

Adlershof

Journal

September | Oktober 2019



**Aktuelle Verkehrslage:
Wie wir gut
ans Ziel kommen**

Mehr Busse und Bahnen:
BVG-Pläne für Adlershof

Überschussstrom für Stromer:
Strategien für eine nachhaltige Mobilität

Rennbegeistert: Heinrich Follmann
und seine Feuerstühle



INHALT

- 3 ESSAY**
Urbane Kinetose: Plötzlich ist alles elektrisch – E-Auto, E-Roller, E-Scooter, E-Zigarette, E-Motion
- 4 IM GESPRÄCH MIT**
Verkehrsforscherin Christine Eisenmann, die Veränderungen in unserem Mobilitätsverhalten untersucht
- 5 MENSCHEN**
Der Wissenschaftsunternehmer: Heinrich Follmann ist begeisterter Zweiradfahrer
- 6 TITELTHEMA**
Der Mix macht's: Quartiersgarage, Fahrradparkhaus, Mobilitäts-Hub – Ideen für ein Mobilitätskonzept in Adlershof
- 8 Zwei neue Fuß- und Radwegbrücken:** Infrastrukturmaßnahmen im Norden des Entwicklungsgebietes Adlershof
- 10 NACHGEFRAGT**
Mehr Busse und Bahnen: Was die BVG in der Wissenschaftsstadt Adlershof vorhat
- 12 UNTERNEHMEN**
Überschussstrom für Stromer: Strategien für eine nachhaltige Elektromobilität
- 14 GRÜNDER**
Der perfekte Tag auf dem Wasser: Leise und abgasfrei durch die Wellen
- 16 IMMOBILIEN**
Umweltfreundliche Mobilität für das boomende Quartier: Elektroantriebe und Shuttledienste sollen den Verkehr entlasten
- 18 FORSCHUNG**
Batterie oder Brennstoffzelle: Vor- und Nachteile hat das Reiner Lemoine Institut zusammengestellt
- 20 EINBLICKE**
E-Roller sind rar in Adlershof: Warum das so ist
- 22 KURZNACHRICHTEN | IMPRESSUM**

AUS DER REDAKTION

Pendlerstress

Mein Büronachbar pendelt täglich zwei Stunden zur Arbeit nach Adlershof. Und abends zwei Stunden zurück nach Hause. Er wohnt am Stadtrand von Cottbus, nutzt für den Weg ins Büro das Rad, den Regionalzug, die S-Bahn und geht das letzte Stück zu Fuß. Mit dem Auto würde er kaum Zeit sparen, sagt er. Dafür könne er bei der 60-minütigen Regionalbahnfahrt E-Mails beantworten, lesen oder schlafen. Wow, denke ich. Ich benötige für meinen Arbeitsweg mit dem Rad gerade mal 12 Minuten. Alternativ in etwa die gleiche Zeit mit der S-Bahn oder dem Auto. Selbst, wenn ich den Weg von zu Hause ins Büro zu Fuß zurücklege, bin ich in einer Dreiviertelstunde am Ziel.

Ich weiß, so ein kurzer Arbeitsweg in die Wissenschaftsstadt Adlershof ist nicht die Regel. Der oben erwähnte Vier-Stunden-Pendler wirkt dennoch entspannt auf mich, Zugverspätungen nimmt er gelassen hin, seine Frustrationsschwelle scheint hoch zu sein. Doch viele Beschäftigte und Studenten, für die der Tag mit unpünktlichen, vollbesetzten Bahnen und Bussen, verstopften Straßen, nerviger Parkplatzsuche beginnt, sehen das nicht so wie mein Büronachbar. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Adlershof weiterwächst, Unternehmen und Beschäftigte dazukommen, das Verkehrsaufkommen steigt, beschäftigen wir uns in diesem Heft ausschließlich mit dem Thema Mobilität. Ein Mobilitätskonzept für Adlershof ist in Arbeit. Wer es anschiebt und welche Ideen es dafür gibt, lesen Sie in der Titelgeschichte auf S. 6 f. Informationen gibt es auch zu den geplanten Straßenerweiterungen und Brückenbauten im nördlichen Teil des Entwicklungsgebiets und zu den Plänen der BVG.

Vielleicht regt das Heft auch an, angesichts der Klimaveränderungen das eigene Mobilitätsverhalten auf den Prüfstand zu stellen. Lässt sich die nächste Dienstreise gar statt mit dem Flugzeug mit dem Zug zurücklegen?

Ihre
Sylvia Nitschke
Chefredakteurin



Ausführliche Texte und Adlershofer Termine finden Sie unter:

→ www.adlershof.de/journal

Urbane Kinetose

„Mobil mit Mobilat“ lautete in den 1990er Jahren der Werbeslogan für eine Salbe, die schmerzenden Muskeln und Gelenke nach sportlicher Betätigung wieder Entspannung und Erleichterung verschaffen sollte. Im letzten Jahrtausend gab es nämlich noch einen inneren Zusammenhang zwischen Mobilität und Körpereinsatz. Das begann schon vor dem verzückten Ausruf stolzer Eltern: „Schau mal, Maxi kann schon laufen!“, den man auch heute noch gerne hört, und endete noch lange nicht beim ersten Spaziergang auf dem Mond, dessen jährliche Wiederkehr wir in diesem Jahr zum fünfzigsten Male feiern.

Heute dagegen ist plötzlich alles elektrisch: E-Auto, E-Roller, E-Scooter, E-Zigarette, E-Motion. Ja, in der Tat: E-Motion. Die ursprüngliche Bedeutung des Begriffs „Emotion“

wird langsam, aber sicher zurückgedrängt. Gefühl ist out – elektrische Fortbewegung, übernehmen Sie! Und das ist erst der Anfang. »Endlich haben wir ein Auto, das uns nicht gehört«, lese ich auf Plakaten an den U- und S-Bahnhöfen zwischen Charlottenburg und Adlershof – auch wenn ich die Strecke lieber per pedales zurücklege und mich nach 45 km hin und zurück an einer gediegenen Endorphinvergiftung berausche.

Der genannte Slogan erinnert mich an die unsägliche „Geiz ist geil“-Kampagne eines Elektronikmarktes, die den Verbraucher nachhaltig gelehrt hat, dass der Preis eines Produkts oder einer Dienstleistung kleiner zu sein hat als der Wert – was insbesondere Handwerker und Fachgeschäfte in ihren Existenzgrundlagen erschütterte. Auf eine ähnliche Bauchregion zielt auch der Satz, mit dem der Anbieter einer E-Auto-Flotte wirbt. Nicht-Besitz bedeutet Nicht-Verantwortung – oder kurz: Wenn mir etwas nicht gehört, muss ich mich nicht drum kümmern. Korrekt parken? Pfléglich behandeln? Defektes reparieren? Nö! Wozu auch? Gehört mir doch nicht! Das Motto lautet: „Nach mir die Sintflut“. Ein solches Verhalten führt nicht nur die Sharing-Idee ad absurdum, sondern sorgt auch dafür, dass Berlin zusehends zu einem Ort stetig steigenden urbanen Mobilitätsmülls verkommt.

Ich erinnere mich an Zeiten, in denen eine Bewegung noch etwas Pro-Gesellschaftliches im Sinn hatte, wie z. B. die Frauen-, die Schwulen- oder die Friedensbewegung. Bewegung hatte ein Ziel,



Bewegung verhiß Fortschritt. Heute ist Bewegung als Synonym für Mobilität von der Gesellschaft abgekoppelt: Car-Sharing-Fahrzeuge sind zu oft nur mit einer Person besetzt. Segways, Scooter oder Fahrräder „to share“ sind per se Fortbewegungsmittel für Einzelkämpfer. Was soll erst werden, wenn Autos autonom fahren können? Stehen sie leer im Stau? Immerhin wären sie dann in der Lage miteinander zu kommunizieren.

Quo vadis, Gaia? Da gehen wir auf dem Mond spazieren, entwickeln Rover, Kamera- und Spektrometersysteme zur Erforschung noch entfernterer Planeten – und kriegen doch den eigenen Globus nicht in den Griff. Denn Klima ist nicht das einzige drängende Problem.

Apropos entfernte Planeten: Der Mars ist in Adlershof kein Unbekannter. Der gleichnamige Schokoriegel wahrscheinlich auch nicht. Kennen Sie noch die alte Werbung? „Mars bringt verbrauchte Energie sofort zurück“. Was haben wir uns amüsiert! Besser gefällt mir aber der 1975 entstandene Reim „Mars macht mobil – bei Arbeit, Sport und Spiel“. Wäre das nicht ein passender Slogan für ein Nachhaltigkeitskonzept? Adlershof hat sich noch nie vor der Verantwortung gedrückt. Weder bei der Arbeit noch bei Sport oder Spiel. Warum sollte das beim Thema „Mobilität“ anders sein?

Wo auch immer Sie hinwollen: Kommen Sie gut voran!



Name: Christine Eisenmann
 Beruf: Verkehrsforscherin
 Jahrgang: 1985
 Wohnort: Berlin-Köpenick

Im Gespräch mit CHRISTINE EISENMANN

Im Durchschnitt ist jeder Deutsche rund 80 Minuten am Tag unterwegs. Die Verkehrsforscherin Christine Eisenmann legt ihre Wege zum und am Technologiepark Adlershof staufrei mit dem Rad zurück. Sie hat es gut, wohnt sie doch in der Nähe. Doch sie kennt auch andere Zeiten: Aufgewachsen in einem kleinen Dorf in Bayern, hat sie mit 18 Jahren den Führerschein gemacht, um mobil zu sein. Nicht nur wer auf dem Land lebt, ist oft auf das Auto angewiesen. Vom Autobashing hält sie daher nichts. Am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), wo sie die Gruppe „Transformation der Automobilität“ leitet, befasst sich Eisenmann mit neuen Konzepten und Technologien für den motorisierten Individualverkehr und deren Auswirkungen. Beispielsweise untersucht sie die Akzeptanz von Elektromobilität, autonomem Fahren und was das für das Mobilitätsverhalten der Menschen und für die Umwelt bedeutet. Wie es darum steht und warum Christine Eisenmann viel Zeit in Zügen verbringt, erzählt sie im Interview.

Adlershof Journal: Verreisen Sie oft?

CHRISTINE EISENMANN: Ja, ich bin sowohl beruflich als auch privat viel unterwegs. Ich unternehme etwa zwei bis drei Dienstreisen im Monat, zumeist in Deutschland. An den Wochenenden oder Feiertagen pendele ich oft nach Karlsruhe, weil mein Mann noch dort wohnt.

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich?

Innerhalb Deutschlands fahre ich mit dem Zug. Nur für internationale Reisen steige ich ab und zu in den Flieger. Zur Arbeit fahre ich meist mit dem Fahrrad. Auch sonst bin ich in Berlin mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Haben Sie ein Auto?

Ja, das ist aber in Karlsruhe, weil mein Mann es zum Pendeln benötigt.

Ist Carsharing für Sie eine Option?

Ich habe schon öfter darüber nachgedacht. In Berlin habe ich aber bisher das Auto noch nicht vermisst und in Karlsruhe war das Carsharing-Angebot nicht passend für unsere Bedürfnisse.

Wie verändert sich das Mobilitätsverhalten der Deutschen?

Wir schauen dazu auch auf große Mobilitätshebungen wie die MiD (Mobilität in Deutschland) 2017, an der mehr als 300.000 Personen teilgenommen haben. Es gibt Veränderungen, doch diese Pflänzchen sind noch sehr klein: In Städten hat das Verkehrsaufkommen mit dem Rad zugenommen, junge Leute nutzen dort seltener das Auto als in ländlichen Regionen, Elektromobilität nimmt zu – wenn auch auf niedrigem Niveau. Das Auto bleibt aber das wichtigste Verkehrsmittel der Deutschen. Jedes Jahr wächst der Fahrzeugbestand an Pkw hier um eine halbe Million.

Trotz verschiedener Förderprogramme der Bundesregierung beträgt der Anteil von Elektroautos an allen Pkw nur 0,13 Prozent. Warum?

Ein Grund ist, dass in ganz vielen Privathaushalten Gebrauchst- statt Neuwagen gekauft werden. Aber gebrauchte E-Autos gibt es noch nicht genügend. Auch sind die Modellvielfalt bei E-Autos und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erst in den letzten Jahren gestiegen. Seit diesem Jahr auf den Weg gebrachte Sonderabschreibungen und Steuerprivilegien für E-Dienstfahrzeuge werden den Absatz auch ankurbeln.

Bei welchen Personengruppen gibt es den größten Mobilitätswandel?

Bei den Senioren und jungen Leuten. Bei ersteren gibt es eine Nachholmotorisierung, das heißt, heute ist der Anteil motorisierter Senioren/-innen größer als früher. Junge Leute haben dagegen ein multimodales Verhalten, nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel, verzichten in Städten oft auf ein eigenes Auto. Allerdings hat der Flugreisetourismus in dieser Gruppe zugenommen.

Wie erreichen wir die Verkehrswende schneller?

Je attraktiver das Mobilitätsangebot an Bahnen und Bussen, Carsharing und eine ausgebaute Radinfrastruktur, umso eher überdenken Menschen das eigene Mobilitätsverhalten. Auch zum Beispiel Parkraummanagement und die Umwidmung von wenig befahrenen Pkw-Fahrstreifen zu Fahrradwegen gehören dazu. Die Politik hat die Aufgabe, an den entsprechenden Stellschrauben zu drehen. Fragen rund um flexible Arbeitszeiten und Homeoffice spielen ebenso eine Rolle.

Was reizt Sie an der Verkehrsforschung?

Die Vielseitigkeit. Verkehrsforschung ist ein Mix von quantitativen Daten und Fragestellungen, die jeden betreffen. Schon als Schülerin fand ich sowohl Mathematik, Physik als auch wirtschaftliche und sozialwissenschaftliche Zusammenhänge spannend.

Wie verbringen Sie Ihre Freizeit?

Ich treffe gern Freunde und mag Gesellschaftsspiele. Auch Yoga mache ich gerne. Außerdem finde ich das Kulturangebot in Berlin großartig.

Der Wissenschaftsunternehmer

Heinrich Follmann ist begeisterter Zweiradfahrer

Die Fahrt ins Büro führt auf den ersten Kilometern durch tiefen Wald. Heinrich Follmann war hier in den vergangenen Jahren fast Tag für Tag unterwegs, auf dem „Europaradweg R1“, der Calais mit St. Petersburg verbindet und in Berlins grünem Südosten zwischen Dämeritz- und Müggelsee verläuft. Vom Rahnsdorfer Ortsteil Hessenwinkel bis Köpenick, von dort weiter nach Adlershof, 20 Kilometer in 55 Minuten, im Sommer auf dem Rennrad, im Winter auf dem Tourenrad mit Spikereifen.

Im Zentrum für Bio- und Umwelttechnologie hat Follmann mit zwölf Mitarbeitern seit 2012 Branntkalk in Kalziumkarbonat umgewandelt, ein kristallines Pulver, das als Industrierohstoff unter anderem zur Papierherstellung gebraucht wird. Das zugrundeliegende Verfahren hatte er selbst entwickelt, indem er das zur Kristallisation benötigte Kohlendioxid aus Biogas gewann statt in herkömmlicher Weise aus Industrieabgasen. Eine „Kombination“ aus biologischen und chemischen Prozessen nennt Follmann seine Erfindung. Das Wort passt in gewissem Sinne auf das ganze Berufsleben des mittlerweile 73-Jährigen, in dem sich Wissenschaft und Unternehmertum verbinden.

Nach dem Studium der Mikrobiologie und Chemie in Münster, der Thermodynamik in München, der Promotion 1975 war der gebürtige Wilhelmshavener lange Zeit Mitgesellschafter und Geschäftsführer eines Bonner Unternehmens, das als Technologieanbieter für Gärungsprozesse auf dem Weltmarkt unterwegs ist. Vom Rhein zog es ihn 2004 nach Berlin, wo er seine eigene Firma HF Biotech Berlin gründete, zunächst in der Friedrichstraße, später mit Sitz in Adlershof. Eine Erinnerung aus den achtziger Jahren hatte Follmann an die Spree begleitet: „Wenn es möglich wäre, hier einen Wohnsitz zu haben, wäre das schön“, hatte er sich gedacht, als er bei einem Besuch im damaligen Ostberlin auf dem Gendarmenmarkt stand.



Rennbegeistert: Heinrich Follmann und seine Feuerstühle

Die „Kulturstadt“ Berlin, die Vielfalt des Angebots in Theatern und Konzerthäusern, all das hatte seinen Reiz für jemanden, dessen Interessen mit dem Stichwort Biotechnologie bei weitem nicht erschöpfend beschrieben sind. Eine Leidenschaft Follmanns ist das Klavierspiel: „Ich wollte ursprünglich Pianist werden.“ Eine weitere, womöglich noch größere sind Motorradrennen. Etwa an zwanzig Tagen in jedem Sommer, schätzt er, sei er auf Rennstrecken in ganz Europa unterwegs.

Motorrad fährt Follmann, seit er 19 ist, Rennen seit 15 Jahren. Als er damals bei einem BMW-Händler eine neue Maschine erstand, bekam er die Frage zu hören, ob er nicht einmal Lust habe, die 220 PS voll auszufahren, und erhielt die Adresse eines Veranstalters, der Wettbewerbe für „hoch motivierte Privatfahrer“ organisierte: „Da habe ich Blut geleckt und bin dabei geblieben.“ Die Saison beginnt im Frühjahr in

Spanien und endet im Herbst in Tschechien, fünf mehrtägige Veranstaltungen mit bis zu 120 Teilnehmern. Follmanns Stärke sind Rennen im Regen, im Übrigen, meint er, liege er „leistungsmäßig im Mittelfeld“.

Zu Hause in Hessenwinkel stehen vier Motorräder, zwei für den Sport, zwei für den Alltag. Er nutzt sie sparsam. Für Fahrten ins Stadtzentrum besitzt Follmann eine Jahreskarte der BVG: „Dienstreisen mache ich gerne mit dem Zug, und nur, wenn es gar nicht anders geht, nehme ich das Auto.“

Für seine täglichen Fahrradtouren ins Büro freilich verbleibt Follmann nur noch eine überschaubare Frist. Die Firma ist auf Partnerunternehmen übertragen. Bis Anfang nächsten Jahres, meint er, werde er wohl noch in Adlershof zu tun haben. Und was dann? Motorrad fahren, sagt Follmann. Klavier spielen. Lesen. ■ wid

ANZEIGE



- + nah und persönlich
- + Internat. Steuerrecht
- + Controlling und FiBu
- + Buchführung Online



Ihre Steuerberater in Adlershof



www.msp-steuer.de



Der MIX macht's

Der Technologiepark Adlershof bleibt auf Erfolgskurs und wächst. Die Kehrseite: Bereits jetzt zeigen sich infrastrukturelle Engpässe. Staus, Parkplatzmangel, ein ächzender ÖPNV. Was tun?

Das es in Adlershof läuft, merkt man zu Stoßzeiten daran, dass man steht: im Stau, in überfüllten S-Bahnen, an der vollen Tram-Haltestelle. Der Erfolg des Standortes fordert seinen Tribut. Immer mehr Menschen strömen auf den Campus. 2030 sollen es 40.000 Mitarbeiter von Firmen und Instituten (aktuell: 20.000) sein. Hinzukommen Studierende und Anwohner – auch hier wird eine Verdopplung von rund 10.000 auf 20.000 Menschen erwartet. Schon jetzt werden infrastrukturell die Grenzen ausgelotet, was Pendler zu spüren bekommen. Kein schöner Befund: Die Beschäftigten empfinden die Verkehrssituation zunehmend als persönlich belastend. Das Gesundheitsnetzwerk Adlershof wird dazu im September repräsentative Umfrageergebnisse vorlegen, die nachdenklich stimmen.

Die WISTA packt das Thema an und hat in einem ersten Schritt beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) eine Vorstudie zur Mobilität samt Simulation des aktuellen sowie des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bis 2030 am Standort beauftragt. Daraus soll ein Konzept für einen künftig flüssigeren Verkehr entwickelt werden.

Zwar nutzen laut DLR derzeit 40 Prozent den ÖPNV, um nach Adlershof zu gelangen, und 20 Prozent das Fahrrad (immerhin doppelt so viele wie im Berliner Durchschnitt), ein Drittel jedoch steigt ins Auto. Derzeit deutet nichts darauf, dass der Individualverkehr an Bedeutung verlieren wird, womit sich die Parkplatz- und Stausituation verschärfen wird. Während man zu schwachen Verkehrszeiten in fünf Minuten mit dem Auto durch den Campus gelangt, vergeht in Extremfällen schon jetzt für die knapp drei Kilometer lange Strecke bis zu einer halben Stunde. Vorhergesagt werden gar Spitzen von bis zu einer Stunde. „Allerdings wird dies in der Realität kaum so weit kommen, weil die Menschen nach Alternativen suchen werden“, sagt Prof. Peter Wagner vom DLR-Institut für Verkehrssystemtechnik. Für Wagner, selbst Radfahrer, der als solcher nicht unter Staus zu leiden hat, ist das Hauptproblem der motorisierte Individualverkehr. Sicher könnte man in einem ersten Schritt Ampelschaltungen optimieren, so Wagner, um die Situation kurzfristig etwas zu entschärfen. Doch damit wird es bei weitem nicht getan sein. Als sicher gilt den DLR-Forschern, dass sich die Verlustzeiten am Standort in den Spitzenstunden (7:00–8:00 und 17:00–18:00 Uhr) verdoppeln werden.



< Zwei, die die Verkehrswende in der Wissenschaftsstadt vorantreiben: Lukas Becker (l.) und Peter Wagner

Folglich müssten die verkehrlichen Herausforderungen angepackt werden. Natürlich gelte es, möglichst viele Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad und den ÖPNV zu bewegen, der durch kürzere Taktzeiten des Schienenverkehrs, längere S-Bahnzüge und mehr Pünktlichkeit attraktiver werden müsse.

Forderungen, die Teil des Konzeptes „Mobilität Adlershof 2030“ sein dürften, das nun binnen der nächsten drei Jahre entwickelt wird. Becker berichtet von Planungen für erste Maßnahmen: „Denkbar ist eine durch die WISTA initiierte Quartiersgarage, in der auch eine Fahrradwerkstatt und eine Packstation untergebracht sein könnten.“ Zusätzlich wäre ein eigenes Fahrradparkhaus sinnvoll. Recht zügig umsetzbar wäre, das Alt-Adlershofer Sharing-Modell von Lastenfahrrädern auf dem Technologieparkgelände zu kopieren, um dort den Lieferverkehr zu verändern. Hilfreich sei auch ein „Mobilitäts-Hub“ am S-Bahnhof Adlershof, wo diverse Sharing-Anbieter ihre Fahrräder oder E-Scooter für die letzte Meile bereitstellen könnten.

Bei allem ist für Becker klar, dass das Mobilitätskonzept nur zu einem Erfolg werden kann, wenn von Anfang an alle Stakeholder – vom Senat über den ÖPNV bis zu Unternehmern am Standort – an einem Strang ziehen. Um die unterschiedlichen Ideen und Interessen unter einen Hut zu bekommen wäre es gut, wenn es einen „Mobilitätskoordinator und -moderator“ gäbe, regt Becker an. Außerdem sollen in das Zukunftsprojekt Forscher eingebunden werden. Becker: „Adlershof könnte zu einem Testfeld für neue Ideen werden, die auch an anderen Orten zur Verkehrswende beitragen.“ ■ cl

Zeit also für einen Umstieg. Lukas Becker, Projektleiter für das Thema Mobilität bei der WISTA, möchte aber keinen Autobahn aussprechen. „Viele sind auf ein Fahrzeug angewiesen; wir können als Wirtschaftsstandort, der attraktiv bleiben möchte, nicht einfach alle Autos rauswerfen“, sagt er. „Wachstum ist unser Ziel! Die WISTA ist ein Instrument zur Innovations- und Wirtschaftsförderung“, betont er. „Wie soll Adlershof wachsen, wenn es keiner schafft, den Standort zu erreichen?“



Ein mögliches Verkehrsprojekt auch für Adlershof? Lastenfahrräder mit Containerboxen für eine umweltfreundliche Zustellung

Zwei neue Fuß- und Radwegbrücken



Zuversichtlicher Blick: Frank Wittwer auf der Brücke am Betriebsbahnhof Schöneweide, die bis 2021 umgebaut wird

Im Norden des Entwicklungsgebietes Adlershof gehen die Infrastrukturmaßnahmen voran. Das öffentliche Straßennetz wird ergänzt, 2021 fährt dort auch eine Straßenbahn.

Wagner-Régeny-Allee und Benno-König-Straße, so heißen die beiden neuen Straßen, die das Gebiet der „Gleislina“ zukünftig erschließen werden. Noch sind sie im Bau. Doch Frank Wittwer, Projektmanager Erschließung bei der WISTA.Plan GmbH, der die Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur im Entwicklungsgebiet steuert, ist von deren planmäßiger Fertigstellung im nächsten Jahr überzeugt. Dann sind zu dem insgesamt seit 1994 in der Wissenschaftsstadt Adlershof neu errichteten, um- bzw. ausgebauten öffentlichen Straßennetz von 32 Kilometern vier weitere hinzugekommen.

Die Gleislina, ein Areal zwischen den S-Bahnhöfen Betriebsbahnhof Schöneweide und Adlershof, bietet auf 33 Hektar neue Gewerbeflächen, die Berlin dringend braucht. Im Jahr 2020 kann es mit der Gewerbeansiedlung losgehen. Zuvor mussten allerdings einige Hürden genommen werden. So wies das Gelände eine der größten Zauneidechsen-Populationen Berlins auf. Wittwer erzählt, dass 2.500 auf dem Gelände heimische seltene Zauneidechsen eingesammelt und innerhalb Berlins umgesetzt wurden. Die neuen Lebensräume der Reptilien sind in Herzberge und Pankow. Über 1,8 Million Euro haben das Land Berlin und die Bahn dafür investiert. Auch eine 32.000 Quadratmeter große öffentliche Grünanlage ist parallel zu den Gleisen entstanden – ein naturnah gestalteter Biotopverbund als Erholungsfläche für zukünftige Beschäftigte und Bewohner.

Für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, Fußgänger und Radfahrer werden Verbesserungen im Norden des städtebaulichen Entwicklungsbereiches Johannisthal/Adlershof ebenso konkreter. Der Betriebsbahnhof Schöneweide wird bis 2021 umgestaltet. Die dort bestehende Fuß- und Radwegbrücke über die Gleise und das Adlergestell

ANZEIGE

Einkaufen und Service in Adlershof

einkaufen.doerpfeldstrasse.berlin



ANWÄLTE · APOTHEKE · ÄRZTE · BANKEN ·
BESTATTUNGEN · BLUMEN · BÜCHER · FAHRRAD ·
FOTOGRAFIE · GESCHENKE · HEIMELEKTRONIK ·
HÖRAKUSTIK · INTERIEUR · IMMOBILIEN ·
LEBENSMITTEL · LOGOPÄDIE · MODE · OPTIKER ·
REINIGUNG · RESTAURANT · SCHNEIDEREI ·
STEUERBERATER · VERSICHERUNGEN · WASSER



Zukünftige Wagner-Régeny-Allee: Im nächsten Jahr soll hier der Verkehr rollen

wird umgebaut, so dass der Bahnhof dann von zwei Seiten erreichbar ist. Der Entwicklungsbereich erhält damit einen zweiten S-Bahnhof-Anschluss. Mit einer Umbenennung in S-Bahnhof Adlershof-Johannisthal soll das auch namentlich sichtbar werden. Daneben wird die Tramlinienverlängerung von der Karl-Ziegler-Straße über Hermann-Dorner-Allee und Groß-Berliner Damm bis zum S-Bahnhof Schöneweide im gleichen Jahr abgeschlossen sein. Momentan läuft die Planfeststellung dafür. Vorgesehener Baubeginn der BVG ist im zweiten Quartal 2020, die geplante Bauzeit beträgt circa ein Jahr. Im Zuge der Tramverlängerung soll auch der Busverkehr neu geordnet werden, berichtet Wittwer. Im Gespräch sei es, dass die Buslinie 164 einen Zehn-Minuten-Takt zwischen Siriusstraße in Alt-Glienicke und S-Bahnhof Adlershof erhält.

Weiterhin ist noch eine zweite Fuß- und Radwegbrücke mit avisierte Eröffnung 2023 in der Planung. In Verlängerung der Igo-Etrich-Straße wird sie die Gleise und das Adlergestell überqueren. Bauherr ist das Land Berlin, kofinanziert wird sie von der Deutschen Bahn mit einem Zuschlag von 1,6 Million Euro. Joachim Sichter von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hatte den Brückenbau angeregt, um die trennende Wirkung des Adlergestells zu überwinden. So entsteht eine schnelle Verbindung für Erholung suchende Neu-Adlershofer und

Johannisthaler zur Köllnischen Heide und zur Spree sowie ein sicherer möglicher Schulweg. Damit gibt es dann fünf Querungsmöglichkeiten übers Adlergestell zur Wissenschaftsstadt, alle etwa in einem Abstand von 800 Metern. Nur vom Sterndamm bis zum zukünftigen S-Bahnhof Johannisthal ist die Strecke mit zwei Kilometern etwas länger. Wie die neue Brücke aussehen wird, steht noch nicht fest. Zurzeit werden Vorentwürfe erstellt, verrät Wittwer. Nach dem aktuellen Planungsstand soll sie rund 120 Meter lang werden und ein bis zwei Zwischenstützen haben. Hinzukomme ein rund 250 Meter langer Rampendamm auf jeder Seite.

Frank Wittwer nennt noch einen weiteren Schwerpunkt bei der verkehrlichen Infrastrukturgestaltung im nordöstlichen Entwicklungsbereich. Das betrifft die Erschließung des sogenannten Müller-Erben-Areals. Ein 214.000 Quadratmeter großes Areal zwischen Gerhard-Sedlmayr-Straße, Groß-Berliner Damm und Segelfliegerdamm, auf dem 1.800 Wohnungen und auf circa 82.000 Quadratmetern Flächen für Gewerbe entstehen sollen. 2025 soll hier die Erweiterung des öffentlichen Straßennetzes abgeschlossen sein. Der Wohnungs- und Gewerbebau wird in einzelnen Bereichen ggf. schon früher beginnen. ■ *sn*

ANZEIGE





- Technische Gebäudeausrüstung ▪ Gesamtplanung HLSKE mit DDS-CAD
- BIM [Building Information Modeling] ▪ Gebäudeautomation ▪ Elektroanlagen



www.rusz.de info@rusz.de 12489 Berlin Am Studio 20 a +49 (0)30 767 28 41-0

Besonders werktags in den Morgen- und Nachmittagsstunden sind in Adlershof fahrende Busse und Straßenbahnen heute zeitweise schon überfüllt. Und die Wissenschaftsstadt wächst weiter. Wie kommen künftig besser deren Beschäftigte zur Arbeit, Studenten in die Universität und Anwohner nach Hause? Wir haben Rainer Paul, Bezirks- und Zielgruppenmanager der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), nach kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen befragt.



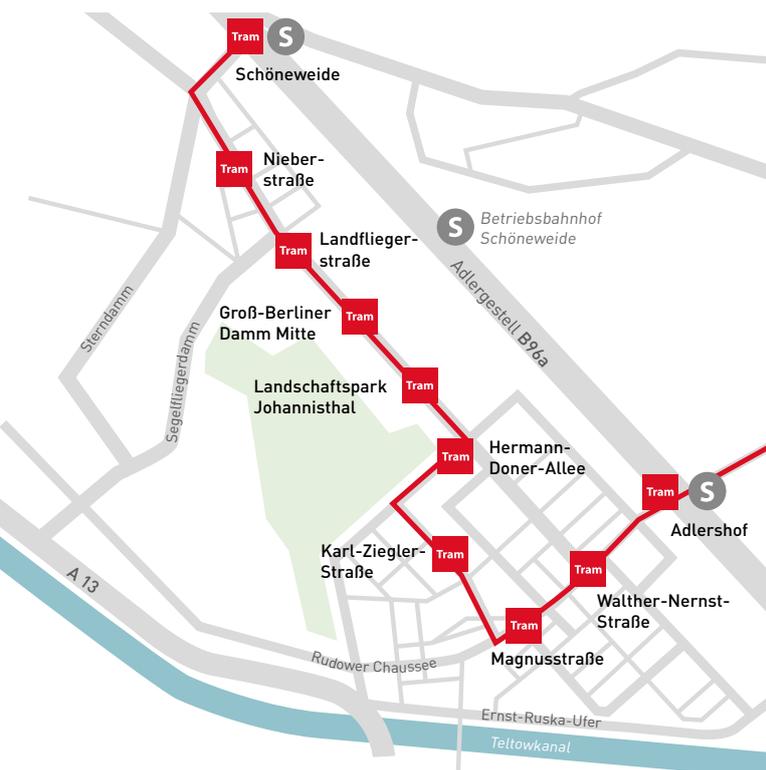
Rainer Paul von der BVG

Mehr Busse und Bahnen

■ **Adlershof Journal: Wie viele Bus- und Tramlinien fahren zurzeit in die Wissenschaftsstadt? Wie viele Fahrgäste transportiert die BVG hier täglich?**

RAINER PAUL: Beim Bus sind es die Linien 160, 162, 163, 164 und 260, die dorthin fahren. Zusammengenommen sind damit jeden Tag ca. 6.500 Fahrgäste unterwegs. Und dann fahren hier natürlich die Tram-Linien 61 und 63. Auf beiden zusammen haben werktags rund 3.000 Fahrgäste ihr Ziel zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und dem derzeitigen Endpunkt Karl-Ziegler-Straße.

■ **Eine intensiviere Taktung zu Stoßzeiten auf besonders stark genutzten Bus- und Tramlinien ist geplant. Welche Linien betrifft das am Campus Adlershof, welche Takte werden angeboten und ab wann gilt das? Ist statt kürzerer Takte auch ein Einsatz von Doppelstockbussen geplant?**



Verlängert: Ab 2021 fährt die Tram zwischen Adlershof und Schöneweide

Zunächst einmal: Nein, ein Einsatz von Doppeldeckern ist auf Buslinien, die die Brücke am S-Bahnhof Adlershof auf der gemeinsamen Straßenbahn-Bus-Trasse unterqueren wegen der zu geringen Durchfahrtshöhe nicht möglich.

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke am Groß-Berliner Damm im Jahr 2021 wird die Tramlinie M17 vom S-Bahnhof Schöneweide zum S-Bahnhof Adlershof verlängert. Dann verdoppelt sich in der Hauptverkehrszeit das Angebot in der Rudower Chaussee und auf dem Groß-Berliner Damm.

Schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 planen wir eine Verdichtung der Buslinie 164 auf dem Abschnitt zwischen Siriusstraße und S-Bahnhof Adlershof. Für die Zeit ab 2020 beschäftigen wir uns mit dem weiteren Ausbau des Busnetzes insbesondere am südlichen und westlichen Rand des Landschaftsparks Johannisthal. Dazu befinden wir uns in der Abstimmung mit dem Bezirk sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Schließlich erfolgt die Bestellung unserer Verkehrsleistungen durch das Land Berlin.

Aber dichte Takte sind nicht alles. Wir brauchen auch Vorrangschaltungen für die Straßenbahn und Busspuren. Auf der Rudower Chaussee stehen unsere Fahrgäste einfach zu häufig im Stau. Auch an diesem Thema sind wir dran.

■ **Die ersten E-Busse der BVG werden noch in diesem Jahr in Betrieb genommen. Wann fahren diese auch nach Adlershof?**

Die ersten Serienlieferungen von E-Bussen laufen bereits, die Elektrifizierung unserer Busflotte nimmt Fahrt auf. Was man aber nicht vergessen darf, ist, dass es mit der Beschaffung elektrisch angetriebener Fahrzeuge allein nicht getan ist. Auch die Infrastruktur muss stimmen, gerade zum Laden. Daher gibt es für den Einsatz unserer E-Busse ausgeklügelte Konzepte. Auch in Adlershof werden schon in wenigen Jahren E-Busse unterwegs sein.

■ **Die BVG erprobt in einem Pilotprojekt auf dem EUREF-Campus einen selbstfahrenden Kleinbus, der erstmals auch per App individuell bestellbar sein und nicht mehr nur nach Fahrplan auf einer festen Route verkehren wird. Ist so ein Pilotprojekt auch für Adlershof geplant?**



Nein, aktuell haben wir keine Pläne für autonomes bzw. hochautomatisiertes Fahren in Adlershof. Im Übrigen ist das Projekt auf dem EUREF-Campus inzwischen ebenfalls abgeschlossen. Aber auf den Charité-Campus Mitte und Virchow-Klinikum kann man weiterhin kostenlos testen, wie sich selbstfahrende Kleinbusse anfühlen.

■ Die BVG hat bereits zwei Jelbi-Stationen in Berlin. Hier können Sharing-Fahrzeuge verschiedener Anbieter ausgeliehen werden. Ist so ein Angebot auch in Adlershof geplant? Wenn ja, wo und wann?

Es besteht großes Interesse an einer Jelbi-Station in Adlershof. Wir sind hier in ersten, guten Gesprächen. Standort und Eröffnung stehen aber noch nicht fest.

■ Wohnen und Gewerbe am Groß-Berliner Damm verdichtet sich. Bereits seit 2015 ist geplant, die Straßenbahnstrecke von der Karl-Ziegler-Straße zum S-Bahnhof Schöneweide zu verlängern. Nun verzögert sich trotz einer vorgehaltenen 2,7 Kilometer langen und freien Strecke der Neubau. Warum? Wann fährt die erste Tram von Adlershof nach Schöneweide?

Im Jahr 2021. Trotz freigehaltener Strecke muss eine umfangreiche und komplette Straßenbahnneuplanung vorgenommen werden. Zudem sind die Auflagen zu Natur- und Lärmschutz seit 2015 ausgeweitet worden. Der eigentliche Genehmigungsprozess dauert mindestens eineinhalb Jahre, trotz vorgehaltener Trasse.

Eine besondere Herausforderung ist dabei übrigens der Bereich am Sterndamm, da dort ein sehr umfangreicher Leitungsbau notwendig wird.

■ Ist für die zwischen Mitte und Adlershof pendelnden Studenten der Humboldt-Universität zu Berlin eine Expressbuslinie angedacht?

Nein, eine Expressbuslinie ist hier nicht geplant. Für eine schnelle Verbindung zwischen den Standorten bietet sich die S-Bahn an.

■ Auch im Adlershofer Stadtteil auf der anderen Seite des Adlgergestells gibt es Veränderungen. Die Tram in der Dörpfeldstraße soll künftig zweigleisig fahren. Wann passiert das?

Das wird voraussichtlich im Jahr 2025 so weit sein. Derzeit wird das Planverfahren dafür vorbereitet.

■ Sind eine Verlängerung der Tram von Adlershof nach Rudow oder eine Verlängerung der U-Bahn von Rudow nach Adlershof mögliche Zukunftsszenarien?

Das liegt nicht in der Hand der BVG. Die Vorgaben für weitere Neubaustrecken werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gesetzt. Der im gültigen Nahverkehrsplan enthaltene ÖPNV-Bedarfsplan bis 2035 sieht aber eine Neubaustrecke zwischen Johannisthal und Johannisthaler Chaussee vor. Damit würde eine Verkehrsverbindung u. a. von und zur U-Bahnlinie 7 geschaffen.

ANZEIGE



Dr. Desiree Mascher; Dr. Kristina Kahl; Dr. Uta Lücke
Augenzentrum Adlershof, Albert-Einstein-Str. 2-4

FEMTO-LASIK IN ADLERSHOF

- LASIK-Kurzcheck in der Mittagspause, Beratung, Laserbehandlung und Nachkontrollen ohne Arbeitsausfall
- 15 Jahre LASIK-Erfahrung, geprüfte Technik aus Deutschland und der Schweiz
- Sonderkonditionen für Studenten und Berufstätige auf dem WISTA-Campus.

Termine zur Beratung unter 030 / 678 25 864
Mail: praxis@augen-adlershof.de
www.augen-adlershof.de





Aufgetankt: Holger Röntgen (l.) und Johannes Hinrichsen an der BTB-Ladesäule

Überschussstrom für Stromer

Sind die Netze ausgelastet, dann wird die regenerative Stromerzeugung gedrosselt. Im Förderprojekt FlexNet4E-Mobility entwickelt ein Konsortium um den Berliner Energieversorger BTB Strategien, um den überschüssigen Wind- und Solarstrom zum Laden von Elektrofahrzeugen nutzbar zu machen. Der Teufel steckt im Detail.

„Was kostet es, ein Elektroauto aufzuladen?“ Johannes Hinrichsen und Holger Röntgen antworten prompt: „Etwa zehn Euro bei heutigen Batteriekapazitäten“. Das klingt gut. Aus Verbrauchersicht. Für Betreiber von Ladesäulen ist der Preis dagegen problematisch. Denn solange Elektrofahrzeuge in der Nische bleiben, macht sich die Investition in Ladeinfrastruktur allenfalls groschenweise bezahlt. An mancher Säule hält nur alle paar Tage ein Stromer, lädt einige Stunden und bleibt dann oft noch eine Weile stehen. Andere Elektromobilisten tanken gleich daheim an der Steckdose.

Kann sich das „rechnen“? Diese Frage beschäftigt Röntgen und Hinrichsen. Sie koordinieren auf Seiten der BTB Blockheizkraftwerks-Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin das Förderprojekt FlexNet4E-Mobility. Gemeinsam mit Forschern der Technischen Universität Berlin (TU), der BTB-Tochter Energienetze Berlin, der WISTA Management GmbH und der österreichischen NEW ENERGY Capital Invest suchen sie nach Strategien für eine nachhaltige Elektromobilität in Adlershof. Die Frage der Wirtschaftlichkeit drückt. Denn im Projekt geht es um ein großes Ziel: Überschüssiger regenerativer Strom soll Elektroautos antreiben.

ANZEIGE

Psst ...

Zahnschienen sind nicht nur etwas für Kinder. Lassen Sie sich von uns beraten.



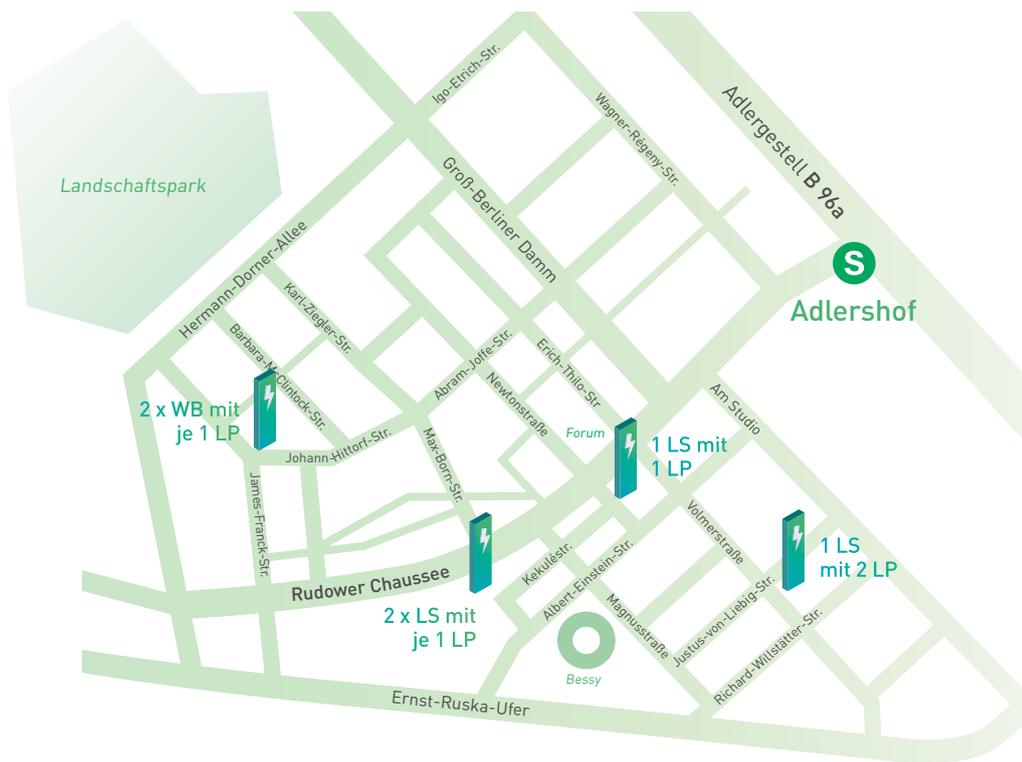
Felix German
Kieferorthopädie
kfo-german.de



Gesundheitszentrum Albert-Einstein-Str. 4
Tel: 030 62 90 70-80, info@kfo-german.de



Geplante Standorte zur Installation von Ladepunkten



LP = Ladepunkt
LS = Ladesäule
WB = Wallbox

Strom, der heute gar nicht erst produziert wird, wenn Betreiber ihre Wind- und Solaranlagen wegen Netzüberlastung vom Netz nehmen müssen. Die Idee, Batterien von Elektroautos damit zu laden, liegt nahe. Doch das seit Anfang 2017 laufende Projekt zeigt, dass die Sache komplex ist. Grundlegende Analysen zur Nachfrage nach Ladestrom, zur Parkinfrastruktur und zum Stromnetz in Adlershof, zu den vorhandenen Ladesäulen und sinnvollen Ergänzungen in Parkhäusern oder an Straßenlampen bringt das Projektteam in Einklang mit Analysen zur Verfügbarkeit von Überschussstrom. „Aus Zeitreihen und Ausbauszenarien wissen wir, dass die Überschussstrommengen begrenzt sind. Gleicht man sie mit üblichen Ladeprofilen ab, dann wird klar, dass sich Überschuss- und Ladezeiten nur zu weniger als 20 Prozent überschneiden“, erläutert Projektleiter Röntgen.

Um den Wert auf 30 oder möglichst sogar 40 Prozent zu steigern, prüfen die Forscher verschiedene Ansätze. Stationäre Batterien sollen den Strom puffern. Gesteuertes Ladeverhalten und intelligente Regelungsstrategien könnten ebenfalls helfen. Denn Überschussstrom fällt ja gerade dann an, wenn die Stromnetze hoch belastet sind. „So wünschenswert es ist, so viel Strom wie möglich in Fahrzeuge zu laden, so sehr würde genau das die Netze überfordern“, erklärt Hinrichsen, der bei der BTB den Bereich Energiewirtschaft leitet. Simulationen der TU-Forscher sollen

klären, wie Regeltechnik diesen Widerspruch abfedern kann und wie viel stationärer Pufferspeicher sinnvoll ist, um Überschussstrom so effizient wie irgend möglich zu nutzen. Bis Ende 2020 sollen Ergebnisse vorliegen. Dann endet das Projekt.

Doch was werden die Adlershofer davon mitbekommen? „In den nächsten Monaten werden wir gemeinsam mit der WISTA sieben Ladepunkte an vier Standorten einrichten“, sagt Röntgen. In einer weiteren Stufe eruiert das Projekt das Zusammenspiel von einfachen 3,7-kW-Ladepunkten, 22-kW-Schnellladesäulen und Hochleistungs-Gleichstrom-Ladepunkten am BTB-Umspannwerk nahe der Stadtautobahn. Deren Umsetzung steht und fällt allerdings mit der Eingangsfrage. Um wirklich Überschussstrom in großem Stil nutzen zu können, müssten die preisgünstigen Ladevorgänge neben den Ladesäulen auch die stationären Batterien refinanzieren. Und das dürfte schwierig werden. „Wir konzentrieren uns vorerst auf die vier Standorte, die günstig erschließbar sind. Für alles Weitere suchen wir den Austausch mit Adlershofer Firmen, die sich für Elektromobilität interessieren oder bereits Elektrofahrzeuge betreiben“, erklärt Hinrichsen. Wer sich angesprochen fühlt, sei herzlich zu den Workshops eingeladen, die die BTB gemeinsam mit der WISTA zum Thema organisiert.

■ pt

ANZEIGE

Contactlinsen & Brillen in Adlershof

Müde Augen oder Sehprobleme am Arbeitsplatz?

Die Lösung: Neues und innovatives Glasdesign, das die verschiedenen Arbeitsabstände berücksichtigt. Glasmaterialien, die zuverlässigen Schutz vor UV-Licht und vor schädlichem Blaulicht bis 420 nm bieten.

Fon: 030-677 54 23 • www.c-u-b-a.de • Rudower Chaussee 12, 12489 Berlin

Ute Thimmender
Contactlinsen & Brillen

Einkaufscenter Adlershofer Tor



Bringen E-Mobilität aufs Wasser: Johann Gocht (l.) und Elias Kerlinski an der Dahme in Berlin-Grünau

Der perfekte Tag auf dem Wasser

Elektro-Autos, E-Bikes und E-Tretroller: Auf der Straße ist die Elektrifizierung in vollem Gange. Und auf dem Wasser? In Deutschland fahren mehr als 500.000 Boote auf Binnengewässern und an den Küsten, die meisten davon noch immer mit Verbrennungsmotoren. Die drei Berliner Johann Gocht, Paul Wagner und Elias Kerlinski wollen das nun ändern. Abgasfrei durch die Wellen, lautlos in den Hafen – für Bootsfreunde ergeben sich dank des elektrischen Antriebs ganz neue Möglichkeiten. Doch die Umstellung ist für Einsteiger komplex, zeitaufwendig und oft unnötig teuer. Welcher Antrieb passt zu meinem Boot? Welche Batterie zu meinem Antrieb? Das Onlineportal Greenboatsolutions, das die Jungunternehmer entwickelt haben, soll Bootsbesitzern helfen, die Umrüstung zu meistern.

Elektrische Autofähren, Wassertaxis mit lautlosem Elektroantrieb oder Frachter, die die Energie von Sonne und Wind für ihren Antrieb nutzen – die Idee der Elektromobilität auf dem Wasser ist keine Zukunftsmusik. In vielen Bereichen der professionellen Schifffahrt wird an Konzepten gearbeitet, die den Treibstoffverbrauch und die Emissionen von Schiffen reduzieren sollen.

Alternative Antriebe werden aber auch bei Freizeitkapitänen immer gefragter. Doch für deren Elektromobilität auf dem Wasser gibt es einige Herausforderungen. Dort, das sagt der Bundesverband Wassersportwirtschaft, sind elektronische Bootsantriebe noch ein Nischengeschäft: Der Marktanteil der E-Außenborder liegt unter drei Prozent.

Dabei gibt es den Elektroantrieb für Schiffe auf Binnengewässern nicht erst seit gestern. Das erste Elektroboot der Welt schipperte schon 1839 in Sankt Petersburg durch die Kanäle. Das umgerüstete Ruderboot erreichte gemächliche 2,5 Stundenkilometer und konnte ein Dutzend Passagiere befördern. Knapp 50 Jahre später fuhr die von Siemens entwickelte „Elektra“ auf der Spree. Sie konnte 25 Passagiere befördern und war 14 Stundenkilometer schnell.

„Warum also Umweltschutz nicht auch stärker aufs Wasser bringen“, fragt Johann Gocht, für Zahlen und Marketing im Start-up zuständig. Er hat ursprünglich eine Ausbildung als Banker in einem dualen Studium absolviert. „Ich bin eigentlich davon ausgegangen, bis zur Rente in einer Bank zu arbeiten“, erzählt der 22-Jährige. Paul Wagner, der noch technische Informatik studiert und für Design und Programmierung im Unternehmen verantwortlich ist, wollte immer selbstständig sein. Die Vorstellung, in einer großen Firma zu arbeiten, fand er „gruselig“. Elias Kerlinski ist frisch gebackener Wirtschaftsingenieur und kümmert sich um alle technischen Belange.

Jede freie Minute haben die Freunde, die sich seit der 5. Klasse kennen, am Wasser verbracht, auf dem Grundstück von Wagners Eltern. Eine Menge Boote kamen hier vorbei. Paradox erscheint ihnen, dass man den Weg in die Natur, zu Ruhe, Flora und Fauna mit einem stinkigen, lauten Verbrennungsmotor am Boot absolviert. Auch das eigene erste Floß, das sie gebaut haben – ein Schwimmkörper aus Tonnen mit einem Aufbau aus Sperrmüll –, hatte einen stinkigen Zweitaktmotor, „so laut, dass man sich kaum

unterhalten konnte“, erinnert sich Wagner. Das muss besser gehen, fanden sie und tüftelten an einem modernen und nachhaltigen Elektrofloß. „Der perfekte Tag auf dem Wasser, das war unser Anspruch“, erzählt Wagner, „beim Design und bei der Nachhaltigkeit.“ Über ein Jahr arbeiteten sie an ihrem Prototypen, beendeten die erste Stufe des Businessplan-Wettbewerbs als 6. von 160 Teilnehmern und gewannen mit ihrer Idee ein Gründerstipendium des Berliner Senats, das sie in die Gründerwerkstatt Adlershof und in den Coworking Space in Adlershof führte.

Während der Suche nach den besten Komponenten und Bauteilen für ihr eigenes Elektrofloß kommen die Gründer auf eine zweite Idee mit noch größerer Wirkung. Das Wissen, das sie in ihren Recherchen und im Kontakt mit Herstellern und Händlern sammeln, wollen sie bündeln und anderen Bootsbesitzern zur Verfügung stellen, um ihre Boote zu „elektrifizieren“. Greenboatsolutions heißt diese herstellerunabhängige, digitale Beratungsplattform mit angeschlossener Kaufmöglichkeit der ausgewählten Komponenten.

„Wir stellen den Bootsbesitzern einige konkrete Fragen, aus den Antworten entwickeln wir konkrete Empfehlungen, die unkompliziert miteinander verglichen werden können“, erzählt Elias Kerlinski. Mit einfachen Fragen – z. B.: „Wie groß ist das Boot?“ oder „Welche Reichweite soll es haben?“, „Binnengewässer oder Salzwasser?“, „Welche Motorenart?“ – werden die Interessenten an die Hand und durch den Dschungel unterschiedlicher Parameter, Komponenten und Anbieter geführt. „Eingabe, Vergleich, Lösung – mit allen Vor- und Nachteilen“, erklärt Wagner, „die Suche soll nicht viel länger als fünf Minuten dauern.“



Das Elektrofloß von Greenfloats

Die Plattform sei einsatzbereit, ergänzt Gocht, momentan sei man auf der Suche nach einem Business Angel, um zu „skalieren“. Warum die Idee noch keiner hatte? „Die Branche“, sagt Wagner schmunzelnd, „ist (noch) nicht wahnsinnig digital unterwegs.“

Ans Wasser kommen die drei Gründer momentan trotz sommerlicher Temperaturen selten. „Wir sind sieben Tage in der Woche im Büro.“ ■ rb

ANZEIGE



BUWOG
UFERKRONE
SunO

unverbindliche Visualisierung

BUWOG UFERKRONE SUNO AN DER SPREE ZUHAUSE, SCHNELL IN ADLERSHOF

Direkt am Ufer der Spree, nur 10 Minuten von Adlershof entfernt, entstehen in der BUWOG UFERKRONE Suno neue Eigentumswohnungen mit optimalen Grundrissen und hohen, lichten Räumen. Erholung pur im begrünten Innenhof und auf der quartierseigenen Uferpromenade mit Blick gen Altstadt Köpenick.

- 2 bis 5 Zimmer, ca. 46 bis 151 m²
- Jede Wohnung mit Balkon, Terrasse oder Garten
- Sehr gute Infrastruktur und Verkehrsanbindung
- KfW-Effizienzhaus 55

Jetzt informieren oder im Showroom vor Ort beraten lassen!

030 / 33 85 39 - 1915 | vertrieb-berlin@buwog.com | uferkrone.de | buwog.com



BUWOG

OHNE
PROVISION
DIREKT VOM
BAUTRÄGER



„Mobilität verändert die Büro- und Arbeitswelt nachhaltig“, sagt Dirk Germandi. Für den Geschäftsführer der Projektgesellschaft Gartenstadt Adlershof ist Brain Box Berlin (BBB) nicht nur ein Büro- und Geschäftscampus mit einem 34 Meter hohen weithin sichtbaren Turm. Er sieht Adlershof als „überaus liebenswertes, grünes Quartier“.

Die Wissenschafts- und Technologiestadt boomt. Es entstehen viele neue Arbeits- und Studienplätze. Es wird viel gebaut und geliefert. So wird es nicht selten verkehrsmäßig schwierig: verstopfte Straßen, zu wenig Parkplätze, überfüllte S-Bahnen.

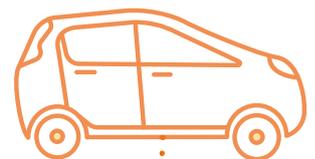
Letzterem tragen die Planer von Brain Box Berlin mit einem laut Germandi „effizienten und umweltschonenden Mobilitätskonzept“ Rechnung. Wichtige Bausteine sind Elektromobilität und Transferdienste. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger Abgase und weniger Lärm sowie schnelle Erreichbarkeit.

Der 400 Meter lange Komplex mit rund 24.000 Quadratmetern Nutzfläche, der im dritten Quartal 2020 fertiggestellt werden soll, bietet neben 1.800 Arbeitsplätzen auch 229 Stellplätze in der Tiefgarage. Der direkte Autobahnanschluss macht den Flughafen BER/Schönefeld in wenigen Minuten erreichbar. Nur wenig länger dauert die Fahrt der Shuttle-Busse mit Elektroantrieb, die BBB zum S-Bahnhof Schöneweide anbietet, einem wichtigen Drehkreuz des öffentlichen Nahverkehrs.

Zudem warten 20 Ladestationen, davon zehn mit Schnellladefunktion, auf E-Autos sowie viele Steckdosen auf E-Bikes. „Im Rahmen eines Sharing-Angebots können Mieter auch elektrisch betriebene Autos oder Fahrräder ausleihen“, sagt Germandi.

Umweltfreundliche Mobilität für das boomende Quartier

Elektroantriebe und Shuttledienste sollen den Verkehr in Adlershof entlasten



Lieferfahrzeuge bekommen eine eigene Zufahrt hinter dem Gebäude. Ein Facility-Management-Konzept soll gewährleisten, dass der Lieferverkehr möglichst effektiv und störungsfrei ablaufen kann. Für die Abfallentsorgung gibt es eine zentrale Müllsammelstelle direkt neben dem Gebäude. „Wir sichern eine effiziente Entsorgung und verringern Leerfahrten“, betont der Geschäftsführer.

Auch Future Living Berlin (FLB) möchte in Adlershof möglichst störungsfreie Mobilität fördern. Das Zukunftsmodell wurde von der Gesellschaft für Siedlungs- und Wohnungsbau Baden-Württemberg GmbH und der Unternehmensgruppe Krebs für vernetzte Stadtquartiere entwickelt.

Zum Konzept gehört, dass verschiedene Technologieunternehmen eigene Services und Produkte einbringen können. In Adlershof geht es um 69 Wohn- und 12 Gewerbeeinheiten sowie Studios und einen Ausstellungsbereich mit Cafeteria. FLB bietet vorkonfigurierte Wohnungen an, die über eine zentrale App oder Sprache gesteuert und um smarte Produkte erweitert werden können.

Auch die Daimler AG ist mit von der Partie. „Für uns ist die Beteiligung für die Weiterentwicklung von Mobilitätslösungen wichtig“, sagt Daimler-Sprecher Tim In der Smitten. Zudem sollten über den Mobilitätsaspekt hinausgehende Produkte und Serviceangebote entwickelt werden. Als Beispiel nennt In der Smitten die Vernetzung von Fahrzeugen mit Partnerprodukten und Smart-Home-Einrichtungen.

Den zentralen Beitrag Daimlers zum FLB-Projekt liefert die Marke Smart, emissionsfrei und batteriebetrieben, im Rahmen eines „geschlossenen Community Carsharing“. Darunter versteht man die gemeinsame Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge innerhalb einer geschlossenen Gruppe, in diesem Fall der FLB-Bewohner. Per App können sie ab Januar 2020 exklusiv auf fünf Smart EQ fortwo und EQ forfour zugreifen, die sie nach der Nutzung nur in der festgelegten „Homezone“ abstellen können. Im FLB-Bereich befinden sich die Ladestationen für die Smart-Batterie, die zudem an „Plugsurfing“-Ladesäulen nachgefüllt werden kann. Auch Personen mit bestimmter körperlicher Einschränkung können die Smart



Smartes Wohnen: Das Quartier Future Living Berlin soll im Dezember 2019 fertiggestellt sein

nutzen, da sie ohne Kupplungspedal fahren. „Zudem regen wir an, dass sich die Teilnehmer innerhalb der Community durch Mitfahrangebote gegenseitig unterstützen“, sagt In der Smitten. Die bei den Projekten gewonnenen Erkenntnisse könnten dann auf andere Projekte übertragen werden. ■ *pj*

ANZEIGE

wachsen MIT DER IBB

Für Unternehmen, die wachsen

Sie suchen die passende finanzielle Förderung, damit sich Ihr Geschäft vergrößern kann? Wir haben sie. Kompetent, zuverlässig und mit dem Ziel, Ihr Unternehmen langfristig erfolgreich zu machen. Sprechen Sie mit uns!
Hotline Wirtschaftsförderung: 030 / 2125-4747

ibb.de/wachsen

●
●●
●●●

**Investitionsbank
Berlin**

Batterie oder Brennstoffzelle

Der Verkehr ist der einzige Bereich in Deutschland, in dem die Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren gestiegen sind. Um hier gegenzusteuern, ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge eine wichtige Maßnahme. Dabei gibt es zwei mögliche Konzepte: Batterie oder Brennstoffzelle mit Wasserstofftank. Die jeweiligen Vor- und Nachteile hat das Reiner Lemoine Institut zusammengetragen. Hier untersuchen Norman Pieniak und seine Kollegen aktuell auch, wie Berlins Busse weiter elektrifiziert werden können.



Wer vom Bahnhof Südkreuz in Richtung Zoologischer Garten mit dem Bus unterwegs ist, kennt sie womöglich bereits: die Elektrobusse der BVG. In den vergangenen Jahren wurden auf der Linie 204 vier Exemplare getestet. Nun wird untersucht, unter welchen Bedingungen eine Elektrifizierung hoch frequentierter MetroBus-Linien gelingen kann. „Besonders wichtig ist dabei ein möglichst flexibles und schnelles Aufladen der Batterien“, erläutert Norman Pieniak. Der Maschinenbauingenieur ist Teamleiter „Kommunale Mobilität“ am Reiner Lemoine Institut (RLI), das das Projekt gemeinsam mit der Technischen Universität Berlin und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) bearbeitet.

Das Reiner Lemoine Institut wurde 2010 vom inzwischen verstorbenen Namensgeber unter dem Motto gegründet, eine lebenswertere Zukunft für alle Menschen zu schaffen. „Es hat sich zum Ziel gesetzt, die Energiewende zu begleiten“, sagt Pieniak. Das Institut hat keine eigenen Labore. Um herauszufinden, welche Strategien und Technologien ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind, erstellen die Mitarbeiter Studien auf Basis von Berechnungen und Gesprächen mit Experten und Leuten vor Ort. Für technische Untersuchungen werden Partner aus Hochschule oder Industrie herangezogen.

Für das Berliner Bus-Projekt werden 15 Gelenkbusse mit Elektromotor und Batterie ausgerüstet. Und dann wird erprobt, wie das Energieversorgungskonzept gestaltet werden muss, damit die Busse auch unter den rauen Alltagsbedingungen wie Staus, Verspätungen und möglichen Streckensperrungen rechtzeitig und ausreichend mit Strom versorgt werden können. Die Ladestationen sollen besonderen Anforderungen gewachsen sein, denn besonders schnelles Laden erfordert hohe Leistungen von mehr als 300 Kilowatt, die das Stromnetz belasten. „Es muss einerseits geklärt werden, wo Ladestationen für die Busse sinnvoll sind und wo sie überhaupt errichtet werden können. Und andererseits, ob sie beispielsweise durch Erneuerbare-Energie-Anlagen vor Ort gespeist werden und in intelligente Netze mit stationären Speichern integriert werden können, die je nach Energiebedarf Verbrauch und Erzeugung regulieren“, sagt Pieniak. Dafür braucht es eine Verständigung mit dem Stromversorger und der öffentlichen Hand.

Die Fragen nach der Reichweite und der Ladeleistung sind – neben den Kosten für Anschaffung und Betrieb – wesentliche Aspekte bei der Beurteilung batteriebetriebener Elektrofahrzeuge. Laut Studie des RLI würden für die meisten Nutzer in bis zu 98 Prozent der Fälle eine Reichweite von 100 Kilometern und das vorhandene, noch sehr lückenhafte Netz an Ladestationen ausreichen, sofern die passende Infrastruktur zu Hause oder am Arbeitsplatz sowie entlang gewerblicher Routen gegeben ist. Die bereits möglichen Reichweiten von 350 bis 400 Kilometern werden als langstreckentauglich empfunden. Bei Brennstoffzellenfahrzeugen spielen diese beiden Aspekte keine Rolle, denn sie verhalten sich diesbezüglich wie herkömmliche Autos. Allerdings sind Tankstellen für Wasserstoff bei weitem noch nicht so verbreitet wie für Benzin, Diesel & Co.

Auch auf das Stromnetz haben Brennstoffzellenfahrzeuge keine negativen Rückwirkungen. Zwar benötigt die Herstellung des Wasserstoffs als Kraftstoff mittels Elektrolyse vergleichsweise viel Energie, Standort und Leistung sind jedoch relativ flexibel. Und die Herstellung von Wasserstoff aus elektrischer Energie wird als wichtige Option zur Speicherung regenerativer Energien angesehen. In dieser Hinsicht könnte die Brennstoffzellentechnologie für den Wirtschaftsstandort Deutschland eine wichtige Rolle spielen.

Wie eine hohe Anzahl an Batteriefahrzeuge das Netz belastet oder – im Falle einer guten Steuerung – sogar als Speicher für überschüssige regenerative Energien eingesetzt werden kann, darüber gibt es laut RLI unterschiedliche Meinungen. In jedem Fall mit kritischem Blick ist die Frage nach den Ressourcen und Reserven für einige chemische Elemente wie etwa Lithium zu betrachten, die für die Produktion von Batterien dringend benötigt werden. Hier könnte es im Laufe der kommenden Jahrzehnte zu Engpässen kommen.

In der Zusammenschau dieser Aspekte zeigt sich, dass im Zuge der Verkehrswende, die auch von Umweltministerin Svenja Schulze erst kürzlich wieder dringend eingefordert wurde, vielfältige Argumente und komplexe Zusammenhänge berücksichtigt werden müssen. Die Frage nach Batterie oder Brennstoffzelle lässt sich so einfach nicht entscheiden, resümiert Norman Pieniak: „Beide haben ihre Berechtigung und sollten gemäß ihrer Stärken eingesetzt werden.“ ■ud

ANZEIGE



OBJEKT & KONZEPT

LEGLER
OK
OBJEKT & KONZEPT

AM STUDIO 1
12489 BERLIN
WWW.LEGLER-OK.DE
INFO@LEGLER-OK.DE
+49 30 6392 1760

< Norman Pieniak an der ersten intelligenten Schnellladestation für E-Busse auf dem EUREF-Campus

E-ROLLER SIND RAR IN ADLERSHOF



Seit Juni 2019 sind E-Scooter auch in Deutschland zugelassen, sie boomen und sorgen für Diskussionsstoff. In der City gehören sie schon fast zum Stadtbild – in Adlershof sind E-Scooter noch echte Exoten. Warum ist das so und was könnte sich daraus entwickeln?

Mit seinem E-Roller spart er fast eine Stunde Zeit am Tag. Für Patrick Stüwe das beste Argument für seinen elektrogetriebenen Scooter. Mit ihm kurvt er morgens direkt aus der Wohnungstür am Groß-Berliner Damm zum S-Bahnhof Adlershof, Radwege und Straße nutzend. Dann klappt er den fahrbaren Untersatz zusammen und steigt in die Bahn. „Es kostet nichts extra, wie das Fahrrad. Genau deshalb habe ich mir den Roller gekauft. Es lohnt sich absolut.“ Sein Blick auf den Kilometerzähler verrät 116 gefahrene Kilometer. In Mitte sind es dann nochmal fünf Minuten Rollerzeit statt 20 Minuten Fußweg. Für Patrick Stüwe die ideale Lösung. Allerdings ist er nahezu der einzige E-Scooterfahrer auf weiter Flur, zumindest in Adlershof.

„Schade eigentlich“, findet Olaf Meier vom Gesundheitsnetzwerk Adlershof, „denn E-Scooter wären ja für die Außenbezirke ideal. Aber hier gibt es noch keine Mietstationen so wie in Schöneberg, Mitte, Kreuzberg.“ Der Gesundheitsexperte von der Techniker Krankenkasse sieht insgesamt einen Wandel der Mobilität, sogar weltweit. E-Scooter fahren ist cool, allerdings auch ganz passiv. So bedient Meiers Meinung nach der E-Scooter das Motiv Bequemlichkeit. „Ich würde das vergleichen mit Mofa oder Auto fahren.“

Die Frage ist also: Ist zu Fuß unterwegs sein out? Olaf Meier zückt dazu eine Befragung des Berliner Senats zum Thema Mobilität. Nach dieser Umfrage von 2013 gingen 31 Prozent der Berliner ihre durchschnittlich täglichen Wege zu Fuß, 13 Prozent nahmen das Fahrrad, 28 Prozent das Auto. „Aus meiner Sicht ist der Anteil von Fußgängern und Radfahrern gewachsen. Anreize wie Fitnessstracker tragen dazu bei. Laufen ist Trendsportart Nummer eins. Bei manchen Krankenkassen können sogar Schritte bonifiziert werden. Bewegung ist also ganz und gar nicht out.“ Das Bewusstsein wächst.

< Zeit sparendes Verkehrsmittel:
Patrick Stüwe auf seinem E-Scooter
am Forum Adlershof

> **Weiß um die Not gestresster Pendler:**
Olaf Meier vom Gesundheitsnetzwerk
Adlershof

Im Gesundheitsreport von 2018 geht die Techniker Krankenkasse explizit auf dieses Thema ein. Eine Studie zum Thema Unfallgefahren durch E-Roller wäre vielleicht aufgrund der aktuellen Debatte zu erwarten, doch geplant ist sie nicht. Gerade ausgewertet aber wird die große Gesundheitsbefragung des Adlershofer Gesundheitsnetzwerkes. Pendeln spielt dabei unter den Adlershofer Beschäftigten eine zentrale Rolle. Alle Infos gibt es ab Mitte September unter www.adlershof.de/gesund.



Interessant sind E-Scooter für Touristen einerseits, aber auch für Pendler, so die Einschätzung von Professor Elmar Kulke, Wirtschaftsgeograph an der Humboldt-Universität zu Berlin. Die bisher recht beliebten und in der S-Bahn transportablen Klappräder könnten von den kleineren E-Scootern ersetzt werden. „Adlershof hat durch die gute Erschließung durch Straßen und Radwege in den Technologiepark hinein gute Chancen, mit E-Rollern befahren zu werden. Doch für Rollerbetreiber ist der Standort Adlershof eher uninteressant:

Sieht man sich die einseitige Verkehrsbe-
wegung an – nämlich früh vom S-Bahnhof
in den Technologiepark und am Nachmit-
tag zurück, kommen eigentlich nur Privat-
roller in Frage“, schätzt der Geograph die
Situation ein.

Ein zuverlässig funktionierender E-Scooter
ist ab rund 1.000 Euro zu haben, Miet-
preise liegen meist zwischen zwei und
drei Euro für zehn Minuten und funk-
tionieren über eine App. Kulke sieht das
Thema E-Roller noch ganz am Anfang

seiner Entwicklung und rechnet damit,
dass ihr Gebrauch in Zukunft stärker regu-
liert werden wird.

Die aktuelle Debatte um E-Scooter interes-
siert Patrick Stüwe kaum. Eine Helmpflicht
gibt es nicht, aber ein Verbot für Gehwege.
Er fühlt sich sicher. Allerdings findet er,
dass E-Scooter fahren gelernt sein will.
„Zwei bis drei Monate braucht man schon,
um richtig sicher damit zu sein.“ Mit
20 km/h auf zwei Rädern unterwegs zu
sein, ist eben doch etwas Besonderes. ■*jjg*

ANZEIGE

SEIT 1990
IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER
FÜR EFFIZIENTE WÄRME &
LOKALEN STROM


BTB Energie...
intelligent vor Ort

www.btb-berlin.de



Planen auch Sie Ihr Projekt mit der BTB
oder werden Sie Wärme-/Stromkunde!
Wir beraten Sie gerne – 030 34 99 07 61

GRENZEN ÜBERWINDEN

Berliner Exzellenzverbund

Die Berlin University Alliance, bestehend aus Freier Universität Berlin, Humboldt-Universität zu Berlin, Technischer Universität Berlin und Charité, wird als Exzellenzverbund im Exzellenzstrategie-Wettbewerb des Bundes und der Länder gefördert. Ab dem 1. November 2019 erhalten sie bis zu 196 Millionen Euro für zunächst sieben Jahre. Vom Berliner Senat kommen zusätzlich 6 Millionen Euro jährlich über die Einstein Stiftung Berlin zur Unterstützung von Spitzenberufungen und Forschungsprojekten.

www.berlin-university-alliance.de

GEHEIMTINTE ENTHÜLLT

Archäologie an BESSY II

Forscher des Ägyptischen Museums, der Berliner Universitäten und des Helmholtz-Zentrums Berlin (HZB) untersuchten ein kleines Papyrus-Stück, das vor circa 100 Jahren auf der Nil-Insel Elephantine ausgegraben wurde. Da der Papyrus damals mehrfach gefaltet wurde und nun zu zerfallen drohte, nutzten die Forschenden zerstörungsfreie Methoden an BESSY II. Die Arbeit ist für weitere Analysen der Papyrus-Sammlung in Berlin wegweisend.

www.helmholtz-berlin.de

IDEEN PRÄSENTIEREN

„Great minds, 3 minutes, 1 day“

Der wissenschaftliche Nachwuchs und Young Professionals treten am 27. September zum Falling Walls Lab 2019 in der Richard-Willstätter-Straße 11 gegeneinander an. Innerhalb von drei Minuten präsentieren sie ihre Forschungsprojekte, Ideen und Initiativen mit gesellschaftlicher Relevanz aus allen Disziplinen. Die Sieger/-innen der weltweit mehr als 60 Vorentscheide kämpfen am 8. November beim Finale in Berlin darum, als „Falling Walls Young Innovator of the Year“ ausgezeichnet zu werden. Die drei besten Ideen werden prämiert.

www.falling-walls.com

DENKMALE BESICHTIGEN

Tag des offenen Denkmals

Die Luftfahrttechnischen Denkmale Adlershof und das Flugfeld Johannisthal sind auch in diesem Jahr wieder ein Programmpunkt zum Tag des offenen Denkmals am 8. September. Es gibt Führungen zum Großen Windkanal (von außen), Trudelinwindkanal und Schalldämpfenden Motorenprüfstand sowie zum Landschaftspark Johannisthal/ Adlershof.

Das Bahnbetriebswerk Schöneweide – die letzte nahezu vollständig erhaltene Lokschuppenanlage in Berlin und Brandenburg – öffnet ebenso die Türen wie die Verklärungskirche Adlershof in der Arndtstraße. Noch mehr Besichtigungsmöglichkeiten unter:

www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmaltag2019

HUMORVOLL LERNEN

Poetry Slam und Science Slam Adlershof



Adlershof im Slam-Fieber: Am 12. September, ab 20:00 Uhr können Lyrikfans beim Dichterwettbewerb mit Felix Römer im Kulturzentrum Alte Schule Adlershof den besten deutschen Slam-Poeten lauschen. Am 30. Oktober ab 18:30 Uhr rocken mutige Nachwuchswissenschaftler, die auf humorige Art ihre Forschung vorstellen, bei „Battle den Horst“ wieder die Bühne im Bunsen-Saal in der Volmerstraße 2. Bei beiden Slams bildet das Publikum die Jury und entscheidet: „Wer hat Adlershof am besten unterhalten?“ Tickets jeweils im Vorverkauf zu sichern, wird empfohlen.

www.meinhardt-medien.de/veranstaltungen
www.adlershof.de/horst

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

WISTA Management GmbH

REDAKTION

Sylvia Nitschke (V. i. S. d. P.)

REDAKTIONSADRESSE

WISTA Management GmbH, Bereich Kommunikation
 Rudower Chaussee 17, 12489 Berlin
 Telefon: 030 63 92 - 22 38 , Fax: 030 63 92 - 22 36
 E-Mail: nitschke@wista.de
www.adlershof.de/journal

AUTOREN

Rico Bigelmann (rb); Dr. Uta Deffke (ud);
 Dr. Winfried Dolderer (wid); Matthias Gerschwitz;
 Jödis Götz (jg); Paul Janositz (pj); Chris Löwer (cl);
 Sylvia Nitschke (sn); Peter Trechow (pt)

LAYOUT UND HERSTELLUNG

Medienetage Anke Ziebell
 Telefon: 030 609 847 697, Fax: 030 609 847 698
 E-Mail: aziebell@medienetage.de
www.ziebell-medienetage.de

ANZEIGENBETREUUNG

WISTA Management GmbH, Bereich Kommunikation
 Sandra Linde, Telefon: 030 63 92 - 22 47
 E-Mail: linde@wista.de

DRUCK

ARNOLD group – Großbeeren

BILDQUELLEN

Sofern nicht anders gekennzeichnet: Tina Merkau;
 Titelillustration: Ralph Stegmaier; S. 3: Dorothee
 Mahnkopf; Inhalt o. l.: monstArrrr/iStock; Inhalt o. r.:
 Dusan Petkovic/Shutterstock; Inhalt u. r.: Daimler AG;
 S. 7: imago images/Michael Schick; S. 10: BVG;
 S. 11: Thomas Bomm; S. 15: greenboatsolutions UG;
 S. 16: Profi Partner AG; S. 22: WISTA

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Nachdruck von Beiträgen mit Quellenangabe gestattet. Belegexemplare erbeten. Das „Adlershof Journal“ erscheint sechs Mal pro Jahr in einer Auflage von jeweils 3.000 Exemplaren.

Die nächste Ausgabe erscheint Anfang November 2019.

Ausführliche Texte und Adlershofer Termine finden Sie unter: www.adlershof.de/journal



ANZEIGE

Hörgeräte-Neuheit -Styletto Connect

Mit Bluetooth Streaming & mobilem Laden

Machen Sie jetzt den Alltagstest bei **Hörakustik Lehmann**.

Jetzt bei uns unverbindlich testen!

Hörakustik
Kornelia Lehmann
Meisterbetrieb

Albert-Einstein-Str. 4 | Adlershof | Tel. 030-639 22 437
 Parkplätze im Parkhaus direkt gegenüber
 Dörpfeldstr. 36 | Adlershof | Tel. 030-209 53 833
 Brückenstr. 2 | Schöneweide | Tel. 030-636 4646

DER NEUE BÜROCAMPUS IM AIRPORT- KORRIDOR

Berlins neues Landmark-Building bietet ab 2020 neue Arbeitswelten für Forschung und Entwicklung, Technik und Talente sowie Produktion und Verwaltung.

Prädestiniert für Start-ups: So könnten beispielsweise im Erdgeschoss die Produktion stattfinden, die 1. Etage für die Entwicklung und die 2. Etage schließlich für die Verwaltung genutzt werden. Das lichtdurchflutete Ambiente mit einem entspannenden Blick auf die Grünanlagen der umliegenden Höfe macht den künftigen Arbeitsplatz noch attraktiver. Eine eigene Kantine mit Café und Terrasse für täglich frische Mahlzeiten sowie weitere Gewerbeflächen im Erdgeschoß erfüllen alle Wünsche. In den oberen Etagen finden sich repräsentative Büros mit Weitblick, Konferenzflächen und Dachterrassen. Ein E-Shuttle-Service zur S-Bahn-Station und ausreichende Stellplätze für Fahrräder, E-Bikes oder PKWs werden ebenso geboten wie modernste Technik in allen Büros mit Highspeedinternet, Glasfaserverkabelung, 5G-Ausbau und WLAN Hotspots.



**FREIE
FLÄCHEN!**



Nehmen Sie uns unter die Lupe!

Auto-Zellmann - Ihr zuverlässiger Partner in Berlin-Altglienicke.

- Erstklassige Neuwagen, Jahres- und Gebrauchtwagen
- Große Markenauswahl: VW PKW, VW NFZ, Skoda, Opel, Audi Service
- Testen Sie Ihr Wunschmodell bei einer Probefahrt
- Werkstattdienstleistungen sowie Karosserie- & Lackservice
(Mo.- Fr. 06:30 - 20:00 Uhr, Sa. 09:00 - 14:00 Uhr)
- Hohe Beratungs- und Servicekompetenz
- Hol- & Bringservice
- Pannenhilfe rund um die Uhr - 24 Stunden am Tag und an jedem Tag der Woche
- Persönliche Betreuung – wir nehmen uns Zeit für Ihre Wünsche



Auto-Zellmann GmbH
 Rudower Str. 25-29, info@auto-zellmann.de
 Tel. 030/679721-0, Fax 030/6733004
 12524 Berlin-Altglienicke □ www.auto-zellmann.de

Autohaus Manfred Zellmann GmbH (Opel)
 Wegedornstr. 30, info@opel-zellmann.de
 Tel. 030/679721-670, Fax 030/679721-676