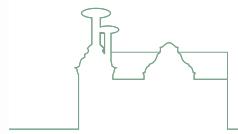


BAHNHOFSTRASSE BERLIN-LICHTENRADE

WEGE ZU EINEM NACHHALTIGEN STADTTEILZENTRUM







BETEILIGTE



Initiator und Herausgeber des Berichts ist die gemeinnützige Initiative:
Bürgerforum Zukunft Lichtenrade
Kirchhainer Damm 98, 12309 Berlin
Dr. Georg Wagener-Lohse



Haus-, Wohnungs- und
Grundeigentümerverein Berlin-
Lichtenrade e.V.
Rehagener Str. 34, 12307 Berlin
Frank Behrend



Unternehmer-Netzwerk Lichtenrade
c/o KlarOs® Dienstleistungs-GmbH
Weilburgstraße 45, 12309 Berlin
Karl Wachenfeld



Händlerinitiative Bahnhofstraße
c/o Linden Apotheke
Bahnhofstraße 52, 12305 Berlin
Lars Hombach



Lichtenrader BC 25 e.V.
Halter Zeile 151, 12305 Berlin
Gunther Bethke



Ökumenische Umweltgruppe
Lichtenrade
Friedensweg 7b, 12307 Berlin
Reinhart Kraft



Joyconsult
Rotenkruger Weg 77, 12305 Berlin
Sabine Klein



Planungsverfahren und Broschüre:
VON ZADOW GmbH - JTP-Europe
14548 Schwielowsee
Andreas von Zadow



Durchführung:
Das Projekt "Best Practice" wurde von August bis Dezember 2012 durchgeführt und gefördert durch den Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümerverein, das Unternehmer-Netzwerk Lichtenrade, die Ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade und die REWE Markt GmbH.

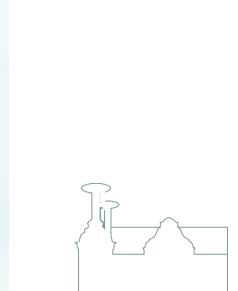
Wir danken allen Fotografen:
Frank Behrend, Helmut Herzau, Reinhard Kraft, Fred London, Jürgen Lütgen, Leon Wolfgang Schönau, Udo Wagner, Chia-Yun Wu, Andreas von Zadow



Bahnhofstraße

1

HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG



INHALT

1. HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG

Lichtenrade kann mehr	5
Bürgerforum Zukunft Lichtenrade	7
"Best Practice"-Verfahren	9
Dresdner Bahn	11

2. ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

Hochwertiger Gebäudebestand	15
Bausünden	17
Geschäfte & Dienstleistungen	19
Bestandskritik & Potentiale	21
Akteure, Wünsche, Handlungsdruck	23
Grün kaputt	25
Initiativen des Einzelhandels	27
Professionelles Management	29
Potentiale für ein Stadtteilzentrum	31
Ungenutztes Kapital Mälzerei	33
Planungsrahmen Mälzerei	35

3. AUFENTHALTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

Neue Straßenkonzepte	39
Durchgangsverkehr	41
ÖPNV heute und morgen	43
Autos & Fahrräder	45
Bürgersteige heute	47
Fußgängerübergänge	49
Öffentlicher Raum morgen	51
Shared Space & Begegnungszone	53
Bahnhofstraße heute	55
Planungskonzept Variante A	57
Planungskonzept Variante B	59



Gunther Bethke
1. Vorsitzender des Lichtenrader BC 25

"Es muss ein Ziel sein, auch den Jugendlichen unseres Stadtteils hier Möglichkeiten der Freizeitgestaltung kombiniert mit für diese Altersgruppe attraktiven Einkaufsmöglichkeiten zu bieten."



Thomas Schmidt
Unternehmer-Netzwerk Lichtenrade

Fast alle unserer Mitglieder wohnen und/oder leben in Lichtenrade. Sie haben daher nicht nur ein vitales Interesse an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Stadtteils: Die Steigerung der Lebensqualität in allen anderen Bereichen ist für uns ein mindestens genauso wichtiges Kriterium!



Lars Hombach
Händlerinitiative Bahnhofstraße

"Die Händler sollten erkennen, dass sich Eigeninitiative lohnt und dass es dafür auch Fördermöglichkeiten auf Bezirks- und Senatsebene gibt, um eine dauerhafte Entwicklung der Angebote zur Bildung eines Stadtteilzentrums zu ermöglichen."



Pfarrer i.R. Reinhart Kraft
Ökumenische Umweltgruppe
Lichtenrade

"Was hier geplant wird, kann uns nicht gleichgültig sein. Wir wohnen hier. Es ist schließlich unsere Stadt!"



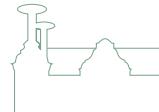
Sabine Klein
Moderatorin des Bürgerforums

"Ich wünsche mir einen organisierten, qualitätsorientierten und mutigen Erneuerungsprozess und eine Beteiligung bei der politischen Weichenstellung."



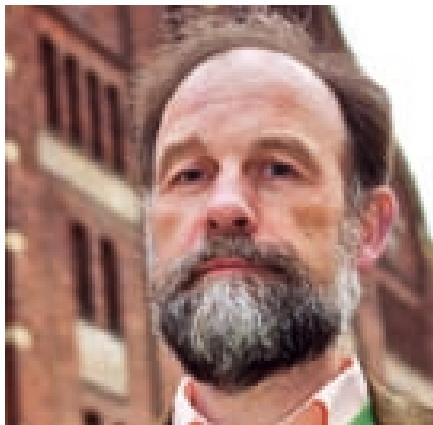
Andreas von Zadow
Strategieberater des Bürgerforums

"Die außergewöhnliche Eigeninitiative verschiedener gesellschaftlicher Akteuren in Lichtenrade ist das beste Startkapital für ein neues Stadtteilzentrum."



HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG

LICHTENRADE KANN MEHR



Dr. Georg Wagener-Lohse
Sprecher des Bürgerforums Zukunft
Lichtenrade

"Dass wir zusammen herausfinden,
was gut für unsere Zukunft ist, und es
auch mit Hilfe der Politik realisieren
können, das ist eine tolle Erfahrung!"

WARUM UND FÜR WEN WIR DIESE BROSCHEURE GEMACHT HABEN

Lichtenrade ist in den zurückliegenden drei Jahren vor allem durch aufgebrachte Bürger in die Schlagzeilen geraten. Die oberirdische Dresdner Bahntrasse oder die lärmenden Flugrouten bedrohen unsere Lebensqualität. Ein Einkaufszentrum, das ohne Rücksicht auf seine Wirkung am S-Bahnhof errichtet werden sollte, hätte einen verheerenden Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Händler in der Bahnhofstraße gehabt.

Gemeinsam haben sich deshalb umweltbewegte Bürger, Geschäftstreibende, Immobilienbesitzer und Unternehmer zusammen mit Kulturschaffenden und Sportvereinen über wünschenswerte Entwicklungen für eine verbesserte Aufenthaltsqualität auf der „Flaniermeile“ Bahnhofstraße Gedanken gemacht. Im Wettbewerb der Standorte wollen wir damit auch punkten.

Mit einem Frühstück auf der Bahnhofstraße wurde erstmals Anfang Mai 2012 durch das Bürgerforum gezeigt, dass die Bahnhofstrasse sogar ein liebenswerter Lebensraum für Tanzen, Essen und Begegnung sein kann, um so dem zunehmenden Qualitätsverfall zu begegnen.

In einem "Best Practice"-Projekt haben wir mit eigenen Augen gute Beispiele angeschaut und mit Experten gesprochen. Jetzt wollen wir auf dieser Basis mit Hilfe der Politik ein Standortmanagement für das Stadtteilzentrum einrichten.

Bürgerforum Zukunft Lichtenrade



Frank Behrend
Vorsitzender des Haus-, Wohnungs-
und Grundeigentümervereins

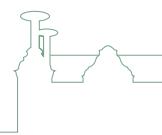
"Eine lebendige und attraktive Bahnhofstraße ist wichtig für den Wohnstandort Lichtenrade. Darum muss hier nachhaltig entwickelt werden!"



Lichtenrade Frühstückt auf der Bahnhofstraße

6. Mai 2012

11 bis 14 Uhr
zwischen
Mellerer und
Rehagener Straße



HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG

DAS BÜRGERFORUM ZUKUNFT LICHTENRADE

EIN BEMERKENSWERTER ZUSAMMENSCHLUSS

Lichtenrade war lange Zeit so etwas wie ein grüner Vorort an der südlichen Stadtgrenze. Das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben orientierte sich einseitig in Richtung Innenstadt. Heute entspricht Lichtenrade mit seinen 50.000 Einwohnern einer mittleren Kleinstadt. Entsprechend seiner Lage und der Entwicklung nach der Wende droht der Stadtteil zu einem reinen Durchzugsgebiet für den Schienen- und Straßenverkehr zwischen Umland und Innenstadt zu werden. Dem Stadtteil fehlt eine eigene Identität. In dieser Situation hat sich das **"Bürgerforum Zukunft Lichtenrade"** konstituiert. Es will eine Plattform bieten, um die Belange des Stadtteils öffentlich zu diskutieren und nach Lösungen zu suchen.

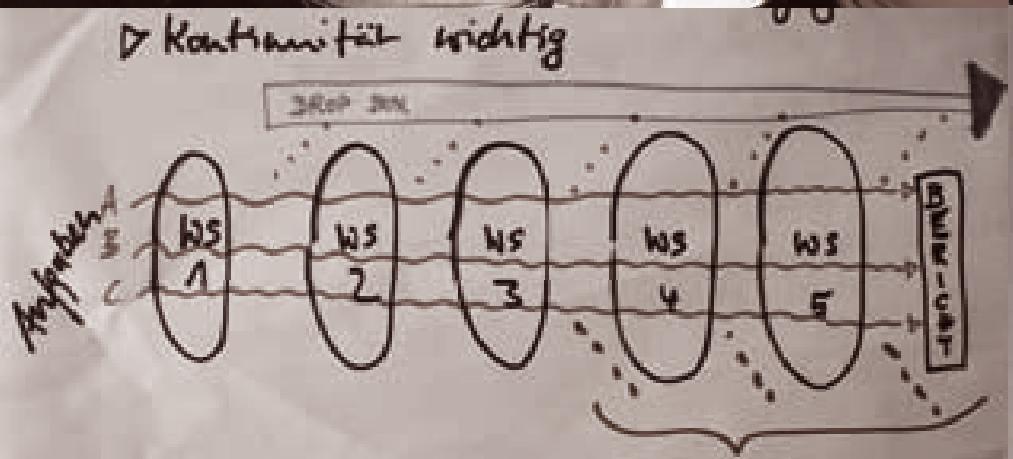
Hier haben sich zusammengefunden:

- Ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade
- Unternehmer-Netzwerk Lichtenrade
- Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümerverein Berlin-Lichtenrade e.V.
- Händlerinitiative Bahnhofstraße
- Jazz für alle e.V.
- Kulturschaffende aus Lichtenrade
- TC Weiß-Gelb Lichtenrade e.V.
- Lichtenrader BC 25 e.V.
- VfL Lichtenrade1894 e.V.

Schon das Zustandekommen des Bürgerforums Zukunft Lichtenrade dokumentiert die Zuversicht und Vision der Beteiligten, dass dieser Stadtteil nachhaltig, attraktiv und lebenswert gestaltet werden kann, z.B. durch

- die Förderung der Kommunikation unter den beteiligten Gruppen und Bürgern
 - eine Bündelung von Aufgaben und Projekten
 - demokratisch entwickelte Standpunkte und Ziele
- Dazu führt das Bürgerforum Zukunft Lichtenrade Kompetenzen zusammen und vertritt Interessen gegenüber der Politik.

Wir würden uns freuen, wenn Sie mitmachen!





HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG

"BEST PRACTICE"-VERFAHREN

KONSENSSTIFTENDE SUCHE

Mit einem 5-monatigen Workshop-Verfahren „Best Practice Bahnhofstraße“ haben Aktivisten des Bürgerforums Zukunft Lichtenrade mit Interessenvertretern der Bahnhofstraße eigeninitiativ und konsensorientiert an Erneuerungsoptionen für die Lichtenrader Bahnhofstraße gearbeitet. In dem Entwicklungsprozess, gestaltet von der VON ZADOW GmbH, wurden Hintergründe erschlossen und Raum für neue Impulse geschaffen. Dazu gehörten:

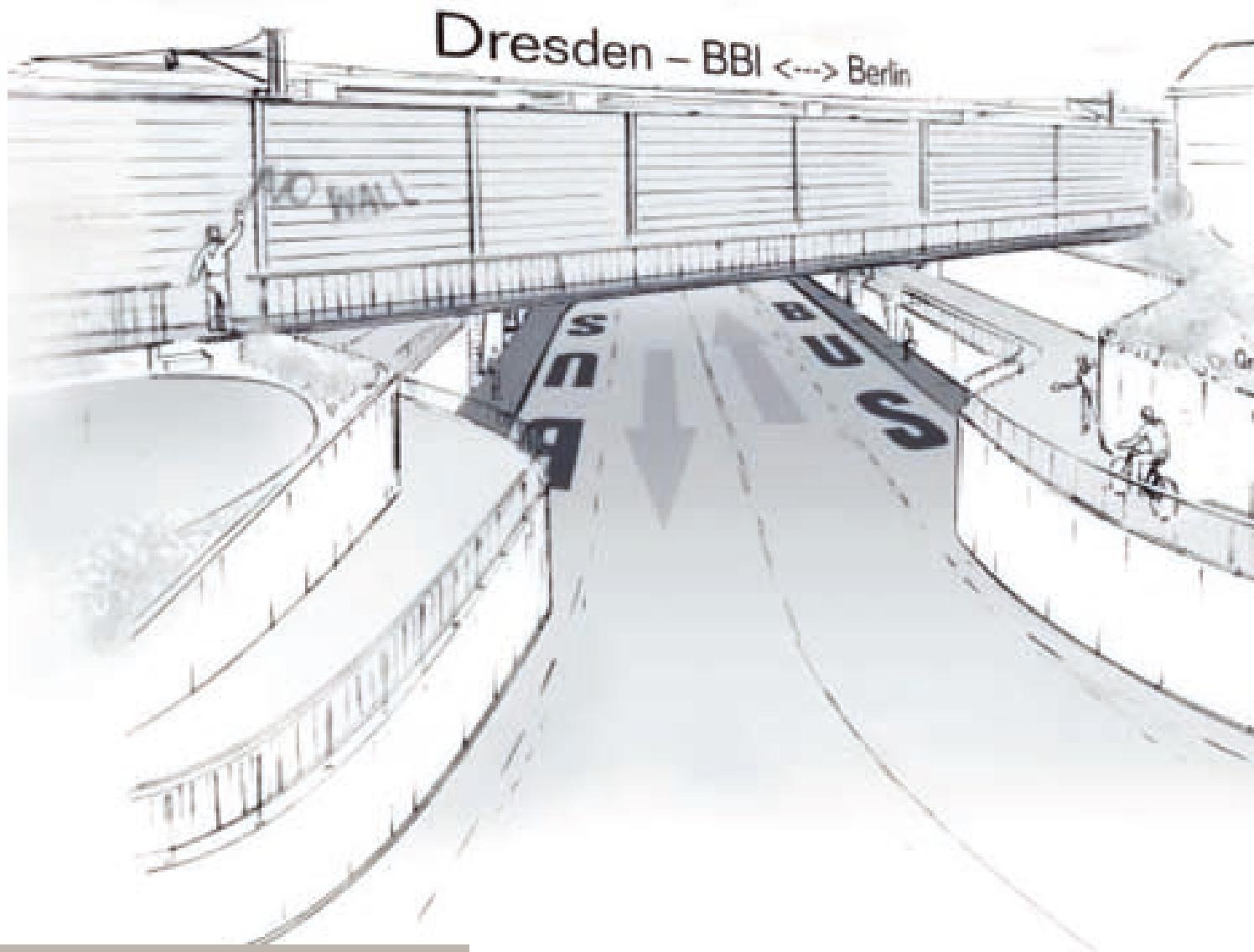
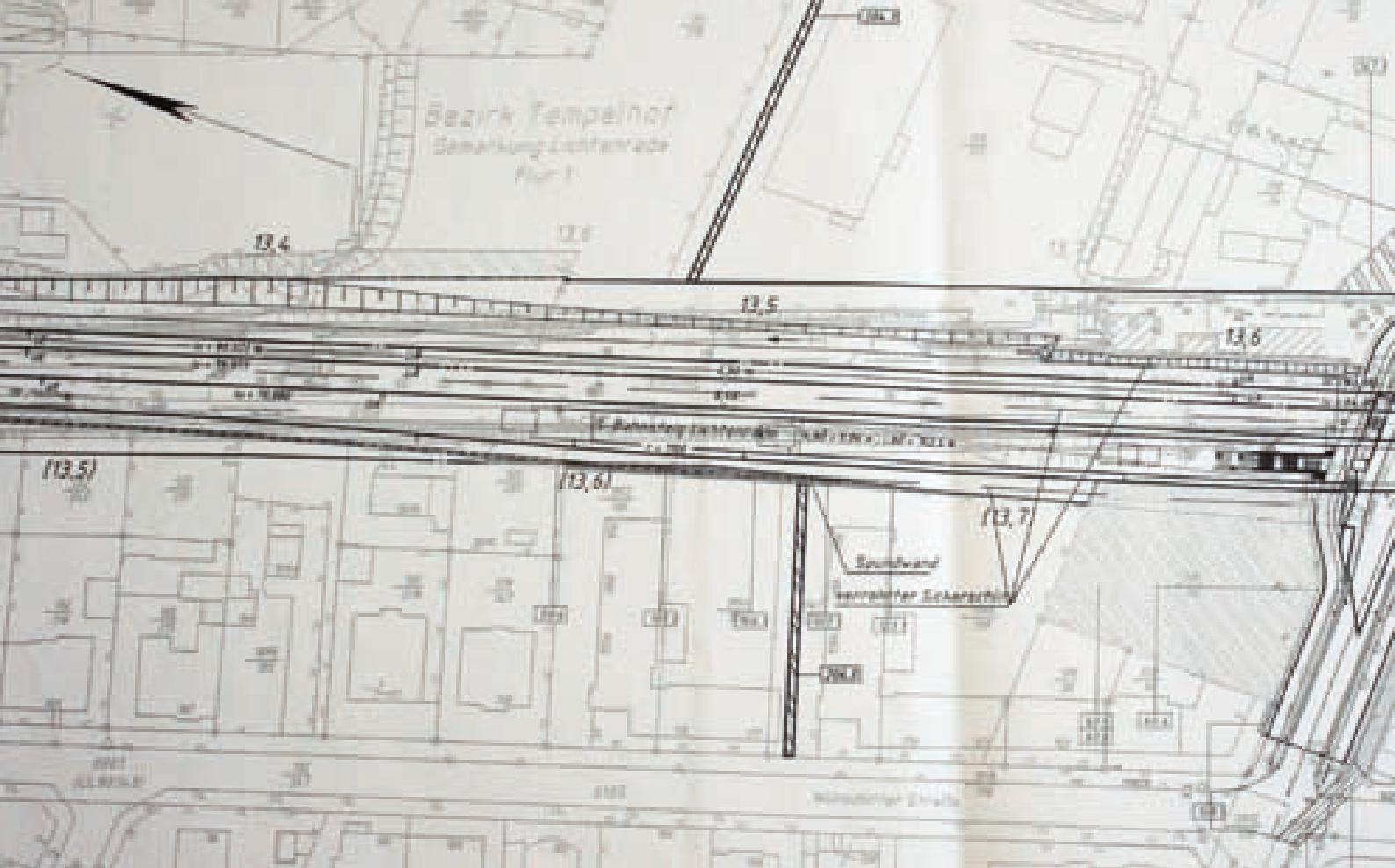
- Gemeinsame **Suche** nach guten Vorbildern andernorts (Best Practice) mit Bezug auf die städtebauliche Gestaltung, die Organisation lokaler Akteure und erfolgreiche Entwicklungsstrategien
- Gemeinsame Exkursionen zur **Besichtigung** interessanter Beispiele, Faktencheck und Hintergrundgespräche mit den Protagonisten vor Ort

Diese Broschüre ist auf der Basis der gemeinsamen Arbeit entstanden und enthält Analysen, Erkenntnisse, Wünsche, Ziele, Wege sowie offene Fragen zur Schaffung eines nachhaltigen Stadtteilzentrums.

NETZWERK UND ERFOLGSSTRATEGIEN

Das Verfahren brachte neue **Erkenntnisse** und Pläne. Gleichzeitig trug es wesentlich dazu bei, über die weitere Vorgehensweise **Konsens** zu erzielen und somit das Bündnis weiter zu stärken. Wichtig war die enge Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden vor Ort, die für die geforderte städtebauliche Erneuerung der Bahnhofstraße und viele Veränderungen gewonnen werden müssen.

Die Ergebnisse des "Best Practice"-Verfahrens weisen klar auf eine Doppelstrategie hin: Notwendige bauliche Stadtentwicklungsmaßnahmen mit gleichzeitig professioneller Förderung des wirtschaftlichen Erfolges von Dienstleistern und Händlern - so kann sich ein nachhaltig florierendes Stadtteilzentrum entwickeln!



Geplante Unterführung der Bahnhofstraße
Quelle: BI - Lichtenrade -Dresdner Bahn e.V.



HINTERGRUND & HERAUSFORDERUNG

DRESDNER BAHN

KEINE NEUE MAUER!

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans von 1992 und im Zusammenhang mit einer besseren Anbindung des neuen Großflughafens BER in Schönefeld ist auch die **Wiedererrichtung** der sogenannten Dresdner Bahn vorgesehen. Im Rahmen dieses Projektes betreibt die Deutsche Bahn AG ein Planfeststellungsverfahren, in dem die derzeitige S-Bahnstrecke für die Nutzung durch normale Züge erweitert werden soll. Die augenblicklich genutzten S-Bahn-Gleise wären im Bereich des Bahnhofs Lichtenrade zu versetzen, der Straßen- und Fußgägerverkehr soll in diesem Abschnitt unter die ebenerdige Bahntrasse verlegt werden.

Die **Auswirkungen** auf den Ort Lichtenrade und seine Bewohner wären immens. Zu einer massiv wachsenden Lärmbelästigung durch den intensiven Zugverkehr käme die Zerschneidung des Ortes mit meterhohen Lärmschutzwänden. Seit 1997 setzt sich die Bürgerinitiative Lichtenrade Dresdner Bahn e.V. für eine unterirdische Trassenführung der Fernbahn anstelle der oberirdischen Variante ein. Ob und wann die Bahn das Projekt weiter verfolgt, ist derzeit unklar.

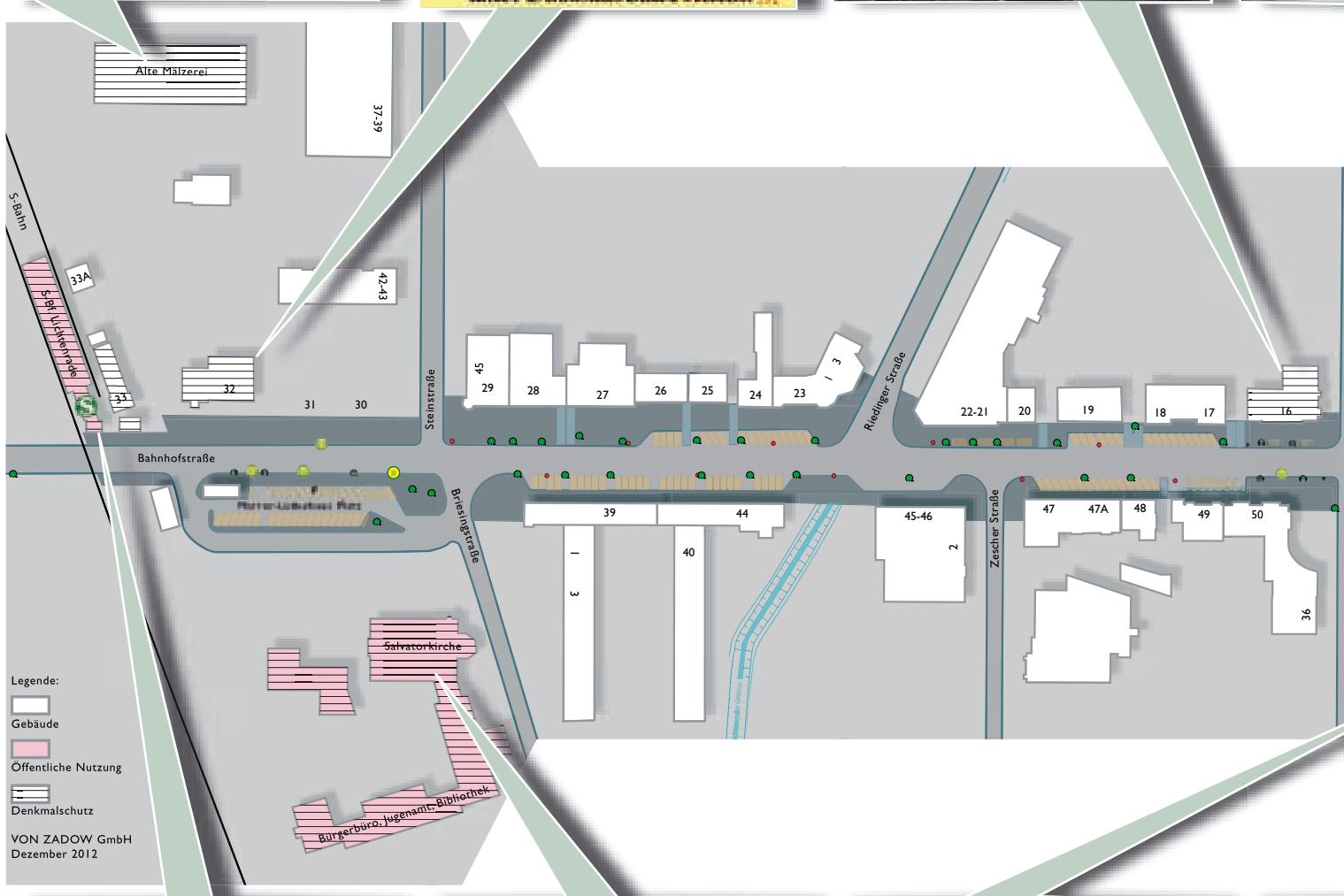
Künftige Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für das eigentliche Mälzereigelände wären von der Bahnplanung weitgehend unabhängig. Im Gegensatz dazu würden sämtliche Planungen für das Grundstück Buhr und auch alle Maßnahmen zur Umnutzung und Neugestaltung des Pfarrer-Lütkehaus-Platzes hinfällig, wenn die nebenstehend abgebildete Lösung mit der Unterführung der Bahnhofstraße realisiert werden sollte. Die Teilnehmer des "Best Practice"-Workshops äußern sich **strikt ablehnend** zu dieser Variante, weil dadurch der Stadtteil Lichtenrade an einer zentralen Stelle durch eine "neue Mauer" geteilt werden würde.

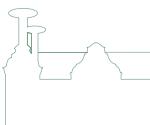
2

ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE



Foto: Bird Eyes View - Bing Maps





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

HOCHWERTIGER GEBÄUDEBESTAND



GROSSBÜRGERLICHE WURZELN

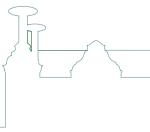
Die Bahnhofstraße wurde Ende des 19. Jahrhunderts als Weg vom Dorf Lichtenrade zum neu eingerichteten Haltepunkt an der Eisenbahnstrecke Berlin-Dresden hergestellt. Die Straße wurde in den auch heute noch vorhandenen Grundzügen im Jahr 1906 angelegt und gepflastert. In dieser Zeit entstand auch ein Teil der aktuell noch vorhandenen Bebauung. Heute weist die Bahnhofstraße eine bauliche Mischung aus Anfang des 20. Jahrhunderts und den in den 1950er bis 1980er Jahren errichteten Gebäuden auf.



Folgende Gebäude stehen unter Denkmalschutz:

- Postamt, Bahnhofstr. 5-6 , Baujahr 1930/31
- Wohnhaus Schober, Bahnhofstraße 16
- Landhaus Lichtenrade (Haus Buhr) mit Wäldchen, Bahnhofstraße 30-32
- Bahnhofsgebäude und Beamtenwohnhaus, Bahnhofstraße 33
- Mälzerei der Schlossbrauerei Schöneberg, Steinstraße
- Katholische Salvatorkirche und Christophorus-Kinderkrankenhaus





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

BAUSÜNDEN

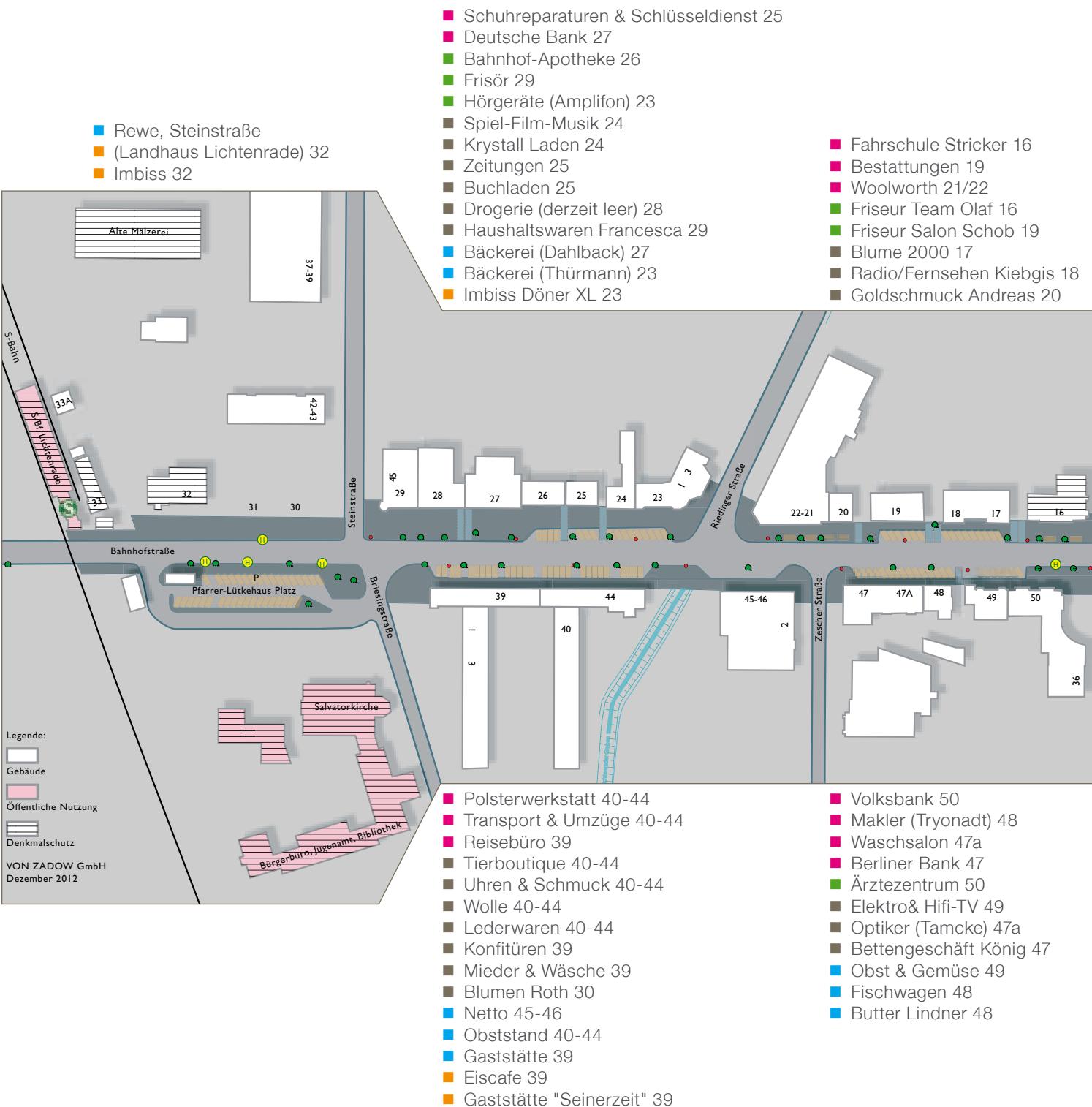


SCHLIMME EINZELHANDELSOBJEKTE

Im Zuge der Ansiedlung von meist autogerechten Einzelhandelsobjekten sind große Bausünden entstanden. Diese Gebäude tragen weder positiv zum Gesamtbild bei, noch erhöhen sie die Aufenthaltsqualität oder Verweildauer in der Bahnhofstraße. Neben dem ohnehin zur Entwicklung anstehenden Bereich Alte Mälzerei/Haus Buhr sollte deshalb auch an diesen

Stellen langfristig eine städtebauliche Neuplanung erfolgen.





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

GESCHÄFTE & DIENSTLEISTUNGEN

- Susanne's Reisebüro 10
- Reisebüro (First) 11
- Commerzbank 12
- Dannert Bestattungen 14
- Telefonladen (Vodafone) 14
- Targo Bank 15
- Friseur Haar Boutique 10
- Modetreff 10
- Batterieshop 10
- Strumpfshop 11
- Parfümerie Gabriel 13
- Teeladen 10
- Bäckerei (Wiedemann) 11
- Eisdielen 10

- Tankstelle (Shell) 1
- Post 5-6
- Ärztehaus 9
- Apotheke 9
- Optiker (Apollo) 3
- Mode (Enderlein) 7
- Drogerie (Rossmann) 8
- Optiker 9
- Juwelier 9
- Bäckerei (Dahlback) 2
- Fleischer 9
- Obst 9

Mit knapp 150 Einzelhandelsgeschäften, Boutiquen, Gaststätten und zahlreichen Arztpraxen bildet die Bahnhofstraße ein Zentrum mitten im Kiez:

- Dienstleistungen
- Gesundheit und Wellness
- Fachgeschäfte
- Lebensmittel
- Gastronomie

- Blumenladen 1/2
- Edeka-Reichelt 1/2



- Makler (Engel & Völkers) 52
- Linden-Apotheke 53
- Schreib- & Bastelsachen 54
- Optiker (Ihre Brille) 54
- Haushaltswaren 53
- Foto Wichern 51

- Telefonladen (O2) 60
- Telefonladen (Telekom) 58
- Friseur & Kosmetik (CS Beauty House) 60
- Tempelritter Apotheke 60
- Hörgeräte 59
- Sanitätshaus (Hempel) 56
- Friseure Erdmann & Schmidt 55
- Blumenstand 61
- Nagelstudio 61
- Mode 59
- V&H Textilien 57
- Schuhe 57
- Tabakwaren Minow's 56
- Tchibo 59
- Bäckerei (Backwerk) 58
- Restaurant "Le Chambre" 60

- Bestattungen 39
- Schneiderei 39
- Sparkasse 38
- Reinigung/ Hermes Pakete 35A
- Puls-Apotheke 39
- Nagelstudio 37A
- Zeitungen 39
- Blumenstand 37A
- Uhren/Schmuck 37
- Autohandel 36
- Asia Imbiss 38
- Imbiss 37 A
- Mc Döner Imbiss 36





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE BESTANDSKRITIK & POTENTIALE

RAUHE SCHALE – WERTVOLLER KERN

Im Wettbewerb mit der glänzenden Welt der Shopping-Center hat die Bahnhofstraße einen schweren Stand: viel Nahversorgung, wenig Erlebniseinkauf. Gerade in den Eintrittsbereichen an der Ost- und Westseite empfangen den Kunden Buden und Barracken, die **keinen Anspruch** an qualitätsorientierte Einkaufserlebnisse erkennen lassen. Der äußere Eindruck wird geprägt durch renovierungsbedürftige Gewerbeimmobilien sowie ungepflegte und undekorierte Fassaden. Die Warenpräsentation entspricht in vielen Geschäften dem Standard vergangener Jahrzehnte. Eine attraktive Gestaltung der Schaufenster mit Produkt-Inszenierungen und gezielten Kaufanreizen ist leider Fehlanzeige. Wer nach seinem Besuch bei der Post, beim Arzt oder anderen verpflichtenden Besuchen der Bahnhofstraße Interesse hat zu verweilen, wird **enttäuscht**. Es gibt kaum gemütliche Cafés oder kleine Restaurants mit Plätzen im Freien, die in anderen Berliner Kiezen eine Anmutung von Charme und Geselligkeit verbreiten.



IN ZUKUNFT: ANDERS UND BESSER

Dabei verbergen sich hinter den oft bröckelnden Fassaden in den meisten Fällen Fachgeschäfte mit vielfältiger Auswahl, Markenwaren und fachkundiger Beratung. Mit 60% inhabergeführtem Facheinzelhandel und nur 40% Filialisten kann die Bahnhofstraße mit einer Händler-Struktur punkten, die zum Angebot der nächsten Einkaufszentren wie Schlossstraße und Gropius Passagen eine **echte Alternative** bietet. Welche Warengruppen hier besonderes Umsatzpotential versprechen, ist in der aktuellen Entwicklungsempfehlung des Bezirks dokumentiert. Hierzu gehören Schuhe, Unterhaltungselektronik, Möbel und Geschenkwaren. Eine kontinuierliche und professionell begleitete Weiterentwicklung von Sortimenten, Produktpräsentation, Kundenbindungs- und -gewinnungsmaßnahmen kann den Händlern neue **Umsatzpotentiale** erschließen.



Roland Döring
Haushaltswarenladen "Ihr Hausfreund"

"Die Erhaltung einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen ist wichtig für unseren Erfolg."



Lina Hilsing
Bücherstube Lichtenrade

"Die Einrichtung eines Standortmanagements für diesen Einzelhandelsstandort wäre grandios."



Katja Tiedke
Inhaberin "Der Taschenladen"

"In mein Geschäft kommen Kunden aus Berlin und dem ganzen Umland, aber in dieser Immobilie kommt die Qualität meines Angebotes nicht zur Geltung."



Kevin Bölling
Inhaber "Tee & Tee Lichtenrade"

"Damit die Straße nicht abstirbt, ist es wichtig, dass der individuelle Einzelhandel ausgebaut wird."



ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

AKTEURE, WÜNSCHE, HANDLUNGSDRUCK

LÄHMENDE UNGEWINNSHEITEN

Mit dem Jahresende 2012 ist auch die Stimmung unter den Lichtenrader Händlern an einem vorläufigen Endpunkt angekommen.

Nach dem Aus der AG Bahnhofstraße fühlen sich viele Ladenbetreiber mit Ihrem Unternehmen alleine gelassen. Ein Teufelskreis aus **Zuständigkeiten** lädt jede eigene Initiative. Die Kernthemen:

- Renovierungsrückstand bei vielen Gewerbeimmobilien
- Stillstand bei der Verkehrsplanung
- die ungewisse Zukunft der Dresdner Bahn

Dazu kommen aufwendige Abstimmungen mit den Organen der Bezirksverwaltung, wenn es um die Renovierung öffentlicher Flächen im Straßenbild geht.

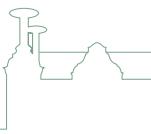
ZEIT FÜR EINEN NEUSTART

Was fehlt, ist eine verlässliche **Händlervertretung** und eine klare Perspektive, wie sich Immobilien, Verkehr und Vermarktung entwickeln sollen.

Lars Hombach, Sprecher der neu gegründeten Händlerinitiative Bahnhofstraße, gibt mit seinem Engagement Anlass zur Hoffnung. Er möchte die Eigeninitiative der Händler fördern und setzt sich für einen gemeinsamen **Neustart** ein: "Wer jetzt als Händler für „seine“ Bahnhofstraße aktiv wird, kann mitgestalten und sicher stellen, dass seine Interessen endlich wahrgenommen werden!"

Die Zahl der bisher engagierten Händler ist überschaubar. Es braucht viel Kraft, weitere zu motivieren. Hier ist die **Wirtschaftsförderung** des Bezirkes gefragt, um den Standort Bahnhofstraße mit seinen Akteuren zu stärken.





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

GRÜN KAPUTT

DER VERWAHRLOSUNG ENTGEENTREHEN

Die Aufenthaltsqualität der Bahnhofstraße wird durch zahlreiche **Mängel** stark gemindert, zum Beispiel:

- Ungepflegte Grünflächen und Hochbeete
- Ungenehmigte Straßennutzung, z.B. für Altkleidercontainer und Werbeschilder
- Schadhafte oder provisorisch reparierte Gehwege
- Verschmutzte Ecken
- Defekte, abgenutzte und sinnlos aufgestellte Möbel
- Graffiti und Schmierereien

Der Bezirk führt schon seit Jahren aus Kostengründen **keine Pflege** der Grünflächen mehr durch; Gehwege werden nur mit minimalem Aufwand repariert, häufig werden beschädigte Gehwegplatten durch Kaltbitumen ersetzt. Die Zuständigkeiten hierfür sind unterschiedlich.

Es gibt keine Bearbeitung aus einer Hand:

- Tiefbauamt: Instandhaltung Gehwege und Straße sowie Straßenbäume
- Ordnungsamt: unerlaubte Straßennutzung
- Natur- und Grünflächenamt: Hochbeete
- BSR: allgemeine Sauberkeit
- Private Eigentümer: Instandhaltung und Sauberkeit auf den Flächen, die Privateigentum sind, aber öffentlich als Gehweg genutzt werden

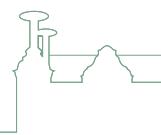
Vorschläge, um die Situation dauerhaft zu verbessern:

- Abstimmung zwischen Bezirk und privaten Eigentümern über die Gestaltung der Gehwege.
- Entwicklung eines Konzeptes für Sitzmöglichkeiten.
- Motivation von Geschäftsinhabern und Eigentümern zur Übernahme der Pflege von Grünflächen
- Tägliche Reinigung durch die BSR gemäß Einstufung im Straßenreinigungsverzeichnis
- Zeitnahe Reaktion des Bezirksamtes bei unerlaubter Straßennutzung, ggf. Ersatzvorahme/Beseitigung.
- Zeitnahe, fachgerechte Reparatur von Pflaster- schäden, angefahrenen Straßenschildern etc.
- Zeitnaher Rückschnitt der Seitentriebe der Straßenbäume
- Zeitnahe Beseitigung von Graffiti





Fotos: Thomas Moser
www.lichtenrade-berlin.de



ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

INITIATIVEN DES EINZELHANDELS

WEGE AUS DER KRISE

Die Aktionsgemeinschaft Bahnhofstraße e.V. (AG Bahnhofstraße) hat im Herbst 2012 nach über 30 Jahren ihren Geschäftsbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Damit endet jede **Koordination von Interessen** der Geschäftsleute der Bahnhofstraße. Es gibt keine zukunftsfähige Geschäfts- und Marketing-Strategie für den Standort. Und dazu: die bisher einträglichen Veranstaltungen - z. B. der Weihnachtsmarkt - sind in Gefahr, von externen Betreibern kapitalisiert zu werden, ohne Reinvestment vor Ort.

HIER MUSS GEHANDELT WERDEN.

- Die junge **Händlerinitiative** Bahnhofstraße muss unterstützt werden in ihrem Bemühen, eine neue Interessenvertretung zu gründen.
- Mit einer **Anschubfinanzierung** muss die Einrichtung einer neuen Geschäftsstelle für Management und Stadtmarketing aufgebaut werden, um die wirtschaftlichen Potentiale in Lichtenrade auszuschöpfen.
- Die Geschäftsleute benötigen eine Schnittstelle zur **Politik** bei den anstehenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum.
- Die Händler benötigen echte Perspektiven und ein fachkundiges **Coaching**, um proaktiv an den eigenen Potentialen zu arbeiten.
- Es werden vom Bezirk sichtbare Signale erwartet, dass an der Qualität des Standortes und an der **Neuordnung** und -gestaltung von Plätzen und Straßen gearbeitet wird.

Die Verantwortlichen aus allen betroffenen Verwaltungen müssen sich nun gemeinsam mit den Interessenvertretern vor Ort an einen Tisch setzen und die nächsten Schritte sowie konkrete Förderkonzepte vereinbaren.



Stadtmarketing

Standort-Marketing

Zielgruppe:

Unternehmer,
Gründer

Akteure:

Wirtschafts-
Förderung,
Kammern,
Verbände

Tourismus-Marketing

Zielgruppe:

Tourismus,
Geschäftsreisende

Akteure:

Verkehrsverein,
Hotels,
Gastronomie

Event-Marketing

Zielgruppe und Akteure:

Je nach Event
und
Veranstaltung

City-Marketing

Zielgruppe:

Stadt-/ Umland-
bevölkerung

Akteure:

Einzelhandel,
Stadt, Kultur,
Verkehrsträger

Verwaltungs-Marketing

Zielgruppe:

Bürger,
Politik

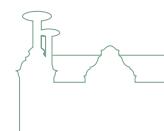
Akteure:

Verwaltung,
Bürgerinitiativen

Bereich öffentlich-privater Partnerschaften

Öffentlicher Bereich

Standortentwicklungskonzept / Leitbildprozess



ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

PROFESSIONNELLES MANAGEMENT

AUS VIELEN FARBEN EIN ÜBERZEUGENDES BILD SCHAFFEN

Die Bahnhofstraße ist mit Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie und Freiberuflern der zentrale Wirtschaftsstandort Lichtenrades – ohne jedes Management. **Standort-Marketing** ist aber kein Selbstläufer, sondern erfordert die Einrichtung eines hauptamtlichen Geschäftsstraßenmanagements mit selbstständig und kompetent wirtschaftendem Büro vor Ort.

Als festen Bestandteil erfolgreicher Zentrenentwicklung betreiben 98,3% von 500 großen deutschen Städten Stadtmarketing mit mindestens einer dafür zuständigen Person (Bernd Radtke, 2012). Diese sind teilweise verankert in der Stadtverwaltung oder beschäftigen eigenständige GmbHs mit folgenden **Kernkompetenzen**:

- Übersektorales Denken und Handeln
- Management der Anspruchsgruppen
- Konsequente Umsetzung der Markenstrategie.

Die klassische Herangehensweise im Stadtmarketing kann auch für Lichtenrade die Richtschnur für eine erfolgreiche Entwicklung sein:

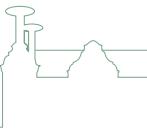
1. Arbeit am Angebotsmix
2. Klärung von Profilierungsfeldern mit Verbesserung bestehender und Schaffung neuer Angebote
3. Bewerbung des speziellen Standortprofils.

Die Voraussetzungen für ein erfolgreiches Stadtmarketing in Lichtenrade sind im Vergleich zu anderen Geschäftsstraßen **beneidenswert**:

- Unternehmer und Händler arbeiten bereits mit der Immobilienwirtschaft, Bürgerinitiativen und Vereinen eng zusammen
- Anteil von über 60 % inhabergeführten Geschäften
- Leerstandsquote von Ladengeschäften unter 2%
- Die AG Bahnhofstraße hatte über Jahre ein eigenes Budget erwirtschaftet und ein Büro unterhalten

Wer die Stärkung eines Stadtteilzentrums Lichtenrade unterstützen will, wird an der Förderung eines hauptamtlichen Stadtmarketings vor Ort nicht vorbeikommen.





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

POTENTIALE FÜR EIN STADTTEILZENTRUM

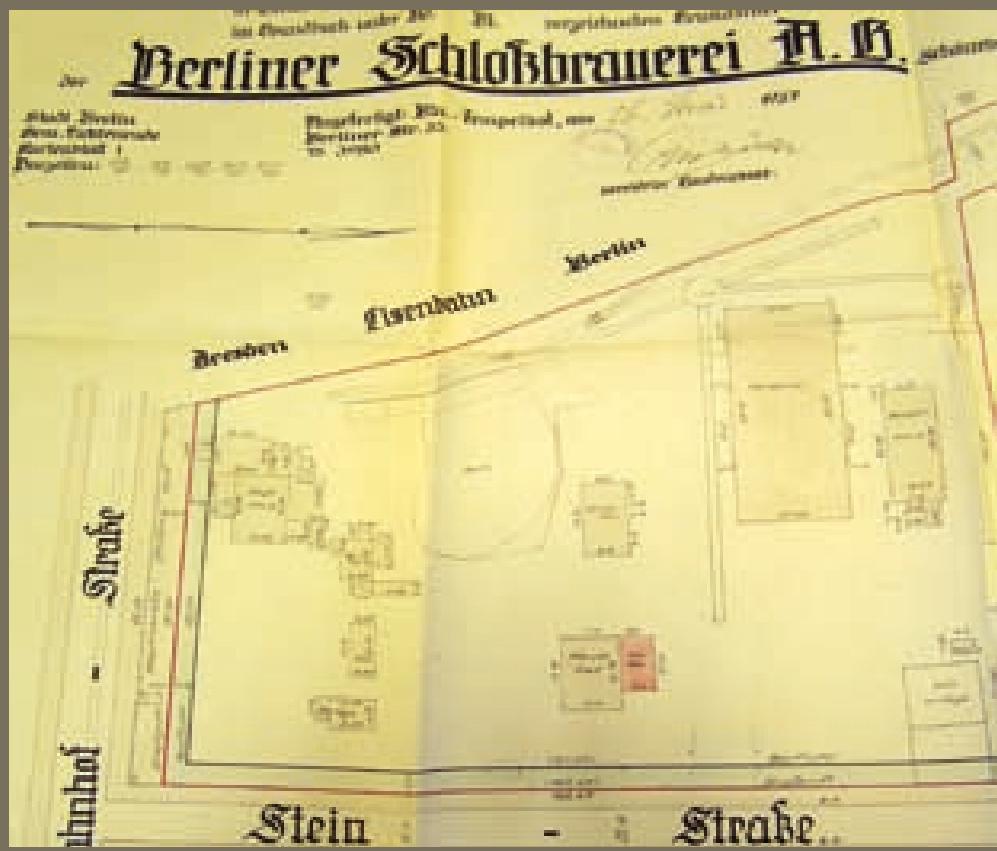
LIEBENSWERTE NICHE MIT QUALITÄT UND PROFIL

Die Bahnhofstraße fungiert seit jeher als **Dienstleistungszentrum** für Lichtenrade mit Bankgeschäften, Versicherungen, Telefonläden, Post, Ärzten, Gesundheitseinrichtungen und Schulen. Die Lage an der Nahtstelle zwischen Berlin und Brandenburg mit unmittelbarem Anschluss an die S-Bahn und direkter Nachbarschaft zum Flughafen BER macht den Standort auch für weitere Kundenpotentiale attraktiv.

Die Bahnhofstraße braucht dazu den bekannten Konsum-Meilen und Shopping-Centern nicht nachzueifern, sondern sollte sich stattdessen als **liebenswerte, vielfältige und bedeutungsvolle Nische** profilieren!

Konkrete Ansatzpunkte sind u.a.:

- Aufbau einer jungen und modernen **Gastronomie** und Schaffung von Begegnungsräumen für Freunde, Familien, Mitarbeiter oder Geschäftspartner als Treffpunkt in Lichtenrade
- Nutzung der ehemaligen **Mälzerei** für Veranstaltungsräume, aber auch für Kultur-, Sozial-, Schüler- und Jugendprojekte.
- Aufwertung des öffentlichen Raumes als Kernanliegen der Stadtentwicklung, mit einer hohen Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen und Erleben einlädt sowie mit **Stadtplätzen**, die für Märkte, Veranstaltungen und geselliges Miteinander im Zentrum Lichtenrades geschaffen werden.
- Förderung qualitativ **besserer Angebote**, z.B. Kleidung, Schuhe, Möbel, Bioprodukte.
- Kreative Initialzündungen und innovative Geschäftsmodelle durch Vernetzung von Lichtenradern, die Hochwertiges und Einzigartiges schaffen als Künstler, Fotografen, Handwerker, Bastler oder Köche: **Creative Industry Lichtenrade**.
- Attraktive und zeitgemäße **mediale Infrastruktur** mit Webseite, Printmedien, Social Media und E-Commerce-Einstiegs-Modelle zur Förderung lokalen Handels. Ein freies W-LAN-Angebot entlang der gesamten Bahnhofstraße.





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

UNGENUTZES KAPITAL MÄLZEREI

LICHTENRADE UND DIE MÄLZEREI

Für viele unbemerkt liegt ein Zeugnis längst verblasster Industriegeschichte hinter den Bahngleisen der S-Bahn, abgeschirmt von Gebäuden und üppiger Vegetation: die Alte Mälzerei. Wie wach geküsst wirkte die **Backstein-schönheit**, als fast 1.000 Lichtenrader zum Tag des offenen Denkmals im September 2011 einen ersten eigenen Einblick in die weiten Etagen und technischen Anlagen gewinnen konnten.

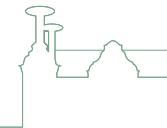
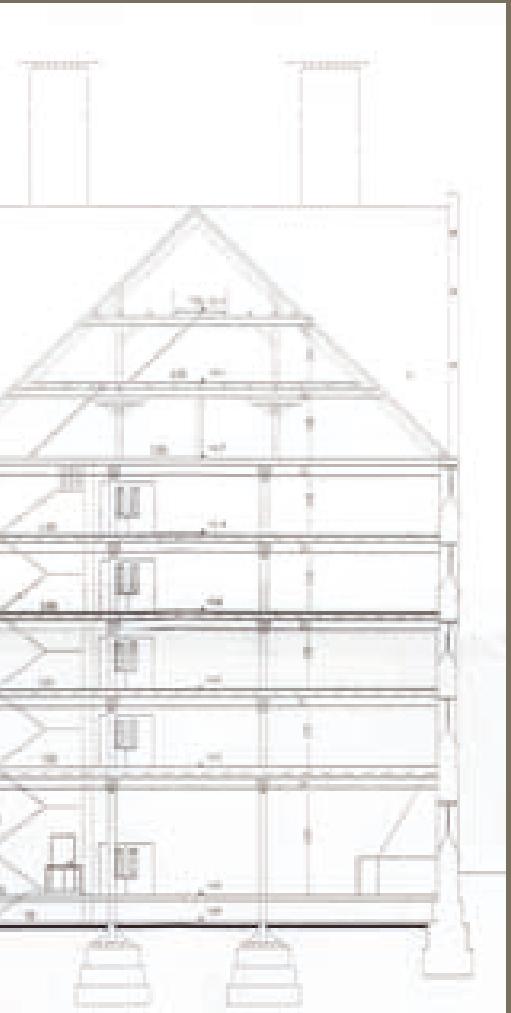
Wie viele andere Stadtteile geht auch Lichtenrade auf einen Ortskern zurück, der um 1800 nur 100 Einwohner umfasste (heute sind es ca. 50.000). Mit dem 1883 eingerichteten Haltepunkt an der Dresdner Bahn und dem Bau des Bahnhofsgebäudes 1892 wird Lichtenrade für Ausflügler aus Berlin attraktiv.

1897/98 errichtet die „Actiengesellschaft Schloßbrauerei Schöneberg“, eine große Mälzerei im hanseatischen Backsteinstil zur Herstellung von Gerstenmalz. Die Brauerei ist lange das einzige größere Unternehmen des Ortes. Als erstes Gebäude überhaupt wird ein Bierausschank errichtet, das „Wirtshaus Lichtenrade“ und spätere „Haus Buhr“: ein Biergarten, der bis in die 1970er Jahre hinein ein **beliebtes Ausflugslokal** bleibt, wo zu Pfingsten Konzerte stattfinden.

Bereits nach dem Ende des 1. Weltkrieges wird der Mälzereibetrieb aufgrund veränderter Nachfrage eingestellt und das Gebäude wird von wechselnden Eigentümern vor allem als Lagerhaus nutzt. Zwischen 1933 und 1945 dient das Mälzereigebäude der Wehrmacht als Lebensmittellager. Nach dem 2. Weltkrieg übernimmt die Fa. Hans Wittenbacher die Mälzerei als Lager und Produktionsstätte.

1984 wird die ehemalige Mälzerei unter **Denkmalschutz** gestellt. 1988 wird Thomas Braun Eigentümer des Mälzereigebäudes.





ZENTRUMSFUNKTION & ANGEBOTE

PLANUNGSRAHMEN MÄLZEREI

Flächen:

Bruttofläche je Etagen: $21,6 \text{ m} \times 53,2 \text{ m} = 1.150 \text{ qm}$

Vermietbare Fläche im EG: ca. 600 qm

Vermietbare Flächen 1. -4. OG: jeweils ca. 600 qm

Übergänge zwischen den Etagen leicht herstellbar

Sehr hohe Deckenlasten realisierbar



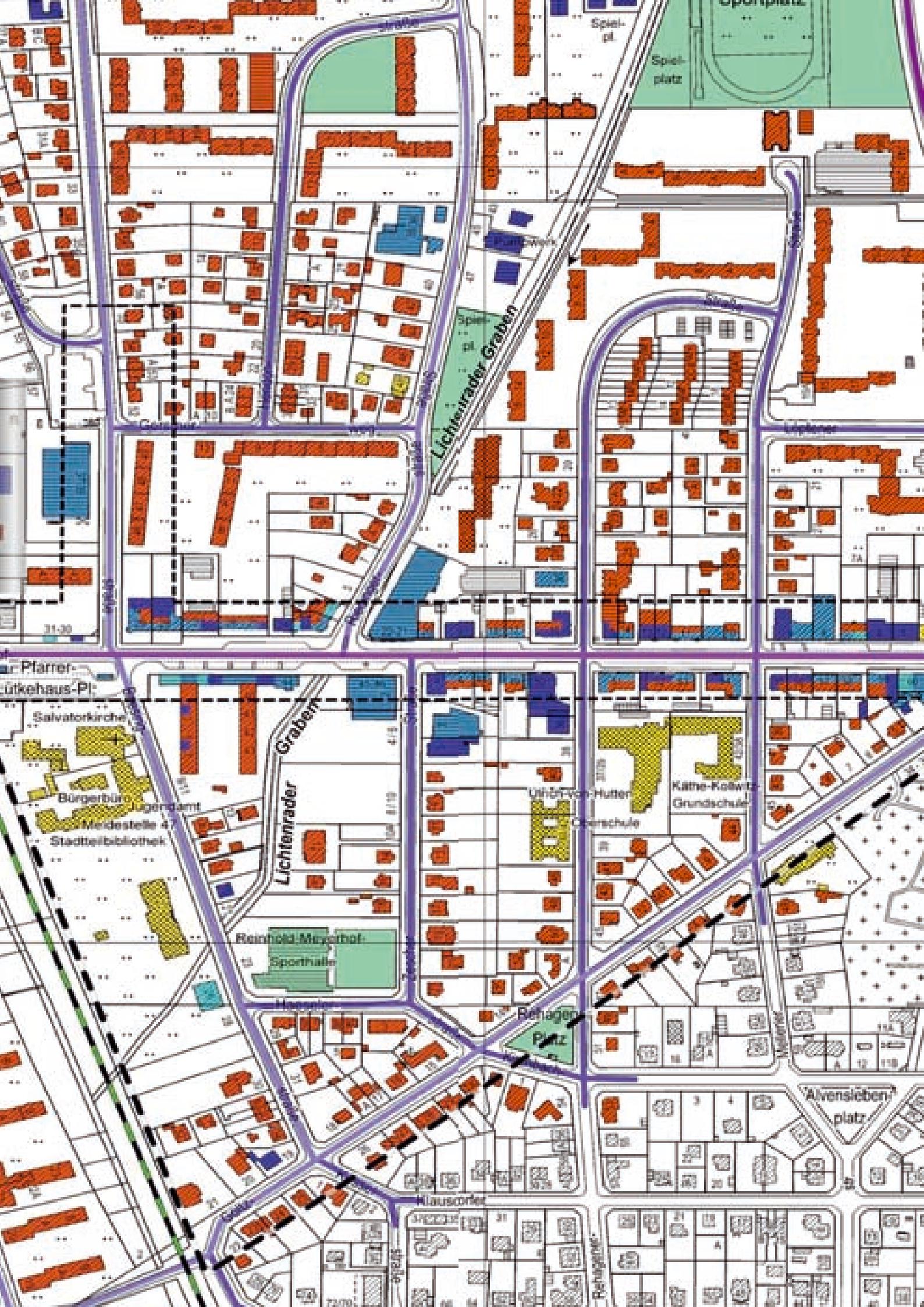
3

AUENTHALTSQUALITÄT
& STRASSENGESTALTUNG



APOTHEKE





AUFGABE & ZIELSETZUNG

NEUE STRASSENKONZEPTE



DAS HERZ WIEDER PFLEGEN!

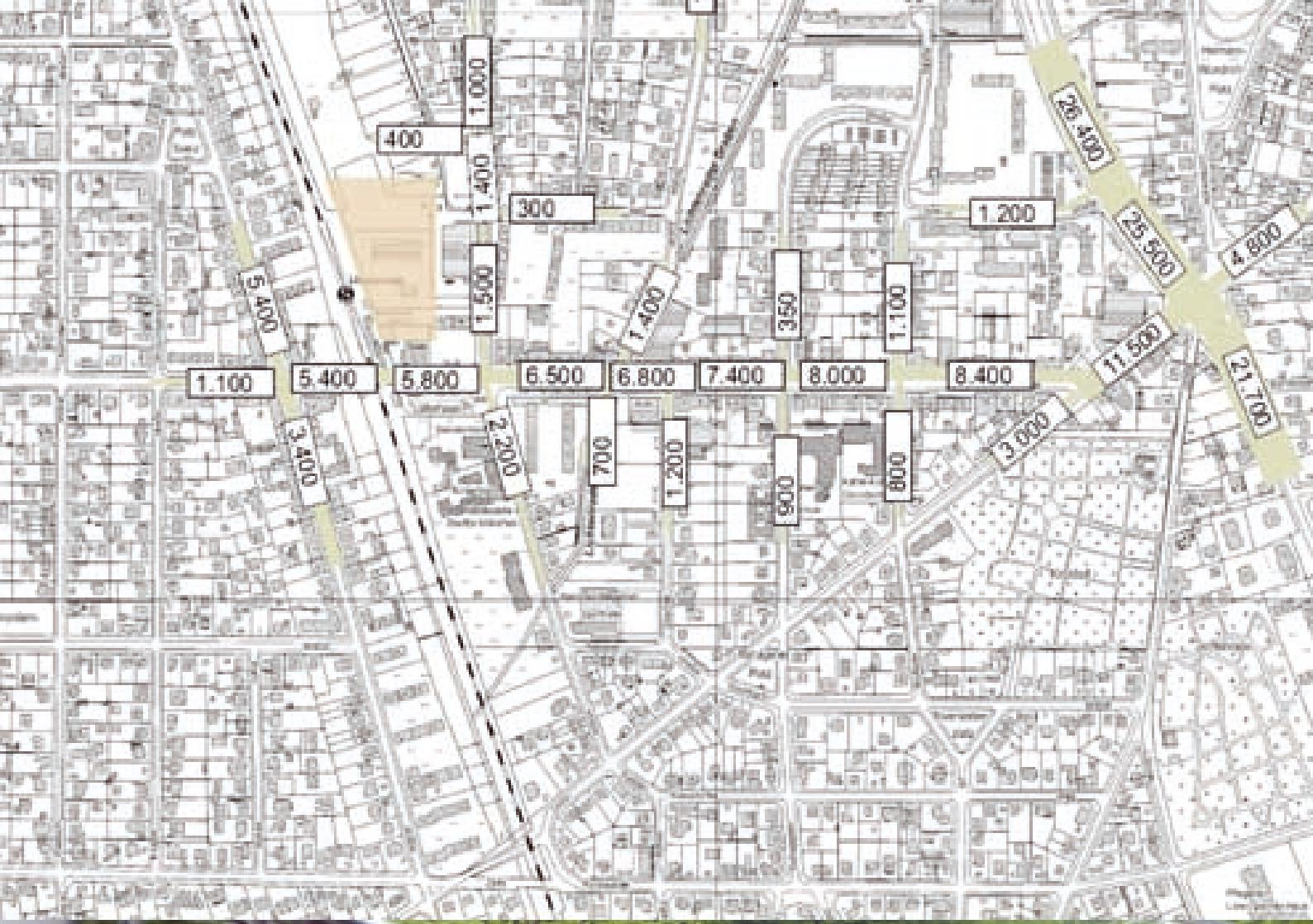
In den Augen der Bürger von Lichtenrade ist die Bahnhofstraße nicht nur das wirtschaftliche Zentrum, sondern auch ein **unersetzlicher Begegnungsraum** im Herzen Lichtenrades. Es gilt, diese Straße zu einer attraktiven Einkaufsstraße zu entwickeln, in der man sich gern aufhält.

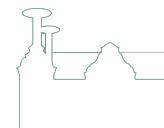
ZIELSETZUNG

Alle Verkehrsteilnehmer sollen sich gleichberechtigt und so sicher wie möglich bewegen können. Fußgänger sollen sich auf angemessen breiten Gehwegen ungehindert bewegen und die Straße sicher überqueren können. Radfahrer sollen sich auf der Straße sicher bewegen können. Der KFZ-Verkehr soll in maßvoller Geschwindigkeit stetig fließen können. Es sollen insgesamt ausreichend Kurzparkplätze zur Verfügung stehen.

Hierzu gehören **erhebliche Umplanungen** und Korrekturen im verkehrlichen Bereich, die auf den nachfolgenden Seiten erläutert werden. Im Einzelnen betrifft das folgende Bereiche:

- **Entlastung** der Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr u.a. durch Entwicklung alternativer Verkehrswege.
- Verbesserte Einbindung des Umlandes in das ÖPNV-Netz
- Einführung einer **Verkehrsberuhigung**, unterstützt durch Straßenverengung, Gehwegvorstreckung oder Mittelinseln.
- Bereitstellung sicherer **Radwege**.
- Verbreiterung der **Gehwege**, besonders an den heutigen Engstellen.
- Einrichtung weiterer Überquerungsstellen für Fußgänger, ggf. mit **Zebrastreifen**.
- Ersetzen der Quer- und Schrägparkstände durch **Längsparkstände**.
- Intelligentes Parkraumkonzept mit verkürzten **Parkzeiten**.





AUFENTHALTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

DURCHGANGSVERKEHR

Legende:

- Einkaufs- und Stadtteilzentrum
- 26.400 DTV in Kfz/ 24h

Kartengrundlage: Kartographieverbund der TU Berlin (ohne Maßstab)

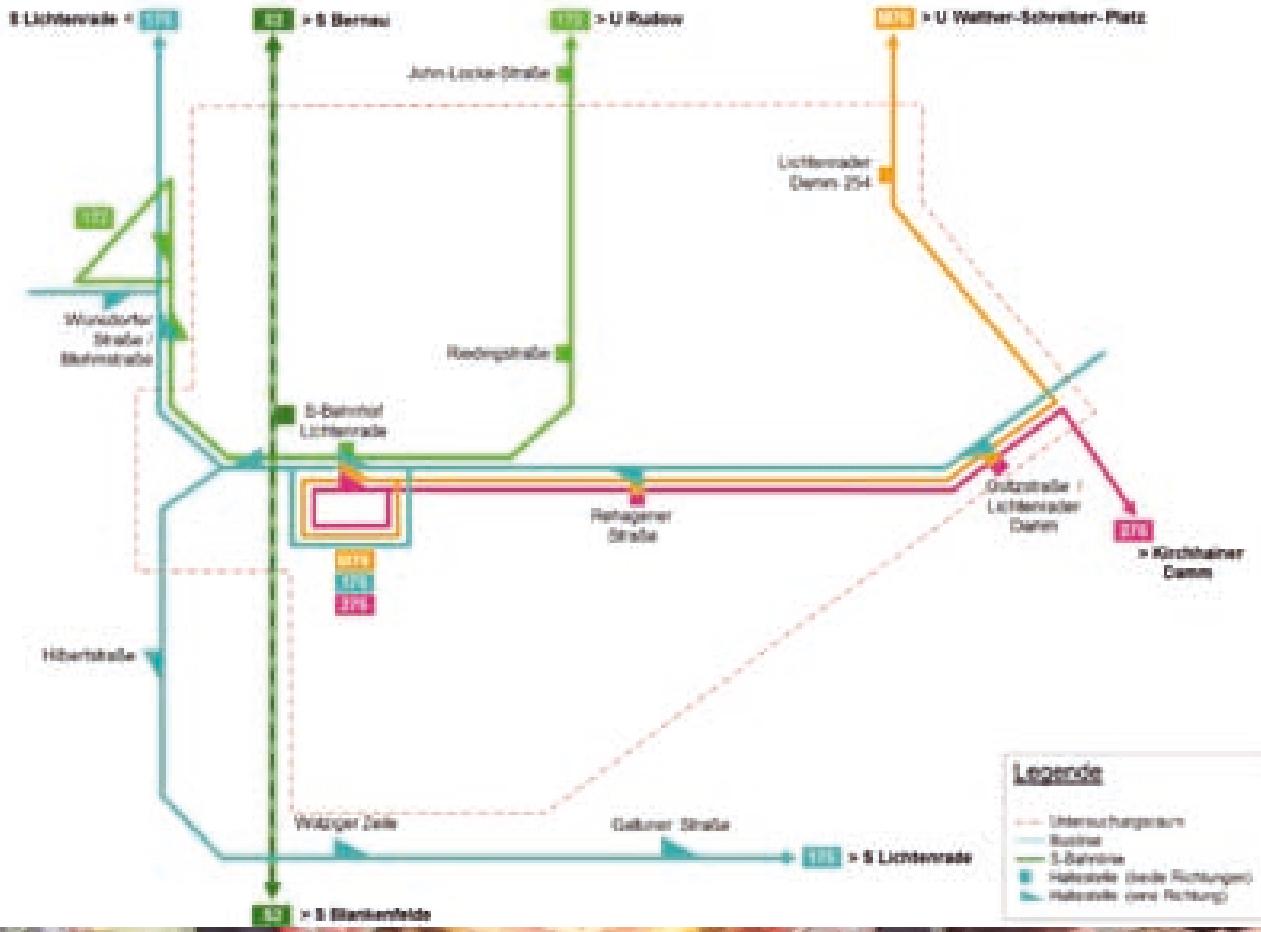


WIRD IN GEWISSEN GRENZEN AKZEPTIERT

Die Bahnhofstraße vereinigt drei Funktionen: Sie ist eine Wohnstraße mit 280 Wohnungen. Sie ist eine der letzten intakten Einkaufsstraßen im Süden Berlin mit zahlreichen Einzelhandelsgeschäften, Supermärkten und Arztpraxen. Und sie hat sich im Zuge der Motorisierung zu einer Hauptverkehrsstraße für regionale Verbindungen entwickelt. In diesem **Nutzungsmix** ist sie immer noch ein unersetzlicher öffentlicher Raum und eine wichtige Begegnungszone, in der sich Menschen treffen, einkehren, Feste feiern oder demonstrieren.

In ihrer jetzigen Gestalt ist die Bahnhofstraße wenig einladend. Der Motorverkehr beherrscht das Verkehrsgeschehen. Die Straße ist **unübersichtlich**, laut und zum Radfahren nahezu ungeeignet. Der Verkehrsfluss verläuft häufig stockend. Stellenweise sind die Bürgersteige unzumutbar eng. Das Überqueren der Straße ist in Stoßzeiten schwierig. Mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs ist zu rechnen, insbesondere, wenn im Zuge des Baus der Dresdner Bahn der Bahnübergang Wolziger Zeile geschlossen wird.

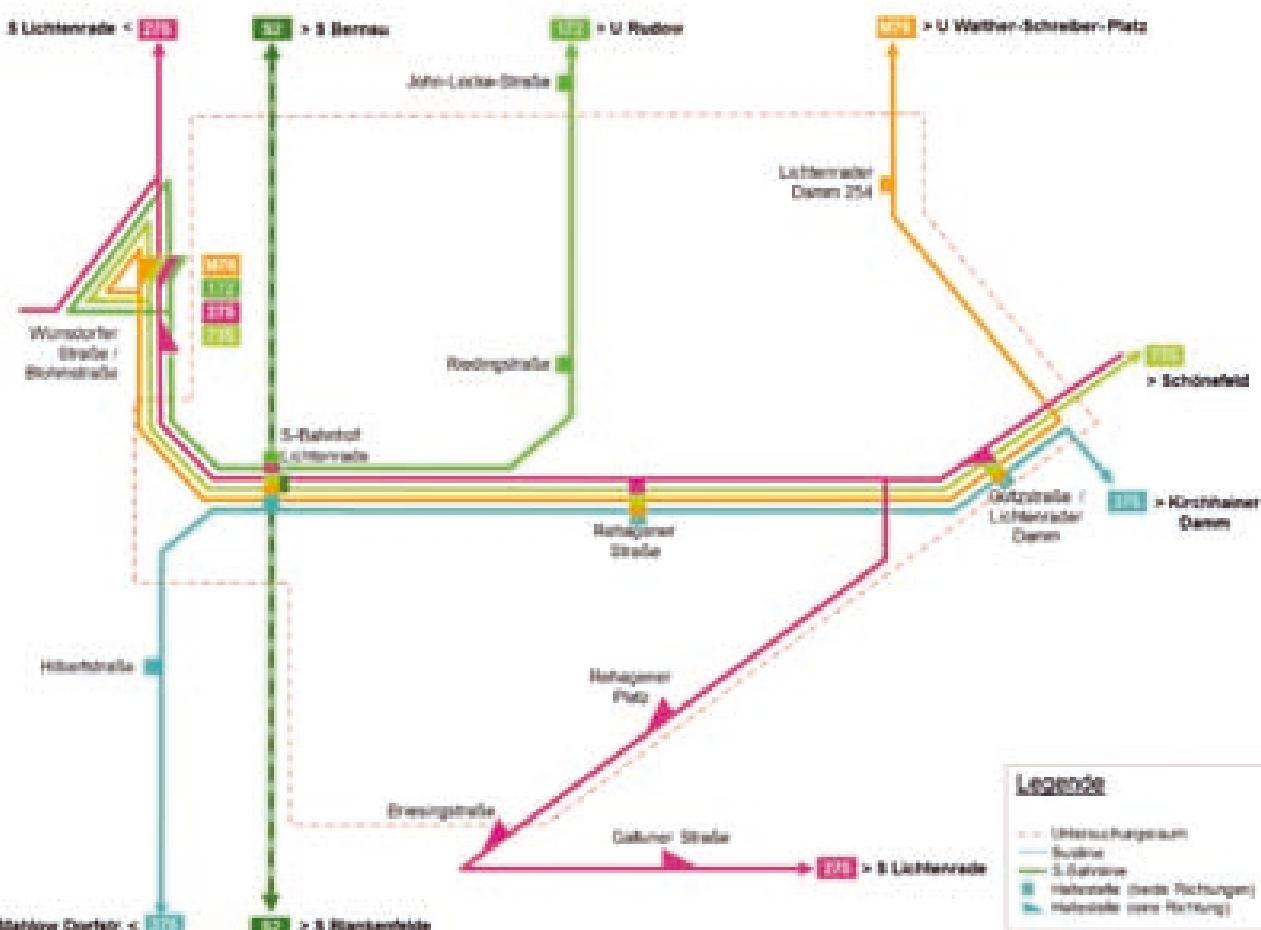
Darum stellt sich die Frage, ob und wie die Bahnhofstraße vom reinen Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Dabei kommt die **Goltzstraße** als wichtige Passage in den südwestlichen Teil Lichtenrades in den Blick. Vereinzelt wird vorgeschlagen, die Goltzstraße ab Rehagener Straße zu asphaltieren. Diese Frage bedarf einer eingehenden fachlichen Prüfung. Zum mindest empfiehlt es sich jedoch, dort einen asphaltierten Fahrradstreifen anzulegen.



Oben: Heutige Linienführung

Unten: Verbesserungsvorschläge

Planung: TU-Verkehrsprojekt 2011





AUFGANGSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

ÖPNV HEUTE UND MORGEN

MEHR VERBINDUNGEN - LEICHT ZU HABEN

Die Hauptstadt Berlin und die benachbarte Region Brandenburg sollen mit einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Zentrums Bahnhofstraße enger miteinander verbunden werden.

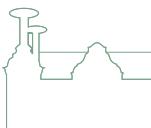
Ein neues Bus-Linienkonzept soll wichtige Zielpunkte wie **Schönefeld** und **Mahlow** erschließen. Die Bahnverbindung zum neuen Flughafen **BER** sollte einen Halteplatz in Lichtenrade erhalten. Die S-Bahnverbindung sollte nach **Zossen** und **Wünsdorf** ausgebaut werden.

Der öffentliche Personenverkehr sollte durch wettergeschützte Haltestellen und elektrische **Informationssysteme** komfortabler werden.

Eine Semesterarbeit von Studenten der TU im Jahr 2011 macht interessante Vorschläge zur Veränderung der **Linienführung** der vorhandenen Buslinien:

- Die Linie 175 soll unter dem neuen Namen 275 auf der Rückfahrt der Nordwestschleife durch die Bahnhofstraße fahren, in südwestlicher Richtung in die Goltzstraße einbiegen und in der Horstwalder Straße die Linie der alten 175 über Wittelsbacher Straße, Nahariyastraße wieder aufnehmen. Diese Linie würde also die Goltzstraße erschließen
- Die neue Linie 375 bedient den gesamten Abschnitt der jetzigen 275 (also Stadtgrenze Kirchhainer Damm, Bahnhofstraße bis S-Bahn), soll jedoch westlich der S-Bahn durch die Hilbertstraße an der Wolziger Zeile enden bzw. (im Stundentakt) eine Verbindung zu den Wohngebieten und der Schule in Mahlow herstellen.
- Die Linie 735 soll den S Bahnhof mit dem Flughafen Schönefeld verbinden.
- Die Busendhaltestelle am Pfarrer-Lütkehaus-Platz wird verlegt, damit dieser wichtige Ort in der Bahnhofstraße für neue Funktionen zur Verfügung stehen kann.





AUFGELEGENHEIT & STRASSENGESTALTUNG

AUTOS & FAHRRÄDER

VON AUTOS DOMINIERT - FAHRRAD FAHREN HÖCHST GEFAHRlich

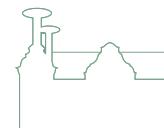
Zu Stoßzeiten herrscht auf der Bahnhofstraße ein **gehöriges Chaos** von überholenden und parkenden Autos, neben denen sich Radfahrer ihren Weg bahnen. Der Durchgangsverkehr mischt sich mit Einkäufern, die Parkgelegenheiten für die schnelle Besorgung suchen. Am S-Bahnhof Lichtenrade bringt es die Fülle von abgestellten Fahrrädern am deutlichsten auf den Punkt. Es gibt viele Lichtenrader, die das „gesunde“ Verkehrsmittel nutzen und es gibt noch zu wenig Infrastruktur, die auch diesem Verkehrsmittel Raum zur Bewegung und zum Ruhens ermöglicht.

Bei zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen zur Verkehrssituation an der Bahnhofstraße wird immer wieder von Radfahrern auf die **Gefahren für Leib und Leben** durch ausparkende Autos und unsichere Knotenpunkte hingewiesen. Bemerkenswert viele ältere Mitbürger greifen aus verschiedensten Motiven für ihre Einkäufe zur energiesparenden Fortbewegung. Die Schulen an der Rehagener und Mellener Straße tragen in den Stoßzeiten erheblich zum Radverkehr bei. Zwischen 300 und 500 Radfahrer in 9 Stunden wurden durch die Studenten der TU Berlin bei ihrer Verkehrsanalyse gezählt. Eine Beruhigung des Verkehrsflusses mit einer Neuordnung von Signalanlagen und besseren Überwegen kann sowohl zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität als auch einem gefahrloseren Miteinander der Verkehrsteilnehmer führen.

Die **künftige Flaniermeile** Bahnhofstraße soll durch Hinweisschilder in das Radwegenetz besser eingebunden und das barrierefreie Fahren (Absenken von Bordsteinrändern) weiter verbessert werden. Darüber hinaus sollte eine ausreichende Zahl von Abstellanlagen (u.a. weitere 60 Anlehnbügel zu den vorhandenen 140 am Bahnhof) angeboten werden.

Diese Ziele wurden bereits im Jahre 2011 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlicht.





AUFGEBAUTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

BÜRGERSTEIGE HEUTE



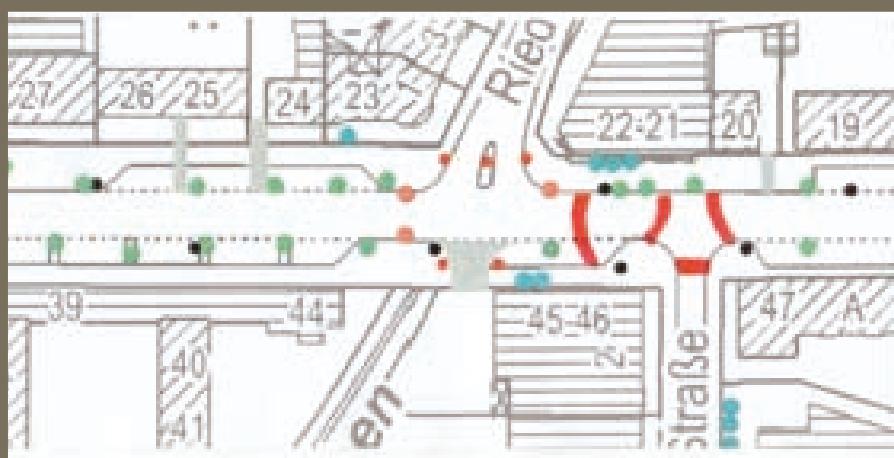
AN VIELEN STELLEN VIEL ZU ENG

Sind Bereiche für die menschlichste aller Bewegungsarten heute Reservate für unmotivierten Verkehrsteilnehmer, die sich dem **Fluss der Zeit** nicht anpassen können oder werden sie wieder einen Geschmack davon vermitteln, was die Bewegung zwischen interessanten Gebäuden, entlang anregender Auslagen mit Möglichkeiten zum Verweilen, Spielen, Reden oder Verschnaufen an bürgerlicher Freiheit vermitteln kann? Die Zentren liebenswürdiger Kleinstädte vermitteln heute wieder etwas von diesem Element alltäglicher Lebensfreude, bei dem auch das Schlendern das Hasten überwiegen kann.

Die Bahnhofstraße bietet heute **von allem etwas**: Enge zwischen Häuserwänden und querparkenden Fahrzeugen, angenehm breite Bereiche, die auch schiebenden Radfahrern das Passieren neben stehenden Gruppen ermöglichen und unwirtliche Flächen, die kaum durch geeignete Pflaster oder Sitzmöglichkeiten strukturiert sind.

In einem Stadtteil mit höherem Anteil älterer Bevölkerungsgruppen, die sich auch ohne Fahrzeug zum Einkauf bewegen, bedarf es durchgehend breiter Gehwege, die auch Sitzmöglichkeiten bieten und die Gewerbetreibenden die Präsentation von Waren vor ihren Geschäften ermöglichen. Dabei kann auch das Straßenbegleitgrün zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung des lokalen Klimas im Sommer beitragen.

Leider werden Fußgänger heute kaum als ernstzunehmende Verkehrsteilnehmer erfasst. Das Ermitteln von Strömen zwischen Quell- und Zielorten, das Feststellen von Engpässen und die planerische Vorausschau von Verbesserungsmöglichkeiten für eine lebendigere Stadt sind jedoch die **maßgebliche Grundlage** für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die für die Bahnhofstraße noch aussteht. Sicherer Überqueren der Fahrbahn im Takt der eigenen Bewegung statt der von Lichtsignalanlagen ist nur ein Aspekt für die dringend notwendigen Verbesserungen.





AUFGENTHALTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

FUSSGÄNGERÜBERGÄNGE



GEFÄHRLICH

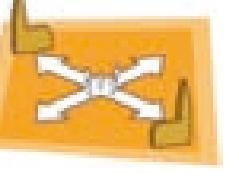
Es besteht besonders im Mittelteil bei den beiden Schulen ein Überquerungsbedarf auf der ganzen Straßenbreite. Die Bahnhofstraße wird an der Ecke Rehagener Straße häufig von **Kindern und Jugendlichen** direkt überquert, die nicht den Umweg zur nächsten Ampel suchen. Ferner erleiden in der Bahnhofstraße vor allem **ältere Menschen** häufig Verkehrsunfälle. Es wird vermutet, dass die sichere Querung der Bahnhofstraße durch diese Personengruppe nicht gewährleistet ist. Den querenden Fußgängern sollten an geeigneter Stelle, entsprechend des Bedarfs, sichere Übergänge angeboten werden. Mittelinseln bieten sich beim heutigen sehr breiten Straßenquerschnitt als effiziente Methode an, würden aber bei einem künftig engeren Profil durch vorgezogene Seitenräume ersetzt werden können. Als **Übergänge** bieten sich folgenden Stellen an:

- am östlichen Ende der Bahnhofstraße, in der Nähe des Postgebäudes
- an der östlichen Seite der Kreuzung Rehagener Straße sollte ein Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen geschaffen werden. Hier überqueren vor Schulbeginn in großer Zahl Schulkinder die Straße.
- östlich der Einmündung der Zescher Straße in die Bahnhofstraße sollte ein weiterer geeigneter Fußgängerüberweg geschaffen werden. An dieser Stelle verläuft ein Passantenstrom zwischen Aldi und Woolworth ungeordnet über die Bahnhofstraße.
- zwischen S-Bahnausgang und den Bushaltestellen am Lütkehaus-Platz erfordert der Passantenstrom eine Regelung.

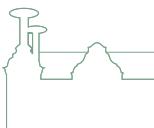
AMPELANLAGEN

Die Ampelanlage im Kreuzungsbereich Mellener Straße ist auf ihre Wirkung und ihren Sinn hin zu überprüfen. Hier wird der fließende Verkehr häufig aufgehalten, ohne dass sich Fahrzeuge aus der Seitenstraße nähern. Es ist zu prüfen, ob z.B. eine Fußgängerbedarfsampel den Zweck besser erfüllt. Bei der Ampelanlage an der Kreuzung Riedinger Straße wäre zu prüfen, ob eine Einstellung, die ausschließlich die BVG – Busse erfasst, dem Verkehrsfluss dienlicher wäre.

CHARTA FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

	1 Sicherheit und Ruhe	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte zwischen Menschen und Fahrzeugen vermeiden • soziale Überwachung ermöglichen • Orte frei von Stress und Hektik schaffen
	2 Klimatischer Komfort	<ul style="list-style-type: none"> • das Erleben von Sonne und Licht ermöglichen • Schutz vor extremen Witterungsbedingungen bieten
	3 Möglichkeiten zum Verweilen	<ul style="list-style-type: none"> • designierte Orte zum Verweilen • Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum und in der Außen-gastronomie • kommunikative Orte
	4 Sichtachsen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausblicke auf Türme und Dächer • Blicke in angrenzende Straßenlandschaften, Einblicke in die Plätze • Möglichkeiten zur visuellen Orientierung
	5 Fassung und Raumgefühl	<ul style="list-style-type: none"> • klare räumliche Definition eines Platzes • Einfassung ohne Einengung
	6 Architektonische/ stadtlandschaftliche Qualität	<ul style="list-style-type: none"> • attraktives, ortsangemessenes Design • hochwertige, langlebige Materialien • ansprechende Details • angemessene Wasserelemente • Stadtgrün
	7 Individualität	<ul style="list-style-type: none"> • unverwechselbare Gestaltung des Platzes, die seinen Charakter prägt • Zusammenspiel von charakteristischen Fassaden, Gebäuden, Denkmälern und Stadtgrün
	8 Nutzerfreundlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreie Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen (Junge / Alte / Behinderte / Menschen mit Kinderwagen, Einkäufen, etc.) • Materialien, die physischen Komfort bieten
	9 Zielort/Treffpunkt	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung des Platzes entsprechend seiner Funktion und Rolle im Stadtgefüge • Annahme des Platzes durch die Nutzer

Quelle: Perspektivenwerkstatt Lübeck
VON ZADOW - JTP-Europe



AUFGENTHALTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

ÖFFENTLICHER RAUM MORGEN

EINLADEND UND ERLEBBAR

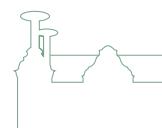
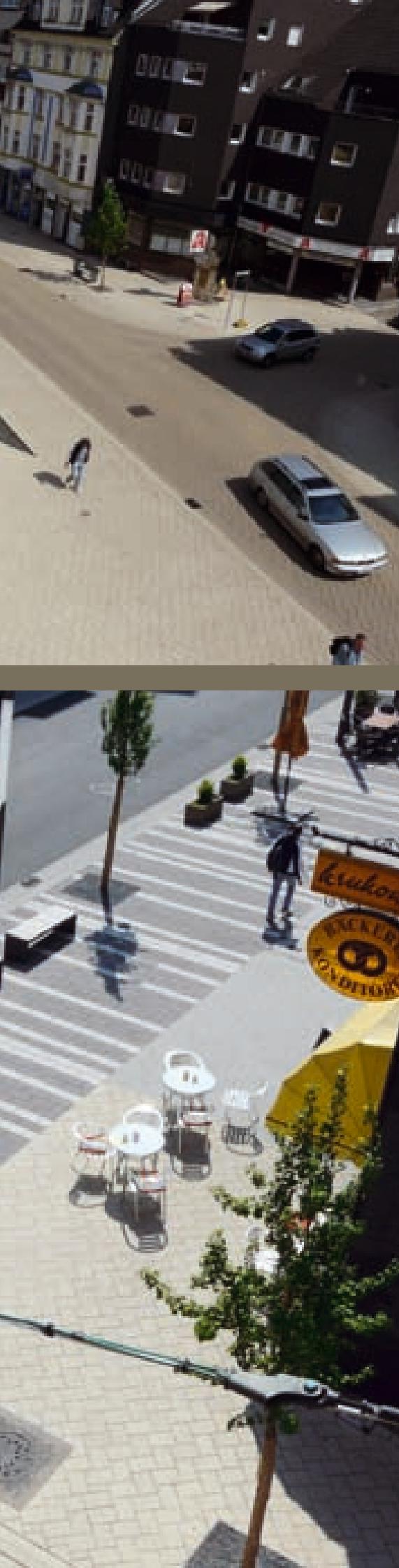
Der öffentliche Raum spielt in nachhaltigen Entwicklungskonzepten eine zentrale Rolle. Der englische Begriff "**Placemaking**" bringt es auf den Punkt: Es geht um die Gestaltung von Orten, zu denen Menschen sich eingeladen fühlen, sich gerne und lange aufzuhalten wollen. Zu kommen, um etwas zu **erledigen** oder einen Arztbesuch zu machen, ist das Eine, was heute schon vielfach stattfindet. Zu bleiben, zu **bummeln**, weil es dort schön und interessant ist, sich mit anderern im Zentrum zu verabreden, das ist das Andrere, was künftig erreicht werden soll. Die "autogerechte Stadt" ist das Ideal von Vorgestern. Die Bahnhofstraße soll zu einem Beispiel der "**menschlichen Stadt**" werden. Das kann gelingen, wenn man den Menschen und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt der Stadt- und Straßengestaltung stellt.

Die nebenstehende Charta für den öffentlichen Raum enthält 9 **Grundprinzipien**, die als Maßstab verwendet werden können. Zur Umgestaltung der Bahnhofstraße sind eine Fülle von **Maßnahmen** erforderlich, damit das Stadtteilzentrum Lichtenrade lebenswerter, sicher, nachhaltiger und gesünder wird:

- Verbreiterung der Gehwege
- Einheitliche Konzeption und Überplanung des gesamten Straßenraumes der Bahnhofstraße von der Goltzstraße bis zum S-Bahnhof Lichtenrade
- Abschnittsweise bauliche Umsetzung zur Schaffung des neuen öffentlichen Raumes
- Neuordnung/ Verbesserung des Grünbestandes, der Beleuchtung und Sitzgelegenheiten

An der neuen Bahnhofstraße würde sich dies am Areal zwischen der Salvatorkirche, dem S-Bahnhof und der alten Mälzerei unter Einbeziehung des denkmalgeschützten Landhauses Lichtenrade mit dessen Baumbestand gestalten lassen. Die Planung dieses Geländes sollte einen **Stadtplatz** vorsehen, der als Marktplatz, für öffentliche Versammlungen, für Open-Air-Veranstaltungen und als Biergarten nutzbar ist.





AUFGENTHALTSQUALITÄT & STRASSENGESTALTUNG

SHARED SPACE & BEGEGNUNGSZONE

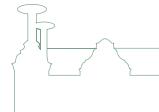
WIRKLICH UNGEEIGNET FÜR BERLIN?

Im Zuge neuer stadtplanerischer Überlegungen für eine angemessener Teilhabe von Fußgängern und Radfahrern am Verkehrsraum Straße neben den Autofahrern ist das Konzept des gemeinsamen Raumes („Shared Space“) als Konzept entstanden. In verschiedenen Europäischen Städten wurden dafür Zonen eingerichtet, in denen Fußgänger- und Autobereiche nicht mehr durch Kantensteine voneinander abgegrenzt werden, sondern alle Verkehrsteilnehmer denselben, ebenerdigen Straßenraum teilen. Dies führt zu einer höheren **Aufmerksamkeit** der Verkehrsteilnehmer füreinander und zu einem bewussteren Umgang miteinander. Es kann jedoch nicht davon abgesehen werden, dass das grundsätzliche Kräfteverhältnis zwischen PKW und Fußgängern ungleich ist und nur ein echter Vorrang für Fußgänger zu angemessener Sicherheit führen kann.

"Shared Space" wird in Berlin zur Zeit nicht umgesetzt. Auch deshalb geht das **Bürgerforum** in Lichtenrade einen anderen Weg und schlägt vor, den Verkehr auf der Bahnhofstraße durch Fahrradwege und vermehrte vorgestreckte Fußgängerüberwege zu beruhigen.

Das in der Schweiz entstandene Konzept der Begegnungszone hingegen eignet sich für Einkaufszonen mit einer starken Durchdringung von PKWs, Radfahrern und Fußgängern. Die Geschwindigkeit für die PKW wird stark berabgesetzt, während die Fußgänger freie Bewegungsmöglichkeit auch auf der Straße erhalten. Für die gesamte Länge der Bahnhofstraße kommt dieses Konzept nicht in Frage, aber der Abschnitt zwischen Rehagener Straße und Mellener Straße bietet sich für dieses **Modell** durchaus an.





AUFGEBAUT & STRASSENGESTALTUNG

BAHNHOFSTRASSE HEUTE

GEFÄHRLICH UND FÜR FUSSGÄNGER ZU ENG

Gegenwärtig ist die Fahrbahn mindestens 10 m breit und weitgehend ungeordnet. Es wird teilweise dreispurig gefahren und zusätzlich auf der Fahrbahn wild geparkt. Schrägparkplätze nehmen großen Raum ein, so dass die Bürgersteige teilweise **äußerst beengt** sind. Trotz hohem Schüleraufkommen fehlen an wichtigen Stellen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Es gibt keine Fahrradwege. Es herrscht ein **Durcheinander** von unbeschränkten und zeitlich beschränkten Parkplätzen.

VERKEHRSBERUHIGTE ZONE NOTWENDIG

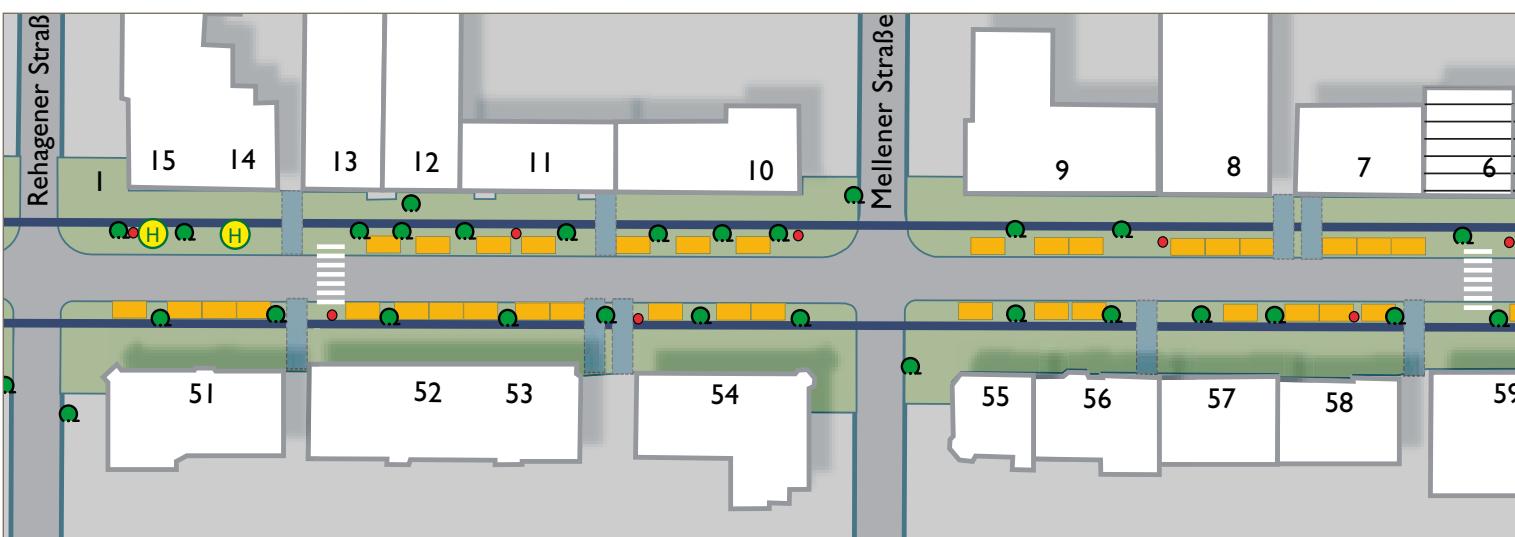
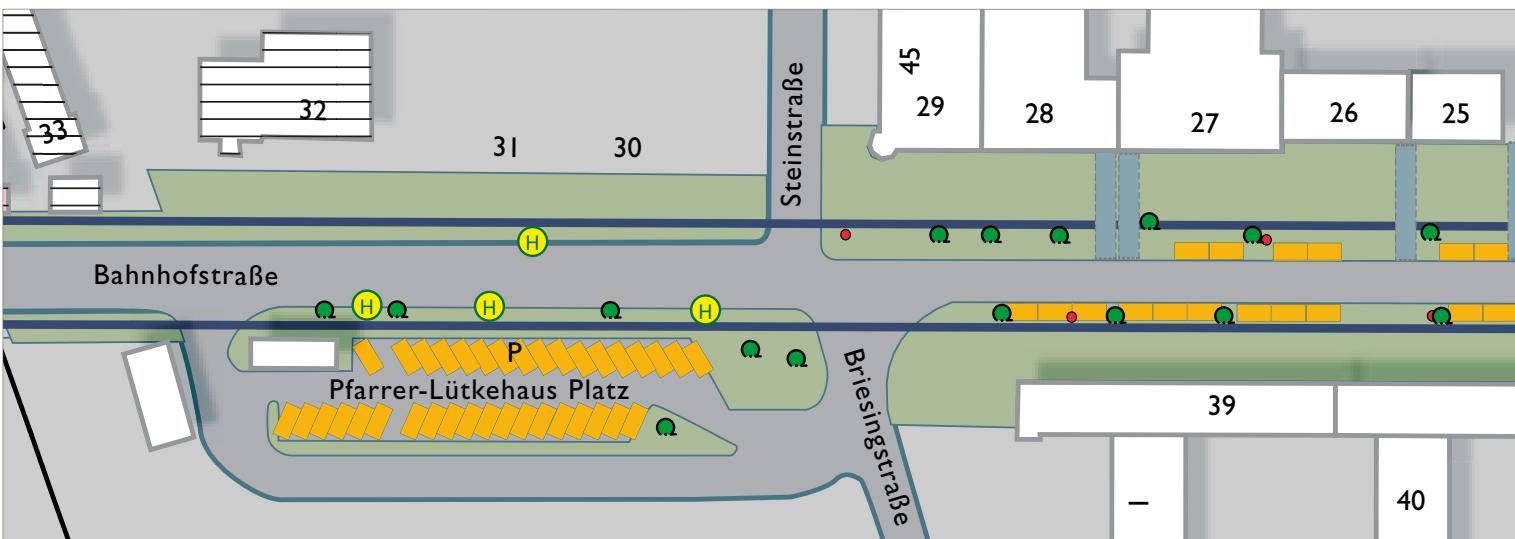
Diese bauliche Situation bietet keinen Anreiz zum Verweilen und Erleben. Um die Bahnhofstraße zum Zentrum mit Flaniermeile zu entwickeln, müssen diese Verhältnisse umgeplant werden. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, sollte in der gesamten Bahnhofstraße die Geschwindigkeit auf **Tempo 30** reduziert werden.

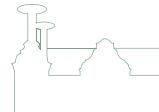


Foto: Google Maps



ZAHLENVERGLEICH	Anzahl
Kundenparkplätze, bleiben unverändert	398
BESTAND: Parkplätze	ca. 200
Parkgelegenheiten	ca. 500
PLANUNGSKONZEpte A & B	
Parkplätze	ca 140
Parkgelegenheiten	ca. 850





AUFGELEGENHEIT & STRASSENGESTALTUNG

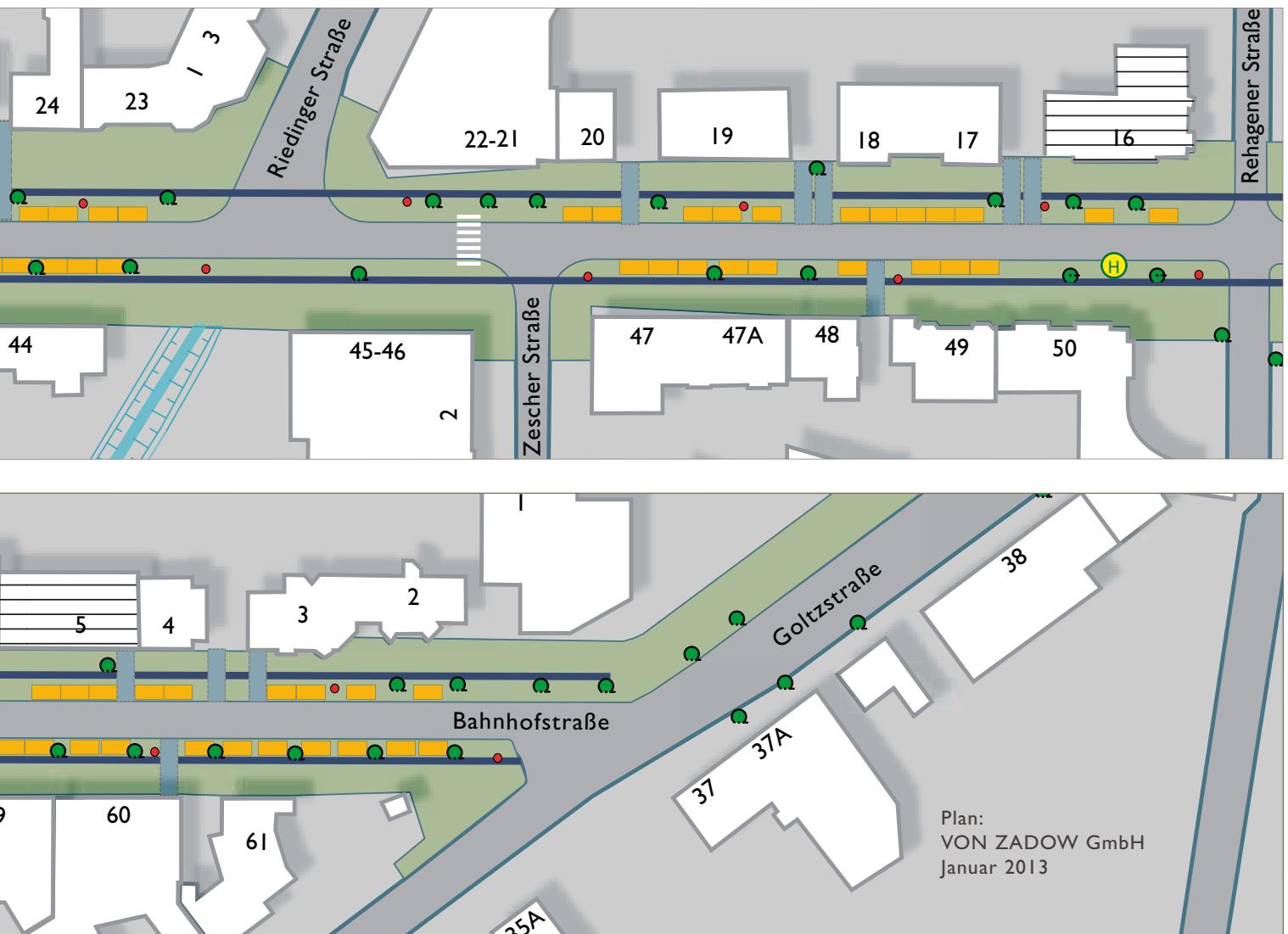
PLANUNGSKONZEPT VARIANTE A

SCHMALERE FAHRBAHN - BREITERE BÜRGERSTEIGE

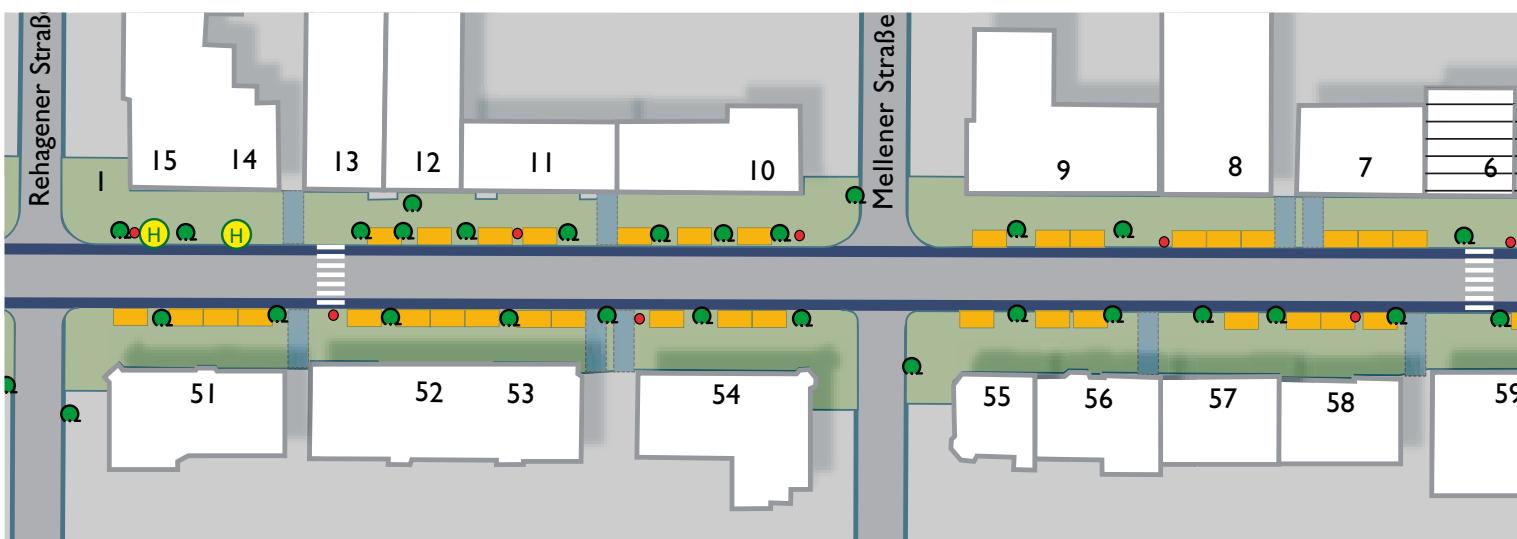
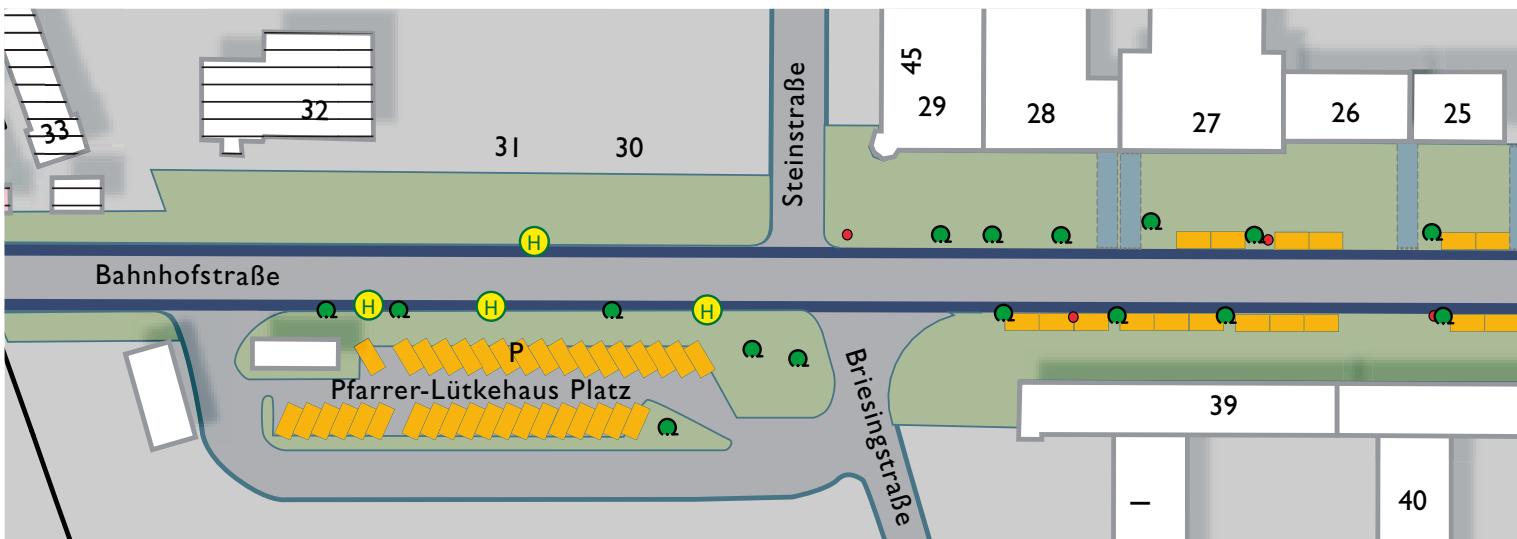
In beiden dargestellten Varianten wird die Fahrbahn auf zwei Spuren auf eine **Gesamtbreite von 6,50 m** reduziert. Weiteres Kernstück beider Varianten ist die Beräumung der beengten Bürgersteige von Schrägparkplätzen. So entstehen **großzügigere Boulevards** und es wird der benötigte Raum für **Fahrradwege** gewonnen. In Variante A wird der Fahrradweg auf dem Bürgersteig angeordnet. Mit Gehwegvorstreckungen kann die Überquerung der Straße auf 6,50 m verringert werden.

MEHR PARKGELEGENHEITEN

Der Verlust von Parkplätzen wird in beiden Varianten mehr als kompensiert durch eine durchgehend beschränkte Parkzeit (z. B. eine Stunde). Auf diesem Weg erhöht sich die Nutzungs frequenz deutlich (siehe Kasten). Die **Parkgelegenheiten** dienen vor allem denjenigen, die für Erledigungen in die Bahnhofstraße kommen. Wer hier für einen halben oder ganzen Tag parken will, muss die zahlreichen privaten Geschäftsparkplätze oder den ÖPNV benutzen.



Plan:
VON ZADOW GmbH
Januar 2013



AUFGEBAUTHEIT & STRASSENGESTALTUNG

PLANUNGSKONZEPT VARIANTE B

FAHRRADWEG AUF DER FAHRBAHN

In der Variante B wird die Bahnhofstraße über die volle Länge mit Fahrradwegen direkt neben der Fahrbahn ausgestattet. Dadurch werden die Fahrradfahrer vom KFZ-Verkehr noch besser gesehen und die **Längsparkplätze** rücken weiter in den Fußgängerraum. Der motorisierte Verkehr verläuft auch hier mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m. Hinzu kommen auf beiden Seiten je 2,10 m für die Fahrradwege.

ANSCHLUSS GOLTZSTRASSE

Um KFZ-Rückstau zu vermeiden, ist an der Einfädelung zur Goltzstraße eine Lösung zu suchen, die den Verkehr aus der Bahnhofstraße zweispurig in den Lichtenrader Damm bzw. in den Kirchhainer Damm herausführt. Hier kommt es kurzzeitig in den **Stoßzeiten** zu erheblicher Staubbildung.





Initiator und Herausgeber des
Berichts ist die gemeinnützige Initiative:
Bürgerforum Zukunft Lichtenrade
Kirchhainer Damm 98, 12309 Berlin
Dr. Georg Wagener-Lohse