

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

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

Diskursives Planungsverfahren

(Stand 07.03.2016, 15:00 Uhr)

Protokoll des

Starter-Workshops am 24. Februar 2016

Zeit: 17:30 bis 21:00 Uhr
Ort: Neltestraße 26 (Nelte 26)
Anwesende: s. TeilnehmerInnenliste

Top 1 Begrüßung

[Folie 1]

Frau Brüggmann (Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung) eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Anwesenden im Namen von Bezirksstadtrat Herrn Hölmer, der sich wegen eines anderen Termins entschuldigt. Sie verweist kurz auf die bisherigen Untersuchungen zum Thema Verkehr und Freiraum im Quartier und betont, dass auf dieser Grundlage gemeinsam ein konkretes zielorientiertes integriertes Gesamtkonzept entwickelt werden soll. Sie übergibt das Wort an Herrn Machule zur Gesprächsleitung.

Herr Machule (Gesprächsleitung) dankt Frau Brüggmann für die Begrüßung, begrüßt die Anwesenden ebenfalls und bedankt sich bei der Wohnungsgenossenschaft Treptow-Süd eG, Herrn Rose und Frau Mrochen, für die Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten. Er verweist auf das Imbiss-Angebot für die geplante Pause.

Herr Paul (Interessengemeinschaft Dörfeldstraße) unterbricht und fragt, ob es auch Kaffee gebe.

Herr Machule antwortet: Diesmal nicht, aber es stehen Kaltgetränke bereit und in der Pause dann auch Brezeln und ein großer Topf voller Würstchen.

Top 2 Vorstellung der Teilnehmenden und des Gutachterteams

[Folien 2 – 5]

Herr Machule bittet zunächst darum, nicht zu vergessen sich in die TeilnehmerInnenliste einzutragen. In einer kurzen Vorstellungsrunde mögen sich alle Anwesenden mit Namen und unter Nennung der jeweils von ihnen vertretenen Interessengruppe bzw. Institution vorstellen.

Alle geladenen VertreterInnen stellen sich kurz vor. Anschließend tun dies das Gutachterteam und Herr Machule. Sie nennen dabei die beteiligten Personen der Planungsbüros und deren jeweiliges (Leistungs- bzw. Erfahrungs-) Profil sowie Frau Pia Kielszinski und Herrn Ulas Saygili, Praktikanten im Gutachterteam, die für das Protokoll mitnotieren werden, was ausgesagt wird.

Herr Reibetanz (Projektleiter Gruppe Planwerk) ergänzt, dass das Planungsteam – die beiden Gutachterbüros Gruppe Planwerk und Hoffmann-Leichter mit Prof. Machule – bereits seit langer Zeit gemeinsam erfolgreich mehrere, im Verfahren vergleichbare Projekte durchgeführt hat.

Top 3 Regeln, Ablauf, Diskurs

[Folien 6 – 15]

Herr Machule weist auf die auch auf einer Stellwand im Raum sichtbar aufgehängte Tagesordnung hin und erläutert sie. Dabei betont er, dass für die weitere Arbeit des Gutachterteams heute insbesondere die Aussagen unter den Tops 5, 6 und 9 wichtig sind.

Tagesordnung [Folie 8]

(17:30 Uhr)	Top 1	Begrüßung
	Top 2	Vorstellung der Teilnehmenden und des Gutachterteams
	Top 3	Regeln, Ablauf, Diskurs
	Top 4	Aufgabenstellung, Ziele, Bestandsanalyse (Problemlagen, Rahmenbedingungen)
	Top 5	Nachfragen, Hinweise, Anregungen
(19:15 – 19:45 Uhr)		Pause
	Top 6	Diskussion und Abstimmung des Zielnetzes
	Top 7	Dörpfeldstraße – Spielräume und Grenzen
	Top 8	Anforderungen aus Sicht der Fachverwaltung
	Top 9	Diskussion und Abstimmung von Zielen und Grundsätzen für die Weiterbearbeitung
(20:55 Uhr)	Top 10	Verabschiedung

Anhand der *Folie 9* erläutert Herr Machule die Einordnung des Diskursiven Planungsverfahrens in das Gesamtverfahren Aktive Zentren, von der öffentlichen Auftaktveranstaltung bis zur öffentlichen Ergebnispräsentation. Es gehe um die gemeinsame Erarbeitung eines realistischen Konzepts für die öffentlichen Räume des Quartiers. Er erläutert, dass die Workshops einer konzentrierten Diskussion aller Beteiligten (Betroffene, Verwaltungen, Wirtschaft, Politik) auf Augenhöhe dienen und betont, dass die kontinuierliche Anwesenheit der geladenen Vertreterinnen zu allen drei Workshops eine Bedingung für den ergebnis- und zielorientierten Arbeitsprozess darstellt. Anwesende Vertreter/innen sollten die im Rahmen der Workshops kommunizierten Inhalte in der von ihnen vertretenen Gruppe weiterverbreiten. Er beleuchtet im Detail den Ablauf des Diskursiven Planungsverfahrens über die Gesamtheit der drei von einer Steuerungsgruppe begleiteten Workshops.

Anhand der *Folie 10* geht Herr Machule näher auf Diskursive Planungsverfahren ein und erklärt den Stellenwert der geplanten drei Workshops für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept sowie die Einbettung in das übergeordnete Programm ‚Aktive Zentren‘ im Quartier Adlershof-Ortskern. Er betont, dass sich das Diskursive Planungsverfahren auf die Themen Verkehr und Freiraum konzentriert und nicht etwa alle im Rahmen des Gesamtvorhabens „Aktive Zentren“ erfassten und in anderen Planungsteams behandelten Problemstellungen hier Planungsgegenstand sind – auch wenn alles mit allem zusammenhängt. Dabei verweist er auf die in der Auftaktveranstaltung am 10.2.2016 vorgestellten Aktivitäten und die Rolle des Gebietsbeauftragten, Herr Hanke, Stadtbau GmbH. Er unterstreicht, dass eine Mit- und Zusammenarbeit sich nicht nur auf die zeitlich begrenzten drei Workshops beschränken muss, sondern während des Verfahrens die direkte Kontaktaufnahme mit den beauftragten Planungsbüros (per Telefon oder E-Mail) jederzeit möglich und ausdrücklich erwünscht ist. Im heutigen ersten Workshop wird die Basis für die folgende Erarbeitung (alternativer) Konzepte diskutiert, nämlich die umfassende Problemeinschätzung und die generelle Zielsetzung für im folgenden Verfahrensschritt zu findende Problemlösungen.

Weil das Planungsteam erstmals in Berlin ein Diskursives Planungsverfahren durchführt, erläutert Herr Machule kurz dieses Verfahren. Die gedanklichen Hintergründe wurden Anfang der 1990er Jahre entwickelt (Diskursethik: J. Habermas 1992 und K. O. Apel et al. Frankfurt, 1992), dann auf Stadtplanung (zuerst in den 1990er Jahren in Hamburg-Wilhelmsburg) angewendet und vom Planungsteam als Diskursive Verfahren praktisch erprobt und weiterentwickelt. Anhand der *Folien 11 bis 15* definiert er den Begriff ‚Diskurs‘ im Kontext der Stadtentwicklung.

Dabei betont er die besondere Bedeutung von Transparenz im Planungs- bzw. Aushandlungsprozess, was jedoch Vertraulichkeit nicht ausschließt. Er betont, wie wichtig die Offenheit aller Beteiligten für Argumente ist. Andere Meinung oder Vorstellung müssten zunächst akzeptiert und respektiert werden, aber es müsse bei allen die Bereitschaft zum Kompromiss bestehen, der über Argumente und deren Abwägung gemeinsam erreicht werden soll.

Er erklärt die für dieses Verfahren geltenden Diskurs-, Diskussions- und Verhaltensregeln [Folien 14 und 15]. Herr Machule fragt nach, ob es bezüglich dieser verfahrensbezogenen Grundlagen Rückfragen gebe. Das ist nicht der Fall, er gibt das Wort weiter an Herrn Reibetanz.

Top 4 Aufgabenstellung, Ziele, Bestandsanalyse (Problemlagen, Rahmenbedingungen) [Folien 16 – 95]

Herr Reibetanz stellt heraus, dass es sich beim Ortskern Adlershof um ein besonders eindrucksvolles schönes Wohnquartier handele. Aber es gebe eben auch nicht unerhebliche Probleme [Folien 18 und 19].

Anhand der *Folie 20* verweist er auf die dankenswerterweise vorhandenen vielfältigen Vorarbeiten, die Problemhinweise und Lösungswünsche zusammenstellten (ISEK / Bürgerinitiativen, Interessengemeinschaft Dörfeldstraße e.V./ MeinAdlershof / Auftaktveranstaltung für das Programm Aktive Zentren u. a.). Damit bestehe bereits eine breite Informationsbasis, auf der aufgebaut werde. Im Folgenden würden diese Informationen anhand von Folien zusammenfassend dargestellt und eine Zusammenfassung zentraler (aber aus Zeitgründen nicht aller) Ergebnisse der eigenen Grundlagenarbeit der Planungsbüros gegeben.

Die *Folien 21 – 29* verweisen mit Fotos auf einige der grundsätzlichen und eklatantesten Probleme des Quartiers.

Anhand der *Folien 30 und 31* erörtert Herr Reibetanz die Abgrenzung des Untersuchungs- bzw. Planungsgebiets, bei dem es sich um die erweiterte ‚Kulisse‘ des Programms ‚Aktive Zentren‘ in Adlershof handele. Darüber hinaus würden aber selbstverständlich auch wichtige (verkehrliche und freiräumliche) Verknüpfungen in die Umgebung des Gebiets betrachtet und berücksichtigt. Herr Reibetanz weist auf die in der Aufgabenstellung des Projektauftrages vorgegebenen Ziele für die Erarbeitung des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts hin.

Herr Machule erläutert, Bezug nehmend auf die *Folien 31 – 33*, dass das Attribut ‚integriert‘ vor allen Dingen bedeute, dass alle Rahmenbedingungen, Sachverhalte, Notwendigkeiten auf unterschiedlichen Ebenen in die Abwägung eines Konzepts, das machbare, eine Verbesserung der Gesamtsituation bewirkende Lösungen biete, einbezogen werden sollen. Hierzu sei es notwendig, eine Abwägung zwischen den sichtbar gewordenen verschiedenen Zieldimensionen vorzunehmen.

Herr Reibetanz unterstreicht diesen Aspekt, indem er auf vorhandene Zielkonflikte hinweist, die sich vor allem in Detailfragen ergäben, nicht jeder Wunsch ließe sich gleichzeitig optimal erfüllen.

Mit den *Folien 34 – 49* skizziert Herr Reibetanz knapp die historische Entwicklung des Straßensystems des Quartiers unter historisch gegebenen Rahmenbedingungen. Es handele sich um ein planmäßig angelegtes gründerzeitliches Quartier. Bemessungsgrundlage für die systematisch angelegten Straßenquerschnitte sei das noch gut ablesbare überkommene Maß der Preußischen Rute. Es gibt Straßen mit vier Ruten Breite (rd. 15 Meter) und mit fünf Ruten Breite (rd. 19 Meter). Das Quartier stelle mit seinen Straßen noch heute ein geschlossen wirkendes Gesamtsystem dar, welches in seiner Gestaltung weitgehend der ursprünglichen Anlage entspreche. Der gründerzeitliche Stadtgrundriss (die Erschließungsstruktur) sei in seiner historischen Ausprägung des 19. Jahrhunderts erhalten geblieben. Lediglich die Bebauungsstruktur habe sich verändert. Es handele sich um eine in Berlin heute eher seltene Quartierssituation, bei der ein sensibler Umgang bei der Aufwertung durch Modernisierung der Straßen von besonderer Bedeutung und Herausforderung sei.

Herr Machule wirft ein, dass der Ortschronist Rudi Hinte diese besondere Straßengeschichte von Adlershof noch nicht erforscht hat.

Frau Hartfiel (Projektbearbeiterin Gruppe Planwerk) übernimmt das Wort und beginnt die Darstellung der vom Gutachterteam aktuell durchgeführten Bestandsanalyse mit einem Überblick über das Quartier, seine Bebauung sowie die öffentlichen (Straßen-) Räume [Folien 50 und 51]. Anhand der *Folien 52 – 55* zeigt und erörtert sie die vorgefundene Freiraumstruktur im öffentlichen Raum. Es handele sich insgesamt um ein grünes Quartier mit

prägnanten Baumalleen, wenngleich einige Baumscheiben heute keine Baumpflanzungen mehr aufwiesen. Vor allem die privaten Flächen und Räume, insbesondere die wenig überbauten Blockinnenbereiche, seien stark durchgrünt. Mit den folgenden verschiedenen Folien beschreibt sie beispielhaft unterschiedliche Aspekte der Bestandsaufnahme und Analyse:

Folien 56 und 57 zeigen die konstituierenden städtebaulichen Strukturen im Quartier. Neben den identifizierten gründerzeitlichen Ensemblebereichen finden sich außerdem viele weitere Bereiche, in denen historische Qualitäten und Anmutungen, auch die Architektur betreffend, zu erleben sind.

Folien 58 und 59 zeigen beispielhaft, welche verschiedenartigen Oberflächenbeläge es in den öffentlichen Straßen des Quartiers gibt. An vielen Stellen findet sich Großsteinpflaster, sowohl polygonal als auch in Reihe verlegt.

Folien: 60 und 61 zeigen exemplarisch jeweils einen „Steckbrief“ einer öffentlichen Straße bzw. einer öffentlichen Freifläche. Solche Steckbriefe wurden für jede öffentliche Straße sowie Freifläche erstellt. Insgesamt gibt es 51 solcher Steckbriefe. In sie werden später auch die empfohlenen konkreten Maßnahmen, die sich aus dem zu entwickelnden Gesamtkonzept ableiten, vermerkt.

Frau Hartfiel erklärt auf entsprechende Nachfrage und Bitte (von Herrn ..?..), dass die komplette Sammlung der Steckbriefe (Arbeitsstand 02/2016), als Anhang zur Dokumentation des ersten Workshops allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt wird.

Herr Notz (Projektbearbeiter Hoffmann-Leichter) fährt mit der Vorstellung weiterer Arbeitsergebnisse fort und zeigt anhand der *Folien 62 und 63* die designierten bzw. festgelegten übergeordneten Radrouten im Untersuchungsgebiet.

Herr ..?.. wirft ein, dass diese Radrouten nicht unbedingt den Bedürfnissen der BürgerInnen entsprächen.

Herr Notz weist darauf hin, dass genau diese Frage bei der Abstimmung des Zielnetzes (Top 6) behandelt werden wird. Er führt weiter aus, dass beim Radwegesystem eine deutliche Diskrepanz zwischen der programmatischen Festlegung der Führung von Haupt-Radrouten einerseits und der tatsächlichen Ausstattung der betreffenden Straßen mit Radverkehrsanlagen andererseits bestehe. Die Radrouten, die entlang der Grenze des Untersuchungsgebiets verliefen (Adlergestell und Glienicker Weg), verfügten über straßenbegleitende Radwege im Seitenraum. Die Ausstattung der Radrouten entlang der Dörpfeldstraße sowie entlang der Genossenschaftsstraße und Nipkowstraße seien allerdings sehr problematisch, weil hier keinerlei Radverkehrsanlagen existierten. Der Oberflächenbelag der Genossenschaftsstraße (Großsteinpflaster) sei für eine Radroute ungeeignet.

Mit den *Folien 64 und 65* zeigt Herr Notz die Erschließung des Quartiers mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Diese sei sehr gut, das Gebiet sei flächendeckend erschlossen. Jedoch bestünden vielfach deutliche und zum Teil gravierende Mängel in Hinblick auf die Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen. Er betont insbesondere die mangelnde Barrierefreiheit der Haltestellen und die dadurch auch für nicht mobilitätseingeschränkte Personen resultierende Unattraktivität der Zugänge zu Verkehrsmitteln des ÖPNV.

Anhand der *Folien 66 und 67* erläutert er die äußere Erschließung des Gebiets im Straßenverkehrssystem. Er erklärt zunächst, dass mit dem Ausbau des Glienicker Wegs (im Südosten des Quartiers) und der Tangentialverbindung Ost (TVO, im Nordosten des Quartiers) heute eine leistungsstarke Umfahrungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr bestehe. In Hinblick auf die infrastrukturelle Ausstattung seien somit die Rahmenbedingungen für eine Entlastung der Dörpfeldstraße von Kfz-Durchgangsverkehr gegeben. Herr Notz erklärt weiter, dass jedoch aktuell die Klassifizierung der Straßen im Quartier nach ihrer verkehrlichen Bedeutung so sei, dass die Dörpfeldstraße, Radickestraße, Nipkowstraße sowie kleine Teile der Anna-Seghers-Straße und Wassermannstraße zum Ergänzungsstraßennetz des Landes Berlin gehörten. Dies hat Auswirkungen auf die Frage von verwaltungsseitigen Zuständigkeiten sowie Auswirkungen in Hinblick auf die verkehrlichen Funktionen, die diese Straßen per Definition zu erfüllen hätten und dadurch habe diese Klassifizierung letztendlich auch Auswirkungen auf die mögliche Straßenraumgestaltung. Diese Rahmenbedingungen seien aus planerischer Perspektive grundlegend, müssten aber ggf. im Diskursiven Planungsverfahren auch hinterfragt werden.

Herr Paul (IG Dörpfeldstraße) fragt, wofür diese Straßen eine Ergänzung seien.

Herr Notz erklärt, dass es sich bei dieser Straßenklasse um eine Ergänzung zu den Landesstraßen der nullten bis dritten Stufe handele, was im Endeffekt bedeute, dass diesen Straßen eine überörtliche Verkehrsfunktion zugedacht sei, die diese dann entsprechend auch in Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit erfüllen müssten.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Legende auf den Folien 66 und 68 erklärt, welche verkehrliche Bedeutung den unterschiedlichen Straßenklassen zugeordnet ist.)

Frau Ambras wirft ein, dass diese Klassifizierung auch mit der Führung der Straßenbahntrasse durch die Dörpfeldstraße zu tun habe.

Herr Notz bestätigt diesen Einwurf. Er betont weiter, dass gerade die zukünftige verkehrliche Bedeutung und insbesondere deren programmatische Definition durch die Klassifizierung gemäß dem Berliner Landesstraßengesetz und dem Stadtentwicklungsplan Verkehr ausschlaggebend dafür sei, welche Gestaltungsansätze für die Straßenräume in Betracht gezogen werden könnten. Mit den beiden *Folien 68 und 69* zeigt er, dass in der übergeordneten verkehrlichen Straßennetzplanung für das Jahr 2025 nur noch die Dörpfeldstraße als Ergänzungsstraße eingestuft sei. Diese Einstufung verlange eben, dass die Dörpfeldstraße auch weiterhin eine überörtliche verkehrliche Funktion zu erfüllen habe, was dem Ansatz und der Vorgabe (BVV-Beschluss) einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs de facto entgegenstehe. Dennoch sei es eine Aufgabe über Entlastungsmöglichkeiten für die Dörpfeldstraße nachzudenken. Er zeigt, an welchen Knotenpunkten eine Regulierung des in das Quartier einstrahlenden Kfz-Verkehrs vorgenommen werden könnte.

Die *Folien 70 und 71* verdeutlichen, welches Geschwindigkeitsniveau in den unterschiedlichen Straßen des Quartiers vorgesehen ist. Der Großteil der Straßen im Quartier, d.h. fast alle Nebenstraßen liegen in Tempo-30-Zonen. Auf der Dörpfeldstraße ist zwischen Anna-Seghers-Straße und Arndtstraße ebenfalls Tempo 30 angeordnet. Ansonsten gilt in den als Ergänzungsstraßen geführten Bereichen grundsätzlich die innerörtliche Richtgeschwindigkeit von 50 Km/h. Entlang der Dörpfeldstraße gilt jedoch auf Grund von Lärmschutz nachts und in der Radickestraße, im Bereich vor der Anna-Seghers-Schule, auf Grund der Unfallprävention tagsüber ebenfalls Tempo 30. Herr Notz betont, dass das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau in vielen Bereichen grundsätzlich als dem Umfeld nicht angepasst gelten muss (zu hohe Geschwindigkeiten) und deshalb stellenweise keine angemessenen Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr bestünden.

In den *Folien 72 und 73* sind die im Gebiet festgestellten Unfallhäufungsstellen dargestellt. Die Mehrzahl der Unfallhäufungen sind Unfälle von fahrenden Kfz mit ruhenden Kfz. Die verursachten Sachschäden sind aber nicht der Problemschwerpunkt. Wirklich gravierende Sicherheitsdefizite gibt es an den drei schweren Unfallhäufungsstellen, die an Hand einer signifikanten Häufung von Unfällen mit Personenschaden im Gebiet identifiziert wurden. Hier sind unfallverhütende Maßnahmen zwingend geboten.

Die *Folien 74 – 77* dokumentieren sämtliche im Quartier vorfindlichen straßenverkehrsrechtlichen Einzelanordnungen (Verkehrszeichen, sog. Verkehrsschilder). Herr Notz unterstreicht, dass vor allem im Bereich der Dörpfeldstraße, zwischen Anna-Seghers-Straße und Arndtstraße, eine Flut von Verkehrszeichen im öffentlichen Straßenraum stehe. Sie sollen insbesondere der Regulierung des ruhenden Verkehrs dienen. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass diese Vielzahl manche VerkehrsteilnehmerInnen durchaus überfordere und somit der Regelakzeptanz tendenziell sogar abträglich sei.

Die *Folien 78 und 79* betreffen den ruhenden Verkehr. Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zeigen sich in Form von lokal sehr differenzierten Halteverbotszonen sowie Liefer- und Ladezonen. Theoretisch sind diese Regelungen gut nachvollziehbar und der vorherrschenden Situation auch angemessen, aber nur theoretisch. In der alltäglichen Praxis funktionieren diese Regelungen des ruhenden Verkehrs jedoch auf Grund mangelnder Regelakzeptanz kaum. Sowohl fließender als auch Lieferverkehr wird vielfach behindert. Letzterer behindert selbst wiederum die übrigen VerkehrsteilnehmerInnen.

Mit den *Folien 80 und 81* belegt Herr Notz die extra durchgeführte umfassende Erhebung sowohl des Kfz-Stellplatzangebots in den öffentlichen Straßen des Quartiers als auch die der Anzahl an Stellplätzen in privaten Parkierungs- bzw. Sammelanlagen. Wie die *Folien 82 und 83* zeigen, sind darüber hinaus die Auslastung (insbesondere des öffentlichen) Kfz-Stellplatzangebotes sowohl tagsüber als auch in den Nachtstunden im Einzelnen erhoben worden. Auf dieser Grundlage können, wie auf den *Folien 84 und 85* dargestellt, Bereiche mit unterschiedlichen Auslastungen bzw. unterschiedlichem Parkdruck im Quartier abgegrenzt werden. Problematisch seien natürlich die Bereiche, in denen der Parkdruck sehr hoch ist oder wo die Auslastung sogar über 100% liegt, was de facto bedeutet, dass regelwidrig in Einfahrten, auf Sperrflächen, im Kreuzungsbereich oder auf Gehwegen geparkt wird – was aus Sicherheitsgründen inakzeptabel ist. Auffallend (und problematisch) seien aber auch größere Bereiche, in denen die Auslastung des Kfz-Stellplatzangebotes über den gesamten Tag nur moderat bis gering ist, denn dort wird öffentlicher Raum in einem ineffizient großen Ausmaß für ruhenden Verkehr zu Verfü-

gung gehalten, obwohl hierfür keine entsprechende Nachfrage besteht, was ggf. Potentiale für andere Nutzungen bietet.

Frau Hartfiel zeigt anhand der *Folien 86 und 87* die im Quartier vorzufindenden Nutzungsstrukturen. Diese stellen wesentliche Zielorte im Quartier dar und sind somit als Quellen und Ziele von Verkehr von besonderer Bedeutung.

Herr Paul fragt, weshalb innerhalb der Marktpassage teilweise eine kulturelle Nutzung verortet sei. Handelt es sich um einen Irrtum?

Frau Hartfiel klärt auf: Die farbliche Codierung im Plan steht nicht für eine kulturelle Einrichtung, sondern für einen Handelsstandort.

Frau Hartfiel zeigt und benennt im Plan [*Folie 86*] dargestellte weitere Zielorte von überörtlicher Bedeutung (Köllnische Heide, WISTA, u. a.), die zwar nicht innerhalb des Untersuchungsgebiets, aber in direkter Nachbarschaft zu ihm liegen. Diese werden bei der Verkehrsbetrachtung selbstverständlich mitberücksichtigt.

Herr Notz greift den Problemfall Dörpfeldstraße auf und zeigt anhand der *Folien 88 und 89* Ergebnisse einer eingehenden Erhebung des ruhenden Verkehrs, einschließlich Liefer- und Ladevorgängen sowie illegaler Parkvorgänge, in der Dörpfeldstraße. Die Verortung dieser Beobachtungen in den *Folien 90 und 91* zeigt sehr deutlich, wo genau eine intensive Nachfrage nach Stellplätzen sowohl im Lieferverkehr als auch im privaten Kfz-Verkehr, besteht. Damit sind die Problemschwerpunkte des ruhenden Verkehrs auf der Dörpfeldstraße auf Fakten beruhend fundiert verortet. Es sei zwar nicht überraschend, dass die festgestellten (von vielen auch so empfundenen) Bereiche mit hohem Parkdruck sehr genau mit der Nutzungsstruktur der anliegenden Gebäude (Gewerbeflächen) übereinstimmen, dennoch sei diese empirische Beobachtung als Check der Fakten und Tatbestände notwendig gewesen.

Frau Hartfiel zeigt und erklärt mit den *Folien 92 und 93*, dass die Straßenraumabschnitte der Dörpfeldstraße von wechselnden Querschnitts-Maßen (Lichträumen) geprägt sind. Dieser Umstand müsse bei der Planung einer empfehlenswerten Querschnittsgestaltung sehr genau berücksichtigt werden.

Anhand der *Folien 94 und 95* erklärt sie den Plan, in dem alle bei der Analyse vor Ort und anhand der ausgewerteten Vorarbeiten festgestellten, sich teilweise überlagernden Mängel, Defizite und Konfliktbereiche in einem ‚Konfliktplan‘ gebündelt eingetragen sind. Dieser Konfliktplan, der die Problemlagen zusammenfassend darstellt, bildet eine zentrale objektivierte Grundlage bei der Konzeption von Maßnahmen und bei der notwendigen Setzung von Prioritäten. Im Konfliktplan ist zu erkennen, dass sich im Bereich der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes besonders viele Konflikte überlagern. Diese konzentrierte vielschichtige Konfliktlage verdeutlicht und macht sichtbar, dass in diesem Bereich der allgemeine Problemschwerpunkt liegt. Im Diskursiven Planungsverfahren wird der Schwerpunkt zur Aufwertung des gesamten Quartiers deshalb auf diese Bereiche, Dörpfeldstraße und Marktplatz, gelegt.

Top 5 Nachfragen, Hinweise und Anregungen

[Folien: 96/97]

Herr Machule fragt nach Anmerkungen und Kommentaren jeglicher Art bezüglich der unter Top 4 vorgestellten Bestandsanalyse.

Herr Aschenbrenner (BVG) betont, dass die abschnittsweise eingleisige Führung der Straßenbahn sehr problematisch sei und zu Beschränkungen im Betriebsablauf führe. Die Dörpfeldstraße sei eine wichtige Relation für die Straßenbahn in diesem Teil der Stadt, weshalb der zweigleisige Ausbau der Straßenbahntrasse eine äußerst wichtige Maßnahme sei.

Herr Reibetanz erklärt, dass die Zweigleisigkeit natürlich behandelt werden müsse und dass die durchgängige Zweigleisigkeit eine zentrale Vorgabe für die Konzeptentwicklung sei.

Herr Paul (IG Dörpfeldstraße) regt an, dass auch die Möglichkeit einer weiteren Tram-Haltestelle (zwischen S-Bhf Adlershof und Marktplatz) in Betracht gezogen werden sollte.

Herrn Prochnow (Adlershofer Festkomitee) missfällt die Formulierung ‚Adlershof-Alt‘ mit dem Pendant ‚Adlershof-Neu‘. Die begriffliche Unterscheidung der beiden Gebiete sei bereits mehrfach thematisiert worden und ei-

gentlich habe man sich auch auf eine andere Formulierung verständigt. Er spricht sich für die einheitliche Verwendung der begrifflichen Unterscheidung in ‚Adlershof-Ortskern‘ und ‚Adlershof-West‘ aus.

Herr Machule greift das auf und erklärt, dass dieser Aspekt eine grundsätzliche Frage für Gesamt-Adlershof sei und deshalb sinnvollerweise im Zusammenhang mit dem übergeordneten Programm ‚Aktives Zentrum‘ zu diskutieren sei. Er regt das Aufgreifen und die Behandlung dieser Thematik durch den (AZ-)Gebietsbeauftragten des Planungsbüros Stattdau, Herrn Hanke, an.

Herr Ihlefeld (ADFC) fragt, ob die tatsächlich vorhandene Qualität der Befahrbarkeit der einzelnen Straßen für den Radverkehr ermittelt worden sei.

Herr Reibetanz antwortet: Noch nicht alle und verweist darauf, dass zunächst im Rahmen des Zielnetzes überhaupt entschieden werden müsse, welche Straßen welche Bedeutung für den Radverkehr (sowie die anderen Verkehrsarten) haben bzw. haben sollen und welche Qualitätsanforderungen dementsprechend zu erfüllen seien.

Herr Zahlmann (Freie evangelische Gemeinde Adlershof) fragt, ob den Gutachtern die Kirchen(-Gebäude) als (Ziel-)Orte präsent seien?

Herr Reibetanz bejaht diese Frage. Die Kirchen seien in den Plänen als besondere Nutzung eingetragen und seien selbstverständlich im Blick.

Herr Winkler (Interessenvertreter junger Familien mit Kindern im Quartier) fragt, ob denn die Tram-Haltestelle S-Bhf. Adlershof im Untersuchungsgebiet enthalten sei.

Herr Reibetanz bejaht diese Frage unter Verweis auf die vorgegebenen Grenzen des ‚Fördergebietes‘.

Frau Becker (Bürgerverein, Festkomitee) merkt an, dass die Barrierefreiheit von Gehwegen auch außerhalb des Untersuchungsgebiets vielerorts mangelhaft sei. Sie fragt, ob auch diese Defizite im Rahmen des Konzepts Berücksichtigung fänden.

Herr Reibetanz verweist darauf, dass der Planungsauftrag an ein bestimmtes Planungsgebiet, nämlich das über das ‚Fördergebiet‘ hinausgehende ‚erweiterte Untersuchungsgebiet‘, gebunden ist. Entsprechend konzentrierte man sich bei der Planungsarbeit auf das im Auftrag umgrenzte Gebiet. Innerhalb des betrachteten Gebiets, würde die Barrierefreiheit von Gehwegen selbstverständlich umfassend berücksichtigt und thematisiert.

Frau Brüggmann bestätigt diese Aussage.

Herr Machule merkt an, dass weitergehende Beobachtungen und Erkenntnisse des Planungsteams selbstverständlich in den Bezirk (bzw. das Bezirksamt) vermittelt würden. Frau Beckers berechtigtes Anliegen würde protokolliert und sollte als eine bezirkliche Aufgabenstellung gewertet werden.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Am 25.02.2016 erreichte das Gutachterteam eine E-Mail von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Herr Wißing). Darin wurde u. a. mitgeteilt: „Barrierefreie Fußgängerquerungen: Der Senat, hier das Referat SenStadtUm VII B, unterstützt die Bezirksämter finanziell bei der Absenkung von Bordsteinen an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen (Bordabsenkungsprogramm). Für den Bezirk Treptow-Köpenick stehen dafür in diesem Jahr 100.000 EUR zur Verfügung. Sollte sich im Rahmen der Untersuchung a u ß e r h a l b des Fördergebietes ein dringlicher Bedarf ergeben, kann das Bezirksamt (Straßen- und Grünflächenamt) in den kommenden Jahren diese Maßnahmen benennen.“)

Herr Prengel (Bürgerinitiative MeinAdlershof) führt aus, dass seiner Ansicht nach Grün- und Freiflächen zu wenig Beachtung in der Bestandsanalyse gefunden hätten.

Herr Machule entgegnet, dass dies durchaus betrachtet und dargestellt worden sei.

Herr Prengel fährt fort, dass es insgesamt im Quartier zu wenig Grün- und Freiflächen gäbe. Nur den Marktplatz zu betrachten genüge nicht. Was sei beispielsweise die zukünftige Perspektive für den Arndtplatz? Dieser solle nicht nur eine Verkehrsfläche sein. Oder an der Ecke Friedenstraße; oder die Fläche der Kirchengemeinde? Hier solle man vorhandene Potentiale eingehender prüfen. Es gäbe ausreichend und gut ausgestattete Spielplätze für Kinder, jedoch fehlten angemessene Flächen für Jugendliche.

Herr Reibetanz führt aus, dass es die originäre Aufgabe und Absicht sei, die öffentlichen Straßen generell als öffentliche Räume aufzuwerten. Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung von öffentlichen Freiräumen würden im Rahmen des Konzepts betrachtet und zwar dort, wo entsprechende Möglichkeiten bestünden. Derartige, wie die

von Herrn Prengel gerade benannten Maßnahmen würden im Zuge des zweiten Workshops vorgestellt und diskutiert.

Herr Gregori (Interessenvertreter Nipkowstraße) gibt zu bedenken, dass eine Freifläche an der Ecke Nipkowstraße / Dörpfeldstraße mit der Errichtung eines Drogeriemarktes verloren gegangen sei. Es sollten aber vielmehr bisherige Ruinen- bzw. Brachflächen als Freiflächen zurückgewonnen werden.

Herr Reibetanz weist darauf hin, dass bei Privatgrundstücken die Zuständigkeit der öffentlichen Hand und somit auch der in ihrem Auftrag Planenden ende. Man sei sich aber durchaus der teilweise existierenden privaten ‚Schandflecke‘ bewusst. Eine Qualifizierung des Arndtplatzes sei beispielsweise denkbar.

Frau Roterberg-Alemu (Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung) betont, dass der Themenkomplex Freiraum sehr wichtig sei und entsprechend auch im Fokus des hier diskutierten Konzepts stehe. Folglich erwarte man auch diesbezüglich konkrete Ergebnisse.

Herr Paul spricht das das Thema Licht / Beleuchtung an und betont dessen Wichtigkeit für den öffentlichen Raum.

Herr Reibetanz stimmt dem für das gesamte Planungsteam zu.

Frau Hartfiel führt ergänzend aus, dass die Ist-Situation durchaus analysiert, jedoch aus Zeitgründen nicht vorgestellt wurde. Das heute flächendeckend im Quartier installierte ‚Rostocker Stadtlicht‘ (RSL-Leuchte) wird einem hohen Anspruch an Beleuchtung und Stadtmobiliar nicht uneingeschränkt gerecht, wenngleich diese tradierte Leuchte stellenweise stadtgestalterisch Sinn machen mag. Sie unterstreicht, dass die Beleuchtungsinfrastruktur ein wichtiger Aspekt der Gestaltung öffentlicher Räume sei – sowohl hinsichtlich der Beleuchtung und Sicherheit in den Abend- und Nachtstunden als auch hinsichtlich eines identitätsstiftenden Stadtraums (z. B. Anstrahlung von Bäumen in der Dörpfeldstraße). Es gäbe zwar Überschneidungen zum Thema Freiraum, jedoch sei ein Lichtkonzept im Grunde ein eigenständiges Planwerk und müsse auch als solches erstellt werden. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf im Team vorhandene Kompetenzen und auf das von der Gruppe Planwerk erarbeitete ‚Handbuch Lichtkonzept‘ der Stadt Berlin.

Herr Zschel (Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung) geht nochmals auf die vorangegangene Diskussion zur begrifflichen Differenzierung der beiden Ortsteile Adlershofs ein. Die Unterscheidung in Adlershof-Alt und Adlershof-Neu sei innerhalb der Verwaltung notwendigerweise entstanden, um verfahrensmäßig unmissverständlich die beiden Gebiete unterscheiden zu können. Im Rahmen eines Stadtteil-Imagekonzepts sei eine verbindliche neue Namensfindung nicht ausgeschlossen.

Herr Winkler verweist auf den durchaus nicht unerheblichen Platzbedarf von beispielsweise Lichtmasten oder Transformatorkästen, etc., welcher in beengten Straßenräumen negativ zu bewerten sei. Er fragt, ob diesbezüglich im Detail erfasst worden sei, auf welche Exemplare ggf. verzichtet werden könnte.

Herr Reibetanz verneint dies. Die unbedingte Notwendigkeit jedes einzelnen im öffentlichen Raum installierten Gegenstandes sei flächendeckend nicht erfasst worden. In gravierenden Fällen würden aber derartige Probleme durchaus behandelt.

Herr Kabsch betont, dass es wichtig sei, auch die Beleuchtung integriert zu planen und verweist diesbezüglich insbesondere auf die Relevanz einer fundierten Planung der jeweiligen Standorte von bspw. Beleuchtungsmasten. Man könne ja auch Masten gleichzeitig für Beleuchtung und Straßenbahn-Oberleitungen nutzen.

Frau Hartfiel verweist darauf, dass die Betrachtung der Beleuchtung, aber auch sonstiger ‚Straßenmöbel‘ im Detail, also bspw. eine differenzierte Planung von unterschiedlichen Bereichen oder der genauen Standorte von Leuchten, eine Frage der konkreten Straßengestaltung, also einer detaillierten Ausführungsplanung, sei. Ein Lichtkonzept hingegen beinhaltet eher Leitbilder für eine lokal angemessene und spezifische Beleuchtung im Allgemeinen, betrifft also die Frage, ob die bisherige Ausstattung angemessen sei oder eben nicht.

Frau Ambras (Bezirksamt Treptow-Köpenick, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Tiefbau) ergänzt, dass eine kombinierte Nutzung von Masten für Oberleitungen und Beleuchtung nicht möglich sei.

Herr Reibetanz ergänzt weiter, dass für die Bereiche am Marktplatz und innerhalb der Dörpfeldstraße konkrete Empfehlungen bezüglich der Beleuchtung gegeben würden; bezüglich der Umgebung würden die Empfehlungen dagegen eher grundsätzlicher Art sein.

Herr Siegrist (Adlershofer Bürgerverein e.V.) verweist auf den Rückbau von Spielgeräten auf dem Spielplatz in der Anna-Seghers-Straße und mahnt eine Reaktivierung dieser Spielfläche an. Es sollte ein attraktiver Ort für Jugendliche geschaffen werden.

Frau Bennewitz (Interessenvertreterin Arndtstraße) meint, dass die Dörpfeldstraße immer zugestaut sei, genauso wie der Glienicker Weg und fragt, wo denn der Verkehr hin solle, wenn die Dörpfeldstraße entlastet würde? Außerdem dürfe eine Freiraumnutzung im Bereich der Kirche (zwischen Arndtstraße und Handjerystraße) nicht zu Lasten der Anwohnenden gehen. Sie möchte nicht, dass ihr ruhiges Wohnumfeld durch Jugendliche gestört werde.

Frau Becker erkundigt sich, wie es mit der Betrachtung von Lärm und Dreck stehe.

Herr Gumz (Projektleiter Hoffmann-Leichter) antwortet, dass sich diese Frage im Bereich Verkehr auf Lärm- und Immissionsschutz beziehe. Er erläutert, dass die Lärmentwicklung durch Verkehr im Grunde von der Geschwindigkeit der Fahrzeuge und dem Oberflächenbelag auf der Fahrbahn abhängig sei. Das betrachtete Gebiet sei insgesamt gut durchlüftet, weshalb es bezüglich lokaler Schadstoffemissionen im Verkehrsbereich vergleichsweise wenige Probleme gäbe. Er vermute keine Überschreitungen der Grenzwerte vor Ort durch tatsächliche lokale Emissionen.

Herr Prengel betont die besondere Relevanz einer Betrachtung verkehrlicher Optimierungspotentiale im Quartier vor dem Hintergrund von Multi- und Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder im Rahmen der Bewältigung eines einzelnen Weges). Er benennt konkret die Themenbereiche Fahrradparkhaus am S-Bhf. Adlershof sowie Car-Sharing.

Herr Paul betont die Wichtigkeit des Themenkomplexes Wegweisung.

Herr Reibetanz unterstreicht, dass in der Vorwegweisung (wenn man von außen kommend ins Quartier gelangen will) tatsächlich eklatante Fehler passiert seien.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Quartiersinterne Wegweisungen, wie sie im Rahmen des ISEK thematisiert wurden, waren noch nicht Gegenstand der Analysearbeit.)

Frau Koeltzsch (ADFC Stadteilgruppe Treptow-Köpenick) weist darauf hin, dass der Abschnitt der Dörpfeldstraße zwischen Waldstraße und der TVO höchst problematisch gestaltet bzw. in Teilen unangemessen befestigt sei. Ihre Mutter habe hier vor Jahren einen Fahrradunfall gehabt, von dem sie sich bis heute nicht vollständig erholt habe. Jedoch habe sie sich an den Verhältnissen vor Ort bis heute nichts verändert. Hier bestehe ein dringender Handlungsbedarf.

Frau Brüggmann führt aus, dass sich der angesprochene Abschnitt der Dörpfeldstraße deutlich vom übrigen (AZ-)Untersuchungsgebiet unterscheidet und deshalb nicht im Rahmen dieses Projektes behandelt werde. Die konkrete Behandlung dieses Bereiches sei aber dennoch ohne Zweifel geboten, jedoch müsse dies in einem gesonderten Auftrag erfolgen.

Herr Machule betont, dass die Verwaltung derartige Hinweise natürlich ernst nehmen müsse und werde. Er verweist aber auf die Grenzen des Untersuchungs- bzw. Planungsgebiets im Kontext der beauftragten konkreten Planung des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts.

Herr Zschel ergänzt, dass das AZ-Fördergebiet mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmt und nicht beliebig erweiterbar sei. Das hieße natürlich nicht, dass es nicht auch an anderen Stellen Probleme gäbe. Deshalb müssten außerhalb des Untersuchungsgebiets liegende Bereiche gesondert behandelt werden.

Herr Schaal (Festkomitee Adlershof) führt aus, dass die identifizierten schweren Unfallhäufungsstellen belegten, dass die Radickestraße als Umgehung zur Dörpfeldstraße genutzt werde.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Dieses Indiz gilt es zu überprüfen.)

Frau Kästner (Festkomitee Adlershof) fragt, ob die Marktpassage sowie deren bauliche Entwicklung Bestandteil der Konzeptentwicklung seien und wie sich diesbezüglich der aktuelle Stand darstelle.

Herr Reibetanz verneint die Frage nach einer intensiven Behandlung der Weiterentwicklung der Marktpassage im Rahmen des Verkehrs- und Freiraumkonzepts und verweist auf das laufende Insolvenzverfahren.

Herr Zschel merkt an, dass es kein laufendes Insolvenzverfahren gäbe, sondern dass es sich bei dieser Aussage um eine Missinterpretation durch das Planungsteam handle.

Herr Machule reagiert für das Planungsteam verwundert. Der Sachverhalt sollte gesondert aufgeklärt werden.

Frau Bennewitz mahnt an, dass der Verkehr nicht in die Radickestraße verlagert werden dürfe, da sich dort eine Schule befindet und somit Kinder gefährdet würden. Dem stimmen andere TeilnehmerInnen zu.

Herr Machule beendet die Diskussion. Er weist auf die vielen, dem Planungsteam vorliegenden Nennungen zu Problemen hin. Das Gutachterteam würde aus dem Workshop gern eine Gewichtung der Situation in Adlershof mitnehmen. Er bittet die TeilnehmerInnen, die drei größten Potenziale und Stärken bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes auf die jeder/m vorliegende grüne Karte zu schreiben und betont dabei die Anonymität der Abfrage [Folie 98].

Die ausgefüllten grünen Karten werden von Frau Hartfiel und Herrn Notz eingesammelt.

Herr Machule zieht beispielhaft drei beliebige Karten aus dem grünen Kartenstapel und liest diese vor (vgl. hierzu die Anlage zum Protokoll).

Herr Machule bittet dann um die Beantwortung der Frage, was die drei größten Schwächen und Hindernisse bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes seien, diesmal auf der roten Karte [Folie 99].

Die ausgefüllten roten Karten werden von Frau Hartfiel und Herrn Notz eingesammelt.

Herr Machule liest wieder beispielhaft vier beliebige Karten aus dem roten Kartenstapel vor (vgl. hierzu die Anlage zum Protokoll) und leitet danach die Pause ein.

PAUSE [19:15 Uhr – 19:50]

Das Planungsteam hat Brezeln und Würstchen sowie Getränke bereitgestellt.

Top 6 Diskussion und Abstimmung des Zielnetzes

[Folien 100 – 109]

Frau Hartfiel definiert und erklärt den Begriff bzw. Themenkomplex ‚Zielnetz‘ [Folien 102 – 103]. Sie beschreibt die Nutzungsstruktur innerhalb des Untersuchungsgebietes, die die Grundlage für die Erarbeitung eines Zielnetzes darstellt. Das Zielnetz beinhaltet als Grundlage zunächst alle wichtigen Quellen und Ziele des Verkehrs. Darauf aufbauend umfasst das Zielnetz mehrere Ebenen, in denen die sich aus den ermittelten Quellen und Zielen notwendigerweise ergebenden wichtigen Relationen des ÖPNV [Folien 104 – 105], des Radverkehrs [Folien 106 – 109] sowie des Fußverkehrs [Folien 108 – 109] verorten lassen.

Das vom Gutachterteam vorgeschlagene Zielnetz [Folien 108 – 109] wird im Folgenden gemeinsam mit allen Anwesenden kritisch diskutiert und dabei konkret ergänzt bzw. korrigiert.

Herr Reibetanz betont ausdrücklich, dass das Zielnetz eine sehr hohe Bedeutung für den weiteren Arbeitsprozess und die mögliche Gestaltung von Straßen hat. Es dient sowohl der Priorisierung von zu qualifizierenden Straßen als auch der Priorisierung einzelner Maßnahmen, um somit eine Rangfolge der Dringlichkeit in Hinblick auf die Neu-Gestaltung des Straßennetzes festzulegen.

Herr Lieb (?) fragt, ob die exakte Anzahl der zu Fuß gehenden Menschen in den einzelnen Straßen gezählt worden sei.

Herr Reibetanz verneint dies.

Herr Paul merkt an, dass der S-Bahnhof ein besonderes Problem darstelle, das unbedingt behandelt werden müsse.

Herr Prengel merkt an, dass die Florian-Geyer-Straße keine wirkliche Alternative als Radroute darstelle, dass aber die Genossenschaftsstraße nichtsdestotrotz problematisch sei.

Herr Machule greift in die Diskussion ein und schlägt vor, die einzelnen Ebenen des Zielnetzes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) nacheinander und jeweils konzentriert zu diskutieren.

Die Anwesenden stimmen dem zu und diskutieren zunächst das Zielnetz für den ÖPNV [Folien 104 – 105].

Herr Aschenbrenner (BVG) weist darauf hin, dass die Gellertstraße nicht im ÖPNV-Zielnetz enthalten ist, obwohl ein Linienbus der BVG diese durchfährt.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Bei der Linienführung durch die Gellertstraße handelt es sich um einen Abschnitt der ‚Wendeschleife‘ einer Nachtbuslinie. Der Bus durchfährt, nach seinem Halt an der Endhaltestelle in der Dörpfeldstraße, die Anna-Seghers-Straße, biegt dann in die Radickestraße und durchfährt danach die besagte Gellertstraße, bevor an der ersten Haltestelle der Linie in der Dörpfeldstraße wieder Fahrgäste aufgenommen werden. Es handelt sich also beim ÖPNV-Verkehr in der Gellertstraße nicht um Linienbetrieb, sondern um Betriebsfahrten.)

Herr Möhring (Evangelische Kirchengemeinde) fragt, ob denn der Bus überhaupt durch die Radickestraße fahren müsse. Diese Linienführung sei grundsätzlich problematisch.

Frau Becker fragt, ob denn das Gebiet, in dem der Workshop stattfindet, ebenfalls beachtet worden sei. Sie weist darauf hin, dass die Neltestraße an das ÖPNV-Netz angebunden werden sollte.

Herr Reibetanz antwortet, dass es beachtet, aber, weil außerhalb des festgelegten Förder- und Untersuchungsgebiet liegend, nicht im Einzelnen behandelt werde.

Herr Uhlenhut (Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung ‚Grimau‘) schlägt einer Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Wassermannstraße in Richtung Waldstraße vor, weil dies den Bedürfnissen der die Schule in der Waldstraße besuchenden Kinder näherkomme und sich an der Waldstraße auch eine gesicherte Querungsstelle (Lichtsignalanlage / umgangssprachlich Ampel) befindet.

Herr Schaal (Festkomitee Adlershof) spricht sich für die Verlegung und Bündelung der heute weit auseinanderliegenden Straßenbahn-Haltestellen je Richtung am Marktplatz aus. Eine zentrale Tram-Haltestelle sollte das Ein- und Aussteigen direkt am Marktplatz ermöglichen. Dies würde auch die Attraktivität des Ortes für Studierende aus der WISTA erhöhen.

Herr Winkler befürwortet den Vorschlag von Herrn Uhlenhut, unter Verweis darauf, dass eine Verlegung der Tram-Haltestelle Wassermannstraße in Richtung Waldstraße auch den Kindern, die die dort in der Nähe gelegenen Sportstätten aufsuchen, zugutekämen. Er bekräftigt außerdem den Vorschlag von Herrn Schaal, die Straßenbahn-Haltestellen am Marktplatz zu bündeln. Diesbezüglich beschreibt er, wie die heutige Situation, der weit auseinander liegenden Haltestellen je Richtung, eine intermodale Wegekette mit Fahrrad und Tram erschweren. Wenn man morgens mit dem Rad zur Straßenbahn fährt, das Fahrrad dort anschließt und mit der Straßenbahn weiterfährt, kommt man auf dem Rückweg mit der Tram nicht mehr bei seinem abgestellten Fahrrad an. Das ist umständlich, vor allem, wenn man mit Kindern unterwegs ist.

Herr Gregori unterstreicht ebenfalls die Sinnfälligkeit einer räumlichen Zusammenlegung der eigentlich zusammengehörigen Straßenbahn-Haltestellen je Richtung. Dies würde mehr Flexibilität bei der Routenwahl ermöglichen, wenn Echtzeit-Informationssysteme (bspw. Routing-Apps) für weiträumigere Reiseverbindungen plötzlich die Nutzung der Tram in eben genau die andere Richtung vorschlugen.

Herr Prengel unterstreicht die Sinnhaftigkeit einer zusätzlichen Straßenbahn-Haltestelle an der Florian-Geyer-Straße. Die Tram-Haltestelle unter dem S-Bahnhof Adlershof sei höchst gefährlich und in ihrer heutigen Form eine ‚Frechheit‘. Er bemängelt die Erreichbarkeit dieser schmalen Haltestelle zwischen den Kfz-Fahrs Spuren sowie die fehlenden Mülleimer im Bereich der Treppen zum S-Bahnhof. Zusätzlich betont er die Potentiale von Car-Sharing und fragt, ob dies nicht auch Bestandteil des ÖPNV-Systems sei.

Herr Machule bejaht dies.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Car-Sharing stellt aus gesamtsystemischer Perspektive eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-System dar und sollte auch als ein integraler Bestandteil desselben betrachtet und geplant werden. Zwar sind Car-Sharing-Fahrzeuge öffentlich (also für alle Menschen mit Fahrerlaubnis und entsprechender Mitgliedschaft) nutzbar, sie werden aber anders als der ÖPNV nicht von der öffentlichen Hand, sondern von Privaten bereitgestellt. Deshalb handelt es sich rein definitorisch nicht um ein Verkehrsmittel des ÖPNV, obwohl die Nutzungsmerkmale von Car-Sharing weitgehend mit denen des ÖPNV vergleichbar sind. Wichtig ist, vor dem Hintergrund heute ausnahmslos privat betriebener Car-Sharing-Flotten, dass die öffentliche Hand keinerlei direkte Einflussmöglichkeit auf die Gestaltung dieses Verkehrs-Angebotes hat.)

Frau/Herr Giebel (? Ist auf keiner vorhandenen Liste als TeilnehmerIn zu finden!) erwähnt, dass der Einsatz von Niederflurstraßenbahnen im betrachteten Gebiet teilweise nicht möglich sei.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Straßenbahnlinien im Untersuchungsgebiet werden zum Teil durchaus mit Niederflur-Fahrzeugen bedient. Frau Brüggmann bezieht die hier getroffene Aussage nachträglich darauf, dass die Linie 61 in Friedrichshagen noch nicht mit Niederflurwagen befahren werden kann.)

Herr Kalischer (ADFC Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick) sieht die Haltestelle in eingleisigen Abschnitten der Dörpfeldstraße als sehr problematisch an, weil dort der Fahrzeugverkehr aufgehalten wird. Dieser Engpass müsse beseitigt werden.

Herr Machule beendet mit Einverständnis der TeilnehmerInnen die Thematik des ÖPNV-Zielnetzes und bittet um Vorschläge und Anregungen für das Zielnetz des Radverkehrs [Folien 106 – 107].

Herr Sichter (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung IV) informiert darüber, dass eine Fuß- und Radwegebrücke über das Adlergestell geplant sei. Diese würde sich auf Höhe der Tankstelle befinden, zwischen den S-Bahnhöfen Adlergestell und Betriebsbahnhof Schöneweide. Die Berücksichtigung und Einbindung dieser neuen weiträumigen Radwegeverbindung in das Radwegenetz sei sicherzustellen.

Frau Brüggmann fragt nach: Es sei doch schon sicher, dass die besagte Fuß- und Radwegebrücke gebaut werde, oder nicht?

Herr Sichter gibt zu verstehen, dass der Bau der Brücke vertraglich vereinbart ist, es jedoch aktuell noch keinen Auftragnehmer für die Durchführung des Bauvorhabens gibt.

Frau Brüggmann ergänzt nochmals, dass die besagte Brücke unter anderem eine der Grundlagen für die avisierte Radroutenführung ist bzw. sein müsse. Die Rad-Nebenroute müsse aber deshalb nicht zwangsläufig durch die Genossenschaftsstraße verlaufen.

Herr Kabsch fragt, wie es denn um die Wegeverbindung zwischen der Brücke und dem in diesem Verfahren beplanten Quartier Adlershof-Dörpfeldstraße bestellt sei. Es handele sich ja schließlich um eine nicht unerhebliche Distanz, die auch infrastrukturell entsprechend ausgestattet werden müsse, wofür aber aktuell keine Finanzierung vorgesehen sei.

Frau Brüggmann betont, dass alles Stück für Stück geschehen wird und konkrete Planungen zu den verknüpfenden Wegeverbindungen noch ausstehen.

Herr Ihlefeld betont, dass mit Feldsteinen gepflasterte Straßen für den Radverkehr allgemein nicht befahrbar seien, dass aber RadfahrerInnen erst einmal jede Straße nutzen wollen würden. Feldsteinpflaster müsse also überall verschwinden oder es müsse zumindest ein Asphalt-Streifen für Radverkehr eingebracht werden.

Herr Prochnow betont ebenfalls, dass der Pflasterbelag in der Genossenschaftsstraße ungeeignet für den Radverkehr ist. Durch die grobe Pflasterung bestünden sogar Bedenken bei Pkw-NutzerInnen. Die Genossenschaftsstraße sei insgesamt wohl die am wenigsten für den Radverkehr geeignete Straße im Quartier. Auch die Nipkowstraße sei ungeeignet. Die Wassermannstraße hingegen sei als alternative Radroute geeignet. Allgemein gäbe es aber im Quartier kaum Nebenstraßen, in denen nicht mit dem Fahrrad auf dem Gehweg gefahren würde.

Herr Prengel weist darauf hin, dass die Führung der Radroute durch die Genossenschaftsstraße rein schon durch deren räumliche Lage in Bezug zu weiterführenden Radrouten Sinn mache. Deshalb solle nicht die Radroute verschoben werden, sondern stattdessen vielmehr die Genossenschaftsstraße bzw. die Helbigstraße durch einen angemessenen Straßenbelag sowie ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau für den Radverkehr qualifiziert werden. Denkbar wäre bspw. die Einrichtung einer Spielstraße.

(Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Bei der vorgeschlagenen Spielstraße handelt es sich rein begrifflich korrekterweise um einen verkehrsberuhigten Bereich.)

Herr Winkler unterstreicht ebenfalls, dass das Radfahren auf Gehwegen die Realität im Quartier sei. Die RadfahrerInnen verhielten sich aber rücksichtsvoll und die FußgängerInnen akzeptierten die Nutzung des Gehwegs durch Rad fahrende Personen. Bezüglich des angesprochenen Pflasters verweist er auf die notwendige Abwägung zwischen einer charmanten Gestaltung von Straßenräumen und deren attraktiver Befahrbarkeit mit Fahrrädern. Ein Kompromiss könnte die neue Verlegung eines ebenen Pflasterstreifens in der Mitte der Fahrbahn sein, so wie es in Schöneweide der Fall sei. Des Weiteren verweist er auf die Florian-Geyer-Straße, die mit einem deutlich breiteren Querschnitt ganz grundsätzlich attraktiver für Radverkehr bzw. die Führung einer Radroute sei.

Herr Siegrist merkt an, dass bezüglich der Idee einer Spielstraße (*verkehrsberuhigter Bereich*) mehrere Aspekte Berücksichtigung finden müssen. Einerseits sollen Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren können, anderer-

seits müssen sie aber auch von den Eltern mit dem Auto störungsfrei dorthin gebracht werden können. Außerdem sollte die Erschließung für AnwohnerInnen nicht behindert werden. Dies alles sei in Bezug auf die Idee einer Spielstraße (*verkehrsberuhigter Bereich*) zu berücksichtigen.

Herr Uhlenhut betont die Notwendigkeit, die Dörpfeldstraße fahrradfreundlicher zu machen. Es müssten dort entsprechende Fahrradspuren eingerichtet werden. Dies gelte vor allem auch für die Bereiche der Einfahrt und Ausfahrt in das Planungsgebiet (Adlergestell bzw. Waldstraße). Auch stärkere Kontrollen des Verkehrs auf der Dörpfeldstraße durch das Ordnungsamt könnten einen Beitrag dazu leisten, die Situation für RadfahrerInnen zu verbessern.

Herr Voigt weist darauf hin, zwischen touristischem und Kiez-Radverkehr zu differenzieren. RadfahrerInnen von außerhalb sollten zu attraktiven Orten des Quartiers, bspw. zum Marktplatz, geleitet werden.

Herr Schaal beschreibt eine (heute nicht existente) Wegeverbindung zwischen der Friedlander Straße und der Genossenschaftsstraße als wünschenswerte Radwegeverbindung. Hier fehle ein entsprechender Durchweg.

Herr Machule beendet die Thematik des Zielnetzes für den Radverkehr und leitet über zum Thema der wichtigen Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr [*Folien 108 – 109*].

Frau Roterberg-Alemu (Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung) formuliert die Einschätzung, dass eine getrennte Betrachtung von Fuß- und Radverkehr nicht notwendig sei. Die Bedürfnisse bzw. Routenwahl seien weitestgehend identisch. Eine Besonderheit beider Verkehrsarten sei die deutliche Sensibilität gegenüber Umwegen. Unbedingt seien aber beide Verkehrsarten gleichwertig zu beachten.

Herr Prengel betont ebenfalls, dass der Durchstich zwischen Friedlander Straße und Helbigstraße zu qualifizieren sei und darüber hinaus weitergeführt werden sollte.

Herr Staneczek (Adlershofer Zeitung) verweist darauf, dass die Wegeverbindung aus der Friedlander Straße früher über die Silberberger Straße durchgängig bis zum Adlergestell führte. Eine derartige Wegeverbindung sei auch heute noch sinnvoll.

Herr Prengel betont ebenfalls, dass eine parallele Wegeführung zur Dörpfeldstraße (nördlich von dieser) wünschenswert sei. Es sollte geprüft werden, ob für den Radverkehr nicht eine derartige Wegeverbindung durch eine Verlängerung der Selchowstraße in Betracht käme.

Frau Brüggmann weist darauf hin, dass die von Herrn Staneczek vorgeschlagene Verlängerung der Friedlander Straße als Parallelroute zur Dörpfeldstraße seinerzeit diskutiert, aber zum Schutz der Wohngebiete gerade in Hinblick auf Kfz-Verkehr bewusst verworfen worden sei.

Herr Machule bittet um Beendigung des Tops und ruft, nach Blick in die Runde, in der keine Gegenmeinung festzustellen ist, Top 7 auf.

Top 7 Dörpfeldstraße – Spielräume und Grenzen

[*Folien 110 - 131*]

Herr Gumz zeigt auf den engsten Querschnitt der Dörpfeldstraße (14,62 m) und erklärt die aktuell bestehenden Anforderungen und Rahmenbedingungen in Hinblick auf die Neugestaltung der Dörpfeldstraße [*Folien 112 – 113*]. Er erklärt und verdeutlicht welche idealen Querschnitte für die jeweiligen Verkehrsträger Straßenbahn [*Folie 114*], Kfz-Verkehr [*Folie 115*], Radverkehr [*Folie 116*], ruhenden und Lieferverkehr [*Folie 117*] sowie Fußverkehr, Begrünung und gewerbliche Sondernutzung [*Folie 118*] eigentlich, vor dem Hintergrund der konkreten funktionalen Anforderungen an die Dörpfeldstraße, angemessen wären. Für eine ideale verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung der Dörpfeldstraße wäre ein Straßenquerschnitt von 34,10 m notwendig [*Folie 119*].

Herr Gumz erklärt und veranschaulicht weiterhin, dass auch das Setzen von deutlichen Prioritäten für einzelne Verkehrs- oder Nutzungsarten nicht zu einer Lösung führt, die vor dem Hintergrund der Gesamtheit aller Nutzungsanforderungen tragfähig wäre [*Folien 120 – 128*]. Die Einrichtung eines optimalen Straßenquerschnitts für auch nur eine der angesprochenen Verkehrs- oder Nutzungsarten führt bereits dazu, dass die übrigen Nutzungen weitreichend konterkariert würden. Eine optimale Lösung wird es also für Niemanden geben können [*Folien 130 – 131*]. Deshalb kann eine Aufwertung der Dörpfeldstraße nur über einen breit getragenen Kompromiss erreicht

werden. Es müssen die wechselnden Profile der Dörpfeldstraße konsequent ausgenutzt, die Nebenstraßen qualifiziert und eine Entlastung der Dörpfeldstraße vom Durchgangsverkehr erreicht werden.

Herr Machule greift diese Argumentationslinie auf und betont seinen Optimismus, dass gemeinsam ein gangbarer Lösungsweg gefunden werden wird.

Top 8 Anforderungen aus Sicht der Fachverwaltung

[Folien 132 – 133]

Herr Machule fragt gezielt nach Stellungnahmen von Seiten der anwesenden zuständigen Fachverwaltungen bezüglich Notwendigkeiten oder Grenzen der Möglichkeiten in ihren fachlichen Zuständigkeitsbereichen. Einige entsprechende Zuarbeiten lägen den Planern bereits vor.

Es gibt keine Meldungen. Deshalb wird der nächste Top aufgerufen.

Top 9 Ziele und Grundsätze für die Weiterbearbeitung

[Folien 134 – 137]

Frau Hartfiel erläutert das Leitbild 2030 aus dem ISEK Adlershof-Dörpfeldstraße, das unter dem Leitsatz „Ein Ort für Jung und Alt – Traditionell und innovativ“ steht [Folien 134 – 135]. Der Umbau der Dörpfeldstraße und die Einbeziehung der Seitenstraßen, eine attraktive Verbindung in die angrenzenden Grünräume, die Aufwertung des Marktplatzes, eine gute Verbindung zwischen der Dörpfeldstraße und den Wohnquartieren sowie die öffentlichen Grünanlagen und Plätze sind wichtige Bestandteile des Leitbildes bzw. der daran orientierten geplanten Weiterentwicklung des Quartiers.

Herr Machule bittet die TeilnehmerInnen darum, ihre ganz persönlichen (Leit-) Vorstellungen für Verkehr und Freiraum im Quartier Adlershof-Dörpfeldstraße in 20 / 25 Jahren im Sinne einer ‚Vision‘ auf die gelbe Karte zu schreiben [Folie 136 – 137].

Herr Reibetanz ergänzt: „Was wünschen Sie sich?“

Die gelben Karten werden von Frau Hartfiel und Herr Notz eingesammelt.

Herr Machule zieht fünf beliebige Karten aus dem gelben Kartenstapel, liest diese vor (vgl. hierzu die Anlage zum Protokoll) und verspricht, dass diese als Anlage einem ausführlichen Protokoll beigefügt werden.

Top 10 Resümee und Ausblick

[Folie 138]

Herr Machule leitet eine Feedbackrunde ein, die das Planungsteam in diskursiven Verfahren üblicherweise nach jedem Workshop durchführt (vgl. hierzu die Anlage zum Protokoll). Er bewertet den Starter-Workshop als sehr konstruktiv und verweist auf den nächsten Zwischen-Workshop am 20. April 2016, in dem alternative Lösungsvorschläge diskutiert werden sollen. Das Protokoll des heutigen 1. Workshops, die Folien der Präsentation sowie die Inhalte der Kärtchenabfragen werden möglichst zeitnah an alle TeilnehmerInnen versandt und sollen auf den Internetseiten des Bezirks (Auftritt Aktive Stadtzentren) online gestellt werden.

Die Auswertung der grünen, roten und gelben Kartenabfrage erfolgt zwar umgehend, durch das Planungsteam, wird aber möglicherweise erst im 2. Workshop vorgestellt werden.

Weitere Hinweise und Anregungen der TeilnehmerInnen sind ausdrücklich erwünscht und können an die Planungsbüros des Gutachterteams adressiert werden [Folien 140 – 141].

Herr Staneczek verweist auf die monatlich erscheinende Adlershofer Zeitung. Redaktionsschluss ist jeweils der zehnte Tag des Monats. Er bittet darum, diesen Termin einzuhalten, sollte die Veröffentlichung eines Artikels angestrebt werden.

Frau ..?.. fragt nach einer E-Mail-Adressen-Liste der TeilnehmerInnen.

Herr Machule fragt in die Runde, ob jemand gegen den Versand der E-Mail-Adressen-Liste ist. Eine Teilnehmerin spricht sich dagegen aus. Die E-Mail-Liste wird deshalb nicht an die TeilnehmerInnen verschickt werden. Er kommt zum Ende des Workshops und bedankt sich bei Frau Mrochen und Herrn Rose von der Wohnungsbaugenossenschaft Treptow Süd ausdrücklich für die Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten. Allen Teilnehmerinnen dankt er für die lebendige konstruktive Beteiligung. Mit dem Hinweis auf die restlichen Brezeln und Würstchen wünscht er allen einen guten Heimweg und übergibt das Wort zur Verabschiedung an Frau Brüggmann.

Top 11 Verabschiedung

[Folie 139]

Frau Brüggmann bedankt sich ebenfalls bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion, wünscht allen einen guten Heimweg und schließt die Sitzung unter Hinweis auf den nächsten Workshop.

F. d. R.

07.03.2016

Pia Kielszinski

Ulas Saygili

Nino Notz

Annette Hartfiel

Dittmar Machule

Anlagen:

- TeilnehmerInnenliste,
- Dokumentation der Kartenabfragen,
- Evaluation des Workshops durch die TeilnehmerInnen,
- Präsentation des Gutachterteams vom 24.02.2016 (gesonderte Datei),
- Steckbriefe der öffentlichen Straßen sowie der öffentlichen Frei- und Platzflächen (Arbeitsstand 02/2016) (gesonderte Datei).

TeilnehmerInnen des Starter-Workshops*

	Name	Vorname	Institution
1	Ambras	Ingid	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Straßen- und Grünflächenamt, FB Tief
2	Aschenbrenner	Peter	BVG - Abteilung Angebotsplanung
3	Becker	Monika	Bürgerverein Festkomitee
4	Bennewitz		Arndstraße
5	Bodeit	Doreen	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Sozialraumorientierte Planungskoordination
6	Durben	Daniela	Kita Knirpsenland Radickestraße 25
7	Feldt	Stefan	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Volkshochschule
8	Fuhrmann	Uwe	Stadt und Land Wohnbauten-Gesellschaft mbH
9	Glugla	Martin	Katholische Kirche
10	Gregori		Nipkowstraße
11	Gumz	Siegmar	Hoffmann-Leichter - Projektleiter
12	Hanke	Karsten	Stattbau GmbH
13	Hartfiel	Annette	Gruppe Planwerk - Projektbearbeiterin
14	Ilhfeld	Felix A.	ADFC Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick
15	Indetzki	Annette	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Weiterbildung / Kultur
16	Kabsch	Timo	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
17	Kalischer	Michael	ADFC Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick
18	Kappel	Heike	BVV - Kiezpatin Die Linke
19	Kästner	Andrea	Festkomitee - Adlershofer-Bürger(verein)
20	Knoche	Andrea	SenStadtUm IVD 22
21	Koeltzsch	Gesine	ADFC Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick
22	Lieb	Stefan	Fuß e.V.
23	Machule	Dittmar	Gesprächsleitung des Diskursiven Planungsverfahrens
24	Möhring	Felix	Evang. Kirchengemeinde
25	Morka	Antonia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 3-4
26	Mrochen	Heike	Wohnungsgenossenschaft „Treptow-Süd“ eG
27	Notz	Nino	Hoffmann-Leichter - Projektbearbeiter
28	Pankow	Eva	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Amtsleiterin Ordnungsamt Straßenverkehrsbehörde
29	Paul	Rainer	BVG - Bezirks- und Zielgruppenmanager
30	Paul	Andreas	Interessengemeinschaft Dörfeldstraße - Die Fotografen
31	Pirok	Sandra	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Ordnungsamt Straßenverkehrsbehörde
32	Pregel	Ralf	MeinAdlershof - Bürgerinitiative
33	Prochnow	Helmut	Adlershofer Festkomitee
34	Reibetanz	Siegfried	Gruppe Planwerk - Projektleiter
35	Ritthaler	Martina	IG Dörfeldstraße
36	Roterberg-Alemu	Antje	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 15
37	Sauerteig	Axel	BVV - Fraktion Bündnis90/ Die Grünen
38	Schaal	Andre	Festkomitee Adlershof
39	Schmidt-Bugiel	Martin	Bürgerverein, Seniorenvertretung
40	Schütz	Dr.	Arndtstraße

41	Sichter	Joachim	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - IV D
42	Siegrist	Hartmut-Joachim	Adlershofer Bürgerverein e.V.
43	Staneczek	Wolfhard	Festkomitee / Adlershofer Zeitung
44	Tzscheuschner	Marion	Anna-Seghers-Schule
45	Uhlenhut	U.	JFE "Grimau" Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung BZA Treptow-Köpenick
46	Voigt	Jürgen	IG Dörfeldstraße
47	Winkler	Dr. Martin	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
48	Wislaug	Cornelia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Beauftragte für Menschen mit Behinderung
49	Wißing	Michael	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - VII B 4
50	Zahlmann	Ingo	Freie evangelische Gemeinde Adlershof
51	Zaschel	Udo	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 43

*Anmerkung zur TeilnehmerInnenliste:

Nicht alle zum ersten Workshop anwesenden Personen haben ihre Teilnahme auf der TeilnehmerInnenliste auch tatsächlich schriftlich bestätigt.

Wichtige Kontaktadressen:

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

Ergebnisse der Kärtchenabfrage (Grüne Karten):

Was sind die drei größten Potenziale und Stärken bei der Weiterentwicklung und In-Wertsetzung des Untersuchungsgebietes?

1

- Freiräume erhalten und gestalten
- Grün erhalten

2

- Weiterentwicklung von kleinteiligen Handel ohne großen Mega Handelsflächen
- Nachbarschaftliche Wohnsituation
- Arbeiten und Wohnen in kleinstädtischer Umgebung

3

- 1) Kleinstädtischer / dörflicher Charakter
 - 2) ÖPNV-Anbindung
 - 3) Infrastruktur für (klein) Kinder
 - Schulen
 - Kindergärten
 - Spielplätze
 - Köllnische Heide
- } top!

4

- Guter „Mix“ aus Wohnen, Gewerbe, Verkehr
- Nähe zu Unterzentren Köpenick und WISTA
- Gute Verkehrsanbindung

5

- Der Einzelhandel muss erhalten bleiben
- Geschäfte zum Einkaufen sollen erhalten bleiben
- Kleine Geschäfte zum Einkauf, flanieren
- Cafés, Blumen, Apotheke, Bäcker, Fleischer, Foto

6

1. Marktplatz + Brunnen
2. Straßenbahn soll zweigleisig fahren und behindertengerechte Haltestellen sein. Haltestellen sollen zusätzlich eingefügt werden. Abschaffung überflüssiger Verkehrszeichen

7

- Historisches Straßenpflaster erhalten in den Nebenstraßen
- Ruhige und erkannte gute Wohnlage erhalten
- Verbinden von kollektiven Vandalismus der Freiflächen durch u.a gutes Mietkonzept

8

- Geschäftsleute müssen mal zur Bank und wollen dort parken
- Pflaster und Bäume in der Arndtstraße erhalten, da es zum historischen Ortskern gehört
- Straßenverläufe so lassen, da wir jeden Parkraum brauchen. Viele junge Familien haben 3 Autos

9

- Grünflächen/Freiflächen Arndtplatz/Marktplatz
- Handel in der Dörfeldstraße
- Kirchen (4)

10

- ÖPNV
- Einkaufsstraße
- Schönes Wohngebiet

11

- Engmaschiger Einzelhandel
- Verkehrsanbindung (ÖPNV)
- Weiterentwicklung Begrünung

12

- Fahrradrouten mit entsprechender Qualität und Wegweisung
- Störungsfreier ÖPNV in der Dörfeldstraße
- Mehr Stellplätze (Kfz) auf Privatgrundstücken

13

- Fahrradweg in der Dörfeldstraße
- Weniger Verkehr Kfz. (Parkproblem)
- Bänke entlang der Dörfeldstraße (für Ältere)

14

- Stärkung des Einzelhandels
- Positive Beeinflussung der Verkehrsströme
- Gemeinsame Infrastruktur von Straßenbahnfahrleitung und Beleuchtung

15

- Das in sich eigentlich funktionierende Straßennetz
- Die Durchgrünung
- Die historischen Zitate

16

1) Öffentlicher Verkehr:

- Zuverlässigkeit
- Angebot
- Barrierefreiheit
- Nachtverkehr

2) Aufenthaltsqualität Dörfeldstraße:

- Bürgersteigbreite
- Querungsmöglichkeiten
- MIV

3) Parkflächen:

- Sitzgelegenheiten
- Historisches Ambiente

17

- + „grünes“ Gebiet, Bäume müssen erhalten werden und es müssen mehr Bäume / grün gepflanzt werden
- + „Beruhigung“ der Dörpfeldstraße ist unwichtig auch zur Schaffung von Radwegen sowie die zweigleisige Straßenbahn
- + Förderung des Radverkehrs mit dem Erhalt des historischen Pflaster

18

- Gute ÖPNV Anbindung sollte es eigentlich einfachen machen aufs eigene Kfz zu verzichten

19

- 1 lebendige Geschäftsstraße mit hochwertigem Angebot
- 2 Aufwertung Marktplatz auch als Treffpunkt für die Bürger
- 3 Öffentliche Wahrnehmung herstellen

20

- ÖPNV-Anbindung (Tram), (S-Bahn) an das Gebiet
- Dörpfeldstraße → Verkehrsberuhigung
→ Durchgangsverkehr raus
- Fahrradfreundlicher Kiez

21

- Grüne Wohngebiete mit ruhigen Nebenstraßen
- Nur 1 Geschäftsstraße damit keine geografische Zersplitterung
- Potenzial zwischen Altstadt und WISTA erschließen für den Entwicklungskick Adlershof

22

- Kiezcharakter des Standortes
- Kurze Wege
- Charakter der Straßen
Grün – Bebauung

23

Stärken	Schwächen
Bäume	Zuviel Parkverkehr
Kleinteiliger Maßstab	Schlechter Zustand
Historisches Material	Fahrradunfreundlich

24

- 1 hoher Grünanteil der Bebauung
- 2 historischer Grundriss
- 3 Einbindung / Entwicklung in die Umgebung

25

- 3 Potenziale und Stärken
- Marktplatz als Zentrum
- Wohnqualität im Kiez
- Hist. Quelle Süßer Grund

26

- Zauberhafte Proportionen der Straßenquerschnitte und Freiräume
- Altbaumbestand
- vielfältiges, strukturiertes Quartier mit ideal Ausdehnung / Dimension + !!! Straßenbahn

27

- nicht zu stark verdichtete Bebauung
- Lage zwischen Altstadt Köpenick und S-Bahnhof
- Gute ÖPNV-Erschließung

28

Potenziale

- Das alte Straßenbild
- Marktplatz als Begegnungsort
- Nutzung privater Freifläche (Kirche) für die Allgemeinheit

29

- 1) Wegebeziehung Köpenick-Adlershof nutzen, um die Attraktivität der Dörpfeldstraße mit ihrem Angebot zu EH & DL zu steigern → attraktive Haltemöglichkeiten / Verweilmöglichkeiten
- 2) Alter Baumbestand / Pflasterung
- 3) Historische Bausubstanz

30

- Guter ÖPNV-Anschluss mit Barrierefreiheit

31

- ÖPNV
- Grünlage
- Straßenverläufe

32

- 1) Geschichte und historische Schätze
- 2) Marktplatz mit historischem Brunnen und Begegnungsstätte
- 3)

33

- Marktplatzausbau
- Verkehrsstrukturierung
- Servicegebiet für WISTA

34

→ größten Potenziale:

- Historische Aufteilung der vorh. Straßenquerschnitte / einschl. vorh. Pflaster und Baumbestand
- Vorh. Freiflächen

35

- Verkehrsnähe zum Zentrum
- Viel grün
- Keine zu dichte Besiedlung

36

- Geschäftsstraße (Dörpfeld)
- Straßenbahn
- Flanieren

37

- Attraktives Wohn-/Grün-/ und Einkaufsgebiet
- Gute Verkehrsanbindung ÖPNV

38

1. A'hof als kompakter Ortskern
2. Dörpfeldstraße in Gänze als Zentrum
3. Stärkung des Radverkehrs

39

- 1) Freigelände / Spielplatz Anna-Seghers-Str. kann gut für Jugendliche nutzbarer gemacht werden
- 2) Freigelände / Spielplatz Zinsgutstr. Muss mehr für Jugendliche nutzbar gemacht werden d.h. er muss umgestaltet werden

Ergebnisse der Kärtchenabfrage (Rote Karte):

Was sind die drei größten Schwächen und Hindernisse bei der Weiterentwicklung und Inwertsetzung des Untersuchungsgebietes?

1

- Funktion und Aufgaben der Hauptverbindungsstraßen (Dörfeld – Radicke - Otto-Franke-Straße und Glienicker Weg herausarbeiten)
- Frei- und Parkflächen auf der Westseite S-Bahndamm nicht erschlossen, fehlende Parkplätze für Touristenverkehr
- Fehlende Verbindung zwischen Ost und West z.B. Shuttleverkehr

2

- 1) Enges Straßenbild, wenig Gestaltungsmöglichkeiten
- 2) Kaum Begegnungsflächen, mangelnde Aufenthaltsqualität
- 3) Wenig öffentliche Grünflächen

3

- Flanierqualität
- Fahrradkonzept
- Verkehrslenkung (incl. „ruhender Verkehr“)
- Bessere Raumnutzung

4

tatsächliche Breiten d. Straßen +
Verkehrsaufkommen

4
↔

Bedürfnisse d. Straßennetzes über
den Verkehrszweck hinaus

→

Dörfeldstraße ↙

- Verschiedenste Nutzungsbedürfnisse im Nebenstraßennetz ↔ Straßen...

5

- Enger Straßenraum mit dominierender MIV-Nutzungen und wenig einladende „Verweilräume/Flanierräume“
- Wenig öffentliche Freiflächen für „Jedermann“
- Barrierewirkung großer Trassen = Bahn + Straße = Verinselung d. Quartiers

6

- 1) Dörfeldstraße nicht für heutigen Verkehr angelegt
- 2) Adlergestell und S-Bahn schneiden Quartier ab
- 3) Probleme können ohne Betrachtung/Entwicklung der Umgebung nicht gelöst werden

7

- Ungeklärte Frage des Durchgangsverkehrs
- Fehlen einer an zeitgemäßen verkehrspolitischen Standards, orientierten Radspurmarkierung und -ausbau (Radwege)
- = unbefahrbare Pflasterung der Nebenstraßen f. Radfahrer

8

- Die oft sehr weit auseinanderliegenden Vorstellungen von z.B. Grünen und Geschäftsleuten sowie Anwohner
- Man kann nicht alles in der Dörfeldstraße haben – es ist eine wichtige Durchgangsstraße und die sollte es bleiben, ansonsten geht es Adlershof wie Alt Köpenick

9

- Unterschiedliche Interessen d. Bewohner v. Adlershof + des Verkehrsnetzes
- Unklare Eigentumsverhältnisse einiger Grundstücke (Dörpfeldstraße)

10

- Dörpfeldstraße fehlt die notwendige Breite!
- Lieferverkehr
- Park- und Haltemöglichkeiten

11

- Die Dörpfeldstraße ist total fahrradunfreundlich
 - hat zu wenig Bäume
 - hat im Verhältnis zu den Verkehrsbedürfnissen einen zu engen Querschnitt

12

- Keine große Veränderung in der Dörpfeldstraße möglich

13

- In der Vergangenheit hat es leider keine vorausschauende Stadtteilplanung gegeben, so dass keine grundlegende Veränderung der baulichen Möglichkeiten in der Dörpfeldstraße (breiter) möglich ist
- Eingangsbereich der Dörpfeldstraße ist durch massive Bebauung abschreckend

14

- Interessen unterschiedl. Gruppen
- Bestehende Straßenbreiten
- ÖPNV im Hinblick auf die Einbindg. Im laufenden Verkehr bzw. die Verhindg. Von Behinderungen
- Finden des Konzeptes für alle Verkehrs-TN

15

- Die Kreuzung Adlergestell/Dörpfeldstraße:
 - lange Rotzeiten für Fußgänger & Radfahrer
 - Sichteinschränkungen für Ab- und Einbieger
 - Behinderung der Straßenbahn durch KFZ
- Dieingleisigkeit der Straßenbahn:
 - Bahnen müssen aufeinander warten
 - KFZ müssen hinter Straßenbahn warten
- Kopfsteinpflaster:
 - laut
 - Schlecht für Radfahrer

16

→ größten Schwächen und Hindernisse:

- Zu enger Straßenraum / Dörpfeldstraße mit Straßenbahntrasse → geringe Gestaltungsmöglichkeiten
- Hoher Parkdruck → keine ausreichende Flächenverfügbarkeit
- Verkehrsbelastung → Verlagerung fraglich?

17

- Offensichtlich fehlende kommunale Flächen (freie)
- Eine Schwäche ist die Platzierung der Straßenbahnhaltestellen
- Es sollte eine näher an die Waldstraße

18

- Verkehr/Konzentration/Ströme
- Kaum Erweiterungsmöglichkeit für öff. Raum
- Widerstreitende Nutzungsansprüche

19

- Radwege, Radrouten zu wenig – NMIV wichtig für Schulen
- Wann wird Ordnungsamt tätig???
- Parkräume???
- Quer- und Nebenstraßen → Einbahnstraßen → Verkehrskonzept

20

- Fehler und Verzögerung beim Bauen
- Falsche Prioritäten
- Fehlender Platz (Parken, Verkehr, ...)

21

- Zuviel Autoverkehr, Durchgangsverkehr
- Wege nicht barrierefrei
- Straßenbelag nicht Radfahrerfreundlich

22

- Verdrängungsverkehre in Randgebiete und angrenzende Magistralen (Oberspreestr./Glienicker Weg)

23

- Der enge Querschnitt der Dörfeldstraße
- Mangel an öffentlich zugänglichen Freiflächen
- Schlechter Straßenzustand
Zustand öffentlicher Räume

24

- Inselcharakter
- Durchgangscharakter der Dörfeldstraße
- Erreichbarkeit zu Fuß und mit Rad

25

- Zuviel Durchgangsverkehr
- Keine Aufenthaltsqualität in der Dörfeldstraße
- Viel Parkverkehr

26

- Zu schmale Straßen
- Privatbesitz an Grundstücken
- Straßenbahnen

27

- Ausbaustandard Verkehrsanlagen, insbesondere Tram
- Befahrbarkeit Straßen für Busse
- Keine eindeutige Priorisierung des ÖV

28

- Baulichen Grenzen/Breiten Dörpfeldstraße
- Konflikte Ruh. + Lieferverkehr
- Durchgangsverkehr Dörpfeldstraße

29

- 1) Kfz-Verkehr – Bedeutung als Durchfahrtsstraße
- 2) Besitzverhältnisse //Ladenimmobilienstruktur → zu kleine Verkaufsräume, rückwärtige Lage der Marktpassage
- 3) Zu kleiner Straßenquerschnitt um Fuß- & Radverkehr mehr Bedeutung & Platz zu verleihen

30

- Verkehrssituation
 - Breite der Gehwege
 - U-Bahn fehlt
- } Dörpfeldstraße

31

- Der enge Straßenraum der Dörpfeldstraße
- Komplizierte Verwaltungsabläufe
- Beachtung unterschiedlicher Interessen können nur zu Kompromissen führen

32

- Falsche Planung wenn nicht alle Zusammenarbeiten
- Fehlende finanzielle Mittel
- Wenn aneinander vorbeigeredet wird

33

- Enge Haupt(Dörpfeld)-straße
- Kein Durchgang Friedlander Straße – Bahnhof
- Fehlender Zusammenhang Markt – Schulgarten (Florian-Geyer-Straße)

34

- 1) Durchgangsverkehr Dörpfeldstraße
- 2) Fehlende/schlechte Rad-/Fußwege
- 3) Unattraktiver Einzelhandel

35

- Verkehr in der Dörpfeldstraße (auch zu schmal)
- Altes Pflaster und enge Straßen
- Zu wenig öffentlicher Raum/Platz für Kinder und Jugendliche

36

- Durchgangsverkehr
- z.T. zu geringer Straßenquerschnitt
- zu viele private Autofahrer

37

1. Dörpfeldstraße und Nebenstraßen zu schmal
2. Bürgersteige ungleich in der Breite
3. Kopfsteinpflasterung z.T. noch historisch

38

- Zu enge Straßen für 2 Straßenbahngleise, Radfahrer, Auto + Fußgänger
- Schlechte Straßenverhältnisse + Bürgersteige (nicht Behindertengerecht)
- Kreuzungsbereich S-Bf. Adlershof – Dörpfeldstraße

39

- Fahrradverkehr
- Allgemeine Beschilderung des Ortskerns
- Möglichkeit als Autofahrer, Banken, Geschäfte usw. anfahren zu können (Dörpfeldstraße)

40

- Dörpfeldstraße: zu viel gegensätzliche Nutzungsansprüche bei zu wenig öffentlichen Raum
- Kaum verkehrliche Ressourcen/Alternativen im nahen Raum um das Untersuchungsgebiet herum
- Es gibt zu wenige finanzielle Möglichkeiten für wesentliche Verbesserungen zeitnah

41

- 1) Zu viel Autoverkehr
- 2) Denkblockaden bzgl. Verwaltungsverfahren bei ämterübergreifenden Lösungsansätzen

42

- Gemeinsames Agieren von Verwaltung, BVG, Medienversorgung
- Einordnung der Aktivitäten im Zeitplan

43

- Eingleisiger Abschnitt zwischen Marktplatz Adlershof und S-Bahnhof Adlershof für Straßenbahn
- Behinderung der Straßenbahn durch ruhenden Verkehr, ganztätiges Parkverbot
- Kein Einbahnstraßensystem in den Nebenstraßen von der Dörpfeldstraße in den Nebenstraßen
- Keine Fahrradstraßen

Ergebnisse der Kärtchenabfrage (Gelbe Karte):

Meine „Vision“ für Verkehr und Freiraum im Quartier Adlershof-Dörpfeldstraße.

1

- An der engsten Stelle und am Marktplatz sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt.
- Marktplatz lädt zum Verweilen ein
- Weniger Autos aber mehr Roller und Motorräder mit eigenen Parkmöglichkeiten am Marktplatz
- Ausreichend Fahrradbügel und Orte zum Sitzen
- Keine Radfahrer auf den Bürgersteigen
- Private Freiflächen werden der Öffentlichkeit geöffnet (Kirche / Innenhöfe)
- Alte Schule ist ein zentraler Ort, wo ich mich auch davor treffen kann
- Keine falsch parkenden Autos vor Schulen, die Kinder kommen gut mit dem Rad hin
- Das historische Straßenbild ist erhalten und gepflegt
- Behinderte kommen gut in die Bahn und finden Rast am Marktplatz
- Ein Schild erinnert an die vielen Schilder auf dem Marktplatz – jetzt sind sie fast alle weg
- Das Parkhaus wird super genutzt und oben drauf ist ein Biergarten

2

- ÖPNV – zweigleisiger Ausbau
- MIV – leistungsstarke Umfahrungsmöglichkeiten
- Straßencafés
- Grünflächen

3

- Ich wünsche mir rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, damit der enge Straßenraum möglichst viele Funktionen erfüllen kann.

4

- Erhalt der Arndtstraße mit den Häusern und Kirche sowie Pflasterung der Straßen + Gehwege, da es unter Denkmalschutz steht, da das genau des Charakter des Ortskern widerspiegelt. Die Anwohner haben auch ein Recht auf Ruhe + Ordnung sowie Erholung.

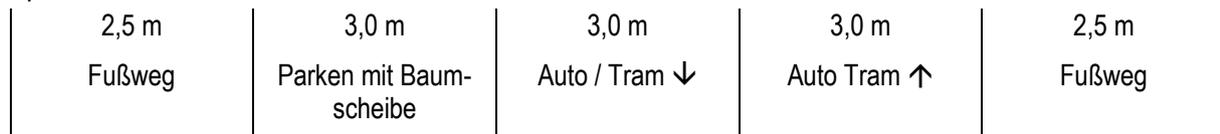
5

- Heute: „Ich wohne in Adlershof.“ - „Hä? Wo?“
- In Zukunft: „ich wohne in Adlershof.“ - „Oh, schön!“

6

- Die Möglichkeit den Ortskern Adlershof kennenzulernen mit Fahrrad + ÖPNV + zu Fuß auch + gerade als Älterer bzw. mit Behinderung. Dazu die Möglichkeit zum Verweilen an „grünen“ Oasen.

7



8

- Die Dörpfeldstraße als historisch gewachsene Einkaufsstraße, Durchgangsstraße, auch zum Verweilen einladende Straße

9

- Dörpfeldstraße = ohne Durchgangsverkehr, nur Straßenbahn, Radfahrer, Fußgänger, Lieferverkehr
- Glienicker Weg für Durchgangsverkehr, Anschlüsse, Kreisverkehr auf Optimierung prüfen
- Shuttle-Verkehr zwischen Kernstadt und WISTA unter Einbeziehung einiger Nebenstraßen als Pendlerverkehr zur Geschäftsbelebung
- Keine Zweigleisigkeit Straßenbahn aber zusätzliche Ausweichstellen zu Gunsten Flanieren, Caféplatz im Freien

10

*In Adlershof, da lebe ich.
In Adlershof, da begegnet man sich.
Hier will ich bleiben.
Hier gibt es bald Treiben.
Die Dörpfeldstraße mit Cafés
Und viel Grün.
Es gibt noch viel zu tun.*

11

- Behinderten gerechter Zugang für ÖPNV und Geschäfte.
- Abgesenkte Bürgersteige für Rollstuhlfahrer und Muttis mit Kinderwagen.
- Keine Stufen vor Geschäften und Arztpraxen
- Straßenbahnen gut „einsteigbar“
- Leitstreifen für Blinde, damit sie wissen, wo sie sind
- Ansage der einfahrenden Straßenbahn mit Liniennummer und Fahrtrichtung

12

- Gegenseitige Rücksichtnahme für alle Bewohner „Kompromisse“
- Erhaltung der gegebenen Straße, d.h. die Straßenbahn, Auto, Radfahrer und Fußgänger

13

- Dörpfeldstraße durch MIV entlasten (Einbahnstraßensystem)
- Parken in den Nebenstraßen
- Vielleicht auch ungenutzte Flächen als Parkhaus
- Fahrradrouen!!!

14

- Straßencafés
- Viel Grün
- Bänke zum Verweilen
- ÖPNV auch ab der Neltestraße bis zur Dörpfeldstraße
- Helle Straßen (Beleuchtung)

15

- Quartier mit „geordneten“ Verkehren mit Priorität auf ÖPNV
- Lebenswerter Raum durch transparente Planung

16

- Verkehr = Tram zweigleisig
+ Radrouten
+ Fußwege
 - Autoverkehr Rückbau
 - Grün nur in den Nebenstraßen, nicht in der Dörpfeldstraße (Platzmangel)
- Freiraum = Rad- + Fußwege ausbauen
+ Carsharing
Autoparkplätze auf ein Minimum begrenzen
+ unbebaute Flächen → Grünflächen umwandeln

17

- Eine Fußgänger- und Radverkehr orientierte Dörpfeldstraße, welche zum Flanieren einlädt & zum echten Herzstück Adlershofs geworden ist. (Verlagerung ruhender Verkehr, Mischverkehr ? Shared Space?)

18

- Vision für die Straßen
- Ein öffentlicher Raum, der die vorhandenen räumlichen Potenziale der Enge und Überschau- und Springbarkeit ? nutzt ...? Sich auch der schwächste Verkehrsteilnehmer wohl fühlt, ihn als Seins betrachtet, nutzt und erhält.

19

- Bessere Übersichtlichkeit für Verkehrsteilnehmer durch klare Verkehrsverhältnisse (Anordnung etc.)

20

- Eine Dörpfeldstraße, ein Marktplatz mit mehr Aufenthaltsqualität
- Dass die Probleme in der Dörpfeldstraße nur gelöst werden können, wenn man einen ganzheitlichen Ansatz vom Adlergestell bis zur Eisenbahnbrücke (Ottomar-Geschke-Straße) beschreitet.
- Keine Reservierung des öffentlichen Raums nur für den MIV

21

- Die Studenten besuchen die „Altstadt“ nach den Vorlesungen und haben die Wahl zwischen mehreren Lokalitäten.
- Die Anwohner lieben ihren Kiez, weil er sowohl ruhig wie attraktiv ist.
- Radtouristen legen eine Pause ein.

22

- Straßenraumaufteilung, die zum Verweilen einlädt, durch:
 - Bäume / Beleuchtung
 - Gestaltung mit Pflaster, kein Asphalt

23

- Der Bereich um den Markt wird als Begegnungszone, d.h. ohne starre Straßenprofilierung gestaltet.
- → Reduzierung Durchgangsverkehr

24

- Ich lebe in einem „grünen“ Ort, der verkehrsberuhigt ist, der Bereiche für attraktive Freizeitgestaltung hat. Ein Ort für Radfahrer und Elektromobilität, mit leicht zu erreichenden Einkaufsmöglichkeiten und einem leistungsfähigen ÖPNV.
- Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer können sich hier ohne Konflikte begegnen.
- Die Köllnische Heide und die neuen Bereiche sind leicht zu erreichen.

25

- Nicht so einseitig denken. Es gibt noch den Ortsteil jenseits der Dörpfeldstraße. Adlershof „Alt“ und „Neu“ haben viel Potenzial für Freizeit und öffentlichen Raum durch die bewusste Ansiedlung von Kultur + Freizeit + Handel sich gegenseitig ergänzend gestalten.
- Wichtig der S-Bahnhof – Verknüpfung finden.
- Die Dörpfeldstraße ohne Durchgangsverkehr, der private Kfz-Verkehr beschränkt.

26

- Schilderwaldabbau

27

- Gleichberechtigte Nutzung der öffentlichen Flächen, keine Reservierung des öffentlichen Raums nur für Autos. Mehr Aufenthaltsqualität.
- Vorrang für Anwohner und Gewerbetreibende aus Adlershof gegenüber „Transit-Reisenden“.

28

- Es entsteht ein beruhigtes Wohnquartier mit Modellcharakter für den Radverkehr.
- Autos mit Tempo 30 kaum mehr wahrnehmbar.

29

- Durchgängig 1-bahnige Straßenbahn
- Anliegerverkehr regulieren
- Zusätzlicher Parkraum (Parkhaus)
- Fußgänger / Fahrrad größeren Stellenwert

30

- Dörpfeldstraße wird attraktives Ziel
- ÖV, Rad- und Fußverkehr sind eindeutig priorisiert
- Urbanes Leben im öffentlichen Raum

31

- Gemeinsames Adlershof Neu + Alt

32

- Meine Vision für die Dörpfeldstraße:
- Eine zum Verweilen einladende Straße ohne Durchgangsverkehr mit einem verkehrsberuhigten Marktplatz (z.B. Begegnungszone)
- Sichere Rad- und Fußwege
- Attraktiven, vielfältigen Einzelhandel

33

- Reglementierung
 - Autoverkehr zur Stärkung des Alternativverkehrs (ohne Verhinderung der Autos)
- Einmaliges Freiraumkonzept
 - Lasersichtachsen, Lokal Kultur, Flanieren, einkaufen)

34

1. Lieferverkehr nur noch „hinten“
2. Parken für Pkw z.T. auf Bürgersteig
3. Problem Radverkehr, daher eingleisige Tram erhalten
4. Baumpflanzungen an breiten Bürgersteigteilen

35

- Räume, wo ich nicht nur durchgehen, sondern bleiben kann → Straßencafé, Kneipe Dörpfeldstraße – Marktplatz
- Ruhiger, leiser Verkehr

36

- Ein friedliches Miteinander aller, so dass sich alle Bewohner aufgehoben fühlen und dass Touristen nicht nur von der WISTA sprechen, sondern auch davon, wie schön es auf dem Marktplatz war zu sitzen und die Kinder und Jugendlichen auf den umliegenden Frei- und Spielflächen sich amüsierten.

37

- Die Dörpfeldstraße ist zwischen Marktplatz und Adlergestell ein verkehrsberuhigter Bereich, der für den Durchgangsverkehr (außer ÖPNV) gesperrt ist.

38

- Zusammenführung des Marktplatzes mit dem Adlershofer Marktpassagen durch Umlegung der Genossenschaftsstraße zur Helbigstraße
- Asymmetrische Fahrbahngestaltung der Dörpfeldstraße mit Park- und Lieferangeboten auf partiellen Sonderfahrbahnflächen
- Verschwenk der Gleisanlagen um den Tunnelblick mit daraus folgenden Beschleunigungen zu nehmen (psychologische Geschwindigkeitsreduzierung für Autofahrer)
- Schutzprofile in den Gleisen für Radsicherheit
- Kurzzeitparkzonen auf den ersten 20 m in den Seitenstraßen
- Lichtkonzept und optischer Brückenbau zur WISTA
- Orientierungshilfen für Demenzkranke
- Fahrradparkhaus

Evaluation des Starter-Workshops durch die TeilnehmerInnen

Gesamtbewertung:

8 mal	26 mal	3 mal	1 mal	0 mal	0 mal	0 mal	1 mal
Note „1“ 	Note „2“ 	Note „3“ 	Note „4“ 	Note „5“ 	Note „6“ 	Note „7“ 	ohne Angabe

Individuelle Kommentare:

Note	Kommentare
1	<ul style="list-style-type: none"> • sehr strukturiert, gut gestraffte und kurzweilige Moderation • sehr gute prägnante Schwerpunktdarstellung • herzlichen Dank!
1	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gute Gesprächsführung • sehr gute Vorbereitung
1	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gute, zielorientierte Moderation • Analyse des Quartiers hervorragend
1	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gute Moderation und konsequente Gesprächsführung • gute Foliendarstellung
1	<ul style="list-style-type: none"> • Leitung des Workshops „1A“ • viele Hinweise, Bemerkungen waren möglich • Liste mit Ansprechpartnern wie Namen, Zuständigkeit, Mailliste wenigstens der Wichtigsten
1	<ul style="list-style-type: none"> • informativ, umfassend, strukturiert, interessant, ergebnisorientiert
1	<ul style="list-style-type: none"> • Vorträge waren kurz und informativ und verständlich • Redner hatten Zeit ihre Argumente dazu beizusteuern • Vorschlag: den nächsten Workshop mit Mikrofon zu arbeiten, da manche Teilnehmer/innen nicht zu verstehen waren
2	<ul style="list-style-type: none"> • Anliegen wurden sehr gut dargestellt
2	<ul style="list-style-type: none"> • gut → abwechslungsreich • super Moderator
2	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gut organisiert und strukturiert • gute Vorbereitung und Informationen sehr verständlich vermittelt
2	<ul style="list-style-type: none"> • mir hat's gefallen, besonders das zügige Fortschreiten • falsche Beiträge weiter sofort abbrechen und auf den Nachgang (Post...) verweisen
2	<ul style="list-style-type: none"> • alles o.K. und informativ
2	<ul style="list-style-type: none"> • gute Gesprächsleitung und Vorbereitung

	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die Versorgung
2	<ul style="list-style-type: none"> • zur Erfassung von zusätzlichen Informationen und Meinungen okay • gute Darstellung der örtlichen Verhältnisse • noch keine Lösungsansätze erkennbar
2	<ul style="list-style-type: none"> • gut strukturiert und das Wesentliche erfasst
2	<ul style="list-style-type: none"> • z.T. etwas „gehetzt“ → 4 Termine? → 44 Stunden je Workshop?
2	<ul style="list-style-type: none"> • straffes Programm → ein bisschen gehetzt
2	<ul style="list-style-type: none"> • straffe und freundliche Diskussionsführung • Kaffee fehlte
2	<ul style="list-style-type: none"> • im Kreis sitzen verbessert die gegenseitige Wahrnehmung
2	<ul style="list-style-type: none"> • gute Materialien • guter Ort • gute Vorbereitung, so dass das Thema gut erkennbar war / ist
2	<ul style="list-style-type: none"> • gute Informationen und Anregungen
2	<ul style="list-style-type: none"> • für Meinungsdarstellung war i.d.R. Zeit, für Meinungsbegründungen i.d.R. nicht • etwas laut, leider Bildung von Schwatzzrunden • die Stellungnahmen der Fachverwaltungen haben gefehlt
2	<ul style="list-style-type: none"> • straff geführt • teilweise bühnenreife Einlagen
2	<ul style="list-style-type: none"> • Die Rahmenbedingungen der Fachverwaltungen wurden nicht publik → die sollte jeder gehört haben
2	<ul style="list-style-type: none"> • Schade, dass immer am grünen Tisch die Grenzen für ein Gebiet gezogen werden ohne an die Leute in den „Randzonen“ zu denken
2	<ul style="list-style-type: none"> • Der Workshop war sehr interessant • Hoffentlich schaffen Sie es die Wünsche der Adlershofer umzusetzen. Danke
2	<ul style="list-style-type: none"> • wenig Zeit zum Denken und Diskutieren, leider, obwohl verständlich.
2	<ul style="list-style-type: none"> • Das nächste mal nicht so schnell • Mehr Zeit für Diskussion
2	<ul style="list-style-type: none"> • gut organisiert • Brezeln zu hart
3	<ul style="list-style-type: none"> • Alles gut am 24.02.2016 nur die davor liegende Kommunikation war sehr schlecht (Ausnahme: Machule) • Kaffee fehlte
3	<ul style="list-style-type: none"> • gut moderiert • sehr kompakt • Die Details müssen sichern noch konkretisiert werden

4	<ul style="list-style-type: none"> • Es wäre schon schön und hilfreich, wenn die Planer den Ort bzw. die Straßennamen kennen würden. • Zeitplan wurde gut eingehalten
4	<ul style="list-style-type: none"> • Für einen „Workshop“ finde ich die Runde zu groß – es bleibt ein externes Planungsergebnis. • Ich gebe gerne zu, dass es vielleicht nicht anders geht, um ein umsetzbares Ergebnis zu erhalten.
Ohne Angabe	<ul style="list-style-type: none"> • für eine Bewertung war ich zu spät