

# Dörpfeldstraße

Straßenbahnstreckenerneuerung Dörpfeldstraße  
Zweigleisiger Ausbau von Adlergestell bis Wassermannstraße  
und barrierefreier Ausbau Haltestellen  
„Marktplatz Adlershof“ und „Wassermannstraße“

## Variantenuntersuchung Haltestellenanordnung

Gesamtwertung Marktplatz Adlershof	Gesamtpunktzahl	Ergebnis
Variante 1	13	umsetzbar
Variante 2A	46	Vorzugsvariante
Variante 2A_1FG	10	Verworfen – siehe Begründung
Variante 2A_2FG	6	Verworfen – siehe Begründung
Variante 2A_3FG	22	Verworfen – siehe Begründung
Variante 2AB	45	gut umsetzbar
Variante 2AC	33,5	Verworfen – siehe Begründung
Variante 2AD	36	umsetzbar
Variante 2B	35	umsetzbar
Variante 3	45	gut umsetzbar
Variante 3B	17	Verworfen – siehe Begründung

Gesamtwertung Wassermannstraße	Gesamtpunktzahl	
Variante 1	18	umsetzbar
Variante 1A	21	umsetzbar
Variante 1B	29	Eine Vorzugsvariante
Variante 2	4	Verworfen – siehe Begründung
Variante 3a (Verlegung Richtung Waldstr)	29	Eine Vorzugsvariante
Variante 3b	31	Verworfen – siehe Begründung

Marktplatz Adlershof		Variante 1
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen im Bereich der jetzt bestehenden Ein- und Ausstiege am Fahrbahnrand, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof bleibt in der Lage erhalten. (Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 1)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	-Bahnsteiglänge von 42m möglich	-Bahnsteige liegen sehr weit (171m) auseinander, sodass diese Haltestelle nicht als eine Einheit gesehen werden kann, der nächstgelegene Einstieg der Haltestelle Wassermannstraße befindet sich im Vergleich dazu nur 242m entfernt.
<b>SenUVK IV B</b>	- s. BVG	- s. BVG, - Entfernung nördl. H zum S-Bhf größer, - widerspricht der planerischen Zielstellung von paarigen Haltestellen
<b>SenUVK IV C</b>	- s. BVG	- s. BVG, - Entfernung nördl. H zum S-Bhf größer, - widerspricht der planerischen Zielstellung von paarigen Haltestellen
<b>SenUVK VI B</b>	Keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich Verkehrssicherheit - keine gestalterische Beeinflussung des Platzcharakters - südliche Hst. näher an Florian-Geyer-Str. - Bestands-LSA kann am bisherigen Standort erhalten bleiben. - sieht keine gegenüberliegenden Kap-Haltestellen vor	- Entfernung nördliche Hst. zum S-Bhf. zu groß
<b>SGA T-K</b>	s. BVG,	s. BVG, - widerspricht der planerischen Zielstellung von paarigen Haltestellen
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-Abschnitt der Geschäftsstraße mit hohem Gewerbeanteil von Adlergestell bis Marktplatz ist mit Haltestelle versorgt -Gestaltung des Marktes nicht beeinflusst keine gestalt. Beeinträchtigung des Marktplatzes durch Haltestelle mit Einbauten vor der Platzfläche -gute Anbindung Ärztehaus F.-Geyer-Str. aus Richtung S-Bhf	- Bezeichnung Haltestelle Marktplatz in Richtung Köpenick führt zu Missverständnissen -keine zusätzliche Haltestelle auf Höhe F.-Geyer-Str. in Richtung Adlergestell, dort aber sinnvoller - Abstand Haltestelle Marktplatz zum S-Bhf Adlershof allein zu groß
<b>Aktives Zentrum</b>	-Abschnitt der Geschäftsstraße mit intensivem Gewerbebesatz von Adlergestell bis Marktpl. ist mit Haltestelle versorgt -keine gestalt. Beeinträchtigung des Marktplatzes durch Haltestelle mit Einbauten vor der Platzfläche	-irritierende Bezeichnung Haltestelle Marktplatz in Richtung Köpenick -keine zusätzliche Haltestelle auf Höhe F.-Geyer-Str. in Richtung Adlergestell -großer Abstand Haltestelle Marktplatz zum S-Bhf Adlershof

	-gute Anbindung Ärztehaus F.- Geyer-Str. aus Richtung S-Bhf	
--	--	--

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	1
SenUVK IV C	1
SenUVK VI B	3
SGA FB Tief T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	3
Aktives Zentrum	2

<b>Marktplatz Adlershof</b>		<b>Variante 2A</b>
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplatzes Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof wird an das Bahnsteigende, westlich der Nipkowstraße verschoben; es wird das Anlegen eines zusätzlichen Bahnsteiges an der Florian-Geyer-Straße überprüft (Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 2A und Lageplan 03 1:250 Variante 2A)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet</li> <li>- Einfahrt "Süßer Grund" für Müllfahrzeuge möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beide Bahnsteigenden werden auf den letzten 10m bereits als Rampe ausgeführt, da eine zweite Rampe aufgrund einer Zufahrt bzw. des geplanten Überweges nicht möglich ist</li> <li>- aufgrund der Überfahrbarkeit der Zufahrt "Süßer Grund" muss der südliche Bahnsteig auf einer Länge von 4m zusätzlich auf 3cm abgesenkt werden</li> <li>- Ausfahrt "Süßer Grund" max. für Transporter möglich</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG;</li> <li>- sichere signalisierte Quermöglichkeit an der H gegeben; Möglichkeit zur Reduzierung für übergeordneten Durchgangsverkehr (verkehrsberuhigende Wirkung),</li> <li>- Überholvorgänge im überfahrbaren Haltestellenkap untersagt;</li> <li>- sichere Führung Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG;</li> <li>aus Sicht der Barrierefreiheit akzeptabel</li> </ul>
<b>SenUVK IV C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG;</li> <li>- sichere signalisierte Quermöglichkeit an der H gegeben; Möglichkeit zur Reduzierung für übergeordneten Durchgangsverkehr (verkehrsberuhigende Wirkung),</li> <li>- Überholvorgänge im überfahrbaren Haltestellenkap untersagt;</li> <li>- sichere Führung Radverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG;</li> <li>aus Sicht der Barrierefreiheit akzeptabel</li> </ul>
<b>SenUVK VI B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gesicherter Zu-/Abgang beider Haltestellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LSA liegt zu dicht an Nipkowstr., Lage der Haltlinien nicht akzeptabel, da durch Einbiegende nicht erkennbar. Die LSA wäre abzurücken, um Sicherheitsprobleme zu vermeiden.</li> <li>- Schleppkurven, Gehwegbreiten nicht dargestellt</li> <li>- zusätzliche LSA ca. 50m entfernt an der Genossenschaftsstr. wird abgelehnt (Koordination)</li> <li>- Nachteile bei der Signalisierung durch unterschiedliche Anforderungen der Bahnen untereinander (Einfahrt und Ausfahrt Hst.) sowie dem Querschnittswunsch der zu Fuß Gehenden und dem Hst. Zugang</li> </ul>

		<p>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)</p> <p><i>Anmerkung BVG:</i>                  -Die Nipkowstraße ist von der Dörpfeldstraße gesehen eine Einbahnstraße; kürzere Ausfahrtmöglichkeit für ost-west-Richtung = Radickestraße                  -Die Anna Seghers Str ist von der Dörpfeldstraße gesehen eine Einbahnstraße und die RTW-Station liegt mit über 670m doch sehr weit von der Dörpfeldstraße entfernt und zudem mit ca 250m eher am Glienicker Weg</p>
<b>SGA FB Tief T-K</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG;</li> <li>- sichere signalisierte Quermöglichkeit an der H gegeben;</li> <li>- Überholvorgänge im überfahrbaren Haltestellenkap untersagt;</li> </ul> <p>sichere Führung Radverkehr</p>	- s. BVG;
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage</li> <li>-südliche Haltestelle: Süßer Grund bleibt erschlossen</li> <li>- der relativ ungegliederte Neubaubereich am (derzeit) dm-Markt mit vorhandenen baulichen Elementen kann durch die Integration des Haltestellenbereichs aufgewertet werden</li> </ul>	<p>-Charakter der fließenden Raumkanten wird durch zusätzliche temporäre und dauerhafte (Borde, Wartehäuschen, Bänke, Tram, LSA) Störungen aufgehoben; die Wirkung der reichlichen, mit Denkmalpflege, weiteren Fachverwaltungen und Bürgern abgestimmten und notwendigen Ausstattungselemente stark beeinträchtigt bzw. in der Masse und Funktion fragwürdig; mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört; funktionale und gestalterische Beeinträchtigung der zentralen Freifläche und historischen Anlage Marktplatz, ; bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz Behinderung der Standflächen und der Bühnentechnik sowie deren Gebrauch</p> <p>-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr.                  -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.</p>
<b>Aktives Zentrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage</li> <li>-Süßer Grund bleibt erschlossen</li> </ul>	<p>-mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz</p> <p>-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr.                  -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.</p>

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	9
SenUVK IV B	9
SenUVK IV C	9
SenUVK VI B	2
SGA FB Tief T-K	9
Stadtplanungsamt T-K	3
Aktives Zentrum	5

Marktplatz Adlershof m. Florian-Geyer-Str.		Variante 2A_1FG
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>- wie Variante 2 -                      Überprüfung von Anlegen eines zusätzlichen Bahnsteiges an der Florian-Geyer-Straße zwischen der Florian-Geyer-Straße und der Friedensstraße                      (Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 2A und Lageplan 02 1:250 Variante 1FG)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlegen eines Bahnsteiges auf der südlichen Seite nicht möglich, da die verbleibende Durchgangsbreite hinter den Bahnsteigen i.M. zwischen 1,19m - 1,38m liegt und an der engsten Stelle 0,75m beträgt</li> <li>- der vorhandene Straßenquerschnitt lässt die Einplanung von Haltestellenkaps nicht zu</li> <li>- die Fahrzeit der Straßenbahn wird durch eine zusätzliche Haltestelle ca. 170m vor der nachfolgenden Haltestelle sehr eingeschränkt</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- würde Wünschen aus der Beteiligung entsprechen;</li> <li>- verkehrlich, betrieblich und erschließungsseitig allerdings keine Vorteile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG</li> <li>- Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)</li> <li>Wirtschaftlich nicht vertretbar</li> </ul>
<b>SenUVK IV C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- würde Wünschen aus der Beteiligung entsprechen;</li> <li>- verkehrlich, betrieblich und erschließungsseitig allerdings keine Vorteile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG</li> <li>- Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)</li> <li>Wirtschaftlich nicht vertretbar</li> </ul>
<b>SenUVK VI B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gute Anbindung Ärztehaus, Schulwege</li> </ul>	<p>Bedenken hinsichtlich Verkehrssicherheit (Fußgänger, Radfahrende, Querschnitt).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kein gesicherter Haltestellenabgang</li> <li>- keine Berücksichtigung v. Querungsstellen</li> <li>- falls LSA, dann als Ersatz für LSA F.-Geyer-Str.</li> <li>- unzureichende Gehwegbreite</li> <li>- Nachteile bei der Signalisierung durch unterschiedliche Anforderungen der Bahnen untereinander (Einfahrt und Ausfahrt Hst.) sowie dem Querungswunsch der zu Fuß Gehenden und dem Hst. Zugang</li> <li>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)</li> </ul>

		<i>Anmerkung BVG: Siehe Variante 2A</i>
<b>SGA FB Tief T-K</b>		s. BVG - Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-gute Anbindung Gagfah-Siedlung und Neubau Moissistr. -gute Anbindung Grundschulstandort Heide-GS und Kitas sowie Seghers-Schule -gute Anbindung Ärztehaus F.-Geyerstr. = signifikante Verkürzung der Wegezeiten sowie damit Erhöhung der Sicherheit Wege besonders Schutzbedürftiger -Vermeidung Barriere Adlgerstell und langer Wartezeiten an den LSA für die „Alt-Adlershofer“ Sehr wichtige Maßnahme im Sinne Mobilitätsgesetz, hier insbesondere Teil Fußverkehr	-Beeinträchtigung Gewerbe an Engstelle
<b>Aktives Zentrum</b>	-gute Anbindung Gagfah-Siedlung und Neubau Moissistr. -gute Anbindung Grundschulstandort Heide-GS und Kitas sowie Seghers-Schule -gute Anbindung Ärztehaus F.-Geyerstr. -gute zweite Anbindung Neubau ehem. Marktpassage	-Beeinträchtigung Gewerbe an Engstelle

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	0
SenUVK IV C	0
SenUVK VI B	0
SGA T-K	1
Stadtplanungsamt T-K	4
Aktives Zentrum	4

Anmerkung Stadtplanung T-K zur Argumentation bzgl. der Abstände der Haltestelle bei Einrichtung der Haltestelle Fl.-Geyer-Straße: Haltestellen mit 250m Abstand oder sogar weniger sind im BVG-Tram-Netz gegeben und daher kein Ausschlußkriterium für den Betrieb, siehe, z.B. Wisbyerstraße Ecke Prenzlauer Richtung Schönhauser ca. 250m, Marienburger Str. Richtung Alex-Knaackstr. ca. 200m etc.

**Anmerkung BVG:** Diese Variante kann aufgrund der verbleibenden ungenügenden restlichen Gehwegbreiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Diese Variante wurde lediglich aufgetragen, um darzustellen, dass die verbleibende Gehwegbreite unzureichend ist.

**Marktplatz Adlershof m. Florian-Geyer-Str.**

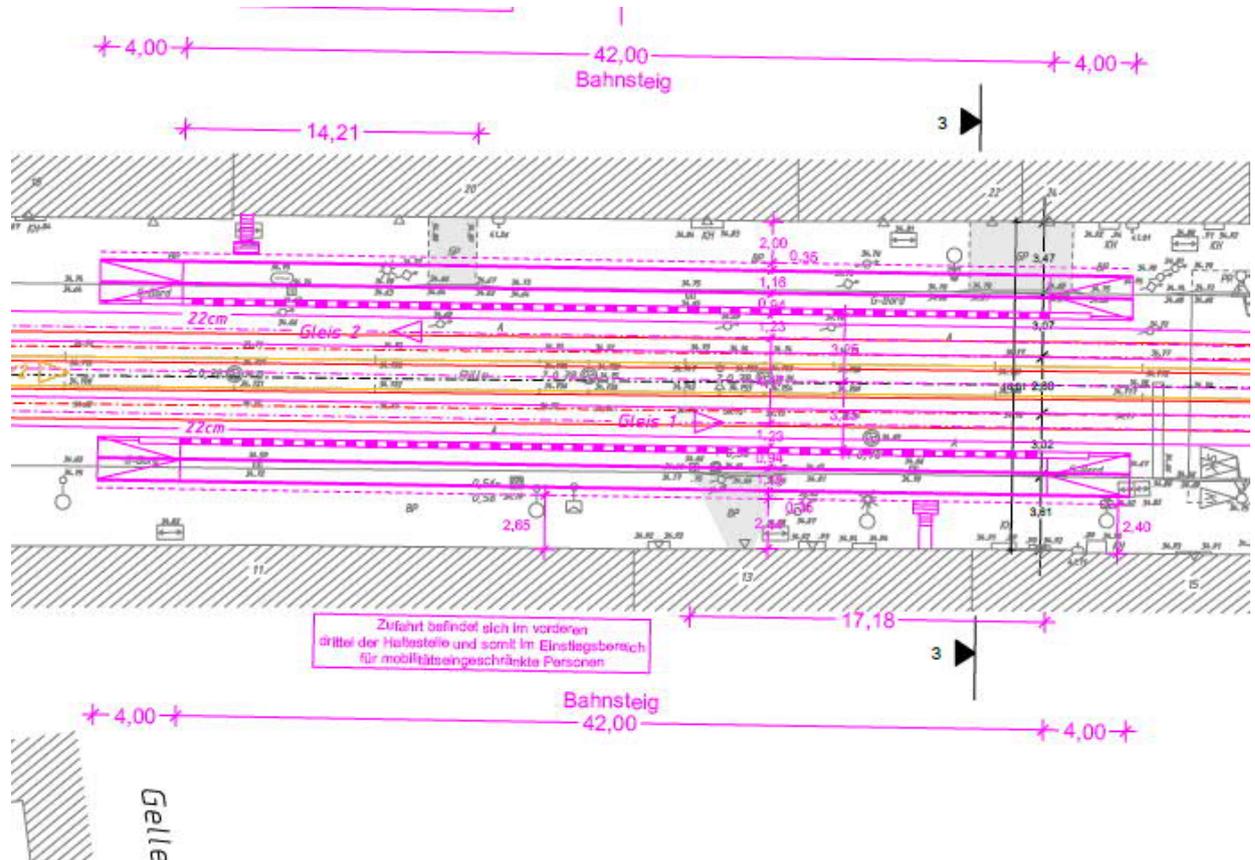
**Variante 2A\_2FG**

**Beschreibung:**

- wie Variante 2 -

Überprüfung von Anlegen eines zusätzlichen Bahnsteiges südlich der Florian-Geyer-Straße zwischen der Gellerstraße und der Florian-Geyer-Straße

(Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 2A und Lageplan 02 1:250 Variante 2FG)



	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- es befindet sich eine Zufahrt im vorderen Drittel des südlich geplanten Haltestellenkaps und somit im Einstiegsbereich für mobilitätseingeschränkte Personen, der Bahnsteig ist somit nicht barrierefrei</li> <li>- um das südliche Haltestellenkap anlegen zu können, muss eine Zufahrt stillgelegt werden</li> <li>- die Fahrzeit der Straßenbahn wird durch eine zusätzliche Haltestelle ca. 250m vor der nachfolgenden Haltestelle sehr eingeschränkt</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- würde Wünschen aus der Beteiligung entsprechen;</li> <li>- verkehrlich, betrieblich und erschließungsseitig allerdings keine Vorteile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG</li> <li>- Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)</li> <li>Wirtschaftlich nicht vertretbar, zu nah am S-Bahnhof (starke Überlappung der Einzugsradien)</li> </ul>
<b>SenUVK IV C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- würde Wünschen aus der Beteiligung entsprechen;</li> <li>- verkehrlich, betrieblich und erschließungsseitig allerdings keine Vorteile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG</li> <li>- Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)</li> <li>Wirtschaftlich nicht vertretbar, zu nah am S-Bahnhof (starke Überlappung der Einzugsradien)</li> </ul>
<b>SenUVK VI B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gute Anbindung Ärztehaus, Schulwege</li> <li>- vorhandene LSA als Querungshilfe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundstückszufahrt im Haltestellenbereich</li> <li>- Nachteile bei der Signalisierung durch unterschiedliche Anforderungen der Bahnen untereinander (Einfahrt und Ausfahrt HST) sowie dem Querungswunsch der zu Fuß Gehenden und dem Hst. Zugang</li> <li>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache)</li> </ul>

		Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.) <i>Anmerkung BVG:</i> <i>Siehe Variante 2A</i>
<b>SGA T-K</b>		s. BVG - Nachteile auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (zu Fußgehende und Radfahrende)
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	- Verkürzung der Wegebeziehungen; Sicherung, Verkürzung Schulwege - Vermeidung Barriere Adlergestell und langer Wartezeiten an den LSA für die „Alt-Adlershofer“ Sehr wichtige Maßnahme im Sinne Mobilitätsgesetz, hier insbesondere Teil Fußverkehr	-keine Zufahrt zu Dö 13 mehr, daher keine Lösung
<b>Aktives Zentrum</b>		-Stilllegung Zufahrt zu Dö 13 nicht möglich wegen Anlieferung Gewerbe

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	0
SenUVK IV C	0
SenUVK VI B	1
SGA T-K	1
Stadtplanungsamt T-K	2
Aktives Zentrum	1

Anmerkung Stadtplanung T-K zur Argumentation bzgl. der Abstände der Haltestelle bei Einrichtung der Haltestelle Fl.-Geyer-Straße: Haltestellen mit 250m Abstand oder sogar weniger sind im BVG-Tram-Netz gegeben und daher kein Ausschlußkriterium für den Betrieb, siehe, z.B. Wisbyerstraße Ecke Prenzlauer Richtung Schönhauser ca. 250m, Marienburger Str. Richtung Alex-Knaackstr. ca. 200m etc

**Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Eine Zufahrt, befindet sich im vorderen Drittel der Haltestelle und es ist somit keine Barrierefreiheit gegeben, was eine Grundvoraussetzung eines Haltestellenkaps darstellt.**

Marktplatz Adlershof m. Florian-Geyer-Str.		Variante 2A_3FG
<b>Beschreibung:</b> - wie Variante 2 - Überprüfung von Anlegen eines zusätzlichen Bahnsteiges an der Florian-Geyer-Straße in versetzter Lage südlicher Bahnsteig zwischen der Gellertstraße und der Florian-Geyer-Straße mit Erhalt der vorhandenen Zufahrt; nördlicher Bahnsteig zwischen Florian-Geyer-Straße und Friedensstraße (Siehe Lageplan: Lageplan 02 1:250 Variante 3FG)		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	keine	- das nördlich geplante Haltestellenkap hat nur eine Länge von 34m, wenn die vorhandene Zufahrt zur Haus-Nummer 13 erhalten bleibt.  - die Fahrzeit der Straßenbahn wird durch eine zusätzliche Haltestelle ca. 250m vor der nachfolgenden Haltestelle sehr eingeschränkt
<b>SenUVK IV B</b>	siehe vorherige Varianten	- siehe vorherige Varianten und Bewertungen einschl. Thematik Vorteile paarige H; - grundsätzliche Ablehnung auf Grund der Einzugsradien, Haltestellenabstände und Wirtschaftlichkeit
<b>SenUVK IV C</b>	siehe vorherige Varianten	- siehe vorherige Varianten und Bewertungen einschl. Thematik Vorteile paarige H; - grundsätzliche Ablehnung auf Grund der Einzugsradien, Haltestellenabstände und Wirtschaftlichkeit
<b>SenUVK VI B</b>	- gute Anbindung Ärztehaus, Schulwege - vorhandene LSA als Querungshilfe - LSA beidseitig hinter der Hst.	- Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs unter Herrichtung weiterer Querungsstellen mit entsprechenden Breiten an den Einmündungen erforderlich - Blockieren der Gellertstraße bei Fahrgastwechsel, Hst-Länge zu kurz
<b>SGA T-K</b>		- siehe BVG
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-Zufahrt Dö 13 bleibt frei -gute Anbindung Gagfah-Siedlung und Neubau Moissistr. -gute Anbindung Grundschulstandort Heide-GS und Kitas sowie Seghers-Schule -gute Anbindung Ärztehaus F.-Geyerstr. -gute zweite Anbindung Neubau ehem. Marktpassage -gute Anbindung des Bereiches der Geschäftsstraße mit intensivem Besatz = signifikante Verkürzung der Wegezeiten sowie damit Erhöhung der Sicherheit Wege besonders Schutzbedürftiger	-

	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vermeidung Barriere Adlergestell und langer Wartezeiten an den LSA für die „Alt-Adlershofer“</li> <li>- Sehr wichtige Maßnahme im Sinne Mobilitätsgesetz, hier insbesondere Teil Fußverkehr</li> <li>-gute Abstände der Haltestellen</li> <li>-Befürwortung seitens der Nutzer</li> </ul>	
<b>Aktives Zentrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Zufahrt Dö 13 bleibt frei</li> <li>-gute Anbindung Gagfah-Siedlung und Neubau Moissistr.</li> <li>-gute Anbindung Grundschulstandort Heide-GS und Kitas sowie Seghers-Schule</li> <li>-gute Anbindung Ärztehaus F.-Geyerstr.</li> <li>-gute zweite Anbindung Neubau ehem. Marktpassage</li> <li>Gute Anbindung des Bereiches der Geschäftsstraße mit intensivem Besatz</li> </ul>	

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	1
SenUVK IV B	0
SenUVK IV C	0
SenUVK VI B	0
SGA T-K	1
Stadtplanungsamt T-K	10
Aktives Zentrum	10

Anmerkung Stadtplanung T-K zur Argumentation bzgl. der Abstände der Haltestelle bei Einrichtung der Haltestelle Fl.-Geyer-Straße: Haltestellen mit 250m Abstand oder sogar weniger sind im BVG-Tram-Netz gegeben und daher kein Ausschlusskriterium für den Betrieb, siehe, z.B. Wisbyerstraße Ecke Prenzlauer Richtung Schönhauser ca. 250m, Marienburger Str. Richtung Alex-Knaackstr. ca. 200m etc.

Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Das Anlegen eines Bahnsteiges mit einer Bahnsteiglänge von 34m ist keine Option und bedeutet zudem, dass der hintere Teil der Straßenbahn im Bereich der Zufahrt zur Gellertstraße zum Stehen kommen würde.

Marktplatz Adlershof		Variante 2AB
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplatzes Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof wird an das Bahnsteigende, westlich der Nipkowstraße verschoben (Siehe Lageplan: Lageplan 03 1:250 Variante 2AB)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet</li> <li>- Einfahrt "Süßer Grund" für Müllfahrzeuge möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beide Bahnsteigenden werden auf den letzten 10m bereits als Rampe ausgeführt, da eine zweite Rampe aufgrund einer Zufahrt bzw. des geplanten Überweges nicht möglich ist</li> <li>- Ausfahrt "Süßer Grund" nur für Pkw möglich</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	s. BVG und Variante Marktplatz 2A; Herstellung Barrierefreiheit besser als bei 2A	- s. BVG und Variante Marktplatz 2A; - Nachteile für MIV-Erschließung hinnehmbar, letztlich aber vom BA zu beurteilen
<b>SenUVK IV C</b>	s. BVG und Variante Marktplatz 2A; Herstellung Barrierefreiheit besser als bei 2A	- s. BVG und Variante Marktplatz 2A; - Nachteile für MIV-Erschließung hinnehmbar, letztlich aber vom BA zu beurteilen
<b>SenUVK VI B</b>	Siehe Variante 2A	Siehe Variante 2A
<b>SGA T-K</b>	s. BVG und Variante Marktplatz 2A; - sichere signalisierte Quermöglichkeiten an der HST gegeben; - Überholvorgänge im überfahrbaren Haltestellenkap untersagt; - sichere Führung Radverkehr	- s. BVG und Variante Marktplatz 2A; - Nachteile für MIV-Erschließung süßer Grund nur Pkw
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage Südliche Haltestelle: Süßer Grund bleibt erschlossen - der relativ ungliederte Neubaubereich am (derzeit) dm-Markt mit vorhandenen baulichen Elementen kann durch die Integration des Haltestellenbereichs aufgewertet	- Charakter der fließenden Raumkanten wird durch zusätzliche temporäre und dauerhafte (Borde, Wartehäuschen, Bänke, Tram, LSA) Störungen aufgehoben; die Wirkung der reichlichen, mit Denkmalpflege, weiteren Fachverwaltungen und Bürgern abgestimmten und notwendigen Ausstattungselemente stark beeinträchtigt bzw. in der Masse und Funktion fragwürdig; -mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung der zentralen Freifläche und historischen Anlage Marktplatz, insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz Behinderung der Standflächen und der

		Bühnen-technik sowie deren Gebrauch-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. -weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. -Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.
<b>Aktives Zentrum</b>	-gute Anbindung des Neubaustandortes ehem. Marktpassage -Süßer Grund bleibt erschlossen	-mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz -weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	10
SenUVK IV B	9-10 ( für Berechnung = 9,5 )
SenUVK IV C	9-10 ( für Berechnung = 9,5 )
SenUVK VI B	2
SGA T-K	8
Stadtplanungsamt T-K	3
Aktives Zentrum	3

Marktplatz Adlershof		Variante 2AC
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplaces Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof wird an das Bahnsteigende, westlich der Nipkowstraße verschoben (Siehe Lageplan: Lageplan 03 1:250 Variante 2AC)</p>		
	<p><b>Vorteile</b></p>	<p><b>Nachteile</b></p>
<p><b>BVG</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- Bahnsteige haben eine Länge von 42m plus der Rampen</li> <li>- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein- und Ausfahrt "Süßer Grund" NICHT möglich</li> </ul>
<p><b>SenUVK IV B</b></p>	<p>s. BVG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uneingeschränkte Barrierefreiheit über gesamt Bahnsteiglänge für die Straßenbahn</li> </ul>	<p>s. BVG, Entscheidung durch Bezirk erforderlich</p>
<p><b>SenUVK IV C</b></p>	<p>s. BVG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uneingeschränkte Barrierefreiheit über gesamt Bahnsteiglänge für die Straßenbahn</li> </ul>	<p>s. BVG, Entscheidung durch Bezirk erforderlich</p>
<p><b>SenUVK VI B</b></p>	<p>Siehe Variante 2A</p>	<p>siehe Variante 2A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ein-/Ausfahrt Süßer Grund nicht möglich</li> </ul>
<p><b>SGA T-K</b></p>	<p>s. BVG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uneingeschränkte Barrierefreiheit über gesamt Bahnsteiglänge für die Straßenbahn gegeben</li> </ul>	<p>s. BVG</p> <p>keine Erschließung für den MIV „Süßer Grund“ nicht akzeptabel</p>
<p><b>Stadtplanungsamt T-K</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage</li> <li>- Südliche Haltestelle: der relativ ungegliederte Neubaubereich am (derzeit) dem Markt mit vor-handenen baulichen Elementen kann durch die Integration des Haltestellenbereichs aufgewertet werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt Süßer Grund nicht möglich</li> <li>Charakter der fließenden Raumkanten wird durch zusätzliche temporäre und dauerhafte (Borde, Wartehäuschen, Bänke, Tram, LSA) Störungen aufgehoben; die Wirkung der reichlichen, mit Denkmalpflege, weiteren Fachverwaltungen und Bürgern abgestimmten und notwendigen Ausstattungselemente stark beeinträchtigt bzw. in der Masse und Funktion fragwürdig;</li> <li>-mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterischer Beeinträchtigung der zentralen Freifläche und historischen Anlage Marktplatz; insbesondere bei Veranstaltungen auf dem</li> </ul>

		<p>Marktplatz Behinderung der Standflächen und der Bühnentechnik sowie deren Gebrauch</p> <p>-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr.</p> <p>Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str.</p> <p>-Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.</p>
<b>Aktives Zentrum</b>	-gute Anbindung des Neubaustandortes ehem. Marktpassage	<p>-Zufahrt Süßer Grund nicht möglich</p> <p>-mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz</p> <p>-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr.</p> <p>Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str.</p> <p>-Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.</p>

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	9
SenUVK IV B	9-10 ( für Berechnung = 9,5 )
SenUVK IV C	10
SenUVK VI B	1
SGA T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	1
Aktives Zentrum	1

Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Die Schließung der Zufahrt „Süßer Grund“ ist keine Option

Marktplatz Adlershof		Variante 2AD
<b>Beschreibung:</b> Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplaces Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplace Adlershof wird an das Bahnsteigende, westlich der Nipkowstraße verschoben (Siehe Lageplan: Lageplan 03 1:250 Variante 2AD)		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige - der Marktplace wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet - Einfahrt "Süßer Grund" für Müllfahrzeuge möglich - die Engstelle am Kiosk wird durch eine optimierte Lage des Überweges entschärft	- Ausfahrt "Süßer Grund" NICHT möglich; „Süßer Grund“ wird Einbahnstraße
<b>SenUVK IV B</b>	- S. BVG	- S. BVG, Entscheidung durch Bezirk erforderlich
<b>SenUVK IV C</b>	S. BVG	S. BVG, Entscheidung durch Bezirk erforderlich
<b>SenUVK VI B</b>	Siehe Variante 2A	- s. Var. 2A - Ausfahrt Süßer Grund nicht möglich - Süßer Grund und Nipkowstr. Einbahnstraße in gleicher Richtung. Umwege für Rettungsfahrzeuge
<b>SGA T-K</b>	s. BVG	s.BVG s. Variante 2 AC
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-LSA nicht in Front des Bestandsimbisses, bessere Position als andere Varianten an dieser Stelle -gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage	- Charakter der fließenden Raumkanten wird durch zusätzliche temporäre und dauerhafte (Borde, Wartehäuschen, Bänke, Tram, LSA) Störungen aufgehoben; die Wirkung der reichlichen, mit Denkmalpflege, weiteren Fachverwaltungen und Bürgern abgestimmten und notwendigen Ausstattungelemente stark beeinträchtigt bzw. in der Masse und Funktion fragwürdig; -mittiger Zugang zum Marktplace wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung der zentralen Freifläche und historischen Anlage Marktplace; insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplace Behinderung der Standflächen und der Bühnentechnik sowie deren Gebrauch -weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. -Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.
<b>Aktives Zentrum</b>	-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage	-mittiger Zugang zum Marktplace wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplace

	-bessere Position LSA gegenüber anderen Varianten	-weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. -Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.
--	---	--

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	9
SenUVK IV B	9-10 ( für Berechnung = 9,5 )
SenUVK IV C	9-10 ( für Berechnung = 9,5 )
SenUVK VI B	0
SGA T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	3
Aktives Zentrum	3

Marktplatz Adlershof		Variante 2B
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplatzes Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof wird an das Bahnsteigende, jedoch östlich der Nipkowstraße verschoben</p> <p>(Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 2B und Lageplan 03 1:250 Variante 2B)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet</li> <li>- Einfahrt "Süßer Grund" für Müllfahrzeuge möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- das Bahnsteigende des südlichen Bahnsteiges wird auf den letzten 10m bereits als Rampe ausgeführt, da eine zweite Rampe aufgrund einer Zufahrt nicht möglich ist</li> <li>- die Markierung der Aufstelllinie befindet sich aufgrund der Zufahrten nicht am Straßenrand</li> <li>- Ausfahrt "Süßer Grund" nur für Pkw möglich</li> <li>- Einfahrt in Nipkowstraße bis max. Transporter möglich</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	S. BVG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S. BVG</li> <li>- Zum Queren der Dörpfeldstraße von der Haltestelle aus muss zusätzlich die Nipkowstraße gequert werden</li> <li>- Für MIV keine ausreichende Aufstellfläche für Ausbiegen aus der Helbigstraße</li> <li>- Ausfahrt aus Nipkowstraße funktioniert nicht</li> </ul> <p><i>Anmerkung BVG:</i> Nipkowstraße ist eine Einbahnstraße (vollständige Signalisierung erforderlich?)</p>
<b>SenUVK IV C</b>	S. BVG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S. BVG</li> <li>- Zum Queren der Dörpfeldstraße von der Haltestelle aus muss zusätzlich die Nipkowstraße gequert werden</li> <li>- Für MIV keine ausreichende Aufstellfläche für Ausbiegen aus der Helbigstraße</li> <li>- Ausfahrt aus Nipkowstraße funktioniert nicht</li> </ul> <p><i>Anmerkung BVG:</i> Nipkowstraße ist eine Einbahnstraße (vollständige Signalisierung erforderlich?)</p>
<b>SenUVK VI B</b>	Siehe Variante 2A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LSA lässt sich so nicht realisieren (keine ausreichenden Aufstellflächen/Sichtbeziehungen für Einbieger aus Helbig- o. Nipkowstr.</li> <li>- Vollsignalisierung ist wegen des Versatzes der Nebenstraßen (nur getrennte Freigabe u. F-Furten auf allen Seiten des Knotens, nicht dazwischen) nicht denkbar. Das Anlegen der Furt an den Außenseiten bedingt die gleichen Probleme wie in der Variante 2A und den sich daraus ergebenden Nachteilen bei</li> </ul>

		der Signalisierung durch unterschiedliche Anforderungen der Bahnen untereinander (Einfahrt und Ausfahrt Hst.) sowie dem Querungswunsch der zu Fuß Gehenden und dem Hst. Zugang
<b>SGAT-K</b>	- s. BVG	-s. BVG -Zum Queren der Dörpfeldstraße von der Haltestelle aus muss zusätzlich die Nipkowstraße gequert werden
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage -bessere Lösung LSA im Vergleich zu Varianten mit Zulauf auf Imbissfront	- Charakter der fließenden Raumkanten wird durch zusätzliche temporäre und dauerhafte (Borde, Wartehäuschen, Bänke, Tram, LSA) Störungen aufgehoben; die Wirkung der reichlichen, mit Denkmalpflege, weiteren Fachverwaltungen und Bürgern abgestimmten und notwendigen Ausstattungselemente stark beeinträchtigt bzw. in der Masse und Funktion fragwürdig; -mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung der zentralen Freifläche und historischen Anlage Marktplatz; insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz Behinderung der Standflächen und der Bühnentechnik sowie deren Gebrauch -weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. -Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -in Abhängigkeit von Detailplanung evtl. Beeinträchtigung Ladezone Nipkowstraße -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.
<b>Aktives Zentrum</b>	-gute Anbindung des Neubaustandes ehem. Marktpassage -beste Lösung LSA im Vergleich zu Varianten Haltestelle II vor Marktplatz	-mittiger Zugang zum Marktplatz wird gestört, funktionaler und gestalterische Beeinträchtigung insbesondere bei Veranstaltungen auf dem Marktplatz -weitere Entfernung für Siedlungsgebiet um Gagfah-Siedlung und Neubaustandort Moissistr. Weitere Entfernung zu Heide-GS und Kitas sowie Ärztehaus F.-Geyer-Str. -Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -in Abhängigkeit von Detailplanung evtl. Beeinträchtigung Ladezone Nipkowstraße -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	8
SenUVK IV B	7
SenUVK IV C	9
SenUVK VI B	0
SGA T-K	4
Stadtplanungsamt T-K	3
Aktives Zentrum	4

<b>Marktplatz Adlershof</b>		<b>Variante 3</b>
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in versetzter Lage im Bereich des Marktplatzes Adlershof, die vorhandene Fußgänger-LSA am Marktplatz Adlershof wird östlich der Nipkowstraße verschoben (Siehe Übersichtsplan 1:1000-Variante 3)</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet</li> <li>- durch die Anordnung der umzusetzenden LSA erfolgt sind die Aufstellflächen etwas großzügiger als in den Varianten 2 a und 2 b</li> <li>- Einfahrt "Süßer Grund" für Müllfahrzeuge möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- keine parallele Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- das Bahnsteigende des südlichen Bahnsteiges wird auf den letzten 10m bereits als Rampe ausgeführt, da eine zweite Rampe aufgrund einer Zufahrt nicht möglich ist</li> <li>- Ausfahrt "Süßer Grund" nur für Pkw möglich</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	S. BVG (abgesehen von „Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet“)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung des Marktplatzes kommt durch fehlende Haltestelle auf der nördlichen Seite direkt am Marktplatz nicht zum Tragen,</li> <li>- Städtebaulich nicht zu begrüßen, da die großzügigeren Platzverhältnisse am Marktplatz nicht genutzt werden</li> <li>- Keine verkehrsberuhigende Wirkung durch versetzt angelegte Haltestellen</li> </ul>
<b>SenUVK IV C</b>	S. BVG (abgesehen von „Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet“)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aufwertung des Marktplatzes kommt durch fehlende Haltestelle auf der nördlichen Seite direkt am Marktplatz nicht zum Tragen,</li> <li>-Städtebaulich nicht zu begrüßen, da die großzügigeren Platzverhältnisse am Marktplatz nicht genutzt werden</li> <li>-Keine verkehrsberuhigende Wirkung durch versetzt angelegte Haltestellen</li> </ul>
<b>SenUVK VI B</b>	Keine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich Verkehrssicherheit <ul style="list-style-type: none"> <li>- s. Stelln. Stadtplanungsamt</li> <li>- zwischen den Haltestellen liegende LSA als Querungshilfe mit ausreichendem Abstand zu den Einmündungen</li> <li>- LSA beidseitig hinter der HST</li> <li>- verkehrlich gut abwickelbar</li> </ul>	keine
<b>SGA T-K</b>	- s. BVG	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aufwertung des Marktplatzes kommt durch fehlende Haltestelle auf der nördlichen Seite direkt am Marktplatz nicht zum Tragen,</li> <li>- Keine verkehrsberuhigende Wirkung durch versetzt angelegte Haltestellen</li> </ul>

		- Keine direkter gesicherter LSA Abgang an den Haltestellen
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	<p>-beste Variante Marktplatz, keine funktionale und gestalterische Beeinträchtigung Marktplatz</p> <p>-keine funktionale und gestalterische Beeinträchtigung Marktplatz</p> <p>-sehr gute Lage der LSA</p> <p>-keine Beeinträchtigung Ladezone Nipkowstraße</p> <p>-gute Anbindung des Neubaustandortes ehem. Marktpassage</p> <p>-trotz versetzter Lage der Haltestellen gute Beziehung zum Marktplatz, Magnetbetriebe sind optimal zu erreichen</p> <p>Nördlich: Nutzung der baulichen Gegebenheiten des Edeka Marktes für den Haltestellenbereich wertet den Bereich an der abweisenden Fassade als urbanen Erlebnisbereich auf und ermöglicht den Übergang zu den weiteren Bereichen des Zentrumsbereichs (Alte Schule)</p> <p>Südliche Haltestelle: der relativ ungegliederte Neubaubereich am (derzeit) dm-Markt mit vorhandenen baulichen Elementen kann durch die Integration des Haltestellenbereichs aufgewertet werden</p> <p>- zusätzl. Haltestelle F.-Geyer-Straße und verschobener Haltestelle (jetzt) Wassermannstraße Richtung Waldstraße mit guten Abständen</p>	
<b>Aktives Zentrum</b>	<p>-keine funktionale und gestalterische Beeinträchtigung Marktplatz</p> <p>Gute Lage LSA</p> <p>-keine Beeinträchtigung Ladezone Nipkowstraße</p> <p>-gute Anbindung des Neubaustandortes ehem. Marktpassage</p> <p>-trotz versetzter Lage der Haltestellen gute Beziehung zum Marktplatz, Magnetbetriebe sind optimal zu erreichen</p> <p>-ermöglicht zusätzl. Haltestelle F.-Geyer-Straße</p>	-Beeinträchtigung Erschließung Süßer Grund -Hinweis: zusätzl. LSA bei Genossenschaftsstr.

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	5
SenUVK IV B	4
SenUVK IV C	4
SenUVK VI B	10
SGA T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	10
Aktives Zentrum	10

<b>Marktplatz Adlershof</b>		<b>Variante 3b</b>
<b>Beschreibung:</b>		
Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich des Marktplatzes Adlershof, jedoch zwischen der Nipkowstraße und Arndtstraße; die LSA wird nicht umgestellt		
(Ohne Darstellung)		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	- der Marktplatz wird als zentraler Mittelpunkt aufgewertet	- das Anlegen eines Bahnsteiges auf der südlichen Gehwegseite ist aufgrund von Zufahrten nicht möglich
<b>SenUVK IV B</b>		-Der Marktplatz wird nicht als zentraler Mittelpunkt aufgewertet -Städtebaulich nicht zu begrüßen, da die großzügigeren Platzverhältnisse am Marktplatz nicht genutzt werden -Keine direkter gesicherter LSA Abgang an der Haltestelle
<b>SenUVK IV C</b>		-Der Marktplatz wird nicht als zentraler Mittelpunkt aufgewertet -Städtebaulich nicht zu begrüßen, da die großzügigeren Platzverhältnisse am Marktplatz nicht genutzt werden -Keine direkter gesicherter LSA Abgang an der Haltestelle
<b>SenUVK VI B</b>	- kein Eingriff in Freiraum Marktplatz und den LSA-Standort	- Darstellung fehlt - kein gesicherter Haltestellenabgang/Querung - Grundstückszufahrt im Haltestellenbereich - südl. Gehwegbreite unzureichend - aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)
<b>SGA T-K</b>		-Der Marktplatz wird nicht als zentraler Mittelpunkt aufgewertet -Keine direkter gesicherter LSA Abgang an den Haltestellen
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	Attraktivität des Freiraums, der Marktplatz bleibt freigestellt.  Nördlich: Nutzung der baulichen Gegebenheiten des Edeka Marktes für den Haltestellenbereich wertet den Bereich an der abweisenden Fassade als urbanen Erlebnisbereich auf und ermöglicht den Übergang zu den weiteren Bereichen des Zentrumsbereichs (Alte Schule)	-Umsetzung aufgrund zu schmalen südl. Gehweges nicht möglich, Beeinträchtigung / Sperrung von Grundstückszufahrten
<b>Aktives Zentrum</b>		-Umsetzung aufgrund zu schmalen südl. Gehweges nicht möglich Beeinträchtigung / Sperrung von Grundstückszufahrten

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	4
SenUVK IV C	4
SenUVK VI B	3
SGA T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	2
Aktives Zentrum	1

Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Es befindet sich eine größere Zufahrt im vorderen Drittel der Haltestelle

Wassermannstraße	Variante 1	
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von Bahnsteigen in Parallel-Lage im Bereich der bestehenden südlichen Haltestelle vor dem Knotenpunkt Wassermannstraße            (Siehe Übersichtsplan 1:1000-Variante 1 - 3 und Lageplan 04 1:250)</p> 		
	<p><b>Vorteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parallele Bahnsteiglage möglich, somit übersichtliche Anordnung der Bahnsteige</li> <li>- der Straßenquerschnitt gibt ein Anlegen von 2 Bahnsteigen als Haltestellenkap her, ohne den Durchgangsverkehr zu beeinflussen</li> </ul>	<p><b>Nachteile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- es muss eine Zufahrt zur Haus-Nummer 68 auf der nördlichen Gehwegseite stillgelegt werden</li> </ul>
<p><b>SenUVK IV B</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- paarige Haltestellen bringen eine mindernde Möglichkeit zur Reduzierung für übergeordneten Durchgangsverkehr (verkehrsberuhigende Wirkung), Überholvorgänge sind durch Markierungen auszuschließen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- Keine sichere Querung der Dörpfeldstr. möglich (fehlende LSA)</li> <li>- Wartehäuschen auf der nördlichen Seite nicht realisierbar</li> <li>- Abstand zur Haltestelle Marktplatz gering / zur Haltestelle Ottomar-Geschke-Straße sehr weit</li> <li>- Keine direkte Erreichbarkeit der Schule und der Sportanlage: Querung von einer Kreuzung notwendig</li> </ul>
<p><b>SenUVK IV C</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- paarige Haltestellen bringen eine mindernde Möglichkeit zur Reduzierung für übergeordneten Durchgangsverkehr (verkehrsberuhigende Wirkung), Überholvorgänge sind durch Markierungen auszuschließen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- Keine sichere Querung der Dörpfeldstr. möglich (fehlende LSA)</li> <li>- Wartehäuschen auf der nördlichen Seite nicht realisierbar</li> <li>- Abstand zur Haltestelle Marktplatz gering / zur Haltestelle Ottomar-Geschke-Straße sehr weit</li> <li>- Keine direkte Erreichbarkeit der Schule und der Sportanlage: Querung von einer Kreuzung notwendig</li> </ul>
<p><b>SenUVK VI B</b></p>	<p>-keine</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchgangsverkehr (s. Vorteile BVG) wird sehr wohl beeinflusst</li> <li>- kein (gesicherter) Haltestellenabgang</li> <li>- Schleppkurven, Gehwegbreiten nicht dargestellt</li> <li>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)- erfahrungsgemäß lassen sich Überholvorgänge durch Markierung nicht ausschließen</li> </ul> <p><i>Anmerkung BVG:</i>  <i>Siehe Variante 2A (Marktplatz)</i></p>

<b>SGA T-K</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- paarige Haltestellen haben verkehrsberuhigende Wirkung,</li> <li>- Überholvorgänge sind durch Markierungen auszuschließen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe BVG</li> <li>- Keine sichere Querung der Dörpfeldstr. möglich (fehlende LSA)</li> <li>- Wartehäuschen auf der nördlichen Seite nicht realisierbar</li> </ul>
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Stilllegung Grundstückszufahrt</li> <li>-Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße</li> <li>-weite Entfernung zur LSA Waldstraße</li> </ul>
<b>Aktives Zentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Stilllegung Grundstückszufahrt</li> <li>-Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße</li> <li>-weite Entfernung zur LSA Waldstraße</li> </ul>

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	8
SenUVK IV B	nicht bewertbar
SenUVK IV C	nicht bewertbar
SenUVK VI B	1
SGA T-K	5
Stadtplanungsamt T-K	2
Aktives Zentrum	2

Wassermannstraße		Variante 1A
<b>Beschreibung:</b> - wie Variante 1 – mit nach hinten verlegtem Radweg (Siehe Lageplan 04 1:250 Variante 1A)		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	keine	-Die nördliche Gehwegseite ist nicht ausreichend breit, der Fußgänger wäre gezwungen, den Radweg zweimal zu kreuzen - es muss eine Zufahrt zur Haus-Nummer 68 auf der nördlichen Gehwegseite stillgelegt werden
<b>SenUVK IV B</b>	Sichere Radwegeführung	- Wartehalle auf der nördlichen Seite nicht realisierbar - Fußwege zu schmal bzw. wegen Wartefläche auf nördl. Seite gar nicht vorh. Siehe BVG und s. weitere Nachteile von V 1
<b>SenUVK IV C</b>	keine	- Wartehalle auf der nördlichen Seite nicht realisierbar - Fußwege zu schmal bzw. wegen Wartefläche auf nördl. Seite gar nicht vorh. siehe BVG und s. weitere Nachteile von V 1
<b>SenUVK VI B</b>	keine	-entferntere Lage zur Waldstraße/Wohngebiet/Schule - kein (gesicherter) Haltestellenabgang/Querung durch LSA - aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.) Anmerkung BVG: Siehe Variante 2A (Marktplatz)
<b>SGA T-K</b>	keine	- Wartehalle auf der nördlichen Seite nicht realisierbar

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußwege zu schmal bzw. wegen Wartefläche auf nördl. Seite gar nicht vorh.</li> <li>- Siehe BVG und Nachteile von V 1</li> </ul>
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Stilllegung Grundstückszufahrt</li> <li>-Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße</li> <li>-weite Entfernung zur LSA Waldstraße</li> </ul>
<b>Aktives Zentrum</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Stilllegung Grundstückszufahrt</li> <li>-Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße</li> <li>-weite Entfernung zur LSA Waldstraße</li> </ul>

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	8
SenUVK IV B	3
SenUVK IV C	3
SenUVK VI B	1
SGA T-K	2
Stadtplanungsamt T-K	2
Aktives Zentrum	2

Wassermannstraße	Variante 1B	
<b>Beschreibung:</b>		
- wie Variante 1 – mit Quermöglichkeit mit LSA ( mit Option der Signalisierung des gesamten Knotenpunktes ) (Siehe Lageplan 04 1:250 Variante 1B)		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Fußgänger können auf kürzestem Weg gesichert die andere Gehwegseite erreichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die nördlichen Aufstelllinien können durch die Zufahrt der Wassermannstraße nicht optimal angelegt werden</li> <li>- Es befindet sich ca. 180m weiter östlich eine weitere Fußgänger-LSA - durch die beiden kurz hintereinander folgenden LSA, wird die Fahrzeit der Straßenbahn beeinträchtigt</li> <li>- es muss eine Zufahrt zur Haus-Nummer 68 auf der nördlichen Gehwegseite stillgelegt werden</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG; Ziel ist an jeder H mindestens einen gesicherten Abgang zu haben sonst s. Variante 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG, wobei geprüft werden sollte die weitere LSA zu verschieben, wenn der Bedarf trotzdem besteht, wird es aber nicht zu Behinderungen der Strab führen</li> <li>- Abstand zur Haltestelle Marktplatz gering / zur Haltestelle Ottomar-Geschke-Straße sehr weit</li> <li>- Keine direkte Erreichbarkeit der Schule und der Sportanlage: Querung von einer Kreuzung notwendig</li> </ul> Entfall der Zufahrt muss Bezirk klären
<b>SenUVK IV C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG; Ziel ist an jeder H mindestens einen gesicherten Abgang zu haben sonst s. Variante 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG, wobei geprüft werden sollte die weitere LSA zu verschieben, wenn der Bedarf trotzdem besteht, wird es aber nicht zu Behinderungen der Strab führen</li> <li>- Abstand zur Haltestelle Marktplatz gering / zur Haltestelle Ottomar-Geschke-Straße sehr weit</li> <li>- Keine direkte Erreichbarkeit der Schule und der Sportanlage: Querung von einer Kreuzung notwendig</li> </ul> Entfall der Zufahrt muss Bezirk klären
<b>SenUVK VI B</b>	Gesicherter Zu-/Abgang beider Hst. durch LSA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- entferntere Lage zur Waldstraße/Wohngebiet/Schule.</li> <li>- wenn LSA, dann nur als Ersatz für günstiger gelegene prov. LSA Waldstr.!</li> <li>- LSA zu dicht an Wassermannstr. (Aufstellflächen, Sichtbeziehungen)</li> <li>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- nördl. Gehweg zu schmal</li> <li>- bestehende Grundstücksausfahrt in südöstlicher Richtungsfahrbahn Dörpfeldstr. (vor Wassermannstr.) nicht berücksichtigt</li> </ul> <p><i>Anmerkung BVG: dort ist nur eine Tür und kein abgesenkter Bord und keine Gehwegüberfahrt; Zufahrt befindet sich in der Wassermannstraße</i></p>
<b>SGA T-K</b>	- s. BVG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s. BVG,</li> <li>- Prüfung Verschiebung der HST</li> <li>- Wegfall der Zufahrt muss mit dem Bezirk noch geklärt werden</li> </ul>
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	-zusätzliche LSA	-Stilllegung Grundstückszufahrt -Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße
<b>Aktives Zentrum</b>	-zusätzliche LSA	-Stilllegung Grundstückszufahrt -Ungünstige Lage für Grundschule Waldstraße

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	8
SenUVK IV B	4
SenUVK IV C	4
SenUVK VI B	2
SGA T-K	7
Stadtplanungsamt T-K	2
Aktives Zentrum	2

Wassermannstraße		Variante 2
<b>Beschreibung:</b>		
Anlegen von versetzten Bahnsteigen im Bereich der bestehenden Haltestelle vor und nach dem Knotenpunkt Wassermannstraße (Siehe Lageplan: Übersichtsplan 1:1000-Variante 2A)		
<b>BVG</b>	<b>Vorteile</b> keine	<b>Nachteile</b> - Anlegen eines Bahnsteiges aufgrund einer vorhandenen Zufahrt etwa mittig des geplanten Bahnsteiges nicht möglich, da im vorderen Bereich 12m barrierefreier Einstieg plus 10m Rampe zur bestehenden Zufahrt nicht eingehalten werden können - Parallellage der Bahnsteige nicht möglich - Anlegen einer Warthalle auf der nördlichen Gehwegseite ist aufgrund von dicht aufeinanderfolgenden bodentiefen Fenstern nicht möglich
<b>SenUVK IV B</b>	- s. BVG	- s. BVG
<b>SenUVK IV C</b>	- s. BVG	- s. BVG
<b>SenUVK VI B</b>	nicht bewertbar	nicht bewertbar <i>Anmerkung BVG: Darstellung angepasst</i>
<b>SGAT-K</b>	keine	s. BVG
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>		-Grundstückszufahrt Dö 72 gesperrt
<b>Aktives Zentrum</b>		-Grundstückszufahrt Dö 72 gesperrt

Bewertung	1-10 (ungünstig – sehr gut)
BVG	1
SenUVK IV B	nicht bewertbar
SenUVK IV C	nicht bewertbar
SenUVK VI B	0
SGA T-K	1
Stadtplanungsamt T-K	1
Aktives Zentrum	1

Senat IV:

Der Bezirk hatte darum gebeten, dass geprüft wird, ob eine Umverlegung der Haltestelle möglich ist. Wie wurde damit umgegangen? Da die Ausführungen des Bezirkes sehr plausibel waren, wurden hier von einer Bewertung der Haltestelle Wassermannstr. abgesehen.

Diese ist u.E. nicht aus dem Rennen, wenn sie barrierefrei hergestellt werden kann und auch in die Haltestellenabstände passt (Einzugsradien und besserer Erschließung), auch wenn diese Haltestelle dann ggf. mit in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen ist.

Stadtplanungsamt T-K

Die Verlagerung der Haltestelle Wassermannstraße bis an die Waldstraße, wie im Termin vom 28.01.2021 durch Herrn Paul und Herrn Hanke angeregt (siehe Protokoll), wurde nicht berücksichtigt. Diese Variante wäre aus Sicht des FB Stadtplanung und des AZ-Teams zu bevorzugen.

Aktives Zentrum:

Die Verlagerung der Haltestelle Wassermannstraße bis an die Waldstraße, wie im Termin vom 28.01.2021 durch Herrn Paul und Herrn Hanke angeregt (siehe Protokoll), wurde nicht berücksichtigt. Diese Variante wäre aus Sicht des FB Stadtplanung und des AZ-Teams zu bevorzugen.

**Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Es befindet sich eine größere Zufahrt im vorderen Drittel der Haltestelle.**

<b>Wassermannstraße</b>		<b>Variante 3a</b>
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von parallelen Bahnsteigen näher zum Knotenpunkt Waldstraße</p>		
	<b>Vorteile</b>	<b>Nachteile</b>
<b>BVG</b>	<p>keine</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es muss eine Zufahrt im Bereich des geplanten Bahnsteiges stillgelegt werden bzw. Bahnsteig muss abgesenkt werden.</li> <li>- ein direktes Anlegen einer LSA östlich der Bahnsteige ist aufgrund der Zufahrt zu den Häusern 77-87 nicht möglich – Verschiebung der Bahnsteige in westliche Richtung aufgrund der Zufahrt Haus-Nummer 78 nicht möglich bzw. müsste diese Zufahrt aufgrund der Barrierefreiheit des Bahnsteiges stillgelegt werden</li> </ul>
<b>SenUVK IV B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurze Wegebeziehung zu Schule und Sportplatz.</li> <li>- LSA zur Querung leicht erreichbar.</li> </ul> <p>Städtebauliche Gleichmäßigkeit durch immer paarige Haltestellen in der Dörfeldstraße (einheitliches Gestaltungselement auch zur Drosselung des Verkehrs und mit der Möglichkeit der Herstellung eines sicheren Haltestellenzugangs durch LSA – durchgezogene Sperrlinie für Überholverbot zwingend erforderlich!).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach derzeitigem Kenntnisstand keine Möglichkeit zur Errichtung eines Wetterschutzes auf der nördlichen Seite.</li> <li>- Auf der nördlichen Seite befindet sich eine Einfahrt im Haltestellenbereich.</li> <li>- Neue Lage des Kombimastes im Südwesten der Haltestelle ist nachteilig gegenüber der alten Position.</li> </ul> <p>Herstellung der Barrierefreiheit auf der nördlichen Seite im hinteren Haltestellenbereich aufgrund der derzeitigen Zufahrt problematisch.</p>
<b>SenUVK IV C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurze Wegebeziehung zu Schule und Sportplatz.</li> <li>- LSA zur Querung leicht erreichbar.</li> </ul> <p>Städtebauliche Gleichmäßigkeit durch immer paarige Haltestellen in der Dörfeldstraße (einheitliches Gestaltungselement auch zur Drosselung des Verkehrs und mit der Möglichkeit der Herstellung eines sicheren Haltestellen-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach derzeitigem Kenntnisstand keine Möglichkeit zur Errichtung eines Wetterschutzes auf der nördlichen Seite.</li> <li>- Auf der nördlichen Seite befindet sich eine Einfahrt im Haltestellenbereich.</li> <li>- Neue Lage des Kombimastes im Südwesten der Haltestelle ist nachteilig gegenüber der alten Position.</li> </ul> <p>Herstellung der Barrierefreiheit auf der nördlichen Seite im hinteren Haltestellenbereich aufgrund der derzeitigen Zufahrt problematisch.</p>

	zugangs durch LSA – durchgezogene Sperrlinie für Überholverbot zwingend erforderlich!).	
<b>SenUVK VI B</b>	- Nähe zu Sport- u. Schulstandort im Bereich der Waldstr. - vorhandene prov. LSA kann als Querungshilfe integriert werden (Schleppkurven, Maße),	- Versetzen und Ersatzbau der LSA an die Hst. erforderlich - Haltestelle wird durch Gehwegüberfahrten in den Rampen überlagert. - aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)
<b>SGAT-K</b>	- Kurze Wegebeziehung zu Schule und Sportplatz. - LSA zur Querung leicht erreichbar. - barrierefreie HST	Keine Anordnung von Sitzmöglichkeiten auf der nördlichen Seite - Wetterschutz Herstellung der barrierefreien HST auf der nördlichen Seite im hinteren Haltestellenbereich aufgrund der derzeitigen Zufahrt problematisch. Fahrleitungsstandorte sind zu prüfen
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	Günstigere Lage zur Erschließung der östlichen Bereiche von Adlershof, speziell Schule und JFE Waldstraße Gleichmäßigere Aufteilung der durch AZ und BA geforderten Haltestellen	Grundstückszufahrten auf Nordseite Sehr schmaler Gehweg auf der Südseite
<b>Aktives Zentrum</b>	Günstigere Lage zur Erschließung der östlichen Bereiche von Adlershof, speziell Schule und JFE Waldstraße Gleichmäßigere Aufteilung der durch AZ und BA geforderten Haltestellen	Grundstückszufahrten auf Nordseite Sehr schmaler Gehweg auf der Südseite, Beeinträchtigung Gewerbe Dörpfeldstr. 73

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	8
SenUVK IV C	8
SenUVK VI B	2
SGA T-K	8
Stadtplanungsamt T-K	1
Aktives Zentrum	1

Anmerkung SenUVK, IVC42:

Dass das grundsätzliche Anlegen eines Bahnsteigs aufgrund der Zufahrten in diesem Fall nicht machbar ist, ist aus den vorliegenden Informationen nicht ableitbar. Auch bei den bisher bekannten Planungsvarianten (1A und 1B) mit Haltestellenkaps östlich der Wassermannstraße ist mit einer vorhandenen Einfahrt umzugehen und eine Lösung zu finden. Allein die Zufahrtsthematik sollte hier also nicht ausschlaggebend sein. In der Übersicht zu den Entfernungsradien und mit Berücksichtigung der nachgefragten fußläufig erreichbaren Quellen und Ziele in der Umgebung scheint diese Lage der Haltestelle sinnvoll. Weitere Kriterien wie Platz für Wetterschutz und Platz im Gehweg- und Fahrradwegbereich können so leider nicht abschließend bewertet werden.

Wassermannstraße		Variante 3b
<p><b>Beschreibung:</b></p> <p>Anlegen von parallelen Bahnsteigen zum Knotenpunkt Waldstraße</p>		
	<p><b>Vorteile</b></p>	<p><b>Nachteile</b></p>
BVG	keine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlegen eines Bahnsteiges aufgrund der vorhandenen Zufahrt zum Sportplatz nicht möglich</li> <li>- ein barrierefreier Einstieg im vorderen Bahnsteigbereich wäre aufgrund der Gleislage nicht möglich</li> <li>- LSA müsste umgestellt werden</li> </ul>
SenUVK IV B	Im nördlichen Haltestellenbereich befinden sich keine Zufahrten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Änderung der Gleislagen im Bereich Waldstraße, wären offenbar größere Eingriffe in die Gleislagen erforderlich, um hier eine südlich gelegene Bahnsteiganlage barrierefrei zu realisieren.</li> <li>- Hinzu kommt, dass die Zufahrt zum Sportplatz im Rampenbereich liegen würde.</li> <li>- Verlegung der LSA hätte negative Auswirkungen auf die Querbarkeit und würde zu einer schlechten Fußgängerführung zu Schule und Sportplatz führen.</li> </ul> <p>Haltestellenabstände nicht optimal.</p>
SenUVK IV C	Im nördlichen Haltestellenbereich befinden sich keine Zufahrten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Änderung der Gleislagen im Bereich Waldstraße, wären offenbar größere Eingriffe in die Gleislagen erforderlich, um hier eine südlich gelegene Bahnsteiganlage barrierefrei zu realisieren.</li> <li>- Hinzu kommt, dass die Zufahrt zum Sportplatz im Rampenbereich liegen würde.</li> <li>- Verlegung der LSA hätte negative Auswirkungen auf die Querbarkeit und würde zu einer schlechten Fußgängerführung zu Schule und Sportplatz führen.</li> </ul> <p>Haltestellenabstände nicht optimal.</p>
SenUVK VI B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nähe zu Sport- u. Schulstandort im Bereich der Waldstr.</li> <li>- vorhandene prov. LSA kann als Querungshilfe integriert werden (Schleppkurven, Maße), Ersatzbau erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aufgrund der ggü. liegenden Kap Haltestellen Behinderungen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwache Selchowstr., Polizei Nipkowstr., RTW Anna-Seghers-Str.)</li> <li>- westliche Querungsstelle an der Waldstraße fehlt</li> </ul>
SGAT-K	Im nördlichen Haltestellenbereich befinden sich keine Zufahrten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der LSA hätte negative Auswirkungen auf die Querbarkeit und würde zu einer schlechten Fußgängerführung zu Schule und Sportplatz führen.</li> </ul>

		- Verschwenkung der Gleisanlage in den Seitenbereich, somit keine paarige HST
<b>Stadtplanungsamt T-K</b>	Sehr gute Erschließung Schule und JFE Waldstraße Breitere Seitenbereiche als bei 3a	Lage direkt vor der Waldstraße verschlechtert fußläufige Erreichbarkeit Bereich Zinsgutstraße/Radickestraße
<b>Aktives Zentrum</b>	Sehr gute Erschließung Schule und JFE Waldstraße Breitere Seitenbereiche als bei 3a, Gute Anbindung der Wohnquartiere nordwestlich der Dörpfeldstraße, Gleichmäßigere Aufteilung der durch AZ und BA geforderten Haltestellen	Lage direkt vor der Waldstraße verschlechtert fußläufige Erreichbarkeit Bereich Zinsgutstraße/Radickestraße

<b>Bewertung</b>	<b>1-10 (ungünstig – sehr gut)</b>
BVG	1
SenUVK IV B	5
SenUVK IV C	5
SenUVK VI B	2
SGA T-K	4
Stadtplanungsamt T-K	6
Aktives Zentrum	8

Anmerkung BVG: Diese Variante kann aufgrund technischer Gegebenheiten (Gleislage ; Zufahrt zu einem Sportplatz) nicht umgesetzt werden und wird somit nicht weiter betrachtet. Diese Variante wurde lediglich aufgetragen, um darzustellen, dass ein Versetzen der Haltestelle Wassermannstraße an diesen Standort nicht möglich ist