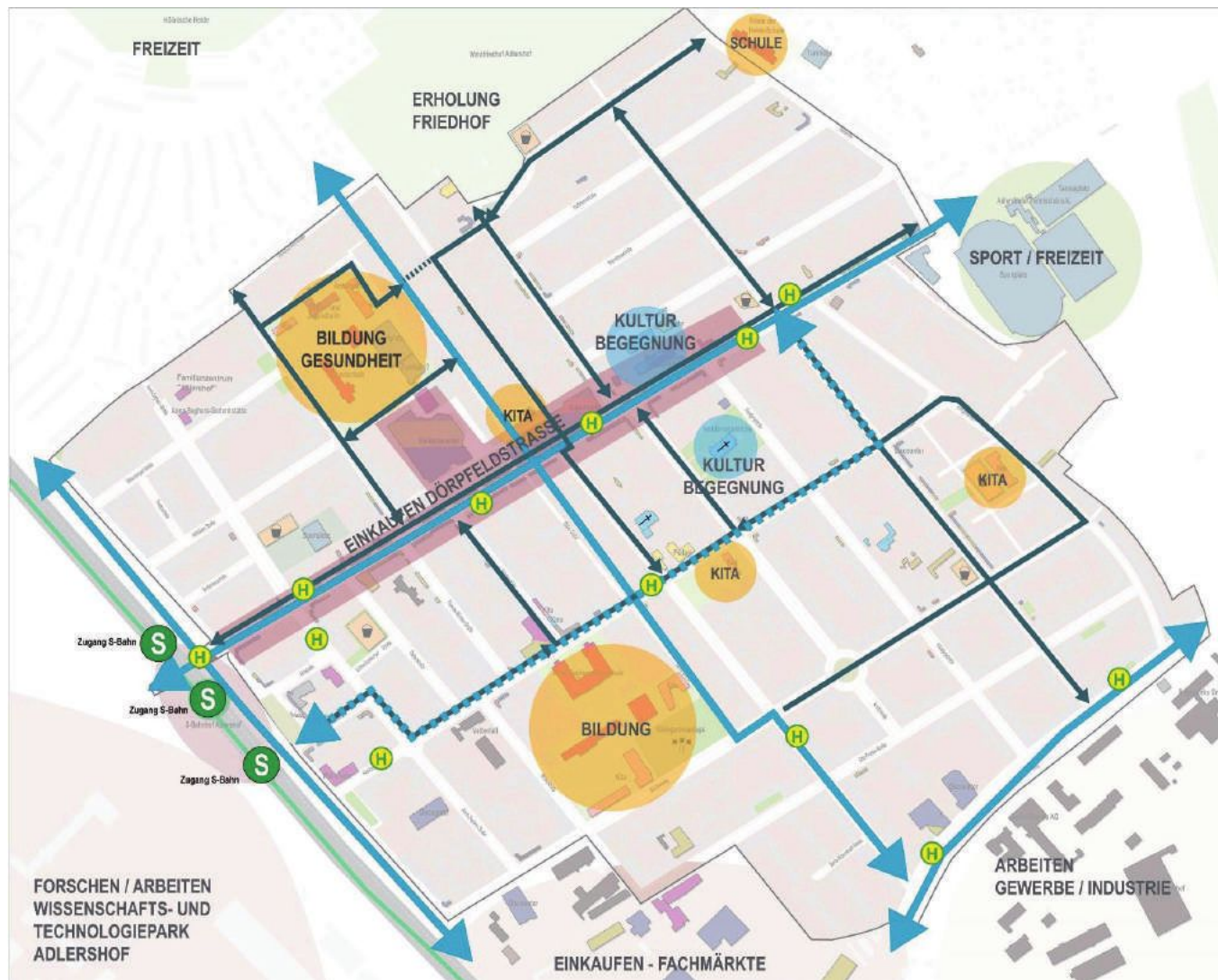
Fahrbahn komplett in Asphalt

- Separationsprinzip
- Fahrbahn in aufgehelltem Asphalt
- Baumscheiben zwischen Parken
- Gehweg in Mosaik (Neupflasterung)
- Erneuerung Beleuchtung



Zielnetz (ergänzt nach 1. Workshop)

-  Radrouten
-  wichtige Wegeverbindungen (Fuß und Rad)
-  Ergänzung Wegeverbindungen (Fuß und Rad)
-  Ergänzung Radroute



Aussagen zum Zielnetz / Quartiersstraßen – AUSBLICK Abschluss-Workshop

- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Qualifizierung von Knotenpunkten
 - Gehwegvorstreckungen
 - Barrierefreiheit (Bordabsenkung)
- Ausstattung (Beleuchtung, Mobiliar, Begrünung)
- Empfehlungen zur Sanierung von Straßen
- Ruhender Verkehr (Kfz / Rad)



Vertiefung zum Abschluss-Workshop / Ergänzung der Steckbriefe

Top 8

Maßnahmenvorschläge Frei- und Platzflächen

Top 8

Maßnahmenvorschläge Frei- und Platzflächen

Frei- und Platzflächen - Bestand



Ziele und Grundsätze für Frei- und Platzflächen

gemäß Arbeitsauftrag/ Ergebnis Starter-Workshop

- ➔ Attraktive, gepflegte Frei- und Platzräume mit Nutzungsangeboten für unterschiedliche Nutzergruppen
- ➔ Ankauf und Gestaltung von un- bzw. untergenutzten Restflächen und Brachen
- ➔ Sicherung tradierter Elemente
- ➔ angemessene Beleuchtung der Quartiersplätze

Sofortmaßnahmen

- Neuordnung Kreuzungsbereich [Zinsgutstraße / Radickestraße](#)
- Qualifizierung des [Arndtplatzes](#)
- Qualifizierung Grünfläche / Spielplatz an der [Anna-Seghers-Straße](#)
- Aufwertung private Freifläche an der Ecke [Dörpfeldstraße / Wassermannstraße](#)
- Kirchliche Freifläche [Arndtstraße](#)

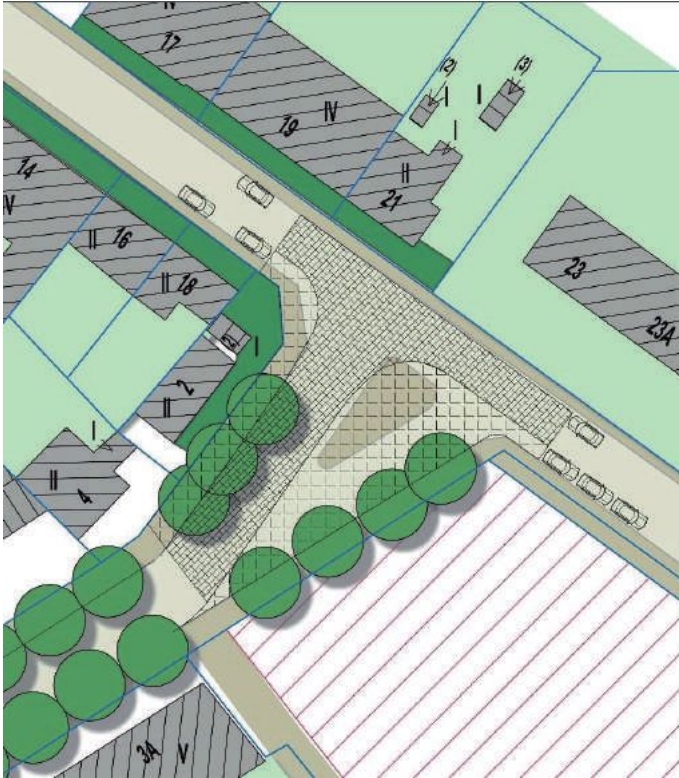
Kreuzungsbereich Zinsgutstraße / Radickestraße – mit Potenzial für mehr **PLATZ**



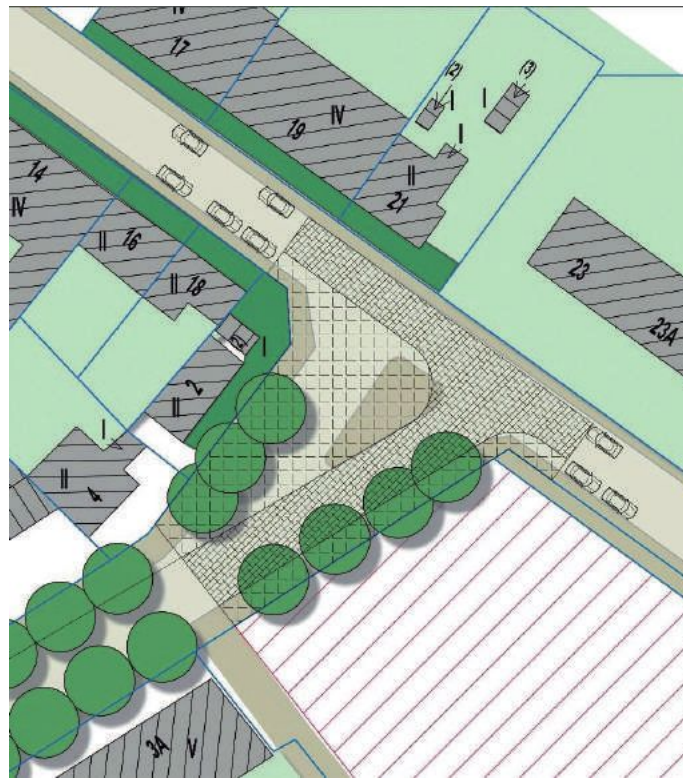
Bestand

Übergroßer Kreuzungsbereich mit historisierender Kandelaber-Leuchte

Kreuzungsbereich Zinggutstraße / Radickestraße – mit Potenzial für mehr **PLATZ**



Variante 1



Variante 2

Maßnahme

Schaffen eines Platzes durch die Reduzierung des Fahrbahnbereiches

+ Gehwegvorstreckung zur Erleichterung des Querens

Arndtplatz – attraktiver Quartiersplatz



Bestand

Quartiersplatz mit kleineren Gestaltungsdefiziten

Maßnahme

- Teilerneuerung Mobiliar
- Einsatz einer angemessenen Beleuchtung
- Neuordnung Pflanzflächen
- ggf. Pflegepatenschaften

Grünfläche / Spielplatz Anna-Seghers-Straße – Raum für Aktivität



Bestand

Parkähnliche Grünfläche, Sportflächen und Spielplatzbereich mit Sandkasten und Tischtennisplatten ...

Maßnahme

- Schaffen neuer Nutzungsangebote im Spielplatzbereich insbesondere für ältere Kinder und Jugendliche

Private Freifläche an der Ecke Dörfeld - / Wassermannstraße – Platz für Aufenthalt



Bestand

Kleine private Platzfläche ohne Gestaltqualität

Maßnahme

- Schaffen einer attraktiven Platzfläche für Aufenthalt

Freifläche Erlöserkirche – Durchwegung ermöglichen



Bestand

Kirchliche Grünfläche – im Bereich der Handjerystraße teilweise ungepflegt und schwer zugänglich

Maßnahme

- Schaffen einer Grünwegeverbindung zwischen Arndstraße und der Handjerystraße

Top 9

Diskussion und Meinungsbild für die Weiterbearbeitung

Meinungsbild für die Weiterbearbeitung

Dörpfeldstraße

- Lösungsvorschläge Geschwindigkeitskonzept
- Lösungsvorschläge umsetzungsfähige Querschnitte

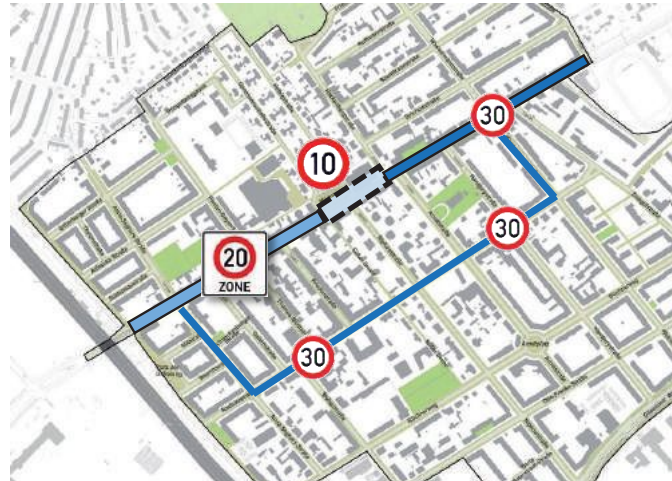
Zielnetz

- Lösungsvorschläge Genossenschaftsstraße

Meinungsbild für die Weiterbearbeitung – Dörfeldstraße



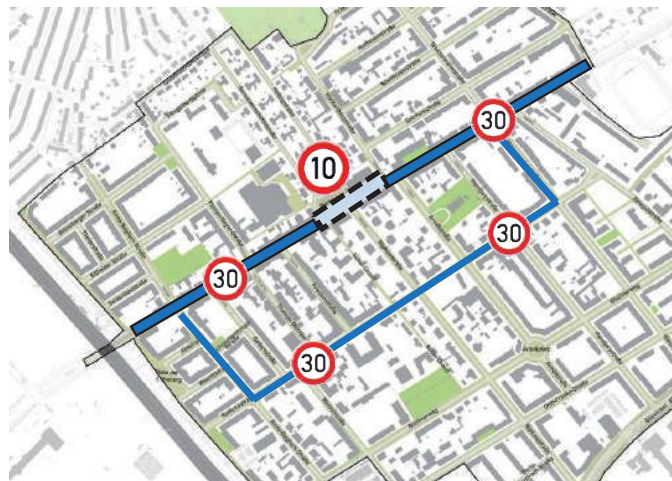
Vorschlag 1
20 -30



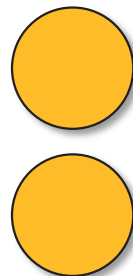
Vorschlag 3
20-10-30



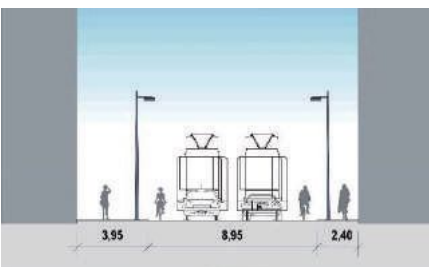
Vorschlag 2
30-20-30



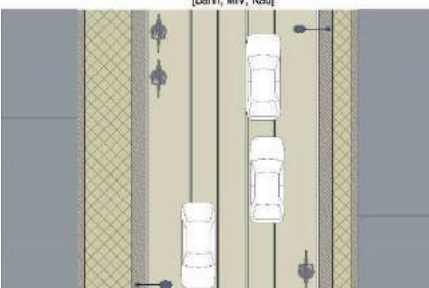
Vorschlag 4
30-10-30



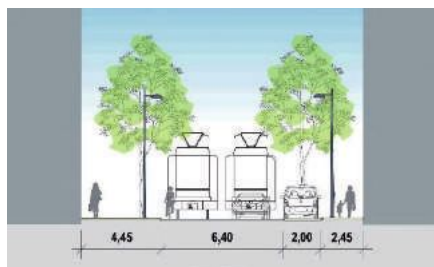
Abstimmung für die Weiterbearbeitung – Dörfeldstraße Querschnitte



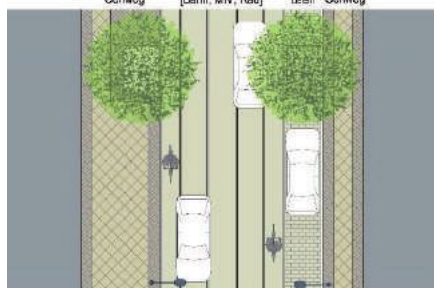
Gehweg | Fahrbahn [Bahn, MIV, Rad] | Gehweg



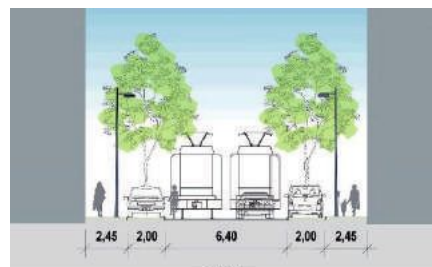
Lösung A



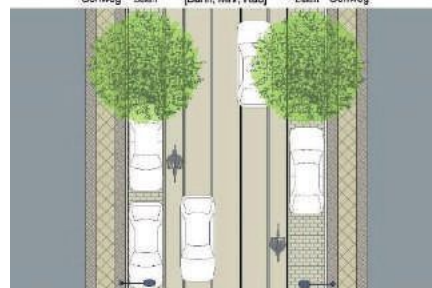
Gehweg | Fahrbahn [Bahn, MIV, Rad] | Parken | Gehweg



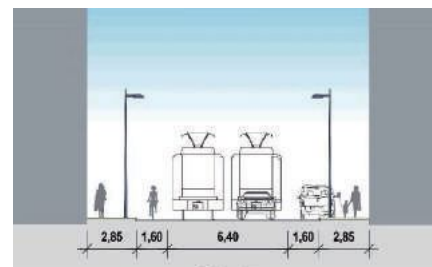
Lösung D



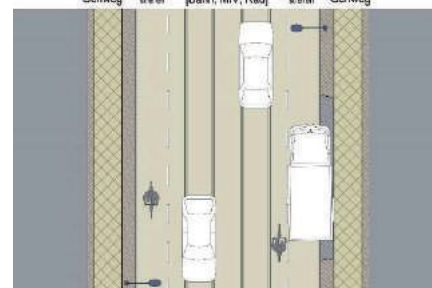
Gehweg | Parken | Fahrbahn [Bahn, MIV, Rad] | Parken | Gehweg



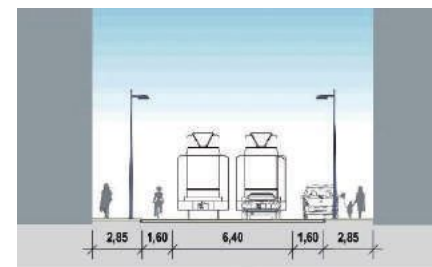
Lösung E



Gehweg | Schutzstreifen | Fahrbahn [Bahn, MIV, Rad] | Schutzstreifen | Gehweg



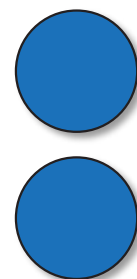
Lösung F



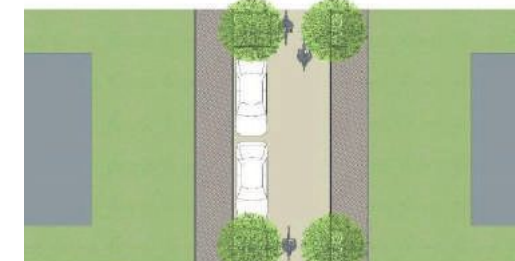
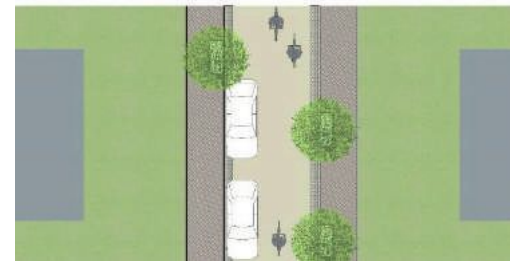
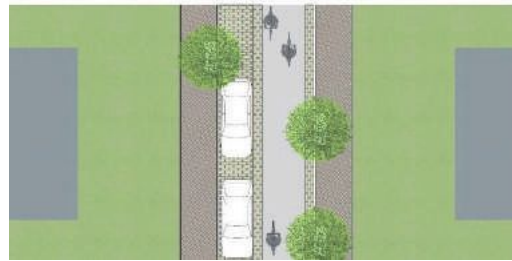
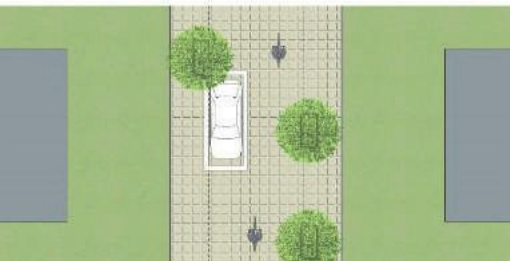
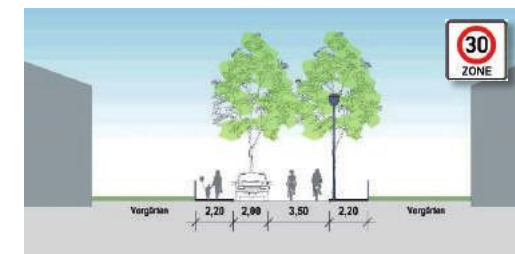
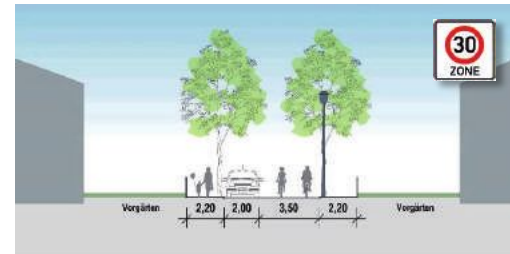
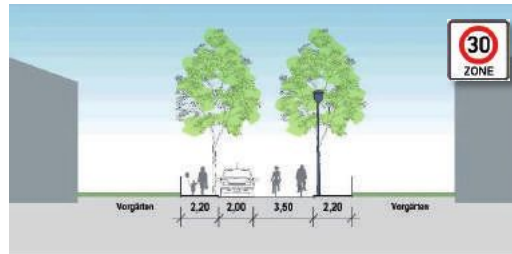
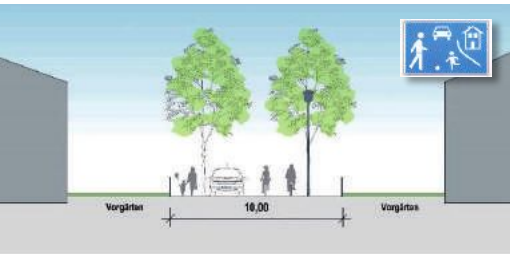
Gehweg | Multifunktionsstreifen | Fahrbahn [Bahn, MIV, Rad] | Multifunktionsstreifen | Gehweg



Lösung G



Abstimmung für die Weiterbearbeitung – Zielnetz Genossenschaftsstraße

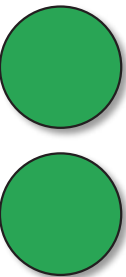


Lösung 1

Lösung 2

Lösung 3

Lösung 4



Top 10

Resümee und Ausblick

Top 11

Verabschiedung

Kontakt Gutachterteam

HOFFMANN-LEICHTER

Ingenieurgesellschaft

Nino Notz

Tel.: 030 / 887 2767 0

nino.notz@hoffmann-leichter.de

GRUPPE PLANWERK

Stadtplaner Architekten Ingenieure

Annette Hartfiel

Tel.: 030 / 889 163 90

hartfiel@gruppeplanwerk.de

Kontakt Gesprächsleitung

Dittmar Machule

Tel.: 040 / 428 783 109

dittmar.machule@tu-harburg.de

Kontakt Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

Sabine Brüggmann

Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt

Stadtentwicklungsamt

FB Stadtplanung

Tel.: 030 / 90297-2334

Sabine.Brueggmann@ba-tk.berlin.de