

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

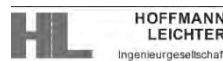
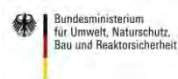
Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept

Adlershof-Dörpfeldstraße

Ergebnisbericht zum Diskursiven Planungsverfahren

Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörpfeldstraße

August 2016



Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept
Adlershof-Dörpfeldstraße

Ergebnisbericht zum Diskursiven Planungsverfahren
Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörpfeldstraße
August 2016

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Abt. Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtentwicklungsamt
Alt-Köpenick 21, 12555 Berlin
vertreten durch
Amtsleiterin Ulrike Zeidler

Projektbetreuung
Dipl.-Ing. Sabine Brüggmann

Bearbeitung

HOFFMANN LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Bundesallee 13 – 14, 10719 Berlin
Tel. 030 - 8872767 0
info@hoffmann-leichter.de

Projektleitung
Dipl.-Ing. Sigmar Gumz

Projektbearbeitung
M.Sc. Jos Nino Notz

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure
Pariser Straße 1, 10719 Berlin
Tel. 030 – 88916390
mail@gruppeplanwerk.de

Projektleitung
Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz

Projektbearbeitung
Dipl.-Ing. Annette Hartfiel
B.Sc. Pia Kielczynski

und Moderation
Prof. Dr. Dittmar Machule
machule@tu-harburg.de

Berichtslegung: 05.12.2016

Zur einfacheren Lesbarkeit dieses Dokuments wurde auf die Ausformulierung einer umfassend gender-gerechten Sprache verzichtet. Die Wahl der männlichen Sprachform beinhaltet keinerlei normative oder moralische Wertung, sondern entspringt ausschließlich Gründen der Simplität. Die Autoren dieses Dokuments vertreten die uneingeschränkte Gleichstellung und Gleichbehandlung aller Menschen.

Kurzzusammenfassung

Der alte Ortsteil Adlershof, beidseits der Dörfeldstraße, ist ein attraktives Quartier zum Wohnen und Arbeiten. Auch heute sind hier noch verschiedene siedlungsgeschichtliche Epochen der letzten 100 Jahre sichtbar und prägen das Quartier in seiner Identität nachhaltig. Die heutige Situation ist jedoch gerade im Zentrum des Ortsteils entlang der Dörfeldstraße, der zentralen Geschäftsstraße des Quartiers, und dem Marktplatz Adlershof problematisch. Als Geschäftsstraße und Quartierszentrum ist die Dörfeldstraße wenig attraktiv. Konflikte und Defizite für Fußgänger und Radfahrer, aber auch für Straßenbahn und Lieferverkehr, sind vielfältig. Insgesamt gibt es zu viel Autoverkehr für die sehr schmale Straße. Auch die städtebauliche und gestalterische Situation der Dörfeldstraße und des Marktplatzes ist unbefriedigend. Viele Potenziale des Quartiers und ihrer Hauptgeschäftsstraße für den alten Ortsteil Adlershof, aber auch für den WISTA jenseits des S-Bahnhofs, sind ungenutzt. Die Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Platzräume sowie Frei- und Grünflächen ist daher eine wesentliche Schlüsselmaßnahme für ein attraktives Zentrum Adlershof.

Das Förderprogramm ‚Aktive Zentren‘ bietet dem Quartier und den dort lebenden und arbeitenden Menschen die Chance, die vorhandenen Konflikte zu verringern und die Potenziale des Quartiers unter aktiver Teilhabe und Mitbestimmung besser auszunutzen. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Problemlagen sowie unterschiedlicher Entwicklungsvorstellungen der Akteure vor Ort hat der Bezirk im Herbst 2015 HOFFMANN LEICHTER und GRUPPE PLANWERK mit der Erstellung eines Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) beauftragt. Elementarer Bestandteil der Konzeptentwicklung ist, neben der fachlichen Bearbeitung durch das Gutachterteam, insbesondere die aktive Mitwirkung der Menschen vor Ort gewesen.

In einem ‚Diskursiven Planungsverfahren‘ sind sämtliche relevanten Akteure sowie deren Wissen und Visionen zusammengekommen. Ergebnis dessen ist ein handlungs- und planungsleitender Konsens über die Grundsätze der Neugestaltung der Geschäftsstraße Dörfeldstraße und des Marktplatzes sowie der allgemeinen Qualifizierung der öffentlichen Straßen- und Freiräume des Quartiers. Bei einer Zustimmung zu den einzelnen Gestaltungsgrundsätzen von im niedrigsten Fall 82 % und im Durchschnitt 87 % ist dieser Konsens ein ausgesprochener Erfolg. Im Ergebnis sind mehr als 140 konkrete umsetzungsfähige Einzelmaßnahmen für das Fördergebiet und das erweiterte Untersuchungsgebiet empfohlen worden. Strittige Einzelaspekte und diesbezügliche Argumente sind identifiziert, diskutiert und gesammelt worden. Diese gilt es nun im weiteren Verlauf der Umsetzungsplanungen vertieft zu untersuchen und zu prüfen.

Im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens ist es gelungen, durch die Integration intensiver gutachterlicher Arbeit und umfangreicher Partizipation, in kurzer Zeit ein von einer breiten Mehrheit getragenes strategisches Konzept zur Aufwertung der öffentlichen Straßen- und Freiräume zu entwickeln. Dadurch wird die zeitnahe Umsetzung konkreter Qualifizierungsmaßnahmen im Rahmen des Aktive-Zentren-Förderprogrammes ermöglicht. Das IVFK bildet somit einen Meilenstein in Hinblick auf die Aufwertung des *Aktiven Zentrums Adlershof-Dörfeldstraße*.

Inhalt

1	Hintergrund: Aufgabenstellung, Analyse, Defizite	7
1.1	Hintergrund und Rahmenbedingungen des IVFK	7
1.2	Aufgabenstellung und Ziele des IVFK	10
1.3	Überblick über Bestandssituation und Problemlagen im Quartier	11
2	Konzeptentwicklung im Diskursiven Planungsverfahren: Prozess, Methodik, Partizipation	13
2.1	Das Diskursive Planungsverfahren	13
2.2	Methodik zur Lösungsfindung	16
2.3	Verfahrensbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation.....	19
3	Quo vadis Adlershof: Vision und Ziele	22
4	Konzeptergebnisse: Handlungserfordernisse, Lösungen, Maßnahmen.....	24
4.1	Reduzierung des Durchgangsverkehrs.....	24
4.2	Vorzugsvariante der Straßenplanung und Freiraumgestaltung von Dörfeldstraße und Marktplatz	27
4.2.1	Wesentliche Entwurfselemente Geschäftsstraße Dörfeldstraße und Marktplatz	28
4.2.2	Straßenraumaufteilung Dörfeldstraße – Angebote für die einzelnen Verkehrsträger	29
4.2.2.1	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – Radverkehr	32
4.2.2.2	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – öffentlicher Personennahverkehr	35
4.2.2.3	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – Fußverkehr	38
4.2.2.4	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – Barrierefreiheit	40
4.2.2.5	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – ruhender Kfz-Verkehr – Liefern, Laden, Parken	41
4.2.2.6	Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – motorisierter Individualverkehr	45
4.2.3	Verkehrsführung und -regulierung am Marktplatz Adlershof.....	46
4.2.4	Gestaltung der Geschäftsstraße Dörfeldstraße und des Marktplatzes – Oberflächen, Begrünung, Mobiliar, Beleuchtung	50

4.3 Gesamtkonzept auf Quartiersebene.....	61
4.3.1 Entschärfung von Unfallschwerpunkten	61
4.3.2 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier	63
4.3.2.1 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – öffentlicher Personennahverkehr ..	66
4.3.2.2 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Fußverkehr	67
4.3.2.3 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Barrierefreiheit	69
4.3.2.4 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Radverkehr	71
4.3.2.5 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – innovative Verkehrssysteme / neue Mobilität	73
4.3.2.6 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – motorisierter Individualverkehr	75
4.3.2.7 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Parken	77
4.3.3 Entwicklung städtebaulicher und freiräumlicher Strukturen im Quartier	80
4.3.4 Entwicklung der Beleuchtung im Quartier	83
4.4 Gesamtheit der Kfz-verkehrsbezogenen Maßnahmen und erwartbare Effekte	84
4.5 Maßnahmenplan und Handlungsprogramm	86
Quellenverzeichnis	88

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersichtsplan AZ-Fördergebiet und erweitertes Untersuchungsgebiet für das Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörfeldstraße	9
Abb. 2: Die Akteurskonstellation und Interessenvertretung im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens	14
Abb. 3: Aufbau des Diskursiven Planungsverfahrens und inhaltlicher Fokus der Workshops.....	15
Abb. 4: Steuerung und Kommunikation der Inhalte des Diskursiven Planungsverfahrens	16
Abb. 5: Schematische Darstellung der Schwierigkeit zur Findung einer umfassend befriedigenden Lösungsvariante für die Dörfeldstraße	17
Abb. 6: Schematische Darstellung der Arbeitsweise zur Erreichung der Konzeptergebnisse auf Quartiersebene	18
Abb. 7: Präsentation des Gutachterteams während der Abschluss-Informationsveranstaltung	19
Abb. 8: Der Informations-Marktstand auf dem Marktplatz Adlershof	20
Abb. 9: Die Ergebnis-Ausstellung in der Stadtteilbibliothek in der ‚Alten Schule‘ in Adlershof	21
Abb. 10: Maßnahmenbündel zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs innerhalb der Dörfeldstraße	26
Abb. 11: Straßenraumaufteilung – der Straßenquerschnitt der Dörfeldstraße heute.....	30
Abb. 12: Vorzugsvariante der Straßenraumaufteilung – beispielhafte Gliederung der Verkehrsflächen im Bereich der Engstelle	31
Abb. 13: Verkehrsflächendisposition der Fahrbahn mit separaten Fahrspuren für den Radverkehr	34
Abb. 14: Heutige Lage der Straßenbahnhaltestellen.....	35
Abb. 15: Heutiger Ausbaustandard der Straßenbahnhaltestellen	36
Abb. 16: Barrierefreie Kaphaltestelle mit Hochbord und überführendem Radweg	37
Abb. 17: Zwei Varianten zur Neuordnung der Haltestellensituation entlang der Dörfeldstraße.....	38
Abb. 18: Geschwindigkeitsniveau und gesicherte Querungsstellen nach IVFK	39
Abb. 19: Regeldetail zur Gestaltung der Einmündungsbereiche in die Dörfeldstraße	39
Abb. 20: Regeldetail zur Gestaltung der Einmündungsbereiche in die Dörfeldstraße	43
Abb. 21: Tagesganglinie zur Auslastung der Tiefgarage der Marktpassage Adlershof	44
Abb. 22: Prinzipskizze der Flächendisposition und Verkehrsführung.....	48
Abb. 23: Beispiele für großformatige Gehwegplatten in anderen Geschäftsstraßen.....	51
Abb. 24: Große in den Straßenraum hineinragende Bäume entlang der Dörfeldstraße.....	52
Abb. 25: Platzraumbildung am Marktplatz.....	53
Abb. 26: Skizzenhafte Studien zu Leuchtentypen in der Dörfeldstraße (Auswahl).....	55
Abb. 27: Visualisierung Dörfeldstraße Ecke Friedenstraße, vorher und nachher	56
Abb. 28: Visualisierung nördlicher Gehweg Dörfeldstraße, vorher und nachher	57
Abb. 29: Visualisierung Dörfeldstraße im Übergang zum Marktplatz, vorher und nachher	58
Abb. 30: Visualisierung Dörfeldstraße im Bereich des Marktplatzes	59
Abb. 31: Visualisierung Marktplatz, vorher und nachher	60

Abb. 32: Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkte im Quartier	61
Abb. 33: Barrierefreie Bushaltestelle (am Glienicker Weg)	67
Abb. 34: Beispiel für eine bauliche hergestellte Gehwegvorstreckung	69
Abb. 35: Designierte Radrouten im Quartier und deren teilweise unangemessene baulichen Ausgestaltung	72
Abb. 36: Betriebliche Regelungen im MIV, Geschwindigkeitsniveaus, Querungsstellen	76
Abb. 37: Parkdruck im öffentlichen Straßenraum tagsüber und nachts	78
Abb. 38: Konstituierende städtebauliche Strukturen	81
Abb. 39: Freiflächenstrukturen	81
Abb. 40: Maßnahme-Vorschlag zur Herstellung eines neues Quartiersplatzes Ecke Zinsgutstraße und Radickestraße	83
Abb. 41: Gesamtheit der empfohlenen Kfz-verkehrsbezogenen regulatorischen Maßnahmen	85
Abb. 42: Verlagerungseffekte im MIV durch die empfohlenen Regulierungsmaßnahmen	85

Plankarten

Konfliktplan	12
Wege-Zielnetz	65
Maßnahmenplan	87

Fotos und Abbildungen: HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH sowie GRUPPE PLANWERK (wenn nicht anders gekennzeichnet)

1 Hintergrund: Aufgabenstellung, Analyse, Problemlagen

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen des IVFK

Der traditionelle Ortsteil Adlershof hat eine während der Gründerzeit systematisch angelegte Stadtstruktur. Viele der für diese Epoche typischen Merkmale von Blockrandbebauung und öffentlichen Straßen sind bis heute erhalten und prägen das Quartier. Die Nebenstraßen weisen in Teilen noch ihre ursprüngliche Gestalt auf und stiften dadurch eine stadtgeschichtlich-authentische Identität und ein attraktives Wohnumfeld. Demgegenüber ist allerdings in Teilbereichen auch eine gewisse Vernachlässigung sowohl von Baustrukturen als auch der öffentlichen Räume des Quartiers festzustellen.

Das Quartier Adlershof-Dörfeldstraße ist in die Jahre gekommen und hat seit längerer Zeit keine grundlegende und ganzheitliche Qualifizierung seiner öffentlichen Räume mehr erfahren. Dieses Versäumnis lässt gerade auch viele der vorhandenen historischen und stadträumlichen Qualitäten des Quartiers in den Hintergrund treten und befördert den Eindruck eines Stadtteils, der – gerade im Gegensatz zum aufblühenden, modernen Wissenschaftsquartier in unmittelbarer Nachbarschaft – nach Inwertsetzung ruft.

Doch der alte Ortskern Adlershof-Dörfeldstraße, relativ am südöstlichen Rande der Stadt Berlin gelegen, stellt keinesfalls eine Endstation dar; vielmehr erwacht das Quartier heute zu einer neuen Bedeutung als Bindeglied zwischen dem Osten und Süden der Stadt, zwischen Stadt und Vorstadt, zwischen historischem Wohnquartier und modernem Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort, zwischen Alt- und Neu-Adlershof. Diese Entwicklungsansätze und -chancen bilden den Ausgangspunkt und die Grundlage einer Neuentdeckung, Wiederbelebung und Neuorientierung des alten Ortsteils Adlershof.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2015 wurden sowohl Stärken und Schwächen, als auch Chancen und Risiken ihres Stadtteils systematisch analysiert und basierend darauf Handlungsbedarfe und -ziele identifiziert. Auf Basis des ISEK erhält das Quartier durch die Aufnahme in das Bund-Länder-Städtebau-Förderprogramm ‚Aktive Stadt- und Ortsteilzentren‘ (AZ-Programm) die Möglichkeit einer grundlegenden Aufwertung mit dem expliziten Ziel, die Geschäftsstraße Dörfeldstraße zu stärken.

Das AZ-Förderprogramm richtet sich an in Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels geschwächte Stadt- und Ortsteilzentren und setzt wichtige Impulse zur wirtschaftlichen und stadtstrukturellen Stärkung von Geschäftsstraßen. Die Lebensqualität, soziale Integration, ein lebendiges Kulturleben und ein attraktiver öffentlicher Raum stehen dabei im Mittelpunkt.

Die zentrale Hauptstraße Dörfeldstraße bildet mit ihrer ausgeprägten Konzentration an Gewerbe und diversen anderen öffentlichen Infrastrukturen die funktionale Mitte des Quartiers. In unmittelbarem räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit der Dörfeldstraße steht auch der Marktplatz Adlershof, der das geografische und historische Zentrum des Ortsteils darstellt.

Entsprechend der programmatischen Zielstellung des AZ-Programms stehen folglich die Geschäftsstraße Dörfeldstraße, der Marktplatz Adlershof sowie das an der Dörfeldstraße gelegene Kulturzentrum ‚Alte Schule‘ im Fokus der Fördermaßnahmen.

In Hinblick auf die Dörfeldstraße ist festzuhalten, dass derzeit aufgrund vieler sich überlagernder Nutzungsansprüche und Funktionen sowie einer überaus begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht unerhebliche verkehrliche Problemlagen sowie auch ausgeprägte gestalterische Defizite vorherrschen. Es überwiegen verkehrliche Belange und ein gewisser Transitcharakter gegenüber städtebaulichen Belangen und stadträumlichen Qualitäten. Auch der direkt angrenzende Marktplatz Adlershof ist von diesen Missständen betroffen. Es bedarf hier einer zielorientierten Neudefinition der Prioritäten im öffentlichen Raum sowie einer deutlichen und konsequenten gestalterischen Umsetzung dieser neuen Maxime.

Anmerkung:

Das Untersuchungsgebiet für das Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) umfasst die Dörfeldstraße lediglich bis zur Waldstraße. Der Abschnitt der Dörfeldstraße zwischen Waldstraße und Spindlersfelder Brücke wurde aufgrund der räumlichen Fokussierung im Rahmen des Förderprogramms AZ und unterschiedlicher städtebaulicher Rahmenbedingungen aus der Betrachtung ausgespart. Jedoch weist auch dieser Abschnitt erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf. Dadurch ist sowohl der situative Zusammenhang dieses Straßenabschnitts mit der übrigen Dörfeldstraße erheblich gestört als auch die verkehrliche und stadtstrukturelle Verbindung der Geschäftsstraße Dörfeldstraße in Richtung Nordosten. Im Zuge des Diskursiven Planungsverfahrens bedauerten viele Beteiligte, dass dieser Teil der Dörfeldstraße nicht im Rahmen des IVFK miteinbezogen wurde. Es wird dringend empfohlen, auch diesen Abschnitt der Dörfeldstraße auf mögliche Lösungsvarianten zu untersuchen und ihn grundlegend neu zu gestalten. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick hat den Handlungsbedarf erkannt. Eine Neuordnungsmaßnahme des nördlichen Abschnitts der Dörfeldstraße kann jedoch nicht im Rahmen des Förderprogramms AZ erfolgen.



Abb. 1: Übersichtsplan AZ-Fördergebiet und erweitertes Untersuchungsgebiet für das Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) Adlershof-Dörfeldstraße

Quelle: Bezirksamt Treptow-Köpenick

1.2 Aufgabenstellung und Ziele des IVFK

Strategische Zielstellung für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) ist es, entsprechend dem rahmengebenden AZ-Programm, unter ausgeprägter Beteiligung der Akteure vor Ort, eine funktionale und gestalterische Qualifizierung der öffentlichen Räume des Quartiers zu realisieren, um hierdurch insbesondere die Funktion und Bedeutung der Geschäftsstraße Dörfeldstraße als lokales Quartierszentrum zu stärken. Daraus folgt das konkrete Projektziel, im Rahmen des IVFK vor allem bauliche (nachgeordnet aber auch ordnungsrechtliche) Maßnahmen zur Qualifizierung der öffentlichen Straßen- und Freiräume zu entwickeln, welche zeitnah unter Inanspruchnahme von Fördermitteln umgesetzt werden können.

Entsprechend der Leistungsbeschreibung des Bezirksamtes zur Ausschreibung der Konzeptentwicklung ist *„Ziel des Verkehrs- und Freiraumkonzeptes [...] die Entwicklung, umfassende Abstimmung und planerische Vorbereitung von umsetzungsfähigen Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr in einem verträglichen Maß zu reduzieren, die Erschließungsfunktion zu sichern und den öffentlichen Raum funktional aufzuwerten, zu attraktivieren und sicher zu gestalten.“* Und weiter: *„Die Dörfeldstraße soll wieder ihrem Charakter der traditionellen Kiezgeschäftsstraße gerecht werden und der öffentliche Raum soll den Bedürfnissen der Einwohner und Arbeitenden angepasst werden. Die Dörfeldstraße soll weitestgehend nur den Erschließungsverkehr, Quell- und Zielverkehr des Gebiets sowie gebrochenen Durchgangsverkehr aufnehmen. Der Aufenthaltsqualität sowie den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Nahverkehr soll eine höhere Wertigkeit als bisher beigemessen werden.“*

In der detaillierten Aufgabenstellung werden darüber hinaus folgende konkrete Zielstellungen für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) benannt:

- Wiedergewinnung und funktionale Aufwertung des öffentlichen Stadtraums,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen,
- Reduzierung des Verkehrs auf ein verträgliches Maß und möglichst Ausschluss des gebietsfremden Durchgangsverkehrs,
- Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs – zwingende Einordnung einer zweigleisigen Straßenbahnführung,
- Attraktivierung der Dörfeldstraße für Fußgänger und Radfahrer,
- Berücksichtigung der Bedarfe der Einzelhändler und Dienstleister vor Ort (Parkplätze, Lieferverkehr),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Herstellung eines attraktiven Rad- und Fußwegenetzes,
- Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs.“

Entsprechend der Orientierung des AZ-Programms an sozialer Teilhabe und aktiver Mitbestimmung der Bevölkerung ist die Beteiligung der Bürgerschaft sowie weiterer relevanter Akteure vor Ort als grundlegender Verfahrensbestandteil der Konzeptentwicklung gefordert gewesen.

1.3 Überblick über Bestandssituation und Problemlagen im Quartier

Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) aus dem Jahr 2015 wurde bereits eine übersektorale Stärken-Schwächen-Analyse für das Untersuchungsgebiet unter Beteiligung der Akteure vor Ort vorgenommen. Die hierin identifizierten generellen Defizite in Hinblick auf Verkehr und Freiraum bildeten eine wesentliche Grundlage zur Entwicklung des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK). Das Gutachterteam des IVFK führte zunächst eine vertiefende sektorale Bestandsanalyse durch, in der einerseits die bekannten generellen Defizite eingehender untersucht und andererseits darüberhinausgehend kleinteilige Problemstellen identifiziert wurden. Die identifizierten Schwachstellen und Mängel sowie der diesbezüglich wahrgenommene Problemdruck wurden dann mit den an der Konzeptentwicklung beteiligten Akteuren vor Ort reflektiert und diskutiert. Dieses mehrstufige Vorgehen stellte sicher, dass sämtliche Defizite aus unterschiedlichen Perspektiven erfasst worden sind. Der erarbeitete Konfliktplan (siehe folgende Plankarte) bietet einen zusammenfassenden Überblick über die identifizierten verkehrs- und freiraumbezogenen Problemlagen und Konflikte im Quartier. Die Abbildung zeigt deutlich, dass sich an der Dörfeldstraße eine Vielzahl unterschiedlicher Defizite bündeln und überlagern.

Um Dopplungen zu vermeiden, werden die festgestellten Mängel und Konflikte an dieser Stelle nicht im Einzelnen erörtert. Stattdessen sind die für die unterschiedlichen Verkehrs- und Nutzungsarten bzw. Verkehrsteilnehmer und Nutzergruppen im öffentlichen Raum bestehenden Problemlagen in Kapitel 4 jeweils sektoral dargestellt. Dort werden sie direkt mit den diesbezüglichen Diskussionen, Lösungsansätzen und entwickelten Maßnahmen kontextualisiert.



2 Konzeptentwicklung im Diskursiven Planungsverfahren: Prozess, Methodik, Partizipation

2.1 Das Diskursive Planungsverfahren

Dem besonderen Anspruch an Bürgerbeteiligung bei der Erarbeitung des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) wurde mit der Durchführung eines ganzheitlich partizipativen Planungsverfahrens entsprochen. Das vom Bezirk Treptow-Köpenick beauftragte interdisziplinäre Gutachterteam – HOFFMANN-LEICHTER (Verkehrsplanung) und GRUPPE PLANWERK (Stadt- und Freiraumplanung) – hat diesbezüglich auf ausgedehnte Erfahrungen aus ähnlichen Projekten und ein vielfach bewährtes integrierendes Planungs- und Beteiligungsformat zurückgreifen können. Dieses ist streng handlungsorientiert und zielt auf Ergebnisse in Form konkreter realisierungsfähiger Problemlösungsvarianten. In ihm verschmelzen Planungs- und Beteiligungsverfahren zu einem kontinuierlichen, interaktiven Austausch- und Abstimmungsprozess – dem *„Diskursiven Planungsverfahren“*.

Das Gutachterteam analysierte im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens fortwährend die Sachlage sowie den Input der unterschiedlichen Akteure, identifizierte Möglichkeiten und Grenzen der Machbarkeit sowie Vor- und Nachteile verschiedener vorgeschlagener Lösungsansätze. Gleichzeitig wurden die fachlichen Beurteilungen des Gutachterteams erörtert und mit den Beteiligten diskutiert. So wurde eine gemeinsame und einheitliche Informationsbasis geschaffen und ein ergebnisorientierter sachlicher Diskurs ermöglicht. Dadurch wurde einerseits eine ausgeprägte Verfahrenstransparenz gewährleistet und andererseits die größtmögliche Berücksichtigung aller unterschiedlichen Belange bzw. Interessenslagen sichergestellt. Dies gewährleistet die Qualität der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse sowie eine weitreichende Zustimmung zum resultierenden Gesamtkonzept.

Zentrale Elemente des Diskursiven Planungsverfahrens zur Entwicklung des IVFK waren drei jeweils dreieinhalbstündige Workshop-Einheiten, in denen eine gleichbleibende Gruppe (rd. 60 Personen) aus Stakeholdern, zuständigen Verwaltungsstellen und dem Gutachterteam auf strukturierte Art und Weise den gesamten Planungsprozess von Anfang bis Ende gemeinsam durchlaufen hat. Als Teilnehmer der Workshops waren Delegierte sämtlicher relevanten Zielgruppen und Vertreter öffentlicher Belange geladen. Die zunächst vom Bezirksamt vorgesehenen Zielgruppen und Akteure wurden auf einer dem Diskursiven Planungsverfahren vorgelagerten offenen Informationsveranstaltung der Bürgerschaft vorgestellt und aus deren Reihen ergänzt. So wurde sichergestellt, dass alle Interessenslagen angemessen vertreten, artikuliert und berücksichtigt wurden. Gleichzeitig war durch das Delegiertenprinzip die Teilnehmerzahl eingeschränkt und somit das Gremium arbeits- und diskussionsfähig.

Die Moderation der Workshops war personell von den Aufgaben der Gutachter getrennt. Hierdurch konnten sich die Planer auf fachliche Inhalte konzentrieren, während der externe Moderator einen

einwandfreien Ablauf des Diskurses und dessen Ergebnisorientierung sichergestellt hat. Eine Steuerungsrunde, bestehend aus Zuständigen des Bezirksamtes Treptow-Köpenick, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, einem Bürgervertreter und dem Gutachterteam, tagte regelmäßig und stimmte das Vorgehen und die Inhalte für das Diskursive Planungsverfahren ab.

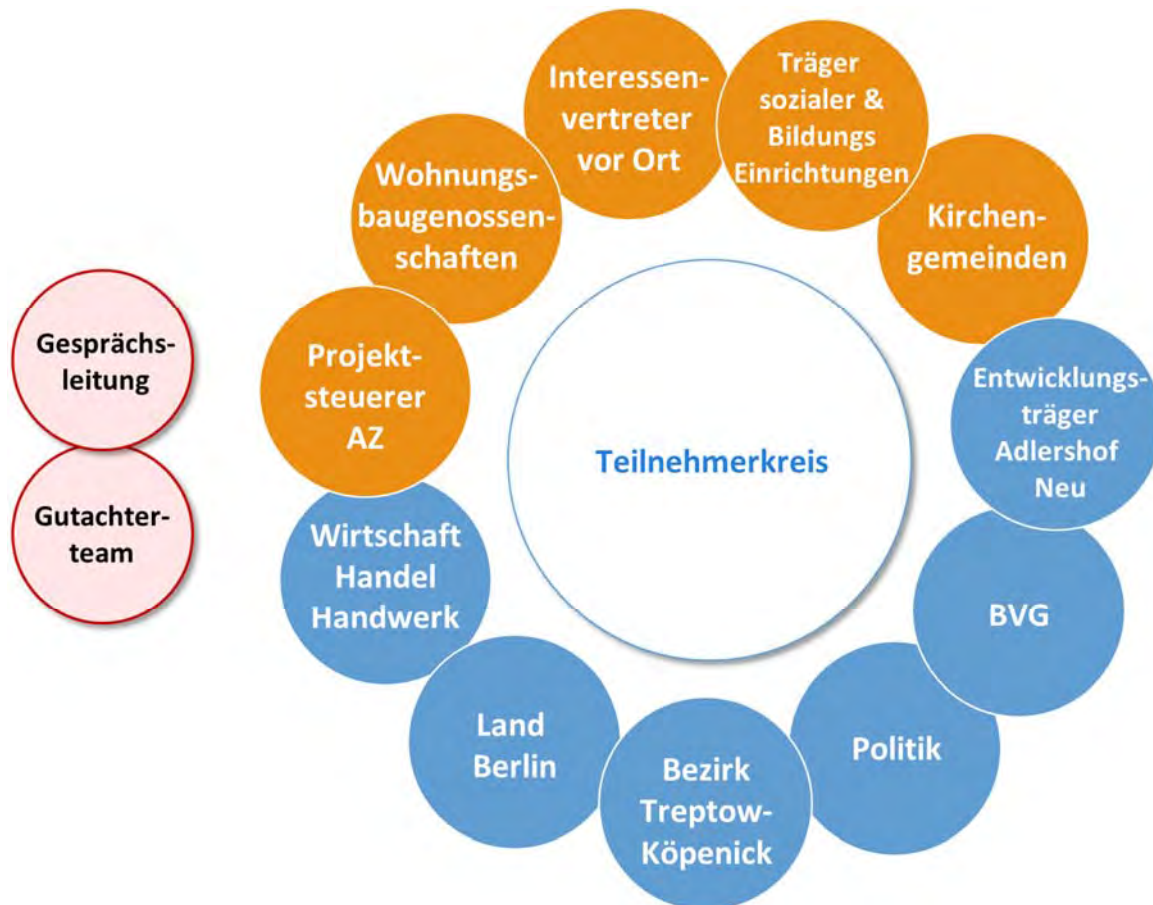


Abb. 2: Die Akteurskonstellation und Interessenvertretung im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens

Die drei Workshops wurden über einen Zeitraum von drei Monaten durchgeführt und wurden vom Gutachterteam inhaltlich und methodisch intensiv vorbereitet.

Im **Starter-Workshop** (am 24. Februar 2016) erläuterte das Gutachterteam den Anlass, die Rahmenbedingungen sowie die konkrete Ziel- und Aufgabenstellung für das IVFK und stellte die Erkenntnisse der durchgeführten Bestands- und Problemanalyse umfassend vor. Von Seiten der Teilnehmer wurden weitere grundsätzliche Hinweise, Zielvorstellungen und Wünsche eingebracht.

Darauf aufbauend erläuterte das Gutachterteam im Rahmen des **Zwischen-Workshops** (am 20. April 2016) denkbare, vorgeschlagene und in der Praxis bewährte Lösungsansätze und -varianten und stellte diese zur Diskussion. Von Seiten des Plenums flossen sowohl Ergänzungen als auch kritische Bedenken ein. Darüber hinaus wurde als Grundlage für die weitere Konkretisierung von Maßnahmen ein Meinungsbild hinsichtlich wesentlicher Zielvorstellungen bzw. Präferenzen erhoben.

Auf dieser gemeinsam erarbeiteten und abgestimmten Basis aus Informationen und Präferenzen hat das Gutachterteam ein sich aus vielen einzelnen bedarfsgerechten Maßnahmenempfehlungen ergebendes Gesamtkonzept entwickelt und dieses im **Abschluss-Workshop** (am 25. Mai 2016) erläutert und zur Diskussion gestellt. Es wurden nochmals Ergänzungen, Einwände und kritische Hinweise aus dem Plenum aufgenommen. Es wurde abermals ein Meinungsbild, diesmal hinsichtlich fünf elementarer Grundsätze für die Neugestaltung von Geschäftsstraße und Marktplatz, erhoben.



Abb. 3: Aufbau des Diskursiven Planungsverfahrens und inhaltlicher Fokus der einzelnen Workshops

Nach jedem Workshop wurde die Zufriedenheit der Teilnehmer mit dem Workshop anonym abgefragt, um so das Diskursive Planungsverfahren abschließend evaluieren und bewerten zu können.

Sämtliche Workshops wurden umfassend dokumentiert, d. h. die darin vorgestellten Inhalte zusammengefasst und aufbereitet sowie die stattgefundenen Diskussionen vollumfänglich protokolliert. Die Dokumentation des Diskursiven Planungsverfahrens, der betrachteten Inhalte sowie der erarbeiteten Ergebnisse wurde vollumfänglich auf den Internetseiten des Bezirksamts Treptow-Köpenick veröffentlicht.

Die Teilnehmer des Diskursiven Planungsverfahrens konnten auch außerhalb der Workshops zu jeder Zeit direkten Kontakt zum Gutachterteam aufnehmen, um ergänzende Hinweise oder Anregungen in den Arbeitsprozess einzugeben.

Die Zustimmung des Plenums des Diskursiven Planungsverfahrens zu den fünf gemeinsam erarbeiteten Grundsätzen für die Neugestaltung von Dörfeldstraße und Marktplatz lag im

niedrigsten Fall bei 82 %, im Durchschnitt bei 87,2 %. Die Evaluation von Format und Ablauf des Diskursiven Planungsverfahrens durch die Teilnehmer ergab eine Gesamtbewertung von 2,26 auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 7 (sehr unzufrieden). Das Diskursive Planungsverfahren war somit sowohl in Hinblick auf die inhaltlichen Ergebnisse als auch den Planungs- und Beteiligungsprozess erfolgreich.

Im Nachgang zum Diskursiven Planungsverfahren bestand insbesondere bei Gewerbetreibenden und Anwohnern der Wunsch, eine Vertiefungsveranstaltung zum IVFK durchzuführen, um aufbauend auf den erzielten Ergebnissen Detailfragen zur Gestaltung der öffentlichen Straßen- und Freiräume vertiefend zu diskutieren. Diese Veranstaltung wurde (am 12. Juli 2016) in Form eines World-Cafés mit unterschiedlichen Thementischen durch den AZ-Gebietsbeauftragten (Stattbau) durchgeführt. Das Gutachterteam des IVFK beteiligte sich mit einem Input-Vortrag sowie der fachlichen Betreuung der Thementische.



Abb. 4: Rahmung, Steuerung und Kommunikation der Inhalte des Diskursiven Planungsverfahrens

2.2 Methodik zur Lösungsfindung

Die Methodik zur Konzeptentwicklung musste ebenfalls den Besonderheiten des zu Grunde liegenden Planungsverfahrens Rechnung tragen. Zum einen war es notwendig die fachliche Qualität der Ergebnisse zu gewährleisten, um so die letztendliche Umsetzbarkeit und Förderungsfähigkeit der entwickelten Maßnahmen sicherzustellen. Hierzu mussten die gängigen und anerkannten Anforderungen und Standards einer fachplanerischen Analyse und Lösungsfindung sichergestellt werden. Zum anderen war es notwendig, den Weg der Konzeptentwicklung für die Vielzahl der beteiligten Akteure transparent und nachvollziehbar darzulegen und insbesondere mit diesen gemeinsam zu bestreiten. Hierzu mussten gewisse Abläufe erklärt und veranschaulicht werden, gleichzeitig mussten die in Stufen aufeinander aufbauenden Arbeitsschritte zur Konzeptentwicklung an die Zeitschiene des Beteiligungsformats angepasst werden.

Auf eine vollständige Darstellung sämtlicher von den Gutachtern und der Moderation genutzten didaktischen und kommunikativen Ansätze wird im Sinne eines kompakten Ergebnisberichts verzichtet. Deshalb seien hier nur exemplarisch zwei methodische Ansätze herausgestellt, auf deren Basis die Vorzugsvariante für die Geschäftsstraße Dörpfeldstraße und den Marktplatz Adlershof (Kapitel 4.2) bzw. die Konzeptergebnisse auf Quartiersebene (Kapitel 4.3) erarbeitet wurden.

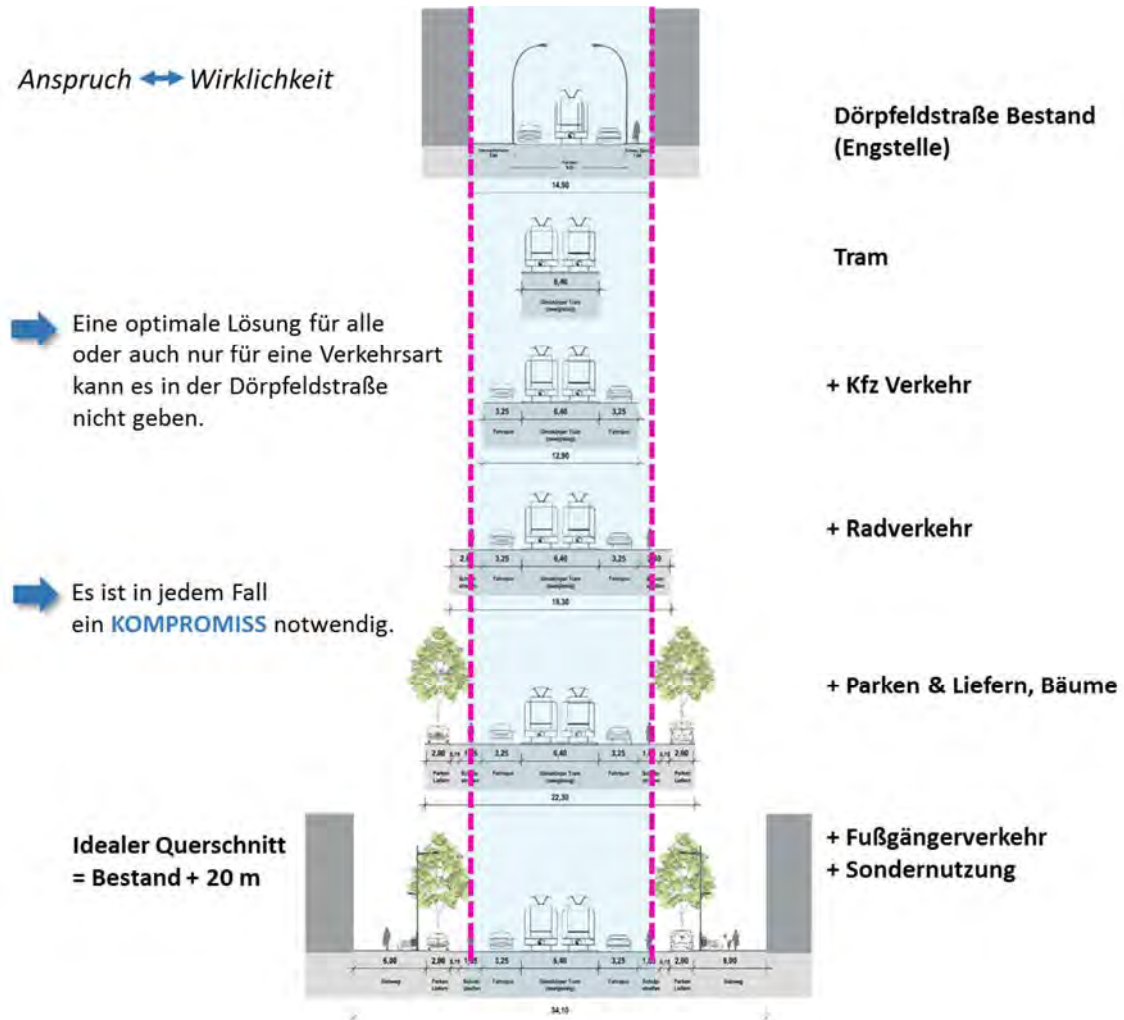


Abb. 5: Schematische Darstellung der Schwierigkeit zur Findung einer umfassend befriedigenden Lösungsvariante für die Dörpfeldstraße

Abbildung 5 visualisiert das grundsätzliche Dilemma der Dörpfeldstraße, nämlich, dass der Straßenquerschnitt schlichtweg zu schmal ist, als dass eine optimale Straßenraumaufteilung erreicht werden könnte. Diese Einsicht bedarf keiner besonderen Erkenntnisleistung, jedoch war es im Rahmen des diskursiven Verfahrens geboten, dass alle Beteiligten dieses de facto unlösbare Dilemma bei der Diskussion und Abwägung von Lösungsvarianten für die Straßenraumgestaltung der Dörpfeldstraße immer vor Augen hatten. Aus einer eingehenden Auseinandersetzung mit Anspruch und Wirklichkeit der Dörpfeldstraße, d.h. wünschenswerten Infrastrukturanlagen für alle Verkehrs- und Nutzungsarten und vorhandener Straßenraumbreite folgen essentielle Einsichten, die bei einer Betrachtung der heutigen Bestandssituation keinesfalls offensichtlich sind: Eine Lösung,

die für alle Verkehrsarten gleichzeitig optimal ist, kann es in der Dörpfeldstraße nicht geben. Und auch eine Lösung, die zumindest für eine Verkehrsart optimale Verhältnisse schafft, kann es nicht geben, ohne dass die anderen Verkehrsarten übermäßig und somit unangemessen benachteiligt werden. In der Konsequenz wird also sogar die bestmögliche Lösung ein Kompromiss sein, der für keinen der Verkehrsteilnehmer hundertprozentig befriedigend ist.

Von der Analyse zu den Maßnahme-Empfehlungen

Von Mängeln – über Ziele – zu Maßnahmen

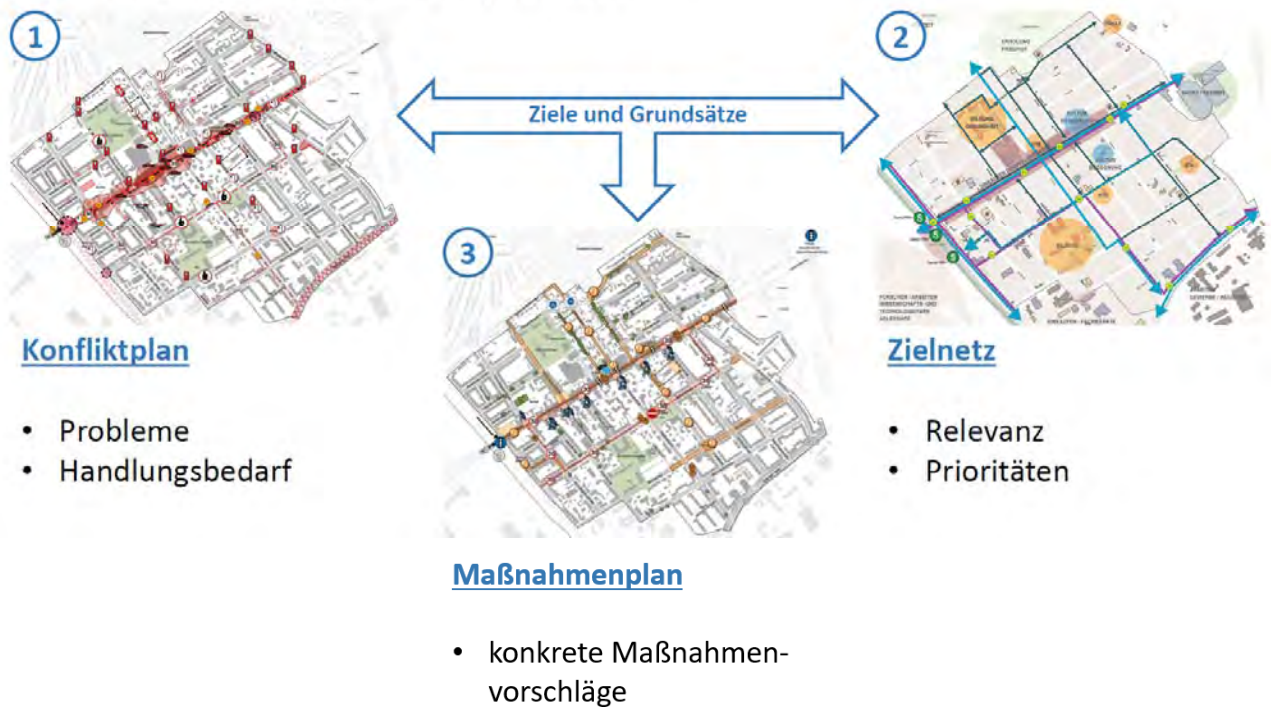


Abb. 6: Schematische Darstellung der Arbeitsweise zur Erreichung der Konzeptergebnisse auf Quartiersebene

Die obenstehende Abbildung visualisiert die systematische Verschränkung dreier zentraler Produkte der gemeinsamen Arbeit im Diskursiven Planungsverfahren. Jeder Plan an sich – der Konfliktplan, das Zielnetz und der Maßnahmenplan – stellt bereits ein komplexes Kondensat aus einer Fülle einzelner Informationen dar. Jedes dieser Produkte wurde einzeln mit allen Beteiligten vor Ort erarbeitet und verfeinert. Selbiges gilt für die als verbindendes normatives Moment fungierenden allgemeinen Ziele und Grundsätze. In einer Synthese wurden die vorherrschenden Problemlagen (Konfliktplan) mit den bestehenden Prioritäten (Zielnetz) räumlich überlagert. Die als Resultat festgestellten Unzulänglichkeiten wurden an den gemeinsam festgelegten Zielen und Grundsätzen gemessen. So wurden letztendlich geeignete punktuelle Qualifizierungsmaßnahmen identifiziert. Diese Maßnahmen bilden das Rückgrat der Ergebnisse des IVFK und sind in Kapitel 4 umfassend dargestellt.

2.3 Verfahrensbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Über das Diskursive Planungsverfahren, d.h. die partizipative Konzeptentwicklung, hinaus wurden mehrere unterschiedliche Aktivitäten und Formate zur Information der breiten Öffentlichkeit unternommen.



Abb. 7: Präsentation des Gutachterteams während der Abschluss-Informationsveranstaltung

Hierzu gehörte eine Rahmung des Diskursiven Planungsverfahrens durch Informationsveranstaltungen, die der gesamten Bürgerschaft offenstanden. Während der Veranstaltungen waren jeweils auch der Bezirksstadtrat des Bezirks für Bauen, Stadtentwicklung und Umwelt – Hr. Hölmer, Vertreter der zuständigen Fachverwaltungen sowie weitere verantwortliche Akteure des Aktive-Zentren-Prozesses in Adlershof (AZ-Gebietsbeauftragter, Geschäftsstraßenmanagement) beteiligt bzw. anwesend. Vor Beginn der Konzeptentwicklung stellte das Gutachterteam am 10. Februar 2016 in der Mensa der Anna-Seghers-Schule sich selbst, das Projekt ‚Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept‘ und das Format des ‚Diskursiven Planungsverfahrens‘ auf einer öffentlichen Auftakt-Informationsveranstaltung zum Aktive-Zentren-Prozesses vor. Die Adlershofer und Interessierte hatten Gelegenheit sich zu informieren, Fragen zu stellen und weitere Delegierte für das Diskursive Planungsverfahren vorzuschlagen.

Nach Abschluss der Konzeptentwicklung fand am 20. Juli 2016 ebenfalls in der Mensa der Anna-Seghers-Schule eine öffentliche Abschluss-Informationsveranstaltung zur Präsentation der Ergebnisse des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) statt. Das Gutachterteam erläuterte dabei den Arbeitsprozess und vor allem die erzielten Ergebnisse. Die anwesenden Bürger nutzten die Möglichkeit, Fragen zum IVFK und zu den einzelnen empfohlenen Maßnahmen zu stellen.



Abb. 8: Der Informations-Marktstand auf dem Marktplatz Adlershof

Eine Woche vor der Abschluss-Informationsveranstaltung wurde am 13. Juli 2016 auf dem Marktplatz Adlershof im Rahmen des regulären Wochenmarktes vom Gutachterteam ein Informations-Marktstand zu den Ergebnissen des IVFK betreut. Unterstützung erhielten sie dabei von Vertretern des Aktive-Zentren-Gebietsbeauftragten (Stattbau GmbH) sowie der zuständigen Fachverwaltungen. Marktbesucher und interessierte Bürger konnten sich sowohl im direkten Gespräch mit den Verantwortlichen als auch untereinander informieren, austauschen und diskutieren.

Des Weiteren wurden die Ergebnisse des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) für eine öffentliche Ausstellung auf zwölf Wandtafeln zusammengefasst und aufbereitet. Diese Ausstellung wurde im Rahmen der Abschluss-Informationsveranstaltung am 20. Juli 2016 erstmalig präsentiert und war seitdem bis Dezember 2016 in der Stadtteilbibliothek im Kulturzentrum ‚Alte Schule‘ zu sehen.



Abb. 9: Die Ergebnis-Ausstellung in der Stadtteilbibliothek in der ‚Alten Schule‘ in Adlershof

3 Quo vadis Adlershof: Vision und Ziele

Richtungsweisend für die Konzeptentwicklung waren abgestimmte Leitbilder, Zielvorstellungen und Grundsätze, welche durch die zu empfehlende Maßnahmen erreicht bzw. umgesetzt werden sollen. Die Ziele und Grundsätze sind dementsprechend tragendes Moment der Maßnahmenentwicklung und maßgebendes normatives Moment bei deren Bewertung und Abwägung.

Die im Zuge der Erarbeitung des Integrierten Verkehrs und Freiraumkonzepts (IVFK) konkretisierten Ziele und Grundsätze bauen auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2015) sowie auf der Aufgabenstellung des Bezirks zum IVFK auf. Sie entsprechen außerdem den heute etablierten Zielvorstellungen für eine nachhaltige und umweltschonende Verkehrsentwicklung sowie für attraktive urbane Lebensräume. Sie stehen des Weiteren im Einklang mit programmatischen Planwerken des Landes Berlin, wie etwa dem Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin (StEP Verkehr 2011). Zu guter Letzt wurden sie im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens mit den beteiligten Akteuren vor Ort reflektiert, abgestimmt und verfeinert. Sie können von daher aus fachplanerischer Sicht als zielführend und aus politischer Sicht als tragfähig gelten.

Die bei der Konzeptentwicklung maßgebenden Ziele und Grundsätze lauten wie folgt:

Ziele und Grundsätze für die Dörpfeldstraße

gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-Workshop

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

Allgemeine Ziele und Grundsätze für den Marktplatz

gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-Workshop

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

Ziele und Grundsätze für die Quartiersstraßen

gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-WS

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

Ziele und Grundsätze für Frei- und Platzflächen

gemäß Arbeitsauftrag / Ergebnis Starter-Workshop

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

4 Konzeptergebnisse: Handlungserfordernisse, Lösungen, Maßnahmen

Zentrales Ergebnis des Diskursiven Planungsverfahrens ist die Erlangung eines breit getragenen Konsenses bezüglich umsetzungsfähiger Qualifizierungsmaßnahmen. Durch die Entwicklung eines derartig tragfähigen Gesamtkonzepts ist gewährleistet, dass die erarbeiteten Lösungsansätze sich für weitere konkretisierende Ausführungsplanungen eignen und gleichzeitig, wegen der expliziten Orientierung an der letztendlichen Umsetzbarkeit der Maßnahmen, deren Förderungsfähigkeit sichergestellt ist. Das mit allen Akteuren erarbeitete IVFK ist somit richtungsweisend und legt den Grundstein für die weiterführenden vertiefenden Planungen der einzelnen Maßnahmen. Ergebnis und Erfolg des Diskursiven Planungsverfahrens ist demnach nicht nur das unmittelbar erarbeitete planerische Konzept, sondern auch und vor allem die politische Beschlussfähigkeit seiner Komponenten, die dadurch gewährleistete Förderungsfähigkeit einzelner Maßnahmen, die somit ermöglichte und bewirkte Handlungsfähigkeit des Bezirks sowie letztendlich die zu erwartenden tatsächlichen Veränderungen in dem gebauten Lebensraum der Adlershofer.

4.1 Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Bestandssituation

Die stadträumlichen Qualitäten der Geschäftsstraße Dörfeldstraße und des Marktplatzes, d.h. insbesondere deren Attraktivität und Aufenthaltsqualität leiden unter der vorherrschenden Belastung mit Kfz-Verkehr. Aktuell durchfahren täglich bis zu rd. 15.000 Kfz die Dörfeldstraße, darunter bis zu 360 Lkw.¹ Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Kfz-Verkehrsaufkommen liegt bei 51%; der Anteil des durchgehenden Lkw-Verkehrs sogar bei 67%.² Diese Situation ist einerseits der Funktion der Dörfeldstraße als Ergänzungsstraße (Straße von besonderer Bedeutung) im Hauptverkehrsstraßennetz des Landes Berlin³ sowie andererseits ihrer Lage im Raumgefüge und Straßennetz geschuldet. Die Dörfeldstraße stellt die streckenmäßig kürzeste Verbindung von Köpenick zum Adlergestell und zur Autobahn A113 dar. Gleichzeitig besteht jedoch heute mit dem Ausbau des Glienicke Wegs und der Spindlersfelder Straße eine auch als solche vorgesehene leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit für den Ortsteil Adlershof. Die Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs wurde von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick im Juli 2014 als Arbeitsauftrag für das Bezirksamt (BA) beschlossen und ist dementsprechend eine explizite Zielstellung für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK).

¹ Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2015): Verkehrsstärkenkarte DTV_{werktags} 2014: Kfz / 24-Std. und Lkw / 24-Std.

² Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH (GIVT) (2014): Dörfeldstraße Berlin-Adlershof: Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung. S. 11 f.

³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm), Abteilung VII – Verkehr (2015): Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2015.

Diskursives Planungsverfahren

Innerhalb des Diskurses zur Konzeptentwicklung bestand keinerlei Zweifel an der grundsätzlichen Zielstellung, ortsfremden Durchgangsverkehr so weit als möglich aus dem Gebiet herauszuhalten. Die Gutachter stellten Möglichkeiten zur Reduzierung der Zuflussmengen an Kfz in das Gebiet vor. Es wurden teilweise starke Eingriffe zur generellen Unterbindung jeder direkten Durchfahrungsmöglichkeit diskutiert (bspw. ein Durchfahrungsverbot auf Höhe des Marktplatzes). Derartig drastische Eingriffe wurden jedoch insgesamt als nicht wünschenswert verworfen, da eine Verdrängung von Kfz-Verkehr von der Hauptstraße des Quartiers in dessen Nebenstraßen eher eine Verschlechterung der Situation bedeuten würde. Außerdem wurde betont, dass die relative Attraktivität der Dörfeldstraße für Durchgangsverkehr wesentlich von der Attraktivität vorhandener Umfahrungsmöglichkeiten abhängig sei.

Ergebnisse

Im Ergebnis sieht das IVFK ein Bündel aus mehreren Maßnahmen vor, um den Durchgangsverkehr innerhalb der Dörfeldstraße zu reduzieren und gleichzeitig Ausweichrouten durch die Nebenstraßen des Quartiers zu verhindern. An den relevanten Knotenpunkten, an denen Kfz in die Dörfeldstraße einfahren – Dörfeldstraße / Adlergestell / Rudower Chaussee sowie Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße – ist die Kapazität der in das Gebiet hineinführenden Fahrstreifen zu minimieren, ohne jedoch Zufahrtsmöglichkeiten komplett zu unterbinden. Gleichzeitig sind hier die Grünphasen für in das Gebiet einbiegende Kfz-Verkehrsströme ebenfalls zu minimieren, um den Zufluss mengenmäßig zu dosieren. Die Dörfeldstraße selbst muss durch ein allgemein niedriges Geschwindigkeitsniveau und eine für den Kfz-Verkehr nicht vorteilhafte Gestaltung des Straßenraums an Attraktivität für Durchgangsverkehr verlieren. Dies gilt auch für die parallel verlaufende Radickestraße als mögliche Ausweichroute für Durchgangsverkehr. Hier ist das Geschwindigkeitsniveau in jedem Falle analog zur Dörfeldstraße abzusenken. Gleichzeitig wird empfohlen, die Einfahrt in die Radickestraße von der Nipkowstraße aus Richtung Norden vollständig zu untersagen. Dem gegenüber ist zu prüfen, wie die Attraktivität der bestehenden Umfahrungsmöglichkeit über den Glienicker Weg und die Spindlersfelder Straße für den Kfz-Durchgangsverkehr noch erhöht werden kann, wie etwa durch eine Erhöhung der Verkehrsqualität am Knoten Glienicker Weg / Adlergestell / Köpenicker Straße.

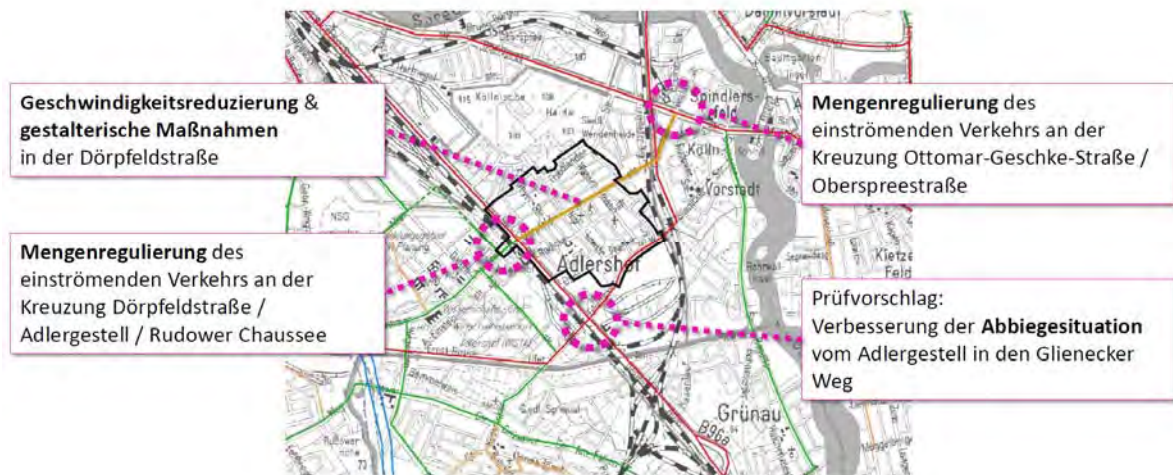


Abb. 10: Maßnahmenbündel zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs innerhalb der Dörfeldstraße

Weiteres Vorgehen

Die genannten Maßnahmen zur Dosierung der Kfz-Zufussmengen in die Dörfeldstraße an den zwei relevanten Knotenpunkten sind aus gutachterlicher Sicht in Hinblick auf die Verkehrssituation im Quartier in jedem Falle empfehlenswert. Da es sich um Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz handelt, sind diese Maßnahmen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) und die Landesstraßenverkehrsbehörde (Verkehrslenkung Berlin – VLB) umzusetzen. Die Umgestaltung der Dörfeldstraße sowie die betriebliche Regulierung der Radickestraße betreffen ebenfalls das übergeordnete Straßennetz und müssen deshalb ebenso im Einvernehmen mit SenStadtUm und VLB erfolgen. Die Rahmenbedingungen der Umgestaltung der Dörfeldstraße sind überaus komplex und werden in Kapitel 4.2 eingehender betrachtet. Aus gutachterlicher Sicht ist resümierend festzuhalten, dass alle genannten Maßnahmen grundsätzlich geeignet sind, die Dörfeldstraße und das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Um eine größtmöglichen Entlastung zu erzielen, ist es jedoch unbedingt geboten, die synergetische Wirkung der Gesamtheit aller empfohlenen Maßnahmen anzustreben. Die im Diskursiven Planungsverfahren vorgeschlagene Verbesserung der Verkehrsqualität am Knotenpunkt Glienicker Weg / Adlergestell / Köpenicker Straße sollte in Hinblick auf Machbarkeit und Effekte vertiefend untersucht werden. Sofern Potentiale zur Verbesserung vorhanden sein sollten, sind geeignete Maßnahmen vom BA anzustreben und, da es sich um einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt im übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin handelt, durch SenStadtUm, Abteilung VII – Verkehr sowie VLB umzusetzen. Die Planung der hier genannten Maßnahmen bzw. der genannte Prüfauftrag sind ohne weitere Voraussetzungen durchführbar; eine zumindest teilweise Finanzierung der kapazitätsreduzierenden Maßnahmen aus Mitteln des Aktive-Zentren-Programms ist anzustreben.

4.2 Vorzugsvariante der Straßenplanung und Freiraumgestaltung von Dörpfeldstraße und Marktplatz

Wesentliche Ergebnisse des Diskursiven Planungsverfahrens bzw. des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) sind zunächst konkretisierende Spezifikationen hinsichtlich fünf elementarer **Gestaltungsgrundsätze für die Geschäftsstraße Dörpfeldstraße und den Marktplatz Adlershof**:

- Erstens empfiehlt das Plenum des Diskursiven Planungsverfahrens mit einer Zustimmung von 88 % die **Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus** entlang der gesamten Dörpfeldstraße auf Tempo 30 und punktuell, bspw. direkt am Marktplatz, auf Tempo 20.
- Zweitens befürwortet das Plenum mit einer Zustimmung von 82 % eine Querschnittsaufteilung innerhalb der Dörpfeldstraße (entsprechend des Lageplans der entwickelten Vorzugsvariante), die durchgängig eine **separate Fahrspur für den Radverkehr** bietet.
- Drittens stimmt das Plenum mit einer Mehrheit von 88 % der vom Gutachterteam (im Lageplan der entwickelten Vorzugsvariante) dargestellten Flächendisposition und Gestaltung des Marktplatzes generell zu. Dabei bleibt die Gliederung der Platzfläche in ihrer ursprünglichen historischen Form erhalten ebenso wie das **historische Pflaster des Platz-Innenbereichs** während die umgebenden Flächen mit einem **einheitlichen hochwertigen Oberflächenbelag aus Großsteinplatten** versehen werden. Der Marktplatz überspannt die Dörpfeldstraße und wird bis zu den umgebenden Häuserkanten als **niveaugleiche Platzfläche** ausgestaltet. Die vorhandenen Kfz-Stellplätze werden auf die dem Platz abgewandte Straßenseite verlagert. Es werden **Baumpflanzungen** und **Mobiliar** zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ergänzt.
- Viertens begrüßt das Plenum mit einer Zustimmung von 92 % den vom Gutachterteam vorgeschlagenen Standard zur **Neuordnung und Neugestaltung der Einmündungsbereiche** von Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße, welcher dort Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen der Fahrbahn, dadurch eine niveaugleiche Gehlinie, ggf. Baumpflanzungen sowie die Einrichtungen von Stellplätzen für Lieferverkehr, Kurzzeitparker und Fahrräder vorsieht.
- Fünftens spricht sich das Plenum mit einer Zustimmung von 86 % für einen einheitlichen Gestaltungsansatz der Nebenanlagen (betrifft insb. Oberflächenbeläge und Ausstattung) von Dörpfeldstraße und Marktplatz mit folgenden Elementen aus:
 - einheitlichen hochwertigen Oberflächenbelag aus Großsteinplatten
 - einheitliches hochwertiges Mobiliar und
 - **neue Beleuchtung** für die Seitenräume der Dörpfeldstraße sowie den Marktplatzbereich.

Vor allem die frühzeitige Verständigung auf grundlegende Leitlinien eines Gestaltkanons ist ein wichtiger Meilenstein für die Neugestaltung und Aufwertung der Geschäftsstraße und des Marktplatzes als attraktive Aufenthaltsorte und Quartierszentren. Dieser Gestaltkanon wird nun als Grundlage für die ganzheitliche Neugestaltung der Seitenräume der Dörpfeldstraße und des

Marktplatzes, nebst Stadtmobiliar, -beleuchtung und -begrünung, politisch beschlossen. In 2017 wird mit den für die Umsetzung notwendigen fachlichen Ausführungsplanungen begonnen.

4.2.1 Wesentliche Entwurfselemente Geschäftsstraße Dörfeldstraße und Marktplatz

Zentrales Ergebnis des IVFK sind die mehrheitlich befürworteten eingangs benannten Gestaltungsgrundsätze für die Dörfeldstraße und den Marktplatz, die entsprechend eines integrierten Planungsansatzes gestalterische, funktionale und verkehrliche Aspekte berücksichtigen mit dem Ziel, eine attraktive, identitätsstiftende Geschäftsstraße mit einem attraktiven Marktplatz als zentralen Treffpunkt und Veranstaltungsort zu schaffen.

Wesentlicher Ansatz der erarbeiteten Vorzugsvariante ist eine konsistente und hochwertige Gestaltung der gesamten Dörfeldstraße einschließlich des Marktplatzes – als besonderer Ort an der Dörfeldstraße – unter Beachtung der vorfindlichen Eigenarten und Qualitäten sowie unter Nutzung der anliegenden Seitenräume als wichtige Flächenpotenziale.

Zu den wesentlichen Entwurfselementen für die Dörfeldstraße gehören:

- Schaffung/ Beibehaltung einer weitgehend gleichbleibenden Bordlinienführung und Sicherung der heutigen Gehwegbreiten, insbesondere im Bereich der Engstelle (zwischen Florian-Geyer-Straße und Friedenstraße),
- Markierung eines durchgängigen Radfahrstreifens oder Schutzstreifens für den Radverkehr,
- Herstellung attraktiver, einheitlicher und komfortabler Oberflächen (Barrierefreiheit) entlang der Dörfeldstraße und im Bereich des Marktplatzes,
- einheitliche und ansprechende Neugestaltung der Einmündungsbereiche der Nebenstraße zur Dörfeldstraße mit wiederkehrenden Elementen, wie Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, Baumscheiben, Fahrradparken, Bänken,
- Einbindung der privaten, aber öffentlich nutzbaren Freiflächen entlang der Dörfeldstraße (in Absprache mit den Eigentümern) in das Gestaltkonzept für die Dörfeldstraße (z.B. durch die Verwendung einheitlicher Oberflächenmaterialien),
- Einsatz qualitätvoller und der Bedeutung als Geschäftsstraße angemessener Beleuchtung bzw. Leuchten,
- Einsatz von neuem, identitätsstiftendem Stadt-Mobiliar (nach dem Motto „Typisch Dörfeldstraße“) und von Begrünungselementen (Fassadenbegrünung, Pflanzgefäße, etc.),
- Einrichten von Kurzzeitparken und Lieferzonen in den Nebenstraßen der Dörfeldstraße,
- Herstellung barrierefreier ÖPNV-Haltestellen und bedarfsgerechte Optimierung der Haltestellenlagen entlang der Dörfeldstraße,
- die (mittelfristige) Erneuerung der Fahrbahn mit aufgehelltem Asphalt.

Zu den wesentlichen Gestaltungsgrundsätzen bzw. Entwurfselementen für den Marktplatz gehören:

- Prägnante und robuste Gestaltung des Marktplatzes als identitätsstiftender Quartiersmittelpunkt mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten,
- einheitliche und weitgehend niveaugleich gestaltete Platzfläche von Hauskante zu Hauskante bis über die Dörfeldstraße und damit Abbau von deren Trennwirkung,
- Erhalt des Altbaumbestandes, des Mosaikpflasters und des denkmalgeschützten Brunnens,
- Beleuchtung als konstituierendes Element der Platzgestaltung
- mehr Aufenthaltsqualität und Gehkomfort,
- weniger Störungen durch motorisierten Verkehr u. a. durch Reduzierung der Geschwindigkeit im Platzbereich,
- Freihalten der inneren Platzfläche von parkenden Autos und
- Zusammenlegung der Tram-Haltestelle „Marktplatzplatz Adlershof“ zum Platz (zwei Lösungsvarianten denkbar).

Im Folgenden wird die Vorzugsvariante für die Neugestaltung der Dörfeldstraße sowie des Marktplatzes im Detail erläutert, die Diskussion im Rahmen des Diskursiven Verfahrens zu einzelnen Aspekten kurz dargestellt und, wo notwendig, weitere Vertiefungs- und Untersuchungsbedarfe benannt.

4.2.2 Straßenraumaufteilung Dörfeldstraße – Angebote für die einzelnen Verkehrsträger

Bestandssituation

Die heutige Straßenraumaufteilung der Dörfeldstraße ist für viele Verkehrsteilnehmer unbefriedigend und aus fachlicher Sicht suboptimal. Die eingleisige Straßenbahnführung bedeutet ein Nadelöhr für den ÖPNV. Straßenbahnen müssen warten und behindern dabei andere Verkehrsteilnehmer. Trotz der ihr angedachten Funktion als bezirkliche Haupt-Radroute verfügt die Dörfeldstraße über keinerlei explizite Verkehrsflächen für den Radverkehr. Die Gehwege sind sehr schmal und werden durch vielfältigste Gegenstände weiter eingeschränkt. Die Einmündungsbereiche der Nebenstraßen sind unkomfortabel zu queren und stellen somit Barrieren dar. Die Fahrbahn ist für den reinen Fahrverkehr in zwei Richtungen übermäßig breit. Das führt dazu, dass obwohl entlang der gesamten Dörfeldstraße das Parken untersagt ist (stellenweise darf gehalten werden), regelmäßig am Fahrbahnrand sowie oftmals auch teilweise auf dem Gehweg geparkt wird. Es gibt keinerlei Stellplatzangebote für Lieferanten oder Kunden und nur vereinzelt Radabstellanlagen.



Abb. 11: Straßenraumaufteilung – der Straßenquerschnitt der Dörfeldstraße heute

Die Ursache der genannten Probleme liegt letztendlich in dem zentralen Dilemma der Dörfeldstraße begründet – der geringen Straßenraumbreite von nur 14,9 bis 18,4 Metern in Verbindung mit dem hohen Nutzungsdruck. Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 8,95 m und 10,05 m; die kumulierte Breite der Seitenräume somit bei rd. 5 bis stellenweise 8 m.

Im Großteil des Straßenverlaufs sind alle Verkehrsträger sowie auch die übrigen Funktionen der Straße in einem Querschnitt von rd. 16 m unterzubringen. Es sei an dieser Stelle ausdrücklich betont, dass der vorhandene Straßenraum für die Gesamtheit der Verkehrsarten sowie der übrigen vorzusehenden Funktionen bei weitem nicht ausreichend ist und von daher die Herbeiführung einer umfassend befriedigenden Gesamtlösung unmöglich ist. Die weiter zu verfolgende bestmögliche Lösung wird notwendigerweise ein Kompromiss der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer bzw. Straßennutzer sein.

Ergebnis: Vorzugsvariante zur Ausführungsplanung

Die folgende Abbildung zeigt abschnittsweise die entwickelte Flächendisposition für die Dörfeldstraße im Umfeld der Engstelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße.

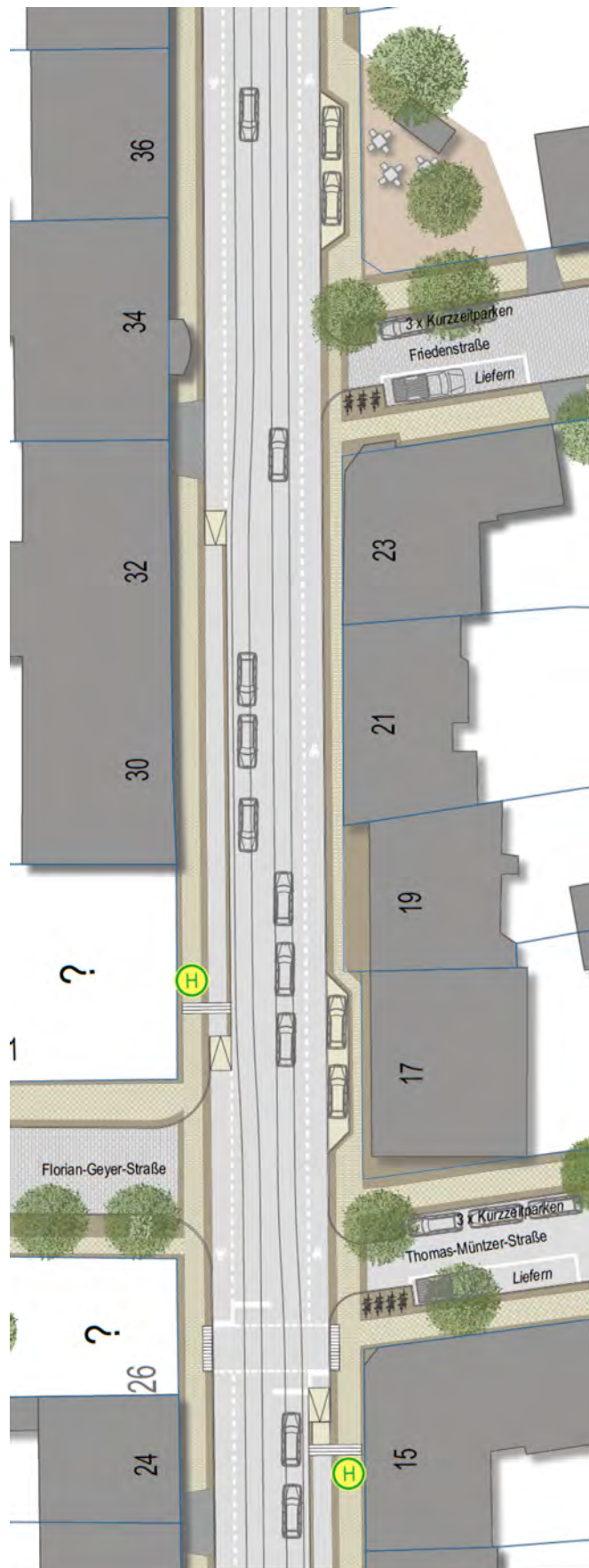


Abb. 12: Vorzugsvariante der Straßenraumaufteilung – beispielhafte Gliederung der Verkehrsflächen im Bereich der Engstelle

Weiteres Vorgehen

Die Grundsätze der herzustellenden Flächendisposition für alle Verkehrsarten innerhalb der Dörfeldstraße sind im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens gemeinsam mit allen relevanten Akteuren aus dem Quartier sowie der Bezirks- und Landesverwaltung entwickelt worden und vor diesem Hintergrund tragfähig. Nun ist die entwickelte Vorzugsvariante im Zuge der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanungen über die gesamte Länge der Dörfeldstraße en Detail zu entwerfen. In diesem Zusammenhang ist auf Grund der Zugehörigkeit der Dörfeldstraße zum übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin ein Einvernehmen des Bezirksamts, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der oberen Straßenverkehrsbehörde notwendig. Außerdem ist auf Grund des vorgesehenen Umbaus der Straßenbahninfrastruktur diesbezüglich ein formales Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die vollständige Herstellung des hier beschriebenen Zielzustands erfordert dementsprechend noch einige Planungsarbeit und somit Zeit. Es kann aber nach Abstimmung der zukünftig vorgesehenen Bordlage mit allen zu Beteiligten auf Basis dieser grundlegenden Flächengliederung bereits mit den Ausführungsplanungen für die Seitenräume sowie die Radinfrastrukturanlagen begonnen werden. Hierfür können Mittel aus dem Aktive-Zentren-Programm eingesetzt werden. Die zweigleisige Straßenbahnführung kann dann mittelfristig in die Fahrbahn integriert werden. Die Kosten hierfür werden vom Land Berlin bzw. der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu tragen sein.

4.2.2.1 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – **Radverkehr**

Bestandssituation

Die heutige Flächendisposition wird der vorgesehenen Rolle der Dörfeldstraße als Haupt-Radroute nicht gerecht. Es gibt keine explizite Radverkehrsanlage. Radfahrer müssen sich mit Kfz auf einer gemeinsamen Fahrbahn bewegen. Am Straßenrand stehende Fahrzeuge zwingen Radfahrer oft zu gefährlichen Ausweichmanövern. Gefährlich ist zum einen das hierdurch notwendig werdende Einfädeln in den übrigen fließenden Verkehr. Zum anderen werden ausweichende Radfahrer in den Abschnitten der Dörfeldstraße, in denen die Straßenbahnführung zweigleisig ist, gezwungen über bzw. auf die Straßenbahnschienen zu fahren, was sehr leicht zu Unfällen führen kann. Nicht selten weichen Radfahrer in Anbetracht der für sie schlechten Bedingungen auf der Fahrbahn regelwidrig auf den ohnehin zu schmalen Gehweg aus und stören bzw. gefährden dann selbst andere Verkehrsteilnehmer. Die Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick hat vor diesem Hintergrund mit Beschluss aus dem Jahr 2014 dem BA den Auftrag erteilt, für eine ganzheitliche Verbesserung der Situation des Radverkehrs in der Dörfeldstraße zu sorgen.

Diskursives Planungsverfahren

Bei den Beteiligten des Diskursiven Verfahrens bestand Einigkeit darüber, dass es gesonderter Fahrspuren für den Radverkehr bedarf. Vielfach wurde jedoch die Befürchtung geäußert, dass falschparkende Fahrzeuge diese Fahrspuren für den Radverkehr verstellen würden, wodurch es

weiterhin zu den bekannten Sicherheitsgefährdungen kommen werde. Deshalb wurde argumentiert, die Fahrspur für den Radverkehr müsse so schmal angelegt werden, dass illegales Parken darauf auf Grund des Straßenbahnverkehrs unmöglich sei. Auch wurde immer wieder gefordert Gummiprofile zur Füllung der Spurrillen der Straßenbahnschienen einzubauen, um ein Verklemmen von Fahrradreifen grundsätzlich auszuschließen.

Ergebnis

Die vorgeschlagenen Füllprofile für Straßenbahngleise sind zweifelsohne wünschenswert. Im Zuge der Konzeptentwicklung wurden diesbezügliche Praxiserfahrungen und Machbarkeiten vertiefend untersucht. Es fand ein intensiver Austausch mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich statt, mit folgendem Resultat: Die dort versuchsweise verwendeten Füllprofile erfüllten den vorgesehenen Zweck, haben jedoch eine sehr kurze Lebensdauer und sind von daher für einen ununterbrochenen Betrieb der Gleise unpraktikabel und in hohem Maße unwirtschaftlich. Eine tatsächlich befriedigende und praxistaugliche Lösung für das Füllen der Spurrillen von Straßenbahnschienen ist in ganz Europa nicht bekannt. Dies bestätigen auch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die den Versuch aus Zürich mit großem Interesse verfolgt haben. Das Bezirksamt, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und die BVG bekräftigten die Absicht, sich weiterhin um praktikable Lösungen für Füllprofile zu bemühen und diesbezügliche Forschungen und Erprobungen zu forcieren. Aktuell sind für den Regelbetrieb geeignete Füllprofile jedoch noch nicht verfügbar.

Die entwickelte Vorzugsvariante sieht grundsätzlich die regelmäßige Einrichtung von sicheren Fahrradstellplätzen (mit Fahrradbügeln) im Bereich der einmündenden Nebenstraßen vor.

Als Fahrspur für den Radverkehr kommen innerhalb der Dörpfeldstraße grundsätzlich sowohl ein Radfahrstreifen (durchgezogene Linie, absolutes Halteverbot) als auch ein Schutzstreifen für den Radverkehr (unterbrochene Linie, Halten bis zu drei Minuten erlaubt) in Frage⁴. Sollten die in Kapitel 4.1 empfohlenen Maßnahmen umgesetzt und entsprechend die zulässige Höchstgeschwindigkeit und vorherrschende Verkehrsbelastung reduziert worden sein, würde dies für einen Schutzstreifen für den Radverkehr sprechen. Dabei verbliebe allerdings das Problem, dass Radfahrer durch auf dem Schutzstreifen haltende Fahrzeuge zu gefährlichen Ausweichmanövern auf die Straßenbahnschienen gezwungen würden. Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) als obere Straßenverkehrsbehörde vertrat in einer Konsultation deshalb grundsätzlich die Position, dass auf den Flächen der Radverkehrsanlage ein absolutes Halteverbot gelten müsse. Im Falle eines Schutzstreifens, auf dem das Halten eigentlich bis zu drei Minuten erlaubt ist, müsste das Halteverbot durch entsprechende Verkehrszeichen gesondert angeordnet werden. Dies spricht wiederum für einen Radfahrstreifen. Ein Radfahrstreifen hat in Berlin (einschließlich der Fahrstreifenmarkierung

⁴ Entsprechend vorherrschender Verkehrsbelastung und zulässiger Geschwindigkeit in der Dörpfeldstraße nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA.

von 25 cm) mindestens 1,5 m, in der Regel aber 1,85 m zu messen.⁵ Ein Schutzstreifen für den Radverkehr kann mit insgesamt 1,25 m auch schmaler angelegt werden.⁶ Beide Varianten böten also die Möglichkeit in einer Breite ausgestaltet zu werden, so dass Kfz wegen des Straßenbahnverkehrs nicht darauf parken können. Die Fahrbahn der Dörpfeldstraße müsste (unter Berücksichtigung von 6,5 m Breite für zwei Fahrstreifen für Kfz- und Straßenbahnverkehr unter Verwendung eines Schutzstreifens für den Radverkehr) also mindestens 9 m messen; bei Verwendung eines Radfahrstreifens mindestens 9,5 m.

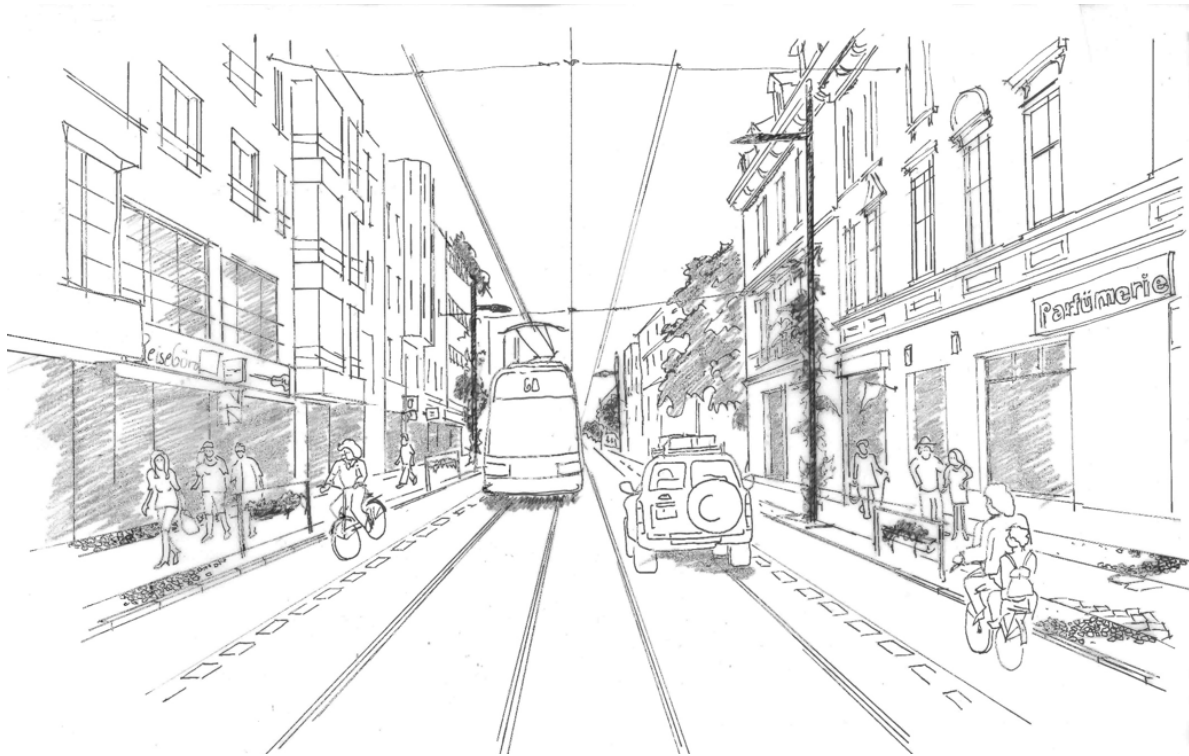


Abb. 13: Verkehrsflächendisposition der Fahrbahn mit separaten Fahrspuren für den Radverkehr

Weiteres Vorgehen

Resümierend ist festzuhalten, dass die Notwendigkeit einer exklusiven Fahrspur für den Radverkehr außer Frage steht. Ein Schutzstreifen für den Radverkehr böte (bei minimaler Breite) den Vorteil, dass die Fahrbahn insgesamt gegenüber der heutigen Bestandssituation nicht verbreitert werden müsste, sondern ganz im Gegenteil die Gehwege verbreitert werden könnten. Ein Radfahrstreifen würde es notwendig machen, die Fahrbahn abschnittsweise gegenüber der heutigen Bestandssituation geringfügig zu verbreitern. In anderen Bereichen könnten jedoch auch in diesem Fall die Borde zu Gunsten der Gehwege versetzt werden. Die endgültige Entscheidung für eine der beiden Alternativen hat im Zuge der notwendigen Ausführungsplanung für den Umbau der

⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) (2013): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege.

⁶ FGSV (2010): ERA.

Dörfeldstraße zu erfolgen. Auf Grund der Zugehörigkeit der Dörfeldstraße zum übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin hat die weitere Planung im Benehmen des Bezirksamts, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der oberen Straßenverkehrsbehörde (VLB) zu erfolgen. Es ist eine zumindest teilweise Finanzierung aus Mitteln des AZ-Programms zu erwarten.

4.2.2.2 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – öffentlicher Personennahverkehr

Bestandssituation

Die aktuell vorhandene Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) innerhalb der Dörfeldstraße ist in mehrerlei Hinsicht unbefriedigend. Die abschnittsweise eingleisige Führung reduziert die eigentliche Leistungsfähigkeit der Straßenbahn erheblich und sorgt durch Schienenfahrzeuge, die an den Weichen warten müssen, für Behinderungen sämtlicher Verkehrsteilnehmer. Das resultierende Nadelöhr ist gerade auch im weiteren Netzzusammenhang des ÖPNV Berlins problematisch, insbesondere vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen und der sich daraus ergebenden Anforderungen. Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) werden die Straßenbahnlinien durch die Dörfeldstraße an überörtlicher Bedeutung und Fahrgästen gewinnen. Gleichzeitig planen das Land Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die Einrichtung eines Betriebshofs der Straßenbahn im südwestlichen Teil Adlershofs. Dieser erfordert ebenfalls leistungsfähige Zubringer in der Umgebung. Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung ist dementsprechend für die Qualität sowohl des ÖPNV als auch des Verkehrsflusses allgemein im Quartier vorteilhaft und aus Sicht des landesweiten ÖPNV-Netzes unbedingt notwendig. Deshalb ist die Vorsehung der Zweigleisigkeit von Anfang an verbindliche Planungsvorgabe des Landes für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) gewesen.

Unbefriedigend ist außerdem die heutige Lage der Haltestellen entlang der Dörfeldstraße, die zu sehr unterschiedlichen, teilweise sehr langen, teilweise relativ kurzen Haltestellenabständen führt. Dadurch wird der ÖPNV eher an den Rand gerückt, quasi dorthin wo er vermeintlich am wenigsten stört, als ihn seiner Bedeutung entsprechend zentralen zu präsentieren, dort wo sein Nutzen am größten ist.



Abb. 14: Heutige Lage der Straßenbahnhaltestellen

Vollkommen inakzeptabel ist die heutige bauliche Ausgestaltung der Straßenbahnhaltestellen. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei und teilweise sogar durch Einbauten von den Fahrzeugen abgesperrt. Der Zugang zum ÖPNV ist dadurch hochgradig unkomfortabel, für manche Menschen

gar nicht oder nur mit fremder Hilfe möglich und außerdem gefährlich für ein- und aussteigende Fahrgäste, da häufig Kfz die Straßenbahn rechtsseitig überholen.



Abb. 15: Heutiger Ausbaustandard der Straßenbahnhaltestellen

Diskursives Planungsverfahren

Im Diskurs mit den Akteuren vor Ort wurde die insgesamt sehr unbefriedigende Situation im ÖPNV ausnahmslos bestätigt. Manche Anlieger des Quartiers wehrten sich zum Teil heftig gegen die nicht verhandelbare Zweigleisigkeit, vor allem, weil dadurch das Parken von Kfz am Straßenrand de facto unmöglich wird. Diesbezüglich ist anzumerken, dass bereits heute nirgendwo entlang der Dörfeldstraße geparkt werden darf. Auch die Neuordnung der Haltestellen, d.h. deren potentielle neue Lage, wurde kontrovers diskutiert. Eine Bündelung der jeweiligen richtungsmäßigen Haltestellen eines jeden Haltepunktes wurde grundsätzlich begrüßt (Variante 1 und 2). Allerdings wurde v.a. seitens der Gewerbetreibenden die Einrichtung eines zusätzlichen Haltestellenpaares auf Höhe der Florian-Geyer-Straße gefordert (Variante 2). Die Herstellung barrierefreier Kaphaltestellen mit Hochbord und überführendem Radweg wurde allgemein begrüßt.

Ergebnis

Aus den benannten Gründen fachplanerisch sinnvoll und nicht verhandelbar ist der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung. Unstrittig und im Ergebnis des IVFK ebenfalls unbedingt vorgesehen ist die Qualifizierung der Haltestellenbereiche. Die folgende Abbildung zeigt eine Skizze eines derartig ausgebauten Haltestellenpaares in der Dörfeldstraße.



Abb. 16: Barrierefreie Kaphaltestelle mit Hochbord und überführendem Radweg

Nicht abschließend festgelegt wurde die vorzusehende Anzahl und damit einhergehend die exakte Lage der neu herzustellenden Haltestellenpaare. Abbildung 17 zeigt zwei grundsätzlich in Frage kommende Varianten, die im direkten Vergleich jeweils gewisse Vor- und Nachteile aufweisen. Variante 1 bietet aus Sicht eines effizienten Betriebs vorteilhaften Haltestellenabstände (rd. 550 – 350 – 580 Meter) bei einer angemessenen Erschließung des Quartiers. In dieser Variante befände sich ein Haltestellenpaar direkt am Marktplatz, d.h. Fahrgäste würden direkt am „Nabel“ Adlershofs ankommen, warten und zusteigen können. Variante 2 berücksichtigt das gewünschte zusätzliche Haltestellenpaar auf Höhe der Florian-Geyer-Straße. Damit wäre das Haltestellennetz im Quartier nochmals dichter, die Haltestellenabstände aber in Hinblick auf einen effizienten Betrieb und kurze Fahrzeiten tatsächlich unvorteilhaft kurz (rd. 320 – 300 – 250 – 580 Meter). Das zentrale Haltestellenpaar könnte in dieser Variante nicht mehr sinnvoll direkt am Marktplatz verortet werden, weil sonst die Distanz zum vorherigen Haltepunkt mit nur 200 m unangemessen kurz ausfallen würde. Bei beiden Varianten wäre es grundsätzlich wünschenswert, das westliche Haltestellenpaar noch weiter in Richtung Waldstraße zu verorten. Jedoch finden sich zwischen Wassermannstraße und Waldstraße auf beiden Straßenseiten in regelmäßig kurzen Abständen Gehwegüberfahrten, so dass es nicht möglich wäre eine Haltestelle mit durchgängigem Hochbord einzurichten, ohne diese Ausfahrten unbenutzbar zu machen.

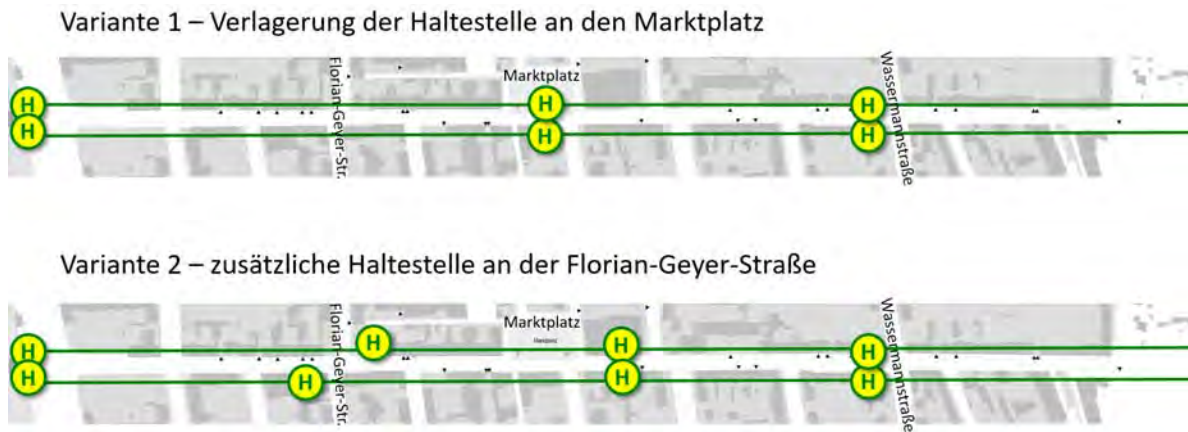


Abb. 17: Zwei Varianten zur Neuordnung der Haltestellensituation entlang der Dörfeldstraße

Weiteres Vorgehen

Der Umbau der Straßenbahninfrastruktur fordert einen formalen Planfeststellungsbeschluss, für den sämtliche Varianten, deren Vor- und Nachteile sowie bestehende Einwendungen abgewogen werden müssen. Die vorliegenden Varianten werden also zukünftig im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens unter Beteiligung aller Verantwortlichen und Betroffenen noch abschließend untersucht und bewertet werden. In diesem Zusammenhang sollte auch die Notwendigkeit der vorhandenen Gehwegüberfahrten zwischen Wassermannstraße und Waldstraße eingehend geprüft werden.

4.2.2.3 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – Fußverkehr

Die Rolle der Dörfeldstraße als zentrale Hauptgeschäftsstraße verlangt nach einer besonderen Qualität der Infrastruktur für den Fußverkehr. Denn Fußverkehr ist die einzige Verkehrsart, die unmittelbar und jederzeit in Aufenthalt übergehen kann. Fußverkehr bildet somit die Basis für öffentliches Leben sowie die Anwesenheit von Kundschaft und ist von daher existentiell für die Funktionen der Dörfeldstraße als Aktives Quartierszentrum und florierender Einzelhandelsstandort.

Bestandssituation

Die vorhandenen Gehwegflächen sind in Hinblick auf deren Bedeutung für Fußverkehr und Aufenthalt ganz allgemein ungenügend. Darüber hinaus stören die Einmündungsbereiche von Nebenstraßen das komfortable Flanieren entlang der Dörfeldstraße. Die dortigen Querungsstellen mit hohen Borden und teilweise groben Fahrbahnbelägen bedeuten für bewegungseingeschränkte Personen echte Hindernisse. Abschnittsweise mangelt es an gesicherten Querungsstellen für Fußgänger, wodurch die beiden Straßenseiten der Dörfeldstraße nicht mehr uneingeschränkt in ihrem funktionalen Zusammenhang genutzt werden können. Die abschnittsweise zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h führt zu Sicherheitsdefiziten für Fußgänger beim Queren auf freier Strecke sowie zu teilweise unangenehmen Lärmpegeln in den engen Straßenräumen.

Ergebnis

Das IVFK sieht deshalb entlang der Dörpfeldstraße eine generelle Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf Tempo 30 vor. Darüber hinaus wird empfohlen im Bereich des Marktplatzes das Geschwindigkeitsniveau nochmals deutlich herabzusetzen, um der besonderen stadträumlichen Situation Rechnung zu tragen. Im nordöstlichen Abschnitt der Dörpfeldstraße ist die Einrichtung einer zusätzlichen bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage in etwa auf Höhe der Handjerystraße geboten.



Abb. 18: Geschwindigkeitsniveau und gesicherte Querungsstellen nach IVFK

Eine große Relevanz kommt der flächendeckenden Umgestaltung der Einmündungsbereiche von Nebenstraßen zu. Durch eine Vorstreckung der Bordlinie wird die zu querende Distanz verkürzt. Eine Anhebung der Fahrbahn in diesem Bereich sorgt für flache Borde und eine niveaugleiche Gehlinie. Durch diese Maßnahme bilden die Gehwege entlang der Dörpfeldstraße eine ununterbrochene Einheit und sind komfortable und barrierefreie begehbar. Gleichzeitig sorgt die Verengung und Anhebung der Fahrbahn dafür, dass Kfz langsamer fahren müssen. Die Gehwegvorstreckungen sorgen für bessere Sichtbeziehungen. Dies bedeutet einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer. Die Gehwegvorstreckungen schaffen außerdem neue Flächen in den Seitenräumen, auf denen neue Baumpflanzungen die Aufenthaltsqualität fördern können. In jedem Falle wird ein Teil dieser Flächen für geordnete und sichere Fahrradstellplätze (Fahrradbügel) genutzt werden, was die übrigen Gehwege der Dörpfeldstraße von wild parkenden Fahrrädern entlastet.

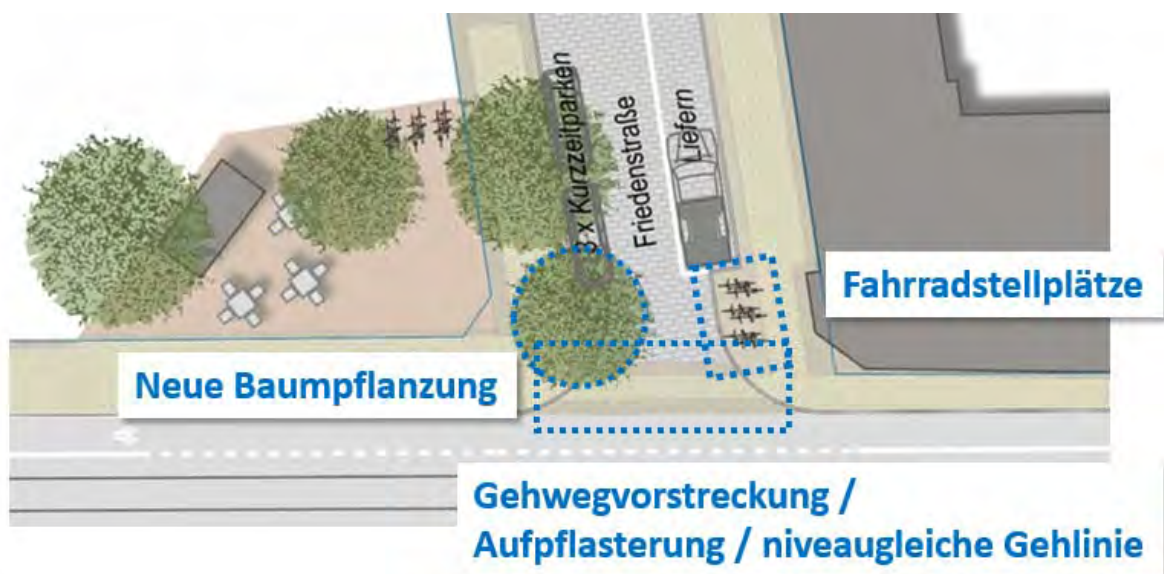


Abb. 19: Regeldetail zur Gestaltung der Einmündungsbereiche in die Dörpfeldstraße

Diskursives Planungsverfahren

Die benannten Maßnahmen wurden im Rahmen des Diskurses vor Ort einhellig begrüßt. Lediglich die Empfehlung einer generellen Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus traf teilweise auf Ablehnung bei Kfz-Nutzern sowie auf Seiten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Weiteres Vorgehen

Eine Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Lichtsignalanlage in der Dörfeldstraße als Teil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin bedürfen dem Einvernehmen des Bezirksamts, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Landesstraßenverkehrsbehörde (VLB). Dies gilt auch für die bauliche Veränderung der Fahrbahnen der übrigen heute noch zum übergeordneten Straßennetz Berlin gehörigen Straßen, namentlich Anna-Seghers-Straße und Wassermannstraße jeweils südlich der Dörfeldstraße. Die Umgestaltung der Seitenräume sowie der Fahrbahnen im Einmündungsbereich der Nebenstraßen kann vom Bezirksamt allein verantwortet werden. Die genannten Maßnahmen können ohne weitere Voraussetzungen für die Umsetzung geplant werden; die Umgestaltung der Einmündungsbereiche sind aus Mitteln des Aktive-Zentren-Programms förderbar.

4.2.2.4 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – **Barrierefreiheit**

Die Thematik der Barrierefreiheit ist von essentieller Bedeutung in Hinblick auf die Sicherstellung gleichwertiger Chancen für alle Menschen zur sozialen Teilhabe in unserer Gesellschaft. Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema, welches vorrangig die Infrastruktur des Fußverkehrs sowie des ÖPNV betrifft. Entsprechend werden sämtliche konkreten Maßnahmen zum Abbau von Barrieren innerhalb der Dörfeldstraße in den sektoralen Kapiteln 4.2.2.2 – ÖPNV und 4.2.2.3 – Fußverkehr diskutiert.

Ergänzend sei an dieser Stelle auf den mit der Dörfeldstraße in einem funktionalen Kontext stehenden Marktplatz Adlershof eingegangen. Der Marktplatz als räumliches und identitätsstiftendes Zentrum des Quartiers hat ebenfalls vollständig barrierefrei für alle Menschen nutz- und erlebbar zu sein. Hierfür ist eine weitestgehend niveaugleiche Oberflächengestaltung mit entweder gar keinen oder maximal flachen Borden (ca. 3 cm) zur Abgrenzung der Fahrgassen vorgesehen. Gleichzeitig ist bei der Wahl der Oberflächenmaterialien auf eine gute Griffbarkeit zu achten, damit der Marktplatz bei jedem Wetter komfortabel und sicher begehbar ist. Diese Grundsätze ermöglichen gleichzeitig, dass der Platz bzw. die ihn umgebenden Fahrgassen überall in alle Richtungen bequem und sicher gequert werden können. Diese Ansätze zur grundlegenden Barrierefreiheit stießen im Diskurs mit den Beteiligten vor Ort auf einhellige Zustimmung.

Der Marktplatz Adlershof liegt, abgesehen vom angrenzenden Abschnitt der Dörfeldstraße, in der alleinigen Zuständigkeit des Bezirksamts. Eine Finanzierung der Umgestaltung aus Mitteln des AZ-

Programms steht vollkommen im Einklang mit den Programmzielen. Die Erarbeitung einer Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Marktplatzes ist an sich ohne weitere Voraussetzungen möglich. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass der Marktplatz auch in einem deutlichen gestalterischen Zusammenhang mit der übrigen Dörpfeldstraße steht und im endgültigen Zustand den direkt angrenzenden Abschnitt dieser mit umfassen sollte. Es ist denkbar, Details der Gestaltung zunächst in einem Wettbewerbsverfahren oder Gutachterverfahren über die im Rahmen des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) getroffenen Grundsätze hinaus zu konkretisieren.

4.2.2.5 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – ruhender Kfz-Verkehr – Liefern, Laden, Parken

Bestandssituation

Für die Funktion der Dörpfeldstraße als Geschäftsstraße fast ebenso wichtig wie attraktive Rahmenbedingungen für den Kundenverkehr sind praktikable Lösungen für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr. Heute gilt abschnittsweise und im südwestlichen Teil der Straße mit dichtem Geschäftsbesatz auch nur zeitweise ein eingeschränktes Halteverbot. D.h. in diesen Abschnitten darf (zumeist nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten) bis zu maximal 3 Minuten am Fahrbahnrand gehalten werden, bspw. zum Liefern oder Laden. Dieses Zeitfenster ist im Grunde schon für die Mehrzahl der Liefervorgänge nicht ausreichend, geschweige denn für andere Formen des Wirtschaftsverkehrs (bspw. haushaltsnahe Dienstleistungen, häusliche Krankenpflege, etc.) die nicht nur Halten, sondern Parken müssen. Gleichzeitig verleiten am Straßenrand haltende Fahrzeuge viele andere Kfz-Nutzer an Ort und Stelle illegal zu Parken. Unabhängig von der jeweiligen Legalität eines Halte- bzw. Parkvorgangs führen stehende Fahrzeuge in dem beengten Straßenraum unweigerlich immer zu Behinderungen des fließenden Verkehrs und insbesondere zu den in Kapitel 4.2.2.1 beschriebenen Gefährdungen für den Radverkehr. Auch auf freier Strecke querende Fußgänger werden durch von Fahrzeugen verstellte Sichtbeziehungen gefährdet. Nicht selten halten oder parken Kfz-Nutzer sogar auf den sehr schmalen Gehwegen, wodurch es zu nochmals massiveren negativen Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmer und Straßennutzungen kommt. In der Konsequenz muss festgestellt werden, dass innerhalb der Dörpfeldstraße kein Raum zum Halten und schon gar nicht zum Parken verantwortet werden kann und dass von ruhendem Kfz-Verkehr innerhalb der Dörpfeldstraße die insgesamt negativste Beeinträchtigung der Gesamtheit der Qualitäten der Geschäftsstraße ausgeht.

Diskursives Planungsverfahren

Die geschilderte Problematik und deren Intensität wurden im Rahmen des Diskurses mit den Akteuren vor Ort immer wieder thematisiert. Gleichzeitig mahnten die Gewerbetreibenden, dass ihre Geschäfte auch weiterhin komfortabel mit dem Kfz erreichbar und insbesondere belieferbar sein müssten.

Ergebnis

Ein tragendes Element der Qualifizierung der Dörpfeldstraße als Geschäftsstraße liegt auch in Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr in der bereits angesprochenen standardmäßigen Umgestaltung der Einmündungsbereiche der Nebenstraßen. Das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) sieht hier grundsätzlich die Einrichtung von exklusiven Kfz-Stellplätzen für Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie von Kurzzeitstellplätzen für Kundschaft vor. Die Privilegierung für diese Verkehrsteilnehmer ist zeitliche beschränkt, so dass diese Stellplätze nachts, wenn der Parkdruck am höchsten ist, weiterhin den Anwohnern zur Verfügung stehen. Um das Funktionieren dieser Privilegierung sicherzustellen, ist es notwendig, Verstöße gegen diese Reglementierung konsequent zu ahnden, insbesondere während der Einführung der Maßnahme.

Theoretisch möglich wäre die äußerst selektive Einrichtung von Kfz-Stellplätzen im Seitenraum der Dörpfeldstraße an Stellen, wo vergleichsweise mehr Platz zur Verfügung steht. Dies käme jedoch, wenn überhaupt, nur für genau drei Bereiche in Frage: Erstens, den breitesten Straßenabschnitt zwischen Handjerystraße und Wassermannstraße; zweitens, einen kurzen Abschnitt mit zurückgesetzter Häuserflucht nördlich der Thomas-Münzer-Straße und drittens, einen kleinen Bereich nördlich der Friedenstraße, für den vorgesehen ist, den Seitenraum als kleine Platzfläche auf ein Grundstück zu erweitern. An diesen Stellen könnten einzelne Parktaschen im Seitenraum eingerichtet werden. Dadurch wären insgesamt maximal bis zu sieben Kfz-Stellplätze realisierbar, jedoch nur unter Inkaufnahme erheblicher negativer Beeinträchtigungen des Fußverkehrs, der Aufenthaltsqualität und des Straßenbildes. Aus gutachterlicher Sicht übersteigen diese negativen Auswirkungen den erzielbaren Nutzen bei weitem. In der Konsequenz wird von der Einrichtung von Kfz-Stellplätzen innerhalb der Dörpfeldstraße aus gutachterlicher Sicht abgeraten.

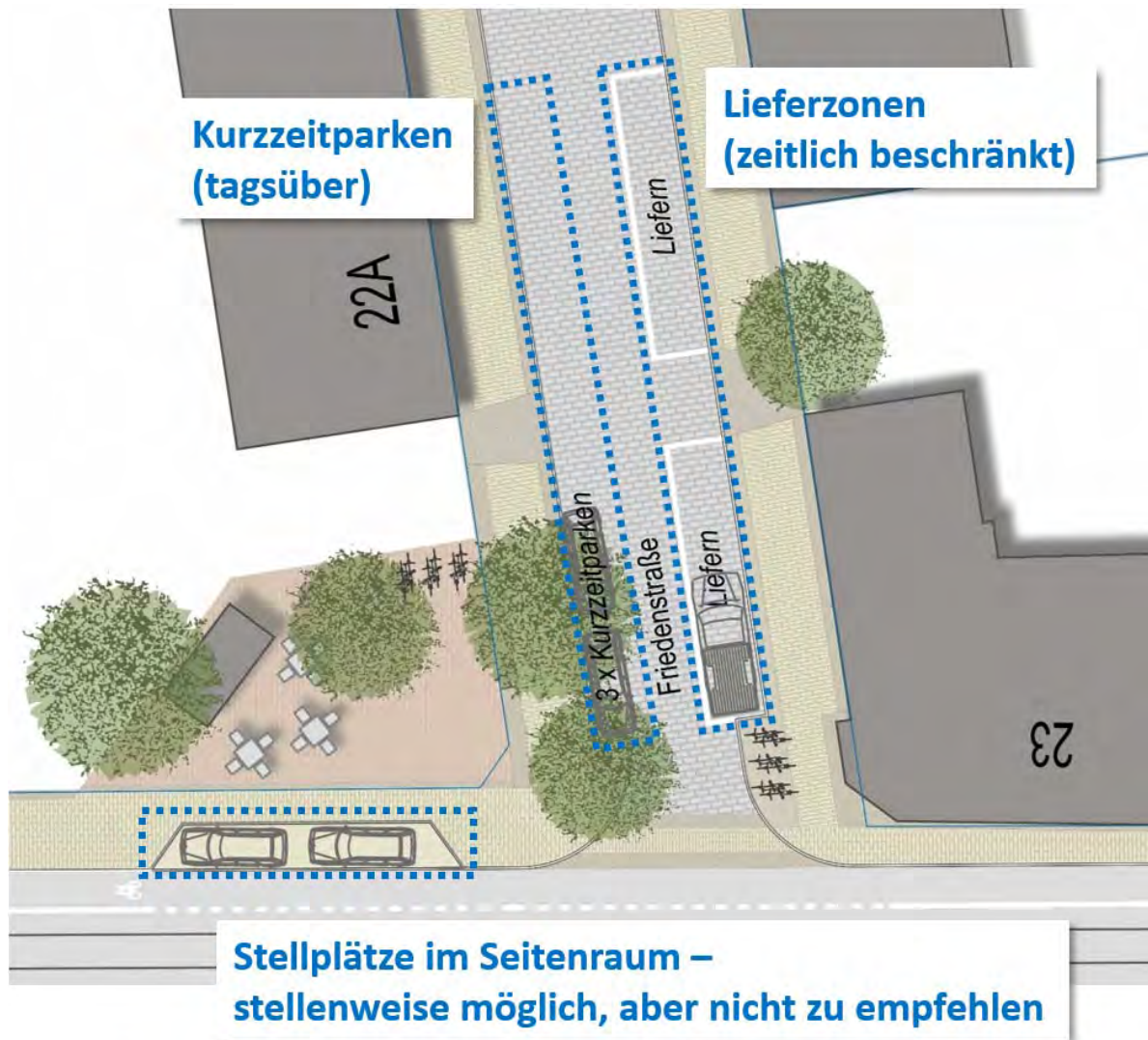


Abb. 20: Regeldetail zur Gestaltung der Einmündungsbereiche in die Dörpfeldstraße

Im Gegenteil zur Einrichtung von Kfz-Stellplätzen innerhalb der Dörpfeldstraße ist vielmehr durch geeignete Einbauten unbedingt sicherzustellen, dass das heute regelmäßig zu beobachtende Befahren der Gehwege grundsätzlich ausgeschlossen wird. Hierfür sollten Straßenmöbel oder Ausstattungselemente genutzt werden, die gleichzeitig auch noch andere Funktionen als das bloße ‚abpollern‘ erfüllen, wie etwa Pflanzenkübel, Fahrradbügel, Laternenmasten, Masten für Verkehrsschilder oder Oberleitungen, Mülleimer, Sitzgelegenheiten, etc.

Für Kundschaft, die mit dem Pkw anreist, bietet die Tiefgarage der Marktpassagen Adlershof erhebliche freie und kostenlose Stellplatzkapazitäten in hervorragender Lage zur Geschäftsstraße und zum Marktplatz. Die Tiefgarage bieten 157 Kfz-Stellplätze, von denen an einem repräsentativen Standard-Werktag maximal 35,7% belegt waren. Das bedeutet, dass werktags zu jeder Zeit mehr als 100 dieser vorhandenen Kfz-Stellplätze ungenutzt sind.

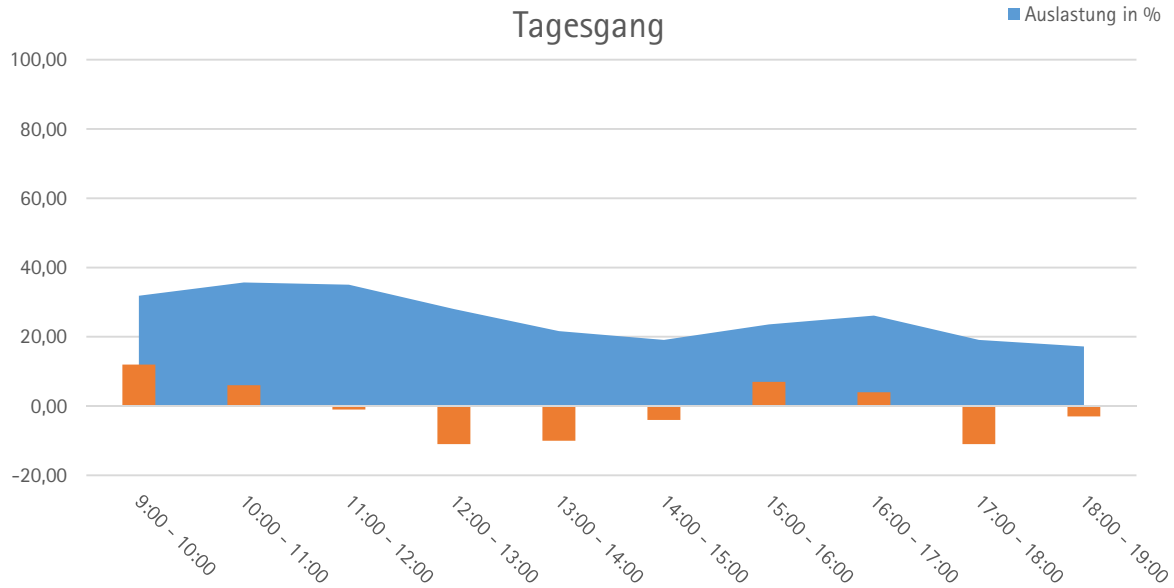


Abb. 21: Tagesganglinie zur Auslastung der Tiefgarage der Marktpassage Adlershof an einem normalen Werktag

Das Parken in der Tiefgarage ist die ersten 1,5 Stunden kostenfrei. Die Einfahrt zur Tiefgarage liegt hinter der Gebäudeeinfahrt Florian-Geyer-Straße 109. Zu Fuß kann das Parkhaus ebenfalls über die Marktpassagen und somit über den Marktplatz Adlershof erreicht werden. Die heutige schlechte Auslastung der Tiefgarage liegt sicherlich auch in der kaum vorhandenen und insbesondere für Ortsfremde leicht zu übersehenden Wegweisung begründet. Innerhalb der Dörfeldstraße findet sich lediglich ein Hinweisschild für Verkehrsteilnehmer, die aus Nordosten kommen. Nachmittags bzw. abends fahren jedoch zwei Drittel der Kfz und damit der potentiellen Kunden im MIV in die entgegengesetzte Richtung. An der Zufahrt des Grundstücks Florian-Geyer-Straße 109 befindet sich eine kleine dynamische Anzeige, die eine volle Belegung bzw. das Vorhandensein freier Stellplätze anzeigt. Es ist unbedingt anzustreben, das brachliegende Potential dieser bereits vorhandenen Stellplatzsammelanlage besser auszunutzen. Hierfür wird die Einrichtung gut sichtbarer dynamischer Hinweistafeln entlang der Dörfeldstraße in beiden Fahrtrichtungen empfohlen.

Weiteres Vorgehen

Sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich des Bezirksamts (BA). Die Einrichtung der besonderen Parkregelungen in den Nebenstraßen sowie die deutlichere Ausweisung der Tiefgarage Marktpassagen ist ohne weitere Voraussetzungen planbar und sollte umgehend in Angriff genommen werden. Die Umgestaltung der Seitenräume der Dörfeldstraße und der damit einhergehende Einbau von Stadtmöbeln bzw. Straßenraumausstattungs-elementen zur Verhinderung eines Befahrens des Gehweges mit Kfz erfordert eine detaillierte Ausführungsplanung für den Umbau der Nebenanlagen. Die Verantwortung für die Nebenanlagen liegt ebenfalls beim BA. Nach Abstimmung der vorzusehenden Breite der Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn mit SenStadtUm und VLB kann die neu herzustellende Bordlage festgelegt werden. Auf dieser Grundlage kann mit den detaillierten Ausführungsplanungen für die Seitenräume begonnen werden.

Die Finanzierung der Herstellung neuer Seitenräume ist ein wesentlicher Förderschwerpunkt des AZ-Programms.

4.2.2.6 Angebote für die einzelnen Verkehrsträger – **motorisierter Individualverkehr**

Grundsätzliche Zielstellung in Hinblick auf den Kfz-Verkehr innerhalb der Dörpfeldstraße ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, so wie sie auch programmatisch von der Bezirksverordnetenversammlung im Juli 2014 beschlossen worden ist. Die diesbezüglichen Erörterungen und Maßnahmen finden sich in Kapitel 4.1. An dieser Stelle wird vertiefend auf das im Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) vorgesehene infrastrukturelle Angebot für den Kfz-Verkehr innerhalb der Dörpfeldstraße eingegangen.

Bestand

In ihrem heutigen Zustand wirkt die Dörpfeldstraße stark an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs orientiert. Doch wirklich attraktiv ist sie auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht. Die Fahrbahn ist zwar mit rd. 9 – 10 Metern relativ breit, jedoch bewirkt diese große Leere in Verbindung mit dem Fehlen jeglicher Gliederung von Fahrstreifen bzw. Verkehrsflächen (abgesehen von Straßenbahngleisen) auch eine gewisse Orientierungslosigkeit und unter Umständen sogar Unsicherheit. Die Straßenbahngleise verlaufen abschnittsweise ein- und dann wieder zweigleisig, weshalb ihre Lage auch nicht förderlich für die Orientierung im Zweirichtungsverkehr sein kann. Die breite, nicht weiter unterteilte Fahrbahn sorgt dafür, dass unterschiedlichste Verkehrsteilnehmer – Kfz, Fahrradfahrer, Straßenbahnen, ein- oder aussteigende Fahrgäste, querende Fußgänger – sich oftmals zeitgleich auf dieser einen Verkehrsfläche befinden. Zum Teil wird dreispurig gefahren, mit einer Straßenbahn in der Mitte oder überholenden Kfz. Hinzu kommt eine sehr große Anzahl an zu berücksichtigenden Verkehrszeichen. Das ist unübersichtlich und anstrengend, gerade auch für Kfz-Nutzer. Das Durcheinander führt zu Verwirrungen und Missverständnissen und provoziert so letztendlich gefährliches Fehlverhalten.

Diskursives Planungsverfahren

Im Zuge des Diskursiven Verfahrens wurde immer wieder auf derartige Probleme hingewiesen. Es fehle an Klarheit und Struktur im Straßenraum und Verkehrsfluss. Die Straße sei anstrengend zu befahren. Manche Verkehrsteilnehmer würden verunsichert, manche würden aggressiv.

Ergebnis

Das IVFK sieht vor, die Dörpfeldstraße für Kfz-Transit-Verkehr unattraktiver zu machen, ohne dass dadurch die Erschließungsqualität des Quartiers im MIV oder die Verkehrssicherheit leidet. Dies wird durch eine spürbare Herabsetzung der möglichen Reisegeschwindigkeit im MIV gewährleistet. Hierzu ist zum einen die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich auf 30 km/h zu beschränken. Zum anderen muss ausgeschlossen werden, dass Kfz dreispurig nebeneinander fahren oder die Straßenbahnen rechtsseitig überholen können. Dies wird durch die herzustellende zweigleisige

Straßenbahnführung gewährleistet, bei der zwischen Schienenfahrzeug und Bordstein (auf der Radfahrspur) nicht genügend Platz für das Vorbeifahren von Pkw verbleibt. So sorgt im Ergebnis auch die Straßenbahn als unüberwindbarer ‚Pulkführer‘ für eine Entschleunigung im MIV. Gleichzeitig ermöglicht die Fahrstreifenmarkierung der Radfahrspur Kfz-Nutzern eine eindeutige Orientierung. Ein Mittelstreifen zur visuellen Trennung der beiden Kfz-Fahrspuren ist unnötig und würde tendenziell eher höhere Geschwindigkeiten im Gegenverkehr provozieren. Die verbleibenden zwei kombinierten Kfz-Fahrstreifen (für Straßenbahn und MIV) sind mit 3,25 m relativ großzügig zu dimensionieren. Das sorgt für eine komfortable Befahrbarkeit auch mit größeren Fahrzeugen und insbesondere für komfortable Abstände zu anderen Verkehrsteilnehmern. Das führt zu einer möglichst hohen subjektiven sowie auch objektiven Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Weiteres Vorgehen

Die empfohlene Fahrbahnaufteilung ist im Zuge der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanungen über die gesamte Länge der Dörfeldstraße en Detail zu entwerfen. Diesbezüglich ist auf Grund der Zugehörigkeit der Dörfeldstraße zum übergeordneten Straßennetz des Landes Berlin ein Einvernehmen des Bezirksamts, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der oberen Straßenverkehrsbehörde notwendig.

4.2.3 Verkehrsführung und -regulierung am Marktplatz Adlershof

Bestandssituation

Die einseitig am Marktplatz entlang verlaufende Dörfeldstraße ist die Hauptverkehrsstraße des Quartiers und wirkt sich in dieser Funktion zwangsläufig unmittelbar auf den Marktplatz, seine Qualitäten und Nutzbarkeit aus. Als Verlängerung der Genossenschaftsstraße kommt dem Marktplatz eine wichtige Verbindungsfunktion im Radverkehr zu. Außerdem bildet der Marktplatz ein Bindeglied des Nebenstraßennetzes für die Erschließung der dahinter gelegenen Gebiete. Die heutige Verkehrsführung und -regulierung im Kontext des Marktplatzes Adlershof ist weniger aus verkehrlicher Sicht problematisch, denn dahingehend, dass die verkehrlichen Funktionen diesen wichtigen Stadtraum unangemessen dominieren. Dies gilt in besonderem Maße für die Gestaltung und Regulierung der den Platzinnenbereich umgebenden Nebenstraßen. Stadträumliche Qualitäten, insbesondere des Aufenthalts, werden unnötig konterkariert.

Diskursives Planungsverfahren

Die Diskussion hinsichtlich einer wünschenswerten und bestmöglichen Verkehrsführung und -regulierung am Marktplatz mit den beteiligten Bürgern vor Ort gestalteten sich zum Teil intensiv. Einigkeit bestand dahingehend, dass die Dörfeldstraße gestalterisch eindeutig in den Platzbereich zu integrieren sei und dass die Regulierung des Verkehrs in diesem Abschnitt sich ebenfalls deutlich am Schutz stadträumlicher Qualitäten orientieren solle. Der Vorschlag eines generell möglichst niedrigen Geschwindigkeitsniveaus wurde weitgehend begrüßt. Unterschiedliche Vorstellungen bestanden allerdings in Hinblick auf Flächendisposition und Verkehrsführung. Ein Vorschlag sah eine

Verlegung der westlichen Fahrgasse (Verlängerung der Genossenschaftsstraße) in Richtung der Platzmitte vor. Überaus nachteilig hierbei wäre, dass die zusammenhängende Platzinnenfläche dadurch quasi zerschnitten würde. Auch wurde vorgeschlagen die betreffende Fahrgasse für den Kfz-Verkehr zu sperren und diesen stattdessen im Zweirichtungsverkehr auf den verbleibenden Nebenstraßen um die Platzinnenfläche herumzuführen. Problematisch hierbei wäre, dass Fahrzeuge behindert und gleichzeitig zu Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmer würden. Gerade die Fahrzeuge mit Anhängern von Markttreibenden müssten bei einer derartigen Verkehrsführung schwierige Wendemanöver vollziehen, die nicht nur zu Behinderungen, sondern durchaus auch zu Gefährdungen führen würden oder sie müssten erhebliche Umwege durch Wohnstraßen fahren. Um dies zu vermeiden müsste ein Wendehammer vorgesehen werden, der jedoch die Platzfläche und deren Symmetrie erheblich stören würde.

Ergebnis

Im Ergebnis sieht das IVFK die bauliche Herstellung einer in Hinblick auf jede Art von Verkehrsführung und -regulierung grundsätzlich robusten Flächendisposition vor (siehe Abb. 22). Das heißt, dass die bauliche Ausgestaltung der Marktplatzfläche grundsätzlich verschiedene denkbare Verkehrsführungen zulässt. Die Verkehrsführung wird nicht baulich festgelegt, sondern durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bestimmt. Es verbleiben Fahrgassen zu jeder Seite der Platzinnenfläche, wie im heutigen Zustand. Die Fahrgassen werden unter der Bedingung, dass sich zwei Fahrzeuge grundsätzlich begegnen können, so schmal wie möglich dimensioniert. Damit ist eine Veränderung der Verkehrsführung hin zum Zweirichtungsverkehr grundsätzlich weiterhin möglich.

Es wird jedoch empfohlen, die bestehende Verkehrsführung (in den Nebenstraßen im Einrichtungsverkehr entgegen des Uhrzeigersinns um die Platzinnenfläche herum) beizubehalten, weil hierdurch der Verkehrsfluss insgesamt und damit die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer und anderweitigen Nutzer des Marktplatzes am wenigsten gestört werden. Die Fahrgassen werden vom Niveau her der umschlossenen Platzfläche sowie den Seitenräumen angepasst (keine oder nur sehr flache Borde) und stattdessen durch Einbauten (Stadtmobiliar, Poller, o.ä.) von diesen Flächen separiert. Durch diese Anhebung im Platzbereich entstehen an den Zufahrten zum Platz flache Rampen, welche das Geschwindigkeitsniveau drosseln und auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam machen.

Es wird außerdem eine deutliche regulatorische Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Marktplatzbereich – sowohl auf dem angrenzenden Abschnitt der Dörfeldstraße als auch auf den umlaufenden Nebenstraßen – empfohlen, um so der besonderen Funktion des Marktplatzes als Aufenthaltsort und multifunktionaler Stadtplatz Rechnung zu tragen. In der Dörfeldstraße sollte in diesem Bereich Tempo 20 gelten, im übrigen Platzbereich sollte ein verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit), oder zumindest ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) angeordnet werden. Des Weiteren soll der Marktplatz, seine Wahrnehmbarkeit und Querbarkeit,

weniger durch parkende Kfz beeinträchtigt werden. Deshalb wird empfohlen, die heute am Rand der Platzinnenfläche vorhandenen Senkrechtparkstände auf die andere Straßenseite zu verlegen. Markttreibenden soll weiterhin die Möglichkeit gegeben werden, an der Platzinnenseite zu halten bzw. zu parken um ihren Geschäften nachzugehen. Es sind außerdem sichere und attraktive Radabstellanlagen (bspw. Fahrradbügel) in ausreichender Zahl vorzusehen.



Abb. 22: Prinzipalskizze der Flächendisposition und Verkehrsführung

Diskursives Planungsverfahren

Von den Akteuren vor Ort ebenfalls eingehend diskutiert wurde die Variante der Straßenbahnhaltestellen direkt am Marktplatz. Die Möglichkeit, mit dem ÖPNV direkt am Marktplatz anzukommen, wurde weitgehend begrüßt. Dem gegenüber wurde hingegen bemängelt, dass eine barrierefreie Haltestelle mit Hochbord selbst wiederum eine erhebliche Barriere für das freie Queren der Fahrbahn darstelle und von daher einer niveaugleichen zusammenhängenden Platzfläche nicht förderlich sei. Auch wurde die Einschätzung geäußert, das Straßenbahnhaltestellen im Platzbereich zu einer weiteren ‚Verlärmung‘ des Platzes und somit zu einer Minderung von Aufenthaltsqualitäten führen könnten. Diesbezüglich ist festzustellen, dass die modernen Generationen von Schienenfahrzeugen insbesondere auf gerader Strecke sehr leise sind. Von einem allgemeinen Anstieg der Lärmbelastung ist somit nicht auszugehen. Vielmehr würden die Straßenbahnhaltestellen in Verbindung mit den beidseitigen Lichtsignalanlagen (LSA) für eine Entschleunigung im Platzbereich und somit für mehr Ruhe sorgen. Die beidseitigen LSA sorgen außerdem dafür, dass die Querungsbedingungen im Platzbereich insgesamt keinesfalls schlechter

werden. Ganz im Gegenteil, das Queren wird dadurch zu beiden Seiten des Platzes und somit in beide Richtungen der Dörpfeldstraße gesichert möglich sein. Durch eine koordinierte Schaltung der LSA ist es möglich, den Platzbereich (Schleuse) während dem Halt einer Straßenbahn von übrigen Kfz freizuhalten und so für mehr Sicherheit beim Queren und eine insgesamt fußgängerfreundlichere Atmosphäre zu sorgen.

Ergebnis

Im Ergebnis wird im Rahmen des IVFK empfohlen, den Platzraum in Hinblick auf seine verkehrlich relevanten Grundzüge, wie erörtert und (in der Prinzipskizze) dargestellt, zu gestalten. Die darüberhinausgehenden Entwurfsdetails, welche vor allen Dingen städtebaulichen und freiraumplanerischen Aspekten und Anforderungen genügen müssen, sollten unbedingt auf dieser Rahmensetzung aufbauen, bleiben davon jedoch im Weiteren unberührt und bilden einen eigenen Themen- und Handlungsschwerpunkt (siehe hierzu Kapitel: 4.2.4).

Weiteres Vorgehen

Die funktionale und gestalterische Aufwertung des Marktplatzes Adlershof bildet eine der Schlüsselmaßnahmen im Quartier. Sie ist somit eines der elementaren Förderziele des Aktive-Zentren-Programmes vor Ort. Auf Grund der vielen und vielschichtigen Anforderungen, die sich am Marktplatz treffen sowie der überragenden Bedeutung dieses Ortes, erfordert die vorzunehmende Aufwertung auch weiterhin ein Höchstmaß an Integration im konkretisierenden Planungs- und Arbeitsprozess. Es ist dies die Integration unterschiedlicher fachplanerischer Disziplinen (Verkehr, Stadtplanung, Freiraumplanung, Landschaftsarchitektur), die Integration der zuständigen Fachverwaltungen auf Bezirks- und Landesebene (BA, SenStadtUm, VLB) und nicht zuletzt die Integration der Bürger aus Adlershof und anderer relevanter Akteure (bspw. BVG, Geschäftsstraßenmanagement, Marktbetreiber, etc.). Um der Besonderheit des Ortes Rechnung zu tragen wird empfohlen, sich zur Konkretisierung des Entwurfs einer Auswahl aus mehreren gestalterischen Entwürfen zu bedienen. Um die vorgesehene Multifunktionalität des Marktplatzes bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität der verkehrlichen Abläufe vor Ort sicherzustellen, ist es aus verkehrsplanerischer Sicht jedoch unabdingbar, dass die im Rahmen des IVFK empfohlenen Grundsätze zu Flächendisposition, Verkehrsführung und -regulierung im weiteren Planungsprozess im Wesentlichen beibehalten werden.

4.2.4 Gestaltung der Geschäftsstraße Dörpfeldstraße und des Marktplatzes – Oberflächen, Begrünung, Mobiliar, Beleuchtung

Die beengten Platzverhältnisse in der Dörpfeldstraße wurden immer wieder als grundlegendes Problem der Geschäftsstraße benannt. Aus städtebaulicher Sicht machen jedoch der schmale Straßenquerschnitt und die dadurch entstehende räumliche Dichte, die vielfältigen Nutzungsangebote und die hohe Frequentierung die urbane Qualität der Dörpfeldstraße aus. Daher wurde im Rahmen des IVFK unter dem Motto „*Wenig Platz, aber viel Raum für Gestaltung*“ verschiedene Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes untersucht und aufgezeigt. Dabei liegt das Potenzial der Dörpfeldstraße ganz klar in den Seitenräumen. Diese sind, wie bereits beschrieben, funktional und gestalterisch zu qualifizieren und können neugestaltet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Images der Dörpfeldstraße beitragen.

Gleichzeitig gilt es nicht nur die Dörpfeldstraße auf der „Strecke“ aufzuwerten, sondern auch die Eingangssituationen, insbesondere am Adlergestell, für potenzielle Kunden und Besucher (v.a. aus „Adlershof-Neu“) einladender zu gestalten. Mit dem Neubau an der südlichen Ecke des Adlergestells einschließlich der Eröffnung eines neuen Bio-Supermarktes ist dafür bereits ein wichtiger Schritt getan. Auf dem gegenüberliegenden, noch brachliegenden Grundstück ist ggf. über eine Zwischennutzung bzw. über punktuelle freiräumliche Aufwertungsmaßnahmen mit den privaten Eigentümern zu verhandeln, um ein attraktives „Tor zur Dörpfeldstraße“ zu schaffen. Dies ist ein Thema, mit welchem sich auch das als Teil des Aktive-Zentren-Prozesses eingesetzte Geschäftsstraßenmanagement im Rahmen der Marketingstrategie vertiefend beschäftigen wird.

Oberflächen und Begrünung in der Dörpfeldstraße

Wie bereits beschrieben, entsprechen die Gehwege entlang der Dörpfeldstraße sowohl funktional als auch gestalterisch nicht den Anforderungen an eine attraktive Geschäftsstraße. Selbiges gilt für die Wegflächen des Marktplatzes. Das heißt konkret, dass es keine einheitliche Pflasterung gibt, dass das vorhandene Pflaster zumeist wenig Gestaltqualität aufweist und zudem teilweise schadhaft ist.

Vorgeschlagen wird deshalb eine einheitliche Pflasterung mit großformatigen, hellen Gehwegplatten, die sich in Größe, Farbe und Verlegeart bewusst von der typischen Berliner Oberflächengestaltung bzw. Pflasterung (Unter- und Oberstreifen aus Mosaik, Gehwegplatten in Diagonalverband in der Gehlinie) in den Nebenstraßen abhebt. Zur optischen Verbreiterung der in Abschnitten immer noch sehr schmalen Gehwege wird auf den Einsatz eines Unterstreifens aus Mosaik verzichtet und die großformatigen, möglichst hellen Gehwegplatten bis an den Bord herangezogen.



Stadt Siegen



Stadt Weimar



Musterpflaster in der Stadt Freisingen für mehr Vorstellungskraft

Abb. 23: Beispiele für großformatige Gehwegplatten in anderen Geschäftsstraßen

In der Dörpfeldstraße gibt es kaum Begrünung oder Bäume. Auch historische Postkartenmotive der Dörpfeldstraße aus den 1910er bis 1950er Jahren zeigen nur vereinzelte Baumpflanzungen entlang der Straße. Nach gutachterlicher Einschätzung sind Baumneupflanzungen im Rahmen der erarbeiteten und mehrheitlich abgestimmten Vorzugsvariante aufgrund der engen Platzverhältnisse nur vereinzelt möglich (bspw. im Bereich Handjerystraße und Wassermannstraße). Trotzdem wünschen sich die Akteure vor Ort im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität ein grüneres Erscheinungsbild der Geschäftsstraße. Gerade im östlichen Teilabschnitt wirkt die Dörpfeldstraße durch in den Straßenraum hineinragende Großbäume grüner (siehe Abb. 24). Dieses bereits vorfindliche „Motiv“ soll durch neue Baumpflanzungen in den Einmündungsbereichen der Seitenstraßen entlang der Dörpfeldstraße weiter kultiviert werden. Auch neue Begrünungselemente, wie farblich akzentuierte Blumenkübel (in Pflegepatenschaften), die Begrünung von Lichtmasten und vor allem Fassadenbegrünung, können für ‚mehr Grün‘ in der Geschäftsstraße sorgen. Erwünschte Nebeneffekte der neuen Bäume und Begrünungselemente, neben der optischen Aufwertung, sind die Reduzierung der Feinstaubbelastung und die Verbesserung der kleinräumlichen klimatischen Bedingungen in der Dörpfeldstraße.



Abb. 24: Große in den Straßenraum hineinragende Bäume entlang der Dörfeldstraße

Darüber hinaus bietet sich durch die Einbindung privater Freiflächen in die Gesamtgestaltung der Geschäftsstraße die Möglichkeit, attraktive Aufenthaltsräume entlang der Dörfeldstraße mit Sitzmöglichkeiten, Pflanzflächen oder Baumpflanzungen zu schaffen. Potenzial hierfür bieten vor allem zwei unbebaute Flächen von Wohnungsunternehmen. Dies ist zum einen die Ecke Dörfeldstraße/ Friedenstraße (siehe Abb. 20) und zum anderen die Ecke Dörfeldstraße/ Wassermannstraße. Mit der grünen Vorfläche vor der Alten Schule befindet sich an der Dörfeldstraße noch ein weiterer Freiraum mit hohem Gestalt- und Aufenthaltspotenzial. Im Rahmen des Aktive-Zentren-Prozesses und einer breiten Beteiligung wurde hierfür bereits im Vorfeld des IVFK ein Gestaltungskonzept entwickelt und abgestimmt.

Oberflächen und Begrünung auf dem Marktplatz

Der Marktplatz soll als zentraler öffentlicher Platz mit Bedeutungsüberhang für das Quartier mittels einer weiter gefassten Platzraumbildung stadtgestalterisch herausgehoben und die Trennwirkung der Dörfeldstraße deutlich abgebaut werden. Das Konzept sieht dabei eine einheitliche Oberflächengestaltung bis an die begrenzenden Gebäudekanten und sogar bis über die Dörfeldstraße vor, sodass ein gestalterisch zusammenhängender, nahezu niveaugleicher Platzraum entsteht. Bis wohin sich diese einheitliche Gestaltung erstrecken soll, wurde mit den Teilnehmern des Diskursiven Verfahrens intensiv diskutiert. Letztlich wurde es für es sinnvoll erachtet, diese Entscheidung von der künftigen Lage der Haltestelle am Marktplatz abhängig zu machen (siehe Varianten Abb. 25).



Variante 1: Marktplatz + Abschnitt Dörfeldstraße



Variante 2: Marktplatz + Kaiser´s + verlängerter Abschnitt Dörfeldstraße

Abb. 25: Platzraumbildung am Marktplatz

Im Sinne einer ganzheitlichen Gestaltung sind sowohl in der Dörfeldstraße als auch am Marktplatz gleiche Oberflächenmaterialien und Ausstattungselemente zu verwenden.

Ausnahme hiervon bildet das Mosaikpflaster im Inneren der Platzfläche, welches wesentlich zur stadträumlich-historischen Identität des Marktplatzes beiträgt. Dieses sollte als grundlegendes Gestaltungselement erhalten bleiben. Aufgrund des oftmals angesprochenen fehlenden Gehkomforts auf dieser Pflasterfläche empfiehlt es sich, das Altpflaster ggf. durch ein rutschfestes (angerautes) Mosaikpflaster auszutauschen. Genaueres ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte zu klären.

Auch im Bereich des Marktplatzes spielt das Thema der Begrünung eine wichtige Rolle. Der Marktplatz muss als identitätsstiftender Quartiersmittelpunkt mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, sei es als Wochenmarkt oder als Veranstaltungsort, eine robuste Gestaltung erhalten, die verschiedene Nutzungen erlaubt bzw. ermöglicht. Großflächige Pflanzflächen sind hierfür wenig geeignet, da sie eine räumlich flexible Nutzung einschränken. Die sich derzeit hier befindlichen

Pflanzflächen wirken eher als räumliche Barrieren und sind zudem zumeist vermüllt. Das Konzept sieht daher eine offen gestaltete Platzfläche vor, die in den Seitenbereichen Platz für Bänke, Gastronomie sowie ggf. für Fahrradparken bietet und den Inneren Platzraum frei hält. Der denkmalgeschützte Brunnen sowie der Altbaumbestand im Norden sollen dabei erhalten bleiben und werden durch zwei zusätzliche Baumreihen im Norden und Süden ergänzt.

Wünschenswert wäre es zudem, den westlichen Platzbereich durch einen attraktiven Pavillon-Neubau, bspw. für eine gastronomische Nutzung, aufzuwerten und damit gleichzeitig die städtebauliche Platzsymmetrie zu befördern.

Stadtmobiliar und Beleuchtung für die Dörfeldstraße und den Marktplatz

Wie in anderen Innenstädten bzw. innerstädtischen Bereichen und Quartierzentren bereits praktiziert, wird durch den Einsatz hochwertiger und in der Design-Sprache einheitlicher Ausstattungselemente die Gestaltqualität und auch die Wiedererkennbarkeit von Stadt- und Straßenräumen erhöht. Dabei können beispielweise farbige Akzente und wiederkehrende Elemente Identität stiften – im Sinne von ‚*Typisch Adlershof!*‘. Gleichzeitig kann Stadtmobiliar genutzt werden, um Räume und Funktionen zu gliedern und beispielsweise unerwünschtes Verhalten (wie Parken auf dem Gehweg) zu verhindern.

Von hoher Relevanz für die Aufwertung des Zentrums Adlershof ist außerdem das Thema der Beleuchtung. Da sich die Art der Beleuchtung – sei es nun tagsüber durch die Gestalt der Leuchte oder abends/ nachts durch die Lichtfarbe/ Lichtstärke – wesentlich auf die Gestalt- und Aufenthaltsqualität eines Stadtraums auswirkt, spielt diese bei der Qualifizierung der Geschäftsstraße und des Marktplatzes eine zentrale Rolle. Zurzeit stehen in der Dörfeldstraße einfache, funktionale Verkehrsleuchten auf Peitschenmasten. Diese Beleuchtung weist keinerlei Gestaltqualität auf, sondern betont ganz im Gegenteil optisch den Charakter einer Durchgangsstraße. Im Bereich des Marktplatzes befinden sich alte RSL-Leuchten auf Betonmasten, die weder in Gestalt noch in Funktion dem Platz angemessen sind. Besonders im Platzinneren ist die Beleuchtung unzureichend, weswegen der Marktplatz in den Abendstunden gemieden und als Angstraum wahrgenommen wird.

Wie bereits beschrieben, stellen die Dörfeldstraße, der Marktplatz und auch die Alte Schule (als kulturelles Quartierszentrum) besondere Orte im Quartier dar, welche mittels Licht in ihrer Bedeutung unterstrichen werden sollten. Im Rahmen des IVFK wurde anhand von Beispielen aufgezeigt und skizziert, wie Licht als Gestaltungselement eingesetzt werden kann und wie verschiedene Leuchtentypen den Straßenraum charakterlich unterschiedlich prägen können (siehe Abb. 26).



Heute – funktionale Verkehrsleuchte auf Peitschenmast



Beispiel – moderne Hängeleuchte



Beispiel – moderne Ansatzleuchte



Beispiel – historisierende Hängeleuchte

Abb. 26: Skizzenhafte Studien zu Leuchtentypen in der Dörpfeldstraße (Auswahl)

Im Zuge der nächsten Planungsschritte gilt es, zusammen mit den Akteuren vor Ort, die Themen Stadtmobiliar und Beleuchtung in Verbindung mit dem Aufbau einer ‚Marke Adlershof Dörpfeldstraße‘ (Marketingstrategie) weiter zu vertiefen. So könnte zum Beispiel das Thema Markisen an Ladengeschäften (von denen es in der Dörpfeldstraße zahlreiche in verschiedensten Formen und Farben gibt) als Alleinstellungsmerkmal weiter kultiviert werden.

Straßenraumprägend für die Dörpfeldstraße sind zudem die Oberleitungen der Straßenbahn. Die Befestigung der Oberleitungen sollte im Zuge des perspektivischen zweigleisigen Ausbaus der Straßenbahn möglichst zurückhaltend gestaltet werden, d.h. die Befestigung sollte, wie bisher auch, vorrangig an den Gebäuden erfolgen, um Eingriffe in den Straßenraum möglichst gering zu halten. Wo Masten notwendig sind, sollten diese möglichst mit anderen Elementen, wie der Straßenbeleuchtung, kombiniert werden.

Zur Verdeutlichung der beschriebenen Gestaltungsansätze und -möglichkeiten im Bereich der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes wurden im Rahmen des IVFK insgesamt fünf Visualisierungen auf Grundlage eines 3D-Modells erstellt (siehe Abb. 27 bis Abb. 31). Im Folgenden sind diese Visualisierungen Aufnahmen der heutigen Situation gegenübergestellt.



Abb. 27: Dörpfeldstraße Ecke Friedenstraße, vorher und nachher mit neuem Platzbereich mit Aufenthaltsqualität durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten sowie Gehwegvorstreckung für komfortables Flanieren



Abb. 28: nördlicher Gehweg Dörfeldstraße (Blickrichtung Marktplatz) vorher und nachher mit großformatigen Gehwegplatten und neuen Stadtmöbeln



Abb. 29: Dörpfeldstraße im Übergang zum Marktplatz, vorher und nachher mit heller Pflasterung im Fahrbahnbereich auf Höhe des Marktplatzes



Abb. 30: Dörfeldstraße im Bereich des Marktplatzes, vorher und nachher mit zur Dörfeldstraße geöffneter Platzfläche und barrierefreier zentraler Straßenbahnhaltstelle



Abb. 31: Marktplatz, vorher und nachher mit vielfältig nutzbarer Platzfläche für Markttreiben und Veranstaltungen, attraktiven Sitzgelegenheiten unter Bäumen, kleinem Café und neuer Beleuchtung

4.3 Gesamtkonzept auf Quartiersebene

Sämtliche Untersuchungsergebnisse einschließlich der entwickelten Gestaltungsgrundsätze kristallisieren sich in einer Vielzahl konkreter sektoraler Maßnahme-Empfehlungen. Diese bilden die wesentliche Grundlage für die funktionale Qualifizierung der öffentlichen Räume des Quartiers für sowohl die unterschiedlichen Verkehrsarten als auch anderweitige Nutzungsbedürfnisse. Die Umsetzung der im Folgenden dargelegten konkreten Maßnahmen erlaubt eine zeitnahe, sukzessive und effektive Verbesserung der verkehrlichen und freiräumlichen Verhältnisse im Gesamtquartier.

4.3.1 Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Bestandssituation

Im Rahmen der Bestandsuntersuchung wurde eine umfassende Analyse der polizeilichen Unfalldaten aus dem Untersuchungsgebiet vorgenommen. Die folgende Abbildung zeigt die vorgefundenen statistisch signifikanten Unfallhäufungen.

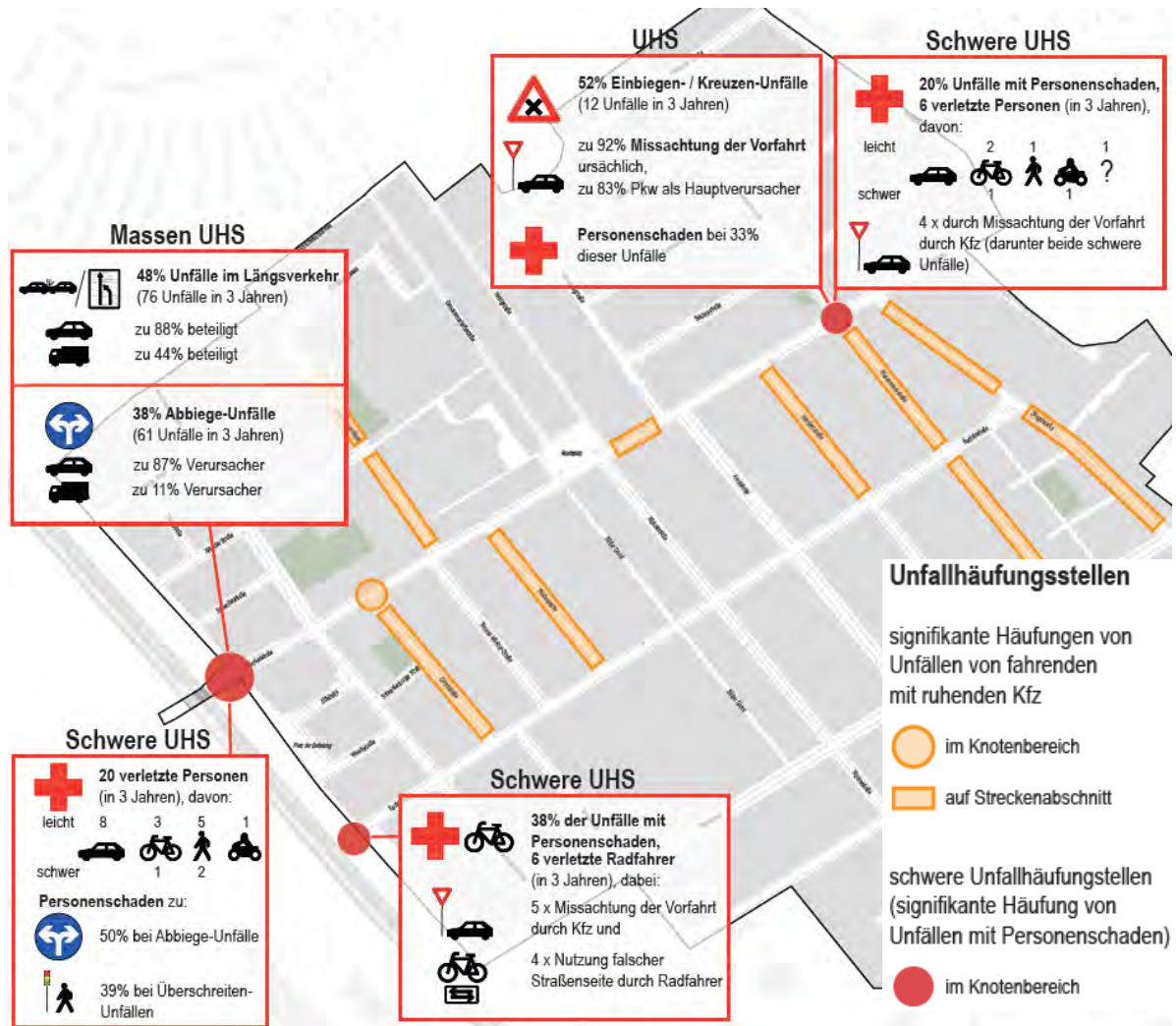


Abb. 32: Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkte im Quartier

Wirklich problematisch sind die in der Karte rot gekennzeichneten schweren Unfallhäufungsstellen, an denen es regelmäßig zu teilweise auch schweren Personenschäden kommt. Schwer verletzt werden fast ausnahmslos schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger oder Radfahrer. Diesen Unfallschwerpunkten ist mit aller Entschiedenheit zu begegnen.

Die schwerwiegendste Unfallhäufungsstelle (UHS) ist die Kreuzung Adlergestell / Dörfeldstraße / Rudower Chaussee. Per Definition handelt es sich auf Grund der schiereren Anzahl an Unfällen um eine Massen-Unfallhäufungsstelle und wegen der Vielzahl an verletzten Personen gleichzeitig um eine schwere Unfallhäufungsstelle. Allein auf Grund der hohen Verkehrsbelastung dieses Knotenpunkts werden Unfälle im Kfz-Verkehr, die Sachschäden zur Folge haben, immer zahlreich bleiben, wenn nicht die Durchflussmenge auf Kosten der Leistungsfähigkeit drastisch eingeschränkt würde. Ergebnis hinsichtlich dieser Unfallhäufungsstelle: Es ist geboten, den Kreuzungsbereich und die möglichen Fahrbeziehungen so weit als möglich übersichtlich und eindeutig zu gestalten. Die heute bestehende Situation, dass aus der Rudower Chaussee auf zwei Fahrstreifen geradeaus in den Kreuzungsbereich, dann aber in die Dörfeldstraße nur auf einem Fahrstreifen eingefahren werden kann, ist vor diesem Hintergrund unbedingt zu unterbinden. Die meisten Unfälle mit Personenschaden ereignen sich beim Abbiegen von Kfz oder durch das unrechtmäßige Überschreiten der Fahrbahn von Fußgängern. Diesbezüglich wäre vertiefend zu prüfen, ob nicht das Schaltprogramm der Lichtsignalanlage (LSA) dahingehend optimiert bzw. die LSA als Ganzes verändert werden kann, dass abbiegende Knotenströme mit mehr Nachlaufzeit getrennt signalisiert werden und dass die Querungsbedingungen für Fußgänger durch längere Grünphasen grundsätzlich verbessert werden.

An der Kreuzung Dörfeldstraße / Wassermannstraße kommt es zu einer signifikanten Häufung von Unfällen, bei denen zumeist Pkw aus der Wassermannstraße in den Knotenpunkt einfahren, ohne dabei die geltende Vorfahrt zu beachten. Nicht selten kommt es bei derartigen Unfällen zu teilweise schwerem Personenschaden. Ergebnis hinsichtlich dieser Unfallhäufungsstelle: Geeignete Maßnahmen zur Unfallprävention sind eine Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit innerhalb der Dörfeldstraße und Wassermannstraße sowie die Anordnung von Stoppschildern mit Haltlinien innerhalb der Wassermannstraße.

An der Kreuzung Adlergestell / Radickestraße kommt es zu einer signifikanten Häufung von Unfällen, bei denen in die Radickestraße einbiegende Kfz mit Radfahrern kollidieren, die die Radickestraße im Verlauf des am Adlergestell verlaufenden Radwegs, queren. Bei diesen Unfällen missachten zum einen Kfz-Nutzer die geltende Vorfahrt, zum anderen fährt die überwiegende Mehrzahl der beteiligten Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung bzw. auf der falschen Straßenseite. Ergebnis hinsichtlich dieser Unfallhäufungsstelle: Zur Prävention gegen diese Unfälle könnte ein warnendes Verkehrszeichen für abbiegende Kfz-Nutzer sinnvoll sein, jedoch würde dies nicht der illegalen Benutzung der falschen Straßenseite durch Radfahrer begegnen. Gemeinhin ist zu beobachten, dass der in südlicher Richtung verlaufende Radweg auf der westlichen Straßenseite des Adlergestells schlecht angenommen wird, wahrscheinlich schlichtweg, weil sich die meisten Quellen

und Ziele des Radverkehrs auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden. Es sollte deshalb geprüft werden, ob nicht ein Zweirichtungsradweg auf der östlichen Straßenseite des Adlergestells sinnvoll und auch zur Vermeidung von Unfällen geeignet wäre.

In zwei Abschnitten der Dörpfeldstraße sowie in mehreren in Nord-Süd Richtung verlaufenden Nebenstraßen, welche oftmals in die Dörpfeldstraße einmünden, kommt es zu signifikanten Häufungen von Kollisionen fahrender mit parkenden Kfz. Bei diesen Unfällen handelt es sich um leichte Unfälle mit Sachschäden. Grund für diese Unfallhäufungen sind im Vergleich zu anderen Nebenstraßen relativ hohe Verkehrsmengen in Verbindung mit durch parkende Fahrzeuge verengten Fahrgassen, die vielfach keine Fahrzeugbegegnungen ohne Ausweichen erlauben. Ergebnis hinsichtlich dieser Unfallhäufungsstellen: Diesen Unfallhäufungen kann letztendlich nur durch eine Reduzierung der Verkehrsmengen, des Geschwindigkeitsniveaus sowie durch eine Verbreiterung der verbleibenden Fahrgassen durch den Wegfall von Kfz-Stellplätzen am Fahrbahnrand begegnet werden.

Weiteres Vorgehen

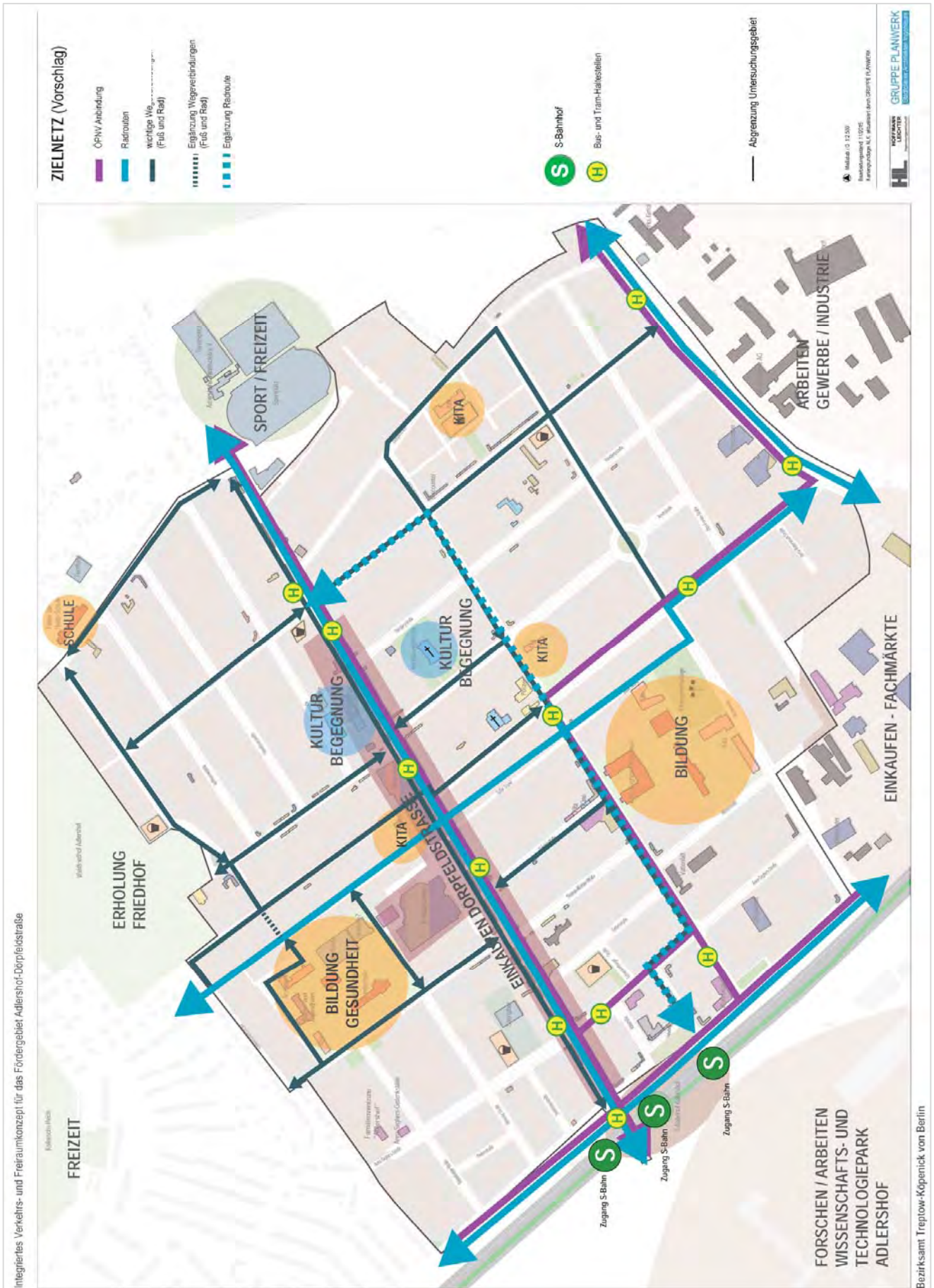
Die schweren Unfallhäufungsstellen befinden sich in Knotenpunkten innerhalb des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind deshalb im Einvernehmen des Bezirksamtes, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Landesstraßenverkehrsbehörde (VLB) zu prüfen bzw. umzusetzen. Für die Prüfung von Maßnahmen in den Nebenstraßen sind die Behörden des Bezirksamtes Treptow-Köpenick zuständig.

4.3.2 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier

Um die Situation für den Umweltverbund – das sind Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – ganzheitlich und spürbar zu verbessern, wurde ein Wege-Zielnetz für das gesamte Quartier entwickelt. Das Wege-Zielnetz wurde im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens mit allen Beteiligten diskutiert und entsprechend der Anregungen, Hinweise und Bedürfnisse der Akteure vor Ort vervollständigt. Das Wege-Zielnetz definiert die vorrangig bedeutsamen Wegeverbindungen für die drei benannten Verkehrsträger auf Grundlage vorhandener Nutzungs- und Infrastrukturen (bspw. soziale, Gesundheits- oder Bildungseinrichtungen, Einzelhandel, Gastronomie, etc.), wichtiger Zielorte (bspw. Spielplätze, Grünanlagen, Naherholungsgebiete, etc.) sowie wichtiger Wegeverbindungen in die Umgebung (bspw. weiträumige Routen im Radverkehr oder ÖPNV, wichtige Zielorte). Das Zielnetz zeigt also, welche Wegeverbindungen für welche Verkehrsart vorrangig von Bedeutung sind und somit welche verkehrsträgerbezogenen Prioritäten sinnvollerweise innerhalb einzelner Straßen gesetzt bzw. in welchen Straßen prioritär Maßnahmen zur Förderung der einzelnen Verkehrsträger des Umweltverbunds umgesetzt werden sollten.

In diesem Abschnitt werden die Nebenstraßen des Quartiers fokussiert. Die Dörpfeldstraße und der Marktplatz werden auf Grund ihrer besonderen Bedeutung und der komplexen Gemengelage in

Kapitel 4.2 gesondert betrachtet. In Kapitel 4.5 findet sich eine Maßnahmenplankarte, in der sämtliche im Folgenden benannten Maßnahme-Empfehlungen enthalten und räumlich verortet sind.



4.3.2.1 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – **öffentlicher Personennahverkehr**

Bestandssituation

Die wichtigen Wegeverbindungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind diejenigen Straßen, in denen schon heute der ÖPNV verkehrt. Dazu gehört zuvorderst die Dörfeldstraße, in der die Straßenbahnlinien 61 und 63 verkehren sowie auch der Nachtbus 65; außerdem Teile der Radickestraße, der Nipkowstraße sowie ein kurzer Abschnitt der Anna-Seghers-Straße, durch die die Buslinie 164 verläuft. Am Rande des Quartiers entlang des Adlergestells sowie des Glienicker Wegs verkehren ebenfalls Linienbusse. In den genannten Straßen ist es wichtig, dass auch in Zukunft den Anforderungen an einen zügigen und komfortablen öffentlichen Verkehr entsprochen wird. Die bestehenden Linienführungen im ÖPNV gewährleisten eine gute Erschließung des Quartiers mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Straßenbahn sowie die S-Bahn (ab S-Bhf. Adlershof) sorgen für leistungsfähige und attraktive Verbindungen im ÖPNV. Zum Teil erhebliche Mängel bestehen hingegen in der Ausstattung der Haltestellen des ÖPNV. Dies betrifft Aspekte des Komforts (bspw. ausreichende Aufstellflächen, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, dynamische Fahrgastinformationssysteme) sowie insbesondere der Barrierefreiheit.

Diskursives Planungsverfahren

Im Zuge des Diskurses mit den beteiligten Akteuren vor Ort wurden diese Aussagen bestätigt. Es sei an dieser Stelle der wichtige Hinweis festgehalten, dass jedoch das westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzende und damit in räumlich-funktionaler Verbindung stehende Wohngebiet (bis Neltestraße) äußerst schlecht durch den ÖPNV erschlossen ist.

Ergebnis

Im Ergebnis sieht das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept (IVFK) vor, das bestehende ÖPNV-Netz grundsätzlich in seiner Struktur zu belassen, seine Leistungsfähigkeit zu stärken und es gerade in Hinblick auf Zugänglichkeit und Komfort maßgeblich zu qualifizieren. Das bedeutet zunächst, dass die benannten Straßen des ÖPNV-Netzes grundlegend und maßgeblich an den Erfordernissen eines zügigen und reibungslosen ÖPNV-Verkehrs orientiert werden. Dies betrifft betrieblichen Regelungen sowie Flächendispositionen (im Falle von Neugestaltungen). Für eine Attraktivierung des ÖPNV maßgeblich und notwendig ist die grundsätzliche Qualifizierung sämtlicher im Gebiet befindlicher Haltestellen und Wartebereiche in einem uneingeschränkt barrierefreien Standard. Lediglich fünf Bushaltestellen im Quartier (vier am Glienicker Weg und eine am südwestlichen Ende der Radickestraße) sind in einer angemessenen Qualität und einem barrierefreien Standard ausgebaut und können als beispielhaft gelten.



Abb. 33: Barrierefreie Bushaltestelle (am Glienicker Weg) mit Hochbord und wettergeschützter Sitzgelegenheit

Weiteres Vorgehen

Resümierend bleibt aus gutachterlicher Sicht festzuhalten, dass die benannten Qualifizierungsmaßnahmen mit äußerster Dringlichkeit zu forcieren sind, um dem Anspruch an eine flächendeckende Daseinsvorsorge mit attraktivem, komfortablem ÖPNV für alle Bürger gerecht zu werden. Die Planung der Qualifizierungsmaßnahmen ist ohne weitere Voraussetzungen durchführbar; eine Finanzierung aus Mitteln des Aktive-Zentren-Programms (AZ-Programms) wird angestrebt. Die Planung wird im Benehmen des Bezirksamtes, der Landesstraßenverkehrsbehörde (VLB) und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) erfolgen. Eine Verbesserung der Anbindung des Wohngebietes um die Neltestraße an den ÖPNV ist vertiefend zu prüfen (außerhalb des Untersuchungsgebietes).

4.3.2.2 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Fußverkehr

Bestandssituation

Die bauliche Qualität von Fußwegen im Quartier ist oft unbefriedigend oder gar mangelhaft. Es finden sich vielfach ungünstige Oberflächenbeläge (rutschige Pflaster), unebene Oberflächen oder gefährliche Wurzelauferwungen. Flächendeckend unbefriedigend ist die bestehende Ausgestaltung von Querungsmöglichkeiten von Fahrbahnen entlang von Fußwegeverbindungen (v.a. an Straßenkreuzungen). Unqualifizierte Querungsstellen sind defizitär in Hinblick auf Verkehrssicherheit,

Barrierefreiheit und Komfort. Dadurch benachteiligt werden insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer, d.h. Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen sowie sämtliche Menschen die Gefährte (Kinderwagen, Gepäck, Gehilfen, etc.) mitführen. Als besonders wichtige Wegeverbindungen im Fußverkehr hervorzuheben sind die Dörfeldstraße, Radickestraße, Florian-Geyer-Straße, Pflingstberggasse, Genossenschaftsstraße, Helbigstraße, Friedlander Straße, Hackenbergstraße Wassermannstraße, Waldstraße, Weerthstraße, Friedenstraße, Süßer Grund, Nipkowstraße sowie abschnittsweise die Anna-Seghers-Straße, Arndtstraße, Zinsgutstraße und der Büchner Weg. Diese Straßen, ergänzt um zwei Wege, nämlich zum einen zwischen Florian-Geyer-Straße und Genossenschaftsstraße auf Höhe der Altheider Straße und zum anderen zwischen Helbigstraße und Hackenbergstraße auf Höhe der Friedlander Straße, bilden das Wege-Zielnetz im Fußverkehr.

Diskursives Planungsverfahren

Im Zuge der Diskussionen mit den Akteuren vor Ort wurde immer wieder die absolute Dringlichkeit einer grundlegenden und flächendeckenden Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr betont. Gerade Vertreter älterer Menschen und von Menschen mit Behinderungen beklagten die heutige Situation. Die Diskussionen lieferten viele detaillierte Hinweise zu Bedarfen, welche zu dem vorliegenden Fußwege-Zielnetz zusammengeführt worden sind.

Ergebnis

Im Ergebnis sieht das IVFK in Straßenräumen mit erheblicheren Mängeln eine grundlegende Neugestaltung der Oberflächenbeläge der Fußwege vor. Außerdem ist an sämtlichen Stellen, an denen das Fußwege-Zielnetz von Fahrbahnen unterbrochen wird, die Qualifizierung dieser Kreuzungsbereich für den Fußverkehr vorgesehen. Das bedeutet, die bauliche Herstellung von Gehwegvorstreckungen mit flachen Borden. Poller verhindern das ‚Zuparken‘ dieser Gehwegbereiche. Die so hergestellten Gehwegvorstreckungen verringern die zu querenden Distanzen und verbessern die Einsehbarkeit von sowohl Fahrbahn als auch Gehweg. Dadurch wird das Queren für Fußgänger sicherer und komfortabler. Die vorgesehenen Maßnahmen und deren räumliche Lage dienen insbesondere auch der Schulwegsicherung im Quartier.



Abb. 34: Beispiel für eine bauliche hergestellte Gehwegvorstreckung mit flachen Borden, Pollern und Baumscheibe in Berlin-Kreuzberg

Weiteres Vorgehen

Fußverkehrsinfrastruktur sollte vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit grundsätzlich überall in einem tadellosen Zustand und Standard vorgehalten werden. Jedoch ist es aus Gründen der Maßnahmeneffizienz und Ressourcenrestriktionen geboten, bei der Maßnahmenumsetzung Prioritäten entsprechend der Bedeutung von Fußwegeverbindungen zu setzen. Deshalb sind die benannten Maßnahmen prioritär innerhalb des Fußwege-Zielnetzes zu realisieren. Aus gutachterlicher Sicht ist resümierend festzuhalten, dass die Qualifizierung von Gehwegen und insbesondere von Querungsstellen mit äußerster Dringlichkeit voranzutreiben ist. Die Planung der entsprechenden Qualifizierungsmaßnahmen ist ohne weitere Voraussetzungen durchführbar; eine Finanzierung aus Mitteln des AZ-Programms ist im Rahmen deren Verfügbarkeit gegeben. Die Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur im Bereich der Nebenstraßen liegt in der Zuständigkeit des Bezirksamtes.

4.3.2.3 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – **Barrierefreiheit**

Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema und betrifft vor allen Dingen die Infrastruktur des Fußverkehrs und des ÖPNV. In den entsprechenden Abschnitten zu Fußverkehr und ÖPNV finden sich daher bereits wichtige verkehrsträgerspezifische Aussagen sowie Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Es sei an dieser Stelle betont, dass eine grundlegend barrierefreie Gestaltung öffentlicher (Straßen-)Räume bzw. Verkehrsanlagen zwar nicht für alle Nutzer zwingend notwendig

sein mag, schlussendlich aber für alle Nutzer ein Gewinn an Sicherheit und Komfort bedeutet. Barrierefreiheit ist somit ein vorteilhaftes ‚design for all‘.

Bestandssituation

In Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Räume des Quartiers sind folgerichtig gerade in der Infrastruktur des Fuß- und öffentlichen Verkehrs zum Teil erhebliche Defizite festgestellt worden. Viele Gehwege weisen Mängel im Oberflächenbelag auf; Straßenkreuzungen stellen Barrieren insbesondere für eingeschränkte Fußgänger oder solche mit Gefährten (bspw. Kinderwagen, Rollatoren, etc.) dar. Die Mehrzahl der ÖPNV-Haltestellen im Quartier ist nicht barrierefrei und dadurch für alle Nutzer unkomfortabel, für eingeschränkte Nutzer hochgradig problematisch und für bspw. Rollstuhlfahrer ohne Hilfe de facto gar nicht benutzbar.

Diskursives Planungsverfahren

Die Tragweite der bestehenden Problematik wurde auch in der Diskussion mit den Beteiligten vor Ort unterstrichen. Gerade für die zahlreichen älteren Menschen im Quartier werden Wege durch ihr Lebensumfeld somit nicht selten zu einer Belastung.

Ergebnis

Aus gutachterlicher Sicht bleibt resümierend festzuhalten, dass die vorhandenen Defizite aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit und der Diskriminierungsfreiheit in ihrem bestehenden Ausmaß nicht hinnehmbar sind. Ihnen ist unter allen Umständen mit äußerster Dringlichkeit zu begegnen, um dem gesetzlich normierten Anspruch an Chancengleichheit aller Bürger Rechnung zu tragen. Im Ergebnis ist die grundlegend barrierefreie Gestaltung aller Fußwege sowie sämtlicher ÖPNV-Haltestellen im Quartier eine absolute Priorität des IVFK.

Weiteres Vorgehen

Die Qualifizierung der Gehwege fällt in den alleinigen Zuständigkeitsbereich des BA. Die Qualifizierung der Haltestellen des ÖPNV hat im Einvernehmen des Bezirksamtes, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu erfolgen. Die Planung der Qualifizierungsmaßnahmen ist ohne weitere Voraussetzungen durchführbar; eine Finanzierung notwendiger Maßnahmen aus Mitteln des AZ-Programms wird angestrebt.

4.3.2.4 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – Radverkehr

Bestandssituation

Das Radwege-Zielnetz entspricht grundlegend den im Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010 vorgesehenen Haupt- und Nebenrouten⁷. Diese durchqueren das Gebiet einerseits entlang der Dörfeldstraße sowie orthogonal dazu entlang der Genossenschaftsstraße, Süßem Grund und Nipkowstraße und verlaufen andererseits entlang der Quartiersgrenze am Adlergestell sowie am Glienicker Weg. Im Hinblick auf die Erschließung des Quartiers sowie seine Verknüpfung zu umgebenden Zielen und Radwegen ist die Führung dieser Radrouten angemessen gewählt. Dies gilt insbesondere auch perspektivisch in Hinblick auf die geplante Fuß- und Radwegebrücke über das Adlergestell und den Bahndamm auf Höhe der Igo-Etrich-Straße bzw. Sonnen Allee. Die bauliche Ausgestaltung der Straßenräume, in denen die Radrouten verlaufen, ist dieser vorgesehenen Funktion jedoch zum größten Teil unangemessen. Die Dörfeldstraße weist keinerlei Radinfrastruktur auf; stattdessen führen Straßenbahnschienen in Verbindung mit Falschparkern regelmäßig zur gravierenden Sicherheitsgefährdungen für Radfahrer. Die Fahrbahnoberfläche der Genossenschaftsstraße ist für den Radverkehr vollkommen ungeeignet, im verkehrsberuhigten Bereich Süßer Grund darf nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und in der Nipkowstraße fehlt abermals jegliche Radwegeinfrastruktur. Lediglich entlang des Adlergestells sowie des Glienicker Wegs werden Radwege im Seitenraum vorgehalten. Die Gesamtsituation für den Radverkehr ist dementsprechend äußerst unbefriedigend, insbesondere innerhalb des Quartiers. Radfahrer weichen nicht selten illegalerweise auf Gehwege aus und führen so zu Störungen, Behinderungen und Gefährdungen für Fußgänger.

⁷ Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2010): Bereichsentwicklungsplanung, Teilplan Radverkehr. Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Übergeordnetes Fahrradrouthenetz.

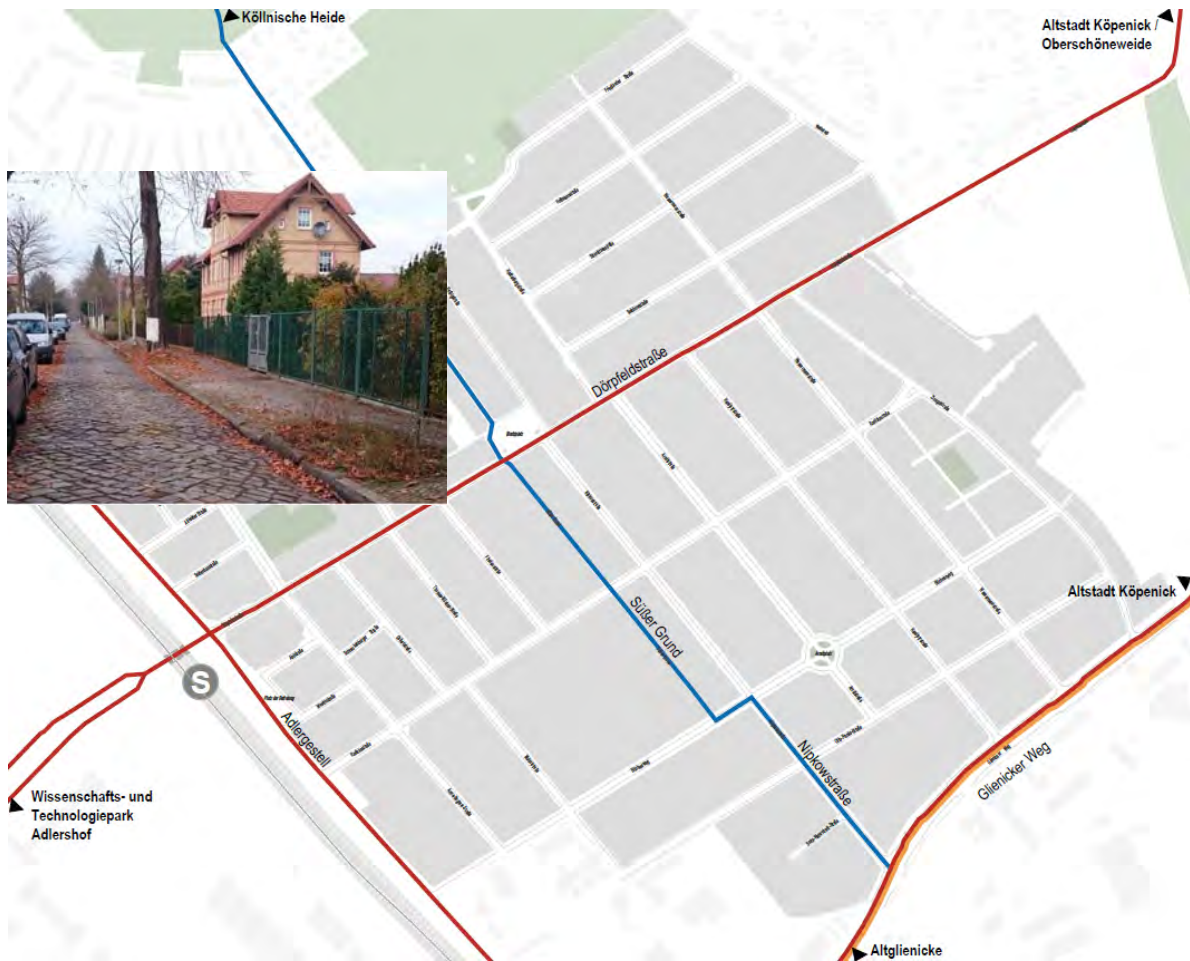


Abb. 35: Designierte Radrouten im Quartier und deren teilweise unangemessene baulichen Ausgestaltung

Diskursives Planungsverfahren

In der Diskussion mit den Akteuren vor Ort wurde immer wieder deutlich, wie unbefriedigend sich die heutige Situation insgesamt darstellt und dass unter Radfahrern vielfältige Angstgefühle und Ausweichstrategien (bspw. illegales Fahren auf dem Gehweg) vorherrschen. Die bestehende Routenführung für den Radverkehr wurde grundsätzlich als bedarfsgerecht bestätigt, jedoch wären teilweise alternative Parallelrouten entlang ruhigerer Straßen wünschenswert. Betont wurde außerdem, dass eine Qualifizierung insbesondere der (Fahrbahnoberfläche der) Genossenschaftsstraße für den Radverkehr einer Bewahrung des historischen Straßenbildes Rechnung tragen sollte. Es wurde außerdem vorgeschlagen, die Genossenschaftsstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Zur Gewährleistung attraktiver Umsteigemöglichkeiten vom Rad zum ÖPNV fehle es an sicheren und komfortablen Abstellanlagen für Fahrräder, vor allem am S-Bhf. Adlershof.

Ergebnis

Im Ergebnis sieht das IVFK zwangsläufig eine grundlegende Qualifizierung der Genossenschaftsstraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr vor. Alternativ könnte der Radverkehr in westliche Richtung über die Helbigstraße geführt werden. Hierfür ist diese ebenfalls

zu qualifizieren. Die Möglichkeit einer Ausweisung beider Straßen als Fahrradstraßen ist in Hinblick auf die diesbezüglichen rechtlichen Voraussetzungen zunächst vertiefend zu prüfen. Außerdem wird empfohlen, die Radickestraße als alternative Radroute parallel zur Dörfeldstraße zu qualifizieren, u.a. durch eine generelle Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf Tempo 30. Darüber hinaus sollten auch sämtliche ergänzenden Wegeverbindungen mit Relevanz für den Radverkehr mit Fahrbahnbelägen ausgestattet sein, die komfortabel mit dem Fahrrad befahrbar sind. An wichtigen Zielorten im Quartier sind ausreichend Radabstellanlagen vorzusehen. Des Weiteren wird empfohlen, am S-Bhf. Adlershof eine hochwertige Radabstellanlage einzurichten, welche gleichermaßen Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Wetter sowie einen bequemen Umstieg zum ÖPNV gewährleistet.

Der Lösungsansatz für den Radverkehr innerhalb der Dörfeldstraße wird in Kapitel 4.2.2.1 beleuchtet.

Weiteres Vorgehen

Die Bedingungen für den Radverkehr sind durch eine konsequente Umsetzung der genannten Maßnahmen spürbar zu verbessern, sodass seine Potentiale als nähräumlicher Verkehrsträger und Zubringer zum ÖPNV tatsächlich ausgenutzt werden können. Im Falle der Genossenschaftsstraße, der Helbigstraße sowie der sonstigen betroffenen Nebenstraßen liegt die Zuständigkeit allein beim Bezirksamt Treptow-Köpenick. Im Falle der Radickestraße, als Teil des übergeordneten Straßennetzes, ist ein Einvernehmen des Bezirksamts mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Landesstraßenverkehrsbehörde notwendig. Die Planung der empfohlenen Qualifizierungsmaßnahmen ist ohne weitere Voraussetzungen durchführbar; eine Finanzierung der Maßnahmen aus Mitteln des AZ-Programms wird angestrebt. Einer vertiefenden Prüfung bedarf die empfohlene Einrichtung einer hochwertigen Radabstellanlage (z.B. als Fahrradparkhaus) am S-Bhf. Adlershof. Zunächst einmal ist der vorherrschende sowie auch der perspektivische Bedarf, sowohl quantitativ als auch in Hinblick auf Ausstattung (bspw. Ladeinfrastruktur für Pedelecs, etc.), zu ermitteln. Weiterhin sind potentielle Standorte im Bahnhofsumfeld zu untersuchen. Da diese nicht innerhalb des AZ-Fördergebietes liegen werden, ist eine Finanzierung aus Programm-Mitteln unwahrscheinlich. Stattdessen sind andere Finanzierungsquellen zu erschließen.

4.3.2.5 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – **innovative Verkehrssysteme / neue Mobilität**

Bestandssituation

Innovative Verkehrssysteme, wie insbesondere Sharing-Systeme oder Elektrofahrzeuge, spielen derzeit keine nennenswerte Rolle im Quartier. Im Zuge der Konzeptentwicklung wurde deshalb eine Potentialanalyse bezüglich ‚neuer Mobilität‘ durch innovative Verkehrssysteme für das Untersuchungsgebiet erarbeitet. Die zentralen Erkenntnisse dieser Analyse lauten wie folgt:

Elektromobilität: Das Ziel von weniger Flächenverbrauch und weniger Kfz-Fahrten kann mit einer Förderung von Elektroautomobilen nicht erreicht werden. Die Verbreitung von privat besessenen Kfz

mit Elektromotor kann weder lokal im Untersuchungsgebiet sinnvoll gefördert werden, noch wäre eine solche Förderung empfehlenswert. Demgegenüber lassen die zu erwartenden Synergien im Umweltverbund Elektrofahrräder bzw. Pedelecs besonders förderungswürdig und diesbezügliche Maßnahmen als besonders effektiv erscheinen. Da es sich grundsätzlich nur um eine Ergänzung des konventionellen Verkehrssystems Fahrrad handelt, kann eine Förderung über die normalen Angebote für den Radverkehr vergleichsweise günstig und mit positiven Synergien im Radverkehr allgemein erzielt werden. Neben der Schaffung attraktiver Radrouten im Quartier sollte jedoch speziell hinsichtlich Diebstahl und Vandalismus auf sichere Abstellanlagen ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Öffentliche Ladestationen sind nicht zwingend erforderlich, können jedoch eine sinnvolle Ergänzung und Sichtbarmachung des Angebotes für Elektromobilität darstellen.

Car- / Bikesharing: Positive Auswirkungen einer Förderung von Carsharing auf den lokalen Modal Split und Motorisierungsgrad in Adlershof wären wohl nur bei großflächiger Förderung und auch dann erst mittel- oder gar langfristig zu erwarten. Es können daher keine besonderen lokalen Maßnahmen zur Förderung von Carsharing empfohlen werden, von denen ein spürbarer Effekt auf die Verkehrsrealität im Quartier zu erwarten wäre. Der Abgleich der vorhandene Potentiale des Bikesharing mit den Anforderungen und Entwicklungschancen in Adlershof mündet in der Empfehlung, im Untersuchungsgebiet die Einrichtung von Fahrradverleihstationen anzustreben. Sinnvoll wäre sicherlich die Einrichtung entsprechender Stationen direkt am S-Bhf. Adlershof und am Marktplatz Adlershof sowie an wichtigen Zielorten im WISTA. Dadurch könnte insbesondere auch die nahräumliche Verknüpfung zwischen den beiden Ortsteilen Adlershof (-Alt und -Neu) gestärkt werden.

Diskursives Planungsverfahren

In der Diskussion mit den Akteuren vor Ort wurde bezüglich innovativer Verkehrssysteme insbesondere die Einschätzung geäußert, dass es notwendig wäre, die Nutzung von Elektrofahrrädern durch sichere Radabstellanlagen zu unterstützen. Es wurde außerdem bedauert, dass die den WISTA einschließenden Car-Sharing-Geschäftsgebiete nicht auch den angrenzenden Ortsteil Adlershof umfassten, wobei jedoch dem Car-Sharing gleichzeitig auch kein hohes Nutzungspotential im Untersuchungsgebiet zugesprochen wurde.

Ergebnis

Resümierend bleibt aus gutachterlich Sicht festzuhalten, dass insbesondere Innovationen im Radverkehrssystem vielversprechend und förderungswürdig erscheinen, namentlich im Bereich Bikesharing und elektrifizierter Radverkehr. Dies liegt zum einen daran, dass von lokalen Maßnahmen direkt und relativ kurzfristig spürbare Effekte zu erwarten sind, dass die zu empfehlenden Maßnahmen vergleichsweise effizient erscheinen, um Kfz-Verkehr zu reduzieren (Ressourcenaufwand im Verhältnis zur Maßnahmewirkung) und dass durch die Synergiewirkungen zu anderen Verkehrssystemen der Umweltverbund als Ganzes gestärkt wird.

Weiteres Vorgehen

Im Rahmen des IVFK zu empfehlen ist daher zum einen die Einrichtung von Bikesharing-Stationen am S-Bhf. Adlershof, am Marktplatz Adlershof und an wichtigen Zielorten im WISTA. Diesbezüglich ist eine Initiative des Bezirksamts gegenüber dem neuen Bike-Sharing-Betreiber in Berlin ‚nextbike‘ anzustreben. Zum anderen ist für die Förderung einer Nutzung von Elektrofahrrädern die für den Radverkehr allgemein vorgeschlagene Einrichtung eines Fahrradparkhauses ebenfalls am S-Bhf. Adlershof (bike-and-ride-Anlage) vorteilhaft. Hierfür ist eine vertiefende Untersuchung zu Bedarfen und Machbarkeiten notwendig. Außerdem sollten besondere Maßnahmen und Projekte zur Erprobung und Etablierung von Logistik-Konzepten unter Nutzung von (Elektro-)Lastenrädern initiiert und gefördert werden. Hierfür scheint es zielführend von Seiten des Bezirksamts, praxisorientierte Forschungsprojekte, diesbezügliche Fördermittel sowie Forschungspartner und -kooperationen zu akquirieren. Um die empfohlenen Maßnahmen für elektrifizierten bzw. geteilten Radverkehr im Sinne einer ganzheitlichen Förderungsstrategie angemessen zu rahmen, ist es unerlässlich, die Radverkehrsinfrastruktur im Quartier generell konsequent zu attraktivieren.

4.3.2.6 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – **motorisierter Individualverkehr**

Bestandssituation

Das Quartier ist durch die umgebenden Hauptverkehrsstraßen im motorisierten Individualverkehr (MIV) gut an das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin angebunden. Gleichzeitig ist das Gebiet durch die entsprechenden Verknüpfungen und die es durchziehenden Hauptstraßen – Dörpfeldstraße, Radickestraße und Nipkowstraße – ebenfalls gut für den MIV erschlossen. Die Erreichbarkeit im MIV ist also durchweg vorteilhaft und die Bedingungen für den MIV insgesamt bedürfen somit keiner weiteren Verbesserung. Als nachteilig im Kontext des MIV sind vielmehr dessen negative Auswirkungen auf das Quartier und andere Verkehrsteilnehmer zu bewerten. In Anbetracht der vorhandenen Straßenraumstrukturen sowie der angrenzenden Nutzungen führen die zugelassenen Geschwindigkeiten auf den Hauptstraßen des Quartiers zu unnötigen Lärmbelastungen, Sicherheitsgefährdungen sowie nachteiligen Querungsbedingungen. Insbesondere im nordöstlichen Abschnitt der Dörpfeldstraße fehlen gesicherte Querungsstellen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 innerhalb der Mehrzahl der Neben- bzw. Wohnstraßen ist angemessen und sollte beispielgebend für das gesamte Quartier sein.

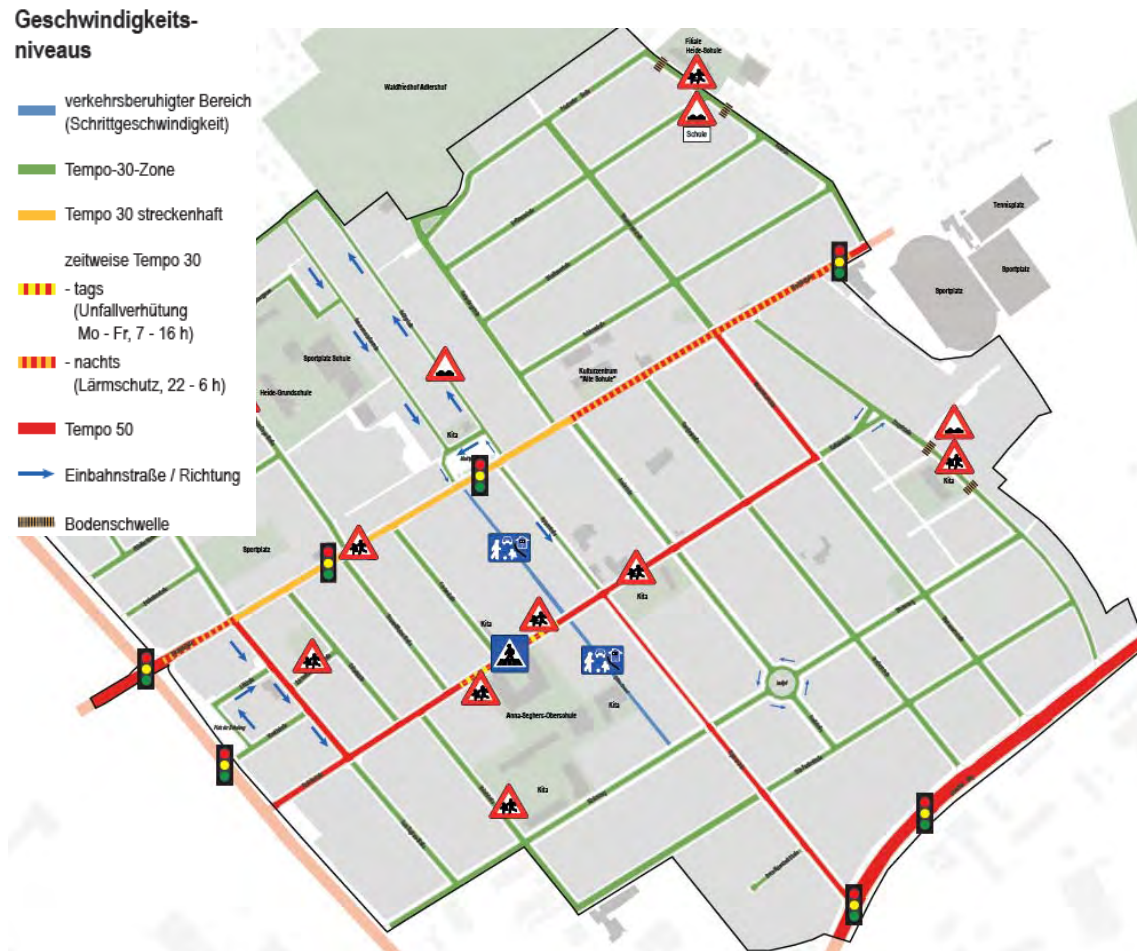


Abb. 36: Betriebliche Regelungen im MIV, Geschwindigkeitsniveaus, Querungsstellen

Diskursives Planungsverfahren

Im Zuge des Diskurses meldeten sich auch Akteure zu Wort, die sich gegen eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs aussprachen. Darunter insbesondere die BVG, welche ihre Verkehrsmittel grundsätzlich mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit verkehren lassen möchte. Die Mehrzahl der Beteiligten hingegen sah eine generelle Verlangsamung des Kfz-Verkehrs durchaus als angemessen an und wollte lediglich die vorhandenen Erreichbarkeitsqualitäten gewahrt wissen. Die Notwendigkeit einer gesicherten Querungsstelle im nordöstlichen Abschnitt der Dörfeldstraße wurde als überaus dringlich bewertet.

Ergebnis

Im Ergebnis wird im IVFK eine Reduzierung und Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus im Quartier auf fast ausnahmslos Tempo 30 empfohlen. Diesbezüglich ist anzumerken, dass eine Reduzierung der möglichen Höchstgeschwindigkeit im ÖPNV nur eine sehr geringe Verlängerung von Fahrzeiten zwischen zwei Haltestellen im Sekundenbereich zur Folge haben würde. Die heutigen Erreichbarkeiten im MIV werden durch die empfohlenen Maßnahmen nicht konterkariert.

Weiteres Vorgehen

Resümierend bleibt aus gutachterlicher Sicht festzuhalten, dass die Kosten für die vorgeschlagene Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus vergleichsweise gering sind, da es sich lediglich um eine Veränderung betrieblicher Regelungen im Straßenverkehr handelt. Hierfür sind Anordnungen der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde Voraussetzung. Die empfohlene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit betrifft das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin und ihre Umsetzung kann von daher nur im Einvernehmen des Bezirksamts (BA) mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Landesstraßenverkehrsbehörde (VLB) erfolgen. Das BA sollte die hierfür notwendigen Initiativen ergreifen und beharrlich weiterverfolgen. Die Einrichtung einer weiteren gesicherten Querungsstelle innerhalb der Dörfeldstraße ist ebenfalls im Einvernehmen mit den Landesbehörden umzusetzen; die Finanzierung kann durch AZ-Mitteln erfolgen.

4.3.2.7 Wege-Zielnetz und verkehrliche Entwicklung im Quartier – **Parken**

Bestandssituation

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden umfassende Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt. Sämtliche öffentliche und alle zugänglichen privaten Kfz-Stellplätze und Sammelanlagen wurden erfasst sowie auch deren werktägliche Auslastung sowohl tagsüber als auch nachts. Es konnte festgestellt werden, dass der Parkdruck durchaus bereichsweise und insbesondere tageszeitlich sehr unterschiedlich stark ausgeprägt ist.

Sehr hoch ist die Auslastung der öffentlichen Kfz-Stellplätze und damit der Parkdruck tagsüber vor allem im Umfeld der Geschäftsstraße Dörfeldstraße (südwestlicher Abschnitt) sowie des S-Bhf. Adlershof. Wirklich problematisch ist der Parkdruck nachts und dann tatsächlich in rd. zwei Dritteln der Quartiersstraßen. Hier wird vielfach illegal in Kreuzungsbereichen oder auf Gehwegen geparkt.

Parkraumdruck



Parkraumdruck im öffentlichen Raum –

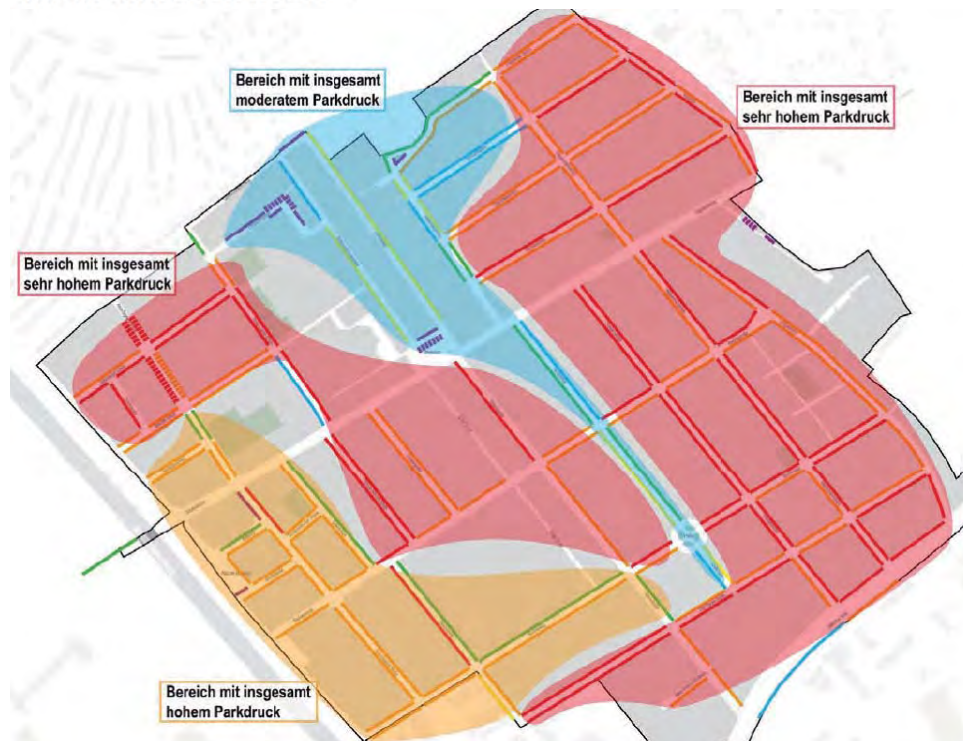


Abb. 37: Parkdruck im öffentlichen Straßenraum tagsüber und nachts

Diskursives Planverfahren

Im Diskurs mit den Beteiligten vor Ort wurde verständlicherweise bemängelt, dass es als Anwohner oftmals schwierig sei einen Stellplatz insbesondere in den Abendstunden zu finden. Auch wurde die Einschätzung geäußert, dass tagsüber vielfach Pendler-Kfz im Umfeld des S-Bhf. Adlershof parken würden, deren Nutzer quasi informelles park+ride betrieben.

Ergebnis

Auf Grund der dichten Bebauungsstruktur gibt es im Untersuchungsgebiet keine öffentlichen Flächenreserven auf denen die heute ungedeckte Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen befriedigt werden könnte, ohne andere Nutzungen unangemessen zu konterkarieren. Es bleibt also nur die Möglichkeit einer besseren Ausnutzung des bestehenden Angebots, d.h. einer Optimierung der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr.

Eine grundsätzlich geeignete Maßnahme zur Reduzierung des Parkdrucks ist die sog. wechselseitige Parkraumbereitstellung, bei der private Stellplatzanlagen (wie etwa Parkplätze von Supermärkten) nach Ladenschluss frei genutzt werden können. Die Erhebungen haben jedoch gezeigt, dass im Quartier vorhandene derartige Parkplätze (bspw. am Glienicker Weg) auch nachts trotz bestehender Zufahrtsmöglichkeiten kaum genutzt werden (Auslastung 25 – 35 %). Dies wird in der Akzeptanz von Kfz-Nutzern gegenüber Distanzen zwischen Zielort und dem geparkten Auto begründet liegen. Die formale Initialisierung einer wechselseitigen Parkraumbereitstellung mit privaten Parkplatzinhabern ließe also kaum eine Erleichterung der Situation erwarten.

Als geeignete und effektive Maßnahme zur Reduzierung des Parkdrucks wird durch die Gutachter die Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung (PRB) empfohlen. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass sich die vor Einführung einer PRB weit verbreitete Ablehnung auf Seiten der Bevölkerung durch tatsächlich gemachte Erfahrungswerte nach der Einführung wandelt und viele Anwohner den Mehrwert – geringerer Parkdruck, weniger Parkplatzsuche, freiwerdende anders nutzbare öffentliche Flächen – sehen und begrüßen.

Weiteres Vorgehen

Auch wenn im Rahmen des IVFK die Einführung von Parkraumbewirtschaftung (PRB) noch nicht als konkrete Maßnahme vorgesehen ist, so ist ihre Prüfung doch aus fachplanerischer Sicht dringend zu empfehlen. Das Bezirksamt (BA) sollte kontinuierlich und beharrlich die Einführung flächendeckender PRB verfolgen. Zur Vorbereitung der Einführung einer PRB wäre eine gezielte Untersuchung in Hinblick auf das Vorliegen der gesetzlich geforderten Voraussetzungen sowie angemessene räumliche Ausdehnung und Modalitäten einer PRB notwendig.

4.3.3 Entwicklung städtebaulicher und freiräumlicher Strukturen im Quartier

Neben den verkehrlichen Themen spielten im Rahmen der Bestandsanalyse und der Konzepterarbeitung die Aspekte Stadt- und Freiflächenstruktur, stadträumliche Qualitäten und stadteschichtliche Prägung in Hinblick auf die Ziele des Aktive-Zentren-Programms eine zentrale Rolle. Die intensive Auseinandersetzung mit diesen Aspekten hat gezeigt, dass „Adlershof-Alt“ ein Wohnquartier mit vielfältigen stadt- und freiräumlichen Qualitäten darstellt. So ist die gründerzeitliche Anlage des Quartiers, insbesondere die Straßen- und Platzräume, noch nahezu vollständig erhalten und prägt das Quartier nachhaltig. Die Dörfeldstraße bildet dabei zusammen mit dem Marktplatz, als zentralen Quartiersplatz, das räumliche Rückgrat des Quartiers.

Während die Dörfeldstraße aufgrund zahlreicher gestalterischer und funktionaler Schwächen sowie Mängel das Quartier auf den ersten Blick wenig attraktiv erscheinen lässt, weisen die Quartiersstraßen links und rechts der Dörfeldstraße eine hohe städtebauliche und stadträumliche Qualität auf. Typisch für die Straßenräume in „Adlershof-Alt“ ist das symmetrisch aufgebaute 4- bzw. 5-Ruten-Profil – basierend auf den Maß der preußischen Ruten (eine Rute entspricht 3,77 m) – mit einer breiten Fahrbahn, die beidseitiges Längsparken erlaubt, beidseits großzügigen Gehwegen mit Baumpflanzungen im Unterstreifen und zumeist privaten Vorgärten entlang der überwiegend geschlossen bebauten Blockränder. Trotz der teils offensichtlichen Erneuerungsbedarfe prägen der markante Altbaumbestand sowie das vielfach noch vorhandene Großsteinpflaster in den Fahrbahnbereichen (polygonal oder in Reihe verlegt) den Charakter eines grünen Quartiers mit gründerzeitlichen Wurzeln. Im Zusammenspiel von Straßenraum, Straßengestalt, Siedlungsstruktur und historischem Kontext ergeben sich dabei drei Bereiche mit großflächig zusammenhängenden Stadtstrukturen aus der Entstehungszeit von Adlershof (siehe Abb. 38). In Abstimmung mit allen Akteuren gilt es insbesondere für diese Bereiche, tradierte Elemente im Straßenraum zu sichern und die stadträumlich-historische Identität als wichtige freiräumliche Qualität des Quartiers zu bewahren. Aus gutachterlicher Sicht sollte diesem Ziel bzw. Grundsatz bei künftigen Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum – unter Berücksichtigung der funktionalen Erfordernisse, insbesondere im Zielnetz – Rechnung getragen werden.

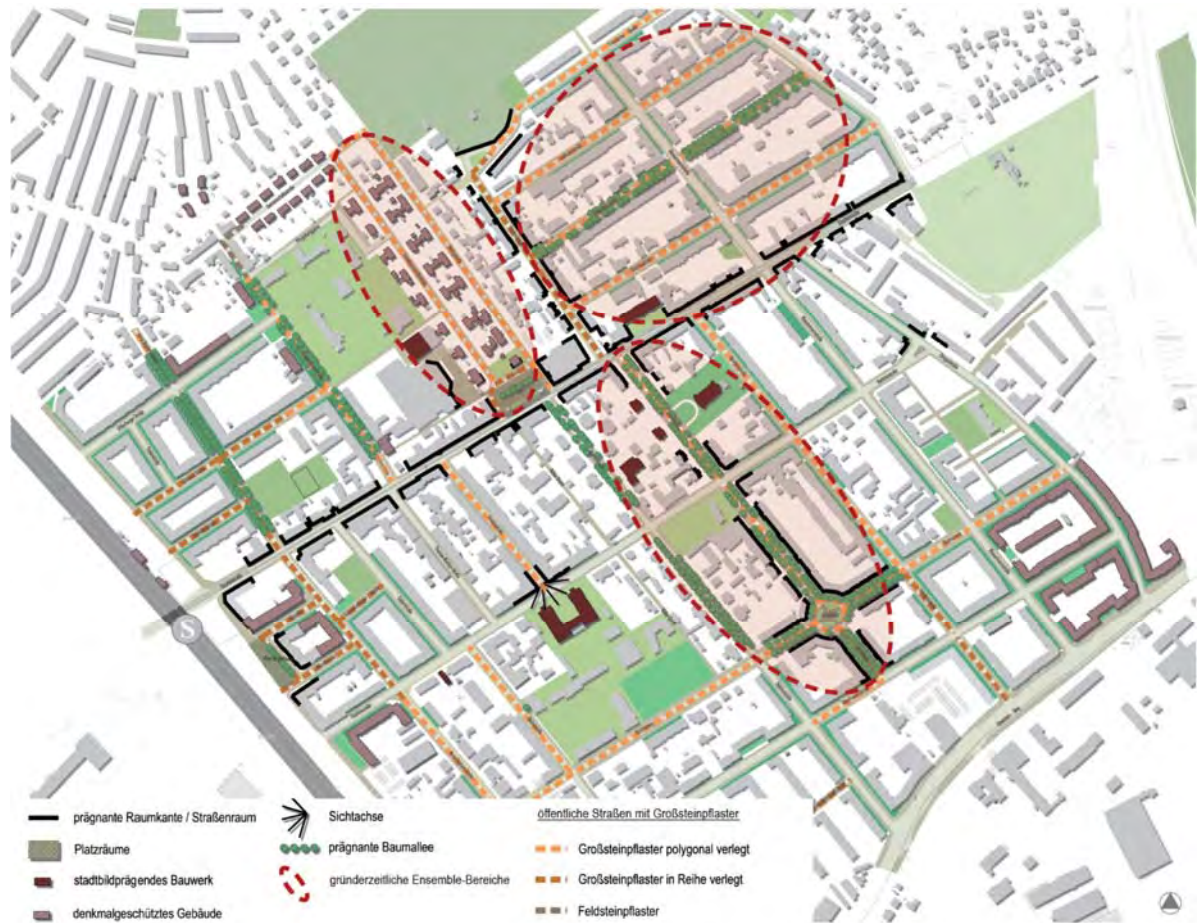


Abb. 38: Konstituierende städtebauliche Strukturen



Abb. 39: Freiflächenstrukturen

Das Untersuchungsgebiet weist nur wenige öffentliche Freiflächen (Plätze, Grün- und Parkanlagen) auf. Umso wichtiger ist die Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume als Bewegungs- und Begegnungsräume sowohl innerhalb des Quartiers als auch als wichtige Wegeverknüpfungen im Sinne der Freiraumvernetzung zu den umliegenden Frei- und Erholungsräumen im Nordwesten (v.a. Waldfriedhof / Köllnische Heide) und zum Teltow-Kanal im Südosten.

Gleichzeitig ist das Quartier durch die relativ geringe bauliche Dichte und die teils begrünten Blockinnenräume stark durchgrünt (siehe Abb. 39). Insbesondere der Altbaumbestand entlang von Straßen, auf Plätzen und in Grünanlagen prägt das Quartier positiv. Da einige Baumscheiben jedoch unbepflanzt sind (v.a. in der Genossenschaftsstraße und Hackenbergstraße), wird seitens der Gutachter eine Neubepflanzung als Sofortmaßnahme vorgeschlagen.

Das Untersuchungsgebiet verfügt zudem über vier Quartiersplätze, von denen der Platz der Befreiung bereits neugestaltet wurde, sowie über diverse z.T. aufgewertete Spielplätze und eine größere Park- und Sportanlage an der Anna-Seghers-Straße. Seitens der beteiligten Akteure wird vor allem die Gestaltung und Funktion des Marktplatzes im Zentrum des Quartiers als zentrales Handlungserfordernis benannt. Entsprechend der Aufgabenstellung des IVFK wurde für den Marktplatz zusammen mit der Dörfeldstraße eine vertiefende konzeptionelle Untersuchung vorgenommen (siehe Kap. 4.2.4).

Aus gutachterlicher Sicht besteht aber auch bezüglich der Gestaltung und der Funktion der übrigen öffentlichen Platz- und Grünflächen im Quartier punktuell Handlungsbedarf. Zu Verbesserung der Situation wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung mit den Teilnehmern des Diskursiven Planungsverfahrens vier konkrete Sofortmaßnahmen erarbeitet. Dazu zählen:

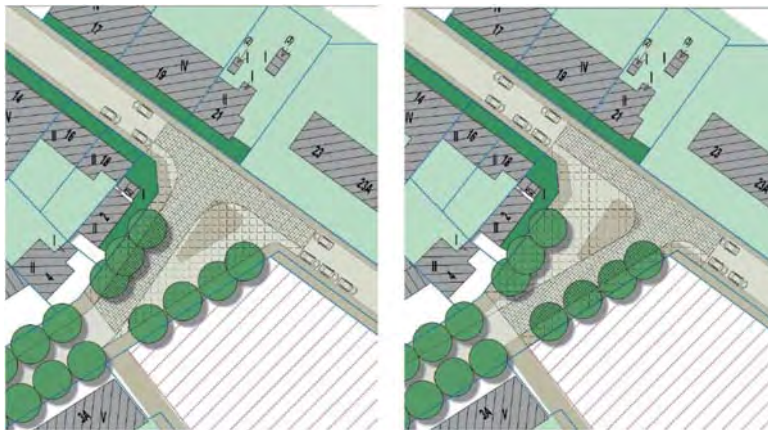
- Die punktuelle Qualifizierung des Arndtplatzes als gründerzeitlicher Schmuckplatz.
- Die funktionale und gestalterische Aufwertung der Park- und Sportanlage an der Anna-Seghers-Straße zugunsten der Schaffung neuer Nutzungsangebote für ältere Kinder und Jugendliche.
- Die Schaffung einer öffentlich nutzbaren Grünwegeverbindung zwischen Arndtstraße und Handjerystraße im Bereich der Freiflächen der Erlöserkirche.
- Die Neuordnung des überdimensionierten Kreuzungsbereiches Zinsgutstraße und Radickestraße zugunsten der Ausbildung eines neuen Quartiersplatzes.

Seitens der Teilnehmer wurde darauf hingewiesen, dass das Spielplatzangebot für Kleinkinder bzw. Kinder im Quartier gut ist, Angebote für ältere Kinder und Jugendliche würde es hingegen nur wenige geben. Das Schaffen neuer Nutzungsangebote im Bereich des Parks an der Anna-Seghers-Straße wurde daher begrüßt. Die Herstellung einer neuen Grünwegeverbindung an der Erlöserkirche wurde mit einer Ausnahme positiv bewertet. Die Maßnahmeempfehlung des ISEK ist entsprechend. Sie sieht eine Aufwertung und öffentliche Durchwegung vor. Bezüglich der Neugestaltung des Kreuzungsbereiches Zinsgutstraße/ Radickestraße sahen einige Teilnehmer keinen prioritären Handlungsbedarf. Aus gutachterlicher Sicht ist es jedoch empfehlenswert, v.a. hinsichtlich der

wenigen öffentlichen Plätze im Quartier, vorhandene Flächenpotenziale zu nutzen, neu zu gestalten und damit gleichzeitig unnötige Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren (siehe Abb. 40).



Straßenkreuzung mit Kandelaber im Bestand



Mögliche Varianten zur Platzraumbildung

Abb. 40: Maßnahme-Vorschlag zur Herstellung eines neues Quartiersplatzes Ecke Zinsgutstraße und Radickestraße

4.3.4 Entwicklung der Beleuchtung im Quartier

Das Quartier rund um die Dörfeldstraße ist fast flächendeckend mit der in der DDR typischen RSL-Leuchte (Alt-Aufsatzleuchte, Elektroleuchte) auf Betonmast ausgestattet, die zurzeit sukzessive durch moderne Nachbauten ähnlicher Optik (LED Aufsatzleuchte) ersetzt wird. Die alten Betonmasten bleiben dabei erhalten. Das aktuelle Lichtkonzept von Berlin, welches die strukturelle Grundlage für die Planung von Beleuchtungsanlagen im öffentlichen Raum bildet, empfiehlt hingegen bei der Erneuerung von Leuchten in gründerzeitliche Stadtquartieren den Einsatz von bauzeitlich orientierten Aufsatzleuchten, die der Typik des Stadtraums entsprechen. Nachbauten der

RSL-Leuchten werden sowohl im Berliner Lichtkonzept⁸ als auch von vielen Akteuren ausdrücklich als „unerwünscht“ deklariert. Vor diesem Hintergrund sowie der vorfindlichen stadträumlichen Qualität bzw. der entstehungsgeschichtlichen Eigenart des Quartiers ist aus gutachterlicher Sicht insbesondere in den als „gründerzeitlichen Ensemblebereichen“ gekennzeichneten Straßenräumen (siehe Abb. 38 - u.a. Genossenschaftsstraße, Helbigstraße, Arndtstraße, Arndtplatz) der Einsatz einer bauzeitlich orientierten Leuchte wünschenswert. Diese Maßnahme würde die stadtstrukturelle Bedeutung dieser Straßenräume mittels Beleuchtung unterstreichen und zur Stärkung der stadträumlichen Identität beitragen.

Die Dörfeldstraße und der Marktplatz sind sowohl aus gutachterlicher Sicht als auch aus Sicht der Teilnehmer des diskursiven Verfahrens Orte besonderer Lichtbedeutung im Quartier. Im Rahmen der Konzepterarbeitung für die Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes wurden erste Untersuchungen und Überlegungen zur Beleuchtung angestellt (siehe hierzu Kapitel 4.2.4). Seitens der Akteure vor Ort, insbesondere der IGD, werden intelligente Straßenleuchten gewünscht.

Aus gutachterlicher Sicht wird die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes für das Quartier (unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange in Teilräumen) und insbesondere für die Dörfeldstraße und den Marktplatz empfohlen.

4.4 Gesamtheit der Kfz-verkehrsbezogenen Maßnahmen und erwartbare Effekte

Im Rahmen der gutachterlichen Maßnahmenentwicklung und -bewertung wurden die erwartbaren Gesamteffekte sämtlicher den MIV beeinflussender regulatorischer Maßnahmeempfehlungen (Dörfeldstraße und Quartiersebene) ermittelt. Hierzu wurde eine computergestützte Modellierung der sich durch die empfohlenen Maßnahmen verändernden Verkehrsbedingungen auf Basis des Verkehrsmodells des Landes Berlin vorgenommen. Auf Grundlage dieses Modell wurde die Verlagerung von Verkehrsströmen gegenüber der Bestandssituation simuliert. Die folgenden Abbildungen zeigen erstens zusammenfassend die Gesamtheit der in der Modellierung berücksichtigten veränderten regulatorischen Maßnahmen und zweitens die simulierten Verkehrs-Verlagerungseffekte als prozentuale Zu- bzw. Abnahme im Vergleich zur heutigen Belastung.

⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011): Stadtbild Berlin. Lichtkonzept Berlin. Handbuch. S. 50.

Legende

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



Abb. 41: Gesamtheit der empfohlenen Kfz-verkehrsbezogenen regulatorischen Maßnahmen

Abnahme der Kfz-Menge

Zunahme der Kfz-Menge

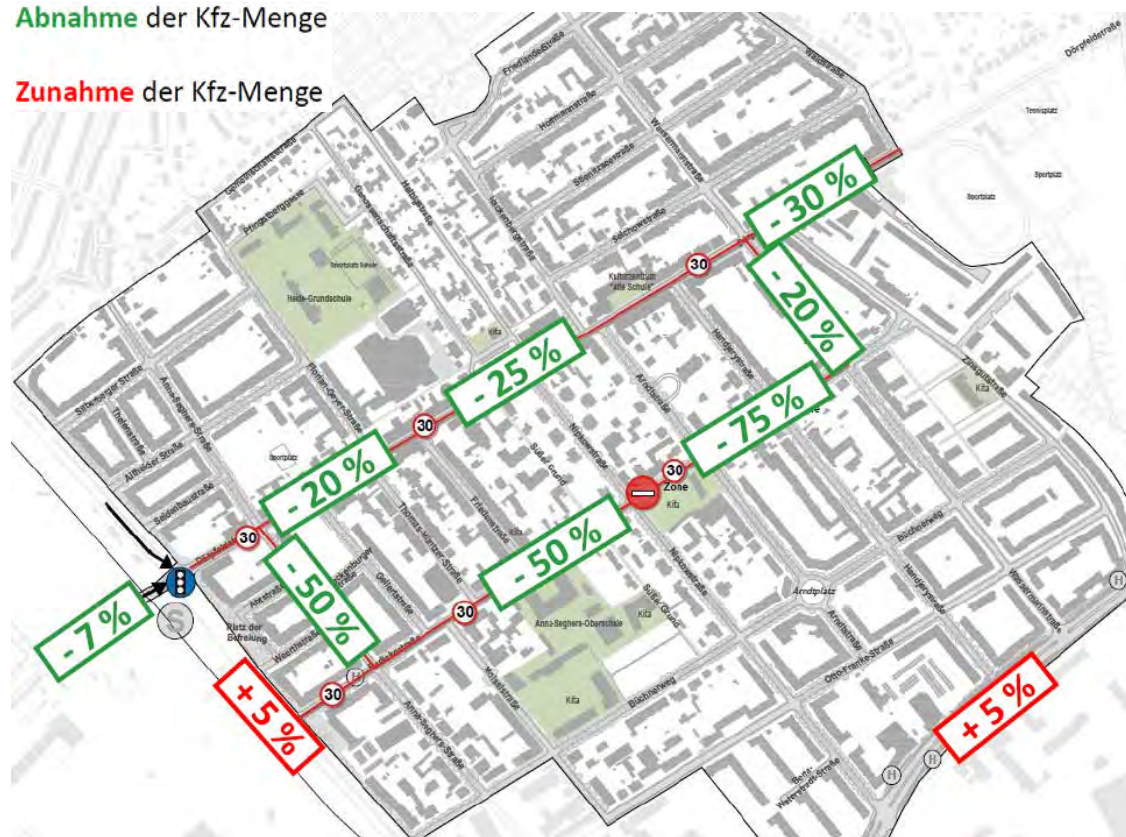


Abb. 42: Erwartbare Verlagerungseffekte im MIV durch die empfohlenen Regulierungsmaßnahmen

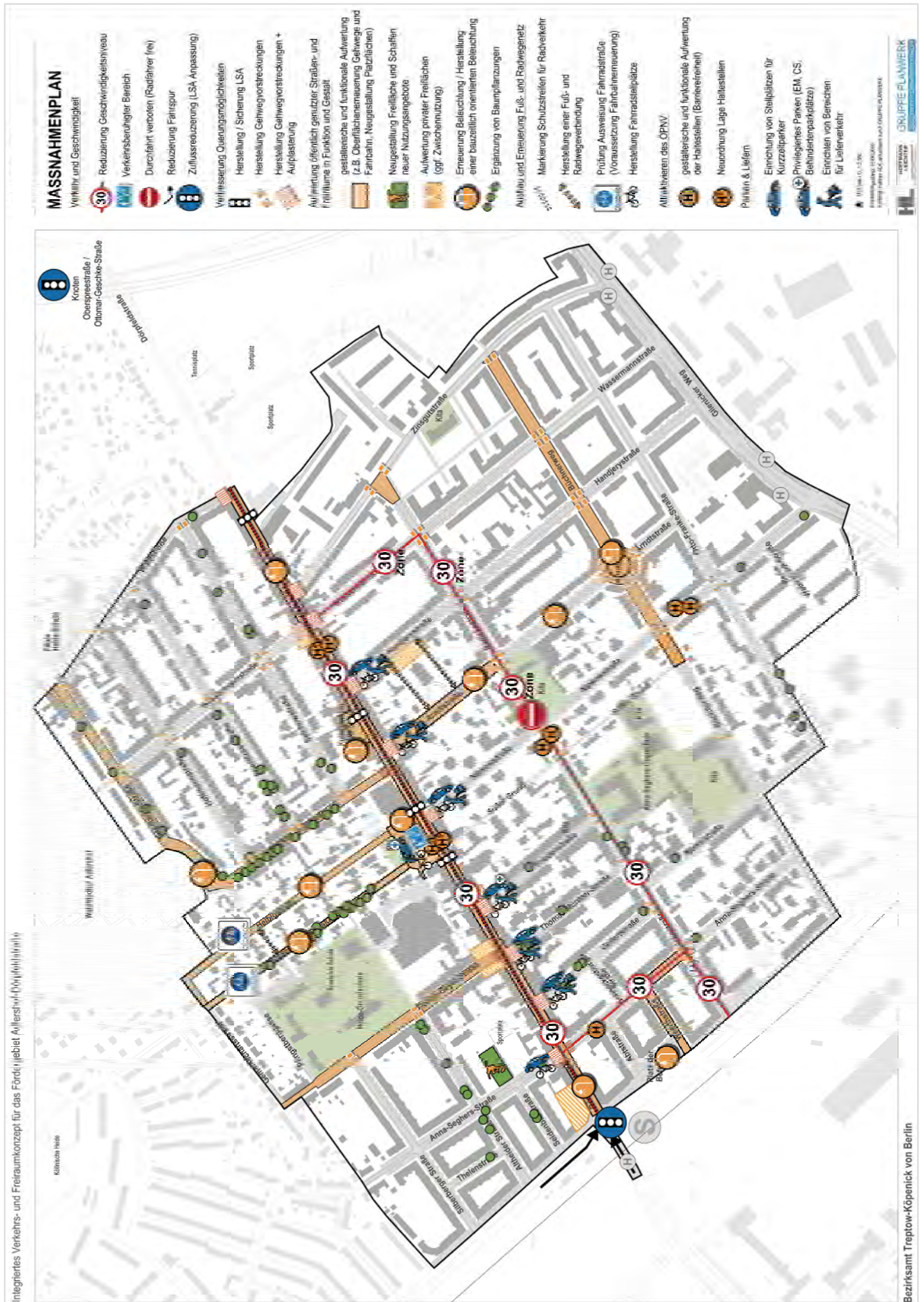
Aus gutachterlicher Sicht ist davon auszugehen, dass die Gesamtheit der empfohlenen regulatorischen und zuflussregulierenden Maßnahmen durchaus erhebliche, positive Effekte auf die Kfz-Verkehrsbelastung im Sinne der Zielstellung des IVFK bewirken würden. Deutliche Verlagerungswirkungen sind aber nur bei einer vollständigen Umsetzung sämtlicher empfohlener Maßnahmen zu erzielen. Es ist davon auszugehen, dass auf Grund von Synergieeffekten die gesamthafte Wirkung aller in voller Intensität umgesetzten Maßnahmen höher ist als die bloße Summe der Wirkungen der jeweils einzelnen Maßnahmen. Eine nur teilweise Umsetzung von Maßnahmen in ggf. abgemilderter Intensität würde dementsprechend zu deutlich geringeren Effekten führen. Resümierend bleibt festzuhalten, dass einerseits durchaus eine erhebliche Reduktion der Kfz-Verkehrsbelastung erreichbar ist, dass es aber andererseits einer konsequenten Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen bedarf, um diese positiven Veränderungen der Verkehrsrealität tatsächlich zu realisieren.

4.5 Maßnahmenplan und Handlungsprogramm

Alle im Rahmen des Diskursiven Planungsverfahrens entwickelten und im Ergebnis des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts (IVFK) empfohlenen Maßnahmen sind im folgenden Maßnahmenplan dargestellt und verortet. *(Die Darstellung umfasst sämtliche in den Kapiteln 4.2 und 4.3 vorgestellten Maßnahmen.)*

Sämtliche dargestellte Maßnahmen sind außerdem in einem Maßnahmenkatalog tabellarisch zusammengefasst. Der Maßnahmenkatalog benennt 144 konkrete Einzelmaßnahmen mitsamt jeweils für die Maßnahmenpriorisierung und -umsetzung relevanten Eckdaten. Der Maßnahmenkatalog bildet somit ein stufenweises Handlungsprogramm für den Bezirk, um innerhalb der Förderperiode des Aktive-Zentren-Programms in Adlershof ziel- und effizienzorientiert die öffentlichen (Straßen-)Räume des Quartiers funktional und gestalterisch aufzuwerten.

In Steckbriefen für jede einzelne Straße sowie jede einzelne Freifläche im Quartier sind für alle diese öffentlichen Räume die relevanten Charakteristika und Zielstellungen, von der Bestandsanalyse bis zur Maßnahmeempfehlung, ortsbezogen zusammengefasst. Die Steckbriefe bilden somit ein übersichtliches Informationsmedium zur Betrachtung kleinteiliger Entwicklungsperspektiven im Stadtteil.



Quellenverzeichnis

nach Aktualität:

- Jahn, Mack & Partner (April 2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Dörfeldstraße, Treptow-Köpenick, Berlin, i.A. des Bezirksamtes Treptow-Köpenick
- Jahn, Mack & Partner (Februar 2015): Dokumentation Bürgerveranstaltung 17.02.2015
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm), Abteilung VII – Verkehr (2015): StEP Verkehr - Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2015
- Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2015): Verkehrsstärkenkarte DTVwerktags 2014: Kfz / 24-Std. und Lkw / 24-Std.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Übergeordnetes Fahrradrouthenetz
- Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH (GIVT) (2014): Dörfeldstraße Berlin-Adlershof: Vertiefende Untersuchung zur Verkehrsbelastung
- Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH (GIVT) (2013): Studie Dörfeldstraße Berlin-Adlershof: Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung Dörfeldstraße und anliegende Wohnstraßen, i.A. der K/Ö/P/E/G Köpenicker Entwicklungsgesellschaft mbH
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011): Stadtbild Berlin. Lichtkonzept Berlin. Handbuch
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2010): Bereichsentwicklungsplanung, Teilplan Radverkehr, Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010