

Perspektiven für Lichtenrade

Eingabe der Ökumenischen Umweltgruppe Lichtenrade zum ISEK 2015

Lichtenrade entspricht mit ca. 50.000 Einwohnern einer mittleren Kleinstadt. Entsprechend seiner Lage und mit der Entwicklung nach der Wende droht der Stadtteil zum reinen Durchzugsgebiet für den Schienen- und Straßenverkehr zwischen Umland und Innenstadt zu werden. Dem Stadtteil fehlt eine eigene Identität und ein organisches Zentrum. Es kommt jetzt darauf an, die Bahnhofstraße - eine der letzten intakten Einkaufsstraßen im Süden Berlins - zu erhalten und zu entwickeln. Zusammen mit der städtebaulichen Gestaltung des Geländes zwischen Salvatorkirche und Mälzerei könnte sie zu einem kulturellen und wirtschaftlichen Mittelpunkt des Ortsteils werden. Ohne eine Verkehrsberuhigung und eine Verbesserung des Erscheinungsbildes dieser Straße wird jedoch eine wirtschaftliche Entwicklung des dortigen Einzelhandels nicht zu erreichen sein.

1. Vorschläge für die Gestaltung des Zentrums

- Die Entwicklung dieses Zentrums sollte von der alten Mälzerei her ausgehen und das Landhaus Lichtenrade (Haus Buhr) mit seinem Baumbestand einbeziehen. Zusammen mit den Backsteingebäuden des Bahnhofs und der Salvatorkirche bildet dieses Areal ein ortsprägendes Ensemble, das man nicht zerstören darf. Auch der Straßenraum westlich der Gleisanlagen soll in die Gestaltung einbezogen werden.
- Das Zentrum sollte einen öffentlichen Stadtplatz aufweisen, der als Marktplatz, für öffentliche Versammlungen, für Open-Air-Veranstaltungen und als Biergarten nutzbar ist. Das Gelände vor der Salvatorkirche sollte aufgewertet und architektonisch in die Gesamtkonzeption einbezogen werden. Für die Busse sollen Halteplätze westlich der Bahntrasse gefunden werden.
- Ein neu entstehendes gewerbliches Zentrum am Bahnhof soll maßvoll bleiben und nicht ausschließlich aus Geschäften bestehen. Es sollte vielmehr eine Verbindung von Gewerbe, Einkauf, Wohnen, Dienstleistung, Kultur und Gastronomie entstehen.
- Die Mälzerei sollte zumindest teilweise der Öffentlichkeit für kulturelle und/oder soziale Zwecke zur Verfügung stehen.
- Die geplante ebenerdige Streckenführung der Dresdner Bahn würde den Standort des Zentrums beschädigen und den Ortsteil Lichtenrade zerschneiden. Die Bahn und nicht die Straße gehört in den Tunnel.

2. Vorschläge zum Verkehrskonzept der Bahnhofstraße

Der Ist-Zustand In ihrer jetzigen Gestalt ist die Bahnhofstraße wenig einladend. Der Motorverkehr beherrscht das Verkehrsgeschehen überproportional. Die Straße ist unübersichtlich, laut und zum Radfahren nahezu ungeeignet. Stellenweise sind die Gehsteige unzumutbar eng. Es gibt nur wenige Möglichkeiten, die Straße gefahrlos zu überqueren.

Das langfristige Ziel Die Bahnhofstraße soll als lebensnahes Versorgungszentrum im Herzen von Lichtenrade erhalten und modernisiert werden. Sie soll sich in ihrem Erscheinungsbild und durch die Organisation des Verkehrs zu einer attraktiven Einkaufsstraße entwickeln, in der man sich gern aufhält. Wir sind überzeugt, dass auch eine Erholung des Einzelhandels nicht ohne eine entschlossene konzeptionelle Umgestaltung des öffentlichen Raumes gelingen wird. Eine Fernstraße dient in erster Linie dem schnellen Vorankommen, eine Einkaufsstraße dient in erster Linie dem angenehmen Aufenthalt. Dazu gehört, dass Fußgänger sich auf angemessen breiten Gehsteigen entspannt bewegen können. Dazu gehört, dass Radfahrer gefahrlos vorankommen. Dazu gehört auch, dass die massive Aufstellung von Fahrzeugen am Straßenrand behutsam zurückgeführt wird.

Maßnahmen

- Die Gehwege sollen wieder auf eine angemessene Breite gebracht werden.
- An bestimmten Knotenpunkten soll das sichere Überqueren der Straße durch bauliche Maßnahmen erleichtert werden. Das Abfließen des Quellverkehrs z.B. durch die Goltzstr. soll unterstützt werden.
- Die Quer-oder Schrägparkstände sollen zumindest im mittleren und östlichen Teil der Straße durch Längsparkstände ersetzt werden.
- Die Sicherheit des Radverkehrs soll durch bauliche Maßnahmen im Straßenraum erreicht werden, die ein hinreichend sicheres Miteinander von Rad- und Autoverkehr bewirken. Wenn dies nicht umgesetzt werden kann, sollen Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden.
- Im Mittelteil der Bahnhofstraße wünschen wir uns eine sog. „Begegnungszone“ bzw. einen „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit „Tempo 20“.
- Die Parkplätze im Straßenraum sollen als Kurzparkplätze vorrangig dem Einkauf dienen. Darüberhinaus sollten die zahlreichen firmeneigenen Parkangebote (REWE, Woolworth, Netto, Aldi, Reichelt u.a.m.) koordiniert allen Nutzern für kurzes Parken zur Verfügung stehen. Ein pendelndes Shuttle oder ein Ruftaxi auf der Bahnhofstraße würde ferner den Bedarf an Parkplätzen reduzieren.

Ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade am 17.01.2015

Gabriela Brauer / Friedrich Ernst / Cornelia Federn-Ronacher / Helmut Herzau / Liane Jordan-Pohl / Reinhart Kraft / Stephan Lisiewicz / Karen Ohms / Manfred Raß / Margrit Schmidt / Andreas Stellwag / Hans Streu / Gisela Theisen-Grams / Dr. Georg Wagener-Lohse / Udo Wagner