Bezirksamt
Tempelhof – Schöneberg

Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade

Analyse

Bahnhofstraße Lichtenrade

Neue Perspektiven für alle

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

REHWALDT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

REHWALDT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Bautzner Strasse 133, 01099 Dresden
Tel.: (0351) 811 96 - 0 - Fax: (0351) 811 96 -99

Impressum

Titel: Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade
Analyse

Auftraggeber:
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung
Rathaus Schöneberg, John-F.-Kennedy-Platz

Auftragnehmer:
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

in Zusammenarbeit mit (als Nachauftragnehmer)

Rehwaldt – Landschaftsarchitekten
Bautzner Strasse 133, 01099 Dresden
Tel.: 0351 81196-0, E-Mail: mail@rehwaldt.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleiter) - IVAS
Dipl.-Geogr. Martin Schüffler - IVAS
Dipl.-Ing. Angela Aurin – Rehwaldt Landschaftsarchitekten
Dipl.-Ing. Susi Hübner – Rehwaldt Landschaftsarchitekten
cand. Dipl.-Ing. (FH) Danny Wreden - IVAS

Status: Abschlussbericht Analyse

Bearbeitungsstand: Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen 1

1.1 Anlass der Untersuchung 1
1.2 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 1

2. Verkehrliche Analysen 3

2.1 Methodik und durchgeführte Erhebungen 3
2.2 Fließender Kfz-Verkehr 5
2.3 Ruhender Verkehr 13
2.4 Befragung der Gewerbetreibenden 23
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr 27
2.6 Radverkehr 33
2.7 Fußgänger 36
2.8 Zusammenfassung der wesentlichen Defizite Verkehr 41

3. Analyse öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualitäten 43

3.1 Städtebauliche Situation 43
3.2 Nutzungen 50
3.3 Vegetation 52
3.4 Proportionen und bauliche Qualitäten der befestigten Flächen 57
3.5 Barrierefreiheit 62
3.6 Ausstattungen 66
3.7 Öffentliche Beleuchtung 75
3.8 Zusammenfassung der wesentlichen Defizite öffentlicher Freiraum 79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte und großräumige Einordnung des Untersuchungsgebietes
Abbildung 2 Auslastung des öffentlichen Parkraums im Tagesgang durch ruhenden Verkehr im erweiterten Untersuchungsgebiet
Abbildung 3 ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen im Bestand
Abbildung 4 Abstellsituation für Fahrräder (Fotodokumentation, Kapazitäten und Auslastung)

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Fragebogen Gewerbetreibende

1. Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

1.1 Anlass der Untersuchung

Im Jahr 2015 wurde das Gebiet Lichtenrade Bahnhofstraße in das Städtebauförderprogramm Aktive Zentren aufgenommen. Ziel ist es, die Bahnhofstraße als Mittelpunkt des Stadtteiles durch Impulse zur wirtschaftlichen und stadtstrukturellen Stärkung zu sichern und weiter zu entwickeln. Ein maßgeblicher Bestandteil der Überlegungen ist es, die Bahnhofstraße als zentrale Ader des Gebietes nachhaltig gestalterisch und funktionell aufzuwerten.

Dazu soll ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, welches die Bahnhofstraße im Kontext ihres räumlichen Umfeldes analysiert, bewertet und schließlich konkrete Vorschläge sowohl für die Verkehrsorganisation im Umfeld als auch konkrete Gestaltungsvorschläge für die Bahnhofstraße entwickelt. Die großräumige Einordnung des Untersuchungsgebietes ist ***Abbildung 1*** enthalten.

Gemäß den Intentionen der Förderkulisse Aktive Zentren sollen bei der Erarbeitung der Analysen und Konzepte die Bewohner_innen, Gewerbetreibenden, Eigentümer_innen und weitere Agierende vor Ort einbezogen werden, um nachfolgend eine konsensorientierte Umsetzung vor Ort zu ermöglichen.

Im vorliegenden ersten Schritt werden die Grunddaten für die verkehrlichen Analysen zusammengestellt und durch eigene Erhebungen arrondiert. Dazu gehören insbesondere die Verkehrsmengen im fließenden Kfz-Verkehr, Radfahrende und zu Fuß gehende sowie auch der ruhende Verkehr.

Bestandsaufnahmen im Bereich der Gestaltung/ des Freiraumes betreffen die städtebauliche Situation, bestehende Nutzungen, Aspekte der Möblierung und der öffentlichen Beleuchtung.

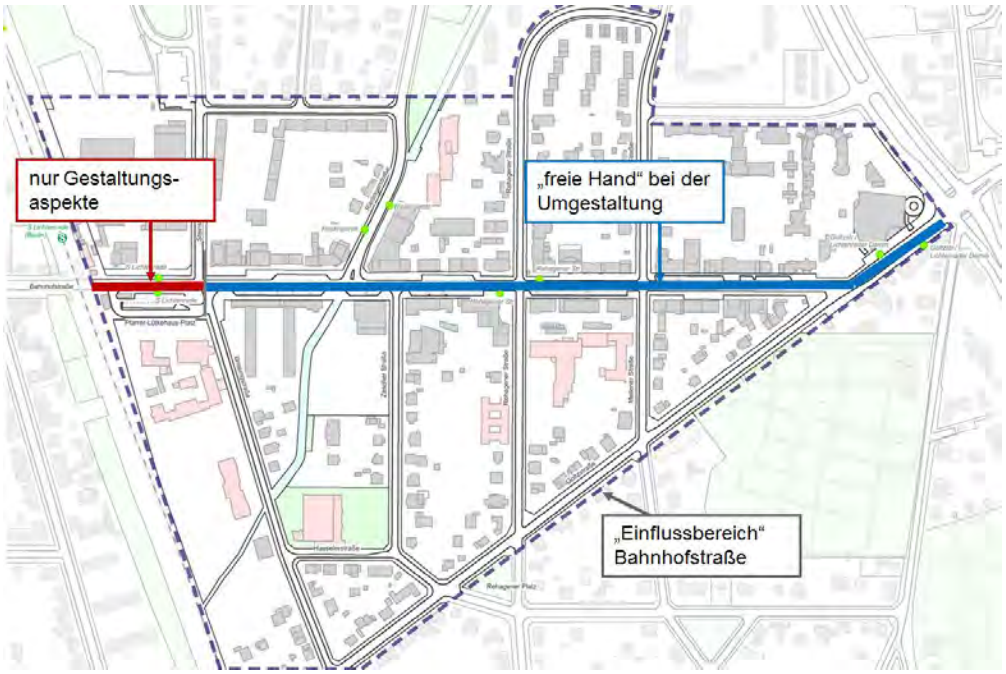
Aufbauend auf den in den Analysen festgestellten Defiziten sowie unter Berücksichtigung bestehender Zielstellungen bzw. von Anforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen im nächsten Schritt Planungsziele formuliert und konzeptionell-planerisch untersetzt werden.

1.2 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Bahnhofstraße liegt im Ortsteil Lichtenrade, dem südlichsten Ortsteil des Bezirks Tempelhof-Schöneberg in Berlin. Die etwa 800 m lange Straße verläuft in gerader Linie in Ost-West-Ausrichtung. Sie geht am westlichen Ende am bestehenden Bahnübergang in die Prinzessinnenstraße über, östlich mündet sie in die diagonal in Süd-West – Nord-Ost-Ausrichtung verlaufende Goltzstraße.

Foto: Blick von der Goltzstraße auf die rechts einmündende Bahnhofstraße

Funktional und gestalterisch ist der Teilabschnitt der Goltzstraße zwischen dem Knotenpunkt Lichtenrader bzw. Kirchhainer Damm (B 96) und der Bahnhofstraße eher dieser zuzuordnen, weiter in Richtung Westen nimmt sie dann eher den Charakter einer Wohnstraße an.



Grafik 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Entsprechend integriert der Kernbetrachtungsbereich der Untersuchung neben der Bahnhofstraße auch den Teilabschnitt der Goltzstraße bis zum Lichtenrader/ Kirchhainer Damm. Das erweiterte Untersuchungsgebiet, in dem Wirkungen der Bahnhofstraße auf die nähere Umgebung mit betrachtet werden sollen, grenzt sich zudem in etwa wie folgt ab:

- im Norden bis auf Höhe des Gerstnerweges – Löptener Straße,
- im Osten der Lichtenrader Damm,
- im Süden dem Verlauf der Goltzstraße folgend zur Haeselerstraße,
- im Westen dem Bahndamm der S-Bahn.

2. Verkehrliche Analysen

2.1 Methodik und durchgeführte Erhebungen

Um die Nutzung im Bestand sowie vorhandene oder potenzielle Konflikte als Grundlage der inhaltlichen Schwerpunktsetzung für die Umgestaltung zu eruieren, wurde eine Reihe von Erhebungen durchgeführt. Diese ergänzen bereits vorliegende Daten, so dass eine umfangreiche Beurteilungsgrundlage zur Verfügung steht.

Die Erhebungen wurden zeitnah nach Beauftragung des Projektes (Oktober 2016) vorbereitet und Mitte November in der 46. Kalenderwoche 2016 durchgeführt. Dieser Zeitpunkt muss als nicht optimal eingeordnet werden (gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS, Teil S – Stadtstraßen“[1] sollen Zählungen im Zeitraum von Ende März bis Ende Oktober durchgeführt werden). Generell wird der empfohlene Zählzeitraum damit nur leicht überschritten. Weiterhin kann davon ausgegangen werden, dass im November tendenziell mehr Kfz unterwegs sind, so dass die erhobenen Zahlen, im Sinne einer Grenzwertbetrachtung, als oberer Wert gesehen werden können. Die ermittelten Radverkehrsstärken hingegen dürften unterhalb der Nutzung in den Sommermonaten liegen, können aber hochgerechnet werden.

Abhängig von der Art und Durchführung der Erhebungen können unterschiedliche Aussagen und Erkenntnisse abgeleitet werden. Diese sind in den folgenden Beschreibungen zu den einzelnen Verkehrsarten enthalten.

Folgende Erhebungen wurden durchgeführt:

[1] *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S – Stadtstraßen, herausgegeben durch FGSV e.V., Köln, 2015*

Art der Zählung	Tag	Zeiten	Ort
Fließender Verkehr (Kfz, Fahrrad)			
Knotenpunktzählung (kamerabasiert, inklusive zu Fuß gehender)	Di. 15.11.2016	7 – 10 Uhr 15 – 18 Uhr	Knotenpunkt mit Riedingerstraße
Knotenpunktzählung (kamerabasiert, inklusive zu Fuß gehender)	Di 15.11. – Mi 16.11.2016	7 – 10 Uhr 15 – 18 Uhr	Knotenpunkt mit Mellener Straße
Querschnittszählung	Mi 16.11.2016	7 - 10 Uhr, 15-18 Uhr	Querschnitt Bahnhofstraße, westlich Steinstraße
Knotenpunktzählung (kamerabasiert, inklusive zu Fuß gehender)	Sa 19.11.2016	7 - 15 Uhr	Knotenpunkt mit Riedingerstraße
Knotenpunktzählung	Sa 19.11.2016	7 - 15 Uhr	Knotenpunkt Mellener Straße
Knotenpunktzählung	Sa 19.11.2016	7 - 15 Uhr	Querschnitt Bahnhofstraße, westlich Steinstraße
Querschnittszählung (mit Seitenradar, nur Kfz)	Di, 21.02.2017	0 – 24 Uhr	Querschnitt Goltzstraße (westlich Bahnhofstraße)/ Wolziger Zeile am Bahnübergang
Ruhender Verkehr			
Zählung	Di 15.11.2016	3 Stunden Zyklus (6 -21 Uhr)	erweitertes Untersuchungsgebiet
Kennzeichenerhebung	Mi 16.11.2016	30min. Zyklus (7-21 Uhr)	alle öffentlichen Parkmöglichkeiten entlang Bahnhofstraße
Kennzeichenerhebung	Sa 19.11.2016	30min. Zyklus (7-15 Uhr)	alle öffentlichen Parkmöglichkeiten entlang Bahnhofstraße
Stichprobenartige Zählung der abgestellten Kfz	Di 15.11.2016	Mittagsstunden	nicht öffentliche Parkkapazitäten im erweiterten Untersuchungsgebiet
Lieferverkehr			
Zählung/ Verortung	Mi 16.11.2016	7 - 18Uhr	entlang der Bahnhofstraße
Zählung/ Verortung	Sa 19.11.2016	7 - 15Uhr	entlang der Bahnhofstraße
Radverkehr (zusätzlich zu den Aufnahmen der Knotenpunktzählung)			
Stichprobenartige Zählung der abgestellten Räder	Di 15.11.2016	Mittagsstunden	entlang der Bahnhofstraße mit Schwerpunkt S-Bahnhof
Fußgängerzählung (Querungsbedürfnisse)			
Zählung/ Verortung	Mi 16.11.2016	7 - 18Uhr	entlang der Bahnhofstraße
Zählung/ Verortung	Sa 19.11.2016	7 - 15Uhr	entlang der Bahnhofstraße

Tabelle 1: Übersicht über die Erhebungen in der Bahnhofstraße Lichtenrade bzw. dem erweiterten Betrachtungsraum

Zur Einordnung der Bedingungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sind in der folgenden Tabelle die an den Erhebungstagen herrschenden Witterungsbedingungen enthalten.

Wetter	Di, 15.11.2016	Mi, 16.11.2016	Sa, 19.11.2016
Temperatur (Min/ Max in °C)	0,7 bis 7,5	6,7 bis 9,2	3,5 bis 8,3
Sonnenscheindauer (in h)	0	0	0
Niederschlagsart/ -menge (Beschreibung/ in mm)	zeitweise Nieselregen 3,9 mm	1,8 mm	zeitweise Nieselregen 3,8 mm
Wind (Mittel, in m/s)	4,1	3,7	2,6

Tabelle 2: Wetterdaten am Erhebungstag für die Station Berlin-Tempelhof (Quelle: Archiv Deutscher Wetterdienst)

Die Witterung kann generell als eher ungünstig für Fußgänger und Radfahrer eingeordnet werden. Im Allgemeinen nimmt der Anteil an Radfahrern, welche auch bei scheinbar ungünstigen Witterungsbedingungen das Fahrrad nutzen, zu.

2.2 Fließender Kfz-Verkehr

Einbindung in das Verkehrsnetz und Verkehrsbelegung

Die Bahnhofstraße (die Aussagen im Folgenden beziehen den Abschnitt der Goltzstraße zwischen Lichtenrader/ Kirchhainer Damm und Bahnhofstraße mit ein) ist im „Stadtentwicklungsplan Verkehr“[2] (StEP) im Bestandsnetz als Element des übergeordneten Straßennetzes dargestellt. Konkret wird sie in Stufe III („örtliche Straßenverbindung“) eingeordnet, welche von der B 96 (Stufe II, übergeordnete Straßenverbindung) via Prinzessinnenstraße/ Wünsdorfer Straße zum Schichauweg (ebenfalls Stufe II) führt. Im Netz „Planung 2025“ sind an den benannten Einstufungen keine Änderungen vorgesehen.

Die Lage der Bahnhofstraße im Straßennetz von Berlin lässt grundsätzlich den Rückschluss zu, dass sie eher eine örtliche Sammel- und Erschließungsfunktion hat und nur geringe Bedeutung als Verbindungselement aufweist. So ist der Süden von Lichtenrade westlich der B 96 und südlich von Schichauweg und Barnetstraße vom umgebenden Straßennetz „isoliert“ (mit Ausnahme von zwei Verbindungen in den Mahlower Ortsteil Waldblick) und u.a. von der Bahnhofstraße an das überörtliche Straßennetz angebunden.

Zur Überprüfung der tatsächlichen Relevanz wurde ein Vergleich der Fahrzeiten und zurückzulegenden Strecken auf ggf. relevanten Routen mit überörtlichem Charakter vorgenommen.

[2] *Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, herausgegeben durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stand: 29.03.2011 (Senatsbeschluss)*

Dazu sind die in Routenplanern als Vorzugsrouten ausgewiesenen Wege auf bestimmten Relationen herangezogen worden. Als überörtliche Relation unter grundsätzlicher Einbeziehung der Bahnhofstraße wurden dazu die Knotenpunkte B 96/ L 76 südlich von Lichtenrade und Marienfelder Allee/ Nahmitzer Damm nordwestlich des Ortsteils angenommen.

Auf den verschiedenen Wegebeziehungen sind folgende Fahrzeit- und Wegelängenunterschiede feststellbar:

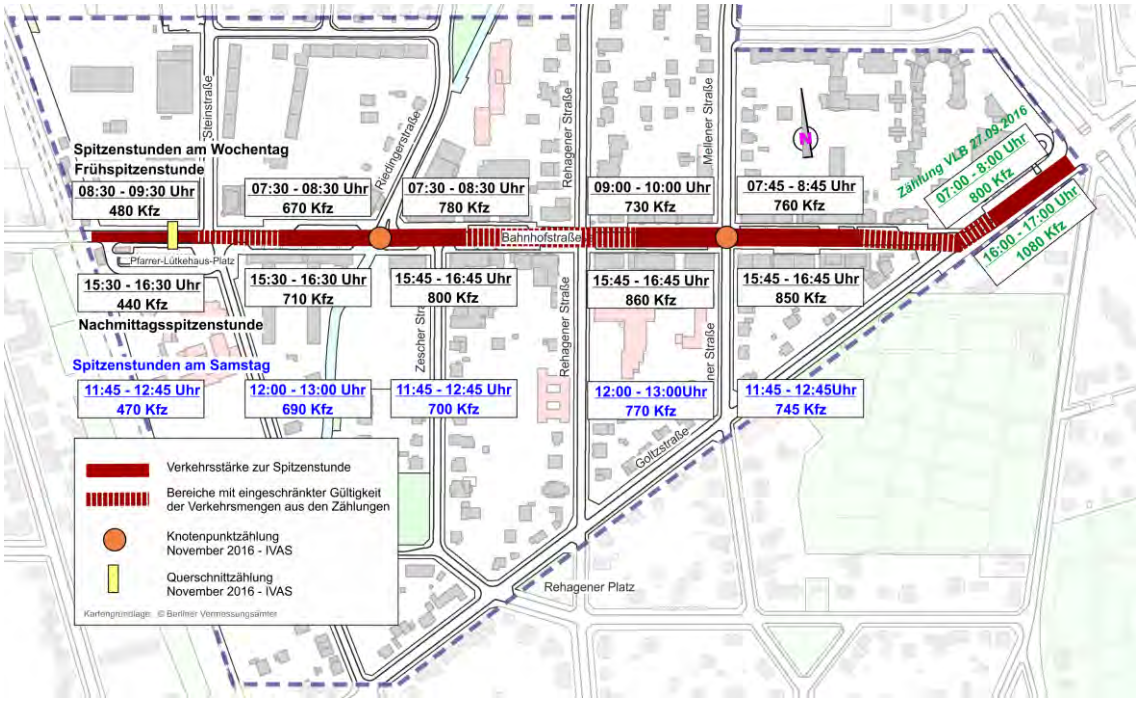
Route via	Distanz	Zeit
Barnetstraße – Motzener Straße – Nahmitzer Damm (empfohlene Vorzugsroute)	8,3 km	14 Min
Horstwalder Straße – Wünsdorfer Straße – Motzener Straße – Nahmitzer Damm	7,5 km	13 Min
Bahnhofstraße – Wünsdorfer Straße – Motzener Straße – Nahmitzer Damm	7,8 km	15 Min/ (12 Min ohne Verkehr)
L 76/ B 101	13,1	14 Min

Tabelle 3: Vergleich der Wegelängen und Reisezeiten auf möglichen Routen mit und ohne Durchfahrung der Bahnhofstraße (Quelle: Routenplaner Google-Maps)

Von vier nutzbaren Relationen liegen die drei durch Berlin führenden bzgl. Distanz und Fahrzeit dicht beieinander. Die Nutzung der südlichen Umfahrung der Stadt via L 79 ist deutlich länger, aber dennoch in vergleichbarer Fahrzeit zurückzulegen. Für die Fahrt über die Bahnhofstraße wird für die Situation „ohne Verkehr“ mit 12 Minuten die kürzeste Fahrzeit angegeben, allerdings ist tagsüber ein „Zuschlag“ von 3 Minuten aufgerechnet. Optisch wird die gesamte Bahnhofstraße als Bereich mit eingeschränkt fließendem Verkehr angezeigt.

Insgesamt wird deutlich, dass die Bahnhofstraße auf der benannten Relation derzeit weniger attraktiv ist, als die weiteren optionalen Verbindungen.

Im Rahmen der Verkehrszählungen wurden im Längsverkehr entlang der Bahnhofstraße für mehrere Querschnitte die Verkehrsbelegungen aufgenommen. Die Ergebnisse sind in der folgenden Grafik jeweils für die im Erhebungszeitraum liegenden Spitzenstunden aufgeführt.



Grafik 2: Spitzenstundenwerte an verschiedenen Querschnitten in der Bahnhofstraße (Zählzeitraum Wochentag 7 Uhr bis 10 Uhr und 15 Uhr bis 18 Uhr/ Samstag 7 Uhr bis 15 Uhr, bzw. grün markiert: 7 bis 19 Uhr durch VLB)

Insgesamt zeigt sich, dass entlang der Bahnhofstraße sowohl die Verkehrsbelegung, aber auch die Spitzenstunde variiert. Allerdings liegen die Stundenwerte jeweils dicht beieinander, so dass hier schon wenige Fahrzeuge über die Lage der Spitzenstunde entscheiden.

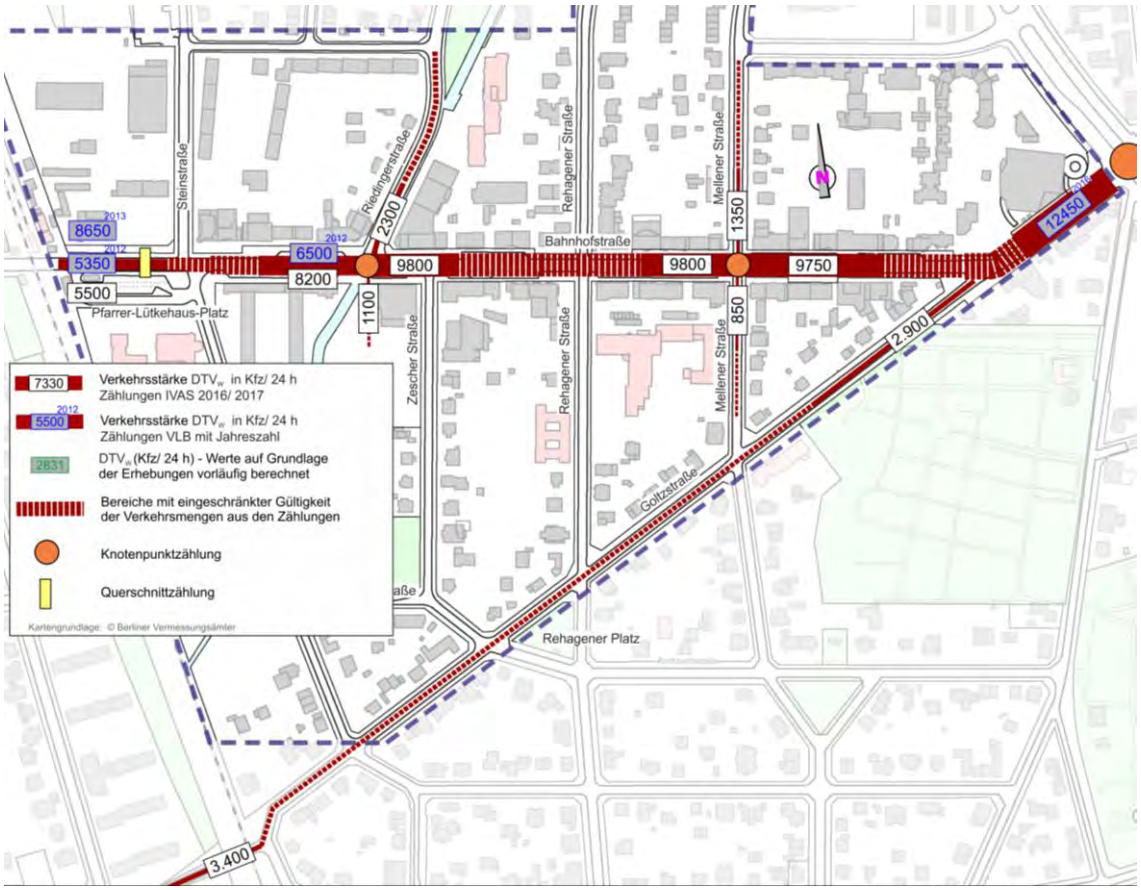
Überwiegend ist am Wochentag nachmittags gegenüber dem Vormittag die größere Belegung festgestellt worden. Besonders groß ist die Differenz um die Mellener Straße (etwa 100 Kfz), im Bereich der Riedingerstraße und Steinstraße sind die Unterschiede geringer.

Am Samstag liegt die Maximalbelegung bei etwa 770 Kfz in der Spitzenstunde (12:00 bis 13:00 Uhr) westlich der Mellener Straße. Dieser Wert liegt unterhalb der nachmittäglichen Spitzenstunde des Wochentages, aber über dem morgendlichen Wert. Dies kann als Indiz auf die Bedeutung der Bahnhofstraße als örtliche Geschäftsstraße mit starkem Einkaufsverkehr gewertet werden.

Zudem wurde eine Hochrechnung auf den „durchschnittlichen Tagesverkehr“ (DTV) vorgenommen. Als Berechnungsgrundlage sind die Vorgaben der des „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ – HBS[3] von 2001 herangezogen worden, da dieses für die Zählzeiträume (Zeiten und Monat) Korrekturfaktoren enthält. Im Ergebnis wurden werktägliche Durchschnittswerte zwischen 5.500 und 12.450 Kfz/ 24 Stunden ermittelt.

---

[3] *Vgl.: „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2001*



Grafik 3: DTV_W – Werktäglicher durchschnittlicher Tagesverkehr, basierend auf den Erhebungsergebnissen

Dabei ist die höchste Verkehrsbelegung am Knotenpunkt mit dem Lichtenrader Damm festgestellt worden. 9.750 Kfz/ Tag fahren auf der Bahnhofstraße westlich der Einmündung der Goltzstraße. In Richtung Westen sinkt die Belegung sukzessive, um im Bereich westlich der Steinstraße mit 5.500 Kfz/ Tag deutlich geringer auszufallen.

Die Schwerverkehrsanteile (Fahrzeuge >3,5 t) am Dienstag bei maximal 6 %, am Samstag bei 3,0 %. Ohne den im Bestand dichten Linienbusverkehr betrugen die Anteile 2 % (Dienstag) bzw. 0,3 % (Samstag). Üblicherweise werden Schwerverkehrsanteile bis 2 % schon die für die Ver- und Entsorgung angesetzt, so dass sich aus den Werten keine Probleme mit ortsfremden Schwerverkehren ableiten lassen.

In der Goltzstraße sind am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße 2.900 Kfz/ Tag gezählt worden, am Bahnübergang „Wolziger Zeile“ 3.400.

Querschnittsaufteilung und Verkehrsorganisation

Im Bestand ist der Straßenraum durch eine Fahrbahn mit je einem Fahrstreifen pro Richtung gekennzeichnet. Diese ist mit etwa 10 m Breite zwischen den Borden eher „großzügig“ dimensioniert. Es gibt im Straßenverlauf der Bahnhofstraße keine mittlere Leitlinie, lediglich unmittelbar vor den signalgeregelten Knotenpunkten sind Fahrpuren bzw. Warteflächen markiert. Im Abschnitt der Goltzstraße zwischen B 96 und Bahnhofstraße ist eine Leitlinie (Zeichen 340) vorhanden.

Foto: Blick in die Bahnhofstraße im Bestand (hier westlich der Zescher Straße/ Blickrichtung West)

Die Bahnhofstraße ist durchgängig als Vorfahrtsstraße (Beschilderung Z 306) ausgewiesen. Der Übergang von der Goltzstraße zur Bahnhofstraße ist dabei als „abknickende Vorfahrt“ (mittels entsprechendem Zusatzzeichen 1002 „Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen“) beschildert. Die in diesem Bereich vorhandene Leitlinie, welche dem Verlauf der Vorfahrtstraße folgt, sowie die die weitere Goltzstraße abgrenzende Wartelinie untersetzen die Führung der Vorfahrtstraße optisch.

Foto: Blick entlang der Goltzstraße im Bereich des Knotenpunktes mit der Bahnhofstraße

Die Regelung der abknickenden Vorfahrtstraße soll gemäß geltendem Regelwerk grundsätzlich „nur ausnahmsweise“ angewendet werden. Fußgängerverkehr über eine abknickende Vorfahrtsstraße soll zudem „mittels geeigneter Maßnahmen unterbunden“ werden und es sind „in einiger Entfernung […] Vorkehrungen zu treffen, um dem Fußgänger das sichere Queren zu ermöglichen.“[4]. Dies hängt damit zusammen, dass abbiegende Kfz i.d.R. von einem generellen Vorrang gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern ausgehen.

Maßnahmen zur Unterbindung von Querungen im unmittelbaren Knotenpunktbereich sind nicht vorhanden, als nächstgelegene „sichere Querungsmöglichkeit“ kann die ca. 120 m entfernte Furt an der Knotenpunkt-LSA B 96/ Goltzstraße eingeordnet werden.

Die Vorfahrtstraße endet im Osten am Knotenpunkt mit der B 96, im Westen ist eine Aufhebung mittels Zeichen 306 vor der Haltelinie des dort befindlichen Bahnübergangs beschildert. Der hinter dem Bahnübergang folgende Knotenpunkt mit der Wünsdorfer Straße ist demnach gleichrangig mit „rechts-vor-links“-Regelung. In Fahrtrichtung Ost beginnt die Beschilderung der Vorfahrtstraße unmittelbar hinter dem Bahnübergang, so dass die Ausfahrt aus dem Pfarrer-Lütkehaus-Platz untergeordnet ist.

Der Bahnübergang über die Bahnhofstraße ist im Bestand eingleisig und wird von der S-Bahn-Linie 2 zwischen Blankenfelde (Kreis Teltow-Fläming) — Bernau (bei Berlin) befahren. Da südlich von Berlin nur noch zwei Stationen bedient werden, endet jede zweite S-Bahn in Lichtenrade, so dass das eine Gleis wechselseitig von den durchgebundenen Zügen in beiden Richtungen genutzt wird.

Ausgehend von der Fahrplangestaltung sind am Wochentag (Betriebszeit etwa 5 Uhr bis 1 Uhr) aufgrund des 20-Minuten-Taktes im vollständigen Zuglauf sechs Schließungen pro Stunde notwendig. Der Kreuzungspunkt zwischen den Zügen in und aus Richtung Süden liegt im vier Minuten Fahrzeit entfernten, südlich gelegenen Mahlow, so dass die Züge im Wechsel nach 12 Minuten bzw. 8 Minuten über den Bahnübergang fahren. Dazu wird die Schranke etwa 30 Sekunden geschlossen.

Trotz der verhältnismäßig kurzen Schließzeiten sind im Tagesgang Rückstaus bis über den Knotenpunkt Steinstraße zu beobachten. Ein weiterer Effekt, der durch den Bahnübergang hervorgerufen wird, ist nach Öffnung die Entstehung von Pulks, welche in östlicher Richtung fahren.

---

[4] *Vgl.: „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (HAV), Kirschbaum-Verlag Bonn, 13. Auflage, 2013*

Foto: Rückstau während der Schrankenschließung Bahnübergang

Es ist vorgesehen, den Bahnübergang im Rahmen der Ertüchtigung der „Dresdner Bahn“ durch ein Brückenbauwerk zu ersetzen (die Bahnstrecke verleibt auf der 0-Ebene, die Fahrbahn wird unter dieser hindurchgeführt).

Parken findet überwiegend in baulich gesondert hergestellten Buchten in den Nebenanlagen statt, wobei als Aufstellformen vor allem Senkrecht- und Schrägparken vorgegeben ist. Zudem ist in einigen Bereichen das Parken in Längsaufstellung auf dem Gehweg (unter Nutzung des Unterstreifens, zwischen den vorhandenen Bäumen) erlaubt.

Foto: Parken auf dem Gehweg (vgl. Markierung, kleines Schild) und Parkverbot auf der Fahrbahn (hier: in Höhe Rehagener Straße)

Das Parken, teilweise sogar das Parken am Fahrbahnrand ist überwiegend per Beschilderung verboten, in einigen Abschnitten nur in den Abend- und Nachtstunden erlaubt. Zu den Details der Ordnung im ruhenden Verkehr vgl. Kapitel 2.3 ab S. 13.

Beidseitig schließen sich an den Parkstreifen Gehwege an, welche bei den vorhandenen Straßenraumbreiten von 25 bis etwa 31 m jedoch je nach Parkordnung und der genauen Lage der Häuserfronten unterschiedlich breit ausfallen. Die Spanne liegt zwischen 2,50 m und 9,00 m.

Es gibt weiterhin keine geradlinige Führung, vielmehr „springt“ der den zu Fuß Gehenden vorbehaltene Bereich. Weiterhin sorgen Einbauten, Sondernutzungen, Bepflanzung etc. für die Reduzierung der Gehwegbreiten. Detailbetrachtungen zu den Nebenflächen sind in Kapitel 3.4, ab S. 57 enthalten.

Radverkehrsanlagen sind in der Bahnhofstraße weder baulich eingeordnet noch auf der Fahrbahn markiert. Lediglich an den signalisierten Knotenpunkten sind kurze Aufstellbereiche innerhalb der vorhandenen Kfz-Fahrspuren markiert, wobei durch vorgezogene Haltelinien ein gewisser Schutz der Radfahrenden gewährleistet wird. Weitere Ausführungen zum Radverkehr sind in Kapitel 2.6, ab S. 33 enthalten.

Foto: Markierter Radaufstellbereich und vorgezogene Haltelinie in der östlichen Zufahrt zum Knotenpunkt Riedinger Straße (die Verschiebungen der Linie resultieren aus den auftretenden Scherkräften, welche die Asphaltdeck- und Binderschicht beeinflussen)

Knotenpunktformen

Entsprechend der Ausweisung der Relation Goltzstraße – Bahnhofstraße als Vorfahrtstraße sind alle Seitenstraßen an Knotenpunkten und Einmündungen mit Z 205 „Vorfahrt gewähren“ beschildert. Zudem sind zwei Knotenpunkte LSA-geregelt: Mellener Straße und Riedinger Straße. Als Besonderheit am zweitgenannten Knotenpunkt kann angesehen werden, dass es sich beim südlichen Arm um die Zu- und Ausfahrt des Parkplatzes des dort angesiedelten Discount-Marktes handelt, welcher in die Signalisierung eingebunden ist.

Des Weiteren sind nur an diesem Knotenpunkt Fahrspuren markiert: jeweils auf der Bahnhofstraße einen gemischten Geradeaus-Rechts sowie einem gesonderten für Linksabbieger (Aufstelllängen aus Richtung West etwa 22 m/ aus Richtung Ost ca. 35 m). An allen anderen Knotenpunkten und auch den untergeordneten Zufahrten an der Riedinger Straße sind keine gesonderten Fahrspuren markiert.

2.3 Ruhender Verkehr

Organisation im Bestand

Im Folgenden soll Art und Nachfrage des Parkens in der Bahnhofstraße sowie der näheren Umgebung beschrieben werden. Damit werden die allgemeinen Aussagen aus der Charakterisierung des Straßenzuges untersetzt.

In der Bahnhofstraße verteilt sich die Aufstellung zu ca. 80% in Schräg- oder Senkrechtparkstände und 20% Längsparkmöglichkeiten. Die Längsaufstellung der Fahrzeuge erfolgt in weiten Teilen meist zwischen Bäumen oder Möblierungselementen auf dem Gehweg.

Die Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten führt zu tageszeitlich schwankenden Angeboten. Bezogen auf die Mittagszeit, in der die durchschnittliche Nachfrage nach Parkmöglichkeiten in Geschäftsstraßen erfahrungsgemäß am höchsten ist, ist die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten am geringsten (vgl. ***Abbildung 2***). In diesem Zeitraum stehen rund 220 Parkplätze entlang der Bahnhofstraße zur Verfügung. Nach 15 Uhr bzw. 19 Uhr können zwei weitere Abschnitte mit tagsüber per Beschilderung freigehaltenen Parkmöglichkeiten genutzt werden (insgesamt 14 Parkmöglichkeiten mehr).

Rund 165 Parkplätze, also ca. drei Viertel der in der Bahnhofstraße zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten, sind tagsüber auf eine Maximalparkdauer von zwei Stunden beschränkt. Diese Beschränkung gilt Montag bis Freitag 9 -18 Uhr, sowie Samstag 9 -14 Uhr, was den Großteil der Geschäftszeiten abdeckt.

Des Weiteren gibt es im Verlauf der Bahnhofstraße viele Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken, welche durch eine dichte Beparkung der Seitenbereiche oft nur schwer erkennbar sind. Hinzu kommt, dass die Einfahrten oder Zugänge sich baulich nur unzureichend von der restlichen Gestaltung der Parkstände abheben, was irrtümliche Parkversuche nach sich zieht. Eine besondere Gefährdung stellt die nicht direkt überschaubare Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr dar, welche durch die parkenden Kfz leicht übersehen werden können. Auch die Ausfahrt gestaltet sich aufgrund fehlender Sicht auf den fließenden Verkehr schwierig.

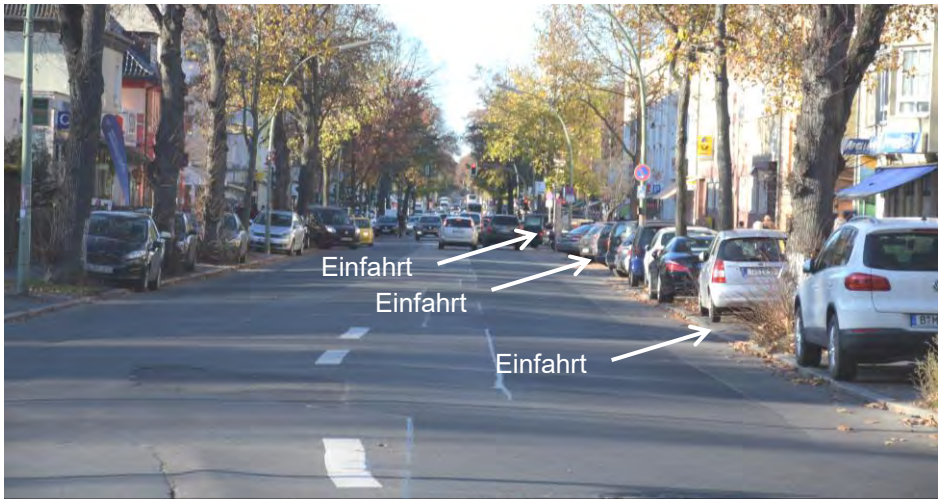


Foto: Schwer einsehbare Einfahrten durch dichte Randbeparkung und unzureichende bauliche Gestaltung

Eine Besonderheit im ruhenden Verkehr stellt in der Bahnhofstraße der P+R Parkplatz dar, welcher östlich der Gleise auf dem Pfarrer-Lütkehaus-Platz gelegen ist. Hier gelten, abgesehen vom Markttag (Samstag), an dem er von 6 – 15 Uhr komplett geräumt werden muss, keine Parkbeschränkungen. Es können hier 36 Kfz abgestellt werden, entsprechend der Bestimmung kann anschließend direkt auf die S-Bahn oder den Bus umgestiegen werden. Im nördlichen Bereich der Briesingstraße befindet sich außerdem ein Haltestand für sechs Taxen, sowie eine Taxirufsäule.

Etwa die doppelte Kapazität weist ein weiterer P+R Parkplatz westlich des Gerstnerwegs auf. Von der Bahnhofstraße aus ist dieser nicht separat ausgeschildert. Ungünstig im Sinne der Verknüpfung mit dem ÖPNV muss die fehlende direkte Zuwegung zum S-Bahnhof eingeordnet werden (Luftlinienentfernung zum Bahnsteig ca. 150 m), so dass ein „Umweg“ via Steinstraße/ Bahnhofstraße zurückgelegt werden muss (etwa 300 m). Allerdings liegt die Länge des Weges im akzeptablen Bereich.

Insgesamt resultiert aus der Lage und den fehlenden Restriktionen der P+R-Plätze in einem Umfeld von erheblichen Einschränkungen der Parkdauer, dass die Parkflächen nicht nur für Benutzer des ÖPNV attraktiv sind, sondern auch für Anwohner, Kunden und Angestellte.

Die Parkanordnung im erweiterten Untersuchungsgebiet nördlich und südlich der Bahnhofstraße beschränkt sich fast ausschließlich auf Längsaufstellung, die in Abschnitten nahe der Bahnhofstraße durch viele zeitliche Parkbeschränkungen gekennzeichnet ist. Damit wurde besonders in den südlich abgehenden Straßenzügen auf die bestehende Situation mit engen Querschnitten sowie besonders schutzbedürftigen Nutzergruppen wie z.B. Schüler_innen der ansässigen Schulen reagiert. Dort gelten meist beschränkte Parkverbote für die gesamte Dauer der Geschäftszeit (7 Uhr – 19 Uhr), wohingegen in der Nähe von Schulen eher die typischen Schulzeiten betroffen sind (7 Uhr – 15 Uhr).

Foto: Beispiel für enge Querschnitte und unübersichtliche Seitenbereiche, hier in der Mellener Straße

Abgesehen von den öffentlichen Parkflächen im Untersuchungsgebiet gibt es noch einige größere Parkkapazitäten abseits davon, die (theoretisch) bestimmten Zwecken zugeordnet sind. Die Anlage mit der größten Kapazität, die lt. Beschilderung nur der Kundschaft von Edeka zur Verfügung steht, ist das zum Markt gehörige Parkhaus an der Goltzstraße. Dieses erstreckt sich über drei Etagen und hat eine Kapazität von ca. 160 Stellplätzen, welche in der Geschäftszeit genutzt werden können.

Etwa halb so viele Stellplätze stehen der Nettokundschaft auf dem Kundenparkplatz westlich der Zescher Straße zur Verfügung. Dieser ist mit einer Parkdauerbeschränkung von einer Stunde versehen und steht außerhalb der Geschäftszeiten nicht zur Verfügung. Nördlich davon, direkt hinter der Woolworth-Filiale, ist des Weiteren eine Parkpalette vorhanden, welche auf zwei Ebenen eine Kapazität von ca. 70 Stellplätzen aufweist. Auf diese Stellplätze wird im Straßenraum nicht gesondert hingewiesen.

An den bereits erwähnten P+R Parkplatz westlich des Gerstnerwegs, schließen sich im Süden Kundenstellplätze des dortigen REWE Marktes an, der etwa Platz für 100 Kfz bietet. Eine weitere Möglichkeit mit jedoch einer nur geringen Stellplatzkapazität weist mit 32 Plätzen der Parkplatz des Bürgerbüros südlich des Bürgeramtes auf.

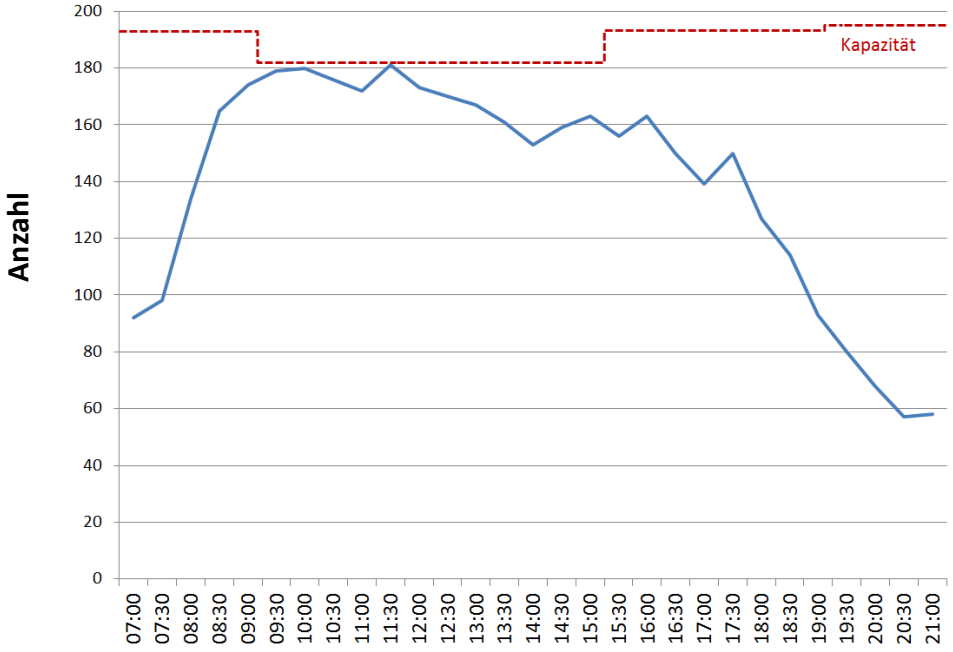
Nachfrage im Tagesgang

Im Zuge der Untersuchungen wurden Zählungen parkender Kfz im erweiterten Untersuchungsgebiet (inklusive der Bahnhofstraße) vorgenommen, sowie die Aufnahme von Kennzeichen und Parkscheiben ausschließlich im Bereich der Bahnhofstraße (jeweils nur im öffentlichen Straßenraum). Die Betrachtungen wurden jeweils an einem mittleren Wochentag, als auch an einem Samstag (Markttag) durchgeführt.

Die Erhebung in Form einer Zählung ermöglicht im Abgleich mit den verfügbaren Stellplätzen generelle Aussagen zur Auslastung. Um zusätzlich bestimmen zu können, wie lange einzelne Fahrzeuge geparkt wurden und wie groß der Umschlag (Anzahl der Wechsel der Kfz über den Tag) ist, sind die Kennzeichenerhebungen geeignet. Dabei wurden die Kennzeichen aller geparkten Fahrzeuge in einem 30-Minuten-Takt aufgenommen, so dass in der Auswertung das Nutzerverhalten sehr detailliert bestimmt werden kann.

Bezüglich der weiteren Parkmöglichkeiten werden qualitative Beschreibungen aus den Vor-Ort-Beobachtungen gemacht.

Betrachtet man die Zählungen in der Bahnhofstraße, lässt sich in den Mittags- und Vormittagsstunden die höchste Auslastung ablesen (*vgl. Abbildung 2*).



Grafik 4: Nachfrage nach Parkplätzen im Tagesverlauf entlang der Bahnhofstraße (ohne P+R Bereich)

Zwischen 6 und 9 Uhr ist ein deutlicher Zustrom festzustellen, wobei die daraus resultierende Auslastung spätestens ab 9 Uhr einen starken Parksuchverkehr hervorruft. Erst zwischen 18 und 21 Uhr geht die Auslastung wieder auf ihr Ausgangsniveau zurück, welches durchschnittlich bei rund 40% belegten öffentlichen Parkmöglichkeiten, entlang der Bahnhofstraße, liegt.

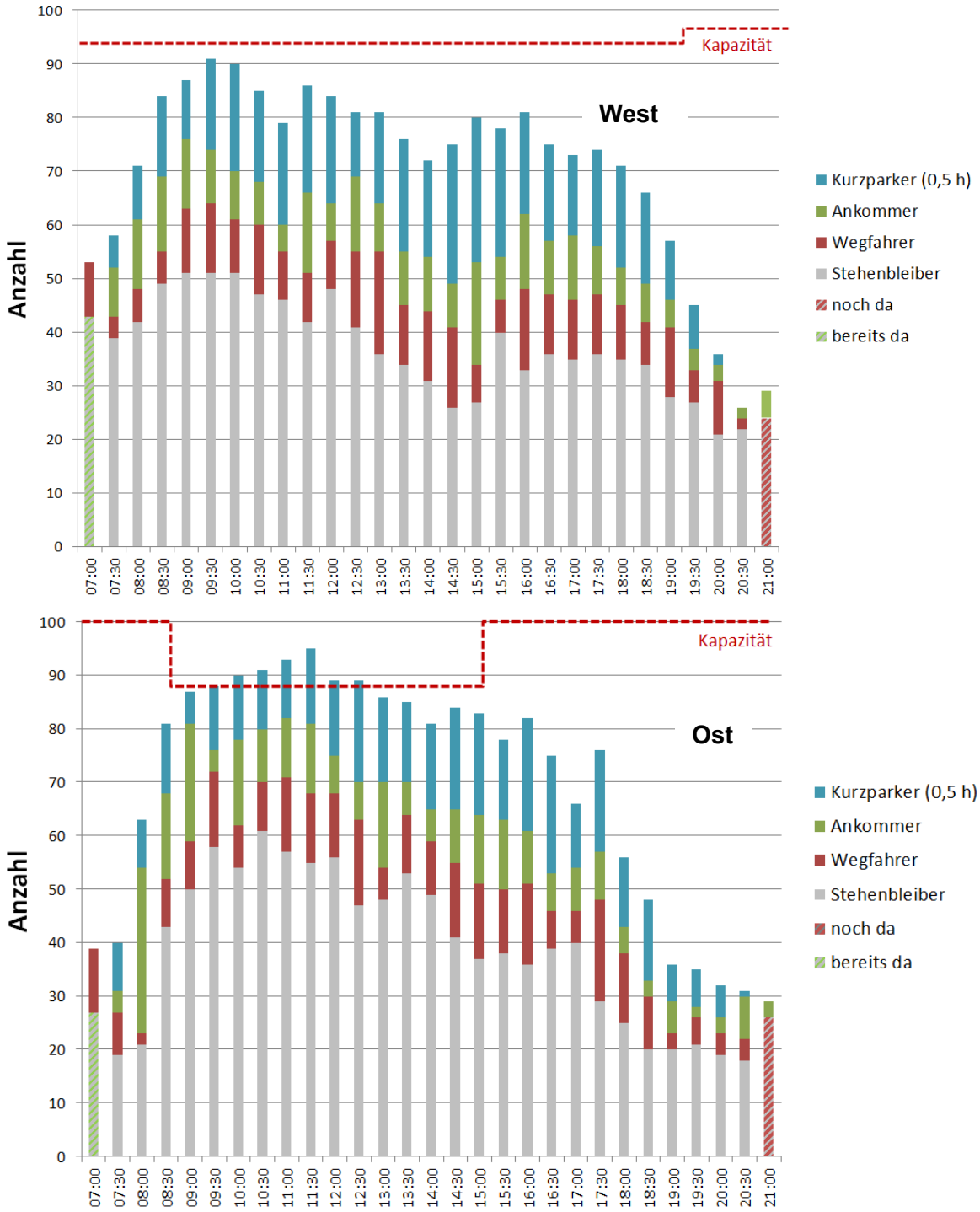
Hervorzuheben ist, dass zu den Tageszeiten mit einer Auslastung, die höher als 80% liegt, fast immer illegal parkende Kfz festgestellt wurden. Lokale Schwerpunkte sind die nördlichen Straßenbereiche der Bahnhofstraße (zwischen der Stein- und Riedingerstraße und zwischen der Rehagener- und Goltzstraße), sowie der P+R Parkplatz bzw. der Straßenbereich vor dem Landhaus Lichtenrade.

Fotos: Beispiele für illegal parkende Kfz entlang der Bahnhofstraße und auf dem P+R Parkplatz

Für die Auswertung der Kennzeichen- und Parkscheibenerfassung wurde die Bahnhofstraße in drei Teilbereiche gegliedert. Bereich Ost erstreckt sich vom Knotenpunkt Goltzstraße bis zum Knotenpunkt Rehagener Straße. Dort beginnt der Bereich West, dessen Ende durch den Knotenpunkt Steinstraße markiert wird. Der dritte Teilbereich umfasst den P+R Parkplatz auf dem Pfarrer-Lütkehaus-Platz, welcher aufgrund seiner abweichenden Bewirtschaftung gesondert betrachtet werden soll.

Die Kennzeichenerfassungen an einem mittleren Wochentag in den Bereichen Ost und West ergaben, dass etwa 60% aller Parkvorgänge nicht über 0,5 Stunden hinausgingen (vgl. die obere *Grafik 5*)

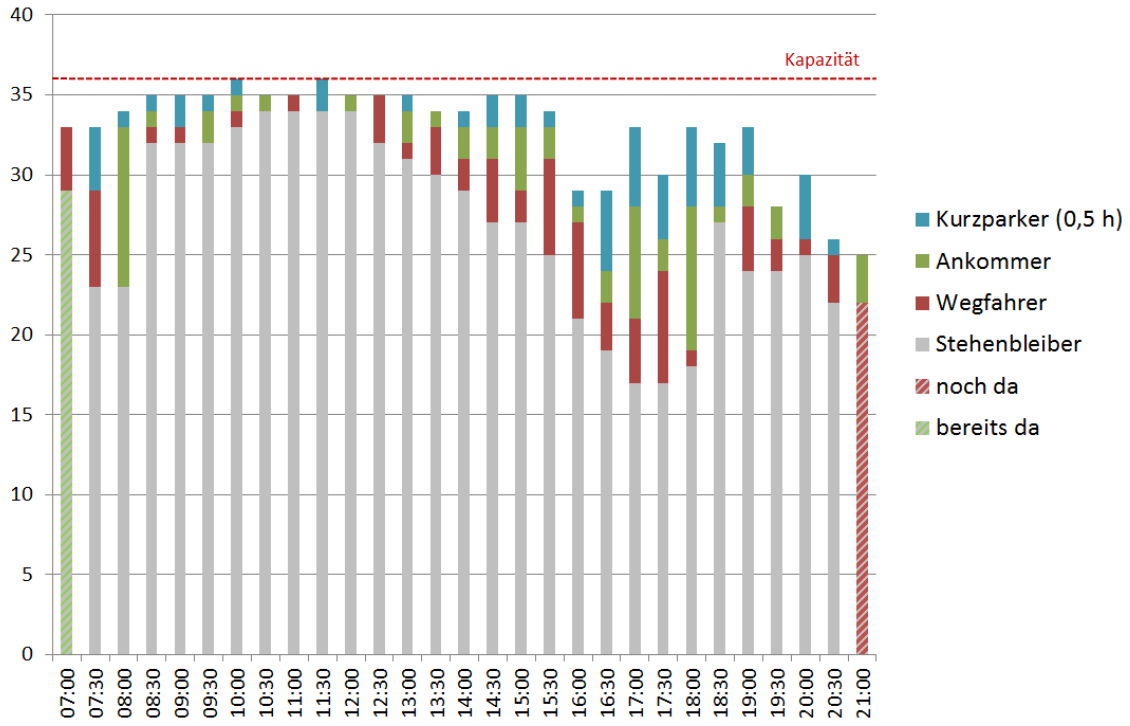
Weitere 25 % der Fahrzeuge parkten nicht länger als zwei Stunden und nur ein Rest von 15 % wurde länger abgestellt. In beiden Bereichen waren etwa ein Drittel der Parkflächen durchgängig, also über den gesamten Erhebungszeitraum (6 – 21 Uhr), belegt. Die beschriebenen kürzeren Parkvorgänge fanden demnach auf den verbleibenden Parkflächen statt. In beiden Bereichen vergleichbar ist zudem die durchschnittliche Dauer der Parkvorgänge, die bei rund 1,5 Stunden liegt.



Grafik 5: Tagesparkverlauf Bereich West (oben) und Ost (unten) am Erhebungstag

Wesentliche Unterschiede gab es in diesen beiden Bereichen an einem mittleren Wochentag lediglich im Tagesverlauf der ankommenden Kfz. Hierbei ist zu beobachten, dass im Bereich West am Morgen eine deutliche Spitze liegt, welche durch das P+R- Bedürfnis bzw. eine Art Bringedienst zum S-Bahnhof erklärt werden kann. Im Bereich Ost liegt diese Spitze der ankommenden Kfz in den Nachmittagsstunden, was auf einen höheren Anteil Einkaufsverkehrs hinweist.

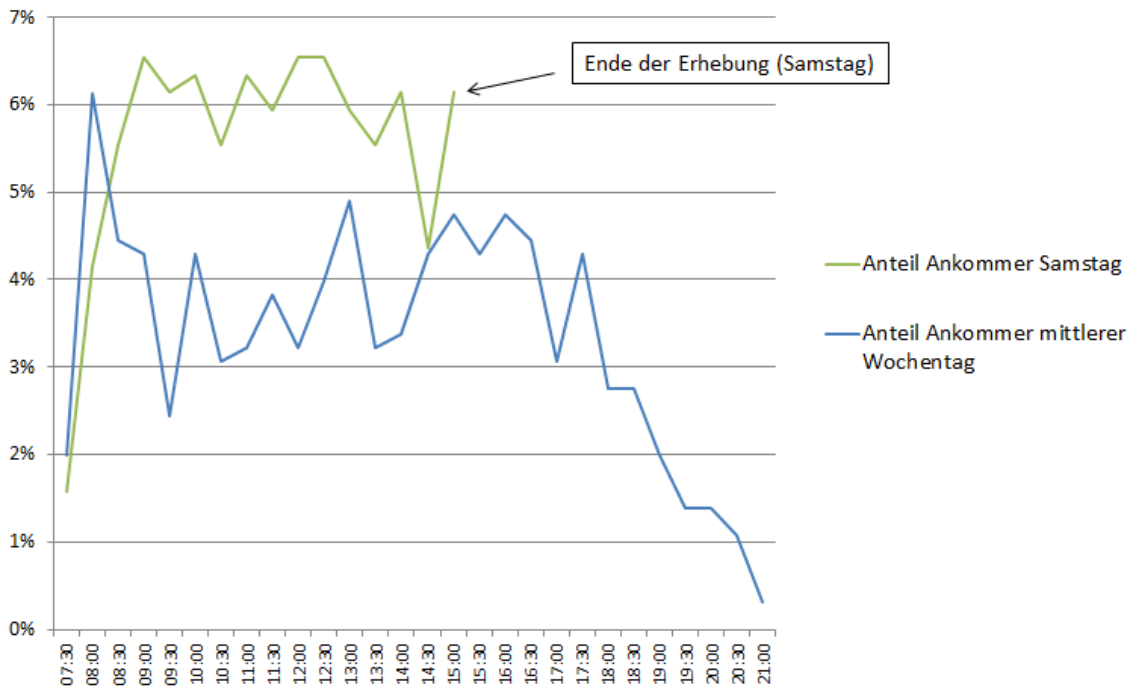
Gegenüber den Bereichen Ost und West unterscheidet sich der P+R Parkplatz in der Auswertung deutlich. Etwa 70% der Parkflächen sind dadurch gekennzeichnet, dass nur wenige bzw. keine Parkvorgänge im Großteil des Tagesverlaufs zu beobachten sind, was der klassischen P+R Nutzung entspricht. Die verbleibenden wenigen Plätze, die in den morgendlichen Stunden nicht belegt sind bzw. werden, weisen im Tagesgang einen enorm hohen Umschlag auf. Besonders deutlich stellt sich dies mit der durchschnittlichen Parkdauer über alle Nutzer dieser Parkflächen dar, welche bei lediglich rund 1,5 Stunden lag. Etwa 50 % der aufgenommenen Fahrzeuge wurde nur einmal gezählt, so dass als Parkdauer weniger als 30 Minuten betrug. Zwei Drittel aller Parkvorgänge sind kürzer als zwei Stunden.



Grafik 6: Tagesparkverlauf Bereich P+R an einem mittleren Wochentag

Es sei darauf verwiesen, dass die Methodik einer Aufnahme der Kennzeichen der vor Ort abgestellten Fahrzeuge eine gewisse Unsicherheit im Bereich der besonders kurzen Parkvorgänge birgt, da weitere innerhalb der 30-Minuten stattfindende Parkvorgänge nicht registriert werden. Diese können sich durchaus auch aus der Nähe zum S-Bahnhof begründen, indem Fahrgäste der S-Bahn geholt oder gebracht werden. Auch ein Aufsuchen des Einzelhandels oder der Gewerbeangebote der näheren Umgebung kommen als Ursache für das Aufkommen in Betracht.

Am Samstag ist eine Nutzung des P+R aufgrund des dann stattfindenden Wochenmarktes nicht möglich. Die Kennzeichen- und Parkscheibenerfassung wurde deshalb ausschließlich auf den Bereich Ost und den Bereich West beschränkt. Der deutlichste Unterschied zwischen einem mittleren Wochentag und einem Samstag zeigt sich bei den ankommenden Kfz im Tagesverlauf. Während sich unter der Woche noch klare Spitzen abzeichneten, ist das Ankommerverhalten am Samstag als relativ konstant über die Kernzeit zwischen 9 Uhr bis zum Geschäftsschluss der meisten ansässigen Läden um 14 Uhr einzuordnen.



Grafik 7: Vergleich des Ankommerverhaltens an einem Samstag und an einem mittleren Wochentag

Die Parkscheibenerfassung wurde nur in den Bereichen der Abschnitte West und Ost durchgeführt, in denen die bereits genannten Parkrestriktionen gelten. Dabei wurde darauf geachtet, ob in den parkenden Kfz eine Parkscheibe hinterlegt und diese ordnungsgemäß eingestellt wurde. Die Auswertung ergab, dass unter der Woche sowie am Samstag rund 60 – 70% aller Nutzer keine gültige Parkscheibe im Fahrzeug hinterließen bzw. die Parkzeit deutlich (um mindestens eine halbe Stunde) überschritten.

Abseits der Bahnhofstraße wurde im erweiterten Untersuchungsgebiet eine Zählung der belegten Parkflächen im drei Stunden Zyklus vorgenommen und die Auslastung abschnittsweise abgeleitet (*vgl. Abbildung 2*). Wie in der Bahnhofstraße ist hier in den Mittagsstunden die größte Belegung festgestellt worden. Bereits ab 9 Uhr sind die meisten Parkflächen nahe der Bahnhofstraße zu 85-100% ausgelastet, sodass auf die weiter entfernten Parkplätze ausgewichen werden muss. Im weiteren Tagesverlauf treten bis zu einer gewissen Entfernung zum zentralen Geschäftsbereich auch dort ähnliche oder sogar Belastungen über 100% auf.

Zu weit entfernt und scheinbar nicht mehr im unmittelbaren Einflussgebiet der Bahnhofstraße, liegen die Haeselerstraße bzw. der südlichste Teil der Goltz- und auch der Briesingstraße. In bestimmten Abschnitten, wie der Rehagener Straße, scheint die Auslastung in zwei nacheinander erfolgten Zählungen der belegten Parkflächen „zu springen“. Dies liegt vor allem daran, dass exakt zum Beginn einer Zählung aufgrund von zeitlich endenden Parkverboten auch deutlich mehr Parkflächen zur Verfügung standen, die nicht sofort beparkt wurden.

Betrachtet man die privaten Stellplatzkapazitäten im Untersuchungsgebiet, kann man, im Gegensatz zu den öffentlichen Parkmöglichkeiten, sehr unterschiedliche Auslastungen feststellen. Im Parkhaus des Edeka an der Goltzstraße wurde im Tagesgang eine relativ hohe Auslastung festgestellt. Dies wird durch die Aussage des Filialleiters, nach der es wochentags zu rund 75% ausgelastet ist, bestätigt. Augenscheinlich zu Spitzenzeiten bis über die Kapazität beparkt wird der Kundenparkplatz des Netto-Marktes. Dies resultiert nicht ausschließlich aus der Nachfrage durch Kundschaft des Marktes, da z.B. laut Angaben des Filialeiter des gegenüberliegenden Woolworth auch seine Kundschaft den Platz nutzt. Die Anlage hinter dem Woolworth wird hingegen kaum genutzt, was unter anderem mit der unattraktiven Zufahrtssituation erklärt werden kann. Dies sind sehr steil angerampte, enge und zeitgleich nur in einer Richtung befahrbare Zufahrten. Der Filialleiter gab an, dass eine Auslastung von 15% praktisch nie überschritten wird.

Foto: unzeitgemäße Zufahrten der Parkpalette der Woolworth-Filiale

Auch die Stellplatzkapazitäten des REWE Marktes sind im Tagesverlauf eher gering nachgefragt. Besonders aufgrund des direkt angrenzenden, oft voll ausgelasteten P+R Parkplatzes westlich des Gerstnerwegs, erscheint dies eher ungewöhnlich. Mit einer hohen Wahrscheinlichkeit werden hier vom Betreibenden Kontrollen oder sogar Abschleppvorgänge angeordnet, sodass Nutzer, welche keine Rewe-Kundschaft sind, die Stellplätze eher meiden.

Auf dem Parkplatz südlich des Bürgeramtes zeigt sich ein anderes Bild. Während der Öffnungszeiten des Bürgeramtes ist hier eine hohe Auslastung festzustellen.

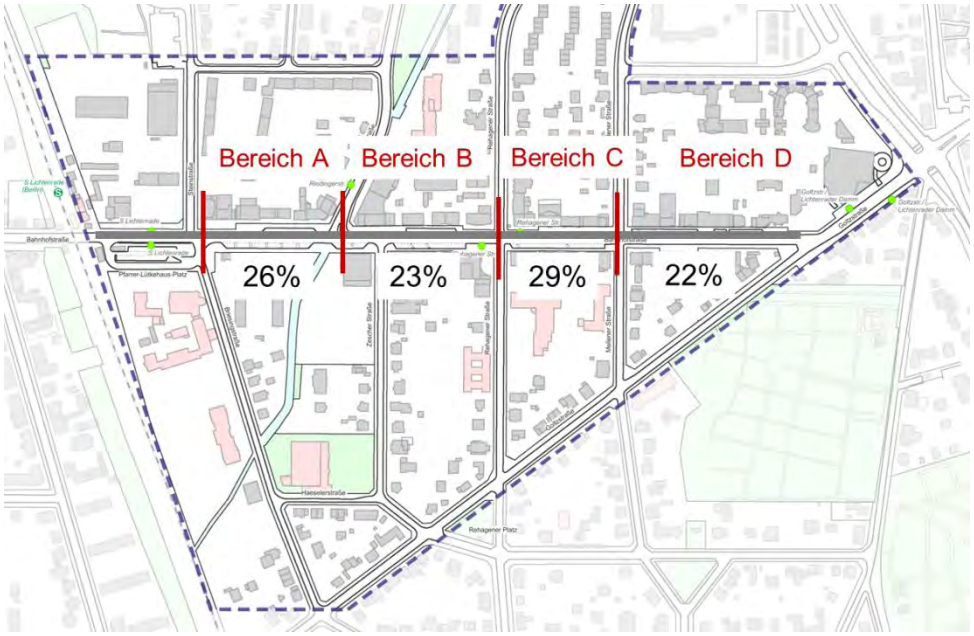
Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass das Geschäftszentrum Bahnhofstraße und auch die Nähe zur S-Bahn deutliche Auswirkungen auf die unmittelbar angrenzenden Straßenzüge hat. Auf allen nutzbaren Parkplätzen ist eine im Tagesgang hohe Nachfrage zum Teil bis über die Kapazitätsgrenze festzustellen. Stellplatzreserven sind somit kaum gegeben.

Relevant für die Geschäfte und auch z.B. für Warensendungen an die Anwohner_innen entlang der Bahnhofstraße ist außerdem Lieferverkehr. Dieser wurde im Rahmen der Erhebungen im zentralen Untersuchungsgebiet durch die Aufnahme von Lieferstandort, Lieferzeit und -dauer sowie Art der Lieferfahrzeuge betrachtet.

Daraus gewonnene Erkenntnisse zeigen, dass die meisten Liefervorgänge unter der Woche stattfinden. Vergleicht man einen mittleren Wochentag mit dem Samstag (Markttag), so lässt sich feststellen, dass am Samstag nur etwa 30% der Liefervorgänge des mittleren Wochentages abgewickelt werden. Identisch hingegen sind die genutzten Lieferfahrzeuge, denn hier erfolgen jeweils mindestens zwei Drittel aller Liefervorgänge mit einem Kleintransporter.

Bei der Ermittlung der mittleren Lieferzeit ergab generell eine Dauer von 10 Min. Die Lieferfahrzeuge standen dabei meist im Straßenraum, nahe den zu beliefernden Geschäften/ Wohngebäuden. Ein sehr geringer Anteil nutzte für die Liefervorgänge auch den Gehweg und behinderte so zu Fuß Gehende.

Betrachtet man den gesamten Straßenverlauf der Bahnhofstraße, so ist kein besonderer Belieferungsschwerpunkt zu erkennen. In jedem der Bereiche A - D (siehe unten) wurde an einem mittleren Wochentag etwa der gleiche Anteil an Liefervorgängen abgewickelt wird.



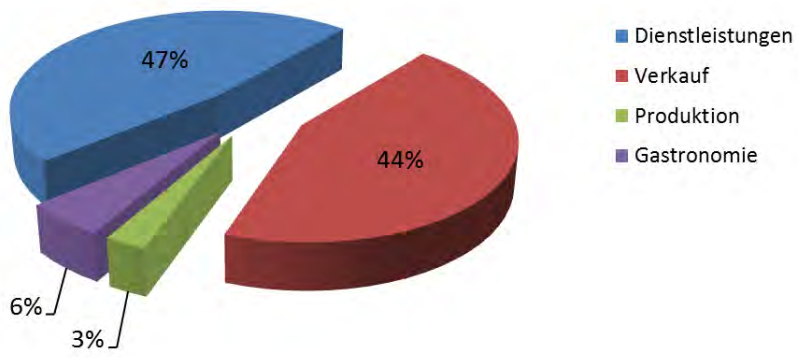
Grafik 8: Aufteilung der Liefervorgänge an einem mittleren Wochentag

Am Samstag sind ähnliche Verteilungen aufgenommen worden.

Im Zuge der Erhebungen wurden nicht nur Aufnahmen im öffentlichen Straßenraum vorgenommen, sondern zusätzlich auch Befragungen der Gewerbetreibenden. Die bereits gewonnen Erkenntnisse werden dadurch nochmals erweitert und untersetzt (vgl. folgendes Kapitel).

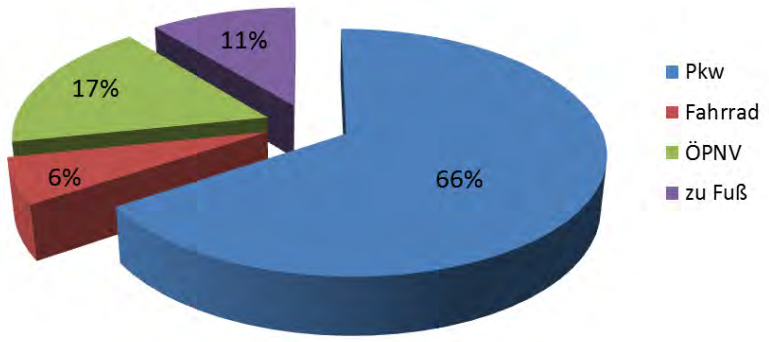
2.4 Befragung der Gewerbetreibenden

Um bei der Analyse des Untersuchungsgebietes spezifische Aussagen der wichtigen Nutzergruppe der Einzelhändler_innen zu erhalten, wurde mit Hilfe eines Fragebogens (vgl. ***Anlage 1***) eine Befragung durchgeführt. Insgesamt kamen von 26 Gewerbetreibenden ausgefüllte Fragebögen zurück, wobei alle im Untersuchungsgebiet vertretenen Branchen vertreten waren.



Grafik 9: Aufteilung der Gewerbearten im Rücklauf der Befragung

Der durchschnittliche befragte Betrieb besitzt 3-5 Mitarbeiter, wobei nach Schätzungen der Gewerbetreibenden etwa zwei Drittel davon mit dem Auto zur Arbeit kamen. Weitere 17 % der Beschäftigten nutzen den öffentlichen Personennahverkehr, der Anteil zu Fuß wurde mit 11 % im Mittelwert angegeben. Mit dem Fahrrad kamen nur 6% der Beschäftigten, was vor allem mit dem Befragungsmonat Dezember erklärt werden kann.

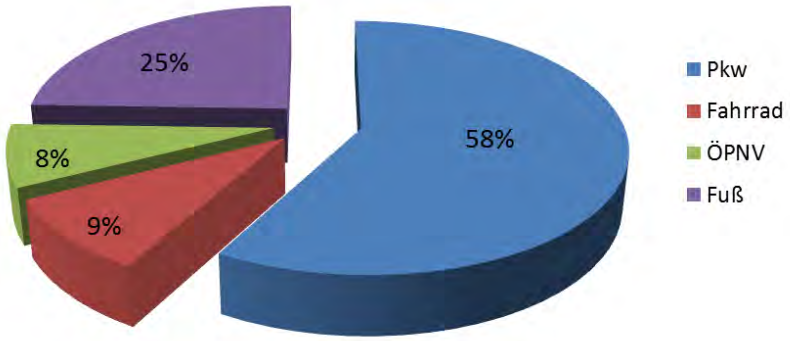


Grafik 10: Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten (eingeschätzt durch die Gewerbetreibenden)

Die Befragungen ergaben außerdem, dass nur rund ein Drittel der Arbeitgeber ihren Angestellten eine Möglichkeit bietet, ihre Fahrräder direkt vor Ort abzustellen, hingegen stellt die Hälfte der Arbeitgeber den Beschäftigten einen Stellplatz für das eigene Kfz zur Verfügung.

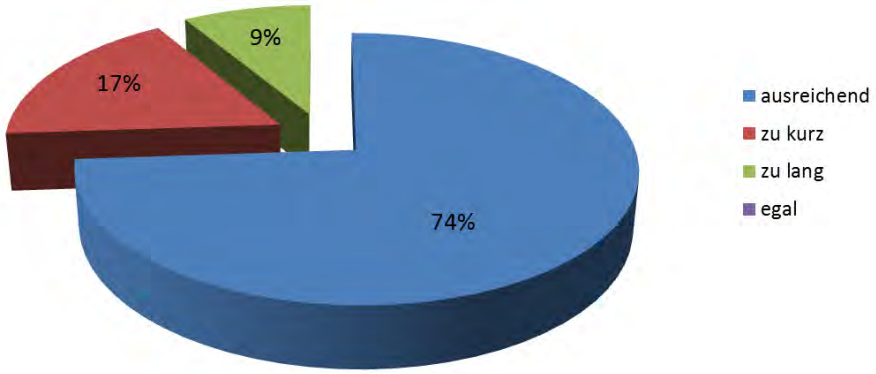
Um eine Einschätzung zur Verkehrsmittelwahl wurden die Gewerbetreibenden auch für ihre Kundschaft gebeten. Es muss vorausgeschickt werden, dass sich tatsächlich um eine „Schätzung“ handelt, da bei ÖV und Kfz-Nutzern oder zu-Fuß-Gehenden beim Betreten des Geschäftes nicht auf das Verkehrsmittel geschlossen werden kann, mit dem die Bahnhofstraße erreicht wurde. Auch Radfahrende sind nicht eindeutig zuzuordnen, da das Fahrrad nicht zwangsläufig vor dem Geschäft abgestellt werden muss.

Gemittelt über alle Antworten wurde von den Befragten eingeschätzt, dass rund 60% der Kund_innen die Läden mit dem Auto erreichten. Ein Viertel kam zu Fuß, Fahrrad und ÖV wurden jeweils von weniger als 10 % genutzt.



Grafik 11: Verkehrsmittelwahl der Kundschaft (eingeschätzt durch die Gewerbetreibenden)

Generell gaben die Befragten überwiegend an, dass sie ein Kundschaftsaufkommen bis etwa 50 pro Tag verzeichnen. Etwa zwei Drittel der Gewerbetreibenden schätzten ein, dass der Kundschaft keine oder zu wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung stehen. Die geltende Parkdauerbeschränkung wird von drei Viertel der Befragten als ausreichend erachtet.



Grafik 12: Einschätzung der beschilderten Parkdauer (eingeschätzt durch Gewerbetreibende)

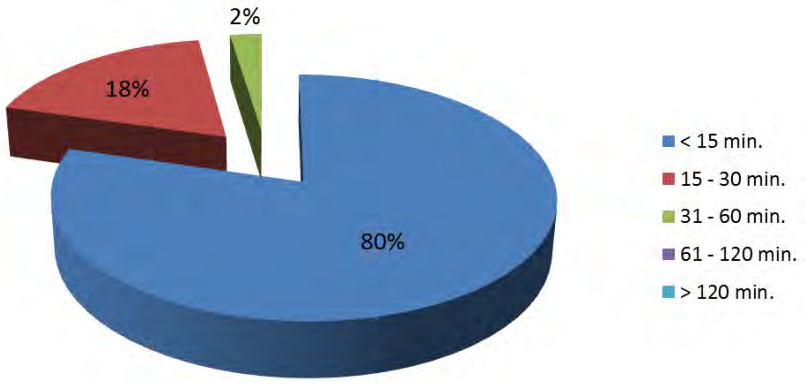
Eine klare Meinung gibt es zum Thema Parkgebühren. Nur durch eine Minderheit von etwa 15% wird eine Gebührenerhebung als sinnvoll erachtet. Der Großteil der Teilnehmer_innen wünscht sich aber unabhängig davon generell vermehrte Kontrollen der Parkdauern im Gebiet.

Der größte Teil des Fragebogens für die Händler beschäftigte sich mit der individuellen Liefersituation der Betriebe. Unter anderem sollte eine Gesamteinschätzung zu dieser vorgenommen werden, welche von fast 90% der Beteiligten als problemlos oder akzeptabel benannt wurde. Nur bei drei Geschäften besteht Bedarf nach einer deutlichen Verbesserung.

Die mit großem Abstand meisten Be- und Entladevorgänge finden auf den geschäftsnahen Fahrbahnabschnitten statt, was den fließenden Kfz-Verkehr, den ruhenden Verkehr und die Radfahrenden sowie auch die Sicht der querenden Fußgänger behindert. Lieferhöfe oder gesonderte Bereiche nutzt nur ein Bruchteil der Befragten, ebenso wie gesonderte Parkplätze und Gehwege.

Foto: Liefervorgang am Fahrbahnrand zwingt weitere Kfz zum Ausweichen

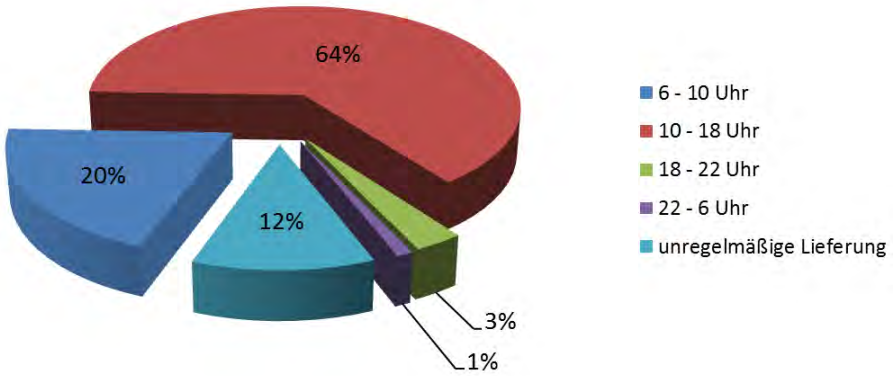
Rund 80% der stattfindenden Liefervorgänge dauern nicht länger als 15 Minuten und keiner der Händler_innen hat angegeben, dass ein Liefervorgang sich über eine Stunde hinzieht. Einige vereinzelte Geschäfte werden jedoch bis zu fünf Mal täglich beliefert, sodass Lieferverkehr entlang der Bahnhofstraße tagsüber meist ständig präsent ist.



Grafik 13: Durchschnittliche Dauer der Be- und Entladevorgänge

Generell werden die meisten befragten Läden täglich oder zwei bis drei Mal wöchentlich beliefert, hinzu kommen Lieferungen im Wochen-, 14-Tages- oder Monatsrhythmus. Zum Einsatz kommen dabei in rund drei Viertel der Fälle Kleintransporter oder Pkw, wobei die Belieferung mit Kleintransportern stark überwiegt. Das weitere Viertel deckt die größeren Lieferungen ab und wird fast ausschließlich durch Lkw realisiert. Sattelzüge kommen selten zum Einsatz.

Im Laufe des Tages lassen sich anhand der Aussagen der Betriebe einige Zeiten erkennen, die ein deutlich höheres Aufkommen an Lieferverkehr aufweisen. So finden beispielsweise fast zwei Drittel aller Liefervorgänge in den Kerngeschäftszeiten (von 10 – 18 Uhr) statt und belasten damit zusätzlich die verkehrsstarke Mittags- und Nachmittagszeit. Auf die unregelmäßigen Lieferungen und Lieferungen in Tagesrandlagen entfallen etwa 15%.



Grafik 14: Häufigkeitsverteilung der Lieferungen auf die typischen Lieferzeiten

Den bedeutendsten Kategorien der verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen konnten die Befragten eine von ihnen gewählte Wichtigkeit zuordnen. Die Kategorien umfassten die Verbreiterung der Seitenbereiche, eigenständige Radverkehrsanlagen, den Erhalt der bestehenden Parkflächen, eine Vermeidung stärkerer Kfz-Nutzung, mehr öffentliche Fahrradständer, die Begrünung, sowie eine stärkere gastronomische Nutzung.

Das mit Abstand wichtigste Thema war hierbei der Erhalt der bestehenden Parkflächen, wobei es rund 80% der Teilnehmer mit „besonders wichtig“ markierten. Ähnlich hohe Einschätzungen kamen dem Thema „Mehr öffentliche Fahrradständer“ und „Begrünung/ Bäume“ zu, welche jeweils mindestens zu zwei Drittel als „wichtig“ eingestuft wurden. Als besonders unwichtig ist für die Gewerbetreibenden das Thema der „Vermeidung stärkerer Kfz-Nutzung“ einzuordnen.

Zum Abschluss des Fragebogens war es außerdem möglich, nochmals eigene wichtige Stichpunkte anzuführen bzw. Anregungen und Bedenken zu äußern. Dieser Punkt wurde gut genutzt (15 von 26 teilnehmenden Befragten haben die Möglichkeit genutzt). Einige Anführungen wurden dabei öfter genannt und lassen sich als Hauptanmerkungen konstatieren:

- einheitliche Vorgaben zur Parkdauer in der Bahnhofstraße,
- mehr Parkmöglichkeiten (wurde oft durch ein regelrechtes „Parkchaos“ zu den Spitzenstunden begründet),
- Hinweis auf fehlende Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende (in erster Linie auch in Bereichen von Schulen)
- Forderung einer generelle Aufwertung mit der Neugestaltung für mehr Attraktivität, Sicherheit und allgemeine Aufenthaltsqualität.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorhandene Angebote

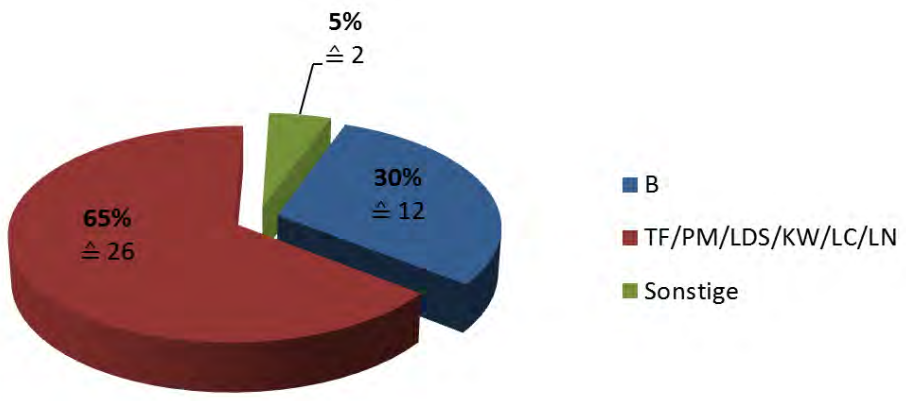
Eine erhebliche Rolle in der ÖPNV-Erschließung der Bahnhofstraße spielt die S-Bahn am Bahnhof Lichtenrade, der sich am westlichen Ende der Bahnhofstraße befindet. Wie bereits beschrieben verkehrt dort die S-Bahn-Linie S 2 (Blankenfelde (Kreis Teltow-Fläming) — Bernau (bei Berlin)). Die Durchmesserlinie mitten durch die Bundeshauptstadt hält unterwegs an wichtigen Umsteigebahnhöfen (u.a. Südkreuz, Yorkstraße, Potsdamer Platz, Friedrichstraße, Gesundbrunnen und Bornholmer Straße).

Das Fahrtenangebot sieht zwischen 5 Uhr und 22 Uhr sechs Fahrtenpaare pro Stunde vor, so dass aller 10 Minuten ein Zug in Richtung Berlin verkehrt. Auch in der Gegenrichtung ist diese Taktung gegeben, jeder zweite Zug fährt dabei über Lichtenrade hinaus nach Mahlow und Blankenfelde (Endhalt der Linie S 2). Nach 22 Uhr und vor 5 Uhr sowie am Wochenende ist das Angebot auf einen 20-Minuten-Takt reduziert, etwa zwischen 1 Uhr und 4 Uhr ruht der Betrieb.

Die S-Bahn-Station Lichtenrade ist zudem der südlichste Halt auf der Linie S 2 innerhalb des Tarifbereiches B (S-Bahn-Ring bis Stadtgrenze), so dass z.B. Einzelfahrscheine in Kombination mit dem Tarifbereich A (innerhalb des S-Bahn-Ringes) 2,70 Euro kosten. Für eine Fahrt ab Mahlow ins Berliner Zentrum müssen mit Einzelfahrschein hingegen 3,30 Euro bezahlt werden. Bei Monatskarten beträgt die Differenz etwa 19 Euro (AB: 81 Euro/ ABC: 99,90 Euro).

Dieser preisliche „Sprung“, der sich aus dem Wechsel der Tarifbereiche ergibt, kann zu einer größeren Nachfrage auch aus dem Gebiet südlich der Berliner Stadtgrenze führen, wenn Nutzer um Geld zu sparen nicht ihre nächstgelegene Zugangshaltestelle anfahren, sondern die tariflich günstigere.

Im Zuge der Kennzeichenerfassung wurde in diesem Zusammenhang außerdem eine Grafik über die Verteilung der verschiedenen Kreiskennzeichen auf dem P+R Parkplatz in der Bahnhofstraße erstellt. Die Grafik zeigt, dass in der als klassische P+R Nutzereingeordneten Fahrzeugee (parken über fünf Stunden am Stück) ein erheblicher Anteil mit Kreiskennzeichen aus den südlich an Lichtenrade angrenzenden Landkreisen vorherrscht. Ein weiteres Indiz kann die generell gute Nutzung der P+R-Parkplätze im Umfeld des Haltepunktes sein (vgl. auch Kapitel 2.3, ab S. 13).



Grafik 15: Aufteilung der Kreiskennzeichen auf dem P+R Parkplatz der über fünf Stunden parkenden Kfz

Ausgehend von der S-Bahn-Station (überwiegend als End- bzw. Starthaltestelle) sind mehrere Stadtbuslinien eingerichtet, welche unter anderem eine Verknüpfung in die umliegenden Wohngebiete sicherstellen. Zudem verkehrt eine Regionalbuslinie. Diese sind in ***Abbildung 3*** mit ihrem Linienverlauf dargestellt.

Linie	Linienweg	Takt
Stadtbusse		
M 76	***Lichtenrade (S)*** – Lichtenrader Damm – U Alt-Mariendorf – Röblingstraße – Priesterweg – U Walther-Schreiber-Platz	tagsü.*: 10 Min. früh/ spät: 20 Min.
172	Wünsdorfer Straße – ***Lichtenrade (S)*** – John-Locke-Straße – Johannisthaler Chaussee – U Rudow	HVZ: 10 Min. NVZ: 20 Min
175	(Ringlinie, nur in einer Richtung): ***Lichtenrade (S)*** – Hilbertstraße – Nahariyastr. – Taunusstraße – ***Lichtenrade (S)*** – Schichauweg – Illigstraße – ***Lichtenrade (S)***	20 Min. (nur tagsüber*)
275	***Lichtenrade (S)*** – Lichtenrader Damm – Kirchhainer Damm (Stadtgrenze)	20 Min (nur tagsüber*)
Regionalbusse		
743	***Lichtenrade (S)*** – Lichtenrader Damm – Taunusstraße – Großziethen	60 Min (nur tagsüber*)

*Tabelle 4: Übersicht Linienverlauf/ Taktung (*i.d.R. 6 bis 20 Uhr), die Haltestelle Lichtenrade (S) ist hervorgehoben*

Die Buslinien M 76 und 172 besitzen längere Linienwege. Dabei bedient die M 76 mit ihrer auf weiten Strecken sehr direkten Führung über den Mariendorfer bzw. Lichtenrader Damm gemäß der Aufgabe als Metrobus das S- bzw. U-Bahn-Netz. Dem gegenüber erfüllt die Linie 172 als Tangentiallinie mit einer indirekten Linienführung und mehreren Verknüpfungen mit dem Metrobus-/ S- bzw. U-Bahn-Netz eine Verteilfunktion.

Diese wird auch durch die Busse der Linien 175 und 275 erfüllt, allerdings verkehren diese Busse auf deutlich kürzeren Linienwegen. Die Linie 175 fährt dabei als Ringlinie erst die südlichen/ östlichen Gebiete ab, um nach einem weiteren Halt in an der Lichtenrader S-Bahn das Gebiet nordwestlich zu umrunden. Um eine Verwechslung der Linienwege durch das zweimalige Anfahren der Haltestelle zu vermeiden, nutzt der Bus als Start- und Endpunkt den südlichen Haltesteig, beim Zwischenhalt den nördlichen. Die Linie 275 verbindet den S-Bahn-Haltepunkt mit der südlichen Stadtgrenze am Kirchhainer Damm und hat auf dem Linienweg nur 8 Haltestellen.

Die als Regionalbus eingeordnete Linie 743 übernimmt eine ähnliche Aufgabe, indem sie das von drei Seiten von der Berliner Stadtgrenze begrenzte Großziethen mit der S-Bahn-Station verbindet (Entfernung: 3 km Luftlinie). Die Taktung der S-Bahn und der Buslinien erfüllt bzw. liegt über den im gültigen Nahverkehrsplan von Berlin (NVP) beschriebenen Mindeststandards[5].

[5] *Vgl.: Tabellen 6 und 7 auf S. 32 des „Nahverkehrsplan Berlin 2014 – 2018“, herausgegeben durch Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, inhaltlich verantwortlich Abteilung VII – Verkehr, Berlin, Dezember 2014*

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung sind die Einzugsbereiche der Haltestellen ebenfalls in *Abbildung 3* eingezeichnet. Als Einzugsbereich wurden folgende, in der Verkehrsplanung als „Standard-Werte“ anzusetzende Luftlinienentfernungen zugrunde gelegt:

- S-Bahn: 600 m,
- Bus: 300 m.

Die Einzugsbereiche der S-Bahn weichen von den Vorgaben des Nahverkehrsplans Berlin ab, in dem keine Differenzierung zwischen den einzelnen ÖPNV-Angeboten gemacht wird, sondern eine generelle Luftlinienentfernung zum nächsten Zugangspunkt von 300 m angegeben wird, in welcher 80 % der Bevölkerung liegt (vgl. NVP, Tabelle 4: Toleranzwert 400 m, Angabe für Bereiche mit „hoher Nutzungsdichte“). Allerdings wird für die Bahnhofstraße eingeschätzt, dass aufgrund der unmittelbaren Lage an der S-Bahn längere Fußwege direkt zur Station durchaus zurückgelegt werden, anstatt z.B. eine Haltestelle mit dem Bus zu fahren.

Insgesamt zeigt sich eine gute räumliche Abdeckung durch die vorhandenen Haltestellen. Unter Ansatz der 600 m Luftlinienentfernung für die S-Bahn liegt der Großteil der Bahnhofstraße im direkten Einzugsbereich (bis etwa Mellener Straße).
Durch die Stadt- und Regionalbuslinien werden die Bahnhofstraße selbst sowie die umliegenden Wohnviertel angemessen versorgt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Anforderungen des Nahverkehrsplans erfüllt werden.

Aufgrund der Ausrichtung des Busverkehrs als Zubringer des S-Bahn-Haltes sind die Bushaltestellen sowie die Verknüpfung zum Eingang des Bahnhofes von besonderer Relevanz. Im Bestand sind die Haltesteige etwa 50 bis 80 m östlich des Zuganges beidseits am Straßenrand eingerichtet.

Fotos: links - Haltesteige der Haltestelle „Lichtenrade (S)“ beidseits am Fahrbahnrand/ rechts – Stele mit Fahrplänen am südlichen Haltesteig

Baulich sind die Haltestellenebereiche und -steige nicht gesondert hervorgehoben. Die Ausstattung beschränkt sich auf die Beschilderung, Fahrpläne und Unterstände. Der Haltestellenbereich auf der Südseite der Straße ist länger (drei Schilder „Haltestelle“ hintereinander) und mit einer auffälligen Stele ausgestattet. Auf der Nordseite ist nur ein Schild eingeordnet. Allerdings wird die Haltestelle westlich des Bahnüberganges „fortgesetzt“, indem in der Prinzessinnenstraße nochmals zur Haltestelle gehörige Steige eingeordnet sind. Allerdings werden durch die Buslinien in Fahrtrichtung West beide bedient.

Zwischen S-Bahn und der Bushaltestelle auf der Südseite muss die Fahrbahn gequert werden, was ohne gesonderte Absicherung oder Anlage erfolgt. Lediglich unmittelbar am Ausgang der S-Bahn ist ein Sperrgitter eingeordnet, um das Umlaufen der Schranke, aber auch Querungen, zu verhindern.

Foto: Zugang zum S-Bahnhof, Sperrgitter und geschlossene Schranke

Mit dem geplanten Umbau des Bahnüberganges ist vorgesehen, im Bereich der Bahnunterführung auch die Bushaltestellen einzuordnen. Damit würde sich der Umstiegsweg verkürzen, auch wenn dann Treppen bzw. Aufzüge zum Überwinden der Höhenunterschiede genutzt werden müssten.

Barrierefreiheit

Das Thema der barrierefreien Haltestellenausstattung erhält mit Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und der darauf aufbauenden Novelle des Personenbeförderungsgesetzes eine große Bedeutung. Demnach wird eine durchgehende Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gefordert[6]. Ausnahmen können im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

[6] *Vgl.: §8(3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*

Im Bestand ist der S-Bahn-Halt ohne Stufen oder Treppen erreichbar, da der Mittelbahnsteig direkt an die Bahnhofstraße angebunden ist. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Ausstattung mit taktilen erkennbaren/ kontrastreichen Leitstreifen.

Foto: Zugang zum Bahnsteig des S-Bahnhofes Lichtenrade

Im Bereich der Bushaltestellen ist die Barrierefreiheit entlang der Bahnhofstraße durchgängig nicht gegeben. So ist zum Einstieg ein Höhenunterschied zu überwinden, welcher durch Kneeling (Absenken auf der Seite der Türen) nur teilweise reduziert werden kann. Durch das Anlegen von fahrzeugseitig vorhandenen Rampen durch den Fahrer können aber auch Rollstuhlfahrer in das Fahrzeug kommen. Bei enger Auslegung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) gilt dies jedoch nicht als barrierefrei, da eine Nutzung „grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ vorgegeben wird. Auch die taktile Erkennbarkeit/ Auffindbarkeit der Haltestelle bzw. des Einganges zum Bus ist baulich nicht gegeben.

Foto: Beispiel einer Haltestelle in der Bahnhofstraße (hier Rehagener Straße, Fahrtrichtung Ost) im Bestand: u.a. kein stufenloser Zustieg möglich, keine taktilen/ kontrastreichen Elemente

Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan von Berlin (NVP)[7] werden die Anforderungen der Barrierefreiheit thematisiert. Demnach ist in Berlin lt. NVP „im Bereich Bus aufgrund der enormen Anzahl von Haltestellen eine vollständige Umsetzung der gesetzlichen Vorgabe bis 2022 nicht möglich“. Allerdings sind bei Neu- und Ausbauten von Bushaltestellen grundsätzlich die Standards des NVP zu Ausstattung zu erfüllen. welche wie folgt gestellt werden:

- kurze, direkte, stufenlose und hindernisfreie Wegeverbindungen zur und innerhalb der Station
- stufenloser Zugang zum Bahnsteig und zum Haltestellenbord durch Bordabsenkungen (Bus, Straßenbahn)
- Ausstattung mit Blindenleitsystemen sowie visuelle Gestaltung mit guten Kontrasten und ausreichender Ausleuchtung
- barrierefrei zugängliche und nutzbare Liniennetzpläne, Fahrpläne, statische, dynamische sowie akustische Informationen

Diese Anforderungen werden in den Planungen für die Bahnhofstraße Berücksichtigung finden.

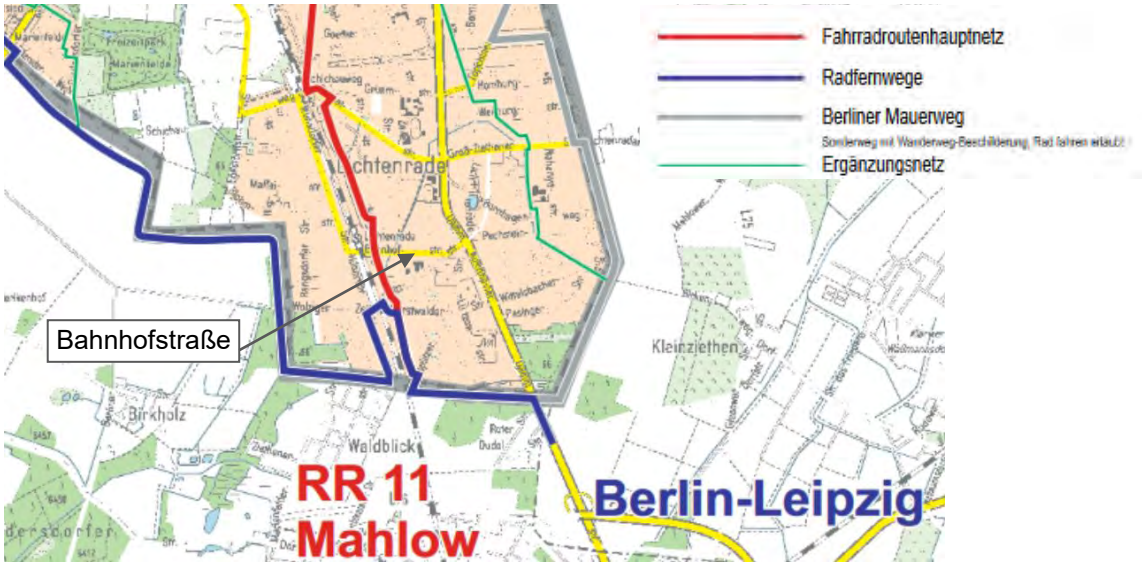
2.6 Radverkehr

Einbindung in das Berliner Radverkehrsnetz

Um die Bedeutung der Bahnhofstraße für den Radverkehr zu ermitteln, soll die Einordnung in das Radroutennetz der Stadt zurückgegriffen werden. Dieses ist im StEP Verkehr, Karte A.III-Radverkehrsnetz, dargestellt. Demnach hat die Bahnhofstraße in Längsrichtung keine über die allgemeine Hauptnetzstraße hinausgehende Funktion.

Allerdings quert im Bereich des Pfarrer-Lütkehaus-Platz die Radialroute „RR 11“ (Schlossplatz – Mahlow) von der Briesingstraße kommend zur Steinstraße die Bahnhofstraße. Durch Lichtenrade führt diese Route S-Bahn-parallel als Nord-Süd-Verbindung. Des Weiteren ist südlich der Bahnhofstraße der Radfernweg Berlin – Leipzig über den dortigen Bahnübergang im Zuge der Goltzstraße ausgewiesen.

[7] *Vgl.: Nahverkehrsplan Berlin 2014 – 2018, herausgegeben durch Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, inhaltlich verantwortlich Abteilung VII – Verkehr, Berlin, Dezember 2014*



Grafik 16: Zielplanung des „Übergeordneten Fahrradroutennetzes" (Ausschnitt aus der entsprechenden Karte SenStadt, Stand März 2014)

Derzeit werden die übergeordneten Routen durch ein Ergänzungsnetz planerisch untersetzt. Die Bahnhofstraße soll lt. Angaben von SenStadt Abt. VII in diesem enthalten sein.

Die Anforderung an Hauptnetzstraßen ist unabhängig von einer Funktion im Radroutennetz eine Ausstattung mit zeitgemäßen Radverkehrsanlagen[8]. Gemäß geltenden Regelwerkes (insbesondere „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" – ERA[9]) sind diese in Abhängigkeit der Anzahl an Fahrstreifen, der Verkehrsbelegung im Bestand sowie dem Geschwindigkeitsniveau auszuwählen. Ausgehend von den derzeitigen Rahmenbedingungen (zweistreifige Straße, 50 km/h, Verkehrsbelegung zwischen 400 und 1100 Kfz/ Spitzenstunde) wäre die Bahnhofstraße in den Belastungsbereich II einzuordnen und eine entsprechende Führungsform anzuwenden. Für diesen wird eine Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder auch Mischverkehr kombiniert mit einer Gehwegfreigabe empfohlen.

Die Planungen der Bahnunterführung sehen die Markierung von Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen vor, an welche der weitere Verlauf der Bahnhofstraße angebunden werden soll.

---

[8] *Vgl.: „Neue Radverkehrsstrategie für Berlin", Punkt 4.1.1 b: „Die Straßenbaulastträger werden bei der Instandsetzung prüfen, ob eine Standardverbesserung unter Berücksichtigung der „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen" (ERA) erreicht werden kann.", Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung VII – Verkehr, Berlin, März 2013*

[9] *Vgl.: Bild 8 „Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen" in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2010*

Führung und Nutzung im Bestand

Wie bereits beschrieben, sind derzeit keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden, sondern lediglich in den Zufahrten der per LSA geregelten Knotenpunkte kurze Streifen abmarkiert. Dennoch wird die Bahnhofstraße im Längsverkehr von Radfahrern intensiv genutzt, wie die durchgeführten Zählungen belegen. Demnach sind in der Spitzenstunde (7:30 Uhr bis 8:30 Uhr) westlich der Steinstraße in beiden Richtungen 40 Radfahrende gezählt worden. Angesichts der schlechten Wetterverhältnisse weist dieser Wert auf eine bei besserem Wetter höhere Radverkehrsnutzung hin.

Um diese zumindest im Ansatz zu bestimmen, soll auf die Daten der seit 2012 schrittweise in Berlin installierten Radverkehrszählstellen zurückgegriffen werden. Dazu wurden die in einem aus Radverkehrssicht günstigerem Monat gezählten Radfahrer mit denen an den Erhebungstagen aufgenommenen verglichen und ein Faktor gebildet. Dieser wurde auf die in der Bahnhofstraße gezählten Radfahrer angewendet. Als günstige Vergleichswoche ist die vierte Maiwoche gewählt worden (keine Schul- oder Semesterferien/ Feiertage). Der Faktor jeweils bezogen auf drei Werktage zeigt eine um 1,8-fach höhere Radverkehrsnutzung im Mai. Bezogen auf die Spitzenstunde in der Bahnhofstraße wären demnach etwa 72 Radfahrende unterwegs.

Abstellsituation

Auch die in der Bahnhofstraße abgestellten Fahrräder können als Indiz für eine hohe Radverkehrsrelevanz gewertet werden. Dabei ist das Umfeld der S-Bahn-Station Lichtenrade der Schwerpunkt. Im Bestand stehen östlich und westlich der Bahnstrecke überdachte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Quantitativ wurden nahe des S-Bahnhofes rund 130 spezifische Radabstellmöglichkeiten gezählt. Rund 80% dieser sind als „zeitgemäße“ Fahrradbügel realisiert, der Rest sind „Felgenklemmer“(vgl. ***Abbildung 4***).

Entlang der weiteren Bahnhofstraße kommen noch einmal ca. 150 fest verbaute Abstellmöglichkeiten hinzu, die durch ein Angebot von 50 flexiblen, zumeist durch den Einzelhandel aufgestellte ergänzt werden. Ein Großteil besteht hier aus den sogenannten „Felgenklemmern“ (vgl. auch Kapitel 3.6., ab S. 66)

Im Umfeld des S-Bahnhofes reichen die vorhandenen Kapazitäten nicht aus. In einer Stichprobe am Werktag wurden deutlich mehr Fahrräder als angebotene Bügel/ Klemmer gezählt. Deshalb werden auch Zäune, Schilder, Sperrgitter etc. beidseits des Bahnüberganges genutzt, um Fahrräder anzuschließen. Aufgrund der eher ungünstigen Witterung am Aufnahmetag kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der abgestellten Fahrräder bei milderen Temperaturen nochmals deutlich größer ist.

Foto: Im Umfeld des S-Bahnhofes Lichtenrade (hier Prinzessinnenstraße) abgestellte Fahrräder (November 2016)

Augenscheinlich ist nur ein geringer Teil der abgestellten Fahrräder als „Fahrradleiche“ einzuordnen, welche bei entsprechender Ansammlungen erfahrungsgemäß einen gewissen Prozentsatz ausmachen und so reguläre Abstellmöglichkeiten blockieren.

Ein weiterer Schwerpunkt abgestellter Fahrräder kann im Bereich der Bushaltestellen am Pfarrer-Lütkehaus-Platz ausgemacht werden. Demnach scheint die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV nachgefragt zu werden. Die Zielstellung der Radverkehrsstrategie, an Haltestellen mehr Abstellmöglichkeiten zu schaffen (vgl. Berliner Radverkehrsstrategie, Punkt 4.5.1) erscheint vor diesem Hintergrund sinnvoll.

Im Verlauf der Bahnhofstraße gibt es noch einen weiteren potenziellen Abstellschwerpunkt auszumachen, welcher sich im Knotenpunktbereich Riedingerstraße befindet. Auf der Südseite der Straße sind Fahrradbügel eingeordnet, nördlich gibt es in das dortige Sperrgitter eingearbeitete „Felgenklemmer“. Die Nachfrage in der weiteren Bahnhofstraße war zum Zeitpunkt der Erhebungen jedoch nicht sehr groß, was aber nicht als repräsentatives Abbild gesehen werden sollte. Vielmehr ist davon auszugehen, dass Einkaufswege hinsichtlich des Verkehrsmittels flexibler gehandhabt werden, als Teilstrecken zur Arbeit.

2.7 Fußgänger

Charakterisierung

Aufgrund der Funktion der Bahnhofstraße als Einzelhandelsschwerpunkt, aber auch des vom S-Bahn-Halt ausgehenden Zu- und Abgangsaufkommens sowie der Schulstandorte südlich der Bahnhofstraße ist die Bedeutung des Fußverkehrs auf der Bahnhofstraße recht hoch. Bei den Vor-Ort-Aufnahmen wurde ein entsprechendes Aufkommen sowohl in Längsrichtung, als auch die Fahrbahn querend, festgestellt.

Eine umfassende Beschreibung der Problemlagen ist in den Aufnahmen zum öffentlichen Raum enthalten (vgl. Kapitel 3.1), im Folgenden sollen nur die wichtigsten Einflüsse aufgezeigt werden.

Generell ist die Situation für Fußgänger in den Seitenbereichen eher ungünstig. Der vorhandene Gehweg variiert abschnittsweise stark in der Breite, ist nicht einheitlich linienhaft ausgebildet und wird zudem von Einbauten, Sondernutzungen u.ä. verstellt.

Im Rahmen der Verkehrszählungen wurde am Wochentag (15.11.2016, Zählzeitraum 7 Uhr bis 10 Uhr) auf Höhe des Knotenpunktes mit der Riedingerstraße in der Spitzenstunde (lag zwischen 9 Uhr und 10 Uhr) in Längsrichtung der Bahnhofstraße 400 Fußgänger gezählt. Aufgrund der Lage der Spitzenstunde am Ende des morgendlichen Zählzeitraumes kann nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächliche Spitze später liegt.

Am Samstag, an welchem auf dem PLP regulär ein Wochenmarkt stattfindet, lag die Spitzenstunde (19.11.2016, Zählzeitraum 7 Uhr bis 18 Uhr) zwischen 9 Uhr und 10 Uhr und am Querschnitt wurden 350 Fußgänger längs der Bahnhofstraße aufgenommen.

Diese Zahlen „einzuordnen“, also eine Bewertung abzugeben, ob dieses Aufkommen eher hoch oder niedrig ist, bereitet Schwierigkeiten. Das für den Fußgängerverkehr maßgebliche Regelwerk, die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ – EFA[10], enthält keine derartige Qualifizierung z.B. in Bezug auf typische örtliche Situationen.

Im „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ – HBS[11], können aber Aussagen zur Qualität des Fußverkehrs in Bezug zum Aufkommen und der vorhandenen Gehwege gemacht werden. Für die Berechnung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs wurde für die Spitzen-Viertelstunde (15.11.) am Querschnitt westlich der Riedingerstraße die stärker genutzte nördliche Gehwegseite gesondert ausgewertet.

Foto: Angenommener Querschnitt für die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs westlich der Riedingerstraße

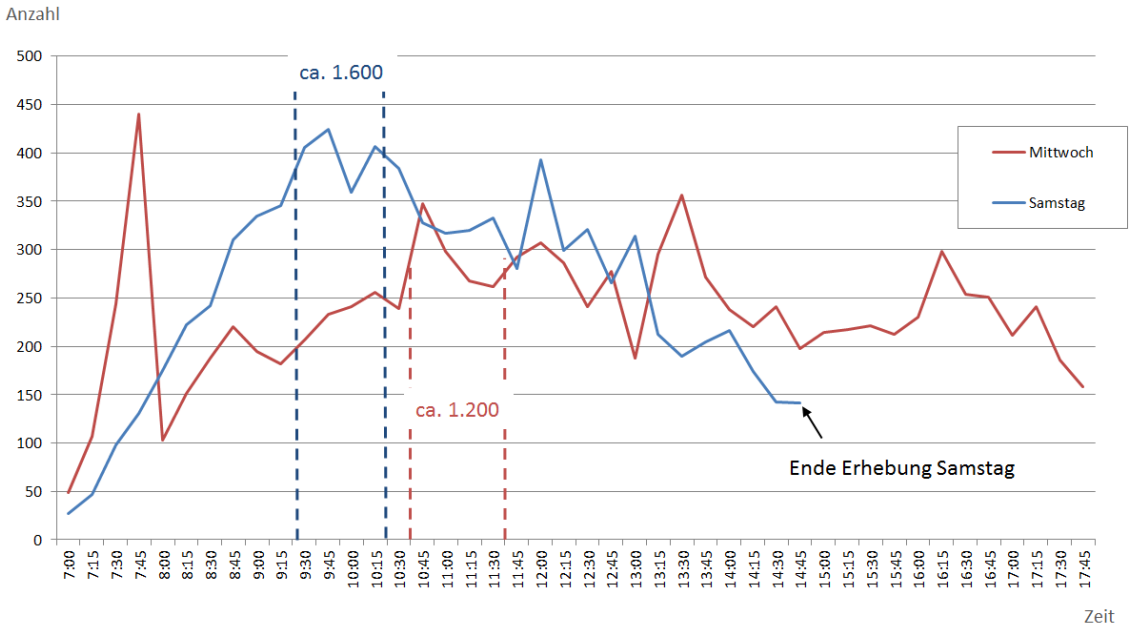
[10] *Vgl.: „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002*

[11] *Vgl.: „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Teil S – Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2015*

In der anschließenden Ermittlung sind Höhe des Fußgängeraufkommens, Breite des Gehweges (mit Abständen zu den vorhandenen Hindernissen und Einbauten), Fußgängergeschwindigkeit gemäß den Vorgaben des HBS eingegangen. Im Ergebnis wurde Qualitätsstufe C ermittelt, welche wie folgt beschrieben wird: „Die Geschwindigkeitswahl ist eingeschränkt. Regelmäßig treten durch andere Personen erzwungene Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen auf, die ständig beachtet werden müssen.“ Generell kann aus den gemachten Vor-Ort-Beobachtungen diese Beurteilung bestätigt werden.

Auch die Querung der Fahrbahn ist von Schwierigkeiten geprägt. Neben der generell großen Fahrbahnbreite kann vor allem die übermäßige Nutzung zum Parken/ Liefern sowohl unter Nutzung der Fahrbahnränder, aber auch der baulich angelegten Parkbereiche als kritisch eingeordnet werden. Dadurch werden Sichtbereiche verstellt bzw. ist das Erreichen der Fahrbahn insbesondere mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen eingeschränkt.

Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurden auch die Querungen durch Fußgänger über die gesamte Bahnhofstraße gezählt. Die Ergebnisse (kumuliert über die gesamte Straßenlänge) sind in der folgenden Grafik als Tagesganglinie dargestellt.



Grafik 17: Tagesganglinie Querungen durch Fußgänger am Mittwoch, 16.11. und Samstag 19.11. im Vergleich

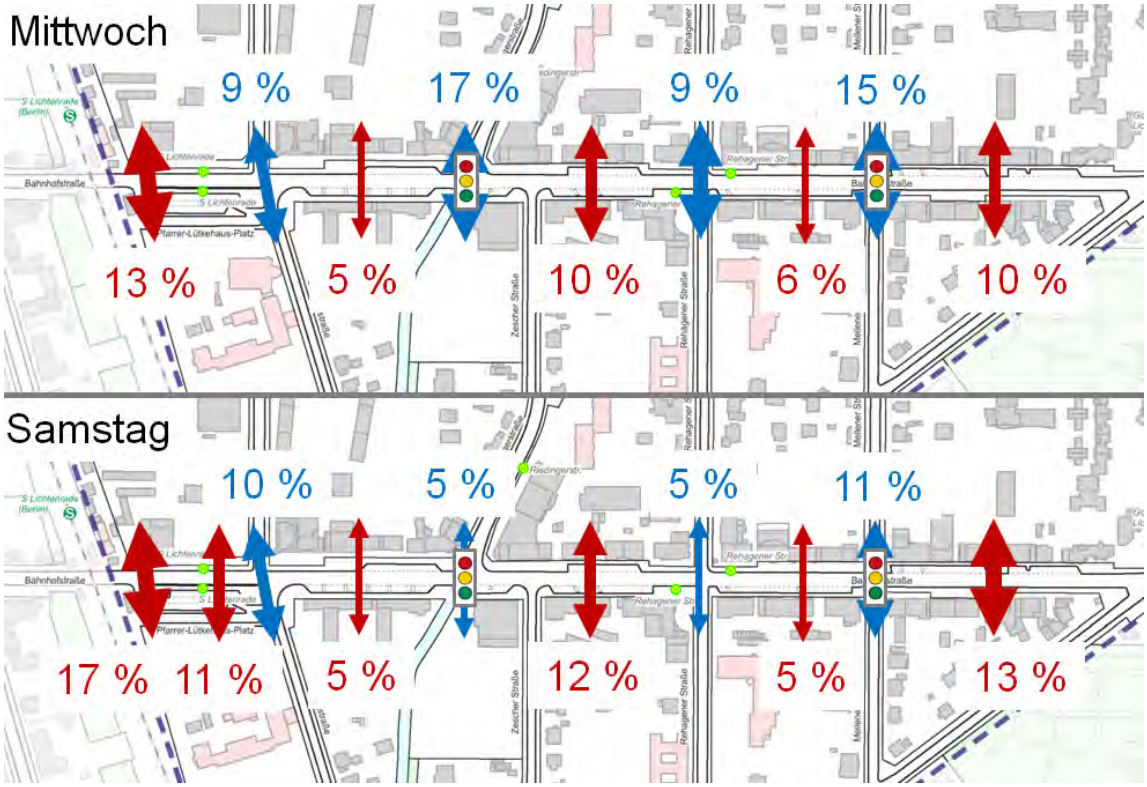
Es wird deutlich, dass am Samstag am Vormittag generell mehr Querungsvorgänge zu beobachten waren (im Durchschnitt 1050 pro Stunde über den Zählzeitraum 7 Uhr bis 15 Uhr). Die Spitzenstunde mit etwa 1.600 Fußgängern lag dabei zwischen 9:30 Uhr und 10:30 Uhr. Am Mittwoch wurden im längeren Zählzeitraum (7 Uhr bis 18 Uhr) durchschnittlich etwa 940 Querungen pro Stunde aufgenommen.

Die Spitze lag zwischen 10:45 Uhr und 11:45 Uhr mit etwa 1.200 querenden Fußgängern. Zudem ist am Morgen um 7:30 Uhr eine deutliche Spitze festzustellen.

Die Zahlen lassen sich wie folgt interpretieren:

- Am Mittwoch ist die Spitzenstunde auf typische Einkaufs- und Dienstleistungsnachfrage zurückzuführen. Die Struktur des kleinteiligen Einzelhandels beidseits der Straße führt zu vermehrter Querung.
- Dies überlagert sich mit zielgerichteten Wegen zur Schule (erkennbar am deutlichen Ausschlag 7:30 Uhr) und Arbeit (z.B. durch den Gang zur S-Bahn). Diese Wege bedingen zumeist aber nur eine Querung und fallen deshalb weniger ins Gewicht.
- Am Samstag dominieren die Einkaufswege deutlich. Neben dem Wochenmarkt führen die entlang der Straße befindlichen kleinteiligen Einzelhandelseinrichtungen zum mehrfachen Wechsel der Straßenseite. Ab etwa 13 Uhr geht (kurz vor Schließung des Großteils der Geschäfte) gehen die Querungen deutlich zurück.

Eine Verortung der Querungsvorgänge über den Straßenzug lässt weitere Rückschlüsse zu. In den folgenden Grafiken sind alle Querungen dargestellt, deren Anteil größer oder gleich 5 % aller aufgenommenen Fälle im Erhebungszeitraum war. Unterschieden wird in Querungen im Zuge von Knotenpunkten (blau) und der Bereiche zwischen diesen (rot).



Grafik 18: Anteilige Verteilung der Querungsvorgänge an den Erhebungstagen (blau: am Knotenpunkt/ rot: auf den Strecken dazwischen, LSA-Symbol: per LSA gesicherte Furt))

Generell zeigt am Mittwoch eine relative gleichmäßige Verteilung der Querungen über die Bahnhofstraße. Etwa ein Drittel der Fußgänger nutzte dabei die per LSA gesicherten Furten an der Riedinger- bzw. Mellener Straße. Ein Schwerpunkt des Querungsaufkommens befand sich zudem am S-Bahnhof Lichtenrade.

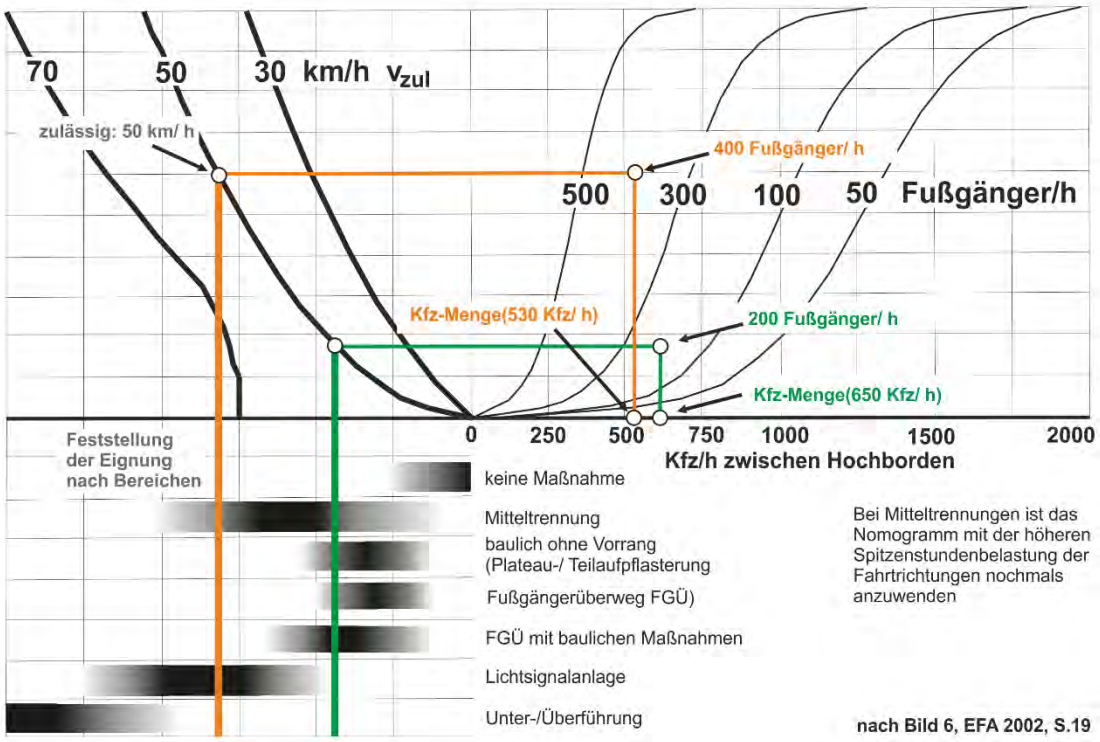
Am Samstag dem 19.11.2016 ist ein deutlich größerer Anteil von Querungen am westlichen Ende der Straße aufgenommen worden (an der Steinstraße und westlich von dieser fanden etwa 38 % statt). Ein Zusammenhang mit dem im Bereich Pfarrer-Lütkehaus-Platz stattfindenden Wochenmarkt ist wahrscheinlich. Auffällig ist zudem eine geringere Nutzung der LSA-gesicherten Querungen.

Im Bereich der Goltzstraße zwischen der Bahnhofstraße und dem Lichtenrader Damm wurden (außerhalb der Fußgängerfurt parallel zum Lichtenrader Damm) in etwa vergleichbare Werte wie im östlichsten Abschnitt der Bahnhofstraße gezählt. Das Querungsaufkommen ist damit auch in diesem Abschnitt nicht unerheblich, ist aber mit den beidseitig vorhandenen Einzelhandelseinrichtungen (inkl. Parkhaus auf der Nordseite) sowie den Haltestellen begründet werden.

In den EFA ist eine Beurteilungshilfe für geeignete Querungsanlagen enthalten, welche die Verkehrsmengen, die zulässige Geschwindigkeit sowie das Fußgängeraufkommen berücksichtigt. Diese soll exemplarisch auf die im Bestand am stärksten belastete Querung angewendet werden, welche sich am Knotenpunkt westlich der Riedingerstraße befindet.

Somit wird der „ungünstigste“ Fall beurteilt, welcher im Bestand in der Bahnhofstraße gegeben ist. Auf der vorhandenen, nur auf einer Seite des Knotenpunktes mit einer LSA-gesicherten Furt ausgestatteten Querungsmöglichkeit dürfte sich die Nachfrage eines längeren Abschnittes bündeln.

Da die Spitzenstunde maßgeblich für die Beurteilung ist, diese aber für den Kfz- und den Fußgänger zu unterschiedlichen Zeiten liegt, wurden beide Fälle betrachtet.



Grafik 19: Anwendung der Beurteilungshilfe „Einsatzbereiche von Querungsanlagen" lt. Bild 6 EFA, hier westlich der Riedingerstraße (grün: Spitzenstunde Kfz/ orange: Spitzenstunde Fußgängerquerungen)

Ausgehend von der Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs ist kommen eine Reihe von Maßnahmen zur Sicherung der Querung in Frage (Mitteltrennung, Aufpflasterung, Fußgängerüberweg). Zum Zeitpunkt der Spitzenstunde der Fußgängerquerungen verbleiben die Mitteltrennung oder eine LSA. Demnach ist die derzeitige Regelung als situationsgerecht zu beurteilen.

Da es über den gesamten Abschnitt aber nur zwei Knotenpunkt-LSA gibt, das Querungsaufkommen über die gesamte Strecke jedoch als verhältnismäßig hoch eingeordnet werden kann, wären zusätzliche Querungshilfen wünschenswert.

2.8 Zusammenfassung der wesentlichen Defizite Verkehr

Ausgehend von den Analysen können folgende Defizite im Bestand als maßgeblich in der weiteren Konzeption zu beseitigen oder zu reduzieren benannt werden:

- die unübersichtliche Fahrbahnbreite ohne weitere Strukturierung,
- eine marginale Ordnung des ruhenden Verkehrs, welche u.a. zum Verstellen der Gehwege führt,
- generell ist eine Unterversorgung an Parkmöglichkeiten gegeben, die Folge ist Falschparken sowie das Ausweichen in die angrenzenden Quartiere,
- der P+R-Platz kann seine eigentliche Funktion nur eingeschränkt erfüllen,
- es fehlen Radverkehrsanlagen,

- die Fahrradabstellsituation rund um den S-Bahnhof Lichtenrade ist unbefriedigend, die vorhandenen geordneten Stellplätze weisen eine zu geringe Kapazität auf,
- die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei,
- Gehwegbreiten sind uneinheitlich und Lauflinien nicht gegeben,
- die Querungssituation ist außerhalb der LSA-gesicherten Knotenpunkte schwierig, eine Nachfrage über die Länge der Bahnhofstraße aber gegeben,
- es besteht eine übermäßige Sondernutzung der Seitenräume.

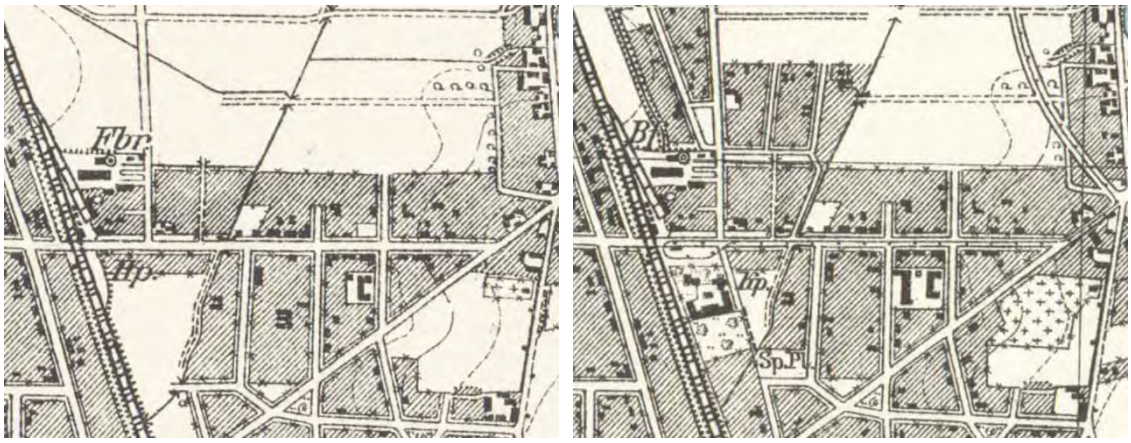
In den nächsten Bearbeitungsschritten gilt es, Leitlinien bzw. -ziele zu formulieren und eine Priorisierung der Ansprüche vorzunehmen. Aus diesen leitet sich dann in den weiteren Planungen die Wichtung der einzelnen Belange ab. Auch die gestalterischen Aspekte sind dabei mit einzubeziehen, so dass eine integrierte Konzeption entsteht.

3. Analyse öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualitäten

3.1 Städtebauliche Situation

Typologie und Baustile

Die Bahnhofstraße in Berlin Lichtenrade stellt als wichtige Geschäftsstraße das Zentrum des Stadtteils dar. Durch die bauliche Verdichtung Anfang des 20. Jahrhundert verlagerte sich das Ortszentrum vom historische Dorfanger (heute ‚Alt-Lichtenrade') in die Bahnhofstraße.

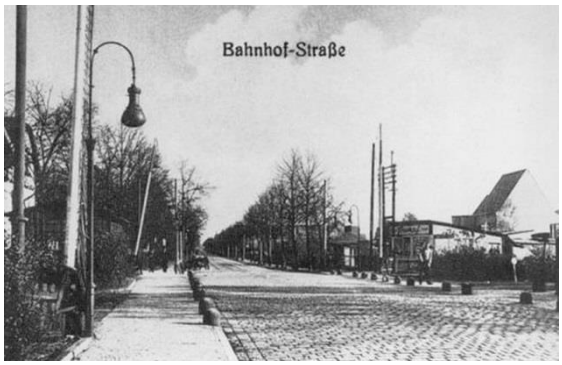


Grafik 20: topografische Karten Bahnhofstraße 1919 / 1933

Grafik 21: Übersichtskarte Bautypologie

Entlang der Bahnhofstraße, v.a. im zentralen Bereich zwischen Goltzstraße und Riedingerstraße, dominiert eine heterogene überwiegend 3-geschossige Blockrandbebauung, welche vorrangig gründerzeitlich geprägt ist. Gebäude, welche in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erbaut wurden, setzen die Blockrandbebauung in diesem Bereich fort.

Teilweise handelt es sich jedoch lediglich um eingeschossige Flach- und Anbauten, welche fast ausschließlich gewerblichen Zwecken dienen und einen deutlich spürbaren Bruch sowohl in der Geschossigkeit als auch in der baulichen Qualität darstellen.



Fotos: Bahnübergang 1912 - Bahnhofstraße 54 (1914)

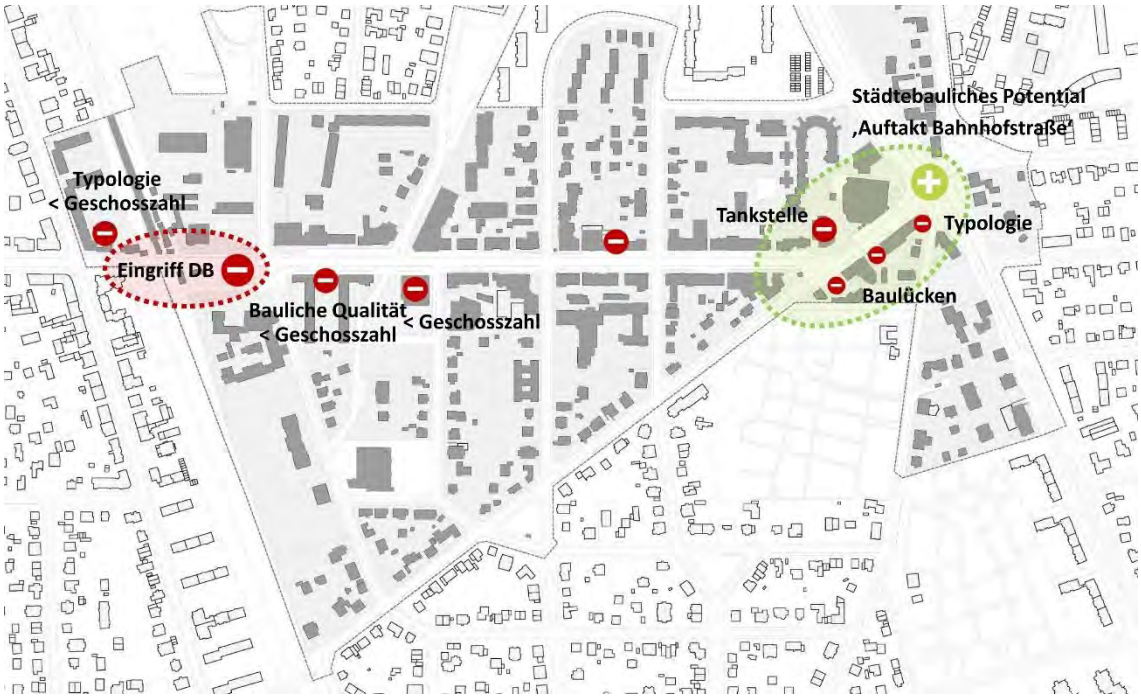
Fotos: Postamt 1941 - Bahnhofstraße 25 (ca.1960)

Im Osten der ‚zentralen Bahnhofstraße' schließen Solitärgebäude und großflächige Solitärensembles sowie untergeordnet Zeilenbauten an. Während der zentrale Teil der Bahnhofsstraße mit einer Raumbreite von ca. 27m baulich stringent und symmetrisch gefasst ist, zeigt der östlichen Bereich eine deutliche Aufweitung des Raums auf 34m, stark aufgelockerte und asymmetrisch gesetzte Raumkanten. Aufgrund der niedrigen Geschossigkeit der südlichen Bebauung wirkt der Raum teilweise ungefasst. Im Westen sind die Raumkanten der Goltzstraße zwar ähnlich proportioniert wie im zentralen Teil der Bahnhofsstraße, können aber aufgrund der starken Versprünge in der Geschossigkeit der Solitärkörper (1 – 4-geschossig) und der Ausbildung eines lückenhaften Blockrandes an der östlichen Straßenseite nicht die räumliche Stringenz der Bahnhofsstraße erreichen.

Bei den angrenzenden Wohngebieten im Norden und Süden der Bahnhofstraße handelt es sich um Villen- und Einfamilienhausbebauung (Blockbebauung in offener Bauweise) sowie Reihenhausbebauung. Im Allgemeinen ist Berlin-Lichtenrade ein Wohngebiet geringer Dichte.

Die städtebauliche Entwicklung der zentralen Bahnhofstraße ist abgeschlossen. Im östlichen und westlichen Bereich sind weitere, zum Teil auch umfangreiche bauliche Veränderungen möglich bzw. bereits in Planung. Mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Lichtenrade sind deutliche Eingriffe in die Charakteristik des Straßenraums und das bauliche Erscheinungsbild verbunden und erfordern eine besonders hochwertige Gestaltsprache der Baukörper und Materialien. Im westlichen Bereich wäre eine städtebauliche Verdichtung und Neufassung der Kopfbauten zur Schaffung eines angemessenen Quartierauftaktes wünschenswert.

Grafik 22: Rahmenbedingungen Städtebau



Grafik 23: Rahmenbedingungen Städtebau

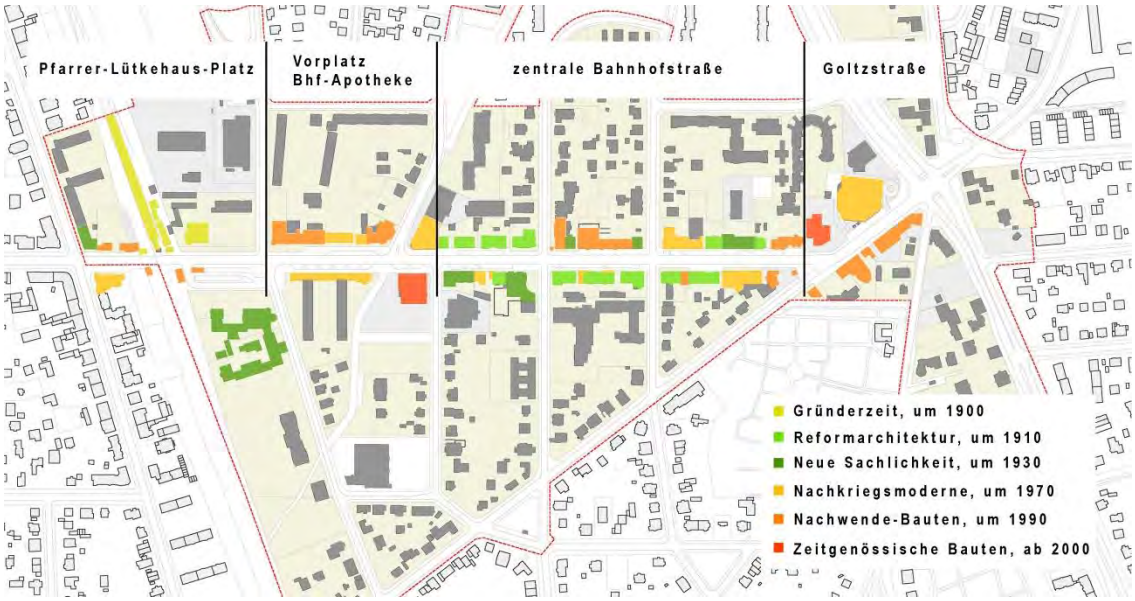
Baudenkmale und Denkmalbereiche

Auf der Bahnhofstraße befinden sich bedeutende Baudenkmale und Denkmalbereiche / Ensembles. Das dreigeschossige Postamt (Bahnhofstraße 5-6), 1930-31 von Oberpostbaurat Willy Hoffmann errichtet, stellt ein bedeutendes Bauwerk der ‚Neuen Sachlichkeit' dar und setzt die geschlossene Bebauung der Bahnhofstraße fort. Auf der Bahnhofstraße 16 / Ecke Rehagener Straße erbaute sich der in Lichtenrade ansässige Architekt Reinhold Schober 1907-08 das freistehende dreigeschossige Wohnhaus, in dem er selbst lebte. Das Gebäude kann man der Reformarchitektur vor dem Ersten Weltkrieg zuordnen.

Das denkmalgeschützte Gebäudeensemble der katholischen Salvatorkirche und dem ehemaligen Christophorus-Kinderkrankenhaus wurde 1930-33 von Josef Bischof nach einem Entwurf von Bernhard Hertel aus dem Jahr 1920 errichtet. Die Mauerwerksbauten sind einheitlich mit roten Klinkern verblendet. Heute sind das Bürgeramt und die Stadtteilbibliothek in den Gebäuden ansässig. Ein weiteres Denkmalensemble befindet im Bereich des Landhauses Lichtenrade mit Garten, Wirtshaus, Tanzsaal und Mälzerei der Schlossbrauerei Schöneberg. Die Entstehung (1893-94) geht auf Carl und Gustav Haufe zurück. Auch der S-Bahnhof Lichtenrade, als typisches Beispiel für einen preußischen Bahnhof der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, mit Bahnhofsgebäude und Beamtenwohnhaus (beide 1892 aus gelbem Backstein errichtet) stellt ein wichtiges Denkmalensemble im Untersuchungsgebiet dar. Der Mittelbahnsteig und die Nebengebäude (Zugangshäuschen und Fahrradschuppen) wurden 1900/10 errichtet.

Grafik 24: Übersichtskarte Baudenkmale und Denkmalbereiche

Geprägt von der jeweiligen Entstehungszeit und der Nutzung, kristallisieren sich vier charakteristische Abschnitte entlang der Bahnhofstraße heraus: Der Pfarrer-Lütkehaus-Platz, der Vorplatz der Bahnhof-Apotheke, die ‚zentrale Bahnhofstraße' und die Goltzstraße.



Grafik 25: Übersichtskarte Baustile und Nachbarschaften

Pfarrer-Lütkehaus-Platz

Gerahmt von drei Denkmalensembles, stellt der gründerzeitlich geprägte Pfarrer-Lütkehaus-Platz eine Besonderheit der sonst blockranddominierten Bahnhofstraße dar. Hier befinden sich fast ausschließlich städtebauliche Solitäre (ein-zwei Geschosse, vorw. Walm- und Satteldächer), etwa 1890 bis 1930 entstanden und interimsähnliche, eingeschossige Kioskbauten der Gegenwart.

Vorplatz Bahnhof-Apotheke

In den 1960er- bis 90er-Jahren entstanden, ergänzen die ein- bis viergeschossigen Gebäude den Blockrand der östlich angrenzenden Bahnhofstraße formal. Auffällig ist der starke Versprung der Flucht des nördlichen Blockrandes, sodass eine deutlich aufgeweitete platzartige Situation entsteht. Der gegenüberliegende flache Baukörper mit zahlreichen kleinen Geschäftseinheiten schließt die unmittelbar dahinterliegende Zeilenbebauung ab. Aufgrund der eingeschossigen, pavillionartigen Kubatur des Zeilenbaus, aber auch des benachbarten Flachbaus des Einkaufsmarktes (Netto) kann keine adäquate Raumkante ausgebildet werden. Besonders im Kreuzungsbereich Riedingstraße/Bahnhofsstraße entsteht durch die fehlende Baukante und die fehlende Baumreihe eine städtebauliche Lücke.

Zentrale Bahnhofstraße

Die gründerzeitliche Prägung der Bahnhofstraße ist hier am deutlichsten zu erkennen. Die drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung mit vorwiegend traufständigen Sattel- und Walmdächern besaß in ihrer Entstehungszeit Vorgärten mit Einfriedungen (s. hist. Abbildungen von 1914 / 1941). Der Straßenraum war klar gegliedert in Geh- und Fahrbahn, begleitet mit Straßenbaumpflanzungen.

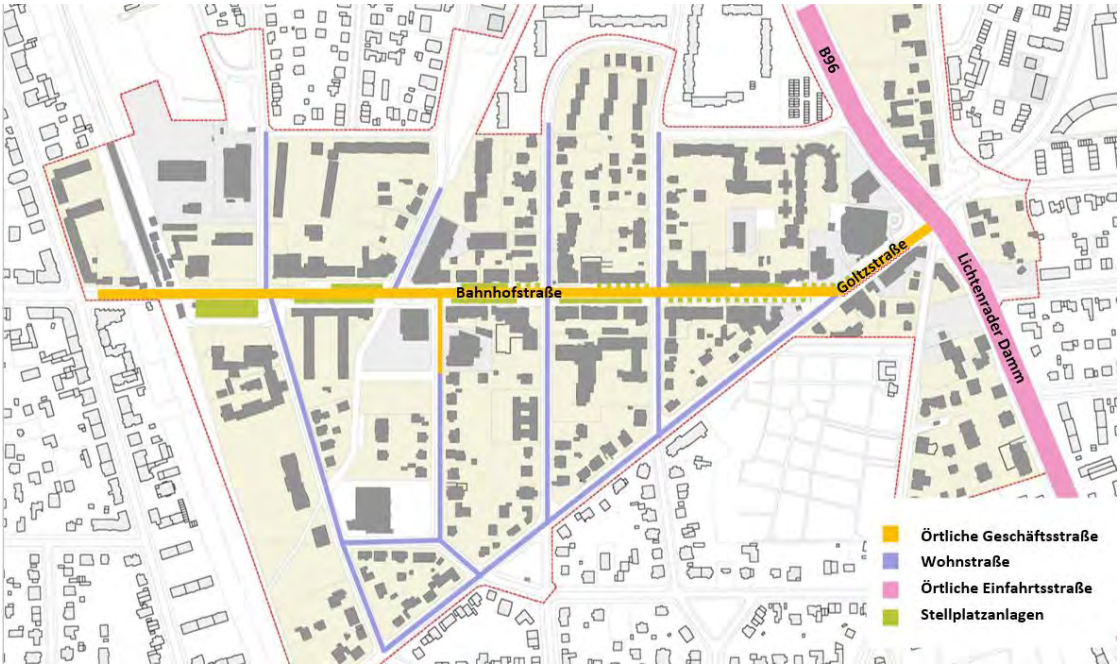
Goltzstraße

Der ‚Auftakt' der Bahnhofstraße ist geprägt von Solitärbauten der jüngeren Geschichte. Die Gebäude besitzen maximal 4 Geschosse und Flachdächer. Hinsichtlich der Nutzung (Parkhaus, Tankstelle) und der architektonischen Qualität besteht ein starker Bruch zum Niveau der Bahnhofsstraße. Baulich nicht gefasst ist der Kreuzungsbereich Goltzstraße/Bahnhofstraße, an den südwestlich eine kleine dreieckförmige ungeordnete Platzfläche anbindet.

Straßenräume

Die Bahnhofstraße stellt eine typische örtliche Geschäftsstraße dar. Es besteht eine hohe Anzahl an Stellplatzflächen, eine verdichtete Bebauungsstruktur mit gewerblicher Nutzung in den Erdgeschosszonen und eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz. Die Straßenführung verläuft linear und ohne Verschwenkungen der Straßenachse.

Im Norden sowie im Süden grenzen Wohnstraßen an und im Osten verläuft die B96 als örtliche Einfahrtsstraße.



Grafik 26: Übersichtskarte Typologie Straßenräume

Fazit:

⇒ Städtebauliche Entwicklung in zentraler Mitte ist abgeschlossen

⇒ Städtebauliche Potentiale im Ostteil

⇒ Starke bauliche Eingriffe / Umformung Straßenraum im Westteil

⇒ Städtebauliche Defizite durch niedrige Geschosszahl in Bahnhofstraße - West

⇒ Fassaden der 30er Jahre sind in der EG-Zone teilweise stark baulich überformt

⇒ Hohe Vielfalt der Werbeanlagen an Fassaden

Ziele:

⇒ Städtebauliche Weiterentwicklung Ost - Potential ‚Auftakt Bahnhofstraße'

⇒ Ausgleich der baulichen Eingriffe im Westen durch die Anwendung hoher Gestaltungsstandards

⇒ Beruhigung und Freistellung der Fassaden

⇒ Vermeidung zusätzlicher gestalterischer Überfrachtung des Straßenraums

3.2 Nutzungen

Um den Pfarrer-Lütkehaus-Platz bestehen mit dem S- und Busbahnhof, der Kirche, Stadtteilbibliothek und dem Ortsamt vorwiegend öffentliche Nutzungen in den Gebäuden. Am Vorplatz der Bahnhof-Apotheke gibt es ein Gegenüber von rein gewerblicher Nutzung (eingeschossiger Flachbau südlich angrenzend sowie Netto und Woolworth) und einer Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe (Block nördlich angrenzend). Entlang der ‚zentralen Bahnhofstraße' sind Wohnen und Gewerbe mit Einzelhandel und Dienstleistungen gemischt vorhanden und auf der Goltzstraße beschränkt sich das Wohnen wieder nur auf den südöstlichen Abschnitt. Sonst dominiert eine gewerbliche Nutzung und profanes Gewerbe (Parkhaus, Tankstelle).

Auffällig ist, dass in der Nähe des S-Bahnhofs bis hin zum Vorplatz der Bahnhof-Apotheke eine Verdichtung von Kiosken, Imbissen und Restaurants wahrnehmbar ist. Weiterhin existieren entlang der Bahnhofstraße eine Reihe von Bank-Filialen und viele ‚Filialketten' (Netto, Woolworth, MÄCGeiz, Rossmann, Dahlback, Tchibo, Ernstings family etc.). Cafés sind nur wenige ansässig, eher Bäckerfilialen mit zusätzlicher Caféfnutzung.

Wohnungen entlang der Bahnhofstraße sind entweder über Hofeingänge oder untergeordnete Wohneingänge zu erreichen. Die Geschäftsnutzung mit Läden und Schaufenstern steht deutlich im Vordergrund.

Grafik 27: Übersichtskarte Nutzungen

Fotos: Sondernutzungen entlang der Bahnhofstraße

Aufgrund des intensiven Geschäftsbesatz dominieren die Grundelemente der Sondernutzungen wie Warenauslagen, Werbeaufsteller, Möblierung der Freisitze sowie Pflanzkübel in außerordentlich hoher Vielfalt den Straßenraum. Zahlreiche Geschäftseinheiten bieten ihren Kunden zusätzliche Fahrradständer an. Besonders bei eng benachbarten, kleinen Geschäftseinheiten befinden sich viele Elemente in unterschiedlichster Formensprache.

Fazit:

⇒ Sondernutzungen prägen in ihrer gestalterischen Vielfalt stark die Qualität des öffentlichen Raumes

⇒ in zu hoher Anzahl und ungünstiger Anordnung beeinträchtigen sie die verfügbare Breite der Laufbahnen von Fußgängern

⇒ eine zu hohe Anzahl von Werbeelementen erzeugt eine visuelle Überreizung und geschwächte Wahrnehmung durch den Kunden

⇒ Sondernutzungen einer oder von eng benachbarten Geschäftseinheiten sollten eine Produktfamilie bilden

3.3 Vegetation

Im Untersuchungsgebiet dominieren mit Großgehölzen bestandene Baumreihen und Alleen. Die angrenzenden Nebenstraßen sind mit einheitlichen Baumarten bepflanzt (Mehlbeere, Linde oder Eiche). Die Bahnhofstraße wurde beidseitig mit enggesetzten Baumreihen bepflanzt, die den Straßenraum prägnant fassten. Die originale Baumart ist nicht derzeit nicht belegbar. Im Bestand sind 2 Baumarten vorzufinden. Überwiegend bestehen die Baumreihen aus Amberbäumen, die partiell mit Linden durchsetzt sind. Bedingt durch die Einordnung der Stellplätze in Quer- und Schrägaufstellung weisen die Baumreihen weisen deutliche Lücken auf. In der Bahnhofsstraße befinden sich vereinzelte Solitärgehölze (Gleditschie, Kirsche am Pfarrer-Lütkehaus-Platz, Kirschpflaume vor dem Postamt), die von der Straßenbaumtypologie in Baumart und -stellung abweichen. Die Standorte der Straßenbäume befinden sich häufig in leicht angehobenen Baumscheiben und zeigen teilweise starke Wurzelanläufe.
Der Auftakt der Bahnhofstraße im Osten entlang der Goltzstraße wird durch Platanen markiert.

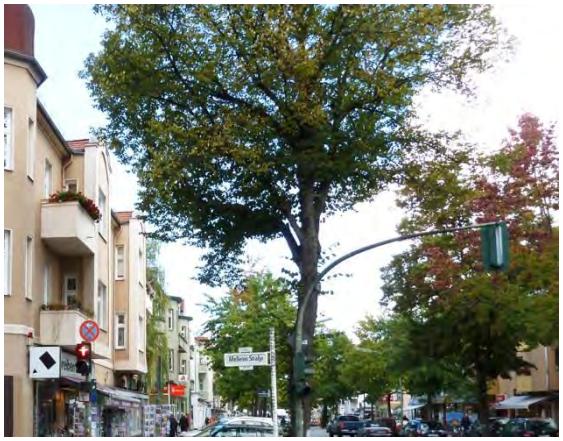
Besonders in den Bereichen mit aufgelösten oder fehlenden städtebaulichen Kanten können Baumreihen die prägnante räumliche Fassung des Straßenraums leisten. Daher sollte eine Wiederherstellung von einheitlichen, lückenlose Baumreihen in die Bahnhofstraße Ziel sein. Der Baumbestand ist weitest möglich zu erhalten und mit gleichen Baumarten zu ergänzen.

Grafik 28: Übersichtskarte Gehölzbestand

Fotos: Platanen in der Goltzstraße / Kirschpflaume vor und Linden gegenüber dem Postamt

Fotos: Amberbäume in der Bahnhofstraße / Vordergrund und Eiche am Vorplatz Bahnhof-Apotheke

Fotos: Gleditschie und Kirsche am Pfarrer-Lütkehaus-Platz / Amberbaum in der Bahnhofstraße

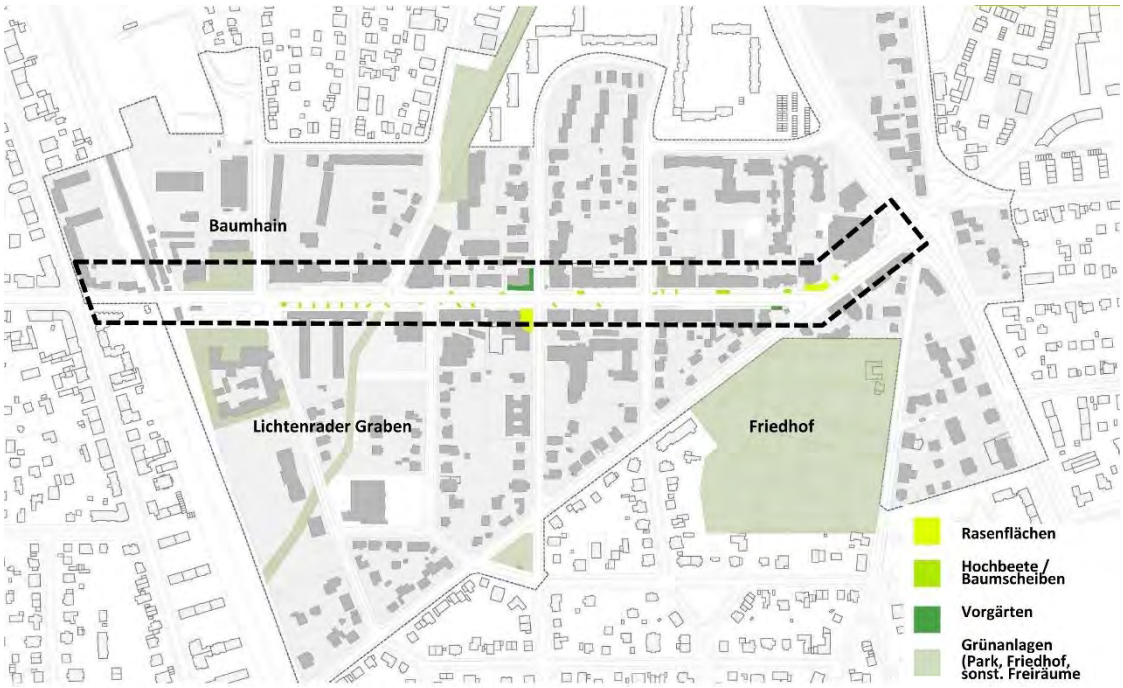


Fotos: Linde in der Bahnhofstraße / Säuleneichenreihe in der Rehagener Straße

Fotos: Lindenalleen in den Nebenstraßen

An das Bearbeitungsgebiet grenzen wenige großflächige öffentliche Grünräume. Der Lichtenrader Graben mit Uferbereichen sowie der Kinderspielplatz in der Grünanlage der John-Locke-Straße tangieren das Bearbeitungsgebiet und stellen ein Potential für eine Verknüpfung beider Grünräume dar. Die Grünanlagen um die Salvator-Kirche sowie das Landhaus Lichtenrade stellen ein Grünflächenangebot in direkter Nähe dar, sind jedoch kein städtisches Eigentum. Weiterhin existieren kleinere Platzbereiche mit Aufenthaltscharakter.

Die vorhandenen kleinmaßstäblichen Grünelemente der Bahnhofstraße sind Hochbeete und Vorgärten, wobei letztere eher auf die Ursprungszeit, Anfang des 20. Jahrhunderts, zurückgehen. Die Hochbeete sind in ihrer bestehenden Gestaltung uneinheitlich und beeinträchtigen oft die Laufbahn der Passanten. Vorgärten sind als ehemals raumprägende Elemente der Gründerzeit nur noch vereinzelt vorhanden. Die Einfriedungen der Vorgärten wurden zurückgebaut und die noch bestehenden Anlagen sind uneinheitlich. Die Funktion der Hochbeete sollte konzeptionell geprüft werden. Vorgärten sollen als historisch erhaltene Element der Bahnhofstraße gestärkt und wieder wahrnehmbar gemacht werden, ohne die Funktion als Geschäftsstraße zu beeinträchtigen.



Grafik 29: Übersichtskarte Grünflächen

Fotos: Vorgärten und Straßenbäume entlang der Bahnhofstraße 1914 / 1941

Fotos: Hochbeet mit Einfassung aus Klinkern (Netto-Filiale) / Hochbeet mit Einfassung aus Natursteinen Bahnhofstraße 44

Fotos: Hochbeet mit Einfassung aus Betonformsteinen (Goltzstraße) / Pflanzflächen vor Volksbank

Fotos: Bachlauf Lichtenrader Graben hinter Netto-Filiale / Rasenflächen an der Tankstelle Goltzstraße

Fazit:

⇒ Prüfauftrag Baumstandorte

⇒ Wiederherstellung Baumreihen

⇒ Erhalt + Aufwertung der historischen Vorgärten

⇒ Prüfauftrag Hochbeete (Typ, Gestaltung, Pflege)

⇒ Verknüpfung mit angrenzenden Grünräumen

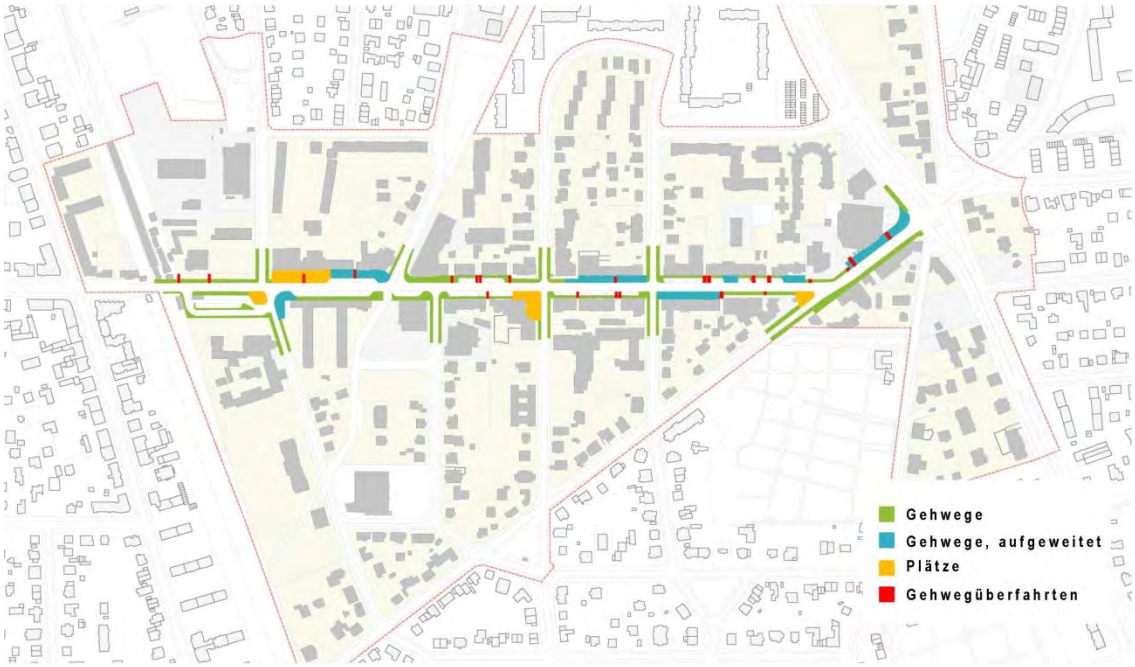
⇒ temporäre / dauerhafte Aufwertung von Grünflächen

3.4 Proportionen und bauliche Qualitäten der befestigten Flächen

Durch den Wandel der Vorgärten zu Vorplätzen sind Gehwege mit teilweise sehr breiten Seitenräumen entstanden. Trotz dieses Flächenpotentials werden die Mindestbreiten der Laufbahnen für Fußgänger (2,50m) häufig durch parkende Pkw, Einbauten oder Sondernutzungen beschränkt. Die Gehwege im Untersuchungsgebiet sind typischerweise mit der ‚Berliner Platte' (Plattenbelag, Beton) befestigt. Stellenweise ist die Laufbahn mit Mosaikpflaster aus Granit ergänzt. Die Seitenräume der Gehwege hingegen weisen eine hohe Materialvielfalt auf (Asphalt; Plattenbelag, Mosaik-, Klein- bis Großpflaster Granit; Betonflächen uvm.). Gehwegüberfahrten bestehen aus Betonplattenbelag der Laufbahn oder Granit- oder Betonkleinpflaster geführt. Stellplätze sind als Schräg- und Querparker im Straßenraum angeordnet und mit Großpflaster . Eine hohe Zahl der Längsparker sind im Bereich des Unterstreifens des Gehwegs als Längsparker angeordnet.

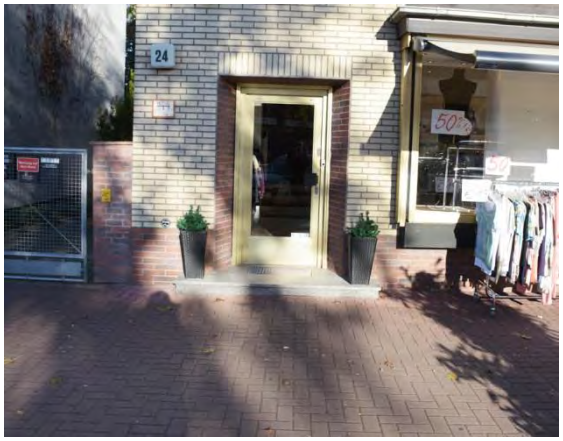
Fazit:

Der Plattenbelag der Lauflinie ist durchgehend in gutem Zustand, die Seitenräume befinden sich überwiegend in schadhaftem baulichem Zustand sind und zeigen ein sehr uneinheitliches Erscheinungsbild. Eine übergeordnete gestalterische und funktionale Typologie zur Ausbildung der Gehwege, Seitenräume, Überfahrten und Flächen für den ruhenden Verkehr ist im Hinblick auf eine Qualifizierung in Gestalt und Materialität zu entwickeln und anzuwenden. Dabei sollte die typische ‚Berliner Platte' Wiederverwendung finden. Des Weiteren können Orte / Plätze von besonderer Bedeutung akzentuiert werden.



Grafik 30: Übersichtskarte Typologie Oberflächen

Fotos: LAUFBAHN: Plattenbelag Beton mit / ohne Mosaikpflaster Granit



Fotos: SEITENRÄUME: Betonpflaster unterschiedlicher Farben und Verbände, Mosaikpflaster Granit

Fotos: SEITENRÄUME: Betonpflaster unterschiedlicher Farben und Verbände, Mosaikpflaster Granit, Asphalt

Fotos: SEITENRÄUME: Plattenbelag, Mosaik- und Kleinpflaster Granit

Fotos: SEITENRÄUME: Betonflächen, Mosaik- und Großpflaster Granit

Fotos: ÜBERFAHRTEN: Plattenbelag Beton

Fotos: ÜBERFAHRTEN: Plattenbelag Beton/ Betonpflaster

Fotos: ÜBERFAHRTEN: Kleinpflaster Granit

Fotos: STELLPLÄTZE: Schrägaufstellung in separatem Parkstreifen

Fotos: STELLPLÄTZE: Queraufstellung in separatem Parkstreifen / Längsaufstellung auf dem Gehweg

Fotos: STELLPLÄTZE: Längsaufstellung auf dem Gehweg / „Wildparker“ auf dem Gehweg

3.5 Barrierefreiheit

Die Ausführungsvorschrift des Berliner Straßengesetzes Berlin (AV Geh- und Radwege, 07. 06. 2013) sieht eine für Berlin typische Gliederung des Gehweges in eine Laufbahn (Plattenbelag) vor, die beidseits von einem Mosaikpflasterstreifen (Ober- und Unterstreifen) begleitet wird. Diese Art der baulichen Gehwegdifferenzierung erlaubt eine gute taktile Wahrnehmung für Blinde und sehbehinderte Menschen, da eine gut erfassbare Rauigkeit und ein ausreichender Farbkontrast der direkt angrenzenden Flächen damit gegeben ist.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Befestigungsarten der Seitenstreifen und teilweise auch der Gehweglaufbahnen ist eine durchgängige taktil erfassbare Linie im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.
Grundstückszufahrten (Überfahrten) sind aufgrund der unterschiedlichen verwendeten Materialien nicht in einem immer wiederkehrenden gleichen Duktus wahrnehmbar und stellen folglich Gefahrenstellen für Menschen mit Behinderung, aber für andere Verkehrsteilnehmer dar. Die Stellplätze im Straßenraum sind durch Hochborde vom Gehweg getrennt und ermöglichen keinen barrierefreien Zugang von Stellplatz zu Gehweg. Separate Behinderten-STPL sind nicht ausgewiesen.
Kreuzungsbereiche verfügen generell über Gehwegabsenkungen, sind aber nur teilweise mit Aufmerksamkeitsfeldern aus taktilen Elementen (weiße Sinusrillenplatte) ausgebaut.
Die Haltestellen des ÖPNV (Bus) sind nicht barrierefrei ausgebildet (kein Kombibord, Aufmerksamkeitstreifen, Auffindefeld).

Erschließung Gebäude

Bei der Beurteilung der Erschließungsfunktion der Gebäude muss generell unterschieden werden zwischen der Erschließung von Wohn- und Geschäftseinheiten. Bewertet wird ausschließlich die Erschließung der Geschäftseinheiten. Die Mehrzahl der bestehenden Gebäude wird über Stufen oder mehrstufige Treppen erschlossen und ist damit nicht barrierefrei erreichbar. Punktuell sind individuell ausgeformte Einzelfalllösungen zur barrierefreien Erschließung in Form von vorgelagerten Podeststufen, welche Eingänge mehrerer Geschäftseinheiten verbinden, oder komplexe Treppen- und Rampenanlagen vorhanden. Ebenerdige Zugänge zu den Geschäftseinheiten sind in untergeordneter Zahl vorhanden, z.B. vor der Volksbank und in der Goltzstraße.

Foto: fehlende taktile Leitlinie auf Gehwegen (kein Ober- und Unterstreifen)

Foto: Erschließung der Gebäude über Stufen

Foto: Erschließung der Gebäude über Treppen

Foto: barrierefreie Erschließung über ebenerdige Eingänge oder vorgelagerte Podeststufen

Foto: barrierefreie Erschließung über komplexe Treppen- und Rampenanlage

Foto: Überfahrt nicht taktil wahrnehmbar, Stellplatz nicht barrierefrei zugänglich

Foto: Kreuzungsbereich mit / ohne LSA, fehlende taktile Elemente

Foto: Kreuzungsbereich mit LSA, vorhandene taktile Elemente (Betonrillenplatte, weiß)

Foto: Haltestelle nicht barrierefrei

Fazit:

Barrieren für Menschen mit Behinderung sind im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren. Gehwege, Eingänge, Querungen, Grundstückszufahrten, Stellplätze und Haltestellen sollten barrierefrei hergestellt werden. Dabei kann eine Verknüpfung von Barrierefreiheit und Ästhetik auch gestalterisch ansprechende Lösungen anbieten. Z.B. indem man versucht, ‚Nachbarschaften' zusammen zu fassen, ähnlich wie die vorgelagerten Podeststufen es im Bestand schon tun.

3.6 Ausstattungen

Sitzelemente

Der Ausstattungsgrad der Bahnhofstraße mit öffentlicher Stadtmöblierung ist recht gering. Bankstandorte als Orte des kurzzeitigen Aufenthalts und der Kommunikation sind in der Bahnhofstraße nur punktuell vorhanden und sind in ihrer derzeitigen Gestaltung wenig ansprechend. Es werden zwei einfache Arten von Banktypen verwendet. Zum Einsatz kommen Lehnenbänke mit Holzbelattung sowie Armlehnbänke aus Stahlrundrohr mit Stahlmaschengeflecht in unterschiedlich farbigen Lackierungen. Häufig dienen die Einfassungen der Hochbeete als ergänzende Sitzmöglichkeiten.

Fazit:

Die Auswahl der Bankmodelle entspricht nicht dem angestrebten Niveau eines Ortszentrums. Das Angebot an Sitzmöglichkeiten sollte erhöht werden, um attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen. Es herrscht eine große Diversität in der Modellwahl. Eine gestalterische Leitlinie zu Ausstattungsgegenständen ist zu entwickeln.

Fotos: Holzbank / Metallbank auf dem Vorplatz der Bahnhof-Apotheke

Fotos: Holzbank vor dem Postamt / Metallbank auf dem Platz an der Berliner Volksbank

Poller

Abpollerungen entlang der Straßen erfolgen durch zylindrische Poller unterschiedlichster Formen, Höhen, Materialien und mit unterschiedlichen Oberflächen. Waschbetonpoller in niedrigen Bauhöhen stellen durch die schlechte Wahrnehmbarkeit durch Pkw-Fahrer ein Verkehrsrisiko dar.

Fazit:

Es herrscht eine große Diversität in der Modellwahl. Eine gestalterische Leitlinie zu Ausstattungsgegenständen ist zu entwickeln.

Fotos: Poller mit Kugelkopf auf dem Vorplatz Bahnhof-Apotheke / mit Absperrketten Nähe Pfarrer-Lütkehaus-Platz

Fotos: historisierende Poller vor Netto-Filiale / verzinkte zylindrische Poller am Parkhaus Goltzstraße

Fotos: verzinkte zylindrische Poller auf dem Vorplatz Bahnhof-Apotheke / mit roter Abdeckung entlang Goltzstraße

Fotos: Vielfalt in der Abpollerung entlang der Mellener Straße / niedrige zylindrische Poller aus Waschbeton am Vorplatz Bahnhof-Apotheke (ebenfalls entlang der Goltzstraße)

Fahrradständer und -abstellanlagen

Im Untersuchungsgebiet werden unterschiedliche Modelle von Fahrradständern verwendet. Stahlrundrohrbügel mit/ohne Querholm sind vorrangig im Bereich des S-Bahnhofes Lichtenrade angeordnet. Weitere Standorte befinden sich an der Netto-Filiale und vereinzelt in der Bahnhofstraße. Ergänzend werden einfache Fahrradständer in unterschiedlichen Ausführungen verwendet. (Vorplatz Volksbank, Postamt, Vorplatz am Lichtenrader Graben, Vorplatz der Bahnhof-Apotheke etc.).

Fazit:

Das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten sollte erhöht werden, besonders in Bereichen mit hohem Nutzungsdruck (S-Bahnhof und Pfarrer-Lütkehaus-Platz). Es herrscht eine große Diversität in der Modellwahl. Eine gestalterische Leitlinie zu Ausstattungsgegenständen ist zu entwickeln.

Fotos: verzinkte Rundrohrbügel mit Querstrebe an der Bahnhofstraße 11 / Pfarrer-Lütkehaus-Platz (auch am Standardbügel rund um den S-Bahnhof)

Fotos: verzinkte Rundrohrbügel vor der Netto-Filiale / Fahrradständer, Rundrohrspirale am Platz vor der Berliner Bank

Fotos: Fahrradständer, einseitig angeordnet, Montage in Bodenhülsen am Lichtenrader Graben / vor Woolworth

Fotos: Fahrradständer, einseitig angeordnet, Montage am Geländer, vor dem Postamt / beidseitige Aufstellung am Vorplatz Bahnhof-Apotheke

Fotos: Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Lichtenrade (Denkmalensemble)

Fotos: hoher Nutzungsdruck im Umfeld des S-Bahnhofs und des Pfarrer-Lütkehaus-Platzes

Fotos: hoher Nutzungsdruck im Umfeld des S-Bahnhofs und des Pfarrer-Lütkehaus-Platzes

Pflanzbehälter

Pflanzbehälter sind in geringer Anzahl vorhanden, bestehen aus unterschiedlichen Formen, Materialien und Höhen. Die Anordnung erscheint willkürlich, die Gestaltung entspricht nicht dem Stellenwert eines Ortszentrums. Es sind Behälter mit dauerhafter Bepflanzung vorhanden, ein Teil dient der temporären Bestückung mit Weihnachtsbäumen.

Fazit:

Die Verwendung von Pflanzbehältern sollte im Gesamtkontext geprüft werden und sollte ggf. zu Gunsten anderer Pflanzmotive im Gebiet (Vorgärten und Hochbeete) zurückgebaut werden.
Sind zu bestimmten Anlässen Pflanzkübel erforderlich sein, so sollten diese gestalterisch ansprechend, ohne farbige Motivdrucke und vorrangig von temporärem Charakter sein.

Fotos: hoher Nutzungsdruck im Umfeld des S-Bahnhofs und des Pfarrer-Lütkehaus-Platzes

Fotos: hoher Nutzungsdruck im Umfeld des S-Bahnhofs und des Pfarrer-Lütkehaus-Platzes

Abfallbehälter

Entlang der Bahnhofstraße wird das Standard-Papierkorb-Modell Berlins verwendet. Abfallbehälter sind in ausreichender Anzahl vorzusehen. Der alternative Einsatz eines unauffälligen Modells ist im Zuge der Anwendung einer Produktfamilie zu prüfen.

Fotos: Abfallbehälter (Standard Berlin) / mangelhafte Montage an Poller

Geländer und Einfriedungen

In den historischen Abbildungen ist erkennbar, dass entlang der Bahnhofstraße Vorgärten mit Einfriedungen raumprägende Elemente waren. Die Einfriedungen der Vorgärten entlang der Bahnhofstraße sind in der Regel nicht mehr vorhanden, nur vereinzelt bestehen auf kurzen Abschnitten noch originale Zäune. Sukzessive wurden die Einfriedungen der Vorgärten abgebrochen. Lediglich im Bereich der Grundstückszufahrten sind Tor- und Zaunanlagen verschiedener Entstehungszeiten vorhanden, sodass gegenwärtig eine hohe Vielzahl an Materialien, Formen, Farben und Einfriedungshöhen besteht. Weitere notwendige Einfriedungen von nichtöffentlichen Bereichen zeigen sich in einem schadhaften baulichen Zustand.

Fazit:

Einfriedungen wurden überwiegend zurückgebaut, sind als raumprägende Elemente kaum noch existent. Vorhanden Anlagen sind in einem gestalterisch unbefriedigenden Zustand.

Fotos: Vorgärten und Einfriedungen auf der Bahnhofstraße 1914 / 1941

Fotos: Einfriedung des Vorgartens Bahnhofstraße 16

Fotos: Grundstückszufahrten mit Toranlagen

Fotos: Einfriedung S-Bahnhof / Salvator-Kirche

Fotos: Einfriedung Landhaus Lichtenrade / Imbiss

3.7 Öffentliche Beleuchtung

Grafik 31: Übersichtskarte Öffentliche Beleuchtung

Im Untersuchungsgebiet finden sich 2 grundlegende Leuchtentypen – die Bahnhofstraße und alle nördlich anbindenden Nebenstraßen sind mit gestalterisch anspruchslosen, einfachen technischen Leuchten ausgestattet. In den südlich angrenzenden Nebenstraßen sowie auf dem Pfarrer-Lütkehaus-Platz werden historisierende Mastaufsatzleuchten (Gas) mit niedriger Lichtpunkthöhe in ein- oder wechselseitiger Aufstellung verwendet

In der Bahnhofstraße befinden sich Langfeldleuchten an Peitschenmasten in regelmäßiger, wechselseitiger Anordnung von ca. 15m. Eine Kombination von mastleuchte und Lichtsignalanlagen ist nicht vorhanden.
Entlang der Goltzstraße und Steinstraße befinden sich Kurzfeldleuchten an Peitschenmasten einseitig sowie in wechselseitiger Anordnung in der Riedingerstraße. Mastansatzleuchten dominieren einseitig die Rehagener Straße und die Mellener Straße nördlich der Bahnhofstraße.
Des Weiteren befinden sich historisierende Hängeleuchten sowohl als Mastausleger- als auch als Wandanbauleuchten am S-Bahnhof Lichtenrade. Und auf dem Parkplatz der Salvator-Kirche stehen kugelförmige, zeitgenössische Aufsatzleuchten.

Die verwendeten Leuchtentypen der Bahnhofstraße entsprechen hinsichtlich ihrer Gestaltung nicht der Bedeutung der Bahnhofstraße als Ortszentrum. Im Zuge einer Neugestaltung der Bahnhofstraße ist ein Austausch der Langfeldleuchten durch energieeffiziente Modelle mit möglichst geringer Lichtpunkthöhe und einer angemessenen Gestaltung anzustreben.
Die Leuchten sollten auch künftig symmetrisch im Straßenraum angeordnet werden.

Platzartige Aufweitungen z.B. Vorplatz Apotheke sind aufgrund der Tiefe des Seitenraums schlecht und ungleichmäßig ausgeleuchtet.

Es geprüft werden, welche Leuchtentypologie geeignet ist, eine gleichmäßige Ausleuchtung des Straßenraums, der Gehwege und der angrenzenden Platzräume zu leisten.

Fotos: Langfeldleuchten in der Bahnhofstraße / Kurzfeldleuchten in der Riedingerstraße

Fotos: Mastaufsatzleuchte (Gas) am Pfarrer-Lütkehaus-Platz / Mastansatzleuchte in der Rehagener Straße

Fotos: Hängeleuchte am S-Bahnhof Lichtenrade / Aufsatzleuchte an der Salvator-Kirche

In den Abendstunden wird die Erdgeschoßzone der Bahnhofstraße intensiv geprägt von beleuchteten Schaufenstern und Werbeanlagen an Fassaden. Es besteht eine große Vielfalt unterschiedlicher Werbebeleuchtungen wie großflächige Leuchtkästen, Leuchtbuchstaben, Ausleger oder auskragende beleuchtete Fassadenelemente (Vordächer, Schaufenstervorbauten), welche teilweise wird eine hohe Lichtabstrahlung in den Straßenraum generieren.

Fotos: öffentliche Beleuchtung, Lichtsignalanlagen und Weihnachtsbeleuchtung in der Bahnhofstraße

Fotos: Beleuchtete Werbeanlagen und Schaufenster

Fotos: Beleuchtete Werbeanlagen und Schaufenster

Fotos: Beleuchtete Werbeanlagen und Schaufenster

Das Lichtkonzept Berlin sieht für das Gebiet um die Bahnhofstraße Lichtenrade ein hohes Handlungserfordernis im Sinne von Energieeinsparungsgründen vor und die Elektrifizierung der Gas-Leuchten.

Fazit:

⇒ Symmetrische Anordnung der Beleuchtung in der Bahnhofstraße
⇒ Ausleuchtung der breiten Seitenräume / Vorplätze / Plätze
⇒ Prüfung Mastleuchten versus Abspannleuchten
⇒ Einsatz gestalterischer Produktfamilie
⇒ Verbesserung gestalterischer Anspruch der Lichtwerbeanlagen an den Fassaden
⇒ Für die stark variierenden und selbstverständlich individuell auf das jeweilige Geschäft zugeschnittenen Werbeelemente gilt es einen ansprechenden Gestaltungskanon zu formulieren und somit die Bahnhofstraße als Zentrum des Stadtteils und wichtige Einkaufsstraße aufzuwerten

3.8 Zusammenfassung der wesentlichen Defizite öffentlicher Freiraum

Der öffentliche Raum der Bahnhofstraße zeigt sich als ein sehr urbaner, lebendiger Stadtraum und wird wesentlich durch die Anlagen des ruhenden Verkehrs und die Funktionen der zahlreichen Sondernutzungen Geschäftseinheiten geprägt. Es dominiert ein gestalterisch uneinheitlicher Gesamteindruck. Es ist kein übergeordneter, einheitlicher Gestaltungskanon zu Ausstattungen, Oberflächen, Bepflanzung und Sondernutzungselementen erkennbar.
Folgende Defizite sollten behoben werden:

Städtebau

- Eine langfristige mögliche städtebauliche Aufwertung des östlichen Auftakts Bahnhofstraße (Goltzstraße) erfordert eine planerische Berücksichtigung der Ziele und den Einsatz temporärer Maßnahmen zur Gestaltung der halböffentlichen Freiflächen
- der mögliche Umbau des Bereichs des S-Bahnhofs Lichtenrade im Westen erfordert eine planerische Berücksichtigung der Vorgaben der DB und den Einsatz besonderer gestalterischer Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums

Freiraum

- fehlende Verknüpfung zu anbindenden Grünräumen
- fehlende gestalterische Akzentuierung besondere Orte und Plätze
- zu geringe Anzahl an kleinräumigen Aufenthaltsmöglichkeiten

Vegetation

- lückenhafte räumliche Fassung des Straßenraums durch Baumreihen
- uneinheitliche Gestaltung und Anordnung von Hochbeeten

Oberflächen & Barrierefreiheit

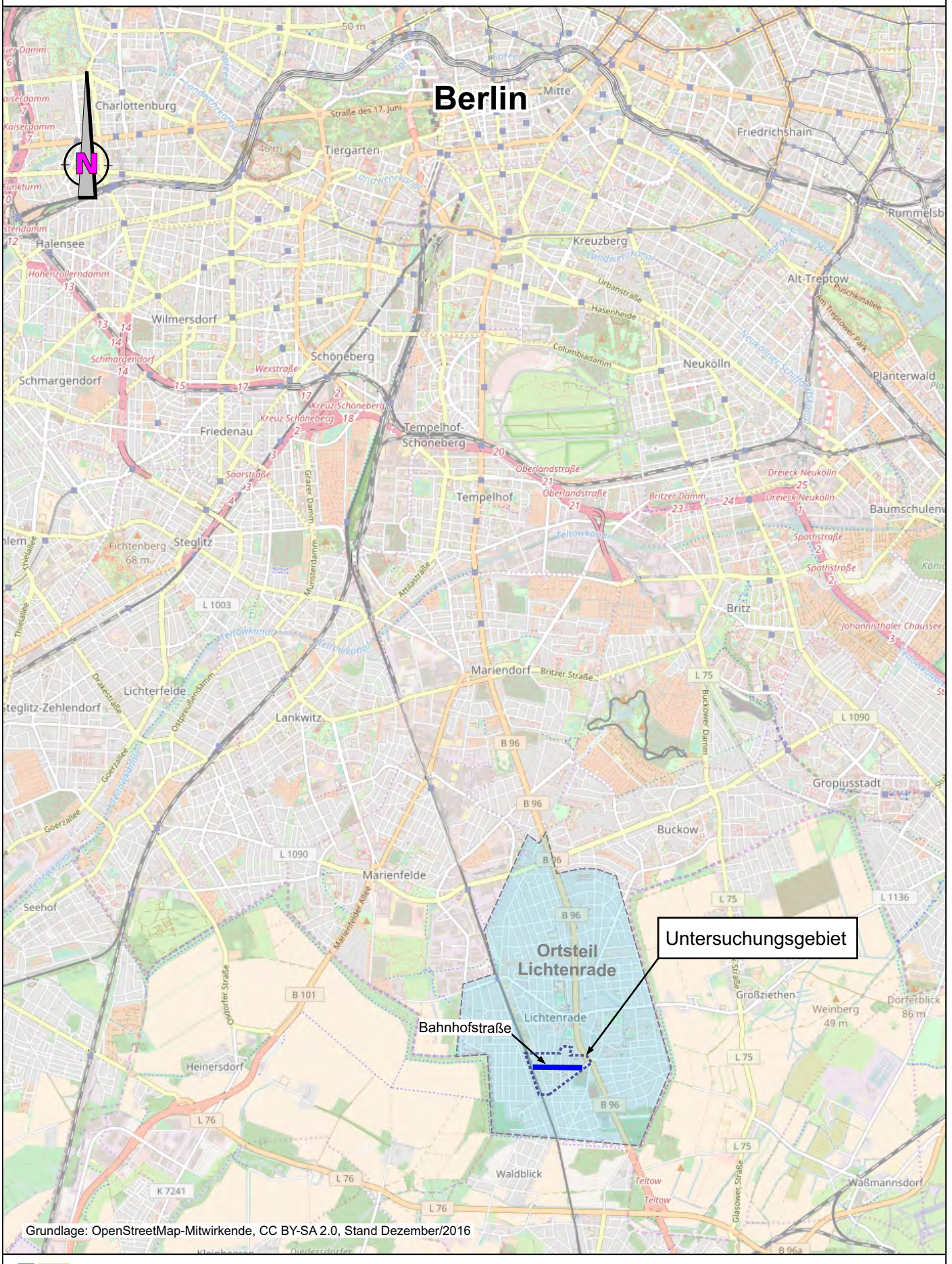
- gestörte Laufbahnen und Behinderung der Gehwegbreiten durch ruhenden Verkehr, Einbauten und Sondernutzungen
- uneinheitliche Proportionierung und Gestaltung der Gehwege
- uneinheitliche Gestaltung der Seitenräume und Überfahrten
- uneinheitliche Gestaltung der Querungsstellen an Kreuzungen
- fehlende barrierefreie Ausbildung der Haltestellen ÖPNV

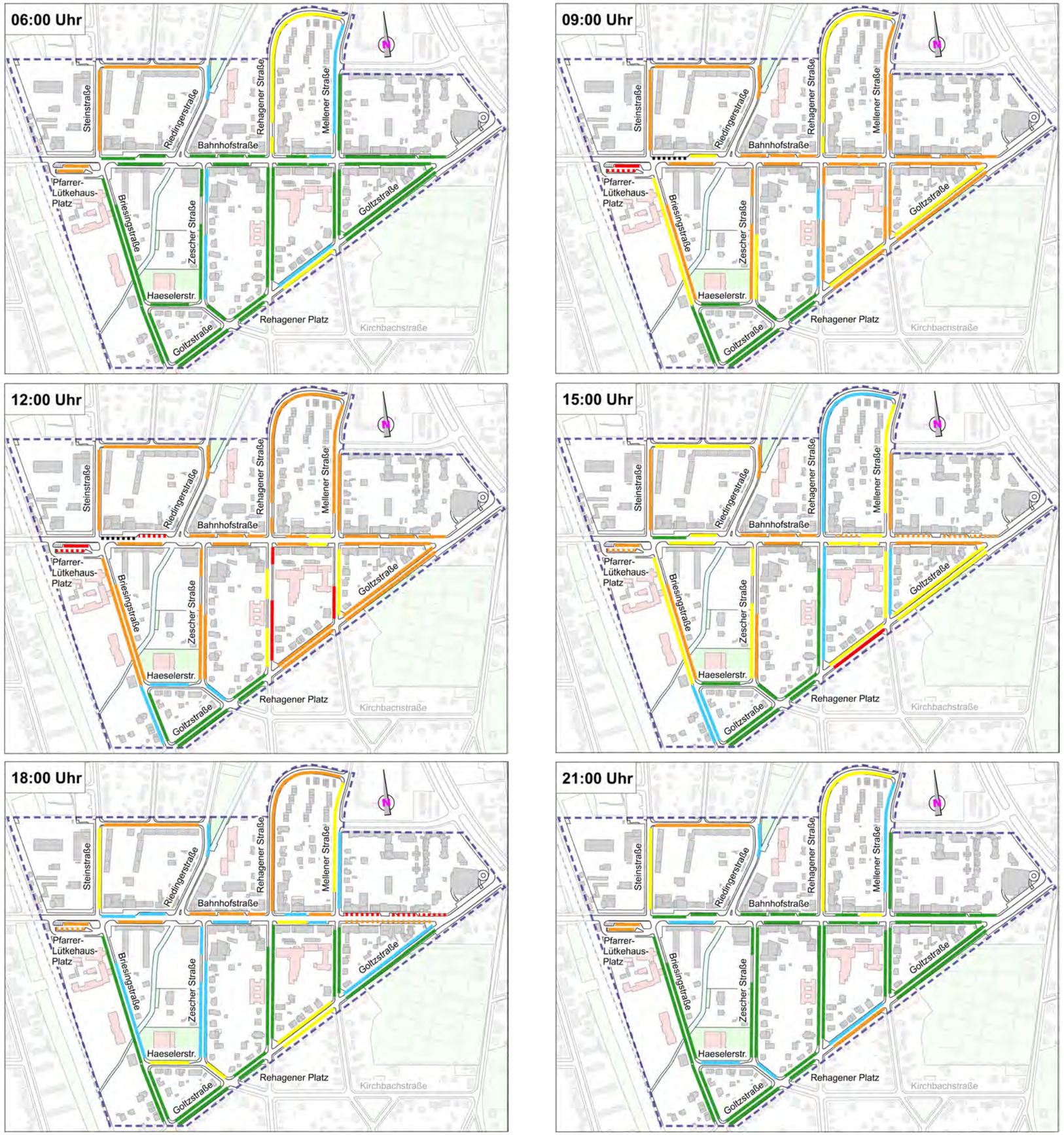
Öffentliche Ausstattung & Beleuchtung

- Defizite in der Anzahl von Fahrradabstellanlagen und Bänken
- fehlender Gestaltungskanon der Stadtmöblierung
- zu großzügige Regularien für Sondernutzungen und fehlender Gestaltungskanon für Sondernutzungen
- undifferenzierte Einsatz von Leuchtentypen, mangelnde Ausleuchtung von Teilbereichen

Abbildungen

Übersichtskarte und großräumige Einordnung des Untersuchungsgebietes





Berlin

Bezirksamt Tempelhof - Schöneberg

Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade

Auslastung des öffentlichen Parkraums im Tagesgang durch ruhenden Verkehr im erweiterten Untersuchungsgebiet

Auslastung zu unterschiedlichen Zeitpunkten in %

- < 50 %
- 50 - 69 %
- 70 - 84 %
- 85 - 100 %
- > 100 %
- illegal parkende Kfz befinden sich im Bereich

Farbe entspr. der jeweiligen Auslastung

- Halteverbot mit illegal parkenden Kfz

Kartengrundlage: © Berliner Vermessungsämter (E_WOS_16653_1_alkis_daten)

Abbildung 2

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Bearbeitungsstand: November 2016

917_Abb2-RV-Auswertung.des

Bezirksamt
Tempelhof - Schöneberg

Verkehrs- und Gestaltungskonzept
für die Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade

ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen im Bestand

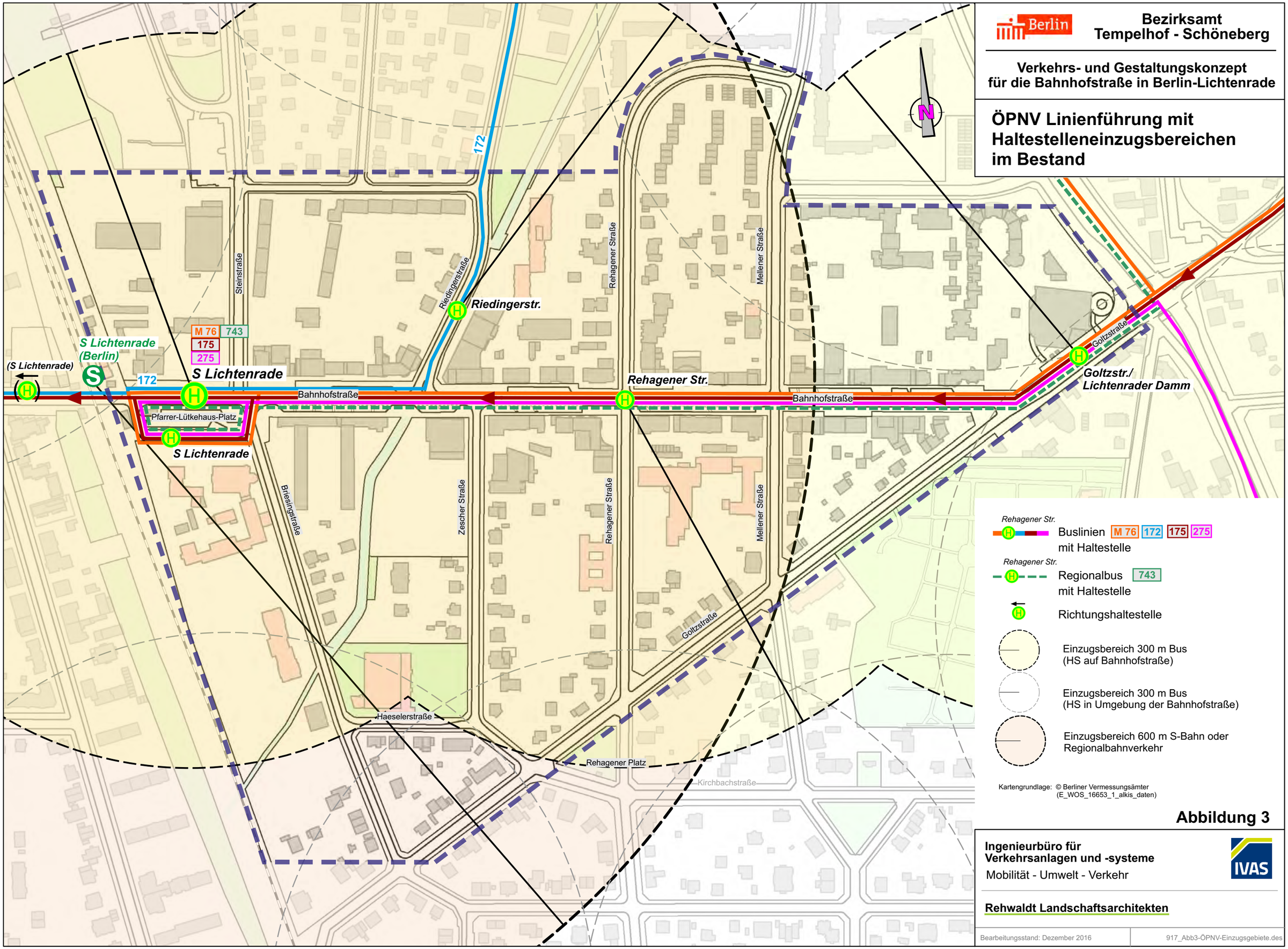


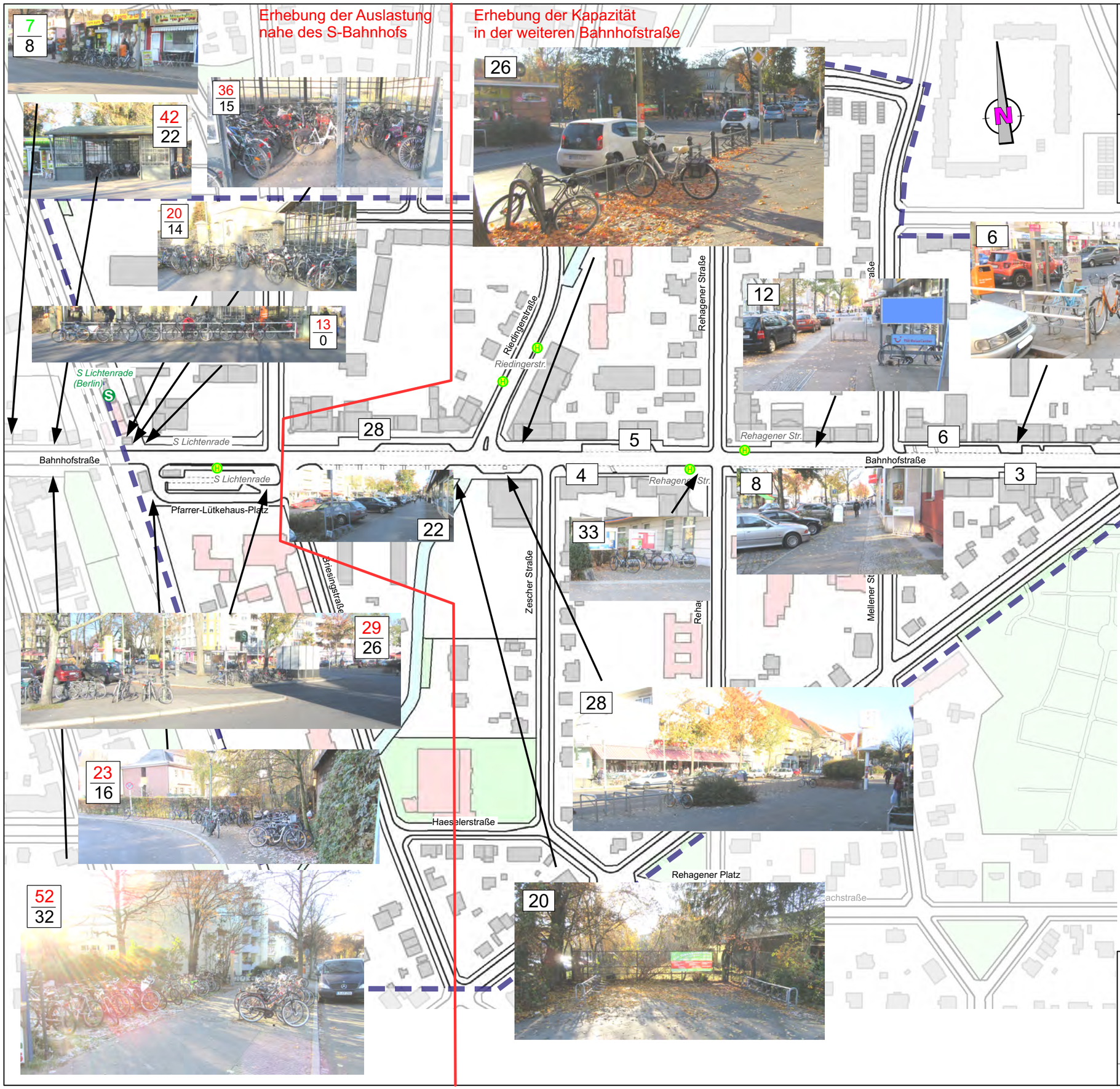
Abbildung 3

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Bearbeitungsstand: Dezember 2016

917_Abb3-ÖPNV-Einzugsgebiete.des



Berlin

Bezirksamt Tempelhof - Schöneberg

Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade

Abstellsituation für Fahrräder

Fotodokumentation, Kapazitäten und Auslastung

(Auslastung nur im Bereich S-Bahnhof)

S-Bahnhof

42/22 — abgestellte Fahrräder (über Kapazität) / Kapazität am Standort

7/8 — abgestellte Fahrräder (unter Kapazität) / Kapazität am Standort

weitere Bahnhofstraße

28 — Kapazität am Standort

keine Ermittlung der Auslastung in der weiteren Bahnhofstraße am Erhebungstag (15.11.2016 in den Mittagsstunden) , wegen zu geringer Auslastung

Kartengrundlage: © Berliner Vermessungsämter (E_WOS_16653_1_alkis_daten)

Abbildung 4

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Bearbeitungsstand: November 2016

917_Abb4-Gesamtgebiet_Fahrräder.des

Anlagen

Bahnhofstraße Lichtenrade
Neue Perspektiven für alle

Anlieferverkehr Bahnhofstraße – Fragebogen Gewerbetreibende

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Aktive Zentren“ ist beabsichtigt, die Bahnhofstraße im Rahmen eines Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes weiter zu stärken. Über eine Befragung von Gewerbetreibenden der Bahnhofstraße sollen Sie aktiv beteiligt und Ihre Ansprüche an die Nutzungen des Straßenraums erfasst werden. Diese sollen, soweit möglich, in die Planungen zur Umgestaltung einfließen.

Bitte unterstützen Sie die Befragung durch Ihre Teilnahme und möglichst vollständiges Ausfüllen des Fragebogens. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die Teilnahme an der Befragung für Sie freiwillig ist und die von Ihnen gemachten Angaben streng vertraulich behandelt werden. Für Rückfragen steht Ihnen **Frau Thielemann** werktags telefonisch unter **Tel.-Nr. 0351-2 11 14-12** zur Verfügung.

Der Fragebogen kann in Papierform im **Büro des „Aktiven Zentrums“ Lichtenrade** (Prinzessinnenstraße 31, 12307 Berlin) abgegeben oder per Fax an 0351-211 14 11 übermittelt werden. Elektronisch senden Sie ihn bitte an **claudia.thielemann@ivas-ingenieure.de** .

Der Fragebogen sollte bis zum 04.12.2016 abgegeben bzw. zurückgesendet sein.

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin

2.1 Allgemeine Fragen

Name Ihres Geschäftes: _____

Art des Gewerbes: ❑ Dienstleistungen ❑ Verkauf ❑ Produktion ❑ Gastronomie

Straße: _____Haus-Nr. _____ Etage: _____

Wann ist Ihr Geschäft geöffnet/ besetzt:
Wochentage + Zeiten: _____

Dürfen wir Ihnen bei Bedarf telefonisch weitere Fragen bezüglich der Bahnhofstraße stellen:

❑ ja ❑ nein

Wenn ja, geben Sie bitte Ihre Rufnummer an: _____

Wie hoch ist Ihr tägliches Kundschaftsaufkommen?

❑ 0 - 50 ❑ 51 - 100 ❑ 101 - 200 ❑ > 200 ❑ eigentlich keines ❑ k. A.

Wie viel Mitarbeiter_innen sind bei Ihnen beschäftigt?

❑ 1 - 2 ❑ 3 - 5 ❑ 6 - 10 ❑ > 10 ❑ k. A.

2.2 Belange Inhaber_innen und Mitarbeiter_innen

Mit welchen Verkehrsmitteln kommen Sie und Ihre Belegschaft überwiegend zur Arbeit?

(*Bitte für jedes Verkehrsmittel die Anzahl der jeweiligen Nutzer_innen angeben)*

Pkw ____ Fahrrad ____ Bus/S-Bahn ____ zu Fuß ____ _____ ____
(Platz für Anderes)

Stehen Stellplätze außerhalb des öffentlichen Parkraums für den Inhaber_in und/ oder Mitarbeiter_innen zur Verfügung?

❑ ja, es steht/ stehen ____ Stellplatz/Stellplätze zur Verfügung ❑ nein

wenn ja, wo ? :_____

Haben Sie separate Fahrradabstellmöglichkeiten für die Mitarbeiter_innen? ❑ ja ❑ nein

2.3 Belange Kundschaft

Wie schätzen sie die Verteilung der Verkehrsmittel ein, die ihre Kundschaft bevorzugt wählt, um ihr Geschäft zu erreichen? *(Bitte Verteilung in % abschätzen)*

Pkw____ Fahrrad ____ Bus/S-Bahn ___ zu Fuß ____ _____ ____ = 100 %
(Platz für Anderes)

Haben Sie Fahrradabstellmöglichkeiten vor ihrem Geschäft?

❑ ja, ausreichend ❑ ja, aber nicht ausreichend ❑ nein

Aus Ihrer Erfahrung: wie wird die gegenwärtige Parkdauerbeschränkung in der Bahnhofstraße beachtet? Die maximale Parkzeit wird…

❑ …eingehalten ❑ ...häufig überzogen ❑ …nicht beachtet ❑ k.A.

Wie schätzen sie die vorgegebene Parkdauer ein? Sie ist…

❑ ausreichend ❑ zu kurz ❑ zu lang ❑ egal ❑ k.A

Wäre Ihrer Meinung nach gebührenpflichtiges Parken (bei entsprechender Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben) in der Bahnhofstraße sinnvoll?

❑ ja ❑ nein

2.4 Derzeitige Nutzung der Nebenflächen

Nutzen Sie Gehwege für Geschäftsauslagen? ❑ ja ❑ nein

Wenn ja: ist der Platz ausreichend? ❑ ja ❑ nein

Nutzen Sie Gehwege für gastronomische Zwecke? ❑ ja ❑ nein

Wenn ja: Ist der Platz ausreichend? ❑ ja ❑ nein

2.5 Einschätzungen zur derzeitigen Liefersituation

Wie beurteilen sie die derzeitige verkehrliche Situation für den Lieferanten Ihres Betriebes?

❑ problemlos ❑ akzeptabel ❑ inakzeptabel ❑ k. A.

2.6 Häufigkeit/ Verteilung/ Art und Dauer Ihrer Anlieferungen

Bitte füllen Sie für jeden Lieferanten, der mit Kfz kommt, eine gesonderte Spalte durch Ankreuzen aus.

		Lieferant													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	*Bsp 1*	*Erläuterung Bsp. 1: Lieferant 1 kommt einmal pro Woche im Zeitbereich 6-10 Uhr mit einem Kleintransporter. Er benötigt zum Beliefern max. eine halbe Stunde und hält direkt vor dem Geschäft in einer Parklücke.*	*Bsp 2*	*Erläuterung Bsp. 2: Lieferant 2 kommt alle 14 Tage im Zeitbereich 10-18 Uhr mit einem Lkw. Er benötigt zum Beliefern mehr als eine halbe Stunde und hält in der Mellener Straße.*
Anlieferung	Täglich	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	2-3mal wöchentl.	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	Wöchentlich	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	*X*			
	14tägig	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑			*X*	
	Monatlich	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
Anlieferzeiten	22 – 6	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	6 – 10	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	*X*			
	10 – 18	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑			*X*	
	18 – 22	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	Unregelmäßig	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
Fahrzeug	Sattelzug	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	Lkw	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑			*X*	
	Kleintransporter	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	*X*			
	Pkw	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
Dauer	<15 min	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	15 – 30 min	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	*X*			
	31 – 60 min	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑			*X*	
	61 – 120 min	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	> 120 min	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
Fahrzeugstandort bei Anlieferung	nahe Geschäft auf Parkplatz	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	*X*			
	nahe Geschäft auf der Fahrbahn	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑			*X*	
	im Lieferhof	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	auf dem Gehweg	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				
	in nahe gelegenen Nebenstraßen	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑	❑				

2.7 Gestalterische/ verkehrliche Anforderungen

Welche Aspekte bei der Umgestaltung der Bahnhofstraße sind besonders wichtig?

Verbreiterung der Seitenbereiche (Gehwege)

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Eigenständige Radverkehrsanlagen

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Erhalt der bestehenden Parkflächen

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Vermeidung stärkerer Kfz-Nutzung

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Mehr öffentliche Fahrradständer

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Begrünung/ Bäume

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

Stärkere gastronomische Nutzung

❑ besonders wichtig ❑ wichtig ❑ weniger wichtig ❑ unwichtig

2.8 Sonstiges/ Anforderungen/ Probleme

Hier haben Sie die Möglichkeit auf sonstige Wünsche, Anforderungen und Probleme hinzuweisen, die ihr Geschäft betreffen und die für die Umgestaltung der Bahnhofstraße Relevanz besitzen: