

## Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

### Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept für das erweiterte ‚Aktive Zentren‘-Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße

#### Diskursives Planungsverfahren

(Stand 03.05.2016, 11:00 Uhr)

---

#### Protokoll des

#### Zwischen-Workshops am 20. April 2016

Zeit: 17:30 bis 21:15 Uhr  
Ort: Neltestraße 26 (Nelte 26)  
Anwesende: s. TeilnehmerInnenliste

---

#### Top 1 Begrüßung

[Folie 1]

**Herr Machule** (Gesprächsleitung) begrüßt alle Anwesenden herzlich. Er betont die Wichtigkeit einer vollständigen TeilnehmerInnenliste und bittet darum, dass alle Anwesenden sich dort eintragen. Er verzichtet auf eine Vorstellungsrunde, bittet aber darum, dass sich Diejenigen, die am Starter-Workshop (24.02.2016) nicht teilgenommen hatten, kurz vorstellen. *Die entsprechenden Personen kommen dieser Bitte nach und stellen sich namentlich vor.* Herr Machule spricht Herrn Rose im Namen aller seinen Dank für die Zurverfügungstellung der Räumlichkeit zum Zwecke der drei Workshops aus.

#### Top 2 Bestätigung Protokoll Starter-WS und Tagesordnung Zwischen-WS

[Folien 2-4]

**Herr Machule** fragt, ob es Anmerkungen oder Ergänzungen zum Protokoll des Starter-Workshops (24.02.2016) gebe. Dies ist nicht der Fall. Er erklärt das Protokoll, wie vorliegend als bestätigt und stellt die Tagesordnung des Zwischen-Workshops vor.

#### Tagesordnung [Folie 3]

(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 Uhr)		Pause
	Top 9	Diskussion und Abstimmung für die Weiterbearbeitung
	Top 10	Kurzes Resümee, Ausblick
(20:55 Uhr)	Top 11	Verabschiedung

Anhand der Folie 4 benennt und beschreibt Herr Machule den Fokus des Zwischen-Workshops. Er verweist darauf, dass die unter den Tagesordnungspunkten 5 – 8 vorgestellten Lösungsvarianten genereller Art seien und keinen finalen Straßenraumentwurf darstellten. Die im Folgenden vorzustellenden generellen Lösungsvarianten dienten als Diskussionsgrundlage sowie insbesondere zur Herstellung eines Meinungsbildes. Der Abstimmungsprozess (Diskussion und Meinungsbild) werde nach der Pause unter Top 9 aufgerufen.

### **Top 3 Vorstellung der Ergebnisse der Kärtchenabfrage**

[Folien 5-15]

**Herr Machule** führt kurz durch die Auswertung der im Rahmen des Starter Workshops vorgenommenen Kärtchenabfrage zu Potentialen und Stärken [Folien 6-7], Schwächen und Hindernissen [Folien 8-9] sowie Visionen [Folien 8-11] im Kontext des Quartiers Adlershof-Dörpfeldstraße. Die von den TeilnehmerInnen geäußerten Eindrücke, Meinungen und Urteile deckten sich weitestgehend mit den fachlichen Einschätzungen der GutachterInnen. Auch spiegelten die von den TeilnehmerInnen des Starter-Workshops erhobenen Aussagen die Leitbilder und Grundsätze aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) zum Themenkomplex Verkehr und Freiraum wider. Anhand der Folien 14-15 betont Herr Machule, dass das Planungsteam bei der Projektbearbeitung, d. h. bei der im Prozess befindlichen Konzeptentwicklung immer die allgemeinen Leitbilder aus dem ISEK, die in der Aufgabenstellung zum Projektauftrag festgeschriebenen Zielstellungen sowie die im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens formulierten Bedürfnisse zu Grunde legt. Aus diesen Leitvorstellungen werden bezüglich einzelner Themenbereiche und konkreter Orte jeweils spezifische Ziele und Grundsätze identifiziert, denen das zu entwickelnde Konzept Rechnung tragen müsse.

### **Top 4 Ziele und Rahmenbedingungen für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße**

[Folien 16-25]

**Herr Machule** erörtert anhand Folie 17 die spezifischen Ziele und Grundsätze in Hinblick auf eine Qualifizierung der Dörpfeldstraße. Er weist darauf hin, dass bis zur Pause sehr viele und vor allem komplex miteinander verwobene Sachverhalte bzw. Ideen dargestellt werden. Das Ziel ist, eine gemeinsame einheitliche Wissensbasis zu schaffen sowie einen ganzheitlichen Eindruck des Arbeitsstands der Konzeptentwicklung zu erhalten. Er bittet deshalb darum, bis zur Diskussion unter Top 9 nur Verständnisfragen zu stellen. Wegen der komplexen Sachverhalte würden deshalb Notizzettel (Handout) ausgegeben, auf denen die Abbildungen aller vorzustellenden generellen Lösungsansätze enthalten seien. Sie dienen für Notizen, gerade auch in Hinblick auf die spätere Diskussion. Er übergibt das Wort an Herrn Gumz. *Die Notizzettel werden verteilt.*

**Herr Gumz** (Projektleiter Hoffmann-Leichter) erklärt anhand der Folien 18-19, welche grundsätzlichen Herangehensweisen zur Reduzierung von Durchgangsverkehren geeignet sind und stellt einige diesbezüglich neuralgischen (Knoten-)Punkte heraus. Insbesondere für Diejenigen, die am Starterworkshop nicht teilnehmen konnten, rekapituliert er anhand der Folien 20-25 allgemeine Rahmenbedingungen innerhalb und entlang der Dörpfeldstraße, die die Gestaltungsspielräume zu deren Qualifizierung maßgeblich abstecken. Dazu gehören bspw. der sehr schmale Straßenquerschnitt mit einer Engstelle von nicht einmal 15 m sowie die abschnittsweise durchaus unterschiedlichen Nutzungsbedingungen und daraus resultierende funktionale Anforderungen.

### **Top 5 Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße**

[Folien 26-93]

**Herr Machule** verweist Bezug nehmend auf Folie 26 erneut darauf hin, dass angesichts der bestehenden Problemlagen ein Konzept, das einen integrierten Lösungsansatz verfolgt, hoch komplex ist. Für die Kommunikation und Diskussion von Optionen sei es deshalb notwendig, diese Komplexität zunächst durch eine systematische Strukturierung zu reduzieren. Im Weiteren werde deshalb schrittweise vorgegangen, um gemeinsam mit allen Anwesenden den bisherigen Arbeitsstand und die vorhandenen Wahlmöglichkeiten bzw. Lösungsalternativen eindeutig diskutieren und den Fokus der weiterführenden Bearbeitung klar abstimmen zu können.

**Herr Gumz** erklärt anhand der Folie 27 das konkrete Vorgehen zur diskursiven Konzeptfindung für die Qualifizierung der Dörpfeldstraße. Der Arbeitsauftrag für das Planungsteam benennt bereits einige konkrete Ziele,

die im Rahmen des integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts zu verfolgen sind. Vor diesem Hintergrund verbleibt ein gewisser Gestaltungsspielraum bezüglich der konkreten Qualifizierung und Gestaltung der Dörfeldstraße. Das methodische Vorgehen zur Reduzierung der Komplexität erfolgt in zwei Schritten. In einem **ersten Schritt** wird eine Vielzahl grundsätzlich denkbarer Lösungsansätze vorgestellt, die insbesondere die Verkehrsführung und die betriebliche Regelung des Straßenverkehrs im Quartier betreffen. Auf Basis konkreter Ausschlusskriterien (K.o.-Kriterien) werden die zwar denkbaren, aber in der Praxis nicht umsetzbaren Lösungsansätze aussortiert. Für die verbleibenden Lösungsansätze (zu Verkehrsführung und betrieblicher Regulierung) werden dann in einem **zweiten Schritt** mit ihnen kombinierbare Straßenquerschnitte dargestellt, um einen Eindruck der letztendlich denkbaren Straßenraumgestaltungen und Flächenaufteilungen zu bekommen. Auch diese Gestaltungsansätze werden auf Basis von K.o.-Kriterien, wie etwa ihrer Finanzierbarkeit oder der Kompatibilität mit bestehender Straßenbahninfrastruktur, in Hinblick auf ihre Praxis-Tauglichkeit gefiltert. Die dann vorgestellten Lösungsvarianten, die generell realisierbar wären, werden nach der Pause im Plenum diskutiert und es wird abschließend ein Meinungsbild erstellt. Mit Hilfe dieses Meinungsbildes sollen heute im Laufe des Workshops eine oder zwei Vorzugsvarianten für die weitere Konkretisierung identifiziert werden. Die vom Planungsteam dann umfassend auszuarbeitende(n) Vorzugsvariante(n) wird/werden anschließend auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert,

**Herr Kabsch** fragt, welches denn die konkreten K.o.-Kriterien seien und wer diese festlege.

**Herr Gumz** beantwortet die Frage anhand der Folie 29, auf der die vier K.o.-Kriterien aufgelistet sind. Sie wurden vom erfahrenen Planungsteam im Hinblick auf Realisierungsmöglichkeiten erarbeitet. Erstens dürfe der auf der Dörfeldstraße zu reduzierende Durchgangsverkehr nicht in die Nebenstraßen des Quartiers verdrängt werden. Zweitens sollten die Anlieger des Quartiers (AnwohnerInnen, Gewerbetreibende, BesucherInnen, KundInnen, DienstleisterInnen, etc.) nicht zu Umwegen gezwungen werden. Drittens sollte eine stufenweise Umsetzung des Konzepts, d. h. real und konkret die stufenweise Erreichung des Zielzustandes, möglich sein, jedenfalls soweit es heute beurteilbar ist. Das setzt insbesondere eine notwendige Kompatibilität der gewählten Variante sowohl mit der vorhandenen als auch mit der endgültig geplanten Straßenbahnführung voraus. Viertens müsste die Variante zumindest theoretisch die Zustimmung der Baulastträger und aller sonstiger Träger öffentlicher Belange erhalten können, was bedeute, dass sie in Einklang mit sämtlichen rechtlichen, technischen oder sonstigen verkehrlichen Rahmenbedingungen stehen müsse.

**Herr Machule** ergänzt kurz diese Ausführungen und betont, dass letzteres Kriterium nicht bedeute, dass Varianten, bei deren Umsetzung irgendwelche Widerstände (bspw. von Seiten einzelner Verwaltungsstellen) zu erwarten seien, pauschal aussortiert würden. Es gehe darum, Varianten auszusortieren, die in überschaubarer Zukunft unter keinen Umständen umsetzbar wären, d. h. wozu auch ein gemeinsames Ringen um die Realisierbarkeit als völlig ergebnislos eingeschätzt wird. Er gibt Herrn Notz das Wort zur Vorstellung des ersten methodischen Schritts:

### 1. Schritt – grundsätzliche Lösungsvarianten für die Dörfeldstraße [Folien 30-55]:

**Herr Notz** erörtert anhand der Folien 30-55 zunächst sämtliche vom Planungsteam grundsätzlich in Betracht gezogenen Varianten der Verkehrsführung sowie der betrieblichen Verkehrsregelung nach StVO. Dabei wurden insbesondere auch von AkteurInnen vor Ort vorgeschlagene Ansätze betrachtet. Neben den K.o.-Kriterien sind auf den Folien eine Reihe weiterer Bewertungskriterien gelistet. Wenn vorgestellte Varianten aufgrund von K.o.-Kriterien auszuschließen seien, würden im Folgenden diese Ausschlusskriterien konkret benannt und erklärt werden, nicht aber die (gutachterliche) Einschätzungen zu den übrigen dargestellten Bewertungskriterien. Das wäre überflüssige Arbeit. Die zusätzlichen Kriterien dienen aber dazu, die letztendlich übrig gebliebenen für die Realisierung möglichen Varianten vergleichend gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

**Herr Machule** gibt zu bedenken, dass die Bewertung der Varianten bezüglich einzelner Kriterien zwar der Einfachheit halber sehr simpel dargestellt sei (drei Stufen – grünes / gelbes / rotes Smiley), tatsächlich aber in jedem Einzelfall eine hoch komplexe Fragestellung bedeute, deren Beantwortung fundiertes Know-How, ausgeprägte Erfahrungswerte und intensive Abwägungen notwendig mache. Eine vollumfängliche Darlegung der Begründung für jedes einzelne Bewertungskriterium sei aus Zeitgründen deshalb im Rahmen dieses Workshops kaum möglich. Man könne aber einzelne Bewertungen in der späteren Diskussion vertieft betrachten.

**Herr Notz** stellt anhand der Folien 32-33 die erste betrachtete Lösungsvariante einer am Markplatz für Kfz gesperrten Durchfahrt vor. Diese Variante würde aber Kfz-Verkehr in die Nebenstraßen verdrängen und gleichzeitig die Erschließungsqualität für Anlieger (BewohnerInnen, Gewerbetreibende, BesucherInnen,

KundInnen, etc. – d. h. für gebietsbezogene Kfz-Verkehre) deutlich mindern. Damit scheidet diese Variante auf Basis zweier K.o.-Kriterien aus.

**Herr Notz** stellt dann anhand der Folien 34-35 die zweite betrachtete Lösungsvariante, eine Einbahnstraßen-Regelung für Kfz, vor. Dabei wäre die Dörfeldstraße von Nordosten nach Südwesten weiterhin mit Kfz befahrbar, jedoch müssten Kfz in entgegengesetzte Richtung als „Beipass“ die Radickestraße nutzen und dann über die Wassermannstraße wieder auf die Dörfeldstraße zurückgeführt werden. Diese Variante würde aber sogar gezielt Kfz-Verkehr in die Nebenstraßen verdrängen und gleichzeitig die Erschließungsqualität für Anlieger (gebietsbezogene Kfz-Verkehre) deutlich mindern. Außerdem würden Umwege für die gebietsbezogenen Kfz-Verkehre erzwungen, welche auch einen zusätzlichen Kraftstoffverbrauch und damit zusätzliche Umweltbelastungen bedeuten würden. Deshalb scheidet auch diese Variante auf Basis zweier K.o.-Kriterien aus.

Anhand der Folien 36-37 ergänzt er diese Analyse der Einbahnstraßen-Regelung und verweist auf einen zu erwartenden Straßenquerschnitt bei einer entsprechenden Einbahnstraßen-Regelung. Auch wenn der Kfz-Verkehr auf der Dörfeldstraße nur in einer Richtung zugelassen wäre, würde wegen der Straßenbahnführung im Zweirichtungsverkehr nach wie vor eine Fahrgasse von rund 6,4 m benötigt. Das hieße, dass trotz reduziertem Kfz-Verkehr kaum eine Veränderung der Flächenaufteilung möglich würde.

**Herr Notz** stellt anhand der Folien 38-39 die dritte betrachtete Lösungsvariante einer Fußgängerzone vor. Bei dieser Variante würde Kfz-Verkehr vollständig in die Nebenstraßen verdrängt und die Erschließungsqualität für gebietsbezogene Verkehre würde drastisch gemindert. Es würden zum Teil deutliche Umwege für die gebietsbezogenen Kfz-Verkehre erzwungen, woraus abermals zusätzlicher Kraftstoffverbrauch und zusätzliche Umweltbelastungen entstünden. Außerdem sei die Einrichtung einer Fußgängerzone nicht stufenweise über einen längeren Zeitraum (bspw. mehrere Jahre) möglich. Auch diese Variante scheidet daher aufgrund dreier K.o.-Kriterien aus. Er ergänzt diese konzeptionelle Analyse der Fußgängerzonen-Variante unter Verweis auf einen zu erwartenden Straßenquerschnitt bei einer entsprechenden Gestaltung anhand der Folien 40-41. Es werde deutlich, dass bei einer derartigen Flächenaufteilung durchaus großzügigere Seitenbereiche bspw. mit Begrünung und zum Aufenthalt einladendem Stadtmobiliar möglich wären, jedoch müsste für die Straßenbahnführung weiterhin eine Fahrgasse von rund 6,4 m Breite verbleiben, welche wegen der Gleise nach wie vor keine angemessene Qualität als Radverkehrsführung aufweisen würde.

Anhand der Folien 42-43 stellt Herr Notz die vierte betrachtete Lösungsvariante eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) vor. Auch bei dieser Variante würde Kfz-Verkehr in die Nebenstraßen verdrängt und die Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereiches sei ebenfalls nicht stufenweise über einen längeren Zeitraum (bspw. mehrere Jahre) möglich. Darüber hinaus sei die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen mit der Straßenbahn hochgradig problematisch, insbesondere aus Sicherheitsgründen, und von daher regelungstechnisch ausgeschlossen. Deshalb scheidet auch diese Variante aufgrund dreier K.o.-Kriterien aus.

**Herr Notz** stellt anhand der Folien 44-47 den in den Medien aktuell kontrovers diskutierten Ansatz der Berliner Begegnungszone vor. Eine derartige Begegnungszone sei bislang erst einmalig in Berlin eingerichtet worden, nämlich in der Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg. Es handele sich aber de facto um eine rechtlich nicht institutionalisierte Verkehrsregelung, sondern um ein Modellprojekt. Offiziell, d. h. entsprechend der StVO, sei die Maaßenstraße eine Tempo 20-Zone in Verbindung mit einem zonenhaften Halteverbot. Aufgrund des Modellcharakters könne man dieses Konzept nicht ohne weiteres auf die Dörfeldstraße anwenden.

**Herr Machule** weist darauf hin, dass die Dörfeldstraße in der Phase der Auswahl geeigneter Straßen für das Modellprojekt „Begegnungszone“ des Senates als Versuchsbereich in Erwägung gezogen wurde.

**Herr Notz** bestätigt diesen Sachverhalt. Die Senatsverwaltung habe die Eignung der Dörfeldstraße für dieses Modellprojekt vor etwa zwei bis drei Jahren geprüft, habe aber gerade wegen der Straßenbahn ein entsprechendes Vorhaben niemals angestrebt. Die Gründe hierfür könne man bei Bedarf in der Diskussionsphase unter Top 9 vertiefen – es seien VertreterInnen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung anwesend, die über das Modellvorhaben im Allgemeinen im Bilde sind.

**Frau Bennewitz** (Anwohnerin der Arndtstraße) stellt die Frage an Herrn Notz, ob er denn schon vor Ort in der Maaßenstraße gewesen sei. Die Begegnungszone würde den Gewerbebetrieb vollkommen ruinieren. Herr Notz gibt zu verstehen, dass sowohl er als auch die übrigen Mitglieder des Gutachterteams die Maaßenstraße besucht und aus ihrer fachlichen Perspektive eingehend begutachtet hätten. (*Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Nach Pressemitteilungen ist von öffentlicher Seite eine umfassende Evaluation des Modellprojektes Begegnungszone in der Maaßenstraße und seiner Auswirkungen für dieses Jahr geplant.*)

**Herr Zschel** (zuständig im Bezirksamt Treptow-Köpenick für die Verwaltung des AZ-Programms in Adlershof) weist darauf hin, dass die Bewertung der Vorteilhaftigkeit bzw. Nachteiligkeit der unterschiedlichen Varianten bezüglich der aufgeführten Kriterien immer im Vergleich zur jetzigen (Bestands-)Situation vorgenommen worden seien. Das bestätigt Herr Notz, die Bezugsgröße sei immer die Ist-Situation.

**Herr Reibetanz** weist nochmals darauf hin, dass die inhaltliche Diskussion sowohl der Varianten als auch deren jeweiliger Vor- und Nachteile keinesfalls ausbleiben solle. Die Diskussion kann aber aus Sicht des Planungsteams auf Basis aller vorgestellten Lösungsvarianten und Informationen erheblich zielorientierter geführt werden.

**Herr Notz** stellt anhand der Folien 48-49 die sechste betrachtete Lösungsvariante vor, ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone). Sinnvollerweise würde diese zonenhafte Geschwindigkeitsanordnung mit einem ebenfalls zonenhaften Halteverbot kombiniert. Dies entspräche, wie erwähnt, der tatsächlichen StVO-konformen Regelung innerhalb der zuvor vorgestellten Begegnungszone Maaßenstraße. Diese Variante unterliege keinem der definierten K.o.-Kriterien.

Er stellt anhand der Folien 50-51 die siebte betrachtete Lösungsvariante, eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 vor. Auch diese Variante unterliege keinem der definierten K.o.-Kriterien.

**Herr Machule** bittet nun um ein zusammenfassendes Fazit des ersten Schrittes.

### 1. Schritt – grundsätzliche Lösungsvarianten für die Dörpfeldstraße - Fazit [Folien 52-55]:

**Herr Notz** zieht anhand der Folien 54-55 ein Zwischenfazit bezüglich der dargestellten grundsätzlichen Lösungsvarianten zur Qualifizierung der Dörpfeldstraße. Die abgebildete Bewertungsmatrix visualisiere die vergleichende Gegenüberstellung der sieben gezeigten Varianten. Wie erörtert, kämen die ersten vier Varianten aufgrund von K.o.-Kriterien nicht in Betracht. Die Einrichtung einer Begegnungszone sei, wie erörtert, den durch die Senatsverwaltung ausgewählten Modellprojekten vorbehalten. Es kämen in der Konsequenz die Varianten sechs (Tempo 20-Zone = verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und sieben (durchgehend Tempo 30) in Betracht.

**Zwischenruf** aus dem Plenum (ohne Namensnennung): Werde denn die heute vorherrschende Geschwindigkeits-Situation nicht als Lösungsvariante in Betracht gezogen?

**Herr Notz** antwortet, dass eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus angestrebt wird, um die Attraktivität der Dörpfeldstraße für Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren, und dass gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöht und außerdem die Situation für Fuß- und Radverkehr verbessert werden sollen.

**Zwischenruf** aus dem Plenum (ohne Namensnennung): Es gehe an dieser Stelle nicht um eine abschließende Festsetzung von lokalen Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern um eine generelle systematische Darstellung prinzipieller Lösungsmöglichkeiten für die bestehenden Problemlagen.

**Herr Notz** ergänzt diesen Zwischenruf und betont, dass man verschiedenste erdenkliche Lösungsansätze fachlich geprüft und in einem ersten Schritt lediglich die nicht praktikablen Ideen aussortiert habe.

**Herr Machule** regt an, vom ausgeteilten Notizzettel Gebrauch zu machen und sich Wortmeldungen, die nicht Verständnisfragen sind, für den Diskussionsblock aufzuheben. Jetzt sei der erste Schritt mit einem Fazit abgeschlossen, es folge der zweite Schritt der Variantenuntersuchung.

**Herr Reibetanz** weist darauf hin, dass viele der aufgetretenen Fragen schon im Laufe der weiteren Präsentation beantwortet werden dürften. Er bittet Frau Hartfiel den zweiten Methodenschritt vorzustellen.

### 2. Schritt – Querschnittsentwicklung [Folien 56-77]:

**Frau Hartfiel** stellt anhand der Folien 56-77 die Überlegungen des zweiten Schritts vor, nämlich sämtliche vom Planungsteam grundsätzlich in Betracht gezogenen Varianten zur Querschnittsgestaltung innerhalb der Dörpfeldstraße und zwar jeweils in Bezug auf eine Querschnittsbreite von 15,3 m. Dabei wurden insbesondere auch von AkteurlInnen vor Ort vorgeschlagene Ansätze betrachtet. Ob nun Tempo 20 oder 30 auf der Dörpfeldstraße vorherrschen solle, sei noch zu klären. Man könne aber bereits Varianten der Querschnittsgestaltung zeigen und diskutieren, die zumeist bei beiden Geschwindigkeitsniveaus Sinn machten, die in dem insgesamt sehr schmalen Straßenraum möglich wären und die auch an der Engstelle von 14,9 m noch funktionierten.

**Frau Hartfiel** erörtert anhand der Folien 58-59 die erste betrachtete Querschnittsvariante einer neuen Ausstattung bei bestehendem Straßenprofil. Dabei handele es sich um das bestehende Straßenprofil, jedoch mit einer rundum erneuerten Ausstattung. Diese Variante biete allerdings keinerlei Verbesserung der Situation für den Radverkehr.

Sie stellt anhand der Folien 60-61 die zweite betrachtete Querschnittsvariante mit den Straßenbahngleisen in Seitenlage vor. Diese Variante sei aus städtebaulichen Gründen zumindest schwierig, scheide aber letztendlich aufgrund einer mangelnden Umsetzbarkeit in Stufen aus.

**Herr Machule** unterbricht um 18:25 Uhr kurz den Ablauf, um Herrn Hölmer zu begrüßen.

**Herr Hölmer** (Bezirksstadtrat für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt) bittet um Verständnis für die Verspätung wegen seiner Bürgersprechstunde, begrüßt die Anwesenden und freut sich über die große Beteiligung und die Arbeitsatmosphäre.

**Frau Hartfiel** fährt fort und weist darauf hin, dass bei der zuletzt gezeigten Querschnittsvariante, auch wenn diese bereits aufgrund eines K.o.-Kriteriums auszuschließen sei, der Radverkehr auf derselben Spur wie die Straßenbahn geführt werden würde. In Hinblick auf daraus resultierende Sicherheitsdefizite für den Radverkehr sei aus der Bürgerschaft der Vorschlag zu Füllprofilen für Straßenbahngleise gekommen, welche es erlaubten, die Schienen problemlos mit dem Fahrrad zu queren bzw. sogar zu befahren. Man habe sich dieses Vorschlages angenommen und den Sachstand recherchiert, der hier als Exkurs mitgeteilt wird.

**Herr Notz** stellt anhand der Folien 62-63 die Ergebnisse dieser Recherchen vor. Bei dem vorgeschlagenen System handele es sich noch nicht um eine praxistaugliche Einrichtung. Diese Technik sei in Zürich von den dortigen Verkehrsbetrieben in einem Feldversuch intensiv geprüft worden. Er habe mit dem leitenden Ingenieur der Verkehrsbetriebe Zürich gesprochen. Die Füllprofile hätten tatsächlich den gewünschten Effekt, das Material sei aber noch nicht langlebig genug, um dauerhaft eingesetzt werden zu können. Außerdem sei die für die Unterbringung der Füllprofile notwendige Schienenkonstruktion aufwendig und führe, im Vergleich zu normalen Straßenbahngleisen, zu doppelt so hohen Gesamtkosten für die Gleisanlage. Somit sei insgesamt noch kein befriedigender, geschweige denn wirtschaftlicher Einsatz möglich. Von diesem speziellen System abgesehen gäbe es derzeit in Europa kein einziges wirklich praxistaugliches System zur flächendeckenden Schließung von Spurrillen bei Gleisanlagen.

**Frau Hartfiel** fährt fort und stellt anhand der Folien 64-65 die dritte betrachtete Querschnittsvariante mit einseitigen Haltebuchten und Baumscheiben vor. Auch bei dieser Variante wären die Straßenbahngleise aus der Mittellage der Straße zur Seite versetzt. Deshalb scheide auch diese Variante aufgrund einer mangelnden Umsetzbarkeit in Stufen aus.

Sie stellt anhand der Folien 66-67 die vierte betrachtete Querschnittsvariante, ebenfalls mit einseitigen Haltebuchten und beidseitigen Baumscheiben, vor. Bei dieser Variante lägen die Straßenbahngleise jedoch im Unterschied zur vorherigen in Mittellage, wie im Bestand. Die Fotomontage auf Folie 66 zeige eine Visualisierung dieser Variante (ohne die zusätzliche Straßenbegrünung durch Bäume), wie sie Herr Paul als Vorschlag eingebracht habe.

**Frau Hartfiel** stellt anhand der Folien 68-69 die fünfte betrachtete Querschnittsvariante mit beidseitigen Haltebuchten und Baumscheiben vor. In dieser Variante verblieben nur sehr schmale Bereiche für Fußverkehr, Aufenthalt und Sondernutzung, weshalb sie durchaus problematisch sei. Sie sei aber dennoch umsetzbar.

Anhand der Folien 70-71 stellt Frau Hartfiel die sechste betrachtete Querschnittsvariante vor, welche aber nicht in einer Tempo 20-Zone, sondern nur bei einer (auch durchgängigen) Einzelanordnung von Tempo 30 zulässig wäre. Diese Variante sieht einen Schutzstreifen für den Radverkehr vor, auf dem zwar nicht geparkt, aber durchaus für maximal drei Minuten gehalten werden dürfte, bspw. zum Liefern und Laden. Damit der Lieferverkehr nicht zu einer Behinderung der Straßenbahn führen würde, würde man in ausgewählten Bereichen der Straße im Unterstreifen des Seitenraumes eine Markierung zum teilweisen Halten auf eben diesem vorsehen. Es solle aber nicht verschwiegen oder beschönigt werden, dass ein regelmäßig von Kfz zum Halten genutzter Schutzstreifen für RadfahrerInnen problematisch ist.

Anhand der Folien 72-73 stellt Frau Hartfiel die siebte betrachtete Querschnittsvariante vor, welche ein Pendant zur vorhergegangenen (sechsten) Variante, allerdings diesmal im Rahmen einer Tempo 20-Zone darstelle. Der Straßenquerschnitt ist identisch mit dem der sechsten Variante, jedoch ist diese Variante durch eine besondere Oberflächengestaltung, nämlich eine einheitliche Oberfläche mit flachen Borden, gekennzeichnet. Dies würde der

Straße einen vollkommen neuen und anderen Charakter geben. Um trotz der flachen Borde ein flächendeckendes Zuparken der Gehwege zu verhindern, könnten diese durch geeignetes Mobiliar/Einbauten von der Fahrbahn abgegrenzt werden.

**Herr Paul** fragt, wie denn bzw. mit welchem Mobiliar ein Zuparken des Gehweges verhindert werden könne.

**Frau Hartfiel** entgegnet, dass hierzu letztendlich jedes Mobiliar, etwa Laternen, Fahrradbügel, Mülleimer, Poller, Pflanzkübel, Sitzgelegenheiten, etc. taugten, dass man aber letztendlich lokal eine individuelle Auswahl treffen müsse. Sie zieht dann das Fazit des zweiten methodischen Schritts.

## 2. Schritt – Querschnittsentwicklung - Fazit [Folien 74-77]:

**Frau Hartfiel** bietet anhand der Folien 76-77 ein Zwischenfazit bezüglich der vorgestellten Querschnittsvarianten zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße. Die abgebildete Bewertungsmatrix visualisiere die vergleichende Gegenüberstellung der sieben gezeigten Querschnittsvarianten.

Wie erörtert, kämen die Varianten ‚B‘ und ‚C‘ aufgrund eines K.o.-Kriteriums nicht in Betracht. Übrig blieben demnach die Varianten ‚A‘, ‚D‘, ‚E‘, ‚F‘, ‚G‘. Aus fachlicher Sicht des Gutachterteams seien die Varianten ‚A‘, ‚F‘ oder ‚G‘ eindeutig zu empfehlen. Dennoch sollen zur Beurteilung weitere Aspekte beleuchtet werden.

## Weitergehende Konkretisierungen [Folien 78-79]:

**Frau Hartfiel** führt anhand der Folien 78-79 aus, dass die letztendliche Qualifizierung und Neugestaltung der Dörpfeldstraße, neben den grundsätzlichen Ansätzen zur Verkehrsführung und betrieblichen Verkehrsregelungen (vorgestellter Schritt 1) sowie den möglichen Varianten zur Gestaltung des Straßenquerschnitts (vorgestellter Schritt 2), durch weitergehende Konkretisierungen vor allem in Hinblick auf mögliche abschnittsweise Kombinationen unterschiedlicher Geschwindigkeitsniveaus oder Straßenquerschnitte sowie konkreter Leitdetails zur Gestaltung von wiederkehrenden Elementen des Straßenraums beeinflusst werde.

Sie zeigt anhand der Folien 80-83, wie die im ersten Schritt vorgestellten Geschwindigkeitsregelungen sinnvoll abschnittsweise über die gesamte Länge der Dörpfeldstraße (im Untersuchungsgebiet – vom Adlersgestell bis Waldstraße) gegliedert werden könnten. Die Vorschläge umfassten verschiedene Kombination aus Abschnitten mit Tempo 30, 20 und auch 10 im direkten Umfeld des Marktplatzes Adlershof. In jedem Falle müsste aber auch das Geschwindigkeitsniveau in der Radickestraße (heute größtenteils Tempo 50) herabgesenkt werden, damit diese keine schnellere Alternativroute für den Kfz-Verkehr darstelle und somit an Attraktivität für Kfz-Durchgangsverkehre gewinne.

**Herr Machule** weist darauf hin, dass man auch bezüglich dieser vier Vorschläge später ein Meinungsbild abfragen werde, um dann im weiteren Planungsprozess eine oder zwei Vorzugsvarianten zu vertiefen.

**Frau Hartfiel** ergänzt, dass die **Leitdetails zu regelmäßig wiederkehrenden Gestaltungsbausteinen** im Abschluss-Workshop noch vertiefter betrachtet und ausgearbeitet würden. Man wolle aber schon an dieser Stelle erste Überlegungen und Ansätze kommunizieren. Sie zeigt anhand der Folien 84-85, einen zentralen Gestaltungsbaustein zur Qualifizierung der Dörpfeldstraße, nämlich ein Leitdetail zur standardmäßigen Gestaltung der regelmäßigen **Einmündungsbereiche von Nebenstraßen**. Zunächst solle die Gehlinie der Gehwege entlang der Dörpfeldstraße über die einmündenden Straßen niveaugleich hinweggezogen werden. Es würde lediglich ein niedriger Bord (ca. 3 cm) verbleiben. Die Fahrbahn würde in diesem kurzen Bereich entsprechend aufgepflastert und mit Gehwegvorstreckungen versehen. Eine derartige Gestaltung bewirke eine Vielzahl positiver Effekte. Zunächst sei eine solche Gestaltung der Querungsbereiche für FußgängerInnen barrierefrei und komfortabel und trage somit der Bedeutung der Dörpfeldstraße als wichtige Fußverkehrsstraße und als Einkaufsstraße Rechnung. Die Gehwegvorstreckungen sorgten für kurze Querungsdistanzen im Fußverkehr und stehen einem Halten oder Parken von Kfz im Kreuzungsbereich und somit auch einer Behinderung von Sichtbeziehungen entgegen. Außerdem sorgten sie in Verbindung mit den Erhebungen der Fahrbahn durch Aufpflasterungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit ein- oder ausbiegender bzw. kreuzender Fahrzeuge. Somit erhöhe man Komfort und Attraktivität im Fußverkehr und senke beides im Kfz-Verkehr während man gleichzeitig die Verkehrssicherheit stärke. Außerdem könne man im direkten Anschluss an die Einmündungsbereiche, wie auch von der Bürgerschaft vor Ort (MeinAdlershof u. a.) vorgeschlagen, Kfz-Stellplätze für Kurzzeitparken (bspw. mit Parkscheibe) einrichten, um Stellplätze für KundInnen zu schaffen und die Dörpfeldstraße von Parkdruck zu entlasten. Man könne des Weiteren sinnvollerweise Fahrradstellplätze schaffen, die attraktiv gelegen und sicher sind und gleichzeitig nicht im schmalen Seitenbereich der

Dörpfeldstraße stören. Schlussendlich könne man stellenweise sogar einzelne von der Dörpfeldstraße zurückgesetzte Baumpflanzungen vorsehen und so das für diese Straße charakteristische Motiv, der in den Straßenraum hineinragenden Bäume kultivieren.

**Frau Hartfiel** stellt das soeben erwähnte, die Dörpfeldstraße in Hinblick auf **Begrünung** prägende Motiv anhand der Folie 86 nochmals heraus und zeigt auf der folgenden Folie 87 einige weitere Möglichkeiten zur Straßenraumbegrünung bei geringer Flächenverfügbarkeit. Einzelne der gezeigten Elemente könnten auch zur Abgrenzung unterschiedlicher Straßenbereiche (bspw. der Fahrbahn zum Gehweg um illegales Gehwegparken zu verhindern) genutzt werden. Manche wären bspw. unter aktivem Engagement und Pflege durch die Gewerbetreibenden vor Ort denkbar.

Anhand der Folien 88-89 thematisiert Frau Hartfiel die **Beleuchtung** bzw. die Beleuchtungsinfrastruktur in der Dörpfeldstraße. Die vorhandenen Peitschenmasten seien dem Straßenraum vollkommen unangemessen und störten das Straßenbild eklatant. Man wolle die Dörpfeldstraße als Ort einer besonderen Lichtbedeutung im Quartier herausstellen. Hierzu sei der Einsatz hochwertiger und attraktiver Beleuchtungsinfrastruktur vorzusehen. Man stelle sich vor den Straßenraum und vor allem die Randbereiche mittels Licht zu akzentuieren, indem bspw. Bäume angestrahlt würden oder etwa Gebäude mit identitätsstiftender Bedeutung wie die Alte Schule.

Anhand der Folien 90-91 kommt Frau Hartfiel auf die bereits angedeuteten Möglichkeiten zur abschnittswisen Kombination gezeigter Querschnittsvarianten über den gesamten Verlauf der Dörpfeldstraße (im Untersuchungsgebiet zwischen Adlergestell und Waldstraße) zu sprechen. Man könne etwa im südwestlichen Bereich einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten, in welchem eine einheitliche Oberflächengestaltung mit flachen Borden realisiert wird. Im nordöstlichen Bereich könne bei Tempo 30 bei gleicher Fahrbahnbreite und gängiger Oberflächengestaltung ein Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen werden. In kurzen Abschnitten mit nicht nur unerheblich breiterem Querschnitt wären darüber hinaus sinnvoll Stellplätze für Kfz und Fahrräder sowie Begrünung unterzubringen.

Frau Hartfiel gibt anhand der Folien 92-93 einen Ausblick auf Aspekte und Elemente zur Neugestaltung der Dörpfeldstraße, welche im Rahmen des Abschlussworkshops nochmals vertieft betrachtet würden. Dabei werde man die heute im Zwischen-Workshop abzustimmenden Lösungsvarianten als Ausgangsbasis für die Konkretisierung einzelner Leitdetails bzw. Elemente nutzen.

## Top 6 Lösungsvarianten zur Neugestaltung des Marktplatzes

[Folien 94-113]

**Herr Machule** leitet anhand der Folien 94-95 zum Tagesordnungspunkt über, der den Marktplatz betrifft. Dieser habe bekanntermaßen vielfältige Funktionen und Potentiale für das Untersuchungsgebiet, bspw. als Freifläche, als Quartiersmittelpunkt oder als Scharnier von wichtigen Radrouten. Deshalb sei er von herausragender Relevanz für die Entwicklung des Quartiers als Ganzes, was niemand anzweifelt. Man werde im Folgenden erste grundlegenden Ideen zu seiner Aufwertung und Neugestaltung präsentieren.

**Herr Reibetanz** unterstreicht nochmals die Relevanz des Marktplatzes als Quartiersmittelpunkt mit besonderer identitätsstiftender Bedeutung für das gesamte Quartier. Anhand der Folien 96-97 zeigt er wichtige konstituierende Strukturen des Platzes, die unbedingt erhalten aber zum Teil auch weiter in Wert gesetzt werden sollten. Er benennt in diesem Kontext das Mosaik-Pflaster mit Schmuckstreifen im inneren Platzbereich, den vorhandenen Altbaumbestand, den denkmalgeschützten Brunnen in der Platzmitte sowie den Pavillon am östlichen Rand des Platzes. Im Gegensatz dazu zeigt er dann anhand der Folien 98-99 störende Element, die die Qualitäten des Platzes konterkarierten und denen man ebenfalls konsequent begegnen sollte. Dazu zählten u. a. die in die Jahre gekommen Pflanzbeete, die unansehnlich seien, den erweiterten Raumzusammenhang störten und de facto eine Barriere darstellten. Darüber hinaus werde die nördliche Platzseite als Kfz-Parkplatz zweckentfremdet. Auch sei der erweiterte Marktplatz einschließlich der ihn umgebenden Fahrbahnen nicht barrierefrei gestaltet und einzelne Baumpflanzungen an den kurzen Rändern des Platzes störten wichtige Sicht- und Funktionsachsen.

Anhand der Folie 100 stellt Herr Reibetanz die allgemeinen Ziele und Grundsätze für die Qualifizierung und Neugestaltung des Marktplatzes Adlershof vor. Bezugnehmend auf die darauffolgende Folie 101 benennt er im Weiteren die sich hierfür ergebenden konkreten Gestaltungsgrundsätze.

Anhand der Folien 102-103 erklärt Herr Reibetanz, dass bezüglich der Ausdehnung des Platzraumes unterschiedliche Konzeptionen vorherrschen könnten, die man zur Grundlage einer Neugestaltung machen könne bzw. denen durch eine flächenhaft entsprechend ausgedehnte Gestaltung entsprochen werden müsste. Als Platzraum könne man nur den inneren Platzbereich auffassen, oder den inneren Platzbereich nebst der diesen direkt umgebenden Straßenräumen. Man könne aber den Platzraum auch bis über die Dörfeldstraße, welche heute de facto eine Zäsur darstelle, hinaus begreifen oder ihn gar bis hin zur Hackenbergstraße denken und erweitern. Letzteres würde bedeuten, den „Kaisers“ beinhaltenden Gebäudekomplex in den zu schaffenden Platz zu integrieren. Die Folien 104-105 zeigten nochmals detaillierter zwei der angesprochenen Ansätze zur Raumgliederung bzw. flächenhaften Ausdehnung der Neugestaltung des Marktplatzes Adlershof. Der Grundgedanke sei, eine einheitlich befestigte, barrierefreie Platzfläche zu schaffen, innerhalb derer die vorhandenen Fahrgassen markiert sind. Außerdem sei durchaus zu empfehlen, eine Straßenbahnhaltestelle im (erweiterten) Platzbereich vorzusehen – zum Ankommen bzw. Einsteigen direkt am zentralen Ort des Quartiers – was sowohl eine direkte Lage am Marktplatz als auch eine versetzte Lage vor dem Kaisers bedeuten könne.

**Herr Paul** fragt, ob denn für den Fall, dass man die Straßenbahn-Haltestellen für beide Fahrtrichtungen am Marktplatz bündeln würde, angedacht sei, eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße einzurichten.

**Herr Notz** antwortet, dass man verschiedene Varianten der Lage sämtlicher Straßenbahn-Haltestellen über die gesamte Länge der Dörfeldstraße (im Untersuchungsgebiet zwischen Adlergestell und Waldstraße) vorbereiten und im Abschluss-Workshop diskutieren werde.

**Herr Reibetanz** zeigt anhand der Folien 106 bis 107 das heute vorherrschende Geschwindigkeitsniveau im Bereich des Marktplatzes sowie die diesbezügliche Empfehlung des Gutacherteams. Im Kernbereich des Platzes sollte ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden; im angrenzenden Abschnitt der Dörfeldstraße sollte das Geschwindigkeitsniveau nicht mehr als 20 km/h betragen.

Anhand der Folien 108-113 zeigt und erklärt er mögliche Varianten der Verkehrsführung im Bereich des Marktplatzes, die wiederum Einfluss auf die Möglichkeiten der Raumbildung, Gestaltung und Nutzung des Platzes haben. Die diesbezüglichen Variantenüberlegungen eins und zwei [Folien 108-111] würden es beide notwendig machen, eine Wendemöglichkeit für Fahrzeuge im Platzbereich vorzusehen.

**Herr John** äußert die Ansicht, dass es nicht notwendig sei, eine Wendemöglichkeit vorzusehen. Die Fahrzeuge könnten ja auch bspw. über das Gelände der Marktpassage abfahren. Die Müllabfuhr fahre ja auch durch private Straßen.

**Herr Notz** antwortet, dass insbesondere die Zugänglichkeit für Marktreibende und deren Fahrzeuge, wobei es sich oftmals um Transporter nebst Anhänger handele, sichergestellt werden müsse. Die Abwicklung des Verkehrs müsse dabei planerisch vollständig auf öffentlichen Flächen vorgesehen und sichergestellt werden, auch wenn darüber hinaus eine Durchwegung privater Flächen möglich ist.

**Herr Reibetanz** erklärt, dass aus fachlicher Sicht des Gutacherteams die Variantenüberlegung 4 [Folie 113] einer Verkehrsführung wie im Bestand jedoch mit, im Vergleich zu heute reduzierter Fahrgassenbreite zu präferieren sei. Die verkehrliche Erschließung sei wie bisher uneingeschränkt sichergestellt während man gleichzeitig so viel Flächenpotentiale als möglich für verkehrsfremde Nutzungen haben könne.

**Zwischenruf** (ohne Namensnennung): Sei denn bei dieser Variantenüberlegung kein Parken am Marktplatz mehr möglich?

**Herr Reibetanz** antwortet, dass das Parken im oder am inneren Platzbereich eine deutliche Beeinträchtigung dessen Funktion und Gestalt bedeute und von daher abzulehnen sei. Parken könne aber entsprechend der Darstellungen auf den Folien 104, 105 oder 107 im erweiterten Platzbereich unter Inkaufnahme geringerer Beeinträchtigungen vorgesehen werden.

**Zwischenruf** (ohne Namensnennung): Werde denn kein Fahrradparken auf dem Platz vorgesehen?

**Herr Reibetanz** antwortet, dass Flächenpotentiale für Radabstellanlagen auf dem Marktplatz durchaus vorhanden seien.

**Herr Machule** weist darauf hin, dass es an dieser Stelle erst um eine grobe Skizzierung grundsätzlicher Möglichkeiten gehe. Er betont außerdem nochmals, dass eine Wendemöglichkeit nicht unbedingt ein Wendehammer (Fahrbahn) sein müsse, sondern auch gestalterisch auf der Platzfläche integriert werden könnte.

Es solle aber zum jetzigen Zeitpunkt keine vertiefte Diskussion über einzelne Elemente im Platzbereich geführt werden. Diesbezügliche Anmerkungen oder Hinweise sind aber wertvoll und könnten direkt an die beteiligten Planungsbüros übermittelt werden.

**Zwischenruf** (ohne Namensnennung): Ob man denn einen maßstabsgetreuen Grundriss des Marktplatzbereichs erhalten könne?

**Herr Reibetanz** antwortet, dass dies grundsätzlich möglich sei. Man habe aber zum jetzigen Zeitpunkt erst einmal nur die Grundsätze, sozusagen den Rahmen der Platzgestaltung abstecken wollen. Er gäbe die für ein abgestimmtes Konzept notwendige Bindungen für Detailgestaltung. Zentrale Zielsetzung sei eine barrierefreie Gestaltung des Platzes sowie die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität.

## Top 7 Maßnahmenvorschläge im Zielnetz

[Folien 114-129]

**Herr Notz** erklärt eingangs nochmals kurz, dass das sogenannte Zielnetz die wichtigsten Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV enthalte. Da die Linienführung des ÖPNV sehr gut sei, habe man den Verlauf der ÖPNV-Linien in der heutigen Betrachtung ausgespart. Sinn und Zweck des Zielnetzes sei es, die Straßen zu identifizieren, in denen prioritär Maßnahmen zur Qualifizierung für die entsprechenden Verkehrsarten ergriffen werden müssten.

Anhand der Folien 116-117 stellt er die während der Diskussion im Starter-Workshop ergänzten wichtigen Wegeverbindungen im Zielnetz des Planungsgebiets vor. Dabei handele es sich um die Aufnahme der gesamten Wassermannstraße als wichtige Wegeverbindung im Fuß- und Radverkehr, um die Aufnahme der Radickestraße als Radroute parallel zur Dörfeldstraße, mit dem Ziel eine alternative Wegeführung für den Radverkehr anzubieten, sowie um Aufwertung der gesamten Florian-Geyer-Straße als wichtige Fuß- und Radwegeverbindung. Dem mehrfach von Seiten der örtlichen Bürgerschaft geäußerten Bedarf nach einer nördlich der Dörfeldstraße parallel zu dieser verlaufenden Wegeverbindung könne auf Basis des bestehenden Netzes an öffentlichen Straßen leider nicht entsprochen werden. In Hinblick auf eine engmaschige Netzbildung, die keine Umwege notwendig macht, wäre eine derartige Verbindung aber sinnvoll. Es werde dem Bezirk daher empfohlen, die Möglichkeiten einer Durchwegung von der Helbigstraße zur Genossenschaftsstraße (als geradlinige Verbindung zwischen Friedlander Straße und Pfingstberggasse) zu prüfen.

Anhand der Folie 118 benennt Herr Notz die Ziele und Grundsätze für die Qualifizierung der Quartiersstraßen im Planungsgebiet. Wie bereits eingangs erwähnt, bilde das Zielnetz die wesentliche Entscheidungsgrundlage dafür, in welchen Straßen welche Maßnahmen sinnvollerweise prioritär umzusetzen seien. Anhand der Folie 119 gibt er einen Ausblick auf vom Gutachtertteam empfohlene **Sofortmaßnahmen** zur Verbesserungen eklatanter und teilweise verkehrssicherheitsgefährdender Defizite im öffentlichen Straßenraum, welche auch bereits gegenüber dem Bezirksamt konkret benannt worden seien.

**Herr Reibetanz** vertieft anhand der Folien 120-127 den Aspekt der Qualifizierung von Quartiersstraßen an einem besonders relevanten und drängenden Fall, nämlich der **Genossenschaftsstraße**, welche ihrer designierten Funktion als bezirkliche Radroute auf Grund mangelnder baulicher Qualitäten derzeit nicht gerecht werden kann. Anhand der Folien 120-121 gibt er zunächst einen kurzen Überblick über die Bestands-Situation. Anhand der Folien 122-123 benennt er die konkreten Mängel der heutigen baulichen Ausgestaltung des Straßenraums und welche Lösungsansätze diesbezüglich möglich bzw. aus fachlicher Perspektive sinnvoll sind. Anhand der Folien 124-127 zeigt Herr Reibetanz vier mögliche Gestaltungsvarianten zur Qualifizierung der Genossenschaftsstraße. Bezüglich der ersten Lösungsvariante eines verkehrsberuhigten Bereiches gelte es zu bedenken, dass in einem solchen auch RadfahrerInnen nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürften, was für eine designierte Radroute unter Umständen unangemessen sei.

**Herr Ihlefeld** fragt nach, ob denn die Möglichkeit der Anordnung einer Fahrradstraße nicht in Betracht gezogen worden sei.

**Herr Reibetanz** antwortet, dass der Fokus bei den gezeigten Lösungsvarianten zunächst auf der baulichen Qualifizierung des Straßenraumes gelegen habe, damit diese überhaupt erst komfortabel mit dem Rad befahren werden könne. Ordnungsrechtliche Regulierungsansätze, wie der einer Fahrradstraße, könnten darüber hinaus durchaus ein sinnvolles Element zur bedarfsgerechten Ausgestaltung der Genossenschaftsstraße sein.

**Herr Notz** weist ergänzend darauf hin, dass nach der StVO und der diesbezüglichen Verwaltungsvorschrift sehr enge Vorgaben bestünden, wann eine Fahrradstraße überhaupt angeordnet werden könne. Man habe sich deshalb zunächst auf die Umstände konzentriert, die heute das Radfahren auf der Fahrbahn der Genossenschaftsstraße de facto unmöglich machten und dies sei eben der Oberflächenbelag und nicht die betriebliche Regelung. Die Idee der Einrichtung einer Fahrradstraße sei aber in jedem Falle gut und man werde sie im Weiteren vertiefen. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (Fassung vom 22.09.2015) kommt die Anordnung einer Fahrradstraße „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. [...] Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“ Fahrradstraßen dürfen also nicht einfach nach Gutdünken eingerichtet werden, sondern müssen den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechen, wobei sie insbesondere nicht zu einer direkten Einschränkung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr führen dürfen. Das Vorliegen sowohl der entsprechenden Voraussetzungen eine Fahrradstraße für als auch eines begründeten Bedarfes wären für die Genossenschaftsstraße also zunächst explizit zu prüfen.)*

**Herr Machule** weist darauf hin, dass im späteren Verlauf des Workshops auch bezüglich der vorgestellten Querschnittsvarianten für die Genossenschaftsstraße ein Meinungsbild abgefragt werde.

**Herr Reibetanz** gibt anhand der Folien 128-129 einen Ausblick darauf, dass im Abschluss-Workshop nochmals detailliertere Aussagen zu konkreten baulichen oder verkehrsregulatorischen Maßnahmen innerhalb der als Bestandteil des Zielnetzes identifizierten Quartiersstraßen vorgestellt würden, um Verbesserungen in den auf Folie 129 genannten Themenbereichen zu erreichen. Diese konkreten Maßnahmenempfehlungen würden dann in die im Starter-Workshop vorgestellten Steckbriefe (jeder einzelnen Straße und Freifläche im Quartier) aufgenommen werden und diese lösungsorientiert vervollständigen.

## **Top 8 Maßnahmenvorschläge Frei- und Platzflächen**

*[Folien 130-140]*

**Frau Hartfiel** benennt den langen Informationsblock abschließend anhand der Folien 132-133 die Ziele und Grundsätze für die **Qualifizierung der Frei- und Platzflächen im Quartier**. Auf den folgenden Folien 134-140 stellt sie im Weiteren fünf konkrete Sofortmaßnahmen zur Schaffung neuer bzw. Qualifizierung vorhandener Freiflächen oder Grünräume vor.

**Herr Machule** bedankt sich für das geduldige und disziplinierte Zuhören, ruft zur Pause auf, weist auf die nun aufgestellten Pläne hin und wünscht guten Appetit.

**PAUSE** [19:30 Uhr – 20:00]

*Das Planungsteam hat Leberkäse, Semmeln sowie Kaltgetränke bereitgestellt. Frau Mrochen (Wohnungsbaugenossenschaft Treptow Süd) hat die Kaffeekannen gefüllt.*

## **Top 9 Diskussion und Abstimmung für die Weiterbearbeitung**

*[Folien 141-145]*

**Herr Machule** (Gesprächsleitung) schlägt vor, Meinungsäußerungen und die Diskussion über die vorgestellten Lösungen strukturiert zu den drei Bereichen ‚Frei- und Platzflächen‘, ‚Genossenschaftsstraße‘ sowie ‚Dörfeldstraße‘ der Reihe nach vorzunehmen. Es gibt keine Einwände.

Außerdem bittet er darum, sich nach Möglichkeit nicht in Details zu verlieren, sondern auf die vorgestellten allgemeinen Grundzüge bzw. Grundlagen der Lösungswege einzugehen. Eine Detaillierung der Grundsatzlösung/en bliebe die Gutachteraufgabe bis zum Abschlussworkshop. Ergänzende detaillierte Hinweise und Anregungen sollten aber jederzeit gerne per E-Mail an das Gutachterteam herangetragen werden. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Betreffend Top 9 hatte der Gesprächsleiter die GutachterInnen gebeten, aus Zeitgründen zugunsten des Sammelns der Meinungsäußerungen noch nicht auf jede Wortmeldung*

einzugehen. Sachverhalte betreffend geschieht dies im vorliegenden Protokoll in Form nachträglicher Anmerkungen.)

#### Diskussion zu Frei- und Platzflächen:

**Herr Rose** (Wohnungsbaugenossenschaft Treptow Süd eG) erörtert den historischen Hintergrund des Kandelabers auf dem Fahrbahnteiler im Kreuzungsbereich Radickestraße / Zinsgutstraße, dessen Ursprung im vorangegangenen Vortrag (Frau Hartfiel) als unbekannt angegeben wurde. Der Kandelaber entstamme dem Zinsgut, dem ältesten Platz Adlershofs, welcher direkt hinter dem heutigen Platzbereich gelegen habe. Herr Rose meint, das Geld für eine Umgestaltung der dortigen Flächen in einen Platzraum wäre schlecht investiert bzw. andernorts besser zu verwenden, denn so wie der Bereich heute aussehe, sei er beispielsweise ein etabliertes Aushängeschild der dortigen (Wohnungsbau-)Genossenschaft.

**Herr Prochnow** (Adlershofer Festkomitee) betont, dass eine Veränderung des Bereiches nicht notwendig sei, weil sich die AutofahrerInnen bereits an die Situation gewöhnt hätten. Bei der Frage nach der Herstellung bzw. Qualität von Frei- oder Grünflächen sei vielmehr zu beachten, dass das Grünflächenamt im Allgemeinen keine Ressourcen für die Pflege von Grünanlagen habe.

**Herr Ihlefeld** (ADFC Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick) bekräftigt letztere Ausführung mit dem Beispiel der Thomas-Müntzer-Straße, deren neue gestaltete Baumscheiben auch anderthalb Jahre nach deren Fertigstellung noch nicht mit Erde gefüllt seien.

**Frau Bennewitz** (Anwohnerin der Arndtstraße) lehnt eine Qualifizierung des Kirchengeländes zwischen der Arndtstraße und der Handjerystraße als Aufenthaltsort und grüne Wegeverbindung vehement ab. Sie wolle ihre Ruhe nicht durch Jugendliche, Unrat und Hundehaufen gestört haben.

**Herr Prengel** (Bürgerinitiative meinAdlershof) wundert sich über den Vorschlag des Gutachterteams, den Arndtplatz gestalterisch aufwerten zu wollen. Dies würde für die Arndtstraße durchaus Sinn machen. Bezüglich des Arndtplatzes entspreche dieser Vorschlag aber nicht den Empfehlungen des ISEK. Grundsätzlich sei es natürlich richtig, dass mehr Grün- und Freiflächen im Quartier gewünscht seien. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Im ISEK heißt es bzgl. des Arndtplatzes: „Als „wohnungsnahes Grün“ ist lediglich der Arndtplatz (830 m<sup>2</sup>) ausgewiesen, wobei über die Hälfte des Platzes teilversiegelt ist. Gegenwärtig ist die Umwidmung des Arndtplatzes in öffentliches Straßenland im Gange und damit die Rückversetzung in die ursprüngliche und sachlich richtige Widmung (als Stadtplatz). Der Platz ist eine Verkehrsinsel“ [ISEK, S. 32]. Die Aussagen im ISEK betreffen also nicht die Gestaltung des Arndtplatzes, sondern die Widmung der Platzfläche sowie die damit einhergehenden Zuständigkeiten innerhalb des Bezirksamtes.)*

**Herr Winkler** (Vertreter junger Familien mit Kindern) begrüßt den Vorschlag des Gutachterteams zur Entwicklung und Qualifizierung der Freifläche an der Anna-Seghers-Straße. Dort bestünde tatsächlich sehr großes Potential, eine Freifläche mit Nutzungsmöglichkeiten und Charme auch für andere NutzerInnengruppen als bisher zu entwickeln.

**Herr Machule** fragt ob jemand der Anwesenden noch weitere drängende Aspekte in Bezug auf Frei- und Platzflächen des Quartiers äußern möchte und weist in diesem Zusammenhang nochmals daraufhin, dass weitere Anregungen und Hinweise an die Gutachter übermittelt werden können. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen zum Themenbereich der Frei- und Platzflächen. Er ruft das nächste Thema auf.

#### Diskussion zur Genossenschaftsstraße:

**Herr John** (Bürgerinitiative meinAdlershof) führt aus, dass eine getrennte abschnittsweise Betrachtung der Genossenschaftsstraße sinnvoll sei, nämlich einerseits bezogen auf den Straßenabschnitt ausgehend vom Marktplatz Richtung Norden sowie andererseits bezogen auf den Straßenabschnitt direkt am Marktplatz bzw. als dessen Teil. Im ersten Abschnitt sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h notwendig, damit für Kfz. erst gar kein Grund mehr bestehe, radfahrende Personen zu überholen. Im zweiten Abschnitt, direkt am Marktplatz, solle die Durchfahrt für Kfz grundsätzlich gesperrt werden. Dementsprechend solle die Fahrbahn nördlich des Marktplatzes Adlershof als Einbahnstraße in Richtung Osten geregelt werden. Das Wenden von Fahrzeugen würde auf der Marktplatzfläche möglich sein, welche vollständig in einer Ebene (ohne Borde) gestaltet werden solle.

**Frau Wislaug** (Beirat für Menschen mit Behinderung) gibt zu bedenken, dass die angesprochene Verbindung auch den Zugang zu einem vorhandenen Behindertenstellplatz sicherzustellen habe sowie von Fahrdiensten für behinderte Menschen nutzbar sein müsse.

**Herr Prengel** weist auf vielfältige Funktionsbeziehungen zwischen dem Marktplatz und den Marktpassagen hin und betont, dass ein weiteres Zusammenwachsen dieser Örtlichkeiten wünschenswert wäre. Hierfür sei eine Aufwertung des Marktplatzes unerlässlich. Tempo 20 in der Genossenschaftsstraße sei richtig und auch in der Helbigstraße nötig. Er schlägt vor, die bezirkliche Radroute in Nord-Süd-Richtung nicht auf die Genossenschaftsstraße zu beschränken, sondern stattdessen nach Nord- und Süd-Richtung getrennt über die Genossenschafts- und die Helbigstraße zu führen (analog zu der heute dort geltenden Einbahnstraßenregelung für Kfz).

**Herr Winkler** führt bezüglich der möglichen Oberflächenbefestigungen der Genossenschaftsstraße aus, dass eine Asphaltdecke sehr pflegeaufwendig sei, weil sie beispielsweise durch Frost oder Wurzelauferwungen beschädigt werden könne, weshalb ein Pflasterbelag vorzuziehen sei. Letzterer sei auch optisch ansprechender. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Aussage von Herrn Winkler, dass Straßenbeläge aus Asphalt einen höheren Instandhaltungsaufwand erforderten, ist sachlich nicht richtig.)*

**Herr Erxleben** (Adlershofer Bürgerverein e.V.) betont die (mögliche zukünftige) Bedeutung des Marktplatzes als Veranstaltungsort – beispielsweise finde dort dieses Jahr mit der ‚Fête de la Musique‘ zum ersten Mal eine wichtige Veranstaltung statt – und argumentiert, dass deshalb die Straßenbahnhaltestelle nicht direkt in den Platzbereich verlegt werden sollte, um die Flexibilität in der Raumnutzung nicht einzuschränken.

**Frau Walter** (Anwohnerin Hoffmannstraße) begrüßt dagegen die Idee der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle an den Marktplatz, dessen zentrale Bedeutung dadurch gestärkt würde. Das Mosaik-Pflaster auf dem Marktplatz sollte unbedingt erhalten bleiben, es sei aber dahingehend problematisch, dass es bei Temperaturen bzw. Niederschlag unter dem Gefrierpunkt extrem rutschig und damit gefährlich sei. Die Herstellung von Wegebeziehungen sowohl am als auch im Marktplatzbereich unter Verwendung von Materialien mit einer besseren Haftung als das bestehende Pflaster sei wünschenswert.

**Herr Ihlefeld** betont die Wechselwirkung zwischen der Lage von ÖPNV-Haltestellen und der Attraktivität von Standorten (beispielsweise für KundInnen des Einzelhandels). Er argumentiert, dass die Straßenbahnhaltestelle im Marktplatzbereich auch einen positiven Einfluss in Bezug auf eine Stärkung der Marktpassagen haben könnte. Seiner Ansicht nach sei die Distanz zu möglichen alternativen Geschäften für viele (mögliche) KundInnen entscheidend für deren Zielwahl.

**Herr Staneczek** (Festkomitee / Adlershofer Zeitung) verweist auf die Notwendigkeit einer Ampel (Lichtsignalanlage) am Marktplatz, wie sie heute existiert. Diese sei weiterhin unerlässlich, weil so der Verkehr regelmäßig unterbrochen werde und dadurch Kfz die Gelegenheit gegeben werde, aus Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße einzubiegen bzw. diese zu kreuzen. Auch für die Sicherung der Straßenquerung durch Kinder (u.a. Schulwegsicherung) sei eine Ampel am Marktplatz notwendig.

**Frau Bennewitz** wirft die Frage auf, wer denn die Straßenreinigung und den Winterdienst übernehme, wenn denn der Marktplatz als eine einzige große Fläche gestaltet würde.

**Herr Reibetanz** merkt an, dass diese Frage zu einem späteren Zeitpunkt durchaus zu klären wäre.

**Herr Rose** plädiert für die vorgestellte Variante, die den Marktplatz bzw. die Platzsituation gestalterisch bis über den angrenzenden Supermarkt (Kaisers) hinaus erweitert. Weiterhin schlägt er vor, die Platzsituation bzw. die diese deutlich machende Gestaltung des Straßenraumes nicht hinter dem Supermarkt enden zu lassen, sondern auch den Bereich der Hackenbergstraße miteinzubeziehen und diesen Ansatz gar bis hin zur alten Schule zu verfolgen, um entsprechende Bezüge zu verdeutlichen und zu stärken. Außerdem sei der Zugang vom Marktplatz zur Marktpassage aufzuwerten. Die evangelische Gemeinde (der das angrenzende Grundstück mit der im betreffenden Durchweg befindlichen Garage gehöre) sei seines Wissens bereit, Flächen für eine Erweiterung bzw. Qualifizierung dieses Eingangsbereiches zur Verfügung zu stellen. Bezüglich des Abschnitts der Genossenschaftsstraße direkt am Marktplatz merkt er an, dass diese sinnvollerweise (entsprechend ihrem Straßenverlauf nördlich des Platzes) gerade (über den heutigen Marktplatz) weitergeführt werden könnte. Dadurch würde zum einen westlich des Marktplatzes eine großzügigere Gestaltung des Seitenraumes möglich und zum anderen die Frage nach dem Umgang mit dem unansehnlichen (westlichen) Kiosk faktisch geklärt (da dieser der neuen Straßenführung weichen müsste). Des Weiteren begrüße er ebenfalls die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle direkt an den Marktplatz. In diesem speziellen Bereich könnten die Straßenbahngleise

sinnvoll an den südlichen Seitenraum (Gehweg gegenüber dem Marktplatz) herangeführt werden (Verschwenk des Gleiskörpers), um so eine barrierefreie Haltestellensituation (bzgl. des Ein- und Ausstiegs in die Schienenfahrzeuge) zu schaffen.

**Herr Prengel** führt aus, dass die Kolonnaden vor Kaisers einen optimalen Wartebereich für Fahrgäste der Straßenbahn böten, weshalb die Haltestelle sinnvollerweise dort vorzusehen sei. Die Frage nach der exakten Lage der jeweiligen Straßenbahnhaltestellen sei aber insbesondere unter Beachtung der dadurch entstehenden Distanzen zwischen den aufeinanderfolgenden Haltestellen zu klären. Es sei also eine ganzheitliche Betrachtung der Haltestellensituation über die gesamte Länge der Dörfeldstraße notwendig. Aus seiner Sicht sollte eine Haltestelle beim Kaisers verbleiben und eine weitere auf Höhe der Florian-Geyer-Straße eingerichtet werden.

**Herr Winkler** unterstützt den Vorschlag einer Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße. Er gibt zu bedenken, dass eine barrierefreie Haltestelle (mit Hochbord) im Platzbereich eben den Platz selbst nicht mehr barrierefrei sein ließe.

**Herr Gregori** (Anwohner Nipkowstraße) argumentiert, dass die Haltestelle im Bereich vor Kaisers weniger störende Auswirkungen (Lärm) hätte, als direkt am Marktplatz. Er plädiert seinerseits für den Erhalt der vorhandenen eingleisigen Führung der Straßenbahn. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung in der Dörfeldstraße ist elementarer Bestandteil der dieser Konzeptentwicklung zu Grunde liegenden Aufgabenstellung von Seiten des Bezirksamtes Treptow-Köpenick und beruht darüber hinaus auf einer expliziten Zielstellung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin. Sie ist daher nicht verhandelbar und wird in jedem Fall im Konzept vorgesehen werden.)*

**Herr Aschenbrenner** (BVG – Abteilung Angebotsplanung) betont, dass die genaue Lage der Straßenbahnhaltestellen noch offen sei, dass aber deren Barrierefreiheit ein absolutes Muss darstelle. Diese verlange nach einer Bordhöhe von 22 cm im Haltestellenbereich. Herr Aschenbrenner erklärt, dass eine eingleisige Straßenbahnführung bei Zweirichtungs-Betrieb nicht mehr zeitgemäß sei, weil sie zu einer Verlängerung von Fahrzeiten führe. Dies mindere die Attraktivität der Straßenbahn für Fahrgäste und führe insgesamt zu einer Verlängerung von Umlaufzeiten. In der Folge entstünde ein zusätzlicher Bedarf nach Fahrzeugen sowie ein zusätzlicher Kostenaufwand.

**Herr Machule** fragt in die Runde, ob Einverständnis darüber bestehe, jetzt das zentrale Thema der ‚Dörfeldstraße‘ aufzurufen. Es gibt keine Gegenstimmen.

#### Diskussion zur Dörfeldstraße:

**Herr Aschenbrenner** erklärt, dass die durch das Quartier verlaufende Straßenbahnlinie eine über Adlershof hinausgehende Bedeutung im ÖPNV-System habe, weshalb das Geschwindigkeitsniveau eine wichtige Rolle spiele. Er stellt klar, dass aus Sicht der BVG jede Maßnahme oder jeder Gestaltungsansatz, welche/r einer Verlangsamung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Folge hätte, abgelehnt werde. Aus seiner Sicht sollte die Verdrängung des Durchgangsverkehrs nicht durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung angestrebt werden. Punktuell hingegen sei eine Verkehrsberuhigung sicherlich sinnvoll. Eine Verlangsamung des ÖPNV koste letztendlich immer auch viel Geld. Tempo 10 in einem kurzen Abschnitt direkt am Marktplatz sei aber in Ordnung. Die Führung des Radverkehrs auf derselben Fahrspur wie die Straßenbahn sei grundsätzlich inakzeptabel. Man habe eine derartige Führung in der Kastanienallee ausprobiert, sei aber wieder davon abgekommen, weil insbesondere große Bedenken bezüglich möglicher Stürze radfahrender Personen direkt vor einer Straßenbahn bestünden. Außerdem sei beispielsweise bei der Gestaltung von Einmündungsbereichen von Nebenstraßen (z.B. in Hinblick auf Aufpflasterungen, Gehwegvorstreckungen, etc.) die Linienführung von Busverkehren zu berücksichtigen. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Vor der Umgestaltung der Kastanienallee, war der Bereich innerhalb der Gleisanlage (zwischen linker und rechter Schiene des Gleises für eine Fahrtrichtung) als Fahrweg für den Radverkehr vorgesehen. Nach der Umgestaltung existieren nun Schutzstreifen für den Radverkehr neben den Straßenbahngleisen.)*

**Herr Ihlefeld** plädiert ebenfalls dafür, den Radverkehr keinesfalls auf der Gleisanlage der Straßenbahn mitzuführen.

**Herr Kalischer** schlägt die Einrichtung eines umfassenden Systems von Fahrradstraßen vor und benennt konkret die Wegeverbindung durch die Friedländer Straße (ab Waldstraße) über die Genossenschaftsstraße bis hin zum Marktplatz. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Zu den juristischen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße siehe die nachträgliche Anmerkung zum Protokoll auf Seite zehn. Das Vorliegen*

*sowohl der entsprechenden Voraussetzungen für als auch eines begründeten Bedarfes nach einer Fahrradstraße wäre für die von Herrn Kalischer genannten Straßen zunächst explizit zu prüfen.)*

**Herr Kapsch** (Vertreter junger Familien mit Kindern) weist darauf hin, dass ein Schutzstreifen für den Radverkehr wenig sinnvoll sei, weil auf diesem de facto ständig geparkt werden würde und eine Durchsetzung des geltenden Parkverbotes absolut unrealistisch sei. Um zu verhindern, dass RadfahrerInnen ständig gefährliche Manöver zum Queren der Gleise unternehmen müssten, sei es besser, sie konsequent auf der Fahrspur der Straßenbahn zu führen.

**Frau Wislaug** merkt an, dass eine durchgezogene niveaugleiche Gehlinie im Einmündungsbereich von Nebenstraßen unbedingt auch für sehbehinderte Menschen barrierefrei gestaltet sein müsse. Entsprechend müsse zumindest ein niedriger Auftritt bzw. Bord vorgesehen werden.

**Herr Paul** (Interessengemeinschaft Dörpfeldstraße) nimmt Bezug auf die Ausführung von Herrn Kapsch und betont, dass er diese Einschätzung teile und dass aber nicht nur auf einem möglichen Schutzstreifen für den Radverkehr geparkt werden würde, sondern dass dies heute schon auf dem Gehweg der Fall sei. Oftmals würde sogar mit hohen Geschwindigkeiten auf dem Gehweg gefahren, was er vor seinem Geschäft häufig beobachten könne. Grundsätzlich gäbe es viele Regelverstöße von Kfz-NutzerInnen, welche letztendlich immer zu Lasten schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen gingen. Die vorgenommenen Regulierungsansätze funktionierten schlichtweg nicht.

**Herr Prengel** bittet um Erlaubnis, die Herr Machule erteilt, und zeigt gemeinsam mit Herrn John auf zwei Flipchart-Bögen skizzierte Draufsichten von Kreuzungsbereichen, in denen der durch die angrenzenden Gebäude gebildete Straßenquerschnitt der Dörpfeldstraße bemaßt ist. *(Nachträgliche Anmerkungen zum Protokoll: Die gezeigten Abbildungen finden sich im Anhang dieses Protokolls auf den Seiten 25-26).* Herr Prengel führt bezüglich der gezeigten Abbildungen aus, dass stellenweise Bereiche mit einem breiteren Querschnitt bestünden. In diesen Bereichen sollten Flächen zum Kurzzeitparken zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus sei die vom Gutachterteam vorgeschlagene Gestaltung bzw. die Ausnutzung von Flächen in Einmündungsbereichen von Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße (welche ebenfalls u. a. Kfz-Stellplätze zum Kurzzeitparken vorsehen) sehr gut.

**Herr Staneczek** formuliert die Einschätzung, dass es anscheinend von Seiten der BVG einen Zwang zur Zweigleisigkeit der Gleisanlage in der Dörpfeldstraße gäbe. Problematisch sei, dass alle Gewerbetreibenden Auslagen über die Tiefe von einem Meter im Seitenraum herausstellen dürften, ohne dass es dafür einer besonderen Genehmigung bedürfe. Außerdem würde die Polizei keinerlei Geschwindigkeitskontrollen vornehmen. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung ist elementarer Bestandteil des Planungsauftrages für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße.)*

**Frau Pirok** (bezirkliche Straßenverkehrsbehörde Treptow-Köpenick) korrigiert die vorangegangenen Ausführungen dahingehend, dass für jede Auslage von Waren ausnahmslos eine Sondergenehmigung notwendig sei. Eine solche Sondergenehmigung würde nicht in jedem Abschnitt der Dörpfeldstraße erteilt werden. Sie fügt hinzu, dass die Anordnung von Tempo 10 auf der Dörpfeldstraße (im Bereich des Marktplatzes) von Seiten der Straßenverkehrsbehörde, welche in diesem Falle die der Landesebene ist (VLB), nicht umsetzbar sein wird. Darüber hinaus würde in einer Tempo 20- oder 30-Zone immer die Vorfahrtsregelung ‚rechts vor links‘ gelten müssen. *(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Aussage von Frau Pirok bzgl. der Vorfahrtsregelung ist im Grundsatz uneingeschränkt richtig. Das Gutachterteam hat allerdings im Einmündungsbereich von Nebenstraßen Aufpflasterungen vorgesehen, was bedeutet, dass diese einmündenden Straßen zur Dörpfeldstraße hin (analog zu einer Ein- bzw. Ausfahrt) durch einen abgesenkten Bordstein abgegrenzt sind. VerkehrsteilnehmerInnen, die einen abgesenkten Bordstein überqueren, haben grundsätzlich die Vorfahrt vorbeifahrender VerkehrsteilnehmerInnen zu achten. Somit wäre die Vorfahrt entlang der Dörpfeldstraße auch ohne entsprechende Verkehrszeichen sichergestellt.)*

**Herr Rose** argumentiert, dass die aktuelle, sehr hohe Verkehrsbelastung auf der Dörpfeldstraße auch mit Baumaßnahmen im umgebenden Straßennetz (bspw. auf dem Segelfliegerdamm) zu tun habe. Eine Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Dörpfeldstraße heraus sollte weniger über eine Attraktivitätsminderung auf dieser Strecke als vielmehr über eine Attraktivitätssteigerung der tangentialen Umfahrungsmöglichkeit (Glienicke Weg) erreicht werden. Auch die Orientierung des Durchgangsverkehrs sei in Hinblick auf dessen Führung zu berücksichtigen, was beispielsweise Verkehr aus Richtung Spindlersfeld betreffe. Diese sollten an der Dörpfeldstraße vorbei über die bestehende Tangente geführt werden.

**Herr Schmidt-Bugiel** (Bürgerverein / Seniorenvertretung) betont, dass eine eingleisige Straßenbahnführung vollkommen ausreichend wäre und äußert sich enttäuscht über die BVG und deren unbedingte Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau. Dadurch würden eigentlich vorhandene Spielräume beschränkt.

**Herr Machule** bittet mit Blick auf die Uhr um allerletzte dringende Wortmeldungen zum Top 9 und verweist nochmals auf die Kontaktmöglichkeiten zum Gutachterteam und zu den AnsprechpartnerInnen der Verwaltung. Das Plenum hat Verständnis und ermöglicht die Abfrage eines Meinungsbildes.

**Herr Machule** erläutert anhand Folie 143 zum Abschluss des Top 9 die vorgesehene Art und Weise der Meinungsbildung. Für die Weiterbearbeitung durch das Planungsteam sei es sehr hilfreich, zu den drei auf Folie 143 benannten Themenbereichen die individuellen Präferenzen der anwesenden Personen zu kennen. Dies wird erreicht, indem jede Person je Themenbereich zwei Stimmen in Form von je Thema unterschiedlich farbigen (selbstklebenden) Punkten vergeben darf. Damit kann jede Person auf einem Poster, auf dem die für jeden Themenbereich in Frage kommenden Varianten abgebildet sind (wie auf den Folien 144-146), (mit zwei Stimmen) für ihre persönliche Vorzugsvariante oder (mit jeweils einer Stimme) für zwei Vorzugsvarianten votieren. Die dokumentierten und ausgezählten Ergebnisse des Meinungsbildes sind im Anhang auf den Seiten 22-24 zu finden.

## **Top 10 Kurzes Resümee, Ausblick**

[Folie 146]

**Herr Machule** bedankt sich für das Meinungsbild, verzichtet wegen der fortgeschrittenen Zeit aber auf einen Kommentar zu dessen anhand der gepunkteten Felder erkennbaren Ergebnis. Er weist darauf hin, dass mit den Ergebnissen des Meinungsbildes keine Entscheidung darüber gefallen sei, welche Variante nun umgesetzt werde. Das Meinungsbild sei aber im weiteren Planungsprozess handlungsleitend, da man ihm entnehmen könne, in welche Richtung vertieft weitergearbeitet werden solle, wo noch diskutiert werden müsse und welche Aspekte einer weiteren Abwägung bedürfen. Um ein oder zwei konkretisierte und mehr *en Detail* ausgearbeitete Vorschläge bzw. Entwürfe für den Abschluss-Workshop zu erstellen, sei noch ein gutes Stück Arbeit nötig. Er weist nochmals auf die Kontaktdaten (Folie 149-150) hin und dankt allen für die konzentrierte Mitarbeit. Bei Herrn Rose bedankt er sich nochmals für die Bereitstellung der Nelte 26 und bei Frau Mrochen für die Betreuung. Er schließt die Sitzung, wünscht einen guten Heimweg und übergibt Herrn Hölmer das Wort zur Verabschiedung.

## **Top 11 Verabschiedung**

[Folie 147]

Herr Hölmer verabschiedet die TeilnehmerInnen und dankt allen Anwesenden für Ihre Disziplin und ihre engagierte Teilnahme. Er betont, dass der hier stattfindende Planungsprozess etwas Besonderes sei und hierdurch ein großes Potential für bedarfsgerechte Verbesserungen im Quartier bestehe.

*Hinweis: Die Folien 148-149 enthalten im Rahmen des Planungsverfahrens für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept wichtige Kontaktinformationen*

*Ergänzender Hinweis: Ausstehender Termin im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens zum Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept:*

### **Abschluss-Workshop**

am **25.05.2016**

**17:30 – 21:00 Uhr**

in der **Nelte 26**.

F. d. R.

29.04.2016

Pia Kielszinski

Martin Hahn

Annette Hartfiel

Nino Notz

Dittmar Machule

Siegmar Gumz

### Anlagen:

- TeilnehmerInnenliste,
- Evaluation des Workshops durch die TeilnehmerInnen,
- Dokumentation und Ergebnisse der Meinungsbildung zu Lösungs- und Gestaltungsvarianten für Dörfeld- und Genossenschaftsstraße,
- Fotografien der (von Hr. Prengel und Hr. John) gezeigten skizzierten und bemaßten Draufsichten von Straßenquerschnitten der Dörfeldstraße,
- Maßstäbliche Plangrundlage der Dörfeldstraße (einschließlich Marktplatz Adlershof),
- Präsentation des Gutachterteams vom 20.04.2016 (gesonderte Datei).

## TeilnehmerInnen des Zwischen-Workshops

1	Ambras	Ingid	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Straßen- und Grünflächenamt, FB Tief
2	Aschenbrenner	Peter	BVG - Abteilung Angebotsplanung
3	Becker	Monika	Bürgerverein Festkomitee
4	Bellot	Christine	Geschäftsstraßenmanagement (BELLOTT Agentur für Kommunikation)
5	Bennewitz		Amdstraße
6	Bodeit	Doreen	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Sozialraumorientierte Planungskoordination
7	Böttcher	Sabrina	SenStadtUm IVD 2
8	Braemer	Gabriele	Kiezklub-Beirat Alte Schule
9	Brüggmann	Sabine	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 13
10	Erleben	Dr. Hans	Adlershofer Bürgerverein e.V.
11	Glugla	Martin	Katholische Kirche
12	Glumpf	Beate	Adlershof Projekt GmbH
13	Gregori	Gregori	Nipkowstraße
14	Grünert	Birgitt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - VII B 3
15	Gumz	Siegmar	Hoffmann-Leichter - Projektmanager
16	Hanke	Karsten	Stattbau GmbH
17	Hartfiel	Annette	Gruppe Planwerk - Projektbearbeiterin
18	Hildebrandt	Lars	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
19	Hoffot	Johanna	SenStadtUm IVD (extern)
20	Hölmer	Rainer	Bezirksstadtrat für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt
21	Ihlefeld	Felix A.	ADFC Stadteilgruppe Treptow-Köpenick
22	Indetzki	Annette	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Weiterbildung / Kultur
23	John	Hofried	meinAdlershof
24	Jurczyk	Angelika	Anna-Seghers-Schule
25	Kabsch	Timo	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
26	Kalischer	Michael	ADFC Stadteilgruppe Treptow-Köpenick
27	Kappel	Heike	BVV - Kiezpatin Die Linke
28	Kästner	Andrea	Festkomitee - Adlershofer-Bürger(verein)
29	Kesser	Petra	JFE Grimau
30	Möhring	Felix	Evang. Kirchengemeinde
31	Morka	Antonia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 3-4
32	Mrochen	Heike	Wohnungsgenossenschaft „Treptow-Süd“ eG
33	Notz	Nino	Hoffmann-Leichter - Projektbearbeiter
34	Olap	Gerland	Kiezklub Alte Schule
35	Paul	Andreas	Interessengemeinschaft Dörpfeldstraße - Die Fotografen
36	Pirok	Sandra	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Ordnungsamt Straßenverkehrsbehörde
37	Prengel	Ralf	MeinAdlershof - Bürgerinitiative
38	Prochnow	Helmut	Adlershofer Festkomitee
39	Reibetanz	Siegfried	Gruppe Planwerk - Projektmanager
40	Ritthaler	Martina	IG Dörpfeldstraße

41	Rose	Jörg	Wohnungsgenossenschaft „Treptow-Süd“ eG
42	Roß	Regina	Geschäftsstraßenmanagement (RR Stadtberatung)
43	Roterberg-Alemu	Antje	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 15
44	Rühling	Gabriele	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Beauftragte für Menschen mit Behinderung
45	Sauerteig	Axel	BVV - Fraktion Bündnis90/ Die Grünen
46	Schaal	Andre	Festkomitee Adlershof
47	Schmidt-Bugiel	Martin	Bürgerverein, Seniorenvertretung
48	Schulz	Michaela	Kita Adlershofer Marktspatzen Helbigstraße 32
49	Schulze	Gerd	Polizei, Direktion 6, Abschnitt 65, Sachbearbeiter Straßenverkehr
50	Staneczek	Wolfgang	Festkomitee / Adlershofer Zeitung
51	Tillack	Sabine	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Fachbereichsleiterin Stadtplanung
52	Uhlenhut	U.	JFE "Grimau" Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung BZA Treptow-Köpenick
53	Walter	Bärbel	Hoffmannstraße
54	Winkler	Dr. Martin	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
55	Wislaug	Comelia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Beauftragte für Menschen mit Behinderung
56	Zahlmann	Ingo	Freie evangelische Gemeinde Adlershof
57	Zaschel	Udo	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 43

### Wichtige Kontaktadressen:

- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin – Fachbereich Stadtplanung, Verkehrsplanung – Sabine Brüggmann: [Sabine.Brueggmann@ba-tk.berlin.de](mailto:Sabine.Brueggmann@ba-tk.berlin.de);
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin – Fachbereich Stadtplanung, Projektverantwortlicher ‚Aktive Zentren‘ – Udo Zaschel: [Udo.Zaschel@ba-tk.berlin.de](mailto:Udo.Zaschel@ba-tk.berlin.de);
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin – Fachbereich Stadtplanung, Freiraumplanung – Antje Roterberg-Alemu: [Antje.Roterberg@ba-tk.berlin.de](mailto:Antje.Roterberg@ba-tk.berlin.de);
- Planungsbüro Gruppe Planwerk – Stadtplanung – Annette Hartfiel: [hartfiel@gruppeplanwerk.de](mailto:hartfiel@gruppeplanwerk.de);
- Planungsbüro Hoffmann-Leichter – Verkehrsplanung – Nino Notz: [nino.notz@hoffmann-leichter.de](mailto:nino.notz@hoffmann-leichter.de);
- Gesprächsleiter des Diskursiven Planungsverfahrens – Prof. Dittmar Machule: [machule@tu-harburg.de](mailto:machule@tu-harburg.de).

## Evaluation des Zwischen-Workshops durch die TeilnehmerInnen

### Gesamtbewertung:

7 mal	23 mal	6 mal	1 mal	0 mal	0 mal	0 mal	1 mal
Note „1“ 	Note „2“ 	Note „3“ 	Note „4“ 	Note „5“ 	Note „6“ 	Note „7“ 	ohne Angabe

### Individuelle Kommentare:

Note	Kommentare
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trotz der Menge an Informationen, Präsentation auf den Punkt</li> <li>• zielführend moderiert</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fein gemacht, alle !!</li> <li>• ☺</li> </ul>
1	• gut vorbereitet, Varianten mit Vor- und Nachteilen abgewogen, vielen Dank
1	• es wäre wünschenswert, zwischen den Workshops auf elektronischer Plattform mitzuarbeiten (nicht nur E-Mail)
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vorträge waren sehr umfangreich und informativ.</li> <li>• Die Diskussionen liefen sehr gut.</li> <li>• Ordentliche Vorbereitung seitens der Planung usw., Super!!</li> <li>• Ich hoffe, dass ein guter Abschlusserreicht wird unter Berücksichtigung der Bestimmungen für Menschen mit Behinderungen.</li> </ul>
1	• Bitte zum nächsten Termin alle „Machbarkeiten“ (amtl. Seits) klären (StVO usw., Stadtplanung, Verkehrsplanung)
2	• Diskussion etwas zu kurz
2	• gute Information, recht neutrale Darstellung
2	• disziplinierter Ablauf, Grundlagenarbeit wurde nicht präsentiert
2	• gut durchs Programm gekommen
2	• Thematische Kleingruppen für 1 Stunde!
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr konzentriert, sehr konkret</li> <li>• gut vorbereitet, gut geleitet</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut strukturiert</li> <li>• erster Teil etwas zu lang</li> <li>• gute Atmosphäre</li> </ul>
2	• Erster Teil zu lang!

2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu viele oberflächliche Informationen im ersten Teil.</li> <li>• Für Diskussionen war zu wenig Platz.</li> <li>• Verwendete Mittel zur Abstimmung etc. sehr gut.</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich bin mir bewusst, dass es die „Quadratur des Kreises“ ist, die zur Debatte steht! Der Schwierigkeiten und Komplexität des Vorhabens, unser Adlershof lebenswerter zu gestalten, gute Lösungen für die schwierige Verkehrssituation zu finden war ich positiv überrascht von diesem Workshop!</li> <li>• Eine gute Arbeitsatmosphäre, stringente Darlegung der Vortragenden, führten zu fassbaren, vorstellbaren Lösungen.</li> <li>• Die Einbindung der Teilnehmer in die Diskussion war für mich eine interessante neue Erfahrung!</li> <li>• Hat Spaß gemacht!</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vielen Dank für die Organisation und Versorgung, Planung und Vorbereitung. Vielen Dank</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Notizzettel“ ausführlicher mit allen Folien, Bilder zu klein (Text z.B. bei Profilen der Dörpfeldstr. nicht lesbar)</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• straff organisiert, gute Moderation</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der erste Teil war etwas lang (sicherlich dem straffen Programm geschuldet), aber eine kleine Pause wäre ggf hilfreich gewesen</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vielen Dank für die kompetente Info und Moderation</li> <li>• Ich glaube nur, am Ende entscheiden wieder Institutionen, wie die BVG, ohne Bürger und Anwohner.</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr gute Information und zielgerichtete Vorschläge</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr strukturierte Veranstaltung mit klaren Zielvorgaben</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je Abschnitt Dörpfeldstraße (West, Markt, Ost) sind lokale Platzverhältnisse/ örtl. Gegebenheiten zu erfassen und Detailquerschnitte zu erarbeiten.</li> <li>• Maßstabsgetreue Planungsunterlagen für Vorschläge der Bürger</li> <li>• zeitnahes Protokoll</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• große Palette an Vorschlägen</li> <li>• etliche Detailmängel</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verwendung des Begriffes „Gutachter“ ist m. E. Falsch, hier geht es um Planer.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viel Info, wenig Zeit für Diskussionen, wenig Eingang in die Freiflächen</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uhrzeit ist für Berufstätige zu früh</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meinungsbild nicht so, wie gedacht ☹</li> <li>• kreative Vorschläge wurden mit Hinweis auf PFV (=“in Stufen Umsetzbar“) abgewürgt ☹</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leider wurden weitere wirkliche Lösungen nicht vorgestellt!</li> </ul>
Ohne Angabe	<p>Sie sind wirklich bemüht der Politik die Entscheidung etwas schwerer zu machen, Danke.</p>

## Meinungsbild zu Lösungs- und Gestaltvarianten für die Dörpfeld- und Genossenschaftsstraße

Zwischen-Workshop Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße

### Abstimmung Geschwindigkeitskonzept Dörpfeldstraße

Vorschlag	Abbildung	Punkte
Vorschlag 1 20-30		11 x Punkte
Vorschlag 2 30-20-30		53 x Punkte
Vorschlag 3 20-10-30		19 x Punkte
Vorschlag 4 30-10-30		7 x Punkte

Zwischen-Workshop Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße

### Abstimmung Querschnittslösung Dörpfeldstraße

<p><b>A</b> bestehendes Straßenprofil - neue Ausstattung</p>	<p><b>D</b> einseitige Parkbucht MA II</p>	<p><b>E</b> beidseitige Parkbucht</p>	<p><b>F</b> Schutzstreifen für den Radverkehr</p>	<p><b>G</b> einseitige Überflurung, Bagger Bäume</p>
	<p>11 x Punkte</p>	<p>1 x Punkte</p>	<p>33 x Punkte</p>	<p>45 x Punkte</p>

Zwischen-Workshop Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße

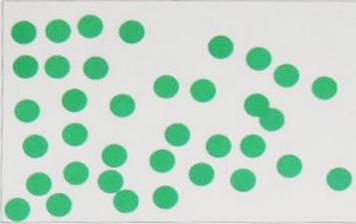
### Abstimmung Gestaltung Genossenschaftsstraße

Bestand



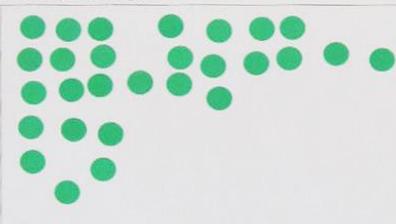
1 x Punkte

Lösung 1 Verkehrsberuhigter Bereich mit einheitlicher Oberflächengestaltung



36 x Punkte

Lösung 2 Großsteingeländer am Fahrbahnrand einschli. Parkstreifen, Asphalt in der Fahrgasse



28 x Punkte

Lösung 3 Kleinsteingeländer am Fahrbahnrand (Klinke), Asphalt in der Fahrgasse



7 x Punkte

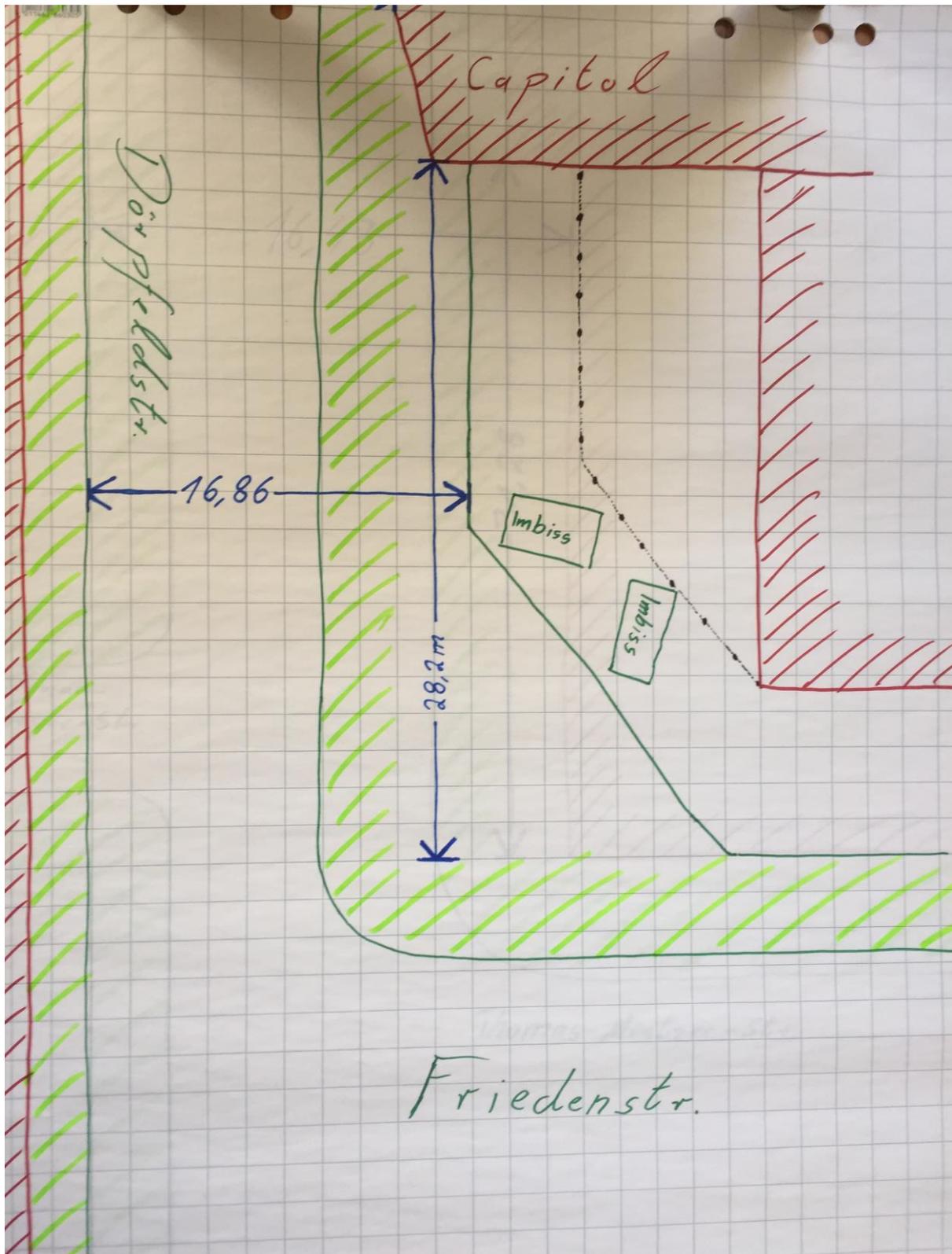
Lösung 4 Asphalt in der Fahrgasse

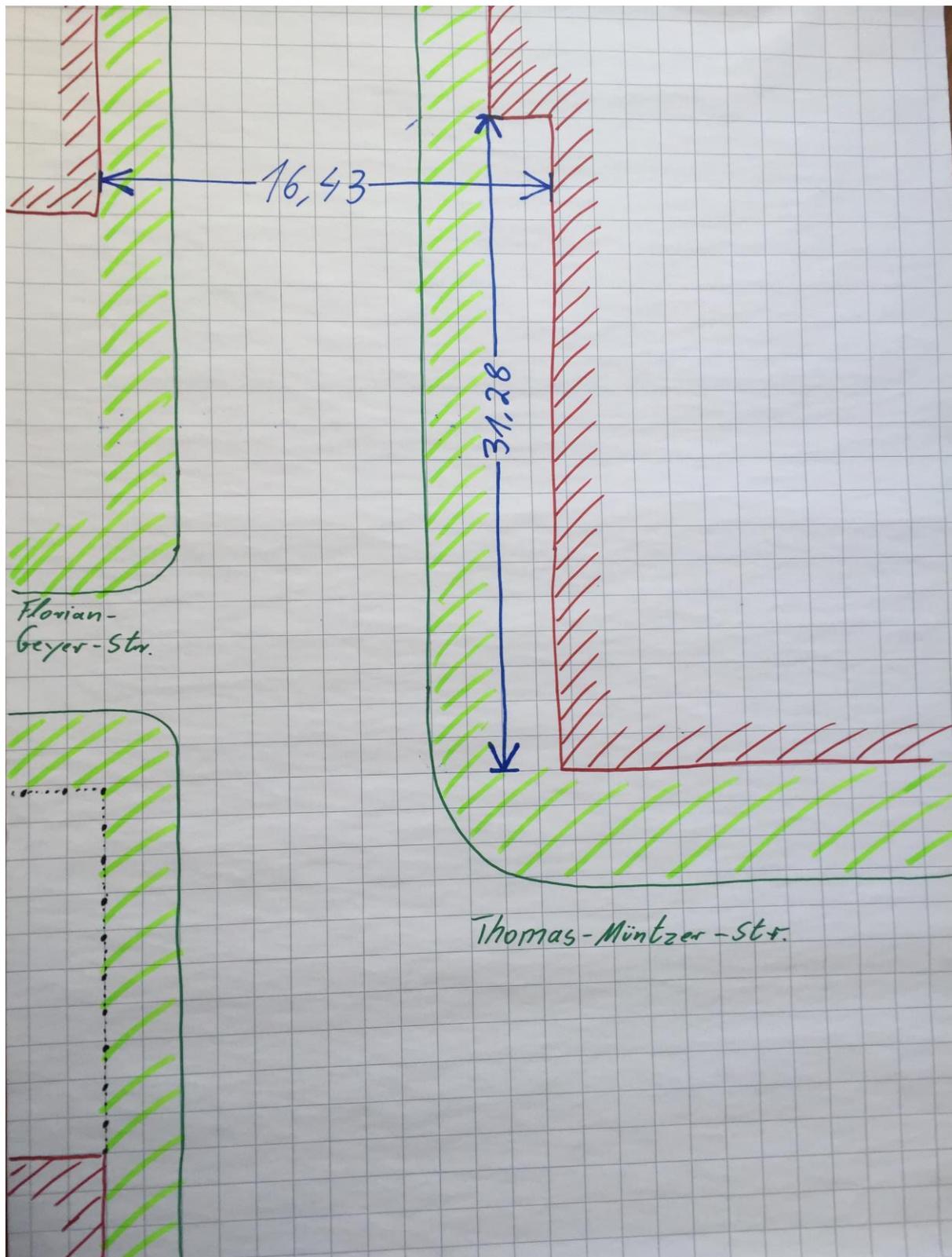


15 x Punkte

Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin

**Bemaßte Skizzen vorhandener Straßenquerschnitte (nach Hr. Pregel und Hr. John)**





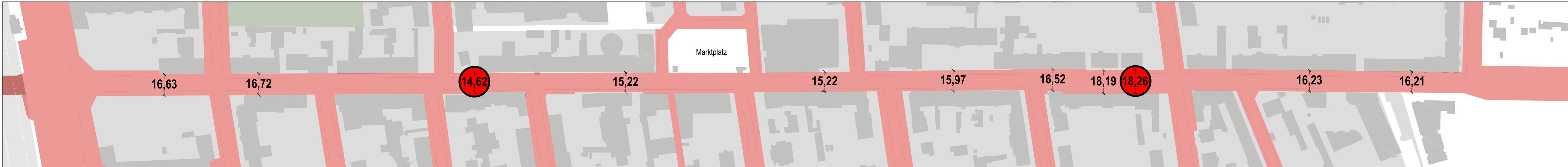
# ÜBERSCHRIFT DÖRPFELDSTRASSE



□ text  
 □ text

◀ Maßstab i.O. 1:1.000  
 Bearbeitungsstand: 11/2015  
 Kartengrundlage ALK, aktualisiert durch GRUPPE PLANWERK

## QUERSCHNITTE DÖRPFELDSTRASSE



öffentlicher Straßenraum

15,62 Straßenquerschnitte

14,62 engster bzw. breiter Straßenquerschnitt

Maßstab i.O. 1:1.000

Bearbeitungsstand: 02/2016  
Kartengrundlage ALK, aktualisiert durch GRUPPE PLANWERK