

Freiraumkonzept Vorplatz Bahnhof Schöneweide

Akteursrunde am 15.03.2023, 17:00 Uhr – 20:00 Uhr

Ergebnisprotokoll

Ort: Mittelpunktbibliothek Alte Feuerwache Treptow, Michael-Brückner-Straße 9, 12439 Berlin



TAGESORDNUNG

- 17:00 Uhr **Begrüßung** durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick (Straßen- und Grünflächenamt) und DB Station & Service, Einführung durch die Moderation
- 17:15 Uhr **Input-Vortrag** durch das Gutachterteam
- Vorstellung Prämissen, Analyse und Konzeptansätze
- Klärung von Verständnisfragen
- 18:30 Uhr **gemeinsame Erörterung** in Gruppen und Vorstellung der Diskussionsbeiträge im Forum
- 19:45 Uhr **Ausblick** / weiteres Verfahren
- 19:55 Uhr letzte „Fragerunde“ und Verabschiedung

GELADENER TEILNEHMENDENKREIS (*Vertreter*innen von Einrichtungen und Trägern vor Ort, Interessenvertreter*innen und weitere Akteursgruppen*)

AB Städtepartnerschaft BA T-K, ADFC, Bürgerinitiative Johannisthal, Evang. Kirchengemeinde Berlin-Johannisthal, Fridays For Future, Klimaliste Berlin –Ortsgruppe, Mittelpunktbibliothek Alte Feuerwache, Mobile Jugendarbeit Outreach, Mosaikwerkstatt, Revier Südost, SchöneVibes, Seniorenvertretung, Suchthilfekoordination, Zentrum für Demokratie, Politik

Moderation und inhaltliche Veranstaltungskonzeption durch GRUPPE PLANWERK und HOFFMANN-LEICHTER in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick (Straßen- und Grünflächenamt und sozialraumorientierte Planungscoordination) und in Kooperation mit der DB Station & Service

Begrüßung durch Frau Wittenbecher (BA T-K) und Frau Altmann (DB S&S)

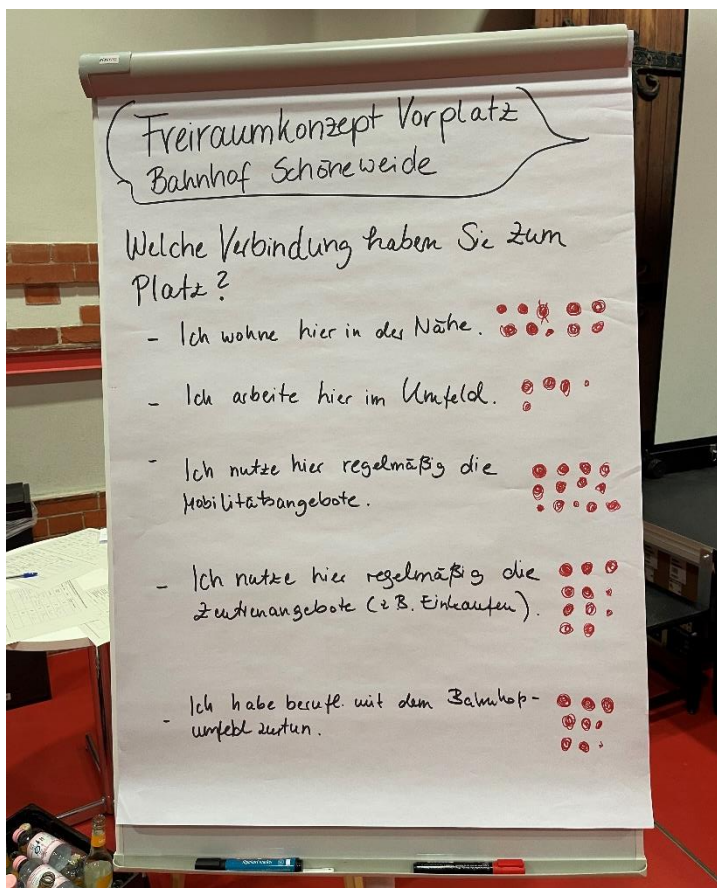
kurze Erläuterung des Projekthintergrunds:

- Umsetzung einer umfassenden Neugestaltung der Vorplatzfläche am Bahnhof Schöneweide entlang der Michael-Brückner-Straße durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abteilung Stadtentwicklung Straßen Grünflächen und Umwelt, Straßen- und Grünflächenamt in Kooperation mit der Deutschen Bahn Station & Service
- Ziel: Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes als nachhaltige und qualitätsvolle Mobilitätsdrehscheibe sowie als attraktiven, zentralen Aufenthalts- und Begegnungsraum → hierzu Erarbeitung eines tragfähigen und integrierten Freiraumkonzeptes
- Beauftragung des Gutachterteams GRUPPE PLANWERK mit HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mit der Erstellung des Konzeptes, einschl. Unterstützung des Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses

Begrüßung und kurze Vorstellung der Anwesenden durch Frau Hüper, Gebietskordinatorin für Schöneweide (BA T-K)

Einführung durch die Moderation (Frau Hartfiel, GRUPPE PLANWERK)

- Vorstellung der Ergebnisse der Umfrage am Eingang:



- Vorstellung der Tagesordnung
- Ziel der Veranstaltung: Vorstellung Funktionsprogramm und Bestandsbewertung, gemeinsame Erörterung von Entwicklungsprämissen aus Sicht der verschiedenen teilnehmenden Akteursgruppen sowie gemeinsame Erörterung erster Konzept- bzw. Planungsansätze

INPUT- VORTRAG – Vorstellung Prämissen, Analyse und Planungsansätze

(Frau Hartfiel, Herr Reibetanz, GRUPPE PLANWERK und Frau Löhr, HOFFMANN-LEICHTER)

- Vorstellung Aufgabenstellung und Anlass für das Freiraumkonzept
- Bestandsanalyse und -bewertung
- Funktionsprogramm und Entwicklungsprämissen, hierzu zählen v.a.:
 - o ÖPNV: Integration Haltestelle für die Buslinien 165 und N60
 - o Radverkehr: Integration Fahrradparkhaus und Herstellung sicherer Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen
 - o Mobilitätshub: max. 10 K&R an Michael-Brückner-Straße min. 4 Taxiständen, Jelbi BVG (ca. 7 KFZ-Stellplätze, 30 Stellplätze für Sharing Bike / E-Scooter/ E-Moped)
 - o Bahngelände und geplante Drittnutzung: Zufahrt Tiefgarage der Drittnutzung über bahneigene Flächen, Lösung für Lieferverkehr und Ver- /Entsorgung der Drittnutzung bzw. DB Gebäude auf bahneigenen Flächen und ausreichender Wenderadius für LKW sowie Wartebereiche für LKW)
- Ansprüche an den Freiraum und die Platzgestaltung
 - o klare Zonierung der Bewegungsrichtungen
 - o Organisation aller Verkehrsteilnehmer mit besonderer Rücksicht der Fußgänger
 - o Übergang zu umgebendem Stadt-/ Straßenraum, sichere Querungsbeziehungen
 - o barrierefreie Nutzung/Bewegung ermöglichen und Übersichtlichkeit herstellen
 - o Ergänzende Beschilderung/ Leitsystem
 - o (Fahrrad-) Stellplätze, Wartebereiche
 - o allgemeines Wegerecht im Übergang zu angrenzenden Flächen erwirken
 - o außerdem : klimaangepasste und wassersensible Gestaltung
- Vorstellung erster Konzeptansätze
 - o Variantenuntersuchung
 - zur Radwegführung entlang der Michael-Brückner-Straße
 - zur Anordnung Taxi, K+R, Jelbi-Stationen
 - zu Platztypologien (Freiraumelemente)

Klärung von Verständnisfragen aus dem Plenum (P):

Frage: Für die Baumaßnahmen werden **Baumfällungen** notwendig sein. Ist für die gefälltten Bäume ein entsprechender Ausgleich vorgesehen?

Antwort GP: Die schützenswerten Bestandsbäume auf dem Vorplatz wurden vom BA T-K identifiziert. Sie sind zu sichern und sollen in die Platzgestaltung integriert werden. Geschützte Bestandsbäume, die aufgrund von geplanten Baumaßnahmen (z.B. Fahrradparkhaus, Neubauten auf DB-Grundstück) nicht erhalten werden können, sind vorzugsweise vor Ort auszugleichen. Art und Umfang der Ausgleichmaßnahmen ist im Zuge der weiteren (Objekt)Planung zu konkretisieren und mit dem bezirklichen Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen.

Frage: Die **denkmalgeschützte Mauer** entlang des Bahngrundstückes stellt eine räumliche Barriere mit Blick auf die künftige Platzgestaltung dar. Ist diese notwendigerweise zu erhalten?

Antwort DB S&S: Nach Abstimmung mit der Denkmalbehörde kann die Mauer zurückgebaut werden. Die Mauer soll im Zuge der Baumaßnahmen entfernt werden.

Frage: Steht das **Café Südpol** unter Denkmalschutz? Gibt es die Möglichkeit, dieses störende Gebäude zu entfernen?

Antwort GP / BA T-K: Das Gebäude einschl. des Grundstückes befinden sich in Privatbesitz. Derzeit besteht seitens des Eigentümers keine Verkaufsabsicht. Eine Überplanung des Grundstückes ist daher nicht möglich. Das Bestandsgebäude einschl. des Grundstückes sind dementsprechend in die Planungen zu integrieren.

Frage: Kann das ehemalige, **ungenutzte 4. Gleis** des Bahnhofs Schöneweide nachgenutzt bzw. in die Platz-Planung einbezogen werden?

Antwort DB S&S: Nein, dies ist nicht möglich. Der Bereich des ehem. Gleis 4 ist nicht Bestandteil des Plangebietes. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der DB Netz AG und ist betriebsnotwendig. Hier befinden sich technische Anlagen der DB Netz AG (u.a. neues Stellwerk).

Frage: Ist der Standort des geplanten **Fahrradparkhauses** nördlich des Café Südpols bereits feststehend oder kann dieses auch an anderer Stelle auf dem Platz verortet werden?

Antwort BA T-K: Für das Fahrradparkhaus ist eine Baugenehmigung nach § 34 des Baugesetzbuches (BauGB) notwendig. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Fahrradparkhaus im Umfeld des Bahnhofs Schöneweide gab es eine umfangreiche Standortuntersuchung sowie Vorabstimmung zwischen der InfraVelo GmbH (als Bauherren) und den zuständigen Behörden des BA T-K. Der in den Lageplänen dargestellte Standort stellt die abgestimmte Vorzugsvariante (u.a. unter Berücksichtigung von Denkmalschutzaspekten) dar. Kleinere räumliche „Verschiebungen“ um wenige Meter sind noch möglich, eine gänzliche Neuverortung jedoch nicht.

Frage: Worauf bezieht sich der benannte Bedarf von rd. 1.000 **Fahrradstellplätzen** und sind hier die 300 gesicherten Stellplätze enthalten oder stellen diese einen zusätzlichen Bedarf dar? Was ist unter gesicherten Fahrradstellplätzen zu verstehen?

Antwort GP: Im Umfeld des Bahnhofs wurde ein Bedarf von ca. 1.000 Fahrradabstellplätzen ermittelt. Dieser teilt sich räumlich auf: ca. 700 Stellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz Schöneweide und ca. 300 Stellplätze auf der Seite Johannistal. 300 von den insgesamt 1.000 Stellplätzen sollen als gesicherte Stellplätze hergestellt werden. Ein gesicherter Stellplatz ist ein (in der Regel) kostenpflichtiger, besonders abgesicherter Stellplatz durch gesonderte Zugangskontrollen der Abstellräume o.ä. (z.B. eine verschließbare Fahrradbox).

Frage: Sind **gastronomische Einrichtungen** auf dem Platz oder im Bahnhof geplant, um das Umfeld zu beleben?

Antwort DB S&S: Die Bauvorhaben der Bahn sowie die Ausstattung des Bahnhofsgebäudes befinden sich derzeit noch am Anfang der Planung. Vorgesehen sind der Neubau eines Zugangsgebäudes sowie die denkmalgerechte Sanierung des Bestandsgebäudes, inkl. des Holzanbaus. Dieser soll entsprechend seiner ursprünglichen Nutzung als Restaurant / Biergarten wieder für eine gastronomische Nutzung hergerichtet werden. Im Bahnhofsgebäude bzw. im neuen Zwischenbau sollen Reisenden- und Nahversorgungsangebote entstehen.

Frage: Was ist mit der Bronze-Statue des Stiers passiert? Wird dieser wieder in die Platzgestaltung integriert?

Antwort BA T-K: Der Stier wurde aufgrund der Baumaßnahmen vom Platz entfernt und wurde sicher eingelagert. Er soll in die Platzgestaltung integriert werden. Einen konkreten Standort für die Statue gibt es noch nicht. Dieser soll im Rahmen des Freiraumkonzeptes gefunden werden.

Frage: In der Fußgängerunterführung befindet sich ein wertvolles Mosaik aus Fliesen an den Wänden. Wird dieses vor der Verfüllung des Tunnels gesichert? Könnte es möglicherweise im neuen Bahnhofsgebäude oder an einer anderen Stelle im Bahnhofsumfeld einen neuen Platz finden?

Antwort BA T-K: Dem BA T-K ist bekannt, dass es im Fußgängertunnel ein solches Mosaik gibt. Der Umgang mit diesem Mosaik liegt jedoch nicht in Zuständigkeit des Bezirksamtes, sondern in der des Senates (SenUMVK). Der Umgang mit dem Mosaik befindet sich in Klärung. Der Hinweis wird aufgenommen und an die zuständige Stelle bei SenUMVK weitergeleitet. Die DB S&S ist grundsätzlich offen für Gestaltungsvorschläge.

Frage: Auf den Plänen ist eine direkte Radwegeverbindung zwischen der Spreestraße und dem Vorplatz mit einem „?“ dargestellt. Wie ist diese Darstellung und Signatur zu verstehen? Wird es hier eine Querungsmöglichkeit geben?

Antwort GP / HL: Die Darstellung bezieht sich auf das vorgegebene Radvorrangnetz der Senatsverwaltung (SenUMVK). Da es sich bei der Spreestraße um eine Einbahnstraße in nördliche Richtung handelt und kein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist, ist die Verbindung vorerst auf Wunsch der Senatsverwaltung nicht weiter zu verfolgen. Falls eine solche Querung notwendig und sinnvoll wäre, wäre die Umsetzbarkeit mit Blick auf die verkehrlichen Rahmenbedingungen an der Michael-Brückner-Straße zu prüfen. Grundsätzlich ist die Untersuchung dieser Radwegeverbindung nicht Gegenstand des Freiraumkonzeptes für den Vorplatz Bahnhof Schöneweide. Im Rahmen der Planung wird jedoch darauf geachtet, dass eine Querung an dieser Stelle durch bauliche Maßnahmen am Platz nicht grundsätzlich verhindert wird.

Frage: Sind im Umfeld des Bahnhofs Behindertenstellplätze vorgesehen?

Antwort GP: Behindertenstellplätze sind nicht Bestandteil des Funktionsprogramms für den Vorplatzbereich. Im Platzbereich ist das Parken grundsätzlich nicht vorgesehen. Lediglich K+R und Taxi-Stellplätze sollen in die Gestaltung integriert werden. Die barrierefreie Gestaltung des Platzes

sowie der Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote ist eine zentrale, umzusetzende Anforderung im Rahmen der Planung für den Gesamtbereich.

Frage: Wann soll die Baumaßnahme zur Neugestaltung des Platzes starten? Wann wird die Maßnahme fertiggestellt sein?

Antwort BA T-K: Als erster Schritt ist die Erarbeitung und Abstimmung des Freiraumkonzeptes bis Mitte 2023 geplant. Es bildet die Grundlage für die weiteren Objekt- und Fachplanungen. Die Neuordnung des gesamten Bahnhofs und seines Umfeldes stellt eine komplexe Planungsaufgabe dar, an der verschiedene Vorhabensträger mit aufeinander abzustimmenden Baumaßnahmen beteiligt sind (DB Netz AG, DB S&S, BVG, InfraVelo, SenUMVK, BA T-K). Einige Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung, andere befinden sich derzeit in der Planung und sind weiter zu konkretisieren. Vor diesem Hintergrund kann das BA T-K keine belastbaren Aussagen zum Start bzw. zur Fertigstellung der Platzgestaltung treffen.

DIALOG – Erörterung in Gruppen

Im Rahmen der Gruppenarbeit wurden an drei Tischen die vorgestellten Konzeptansätze diskutiert sowie weitere vorliegende Rahmenbedingungen erörtert und erfasst. Die Teilnehmenden wurden nach dem Zufallsprinzip auf die Tische aufgeteilt, ein Themenschwerpunkt wurde nicht gesetzt.

Folgende Leitfragen bestanden für den Dialog:

- Wie bewerten Sie die beiden Grundvarianten (Vor- und Nachteile)?
- Welche Themen und Handlungsbedarfe sollten bei der Neugestaltung mitbetrachtet werden?
- Welche weiteren Hinweise und Anregungen haben Sie?

Die wesentlichen, besprochenen Inhalte (Hinweise, Anregungen, Ideen der Teilnehmenden) wurden durch die Tischmoderation oder durch die Teilnehmenden selbst auf Moderationskarten festgehalten und werden im Folgenden sinngemäß nach Themenschwerpunkt gegliedert wiedergegeben:

Tisch 1: Moderation Siegfried Reibetanz (GRUPPE PLANWERK), Frau Wittenbecher (BA T-K)

Radverkehrsführung

Radverkehrsführung als Radverkehrsstreifen ist gegenüber einer Radverkehrsführung als Radweg im Platzbereich aufgrund der zu erwartenden Sicherheitskonflikte mit Fußgänger*innen zu bevorzugen

Bei der Variante 4.2 ist insbesondere die Anbindung des Fahrradparkhauses zum Radweg über die Platzfläche problematisch, der Radverkehr über den Fußgängerbereich ist kaum kontrollier-/steuerbar

Bei der Radweglösung sind Konflikte durch Aussteigende mit dem Radverkehr vorhersehbar.

Die Radverkehrsführung zum Fahrradparkhaus muss zur Vermeidung von Sicherheitskonflikten für die Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar gekennzeichnet werden (Beläge, Markierung, Beschilderung).

Planungen Bus Verkehrsaufkommen Stand heute

Verlegung der Erschließungsrampe des Fahrradparkhauses von der Rückseite zur Platzvorderseite (Soziale Kontrolle, bessere Erreichbarkeit)

Neuordnung
Gesamtbereich

Die Position des Fahrradparkhauses ist ungünstig → weiter Weg zum Empfangsgebäude / Bahnhofszugang / Straßenbahnhaltestelle, Konflikte durch Radverkehr über Platz

Besserer Standort für das Fahrradparkhaus südlich des Empfangsgebäudes - dadurch kürzere Wege zum Bahnhofszugang

Die Kombination des geplanten Neubaus der Bahn für Drittnutzung mit dem Fahrradparkhaus sollte geprüft werden.

Bei der derzeitigen Position des Fahrradparkhauses besteht die Gefahr, dass weiterhin Fahrräder „wild“ im Platzbereich abgestellt werden.

Mit der Bahn Flächentausch anstreben für eine bessere Positionierung des Fahrradparkhauses

Unbedingt Verhandlung mit dem Eigentümer des „Südpols“ führen, um den Standort zu verlagern oder aufzugeben können.

Aufenthaltsqualität

Schaffung von überdachten Aufenthaltsbereiche für verschiedene Nutzergruppen

Sicherung von Aufenthaltsbereichen für soziale Problemgruppen im Platzbereich, keine Verdrängung

Schaffung von Sonnen-/Hitzeschutz, insbesondere auch durch Baumpflanzungen

Trinkbrunnen zur Verfügung stellen

Kostenlose öffentliche Toiletten / Urinale

Tisch 2: Moderation Pauline Löhr (HOFFMANN-LEICHTER), Silke Hüper (Gebietskoordination BA T-K)

Sozialräumliche Angebote	<p>Einrichten einer Sozialstation oder von Aufenthaltsräumen für soziale Arbeit; Räume und sichere Orte anbieten für z.B. Jugendliche oder Obdachlose;</p> <p>Konkrete Vorschläge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für alle: überdachte Sitzmöglichkeiten unabhängig von gewerblicher Gastronomie; Dach des Fahrradparkhauses oder der DB-Gebäude für Skatepark oder als Sportfläche; legale Graffiti-Sprühwand, kostenlose Toiletten; Konsumräume und Verrichtungsboxen anbieten</p>
Barrierefreiheit	<p>Barrierefreien Zugang vom Sterndamm zu den Bahngleisen berücksichtigen; barrierefreie Toiletten auf dem Platz (kostenlos); Infos über Cajamarcaplatz und die Geschichte in Braille-Schrift oder als Audio</p>
Versiegelung und Regenwasser	<p>So wenig Versiegelung wie möglich; Prinzip Schwammstadt anwenden und Regenwasser sammeln, anschließend nutzen</p>
Geschichte des Platzes und des Umfelds zeigen	<p>Alljährlichem Fest für Demokratie und Toleranz einen Platz bieten; Gedenk- oder Informationstafeln für umliegende Gedenkstätten sowie Ereignisse auf dem Platz (Rassistische Übergriffe, tödlicher Angriff auf einen Obdachlosen);</p> <p>Hervorheben der Platzpartnerschaft des Cajamarcaplatzes durch Informationen, eingelassene Tafeln im Boden, Wappen o. Ä.; Darstellen der ehemaligen Tram 63 mit Cajamarca-Motiv</p>
Radverkehrsführung und Fahrradparkhaus	<p>Brücke zwischen Fahrradparkhaus und Radweg/ -streifen vorgeschlagen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden</p> <p>Sorge vor schnellen Radfahrenden auf dem Platz bei der Variante des Radwegs, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Sicht, Bitte um taktile Platten</p> <p>Sorge vor abbiegenden Fahrzeugen mit Ziel der Parkbucht bei der Variante des Radstreifens</p> <p>Reduzierung der Taxi-Stellplätze zugunsten von barrierefreien Stellplätzen gewünscht</p>

Tisch 3: Moderation Annette Hartfiel (GRUPPE PLANWERK), Johannes Hipp (AG URBAN)

Radverkehrsführung	<p>Variante Radfahrstreifen auf Fahrbahn + Parktasche für K+R, Taxen:</p> <ul style="list-style-type: none">• erhebliches Gefahrenpotenzial für den Radverkehr durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge, Bus und zu dicht heranfahrende Kfz• Rückstaugefahr durch einbiegende Fahrzeuge zur Parktasche → auch hier wieder Gefahrenpotenzial für Radverkehr• Ablehnung dieser Variante durch die Vertreter des ADFC <p>Variante Radwegführung auf der Platzfläche</p> <ul style="list-style-type: none">• geringeres Gefahrenpotenzial für den Radverkehr bei ausreichend Abstand zu Park- und Haltestreifen K+R / Taxen, keine Störungen durch Kfz-Verkehr → Vorzugsvariante lt. ADFC• Vermeidung von Konflikten mit Fußverkehr durch klar gegliederte Flächen, ausreichend breiter Abstandsstreifen zwischen Radweg und Platzfläche (Bewegungsfläche für Fußgänger*innen) und Verhinderung von Überfahren (z.B. Einbau von taktilen Elementen, Ergänzung Grün usw.)
Zuwegung zum Fahrradparkhaus	<p>Sicherung einer direkten Verbindung zum Fahrradparkhaus für den Radverkehr (von Michael-Brückner-Straße / Sterndamm) und gleichzeitig Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr</p> <p>Aufmerksamkeit schaffende Gestaltung der Zuwegungen zum Fahrradparkhaus z.B. mittels besonderer Oberflächengestaltung (taktil / farbig)</p> <p>„Abbremsen“ des Radverkehrs, wenn er vom Radweg kommt → z.B. mit taktilen Elementen (unkomfortable Oberfläche)</p> <p>gute Sichtbarkeit des Fahrradparkhauses, Umsetzung einer ansprechenden / hochwertigen Architektur</p> <p>Radwegeverbindung zwischen Spreestraße und Bahnhofsvorplatz / Querung Michael-Brückner-Straße als wichtige Querverbindung wünschenswert</p>
Klimagerechte Gestaltung	<p>Klimaangepasste Freiflächengestaltung umsetzen</p> <ul style="list-style-type: none">• schattige Orte schaffen• Erhalt von Bäumen und neue ergänzen (eine „schöne Weide für Schöneweide“)• Gründächer bei Neubauten, Fassadenbegrünung beim Fahrradparkhaus• möglichst wenig Flächenversiegelung, wasserdurchlässige und trotzdem robuste / begehbare Oberflächenmaterialien verwenden
Städtepartnerschaft Cajamarca	<p>Aussage Bezirksbeauftragte für Städtepartnerschaften:</p> <ul style="list-style-type: none">• keine Aufstellung von Info-Stelen oder ähnlichem → Vandalismus-Problematik• besser eine gestalterische Umsetzung der Städtepartnerschaft, z.B. mittels einer besonderen Oberflächengestaltung, Kunst im öffentlichen Raum, besonders gestaltetes Stadtmobiliar (z.B. Bänke)

Barrierefreiheit /
Orientierung

Barrierefreie Gestaltung im gesamten Bahnhofsumfeld sichern:

- Fahrstühle an beiden Zugangsbereichen zu den Gleisen (auch am Zugang Sterndamm) wünschenswert
- Integration Behindertenstellplätze prüfen

Integration von Wegweisern am Vorplatz zu den wichtigen Zielorten im Umfeld (z.B. Wegweiser zur Mittelpunktbibliothek Schöneweide → Beschlussvorlage liegt vor)

Die wesentlichen Diskussionsthemen und -beiträge an den drei Tischen wurden im Anschluss jeweils durch einen Teilnehmenden aus der Gruppe mit Unterstützung durch die jeweilige Moderation im Plenum zusammenfassend vorgestellt.

AUSBLICK durch die Moderation (*siehe Präsentation Folie 79 in der Anlage 1*)

- zeitnahe Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse der Akteursrunde
- Durchführung weiterer Beteiligung im April und Mai (Online-Beteiligung, Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort)
- 2. Beteiligung der Akteursrunde voraussichtlich im Juni
- Fertigstellung des Freiraumkonzeptes im Sommer 2023

VERABSCHIEDUNG

Kurzer Blick in die Zukunft mit einer Frage an alle Teilnehmenden zum Abschluss:

„Wie sollte der Platz in 10 Jahren aussehen?“ (*Jede(r) darf ein Adjektiv nennen.*)

Antworten:

ansprechend, überfüllt, grün (2x), lebendig, sozial & transformiert, belebt (2x), bunt (2x), sauber, Treffpunkt, liebevoll, mobilitätsreich, vielfältig, robust, unterhaltbar, einladend, peruanisch, fahrradfreundlich, mit einer schönen Weide, fertig

Gez. GRUPPE PLANWERK, HOFFMANN-LEICHTER