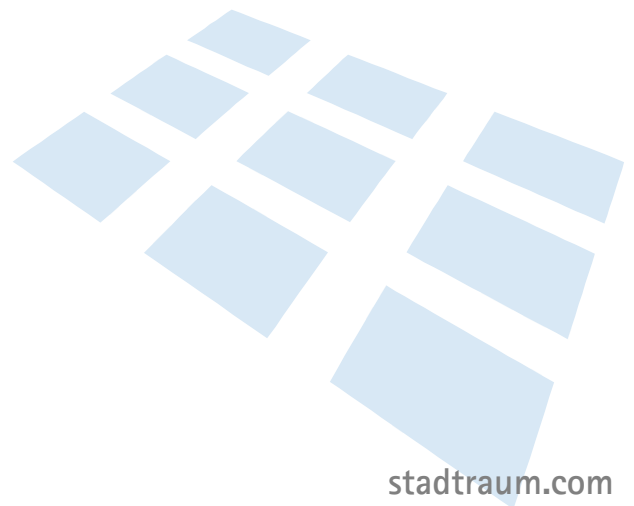




Objektkonkrete Verkehrsprognose

**für den zweigleisigen
Straßenbahnausbau
in der Dörpfeldstraße
in Berlin Treptow-Köpenick**

Ergebnisbericht



**Objektkonkrete Verkehrsprognose****für den zweigleisigen Straßenbahnausbau in der Dörfeldstraße in Berlin Treptow-Köpenick****Ergebnisbericht**

Projekt-Nr.:	1 8100 1905 0020
Auftraggeber:	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - AÖR - Holzmarktstraße 15-17 10179 Berlin
über:	Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Greifswalder Straße 80 A 10405 Berlin
Auftragnehmer:	Stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22 10245 Berlin
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. Michael Thurm
Telefon:	030 - 556 75 123
E-Mail:	michael.thurm@stadtraum.com
Datum:	21.10.2022



Inhalt

1	Veranlassung und Zielsetzung	3
2	Bestandsanalyse	4
2.1	Untersuchungsgebiet	4
2.2	Straßenraumaufteilung	5
2.3	Verkehrsaufkommen	8
3	Vorhabenbeschreibung	11
3.1	Projektumfang	11
3.2	Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen	11
4	Verkehrsprognose	14
5	Zusammenfassung und Fazit	17
6	Literaturverzeichnis	18
7	Anlagenverzeichnis	18



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übergeordnetes Straßennetz (1)	4
Abbildung 2: Übersichtskarte Planungsstrecke (2)	5
Abbildung 3: Querschnitt Einmündungsbereich Adlergestell (Bestand in grün).....	5
Abbildung 4: Querschnitt eingleisiger Abschnitt zwischen Adlergestell und Helbigstraße (Bestand in grün)	6
Abbildung 5: Querschnitt zweigleisiger Abschnitt zwischen Helbigstraße und Waldstraße	6
Abbildung 6: Verkehrsstärkenkarte 2014 (3).....	8
Abbildung 7: Verkehrsstärkenkarte 2019 (4).....	9
Abbildung 8: Strombelastungsplan KP Adlergestell / Rudower Ch. – Dörfeldstr. vom 13.11.2018.....	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Bemessungsfälle Dörfeldstraße	17
Tabelle 2: Maßgebende Verkehrsmengen Adlergestell, Rudower Ch.....	17



1 Veranlassung und Zielsetzung

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) beabsichtigen, die Gleisanlagen der Straßenbahn in der Dörpfeldstraße im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin zu erneuern. Der Verschleiß der Straßenbahnanlagen und die zukünftigen betrieblichen Ansprüche, die mit der Inbetriebnahme des Betriebshofs Adlershof einhergehen, erfordern eine Streckeninstandsetzung zwischen dem Adlergestell (B 96a) und der Waldstraße. In diesem Zusammenhang ist auch der durchgehend zweigleisige Ausbau der Straßenbahn auf dem Abschnitt zwischen Adlergestell und Helbigstraße vorgesehen. Die beiden Haltstellenpaare "Marktplatz Adlershof" und "Wassermannstraße" sollen barrierefrei gebaut werden.

Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn in der Dörpfeldstraße erfordert ein Planfeststellungsverfahren. Zu diesem Zweck ist eine objektkonkrete Verkehrsprognose für das Untersuchungsgebiet durchzuführen. Die Methodik zur Erarbeitung der Verkehrsprognose erfolgt in Anlehnung an den Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen Teil – Aufkommensermittlung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aus dem Jahr 2015. Hierzu wird im Kapitel 2 zunächst eine Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets durchgeführt und das bestehende Verkehrsaufkommen ermittelt (Bestands-Fall).

Auf Grundlage einer Vorhabenbeschreibung wird im Kapitel 3 eine Abschätzung der sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsaufkommen getroffen („IST“-Planfall). Daran anschließend wird im Kapitel 4 die Verkehrsprognose für 2030 erarbeitet (Prognose-Nullfall / Prognose-Planfall). Hierzu werden bekannte Datenquellen und vorliegende Untersuchungen für das Gebiet herangezogen und deren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2030 abgeschätzt. Abschließend wird der maßgebende Betrachtungsfall der vier Planfälle ermittelt.

2 Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsgebiet

Die Dörpfeldstraße befindet sich im Osten des Ortsteils Adlershof im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin. Der Streckenzug Dörpfeldstraße – Ottomar-Geschke-Straße mündet im Westen in das Adlergestell (B96a) und im Osten in die Oberspreestraße. Der Streckenzug wird als Ergänzungsstraße zum übergeordneten Berliner Straßennetz (Stufe 0 – III) kategorisiert. Dieser besitzt eine besondere Bedeutung als Haupteerschließungsstraße für die anliegenden Wohngebiete und als Hauptgeschäftsstraße. Der Streckenzug besitzt zudem eine attraktive Verkehrsverbindung zwischen der Anschlussstelle Adlershof der BAB 113 sowie der B 96a (Adlergestell) und dem Ortsteil Köpenick als Alternative zum Streckenzug über Ernst-Ruska-Ufer – Glienicker Weg.

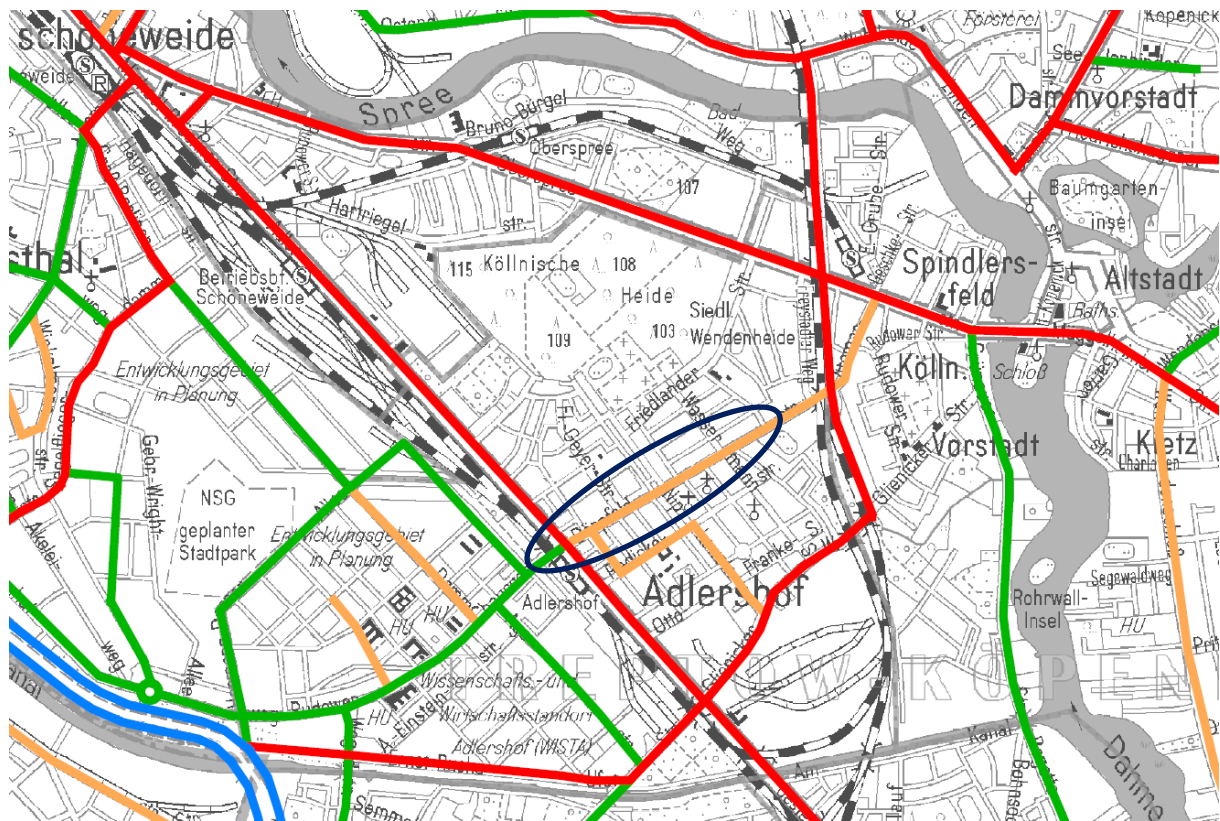


Abbildung 1: Übergeordnetes Straßennetz (1)

Die Arbeiten zur Instandsetzung und zum Ausbau der Straßenbahngleisanlagen der BVG beschränken sich hierbei auf den Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee und den Streckenabschnitt der Dörpfeldstraße bis zur Einmündung Waldstraße. Der Streckenabschnitt ist als zentrale Hauptgeschäftsstraße charakterisiert, an dem das Quartierszentrum und der Marktplatz Adlershof angesiedelt sind.

2.2 Straßenraumaufteilung

Die Struktur der Dörfeldstraße ist von der Führung der Straßenbahn geprägt und lässt sich in vier wesentliche Abschnitte (von West nach Ost) aufteilen. Die folgenden Querschnitte zeigen dabei den Bestand in Grün und die Planung in Rot. Die angegebenen Maße beziehen sich auf die Achsen der Gleisanlagen.

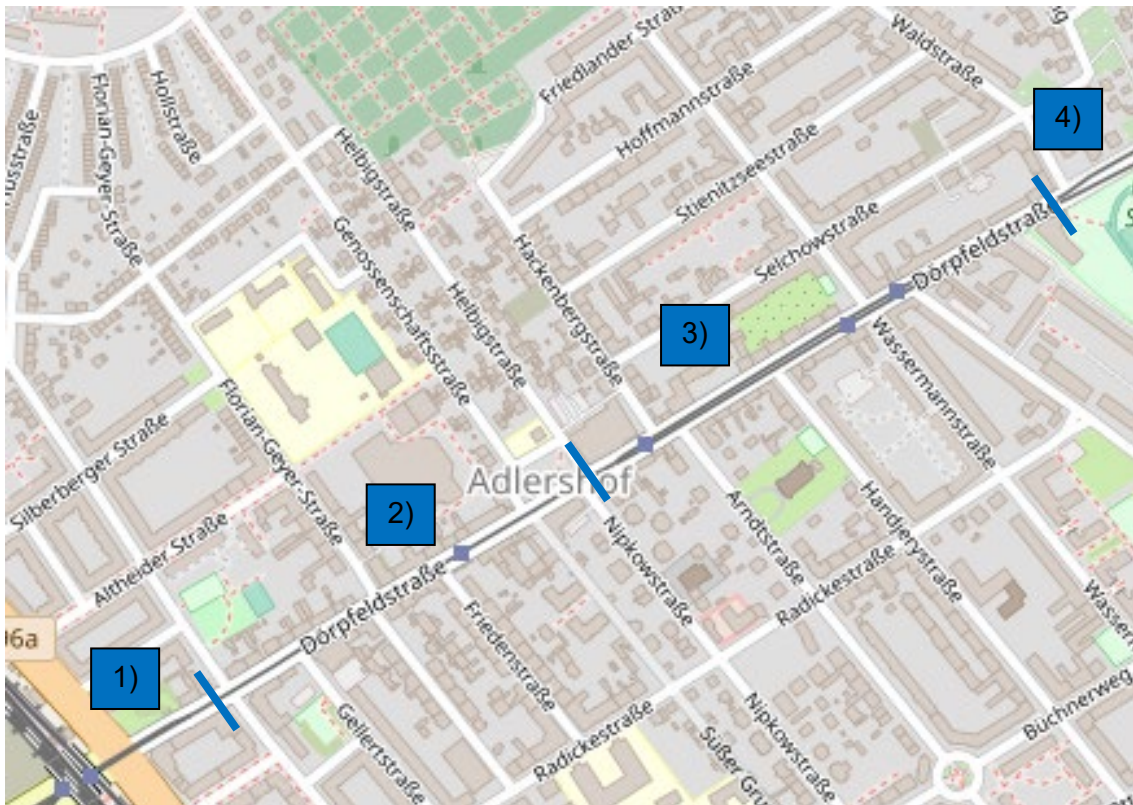


Abbildung 2: Übersichtskarte Planungsstrecke (2)

1) Im Einmündungsbereich am Knotenpunkt Adlergestell beträgt die Fahrbahnbreite 12,60 Meter. Diese teilt sich in vier Fahrstreifen. Die Gleisanlagen sind über eine Länge von ca. 50,00 Metern zweigleisig in Mittellage ausgebaut. Die Straßenbahn wird gemeinsam mit dem Kfz- und dem Radverkehr geführt.

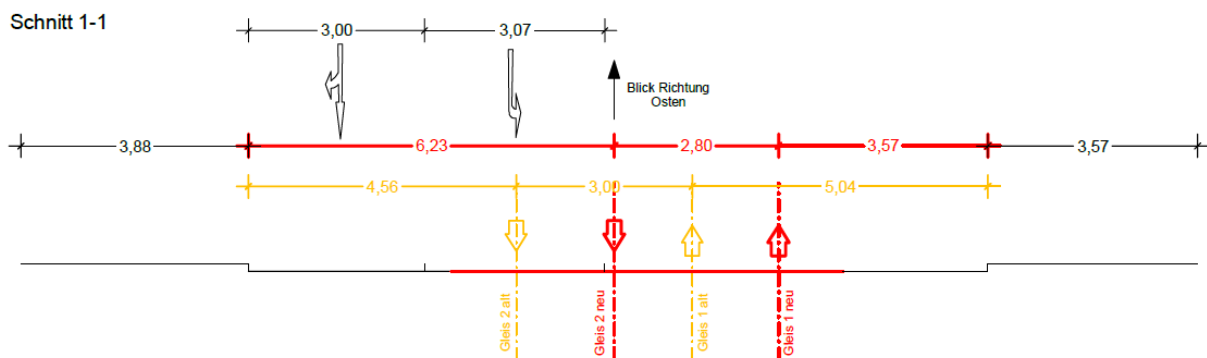


Abbildung 3: Querschnitt Einmündungsbereich Adlergestell (Bestand in grün)

2) In dem weiteren Verlauf der Dörfeldstraße verschmälert sich die Fahrbahn auf etwa 9,00 Meter. Die Straßenbahn wird über einen ca. 500 Meter langen Abschnitt über ein einzelnes straßenbündiges Gleis in Mittellage geführt, der über Weichen erreicht wird. Neben dem Gleisbereich verbleiben ca. 3,00 Meter bzw. ca. 3,25 Meter für den Kfz- und den Radverkehr. Über den gesamten Abschnitt besteht ein eingeschränktes Halteverbot oder ein zeitlich begrenztes absolutes Halteverbot. Das Überholen haltender Fahrzeuge ist nur unter Beachtung der Straßenbahn möglich.

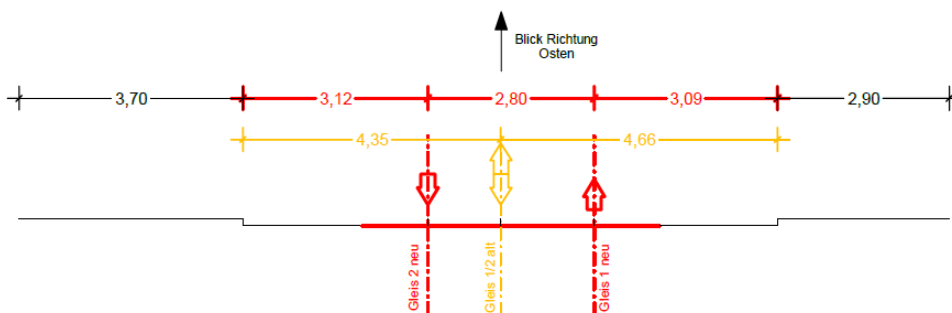


Abbildung 4: Querschnitt eingleisiger Abschnitt zwischen Adlergestell und Helbigstraße (Bestand in grün)

3) Östlich der Helbigstraße wird wieder die zweigleisige Führung in Mittellage über eine Länge von ca. 500 Metern aufgenommen. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt etwa 10,00 Meter. Neben dem Gleisbereich verbleiben beidseitig lediglich ca. 2,20 Meter. Der Kfz-Verkehr wird gemeinsam mit der Straßenbahn geführt. Über den gesamten Abschnitt bestehen eingeschränkte oder absolute Halteverbote.

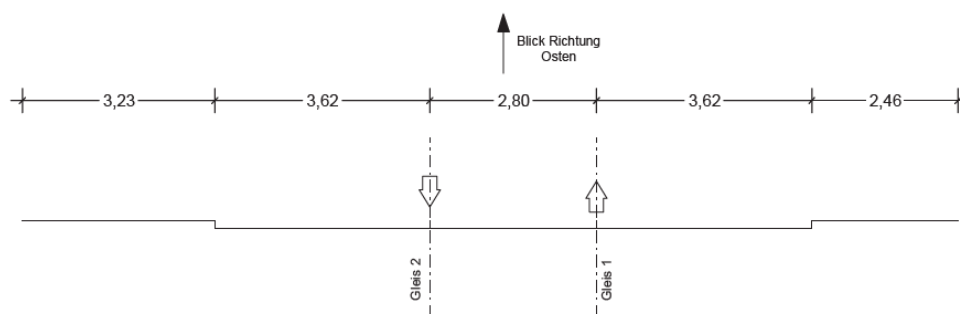


Abbildung 5: Querschnitt zweigleisiger Abschnitt zwischen Helbigstraße und Waldstraße

4) Ab der Einmündung Waldstraße verziehen die Gleise jeweils in den Seitenraum. Die Straßenbahn wird im weiteren Verlauf als eigenständiger Bahnkörper und getrennt zum Individualverkehr geführt.

In der Dörfeldstraße sind im Bestand keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Radverkehrsführung erfolgt ausschließlich im Mischverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Streckenzug gehört zum Radvorrangnetz.



Auf dem gesamten Abschnitt zwischen Adlergestell und Wassermannstraße sind beidseitig Gehwege für den Fußgängerverkehr vorhanden. Diese variieren in der Breite zwischen 3,00 und 4,00 Metern auf der Nordseite und zwischen 2,00 und 3,50 Metern auf der Südseite. Es besteht reges Fußgängerverkehrsaufkommen.

Die beiden Haltstellenpaare "Marktplatz Adlershof" und "Wassermannstraße" sind im Bestand nicht barrierefrei ausgebaut, der Fahrgastwechsel erfolgt in Mittellage und über die Fahrbahn.

2.3 Verkehrsaufkommen

Einen ersten Überblick über das bestehende Verkehrsaufkommen gibt die Verkehrsstärkenkarte des übergeordneten Berliner Straßennetzes den Jahren 2014 und 2019 (3), (4). In der Verkehrsmengenkarte 2014 ist für die Dörfeldstraße ein werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen 12.200 und 15.000 Kfz / 24-Std. angegeben (vgl. Abbildung 6). Im Vergleich dazu verzeichnet die Verkehrsmengenkarte 2019 ein werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen 11.400 und 14.500 Kfz / 24-Std. (vgl. Abbildung 7). Dies entspricht einer angenommenen Reduzierung zwischen 500 und 800 Kfz pro Werktag.

Ein Vergleich der beiden Verkehrsmengenkarten zeigt darüber hinaus eine Zunahme des Verkehrsaufkommens im Adlergestell nördlich der Dörfeldstraße um ca. 300 Kfz pro Werktag (1 %), im Adlergestell südlich der Dörfeldstraße um ca. 800 Kfz pro Werktag (3 %) und in der Rudower Chaussee um ca. 2.200 Kfz pro Werktag (15 %). Dies zeigt eine signifikante Verkehrsmengenzunahme in der Rudower Chaussee, die sich allerdings nicht auf die Dörfeldstraße selbst auswirken soll.

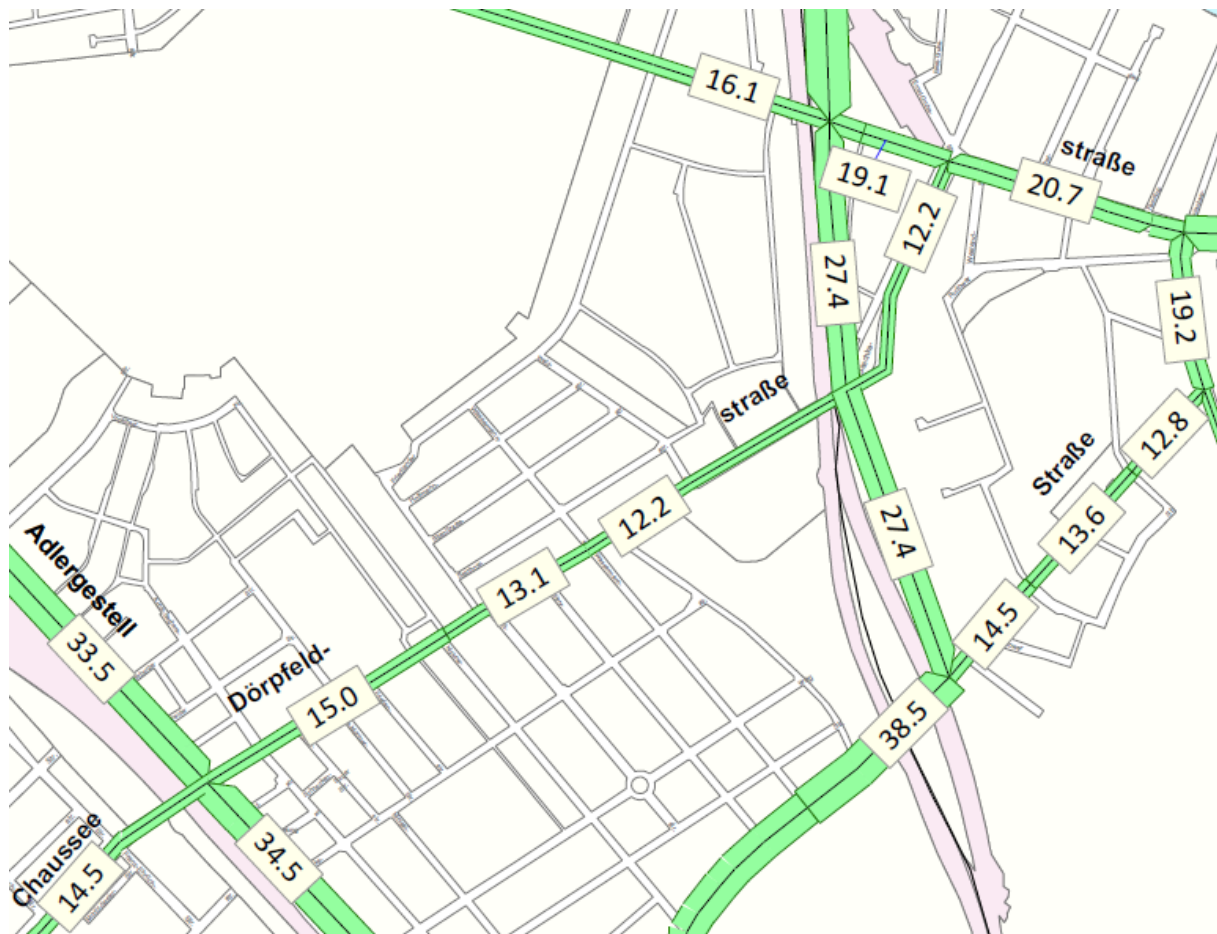


Abbildung 6: Verkehrsstärkenkarte 2014 (3)

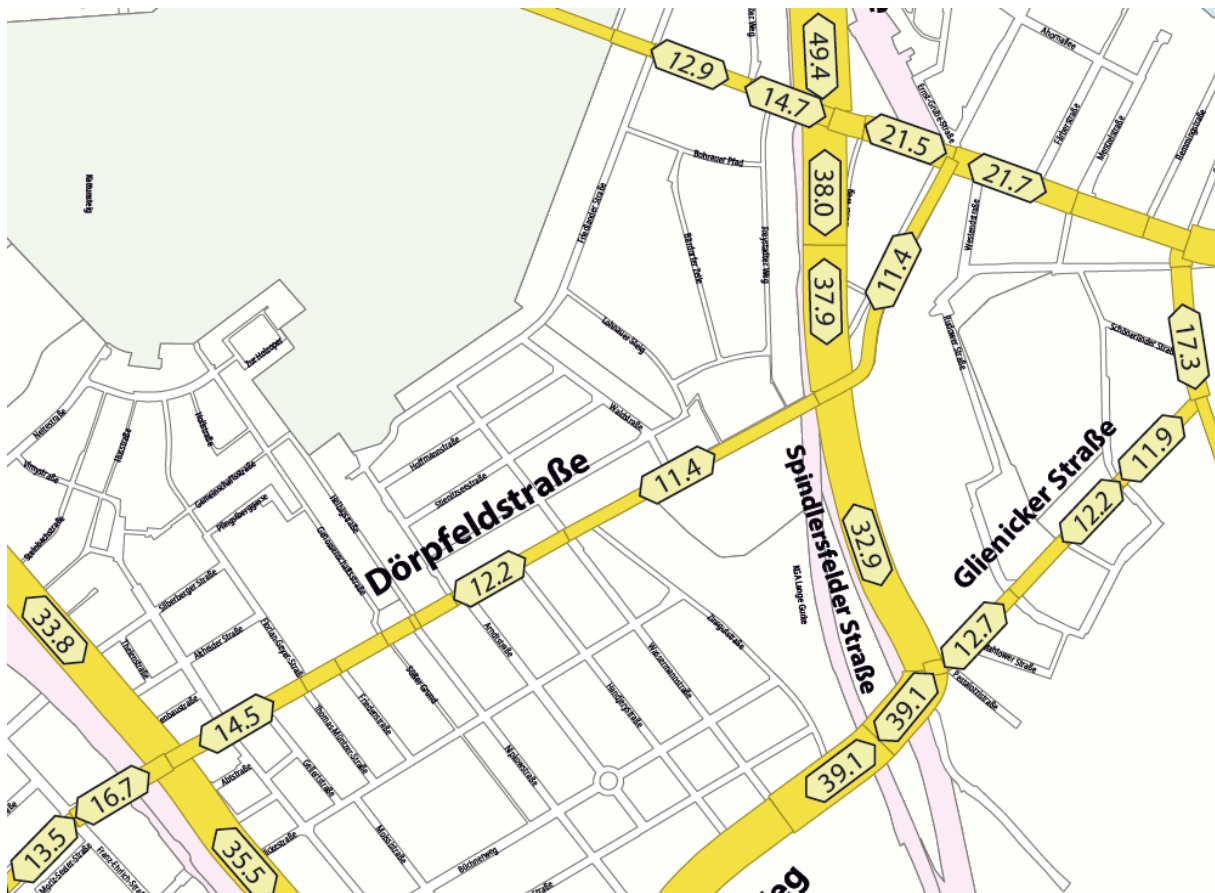


Abbildung 7: Verkehrsstärkenkarte 2019 (4)

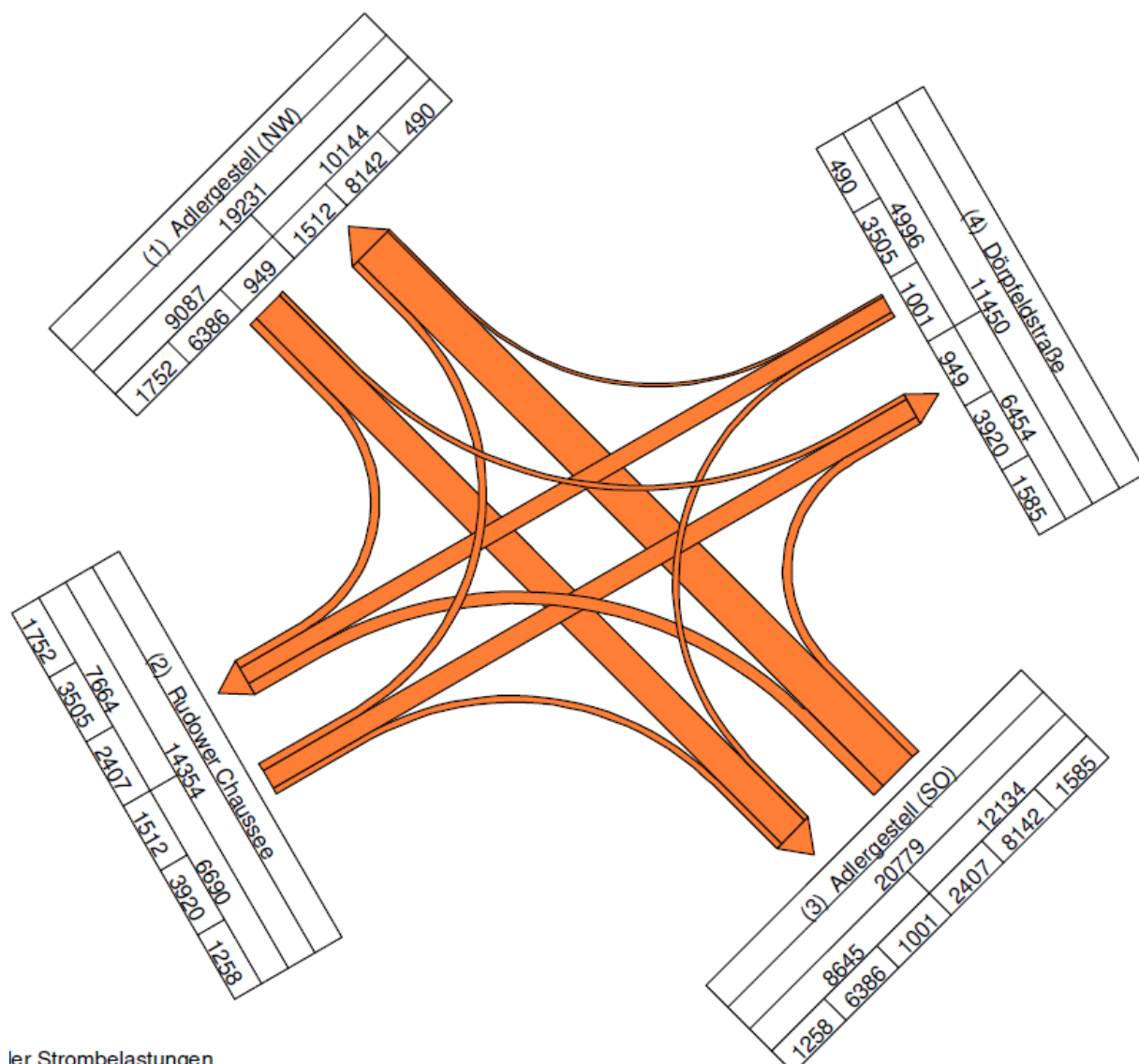
Neben der Verkehrsstärkenkarte steht zudem eine Verkehrsstromzählung am Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee vom 13.11.2018 (46. Kalenderwoche) zur Verfügung (vgl. Abbildung 8). In dieser ist ein Verkehrsaufkommen von 11.450 Kfz / 12-Std. im Querschnitt der Dörpfeldstraße ermittelt wurden. Unter Anwendung des entsprechenden Wochenfaktors von 0,988, des 24h-Faktors von 1,353 und des Zähljahr-Faktors von 0,984 wird ein mittleres Verkehrsaufkommen von 15.061 Kfz / 24-Std. am Werktag erreicht (5 S. 10). Der Wert bestätigt damit die Angabe aus der Verkehrsmengenkarte 2014.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsstromzählung aus dem Jahr 2018 noch vor der Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens in der Rudower Chaussee und der damit einhergehenden LSA-Anpassung aus dem Jahr 2021 durchgeführt wurde und damit keine vollständige Aktualität aufweist. Vor dieser Anpassung konnte von der Rudower Chaussee aus noch von den beiden vorhandenen Fahrstreifen in die Dörpfeldstraße eingefahren werden. Dies ist nun nicht mehr erlaubt. Aus diesem Grund ist anzunehmen, dass sich der Verkehrsstrom von der Rudower Chaussee in die Dörpfeldstraße durch diese Maßnahme verringert haben wird, zumal mit der Streckenverbindung über das Ernst-Ruska-Ufer und den Glienicker Weg geeignete Alternativrouten verfügbar sind. Für den Bestandsfall wird daher das geringere Verkehrsaufkommen der Dörpfeldstraße aus der Verkehrsmengenkarte 2019 mit 14.500 Kfz pro Werktag als realistisch angesehen.



Im Querschnitt der Rudower Chaussee wurden bei der Verkehrsstromzählung, unter Berücksichtigung der o. g. Hochrechnungsfaktoren für den DTVw, 18.881 Kfz / 24-Std. am Werktag ermittelt. Dieser Wert liegt nochmal deutlich über dem der Verkehrsmengenkarte 2019. Für die Rudower Chaussee ist demnach von einer noch stärkeren Verkehrszunahme auszugehen, als der Vergleich der beiden Verkehrsmengenkarten bereits aufzeigt. Daraus lässt sich ableiten, dass insbesondere die Verkehrsmengen der Abbiegeströme zum / vom Adlergestell zugenommen haben.

Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. zwei Prozent.



ler Strombelastungen

Abbildung 8: Strombelastungsplan KP Adlergestell / Rudower Ch. – Dörfeldstr. vom 13.11.2018



3 Vorhabenbeschreibung

3.1 Projektumfang

Der Hauptbestandteil des Vorhabens liegt in dem symmetrischen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn zwischen Adlergestell und Helbigstraße sowie der Anbindung an den Gleisbestand in der Rudower Chaussee und in Höhe Hackenbergstraße. Die Gleisanbindung in der Rudower Chaussee wird ebenfalls in neuer Gleislage geplant. Hiervon betroffen ist der signalisierte Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee. Weiterer Bestandteil der Planung ist die Anbindung an den Gleisbestand in Höhe Handjerystraße und in Höhe Zinsgutstraße. Zudem soll ein barrierefreier Ausbau der Haltestellenpaare "Marktplatz Adlershof" und "Wassermannstraße" stattfinden. Beide Haltestellenpaare sind als für den Radverkehr überfahrbare Kaps mit Gehwegvorstreckungen geplant (siehe Anlage 1).

Es ist hervorzuheben, dass sich der Umfang des Projekts ausschließlich auf den BVG-Anlagenbau im Fahrbahnbereich der Dörpfeldstraße und am Knotenpunkt Adlergestell / Rudower Chaussee – Dörpfeldstraße beschränkt. Eine Änderung der Bordverläufe und damit der Straßenquerschnitte wird ausschließlich im Bereich der Haltestellenkaps mit vorgezogenen Seitenräumen vorgenommen. Das Nebenstraßennetz der Dörpfeldstraße ist von der Maßnahme nicht betroffen. Der Umbau besitzt keine Auswirkungen auf die Fahr- und Abbiegebeziehungen im Untersuchungsgebiet.

3.2 Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen

Für die Abschätzung der projektbezogenen Auswirkungen auf das bestehende Kfz-Verkehrsaufkommen in der Dörpfeldstraße wird der Streckenzug und der Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee separat bewertet.

Streckenzug Dörpfeldstraße

Der Ausbau der Straßenbahngleise führt dazu, dass die Verkehrsraumaufteilung, die im Bestand bereits östlich der Helbigstraße existiert, bis zum Knotenpunkt Adlergestell fortgeführt wird. Die Fahrbahn teilt sich außerhalb der Haltestellenbereiche auf zwei 4,50 Meter breite Fahrstreifen und innerhalb der Haltestellenbereiche auf zwei 3,25 Meter breite Fahrstreifen auf. Der Kfz-Verkehr verlagert sich von dem Straßenraum neben der Gleisanlage generell auf den straßenbündigen, also gemeinsam genutzten Bahnkörper. Während der Fahrgastwechsel kommt der Folgeverkehr zum Stehen. Die mittelfristige Erhöhung des Straßenbahntakts in der Dörpfeldstraße könnte daher als Behinderung für die Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden und zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Alternativrouten führen.

Das Halten und Parken von Fahrzeugen wird in beiden Fahrtrichtungen über den gesamten Abschnitt untersagt und der Lieferverkehr wird in das Nebenstraßennetz verlagert. Entgegen dem Bestand werden keine Behinderungen mehr durch am Fahrbahnrand haltende



Fahrzeuge auftreten. Entgegenkommende Straßenbahnen müssen beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen nicht mehr berücksichtigt werden. Die Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit wird dadurch insgesamt spürbar verbessert.

Der Radverkehr wird auch zukünftig auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Einrichtung von Radfahrstreifen wäre aufgrund der Bedeutung des Streckenzugs als Radvorrangnetz wünschenswert, ist aber mangels ausreichender Restfahrbahnbreiten neben dem gemeinsam genutzten Bahnkörper nicht möglich. Das konfliktfreie Überholen des Radverkehrs ist nur unter Beachtung des Gegenverkehrs möglich. In den Haltestellenbereichen wird der Radverkehr über die Bahnsteige geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte zur Sicherung des Radverkehrs beibehalten werden.

Zusammenfassend wurden die folgenden negativen (-), positiven (+) und gleichbleibenden (/) Effekte für die Attraktivität der Dörfeldstraße für den Durchgangsverkehr ermittelt:

- durchgängig gemeinsam genutzter Bahnkörper inkl. Halt bei Fahrgastwechseln
- erhöhter Straßenbahntakt
- + der ruhende Verkehr und entsprechende Überholvorgänge entfallen
- + Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit
- / Radverkehrsführung
- / reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit
- / Verbindungsfunktion sowie Fahr-/ und Abbiegebeziehungen

Die Gegenüberstellung zeigt, dass die Nutzerattraktivität im Streckenzug der Dörfeldstraße für den Durchgangsverkehr weder deutlich verbessert noch verschlechtert wird. Insgesamt besitzt der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn demnach keine maßgebende verkehrsinduzierende oder -reduzierende Wirkung auf die Dörfeldstraße zwischen Adlergestell und Waldstraße.

Knotenpunkt Adlergestell / Dörfeldstraße – Rudower Chaussee (siehe Anlage 2)

Die Maßnahme zum Gleisusbau sieht eine Verziehung der Gleisanlagen im Knoteninnenraum und eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen an dem Knotenpunktarm Dörfeldstraße vor. Der restliche Knotenpunkt bleibt unberührt.

In der Knotenpunktzufahrt Dörfeldstraße wird die Fahrstreifenaufteilung mit einem 3,25 Meter breiten Mischfahrstreifen (gerade / rechts) und einem 3,00 Meter breiten Linksabbiegefahrstreifen beibehalten. Die Straßenbahn (Signalgruppe S1) wird, wie im Bestand, weiterhin gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr (Signalgruppe K5_6_7) über den Linksabbiegefahrstreifen geführt. Die Haltlinie für den Linksabbiegefahrstreifen / die Straßenbahn muss um ca. 11,50 Meter zurück gelegt werden. In der Knotenpunktabfahrt Dörfeldstraße wird der Verkehrsraum auf einen 3,25 Meter breiten Fahrstreifen für den Kfz- und den Straßenbahnverkehr beschränkt. Für den Radverkehr werden sowohl in der Zufahrt als auch in der Abfahrt 2,35 Meter breite Radfahrstreifen vorgesehen.



Die bestehende Fahrstreifenaufteilung in der Knotenpunktzufahrt Rudower Chaussee mit einem Mischfahrstreifen (gerade / rechts) und einem separaten Linksabbiegefahrstreifen kann ebenfalls beibehalten werden. Darüber hinaus ist die Straßenbahn (Signalgruppe SD2) bereits im Bestand mit dem Kfz-Verkehr (Signalgruppe K12_13_14) signaltechnisch verriegelt. Die Straßenbahn wird dabei im Vorlauf zum Kfz-Verkehr freigegeben und fährt als Pulkführer in die Dörpfeldstraße ein. Die baulichen Veränderungen am Knotenpunkt erfordern demnach keine grundlegende Änderung der LSA-Steuerung. Lediglich durch die veränderten Fahrkurven am Knotenpunkt ist eine Prüfung aller relevanten Zwischenzeiten am Teilknoten 1 (Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee) erforderlich. Dies kann geringfügige Änderungen an der Freigabezeitverteilung im niedrigen Sekundenbereich zur Folge haben, die sich, wenn überhaupt, nur sehr geringfügig auf die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt auswirken wird.

Zwischenfazit

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass der Gleisanlagenumbau am Knotenpunkt ebenfalls keine maßgebenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet besitzt. Der Ist-Planfall entspricht somit annähernd dem Bestandsfall.



4 Verkehrsprognose

Für die Ermittlung des Prognosefalls für das Jahr 2030 standen im wesentlichen folgende Datengrundlagen zur Verfügung:

- Verkehrsprognose 2030 der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz,
- Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörfeldstraße (2016),
- Gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030 Berlin-Johannisthal/ Adlershof (2019).

Landeseigene Verkehrsprognose

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz weist in der landeseigenen Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2030 keine signifikante Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Dörfeldstraße, dem Adlergestell und der Rudower Chaussee gegenüber dem Bestand auf (siehe Anlage 3).

Bewertung der Verkehrsgutachten

Neben der landeseigenen Verkehrsprognose stehen mit dem IVFK Adlershof-Dörfeldstraße vom August 2016 und der gebietskonkreten Verkehrsprognose 2030 Berlin-Johannisthal/ Adlershof vom November 2019 noch zwei Unterlagen zur Verfügung, die eine Aussage über die verkehrliche Entwicklung in der Dörfeldstraße treffen. Neben dem BVG-Anlagenbau sollen zahlreiche weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Dörfeldstraße zu einer attraktiven Geschäftsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr zu entwickeln. Durch die Neuorganisation des fließenden und des ruhenden Verkehrs soll die Verkehrsführung verdeutlicht und damit auch sicherer gestaltet werden. Die Herstellung von Radverkehrsanlagen soll zudem die Attraktivität als bezirkliche Rad-Haupttroute fördern. Letzteres ist nach Einschätzung und unter Berücksichtigung aktuell gültiger Richtlinien und Regelmaße für Radverkehrsanlagen im Vorrangnetz bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht umsetzbar.

Durch die Pförtnerung der Verkehrsströme an den signalisierten Knotenpunkten Adlergestell / Rudower Chaussee – Dörfeldstraße und Oberspreestraße / Ottomar-Geschke-Straße soll der Durchgangsverkehr reduziert und auf den parallel verlaufenden Glienicker Weg verlagert werden (6 S. 22). In dem IVFK Adlershof-Dörfeldstraße wird durch die Umsetzung der darin angedachten Maßnahmen eine Verkehrsreduzierung von 20 bis 30 Prozent in der Dörfeldstraße ermittelt (7 S. 85). Dies entsprächen 3.000 bis 4.500 Kfz. Die gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030 für Berlin Johannisthal/ Adlershof konkretisiert diese Annahme und gibt, ausgehend von einem DTV_W von 15.000 Kfz, eine Verkehrsabnahme von 4.000 Kfz (2.000 Kfz pro Fahrtrichtung) für die Dörfeldstraße an (6 S. 23). In der Übersichtskarte der gebietskonkreten Verkehrsprognose 2030 wird für die Dörfeldstraße ein DTV_W von 11.000 Kfz und davon 645 Lkw>3,5t angegeben. Dies entspräche einer Verdopplung der Schwerlastfahrzeuge bei gleichzeitiger Verkehrsabnahme.



Erste Maßnahmen zur Zuflussdosierung über den Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee wurden bereits mit der Anpassung der Fahrstreifenaufteilung und der Anlage des Bussonderfahrstreifens in der Rudower Chaussee im Jahr 2021 umgesetzt. Wie stark sich diese auf das Verkehrsaufkommen in der Dörpfeldstraße bereits ausgewirkt hat, lässt sich mangels aktueller Verkehrszählraten nicht konkret benennen. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten der weiteren Zuflussdosierung in die Dörpfeldstraße über den Knotenpunkt eher eingeschränkt. Die rechtsabbiegenden Verkehrsströme vom Adlergestell (Süd) (Signalgruppe K8_9_10_11) werden gemeinsam mit der Hauptrichtung freigegeben und können nicht ohne Einschränkungen für den Verkehrsfluss der Hauptrichtung reduziert werden. Die linksabbiegenden Verkehrsströme vom Adlergestell (Nord) (Signalgruppe K4) sind eigensignalisiert und könnten durch weitere Reduzierung der Freigabezeit geringfügig verringert werden. Da die Freigabezeit bereits im Bestand sehr kurz gehalten ist, ist jedoch nur wenig Spielraum vorhanden.

Da der größte Zufluss in die Dörpfeldstraße von der Rudower Chaussee aus erfolgt, würde die Ausweisung eines Einfahrverbots in die Dörpfeldstraße von der Rudower Chaussee aus den konsequentesten Ansatz darstellen. Der Rad- und Linienverkehr müsste hiervon ausgenommen werden. Denkbar wäre hierbei sogar eine Verlängerung des bestehenden Bussonderfahrstreifens bis zum Teilknotenpunkt Adlergestell und die Ausweisung des einen verbleibenden Fahrstreifens als Mischfahrstreifen (links / rechts). Die Ausweisung eines Einfahrverbots ist nach aktuellem Kenntnisstand jedoch nicht geplant, so dass neben der bereits durchgeführten Anpassung der Fahrstreifenaufteilung kaum weitere Potenziale zur Zuflussdosierung aus dieser Richtung vorhanden sind.

Aus Richtung Oberspreestraße erfolgt der größte Verkehrszufluss in die Dörpfeldstraße aus Richtung Altstadt Köpenick. Für den Linksabbiegestrom steht ein eigensignalisierter Linksabbiegefahrstreifen zur Verfügung. Die vorhandene Freigabezeit tagsüber zwischen 10 und 16 Sekunden könnte deutlich eingekürzt werden, um den Zufluss zu dosieren und den Abbiegeverkehr auf die Spindlersfelder Straße – Glienicker Weg zu verlagern.

Weitere Gebietsentwicklungen

Neben der Umgestaltung der Dörpfeldstraße steht die Inbetriebnahme des Betriebshofs-Adlershof im Jahr 2025 in engem Zusammenhang mit dem BVG-Anlagenbau (B-Plan 9-41). Es ist vorgesehen, in den Morgen- und Abendstunden (überwiegend außerhalb der Hauptverkehrszeiten) ca. 60 Straßenbahnen in das Netz zu verteilen beziehungsweise aus dem Netz zu bündeln und abzuziehen. Davon sollen etwa zwei Drittel (40 Straßenbahnen) über die Dörpfeldstraße verkehren (8 S. 7). Dies entspricht, neben dem bestehenden Linienbetrieb, 80 zusätzlichen Fahrten am Tag. Dies wird auch nochmal durch das Betriebsprogramm der Straßenbahn für die Dörpfeldstraße vom Stand 27.01.2020 bestätigt (siehe Anlage 4). Darüber hinaus bestehen Überlegungen hinsichtlich einer betrieblichen Optimierung des Straßenbahnangebotes in Köpenick und des Omnibusangebots zur Stärkung der Achse Rudow – Adlershof – Köpenick. Daraus lassen sich aber keine konkreten Ableitungen auf die zu erwartende Verkehrszunahme treffen. Unter Umständen hat die Erhöhung des Straßenbahntakts gleichzeitig eine verdrängende Wirkung für den



motorisierten Durchgangsverkehr, da diese als zusätzliches Hindernis wahrgenommen werden könnten.

Weitere Zunahmen des Individualverkehrs ergeben sich durch die Schaffung der 500 neuen Arbeitsplätze, die mit der Inbetriebnahme des neuen Betriebshofs einhergehen. Da sowohl der B-Plan 9-41 als auch der Straßenbahntakt in der gebietskonkreten Verkehrsprognose 2030 Berlin Johannisthal/ Adlershof erwähnt werden, wird davon ausgegangen, dass sich diese auch in den Zahlen der Verkehrsprognose widerspiegeln.

Nach Auskunft der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz wird derzeit ein Verkehrsgutachten für die Entwicklung der Ende 2018 geschlossenen Marktpassage in der Dörpfeldstraße erarbeitet (B-Plan 9-66). Derzeit existieren noch keine konkreten Zahlen, es ist jedoch von einer verkehrsinduzierenden Wirkung für die Dörpfeldstraße auszugehen.

Zwischenfazit

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen geplanten Entwicklungen und Potenziale wird die ermittelte Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Dörpfeldstraße um ca. 4.000 Kfz pro Tag als realistisch angesehen. Dem gegenüber stehen verkehrsinduzierende Wirkungen durch die Öffnung des Betriebshofs Adlershof und der Reaktivierung der Marktpassagen. Für den Prognose-Nullfall des Prognosehorizonts 2030 wird dementsprechend von einer etwas geringeren Reduzierung um 3.500 Kfz zum Bestands-Fall und einem durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommen in Höhe von 11.000 Kfz ausgegangen. Dies bestätigt die Annahmen der gebietskonkreten Verkehrsprognose Berlin Johannisthal/ Adlershof.

Sowohl das IVFK als auch die gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030 berücksichtigen hierbei bereits den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn als einen Hauptbestandteil der Umgestaltungsmaßnahmen in der Dörpfeldstraße. Die verkehrlichen Auswirkungen des projektbezogenen BVG-Anlagenbaus in der Dörpfeldstraße wurden bereits im Kapitel 3.2 untersucht und gelten in gleicher Form auch für die Verkehrsprognose. Es wird demnach angenommen, dass der Prognose-Planfall annähernd dem Prognose-Nullfall entspricht.



5 Zusammenfassung

Die vorliegende Unterlage untersucht die verkehrlichen Auswirkungen, die sich im Zusammenhang mit dem BVG-Anlagenbau in der Dörfeldstraße einstellen könnten. Dabei wurde zunächst der Streckenzug der Dörfeldstraße zwischen Adlergestell und Waldstraße sowie der signalisierte Knotenpunkt Adlergestell / Dörfeldstraße – Rudower Chaussee betrachtet. Dabei konnten keine maßgebenden Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsorganisation und des Verkehrsablaufs in dem Streckenzug und an dem Knotenpunkt Adlergestell / Dörfeldstraße – Rudower Chaussee ermittelt werden, die einen signifikanten Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Dörfeldstraße haben. Es wird daher die Annahme getroffen, dass die beiden Planfälle annähernd dem Bestands-Fall bzw. dem Prognose-Nullfall entsprechen.

Über den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn hinaus möchte das Land Berlin weitere Maßnahmen ergreifen, um die Dörfeldstraße zu einer attraktiven Geschäftsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität und reduziertem Durchgangsverkehr zu entwickeln. Einen konkreten Ausblick gibt hierbei die gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030 für Berlin Johannisthal/ Adlershof. Hierbei konnten das darin prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Dörfeldstraße von durchschnittlich 11.000 Kfz pro Tag für den Prognose-Nullfall bestätigt werden.

Bemessungsfall	DTVw [Kfz/24Std]	DTVw[Lkw (>3,5t)/24Std]	Lkw-Anteil (>3,5t)
Bestand	14.500	290	2,0%
IST-Planfall	14.500	290	2,0%
Prognose-Nullfall	11.000	645	5,9%
Prognose-Planfall	11.000	645	5,9%

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Bemessungsfälle Dörfeldstraße

Der maßgebende Betrachtungsfall ergibt sich somit aus dem Bestandsfall, welcher von der aktuellen Straßenverkehrszählung für das Land Berlin aus dem Jahr 2019 abgeleitet wurde.

Selbige Annahme gilt auch für die unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen Adlergestell und Rudower Chaussee. Die Annahme wird durch die Stellungnahme der SenUMVK Abt. VI vom 17.11.2021 gestützt.

Straßenzug	DTVw [Kfz/24Std]
Adlergestell Nord	33.800
Adlergestell Süd	35.500
Rudower Chaussee	16.700

Tabelle 2: Maßgebende Verkehrsmengen Adlergestell, Rudower Ch.



6 Literaturverzeichnis

1. **Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.** *Übergeordnetes Straßennetz - Bestand 2021.* 2021.
2. **OpenStreetMap.** OpenStreetMap. [Online] 27. September 2022. www.openstreetmap.org.
3. **Verkehrslenkung Berlin.** *Straßenverkehrszählung Berlin 2014 - Verkehrsstärkenkarte.* Berlin : s.n., Oktober 2015.
4. **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.** *Straßenverkehrszählung Berlin 2019 - Verkehrsstärkenkarte.* Berlin : s.n., 2019.
5. **Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.** *Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen.* Berlin : s.n., März 2022.
6. **LK Argus GmbH.** *Berlin-Johannisthal/Adlershof - Gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030 (Teil 2).* Berlin : s.n., November 2019.
7. **Hoffmann Leichter; Gruppe Planwerk.** *Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept Adlershof-Dörpfeldstraße.* Berlin : s.n., August 2016.
8. **stadtraum Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH.** *Verkehrstechnische Voruntersuchung im Zuge des Neubaus eines Straßenbahnbetriebshofes in Berlin Treptow-Köpenick.* Berlin : s.n., August 2016.

7 Anlagenverzeichnis

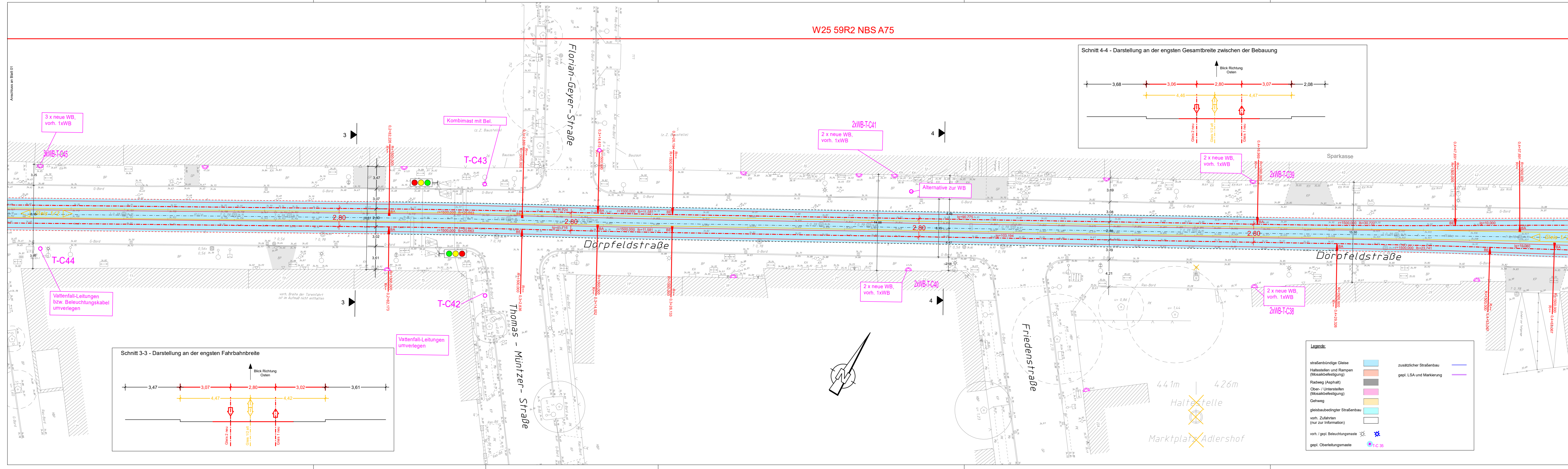
- Anlage 1: BVG-Anlagenbau (Entwurfsplanung), Stand vom 09.11.2021
Anlage 2: Signallageplan KP Adlergestell / Dörpfeldstraße – Rudower Chaussee
Anlage 3: Verkehrsprognose 2030 (Schriftwechsel SenUVK)
Anlage 4: Betriebsprognose ÖPNV (Schriftwechsel BVG)

Objektkonkrete Verkehrsprognose
für den zweigleisigen Ausbau der
Straßenbahn in der Dörpfeldstraße
im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick



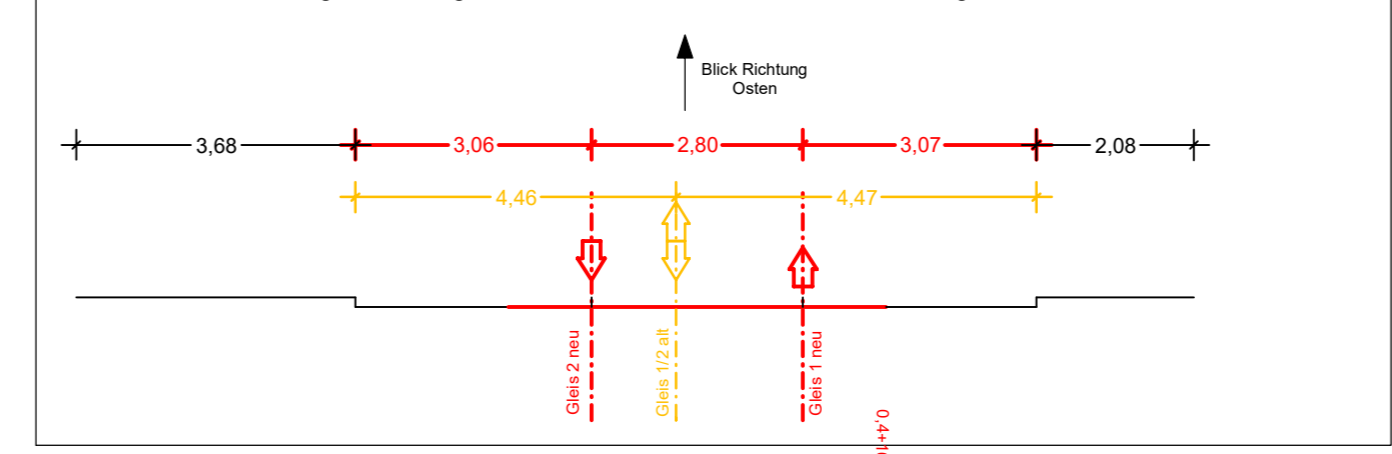
stadtraum

Anlage 1: BVG-Anlagenbau (Entwurfsplanung), Stand vom 09.11.2021

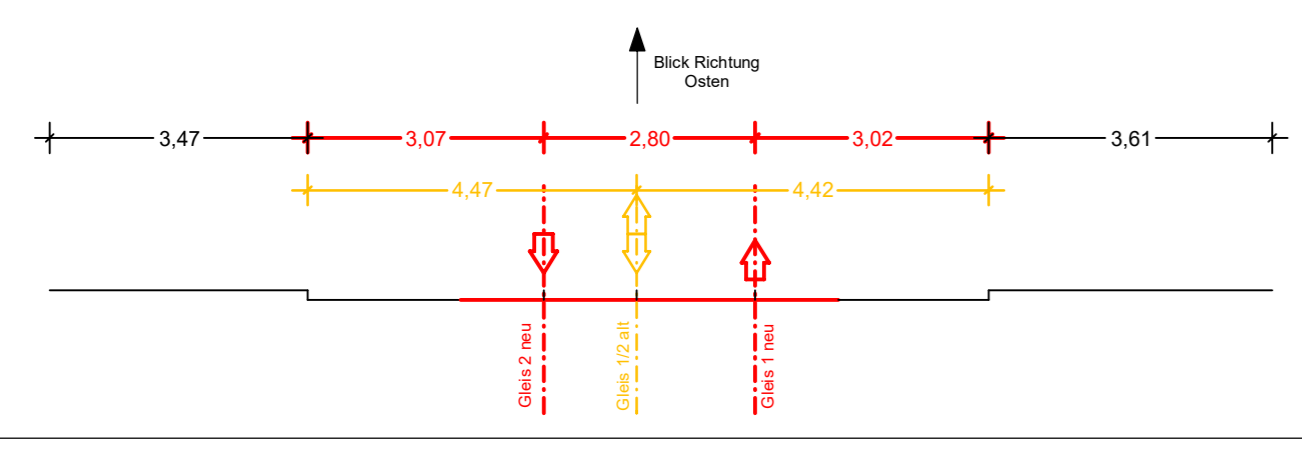


W25 59R2 NBS A75

Schnitt 4-4 - Darstellung an der engsten Gesamtbreite zwischen der Bebauung



Schnitt 3-3 - Darstellung an der engsten Fahrbahnbreite



Legende:

straßenbündige Gleise	zusätzlicher Straßenbau
Haltestellen und Rampen (Mosaikbefestigung)	gepl. LSA und Markierung
Radweg (Asphalt)	
Ober-/ Untersteilen (Mosaikbefestigung)	
Gehweg	
gleisbaubedingter Straßenbau	
vorh. Zufahrten (nur zur Information)	
vorh. / gepl. Beleuchtungsmaste	
gepl. Oberleitungsmaste	

Legende Vermessung Stand der Vermessung 2019

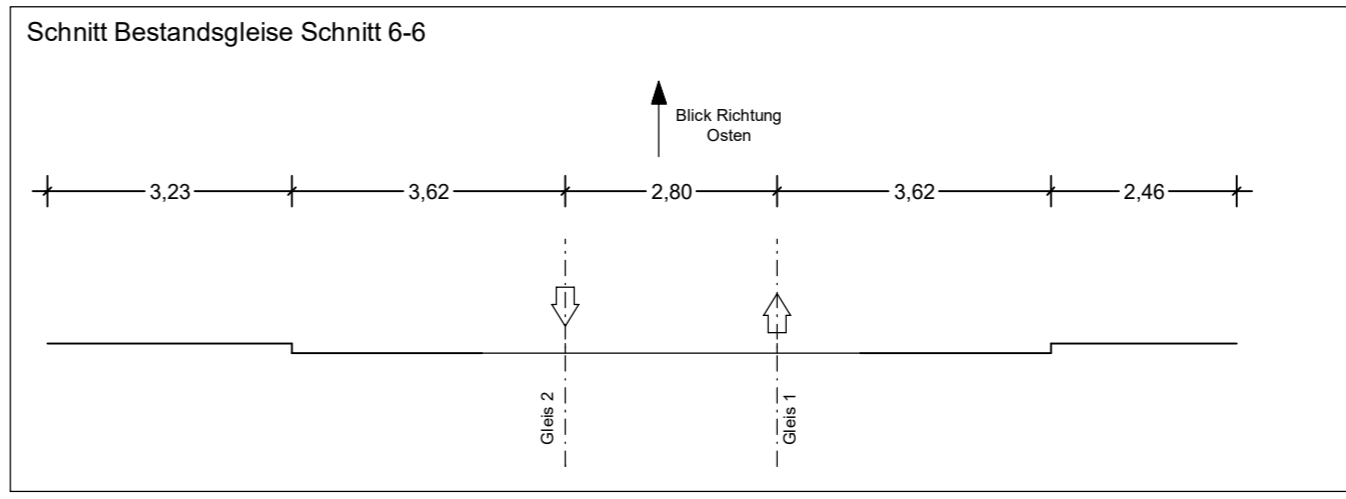
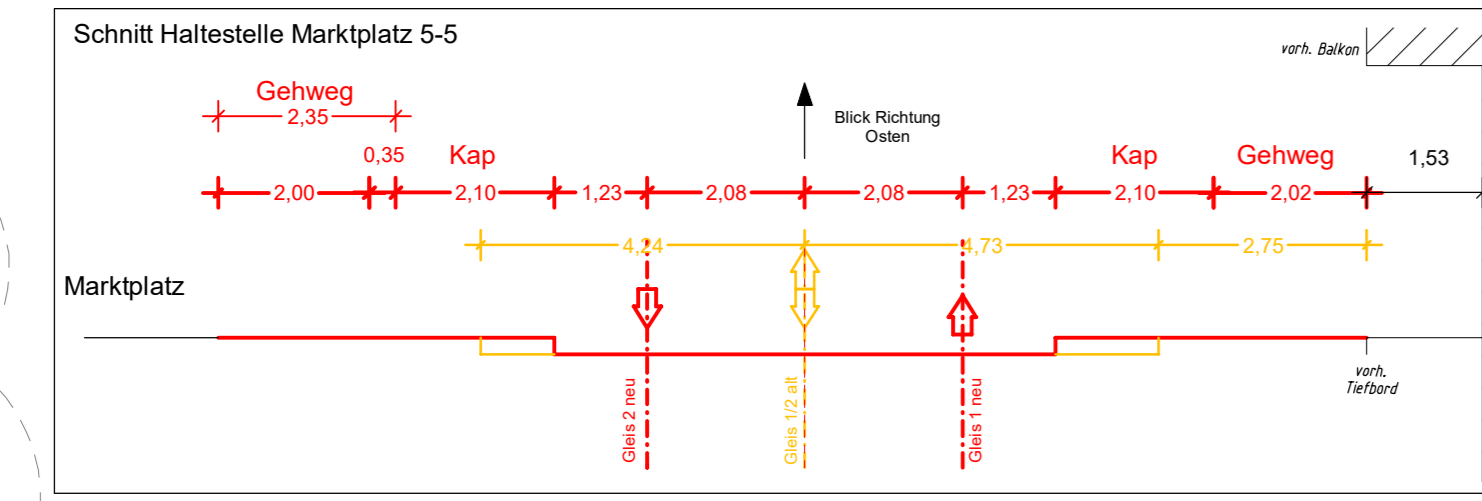
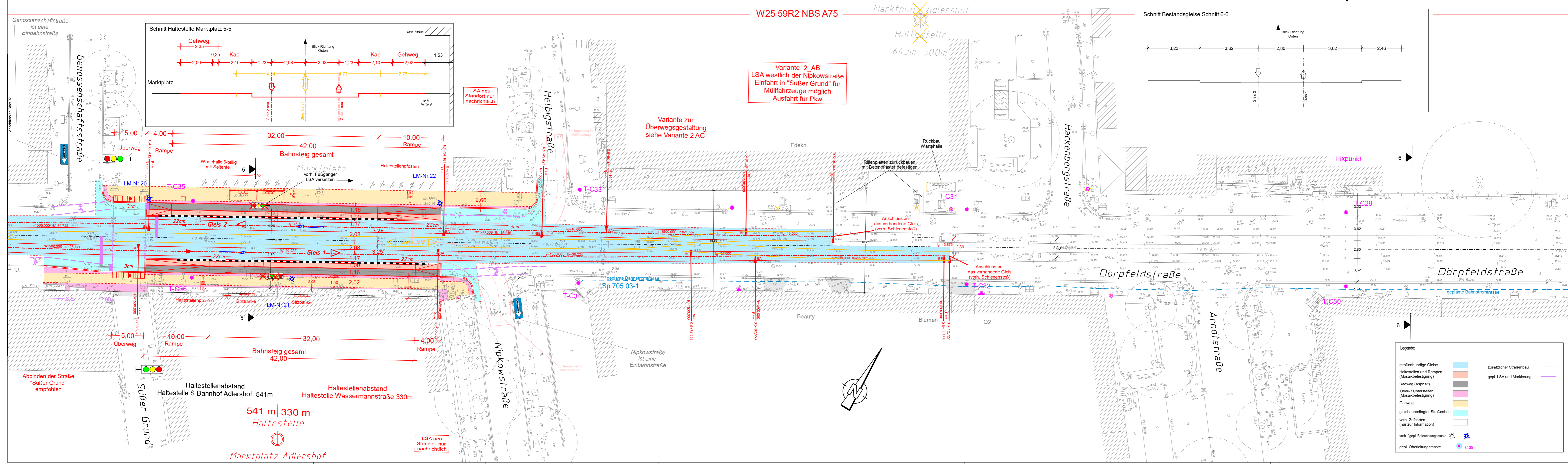
Fahrkante (Vignolschiene)	Verkehrsschild	Schacht (rund)	Befestigungsart	Abkürzung
Fahrkante (Rillenschiene)	Werbetafel/-vitrine	Schacht (eckig)	Asphalt	A
Schiennest	Briefkasten	Ablauf (Gully)-frei	Beton	B
Weichenwasserung	Lit-Faßsäule	Ablauf (Gully)-unter Bord-/Oberflurhydrant	Platte-Beton	PB
imu Weichenantrieb	Uhr	Unterflurhydrant	Platte-Kunststein	PK
Weichenheizung	Straßenname/-hinweisschild	Wassersheber	Platte-Grüßverband	PGV
Weichenempfangsanlage (WEA)	Papierkorb	Gasscheiber	Gleisrampelplatte	GTP
Ortskabe (OB)	Sitzbank	Laubbaun (Krone maßstäblich)	Klein-Pflaster	KP
Lichtsignal An-Abmeldung (LSA)	Fahrradschlänger	Nadelbaum (Krone maßstäblich)	Manstelen-Pflaster	MP
Schiennestwasserung	Zaun	Baumsumpf	Beton-Verbundpflaster BP	BP
Schwellenanker	Schienen-/Gleisverbinder	Poller	Her-Beton-Pflaster	HBP
Lichtsignal An-Abmeldung (LSA)	Haltetafel	Latene	Mosaikpflaster	Mo
Grenzzeichen	Zwangshaltesignal	Telefonzelle	Platte-Rille	PR
		Kfz-Signalgeber	Schacke	SI
		Straßenbahn-Signalgeber	Mast (keine Fahrleitung)	So
		Fußgänger-Signalgeber	Überdach	Ras
		Radfahrer-Signalgeber	Warfhalten	
		Weichen-Signalgeber	Trepp	
		LSA-Steuerung	Buskante	
		Kabeschacht	Definierte Bord	Bln-Bord
			Unbestimmte Bord	Bl-Bord
			Granit-Bord	B-Bord
			Rasenkanntenstein	Ras-Bord
			Gründungsbohrung	
			550mm hoch	GBL 550
			650mm hoch	GBL 650
			650mm hoch, DIN 483	GBL 650B

Lage: Soldner 88 ; Höhe NHN; Januar 2019

Zust.	Datum	Bearbeiter	Änderung	Geprüft	Datum
Ortsbezeichnung: Bln.-Treptow-Köpenick					
Bauteil: Straßenbahnstreckenerneuerung Dorpfeldstraße von Adlergestell bis Wassermannstraße					
Lageplan 02					
Nachweis der Profiltreue:	Datum	Name	Deckblatt vorhanden:	Bearbeitet:	Gezeichnet:
				August 2019 Sonnenberg	August 2019 Sonnenberg
Geprüft:		VBI-BA 22		Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Greifswalder Straße 80 A 10405 Berlin Tel. 030/42106-0 Fax 030/42106-301	
Freigegeben:		VBI-BA		Leistungsphase HOAI	
Einverstanden:				Entwurfsplanung	
Betriebsleiter					
Vorläufige Zeichnungsnummer:					
Maßstab: 1:250					
Blatt: 59,61					
Zahl-Nr.: 072020100					

Vorabzustand: 09.12.2019

1474_11m_Dorpfeldstrasse_Walshitz/hsr_Lageplan_2_250.PLT (09.12.19)



Variante 2 AB
LSA westlich der Nipkowstraße
Einfahrt in "Süßer Grund" für
Müllfahrzeuge möglich
Ausfahrt für Pkw

Variante zur
Überwegsgestaltung
siehe Variante 2 AC

LSA neu
Standort nur
nachrichtlich

Abbinden der Straße
"Süßer Grund"
empfohlen

Haltestellenabstand
Haltestelle S Bahnhof Adlershof 541m
Haltestellenabstand
Haltestelle Wasserstraße 330m

541 m | 330 m
Haltestelle

Marktplatz Adlershof

LSA neu
Standort nur
nachrichtlich

Legende Vermessung Stand der Vermessung 2019

Symbol	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel	Befestigungsart	Abkürzung
•	Fahrkante (Vignolschiene)	Schacht (leer)	Asphalt	A
•	Fahrkante (Rillenschiene)	Schacht (mit Füllmaterial)	Beton	B
•	Schiennest	Ablauf (Gully)-frei	Platte-Beton	PB
•	Weichenwasserung (Vignol/Rille)	Ablauf (Gully)-unter Bord-	Platte-Granit	PG
•	Weichenwasserung elektrischer Weichenantrieb	Oberflurhydrant	Platte-Kunststein	PK
•	imu Weichenantrieb	Uhr	Platte-Granitverbund	PGV
•	Weichenheizung	Straßenname-/Hinweisschild	Gleisstrahlplatte	GTP
•	Weichensperre (WSK)	Papierkorb	Größ-Pflaster	GP
•	Weichenempfangsanlage (WEA)	Sitzbank	Manitelen-Pflaster	MP
•	Ortskate (OB)	Fahrradständer	Beton-Iverbundpflaster	BP
•	Lichtsignal An-Abmeldung (LSA)	Zaun	Hart-Beton-Pflaster	HBP
•	Schiennentwasserung	Schutzgitter	Mosaikpflaster	Mo
•	Schwellenanker	Polter	Platte-Rille	PR
•	Schiene/Gleisverbinder	Laterne	Sand	S
•	Haltetafel	Überdach	Schacke	SK
•	Grenzzeichen	Warfmaolen	Spalt	SP
•	Haltestellenkubus	Treppe	Scharfer	Sh
•	Haltestellenzeichen	Kfz-Signalgeber	Rasen	R
•	Stahlfestemast	Straßenbahn-Signalgeber	Bordkanten	Abkürzung
•	Stahlhohlmast	Fußgänger-Signalgeber	Beton-Bord	Bln-Bord
•	Stahlprofilmast	Radfahrer-Signalgeber	Beton-Bord	Bl-Bord
•	Erdbund	Weichen-Signalgeber	Gras-Bord	B-Gras
•		Schaltkasten	Rasenkantenstein	Ras-Bord
•		Kabelschacht	Winkelbord	Winkelbord
•			550mm hoch	GBL 550
•			650mm hoch	GBL 650
•			650mm hoch-gen. DM 483	GBL 650B

Lage: Soldner 88 ; Höhe NHN; Januar 2019

Zust.	Datum	Bearbeiter	Änderung	Geprüft	Datum



Nachweis der Profiltreue: Datum Name Deckblatt vorhanden: Gezeichnet: August 2019 Sonnenberg

Geprüft: VBI-BA 22

Freigegeben: VBI-BA

Einverstanden: VBI-BA

Gezeichnet: August 2019 Sonnenberg

Greifswalder Straße 80 A 10405 Berlin Tel. 030/42106-0 Fax 030/42106-301

Leistungsphase HOAI

Entwurfsplanung

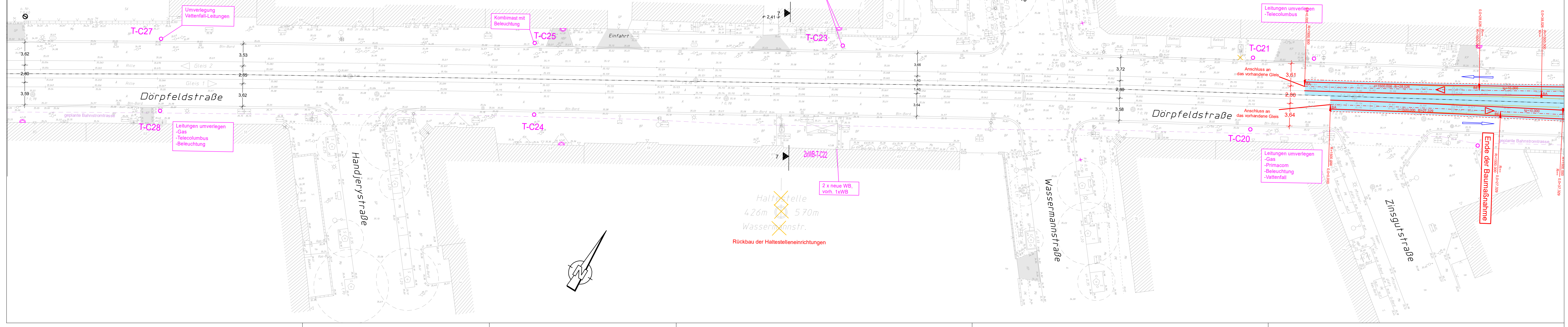
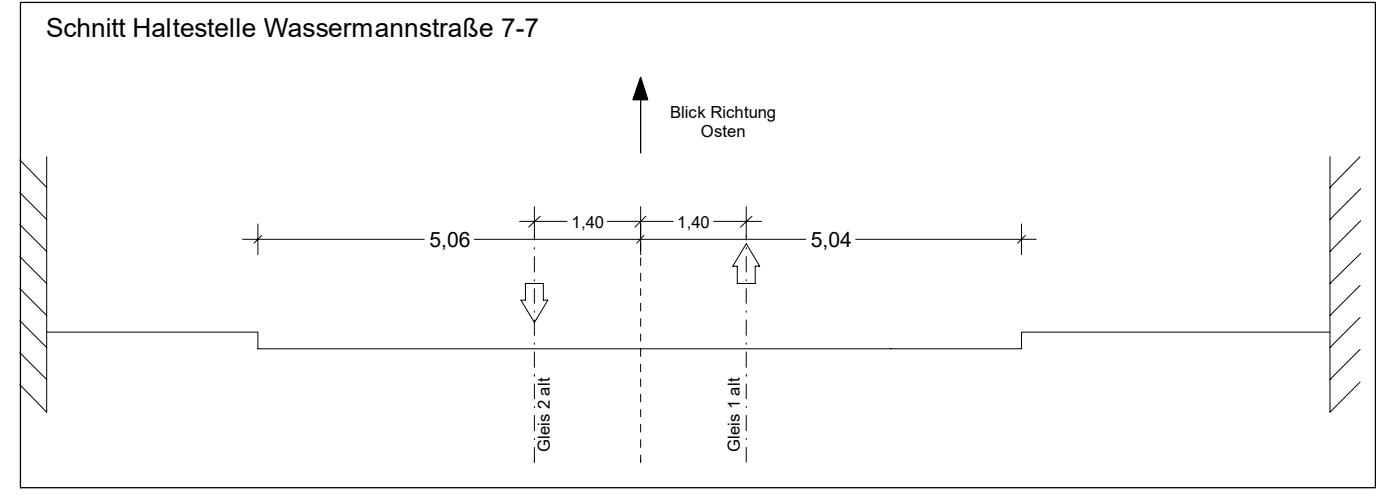
Vorläufige Zeichnungsnummer: 5961 0720300100

Maßstab: 1:250

Vorabstand: 09.12.19

Legende:

straßenbündige Gleise	[Symbol]	zusätzlicher Straßenbau	[Symbol]
Haltestellen und Rampen (Mosaikbefestigung)	[Symbol]	gepl. LSA und Markierung	[Symbol]
Radweg (Asphalt)	[Symbol]		
Ober- / Untersteifen (Mosaikbefestigung)	[Symbol]		
Gehweg	[Symbol]		
gleisbaubedingter Straßenbau	[Symbol]		
vorh. Zufahrten (nur zur Information)	[Symbol]		
vorh. / gepl. Beleuchtungsmaße	[Symbol]		
gepl. Oberleitungsmaße	[Symbol]		



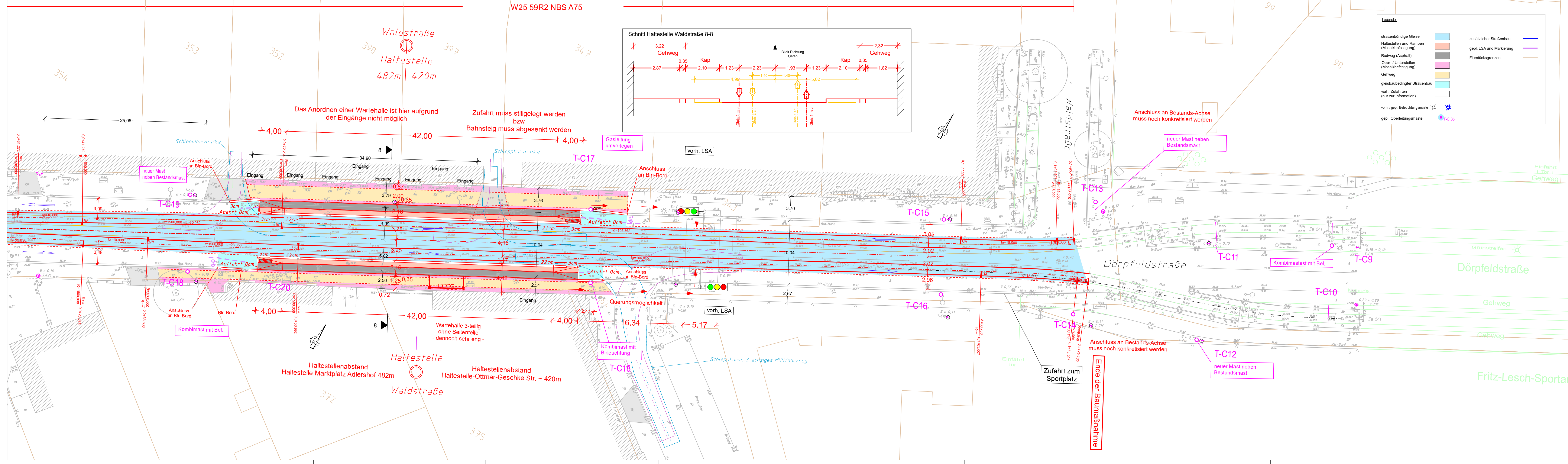
Legende Vermessung Stand der Vermessung 2019

Fahrkarte (Vignolschiene)	Verkehrsschild	Schacht (rund)	Befestigungsart
Fahrkartestop	Werbetafel/-vitrine	Schacht (eckig)	Asphalt
Profilwechsel (Vignol/Rille)	Briefkasten	Ablauf (Gully)-frei	Beton
Weichenküssung	Litfaßsäule	Weichenküssung elektrischer Weichenantrieb	Platte-Beton
Uhr	Uhr	Oberflurhydrant	Platte-Granit
imu Weichenantrieb	Straßenname-/Hrwegsschild	Unterflurhydrant	Platte-Kunststein
Weichenheizung	Papierkorb	Wasserschieber	Platte-Granitverbund
Weichenperksanlage (WEA)	Sitzbank	Gasschieber	Giestragplatte
Ortsbake (OB)	Schienenanker	Luftbahn	Größ-Pflaster
LSA-Signale	Schienenmässler	Krone maßstäblich	Klein-Pflaster
Schwelleanker	Fahrradständer	Überdachs	Manfelder-Pflaster
Schienen/Gleisverbinder	Zaun	Krone maßstäblich	Beton-Verbundpflaster
Haltablet	Schutzgitter	Baumstumpf	Mosaikpflaster
Zwanghaltesignal	Mast (keine Fahrleitung)	Überdachs	Platte-Rille
	Polster	Wasserstellen	Bordkanten
	Laternen	Treppe	Befestigungsart
	Telefonzelle		Bit-Bord
Haltestellenkubus	Kfz-Signalleiter		Bit-Bord
Haltestellenzeichen	Straßenbahn-Signalleiter		B-Bord
Stahlbrennst	Fußgänger-Signalleiter		B-Bord
Stahlrohrmast	Radfahrer-Signalleiter		G-Bord
Stahlgermast	Weichen-Signalleiter		Rasenkanalsteine
Stahlprofilmast	LSA-Straßenlampe		Winkelbord
Erddung	Schaltkasten		55mm hoch
	Wendeschleibe		65mm hoch
			45mm hoch
			gen. DIN 483
			EBL 550
			EBL 450
			EBL 450B

Lage: Soldner 88 ; Höhe NHN: Januar 2019

Zust.	Datum	Bearbeiter	Änderung	Geprüft	Datum
Ortsbezeichnung Bln.-Treptow-Köpenick					
Baubteil Straßenbahnstreckenerneuerung Dorpfeldstraße von Adlgerstell bis Wassermannstraße					
Nachweis der Profilverfreiheit:		Datum	Name	Deckblatt vorhanden:	
Geprüft:		VBI-BA 22			
Freigegeben:		VBI-BA			
Einverstehen:					
Betriebsleiter					
BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)		Bereich Infrastruktur			
Bautechnische Anlagen Straßenbahn					
Bearbeitet:		August 2019	Sonnenberg	Gezeichnet:	August 2019
Geprüft:				Greifswalder Straße 80 A 10405 Berlin Tel. 030/42104-0 Fax 030/42104-301	
Freigegeben:					
Einverstehen:					
Leistungsphase		HOAI	1	2	3
Entwurfsplanung					
Vorläufige Zeichnungsnummer:					
Mastab:		1:250	59.61	0.72	0.10
DIN 1521					

Vorstand



Legende:

straßenbündige Gleise	zusätzlicher Straßenbau
Haltestellen und Rampen (Mosaikbefestigung)	gepl. LSA und Markierung
Radweg (Asphalt)	Flurstücksgrenzen
Ober- / Unterseiten (Mosaikbefestigung)	
Gehweg	
gleisbaubedingter Straßenbau	
vorh. Zufahrten (nur zur Information)	
vorh. / gepl. Beleuchtungsmaste	
gepl. Überleitungsmaste	

Verkehrsschild

Schacht (rund)

Schacht (eckig)

Ablauf (Gully)-frei

Ablauf (Gully)-unter Bord-

Überflurhydrant

Unterflurhydrant

Wasserschleber

Gasschieber

Laubbaum (Krone maßstäblich)

Nadelbaum (Krone maßstäblich)

Baumstumpf

Schwelmenanker

Schienen-/Gleisverbinder

Haltefahle

Zwanghaltesignal

Grenzzeichen

Haltestellenkubus

Haltestellenzeichen

Stahlbolzmast

Stahlrohrmast

Stahlprofilmast

Erdung

Verkehrsschild

Werbefahle/-vitrine

Briefkasten

Papierkorb

Sitzbank

Fahrradständer

Zaun

Schutzgitter

Maß (keine Fahrlung)

Pfeiler

Laterne

Telefonzelle

Kfz-Signalgeber

Straßenbahn-Signalgeber

Fußgänger-Signalgeber

Radfahrer-Signalgeber

Weichen-Signalgeber

Schallkasten

Kabelschacht

Schacht (rund)

Schacht (eckig)

Ablauf (Gully)-frei

Ablauf (Gully)-unter Bord-

Überflurhydrant

Unterflurhydrant

Wasserschleber

Gasschieber

Laubbaum (Krone maßstäblich)

Nadelbaum (Krone maßstäblich)

Baumstumpf

Schwelmenanker

Schienen-/Gleisverbinder

Haltefahle

Zwanghaltesignal

Grenzzeichen

Haltestellenkubus

Haltestellenzeichen

Stahlbolzmast

Stahlrohrmast

Stahlprofilmast

Erdung

Verkehrsschild

Werbefahle/-vitrine

Briefkasten

Papierkorb

Sitzbank

Fahrradständer

Zaun

Schutzgitter

Maß (keine Fahrlung)

Pfeiler

Laterne

Telefonzelle

Kfz-Signalgeber

Straßenbahn-Signalgeber

Fußgänger-Signalgeber

Radfahrer-Signalgeber

Weichen-Signalgeber

Schallkasten

Kabelschacht

Schacht (rund)

Schacht (eckig)

Ablauf (Gully)-frei

Ablauf (Gully)-unter Bord-

Überflurhydrant

Unterflurhydrant

Wasserschleber

Gasschieber

Laubbaum (Krone maßstäblich)

Nadelbaum (Krone maßstäblich)

Baumstumpf

Schwelmenanker

Schienen-/Gleisverbinder

Haltefahle

Zwanghaltesignal

Grenzzeichen

Haltestellenkubus

Haltestellenzeichen

Stahlbolzmast

Stahlrohrmast

Stahlprofilmast

Erdung

Lage: Soldner 88 ; Höhe NHN; Januar 2019



Zust.	Datum	Bearbeiter	Geprüft	Datum			
Ortsbezeichnung: Bln.-Treprow-Köpenick							
Bau teil: Straßenbahnstreckenerneuerung Dörfeldstraße von Adlergestell bis Wassermannstraße							
Lageplan 05							
Nachweis der Profilverfreiheit:	Datum	Name	Deckblatt vorhanden	Bearbeitet:	August 2019	Gezeichnet:	August 2019
Geprüft:		VBI-BA 22		Sonnenberg		Sonnenberg	
Freigegeben:		VBI-BA		Greifswalder Straße 80 A 10405 Berlin Tel. 030/42106-0 Fax 030/42106-301			
Erwsten:				Leistungphase: HOAI 1 2 3 4 5			
Betrieblieferer:				Vorläufige Zeichnungsnummer:			
BERLINER VERKEHRSBETREBER (BVG) Bereich Infrastruktur Bautechnische Anlagen Straßenbahn				Maßstab: 1:250			
Ortsname				Blatt			
596.1				0.72050.00.0			

Objektkonkrete Verkehrsprognose
für den zweigleisigen Ausbau der
Straßenbahn in der Dörfeldstraße
im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick



stadtraum

Anlage 2: Signallageplan KP Adlergestell / Dörfeldstraße – Rudower Chaussee

Aufstellung ca. 150m vor Haltehalde
beidseitig der Fahrbahn
(Standort hinter Mittelstreifenbühnen)

← nach Berlin Schöneeweide

→ nach Königs Wusterhausen

TKI

TKII

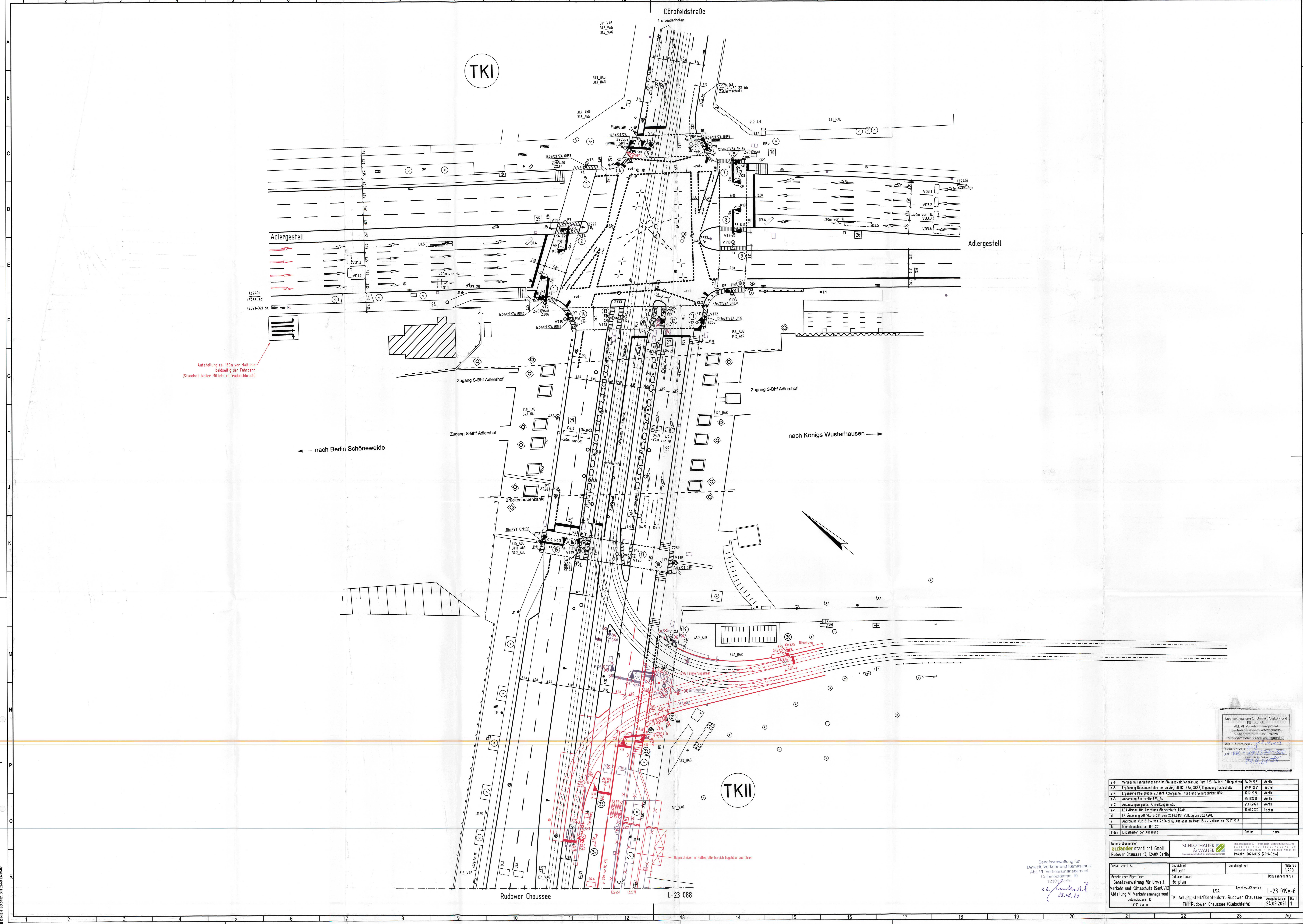
Rudower Chaussee L-23 088

Veränderung	Datum	Verfasser
a-4	Verlegung Fahrleitungsmast in Gleisabzug/Anpassung Furt F23 24 incl. Rillengleisen	24.09.2021 Werth
a-5	Ergänzung Bussenderfahrstreifen, Wegfall B2, B3A, S4B2, Ergänzung Haltestelle	29.04.2021 Fischer
a-6	Ergänzung Pfeilgruppe Zufahrt Adlergestell Nord und Schutzblech HFR1	13.12.2020 Werth
b-3	Anpassung Fahrleitung F23 24	25.11.2020 Werth
b-2	Anpassung gemäß Anmerkungen ASL	21.09.2020 Werth
c-1	LSA-Ünbau für Anschluss Gleisstraße TRAM	14.07.2020 Fischer
d	LP-Änderung AD VLB B 2/4 von 22.06.2019, Vollzug am 30.07.2019	
e	Änderung VLB B 2/4 von 22.06.2019, Auslieferung am 05.07.2019	
f	Interimstrasse am 30.11.2021	
Index	Einzelblätter der Änderung	Stichwort

Generalübernehmer Büchtemann Stadlicht GmbH Rudower Chaussee 13, 12489 Berlin	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrsbauwesen Rudower Chaussee 13, 12489 Berlin Projekt: 2021-0102 (D010-021A)	Genehmigt von Wolfgang Bismarck Ratplan	Datum 28.09.21	Maßstab 1:250	Dokumentation L-23 019e-6 Ausgabedatum 24.09.2021
---	--	--	-------------------	------------------	--

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz
Abt. VI Verkehrsmanagement
Columbushaus 10
12101 Berlin
Tel: +49 30 9020-220
www.senat-berlin.de
Projekt: 2021-0102 (D010-021A)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abt. VI Verkehrsmanagement
Columbushaus 10
12101 Berlin
Tel: +49 30 9020-220
www.senat-berlin.de
Projekt: 2021-0102 (D010-021A)



Objektkonkrete Verkehrsprognose
für den zweigleisigen Ausbau der
Straßenbahn in der Dörpfeldstraße
im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick



stadtraum

Anlage 3: Verkehrsprognose 2030 (Schriftwechsel SenUMVK)

Michael Thurm

Von: Datenanfragen-Verkehrsmodell@SenUVK.berlin.de
Gesendet: Mittwoch, 17. November 2021 15:33
An: michael.thurm@stadtraum.com
Betreff: AW: Datenfrage Verkehrsprognose 2030 - Dörfeldstraße

Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrter Herr Thurm,

auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2019 ergeben sich für uns keine Hinweise, die zu einer anderen Sichtweise als damals führen würden. Zwar ist gemäß der Kartendarstellung ein geringfügiger Rückgang ggü. 2014 zu verzeichnen, allerdings weist die Zählung K 731402 Adlergestell / Dörfeldstraße - Rudower Chaussee (Johannisthal, 12489) vom 13.11.2018 weiterhin eine Verkehrsbelastung größer 15.000 Kfz/24h DTVw aus. Wir können daher die gemachten Angaben bestätigen.

Den angefragten Bereich des Adlergestell bzw. der Rudower Chaussee haben wir in unserer Verkehrsprognose geprüft (Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin, Modellstand V / 2019). Die Verkehrsprognose enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Infrastrukturmaßnahmen des StEP Verkehr 2025 zzgl. der ÖPNV-Maßnahmen aus dem gültigen Nahverkehrsplan. Eine Berücksichtigung der Maßnahmen des StEP MoVe 2030 ist für Ende des Jahres vorgesehen.

An den genannten Straßenabschnitten weist die Verkehrsprognose 2030 keine signifikanten Steigerungen ggü. den Verkehrsmengenkarten 2014/2019 aus. Der maßgebende Betrachtungsfall ergibt sich damit aus den Bestandsdaten. Diese Annahme wird durch den kürzlich in der Rudower Chaussee eingerichteten Bussonderfahrstreifen unterstützt.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Maximilian Bühn

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Abteilung Verkehr – IV A 2-SP

Am Köllnischen Park 3 | 10179 Berlin

Tel. +49 (0)30 9025-1359 | Fax +49 (0)30 9025-1675

maximilian.buehn@senuvk.berlin.de

Hinweis zur Information zum Datenschutz nach Art. 13 und 14

Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO):

www.berlin.de/sen/uvk/service/formulare/datenschutz/

Von: michael.thurm@stadtraum.com <michael.thurm@stadtraum.com>

Gesendet: Freitag, 12. November 2021 12:56

An: SenUVK Abt. IV Bereitstellung von Daten aus dem Verkehrsmodell <Datenanfragen-Verkehrsmodell@SenUVK.berlin.de>

Betreff: AW: Datenfrage Verkehrsprognose 2030 - Dörfeldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf den Schriftwechsel von 2019 möchte ich mich hiermit gern über die Aktualität der damaligen Auskünfte informieren.

Damals wurde die Aussage getroffen, dass für die Dörpfeldstraße keine Zunahme des Verkehrsaufkommens für den Prognosehorizont 2030 im Vergleich zum DTVw aus der Verkehrsmengenkarte 2014 erwartet wird. Gilt die Aussage nach wie vor und auch im Bezug zur Verkehrsmengenkarte 2019? Hier waren für die Dörpfeldstraße bereits geringere Verkehrsmengen im Vergleich zur Verkehrsmengenkarte 2014 verzeichnet.

Darüber hinaus interessieren wir uns für die Verkehrsmengenentwicklungen für 2030 im Adlergestell (beidseitig der Dörpfeldstraße) und der Rudower Chaussee. Können Sie uns einen Kartenausschnitt mit den Prognosezahlen für 2030 für das gesamte Gebiet zur Verfügung stellen?

Ich bedanke mich vorab für Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Thurm

Diplom-Ingenieur Verkehrswesen
Teamleiter Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement

Telefon: +49(0) 30 556 75 123
Mobil: +49(0) 170 5644275
E-Mail: Michael.Thurm@stadtraum.com

stadtraum

Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Geschäftsführer: Stefan Dittrich
10245 Berlin | Rotherstraße 22 | Telefon +49(0) 30-556 75 111 | Telefax +49(0) 30-556 75 166
58739 Wickede (Ruhr) | Rissenkamp 30 | Telefon +49(0) 2377-783 501 | Telefax +49(0) 2377-783 506
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg HRB 35574 | USt-IdNr.: DE 137 187 842 | St-Nr. 37/541/30457 FA Berlin

Verpassen Sie keine News über die urbane Mobilität von morgen.
Jetzt unter newsletter.stadtraum.com anmelden.

Von: Datenanfragen-Verkehrsmodell@SenUVK.berlin.de <Datenanfragen-Verkehrsmodell@SenUVK.berlin.de>
Gesendet: Montag, 4. November 2019 15:14
An: Daniel.Richter@stadtraum.com
Cc: michael.thurm@stadtraum.com
Betreff: AW: Datenfrage Verkehrsprognose 2030 - Dörpfeldstraße

Sehr geehrter Herr Richter,

wir haben den angefragten Bereich in unserer Verkehrsprognose (Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin; Modellstand III / 2018) geprüft. Die Verkehrsprognose enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Infrastrukturmaßnahmen des StEP Verkehr 2025. Dieser befindet sich aktuell in Überarbeitung.

Die Dörpfeldstraße weist in der Verkehrsprognose 2030 für den angefragten Bereich keine höheren Verkehrsbelegungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebende Betrachtungsfall aus den Bestandsdaten. Dieser weist eine Verkehrsbelegung von 15.000 Kfz/24 DTVw und einen Lkw-Anteil von 2 % aus.

Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) und Lkw ab 3,5 t zul. GG. Hinsichtlich der Umrechnung der Daten für schalltechnische Untersuchungen stellt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz entsprechende Hinweise und Umrechnungsfaktoren von Verkehrsmengen zur Verfügung:
<http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/umrechnungsfaktoren/>

Für die Straßenbahn ist auf dem angefragten Streckenabschnitt ein 10 Minuten-Takt vorgesehen. Zudem wird es in der Dörpfeldstraße zu zusätzlichen Fahrten durch den geplanten Betriebshof in Adlershof kommen. Hierzu liegen uns keine Informationen vor.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Sabine Hellmann

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Verkehr | IV A WB D
Am Köllnischen Park 3 | 10179 Berlin
Tel. +49 (0)30 9025-1641 | Fax +49 (0)30 9025-1675
E-Mail: sabine.hellmann@senuvk.berlin.de

Hinweis zur Information zum Datenschutz nach Art. 13 und 14 Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO):
<https://www.berlin.de/senuvk/service/formulare/de/datenschutz.shtml>



Von: Daniel Richter [<mailto:Daniel.Richter@stadtraum.com>]
Gesendet: Freitag, 13. September 2019 10:47
An: SenUVK Abt. IV Bereitstellung von Daten aus dem Verkehrsmodell
Betreff: Datenfrage Verkehrsprognose 2030 - Dörpfeldstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BVG beabsichtigen, die Gleise im Zuge der Straßenbahnlinien 60 und 61 in der Dörpfeldstraße zwischen dem Adlergestell und der Waldstraße in Adlershof zu erneuern und zugleich zweigleisig auszubauen. Für die Planung des Vorhabens werden die Verkehrsprognosedaten 2030 benötigt. Können Sie mir die Prognosedaten für den Streckenabschnitt Dörpfeldstraße zwischen dem Adlergestell und der Waldstraße übermitteln?

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Richter
Diplom-Ingenieur
Verkehrsplanung / Verkehrstechnik

Telefon: 030 - 556 75 - 122
E-Mail: Daniel.Richter@stadtraum.com

stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Geschäftsführer: Volker Müller | Stefan Dittrich
10245 Berlin | Rotherstraße 22 | Telefon +49(0) 30-556 75 111 | Telefax +49(0) 30-556 75 166
58739 Wickede (Ruhr) | Rissenkamp 30 | Telefon +49(0) 2377-783 501 | Telefax +49(0) 2377-783 506
Amtsgericht Berlin HRB 35574 | USt-IdNr.: DE 137 187 842 | St-Nr. 37/541/30457

Objektkonkrete Verkehrsprognose
für den zweigleisigen Ausbau der
Straßenbahn in der Dörpfeldstraße
im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick



stadtraum

Anlage 3: Betriebsprognose ÖPNV (Schriftwechsel BVG)

Michael Thurm

Von: May, Sabrina (BF-BS22) <Sabrina.May@bvg.de>
Gesendet: Montag, 16. August 2021 11:26
An: michael.thurm@stadtraum.com
Cc: Sonnenberg, Heike
Betreff: WG: Betriebsprogramm Dörfeldstraße
Anlagen: Betriebsprogramm Dörfeldstraße.xlsx

Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Hallo Herr Thurm,

hier schon mal das Betriebskonzept für die Dörfeldstraße.

Von: Döge, Rainer (BS-SNE) <Rainer.Doege@bvg.de>
Gesendet: Donnerstag, 12. August 2021 11:26
An: May, Sabrina (BF-BS22) <Sabrina.May@bvg.de>
Cc: Schleusener, Margit (BS-SNE) <Margit.Schleusener@bvg.de>
Betreff: Betriebsprogramm Dörfeldstraße

Hallo Sabrina,
hier kommt das gewünschte Betriebsprogramm für die Dörfeldstraße zur weiteren Bearbeitung /Weiterleitung.
Hinweis: Das Betriebsprogramm berücksichtigt sowohl die Neubaustrecke Adlershof II und den neuen Betriebshof Adlershof mit Ein- und Ausfahrten.

Wenn etwas unklar ist, bitte melde dich dann ...

Viele Grüße

Rainer



Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
Holzmarktstraße 15-17, 10179 Berlin
Telefon: +49 30 256-0
Telefax: +49 30 256-49256
<http://www.BVG.de>

Vorstand:
Eva Kreienkamp (Vorsitzende),
Dr. Rolf Erfurt und Dirk Schulte

Vorsitzende des Aufsichtsrates:
Senatorin Ramona Pop
Sitz: Berlin
AG Charlottenburg, HRA 31152

Dörpfeldstraße mit E/A Ausfahrten aus neuem Betriebshof								
Stand :	27.01.2020 17.01.2020 31.07.2019							
			Stichtag: Freitag					
Stand:	27.01.2021		Neue E/A Fahrten von Dirk Eckner und Imelmann Korrektur					
			Quelle: Zählzettel E/A Lauf, So-Fr					
				Linie	61	63	Einlauf	Auslauf
				Fhz länge	40	40	40	40
Uhrzeit von:	Uhrzeit bis	Fahrten/hin	Summe Fahrten hin und rück	V [km/h]	Fahrten/h *Richtung	Fahrten/h *Richtung	Fahrten/h *Richtung	Fahrten/h *Richtung
6	7	8	14	30	3	3	0	2
7	8	12	18	30	3	3	0	6
8	9	8	14	30	3	3	1	1
9	10	7	13	30	3	3	1	0
10	11	6	12	30	3	3	0	0
11	12	6	12	30	3	3	0	0
12	13	6	12	30	3	3	0	0
13	14	6	12	30	3	3	0	0
14	15	6	12	30	3	3	0	0
15	16	6	12	30	3	3	0	0
16	17	6	12	30	3	3	0	0
17	18	6	12	30	3	3	0	0
18	19	6	12	30	3	3	0	0
19	20	9	15	30	3	3	3	0
20	21	11	17	30	3	3	5	0
21	22	8	14	30	3	3	2	0
22	23	8	14	30	3	3	2	0
23	24	7	12	30	2	3	2	0
0	1	14	15	30	0	1	13	0
1	2	8	8	30	0	0	8	0
2	3	0	0	30	0	0	0	0
3	4	2	2	30	0	0	0	2
4	5	22	23	30	0	1	0	21
5	6	17	23	30	3	3	3	8
	Summe: 6:00 - 22:00		213	Summe:	56	59	40	40
	Summe: 22:00 - 6:00		97					

Michael Thurm

Von: May, Sabrina (BF-BS22) <Sabrina.May@bvg.de>
Gesendet: Dienstag, 24. August 2021 12:33
An: michael.thurm@stadtraum.com
Betreff: WG: objektkonkrete Verkehrsprognose Dörpfeldstraße
Anlagen: 2021-08_Prognose_StreckenbelastungDörpfeldstr. durch EA-Fahrten.xlsx

Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Hallo Herr Thurm,

sind diese Infos für Sie erstmal zufrieden stellend?

Mit freundlichen Grüßen

Sabrina May

Von: Aschenbrenner, Peter (VA-P1) <Peter.Aschenbrenner@bvg.de>
Gesendet: Freitag, 20. August 2021 12:57
An: May, Sabrina (BF-BS22) <Sabrina.May@bvg.de>
Cc: Karstens, Dr. Katja (BS-BK) <Katja.Karstens@bvg.de>; Seelke, Stefan (VA-P1) <Stefan.Seelke@bvg.de>; Schirmer, Olaf (VA-P1) <Olaf.Schirmer@bvg.de>; Fischer, Matthias (VA-P1) <Matthias.Fischer@bvg.de>
Betreff: objektkonkrete Verkehrsprognose Dörpfeldstraße

Hallo Frau May

Für den Bereich Straßenbahn der BVG kommt es mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Adlershof II zu Veränderungen bei den Straßenbahnlinien M17, 61 und 63 in Adlershof. Davon ist die Streckenbelegung im Bereich der Dörpfeldstraße aber nicht betroffen. Darüber hinaus ist für einen überschaubaren Zeitraum keine grundsätzliche Änderung des Regelangebots geplant. Ausgenommen davon sind kleiner Änderungen im Sinne der Pflege des Fahrplanangebots (Fahrplanlagen und Betriebszeiten). Derzeit gibt es im Bereich BS Überlegungen hinsichtlich einer betrieblichen Optimierung des Fahrplanangebots in Köpenick. Diese Überlegungen sind aber zurzeit noch nicht abgeschlossen. Sobald sich daraus veränderte Anforderungen an das Angebot in der Dörpfeldstraße ableiten lassen, werden wir BF-BS informieren.

Anbei eine grobe Prognose der Ein- und Aussetzfahrten in der Dörpfeldstr. mit Eröffnung zur weiteren Verwendung

Für den Bereich Bus besteht die einzige bereits in Umsetzung befindliche Maßnahme, in der mit Straßenbahnneubaustreckeneröffnung geplanten Verlegung des 163 neu über Rudower Chaussee, Eisenhutweg, Stubenrauchstraße, Sterndamm, Segelfliegerdamm zum S-Bahnhof Schöneweide. Falls es relevant ist, in der NVZ endet die Linie Am S-Bahnhof Adlershof. BO arbeitet an einer betrieblichen Verknüpfung mit der Linie 162 während der NVZ.

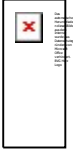
Darüber hinaus soll die Achse Rudow-Adlershof-Köpenick gestärkt werden. Dieses kann durch Verlängerung der an der Otto-Franke-Straße endenden Verstärker der Linie 164 und/oder 162 erfolgen. Für diese Maßnahme sieht der AT jedoch kurzfristig keinen Bedarf.

Sollten darüber hinaus gehende Informationen benötigt werden, können Sie sich gern an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Aschenbrenner
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Netzentwicklung VA-P1 (IPLZ 46300)
Telefon: +49 30 256 29013
Telefax: +49 30 256 4929013
Mobil: +49 151 2766 1846
E-Mail: peter.aschenbrenner@BVG.de



Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Anstalt des öffentlichen Rechts
Holzmarktstraße 15-17, 10179 Berlin
Telefon: +49 30 256-0
Telefax: +49 30 256-49256
<http://www.BVG.de>

Vorstand:
Eva Kreienkamp (Vorsitzende),
Dr. Rolf Erfurt und Dirk Schulte

Vorsitzende des Aufsichtsrates:
Senatorin Ramona Pop
Sitz: Berlin
AG Charlottenburg, HRA 31152

Wir möchten alle Personen mit der von ihnen bevorzugten Anrede ansprechen. Teilen Sie mir gern mit, wie ich Sie in folgenden Kontakten anschreiben darf. Ansonsten wird im Sinne der geschlechtlichen Vielfalt auch in weiterer Kommunikation eine geschlechtsneutrale Anrede verwendet.