

Bahnhofstraße

ZEITUNG FÜR DAS AKTIVE ZENTRUM LICHTENRADE BAHNHOFSTRASSE

A^{BIS}Z

AUSGABE 03 / 2018



Lichtenrade und die Zukunft

In dieser Ausgabe:

Interview
Dresdner Bahn

Ökumenische Umwelt-
gruppe Lichtenrade

Porträt
Tryonadt Immobilien

Liebe Lichtenraderinnen und Lichtenrader,

in dieser Ausgabe der Stadtteilzeitung geht es um die Zukunft Lichtenrades. Klar, es ist das große Thema hier, die Bauarbeiten an der Dresdner Bahn. Seit Jahren bewegen Lichtenrade die Fragen, wie die Bahntrasse gestaltet wird, wie lange die Bauarbeiten dauern werden und wann sie anfangen. Unübersehbar ist es heller geworden rings um den Bahnhof. Baufreiheit musste her und natürlich braucht der neue Schienenstrang auch Platz. Für uns Anlass, mit dem Bauträger an der Trasse, der DB Netz AG, das Gespräch zu suchen. Holger Ludwig und Benjamin Döring empfingen uns in ihrem Büro am Bahnhof Berlin Schönefeld, um mit uns über Gegenwart und Zukunft der Bahnanlagen in Lichtenrade zu sprechen. (Seiten 4 bis 7)

Lichtenrade ist nicht die einzige Großbaustelle der Bahn in Berlin. Auch in Karow rollen die Bagger, auch hier geht es um die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs. In unserer Serie über Berliner Bahnhofstraßen laden wir Sie dieses Mal nach Karow ein. (Seiten 12 und 13)

Im Rahmen des AZ-Programms wurde ein neues Verkehrskonzept unter Beteiligung der Anwohner, Interessierten und Betroffenen für die Bahnhofstraße erarbeitet. Mit dabei war auch die Ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade, über die wir auf den Seiten 10 und 11 berichten. Der Gründungsimpuls für die Gruppe war die große Sorge ihrer Mitglieder um die Zukunft der Erde. Dazu passt unsere Straßenumfrage, in der wir von den Lichtenradern wissen wollten, was sie selbst für die Umwelt tun. Einen bunten Strauß verschiedenster Antworten finden Sie auf den Seiten 8 und 9.

Und schließlich wenden wir uns in unserer Porträt-Serie einem Ur-Lichtenrader zu: Frank Tryonadt, der als Immobilienmakler seit ein paar Jahren auch ein Büro in der Bahnhofstraße hat. Von dort aus hilft er vielen Menschen dabei, ein Zuhause für ihre Zukunft finden.

Viel Spaß beim Lesen wünscht
Ihre Redaktion

Aktuelle und weiterführende Informationen zum AZ-Gebiet finden Sie unter: www.az-lichtenrade.de

Termine 2018

Treffen der Gewerbetreibenden:

Do, 19.07.2018 / Mo, 03.09.2018

Di, 09.10.2018 / Mi, 14.11.2018

jeweils 19:00 Uhr, AZ-Büro, Prinzessinnenstraße 31

Bewerbungsfristen für Anträge im Gebietsfonds:

30.09.2018

Markt der Möglichkeiten – Abfallfreies Umweltfest vor der Alten Mälzerei:

25.08.2018, 14:00 – 17:30 Uhr, mit regionalen Produkten, Kaffee und Kuchen, Straßentheater, Kinderprogramm, Fahrradparcours, leihen statt kaufen, Musik und Tanz, Plastik Nein Danke! u.v.m. Eintritt frei!



Kevin Bölling, Anneliese Hachmann, Roswitha Hubert, Ingrid Kupfernagel, Lars Hombach und Holger Heidemann (v.l.n.r.) bei der Auslosung der Gewinne

Imagewandel bei Maikäfern

Früher galten Maikäfer als landwirtschaftliche Schädlinge, die ganze Felder leer fraßen. Das ist lange her. Wenn man heute überhaupt noch einen antrifft, ist das schon fast wie ein Lottogewinn ... Oder man kommt aus Lichtenrade, dann findet man Maikäfer und kann wirklich etwas gewinnen. Bei der Maikäfer-Rallye nämlich.

Zum vierten Mal hatten die Lichtenrader im Mai 2018 die Gelegenheit, in den Schaufenstern der Bahnhofstraße auf Maikäfer-Pirsch zu gehen. Gut 50 Teilnehmer nutzten die Chance, füllten Teilnahmekarten aus und legten sie in die Tombola.

Eine Jury aus örtlichen Gewerbetreibenden zog am 5. Juni die Gewinner. Die Preise stellten lokale Händler zur Verfügung und diese reichten vom Englischkurs über einen sommerlichen Blumenstrauß und ein Teepaket bis hin zum Seniorenhandy. Bis zum 31. Juli können die Gewinne nun abgeholt werden.

Auch dieses Jahr wurde die Aktion vom Geschäftsstraßenmanagement für das AZ-Gebiet Bahnhofstraße unterstützt.

Vernissage für das 11. Lichtenrader Kunstfenster:

01.09.2018, 14:30 Uhr,

Kita Stadtindianer, Mellener Str. 28

11. Lichtenrader Kunstfenster in der und rund um die Bahnhofstraße:

01.09. – 29.09.2018

Wein- und Winzerfest am Dorfteich:

07. – 09.09.2018

Das Wein- und Winzerfest findet bereits zum 31. Mal statt.

Alle Termine finden Sie auch unter www.az-lichtenrade.de

Förderglossar

In dieser Rubrik versuchen wir, Begriffe aus der „Beamtensprache“ im Förderkontext leicht verständlich zu erklären. Die Serie wird fortgesetzt.

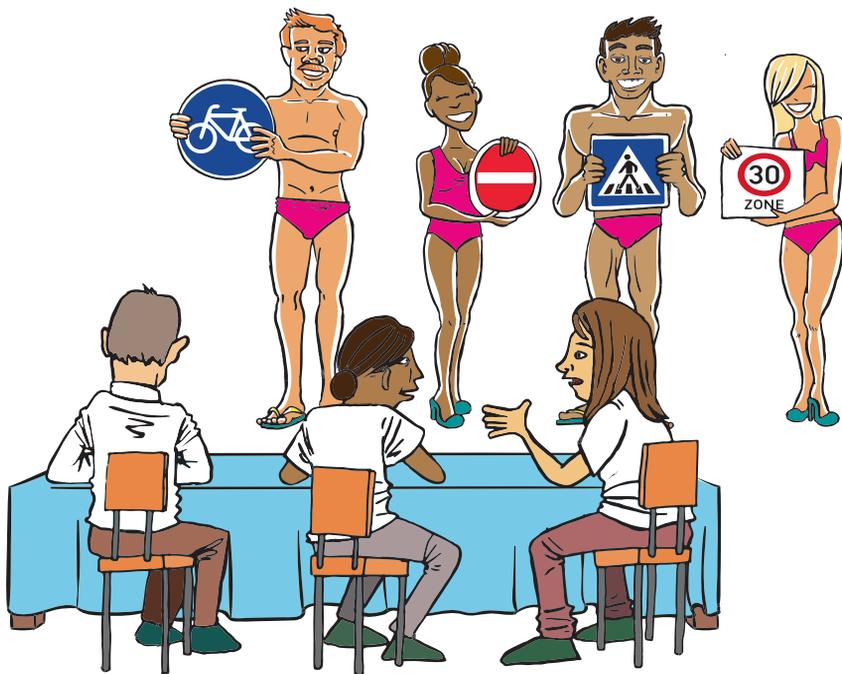


Illustration: Søren Tang Bertelsen

Heute: Projektsteuerung Straßenbau

Mit der Projektsteuerung ist es so: Ein Projekt wird beschlossen, geplant und angestoßen. Bei komplexen Projekten, wo mehrere Akteure und Gewerke koordiniert werden müssen, sollte es jemanden geben, der bei der Abwicklung kontrolliert, ob Planung und Realität übereinstimmen und alle einzelnen Bausteine ineinander greifen. Das ist dann der Job der Projektsteuerung. Sie achtet darauf, dass etwa Termine, Budgets und Qualitätsstandards im Ergebnis möglichst nah an den Soll-Werten sind. Oft sind dafür Toleranzwerte festgeschrieben, innerhalb derer man sich bewegen kann. Ein Beispiel dafür: Als Fertigstellungstermin für ein Projekt wurde der 31. Juli mit einer Toleranz von 2 Monaten festgelegt. Dann wäre auch ein Abschluss am 15. September noch im grünen Bereich.

Projektsteuerung gibt es in vielen Bereichen. In der Lichtenrader Bahnhofstraße wurde für den beginnenden Straßenbau aktuell ein Projektsteuerer gebunden. Die Aufgaben des

Bauherren werden somit auf die Projektsteuerung übertragen, die öffentlich ausgeschrieben wurde. Grundlage für die Umgestaltung der Bahnhofstraße und somit auch Richtschnur für die Projektsteuerung ist das gemeinsam erarbeitete Verkehrs- und Gestaltungskonzept. Die Projektsteuerung Straßenbau hat hier die besondere Herausforderung, nicht nur die verschiedenen Leitungsträger zu koordinieren, sondern sich auch mit den Bauträgern der Dresdner Bahn und auf dem Areal um die Alte Mälzerei abzustimmen, um die Arbeiten koordiniert ablaufen zu lassen und so einen möglichst reibungsfreien Ablauf auf allen Baustellen zu ermöglichen. Dabei steht die Projektsteuerung auch in ständiger Kommunikation mit dem Bauherren, also dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und der Senatsverwaltung sowie mit der Prozesssteuerung des Fördergebietes Aktives Zentrum, dem Büro slapa & die raumplaner gmbh, das für die Umsetzung des gesamten Förderprogramms im Gebiet verantwortlich ist.

BILDERrätsel



Kennen Sie dieses Detail aus Lichtenrade? Dann schicken Sie uns eine E-Mail mit Ihrer Lösung. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir als von Tryonadt Immobilien gespendeten Preis einen Einschätzungsgutschein für eine Immobilie bzw. einen Tankgutschein im Wert von 40 Euro.

Das Suchmotiv vom letzten Rätsel finden Sie über der Bahnhof-Apotheke. Der 25-Euro-Gutschein für Erkann-Morden geht an Herbert Niegl. Herzlichen Glückwunsch!

Neues Rätsel, neues Glück!
Schicken Sie Ihre Lösung an:
redaktion@az-lichtenrade.de

Lichtenrader Augenblick

Heute weht ein kräftiger Ostwind; da muss es den kleinen Vogel wohl aus dem Nest geblasen haben. Er liegt dort, auf dem Gehsteig in der Mellener Straße, und zappelt. Ein kleiner Spatz, wie es aussieht – aber wer kann das bei Vogelbabys schon unterscheiden?! Zwei Jungs, vielleicht acht Jahre alt, nähern sich mit ihren Schulmappen auf dem Rücken. Sie kauern sich vor das Küken und nehmen es zärtlich in die Hand. „Wie weich die Federn sind“, wundert sich der eine. Sie versuchen, dem Spätzchen etwas Wasser einzuflößen. „Was machen wir jetzt mit ihm?“ Ratlos schauen sich die beiden an. Und dann haben sie eine Idee. Sie beginnen, Gras zu rupfen, kleine Zweige zu sammeln und bauen in einer Brotbüchse ein Vogelnest für den Kleinen. Nestwärme, made in Lichtenrade.
jh

**BENJAMIN DÖRING** (links):

Projektpartnermanager für das Projekt Dresdner Bahn, kümmert sich um PR, Stakeholder, Koordination mit der Ausbaustrecke Berlin-Dresden, die sich im Süden an Blankenfelde anschließt

HOLGER LUDEWIG (rechts):

technischer Projektleiter für die Dresdner Bahn, erster Ansprechpartner für das AZ-Programm

Interview DB Netz zur Dresdner Bahn in Lichtenrade

Bahnhof Berlin Schönefeld. Anders als normalerweise nimmt man nicht den Ausgang Richtung Flughafen, sondern den nördlichen Richtung freies Feld. Hier stehen ein paar blaue Bürocontainer, in denen wir unsere Gesprächspartner treffen.

Was macht das Projekt Dresdner Bahn in Ihren Augen zu einem besonderen Projekt?

LUDEWIG: Die Dresdner Bahn ist ein reines Fernbahnvorhaben. Im Grunde genommen ist unsere Aufgabe, wieder zwei Fernbahngleise neben den südlichen Linienast der S2 zu legen. Tatsächlich ist das Besondere, dass hier im südlichen ehemaligen Westberlin der Korridor so eng ist, dass nicht überall die zwei Gleise barrierefrei und problemlos neben die S-Bahn passen. So müssen wir die S-Bahn-Gleise an diversen Stellen nach Westen verschieben, um die Breite für zwei Fernbahngleise zu bekommen. Dazu kommt, dass wir auf der gesamten Länge sämtliche Bahnübergänge aufzulösen haben. Wir müssen also grundsätzlich Brücken bauen, im wesentlichen Eisenbahnüberführungen - Bahn oben, Straße unten. Damit muss zum Teil auch die Lage der Bahnsteige angepasst werden, an der Buckower Chaussee rücken diese nach Norden, in der Bahnhofstraße wird die neue, barrierefreie Ver-

kehrsstation nach Südwesten auf die neu zu errichtende Eisenbahnüberführung versetzt. Die Bushaltestellen werden dann in der Bahnhofstraße unter den Bahnsteigen liegen, sodass das Umsteigen leichter wird.

Lichtenrade ist natürlich noch mal ein ganz besonderer Punkt, weil die politische Diskussion über die Art der Ausführung - Tunnel oder nicht - lange Zeit gelaufen ist und tatsächlich erst beendet wurde, zumindest aus unserer Sicht, mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 29. Juni 2017. Dort wurde entschieden, eine oben liegende Lösung zu schaffen, und das gibt der Bahn die Sicherheit, wie gebaut wird. Und wie gebaut werden muss - denn jetzt gibt es kein Zurück mehr.

Der wenige zur Verfügung stehende Platz - unterscheidet das die Dresdner Bahn von dem anderen großen Bahnprojekt in Berlin, dem Karower Kreuz?

DÖRING: Wenn wir geometrisch gucken, ist das Karower Kreuz vergleichbar mit der Kreuzung in Blankenfelde/Mahlow. Da haben wir auch ein Kreuz, an dem sich zwei Strecken nicht niveaugleich treffen. Ansonsten gibt es den Unterschied, dass oben im Norden Regional- und Fernzüge fahren. Die müssen so weit es geht auch während der

Baumaßnahmen fahren. In den Berliner Abschnitten der Dresdner Bahn haben wir nur die S-Bahn, die während der Bauzeit verkehren muss. Von der baubetrieblichen Komplexität ist das etwas anderes und erfordert im Norden noch mehr Feingefühl.

Es ist hier also einfacher?

LUDEWIG: Einfacher würde ich nicht sagen. Wir haben hier mehr „Speckgürtel“. Und hier gibt es wenig Alternativen im Einzugsbereich. In Karow kann man zwischen S-Bahn und Regionalverkehr verlagern.

Resultiert die generelle Auflösung von Bahnübergängen an der Dresdner Bahn aus Sicherheitsüberlegungen?

LUDEWIG: Ja. Der Fernverkehr in Berlin wird mit 160 km/h unterwegs sein, außerhalb mit 200 km/h. Bei diesen Geschwindigkeiten und unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens sind Bahnübergänge definitiv nicht mehr zulässig. Hinzu kommt ein erweiterter Sicherheitsaspekt: Wenn wir die Bahnübergänge auflösen, gibt es auch keine Wartezeiten mehr. Vor den Schranken sind alle gleich: Der Notarzt wartet dort genauso wie Feuerwehr, Polizei und der Rentner auf Ausflugsfahrt. Da hilft auch kein Blaulicht - Bahnübergang bleibt Bahnübergang.



Abbildung: DB Netz AG (Visualisierung: vectorvision Leipzig)

„Wir fangen auf der Westseite, also der künftigen S-Bahn-Seite, an zu bauen. Im ersten Schritt bauen wir die Seite, wo die S-Bahn verkehrt, danach die Fernbahnseite. Dies geschieht aus dem Grund, dass wir den Verkehr der S-Bahn möglichst ungestört aufrechterhalten wollen“, sagt Ludewig.

Können Sie uns einen kurzen Überblick über den zeitlichen Verlauf der Bauarbeiten in Lichtenrade geben?

LUDEWIG: Direkt mit Beginn der vegetationsarmen Periode im Oktober 2017 wurde mit Baufeldfreimachungs- und Baumfällarbeiten begonnen. Damit waren wir bis in den Februar sehr aktiv und haben große Baufreiheiten erzielt. Ich bin überrascht, wie breit die Trasse inzwischen ist, also die Dresdner Bahn dürfte dort tatsächlich hinpassen.

2018 werden wir vor allem Leitungsumverlegungen haben, bei denen wir zum großen Teil nicht federführend sind. Das sind vor allem die Leitungsträger selber, die ihre querenden Leitungen anpassen müssen. Aber auch Leitungen aus dem Baufeld heraus, die bahnparallelen Leitungen, die Stromversorgungsleitungen für die S-Bahn, unsere 30.000-Volt-Kabel. Da haben wir also bald viel Bautätigkeit, die nicht spektakulär und nicht sehr sichtbar sein wird, aber bauvorbereitende Maßnahmen sind, die wir brauchen. Die erste Brückenarbeit, die sichtbar ist, wird die Wolziger Zeile sein, da fangen wir 2019 an, die Eisenbahnüberführung zu bauen. Von Vorteil ist, dass wir die neue Brücke neben dem derzeitigen Bahnübergang bauen, sodass der zumeist in Betrieb bleiben kann.

Die neue Bahnüberführung liegt ca. 100 m weiter südlich, ungefähr auf Höhe der Horstwalder Straße. Hier können wir den Verkehr ungestört weiterfahren lassen, aber wenn wir 2020 in der Bahnhofstraße anfangen,

wird sich dort eine andere Situation ergeben. Die Bahnhofstraße ist so eng, dass die neue Brücke, die dort reinkommt, den vollen Platz in Anspruch nimmt. Wir fangen auf der Westseite, also der künftigen S-Bahn-Seite, an zu bauen. Im ersten Schritt bauen wir die Seite, wo die S-Bahn verkehrt, danach die Fernbahnseite. Dies geschieht aus dem Grund, dass wir den Verkehr der S-Bahn möglichst ungestört aufrechterhalten wollen. Wenn wir anfangen, dort ein Loch für die Unterführung zu buddeln, dann muss der Übergang gesperrt werden für den Verkehr. Für Fußgänger und Radfahrer wird es einen barrierefreien Übergang geben, ungefähr auf Höhe des ehemaligen Blumenladens. 2023 wird die Bahnhofstraße fertig sein. Dann können wir die letzten Schritte an der Wolziger Zeile angehen, wenn der Verkehr wieder in der Bahnhofstraße rollen kann. 2025 soll dann der Betrieb auf der Dresdner Bahn beginnen – vorausgesetzt, der Planfeststellungsbeschluss für den 3. Abschnitt Mahlow – Blankenfelde erfolgt zeitnah, am besten noch in diesem Jahr. Dort stehen wir gerade im Planfeststellungsverfahren.

DÖRING: Außerdem werden jetzt als nächstes die Wurzeln der gefälltten Bäume entfernt, zum Teil gezogen, zum Teil gefräst. Daran schließt sich die Kabelumverlegung an. Außerdem wird der Durchlass des Lichtenrader Grabens erneuert. Und wir fangen im südlichen Lichtenrade mit der Errichtung von Lärmschutzwänden an. Das schützt die Anwohner dann natürlich auch vor Baulärm.

Überall, wo es möglich ist, errichten wir die Lärmschutzwände deshalb relativ zeitig.

LUDEWIG: Insgesamt versuchen wir, die Beeinträchtigungen für die Anwohner möglichst gering zu halten. Wir bauen vor allem tagsüber und manchmal samstags, aber so weit es geht nicht in schutzbedürftigen Zeiten. Zu 100% wird sich das nicht durchziehen lassen, weil sich diese Idee beißt mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs. Die S-Bahn fährt nur nachts nicht zwischen 1 und 4 Uhr, da könnte man natürlich bauen. Dann stört man die Anwohner aber am meisten. In diesem Spagat bewegen wir uns und versuchen, das optimiert abzuwickeln.

Wie lang ungefähr wird die S-Bahn nicht bis nach Lichtenrade fahren?

LUDEWIG: Das lässt sich noch nicht ganz konkret sagen. Bis Lichtenrade wird es relativ übersichtlich mit den Sperrungen sein, weil die S-Bahn bis da zweigleisig ist. Da kann man auf dem einen Gleis eine Lärmschutzwand errichten und auf dem anderen die S-Bahn betreiben. Im Gleiswechselbetrieb können wir damit Lichtenrade erreichen, dabei hilft auch das neue Stellwerk in Marienfelde. Richtung Blankenfelde haben wir allerdings nur ein Gleis, dort werden sich Einschränkungen nicht vermeiden lassen.

Wo können sich die Lichtenrader über den Fortgang der Bauarbeiten informieren?

LUDEWIG: Wir haben auf dem S-Bahnsteig Lichtenrade einen Infopunkt mit Außenmonitor eingerichtet. Dort informieren wir in



Bahnübergang S-Bahnhof Lichtenrade 1958

einer Bildschleife über die anstehenden Sperrungen und Beeinträchtigungen mit einem zeitlichen Vorlauf von einem guten halben Jahr, jetzt kann man dort schon bis in den Dezember 2018 hinein sehen, was wir vorhaben. Dienstag zwischen 14:00 und 18:00 Uhr ist der Infopunkt auch personell besetzt. Und auf unserer Website gibt es eine E-Mail-Adresse, über die alle relevanten Fragen an uns gerichtet werden können.

DÖRING: Bei Fragen ist Herr Neuenkirch, unser Infopunktbetreuer, der Ansprechpartner vor Ort. Ein erfahrener Mitarbeiter, der auch viele Jahre den Umbau des Ostkreuzes begleitet hat. Am Infopunkt haben wir seit seiner Eröffnung im Herbst über 2000 Besucher gezählt. Leider haben wir dort mit Vandalismus zu kämpfen. Das ist natürlich bitter, wenn man oft nur mit der Beseitigung von Schäden beschäftigt ist.

LUDEWIG: Das ging bis hin zu antisemitischen Schmierereien, die ich in Lichtenrade nicht erwartet hätte und die uns sehr erschreckt haben.

DÖRING: Am Infopunkt kann man sich die Lärmauswirkungen der Dresdner Bahn anhören. Mit dem Heinrich-Hertz-Institut haben wir eine Animation entwickelt, die die Wirkung von Lärmschutzwänden simuliert. Der Besucher kann hören, wie laut ein durchfahrender Güterzug mit und ohne Lärmschutzwänden ist. Da werden die abstrakten Zahlen wie die 79 dB(A), mit denen der Normalbürger wenig anfangen kann, greifbar.

Können Sie etwas zur Geschichte der Dresdner Bahn sagen?

DÖRING: Die Dresdner Bahn ist die kürzeste Bahnverbindung zwischen Berlin und Dres-

den. Ursprünglich führte die Trasse über die Anhalter Bahn, diese ist 12 km länger. 1875 wurde die Dresdner Bahn in Betrieb genommen, die am früheren Dresdener Bahnhof startete, der auf dem Gebiet des heutigen U-Bahnhofes Gleisdreieck stand. Zwischen 1930 und 1940 wurden die beiden Gleise der Dresdner Bahn für den S-Bahn-Verkehr mit Gleichstrom elektrifiziert. Nach 1945 wurden Teile der Gleisanlagen als Reparationsleistungen zurückgebaut und in die damalige Sowjetunion verfrachtet. Fortan konnte nur noch ein Gleis der Dresdner Bahn genutzt werden. 1952 war auf der Strecke für den Fernverkehr Schluss. Die Fernzüge fuhren wieder über die Anhalter Bahn. Wir stellen also jetzt den Vorkriegszustand wieder her.

Gibt es Verbindungen zwischen den Planungen der DB Netz AG und den geplanten Veränderungen im Rahmen des AZ-Programms für die Bahnhofstraße?

DÖRING: Das können wir grundsätzlich mit „ja“ beantworten. Als wir erfahren haben, dass die Bahnhofstraße in das AZ-Programm kommt, haben wir den ersten Schritt auf die Kollegen zugemacht, denn wir sind ja perspektivisch Baunachbarn. Wir haben Frau Slapa und ihre Kollegen von den raumplanern eingeladen, um unser Projekt vorzustellen. Daraus hat sich eine partnerschaftliche Zusammenarbeit entwickelt. Ich nehme diverse Termine im AZ-Zusammenhang wahr. Natürlich haben wir das Problem, dass wir in unterschiedlichen Leistungsphasen stecken. Während wir in die Ausführung gegangen sind, befindet sich das AZ in der Planungsphase. Wir schauen aber, dass wir Schnittstellenthemen gemeinsam besprechen und abgestimmte Lösungen entwickeln.

LUDEWIG: Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass nicht der eine etwas tut, was der andere dann wieder umreißt. Uns allen ist an einer guten Koordination gelegen, damit alle wissen, wer was zu welchem Zeitpunkt tut.

DÖRING: Und das Aktive Zentrum ist ja nur einer von drei Baupartnern, die wir hier sind. Das Areal um die Alte Mälzerei und das Landhaus Lichtenrade wird auch entwickelt. Damit sind wir drei Bauherren auf engsten räumlichen Verhältnissen, die ungefähr zeitgleich große Maßnahmen realisieren wollen. Eine gute Abstimmung und partnerschaftliche Zusammenarbeit sind Voraussetzungen für den Erfolg der Projekte.

Was tut die Bahn, um den Lichtenradern die Erschwernisse der Bauzeit zu erleichtern?

LUDEWIG: Unser Ziel ist es, während der Bauarbeiten so wenig wie möglich in Schienenersatzverkehre zu gehen. Dann wollen wir insbesondere die geräuschintensiven Tätigkeiten in unempfindliche Zeiten legen. Schotter von einem Bahnwagen zu kippen macht einfach Krach, das lässt sich nicht vermeiden. Wir schaffen hier mit den Schallschutzwänden zusätzliche Erleichterung. Information ist das zweite große Gebot. Wir versuchen, so früh wie möglich mit den Anwohnern in Kontakt zu kommen. So nehmen wir auch gern an Veranstaltungen etwa der Bürgerinitiative teil. Heute fährt die S-Bahn in Sachen Lärmemission komplett ungeschützt durch Lichtenrade. In Zukunft werden zum Fernverkehr maximal acht Güterzüge kommen, davon nur einer in der Nacht. Durch die durchgehenden Lärmschutzwände wird sich die Lärmsituation in Lichtenrade also verbessern. Und wir sind bereit, auf konkrete Anregungen aus der Bevölkerung spontan zu reagieren. So könnte ein Bauleiter etwa die Arbeitsrichtung seines Trupps ändern, wenn dies eine konkrete Situation erfordert, in der Baulärm sehr stören würde. Also wir haben hier schon freiwillig das große Portfolio aufgefahren, zusätzlich zu den Maßnahmen, die sich aus dem Planfeststellungsverfahren ergeben.

Die Widerstände in Lichtenrade waren ja groß gegen die Nicht-Tunnel-Lösung. Haben Sie das Gefühl, dass die Maßnahmen inzwischen auf größere Akzeptanz treffen?

LUDEWIG: Teils, teils. Es gibt viele, die wollen, dass endlich etwas passiert. Sicher gibt es noch den einen oder den anderen, der das Projekt als solches gerne nicht hätte. Wobei

man sagen muss, dass die Bürgerinitiative nie ein Verhinderer der Dresdner Bahn war. Die große Überschrift lautete: Dresdner Bahn ja, aber bitte im Tunnel. Das Thema Tunnel ist nun entschieden worden auf anderer Plattform. Wir bemühen uns um ein positives Miteinander. Aber ich denke, viele wollen, dass es jetzt mal losgeht - damit es dann schnell wieder vorbei ist mit den Baumaßnahmen. Bei der Hängepartie, die wir aufgrund der vorlaufenden Planungsverfahren hier über 20 Jahre lang hatten, ist der Wunsch nach einem Ende mehr als verständlich. Das Vorhaben selbst wird seit 1993 geplant, 1997 wurde die Planfeststellung bean-

ber hinaus den positiven Effekt, dass wieder Kapazitäten auf der Anhalter Bahn frei werden. Im Umkehrschluss ist dann natürlich der Verkehr Richtung Dresden nicht mehr von Vorkommissen auf der Anhalter Bahn betroffen. Dadurch werden die Fahrpläne robuster. Gesamtdeutsch betrachtet ist die Dresdner Bahn nur Teil der Strecke Hamburg - Dresden unter Anbindung des Flughafens BER. Und die politischen Konzepte betrachten natürlich auch die verbesserte Anbindung von Prag und Wien. Nach Inbetriebnahme wird es einen Stundentakt in beide Richtungen geben. Hinzu kommen Verkehre nach Cottbus und der Flughafen-Shuttle. Der

Bushaltestellen sein werden und deshalb die Straße verbreitert wird. Die anderen Gebäude in Richtung Alte Mälzerei bleiben erhalten. Wir stehen in Kommunikation mit dem Projektentwickler, um diese alten Bahngelände einer neuen Nutzung zuzuführen.

Wie lange wird der Übergang Prinzessinnenstraße/Bahnhofstraße gesperrt sein?

LUDEWIG: Vermutlich werden wir im 2. Quartal 2020 die Bahnhofstraße sperren. Dann muss das Loch für die Straßenunterführung gebuddelt werden, dort wo zukünftig die S-Bahn verkehren wird. Ab etwa 2023 werden wir die andere Seite unter den Fernbahngleisen anschließen, sodass ab ca. 2023 wieder PKWs und Busse fahren können. Für Fußgänger und Radfahrer werden wir südlich der Bahnhofstraße außerhalb des Baufeldes einen barrierefreien Übergang schaffen. Solange die Bahnhofstraße gesperrt ist, muss die Wolziger Zeile/Goltzstraße offen sein, um eine Umfahrung zu sichern. Ein Teil des Verkehrs wird auch über den Schichauweg fahren. Dazu gibt es Verkehrsführungspläne, die mit den Bezirksämtern und den Verkehrsträgern abgestimmt sind.

Welche Unternehmen, Behörden und Institutionen sind an der Dresdner Bahn in welcher Funktion beteiligt?

DÖRING: Das sind sehr, sehr viele. Als erstes haben wir den Bund als Auftraggeber. Er hat im Schienenausbaugesetz das Vorhaben festgeschrieben. Das Eisenbahnbundesamt ist aus unserer Sicht die wichtigste zu beteiligende Behörde, sowohl in Fragen der Planfeststellung als auch der Finanzierung und in anderen Themen technischer Natur. Das Land, der Bezirk, Umweltbehörden etc. wurden an der Planfeststellung beteiligt. Die Pläne wurden öffentlich ausgelegt, sodass sich die Träger öffentlicher Belange und auch alle Bürger Akteneinsicht verschaffen konnten. Aufgrund der langen Verfahrensdauer war das sogar mehrfach gegeben.

LUDEWIG: Erst nach der Planfeststellung konnten wir uns allerdings mit der Verkehrslenkung ins Benehmen setzen. Wir sind ja nicht die einzigen, die hier bauen. Damit das alles koordiniert verläuft, erarbeitet die Verkehrslenkung Zeitpläne für die Ausführung. Außerdem sind wir in engem Kontakt mit der BVG, um die Anbindung der betroffenen Gebiete zu sichern.



S-Bahnhof Lichtenrade 1984

tragt. Und nach genau 20 Jahren gab es dann einen Beschluss. Es wird schwierig, das zu kalkulieren. Die Planungen ändern sich, die Vorschriften ändern sich, die Kostenansätze ändern sich über 20 Jahre gewaltig. Da hat sich ganz, ganz viel getan.

Wie wird sich die Dresdner Bahn auf die Fernbahnanbindung Dresdens auswirken? Gibt es darüber hinaus weitere Effekte?

DÖRING: Der positive Effekt ist, dass wir von Dresden kommend direkt über Blankenfelde zum Südkreuz einfahren können, ohne Umweg über den Berliner Außenring und die Anhalter Bahn. Das reduziert die Fahrzeit von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof um knapp 10 Minuten auf 1.32 Stunden. Großes Ziel sind 80 Minuten auf der Achse Berlin-Dresden, das kommt aber erst nach Fertigstellung der zweiten Ausbaustufe 2028 zum Tragen. Durch die Verlagerung der Verkehre weg von der Anhalter Bahn haben wir darü-

dafür vertraglich fixierte Viertelstundentakt bei einer Fahrzeit von 20 Minuten ab Hauptbahnhof lässt sich nur über die Dresdener Bahn realisieren.

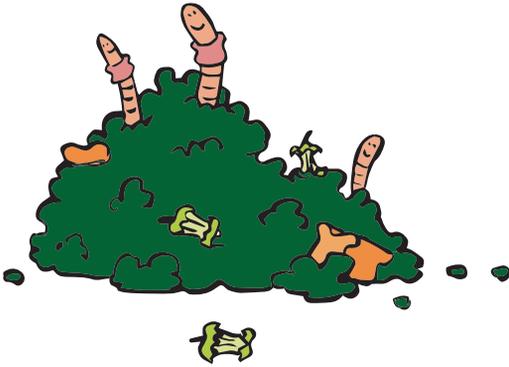
LUDEWIG: Das ist übrigens auch ein Entlastungsaspekt für die Lichtenrader, denn das, was sich anderenfalls per PKW über die B96 und den Lichtenrader Damm quälen würde, wird somit zumindest zum großen Teil über die Schiene abgewickelt.

Was ist mit dem historischen Bahnhofsgebäude geplant?

LUDEWIG: Das gesamte Ensemble mit Bahnsteig, Überdachung, Bebauung auf dem Bahnsteig, den verklinderten Gebäuden in Richtung Landhaus Lichtenrade steht unter Denkmalschutz. Der Bahnsteig wird in eine neue Achse versetzt. Das verklinderte Gebäude mit dem Schriftzug „Lichtenrade“ muss fallen, weil in der Unterführung die

Was tust du für die Umwelt?

In dieser Ausgabe stellen wir die ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade vor. Wir wollten von den „ganz normalen“ Lichtenrädern wissen, was sie persönlich für den Umweltschutz unternehmen.



MARIUS, 51 JAHRE:

Ich habe einen Komposthaufen im Hof angelegt, auf den alles kommt, was Haushalt und Garten abwerfen. Das finde ich viel besser als die Biotonne, da wird ja sogar die Plastikverpackung mit geschreddert, habe ich neulich gehört. Das landet dann als Dünger auf den Feldern und später bei uns auf dem Tisch.



RAINIER, 38 JAHRE:

Ich komme aus Frankreich und muss sagen, dass der Umweltgedanke hier eine größere Rolle spielt als bei uns. Allerdings spiegelt sich das im Alltagsleben nicht wider. Mülltrennung okay, da sind die Deutschen vorn. Aber in Sachen Verkehr, die dicken Kisten überall und das fehlende Tempolimit auf Autobahnen – das ist ja fast noch schlimmer.



JAKOB, 30 JAHRE:

Ich habe kein Auto und plane auch nicht, mir jemals eines anzuschaffen. So oft es geht, kaufe ich im Bioladen ein, weil ich die ökologische Landwirtschaft unterstützen möchte. Und zum Einkaufen nehme ich immer Beutel mit.

ANDREA, 44 JAHRE:

Meine Tochter ist 9 und sie dringt darauf, beim Einkaufen auf Plastik zu verzichten. Aber selbst im Biomarkt ist ja ganz viel in Plastik verpackt. Ich würde ihr liebend gern den Wunsch erfüllen – aber dann bleibt der Kühlschrank leer. Jetzt machen wir das soweit es geht.

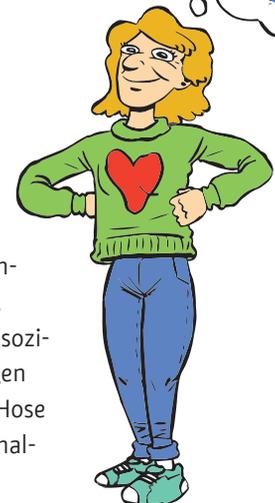
FRANK, 58 JAHRE:

Als überzeugter Schrebergärtner versuche ich, unsere Familie im Sommer auch mit eigenen Produkten zu ernähren. Und in meinem Garten kommt keine Chemie zum Einsatz – das ist alles Bio!



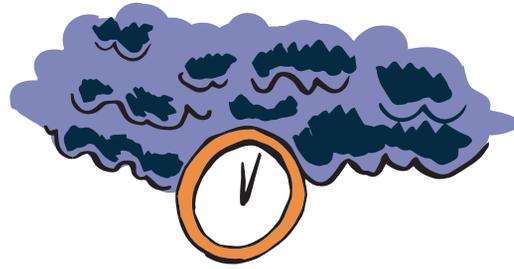
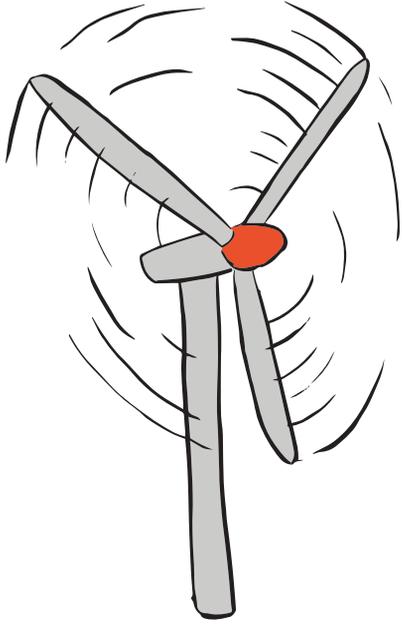
CARINA, 45 JAHRE:

Mein Thema in diesem Zusammenhang ist die Mode. Mir ist wichtig, dass meine Kleidung unter fairen sozialen und ökologischen Bedingungen hergestellt wird. Dann kostet die Hose oder der Pullover zwar mehr, die halten aber viel länger.

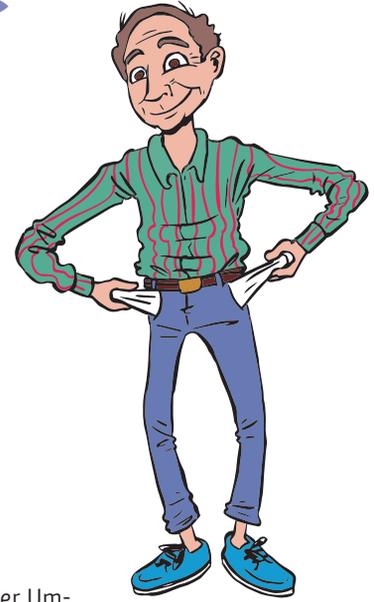


KARLHEINZ, 72 JAHRE:

Umweltschutz ist schon wichtig – aber was kann ich als Einzelner schon bewegen? Trump steigt aus dem Klimawandel aus und ich soll mir gleichzeitig einen Kopf darüber machen, wie ich noch weniger ausstoße? Entweder alle oder keiner – so sehe ich das.

**ANNELIESE, 63 JAHRE:**

Wenn ich mir das Wetter und die ganzen Klimaveränderungen so anschau, frage ich mich manchmal, ob es für Umweltschutz nicht schon zu spät ist. Trotzdem trenne ich Müll, nehme keine Plastiktüten und fahre die meisten Wege mit der Bahn, nicht mit dem Auto.

**OLAF, 54 JAHRE:**

Ich lebe von Hartz IV, da ist der Umweltschutz schon mit eingepreist. Ein Auto kann ich mir nicht leisten und viele andere Sachen wie etwa Fernreisen auch nicht.

LENI, 11 JAHRE:

In letzter Zeit habe ich viel gehört über Mikroplastik, das in den Meeren landet und dort von den Fischen gefressen wird. Ich finde es schrecklich, dass zum Beispiel Shampoo oder Duschgel solche Bestandteile enthält. Deshalb wasche ich mich nur noch mit Seife.

**CAGLA, 24 JAHRE:**

Ich habe ein freiwilliges ökologisches Jahr in Sachsen gemacht. Wir haben Streuobstwiesen gepflegt, Benjeshecken aus Totholz angelegt, Uferbefestigungen mit Weidengeflecht errichtet und vieles mehr. Das war eine sehr intensive Zeit. Seitdem habe ich eine viel engere Beziehung zur Natur und versuche insgesamt, umweltverträglich zu leben.

**BEGÜM, 33 JAHRE:**

Ich interessiere mich nicht so besonders für den Umweltschutz. Die Regierung ist hier in der Verantwortung. Wenn sie Regelungen trifft, werde ich mich daran halten. Wenn nicht, ist es wahrscheinlich nicht notwendig. Wieso soll ich mir darüber auch noch den Kopf zerbrechen?

**ANNA DOROTHEA, 42 JAHRE:**

Unsere ganze Familie besteht aus passionierten Radfahrern. Wir versuchen wirklich alle Wege in der Stadt mit dem Rad zu erledigen, selbst die Kinder ziehen inzwischen mit. Brauchen wir wirklich mal ein Auto, leihen wir uns eins.

Nicht nur quatschen

Im Gespräch mit der Ökumenischen Umweltgruppe Lichtenrade

Es gibt Dinge, die findet man noch nicht mal auf Google. Eines davon wurde neulich im Evangelischen Gemeindehaus Lichtenrade ausgeschenkt: Himmelfahrtsbrause. Ein herrlich erfrischendes, fruchtig-kühles, nicht zu süßes Getränk, das man an heißen Tagen gern öfter genießen würde. Bloß leider: Nachmachen geht nicht, denn es gibt kein Rezept, weil keinen Google-Eintrag. Zu einem anderen Thema hingegen gibt es sehr wohl Einträge, ungefähr 7,63 Millionen um genau zu sein: Klimawandel. Und da kommen die Fäden zusammen.

evangelische Pfarrer Reinhard Kraft engagierte Lichtenrader angesichts des drohenden Klimawandels zusammen, wie Margrit Schmidt berichtet. Global ist in diesen elf Jahren nicht viel passiert, gerade in letzter Zeit erlebt die Klimapolitik einen Rückschlag. Wie geht es unseren Gesprächspartnern damit? „Sicher“, gibt Margrit Schmidt zu, „es gibt Phasen des Zweifels.“ Aber die Gruppe sei getragen von der Überzeugung, dass es besser ist, etwas zu versuchen als sich der Ohnmacht hinzugeben. Georg Wagener-Lohse ergänzt: „Wir richten unser Augenmerk

Damals, so erzählt Georg Wagener-Lohse, sei der Saal im Evangelischen Gemeindezentrum immer voll gewesen. Das sei bei anderen Themen nicht oft so gewesen, berichtet er ohne Groll. Dass die Umweltgruppe allerdings bei den Akzenten, die sie setzt, oft richtig liegt, stellte sie mit dem Frühstück in der Bahnhofstraße unter Beweis. Was als „sozialer Klimaschutz“ ganz klein gestartet sei, hat sich inzwischen einen festen Platz in den Terminkalendern der Lichtenrader erobert. Mit ihren thematischen Beiträgen dort, so Gabriela Brauer, wollen sie Lust wecken auf Lebensweisen, die nicht vom Glauben an ein grenzenloses Wachstum getragen sind.

Überhaupt, die Sache mit dem Glauben. Die meisten sind in der evangelischen oder der katholischen Gemeinde Lichtenrades zuhause, manche mehr, manche weniger. Von der Idee her ist die Ökumene allerdings weiter gefasst – auch Muslime, Juden oder Angehörige anderer Kirchen und Religionen sind willkommen, Glaubensferne ebenfalls. Die Zugehörigkeit zu den Gemeinden sei „ein Element unseres Zusammenseins“, wie Wagener-Lohse erklärt. Man könne sich angesichts der oft deprimierenden Zustände auf der Welt eben auch vor einem Kreuz treffen, eine Klage anheben und Trost erfahren.

Gleichwohl ist das Verhältnis zu den Gemeinden nicht frei von Spannungen, wie Gabriela Brauer, die einzige Katholikin unter den drei Gesprächspartnern, berichtet. „Die Gemeinden sind eben auch nur ein Spiegel der Gesellschaft. Auch dort gibt es sehr konservative Menschen, das geht sogar bis dahin, dass der Klimawandel an sich in Zweifel gezogen wird.“ Von manchen würden sie als „so ein besonderes Trüppchen“ beäugt.

Inhaltlich bemühen sich die Lichtenrader Umweltaktivisten um fachlich fundierte Standpunkte. Es gehe ihnen, so Georg Wagener-Lohse, darum, sich substantielles Wissen zu verschaffen und nicht nur „dumm rum zu



Gabriela Brauer, Georg Wagener-Lohse und Margrit Schmidt (v. l. n. r.)

Himmelfahrtsbrause trinken und sich gegen die Zerstörung der Umwelt engagieren, beides passiert in Lichtenrade manchmal synchron, zumindest an diesem lauen Abend im Mai. Wir sind verabredet mit der Ökumenischen Umweltgruppe Lichtenrade. Vor dem monatlichen Treffen haben Margrit Schmidt, Gabriela Brauer und Georg Wagener-Lohse ein Gespräch über Herkunft und Ziele der Gruppe ermöglicht.

Die Ökumenische Umweltgruppe gibt es seit 2007. Damals „trommelte“ der pensionierte

auf Gelingendes. Und dies ist auf der lokalen Ebene einfacher, weil wir diese selbst beeinflussen können.“

Auch wenn der Gründungsimpuls aus der Klimaproblematik kam, Klimaschutz ist nur eines der Anliegen. Einen der größten Erfolge sehen sie darin, in der Alten Mälzerei ein Shopping-Center verhindert zu haben. Sie organisierten Bürgerversammlungen gegen diese Pläne, die letztendlich dazu beitrugen, dass der Bezirk die Auflagen für den Kauf so gestaltete, dass Investor Huth absprang.



Auf den Geburtstag wird mit Wein angestoßen

quatschen, weil man mal etwas gehört hat.“ So begibt man sich in Vorbereitung auf das Verkehrskonzept auf Exkursion ins holländische Drachten, um sich „Begegnungszonen“ im städtischen Verkehr anzuschauen. Oder man nimmt Kontakt zum Verkehrslehrstuhl an der TU Berlin auf, dessen Studenten die Verkehrssituation hier analysieren. Davon ist viel in die Arbeit der Gruppe eingeflossen.

Die Ökumenische Umweltgruppe ist auch im Gebietsgremium für das AZ-Gebiet engagiert. Angesichts der Tatsache, dass sie sieben Jahre am Verkehrsthema gearbeitet haben und sich viele ihrer Ideen im Konzept wiederfinden, empfindet man Stolz. Jetzt geht es um die offenen Fragen, zum Beispiel um die Querungen für die Fußgänger. Aber man sei zuversichtlich, mit dem neuen Gebietsgremium besser arbeiten zu können, denn es gäbe darin weniger Menschen als früher, die an Konflikten interessiert sind.

Die 15 bis 20 Mitstreiter der Gruppe sind meist im höheren Alter. „In letzter Zeit häufen sich die 80. Geburtstage“, schmunzelt Margrit Schmidt. Bereitet ihnen das Sorge? Nun, es gäbe auch Jüngere, die kämen, manche nur sporadisch. Insgesamt seien die Jungen heutzutage nicht mehr „standorttreu“, wie Gabriela Brauer es nennt. Und ja, es gäbe Zuwachs, aber mehrheitlich fühlten sich doch ähnliche Altersgruppen angezogen.

Auch wenn die Kraft bei einigen nachlässt, für die gemeinsamen Radtouren reicht sie allemal. Die verbinden Spaß mit Zweck. So führte eine Tour sie zu Braunkohle-Gebieten in der Lausitz, eine andere zu Orten umwelt-

freundlicher Stromerzeugung in der Uckermark.

Es gäbe noch viel zu berichten aus der Ökumenischen Umweltgruppe. Etwa vom Anti-Plastik-Workshop im Mai, vom Engagement für Lastenfahräder, von den internationalen Klimakonferenzen begleitenden Andachten oder vom Engagement für das denkmalgeschützte Landhaus Lich-



Am Anfang jedes Treffens wird ein Lied gesungen

tenrade. Allein, die Stunde ist vorbei und die restlichen Mitstreiter trudeln ein.

Die Karaffen werden neu mit Himmelfahrtsbrause befüllt, Stühle gerückt, die Begrüßungen fallen herzlich aus. Man spürt die Aufmerksamkeit, die sie für die Umwelt haben, auch im Umgang miteinander. Diese Menschen interessieren sich füreinander, nehmen sich Zeit für ein persönliches Gespräch. Als alle

am Tisch sitzen, greift Georg Wagener-Lohse zur Gitarre. Einer hatte Geburtstag und bringt Wein mit, ihm zu Ehren wird gemeinsam ein Lied angestimmt. Unabhängig vom Alter vermittelt die Gruppe eine Stimmung fernab von Dogmatismus, sondern von fröhlicher, zugewandter Tatkräftigkeit.

Was wäre denn ihre Vision für Lichtenrade? Verschiedene Antworten fallen. Dass die Menschen, die ein alternatives Leben suchen, dies hier erleben können. Dass die Geschäfte die lange Bauzeit an Bahn und Bahnhofstraße überleben. Dass man jüngere Menschen in Lichtenrade halten kann. Und dass man vorm Landhaus Lichtenrade unter den Linden gemütlich ein Bier trinkt. „Das wird kommen!“, ist sich Georg Wagener-Lohse sicher. Und für die nächste Zukunft, vielleicht mal ein Bioladen in der Bahnhofstraße? „Ja!“ rufen alle wie aus einem Munde.

Wenn Sie jetzt selber Lust bekommen haben, sich in der Ökumenischen Umweltgruppe Lichtenrade zu engagieren: Hier ist jede und jeder willkommen. Und sicher können Sie dann auch das Rezept für die Himmelfahrtsbrause erfahren.

Die monatlichen Treffen finden in der Regel am 3. Dienstag jeden Monats um 19:00 Uhr im Evangelischen Gemeindehaus, Goltzstraße 33, statt.

Infos unter:

www.oekumenische-umweltgruppe-lichtenrade.de



Preisfrage: Wie weit ist es von Mitte nach Bernau? Wer es weiß, dem spendiert die Redaktion einen XXXL Döner bei „Karow Döner Berlin“

links: S-Bahnhof Karow

Wir hangeln uns durch

Die Karower Bahnhofstraße

Irgendwo in Berlin. Die Bahnhofstraße ist für die Durchfahrt an den Gleisen gesperrt, ein Bahn-Großprojekt läuft auf der Trasse, der Nahverkehr ist zeitweilig beeinträchtigt, immer mal wieder gibt es sogar Schienenersatzverkehr: Alles klar, das muss in Lichtenrade sein. Oder?! Auch im Norden Berlins gibt es eine große Bahnbaustelle, auch dort ist die Bahnhofstraße betroffen, auch hier müssen die Einwohner mit Beeinträchtigungen während der Bauarbeiten leben. Die Großbaustelle ist das Karower Kreuz und die Bahnhofstraße, über die wir heute reden, liegt in Berlin Karow. Hier wird die Fernbahntrasse nach Norden um ein zweites Gleis erweitert. (Siehe hierzu auch Interview mit Herrn Ludewig und Herrn Döring in dieser Ausgabe) Auch hier geht es um eine Verkürzung der Fahrzeit und eine flexiblere Betriebsführung.

Karow war, wie so viele Berliner Ortsteile, früher ein eigenständiges Dorf. 1375 wurde es erstmals urkundlich erwähnt. Seinen dörflichen Charakter hat Karow, im Jahre seiner Ersterwähnung ein Flecken mit 42 Hufen, bis heute bewahrt. Die Bahnhofstraße unterscheidet sich deutlich von ihrer Lichtenrader Namensvetterin. Geschäfte gibt es wenige,

ein paar Restaurants, hinter den Häusern fangen gleich die Wiesen und Gärten an. Seinen Anschluss an die weite Welt der Eisenbahn bekam Karow 1882 über die Stettiner Bahn und damit auch einen Bahnhof, nach dem sich die uns heute interessierende Straße benennen ließ. Vor allem in den 1920er und 1930er Jahren wurden die äußeren Bereiche Karows, insbesondere rings um den S-Bahnhof, bebaut.

Obwohl Karow wirklich nur ein Dörfchen ist, hat es vor allem bei den Berlinern, die am Wochenende Erholung im nördlichen Umland suchen, einen klingenden Namen. Das liegt an der Heidekrautbahn, die am S-Bahnhof Karow startet und gemächlich bis Groß Schönebeck in der Schorfheide zuckelt und dabei Ausflugsorte wie Wandlitz, Ruhlsdorf-Zerpenschleuse oder Liebenwalde ansteuert. Dass die Heidekrautbahn überhaupt nach Karow kommt, liegt wiederum an der großen Politik. Ursprünglich war Berlin Wilhelmsruh Endbahnhof der Strecke. Im Zuge der Berlinblockade 1950 wurde eine Verbindungsstrecke nach Karow gebaut, um Westberlin zu umfahren. Bis heute ist sie die Stammstrecke geblieben. Und so spuckt die Heidekrautbahn gerade an warmen Som-

merwochenenden im Stundentakt Sommerfrischler, gern auch mit Fahrrad, aus, die hier in die Nord-Süd-Bahn umsteigen. Ohne Umstieg kann man von Karow nach Lichtenrade fahren, allerdings dauert die Fahrt gut 45 Minuten.

Egal, woher man kommt: Verlässt man den Bahnhof in Richtung Osten, fällt man praktisch sofort in den örtlichen Imbiss „Karow Döner Berlin“. Herr Kaya, der hier das große Messer am Fleischspieß schwingt, ist seit 10 Jahren Pächter. Er mag die Menschen hier, auch die Geschäftsnachbarn. Zwar wohnt er



Herr Kaya vom „Karow Döner Berlin“ ist für Karower Verhältnisse ein Medienstar, denn was anderen nur ein Werbespruch ist, nimmt er für bare Münze: Döner XXXL!

in Mitte, könnte sich aber vorstellen, dass die ganze Familie nach Karow zieht. Allerdings ist bezahlbarer Wohnraum auch in Karow inzwischen knapp. Kaya ist für Karower Verhältnisse ein Medienstar, denn was anderen nur ein Werbespruch ist, nimmt er für bare Münze: Döner XXXL! Auf seiner Facebook-Seite sind Videos zu bewundern, in denen Menschen herzhaft in halbe Fladenbrote beißen, die mit Dönerfleisch, Salat und Sauce gefüllt sind. Mehr als 10.000 Menschen sollen das Video schon gesehen haben, Normalportion ist ein Viertelbrot. „Wohl bekomm’s!“ denkt man und spaziert weiter.

Vorm Imbiss steht Hartmut Kunze und wartet darauf, dass die Bestellung für ihn und seine Kollegen fertig wird. „Es lebt sich hier“, meint der große Mann mit Schnauzbart, der 1986 nach Karow zog. Seitdem habe sich an der Straße wenig geändert, ein paar Ladeninhaber hätten gewechselt, ein paar Fassaden seien erneuert worden, ein paar Häuser hinzu gekommen – aber sonst?! Es sei eine ruhige Gegend, in der man auf jeden Fall ein Auto brauche, um sich zu versorgen. Dafür ist man mit dem Rad schnell im Grünen.

lich und zuvorkommend. Hingegen gehe ihr die Bauerei „auf den Senkel“, wie sie sagt. Ursprünglich kommt sie aus einem kleinen Dorf bei Halberstadt, zog dann in die Mollstraße nach Berlin Mitte und lebt seit 1995 hier. „Wir haben das Besinnliche gesucht – und gefunden“, fasst sie ihre Entscheidung pragmatisch zusammen. Ein kulturelles Leben gebe es hier allerdings nicht. Die Karower Bahnhofstraße ist mit dem Bahnhof als erstem in der AB-Zone vom Parken der Pendler geprägt. Allerdings ist Frau Iwan vom Zustand des Bahnhofs angewidert, man schäme sich wegen der vielen Schmierereien hier Besuch zu empfangen. Diesen würde sie zum Ausgleich dann ins griechische Restaurant „Knossos“ ausführen, mithin das beste Restaurant Karows.

Weiter führt uns der Weg die Bahnhofstraße entlang in Richtung Alt Karow. Wir passieren Handwerksbetriebe, Kleingewerbe, ambu-



Relikt aus DDR-Zeiten: das „Karower Eck“

senbach, den man so nicht in Berlin erwarten würde. Alt-Karow präsentiert dann den alten Dorfanger, um den sich ein- bis zweistöckige Häuser und die Kirche gruppieren.

An der Kreuzung steht ein Relikt aus DDR-Zeiten, ein Imbisshäuschen, wie es damals überall errichtet wurde und heute fast nicht mehr zu finden ist. Hier ist das „Karower Eck“, es gibt Bockwurst, belegte Brötchen und wechselnde Tagesgerichte. Bald, so der wortkarge Verkäufer, soll das Häuschen abgerissen werden. Aber das, schmunzelt er listig, erzählt er auch schon seit Jahren. Wenn der große Umbau der Straßenkreuzung kommt, sei jedenfalls Feierabend, solange „hangeln wir uns hier durch“.

Schlägt man sich am Imbiss vorbei einen maroden Durchgang entlang, gelangt man an ein Haus, an dem das verwitterte Schild „Kulturhaus Ottomar Geschke“ prangt. Neugierig betreten wir das Foyer. Drinnen ist ein großer Saal mit vielen Tischen, liebevoll eingedeckt. Heute beherbergt der ehemalige Tanzsaal die Mensa der benachbarten Grundschule Alt-Karow. Noch ist keine Pause, was uns Gelegenheit gibt, mit Sandra Worch zu sprechen. Sie steht hinter der Ausgabetheke, auf der ein Beispielgericht des Tages arrangiert ist – Fischfilet mit Senfsauce und Kartoffelbrei. Als Kind kam sie mit ihrer Mutter aus dem Friedrichshain hierher und ist, obwohl sie immer weg wollte, hängen geblieben. Inzwischen hat sie selber Kinder und freut sich, dass es so gekommen ist. Für Kinder, so ihre Überzeugung, ist es hier ideal. Es gibt viel Grün, die Infrastruktur stimmt und in „die Stadt“ sei es auch nicht weit. Sie arbeitet an der Essensausgabe der Mensa und gibt täglich 300 Essen für die Grundschüler aus. Es macht ihr Spaß – und sie freut sich darüber, heute dort zu arbeiten, wo ihre Mutter einst tanzen ging.



Auch im Norden Berlins gibt es eine große Bahnbaustelle, auch dort ist die Bahnhofstraße betroffen, auch hier müssen die Einwohner mit Beeinträchtigungen während der Bauarbeiten leben

Ein Stück weiter kommt Edeltraud Iwan die Straße entlang. Sie ist unterwegs zum Blumenladen, den ehemalige vietnamesische Vertragsarbeiter betreiben. Überhaupt seien hier viele Läden in vietnamesischer Hand: Nagelstudio, Reinigung, Chinarestaurant zählt sie spontan auf. Das stört Frau Iwan nicht, denn die Menschen seien sehr freund-

lante Pflegeeinrichtungen und Dienstleistungsbetriebe, die in oder zwischen den zum Teil schönen Villen liegen. Die Seitenstraßen der Bahnhofstraße sind mit Kopfsteinpflaster bestückt oder ganz ungepflastert, es blitzt der märkische Sand. Ehe es nach links nach Alt-Karow geht, ist noch der Upstallgraben Karow zu überqueren, ein kleiner Wie-



Frank Tryonadt: Auch nach 40 Jahren hat er noch Power und Ideen

Jetzt oder nie!

Zu Besuch bei Tryonadt Immobilien in der Bahnhofstraße 48

Floh bellt zur Begrüßung, mit heller Stimme und ausdauernd. Weil der Hausherr noch telefoniert, beschließe ich diskret draußen zu warten. Von drinnen beobachtet mich schwanzwedelnd der kleine Hund. Kurz darauf kommt Frank Tryonadt heraus, um mich herein zu bitten, entschuldigend, ein dringender Anruf. Ist doch klar, keine Ursache, bitte, danke, wollen Sie etwas trinken? Es kann losgehen ...

Ein eigenes Haus besitzen und darin wohnen – viele Menschen haben sich diesen Traum verwirklicht. Die meisten nehmen dabei die Dienste eines Immobilienmaklers in Anspruch. Und wenn man in Lichtenrade wohnt, dann ist es ziemlich wahrscheinlich, dass dieser Makler Frank Tryonadt heißt. Seit 1978 ist er im Immobiliengeschäft. Nach mehreren Stationen übernahm er die Büroleitung von Kurt Lohmüller Immobilien, einem alteingesessenen Berliner Makler am Ku'damm. Vieles von dem, was er später für den Aufbau seines eigenen Unternehmens nutzte, lernte er in diesen Jahren.

Es war 1991, die Zeit nach der Wende, in der vieles in Berlin in Bewegung kam. „Jetzt oder nie, Frank!“ sagten zwei Freunde, der eine Rechtsanwalt und Notar, der andere Steuerberater und Wirtschaftsprüfer, um ihn dazu zu bewegen, ein gemeinsames Unternehmen aufzubauen. Es war die richtige Zeit, es war der richtige Ort, es waren die richtigen Menschen. In den 1990er Jahren lockten Sonderab-

schreibungen bei Immobilienerwerb in den fünf neuen Bundesländern. Tryonadt Immobilien saß an der Schnittstelle von Westberlin und Brandenburg. Die Kombination mit den Partnern aus dem juristischen und dem steuerlichen Bereich war ideal, denn offene Fragen aus diesem Themenkreis konnten schnell und kompetent beantwort-

Eine Nachfolgerin für das Geschäft zu haben, sei ein Motor für ihn und seine Frau.

tet werden. Die Geschäfte bei Tryonadt Immobilien ließen sich gut an. 1995 zog das gemeinsame Büro von Tempelhof nach Mahlow. Auf dem lebendigen Markt – die Einwohnerzahl von Mahlow ist von 4.400 in der DDR auf heute 12.000 gestiegen – konnte Tryonadt punkten und überzeugte mit seriösen Angeboten.

Als wichtige Erfahrung beschreibt Tryonadt seinen Ausflug ins internationale Geschäft. Eine große Projektmanagement-Gesellschaft suchte für ein halbes Jahr einen Assistenten des Vorstandes. Daraus wurden anderthalb, aber anderthalb gut investierte Jahre, wie er im Rückblick findet. Er war viel unterwegs, lernte viele und vieles kennen.

Unterdessen liefen die Geschäfte in Mahlow weiter. Claudia Tryonadt stieg nach einer Kinderpause ins gemeinsame Geschäft ein, erste An-



Von Hund „Floh“ wird man bei Tryonadt Immobilien freundlich begrüßt

gestellte kamen hinzu. Auch Frank Tryonadt beschloss, sich wieder ausschließlich dem eigenen Unternehmen zu widmen. Und so zählt die Firma heute zehn Mitarbeiter, zu denen auch zwei duale Studenten der Wohnungswirtschaft gehören.

Wie hat sich der Berliner Immobilienmarkt geändert, seit er 1978 eingestiegen ist? Damals, so erzählt er, gab es in Westberlin einen geordneten Markt. Der jährliche Preiszuwachs entsprach den Veränderungen des Bruttosozialproduktes plus Inflation. Die Wende habe diese Berliner Verhältnisse nachhaltig durcheinander geschüttelt. Während danach alle mit einem Wachstum der Stadt rechneten, ging die Einwohnerzahl zurück. Aber von den 100.000 leeren Wohnungen, die es vor fünf Jahren noch gegeben haben soll, ist trotzdem nichts mehr zu sehen. Denn inzwischen wächst die Stadt um 40.000 Menschen im Jahr.

Das größte Problem für Makler sei es heute, passende Objekte zu finden. Die Nachfrage in Berlin war meistens größer als das Angebot, aber seit einiger Zeit ist das Ungleichgewicht extrem. Wer jetzt nicht verkaufen muss, verkauft nicht. Und für jedes Reihenhaus, das Tryo-

nadt inseriert, gibt es innerhalb von zwei Tagen 100 Interessenten. Aber jedes Haus kann natürlich nur ein Mal verkauft werden. So steigt auch der organisatorische Aufwand für die Makler.

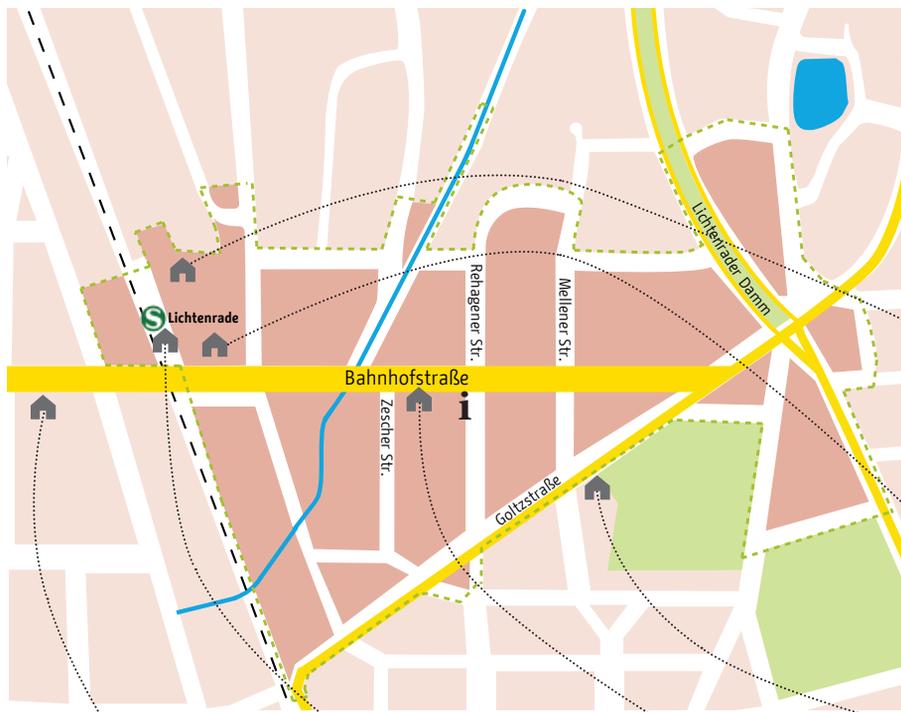
Obgleich Frank Tryonadt, wie er selber sagt, kein „Vereinsmeier“ ist, engagiert er sich doch in verschiedenen Gremien und Vereinen. So ist er Mitglied im Bewertungsausschuss beim Ring Deutscher Makler. Ein weiteres Engagement führte ihn in den Vorstand des Lichtenrader Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer-Vereins. Der Verein und vor allem sein Vorsitzender Frank Behrend haben im Interesse kleinerer Lichtenrader Eigentümer viel durchgesetzt, etwa bei der Regulierung von Anliegeransprüchen am Kirchhainer Damm. In der Bahnhofstraße ist der Verein auch für die Pflege der Blumenrabatten bekannt. Frank Tryonadt sorgt sich bei diesen Einsätzen stets um die Kaffeeversorgung. Auch in der Kirchengemeinde und im Tennisclub ist er ein geschätztes Mitglied.

Seit sieben Jahren gibt es das Lichtenrader Büro in der Bahnhofstraße 48 – ein Herzenswunsch des „Urlichtenraders“ Frank Tryonadt. Und doch ist er die meiste Zeit in Mahlow, während seine Frau Claudia das hiesige Büro betreut. Tryonadt Immobilien ist der lokale Makler mit dem höchsten Bekanntheitsgrad, und diesen Ruf genießen die beiden. Tryonadt Immobilien steht auf Service und auf Kompetenz. Es ist wichtig, möglichst alle Fragen schnell beantworten zu können, und so lässt man sich bis ins Detail auf die Objekte ein. Diese Sorgfalt lohnt sich: Manchmal dauert es nur zwei Wochen von der ersten Kontaktaufnahme bis zur Unterschrift auf dem Kaufvertrag beim Notar.

Auch nach 40 Jahren, so sagt der 61-Jährige, habe er noch Power und Ideen für ein paar Jahre. Bis dahin sei dann Tochter Luisa soweit, die Firma in zweiter Generation zu übernehmen. Diesen Herbst fängt sie zu studieren an, davor liegen noch Praktika im elterlichen Unternehmen und in einer Hausverwaltung. In Diskussionen mit den Eltern lässt sie schon anklingen, einiges anders machen zu wollen. „Das“, lacht Frank Tryonadt, „kann sie dann auch.“ Eine Nachfolgerin für das Geschäft zu haben, sei ein Motor für ihn und seine Frau.

Frank Tryonadt ist ein begeisterter Sportler. An freien Tagen setzt er sich auch gern aufs Fahrrad und dreht eine Runde um seine Heimatgemeinde Lichtenrade. Tryonadt wohnt schon immer hier – und will auch nicht woanders leben. In einer Skala von 1 bis 10 (höchster Wert) für die Lebensqualität ordnet er Lichtenrade im Berlinvergleich bei 6 bis 7 ein – und räumt ein, nicht ganz objektiv sein zu können. Was den Kiez ausmache, sei seine Nähe zum Umland und der Umstand, dass man trotzdem in 25 Minuten am KaDeWe ist – wichtig für jemanden, der mal am Ku’damm gearbeitet habe. Außerdem gibt es gute Infrastruktur und die Preise seien niedriger als in Lankwitz oder Lichterfelde.

Wenn Sie jetzt Lust auf ein Häuschen in Lichtenrade bekommen haben, schauen Sie doch einmal bei Tryonadt Immobilien vorbei. Das mit dem Haus kann zwar ein wenig dauern – aber der Kaffee dort schmeckt ausgezeichnet und Floh, der kleine Hund, wird Sie freudig begrüßen



Auf der Übersichtskarte zum AZ-Gebiet verorten wir Einrichtungen, die in der Zeitung redaktionell Erwähnung finden.

- 1 AZ-Büro
- 2 S-Bahnhof Lichtenrade
- 3 Tryonadt Immobilien
- 4 Evangelisches Gemeindehaus
- 5 Landhaus Lichtenrade
- 6 Alte Mälzerei

www.az-lichtenrade.de

Adressen

Ansprechpartner beim Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg:

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

Organisationseinheit Sozialraumorientierte Planungskoordination (OE SPK)

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

Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung

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

Wirtschaftsförderung Tempelhof-Schöneberg

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

Ansprechpartner vor Ort:

Prozesssteuerung
Sabine Slapa, Inga Voswinkel,
Jana Degenkolb, Thora Haubold
team@az-lichtenrade.de

Geschäftsstraßenmanagement (GSM)

Johanna Begrich, Lena Horst
gsm@az-lichtenrade.de

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

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

Impressum

Herausgeber: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Organisationseinheit Sozialraumorientierte Planungskoordination

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

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

Fotos: Jo. Hayner, Ewald Schürmann
Layout und Satz: georg+georg
Druck: MegaDruck.de

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

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