

HINWEIS ZUR ANSICHT

Die Präsentation „**Abschluss-Workshop Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße**“ vom 25.5.2016 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

Abschluss-Workshop – 25.05.2016

HL
**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Top 1

Begrüßung

Top 2

Bestätigung des Protokolls Zwischen-Workshop und Tagesordnung Abschluss-Workshop

Bestätigung des Protokolls Zwischen-Workshop

Nachträge zum Protokoll des Zwischen-Workshops

- Herr Aschenbrenner (BVG) zur Nachteiligkeit einer eingleisigen Straßenbahnführung
- Herr Fröhlich (Gemeindegemeinderat) zur Eigentümerschaft des Grundstücks am Durchweg vom Marktplatz Adlershof zur Marktpassage
- Herr Glugla zur Frage verbindlicher Planungsziele

Tagesordnung

- 17:30 Uhr
- Top 1 Begrüßung
 - Top 2 Bestätigung Protokoll Zwischen-WS und Tagesordnung Abschluss-WS
 - Top 3 Vorstellung der Ergebnisse des Meinungsabfrage
 - Top 4 Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes
 - Top 5 Diskussion und Stellungnahme Verwaltung
- 19:00 – 19:30
- PAUSE**
- Top 6 Maßnahmenvorschläge zur Qualifizierung des Zielnetzes
 - Top 7 Verkehrliche Maßnahmenübersicht und Wirkungen
 - Top 8 Diskussion und Stellungnahme Verwaltung
 - Top 9 Meinungsbild und Umsetzungsempfehlung
 - Top 10 Resümee und Ausblick
- 20:55 Uhr
- Top 11 Verabschiedung

Gegenstand und Ziele des Abschluss-Workshops

- Vorstellen und Erläutern der von den Gutachtern erarbeiteten Lösungen für die **Dörpfeldstraße** und den **Marktplatz**
 - entsprechend der Präferenzen der TeilnehmerInnen im Zwischen-Workshop und der Abstimmung mit der VLB (obere Straßenverkehrsbehörde)

Erörterung, Meinungsbild und **Empfehlung** der **Vorzugsvariante** für die **Dörpfeldstraße** und den **Marktplatz** sowie weiterer **wichtiger Maßnahmen** im **Zielnetz** des Quartiers

Top 3

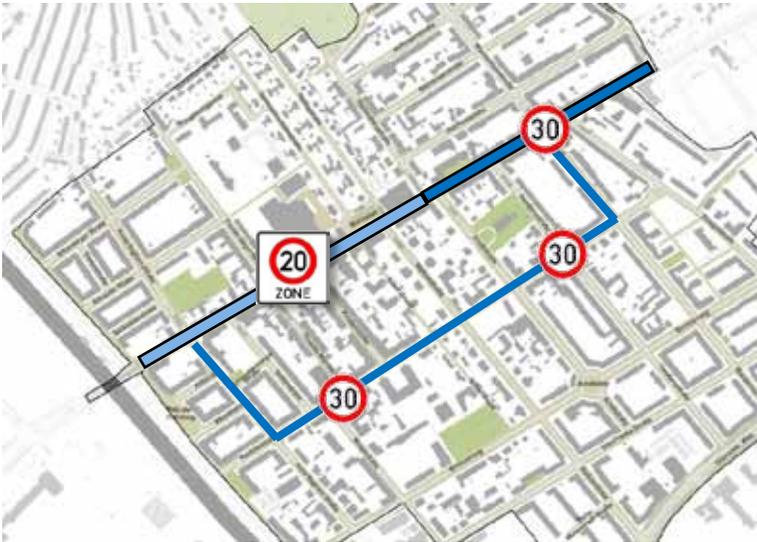
Vorstellung der Ergebnisse der Meinungsabfrage aus dem Zwischen-Workshop

Top 3

Vorstellung der Ergebnisse der Meinungsabfrage aus dem Zwischen-Workshop

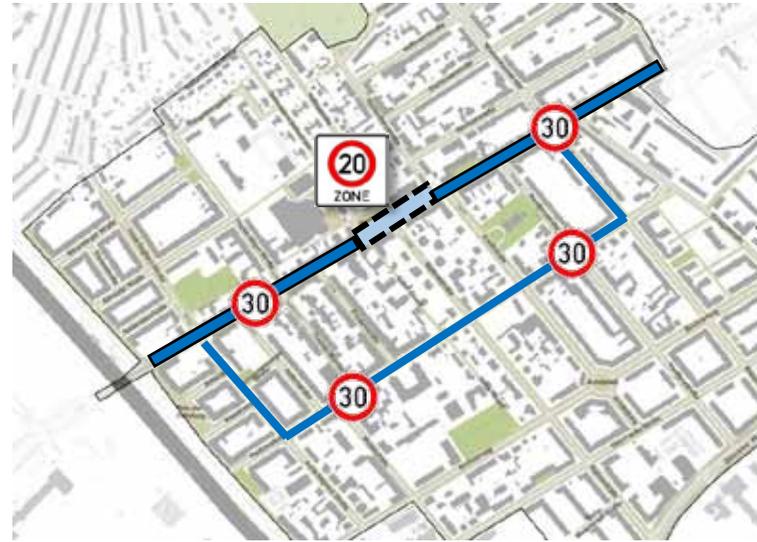
Ergebnis der Meinungsabfrage – **Dörpfeldstraße** Geschwindigkeitskonzept

Vorschlag 1
20 -30



11

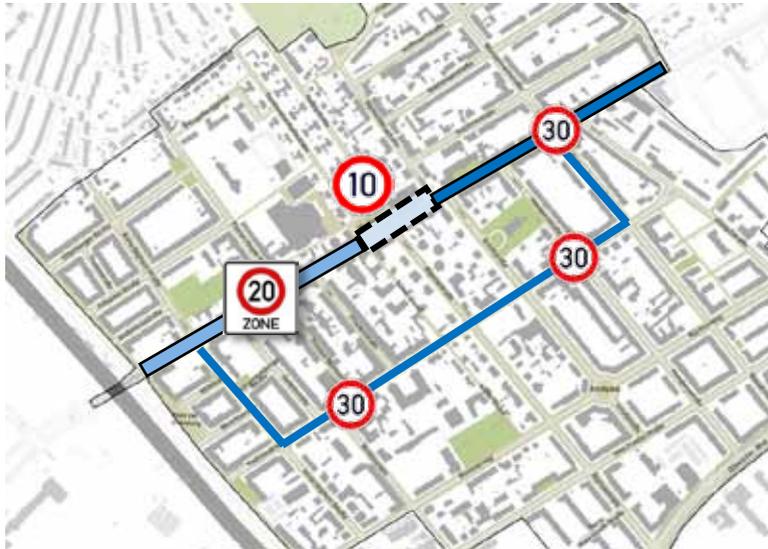
Vorschlag 2
30-20-30



53

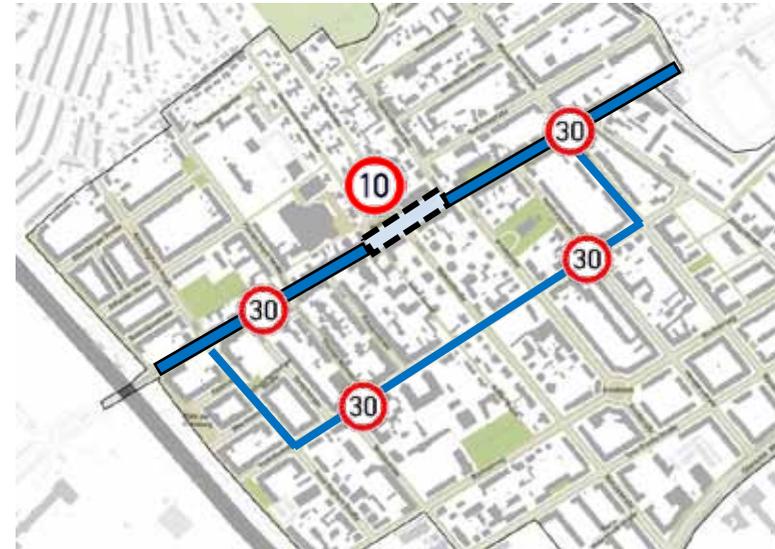
Ergebnis der Meinungsabfrage – **Dörpfeldstraße** Geschwindigkeitskonzept

Vorschlag 3
20-10-30



19

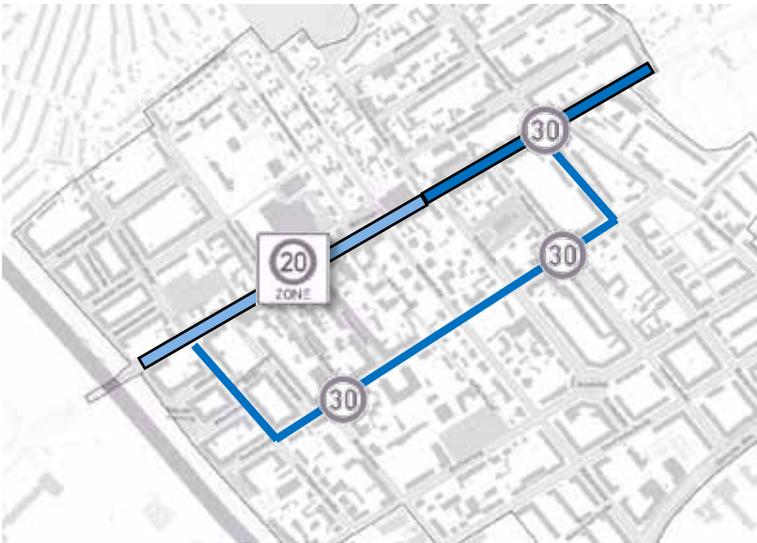
Vorschlag 4
30-10-30



7

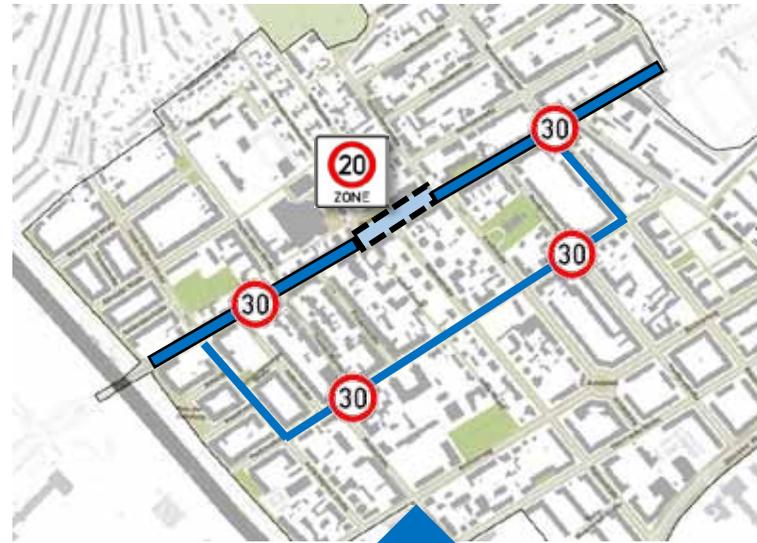
Fazit der Meinungsabfrage – **Dörpfeldstraße** Geschwindigkeitskonzept

Vorschlag 1
20 -30



11

Vorschlag 2
30-20-30

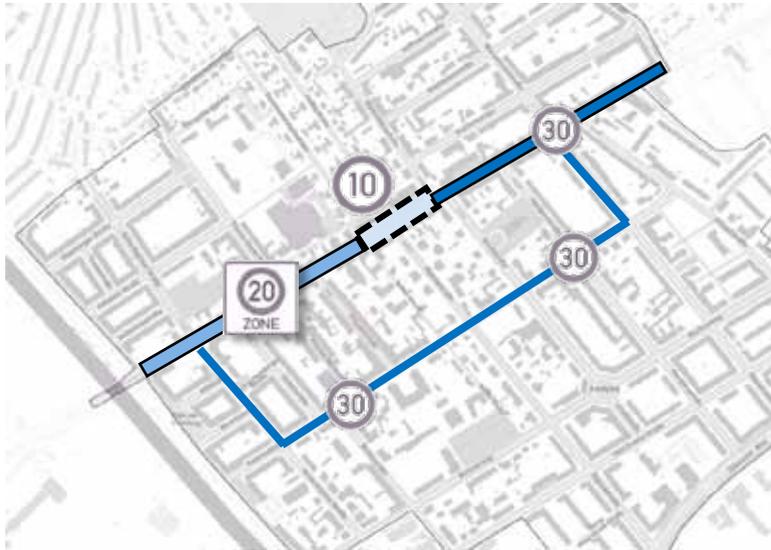


53

Der **Vorschlag 2** wurde weiterverfolgt.

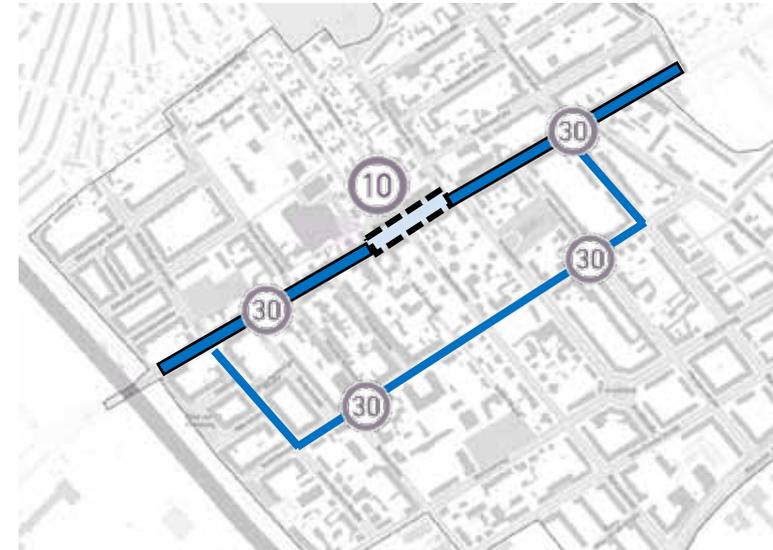
Fazit der Meinungsabfrage – **Dörpfeldstraße** Geschwindigkeitskonzept

Vorschlag 3
20-10-30



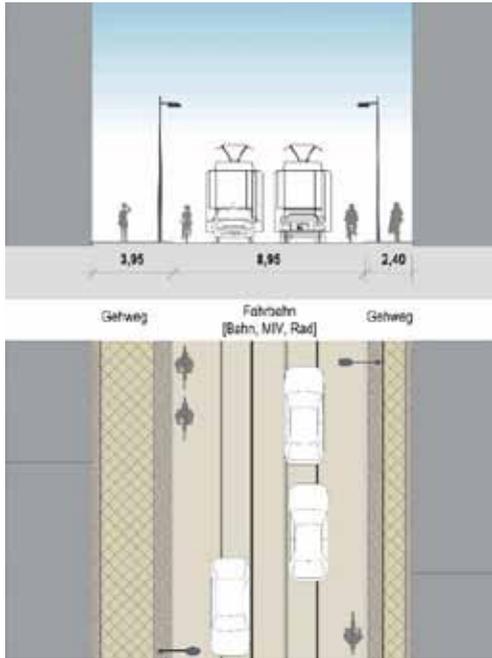
19

Vorschlag 4
30-10-30



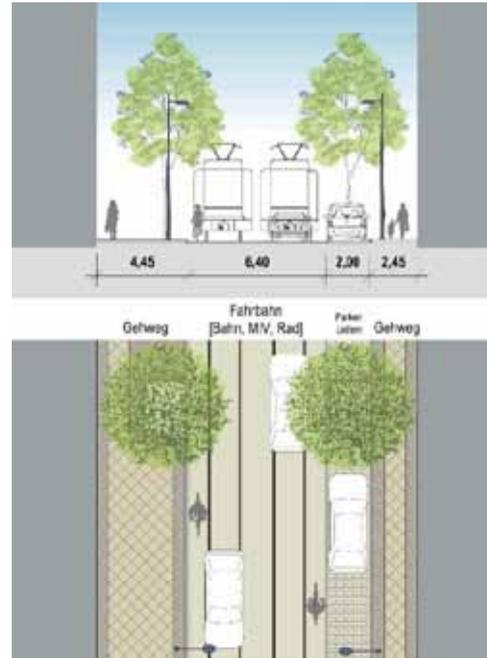
7

Ergebnis der Meinungsabfrage – Dörpfeldstraße Querschnitte



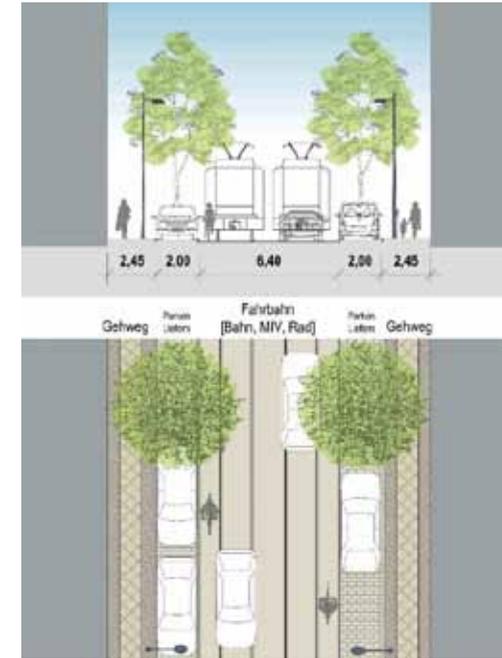
0

Lösung A
Bestehendes Profil –
Neue Ausstattung



11

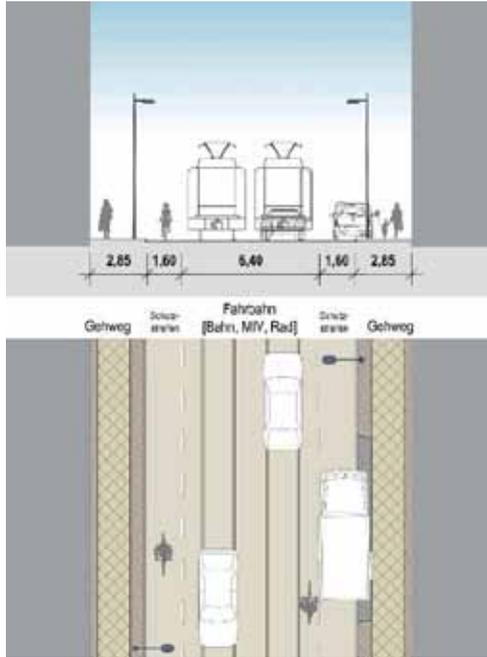
Lösung D
Einseitige Parkbucht VA II



1

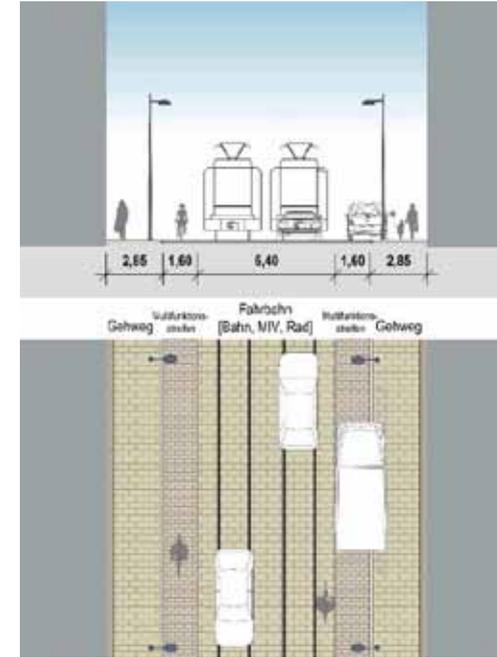
Lösung E
Beidseitige Parkbucht

Ergebnis der Meinungsabfrage – Dörpfeldstraße Querschnitte



33

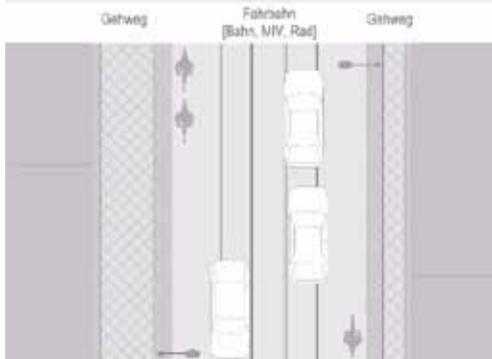
Lösung F
Schutzstreifen für den Radverkehr



45

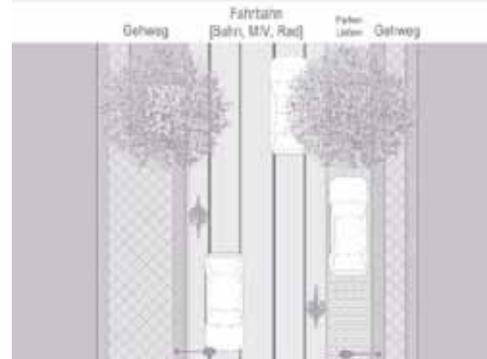
Lösung G
Einheitliche Oberfläche, flache Borde

Fazit der Meinungsabfrage – Dörpfeldstraße Querschnitte



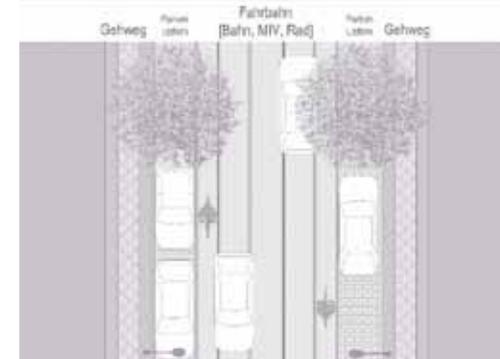
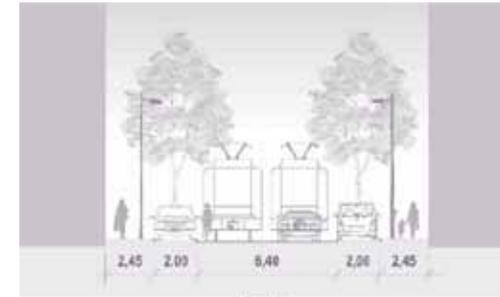
0

Lösung A
Bestehendes Profil –
Neue Ausstattung



11

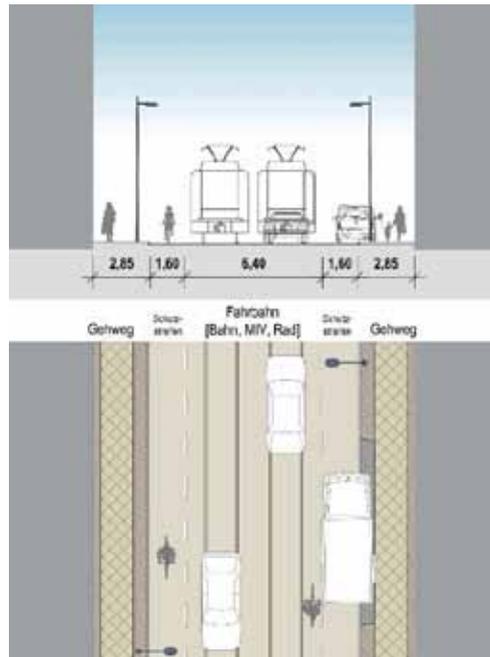
Lösung D
Einseitige Parkbucht VA II



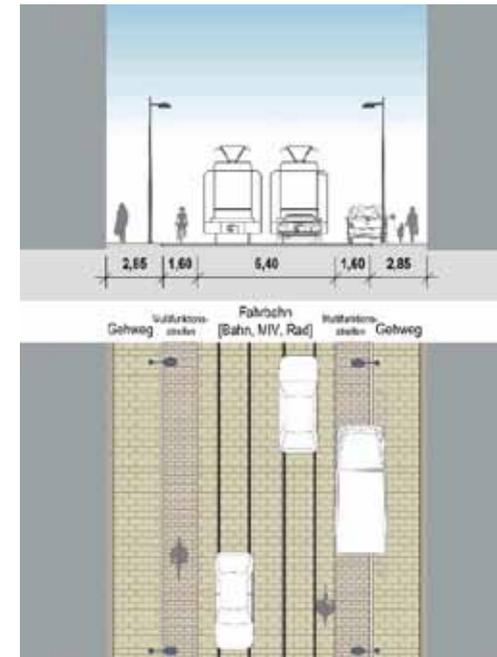
1

Lösung E
Beidseitige Parkbucht

Fazit der Meinungsabfrage – Dörpfeldstraße Querschnitte



33



45

Lösung F

Schutzstreifen für den Radverkehr



Lösung G

Einheitliche Oberfläche, flache Borde



Die **Lösungen F** und **G** wurden weiterverfolgt.

Top 4

Vorstellung der Lösungsvarianten für die Dörpfeldstraße und den Marktplatz

Top 4

Vorstellung der Lösungsvarianten für die Dörpfeldstraße und den Marktplatz

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündungen
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

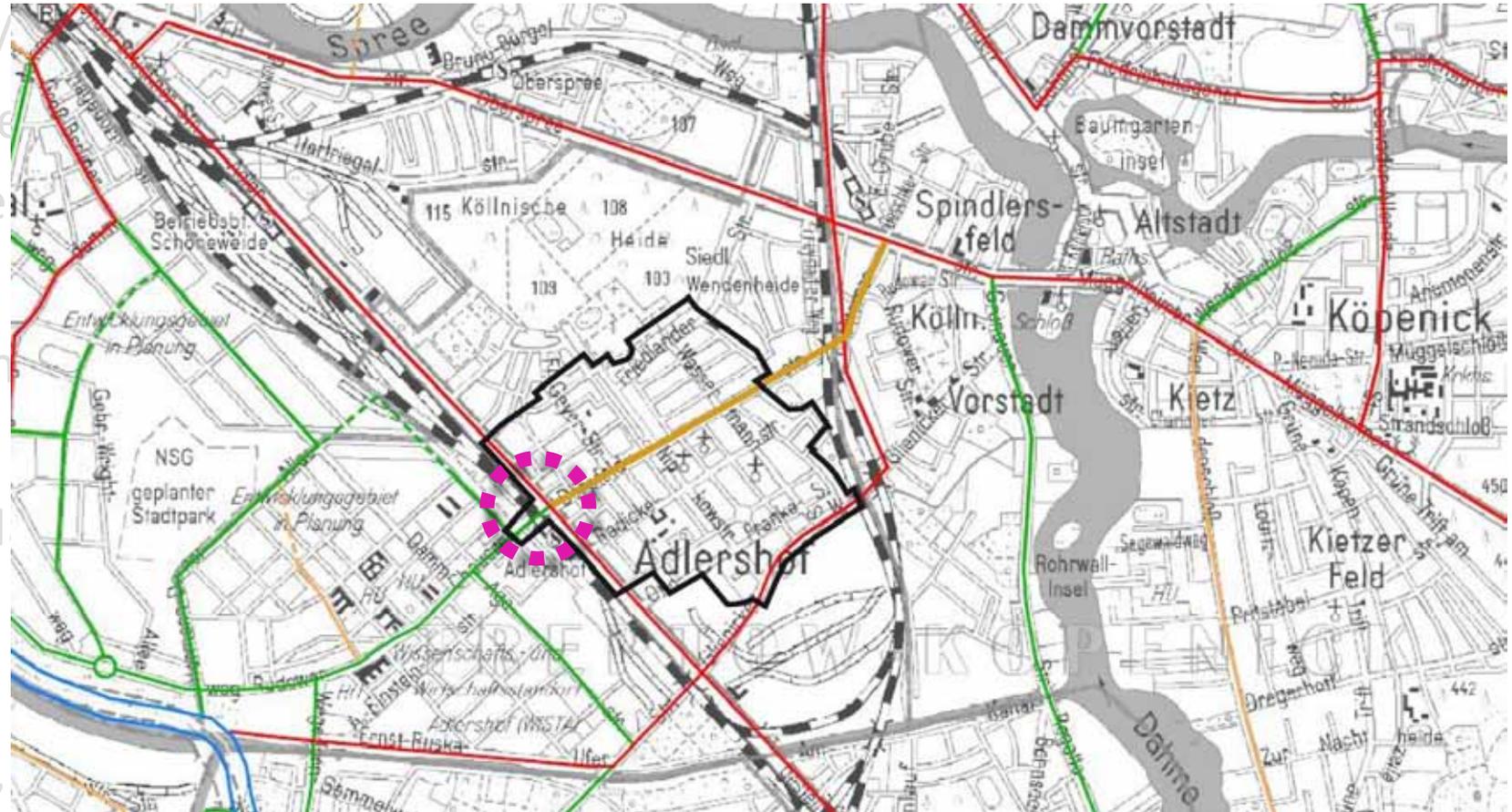
Dörpfeldstraße und Marktplatz



Komponenten für die Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes

- **Verkehrsmengen-Zuflussregulierung**

- Geschwindigkeitskonzept /
- Lage und Art der Querung
- Lösungen für den ruhende
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündung
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der H
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung,

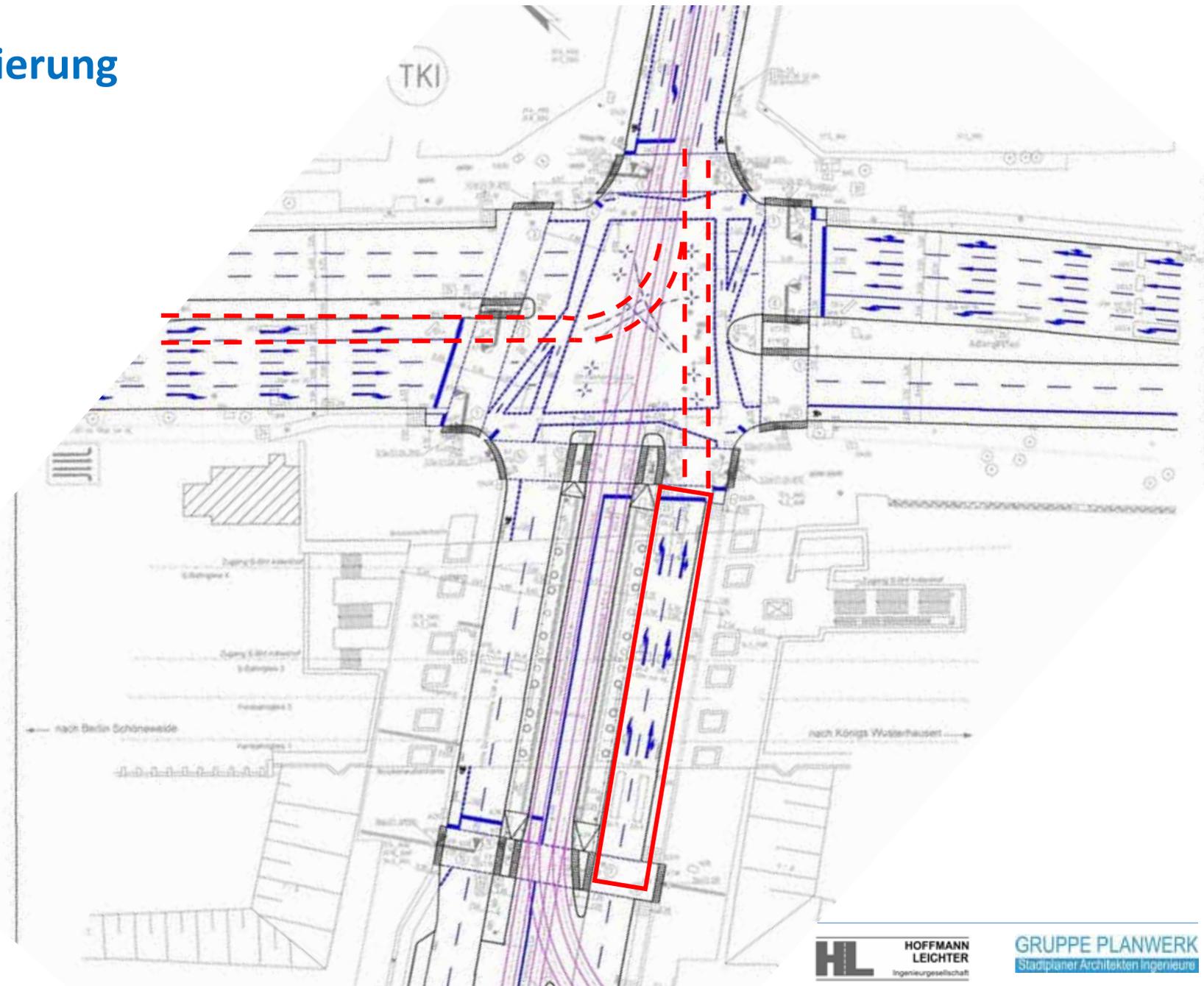


Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

Zuflussregulierung am
Knotenpunkt

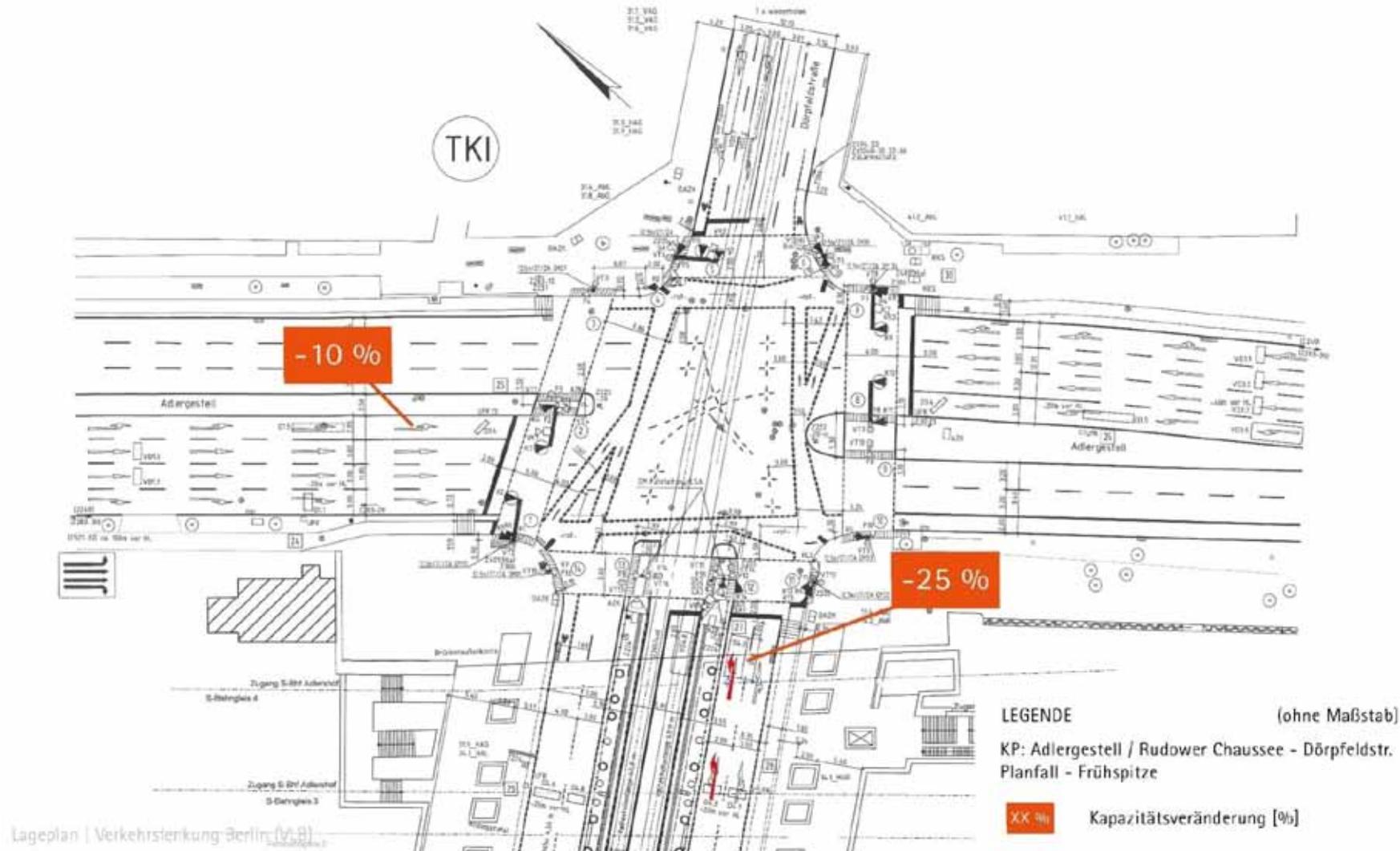
Dörpfeldstraße /
Rudower Chaussee /
Adlergestell

durch Neuordnung der
Fahrstreifen und
Anpassung der Grünphase
(LSA)



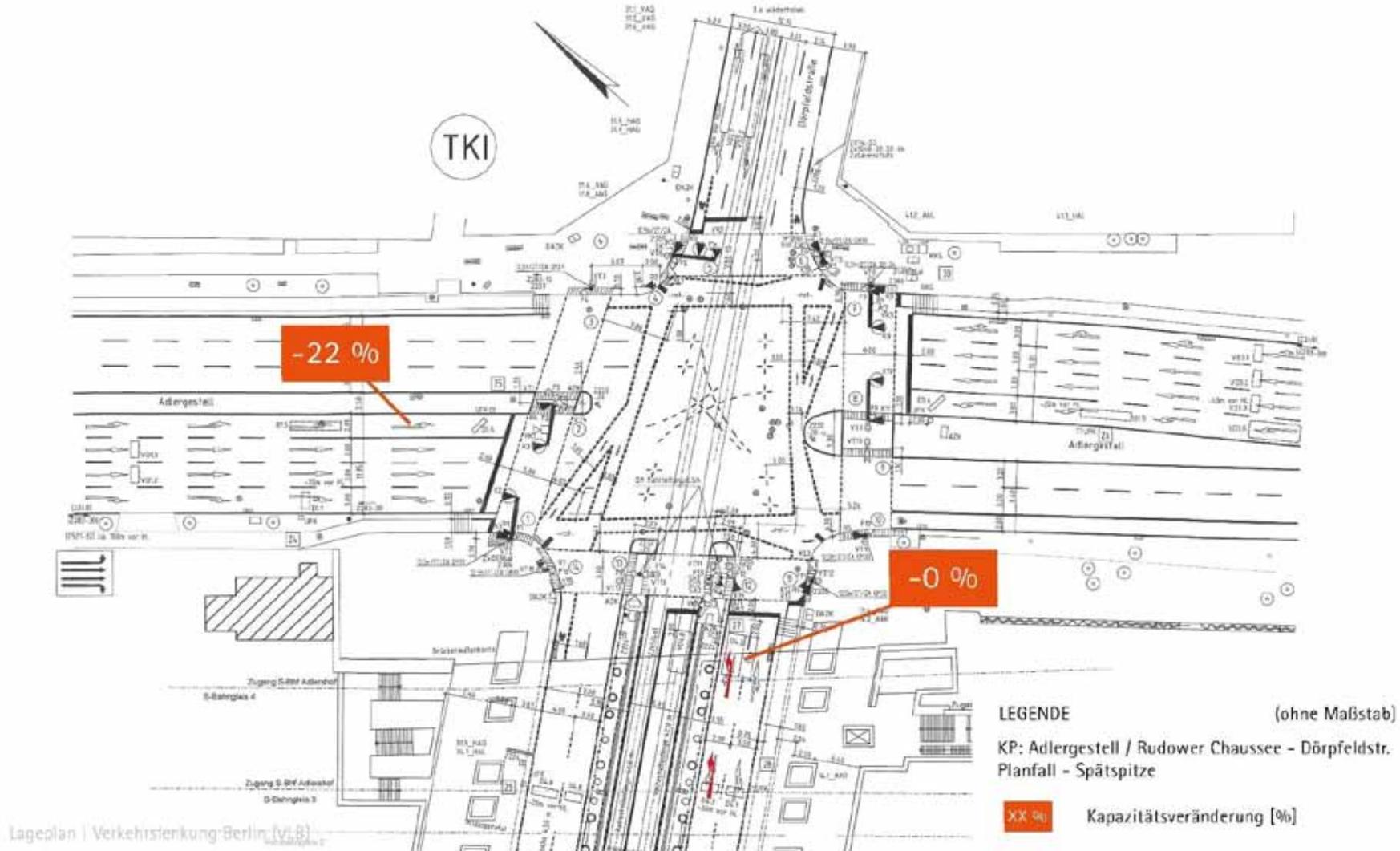
Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

Frühspitze



Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

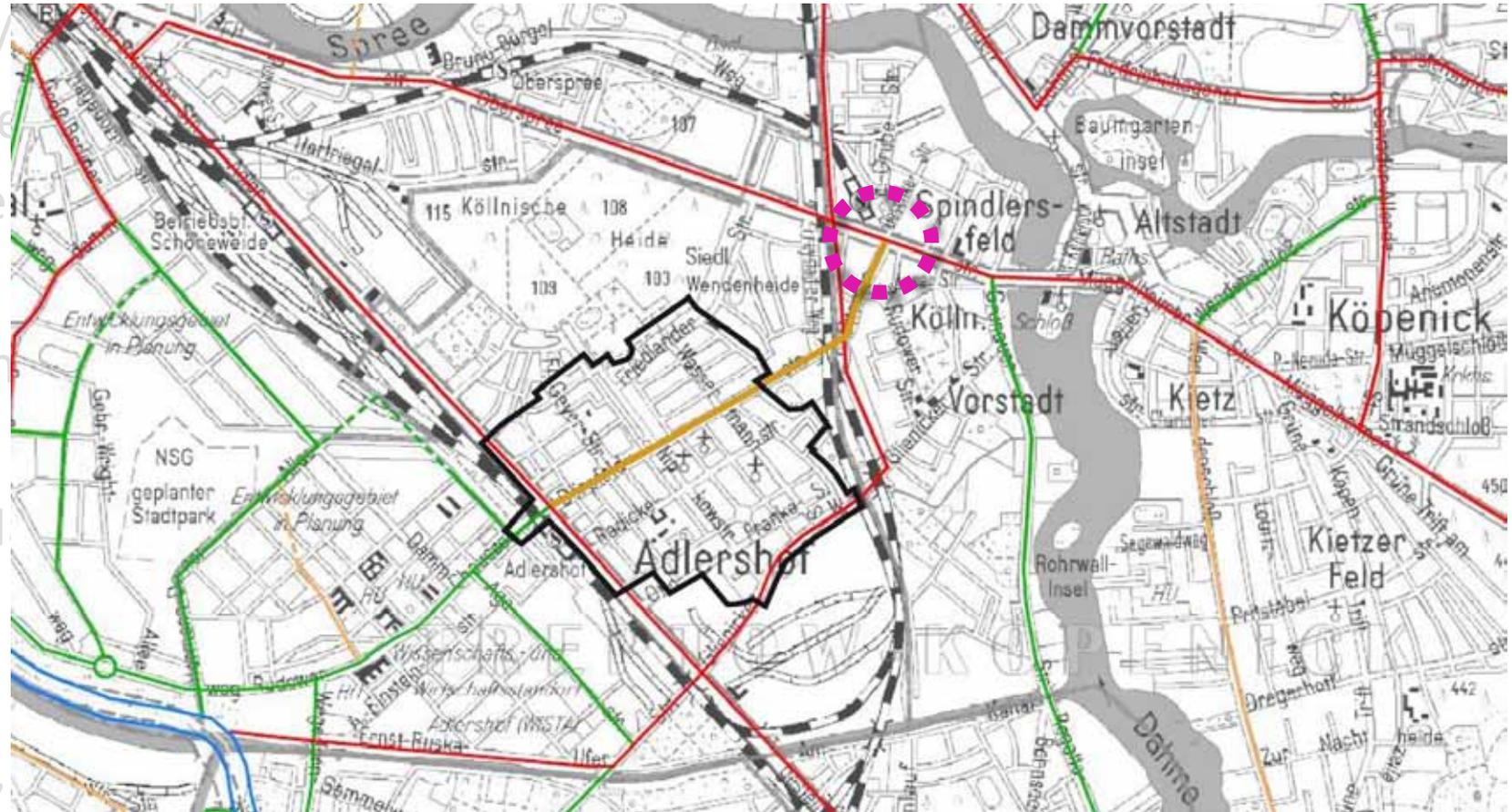
Spätspitze



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- **Verkehrsmengen-Zuflussregulierung**

- Geschwindigkeitskonzept /
- Lage und Art der Querung
- Lösungen für den ruhende
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündung
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der H
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung,

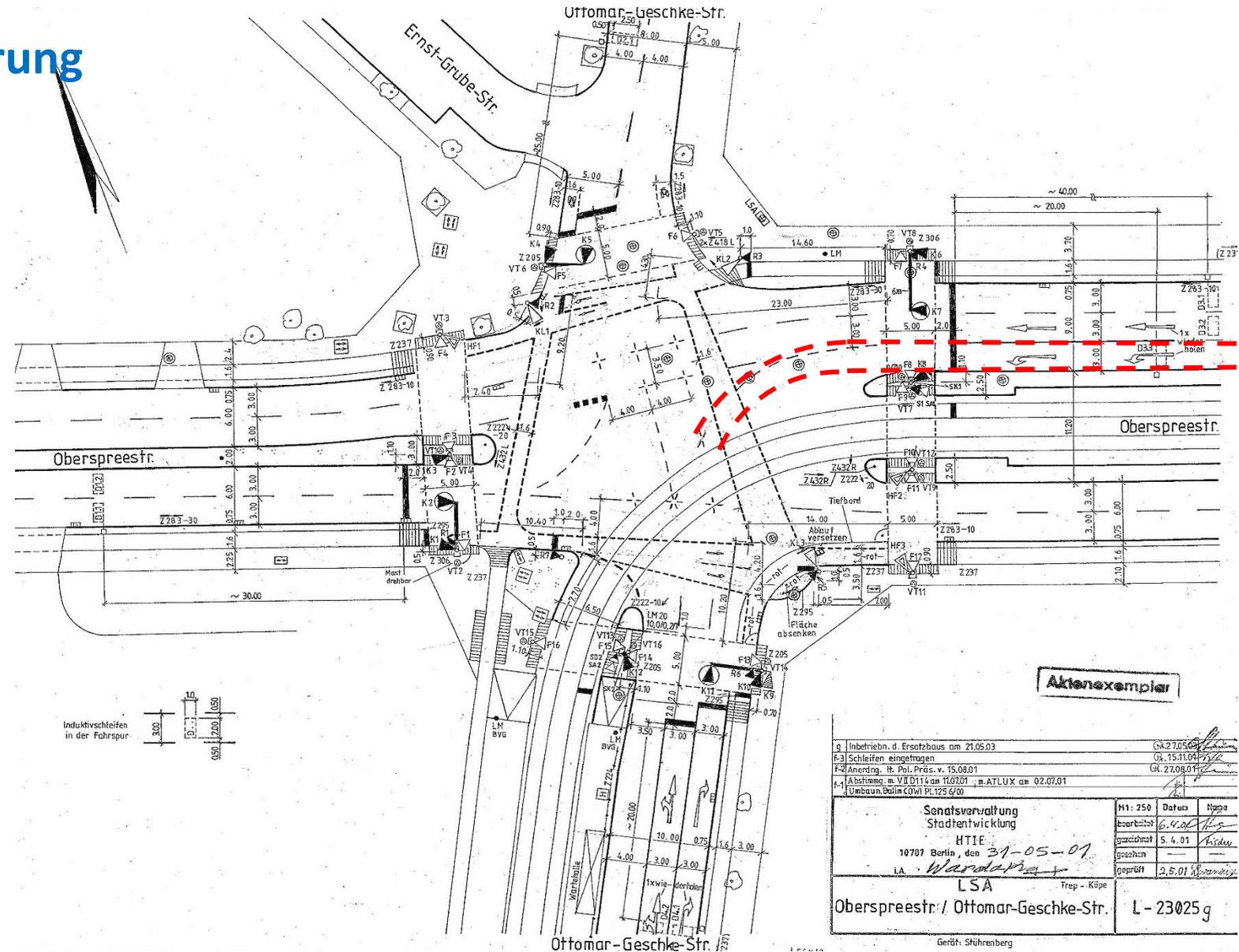


Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

Zuflussregulierung am Knotenpunkt

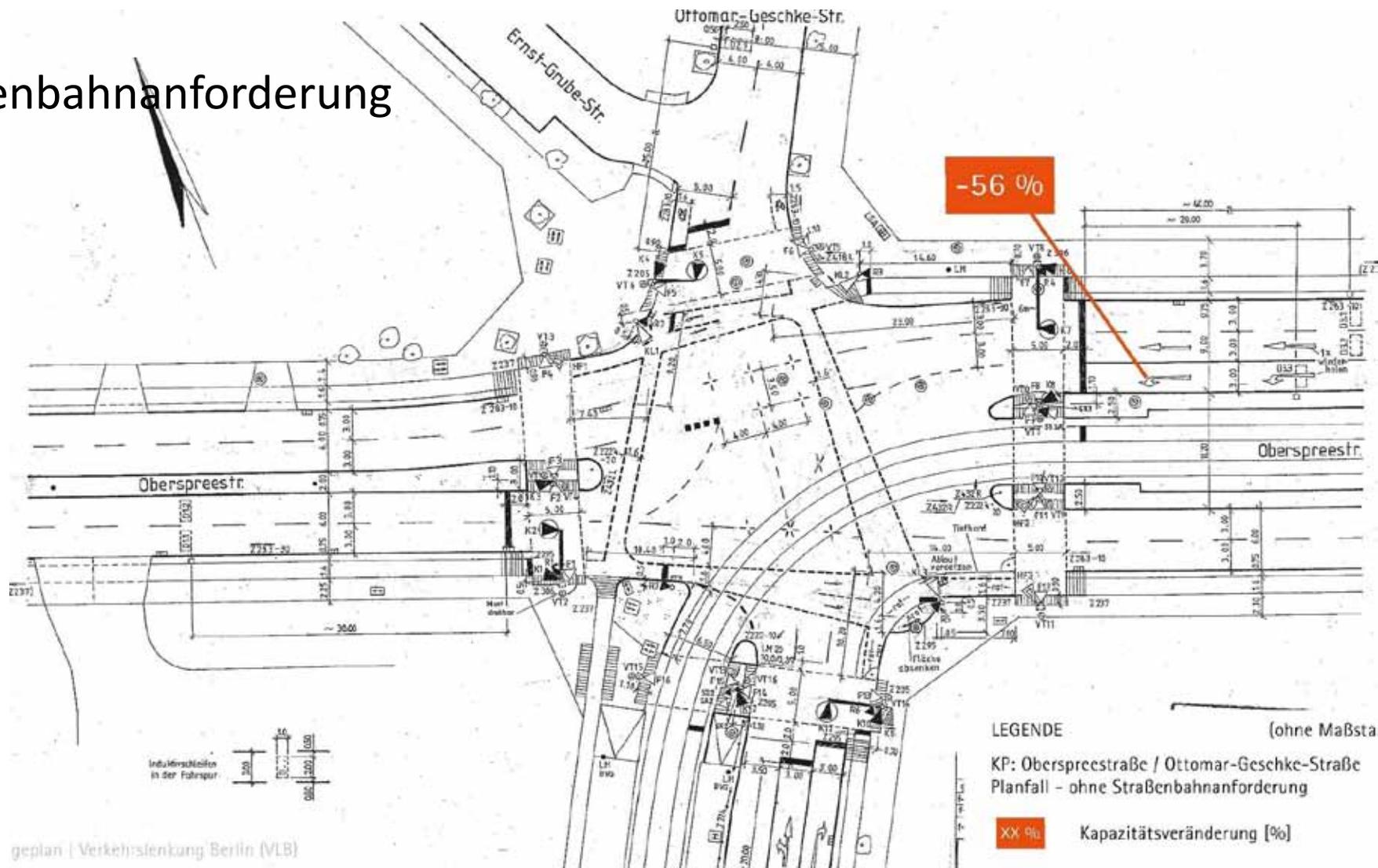
Oberspreestraße / Ottomar-Geschke-Straße

durch Anpassung der Grünphase (LSA)



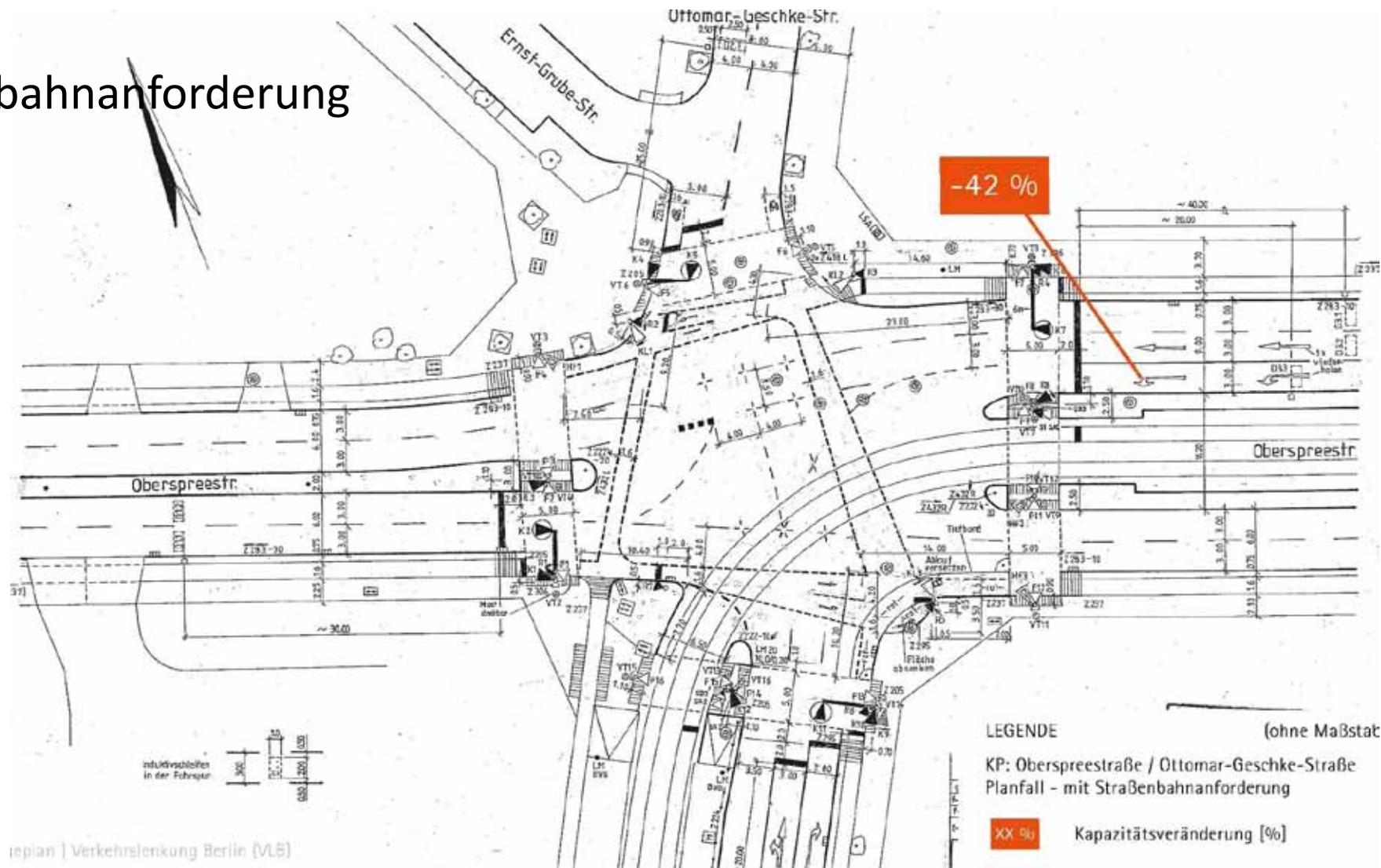
Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

ohne Straßenbahnanforderung



Dörpfeldstraße – Zuflussregulierung

mit Straßenbahnanforderung

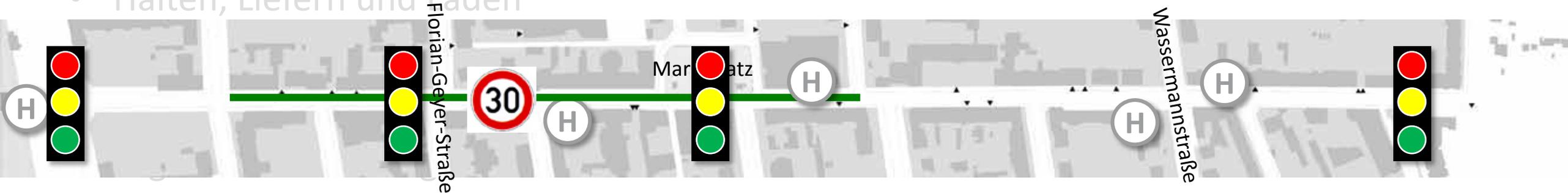


Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- **Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung**
- **Lage und Art der Querungen**

Bestand

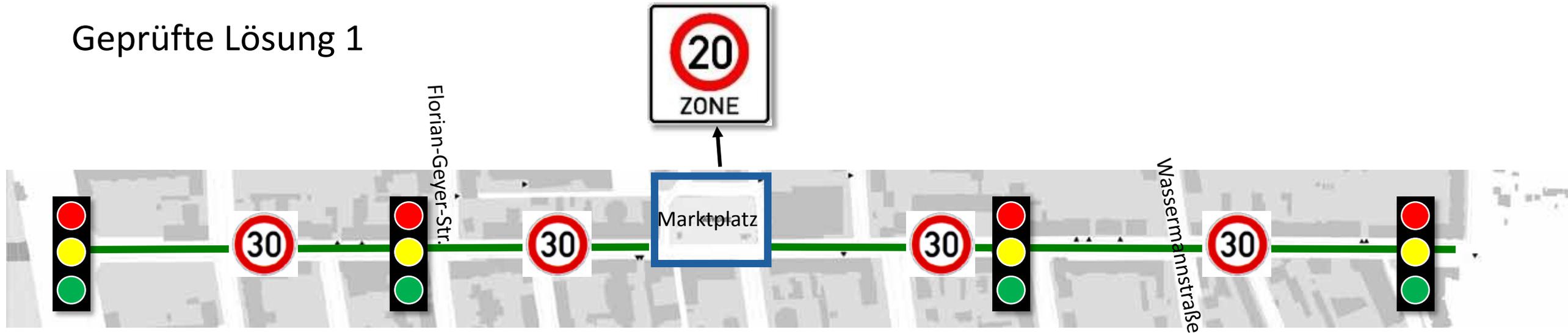
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden



- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Geprüfte Lösung 1

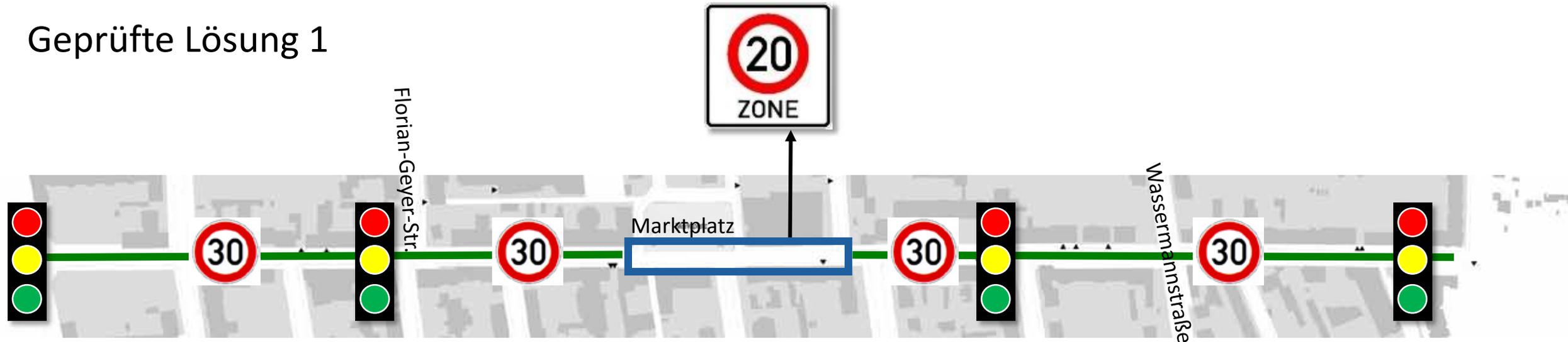


Nachteile / Umsetzungsprobleme:

- In einer Tempo 20-Zone sind keine Ampeln (LSA) zulässig
- Tempo 20 als zonenhafte Anordnung wird von Seiten der VLB grundsätzlich abgelehnt (wegen Funktion als Hauptverkehrsstraße und Straßenbahnführung)

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Geprüfte Lösung 1

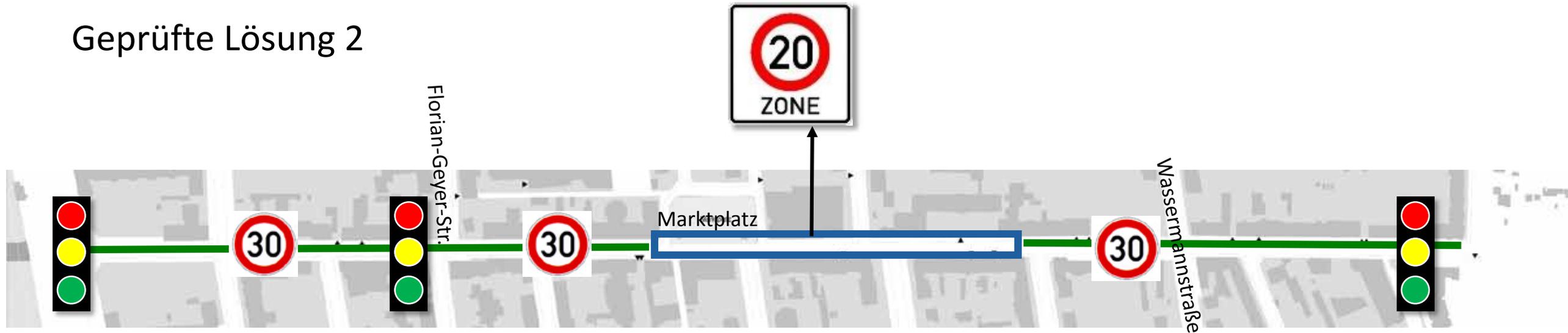


Nachteile / Umsetzungsprobleme:

- In einer Tempo 20-Zone sind keine Ampeln (LSA) zulässig
- Tempo 20 als zonenhafte Anordnung wird von Seiten der VLB grundsätzlich abgelehnt (wegen Funktion als Hauptverkehrsstraße und Straßenbahnführung)

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Geprüfte Lösung 2

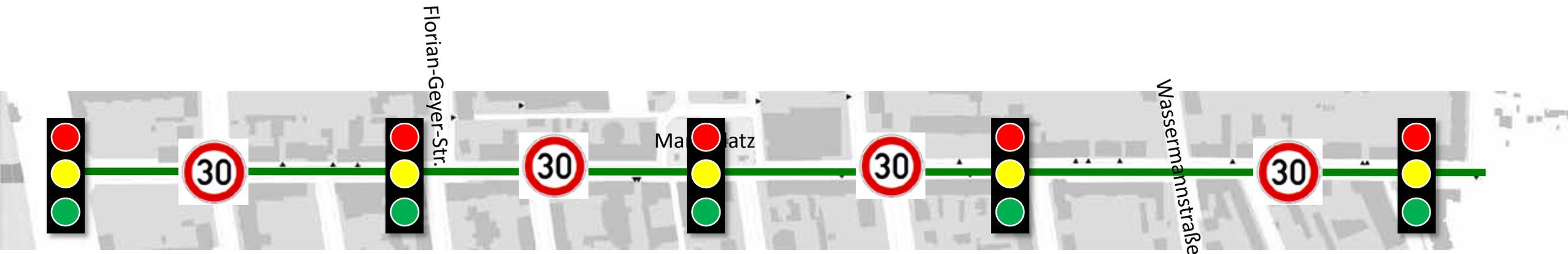


Nachteile / Umsetzungsprobleme:

- In einer Tempo 20-Zone sind keine Ampeln (LSA) zulässig
- Tempo 20 als zonenhafte Anordnung wird von Seiten der VLB grundsätzlich abgelehnt (wegen Funktion als Hauptverkehrsstraße und Straßenbahnführung)

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Geprüfte Lösung 3

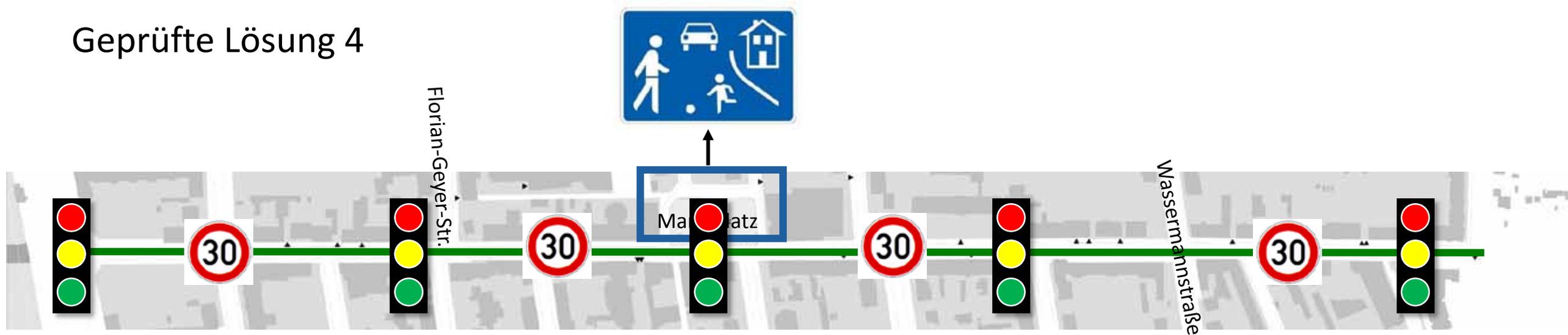


Vorteile:

- Es können zusätzliche gesicherte Querungsstellen (Ampeln) geschaffen werden
- Die Geschwindigkeitsregelung ist unproblematisch in Hinblick auf Straßenbahnführung und entsprechende Vorfahrtsrechte
- Einheitliches angemessenes Geschwindigkeitsniveau und einheitliche Regelung

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Geprüfte Lösung 4



Vorteile:

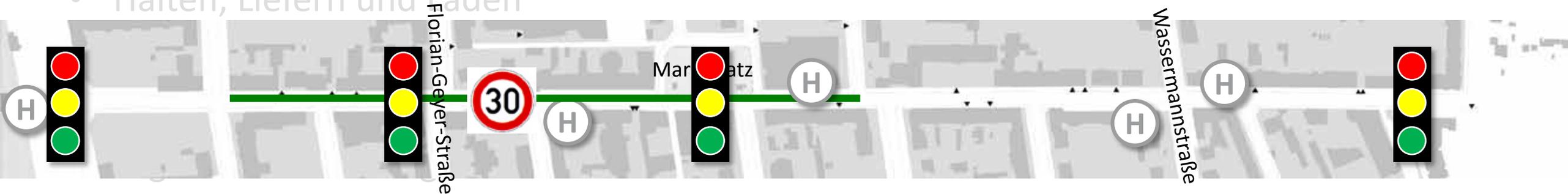
- Es können zusätzliche gesicherte Querungsstellen (Ampeln) geschaffen werden
- Die Geschwindigkeitsregelung ist unproblematisch in Hinblick auf Straßenbahnführung und entsprechende Vorfahrtsrechte
- Einheitliches angemessenes Geschwindigkeitsniveau und einheitliche Regelung

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- **Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung**
- **Lage und Art der Querungen**

Bestand

- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden



- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

Dörpfeldstraße – Geschwindigkeit und gesicherte Übergänge

Gutachterliches Resümee

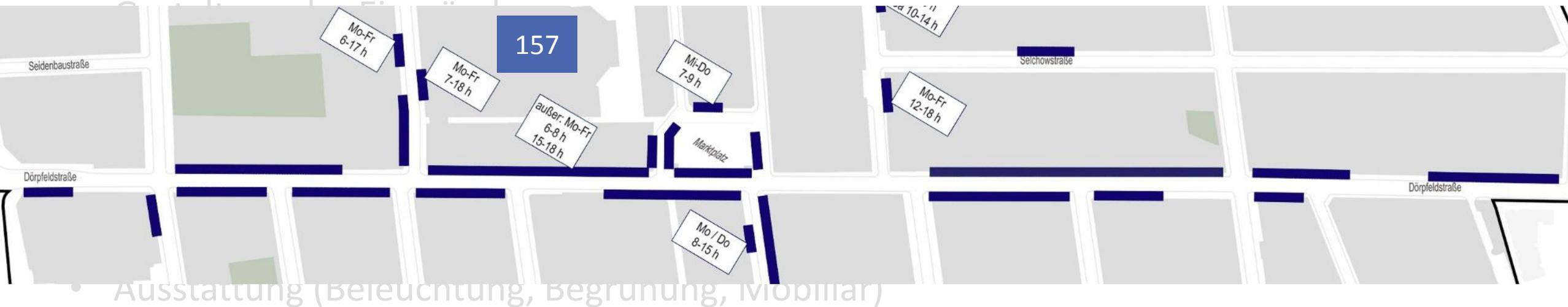
- Im Zuge der vertiefenden Planung für den Marktplatzbereich ist weiterhin zu prüfen, welche betrieblichen Regelungen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus angemessen sind und angeordnet werden können.

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen

- **Lösungen für den ruhenden Verkehr**
- **Halten, Liefern und Laden**

Bestand



eingeschränktes Halteverbot

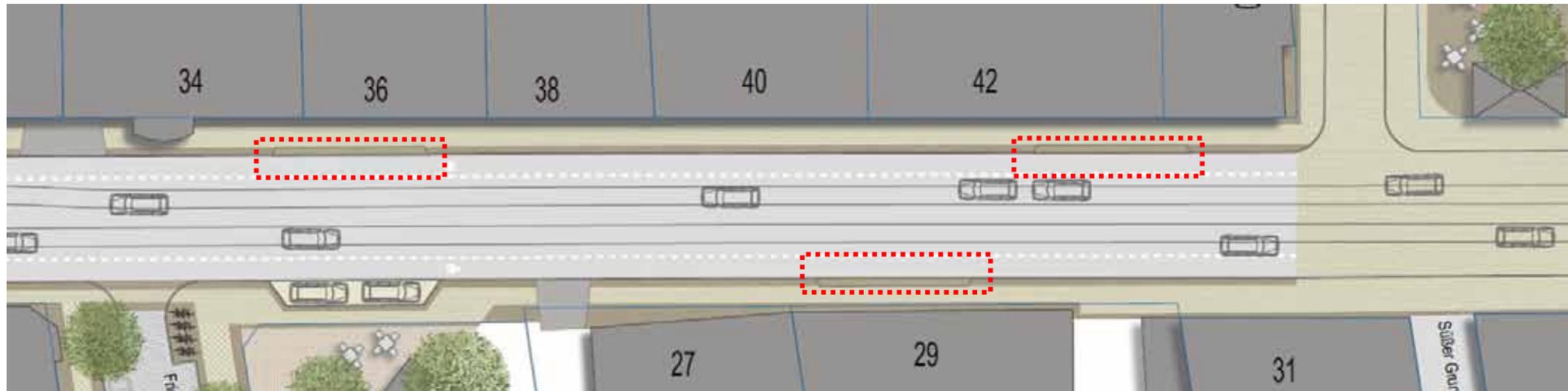
Dörpfeldstraße – Halten, Liefern, Laden, Parken

Vorschlag Zwischen-Workshop:

Haltebereiche zum Liefern und Laden entlang der Dörpfeldstraße

(auf dem Schutzstreifen für den Radverkehr sowie auf dem Unterstreifen des Gehweges)

→ Diese sind aus Sicht der VLB nicht vertretbar,
weil Liefer- und Ladevorgänge länger als drei Minuten benötigen und
weil sie Radfahrer zwingen auf die Straßenbahngleise auszuweichen.

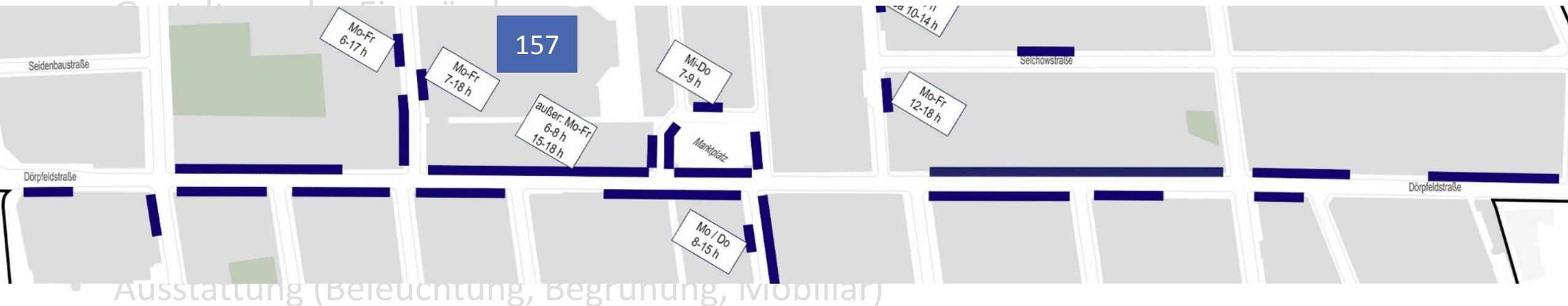


Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen

- **Lösungen für den ruhenden Verkehr**
- **Halten, Liefern und Laden**

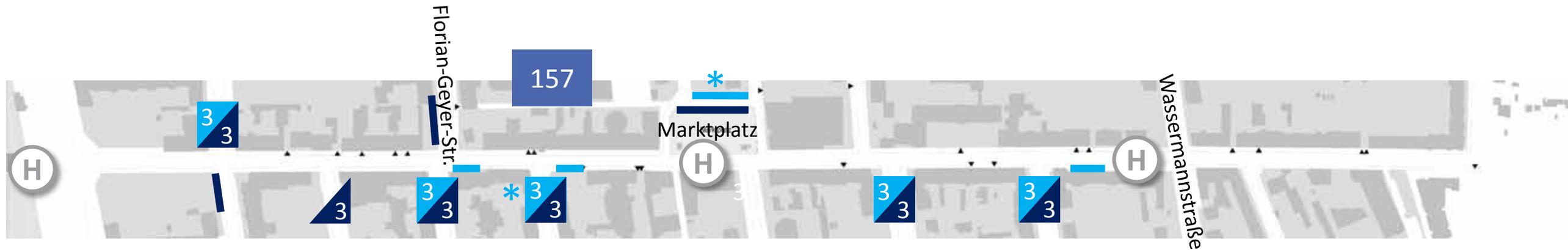
Bestand



eingeschränktes Halteverbot

Dörpfeldstraße – Halten, Liefern, Laden, Parken

Vorgesehene besondere Stellplatzbereiche



3/3 Stellplätze für Kurzzeitparken sowie Liefern und Laden

157 Private Tiefgarage mit Kapazitätsreserven

— Bereiche für Halten, Liefern und Laden (zeitliche eingeschränkt, 7 – 19 Uhr)

— Bereiche für Kurzzeitparken (zeitlich eingeschränkt, 30 min)

***** Teilweise privilegiertes Parken für Behinderte, Car-Sharing, Elektrofahrzeuge

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- **Gestaltung der Einmündungen**
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

Dörpfeldstraße – Einmündungsbereiche der Nebenstraßen

Bestand



Florian-Geyer-Straße



Anna-Seghers-Straße

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Neuer Standard

(in Kreuzungsbereichen ohne Linienbusverkehr)



Lageplanentwurf auf Grundlage der bezirklichen ALK Daten (keine Vermessungsdaten)

Lageplan

Dörpfeldstraße – Einmündungsbereiche der Nebenstraßen

Gestaltungsbausteine

- Schaffung sicherer und komfortabler Querungsstellen für FußgängerInnen sowie besserer Sichtbeziehungen durch
 - Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche (Weiterführung der Gehlinie)
 - Gehwegvorstreckungen
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus einfahrender Kfz
- Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze
- Herstellung von Baumneupflanzungen und ggf. Sitzmöbeln
- Ausweisung von Lieferzonen sowie Stellplätzen für Kurzzeitparken

Dörpfeldstraße – Einmündungsbereiche der Nebenstraßen

Beispiel für Aufplasterung im Einmündungsbereich



Beispiel Bahnhofstraße, Cottbus

Dörpfeldstraße – Einmündungsbereiche der Nebenstraßen



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündungen
- **Barrierefreiheit**
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

Dörpfeldstraße – Barrierefreiheit

Maßnahmen zur Gewährleistung umfassender Barrierefreiheit entlang der Dörpfeldstraße

In der Fußverkehrsinfrastruktur

- Niveaugleiche Gehlinien zur Querung einmündender Nebenstraßen
- Flache Borde und erforderliche taktile Leitsysteme
- Akustische Signalgeber an Ampeln (LSA)

In der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs

- Haltestellen mit vorgezogenem Kap und Hochbord für niveaugleichen Ein- und Ausstieg
- Taktiles Leitsystem im Haltestellenbereich zur Orientierung

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

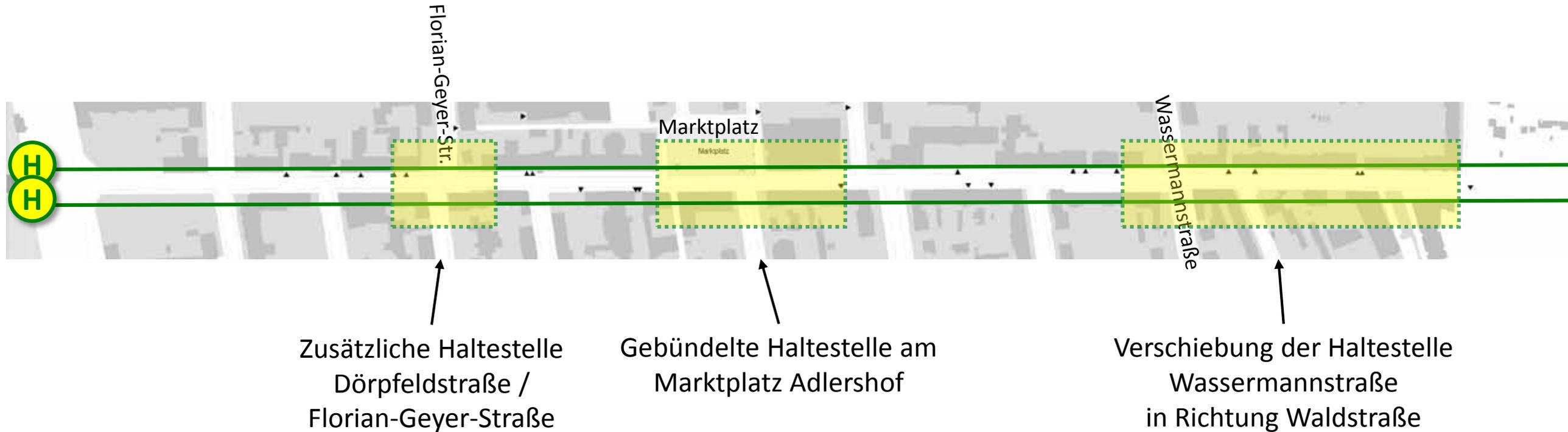
- Verkehrsmengen-Zulassungsregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung



- Gestaltung der Einmündungen
- Barrierefreiheit
- **Lage und Gestaltung der Haltestellen** **Bestand**
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

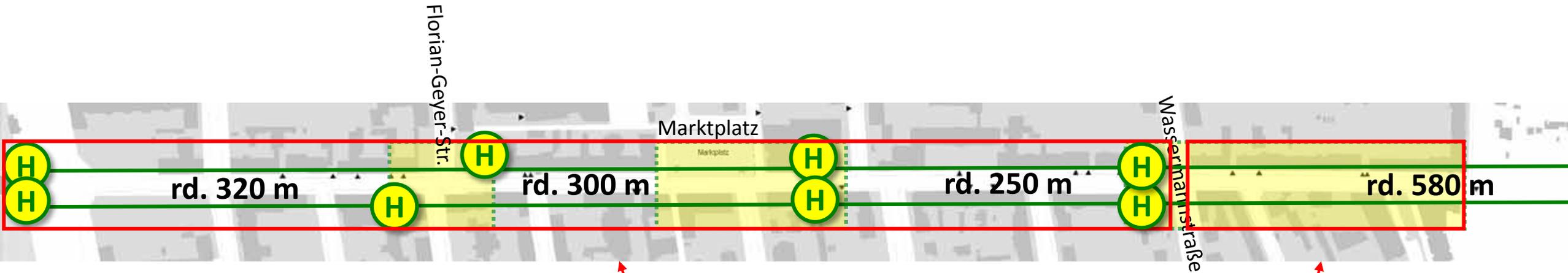
Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

Gewünschte bzw. vorgeschlagene Haltestellensituation



Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

Geprüfte Lösung 1



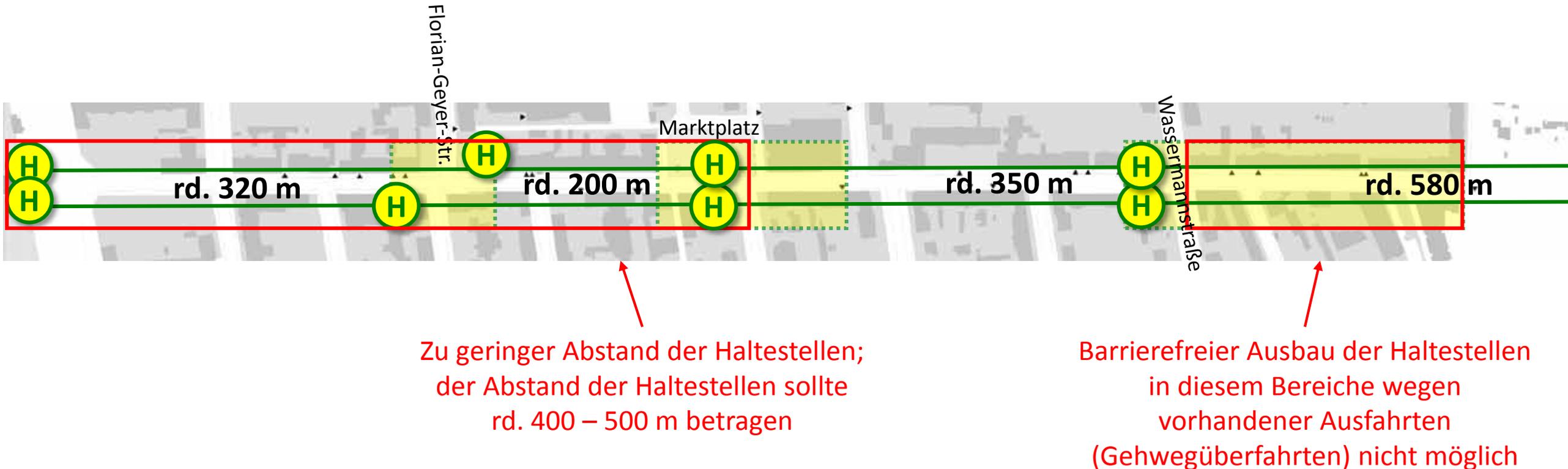
Zu geringer Abstand der Haltestellen;
der Abstand der Haltestellen sollte
rd. 400 – 500 m betragen

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
in diesem Bereiche wegen
vorhandener Ausfahrten
(Gehwegüberfahrten) nicht möglich

- Die Umsetzbarkeit dieser Haltestellenanordnung ist nicht gegeben.

Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

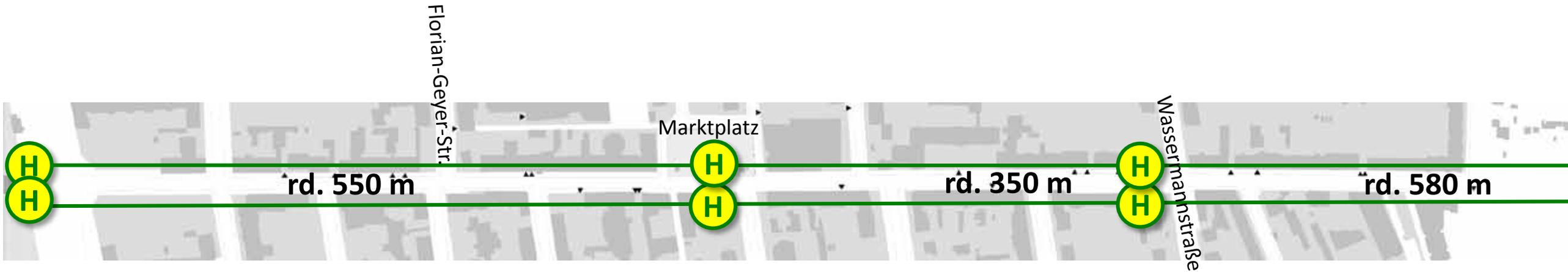
Geprüfte Lösung 2



- Die Umsetzbarkeit dieser Haltestellenanordnung ist nicht gegeben.

Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

Geprüfte Lösung 3



- Die Umsetzbarkeit dieser Haltestellenanordnung ist gegeben.

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Bauliche Gestaltung der Haltestellen im Bestand



Haltestelle Friedenstraße

Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin



Haltestelle Marktplatz

Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

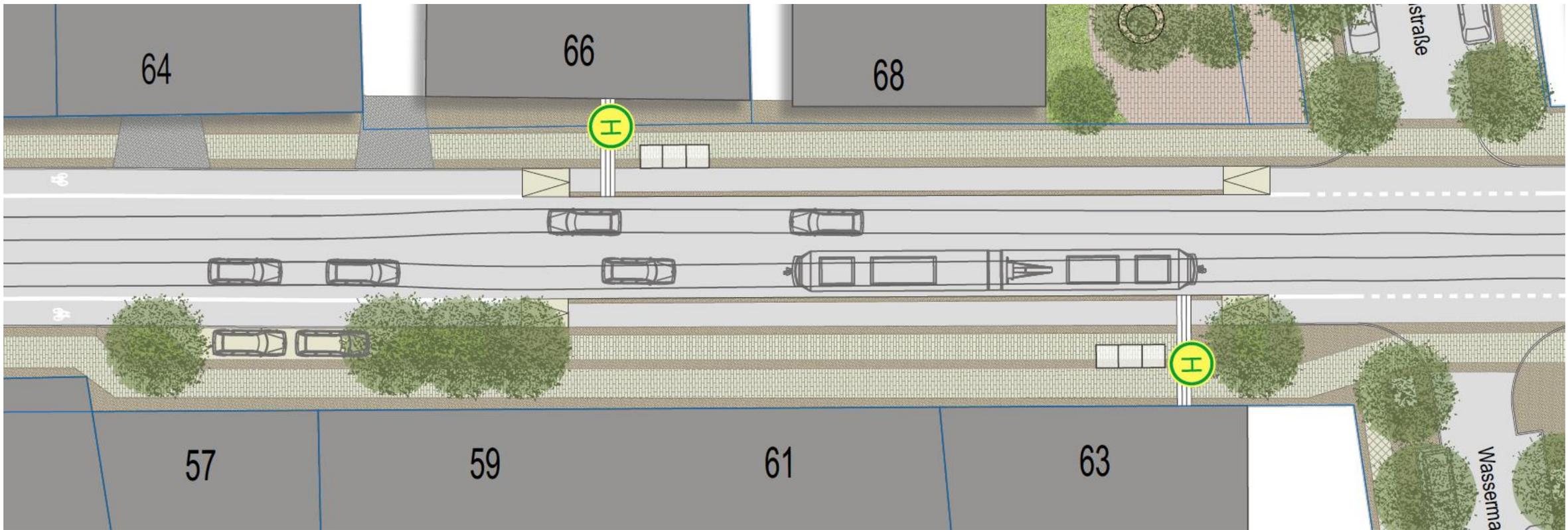
Beispiel für eine barrierefreie Kap-Haltestellen mit Hochbord und Radweg



Kassel, Friedrich-Ebert-Straße

Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

Gestaltungsdetail gegenüberliegende barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit Wartehäuschen



Lageplanentwurf auf Grundlage der bezirklichen ALK Daten (keine Vermessungsdaten)

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Gestaltungsvorschlag
aus unserer Vision



Dörpfeldstraße – Straßenbahn-Haltestellen

Gestaltungsdetail gegenüberliegende Haltestellen – Beispiel am Marktplatz



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündungen
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- **Querschnittsentwicklung**
- Oberflächengestaltung
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)

Dörpfeldstraße – Querschnittsentwicklung

Abschnittsgliederung

Zentrum
Marktplatz

Kulturelles Zentrum
Alte Schule

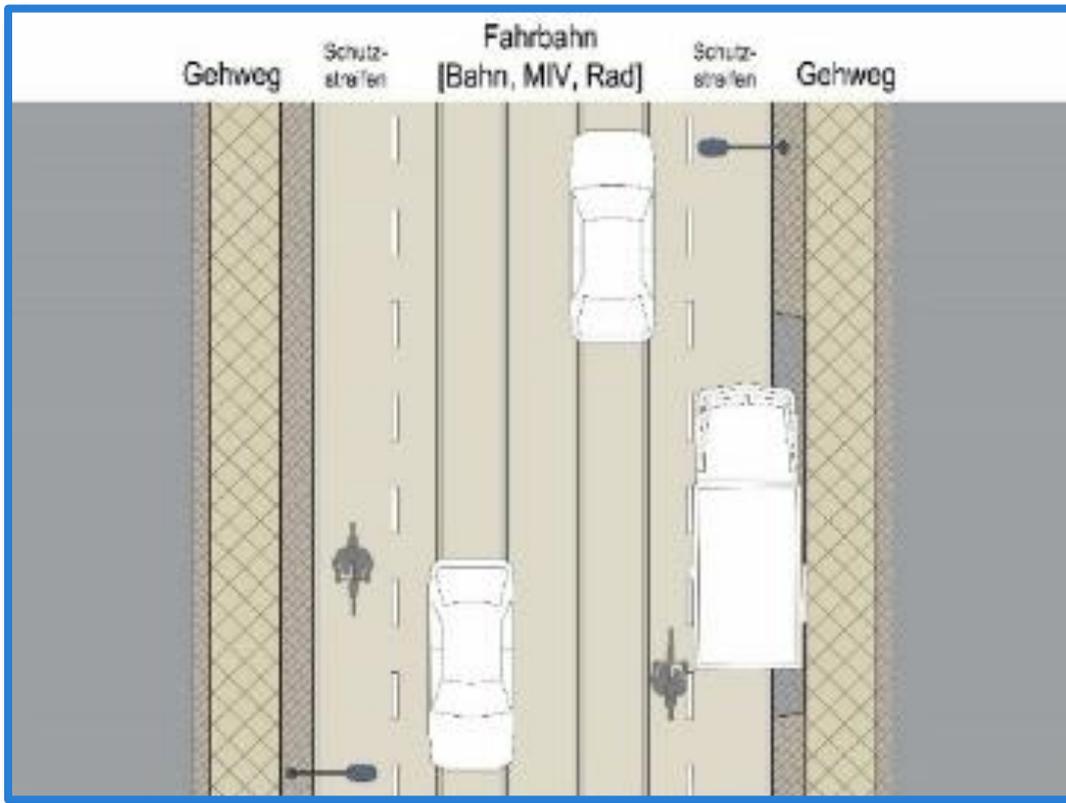
1. Abschnitt

2. Abschnitt

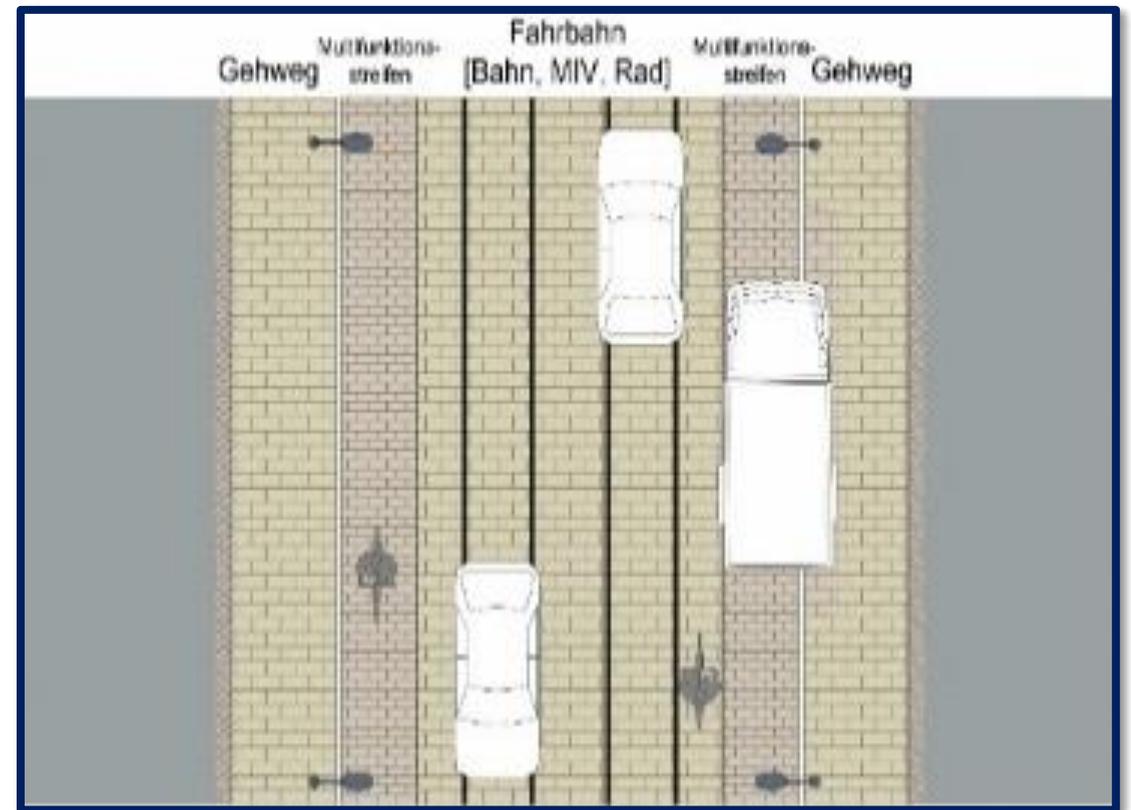
3. Abschnitt

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Favorisiertes Regelprofil Dörpfeldstraße mit Schutzstreifen für den Radverkehr



Favorisiertes Regelprofil im Marktplatzbereich mit einheitlicher Oberfläche



Dörpfeldstraße – Querschnittsentwicklung

Abschnittsgliederung

Zentrum
Marktplatz

Kulturelles Zentrum
Alte Schule

1. Abschnitt

2. Abschnitt

3. Abschnitt

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Favorisierte Lösungsvariante 1:



Dörpfeldstraße – Querschnittsentwicklung

Favorisierte Lösungsvariante 1:

Vorteile:

- Gestalterische Herausstellung des Marktplatzes als Quartiersmitte
- Beschränkung der Sondersituation auf den historischen Platzraum – dadurch eindeutige Gliederung zwischen Straße und Platz
- Schaffung eines multifunktional nutzbaren Platzraums

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Weitere untersuchte Lösungsvariante 2:



Dörpfeldstraße – Querschnittsentwicklung

Weitere untersuchte Lösungsvariante 2:

Vorteile:

- Erweiterte Platzraumbildung nach Norden unter Einbeziehung des Kaisers-Grundstückes – und damit einheitliche Gestaltung der Restflächen um Kaisers im Sinne eines Groß-Platzes

Nachteile:

- Gestaltung muss private Flächen einbeziehen
- die historische Stadtraumkontur des Marktplatzes wird geschwächt

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Weitere untersuchte Lösungsvariante 3:



Dörpfeldstraße – Querschnittsentwicklung

Weitere untersuchte Lösungsvariante 3:

- Vorteile:**
- Erweiterte Platzraumbildung nach Norden bis zur Alten Schule
 - gestalterischer Zusammenhang zwischen Marktplatz und Alter Schule wird hergestellt
- Nachteile:**
- die historische Stadtraumkontur des Marktplatzes wird geschwächt
- Kompromiss-Vorschlag:**
- Einheitliche Gestaltung des Gehweges zwischen Marktplatz und Alter Schule

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündungen
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- Querschnittsentwicklung
- **Oberflächengestaltung Bestand**
- Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung)



Dörpfeldstraße und Marktplatz – Oberflächen

Herstellung einer einheitlichen, besonderen Oberflächengestaltung in der gesamten **Dörpfeldstraße** zw. Adlergestell und Waldstraße:

- Verwendung von großformatigen Gehwegplatten in der Gehlinie
- Variante 1 - Verwendung von Mosaik im Ober- und Unterstreifen
- Variante 2 - einheitliche Flächengestaltung vom Oberstreifen bis zum Bord
- Einsatz eines aufgehellten Asphalts

Herstellung einer einheitlichen, niveaugleichen Oberflächengestaltung im gesamten **Marktplatzbereich**:

- Verwendung der großformatigen Gehwegplatten (ggf. in anderer Farbigkeit oder Größe)
- Wiederherstellung des Mosaikpflasters im Platzinneren (rutschfest)

Dörpfeldstraße – Oberflächen

Beispiel: großformatige Gehwegplatten



Beispiel: hell eingefärbter Asphalt



Dörpfeldstraße – Oberflächen



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Gestaltungsvision des Gutachterteams:

Bewahrung des historischen
Platzensembles bei gleichzeitiger
funktionaler und gestalterischer
Aufwertung



Marktplatz – Gestaltungsvision



Beispiel Leipzig

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Vorschlag zur Gliederung des Marktplatzes aus dem Zwischen-Workshop

Verlängerung der Genossenschaftsstraße über den Marktplatz hinweg dadurch Entstehung von zwei Platzflächen



Marktplatz – Flächendisposition

Gutachterliche Bewertung des Vorschlags:

- Die zusammenhängend nutzbare Marktplatzfläche wird deutlich kleiner.
- Der Marktplatz als Ganzes wird zerschnitten.
- Es ist keine zusammenhängende Platzfläche für Veranstaltungen mehr vorhanden.
- Die historische Grundkonfiguration der Platzfläche wird teilweise aufgehoben und somit in ihrer Gesamtheit zerstört.
- Die Einrichtung einer barrierefreien Kaphaltestelle direkt an der Platzfläche ist nicht mehr möglich.
- Die Sicherstellung einer Anleiterungsfläche für die Feuerwehr am westlich des Platzes gelegenen Grundstücks ist fraglich.

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

- Verkehrsmengen-Zuflussregulierung
- Geschwindigkeitskonzept / Verkehrsführung
- Lage und Art der Querungen
- Lösungen für den ruhenden Verkehr
- Halten, Liefern und Laden
- Gestaltung der Einmündungen
- Barrierefreiheit
- Lage und Gestaltung der Haltestellen
- Querschnittsentwicklung
- Oberflächengestaltung
- **Ausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar)**

Dörpfeldstraße und Markplatz – Ausstattung

Bestand

- geringe Gestaltqualität des Straßenraums
- keine angemessene Attraktivität für eine Geschäftsstraße
- Gestaltungsdefizite im Bereich des Marktplatzes als Quartiersmitte



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Beleuchtung im Bestand:

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



Dörpfeldstraße und Marktplatz – 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

Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Beleuchtung im Bestand:

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



Dörpfeldstraße – Anstrahlung

Beispiel Anstrahlung
Universität der Künste an der
Bundesallee

→ übertragbar z.B.
auf die **Alte Schule** als
stadtbildprägendes Gebäude
und kulturelles Zentrum im
Quartier



Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Begrünung im Bestand:

- charakteristisch sind die in den Straßenraum der Dörpfeldstraße hineinragenden Bäume
- darüber hinaus kaum Straßenraumbegrünung vorhanden



Dörpfeldstraße – Straßenraumbegrünung

Nutzen und Kultivieren der vorhandenen Freiraumqualitäten

- Ergänzung von Baumpflanzungen in den Straßeneinmündungen
- Aufwertung und Neugestaltung von privaten, aber öffentlich nutzbaren, Frei- und Platzflächen (hierzu Ankauf von Flächen oder ggf. Zwischennutzung)
- Einbringen von Begrünungselementen (Blumenampeln, Fassadenbegrünung etc.) durch private Initiative

Dörpfeldstraße – Straßenraumbegrünung

Beispiel: Aufwertung privater Platzbereich Ecke Wassermannstraße



Lageplanentwurf auf Grundlage der bezirklichen ALK Daten (keine Vermessungsdaten)

Dörpfeldstraße – Beispiele für Begrünungselemente

Beispiele für Begrünungselemente siehe unter folgender Internet-Adresse:
<http://www.fassadengruen.de/>

Gesamtschau Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes



Gesamtschau Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes



Lageplanentwurf auf Grundlage der bezirklichen ALK Daten (keine Vermessungsdaten)

Gesamtschau Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Umsetzbarkeit in Stufen



Stufenweise Umsetzung

Vor Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit umsetzbar sind:

- die Umgestaltung der Seitenräume (Gehwege, Mobiliar, Einmündungsbereiche)
- die Umgestaltung des Marktplatzes außerhalb der Fahrgasse (Dörpfeldstraße)
- die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr (bei eingleisiger Straßenbahnführung) bzw. Radfahrstreifen (bei zweigleisiger Straßenbahnführung)
- der barrierefreie Ausbau der Straßenbahnhaltestellen im zweigleisigen Abschnitt

Nach Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit umsetzbar sind:

- die Erneuerung der Fahrbahn
- der barrierefreie Ausbau der Straßenbahnhaltestellen am Marktplatz
- die durchgängige Markierung von Radfahrstreifen

Top 5

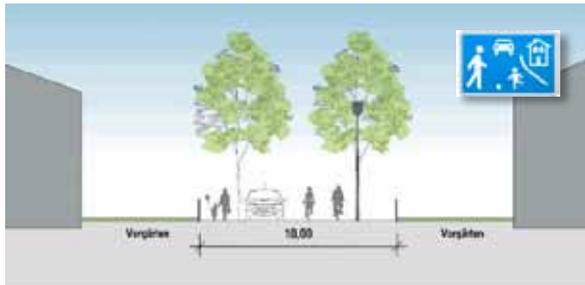
Diskussion und Stellungnahmen der Verwaltung

Top 6

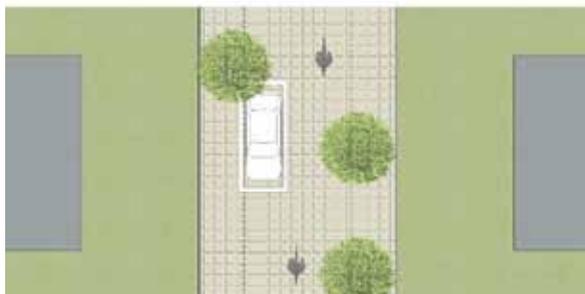
Maßnahmen zur Qualifizierung des Zielnetzes

Ergebnis der Meinungsabfrage – Zielnetz Genossenschaftsstraße

Lösung 1

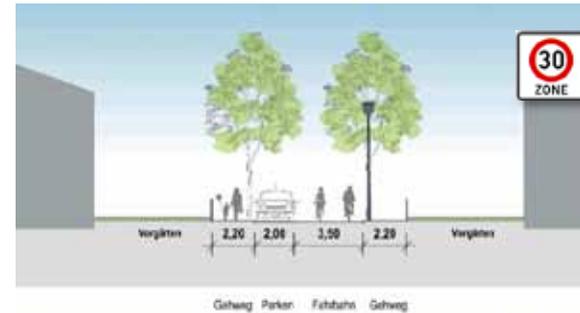


36

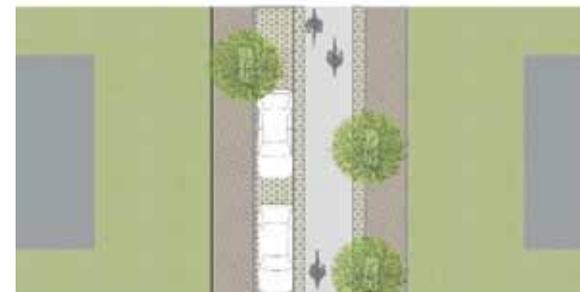


Verkehrsberuhigter Bereich mit einheitlichem Oberflächenbelag ohne Borde

Lösung 2



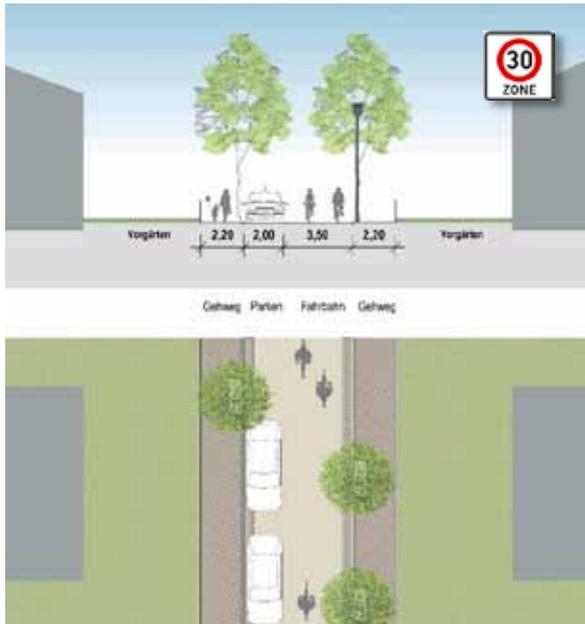
28



Fahrspur aus Asphalt mit gepflasterten Parkstreifen und Rinnen

Ergebnis der Meinungsabfrage – Zielnetz Genossenschaftsstraße

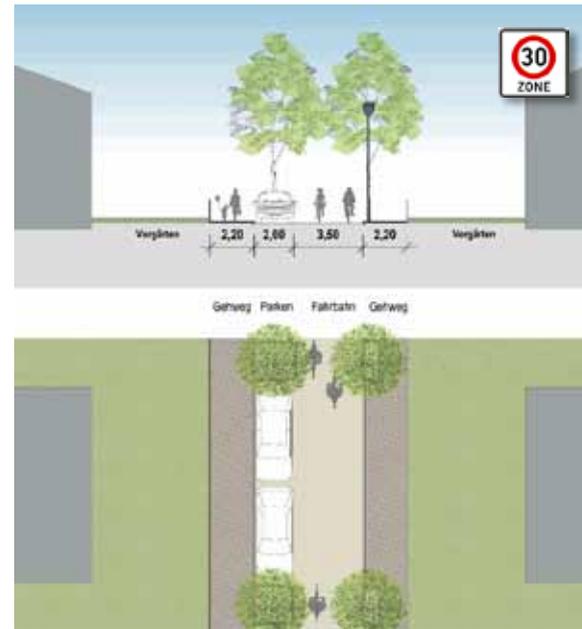
Lösung 3



7

Fahrbahn aus aufgehelltem Asphalt mit gepflasterter Rinne

Lösung 4

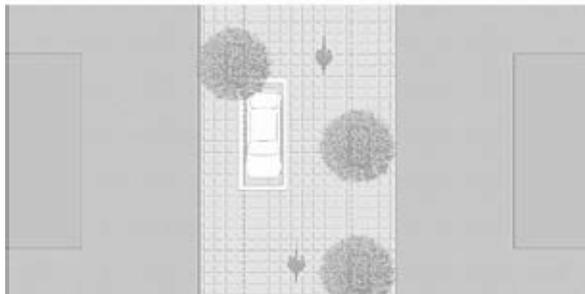
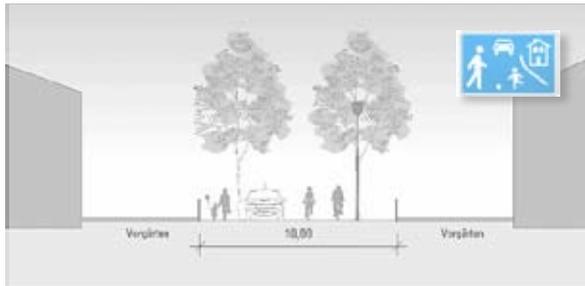


15

Fahrbahn aus aufgehelltem Asphalt

Ergebnis der Meinungsabfrage – Zielnetz Genossenschaftsstraße

Lösung 1

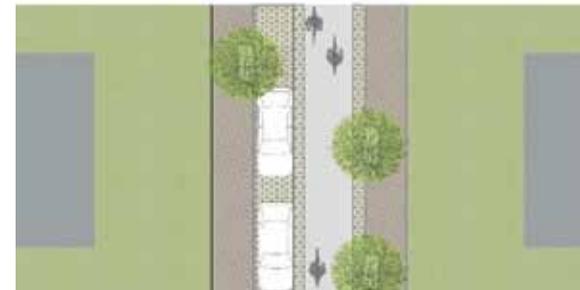
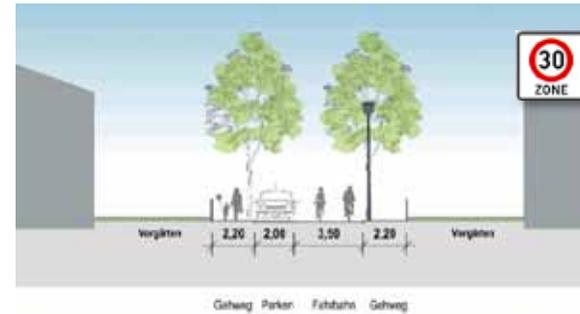


Verkehrsberuhigter Bereich mit einheitlichem Oberflächenbelag ohne Borde

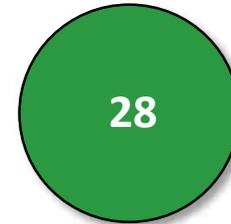
Die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit ist einer wichtigen Radroute unangemessen.

36

Lösung 2



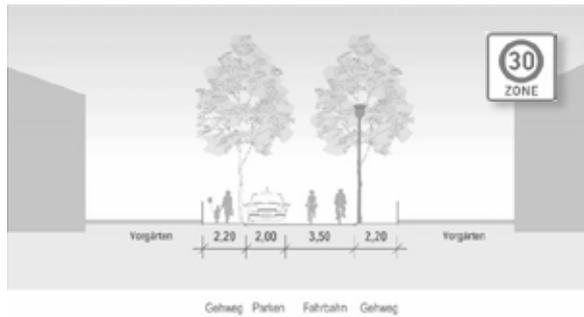
Fahrspur aus Asphalt mit gepflasterten Parkstreifen und Rinnen



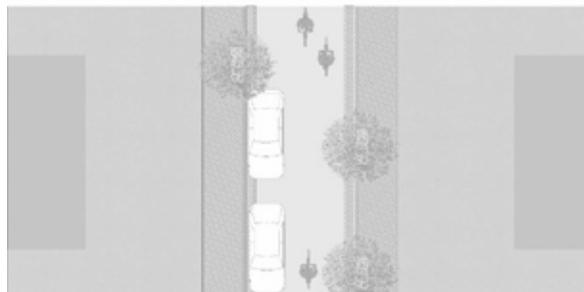
Gutachterliche Empfehlung

Ergebnis der Meinungsabfrage – Zielnetz Genossenschaftsstraße

Lösung 3

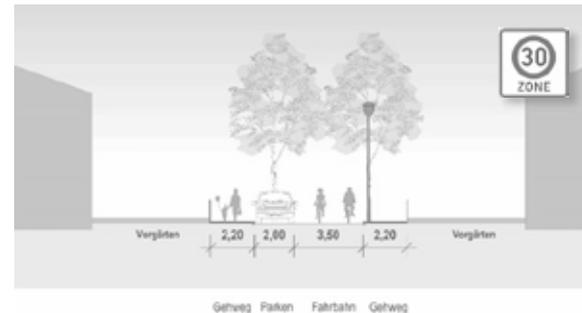


7

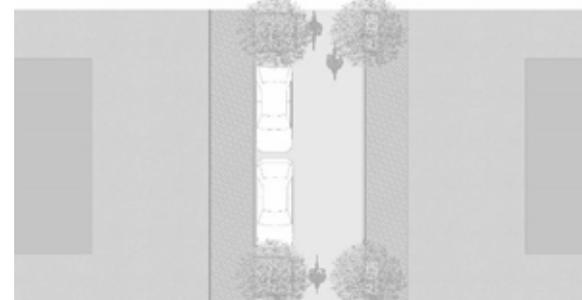


Fahrbahn aus aufgehelltem Asphalt mit gepflasterter Rinne

Lösung 4

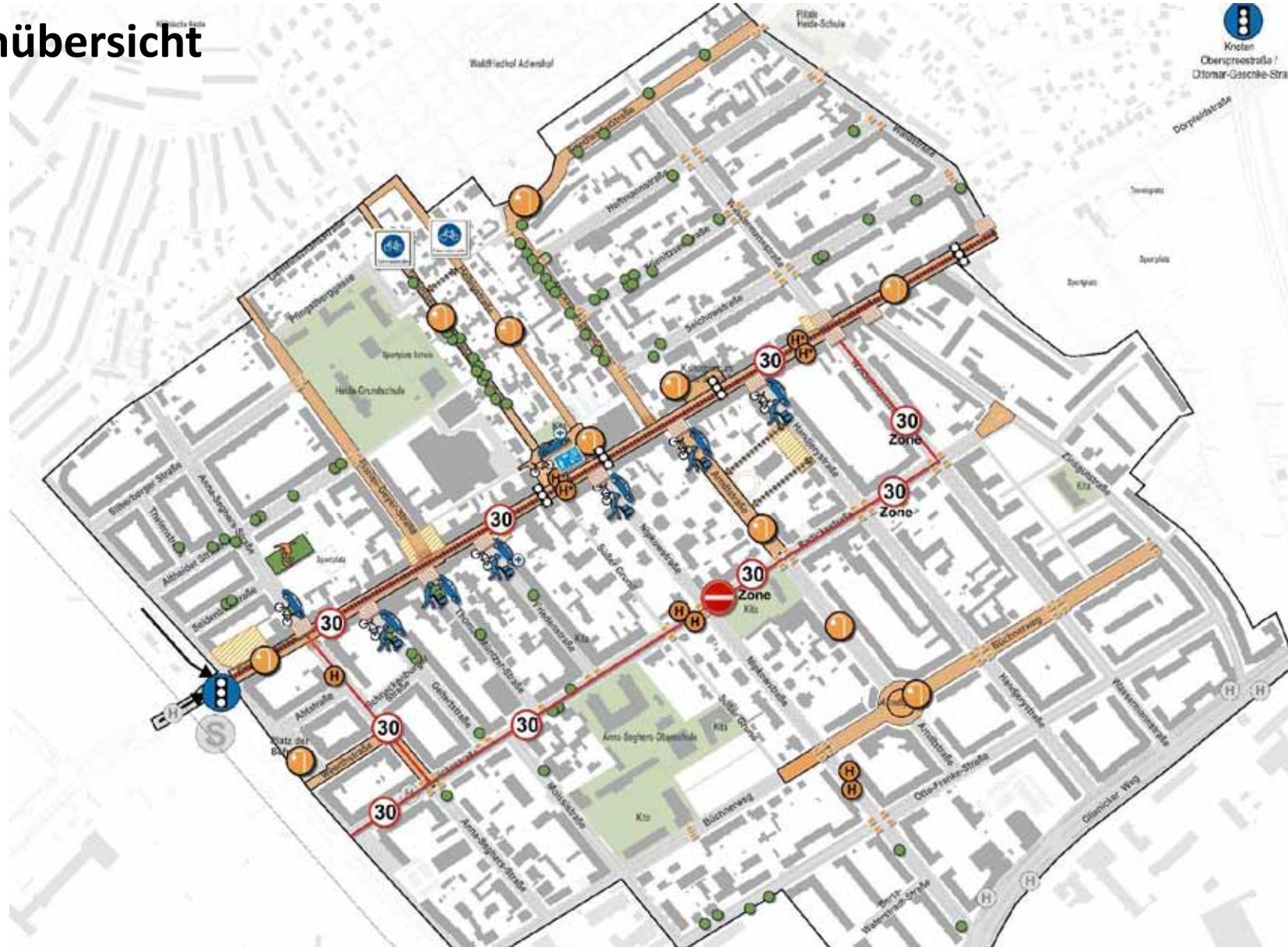


15



Fahrbahn aus aufgehelltem Asphalt

Maßnahmenübersicht



Maßnahmenübersicht – Legende

Verkehr und Geschwindigkeit

-  Reduzierung Geschwindigkeitsniveau
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Durchfahrt verboten (Radfahrer frei)
-  Reduzierung Fahrspur
-  Zuflussreduzierung (LSA Anpassung)

Verbesserung Querungsmöglichkeiten

-  Herstellung / Sicherung LSA
-  Herstellung Gehwegvorstreckungen
-  Herstellung Gehwegvorstreckungen + Aufplasterung

Aufwertung öffentlich genutzter Straßen- und Freiräume in Funktion und Gestalt

-  gestalterische und funktionale Aufwertung (z.B. Oberflächenerneuerung Gehwege und Fahrbahn, Neugestaltung Platzflächen)
-  Neugestaltung Freifläche und Schaffen neuer Nutzungsangebote
-  Aufwertung privater Freiflächen (ggf. Zwischennutzung)
-  Erneuerung Beleuchtung / Herstellung einer bauzeitlich orientierten Beleuchtung
-  Ergänzung von Baumpflanzungen

Ausbau und Erneuerung Fuß- und Radwegenetz

-  Markierung Schutzstreifen für Radverkehr
-  Herstellung einer Fuß- und Radwegeverbindung
-  Prüfung Ausweisung Fahrradstraße (Voraussetzung Fahrbahnerneuerung)
-  Herstellung Fahrradstellplätze

Attraktivieren des ÖPNV

-  gestalterische und funktionale Aufwertung der Haltestellen (Barrierefreiheit)
-  Neuordnung Lage Haltestellen

Parken & Liefern

-  Einrichtung von Stellplätzen für Kurzzeitparker
-  Privilegiertes Parken (EM, CS, Behindertenparkplätze)
-  Einrichten von Bereichen für Lieferverkehr

Maßnahmenübersicht – Beispiel Gehwegvorstreckung



Beispiel Fasanenplatz in Charlottenburg-Wilmersdorf

Top 7

Verkehrliche Maßnahmenübersicht und Wirkungen

Top 7

Verkehrliche Maßnahmenübersicht und Wirkungen

Verkehrliche Maßnahmen

Legende

 Reduzierung Geschwindigkeitsniveau

 Verkehrsberuhigter Bereich

 Durchfahrt verboten (Radfahrer frei)

 Reduzierung Fahrspur

 Zufussreduzierung (LSA Anpassung)

Verbesserung Querungsmöglichkeiten

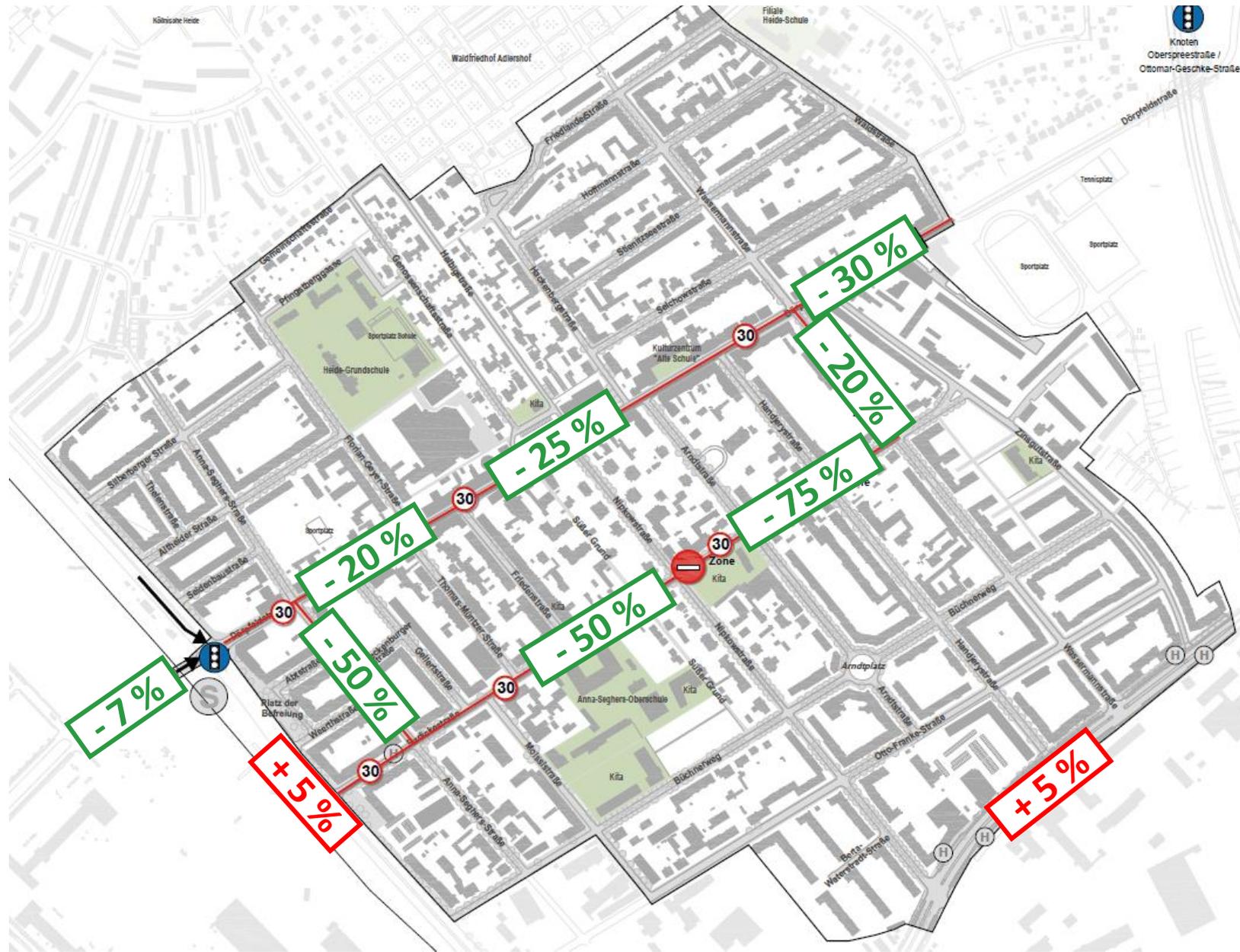
 Herstellung / Sicherung LSA



Verkehrliche Wirkungen – Modellierungsergebnisse

Abnahme der Kfz-Menge

Zunahme der Kfz-Menge



Top 8

Diskussion und Stellungnahmen der Verwaltung

Top 9

Meinungsbild und Umsetzungsempfehlung

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

Sabine Brüggmann

Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt

Stadtentwicklungsamt, FB Stadtplanung

Tel.: 030 / 90297-2334

Sabine.Brueggmann@ba-tk.berlin.de