Dokumentation

Verkehrs- und Freiraumkonzept für die Nebenstraßen des Aktiven Zentrums und Sanierungsgebiets Müllerstraße, Fokusgebiet Brüsseler Kiez

Offener Workshop zur Diskussion von Lösungsansätzen und Maßnahmen

mit Stadtteil- und InteressenvertreterInnen, interessierten BürgerInnen, VertreterInnen des Bezirksamts, des AZ-Gebietsbeauftragten und des Planungsteams

Datum	Uhrzeit	Ort
09.05.2017	18:10 – 21:30 Uhr	Veranstaltungsort: Cittipoint, Müllerstraße 141

TeilnehmerInnen	Firma/Institution
VertreterInnen der Bürgerschaft	Rd. 42 Personen (u.a. Bürgerinitiative Brüsseler Kiez, Stadtteilvertretung Mensch Müller)
Frau Weißler	Bezirksstadträtin für Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen des Bezirks Mitte von Berlin
Herr Dittrich	BA Mitte, Gruppenleiter Kommunales Planungs- und Verkerhsmanagement
Frau Leckel	BA Mitte, Verkehrskonzepte, Fuß- und Radverkehr
Herr Steinert	BA Mitte, Verkehrskonzepte, Parkraummanagement
Herr Lange	BA Mitte, Gruppenleiter Stadtentwicklungsamt, vorbereitende Bauleitplanung, Städtebauförderung
Frau Jahns	BA Mitte, FB Stadtplanung, AZ Müllerstraße
Herr Plessow	BA Mitte, FB Stadtplanung, AZ Müllerstraße
Frau Claußnitzer	Jahn, Mack & Partner, AZ-Gebietsbeauftragter, rahmengebende Moderation
Frau Wolf	Jahn, Mack & Partner, AZ-Gebietsbeauftragter
Herr Scheffer	Jahn, Mack & Partner, AZ-Gebietsbeauftragter
Frau Hartfiel	Gruppe Planwerk, Team zur Konzeptentwicklung
Frau Witt	Hoffmann-Leichter, Team zur Konzeptentwicklung
Frau Knapschinsky	Hoffmann-Leichter, Team zur Konzeptentwicklung
Herr Gumz	Hoffmann-Leichter, Team zur Konzeptentwicklung
Herr Notz	Hoffmann-Leichter, Team zur Konzeptentwicklung
Verteiler	
TeilnehmerInnen, Brüsseler Kiez Bürgerinitiative, AZ-Akteure	

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Siegmar Gumz
Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: +49 (0)30 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Handelsregister
HRB 103624 B beim Amtsgericht Charlottenburg

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100

USt.-IdNr.
DE 237706834

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU QualitätsManagement für Architektur- und Ingenieurbüros
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

TOP 1	**Allgemeines und Begrüßung**
	Begrüßung durch Frau Claußnitzer
F. 3	Offizielle Begrüßung durch Bezirksstadträtin Frau Weißler
F. 4 ff.	Frau Claußnitzer stellt die MitarbeiterInnen des Planungsteams, des Bezirksamts Mitte sowie das Programm des Abends vor
TOP 2	**Input-Vortrag**
	Vorstellung der bisherigen Analyse und Konzepte durch das Planungsteam (Frau Hartfiel und Herr Notz):
F. 8 ff.	- die Gebietskulisse, - Leitbilder, - Projektziele, - Rahmenbedingungen, - Konflikte und Problemfelder, - Maßnahmenziele für Verkehr und Freiraum, - das Freiraumnetz, - wichtige Zielorte, - das Zielnetz für den Radverkehr, - das Zielnetz für den Fußverkehr, - sechs Maßnahmenschwerpunkte: o Anpassung der Fahrbahn in Genter Straße, Triftstraße und Tegeler Straße, o Qualifizierung von diversen Kreuzungsbereichen, o Qualifizierung der Promenade Antwerpener Straße als Fußwegeverbindung, o Qualifizierung der Ernst-Friedrich-Promenade (Lütticher Straße) als Frei- und Platzraum, o Grundhafte Umstrukturierung und gestalterische Aufwertung des Stadtraumgefüges rund um den Zeppelinplatz, o Qualifizierung der Hauptachsen des Beuth Hochschul-Campus als Freiräume und Wegeverbindungen), - Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen für die einzelnen Schwerpunktbereiche.

	<u>Wortmeldungen während des Input-Vortrags</u>:
F. 16	BürgerIn: „Bei den Leitbildern fehlt das Ziel der Barrierefreiheit." PlanerIn verweist darauf, dass dieser Aspekt bei den konkreten „Zielen" explizit thematisiert wird.
F. 42	BürgerIn: „Warum sollen nur die Querungsstellen aber nicht die Wegeverbindungen barrierefrei sein?" PlanerIn weist darauf hin, dass die Barrierefreiheit sämtlicher Fußwegeverbindungen ein unabdingbarer Standard sei. Was dies im Einzelnen bedeute, werde Im Rahmen der Diskussion an den Thementischen des World-Cafés vertieft.
F. 44	BürgerIn: „Was bedeutet „Reduzierung des Parkdrucks"?" PlanerIn erklärt, dass der Begriff „Parkdruck" eine angespannte Parkplatzsituation meint, welche zu Parksuchverkehren führt und häufig mit Falschparken einhergeht.
F. 54	BürgerIn: „Das gezeigte Wegenetz für den Radverkehr gibt es ja eigentlich nicht, es gibt viel Verbesserungsbedarf." PlanerIn erklärt, dass es sich bei dem Gezeigten um das vorgeschlagene Zielnetz handelt, auf das es hinzuarbeiten gilt.
F. 55	BürgerIn: „Wo wird das Zielnetz für den Lieferverkehr behandelt?" PlanerIn verweist auf das gezeigte Hauptverkerkehrs-Straßennetz im Bestand und betont, dass das Ziel sei, den Durchgangs- bzw. Lieferverkehr auf diesen Hauptstraßen abzuwickeln und aus den Nebenstraßen herauszuhalten.
F. 56	BürgerIn: „Die Brüsseler Straße wird in den Planungen viel diskutiert, aber die Ostender, die ja eine Parallelstraße ist, wird gar nicht beachtet." PlanerIn verweist darauf, dass die inhaltliche Diskussion an den Thementischen des World-Cafés eben dazu dient, derartige Prioritätensetzungen zu diskutieren.
F. 65	BürgerIn: „Umstrukturierungen führen zu Baulärm, deshalb sollten große Umstrukturierungen vorsichtig behandelt werden und lieber in kleinen Schritten vorgegangen werden." PlanerIn dankt für den Hinweis.

F. 66	BürgerIn: „Was heute als Grünfläche auf dem Campus dargestellt ist, wird bebaut und dann gibt es die Grünfläche nicht mehr." PlanerIn merkt an, dass dieser Hinweis richtig ist und es für den betreffenden Bereich einen Bebauungsplan gebe, dass jedoch im Zuge der Entwicklung des Beuth Hochschul-Campus auch neue Grün- und Freiflächen geschaffen werden.
F. 70	BürgerIn: „Warum werden die Kreuzungsbereiche an der Müllerstraße nicht betrachtet?" PlanerIn weist auf die bestehenden Planungen für die Müllerstraße hin (Verkehrskonzept Müllerstraße, erstellt von IVAS) und erklärt, dass im Rahmen dieses Projekts die bisher nicht betrachteten Nebenstraßen beplant würden.
F. 74	BürgerIn: „Auf den Abbildungen fehlt der Behindertenstellplatz." PlanerIn betont, dass die gezeigten Prinzipskizzen noch keine Aussage zur Regulierung einzelner Kfz-Parkstände beinhalten. Vorhandene bzw. notwendige Behindertenstellplätze würden auch weiterhin dort angeordnet, wo sie benötigt würden.
F. 77	BürgerIn: „Das Ordnungsamt ist nicht in der Lage, ausreichend zu kontrollieren, um das Falschparken im Gebiet tatsächlich in den Griff zu bekommen." PlanerIn erklärt, dass man auch deshalb bauliche Lösungen, insbesondere für die Kreuzungsbereiche, anstrebe, welche dort das Falschparken weitestgehend verhindern und bittet aus Zeitgründen darum, sich während des Vortrags auf Verständnisfragen zu beschränken.
F. 82	BürgerIn: „Wird es an der Triftstraße auch einen Fußgängerüberweg geben?" PlanerIn verweist darauf, dass derartige Vorschläge an den Thementischen des World-Cafés diskutiert werden sollen.
F. 93	BürgerIn: „Bei der Antwerpener Straße in Verbindung mit der Togostraße sehe ich Probleme für die Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr." PlanerIn versichert, dass der Straßenraum beiden Verkehrsarten gerecht werden müsse und dass es zu diesem Zeitpunkt darum gehe, die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Lösungsansätze gemeinsam zu diskutieren.
F. 96	BürgerIn: „Sie haben offensichtlich die Kinderspielplätze in der Antwerpener Straße vergessen" PlanerIn erklärt, dass dies nicht der Fall sei, dass diese aber evtl. für eine bessere Durchwegbarkeit umstrukturiert oder verlegt werden könnten, bspw. in die Ernst-Friedrich-Promenade.

TOP 3 World-Café

Format und Ablauf des World-Cafés:

Von 19:00 Uhr bis 20:30 Uhr haben die Anwesenden Zeit, an insgesamt drei der vier Thementischen zu den Themenschwerpunkten Aufenthalt, Fußverkehr, Radverkehr, und Kfz-Verkehr zu diskutieren. Jeder Thementisch wird von einer Person aus dem Planungsteam und einer Person aus dem Bezirksamt Mitte von Berlin gemeinsam moderiert.

Während der Diskussionen werden die angesprochenen Inhalte und Einschätzungen auf Moderationskarten notiert und an einer Pinnwand strukturiert.

Jeweils nach etwa 30 Minuten wird geläutet und um Tischwechsel gebeten.

In der ersten Runde beteiligen sich 37 Personen, die gleichmäßig an den Tischen verteilt sind. In der dritten Runde beteiligen sich 27 Personen, wobei die Gruppengrößen an den Tischen zum Radverkehr und Aufenthalt etwas größer sind als beim Fuß-und Kfz-Verkehr.

TOP 4 Zusammenfassung der Ergebnisse des World-Cafés

Die ModeratorInnen der Thementische stellen im Plenum anhand der aus den Diskussionen entstandenen Tafeln die zentralen Ergebnisse vor (siehe Fotos im Anhang).

-> Nach einem Pfeil in kursiver Schrift findet sich jeweils ein Feedback dazu, wie dieser Aspekt, Vorschlag, Wunsch im Weiteren im Rahmen des Konzepts Berücksichtigung findet.

<u>Thementisch Kfz-Verkehr</u>
(Moderation: Siegmar Gumz, Marcus Steinert)

- Diejenigen Straßen, die als mit Kfz-Verkehr stark belastet gekennzeichnet wurden, wurden bestätigt;
- Konsens, dass Durchgangsverkehr reduziert werden soll und dass Umbaumaßnahmen an Kreuzungen und Reduzierungen der Fahrbahnquerschnitte sinnvoll sind;
  -> entsprechende Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept;
- Die Problemintensität des Falschparkens wurde bestätigt und die Einführung von Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich begrüßt;
  -> ein Parkraumkonzept mit konkreten Empfehlungen zur Bewirtschaftung wird im Rahmen des Konzepts erarbeitet;
- In der (vorgeschlagenen Mobilitätsstation in der) Limburger Straße könnte stationsbasiertes Carsharing integriert werden;
  -> die Idee der Mobilitätsstation für unterschiedliche Verkehrsarten und mit Sharing-Angeboten wird weiterverfolgt;
- Die Kreuzungsbereiche an den Quartiersrändern, d.h. die Eingangsbereiche zu den Nebenstraßen, sollten in den Planungen eine stärkere Beachtung finden;
  -> es wird ein Regeldetail zur systematischen Qualifizierung der Eingangsbereiche in die Nebenstraßen erarbeitet;

- Kein Konsens ob Einbahnstraßen und andere starke Eingriffe in die Verkehrsführung (bspw. Sperrungen) sinnvoll sind oder nicht;
  einerseits können Einbahnstraßen und andere Maßnahmen der Verkehrsführung zu Umwegfahrten führen, andererseits gibt es das interessante Beispiel der systematisch angelegten Super-Blocks in Barcelona, die genau so funktionieren;
  die diesbezüglichen Möglichkeiten und Sinnhaftigkeit gilt es im Weiteren eingehend zu prüfen;
  -> die oben stehenden Vorschläge, insb. auch das Model ‚Super Blocks' wurden vertiefend geprüft; das System der Super Blocks ist aufgrund der Gebietsstruktur nicht einfach auf den Brüsseler Kiez übertragbar; Struktur und Situation vor Ort sind deutlich komplexer; entsprechend komplexer und unübersichtlicher wäre ein Lösungsansatz mit starken Eingriffen in Wegebeziehungen; negative Effekte durch Umwegfahrten und Verlagerungseffekte wären zu erwarten und können durchaus erheblich sein; es wird deshalb empfohlen, zunächst sämtliche ‚weicheren' Maßnahmen zur Linderung des Durchgangsverkehrs (Geschwindigkeitsreduzierung, bremsende Elemente, gestalterische Maßnahmen) konsequent umzusetzen und erst wenn diese nicht ausreichend Wirkung entfalten, stärkere Eingriffe an der Netzstruktur vorzunehmen;
- Dialog Displays (zur Tempo-Überwachung) wären wünschenswert und könnten ggf. kurzfristig zu Entlastungen führen;
  -> Das BA Mitte sieht keine Möglichkeit Dialog Displays über längere Zeit ‚fest zu installieren'.

<u>Thementisch Radverkehr</u>
(Moderation: Nino Notz, Saskia Leckel)

- Die BewohnerInnen wünschen sich im Grunde in jeder Straße ordentliche Radverkehrsanlagen;
- In Tempo-30-Zone sind gesonderte Radverkehrsanlagen (Radwege oder Radfahrstreifen) nicht zulässig; die Ausweisung von Fahrradstraßen ist jedoch grundsätzlich theoretisch möglich – das Vorliegen der diesbezüglichen Einsatzkriterien sollte im Weiteren geprüft werden;
  -> die Einrichtung von Fahrradstraßen wird im Rahmen des Konzepts für wichtige Fahrradrouten empfohlen (Antwerpener Straße, Triftstraße, Tegeler Straße), vorbehaltlich dessen, dass die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind; diese Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept;
- Die Genter Straße hat für die BewohnerInnen des Brüsseler Kiezes eine hohe Bedeutung im Radverkehr; die Brüsseler Straße ist für die AnwohnerInnen interessanter zum Radfahren als die Limburger Straße; die Müllerstraße ist grundsätzlich unattraktiv für den Radverkehr;
  -> die Brüsseler Straße wird als ergänzende Radroute in das Zielnetz für Radverkehr aufgenommen;
- Schutzstreifen für den Radverkehr bzw. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bietet nicht für alle Radfahrenden ein ausreichendes Sicherheitsgefühl, weshalb auch die Möglichkeit von „protected bikelanes" (von Kfz-Fahrstreifen baulich abgetrennte Radfahrstreifen) bei der Qualifizierung von Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr geprüft werden sollte;
  -> dieser Maßnahmenvorschlag betrifft nicht die Nebenstraßen als Planungsobjekt dieses Konzepts;

- Die Radwege entlang der Luxemburger Straße sind wichtig (gerade auch für die Studierenden) und müssen dringend qualifiziert werden;
  -> diese Maßnahmen erhält eine hohe Priorität im Konzept;
- Die zentrale Bedeutung der Nord-Süd-Achse (Antwerpener Straße – Beuth Campus – Tegeler Straße) für den Radverkehr wurde bestätigt, dort sollten die Kreuzungsbereiche und Querungsstellen für alle Verkehrsteilnehmer qualifiziert werden;
  -> diese Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept;
- Am Zeppelinplatz darf der Radverkehr nicht den Aufenthalt stören; auf dem Beuth Hochschul-Campus sollte die durchgehende Radroute (in irgendeiner Form) sichtbar bzw. deutlich gemacht werden; die Qualität und Umfeldverträglichkeit der Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung ist im Bereich des Zeppelinplatzes und des Beuth Hochschul-Campus unbedingt durch eine gestalterische Einbettung abzusichern;
  -> diese Thematik wird als dringendes Handlungsfeld für die weiterführenden Planungen der Beuth-Hochschule dokumentiert; der Zeppelinplatz wurde erst kürzlich baulich neu hergestellt; ein erneuter Umbau wird nicht erfolgen; aus planerischer Sicht ist die vorhandene Mischverkehrsfläche (Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme, quasi shared space) der Situation angemessen;
- Es werden weitere (insbesondere sichere und komfortable) Radabstellanlagen an den U- und S-Bahnhöfen sowie im Kontext der Beuth Hochschule benötigt;
  -> diese Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept;
- Um Blinde auf Fahrradfahrer aufmerksam zu machen, werden Rillen an den Kreuzungen vorgeschlagen;
  -> derartige Maßnahmen sind aus der Praxis nicht bekannt; gleichzeitig erscheint eine technische Umsetzung schwierig, welche nicht einen stark erhöhten Unterhaltungsaufwand mit sich bringt; zielführend erscheint vielmehr eine der jeweiligen Situation entsprechende Gestaltung, welche das oberste Gebot des Straßenverkehrs – Rücksichtnahme und Obacht – intuitiv befördert.

<u>Thementisch Fußverkehr</u>
(Moderation: Susanna Witt, Siegfried Dittrich)

- Generell muss das Wegenetz an den Bedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen orientiert und entsprechend gestaltet sein;
- Die Bedeutung der Limburger Straße ist differenziert zu betrachten: Für die AnwohnerInnen auf dem Weg zur U-Bahn ist sie eher sekundär, für Studierende und Shopping-Kunden ist sie jedoch sehr wichtig;
  -> die Limburger Straße behält eine hohe Priorität im Rahmen des Konzepts;
- Barrierefreiheit und Orientierung sind dringend zu verbessern;
  -> die Herstellung vollumfänglicher Barrierefreiheit (Gehwege, Querungsstellen, Freianlagen) ist integraler Bestandteil der Konzeption sämtlicher Maßnahmen;
- Bedürfnisse und Sicherheit von Kindern sind umfassend zu beachten;
  -> zentrale Bedeutung hierfür hat aus planerischer Sicht die flächendeckende Qualifizierung bzw. Einrichtung sicherer Querungsstellen für Fußverkehr; entsprechende Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept; die Sicherung von Schul- und Kita-Wegen spiegelt sich im Zielnetz für Fußverkehr wider;

- Es gibt Konflikte mit dem Radverkehr, welcher teilweise in besonderen Bereichen (Zeppelinplatz, Beuth Hochschul-Campus) unangemessen schnell ist oder ordnungswidrig auf Gehwegen stattfindet; diesbezüglich wäre eine orientierungsstiftende Markierung, wo gefahren und gegangen werden darf bzw. soll, wünschenswert; Konfliktträchtig sind vor allem der Zeppelinplatz sowie der Hochschul-Campus;
  -> dem Radfahren Erwachsener auf dem Gehweg wird versucht durch die Schaffung attraktiver Bedingungen für Radverkehr auf der Fahrbahn (oder bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen) zu begegnen; entsprechende Maßnahmen erhalten eine hohe Priorität im Konzept; der Zeppelinplatz wurde erst kürzlich baulich neu hergestellt; ein erneuter Umbau wird nicht erfolgen; aus planerischer Sicht ist das Konfliktpotential im Mischverkehr (Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme, quasi shared space) oftmals sogar geringer als bei einer versuchten Trennung der Verkehrsarten, wenn sich die jeweiligen Bewegungsräume de facto überlagern; einseitige Gestaltungsansätze befördern in solchen Bereichen tendenziell eher rücksichtsloses Beharren auf vermeintliche Vorrechte und dadurch unangepasstes Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer;
- Entlang wichtiger Grünwege-Verbindungen werden in regelmäßigen kurzen Abständen Bänke gewünscht, um Zufußgehen und Aufenthalt zu verzahnen;
  -> Maßnahmen zur Verknüpfung von Fußverkehr und Aufenthalt bzw. zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität erhalten eine hohe Priorität im Konzept;
- Verkehrssicherheit: Mittelinseln in breiteren Fahrbahnen (z.B. in der Genter Straße) werden begrüßt, auch zum Warten; Anhebungen der Fahrbahn in Kreuzungsbereichen oder an Querungsstellen erzeugen bessere Aufmerksamkeit und Rücksicht bei Autofahrenden;
  -> die flächendeckende Qualifizierung von Kreuzungsbereichen und insbesondere Querungsstellen bildet grundsätzlich einen zentralen Eckpfeiler des Konzepts;
- Schwerpunkt Antwerpener Straße: wichtige Verbindung aber viele Konflikte;
  -> die Herstellung einer attraktiven barrierefreien Durchwegung der Mittelpromenade, ohne Hindernisse, mit Angeboten zum Verweilen und attraktiven Querungsbedingungen zu den umgebenden Seitenräumen erhält eine sehr hohe Priorität im Rahmen des Konzepts;
- Schwerpunkt Brüsseler Straße: hohe Bedeutung im Fußverkehr;
  -> die Brüsseler Straße als Route mit herausragender Bedeutung für den Fußverkehr (entsprechend des Zielnetzes) erhält eine sehr hohe Priorität im Rahmen des Konzepts;
- Schwerpunkt Triftstraße: zu breite Fahrbahn, gefährliche Kreuzungsbereiche.
  -> die flächendeckende Qualifizierung von Kreuzungsbereichen und insbesondere Querungsstellen bildet grundsätzlich einen zentralen Eckpfeiler des Konzepts;

Thementisch Aufenthalt
(Moderation: Annette Hartfiel, René Plessow)

- Die Brüsseler Straße sowie die Antwerpener Straße stellen zurzeit die wichtigsten Bewegungsachsen für Fußgänger- und RadfahrerInnen im Brüsseler Kiez dar und sollten im Sinne der Aufenthaltsqualität vorrangig aufgewertet werden;
  -> sowohl Brüsseler als auch Antwerpener Straße bilden verbindende Achsen im Freiraumnetz; ihre Aufwertung in Hinblick auf freiräumliche und Aufenthaltsqualitäten erhält eine sehr hohe Priorität im Rahmen des Konzepts;
- Die Promenade Antwerpener Straße ist ein wichtiger ‚Transitraum' (Grünwegeverbindung) – insb. in Folge der Neugestaltung und Qualifizierung des Zeppelinplatzes. Der Platz ist auch über das Quartier hinaus ein wichtiger Zielort. Die Mittel-Promenade der Antwerpener Straße sollte daher besser durchwegbar und attraktiver gestaltet sein (wie im Bereich der Togostraße). Der Spielplatz auf der Promenade stellt derzeit eine Barriere dar, weshalb es sinnvoll sein könnte, einen Ersatz auf der Ernst-Friedrich-Promenade (Lütticher Straße) einzurichten und dort auch Angebote für ältere Kinder und Jugendliche zu schaffen;
  -> die Herstellung einer attraktiven barrierefreien Durchwegung der Mittelpromenade der Antwerpener Straße, ohne Hindernisse, mit Angeboten zum Verweilen und attraktiven Querungsbedingungen zu den umgebenden Seitenräumen erhält eine sehr hohe Priorität im Rahmen des Konzepts; gleichzeitig wird empfohlen die Ernst-Friedrich-Promenade (Mittelpromenade Lütticher Straße) als Freiraum mit vielfältigen Nutzungsangeboten aufzuwerten;
- Die durch das Planungsteam vorgestellte Idee, stark von FußgängerInnen frequentierte Straßenkreuzungen als Platzräumen zu gestalten (insb. Brüsseler Straße / Antwerpener Straße) wird sehr positiv bewertet; dies würde im Sinne einer Art Perlenkette von Plätzen und Platzräumen die Qualität der gesamten Promenade Togo Straße – Antwerpener Straße bis zum Zeppelinplatz nochmals unterstreichen;
  -> eine entsprechende Gestaltung als Platzraum, einhergehend mit einer flankierenden straßenverkehrsrechtlichen Regulierung als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße), wird für den Knotenpunkts Brüsseler Straße / Antwerpener Straße empfohlen und erhält eine sehr hohe Priorität im Konzept;
- Der öffentliche Straßenraum sollte grundsätzlich auch als attraktiver städtischer Freiraum, insbesondere für Aufenthalt, qualifiziert werden (mehr Sitzgelegenheiten, mehr Begrünung und Bäume, mehr Nutzungsangebote, weniger parkende Autos, etc.);
  -> dieses grundsätzliche Ansinnen spiegelt sich bereits darin wider, dass es sich um ein integriertes Verkehrs- und Freiraumnetz handelt, und die Maßnahmenentwicklung und -untersuchung immer unter Berücksichtigung und Abwägung beider Zieldimensionen – Verkehrssituation und Freiraumqualität – stattfindet;
- Grundsätzlich ist die Pflege und Unterhaltung der Grünanlagen zu verbessern;
  -> das Bezirksamt Mitte ist sich der Problematik mangelnder Pflege und Unterhaltung bewusst; im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und -empfehlung dieses Konzepts werden robuste Lösungsansätze bevorzugt, deren absehbarer Qualitätsverlust bzw. Unterhaltungsaufwand möglichst gering ist;
- Die Resonanz hinsichtlich eines möglichen Wegfalls von Kfz-Parkständen im Zuge einer Ausweitung und Qualifizierung von Freiflächen und Stadtgrün ist durchweg positiv;
  -> im Rahmen des Konzepts wird freiräumlichen Qualitäten grundsätzlich Vorrang vor Kfz-Stellplatzkapazitäten eingeräumt.

TOP 4	**Verabschiedung und weiteres Vorgehen**

Vorstellung des weiteren Vorgehens des Bezirks Mitte von Berlin zur Qualifizierung der öffentlichen Räume in den Nebenstraßen des Brüsseler Kiezes durch Herrn Dittrich:

- Das Planungsteam prüft und bearbeitet die diskutierten Vorschläge;
- Im Mai / Juni 2017 wird das Maßnahmenkonzept erstellt (welches jedoch noch keine konkreten Entwurfs-Pläne enthält) und nach den Sommerferien der Bürgerschaft sowie der Bezirksverordnetenversammlung präsentiert;
- Ab 2018 können Ausschreibungen getätigt und (bauliche) Maßnahmen umgesetzt werden.

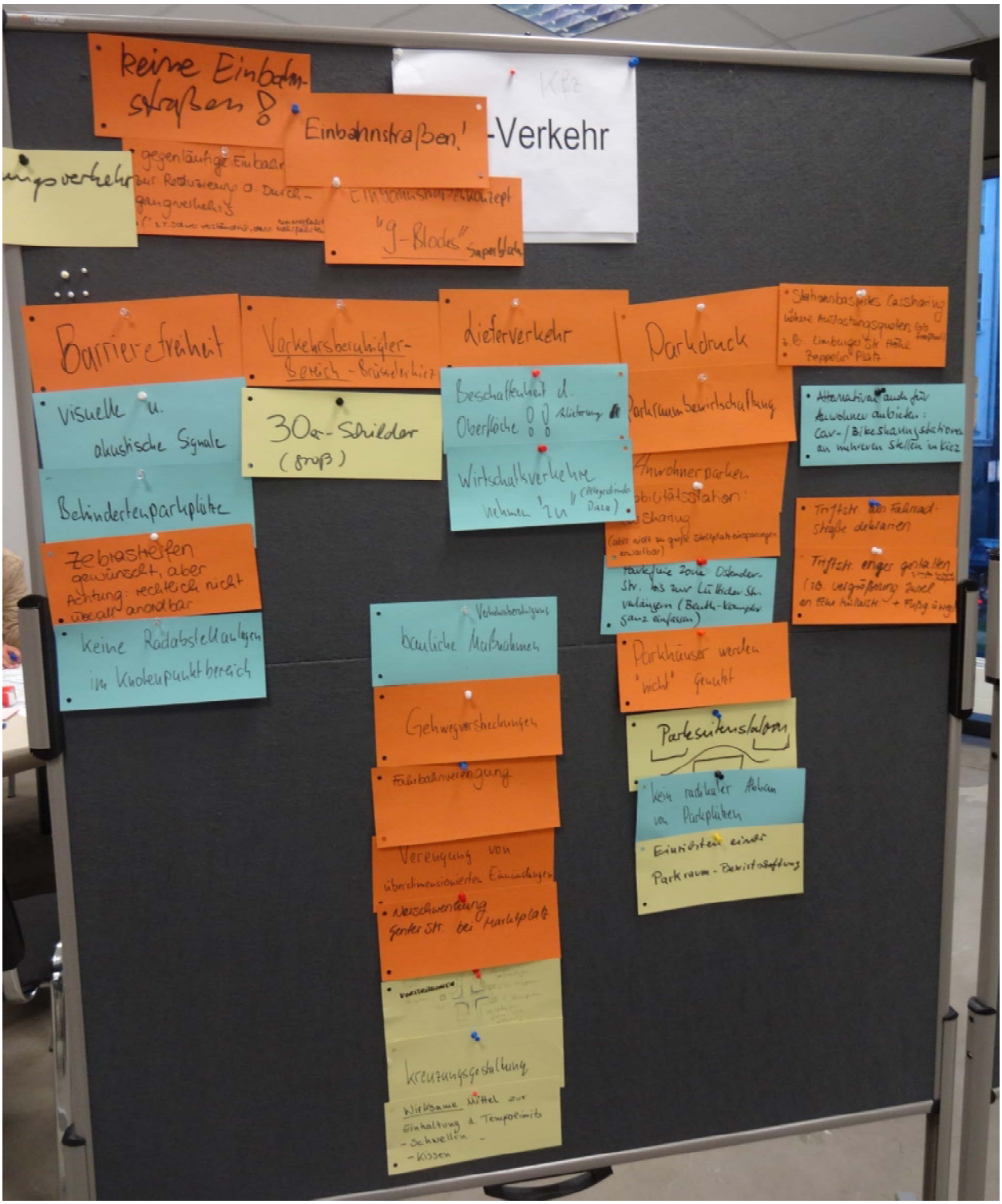
Aufgestellt zum 16.05.2017
Abgestimmt mit den ModeratorInnen der Thementische zum 31.05.2017

i.A. Annette Hartfiel (GRUPPE PLANWERK)
i.A. Marian Knapschinsky (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH)
i.A. Nino Notz ((HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH)

Anhang:
Fotografische Dokumentation der Ergebnisse der Thementische des World-Cafés
Impressionen von Workshop und World-Café

Anhang – fotografische Dokumentation der Ergebnisse der Thementische des World-Cafés

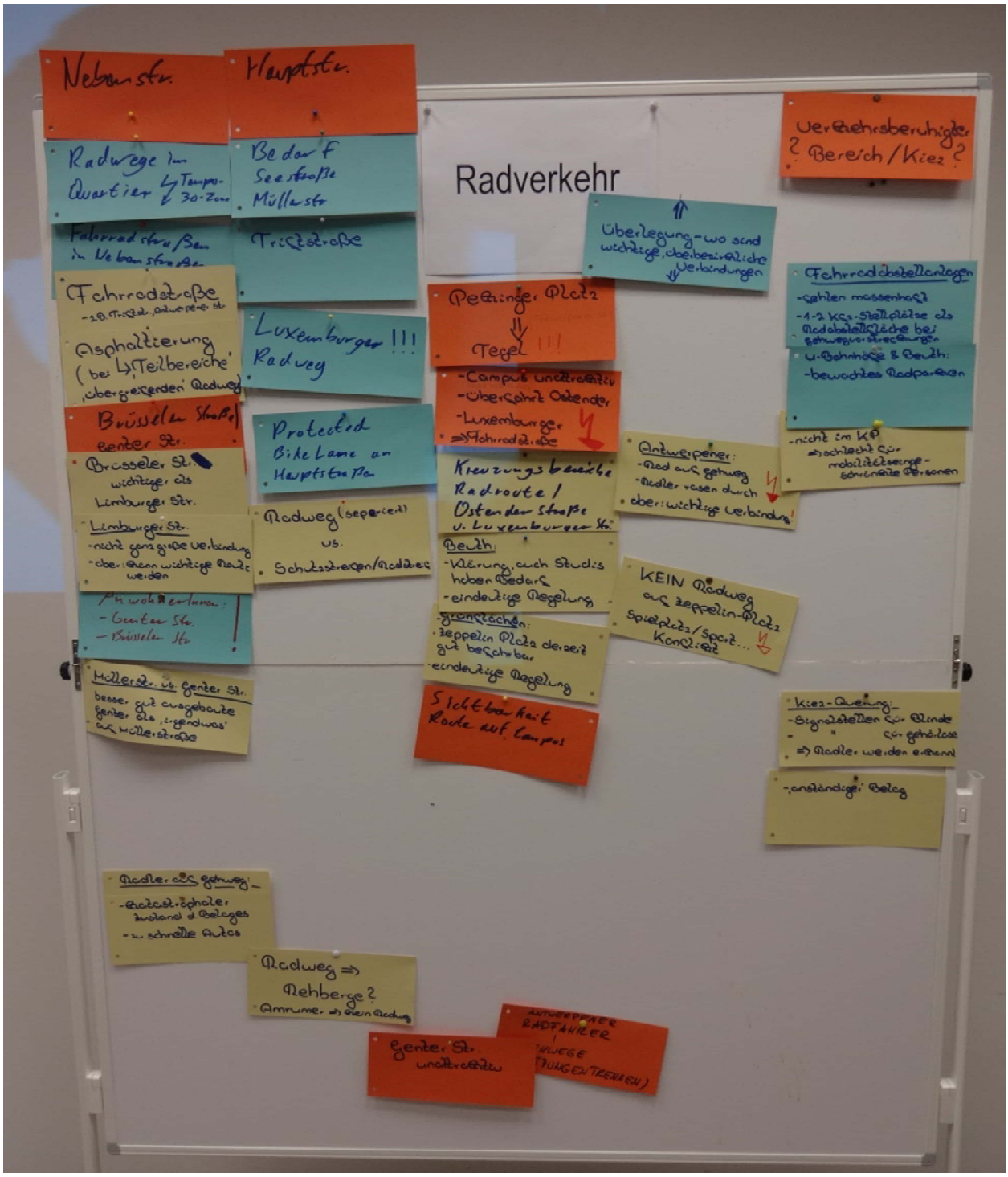
Kfz-Verkehr



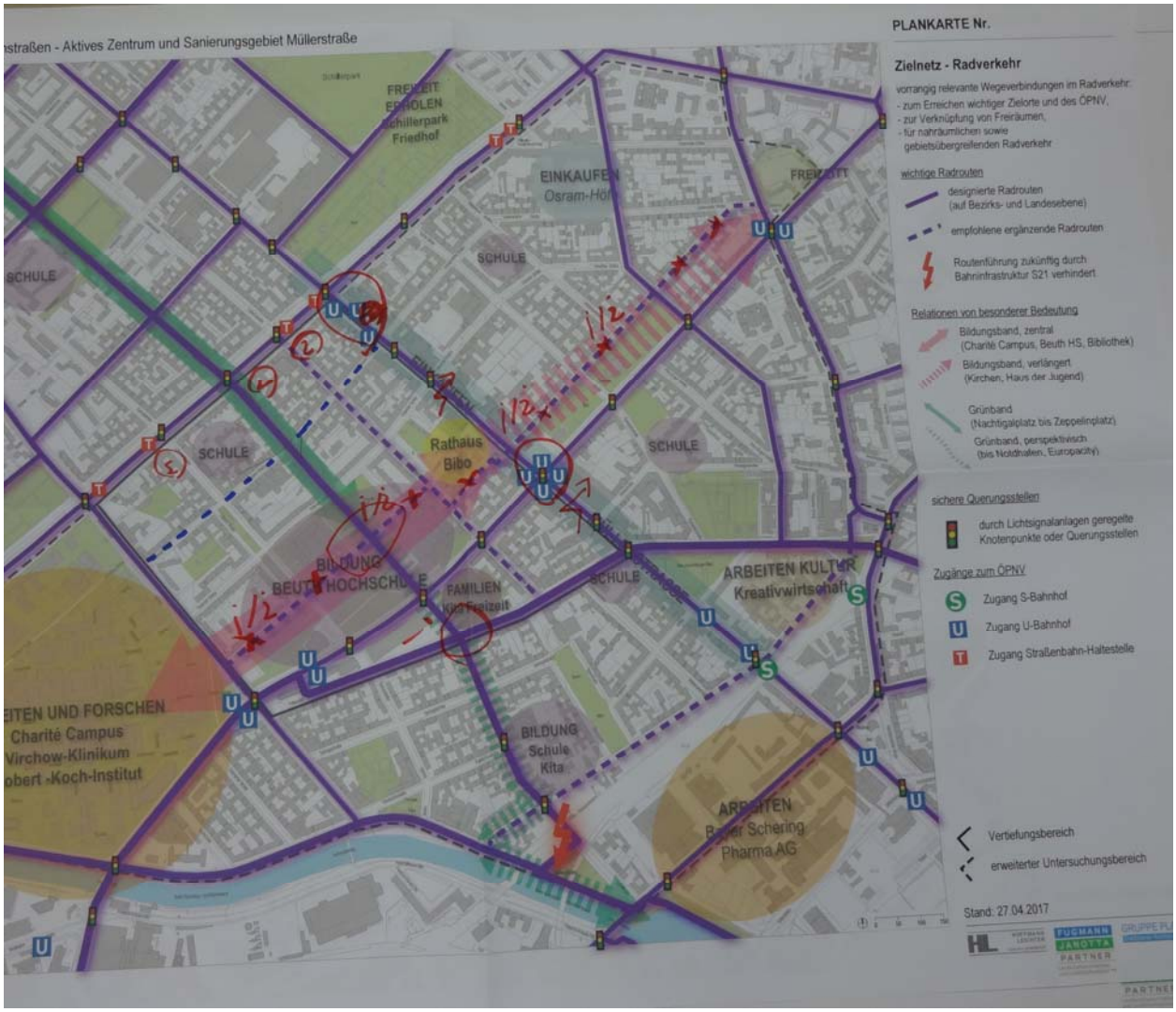
Diskussionsinhalte und -ergebnisse zum Thema Kfz-Verkehr

Verortung wesentlicher Schwerpunktbereiche zum Thema Kfz-Verkehr

Radverkehr

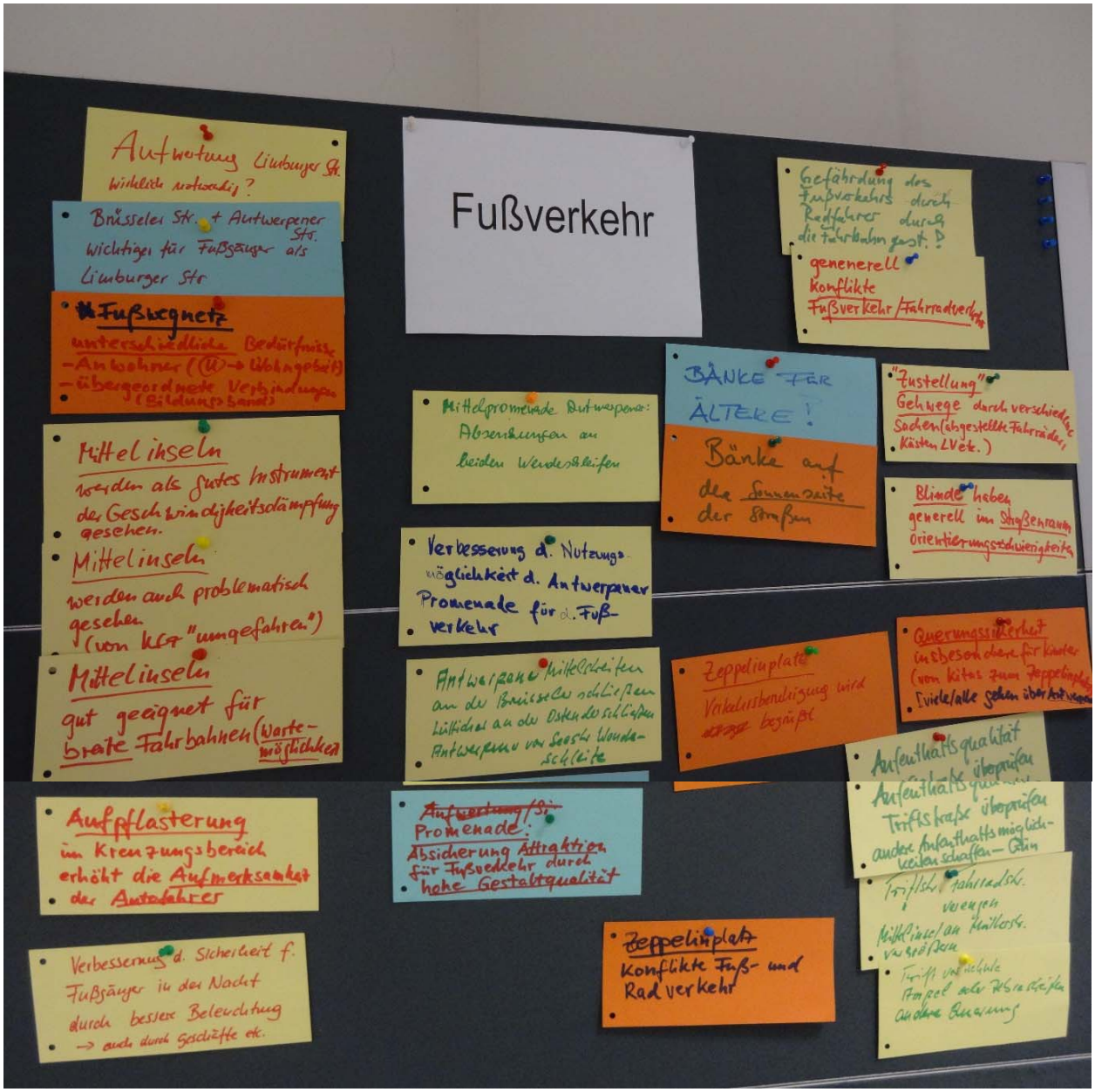


Diskussionsinhalte und -ergebnisse zum Thema Radverkehr



Verortung wesentlicher Schwerpunktbereiche zum Thema Radverkehr

Fußverkehr

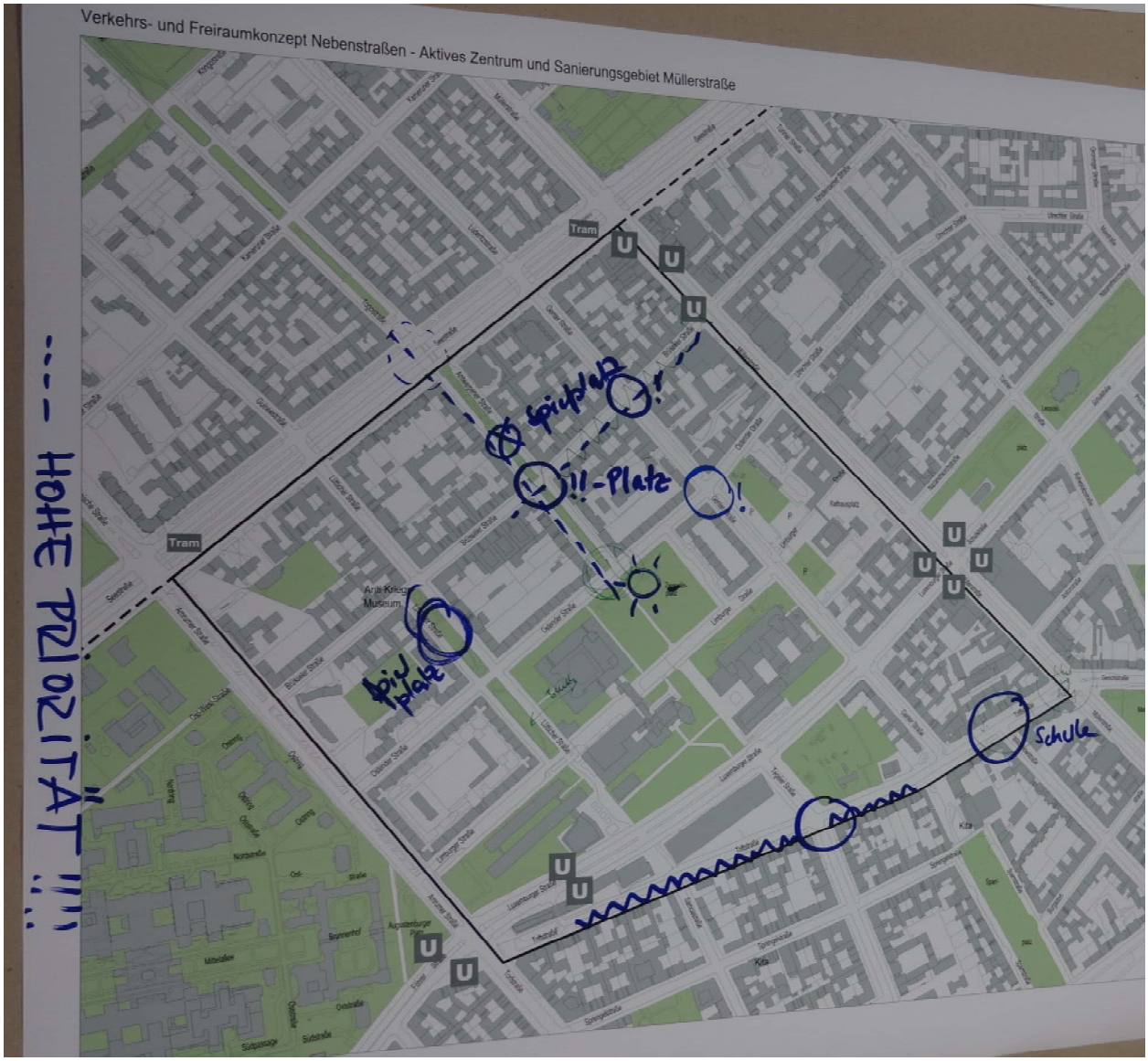


Diskussionsinhalte und -ergebnisse zum Thema Fußverkehr

Verortung wesentlicher Schwerpunktbereiche zum Thema Fußverkehr

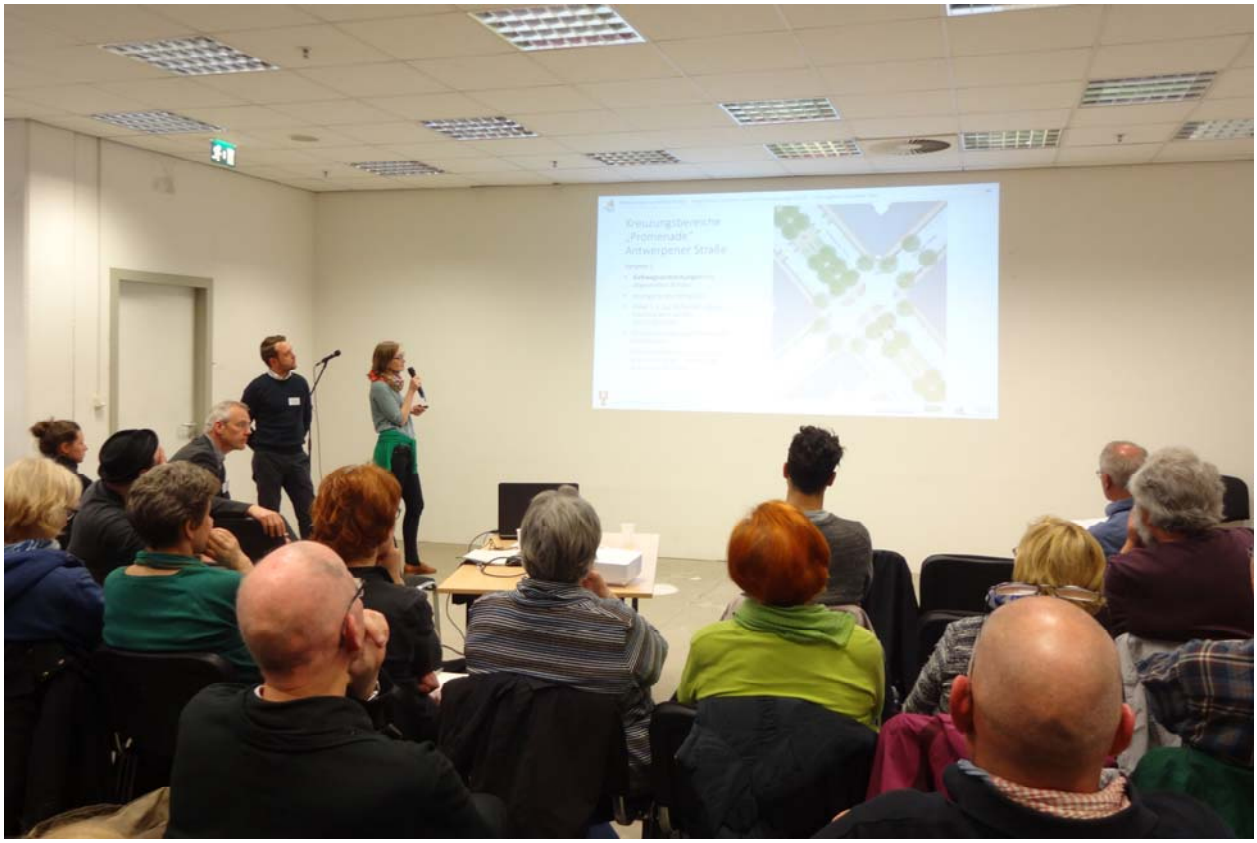
Aufenthalt

Diskussionsinhalte und -ergebnisse zum Thema Aufenthalt



Verortung wesentlicher Schwerpunktbereiche zum Thema Aufenthalt

Anhang – Impressionen von Workshop und World-Café


Kreuzungsstelle
„Promenade"
Antwerpener Straße

KFZ-Verkehr

Radverkehr
Radverkehr