

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

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

Diskursives Planungsverfahren

Protokoll des

Abschluss-Workshops am 25. Mai 2016

Zeit: 17:30 bis 21:10 Uhr
Ort: Neltestraße 26 (Nelte 26)
Anwesende: s. TeilnehmerInnenliste

Top 1 Begrüßung

[Folie 1]

Stadtrat Hölmer, der für die Teilnahme und zur offiziellen Begrüßung vorgesehen war, hat sich entschuldigt, versucht aber dennoch später dazu zu kommen.

Herr Machule (*Gesprächsleitung*) begrüßt alle Anwesenden und bedankt sich vorab bei Herrn Rose (*Wohnungsbaugenossenschaft Treptow Süd*) für die erneute Überlassung des Raumes. Er verweist auf die am Eingang zur Unterschrift ausliegende Teilnehmerliste und verzichtet auf eine Vorstellungsrunde, bittet aber darum, dass die TeilnehmerInnen vor einem Redebeitrag immer nochmals ihren Namen nennen.

Top 2 Bestätigung Protokoll Zwischen-WS und Tagesordnung Abschluss-WS

[Folien 2-5]

Herr Machule verweist auf Folie 3 und die drei darauf benannten Nachträge zum Protokoll des Zwischen-Workshops, welche das Gutachterteam erreicht hätten. Er liest die wesentlichen Passagen der eingegangenen Nachträge dem Plenum zur Kenntnisnahme vor:

1. Nachtrag

Herr Aschenbrenner (BVG – Abteilung Angebotsplanung) schrieb per E-Mail vom 09.05.2016:

„Die Wiedergabe der von mir gemachten Aussagen im Protokoll [des Zwischen-Workshops] ist an einer Stelle m. E. nicht ganz korrekt. Deshalb erlaube ich mir hierzu folgende Klarstellung.

[Auszug aus dem Protokoll des Zwischen-Workshops:] 'Herr Aschenbrenner (BVG – Abteilung Angebotsplanung) betont, dass die genaue Lage der Straßenbahnhaltestellen noch offen sei, dass aber deren Barrierefreiheit ein absolutes Muss darstelle. Diese verlange nach einer Bordhöhe von 22 cm im Haltestellenbereich. Herr Aschenbrenner erklärt, dass eine eingleisige Straßenbahnführung bei Zweirichtungs-Betrieb nicht mehr zeitgemäß sei, weil sie zu einer Verlängerung von Fahrzeiten führe. Dies mindere die Attraktivität der Straßenbahn für Fahrgäste und führe insgesamt zu einer Verlängerung von Umlaufzeiten'.

Ich meine hierzu darauf verwiesen zu haben, dass die eingleisige Strecke in erster Linie die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn (Anzahl der Züge/ Stunde und Richtung) und die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung stark einschränkt und wegen der zunehmenden Bedeutung der Straßenbahn nach Adlershof als überregionale Verbindung im öffentlichen Verkehr, auch wegen der diversen Anschlüsse von und zur S-Bahn und im Zusammenhang mit der weiteren Neubaustreckenplanung in der Wissenschaftsstadt, für einen zeitgemäßen Betrieb an dieser Stelle nicht mehr tragbar ist. Das Argument der Fahrzeitverlängerung trifft eher für die Überlegungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Dörpfeldstraße zu, ebenso die daraus resultierende Verlängerung der Umlaufzeiten mit der Folge einer Erhöhung der Kosten und einer etwaigen Erhöhung des Fahrzeug- und Personalaufwandes.“

2. Nachtrag

Herr Fröhlich (*Gemeindekirchenrat*) schrieb per E-Mail vom 17.05.2016:

„In vorgenanntem Protokoll [des Zwischen-Workshops] wird auf S. 13 im untersten Abschnitt, Mitte, Herr Rose zitiert mit der Aussage, das Eckgrundstück Genossenschaftsstraße (68, mit Doppelgarage) gehöre der Kirchengemeinde, und diese habe angeboten [es, zumindest in Teilen, zu verkaufen] ...

Hierzu möchten wir feststellen, dass das Grundstück Genossenschaftsstraße 68 nicht der Evangelischen Kirchengemeinde Berlin-Adlershof gehört, sondern vor mehr als einem Jahrzehnt von den jetzigen Bewohnern, der Familie Köhler, gekauft worden ist, und dass demzufolge auch von unserer Seite, der evangelischen Kirchengemeinde, kein Angebot zum Abtreten von Grundstücksteilen gemacht werden kann.“

3. Nachtrag

Herr Glugla (*katholische Kirche*) schrieb per Fax vom 22.05.2016:

„Im Protokoll des zweiten workshop wird als nachträgliche Anmerkung zum Protokoll aufgelistet:

[Auszug aus dem Protokoll des Zwischen-Workshops:] ‚Der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung in der Dörpfeldstraße ist elementarer Bestandteil der dieser Konzeptentwicklung zu Grunde liegenden Aufgabenstellung von Seiten des Bezirksamtes Treptow-Köpenick und beruht darüber hinaus auf einer expliziten Zielstellung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin. Sie ist daher nicht verhandelbar und wird in jedem Fall im Konzept vorgesehen werden.‘

Diese nicht verhandelbare zweigleisige Straßenbahnführung entspringt demzufolge der Aufgabenstellung der Planung und hat in Folge dessen mehr Bedeutung als ein sogenanntes K.o.-Kriterium.

In beiden vorangegangenen workshops waren von den ca. 60 Beteiligten ungefähr 1/5 der Teilnehmer aus der Senatsverwaltung, dem Bezirksamt und von der BVG, denen klar war, dass die Straßenbahn im Endzustand **zweigleisig** fahren muss. Mir ist unklar, warum im workshop z.B. ‚die abschnittsweise eingleisige Führung der Straßenbahn sehr problematisch‘ dargestellt wurde, es aber keinen Hinweis dazu gab, dass die Zweigleisigkeit Bestandteil der Planungsaufgabe und damit Vorgabe ist.

Ich vermute, dass die ebenfalls viel Zeit in Anspruch genommene Beratung zur Fahrradführung durch Adlershof und die Genossenschaftsstraße auch eine Planungsaufgabe und damit nicht verhandelbar ist.

[*Nachtägliche Anmerkung zum Protokoll bzw. zu der hier geäußerten Annahme: Die Führung des Radverkehrs durch das Quartier bzw. die Genossenschaftsstraße ist in der Aufgabenstellung zur Konzeptentwicklung nicht weiter festgelegt. Zur Planungsaufgabe gehörte allerdings explizit die allgemeine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Quartier. Außerdem sind im Rahmen der Radverkehrsstrategie des Bezirks Treptow-Köpenick sowie der bereits bestehenden Wegenetze für den Radverkehr bereits wesentliche Radrouten definiert; so u. a. die Routen entlang der Genossenschaftsstraße sowie der Dörpfeldstraße. Die im Rahmen der Workshops diskutierten Wegführungen für den Radverkehr sowie die damit einhergehenden Qualifizierungsmaßnahmen einzelner Straßen sind somit nicht festgelegt gewesen, sondern stellen das Ergebnis des diskursiven Planungsprozesse unter Berücksichtigung aller vorherrschenden Rahmenbedingungen dar.*]

Vor einer Weiterarbeit des Gremiums im dritten workshop erwarte ich zu Beginn des workshops am 25.05.2016 eine Klarstellung für die ehrenamtlich Beteiligten über die Vorgaben zur Planung:

- a) Gehört die Fahrradführung/Umgestaltung der Genossenschaftsstraße ebenfalls zur Aufgabenstellung der Planung und ist damit nicht verhandelbar? [*Nachtägliche Anmerkung zum Protokoll bzw. zu der hier gestellten Frage: Nein. Die diskutierte Führung des Radverkehrs durch die Genossenschaftsstraße bzw. die Notwendigkeit einer baulichen Umgestaltung derselben sind Ergebnis des diskursiven Planungsprozesses unter Berücksichtigung der Aufgabenstellung zur Konzeptentwicklung. Siehe hierzu auch die obenstehende nachträgliche Anmerkung.*]
- b) Welche weiteren nicht verhandelbaren Rahmenbedingungen gehören ebenfalls zur Aufgabenstellung der Planung? [*Nachtägliche Anmerkung zum Protokoll bzw. zu der hier gestellten Frage: Nicht verhandelbare Rahmenbedingungen der Planung sind die in der Aufgabenstellung zur Konzeptentwicklung benannten allgemeinen strategischen Oberziele, welche vom Bezirk vorgegeben sind und durch im Rahmen der Konzeptentwicklung zu erarbeitende Maßnahmen erreicht werden sollen (wie bspw. die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Barrierefreiheit, eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, etc.). Diese generellen Zielstellungen für das Konzept wurden im Rahmen der bisherigen Workshops regelmäßig benannt, erörtert und in den Foliensätzen schriftlich dargelegt. Einzige von vornherein festgelegte bauliche Maßnahme ist der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnführung in der Dörpfeldstraße.*]

- c) Da ‚eine stufenweise Umsetzung des Konzepts, d. h. real und konkret die stufenweise Erreichung des Zielzustandes, möglich sein‘ soll (drittes K.o.-Kriterium, siehe Protokoll) erwarte ich eine Information zur Umsetzung beim zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn.“

Herr Aschenbrenner nimmt Bezug auf die letzte Frage und konstatiert, dass es zu früh sei für verbindliche Aussagen zum Bauablauf im Zusammenhang mit der Herstellung einer durchgängig zweigleisigen Straßenbahnführung in der Dörfeldstraße.

Frau Grünert (*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung VII B*) ergänzt, dass für die bauliche Veränderung der Gleisanlagen ein formales Planfeststellungsverfahren notwendig sei, innerhalb dessen eine formal geregelte Beteiligung unterschiedlichster Akteure zwingend vorgeschrieben ist.

Herr Machule geht kurz zusammenfassend auf die Fragen von Herrn Glugla ein und bittet angesichts der heutigen Tagesordnung darum, weitere Einzelheiten zu den nachträglichen Zusendungen bilateral zu besprechen. Es gibt keinen Widerspruch.

Herr Erxleben (*Adlershofer Bürgerverein e.V.*) gibt zu bedenken, dass die Annahme dreier unterschiedlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen über den Verlauf der Dörfeldstraße (vom Adlergestell bis zur Waldstraße) unrealistisch, weil letztendlich nicht durchsetzbar sei.

Herr Machule bittet ihn, diese Meinung ggf. nochmals im Rahmen der späteren Diskussion einzubringen. Er fragt in die Runde, ob es weitere Anmerkungen oder Ergänzungen zum Protokoll des Zwischen-Workshops vom 20.04.2016 gebe. Dies ist nicht der Fall. Er erklärt das Protokoll, wie vorliegend, als bestätigt und stellt die Tagesordnung des heutigen Abschluss-Workshops vor.

Tagesordnung [Folie 4]

- (17:30 Uhr) Top 1 Begrüßung
 Top 2 Bestätigung Protokoll Zwischen-WS und Tagesordnung Abschluss-WS
 Top 3 Vorstellung der Ergebnisse der Meinungsabfrage aus dem Zwischen-Workshop
 Top 4 Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes
 Top 5 Diskussion und Stellungnahmen der Verwaltung
- (19:30 – 19:55 Uhr) Pause
- Top 6 Maßnahmen zur Qualifizierung des Zielnetzes
 Top 7 Verkehrliche Maßnahmenübersicht und Wirkungen
 Top 8 Diskussion und Stellungnahmen der Verwaltung
 Top 9 Meinungsbildung und Umsetzungsempfehlung
 Top 10 Erläuterungen des Bezirksamts Treptow-Köpenick zu den Rahmenbedingungen der Konzeptumsetzung
 Top 11 Resümee und Ausblick
- (20:55 Uhr) Top 12 Verabschiedung

[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Weil sich die Diskussion im Workshop zeitlich anders als geplant entwickelte, veränderte der Gesprächsleiter in Absprache mit den Planungsbüros und der Verwaltung ohne extra Bekanntgabe an das Plenum den oben vorgestellten Ablauf der Tagesordnung, welche im Raum aufgehängt war. Die Tops 5, 8 und 10 entfielen. Die explizite „Stellungnahme der Verwaltung“, die unter diesen Tops vorgesehen war, floss direkt in die Diskussion mit ein, für Top 10 vorbereitete informierende Folien wurden zugunsten der Diskussionszeit nicht aufgerufen. Aus zeitlichen Gründen entfiel außerdem der Top 6. Aus dem Plenum gab es zu diesen Änderungen im Ablauf im Folgenden keine Wortmeldungen.]

Anhand der Folie 5 benennt und beschreibt Herr Machule den Fokus des Abschluss-Workshops. Ziel sei es, die entwickelten Bausteine des Integrierten Verkehrs- und Freiraumkonzepts zu diskutieren und letztendlich ein Meinungsbild aus dem Plenum aufzunehmen. Das Meinungsbild des Plenums ist wesentlich richtungsgebend für die abschließenden Empfehlungen aus dem Diskursiven Planungsverfahren bezüglich der Umsetzung einzelner konkreter Maßnahmen bzw. einzelner konkreter Gestaltungsbausteine für die Qualifizierung der öffentlichen (Straßen-)Räume im Quartier.

Frau Bennewitz (*Bewohnerin der Arndtstraße*) fragt, wann denn die Planungen zu den Freiflächen vorgestellt würden.

Herr Machule antwortet, dass die Freiflächen je nach Lage entweder zusammen mit den Planungen für die Dörfeldstraße, den Marktplatz oder den Planungen im umgebenden Untersuchungsgebiet besprochen würden. Grundsätzlich soll wie in den bisherigen beiden Workshops vorgegangen werden. Zunächst stellt das Gutachtertteam seine Ergebnisse in ihrer Gesamtheit vor, und das Plenum beschränkt sich auf Verständnisfragen, bevor nach jedem thematischen Block Zeit für eine vertiefte inhaltliche Diskussion ist. Es soll gewährleistet werden, dass das entwickelte Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept einschließlich der Wechselwirkungen und Synergien insgesamt dargestellt und erfasst werden kann und sich eine zielführende Diskussion ergibt.

Top 3 Vorstellung der Ergebnisse der Meinungsabfrage aus dem Zwischen-Workshop [Folien 6-15]

Frau Hartfiel (*Projektbearbeiterin Gruppe Planwerk*) stellt anhand der Folien 8-15 die im Zwischen-Workshop erhobenen Meinungsbilder vor.

In Hinblick auf die vier diskutierten Vorschläge zum Geschwindigkeitsniveau entlang der Dörfeldstraße [Folien 8-9] habe sich das Plenum sehr eindeutig für das insgesamt höchste vorgeschlagene Geschwindigkeitsniveau ausgesprochen, bei dem entlang der Dörfeldstraße durchgängig maximal Tempo 30 herrsche, außer im Abschnitt direkt am Marktplatz, wo Tempo 20 gelten solle [Folien 10-11]. Diese Präferenz der Anwesenden sei im Zuge der weiteren Projektbearbeitung verfolgt worden.

In Hinblick auf die fünf Vorschläge zur Querschnittsgestaltung entlang der Dörfeldstraße [Folien 12-13] habe sich das Plenum mehrheitlich für zwei Varianten (F und G) ausgesprochen, die beide (abgesehen von der Oberflächengestaltung) grundsätzlich die gleiche querschnittsmäßige Flächenaufteilung vorsehen [Folien 14-15]. In der Mitte der Straße befinden sich zwei kombinierte Fahrspuren für die Straßenbahn und den Kfz-Verkehr (je Richtung eine); daneben liegt auf der Fahrbahn je Richtung ein Fahrstreifen für den Radverkehr; beidseitig der Fahrbahn befindet sich ein Gehweg. Kfz-Stellplätze zum Parken (Halten länger als drei Minuten) sind nicht vorgesehen. Der Straßenquerschnitt ist symmetrisch angelegt. Die beiden Querschnittsvarianten unterscheiden sich lediglich in Hinblick auf die Oberflächenbefestigung und die Markierung von Fahrspuren. Die von Seiten des Plenums im direkten Vergleich der beiden Varianten bevorzugte Gestaltung sieht eine einheitliche Oberflächenbefestigung des gesamten Straßenraums (sowohl Fahrbahn als auch Seitenbereiche) mit einem hochwertigen Pflasterbelag (Großsteinplatten) vor. Diese Präferenzen der TeilnehmerInnen seien als Grundlage für die heute vorzustellenden Lösungsvarianten weiterverfolgt worden.

Top 4 Lösungsvarianten zur Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes [Folien 16-89]

Frau Hartfiel erklärt, dass insbesondere das Meinungsbild sowie die Diskussionen aus den bisherigen Workshops die Grundlage für die Konkretisierung der nun vorzustellenden Komponenten zur Qualifizierung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes bilden [Folien 18-19]. Die vorgestellten Komponenten seien die zentralen Gestaltungsbausteine bzw. -grundsätze für die letztendlich durch das Plenum des Diskursiven Planungsverfahrens zu empfehlenden baulichen Maßnahmen im Quartier.

Herr Gumz (*Projektleiter Hoffmann-Leichter*) beginnt die Erläuterung der einzelnen Komponenten für die Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes mit dem Aspekt der Verkehrsmengen-Zuflussregulierung [Folien 20-27]. Er betont, dass eine klare Zielstellung für das Konzept sei, Kfz-Durchgangsverkehr in der Dörfeldstraße zu reduzieren. Hierzu werde einerseits eine allgemeine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus in der Dörfeldstraße angestrebt, andererseits ist beabsichtigt, durch eine

entsprechende Straßenraumgestaltung die (wahrgenommene) Attraktivität der Straße für schnelles Durchfahren zu reduzieren. Darüber hinaus könne man an den wichtigsten Knotenpunkten am Rande des Quartiers Maßnahmen ergreifen, um den Zufluss von Kfz in das Gebiet bzw. in die Dörpfeldstraße einzuschränken. Deshalb wurde geprüft, welche quantitativen Reduktionspotenziale durch betriebliche Maßnahmen an umliegenden Knotenpunkten realisierbar sind. Die entscheidenden Knotenpunkte in diesem Zusammenhang, seien diejenigen, über die Durchgangsverkehre in Nordost-Südwest-Richtung in das Quartier einstrahlten, namentlich die beiden Knotenpunkte Adlergestell / Dörpfeldstraße / Rudower Chaussee sowie Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße. Wichtig sei, dass die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit des Quartiers für gebietsbezogene Kfz-Verkehre (Quell- und Zielverkehre) grundsätzlich erhalten bleibt, dass also die Zufahrt mit Kfz auch an den besagten Knotenpunkten nach wie vor möglich ist.

Anhand der Folien 20-21 erklärt Herr Gumz, dass am Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße / Rudower Chaussee Maßnahmen zur Zufluss-Reduzierung möglich wären. Eine Möglichkeit zur Begrenzung der aus Südosten über das Adlergestell einstrahlenden Kfz-Verkehre durch eine reine Anpassung (kein Um- oder Neubau) der vorhandenen Verkehrsflächen oder Lichtsignalanlagen (Ampeln) bestehe nicht. Jedoch könne man die in den Knotenpunkt einmündenden Fahrstreifen der Rudower Chaussee durch reine Ummarkierungen sinnvoll neu ordnen. Aktuell könne auf beiden Fahrstreifen geradeaus in die Dörpfeldstraße eingefahren werden, was auch hinsichtlich der an diesem Knotenpunkt typischen Unfälle im Längsverkehr problematisch sei. Hier wäre es zielführend, nur noch den rechten der beiden Fahrstreifen geradeaus in die Dörpfeldstraße (und rechts) führen zu lassen, während der linke Fahrstreifen nur noch zum Linksabbiegen (und nicht mehr wie bisher auch geradeaus) befahrbar wäre. Aus Nordwesten vom Adlergestell in die Dörpfeldstraße einbiegende Kfz-Verkehrsströme könnten dadurch reduziert werden, dass der gesondert signalisierte Linksabbiegestrom (eigenes Signal) durch eine Verkürzung der geltenden Grünphase zeitlich eingeschränkt würde.

Anhand der Folien 22-23 quantifiziert Herr Gumz die durch die beschriebenen Maßnahmen erzielbaren Kapazitätsreduktionen, die sich letztendlich auf einstrahlenden Kfz-Durchgangsverkehr auswirkten. In der Zeit der morgendlichen Frühspitze würde die Neuordnung der Fahrstreifen auf der Rudower Chaussee zu einer Reduktion der möglichen Anzahl der von dort in die Dörpfeldstraße einfahrenden Kfz in Höhe von 25 % führen. Während der Zeit der nachmittäglichen Spätspitze wären durch diese Maßnahme jedoch keine Reduktionen realisierbar, da der linke Fahrstreifen auf Grund der insgesamt sehr hohen Auslastung der Rudower Chaussee zu dieser Zeit de facto ohnehin nur zum links (auf das Adlergestell) Abbiegen benutzbar sei. Durch die zeitliche Einschränkung der Grünphase für die vom Adlergestell aus links in die Dörpfeldstraße einbiegenden Kfz könnte während der Frühspitze eine Reduktion der möglichen Anzahl der von hier in die Dörpfeldstraße einfahrenden Kfz in Höhe von 10 % erreicht werden. Während der Spätspitze könnte durch dieselbe Maßnahme eine Reduktion der entsprechenden Verkehrsmenge um 22 % erreicht werden.

Anhand der Folien 24-25 erklärt Herr Gumz, dass am Knotenpunkt Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße die folgende Maßnahme zur Zufluss-Reduzierung möglich wäre: Aus östlicher Richtung (Altstadt Köpenick) in die Ottomar-Geschke-Straße einbiegende Kfz-Verkehrsströme könnten dadurch reduziert werden, dass der gesondert signalisierte Linksabbiegestrom (eigenes Signal) durch eine Verkürzung der geltenden Grünphase zeitlich eingeschränkt wird. Das Signalprogramm an diesem Knotenpunkt sei sehr komplex, da es sich um eine bedarfsorientierte LSA-Steuerung mit ÖV-Priorisierung handele, weshalb man für die Kapazitätsberechnung jeweils ein Standardprogramm mit und ohne Straßenbahnanforderung benutzt habe.

Anhand der Folien 26-27 quantifiziert Herr Gumz die durch die beschriebene Verkürzung der Grünphase der Linksabbieger erzielbaren Kapazitätsreduktionen, die sich letztendlich auf einstrahlenden Kfz-Durchgangsverkehr auswirkten. Im Fall ohne Straßenbahnanforderung könnte durch die zeitliche Einschränkung der Grünphase für die von der Oberspreestraße aus links in die Ottomar-Geschke-Straße einbiegenden Kfz eine Reduktion der möglichen Anzahl an von hieraus einfahrenden Kfz in Höhe von 56 % erreicht werden. Im Fall mit Straßenbahnanforderung könnte durch dieselbe Maßnahme eine Reduktion der entsprechenden Verkehrsmenge um 42 % erreicht werden.

Herr Gumz betont, dass die beschriebenen Anpassungen der Signalprogramme und Fahrstreifenmarkierungen aus verkehrsplanerischer Sicht zu empfehlen wären, um den Kfz-Durchgangsverkehr in der Dörpfeldstraße zu reduzieren.

Herr Kabsch (*Interessenvertreter junger Familien in Adlershof*) fragt, ob es nicht zielführender sei, die Ampelschaltungen im Zuge der bzw. auf den Zuwegen zur Spindlersfelder Straße (als designierte Umfahrung des Quartiers) zu optimieren d. h. für den Durchgangsverkehr zu attraktivieren.

Herr Gumz antwortet, dass man sich im Rahmen des räumlich und auch ressourcenmäßig begrenzten Arbeitsauftrages auf das vordringliche Ziel einer Reduzierung von Kapazitäten für Kfz-Durchgangsverkehr konzentriert und diesbezüglich vorhandene Potenziale quantifiziert habe. Man habe aber nicht ein Detail aller möglichen Maßnahmen zur Optimierung sämtlicher weiträumiger Verkehrsströme ausgearbeitet. Insofern habe man sich gezielt den beiden wichtigsten Knotenpunkten für eine mögliche ‚Pfortnerung‘ der Kfz-Durchgangsverkehre auf der Dörpfeldstraße gewidmet.

Frau Becker (*Bürgerverein Adlershofer Festkomitee*) fragt, ob die eingleisige Führung der Straßenbahn in der Dörpfeldstraße denn nicht tatsächlich ein höheres Potenzial zur Verdrängung von Kfz-Durchgangsverkehren aus dem Quartier berge.

Herr Gumz antwortet, dass sich die Straßenbahn bei dem gegebenen Takt als hemmender Faktor für Kfz-Durchgangsverkehre nicht wesentlich bemerkbar mache.

Herr Prochnow (*Bürgerverein Adlershofer Festkomitee*) führt aus, dass schon heute nur fünf Autos während der Grünphase für Linksabbieger über die Kreuzung kämen; in Folge der beschriebenen Maßnahme wären es dann noch zwei. Insofern halte er die beschriebenen Reduktionen für unvorteilhaft.

Herr Paul (*IG Dörpfeldstraße*) äußert Zweifel daran, dass die Herkunftsrichtung der Kfz-Zuflüsse in das Quartier den gezeigten Prozentanteilen entspreche. Von daher bezweifelt er die genannten Zahlen. *[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: An dieser Stelle liegt ein Missverständnis der Ausführungen von Herrn Gumz vor. Es handelte sich nicht um eine Quantifizierung der anteiligen Herkunftsrichtungen der in die Dörpfeldstraße einstrahlenden Verkehrsströme, sondern um eine Quantifizierung der möglichen Kapazitätsreduktionen einzelner Verkehrsströme an Knotenpunkten durch entsprechende Anpassungen.]*

Herr Gumz erklärt nochmals die inhaltliche Bedeutung der angegebenen Prozentzahlen. Man habe mit den modernsten Programmen rein rechnerisch analysiert, welche Potenziale zur Reduzierung von in die Dörpfeldstraße einstrahlenden Kfz-Verkehrsströmen bestünden. Die möglichen Kapazitätsreduktionen einzelner relevanter Knotenströme (bspw. Linksabbieger) habe man gegenüber den gegenwärtigen Leistungsfähigkeiten in Prozent quantifiziert. Bei den angegebenen Prozentwerten handele es sich also um die gegenüber dem heutigen Zustand bei entsprechender Maßnahmendurchführung reduzierbaren Anteile des jeweiligen Verkehrsstroms. Ziel der Analyse sei es schließlich gewesen, die möglichen Auswirkungen von Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr an den relevantesten Knotenpunkten zu quantifizieren. In der Realität bedeuteten die dargestellten Maßnahmen zur Kapazitätsreduktion bspw., dass BewohnerInnen durchaus etwas länger warten müssten, um in das Quartier einfahren zu können, während andere VerkehrsteilnehmerInnen diese Wartezeiten aber nicht in Kauf nähmen und das Quartier auf einem anderen Weg umfahren würden. Welche Auswirkungen derartige Maßnahmen in Summe letztendlich auf die Verkehrsbelastung im Quartier hätten, werde zu einem späteren Zeitpunkt des Workshops als Ergebnis der vorgenommenen Gesamt-Prognoseberechnungen vorgestellt.

Herr Prengel (*Bürgerinitiative MeinAdlershof*) erklärt, dass es viel sinnvoller wäre, am Knotenpunkt Adlergestell / Glienicker Weg dafür zu sorgen, dass von Südosten kommend zwei Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen in den Glienicker Weg zur Verfügung ständen. Heute würden an dieser Stelle viele Kfz-NutzerInnen aufgrund langer Wartezeiten zum Rechtsabbiegen zunächst geradeaus weiterfahren und dann später in das Untersuchungsgebiet einbiegen. Er fragt, ob man diesen Umstand betrachtet habe.

Herr Gumz verweist nochmals darauf, dass es bei der vorgestellten Analyse darum gegangen sei, Maßnahmen an den für die Einfahrt in das Quartier neuralgischen Knotenpunkten zu identifizieren, die eine unmittelbare Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Dörpfeldstraße erlaubten und deren jeweilige Auswirkungen zu quantifizieren. Man sei sich bewusst, dass es darüber hinaus noch viele weitere sinnvolle Möglichkeiten gäbe, mittelbar auf den Durchgangsverkehr des Quartiers einzuwirken und unterstütze entsprechende Vorstöße uneingeschränkt.

Herr Ostendorf (*IHK*) fragt, weshalb auf dem linken Fahrstreifen der Rudower Chaussee, der entsprechend der gezeigten Abbildung auch nur zum Linksabbiegen nutzbar ist, eine Reduktion des geradeaus in die Dörpfeldstraße einfahrenden Kfz-Verkehrs um 25 % möglich sei.

Herr Gumz erklärt, dass die Abbildung den Maßnahmenvorschlag zeige, bei dem eben der betreffende linke Fahrstreifen, anders als heute, nur noch zum Linksabbiegen nutzbar wäre. Heute ist dieser Fahrstreifen sowohl geradeaus als auch zum Links-Abbiegen befahrbar.

Herr Ostendorf führt weiter aus, dass er heute aber eher Stauungen auf dem rechten als auf dem linken Fahrstreifen der Rudower Chaussee beobachte.

Frau Brüggmann (*Bezirksamt Treptow-Köpenick*) nimmt nochmals Bezug auf die Ausführungen von Herrn Prengel und erklärt, dass es sich bei den benannten Knotenpunkten um Kreuzungen im Hauptstraßennetz des Landes Berlin handele und man sich diesbezüglich bereits in Konsultationen mit sämtlichen zuständigen Verwaltungseinheiten befinde. Man sei sich der Probleme (insbesondere am Knotenpunkt Adlergestell / Glienicke Weg) bewusst und arbeite an einer Lösung. Gerade auch Veränderungen an den Signalprogrammen der LSA (Ampeln) seien im Gespräch.

Herr Winkler (*Interessenvertreter junger Familien in Adlershof*) fragt, ob denn geprüft worden sei, welche Auswirkungen es hätte, die einmündenden Fahrspuren der Rudower Chaussee derart umzumarkieren, dass die rechte Fahrspur lediglich zum Rechtsabbiegen benutzbar wäre und die linke Fahrspur entsprechend sowohl geradeaus als auch zum Linksabbiegen befahrbar wäre.

Herr Gumz gibt zu bedenken, dass eine derartige Fahrstreifenaufteilung gemeinhin nicht vorkäme und von daher problematisch wäre, weil sie zu unbekanntem und entsprechend problematischen Verkehrssituationen führen würde. Außerdem wäre dann eine Zufahrt in die Dörfeldstraße über den linken Fahrstreifen der Rudower Chaussee in Zeiten starker Auslastung nahezu unmöglich (wie im Zusammenhang mit der Quantifizierung von Reduktionspotenzialen dargelegt), was auch AnwohnerInnen, etc. treffen würde und somit nicht im Sinne der Gewährleistung von Erreichbarkeit für Quell- und Zielverkehr sei.

Herr Notz (*Projektbearbeiter Hoffmann-Leichter*) fährt mit der Erörterung weiterer wesentlicher Komponenten (für die Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes) fort [Folien 28-35]. Es bestünden direkte Wechselwirkungen zwischen der Geschwindigkeitsregulierung und der Lage und Art möglicher Querungsstellen für FußgängerInnen. Deshalb würden diese beiden Themenbereiche im Folgenden zusammen erörtert.

Anhand der Folien 29-33 erklärt er, welche bereichsweisen Geschwindigkeitsregelungen geprüft und mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie dem Bezirksamt Treptow-Köpenick als Auftraggeber der Konzeptentwicklung beraten worden seien. Die intensiv diskutierte und vom Plenum des Diskursiven Planungsverfahrens favorisierte Variante eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) sei unabhängig von ihrer Ausdehnung insofern problematisch, als dass aus Sicht der oberen Straßenverkehrsbehörde (des Landes Berlin – VLB) eine zonenhafte Geschwindigkeitsbegrenzung im Hauptstraßennetz grundsätzlich nicht anordnungsfähig sein würde. Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung und insbesondere der Straßenbahnführung mit überörtlicher Bedeutung werde die Dörfeldstraße aber noch langfristig als Hauptverkehrsstraße im Ergänzungsnetz des Landes Berlin verbleiben. Die Umsetzbarkeit einer zonenhaften Geschwindigkeitsregelung entlang der Dörfeldstraße sei somit generell kaum gegeben.

Unabhängig von der Anordnungsfähigkeit in diesem Einzelfall habe eine zonenhafte Geschwindigkeitsbegrenzung grundsätzlich den Nachteil, dass innerhalb einer entsprechenden Zone keine Ampeln (LSA) oder Fahrbahnmarkierungen (bspw. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für den Radverkehr) zulässig wären. Aus Sicht des Gutachterteams sei es aber vor dem Hintergrund der in der Dörfeldstraße bestehenden Problemlagen und der geltenden Zielstellungen für die Konzeptentwicklung geboten, insbesondere gesicherte Querungsstellen (LSA oder Bedarfs-LSA) für FußgängerInnen sowie sichere Fahrspuren für RadfahrerInnen anzubieten. Außerdem wolle man in jedem Fall ein umsetzungsfähiges Konzept vorschlagen. Deshalb empfehle man, von der Idee einer zonenhaften Geschwindigkeitsbegrenzung Abstand zu nehmen und das Geschwindigkeitsniveau über (nicht-zonenhafte) Einzelanordnungen zu regulieren. Auch mit Einzelanordnungen könne das Ziel eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus effektiv erreicht werden.

Grundsätzlich sei, wie eine Einzelanordnung von Tempo 30, auch eine abschnittsweise Einzelanordnung von Tempo 20 denkbar. Die obere Straßenverkehrsbehörde (VLB) habe aber unmissverständlich deutlich gemacht, dass eine Einzelanordnung von niedrigeren Geschwindigkeiten als der allgemeinen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen ausnahmslos einer besonderen Gefährdungslage als Begründung und Maßnahmen-Legitimation bedürfe. Eine entsprechende Gefährdungslage innerhalb der Dörfeldstraße (zur Legitimation einer weiteren Ausdehnung des Bereiches in dem heute schon Tempo 30 gilt bzw. zur weiteren Herabsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung am Marktplatz) sei nach Ansicht der oberen Straßenverkehrsbehörde nicht ohne Weiteres gegeben. Liege eine besondere Gefährdungslage nicht vor, fehle der Straßenverkehrsbehörde die rechtliche Grundlage zur Anordnung einer die innerörtliche Richtgeschwindigkeit von 50 km/h unterschreitenden Geschwindigkeitsbeschränkung. Die pauschale Herabsetzung des

Geschwindigkeitsniveaus wäre ggf. nur durch einen politischen Beschluss möglich. Das Gutachterteam empfiehlt dem Bezirk deshalb ausdrücklich, die Fassung eines Beschlusses zu forcieren, der den besonderen Bedingungen und schützenswerten Belangen innerhalb der Dörfeldstraße Rechnung trägt.

An dieser Stelle ist es wichtig festzuhalten, dass sämtliche (vorgeschlagenen) gestalterischen Maßnahmen innerhalb der Dörfeldstraße sowie auch am Marktplatz (Veränderung des Straßenquerschnitts, Aufwertung der baulichen Qualität des Straßenraums) unabhängig von den letztendlich angeordneten betrieblichen Regelungen (bspw. Geschwindigkeitsbeschränkungen) umsetzbar sind und betriebliche Regelungen immer auch zu einem späteren Zeitpunkt verhandelt, begründet und verändert werden könnten (bspw. aufgrund von besonderen Gefährdungslagen durch Unfallhäufungsstellen, politischen Beschlüssen, o. ä.).

Vor dem Hintergrund der dargelegten Rahmenbedingungen sieht das Gutachterteam zunächst ein durch Einzelanordnungen geregeltes einheitliches Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h auf der gesamten Dörfeldstraße vor [Folien 33-34]. Diese Variante ermöglicht die Beibehaltung aller vorhandenen durch Lichtsignalanlagen (LSA – Ampeln) gesicherten Querungsstellen sowie die Einrichtung einer Weiteren im räumlichen Kontext der Alten Schule. Darüber hinaus könnten, so wie gewünscht, gesonderte Fahrspuren für den Radverkehr markiert werden. Außerdem biete eine im zentralen Abschnitt der Dörfeldstraße, also im Bereich des Marktplatzes, einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung die Möglichkeit, die den Marktplatz umgebenden Nebenstraßen gesondert betrieblich zu regulieren (bspw. in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches), ohne dass dadurch eine Überzahl verschiedener straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen aufeinander folgen würde (Überfrachtung, Überforderung und Verwirrung von VerkehrsteilnehmerInnen, Schilderwald). [Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Frau Pirok (bezirkliche Straßenverkehrsbehörde) hat in einem Termin am 06.06.2016 geäußert, dass sie einen verkehrsberuhigten Bereich in den Nebenstraßen am Marktplatz für nicht anordnungsfähig erachtet, weil hier die Erschließungsfunktion gegenüber der Aufenthaltsfunktion überwiege. Sie hält im betreffenden Bereich aber die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) für möglich und angemessen.]

Das Gutachterteam empfiehlt ausdrücklich, die grundsätzliche Idee einer noch weitergehenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (als Tempo 30) auf der Dörfeldstraße im zentralen Abschnitt des Marktplatzes von Seiten des Bezirks weiter zu verfolgen [Folie 35]. Eine entsprechende Anordnung sei zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Senkung der Barrierewirkung der Fahrbahn im Platzbereich höchst sinnvoll und zielführend. Deren Umsetzbarkeit (bzw. Anordnungschance) sei aber zurzeit zweifelhaft. Deshalb wird als Basisvariante eine Lösung vorgeschlagen, deren Anordnungsfähigkeit höher ist.

Herr Ihlefeld (ADFC) fragt, weshalb man nicht vorher die Einschätzungen der VLB eingeholt und kommuniziert habe, anstatt die TeilnehmerInnen des Diskursiven Planungsverfahrens nach deren Vorstellungen zu fragen, welche dann letztendlich aber nicht durchgesetzt werden könnten.

Herr Notz entgegnet, dass die VLB zu jedem der Workshop-Termine eingeladen gewesen sei, aber aufgrund von Kapazitätsengpässen niemals teilgenommen habe. Deshalb habe man deren Einschätzungen leider immer erst nachträglich einholen können. Die Abfrage von Präferenzen der TeilnehmerInnen, auch wenn diese nun letztendlich nicht uneingeschränkt umsetzbar sind, sei aber nichtsdestotrotz richtig und wichtig gewesen, weil es darum gegangen sei, auszuloten wo man hinwolle, d. h. welche Zielvorstellungen im ortskundigen Teilnehmerkreis überhaupt vorherrschen.

Herr Machule ergänzt, dass die Dörfeldstraße schließlich ein besonderes Planungsobjekt mit ganz besonderen Rahmenbedingungen sei, und man zunächst mit allen Beteiligten eruiert habe, was denn ein denkbare Optimum für diesen öffentlichen (Straßen-)Raum sein könnte. Man habe dieses Vorgehen bewusst gewählt, um zunächst an den vorherrschenden Bedarfen orientierte Maßnahmenempfehlungen ableiten zu können und um sich nicht von vornherein einzuschränken.

Herr Reibetanz (Projektleiter Gruppe Planwerk) fügt hinzu, dass vor allem der Marktplatzbereich einschließlich des dazugehörigen Abschnitts der Dörfeldstraße eine Sondersituation darstelle und man diesbezüglich nachdrücklich eine konkrete Prüfung besonderer Maßnahmen empfehle.

Herr Winkler beklagt, dass man als Teilnehmer des Diskursiven Planungsverfahrens nun zwar quasi als Nachtrag die Position der VLB mitgeteilt bekomme, man aber deren Argumentation bzw. Entscheidungsgrundlagen hingegen nicht kenne bzw. erfahre. Dieser Umstand sei problematisch in Hinblick auf die Integrität eines transparenten Diskursiven Planungsverfahrens.

Herr Gumz legt dar, dass ein Ermessensspielraum bei den Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörde praktisch kaum gegeben sei. Dem Entscheidungsspielraum der Straßenverkehrsbehörde seien durch die geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sehr enge Grenzen gesetzt. Die darin verankerten Kausalitäten seien so detailliert geregelt, dass die bestehenden Möglichkeitsräume weitgehend determiniert seien. Deshalb seien die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde weniger eine Frage der Argumentation als eine von geltenden Regularien und nachweisbaren Sachverhalten. Er betont nochmals, dass im Rahmen des hier zu entwickelnden Verkehrs- und Freiraumkonzepts vor allem (im Rahmen des AZ-Programmes) förderungsfähige bauliche Maßnahmen zur Qualifizierung der öffentlichen (Straßen-)Räume im Fokus stehen, und die hierzu erarbeiteten Empfehlungen zunächst einmal von der letztendlichen betrieblichen Regulierung der Straße weitgehend losgelöst seien.

Herr Hildebrandt (*Interessenvertreter junger Familien in Adlershof*) gibt zu bedenken, dass im Falle der Dörpfeldstraße möglicherweise eine besondere Einzelfallprüfung zu einer angemessenen betrieblichen Regelung führen könnte und spricht sich dafür aus, dies als Empfehlung in den Abschlussbericht der Konzeptentwicklung aufzunehmen.

Herr Gumz bestätigt, dass man diese Empfehlung teile und entsprechend auch deutlich festhalten werde. Es sei bereits angesprochen worden, dass das Gutachterteam ausdrücklich empfehle, einen politischen Beschluss zu forcieren, der Maßnahmen ermögliche, die über den gängigen Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde hinausgehen.

Frau Ross (*Geschäftsstraßenmanagement*) gibt zu bedenken, dass der Ansatz der Entwicklung eines Leitbildes, also einer Zielvision bzw. -vorstellung, im Widerspruch zur Auffassung bzw. Arbeitsweise von Behörden stehe, welche sicherstellen müssten, dass die geplanten Maßnahmen in Einklang mit einem universellen juristischen Standard stehen. Aber auch die VLB sei aus ihrer Sicht letztendlich beweglich.

Herr Notz fährt mit der Erörterung weiterer Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes fort. Anhand der Folien 36-39 erklärt er den gutachterlichen Lösungsansatz zum Umgang mit ruhendem Verkehr, also haltenden und parkenden Fahrzeugen, insbesondere auch zur Gewährleistung von Liefer- und Ladevorgängen. Im gegenwärtigen Bestand gebe es de facto entlang der Dörpfeldstraße keinerlei Stellplätze zum Parken von Kfz. Es gebe lediglich in vielen Abschnitten ein (zum Teil zeitlich beschränktes) eingeschränktes Halteverbot. D. h. in diesen Abschnitten ist das Halten bis zu max. drei Minuten erlaubt, innerhalb derer dann geliefert oder geladen werden dürfe.

Der im Rahmen des Zwischen-Workshops vom Gutachterteam vorgestellte Lösungsansatz [*Folie 37*] zur Einrichtung von Haltebereichen entlang der Dörpfeldstraße zum Liefern und Laden habe sich im Zuge von Beratungen mit den Straßenverkehrsbehörden als aus deren Sicht nicht vertretbar herausgestellt. Das Gutachterteam hatte vorgesehen, dass in ausgewählten Bereichen der Dörpfeldstraße der Unterstreifen des Gehweges (das ist der mit Mosaik-Pflaster befestigte Streifen zwischen Gehbahn und Bord) durch einen abgesenkten Bordstein befahrbar ausgestaltet wird. Die entsprechenden Bereiche hätte man zum Zwecke der Markierung farblich dezent abweichend vom übrigen Unterstreifen gestaltet. Dadurch habe man gewährleisten wollen, dass Lieferfahrzeuge zum Teil auf eben diesen Bereichen des Unterstreifens (ca. 70 cm) und zum Teil auf dem Schutzstreifen für den Radverkehr, auf dem das Halten für max. drei Minuten erlaubt sei, hätten halten können, ohne dass es zu Behinderungen der Straßenbahn gekommen wäre. Aus Sicht der oberen Straßenverkehrsbehörde (VLB) ist diese Lösung nicht vertretbar, weil Liefer- und Ladevorgänge in der Regel nicht innerhalb von drei Minuten zu erledigen seien und dementsprechend hierfür kein Halten (für max. drei Minuten) auf einem Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen werden könne. Auch würden bei diesem Lösungsansatz die auf dem Schutzstreifen haltenden Fahrzeuge radfahrende Personen zwingen, auf die Straßenbahngleise auszuweichen, was wiederum eine Gefährdung der Verkehrssicherheit bedeuten würde. Das dürfe unter keinen Umständen geplant werden. Das Gutachterteam empfiehlt ausdrücklich, die Möglichkeiten zur Umsetzung des hier beschriebenen Lösungsansatzes im Weiteren nochmals unter Konsultation der unteren bezirklichen Straßenverkehrsbehörde, die für Anlagen des Fuß-, Rad- und ruhenden Verkehrs zuständig ist, eingehend zu prüfen.

Jedoch hält das Gutachterteam die geschilderten Einwände der oberen Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich für berechtigt und inhaltlich richtig, weshalb man im Weiteren als Basisvariante besondere Stellplatzbereiche für Liefer- und Ladevorgänge in den einmündenden Nebenstraßen vorgesehen hat [*Folie 39*]. So sollen in den vorderen Abschnitten der in die Dörpfeldstraße einmündenden Nebenstraßen zeitlich beschränkt (bspw. von 7:00

bis 19:00 Uhr) Lieferzonen eingerichtet werden, indem ein absolutes Halteverbot angeordnet wird, welches nicht für den Lieferverkehr gilt. Gleichermaßen sollen in denselben Abschnitten (in der Regel auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite) zeitliche beschränkt (bspw. von 7:00 bis 19:00 Uhr) Kfz-Stellplätze für Kurzzeitparken (bspw. 30 min mit Parkscheibe) eingerichtet werden. Entsprechende Bereiche sollen insbesondere auch direkt am Marktplatz eingerichtet werden. Hier gelte es, insbesondere den Stellplatzbedarf der Marktbesucher sicherzustellen; außerdem empfiehlt man, hier und ggf. auch im Bereich der Friedenstraße deutlich sichtbar privilegierte Kfz-Stellplätze für Behinderte und möglicherweise auch für Car-Sharing- und Elektrofahrzeuge einzurichten. Besondere Erwähnung verdient auch die Tiefgarage der Marktpassagen, welche 157 Kfz-Stellplätze bietet, die jedoch derzeit im Tagesverlauf nur zu max. 20 % ausgelastet seien. Die Tiefgarage biete somit ein enormes Potenzial, der Nachfrage nach Kundenstellplätzen entlang der Dörpfeldstraße zu begegnen. Die Ausnutzung dieses vorhandenen Angebotes sei dringend zu optimieren, bspw. durch eine bessere Wegweisung bzw. Ausschilderung dieser Stellplatzanlage. An einzelnen Stellen könnten im Seitenraum der Dörpfeldstraße Parktaschen mit einer Breite von rd. zwei Metern eingerichtet werden. Diese Breite reicht jedoch für Lieferfahrzeuge in der Regel nicht aus. Aufgrund der allgemein beengten Platzverhältnisse ist die Einrichtung breiterer Stellplätze an diesen Stellen nicht möglich. Hier könnte man ebenfalls Kurzzeitstellplätze oder privilegierte Stellplätze (für Behinderte, Car-Sharing- oder Elektrofahrzeuge) einrichten. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Einrichtung von Stellplätzen an spezifischen Stellen des Seitenraumes der Dörpfeldstraße zwar möglich, deshalb nicht aber unbedingt angemessen sei. Es sollte sehr gut überlegt werden, für welche Nutzungen die knappe Ressource ‚öffentlicher Raum‘ der Dörpfeldstraße zur Verfügung gestellt wird.

Herr Prengel begrüßt die vorgesehenen Kfz-Stellplätze im Seitenraum der Dörpfeldstraße auf Höhe der Friedenstraße.

Herr Notz weist darauf hin, dass diese konkreten Stellplätze im Seitenraum der Dörpfeldstraße überhaupt nur realisierbar sind, wenn ein Teil des an dieser Stelle neben der öffentlichen Straße gelegene Grundstücks als Gehweg mitgenutzt werden kann bzw. wenn Teile des heute privaten Grundstücks zu diesem Zweck von Seiten des Bezirks dafür aufgekauft werden könnten.

Frau Bennewitz sieht das Liefern und Laden in den Nebenstraßen kritisch, da den AnwohnerInnen Stellplätze verloren gehen würden.

Herr Notz weist darauf hin, dass die Regelungen zum Liefern und Laden bzw. zum Kurzzeitparken in den Nebenstraßen auf die Tagesstunden (bspw. von 7:00 bis 19:00 Uhr) beschränkt sein sollen, damit nachts, wenn der Parkdruck hoch sei, diese Stellplätze wieder den BewohnerInnen des Quartiers zur Verfügung stehen.

Frau Bennewitz fragt, wie denn die Liefervorgänge von den Nebenstraßen aus überhaupt erfolgen können.

Herr Gumz antwortet, dass dies, wie gemeinhin üblich, unter Verwendung von Hubwagen, Sackkarren o. ä. erfolgen müsste.

Herr Machule unterbricht die aus seiner Sicht zu frühe Detail-Diskussion mit der Begründung, man wolle angesichts der vielen Details, der Komplexität der Aufgabe und der im Workshop zur Verfügung stehenden Zeit nicht das Grundsätzliche aus den Augen verlieren. Er bittet darum, mit der Vorstellung der weiteren Überlegungen zur grundlegenden Gestaltung fortzufahren.

Herr Notz zeigt und erklärt anhand der Folien 40-45 den bereits im Zwischen-Workshop präsentierten gutachterlichen Vorschlag zur standardmäßigen Gestaltung der Einmündungsbereiche der Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße. Wie bereits bei den Lösungen zum ruhenden Verkehr ausgeführt, würden in den direkt an die Einmündungsbereiche anschließenden Abschnitten der Nebenstraßen besondere Stellplatzbereiche zum Liefern und Laden sowie zum Kurzzeitparken eingerichtet [Folie 42]. Es wird empfohlen, gut sichtbare besonders gekennzeichnete Bereiche für jeweils mind. drei Fahrzeuge anzubieten. Die Einmündungsbereiche der Fahrbahn werden durch Gehwegvorstreckungen (auf nicht weniger als 4,8 m zur Berücksichtigung eines Begegnungsfalls von Kfz) eingeengt. Dadurch wird Platz im Seitenraum für Fahrradstellplätze und ggf. Baumneupflanzungen geschaffen. Außerdem seien Aufpflasterungen des Gehweges entlang der Dörpfelstraße über die einmündenden Nebenstraßen hinweg vorgesehen, was eine niveaugleiche Gehlinie gewährleistet. Die standardmäßig derart ausgestalteten Einmündungsbereiche sorgen, wie bereits im Zwischen-Workshop dargestellt, für ein verbessertes Angebot an Stellplatzbereichen, Straßenraumausstattung und Begrünung. Sie verbessern die Bedingungen für den Fußverkehr und befördern die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit [Folie 43]. Die Visualisierung des Einmündungsbereiches der Friedenstraße [Folie 45] zeigt auch, dass kleine Freiräume, die zum Verweilen einladen, entlang der Dörpfeldstraße geschaffen werden könnten.

Herr Ihlefeld weist darauf hin, dass es sich bei der zuvor angesprochenen Fläche um ein privates Grundstück handelt und fragt, welcher Ansatz zum Umgang mit derartigen Flächen im Freiraumkonzept verfolgt werde.

Frau Hartfiel betont die Wichtigkeit dieser Wortmeldung. Man empfiehlt dem Bezirk, solche einzelnen Flächen, wie die gezeigte auf Höhe der Friedenstraße, zu erwerben, um sie für die Qualifizierung des öffentlichen Raumes, bspw. für kleine dezentrale (grüne) Freiflächen entlang der Dörfeldstraße, nutzen zu können.

Herr Notz fährt mit der Erörterung der nächsten Komponenten (für die Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes) fort. Anhand der Folien 46-47 erklärt er die Vorschläge des Gutachterteams zur Gewährleistung der Barrierefreiheit in den öffentlichen (Straßen-)Räumen des Quartiers. Konkret sind qualifizierende bauliche Maßnahmen vor allem im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur und bei der des öffentlichen Nahverkehrs nötig [Folie 47]. Es gelte, einen bedarfsgerechten infrastrukturellen Standard flächendeckend herzustellen. Beeinträchtigten Personen soll die selbstständige Teilnahme und Teilhabe am öffentlichen Leben in möglichst vollem Umfang ermöglicht werden. Ein derartiger Standard bedeutet auch für nicht beeinträchtigte Personen einen Zugewinn an Komfort und sei somit vorteilhaft für alle NutzerInnen. Wesentliche gestalterische Elemente zur Gewährleistung von Barrierefreiheit seien: Abgeflachte Borde und ggf. niveaugleiche Gehlinien an Querungsstellen, taktile Leitsysteme im Gehwegbereich und akustische Signalgeber an Ampelanlagen (LSA). Die Haltestellen des ÖPNV sollen ohne Ausnahme und Einschränkungen als Kaphaltestellen mit Hochbord gestaltet werden, um einen komfortablen niveaugleichen Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste sicher zu stellen.

Anhand der Folien 48-57 stellt Herr Notz die Analysen und Empfehlungen des Gutachterteams zur Neuordnung der Haltestellensituation der Straßenbahn im Verlauf der Dörfeldstraße vor. Zunächst habe man entsprechend der Äußerungen der TeilnehmerInnen des Zwischen-Workshops die Wünsche und Vorschläge zu Lage und Nutzen der Haltestellen gebündelt, woraus sich drei Bereiche ergäben [Folie 49] – einer auf Höhe der Florian-Geyer-Straße, einer im Kontext des Marktplatzes und einer zwischen Wassermannstraße und Waldstraße. Im letzteren Bereich sei die Einrichtung vollständig barrierefreier Haltestellen (mit einem durchgängigen Hochbord) unter Berücksichtigung vorhandener Ausfahrten bzw. Gehwegüberfahrten zu privaten Grundstücken nicht möglich [Folie 50 / 51]. Deshalb wurden die Haltestellen direkt westlich der Wassermannstraße paarig vorgesehen. Dort können sie barrierefrei ausgestaltet werden.

Sieht man nun, entsprechend der vorgetragenen Wünsche, weitere Haltestellen auf Höhe der Florian-Geyer-Straße und nahe des Marktplatzes vor dem ‚Kaisers‘ vor [Folie 50], so ergeben sich (ausgehend vom S-Bhf. Adlershof) Distanzen zwischen den Haltestellen von rd. 320, 300 und 250 Metern. Laut Aussagen der BVG sowie der zuständigen Fachverwaltungen sollte der Abstand aufeinanderfolgender Haltestellen in innerstädtischen Bereichen in der Regel nicht weniger als 400 – 500 m betragen. Hiervon sollte nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Die Haltestellenabstände sind demnach in dieser Variante jeweils deutlich geringer als zur Gewährleistung eines effizienten Straßenbahnbetriebs als sinnvoll gesehen wird. Darüber hinaus ergibt sich eine Aneinanderreihung von drei kurzen Haltestellendistanzen. Deshalb dürfte die Realisierung dieser Haltestellensituation im formalen Planungsverfahren, das bei Veränderung der Straßenbahninfrastruktur vorgeschrieben ist, scheitern.

Legt man die mittleren Haltestellen direkt an den Marktplatz [Folie 51], ergeben sich (ausgehend vom S-Bhf. Adlershof) Distanzen zwischen den Haltestellen von rd. 320, 200 und 350 Metern. Diese Abstände sind ebenfalls deutlich geringer als es zur Gewährleistung eines effizienten Straßenbahnbetriebs als sinnvoll angesehen wird. Darüber hinaus ergibt sich eine Aneinanderreihung von zumindest zwei kurzen Haltestellendistanzen, weshalb die Umsetzbarkeit dieser Haltestellensituation aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls nicht gegeben sein dürfte.

Eine andere Gesamtsituation ergibt sich, wenn die, im Vergleich zur heutigen Situation zusätzlich gewünschten Haltestellen auf Höhe der Florian-Geyer-Straße vernachlässigt [Folie 52] und die zentralen Haltestellen paarig direkt am Marktplatz angeordnet werden. In diesem Fall ergibt sich nur ein kurzer Haltestellenabstand. Dies sollte vertretbar sein, weil für eine Bedienung dieses Quartiers zwei Haltestellenpaare angemessenen sind und eine Verlagerung der Haltestellen vom Marktplatz gegen Westen nicht sinnvoll ist. Die dargestellte Lage der Haltestellenpaare – eines direkt am Marktplatz und eines direkt westlich der Wassermannstraße – sollte im Rahmen des formalen Planungsverfahrens zur Veränderung der Straßenbahninfrastruktur realisierbar sein.

Frau Grünert stellt klar, dass die obere Straßenverkehrsbehörde (VLB) letztendlich zwar nicht über die Angemessenheit der Verortung von Haltestellen entscheidet, aber im Rahmen der Prüfung der unterschiedlichen Varianten konsultiert wurde. Sie ist eine Fachverwaltung mit umfassenden Erfahrungswerten aus bisherigen formalen Planungsverfahren.

Herr Notz bestätigt dies. Man habe gemeinsam beraten und sei in Hinblick auf die Realisierbarkeit der untersuchten Planfälle dazu gekommen, die zuletzt vorgestellte Variante für die Lage der Haltestellen zu favorisieren [Folie 52].

Herr Prengel hält die empfohlene Lage der Haltestellen für kontraproduktiv. Die paarigen Haltestellen direkt am Marktplatz würden den Anspruch der Gestaltung eines einheitlichen und umfassenden Platzraumes konterkarieren. Gleichzeitig würde man dem Anspruch einer Belebung der Geschäftsstraße Dörpfeldstraße, wie es der programmatische Fokus des AZ-Programmes sei, ohne zusätzliche Haltestellen auf Höhe der Florian-Geyer-Straße nicht gerecht. Er ist der Ansicht, dass diese Argumente als besondere Begründung ausreichen würden, um auch bei geringen Distanzen alle gewünschten Haltestellen realisieren zu können.

Herr Reibetanz weist darauf hin, dass es viele Praxisbeispiele von Straßenbahnhaltestellen in Platzbereichen gäbe, die keinesfalls zu einer Herabsetzung der platzräumlichen Qualitäten führten, sondern sich im Gegenteil vielmehr hervorragend einfügten.

Herr Prengel besteht darauf, dass Hochborde im Marktplatzbereich an der Dörpfeldstraße die vorgesehene Schaffung eines einheitlichen zusammenhängenden Platzbereiches unter Einbeziehung der Dörpfeldstraße unmöglich machten.

Herr Winkler fragt, ob denn geprüft worden sei, die heute an der Wassermannstraße gelegenen Haltestellen östlich der Waldstraße zu verorten.

Herr Notz antwortet, dass dies nicht als Variante untersucht worden sei. Er weist darauf hin, dass immer auch die bezüglich des Auftrags zur Konzeptentwicklung gesetzten Grenzen des Untersuchungsgebiets zu beachten seien. Ganz konkret ende das Planungsgebiet an der Waldstraße.

Herr Prengel beharrt darauf, dass diese Frage aber einen unmittelbaren Einfluss auf das Planungsgebiet hätte und man deshalb auch über die Gebietsgrenzen hinausdenken müsse.

Herr Gumz entgegnet, dass in dem betreffenden Gebieten östlich der Waldstraße eine deutlich andere Bebauungsstruktur mit einer deutlich geringeren Bevölkerungsdichte als im Untersuchungsgebiet vorherrsche. Insofern bestünde hier generell auch eine geringere Nachfrage nach einer Haltestelle als im Bereich der dichteren Wohngebiete östlich der Waldstraße. Grundsätzlich wäre aus gutachterlicher Sicht tatsächlich die Lage der Haltestellen zwischen Wassermannstraße und Waldstraße zu bevorzugen, jedoch müsste man wegen der vorhandenen Gehwegüberfahrten viele Privatpersonen überzeugen, auf diese Zufahrten zu ihren Grundstücken zu verzichten, was als eher aussichtsloses Unterfangen gelten könne.

Wortmeldung ? [keine Namensnennung] meint, es müsse nicht jede Haltestelle vollständig barrierefrei sein. Es gelte zu bedenken, dass zu wenige Haltestellen schließlich auch eine Behinderung darstellten.

Herr Gumz stellt klar, dass baulich neu herzustellende Haltestellen des ÖPNV immer und uneingeschränkt barrierefrei zu gestalten seien. Es sei in Berlin als Ziel definiert, dass Haltestellen des ÖPNV in der Regel innerhalb eines Fußweges von max. 400 m erreichbar sein sollten. Insofern sei ein Haltestellenabstand von 550 m positiv zu bewerten.

Herr Döge (BVG) unterstreicht die Ausführungen des Gutachterteams. Eine Haltestelle des ÖPNV sei kein Selbstzweck, sondern müsse natürlich dort vorgesehen werden, wo die meisten Fahrgäste davon profitierten und müsse insbesondere den Zweck eines komfortablen und problemlosen Ein- und Ausstiegs in die Fahrzeuge erfüllen. Eine Distanz von 400 m bis zur Erreichung der nächsten Haltestelle sei dabei als Erschließungsstandard vollkommen akzeptabel. Ebenso richtig sei, dass jede Haltestelle ausnahmslos und uneingeschränkt barrierefrei zu gestalten ist.

Herr Prengel gibt zu bedenken, dass es bei der Lage der Haltestellen nicht nur um die Auswirkungen auf das Geschäftsleben innerhalb der Dörpfeldstraße gehe. Beispielsweise seien einzelne Bereiche der Wohngebiete nordwestlich der Dörpfeldstraße schlecht durch den ÖPNV erschlossen. Für die Menschen in diesen Bereichen mache es durchaus einen Unterschied, ob sie die nächste Haltestelle auf Höhe der Florian-Geyer-Straße oder erst am Marktplatz bzw. am S-Bhf. Adlershof vorfinden.

Herr John (*Bürgerinitiative MeinAdlershof*) argumentiert, dass am Marktplatz keine (barrierefreie) Haltestelle möglich sei, weil der Platzbereich niveaugleich gestaltet werden soll. Demensprechend müssten die zentralen Haltestellen paarig im Bereich des ‚Kaisers‘ vorgesehen werden. Damit läge die Distanz zu den Haltestellen am S-Bhf. Adlershof bei 600 m. Vor diesem Hintergrund wären zusätzliche Haltestellen auf Höhe der Florian-Geyer-

Straße angemessen. Wenn dadurch die Distanz zu den Haltestellen auf Höhe der Wassermannstraße zu gering würde, müsse man diese vor den Sportplatz (östlich der Waldstraße) verlegen. Damit wäre auch die Waldstraße gut angebunden. *[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die einzelnen Elemente des Vorschlags von Herrn John wurden in der vorangegangenen Diskussion jeweils bereits erörtert und in Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit analysiert.]*

Herr Prochnow weist darauf hin, dass für einen niveaugleichen Ein- bzw. Ausstieg in die Straßenbahnfahrzeuge, die Straßenbahngleise an den Rand des Seitenraums herangeführt werden müssten.

Herr Döge korrigiert den zuletzt genannten Hinweis, und erklärt, dass man einen Hochbord von 22 cm benötige, der seinerseits an die Straßenbahngleise herangeführt werde. Er nimmt Bezug auf die Äußerung, dass eine derartige Haltestellengestaltung nicht in einen zusammenhängenden Platzbereich zu integrieren sei und verweist auf den Berliner Alexanderplatz. Hier sei genau dies der Fall. Hier fänden sich barrierefreie Haltestellen mit Hochborden, die den Zusammenhang des Platzbereiches keineswegs störten. Tatsächlich bemerke man den vorhandenen Niveauunterschied wegen der Verwendung sehr flacher Rampen kaum. Die Integration barrierefreie Haltestellen in den Bereich des Marktplatzes sei also kein Problem.

Herr Glugla verweist auf die Konrad-Wolf-Straße, in der Kaphaltestellen mit Hochborden neu hergestellt worden seien, welche aber innerhalb des Haltestellenbereiches von Gehwegüberfahrten mit abgesenkten Bordsteinen unterbrochen würden. Entsprechend könne man auch bei Straßenabschnitten mit Ausfahrten Haltestellen vorsehen.

Herr Gumz entgegnet, dass eine derart unterbrochene und damit nur noch eingeschränkt barrierefreie Haltestelle möglicherweise durchaus existiere, aber de facto nicht den heutigen Anforderungen genüge. *[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Haltestellen in der Konrad-Wolf-Straße sind wie von Herrn Glugla dargestellt gestaltet. Sie sind aus fachplanerischer Sicht jedoch keinesfalls als gelungenes Praxisbeispiel zu sehen. Natürlich kann bei einer entsprechenden Anordnung der Hochborde bzw. der diese unterbrechenden Bordabsenkungen für Gehwegüberfahrten sichergestellt werden, dass alle (Straßenbahn-)Fahrzeurtüren, die für den Einstieg von Behinderten vorgesehen sind, ohne Niveauunterschied erreichbar sind. Aber möglicherweise sind in zukünftigen Fahrzeugtypen diese Bereiche an einer anderen Stelle der Fahrzeuge vorgesehen. Oder die Person ist an einer anderen Station in eine Tür eingestiegen, die nun an dieser Haltestelle nicht mehr barrierefrei zugänglich ist. Dies betrifft nicht nur Behinderte, sondern auch Menschen mit Kinderwägen oder Gepäck oder ältere und jüngere Menschen, für die der Niveauunterschied zur Fahrbahnoberfläche durchaus problematisch sein kann. Im Endeffekt ist ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg zwar nicht für alle Fahrgäste des ÖPNV notwendig, wohl aber komfortabel, vorteilhaft und auch sicherer. Deswegen sollte ein solcher Ein- und Ausstieg auch wirklich bei jedem Halt an jeder Tür Standard sein, ohne Ausnahmen.]*

Herr Notz zeigt anhand der Folie 54 zeitgemäße und angemessene bauliche Gestaltungen von barrierefreien Kaphaltestellen mit Hochbord und Radverkehrsführung und erläutert, dass derartige in der Vorzugsvariante vorgesehen sind *[Folie 55]*. Die Folie 57 zeige eine Visualisierung der Platzsituation am Marktplatz mit dortigen Straßenbahnhaltestellen.

Frau Hartfiel ergänzt, dass zwischen den paarig angeordneten Haltestellen immer eine Fahrbahn mit einem Querschnitt von 6,5 m verbleibt.

Herr Reibetanz schaltet sich ein und nimmt nochmals grundsätzlich zur visualisierten Marktplatzsituation *[Folie 57]* mit Straßenbahnhaltestellen Stellung. Aus seiner Sicht gibt es keine Gründe dafür, dass barrierefreie Kaphaltestellen mit Hochbord im Platzbereich nicht möglich sein sollten bzw. weshalb diese die Platzsituation stören würden. Es gibt viele positive Beispiele, auch in Deutschland, die vergleichbare Situationen zeigen. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass am Marktplatz Adlershof immer Kfz-Verkehr stattfinden werde. Auch wenn man den Marktplatz qualifiziere, um ihn als Ort des Aufenthalts und des Flanierens weiterzuentwickeln, werde der Verkehr weiter fließen. Trotzdem könne man die Wahrnehmung bzw. Attraktivität des Ortes durch eine einheitliche Gestaltung positiv beeinflussen und seine Nutzbarkeit bspw. durch bessere Querungsmöglichkeiten verbessern. Die öffentliche Funktion einer Haltestelle würde dabei zu einer Belebung des Platzes beitragen. Grundlage des hier im Abschluss-Workshop vorgestellten Gesamtkonzepts seien nicht etwa nur die Erfordernisse von Seiten der BVG oder die Einschätzungen der VLB, sondern es seien vielmehr realistische Einschätzungen dahingehend, welche Maßnahmen oder Gestaltungsansätze tatsächlich umsetzbar sein werden. Man dürfe bei allen Partikularinteressen, so sehr diese im Einzelfall auch berechtigt sein mögen, nicht vergessen, dass es letztendlich gelte, insgesamt eine Verbesserung im Sinne der Allgemeinheit zu erzielen. Das bedeutet, dass man

versucht, einen möglichst optimalen Kompromiss zu erreichen und sich Mühe gibt, ein in der Realität tragfähiges Gesamtkonzept zu erarbeiten. Dabei gilt es, einzelne Wünsche der BürgerInnen so weit als möglich zu integrieren. Jedoch müssten die verantwortlichen Entscheidungsträger das endgültige Konzept auch mittragen können, ansonsten würden dafür keine Mittel aus dem AZ-Programm bereitgestellt und man habe in Adlershof die Chance auf bauliche Veränderungen vertan.

Herr Prengel bekräftigt nochmals, dass unabhängig von der Diskussion, ob barrierefreie Kaphaltestellen die Platzsituation am Marktplatz stören würden oder nicht, die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf Höhe der Florian-Geyer-Straße von enormer Bedeutung sei.

Herr Machule hält fest, dass die Machbarkeit einer gegenüber dem Bestand nochmals verdichteten Haltestellenfolge entlang der Dörpfeldstraße im Weiteren erneut vertieft zu untersuchen sei.

Herr Reibetanz weist darauf hin, dass eben diese Fragestellung bereits intensiv mit den Fachverwaltungen diskutiert wurde. Entsprechend geringe Haltestellenabstände stellen eine Sondersituation dar, welche im Rahmen des für die Veränderung von Straßenbahnanlagen notwendigen Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, aber letztendlich nur mit einer stichhaltigen Begründung umsetzbar sein werden.

Herr Paul merkt an, dass man seit 2012 an diesem Thema dran sei und dass man sich bewusst sei, dass Aspekte, die nicht im Abschlussbericht Erwähnung fänden, schlussendlich auch nicht berücksichtigt würden. Die zusätzlichen Haltestellen seien aber notwendig, auch um die Dörpfeldstraße als Geschäftsstraße zu retten. Er gibt seiner Betroffenheit Ausdruck: Es gäbe aktuell wieder Umsatzeinbußen bei den Gewerbetreibenden und ihm persönlich sei angesichts der beobachtbaren Entwicklungen Angst und Bange.

Herr Machule stellt nochmals klar, dass die bestehenden Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Haltestellen weiter zu prüfen seien und dies auch als explizite Empfehlung des Planungsteams weitergetragen werde.

Wortmeldung ? [*keine Namensnennung*] weist darauf hin, dass die empfohlene Prüfung dieser Thematik innerhalb des mehrfach angesprochenen formalen Planfeststellungsverfahrens, welche für die baulichen Maßnahmen an den Gleisanlange der BVG unumgänglich sei, zwangsläufig gewährleistet würde. Sämtliche Vorschläge und diesbezügliche Begründungen könnten hier eingebracht werden und würden dann umfassend umsetzungsorientiert geprüft. Man dürfe aber an dieser Stelle nicht vergessen, dass die bauliche Veränderung der Straßenbahnführung und die damit einhergehende Umgestaltung der Haltestellenbereiche eine Maßnahme der BVG sei und diesbezügliche Wünsche, Vorschläge oder Einwände auch erst innerhalb des diesbezüglichen Planungsverfahrens, eben dem noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren, abschließend behandelt werden würden.

Herr Reibetanz stellt nochmals klar, dass alle Diskussionen, inhaltlichen Argumente und Einwände dokumentiert würden, ebenso die Abstimmungen mit den zuständigen Fachverwaltungen. Es gehen also weder Dinge verloren noch fallen Vorschläge und Aspekte, die aktuell nicht als Vorzugsvariante gesehen werden, unter den Tisch. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehe das Planungsziel aber darin, einen Konsens in Hinblick auf die Grundstruktur der Umgestaltungen zu bilden und Schritt für Schritt einem tragfähigen Kompromiss herzustellen.

Herr Notz nimmt nochmals Bezug auf die Erwartung Herrn Pauls, dass im Abschlussbericht nicht explizit genannte Einwände in der weiteren Planung keine Berücksichtigung mehr finden würden. Er weist darauf hin, dass die Protokolle der Workshops zentraler Bestandteil des Abschlussberichts zum Diskursiven Planungsverfahren sind und dementsprechend alle Argumente und Einwände im Endbericht enthalten sein werden.

Frau Bennewitz fragt, ob bei der Haltestellengestaltung als Kaphaltestelle mit Hochbord berücksichtigt worden sei, dass auf den angrenzenden Fahrbahnen auch Sattelschlepper verkehrten.

Herr Notz bejaht diese Frage.

Herr Reibetanz nimmt nochmals Bezug auf die Visualisierung des Marktplatzes [*Folie 57*] und erklärt, dass dieser in seiner Gesamtheit einheitlich und, abgesehen von der Fahrbahn innerhalb der Dörpfeldstraße, welche aufgrund der Straßenbahngleise nicht angehoben werden könne und entsprechend tiefer liegen werde, niveaugleich gestaltet werden soll.

Er erläutert die nächsten Komponenten für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes. Anhand der Folien 58-67 erörtert Herr Reibetanz den gutachterlichen Ansatz zur Gestaltung des Straßenquerschnitts und der Straßenoberflächen innerhalb der Dörpfeldstraße. Anhand der Folie 60 zeigt er, welche beiden Regelprofile in

diesem Zusammenhang entsprechend des Meinungsbildes aus dem Zwischen-Workshop favorisiert werden. Man habe diesbezüglich vertiefend untersucht, wie diese beiden Regelquerschnitte unter Berücksichtigung der in der Dörpfeldstraße vorliegenden funktionalen Abschnitte [Folie 61] angemessen kombiniert werden könnten.

Die vom Gutachterteam favorisierte erste Lösungsvariante sieht eine einheitliche Oberflächengestaltung mit hochwertigen Großsteinplatten innerhalb der Dörpfeldstraße lediglich im Bereich direkt am Marktplatz vor [Folien 62-63]. Diese Gliederung entspreche dem historisch definierten Platzraum des Marktplatzes Adlershof. Die zweite untersuchte Lösungsvariante sieht die einheitliche Oberflächengestaltung mit hochwertigen Großsteinplatten innerhalb der Dörpfeldstraße in einem erweiterten Abschnitt über den Marktplatz hinaus bis einschließlich ‚Kaisers‘ vor [Folien 64-65]. Diese Gliederung eines Groß-Platzes bringe jedoch die in den Folien genannten Nachteile mit sich und werde von daher nicht empfohlen. Die dritte untersuchte Lösungsvariante sieht die einheitliche Oberflächengestaltung mit hochwertigen Großsteinplatten innerhalb der Dörpfeldstraße in einem nochmals erweiterten Abschnitt über den Marktplatz und ‚Kaisers‘ hinaus bis einschließlich der Alten Schule vor [Folien 66-67]. Zwar würde so ein gestalterischer Zusammenhang zwischen dem Kulturzentrum Alte Schule und dem räumlichen Zentrum des Marktplatzes hergestellt, jedoch brächte auch diese Variante die benannten Nachteile der künstlich erweiterten Platzraumbildung mit sich. Deshalb wird als Kompromiss vorgeschlagen, die einheitliche Oberflächengestaltung mit hochwertigen Großsteinplatten innerhalb der Dörpfeldstraße auf den tatsächlichen Bereich des Marktplatzes zu beschränken, um somit einen gestalterisch einheitlich gefassten Platzraum zu schaffen. Gleichzeitig werde vorgeschlagen, die einheitliche Oberflächengestaltung des Marktplatzes im Gehwegbereich (auf der nördlichen Seite der Dörpfeldstraße) bis zur Alten Schule fortzuführen, um hierdurch den Zusammenhang zwischen geographischem und kulturellem Zentrum des Quartiers zu betonen.

Anhand der Folien 68-73 geht Herr Reibetanz eingehender auf die vorgesehene Oberflächengestaltung innerhalb der Dörpfeldstraße sowie am Marktplatz ein und zeigt einige Beispielbilder zur Illustration der vorgesehenen Materialien [Folie 70]. Außerdem zeigt er Visualisierungen des vorgesehenen Zielzustandes anhand einer Perspektive aus dem erarbeiteten 3-D-Modell [Folien 71, 73] sowie anhand eines Ausschnitts des gezeichneten Lageplans [Folie 72].

Anhand der Folien 74-75 kommt Herr Reibetanz auf den Vorschlag aus dem Zwischen-Workshop zu sprechen, die Genossenschaftsstraße in ihrer Flucht über den eigentlichen Marktplatz hinweg zu verlängern. Er legt dar, weshalb diese Idee aus gutachterlicher, insbesondere städtebaulicher Perspektive unvorteilhaft sei. [Die Argumente sind auf Folie 75 benannt.] Stattdessen wird empfohlen, den Marktplatz in seiner historischen Struktur und Gestalt weitgehend zu erhalten und ihn gleichzeitig durch einzelne Elemente (wie etwa Mobiliar, Beleuchtung, etc.) in Funktion und Gestalt qualitativ aufzuwerten [Folien 72-73].

Herr John bekommt das Wort, um auf eine dritte mögliche Variante hinzuweisen, die seiner Ansicht nach nicht beachtet worden sei. Er tritt an die Projektionsfläche heran und erklärt anhand der Abbildung auf Folie 72 folgende ihm vorschwebende Variante: In dieser Variante wäre die Verlängerung der Genossenschaftsstraße im Marktplatzbereich nicht mehr als Fahrbahn für den Kfz-Verkehr ausgestaltet. Stattdessen würde der Kfz-Verkehr nördlich und östlich des Marktplatzes im Zweirichtungsverkehr um den Marktplatz herumgeführt. [Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die von Herrn John vorgetragene Variante war im Rahmen des Zwischen-Workshops (Folien 108-113, Protokoll S. 8-10) bereits visualisiert und diskutiert worden.]

Herr Reibetanz stellt klar, dass die Verkehrsführung am Marktplatz im Grunde lediglich eine Frage der Beschilderung sei. An dieser Stelle gehe es jedoch zunächst einmal um die Grundzüge der baulichen Gestaltung bzw. Qualifizierung des Marktplatzes.

Frau Hartfiel bekräftigt diese Aussage und erklärt, man habe die Dimensionierung der Verkehrsflächen so geplant, dass letztendlich jede denkbare und im Zwischen-Workshop diskutierte Verkehrsführung am Marktplatz funktionieren würde. Der Entwurf der Flächendisposition am Marktplatz, wie im Lageplan gezeichnet, sei dahingehend robust und die Verkehrsführung entsprechend anpassungsfähig.

Herr John widerspricht und meint, für die von ihm vorgeschlagene Verkehrsführung müsse aber die Helbigstraße im Bereich des Marktplatzes verbreitert werden.

Herr Reibetanz stellt klar, dass die Flächendisposition bezüglich aller denkbarer Verkehrsführungen am Marktplatz robust bzw. geeignet ist, was bedeutet, dass die Dimensionierung der Fahrgassen unter Berücksichtigung eines Begegnungsfalls von Kfz (mind. 5,0 m Fahrbahnbreite) erfolgt ist. Bei der empfohlenen baulichen Gestaltung und Flächendisposition könnte also der Kfz-Verkehr auf jeder Seite des Marktplatzes in beide Richtungen geführt werden. Die konkrete Verkehrsführung am Marktplatz ist letztendlich eine Frage der

straßenverkehrsrechtlichen Anordnung (Beschilderung) und kann bei der empfohlenen baulichen Gestaltung im Nachhinein festgelegt oder verändert werden.

Herr Paul fragt, was unter den erwähnten Ober- bzw. Unterstreifen des Gehweges zu verstehen sei.

Herr Reibetanz erklärt die typische und in Berlin seit Mitte des 19. Jh. klassische dreiteilige Gestaltung von Gehwegen. Zwischen Hauskante und Bord gliedert sich der Berliner Gehweg in Oberstreifen an den Häusern (hergestellt aus Mosaik) – Gehbahn (z. B. aus diagonal verlegten quadratischen Steinplatten) – Unterstreifen (aus Mosaik). Mit dem Mosaik können Unregelmäßigkeiten an den Häusern (Vor- und Rücksprünge, Stufen, Kellerschächte, Fallrohre etc.) mit wenig Aufwand und dabei ansehnlich ausgeglichen werden. Außerdem bieten die durchgängig linienhaften Übergänge zwischen Gehbahn und Ober- bzw. Unterstreifen eine taktile Führung.

Frau Bennewitz merkt an, dass im Marktplatzbereich Lkw-Verkehre stattfänden und dass deren Schleppkurven bei der Bemessung der Fahrgassen berücksichtigt werden müssten.

Herr Reibetanz weist darauf hin, dass die Fahrgassen nicht mit klassischen Borden abgegrenzt seien, sondern durch überfahrbare, gepflasterte Rinnen.

Herr Gumz ergänzt, dass bei der Ausführungsplanung für die bauliche Herstellung der Oberflächen, deren Tragfähigkeit natürlich zu berücksichtigen und derart vorzusehen sei, dass auch Lkw die herzustellenden Pflasterbeläge überfahren können, ohne Schaden anzurichten.

Herr Zahlmann (*freie evangelische Gemeinde Adlershof*) äußert, dass er sich des Eindrucks nicht erwehren könne, dass sich im Zuge der Konzeptentwicklung zwar die Planer, Verwaltung und BVG untereinander als Partner abstimmen und die übrigen Belange auch irgendwo erwähnt würden, dass aber schlussendlich viele Dinge, die von den AnwohnerInnen gewünscht würden, in der Vorzugsvariante fehlten. Er habe den Eindruck, dass die Argumente der AnwohnerInnen am Rande stünden und nicht wirklich Eingang in das Gesamtkonzept fänden.

Herr Machule ruft nach dieser Wortmeldung die vorgesehene Pause auf und verweist auf den bereitstehenden Imbiss sowie auf die Pläne, die auf Tafeln im Raum verteilt anzusehen sind.

[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Weil sich die Diskussion im Workshop zeitlich anders als geplant entwickelte, entfielen die vorbereiteten Ausführungen zum Thema Straßenraumausstattung (Beleuchtung, Begrünung, Mobiliar) und dementsprechend die Erörterung der Folien 76-85.]

PAUSE [19:20 Uhr – 19:56]

Das Planungsteam hat Frikadellen, Kartoffelsalat, Schrippen sowie Kaltgetränke bereitgestellt. Frau Mrochen (Wohnungsbaugenossenschaft Treptow Süd) hat die Kaffeekannen gefüllt.

Herr Machule leitet den zweiten Block des Abschluss-Workshops ein. Er verdeutlicht nochmals die Zielstellung und das angestrebte Ergebnis dieser Veranstaltung. Der gesamte Planungsprozess bis zur tatsächlichen Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume im Quartier bedarf noch erheblicher Zeit. Ziel dieses Abschluss-Workshops ist es, eine mehrheitlich mitgetragene Vorzugsvariante miteinander abzustimmen. Sie ist die Grundlage für politische Entscheidungen und für die Bereitstellung von Geldern. Das heißt, es soll ein Konsens zu den elementaren Gestaltungskomponenten erzielt werden, auf dessen Basis dann weiter in Richtung Umsetzungsplanung gearbeitet und einzelne Bestandteile im Detail konkretisiert werden können.

Wortmeldung ? [*keine Namensnennung*] beklagt, dass eine Konsensbildung ja gar nicht möglich sei, wenn eine Diskussion über grundlegende Aspekte, wie etwa die Ein- oder Zweigleisigkeit der Straßenbahnführung, nicht erlaubt sei.

Frau Bennewitz fragt abermals, wann denn die Freiflächen diskutiert würden.

Top 7 Verkehrliche Maßnahmenübersicht und Wirkungen

[Folien 100-103]

Herr Gumz stellt anhand der Folien 102-103 die Ergebnisse einer computergestützten Simulation der Auswirkung der Gesamtheit aller im Untersuchungsgebiet vorgesehener verkehrlicher Maßnahmen vor. Folie 102 zeige alle relevanten verkehrlichen Maßnahmen im Untersuchungsgebiet, sowohl betrieblicher Art als auch hinsichtlich der Verkehrsführung. Berücksichtigt worden seien die zuvor diskutierten Maßnahmen zur Zuflussmengen-Reduktion an den Knotenpunkten Adlergestell / Dörpfeldstraße / Rudower Chaussee sowie Ottomar-Geschke-Straße / Oberspreestraße. Außerdem habe man in der Dörpfeldstraße, Radickestraße, Anna-Seghers-Straße und Wassermannstraße Tempo 30 vorgesehen. Darüber hinaus werde am Knotenpunkt Radickestraße / Nipkowstraße aus Westen kommend die Einfahrt in die Radickestraße für Kfz gesperrt, um diese Route als Umfahrmöglichkeit zur Dörpfeldstraße von Süden nach Norden auszuschließen. Anhand der Folie 103 stellt Herr Gumz die Ergebnisse der Modellberechnungen vor. Entlang der Dörpfeldstraße würde die Menge an Kfz gegenüber dem Fall ohne die genannten Maßnahmen (Prognose-Planfall vs. Prognose-Nullfall) um 20 bis 30 % abnehmen. Entlang der Radickestraße würden die Reduktion der Kfz-Verkehrsbelastung sogar bis zu 75 % betragen. In den verbindenden Straßen (Anna-Seghers- bzw. Wassermannstraße) betrage die Verringerung an Kfz 50 % bzw. 20 %. In der Konsequenz würde auch die Anzahl an Kfz auf der Rudower Chaussee um 7 % abnehmen. Durch Verlagerungseffekte würden letztendlich die Kfz-Zahlen auf dem Glienicker Weg und auf dem Adlergestell um rd. 5 % zunehmen.

Herr Paul erklärt, dass er sich beim besten Wille nicht vorstellen könne, dass das Verbot einer Zufahrt von Kfz in die Radickestraße vom Knotenpunkt Radickestraße / Nipkowstraße her allein, derartige Effekte haben könne.

Herr Gumz gibt Herrn Paul recht, allein damit gäbe es diese Effekte nicht. Wie ausgeführt seien dies die kumulierten Effekte der Gesamtheit aller Maßnahmen in Hinblick auf betriebliche Regulierung und Führung des Straßenverkehrs im Quartier. Er wiederholt seine vorangegangenen Ausführungen und erklärt nochmals sämtliche Maßnahmen, die der Simulation des Planfalls zu Grunde liegen.

Herr Ihlefeld argumentiert, dass der Kfz-Verkehr, der von der Wista (an den Knotenpunkt Adlergestell / Dörpfeldstraße / Rudower Chaussee) kommt, nicht wegen der Anordnung von Tempo 30 nach links abbiegen würde.

Herr Schaal argumentiert, dass das Verbot einer Einfahrt in bloß eine Richtung vernachlässige, dass Durchgangsverkehr durch das Quartier in beiden Richtungen auftrete.

Herr Gumz erklärt, dass das Verbot einer Einfahrt für Kfz an dieser Stelle natürlich nur den Durchgangsverkehr in nördlicher Richtung verhindern könne. In der anderen Richtung sei diese Route als Umfahrung zur Dörpfeldstraße allerdings auch nur wenig attraktiv, weil man bspw. aus der Radickestraße kommend am Adlergestell gar nicht links abbiegen könne.

Wortmeldung ? [*keine Namensnennung*] formuliert, dass nach ihrer eigenen Wahrnehmung diese Route sowieso kaum von Kfz genutzt werde.

Herr Gumz stellt klar, dass man keine konkrete Verkehrszählung vorgenommen habe und an dieser Stelle auch keine absoluten Zahlen angeben kann. Es handele sich um prozentuale Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall, in welchem die Gesamtheit der gezeigten verkehrlichen Maßnahmen berücksichtigt wird, gegenüber dem Prognose-Nullfall, in welchem sich die im heutigen Bestand gegebene Verkehrsregulierung darstellt.

Frau Bennewitz fragt, wo Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder in die Kita (im Umfeld der Radickestraße) bringen, dann weiterfahren sollen.

Frau Hartfiel antwortet, dass sie die weiterhin als Haupteinfahrungsstraße des Quartiers dienende Dörpfeldstraße nutzen könnten.

Fortsetzung Top 4 Gesamtschau zur Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes [Folien 86-89, Lageplan, 3-D-Modell]

Frau Hartfiel führt schrittweise durch den (im Anhang des Protokolls enthaltenen) Lageplan in dem der Zielzustand der gutachterlichen Vorzugsvariante zur Neugestaltung der Dörfeldstraße und des Marktplatzes visualisiert ist. Dabei hebt Frau Hartfiel die zuvor einzeln vorgestellten zentralen Komponenten der Neugestaltung nochmals hervor und erklärt deren konkrete Lage und Funktion im Gesamtzusammenhang des Straßenzuges.

Frau Bennewitz bittet erneut darum, die Planung für die Freifläche an der Verklärungskirche zwischen Arndtstraße und Handjerystraße detailliert vorgestellt zu bekommen.

Frau Hartfiel antwortet, dass das Gutachterteam entsprechend der Aussagen des ISEK eine Aufwertung der im rückwärtigen Bereich verwilderten Freifläche sowie die Herstellung einer öffentlichen Wegeverbindung empfehle. Dies wurde bereits im Zwischen-Workshop dargestellt. Konkretere Gestaltungsideen seien hierzu nicht entwickelt worden.

Herr Paul bemerkt kritisch, dass die Einrichtung eines Radfahrstreifens eine Farce sei, weil letztendlich sowieso Autos darauf parken würden. Eine reine Markierung würde nicht ausreichen, um sicherzustellen, dass diese für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsanlage auch tatsächlich für RadfahrerInnen zur Verfügung stände. Letzteres müsse man vielmehr durch bauliche Maßnahmen sicherstellen.

Herr Reibetanz betont nochmals ausdrücklich die Ausgangssituation, dass nämlich der in der Dörfeldstraße insgesamt zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum sehr begrenzt sei. Das habe in der Konsequenz natürlich Auswirkungen bspw. auch auf die bestehenden Möglichkeiten der Einrichtung von Radinfrastrukturanlagen. Man könne einen Radweg unterbringen, so wie dies in der Vorzugsvariante vorgesehen sei, oder aber man verzichte gänzlich darauf. Mehr sei angesichts der bestehenden Platzverhältnisse nicht möglich.

Herr Paul artikuliert, dass die angedachte Lösung für den Radverkehr ohne Füllprofile für die Straßenbahngleise insgesamt unbrauchbar sei.

Herr Reibetanz weist darauf hin, dass es, wie im Rahmen des Zwischen-Workshops umfassend erörtert worden sei, zurzeit keinerlei bewährte Lösung für die flächendeckende Füllung der Spurrillen von Straßenbahnschienen gibt. Es muss beobachtet werden, ob in Zukunft Lösungen gefunden werden und ob diese in der Dörfeldstraße eingebaut werden könnten.

Herr Gumz ergänzt, bezugnehmend auf ein von Herrn Paul vorgeschlagenes System zur Abdeckung von Gleisanlagen mit Gummimatten an Bahnübergängen, dass dieses System lediglich für kurze Gleisabschnitte gedacht bzw. geeignet sei, auf denen die Gleise orthogonal gequert würden. Entscheidend sei der Haftbeiwert der verwandten Oberflächenmaterialien. Dieser sei bei Gummimatten wesentlich niedriger als bei gängigen Fahrbahnoberflächen. Dies sei auf ganz kurzen Abschnitten, auf denen lediglich geradeaus gefahren werde unproblematisch. Würde man eine derartige Oberfläche aber als standardmäßige Oberflächenbefestigung einer Straße einrichten, würde dies ein eklatantes Sicherheitsrisiko darstellen. Deshalb scheidet eine flächendeckende Anwendung dieses Systems im Bereich der Straßenbahngleise aus.

Herr Prengel äußert die Ansicht, dass sich der Radfahrstreifen in der Praxis durchaus bewähren werde. Er plädiert dafür, weiterhin nach einer technischen Lösung für das Problem des Verklemmens von Fahrrad-Reifen in Straßenbahngleisen zu suchen. Man solle gerade dieses AZ-Programm nutzen, um Alternativen zu untersuchen und eine Lösungsfindung anzuschieben anstatt nur Sachargumente aufzuführen, die gegen Vorschläge sprächen.

Wortmeldung ? [keine Namensnennung] begrüßt die Planung eines Radfahrstreifens sowie auch von Kaphaltstellen. Er fragt, wie allerdings der Radfahrstreifen an den Haltestellen weitergeführt werden soll?

Herr Notz verweist auf die gezeigten Beispielbilder von Kaphaltstellen mit darüber geführtem Radweg [Folie 54].

Frau Brüggmann stellt klar, dass man sich auf Seiten der zuständigen Verwaltung durchaus über das generelle Problem des illegalen Haltens bzw. Parkens auf Radverkehrsanlagen und der dadurch entstehenden Sicherheitsgefährdung bewusst sei. Diese Umstände dürften aber nicht dazu führen, dass man gar keine Infrastrukturanlagen für den Radverkehr vorsehe. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens bzw. Schutzstreifens sei in der Dörfeldstraße die einzige Möglichkeit, die Situation für den Radverkehr zu verbessern.

Herr Schaal verweist auf im Zwischen-Workshop diskutierte alternative Routenführungen für den Radverkehr, wie etwa unter Einbeziehung der Friedländer Straße, die eine Umfahrung der Dörfeldstraße ermöglichen würden.

Frau Hartfiel betont, dass diese Maßnahmen, wie alle, die vorgeschlagen und im Ergebnis der Prüfung für empfehlenswert befunden wurde, im Maßnahmenplan für das Gesamtgebiet enthalten seien.

Herr Paul (BVG) nimmt nochmals Bezug auf die zuvor diskutierten Füllprofile für die Straßenbahngleise bzw. auf das konkrete System, welches in Zürich getestet und im Rahmen des Zwischen-Workshops ausgiebig diskutiert worden ist. Er betont, dass dieses System, abgesehen von seiner bis heute ungenügenden Dauerhaftigkeit, schlichtweg nicht finanzierbar sei. Würde man derartige Füllprofile deshalb nur auf einem beschränkten Streckenabschnitt einbauen, so wie dies im Rahmen des Feldversuchs in Zürich der Fall gewesen sei, würde sich letztendlich die Gefahr für RadfahrerInnen in den verbleibenden Bereichen mit unverfüllten Schienen sogar noch erhöhen. Er betont aber auch, dass die BVG ebenfalls sehr an einem effektiven und finanzierbaren System zum Schutz vor einem Verklemmen von Fahrradreifen in Straßenbahnschienen interessiert sei. Wenn sich ein entsprechendes System anbiete, würde dieses auch sofort in ihre Infrastrukturgestaltung miteinbezogen werden.

Herr Gregori (*Anwohner Nipkowstraße*) bemängelt, dass der Brückenschlag zur WISTA in dem vorgestellten Konzept de facto keine Rolle spiele. Er frage sich, wo sich denn ein diesbezügliches Leitbild fände. Die Planer hätten seiner Ansicht nach lediglich, wenn auch professionell, in eine Modulkiste gängiger Standardlösungen gegriffen. Warum habe es bspw. keine Gespräche mit dem DLR gegeben? Das zu entwickelnde Konzept sollte über bauliche Maßnahmen hinausgehen. Es sei wichtig, die beiden Seiten von Adlershof zu verbinden und die Dörfeldstraße als Geschäftsstraße zu beleben, was nicht allein durch eine Verbesserung der Infrastruktur für ÖPNV und Radverkehr zu erreichen sei.

Herr John berichtet von Bauarbeiten und der baulichen Ausgestaltung von Straßenbahnschienen in der Kastanienallee 1980/81, zu DDR-Zeiten. Damals habe man die Spurrillen der Straßenbahngleise erfolgreich gefüllt. Davon abgesehen teile er die Einschätzung, dass der vorgeschlagene Radfahrstreifen in der Realität durch darauf parkende Kfz für RadfahrerInnen unbrauchbar gemacht würde. Nur wenn es für Kfz-NutzerInnen gar keine andere Möglichkeit gäbe, als direkt auf den Gleisen der Straßenbahn zu parken, würde illegales Parken auch tatsächlich unterbleiben. Deshalb müssten die Straßenbahngleise so nah an den Bord gelegt werden, dass zwischen einem Straßenbahnfahrzeug und dem Bord nicht mehr genügend Platz zum Abstellen eines Pkw verbliebe und gleichzeitig aber RadfahrerInnen ausreichend Platz hätten, um störungsfrei und ohne Kontakt zu den Straßenbahnschienen am Rand der Fahrbahn zu fahren.

Frau Grünert erklärt nochmals grundsätzlich die wichtigsten Regularien im Zusammenhang mit der vorgesehenen Radwegeinfrastruktur und dem Thema des ruhenden Kfz-Verkehrs. Auf einen Schutzstreifen für den Radverkehr (in Berlin gekennzeichnet durch einen unterbrochenen Breitreich als Markierung) dürfe nach der Straßenverkehrsordnung für maximal drei Minuten gehalten werden. Da am Fahrrad haltende Kfz in der Dörfeldstraße bei einer zweigleisigen Straßenbahnführung zu einer Gefährdung der RadfahrerInnen führen würden, weil Letztere auf die Gleise ausweichen müssten, würde auf der gesamten Länge der Straße zusätzlich ein absolutes Halteverbot gelten müssen. Auf einem Radfahrstreifen (in Berlin gekennzeichnet durch einen durchgängigen Breitreich als Markierung und für RadfahrerInnen benutzungspflichtig) gelte ohnehin ein absolutes Halteverbot für Kfz. Die Überlegung, Haltebuchten für Kfz entlang der Dörfeldstraße einzurichten, habe aber auch weiterhin Bestand. Diesbezüglich sei vor allen Dingen entscheidend, ob und wo sich genug Platz finden ließe, um derartige, die Verkehrssicherheit nicht gefährdende Kfz-Stellplätze unterzubringen.

Herr Paul lehnt den vorgesehenen Schutzstreifen für den Radverkehr bzw. Radfahrstreifen vehement ab. Heute müsse er täglich zwischen den Autos fahren. Wenn nun aber der Kfz-Verkehr in der Zukunft aufgrund der Reduzierung des Durchgangsverkehrs abgenommen habe, dann wäre die Situation für RadfahrerInnen nicht mehr so schlecht wie heute. Er verstehe nicht, weshalb angesichts dessen ein Verkehrsmittel, in diesem Fall der Radverkehr, derart bevorzugt werde. Der Preis für diese Bevorzugung sei, dass die ursprünglich angedachten Haltebereiche für Lieferverkehr innerhalb der Dörfeldstraße wegfielen.

Herr Gumz weist darauf hin, dass dieser Vorschlag nach eingehender Prüfung und Abstimmung mit den zuständigen Fachverwaltungen aus Sicherheitsgründen leider verworfen werden musste. Er fragt seinerseits nach, ob er richtig verstanden habe, dass Herr Paul grundsätzlich dagegen sei, gesonderte Fahrspuren für den Radverkehr einzurichten. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass es explizite Zielstellung der Konzeptentwicklung ist, den Fuß- und Radverkehr im Quartier und insbesondere in der Dörfeldstraße zu fördern.

Herr Reibetanz erinnert daran, dass das Bezirksamt für den Auftrag der Konzeptentwicklung bestimmte konkrete Ziele formuliert habe, wie etwa eine zweigleisige Straßenbahnführung und die Verbesserung der Situation für den Radverkehr. Diese Ziele seien als Vorgaben des Bezirks im Konzept umzusetzen. Er betont nochmals, dass es in diesem Verfahren darum gehe, tragfähige Lösungen für die vielschichtigen Problemlagen und Zielstellungen zu finden und diese in einem umsetzungsfähigen Konzept zu bündeln, damit in den nächsten Jahren tatsächlich positive Veränderungen zu bewirken sein werden. *[Beifall aus dem Plenum]* Man habe immer alle Aspekte und Einwände aufgenommen und unvoreingenommen geprüft und werde dies auch im Weiteren tun. Auch werde an dieser Stelle noch nichts endgültig und im Detail beschlossen. Es würden aber gewisse Grundsätze verabschiedet, die für die weiteren noch ausstehenden konkreten Umsetzungsplanungen verbindlich seien, wie etwa, dass es in der Dörpfeldstraße gesonderte sichere Fahrspuren für den Radverkehr geben müsse oder etwa die Gestaltungsgrundsätze hinsichtlich des Marktplatzes. Wo letztendlich die Haltestellen der Straßenbahn gebaut würden, werde bspw. erst später (im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens) geklärt.

Herr Paul beklagt, dass der Preis zu hoch sei, nur für die Durchsetzung eines Radfahrstreifens die Bedeutung der Dörpfeldstraße als Geschäftsstraße aufs Spiel zu setzen. Man müsse vielmehr jede Chance nutzen, die Dörpfeldstraße in ihrer Bedeutung als Geschäftsstraße zu stärken. Er richtet sich an Herrn Machule: Es sei überhaupt nicht klar gewesen, dass die im Zwischen-Workshop mit farbigen Punkten markierten Präferenzen der TeilnehmerInnen nun rigoros durchgesetzt würden.

Herr Machule verweist darauf, dass die erhobenen Präferenzen ein für die Fachplaner und das Gutachterteam wichtiges Meinungsbild der TeilnehmerInnen der Workshops darstellten, aber keine verbindliche Entscheidung oder gar ein ‚Durchsetzen-Wollen‘ bestimmter Lösungen bedeuteten.

Frau Walter (Anwohnerin der Hoffmannstraße) bekräftigt, dass sie es sehr begrüßen würde, wenn ein Schutzstreifen für den Radverkehr eingerichtet würde und außerdem eine Lösung für das Füllen der Spurrillen in den Straßenbahnschienen gefunden würde. Sie habe aufgrund der Schienen einen schweren Fahrradunfall gehabt, an dessen Folgen sie heute noch leide.

Herr Machule kommt nochmals auf den Aspekt ‚Meinungsbild‘ zurück. Wie im gesamten Diskursiven Planungsverfahren gehe es letztlich darum, herauszufinden, welche grundsätzlichen Gestaltungsansätze vom Plenum mitgetragen werden könnten. Dies betreffe bspw. die standardmäßige Gestaltung der Einmündungsbereiche von Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße oder die Grundstruktur der Neugestaltung des Straßenraums. Entsprechend werde auch festgehalten, bezüglich welcher Aspekte deutlich unterschiedliche Wünsche im Plenum bestehen. Dies betreffe bspw. die Positionierung von Straßenbahnhaltestellen oder die Frage der Verkehrsführung am Marktplatz, unabhängig von dessen baulicher Gestaltung. Der Planungsprozess benötige noch einige Zeit bis zur Realisierung und entsprechend werde auch die konstruktive Zusammenarbeit auf Basis der bisher gemeinsam erarbeiteten Grundsätze fortgeführt werden. In diesem Diskursiven Planungsverfahren als Auftakt des gesamten Planungsprozesses gehe es darum, einen Kompromiss über diejenigen wesentliche Elemente zu finden, die mehrheitlich mitgetragen werden können.

Herr Prengel bedankt sich beim Planungsteam und beim Bezirksamt Treptow-Köpenick. Man habe viele positive Gedanken in das Konzept eingearbeitet, wie bspw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr oder Bereiche für den Lieferverkehr. Man dürfe aber nicht vergessen, dass das vorliegende ISEK Grundlage und Zielschema sei. Herr Prengel zählt dann zahlreiche im ISEK genannten Aspekte auf, welche seines Erachtens nach im heute vorgestellten Konzept berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt worden seien. *[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Die Aussage von Herrn Prengel ist inhaltlich richtigstellend zu kommentieren: Grundlage und Zielschema für das Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzept ist die von Seiten des Bezirksamtes Treptow-Köpenick vorgegebene Aufgabenstellung zur Konzeptentwicklung. Diese basiert wesentlich auf Grundlage des ISEK, ist jedoch nicht deckungsgleich mit Letzterem. Deshalb ist die Aufzählung von Herrn Prengel bezüglich der nicht betrachteten Aspekte aus dem ISEK in Hinblick auf die Diskussion des Integrierte Verkehrs- und Freiraumkonzepts wenig zielführend.]* Herr Prengel kommt zu dem Schluss, dass es eines weiteren Termins bedürfe, um sich den bisher ungeklärten Fragen widmen zu können. Man müsse viel mehr Skizzen und Schemata zeigen, anstatt Aspekte einfach schnell abzuhacken. Er fügt hinzu, dass er in diesem dritten Workshop (im Vergleich zu den beiden vorangegangenen) das erste Mal das Gefühl eines wirklich diskursiven Verfahrens habe.

Herr Machule nimmt Bezug auf Herrn Prengels Redebeitrag und weist darauf hin, dass dieses Diskursive Planungsverfahren nur ein, aber grundlegender Trittstein zur Erreichung der Ziele des ISEK sei. Die Ergebnisse des Diskursiven Verfahrens würden weiterentwickelt, bis man schlussendlich in der Realität am Ziel

angekommen sei. Viele Fragen und Aspekte bedürfen einer politischen Entscheidung. Es gäbe viele Details, die man jetzt noch nicht alle umfassend ausdiskutieren könne. Aber man könne ein Meinungsbild bezüglich der Grundsätze der Weiterentwicklung bilden, das im Weiteren handlungsleitend ist. Ein solches Vorgehen hat sich in anderen Verfahren bewährt und war schlussendlich immer erfolgreich. Im Adlershofer diskursiven Verfahren wurde ein Fundament von Gestaltungsgrundsätzen für drei Bereiche diskutiert – die Dörfeldstraße, den Marktplatz, das Zielnetz – und diesbezügliche Vorstellungen und Präferenzen dokumentiert und geprüft. Zum Abschluss gehe es darum, grundsätzliche, vom Plenum mitgetragene Empfehlungen als Workshop-Ergebnis zu formulieren und somit diesen Teil des gesamten Planungsprozesses als Grundlage für eine weitere Konkretisierung von Maßnahmen abzuschließen.

Frau Bennewitz erhält das Wort und verlangt abermals, den Entwurf für die Freifläche rund um die Verklärungskirche zu sehen.

Frau Grünert kommt nochmals auf das Geschwindigkeitsniveau zu sprechen. Die VLB habe lediglich die zonenhafte Anordnung von Tempo 30 auf der Dörfeldstraße abgelehnt. Deshalb sei aber nicht die Empfehlung einer allgemeinen Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus vom Tisch. So lange aber die Dörfeldstraße zum übergeordneten Straßennetz (genauer zur Klasse 4 darin) gehöre, liege sie im Zuständigkeitsbereich der VLB und es bedürfte einer politischen Entscheidung, um das Tempo weiter reduzieren zu können. Wenn die Dörfeldstraße aus dem übergeordneten Ergänzungsstraßennetz herausgelöst werden würde, wäre auch Tempo 30 oder ggf. Tempo 20 denkbar. *[Nachträgliche Anmerkung zum Protokoll: Eine Konsultation mit der zuständigen Stelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz am 06.06.2016 hat ergeben, dass von einer Ausnahme der Dörfeldstraße aus dem Ergänzungsstraßennetz nicht ausgegangen werden kann, so lange der durchgehende Kfz-Verkehr in dieser Straße nicht unterbrochen wird.]*

Herr Schaal weist darauf hin, dass nächste Woche der Kiezbeirat gewählt würde, welcher – in Anlehnung an Herrn Machules Ausführungen – ein weiteres Fundament der Quartiersentwicklung bilde.

Frau Hartfiel antwortet in Richtung Frau Bennewitz, dass bis dato im Konzept lediglich die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen Arndtstraße und Handjerystraße über das Kirchengelände empfohlen sei, jedoch kein konkretes Gestaltungskonzept. Dementsprechend sei auch die Maßnahme im Maßnahmenplan dargestellt.

Frau Bennewitz entgegnet, dass die AnwohnerInnen wissen wollten, was passiere. Sie möchte genaue Aufklärung über diese Wegeverbindung.

Herr Zaschel (*Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanungsamt*) schaltet sich ein. Er bittet Frau Bennewitz eindringlich und bestimmt, ihre Partikularinteressen jetzt zurückzustellen und gibt zu verstehen, dass man ihre vielen Briefe bezüglich des Kirchengeländes stets beantwortet habe und sich seither kein neuer Sachstand ergeben habe. Somit gäbe es auch keine neue Antwort auf ihre immer gleichbleibende Frage. Das Bezirksamt müsse die Gesamtentwicklung im Blick haben, also Dasjenige, das am besten für das Quartier und die gesamte Stadt ist. Es könne durchaus sein, dass Partikularinteressen andere sind, als die Bedürfnisse der gesamten Bürgerschaft, und dass Erstere ggf. auch zurückstehen müssten. Von dieser Frage abgesehen, erwarte man auf Seiten des Bezirksamtes vom Diskursiven Planungsverfahren einen Konsens bezüglich der Grundsätze der Neugestaltung der Straßenräume im Quartier, auf dem aufbauend dann konkretisierend weitergearbeitet werden könne, so wie dies vom Planungsteam bereits mehrfach formuliert worden sei.

Frau Bennewitz unterbricht und verlangt angeschrieben zu werden, wenn es einen neuen Sachstand gebe.

Herr Zaschel antwortet, man werde sie nicht individuell benachrichtigen. Bei ihrer Frage handele es sich um ein Partikularinteresse. Bei der Konzeptentwicklung hingegen gehe es um ein öffentliches Interesse. Neue Informationen gingen sämtliche BürgerInnen an und würden entsprechend allgemein zugänglich öffentlich bekanntgegeben. Auf Basis des hier zu bildenden Konsenses werde es selbstverständliche weitere Gespräche und Abstimmungen geben und man werde sämtliche Aspekte sukzessive ‚en Detail‘ abarbeiten.

Herr Machule leitet aufgrund der fortgeschrittenen Zeit über zu einem den Workshop abschließenden Meinungsbild und ruft Top 9 auf. Er sieht im Konzeptvorschlag vier vorgeschlagene und diskutierte grundlegende Komponenten der Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume gemäß Zielsetzung des Diskursiven Verfahrens.

Herr Prengel unterbricht kurz um zu fragen, ob bei einer Ausnahme von Straßen aus dem Ergänzungsstraßennetz des Landes Berlin die Reinigungsklasse gleich bleibe.

Frau Ross antwortet und weist darauf hin, dass man bezüglich des Standards der Straßenreinigung neuerdings einen Antrag bei der BSR stellen könne.

Top 9 Meinungsbildung und Umsetzungsempfehlung

[Folie 105]

Herr Machule stellt fest, dass die heutige Diskussion gezeigt habe, dass einzelne Komponenten des vom Gutachterteam vorgestellten und vorgeschlagenen Konzepts recht unterschiedlich gesehen werden, weshalb eine einzige Meinungsabfrage über ‚das Konzept‘ im Ergebnis unklar wäre. Deshalb gliedert er das Meinungsbild zu den Grundsätzen der Neugestaltung in vier Komponenten, die er auf zugerufenen Wunsch von Herrn Reibetanz um eine fünfte ergänzt. Im Folgenden will er die Meinung einzeln vom Plenum per Handzeichen abfragen. Die Handzeichen sollen ausgezählt werden. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch, es wird so verfahren.

Frage 1: Wer ist der Meinung, dass das Geschwindigkeitsniveau entlang der Dörpfeldstraße auf durchgängig 30 km/h und punktuelle auf 20 km/h reduziert werden sollte?

Stimmen: Ja = 43, Nein = 2, Enthaltung = 4.

Frage 2: Wer ist der Meinung, dass im Rahmen der Querschnittsaufteilung in der Dörpfeldstraße ein durchgängiger Radfahrstreifen vorgesehen werden sollte?

Stimmen: Ja = 40, Nein = 4, Enthaltung = 5.

Frage 3: Wer kann der im Lageplan gezeigten grundsätzlichen Flächendisposition und Gestaltung des Marktplatzes, unabhängig von der Frage einer Straßenbahnhaltestelle direkt oder nicht am Marktplatz, zustimmen?

Stimmen: Ja = 43, Nein = 1, Enthaltung = 5.

Frage 4: Wer kann der als Regeldetail vorgestellten standardmäßigen Neugestaltung der Einmündungsbereiche der Nebenstraßen in die Dörpfeldstraße, also Gehwegvorstreckung, Aufpflasterung, Lieferzone, Kurzzeitparken, Fahrradparken, Baumscheibe, zustimmen?

Stimmen: Ja = 45, Nein = 3, Enthaltung = 1.

Frage 5: Wer kann dem mit Lageplan und Visualisierung gezeigten Gestaltungsansatz, also Oberflächengestaltung auf Gehwegen und Marktplatz, Mobiliar für die Nebenanlagen, im Grundsatz zustimmen?

Stimmen: Ja = 42, Nein = 0, Enthaltung = 7.

[Anmerkung außerhalb des Protokolls: Das Ergebnis des abgefragten Meinungsbildes findet sich graphisch aufbereitet im Anhang.]

Herr Machule bedankt sich, auch im Namen des Gutachterteams, für das klare Meinungsbild und ruft Top 10 auf.

Top 10 Kurzes Resümee, Ausblick

[Folie 106]

Herr Machule stellt zusammenfassend fest, dass somit nach intensiver Planungsarbeit und drei Workshop-Terminen die Grundlage und die Orientierung für die weitere Bearbeitung und Detaillierung der öffentlichen Straßen- und Platzräume im Untersuchungsgebiet gegeben sind. Er betont, dass die offen gebliebenen Fragen intensiv weiterverfolgt werden und verweist auf die in Folie 108 gezeigten Termine und Kontaktdaten.

[Nachträgliche Anmerkung: Bitte beachten: **Die Termine werden sich verändern.** Bei Abfassung des Protokolls ist noch unklar, ob bis zur Veröffentlichung von Protokoll und Foliensatz alle neuen Termine feststehen. Wenn ja, werden die neuen Termine auf der Folie mitbenannt.]

Selbstverständlich würden das Protokoll und die gezeigten Folien wieder allen Beteiligten zugänglich gemacht werden und veröffentlicht. Angesichts der Uhrzeit verzichtet er auf weitere Kommentare, bittet aber darum, auch für den dritten Workshop die verteilten Evaluationsbögen auszufüllen.

Top 11 Verabschiedung

[Folie 107]

Herr Machule spricht, weil der Stadtrat nicht mehr dazu kommen konnte, auch im Namen der Verwaltung und der Gutachter den Teilnehmerinnen seinen Dank für ihr Engagement aus und verabschiedet alle mit dem Hinweis, dass der Planungs- und Entwicklungsprozess nun nicht etwa zu Ende ist und die Verwaltung sowie die Planungsbüros weiterhin unter den bekannten und genannten Kommunikationskanälen erreichbar sind und zur Verfügung stehen. Er wünscht Allen einen guten Heimweg und beendet die Sitzung, nicht ohne nachträglich Herrn Rose und Frau Mrochen nochmals für die Gastfreundschaft und die Betreuung in der Nelte 26 gedankt zu haben.

F. d. R.

14.06.2016

Rojak Shatir

Pia Kielszinski

Annette Hartfiel

Nino Notz

Siegmar Gumz

Dittmar Machule

Anlagen:

- TeilnehmerInnenliste,
- Evaluation des Workshops durch die TeilnehmerInnen,
- Graphische Darstellung der Evaluation des Diskursiven Planungsverfahrens (aller drei Workshops) insgesamt,
- Graphische Darstellung des erhobenen Meinungsbildes zu den fünf Gestaltungsgrundsätzen,
- Maßstäblicher Lageplan der Vorzugsvariante,
- Präsentation des Gutachterteams vom 25.05.2016 (gesonderte Datei).

TeilnehmerInnen des Abschluss-Workshops

1	Ambras	Ingid	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Straßen- und Grünflächenamt, FB Tief
2	Aschenbrenner	Peter	BVG - Abteilung Angebotsplanung
3	Becker	Monika	Bürgerverein Festkomitee
4	Bellot	Christine	Geschäftsstraßenmanagement (BELLOTT Agentur für Kommunikation)
5	Bennewitz		Amdstraße
6	Braemer	Gabriele	Kiezklub-Beirat Alte Schule
7	Brüggmann	Sabine	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 13
8	Döge	Rainer	BVG
9	Erleben	Dr. Hans	Adlershofer Bürgerverein e.V.
10	Gläß	Gerhard	Kiezclub
11	Glugla	Martin	Katholische Kirche
12	Glumpf	Beate	Adlershof Projekt GmbH
13	Gregori	Gregori	Nipkowstraße
14	Grünert	Birgitt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - VII B 3
15	Gumz	Siegmar	Hoffmann-Leichter - Projektmanager
16	Hanke	Karsten	Stattbau GmbH
17	Hartfiel	Annette	Gruppe Planwerk - Projektbearbeiterin
18	Hildebrandt	Lars	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
19	Heutling	Anke	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung un Umwelt IV C 32
20	Ihlefeld	Felix A.	ADFC Stadteilgruppe Treptow-Köpenick
21	John	Hofried	meinAdlershof
22	Kabsch	Timo	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
23	Kargai	Michael	VDGN
24	Kästner	Andrea	Festkomitee - Adlershofer-Bürger(verein)
25	Kesser	Petra	JFE Grimau
26	Koeltzsch	Gesine	ADFC Stadteilgruppe Treptow- Köpenick
27	Machule	Prof. Dittmar	neutraler Moderator
28	Morka	Antonia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 3-4
29	Mrochen	Heike	Wohnungsgenossenschaft „Treptow-Süd“ eG
30	Notz	Nino	Hoffmann-Leichter - Projektbearbeiter
31	Ostendorf	Christian	IHK Berlin
32	Paul	Andreas	Interessengemeinschaft Dörfeldstraße - Die Fotografen
33	Paul	Rainer	BVG -Bezirks- und Zielgruppenmanager
34	Pirok	Sandra	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Ordnungsamt Straßenverkehrsbehörde
35	Prenzel	Ralf	MeinAdlershof - Bürgerinitiative
36	Prochnow	Helmut	Adlershofer Festkomitee
37	Reibetanz	Siegfried	Gruppe Planwerk - Projektmanager
38	Rose	Jörg	Wohnungsgenossenschaft „Treptow-Süd“ eG
39	Roß	Regina	Geschäftsstraßenmanagement (RR Stadtberatung)
40	Roterberg-Alemu	Antje	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 15

41	Sauerteig	Axel	BVV - Fraktion Bündnis90/ Die Grünen
42	Schaal	Andre	Festkomitee Adlershof
43	Schmidt-Bugiel	Martin	Bürgerverein, Seniorenvertretung
44	Schulze	Gerd	Polizei, Direktion 6, Abschnitt 65, Sachbearbeiter Straßenverkehr
45	Staneczek	Wolfhard	Festkomitee / Adlershofer Zeitung
46	Tillack	Sabine	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Fachbereichsleiterin Stadtplanung
47	Tzscheuschner	Marion	Anna-Seghers-Schule
48	Voigt	Jütgen	IG Dörpfeldstraße
49	Walter	Bärbel	Hoffmannstraße
50	Welters	Ernst	Vorsitzender Stadt Tief BVV
51	Winkler	Dr. Martin	Interessenvertreter: junge Familien in Adlershof
52	Wislaug	Comelia	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Beauftragte für Menschen mit Behinderung
53	Zahlmann	Ingo	Freie evangelische Gemeinde Adlershof
54	Zaschel	Udo	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanung 43

Wichtige Kontaktadressen:

- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin – Fachbereich Stadtplanung, Verkehrsplanung – Sabine Brüggmann: Sabine.Brueggmann@ba-tk.berlin.de;
- 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.

Evaluation des Abschluss-Workshops durch die TeilnehmerInnen

Gesamtbewertung:

3 mal	14,5 mal	9,5 mal	5 mal	3 mal	0 mal	1 mal	0 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"> • gute Moderation • tolle Arbeit der Planungsfirmen im Detail
1	<ul style="list-style-type: none"> • Es war eine sehr interessante Veranstaltung weiter so und hoffentlich gute Ergebnisse
2	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die Bemühungen und Geduld
2	<ul style="list-style-type: none"> • lebhaft, zwischenzeitlich etwas undiszipliniert
2	<ul style="list-style-type: none"> • leider etwas nicht so schöner Abschluss
2	<ul style="list-style-type: none"> • das Planungsbüro hat sich viel Mühe gemacht • es sind noch viele Punkte (von ISEK) offengeblieben die nachgearbeitet werden müssen!
2	<ul style="list-style-type: none"> • stimmungswichtige Redner sollten proportional zur Menge des Publikums eingegrenzt werden
2	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr gute Diskussion
2	<ul style="list-style-type: none"> • zu wenig Diskussionszeit und zu viel Raum für private (nicht allgemeine) Belange
2	<ul style="list-style-type: none"> • wacker geschlagen • Danke!
2	<ul style="list-style-type: none"> • Vordringlich wäre die zusätzliche Straßenbahnhaltestelle durch zu kämpfen! • das Problem ist für ältere Bewohner von Adlershof ein bleibendes Thema • Die Veranstaltung war emotionsgeladen und somit empfand ich Sie streckenweise als nicht mehr konstruktiv • dennoch sind am Ende gute Ergebnisse im Planungsverfahren im Diskurs erreicht wurden • es sollten unbedingt die Vorschläge zur Gleisführung mit Ihren gefahren für Radfahrer durch innovative Lösungen weiter verfolgt werden!
2	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt die innovative Komponente und die Betrachtung von Trend innerhalb der Stadteinrichtung

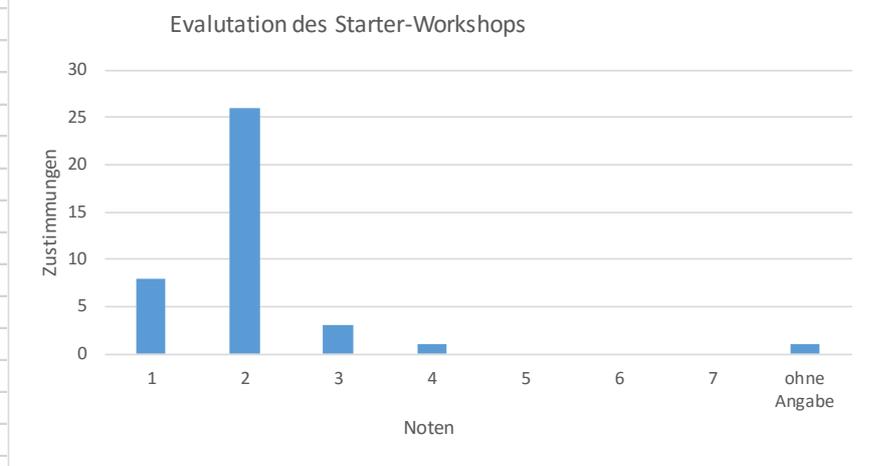
2-3	<ul style="list-style-type: none"> • offene Diskussionen (erstmal intensiv! Gegenüber Workshop 2) • Einbindung Meinungsbilder der Anwohner • Wichtig: Benennung der offenen Punkte und erledigter Punkte im Abschlussbericht
3	<ul style="list-style-type: none"> • Informationsgefälle zwischen Behörden und Bürgern macht Diskussion um Argumente unmöglich • Zeitdruck verhindert vertiefte Diskussion
3	<ul style="list-style-type: none"> • Diesmal hat man gemerkt, dass der Fachjargon viele Bürgerinnen überfordert hat, die kommunikative Ausdrucksweise sollte für jedermann verständlich sein! • Dies hat zu Missverständnissen & in Folge dessen zur einer gereizten Stimmung geführt! • Insgesamt ist Verkehrsplanung jedoch auch ein sehr wenn nicht sogar zu komplexes Thema für eine Bürgerbeteiligung
3	<ul style="list-style-type: none"> • Das Workshop war zeitlich zu kurz!
3	<ul style="list-style-type: none"> • Das Workshop konnte in dieser Form der Komplexität der Thematik nicht gerecht werden • es gibt andere Lösungen mit Kleingruppen + Planung
3	<ul style="list-style-type: none"> • ein (4.) Workshop ist wünschenswert um die Diskussion, Unklarheiten und offene Fragen zu vertiefen bzw. zu beantworten
3	<ul style="list-style-type: none"> • Das Workshop war zeitlich sehr begrenzt (kurz)
4	<ul style="list-style-type: none"> • erst das 3.Workshop Verfahren war diskursiv • wesentliche Punkte für das Gelingen der Neugestaltung sollen in Verfahren verfolgt werden • Radfahrsicherheit → Gleisprofil der ähnliche technische Lösungen um die Unfallgefahr im Gleisbereich zu vermeiden (Forschung in neu technische Lösungsvarianten) • Liefer- und Lademöglichkeiten für die Geschäfte bzw. deren Kunden) • Umgestaltung der Straßenbahnhaltestellensituation am Bhf. Adlershof • sichere Parkmöglichkeiten für Fahrräder um eine echte ÖPNV- Fahrrad- Kombination zur ermöglichen
4	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gut in der Strukturweise des Vortrags • qualifizierte Arbeit • Diskussion auf politische Ebene
4	<ul style="list-style-type: none"> • Die Freiflächen wurden nicht benannt • Unfallrisiko beachten bei der Gestaltung des Verkehrskonzepts (vor allem die Radfahrer)
4	<ul style="list-style-type: none"> • VIELEN Dank für die Organisation, Durchführung und Versorgung • Die Vorschläge der Anwohner soll bei der Erstellung des Konzepts berücksichtigt werden → die „Adlershofer“ müssen eine „Stimme“ haben
4	<ul style="list-style-type: none"> • bitte um ein 4. Workshop um Unklarheiten bzw. Fragen zu klären • Inhaltliche Unklarheiten

5	<ul style="list-style-type: none"> • 10 min nach Beginn der Veranstaltung kommt „zufällig“ ein K.O: Kriterien- die VLB lehnt Tempo 30 ab • Ausdruck der Unzufriedenheit in die Politik
5	<ul style="list-style-type: none"> • Es muss unbefriedigend sein als Fachleute darauf warten zu müssen was die Politik dann entscheidet → Aber wir müssen mit den Ergebnissen leben
5	<ul style="list-style-type: none"> • positiv: Die zweigleisige Führung der Straßenbahn • negativ: alle anderen Konzepte sind nicht zufrieden stellend
7	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzen der Möglichkeiten die im Grenzen der Rahmenbedingung liegen wurden nicht ausgeschöpft • Methodische Fehler bei der Erarbeitung des Konzepts • Berücksichtigung der Konzepte und Ideen der Bürger • weniger Regularien der Regelwerke in den Workshops → zu fachspezifisch

Evaluation des Diskursiven Planungsverfahrens durch die TeilnehmerInnen

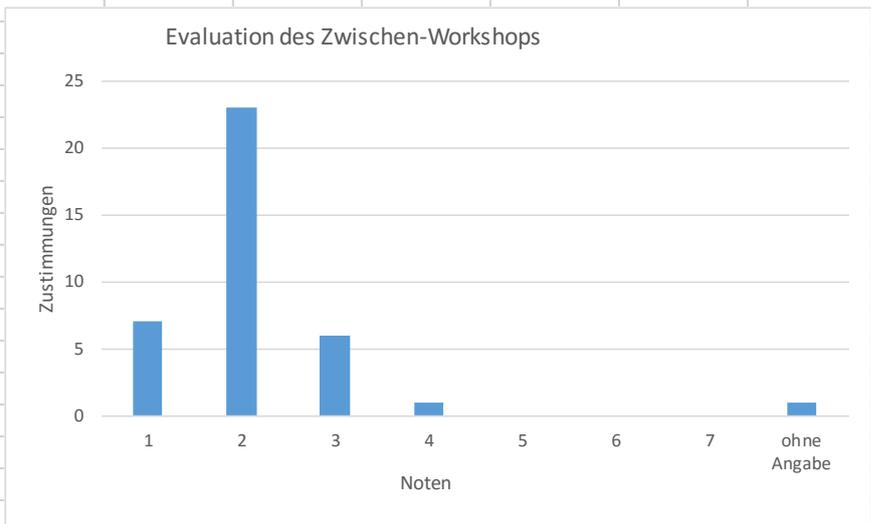
Evaluation des Starter-Workshops durch die TeilnehmerInnen

Note	Anzahl	%
1	8	21%
2	26	67%
3	3	8%
4	1	3%
5	0	0%
6	0	0%
7	0	0%
ohne Angabe	1	3%



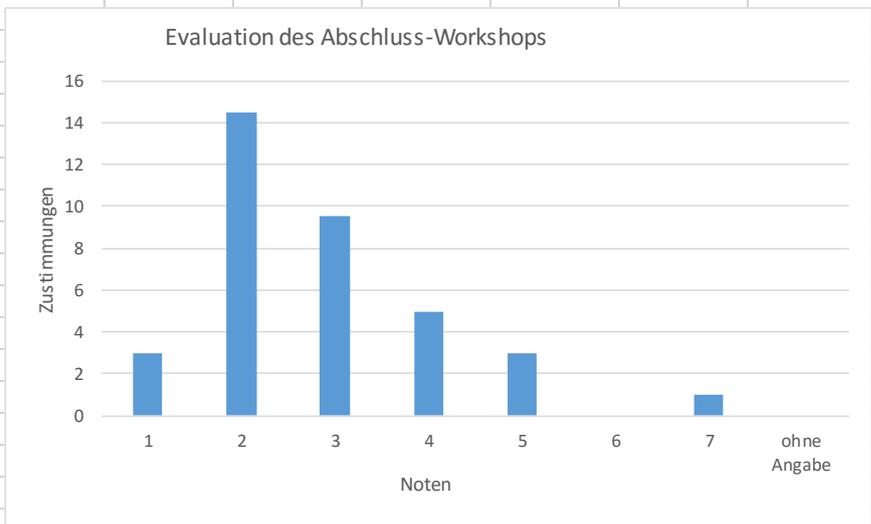
Evaluation des Zwischen-Workshops durch die TeilnehmerInnen

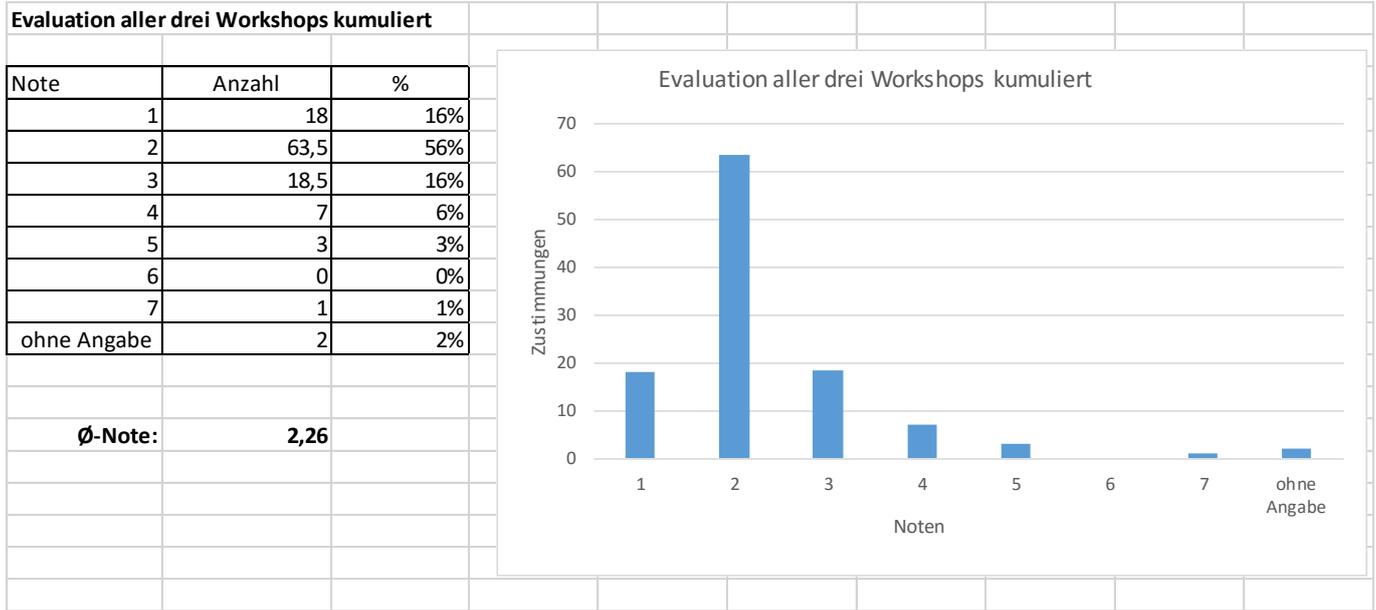
Note	Anzahl	%
1	7	18%
2	23	61%
3	6	16%
4	1	3%
5	0	0%
6	0	0%
7	0	0%
ohne Angabe	1	3%



Evaluation des Abschluss-Workshops durch die Teilnehmer

Note	Anzahl	%
1	3	8%
2	14,5	40%
3	9,5	26%
4	5	14%
5	3	8%
6	0	0%
7	1	3%
ohne Angabe	0	0%



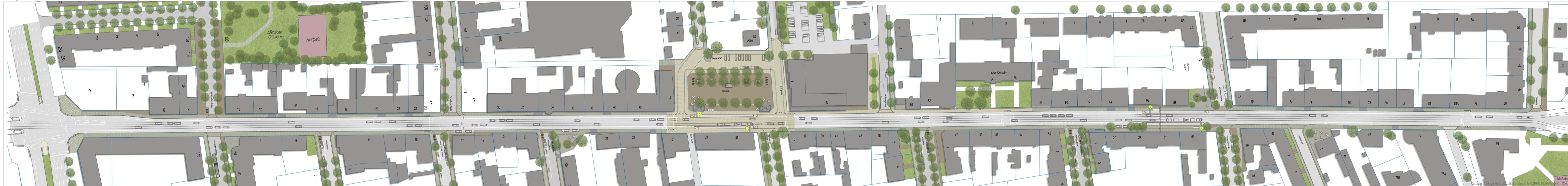


Meinungsbild zu den Grundsätzen für die Neugestaltung der Dörpfeldstraße und des Marktplatzes

Frage: 1	Stimmen Sie zu, dass das Geschwindigkeitsniveau entlang der Dörpfeldstraße auf durchgängig 30 km/h und punktuelle auf 20 km/h reduziert werden sollte?															
Antwort der Befragten	Ja	43	88%	96%												
	Nein	2	4%	4%												
	Enthaltung	4	8%	ohne												
<table border="1"> <caption>Herabsetzung des Tempos in der Dörpfeldstraße auf 30 (bzw. punktuell 20) km/h</caption> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anzahl der Stimmen</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>43</td> <td>88%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>2</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Enthaltung</td> <td>4</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table>					Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent	Ja	43	88%	Nein	2	4%	Enthaltung	4	8%
Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent														
Ja	43	88%														
Nein	2	4%														
Enthaltung	4	8%														
Frage: 2	Stimmen Sie zu, dass im Rahmen der Querschnittsaufteilung innerhalb der Dörpfeldstraße ein durchgängiger Radfahrstreifen vorgesehen werden sollte?															
Antwort der Befragten	Ja	40	82%	91%												
	Nein	4	8%	9%												
	Enthaltung	5	10%	ohne												
<table border="1"> <caption>Querschnittsaufteilung in der Dörpfeldstraße mit Radfahrstreifen</caption> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anzahl der Stimmen</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>40</td> <td>82%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>4</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Enthaltung</td> <td>5</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>					Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent	Ja	40	82%	Nein	4	8%	Enthaltung	5	10%
Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent														
Ja	40	82%														
Nein	4	8%														
Enthaltung	5	10%														
Frage: 3	Stimmen Sie der im Lageplan gezeigten grundsätzlichen Flächendisposition und Gestaltung des Marktplatzes zu (unabhängig von der Frage einer Straßenbahnhaltestelle direkt am Marktplatz)?															
Antwort der Befragten	Ja	43	88%	98%												
	Nein	1	2%	2%												
	Enthaltung	5	10%	ohne												
<table border="1"> <caption>Flächendisposition und Gestaltung des Marktplatzes entsprechend des Lageplans</caption> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anzahl der Stimmen</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>43</td> <td>88%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>1</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Enthaltung</td> <td>5</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table>					Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent	Ja	43	88%	Nein	1	2%	Enthaltung	5	10%
Antwort	Anzahl der Stimmen	Prozent														
Ja	43	88%														
Nein	1	2%														
Enthaltung	5	10%														

Vorzugsvariante Neugestaltung Dörfeldstraße und Marktplatz

Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept für das AZ Fördergebiet Adlershof-Dörfeldstraße



Kartengrundlage ALK, aktualisiert durch GRUPPE PLANWERK
Maßstab 1:500
25-05-2016

Vorzugsvariante Neugestaltung Dörpfeldstraße und Marktplatz mit der Haltestelle an der Florian-Geyer-Straße

Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept für das AZ Fördergebiet Adlershof-Dörpfeldstraße



Maßstab 1:500
Kartengrundlage ALK, aktualisiert durch GRUPPE PLANWERK 25-05-2016