Bahnhofstraße Lichtenrade
Neue Perspektiven für alle

Adressen

Ansprechpartner beim Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg:
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bauen: Jörn Oltmann
John-F.-Kennedy-Platz, 10825 Berlin
(030) 9 02 77-22 61
stadtbau@ba-ts.berlin.de

Organisationseinheit Sozialraumorientierte Planungskoordination (OE SPK)
John-F.-Kennedy-Platz, 10825 Berlin
Jens-Peter Eismann
(030) 9 02 77-67 63
sozialraumorientierung@ba-ts.berlin.de

Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung
John-F.-Kennedy-Platz, 10825 Berlin
Martin Schwarz
(030) 9 02 77-46 76
stadtplanung@ba-ts.berlin.de

Wirtschaftsförderung Tempelhof-Schöneberg
John-F.-Kennedy-Platz, 10825 Berlin
Anja Kraatz
(030) 9 02 77-28 35
wirtschaftsberatung@ba-ts.berlin.de
www.berlin.de/lichtenrade-bahnhofstrasse

Ansprechpartner vor Ort:
Prozesssteuerung
Sabine Slapa, Lucas Elsner, Niklas Steinert
team@az-lichtenrade.de

Geschäftsstraßenmanagement (GSM)
Johanna Begrich, Lena Horst
gsm@az-lichtenrade.de

slapa & die raumplaner gmbh
Kaiser-Friedrich-Straße 90, 10585 Berlin
www.die-raumplaner.de
(030) 37 59 27 21

www.az-lichtenrade.de
AZ-Büro, Prinzessinnenstraße 31,
12307 Berlin

Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Organisationseinheit Sozialraumorientierte Planungskoordination

Redaktion: Johannes Hayner, Volker Kuntzsch, Anna Lindner, Maja Schudi, Ewald Schürmann

Redaktionsadresse: georg+georg
Gerichtstraße 23, Hof 3, Aufgang 2,
13347 Berlin, (030) 45 49 08 38
redaktion@az-lichtenrade.de

Fotos: Jo. Hayner, Ewald Schürmann
Layout und Schriftsatz: georg+georg
Druck: WirmachenDruck.de

V.i.S.d.P.: Johannes Hayner
Für den Inhalt der Zeitung zeichnet nicht der Herausgeber, sondern die Redaktion verantwortlich.

Alle hier gezeigten Skizzen sind Vorschläge, die in der Objektplanung konkretisiert werden müssen. Ob die tatsächliche Ausführung letztendlich die gezeigten Situationen enthält, steht noch nicht fest. Im Verkehrskonzept wurden nur die Räume festgelegt, an denen eine Gestaltung erfolgen soll, nicht die Ausführung dieser Gestaltung. Diese wird in den folgenden Planungsschritten erarbeitet.

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde von uns entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern gewählt. Dies impliziert keinesfalls die Benachteiligung eines Geschlechts. Jeder mag sich von den Inhalten unserer Zeitung gleichermaßen angesprochen fühlen.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
STADTERNEUERUNG FÖRDERUNG
aktive zentren Berlin
dieraumplaner
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
be Berlin

Wo sollen Querungshilfen mit Mittelinsel eingerichtet werden?

Schüffler: An der Mündung der Goltzstraße wird eine Eingangssituation für die Bahnhofstraße entstehen. Unser Vorschlag ist, mit der Mittelinsel ein wenig Tempo rauszunehmen.

Wie sieht es mit der Barrierefreiheit nach der Umgestaltung aus?

Schüffler: Die Zugänge zu den ÖPNV-Haltestellen müssen barrierefrei sein, das ist Standard. Innovativer ist die Lösung von Rehwaldt Landschaftsarchitekten, langgezogene Rampen vor die Läden zu stellen. Die Eingangssituationen vieler Geschäfte sind schwierig, mit zwei oder drei Stufen, das ist nicht wenig. Zudem sind die Zugänge sehr uneinheitlich, mal ebenerdig, mal eine Stufe, mal drei. Deshalb können wir diese Rampen auch nicht zu 100% rollstuhlgerecht ausformen. Aber im Ansatz gibt es mit diesen Rampen eine Lösung, wie es rollstuhlgerechter werden kann. Das ist ein Vorschlag, ob das so kommt, ist nicht sicher.

Es gab die Idee der Shuttlebusse. Welche Rolle hat das in ihrer Planung gespielt?

Ohm: Wir haben einen universell nutzbaren Raum geplant, das ist ganz wichtig. Wir bauen für die nächsten 30 oder 40 Jahre, die Straße muss unabhängig von Ideen funktionieren, die vielleicht in fünf Jahren nicht mehr gefragt sind. Das Shuttle-Konzept geht davon aus, dass auf einer externen Fläche genug Potential entsteht, um diesen Service kostengünstig anbieten zu können. Diejenigen, die in die Bahnhofstraße wollen, müssten irgendwo ihren PKW abstellen können und von dort mit dem Shuttle abgeholt werden. Zudem führen durch die Straße mehrere Buslinien, für die der Bereich nur ein kleiner Teil ihrer Strecke ist. Ein Shuttle würde dann für viele Fahrgäste einen Umstieg mehr bedeuten. Deshalb ist im Moment die Shuttle-Idee nicht realisierbar. Wenn sich allerdings in Zukunft der Shuttle-Gedanke durchsetzen sollte, kann man ihn auf dieser Straße abwickeln.

Lässt sich die Bahnhofstraße isoliert von ihrer gesamtstädtischen Funktion betrachten?

Schüffler: Dass der Verkehr hier gern nur auf die Bahnhofstraße bezogen gesehen wird, ist ein grundsätzlicher Konflikt. Aber die Bahnhofstraße hat eine Anbindungs- und Erschließungsfunktion für die umliegenden Wohngebiete. Die Menschen müssen aus bestimmten Richtungen kommend fast zwangsweise hier durch. Die AG Verkehr hätte gern nur noch die Autos in der Bahnhofstraße, die tatsächlich dort etwas zu tun haben. Das lässt sich allerdings schwer umsetzen.

Was sind denn die Besonderheiten des Planungsprozesses hier in Lichtenrade?

Ohm: In einer mittlerweile auch schon ein bisschen länger zurückliegenden Vergangenheit war es so, dass der Planer eine Lösung in seinem Kämmerlein entworfen hat. Dann hat er das in die Runde gegeben und gefragt: „Wollt ihr Variante A oder B?" Das konnte man kurz und kompakt abwickeln. Da hätten hier in der Bahnhofstraße sechs bis acht Wochen gereicht.

War es für Sie auch ein Lehrstück?

Ohm: Für uns ist jedes Projekt dieser Art ein Erkenntnisgewinn. Wenn man wie wir etliche Verkaufsstraßen geplant hat, lernt man, dass jede ihre Besonderheiten hat. Wir wollen auch lernen, aber wir bringen Voraussetzungen mit, für die wir viele Jahre investiert haben und die wollen wir erfolgreich in den Prozess einbringen.

Die Planung hat ja einen Verlierer, das ist der Parkraum in der Bahnhofstraße.

Ohm: Wir stellen die Erreichbarkeit mit dem Auto nach wie vor sicher. Jeder, der denkt, er muss mit dem Auto dorthin fahren, kann das weiterhin tun. Das Autofahren wird nicht verboten, das Parken nicht unmöglich. Aber die Gestaltung soll den Gedanken stützen, dass man besser zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommt. Man soll dort flanieren, einen Kaffee oder ein Glas Wein trinken. Eins ist klar: Die Einschränkung des Parkraumes bringt erst die Qualitäten hervor, die die Bahnhofstraße interessanter machen.

Schüffler: Man redet in Berlin von einer Mobilitätswende, gerade bei den Jüngeren. Das eigene Auto steht nicht mehr im Vordergrund. In diese Richtung hat auch die AG Verkehr gedacht, bei denen Parkraum eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Die Händler sehen das anders, das ist keine Überraschung.

Hat das Verkehrskonzept eigentlich normative Kraft oder könnte man noch an ihm vorbei umsetzen?

Ohm: Rein rechtlich ginge das. Aber es ist gemeinsam mit den Bürgern entwickelt, das ist kommunalpolitisch nur schwer zu vermitteln. Und in den folgenden Planungsschritten müssen die Bürger wieder mit einbezogen werden. Das Konzept ist kein Dogma, es kann Gründe geben, in der vertiefenden Planung neue Festlegungen zu treffen. Aber das sollte man gut begründen können.

Welche Teile ihres Konzeptes haben die höchste Verbindlichkeit?

Schüffler: Alles, was im Gestaltungsbereich liegt, hat mehr Vorschlagscharakter als die verkehrlichen Inhalte des Konzeptes. Da wird mit Sicherheit noch mal anders drauf geschaut. Stichworte Flächenverfügbarkeit, Unterhalt, Beteiligung von privaten Anrainern. Bei solchen Maßnahmen ist es oft so: Die Investition bekommt man gefördert, die Pflege der Anlagen danach nicht. Das ist ein Konflikt, den es in jeder Stadt gibt. Daran müssen wir auch denken.

Was waren die größten Stolpersteine im Projekt?

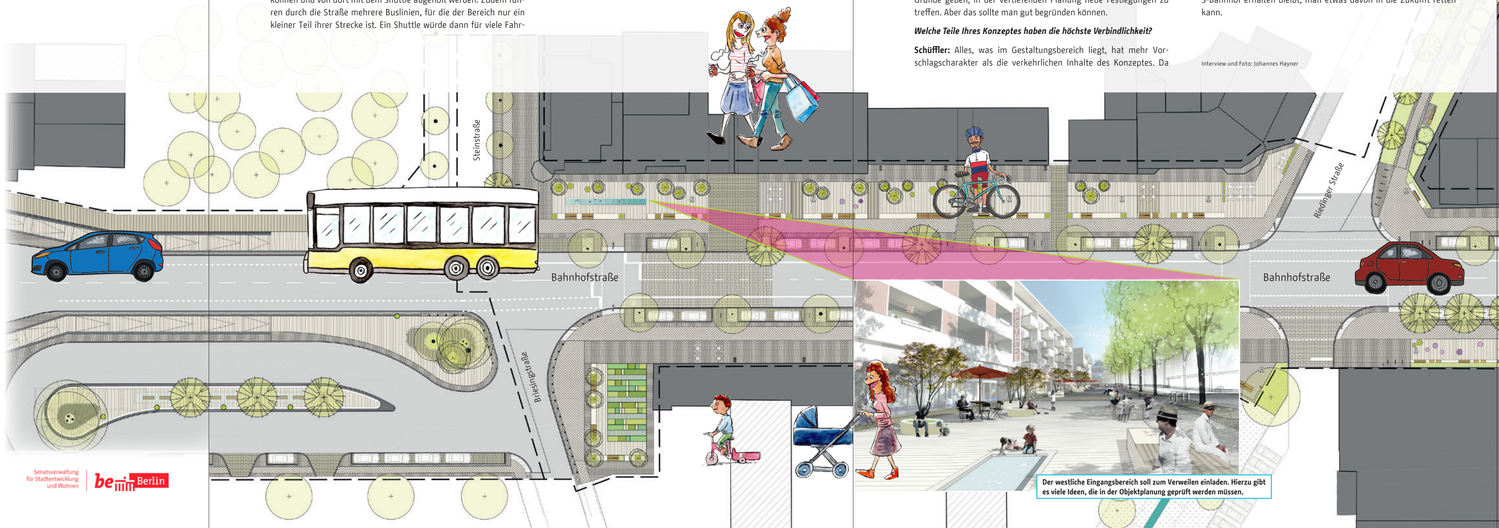
Schüffler: Stolperstein ist vielleicht das falsche Wort. Aber wenn man zunächst die Straßenbreite anschaut, sieht man einen großen Bereich, den man flexibel gestalten könnte. Wenn man sich dazu aber die Baumreihen ansieht und diese als gesetzt betrachtet, was ich absolut richtig finde, dann gehen die Möglichkeiten stark zurück. Der Berliner Koalitionsvertrag gibt vor, dass Radstreifen zwei Meter breit sein sollen. Das hätte bedeutet: Eine Baumreihe muss fallen. Da kommt man als Planer in einen Konflikt. Gestalterisch sind die Baumreihen ein Glücksfall. Deshalb haben wir den Kompromiss gefunden, die Radstreifen nicht ganz so breit zu gestalten und die Baumreihen zu erhalten. Diese Entscheidung halte ich für einen Wendepunkt des Planungsprozesses.

Was werden Ihre Lieblingsplätze in der neuen Bahnhofstraße sein?

Schüffler: Wirklich interessant finde ich die Situation hinter der Bahnunterführung. Hier werden viele Menschen sein, es entwickelt sich dort ja auch etwas um die Mälzerei. Das wird ein interessanter Knotenpunkt als Eingangsbereich zum westlichen Teil der Straße.

Ohm: Ich würde mich freuen, wenn etwas von dem lauschigen alten S-Bahnhof erhalten bleibt, man etwas davon in die Zukunft retten kann.

Interview und Foto: Johannes Hayner



Der westliche Eingangsbereich soll zum Verweilen einladen. Hierzu gibt es viele Ideen, die in der Objektplanung geprüft werden müssen.

Bahnhofstraße

ZEITUNG FÜR DAS AKTIVE ZENTRUM LICHTENRADE BAHNHOFSTRASSE

A BIS Z
Sonderausgabe

Verkehrskonzept Lichtenrade

Ein wesentlicher Baustein des AZ-Programmes ist die bauliche Umgestaltung der Bahnhofstraße. Als Basis dafür liegt seit September 2017 das Verkehrs-und Gestaltungskonzept vor. Diese Sonderausgabe präsentiert eine maßstabgerechte Planungszeichnung davon. Außerdem trafen wir die Planer vom Büro IVAS, die das Konzept erarbeitet haben, zum Interview. Und für den Auftraggeber, das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, stand der Redaktion Bezirksstadträtin Christiane Heiß Rede und Antwort.

In dienender Funktion

Interview mit Bezirksstadträtin Christiane Heiß

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg zeichnet für die Umgestaltung der Lichtenrader Bahnhofstraße verantwortlich. Aus diesem Grund luden wir Bezirksstadträtin Christiane Heiß zu einem gemeinsamen Spaziergang über die Bahnhofstraße ein. Die Leiterin der Abteilung Bürgerdienste, Ordnungsamt, Straßen- und Grünflächenamt kam gern und stellte sich den Fragen der Redaktion.

Einen Spaziergang mit Startschwierigkeiten, so könnte man das Treffen nennen. Denn an diesem kalten Montag standen Reporter und Fotograf an der Ecke zur Briesingstraße, während die Bezirksstadträtin direkt vor der katholischen Kirche am Pfarrer-Lütkehaus-Platz wartete. Nach zehn Minuten Verspätungstoleranz kamen die Gesprächspartner dann doch zueinander – fernmündlich verbunden durch die Büroleiterin im Rathaus. Schon einigermaßen durchgefroren beschließt man, sich schnell auf den Weg zu machen, um die Durchblutung der kalten Füße zu fördern.

Also los geht's: Hallo Bahnhofstraße! Die Bezirksstadträtin ist eine sympathische, zupackende Frau, die es gewohnt zu sein scheint, schnell zu gehen. Jedenfalls legt sie ein ordentliches Tempo vor. Was sind die Hauptprobleme der derzeitigen Verkehrssituation in der Bahnhofstraße, wollen wir wissen. „Nun, das hängt immer davon ab, wen man fragt", antwortet sie lachend. Die Menschen, die mit dem Auto zum Einkaufen kommen, beklagten fehlende Parkplätze. Fußgänger bemängelten rücksichtslose Autofahrer. Radfahrer hätten gern einen Radweg. Alte wollten sicher über die Straße, Eilige nicht gern an Ampeln stehen. Der ganz normale Verkehrskonflikt eben. „Aber", führt Heiß aus, „Konsens über alle Parteien hinweg ist, dass eine Einkaufsstraße, die gleichzeitig ein Parkplatz ist, keine Aufenthaltsqualität liefert."

Schon schnell werden wir mit der Nase auf Schwachstellen gestoßen, die einer Verbesserung harren. Die Gehsteige sind unterschiedlich breit, haben stark wechselnde Beläge, sind zum Teil extrem uneben. „Mit einem Rollstuhl hat man hier große Probleme", erläutert Frau Heiß. Zudem nehme das Querparken der Autos in der Straße den Fußgängern viel Platz. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu verbessern ist ein Hauptziel der Umgestaltung. Das neue Konzept teile den vorhandenen Platz unter den Verkehrsteilnehmern neu auf, wobei der ruhende Verkehr die meisten Zugeständnisse machen muss. Wer profitiert denn am meisten von der Neugestaltung, wollen wir wissen?! „In meinen Augen: alle! Denn jeder, der hierher kommt, geht auch zu Fuß. Und ein lebendiges, attraktives Stadtteilzentrum erhält man nur dort, wo Fußgänger sich wohlfühlen", sagt die grüne Bezirksstadträtin.

Unser kleiner Rundgang führt an ungeordneten Parkplätzen, gewundenen, viel zu schmalen Gehwegen und zu engen Rampen für Rollis vorbei. Eine Radfahrerin macht einen großen Bogen um ein ausparkendes Auto, gefährdet sich dabei selbst, weil sie den nachfolgenden Verkehr nicht beachtet. Autos parken für kurze Erledigungen in der zweiten Reihe. „Hier sieht man sofort, was verbessert werden muss."

Aus Sicht der Bezirksstadträtin ist der Beteiligungsprozess in Lichtenrade gut gelaufen. Auch wenn die Meinungen oft ziemlich auseinander lagen, verliefen die Diskussionen sachlich und konstruktiv. „Ich bin begeistert, wie viele Menschen sich zum Teil einen ganzen Samstag Zeit dafür genommen haben", schwärmt Christiane Heiß. „Die Lichtenrader haben verstanden, dass wir in der Bahnhofstraße im Vergleich luxuriöse Förderbedingungen haben. Umso größer war der Wunsch, damit auch etwas Gutes zu schaffen."

Die Bezirksstadträtin bedauert die Gleichzeitigkeit des AZ-Programms mit den Planungen für die Dresdner Bahn. Obwohl sich alle Vertreter der Bezirkspolitik parteiübergreifend für eine Tunnellösung eingesetzt haben, ließ sich diese auch gerichtlich nicht durchsetzen. Christiane Heiß dazu: „Es handelt sich um eine Randbedingung an einem Ende der Straße, mit der wir leben müssen. Aber die Bahnhofstraße hat so viele Qualitäten, dass die unerquickliche Entwicklung an der Bahn uns nicht abhalten soll von anderen positiven

Veränderungen." Die neuen Zugangsmöglichkeiten für Rollifahrer und Alte zum Beispiel seien Alltagsverbesserungen, die jeden Tag zählen.

„Letztendlich hat Verkehr für die Stadtentwicklung immer eine dienende Funktion", erzählt Frau Heiß im griechischen Restaurant, wohin wir uns vor der Kälte zurückgezogen haben. Deshalb orientiere sich das Verkehrskonzept am neuen Nutzungskonzept - und nicht umgekehrt. Für die wohnortnahe Versorgung sei es sehr wichtig, dass dieses Zentrum erhalten bleibt. Verkehr sei dafür nur ein, wenn auch sehr wichtiger, Aspekt.

Christiane Heiß nennt sich augenzwinkernd eine „Anhängerin der Fachberatung", wofür ihr Mann sie bisweilen verspotte. Schon allein deshalb gefallen ihr an der Bahnhofstraße besonders die vielen inhabergeführten Geschäfte und die damit verbundene Kontinuität. Sie selbst kennt Lichtenrade seit vielen Jahren, weil enge Freunde hier wohnen und sie in ihrer früheren Tätigkeit in der Gewässerschutz-Forschung häufig das Versuchsfeld des Umweltbundesamtes am Schichauweg besuche. Also, zum Schluss, wo geht es hin für Lichtenrade mit dem neuen Verkehrskonzept? Frau Heiß pustet einen Löffel heiße Tomatensuppe zur Kühlung: „Eine Prophetin bin ich nicht. Aber ich denke, wir haben mit dem Verkehrskonzept die Weichen so gestellt, dass sich die Bahnhofstraße als Geschäftszentrum stabilisieren kann und sie für alle Lichtenraderinnen und Lichtenrader attraktiver wird."

Text: Johannes Hayner, Fotos: Volker Kuntzsch

Redakteur Johannes Hayner, IVAS-Mitarbeiter Georg Cyriax, Martin Schüffler und Dirk Ohm (v.l.n.r.)

Wir bauen hier für die nächsten 40 Jahre

Das Dresdner Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) erstellte für die Lichtenrader Bahnhofstraße ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept, das im September 2017 fertiggestellt wurde. Darin werden wesentliche Entscheidungen getroffen, in welcher Weise der Verkehr nach der Umgestaltung hier organisiert wird. Wir trafen Dirk Ohm (Projektleiter) sowie die beiden Mitarbeiter Martin Schüffler und Georg Cyriax im IVAS-Büro in der Dresdner Neustadt.

Was macht die Bahnhofstraße in Ihren Augen zu einer besonderen Straße?

Ohm: Wir haben anspruchsvolle Projekte an verschiedenen Orten geplant. Aber die Mischung des Einzelhandels und der Zielverkehr in Richtung S-Bahn durch ein relativ ruhiges Wohngebiet, das ist in dieser Form besonders.

Schüffler: Hinzu kommt die etwas isolierte Lage im Süden Berlins. Man hat bei Lichtenrade oft das Gefühl, es sei ein Städtchen für sich mit der Bahnhofstraße als Zentrum. Hier gibt es eine gewachsene Einzelhandelsstruktur, die zum Teil noch erhalten, zum Teil zumindest noch zu erahnen ist. Der Wunsch der Einzelhändler, an diesem Standort weiter zu bestehen, muss von uns gestalterisch unterstützt werden.

Wenn Sie ein spezifisches Merkmal nennen müssten, das die Bahnhofstraße ausmacht – welches wäre das?

Ohm: Wir haben hier einen relativ breiten Straßenraum, der zu wenig Platz lässt für die Funktionen, die Fußgängern, Radfahrern und dem Aufenthalt zugedacht sind. Außerdem sind diese Funktionen in geringer Qualität ausgebaut. Und wir haben eine Aufteilung in öffentliche und private Bereiche, was die größte Herausforderung an die Planung bedeutet. Denn die Gestaltung der Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Bereich muss so sein, dass die Straße in toto an Qualität gewinnt.

An welche Vorarbeiten konnten Sie anknüpfen und wie wertvoll waren diese für ihre Arbeit?

Ohm: Es gibt einen maßgeblichen positiven Input aus der AG Verkehr. Man hat die Lanze dafür gebrochen, dass wir andere Qualitäten brauchen. Wir haben am Ende einen anderen Weg gefunden. Aber zu thematisieren, dass hier eine andere Leitvorstellung entwickelt werden muss, um dem Einzelhandel das Leben zu ermöglichen und ein funktionierendes Stadtteilzentrum zu bekommen, das ist sehr erheblich ihr zu verdanken. Diese Leitvorstellung haben wir gemeinsam in die richtige Richtung gebracht und mit unserer Fachexpertise angereichert.

Schüffler: Die AG Verkehr hat in neue, innovative Richtungen gedacht, was gut ist. Allerdings sind die Ideen aufgrund behördlicher Instanzen nicht immer realisierbar. Deswegen stand die AG unseren Vorschlägen anfangs reserviert gegenüber, weil wir natürlich diesen Vorgaben Folge leisten müssen. So darf etwa auf Hauptverkehrsstraßen kein generelles Tempolimit von 30km/h herrschen.

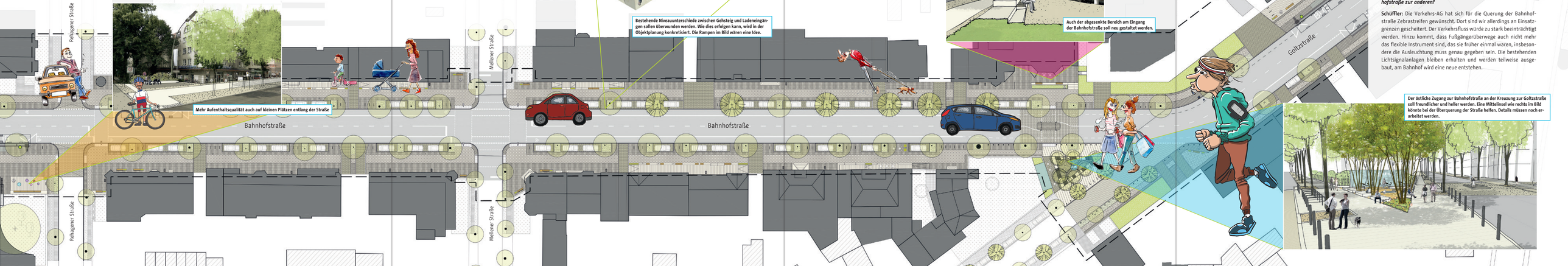
Also gibt es keine Chance für Tempo 30?

Schüffler: Im Verlauf des knappen Jahres, in dem wir hier tätig waren, haben sich insgesamt auch die politischen Vorgaben in Berlin geändert. Dies betrifft auch das Thema Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Auch die Rahmenbedingungen befinden sich im stetigen Fluss, und die Planung ist erst dann abgeschlossen, wenn ein Vorhaben realisiert wird.

Ohm: Aber unsere planerische Lösung ist stabil. Wir hätten überhaupt kein Problem damit, wenn hier Tempo 30 vorherrschen würde. Tempo 30 würde das Umfeld nur noch attraktiver machen. Wenn zur Gestaltung noch ein verminderter Lärmpegel kommt und eine bessere Querbarkeit der Fahrbahn, dann ist das für ein Geschäftszentrum ein wichtiger Aspekt.

Wie gelangen die Fußgänger zukünftig von der einen Seite der Bahnhofstraße zur anderen?

Schüffler: Die Verkehrs-AG hat sich für die Querung der Bahnhofstraße Zebrastreifen gewünscht. Dort sind wir allerdings an Einsatzgrenzen gescheitert. Der Verkehrsfluss würde zu stark beeinträchtigt werden. Hinzu kommt, dass Fußgängerüberwege auch nicht mehr das flexible Instrument sind, das sie früher einmal waren, insbesondere die Ausleuchtung muss genau gegeben sein. Die bestehenden Lichtsignalanlagen bleiben erhalten und werden teilweise ausgebaut, am Bahnhof wird eine neue entstehen.



Mehr Aufenthaltsqualität auch auf kleinen Plätzen entlang der Straße

Bestehende Niveauunterschiede zwischen Gehsteig und Ladeneingängen sollen überwunden werden. Wie dies erfolgen kann, wird in der Objektplanung konkretisiert. Die Rampen im Bild wären eine Idee.

Auch der abgesenkte Bereich am Eingang der Bahnhofstraße soll neu gestaltet werden.

Der östliche Zugang zur Bahnhofstraße an der Kreuzung zur Goltzstraße soll freundlicher und heller werden. Eine Mittellinsel wie rechts im Bild könnte bei der Überquerung der Straße helfen. Details müssen noch erarbeitet werden.