



Integriertes Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung der Ortsmitte Frohnau

Jahn, Mack & Partner in Zusammenarbeit mit
der Gewinner Initiative Arbeitsgemeinschaft Frohnauer
Vereine und Organisationen (ArGe Frohnau)

Impressum

Auftraggeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Abteilung I, Stadtplanung
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Bürgerverein in der Gartenstadt Frohnau e.V.
im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Frohnauer Vereine
und Organisationen (ArGe Frohnau)

Auftragnehmer

Jahn, Mack & Partner
architektur & stadtplanung mbB
Naumannpark I Haus 34.1
Wilhelm-Kabus-Straße 74
10829 Berlin

bearbeitet durch:

Nadine Fehlert
Louise Biehl
Martina Trapani

Unterstützt von:

Karla Blauert
Leonie Leistner

Berlin, den 23.11.2020

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel	5
1.1 Herangehen	6
2. Analyse	8
2.1 Bestandssituation	8
2.2 Stärken-Schwächen-Analyse.....	14
3. Entwicklungskonzept.....	21
3.1 Integrierte Schwerpunktthemen und Handlungsfelder	21
3.2 Leitbild	21
3.3 Entwicklungsziele in den Handlungsfeldern	22
3.4 Handlungsansätze & Maßnahmen zur Zielerreichung.....	26
3.5 Kurzfristige Starterprojekte (3-5 J.).....	45
3.6 Mittelfristige Maßnahmen/ Projekte (5-10 J.).....	46
3.7 Langfristige Maßnahmen/ Projekte (ab 10 J.).....	47
3.8 Finanzierungsmöglichkeiten	49
4. Strukturen der Zusammenarbeit und Partizipation.....	50
4.1 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation	50
4.2 Strukturen und Zusammenarbeit	50
5. Ausblick.....	51
6. Anlagen und Prozessdokumentation	52
6.1 Auszug Stellplatzzählung im näheren Einzugsbereich des Stadtteilzentrums Frohnau durch Bürgerverein Frohnau e.V.	54
6.2 Tabelle Entwicklung der Altersgruppen von 2015 im Vergleich mit 2019.....	55
6.3 Querschnittsprüfungen Fahrradschutzstreifen.....	57

1. Anlass und Ziel

Der Bürgerverein Frohnau e.V. hat sich zusammen mit der Interessengemeinschaft Frohnauer Geschäftsleute, dem Centre Bagatelle und der Evangelischen Kirchengemeinde Frohnau als „Arbeitsgemeinschaft Frohnauer Vereine und Organisationen“ (ArGE Frohnau) beim Wettbewerb MittendrIn Berlin! Projekte in Berliner Zentren 2019/2020“ der Senatsverwaltung von Stadtentwicklung und Wohnen beworben. Im weiteren Verlauf traten der ArGe noch die Initiative Vielfalt für das Stolper Feld und der Grundbesitzerverein Frohnau bei. Sie erhielt den Zuschlag für eine Unterstützung zur Entwicklung eines Integrierten Gesamtkonzeptes für die Ortsmitte der Gartenstadt Frohnau im Berliner Bezirk Reinickendorf. Zentrales Element des Zentrums bildet die denkmalgeschützte Doppelplatzanlage bestehend aus den beiden Schmuckplätzen Ludolfingerplatz und Zeltinger Platz mit vielfältigen Nahversorgungs- und Dienstleistungsangeboten. Sie sind verbunden durch die Frohnauer Brücke, die über weite Strecken die einzige Verbindung über die Berliner Nordbahn darstellt. Das gesamte Zentrum ist aus diesem Grund stark vom Durchgangsverkehr aber auch - durch den S-Bahnanschluss - von Pendlerverkehren aus Frohnau und dem Berliner Umland belastet, was die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zunehmend einschränkt.

Den Wettbewerbsgewinn MittendrIn 2019/20 hat die Arbeitsgemeinschaft Frohnau 2019 zum Anlass genommen in einem breiten Beteiligungsprozess mit Frohnauer Bürgerinnen und Bürgern die Stärken und Schwächen des Zentrums zusammenzutragen und erste Ideen für die Verbesserung der Situation zu entwickeln. Diese Ergebnisse sollten mit dem vorliegenden Konzept vertieft herausgearbeitet, die vorhandenen Ideen zur Stärkung und Verbesserung des Nahversorgungszentrums überprüft und zu ei-

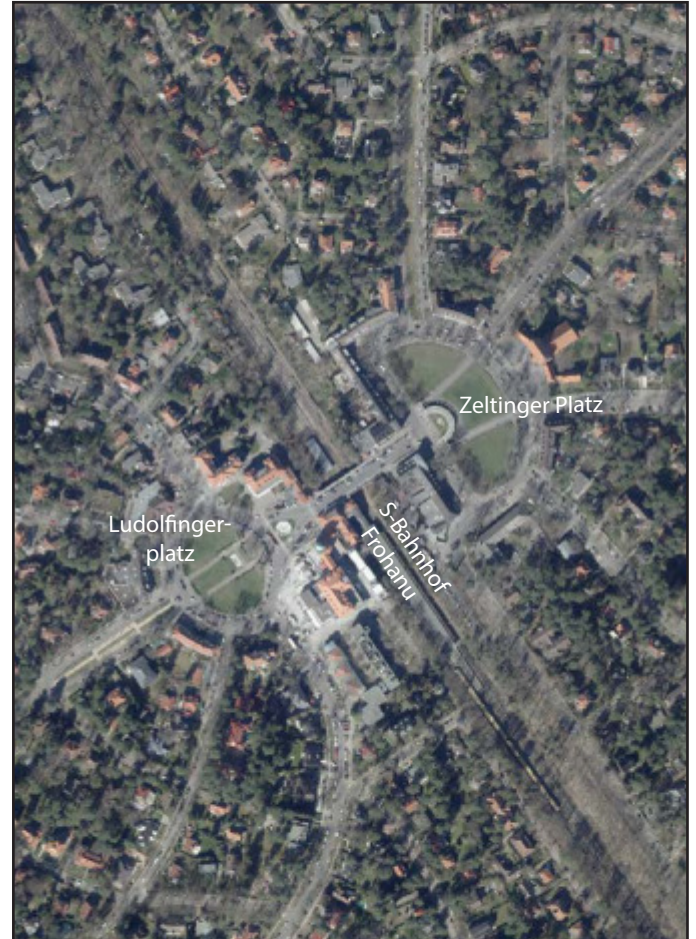


Abb. 1 Luftbild vom Frohnauer Zentrum (Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2019, bearbeitet durch Jahn, Mack & Partner)

nem integrierten Maßnahmenkonzept weiterentwickelt werden. Damit das Konzept eine belastbare Arbeits- und Diskussionsgrundlage für die kommenden Jahre bilden kann, sollte es überdies mit der Bezirksverwaltung besprochen und grob vorabgestimmt werden. Weiterhin sollten ein Umsetzungshorizont und Finanzierungsmöglichkeiten eruiert werden, um das Konzept zielgerichtet weiterentwickeln, vertiefen und einzelne Maßnahmen schrittweise in die Umsetzung bringen zu können. Darüber hinaus war es Ziel, über die Konzepterarbeitung zu tragfähigen Arbeitsstrukturen innerhalb der Arbeitsgemeinschaft zu kommen und gleichzeitig den Grundstein für einen dauerhaften Austausch und eine verlässliche Zusammenarbeit mit der Bezirksverwaltung zu legen.

MITTENDRIN BERLIN!



Abb. 2 Mittendrin Berlin!-Prozess der Gartenstadt Frohnau e.V., © Johanna Götz / Mittendrin Berlin!

Das gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Frohnau und dem beauftragten Stadtplanungs- und Architekturbüro Jahn, Mack & Partner erarbeitete Konzept liegt mit diesem Bericht vor und ist Ergebnis eines intensiven viermonatigen Diskussionsprozesses.

1.1 Herangehen

Grundlage des Konzeptes waren die übergebenen Ideen, Konzepte und Vorarbeiten, welche zusammen mit ergänzenden Informationen aus dem **Auftaktgespräch im Juni 2020**, einer erfolgten **Begehung vor Ort** und **ergänzenden Informationen** u.a. aus dem Geoportal Berlin und eigenen Recherchen ausgewertet, bewertet und zu einer kurzen, ergänzenden SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Potentiale und Herausforderungen) der örtlichen Rah-

menbedingungen in einer zusammenfassenden Tabelle und zwei Karten aufbereitet wurden. Diese Analyse wurde, zusammen mit ersten abgeleiteten Handlungsfeldern in einem **1. Verwaltungsworkshop am 13.08.2020** diskutiert, ergänzt und präzisiert. Zudem wurde sich auf erste gemeinsame Zielrichtungen und Maßnahmenvorschläge verständigt. An dem Workshop haben folgende Verwaltungsbe- reiche teilgenommen: Straßen- und Grünflächen- amt, FB Stadtplanung und Denkmalschutz, Wirt- schaftsförderung, Amt für Weiterbildung und Kultur und die Sozialraumorientierte Planungskoordination als Schnittstelle für Stadtteilarbeit-/Bürgerengage- ment.

Die konzeptionellen Ansatzpunkte des Verwaltungs- workshops wurden in der weiteren Diskussion mit der ArGe in Richtung konkreter Handlungsansätze,

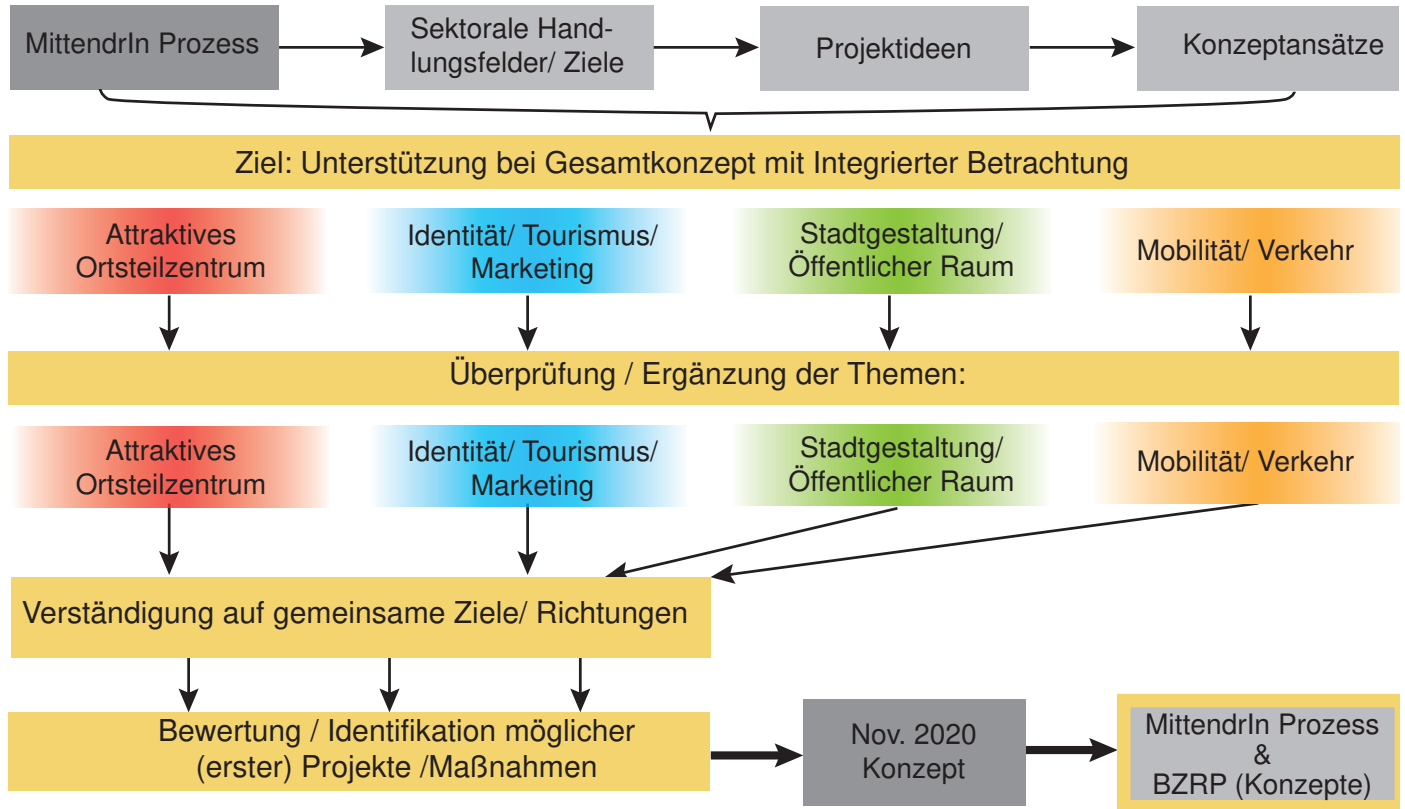


Abb. 3 Vorgehen und Stand des „integrierten städtebaulichen Gesamtkonzepts“ für die Ortsmitte Frohnau,
Quelle: eigene Darstellung: JMP

Projektideen und Maßnahmenvorschläge vertieft und diskutiert und am **27.08.2020** der Öffentlichkeit im Rahmen einer **Informationsveranstaltung** präsentiert. Im Nachgang der Veranstaltung wurde das Konzept intern weiter diskutiert und die Maßnahmen in einen Konzeptplan und einem zugehörigen Maßnahmenchema verortet und zeitlich in Bezug auf den Umsetzungshorizont eingeordnet. Des weiteren wurden Finanzierungsmöglichkeiten eruiert und Ansatzpunkte für eine weitere kontinuierliche Zusammenarbeit mit der Verwaltung entwickelt. Das grundsätzliche Vorgehen zur Konzepterarbeitung zeigt Abb. 3.

Dieses Gesamtkonzept wurde der Verwaltung in einem **2. Verwaltungsworkshop am 27.10.2020** noch einmal vorgestellt. Im Ergebnis wurde sich verständ-

igt, das Konzept als weitere Diskussions-, Arbeits- und Abstimmungsgrundlage anzusehen, welches in 2020/21 sowohl in der Bürgerschaft als auch im politischen Raum, sowie in einem breiteren Verwaltungsdialo g im Rahmen der geplanten Erarbeitung eines Bezirksregionenprofils (BZRP) weiter diskutieren ist. Die ArGe soll über die Sozialraumorientierte Planungs koordination weiterhin eng in diesen Prozess eingebunden werden. Auch erste Projekte konnten im Ergebnis bereits in Abstimmung mit der Verwaltung aus dem Startbudget des Wettbewerbes auf den Weg gebracht werden.

2. Analyse

2.1 Bestandssituation

Der Ortsteil Frohnau hatte Ende 2019 rund 16.800 EinwohnerInnen, die über 55 Jähigen bereits mehr als 46% ausmachen, mit steigender Tendenz (s. Abb. 5). Frohnau wurde mit seinem Zentrumsbereich in großen Teilen angelehnt an die Gartenstadtidée und andere Reformdiskurse Anfang des 20. Jahrhunderts erbaut und bildet auch heute noch ein einzigartiges Ensemble in Berlin. Die Doppelplatzanlage als herausragendes Bau- und Gartendenkmal mit dem Ludolfingerplatz westlich und den Zeltlinger Platz östlich des S-Bahnhofes Frohnau (S1) kann als eines der gestalterisch und funktional wichtigsten Vorortzentren Deutschlands angesehen werden. Es trägt entscheidend zur Identifikation der Bevölkerung des Ortsteils bei und hält ein für ein Ortsteilzentrum breites Nahversorgungsangebot mit vielen traditionell Inhabergeführten Geschäften bereit. Darüber hinaus ist es Mittelpunkt eines vitalen gesellschaftlichen und kulturellen Lebens und Umsteigepunkt für Pendler aus dem Umland. Die Frohnauer Mitte übernimmt vor diesem Hintergrund in der polyzentralen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg eine wichtige



Abb. 4 Frohnauer Brücke mit Blick zur Johanniskirche am Zeltlinger Platz

Rolle im nördlichen Verflechtungsraum für Pendler aus Frohnau und dem Umland (siehe Wettbewerbsbeitrag der ArGe Frohnau).

Die Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum wie auch die Struktur und Bedeutung des lokales Nahversorgungszentrums wurden jedoch in den letzten Jahren aufgrund der gefühlt stetigen Zunahme des (Ziel- und Durchgangs)Verkehrs und der Veränderungen in den Einzelhandelsstrukturen durch einen vermehrten Online Handel sowie dem starken Zuwachs an Einzelhandelsflächen insbesondere der

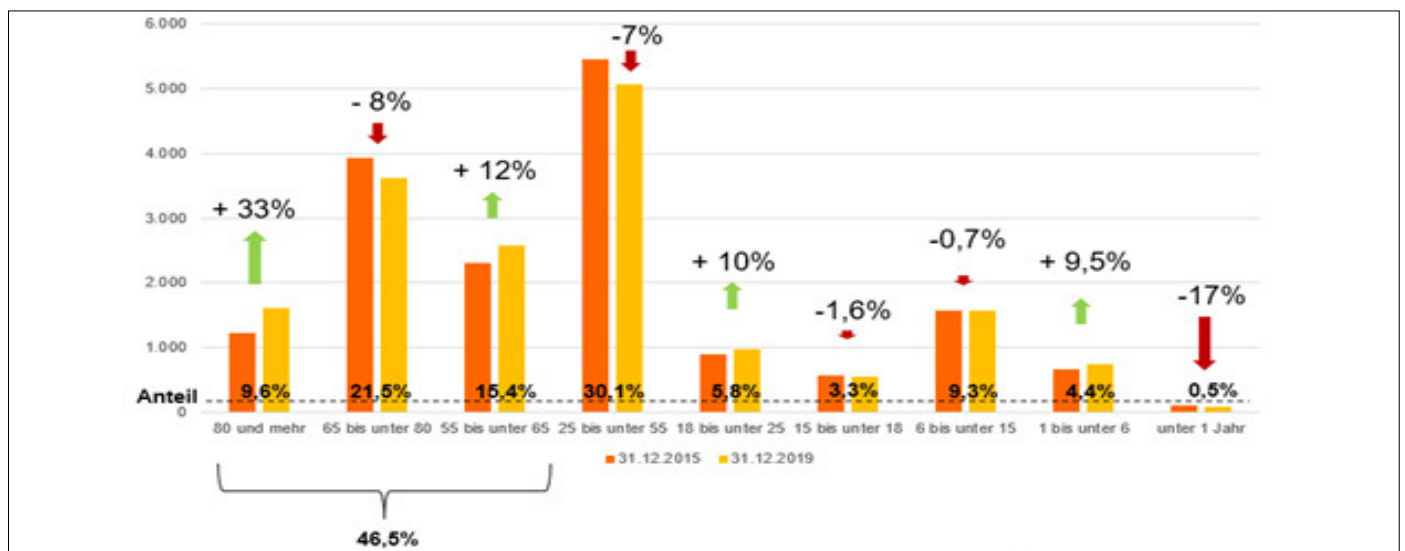


Abb. 5 Entwicklung der Altersgruppen in Frohnau von 2019 im Vergleich zu 2015 (dazugehörige Tabelle siehe Anlagen)
(Quelle: AfS Berlin-Brandenburg 2020, Einwohnerzahlen 2019 bzw. 2015 zum Stichtag: 31.12.)



Abb. 7 Verkehrsprobleme und Konflikte auf der Frohnauer Brücke (Foto: Bürgerverein Frohnau e.V.)

Lebensmitteldiscounter an den Rändern der Stadt zunehmend geschwächt. Hinzu kommen die Herausforderungen die sich für das Zentrum aus einer älter werdenden Bevölkerung und einer zunehmend digitalisierten Umwelt hinsichtlich Barrierefreiheit, Erreichbarkeit und neuen analogen aber auch digitalen Service- und Dienstleistungsangeboten ergeben. Vor diesem Hintergrund der anstehenden Anpassungen bilden die anstehenden Betriebsübergaben der Eigentümer geführten Geschäfte eine besondere Herausforderung. Um das Zentrum Frohnau zukunftsfähig im Wettbewerb aufzustellen, braucht es daher eine nachhaltige Weiterentwicklung des Bestandes an die neuen Bedürfnisse Entwicklungen.

Verkehr und Mobilität

Die zentrale Verbindungsachse über die Nordbahn bildet die **Frohnauer Brücke**. Hier konzentriert sich der größte Teil des Verkehrs, von Fußgängern und Radfahrern über den motorisierten Individual- und Lieferverkehr bis hin zum ÖPNV. Zudem kommen das Be- und Entladen von Waren für die anliegenden Geschäfte und der „Kiss and Ride“-Verkehr am Bahnhof hinzu. Nach Zählungen der Verkehrslen-

kung Berlin aus dem Jahr 2014 kam die Brücke damals schon auf eine Durchschnittliche tägliche **Verkehrsmenge** von deutlich über 10.000 Fahrzeugen. Die Zahl wird sich durch die nach wie vor anhaltende Motorisierung in den Außenbezirken vermutlich noch weiter erhöht haben, neue Zählraten liegen für die Bearbeitung jedoch nicht vor. Hinzu kommt noch der Rad- und Fußgängerverkehr, dessen Aufkommen aufgrund des dort gelegenen einzigen Zugangs zum S-Bahnhof ebenfalls sehr hoch ist und in den Spitzenzeiten noch durch den Schulwegeverkehr über-



Abb. 6 Schlechte Sichtbeziehungen und unzureichende Querungsmöglichkeiten zu den Plätzen

lagert wird. Fußgänger und Radverkehr, letzterer missbräuchlich, wird vornehmlich auf dem an beiden Seiten nur knapp 3 m schmalen Gehweg abgewickelt, der an den Enden noch durch Fahrradstellplätze und Außenbereiche der Gastronomie eingengt wird. Diese Kumulation von Verkehr führt zwangsläufig zu gefühlten wachsenden Konflikten, die jedoch nicht durch Zählungen belegt werden können.

Hinzu kommt, dass nach Erhebungen des Bürgervereins in der Gartenstadt Frohnau e.V. in 2015 und 2018, gut 25% der Straßen in Frohnau im schlechten Zustand sind, das betrifft auch einige Zubringerstraßen zum Zeltinger Platz. Zusätzlich wird aufgrund von historischem Kopfsteinpflaster das Fahren auf der Straße für Radfahrer*innen erschwert.

Eigene **Fahrradwege** im direkten Bereich der Plätze bestehen derzeit nicht bzw. nur entlang des Sigismundkorsos als Zubringerstraße zum Ludolfingerplatz und in Richtung Süden entlang der Burgfrauenstraße als Zubringerstraße zum Zeltinger Platz. Dennoch wird das Rad in Frohnau bereits stark genutzt, dies zeigt die Auslastung der 2019 durch die infraVelo GmbH gezählten 430 Fahrradstellplätze mit 510 gezählte Fahrrädern im öffentlichen Straßenland bzw. an Stellplatzanlagen¹. Die Überauslastung zeigt sich im Abstellen von Rädern an Laternen, Gittern oder Schildern im Gehwegbereich. Trotz der stellenweise ausreichend breiten Gehwege, schränkt dies die Aufenthaltsqualität und die stadteplanerischen Qualitäten des Zentrums stark ein. Die infraVelo GmbH geht daher vor dem Hintergrund der durch das Land Berlin angestrebten Verkehrswende für den S-Bahnhof Frohnau von einem Bedarf von ca. 900 benötigten Stellplätzen bis 2030 aus, was einer Verdopplung der jetzigen Stellplatzzahl in 10 Jahren entspricht. Insbesondere ältere Menschen und Kinder fahren aus Sicherheitsgründen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, und auch um den Einbahnstraßenverkehr um die Plätze zu umgehen, häufig unzulässigerweise auf den Gehwegen, was



Abb. 8 Zugang zum Markt von der Frohnauer Brücke aus
(Foto: Jahn, Mack & Partner)

zu Konflikten führt.

Weiterhin dominieren die für das Nahversorgungszentrum wichtigen **PKW-Stellplätze** den öffentlichen Straßenraum beidseits der Fahrspuren. Heute finden sich nach Zählungen des Bürgervereins Frohnau e.V. ca. 590 öffentliche Stellplätze und 250 private PKW-Stellplätze im Zentrum und seinem näheren Einzugsbereich (siehe Abb. 40 auf Seite 51). Von den ca. 590 öffentlichen Stellplätzen befinden sich 15 Parkplätze auf der Frohnauer Brücke, ca. 335 im Umkreis (ca. 200-250m Radius) des Ludolfingerplatzes und ca. 240 Stellplätze am Zeltinger Platz und Umgebung. Im April 2019 wurde eine Parkzone mit zeitlicher Befristung auf 3 h Parkdauer eingerichtet und 2020 noch erweitert, um den dauerparkenden Pendlern etwas entgegenzusetzen und bessere Bedingungen für die Kunden zu schaffen. Daneben befindet sich noch ein **Taxistand** am Zeltinger Platz in Nähe des Bahnhofes.

An die Berliner Innenstadt ist Frohnau über die Linie S1 der Berliner S-Bahn im 10-Minuten-Takt angeschlossen, sowie in der Gegenrichtung alle 20 Mi-

¹ Die Zählungen des Bürgervereins 2018 / 2019 weisen eine noch höhere Überbelegung der Fahrradstellplätze aus..

nuten an Oranienburg. Vom Bahnhof aus erschließen mehrere Buslinien das Zentrum und den Ortsteil und verbinden ihn mit der weiteren Stadt und dem Umland. An beiden Plätzen existieren hierfür jeweils drei Haltestellen, die ebenfalls in den Verkehrsfluss integriert werden müssen. Mit der Linie N20 existiert auch ein Nachtverkehrsanschluss. Die Buslinien erschließen jedoch die Randbereiche Frohnau und die angrenzenden Gemeinden in Brandenburg nur unzureichend für den **öffentlichen Personennahverkehr** was ebenfalls den hohen Anteil der PKW NutzerInnen im Zentrum erklärt. Neue geteilte Formen der Mobilität wie Car-Sharing und eine Fahrradleihstation für spezielle Fahrräder bzw. Zubehör (Lastenräder, Fahrradanhänger oder Tandems) als möglicher Ausgangspunkt zur Verringerung der PKW Zahlen sind, wie auch in anderen Außenbezirken, nicht vorhanden.

Nahversorgung und Dienste

Die Ortsmitte Frohnau ist im Berliner Zentrengefüge als Ortsteilzentrum eingestuft, welches die unterste Zentrenhierarchie bezeichnet. Das „Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Reinickendorf von Berlin“ (Stand: Mai 2018) zeigt auf, dass die über die Nahversorgung hinausgehenden sonstigen zentrenrelevanten Angebote etwas mehr als ein Drittel

des Angebotes ausmachen, was einem Ortsteilzentrum angemessen bzw. gegenüber anderen Zentren gleicher Hierarchiestufe sogar etwas höher als sonst in Reinickendorf üblich ist. Dies zeigt auch die Ladenvielfalt vor Ort mit Modegeschäften, Delikatessengeschäften, Schreibwaren und Buchhandlung, drei Vollversorgern und diversen Finanz-, Immobilien, Ladenhandwerks-, Gesundheits- und sonstigen Dienstleistungsangeboten im gehobenen Segment. Das Angebot spiegelt die überdurchschnittlich hohe Kaufkraft in Frohnau wider. Weiterhin fällt auf, dass es nach wie vor eine größere Zahl an Inhabergeführten Geschäften gibt, sowie auch mehrere regional verankerte mittelständische Filialisten. Besonders ist, dass sich die Einzelhandelsangebote in Frohnau sehr stark im Ortsteilzentrum konzentrieren und daher weite Teile des Ortsteiles nicht fußläufig versorgt sind, was zwangsläufig zu mehr motorisiertem Verkehr um die Ortsmitte führt - zumal auch Discounter in Frohnau in den Wohngebieten nicht stark vertreten sind (nur Netto und Aldi am Ost- und Südrand in Glienicke bzw. Hermsdorf). Ferner macht den Gewerbetreibenden die Zunahme des Online-Handels und der Wandel in den Konsumgewohnheiten und Ansprüche der VerbraucherInnen zu schaffen. Daher gibt es bereits einen vernetzten Online Auftritt, um dem ein gutes Service Angebot vor Ort entgegen zu



Abb. 9 Zeltlinger Platz mit attraktiven Geschäften und Platz zum Flanieren

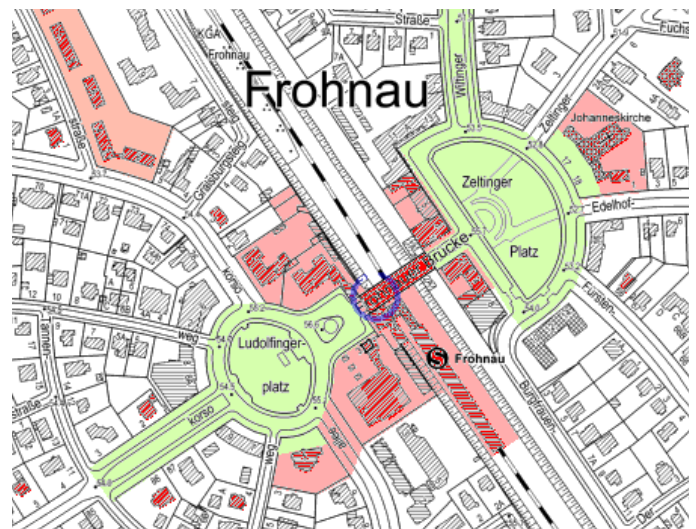


Abb. 10 Auszug Denkmalkarte Berlin (Geoportal Berlin)

setzen. Auch engagieren sich die Geschäftsleute in einer Interessengemeinschaft für gemeinsame Aktionen, den Weihnachtsmarkt oder auch die „blühende Visitenkarte“ welche mit Blumenampeln entlang der Plätze von Frühling bis Herbst für ein farbenfrohes Ambiente sorgt. Einen wichtigen Kundenmagneten bildet der Frohnauer Wochenmarkt, einer der letzten verbliebenen in Reinickendorf (2x pro Woche). Leider kann er sein Potenzial durch die schlechte Sichtbarkeit in der zweiten Reihe nicht voll ausschöpfen, da er von der Brücke aus nur über eine Treppe erreichbar ist. Für Menschen mit körperlichen Einschränkungen ist er nur über einen großen Umweg barrierefrei erreichbar. Das gastronomische Angebot ist begrenzt, jedoch vielfältig und reicht von Imbissen über Bäckereien mit Caféanteilen über Kaffeehäuser bis zu gehobenen Restaurants in den Seitenstraßen. Kneipen, Bars und Weinstuben sind hingegen bis auf ein Angebot an der Welfenallee über die Jahre verschwunden.

Öffentlicher Raum und Gestaltung

Die Grünanlagen der beiden Plätze im Zentrum sind zentraler Teil des Denkmalensembles von Frohnau und von außergewöhnlicher Qualität, wenngleich einige Elemente im Laufe der Jahrzehnte beschädigt oder beseitigt wurden. In den letzten Jahrzehnten wurden die alten Gestaltungselemente aus der Gründerzeit immer wieder repariert, jedoch entstehen insbesondere aufgrund von Vandalismus immer wieder Schäden und Sanierungsbedarfe an den Bauwerken. Zudem zeigt sich insbesondere für die ältere Bevölkerung aber auch für Familien mit kleinen Kindern, dass die Grünanlagen - umflossen vom Verkehr - nur schlecht und oft nicht barrierefrei erreichbar sind. Die denkmalgeschützte Anlage beinhaltet aufgrund der zu überbrückenden Höhendifferenz viele Stufen und Treppen, die den heutigen Bedürfnissen nach Barrierefreiheit nicht mehr entsprechen, jedoch Teil des Gartendenkmals sind. Auch dem zunehmenden Bedürfnis Freizeit mit Freunden oder auch die Mittagspause draußen zu verbringen und dem damit



Abb. 11 Trampelpfad und niedergetretene Hecke am Ludolfingerplatz



Abb. 12 Auszug Allgemeines Liegenschaftskataster (Geoportal Berlin)



Abb. 13 Edeka mit Sitzbänken & Fahrradstellplätzen im „privaten“ öffentlichen Raum Ludolfingerplatz

verbundenen Nutzungsdruck sind die Grünanlagen kaum gewachsen - so entstehen Trampelpfade, Hecken werden niedergetreten oder es liegt zunehmend mehr Müll herum. Hinzu kommt, dass es entlang der Plätze nur wenige Mülleimer und - bezogen auf die Frequenz und Nachfrage nach Aufenthaltsmöglichkeiten im Zentrum - zu wenige Bänke gibt. Veränderungen und Nutzungsanpassungen erfordern eine aufwändige Abstimmung mit dem Denkmalschutz und so kann auch nicht jedem Anliegen nach Veränderung der Platzanlagen, die formal Schmuckplätze sind, ohne weiteres entsprochen werden.

Was man auf den ersten Blick nicht sieht ist, dass ein großer Anteil des vermeintlich „öffentlichen Straßenraumes“ der Gehwege eigentlich privaten EigentümerInnen gehört und damit gestalterische Änderungen, das Aufstellen von Fahrradbügeln oder auch dauerhafte Sitzmöglichkeiten nur mit Genehmigung/finanzieller Beteiligung des Eigentümers möglich ist. Dies schränkt den Gestaltungsspielraum der öffentlichen Hand deutlich ein.

Kultur und Gesellschaft

Ebenfalls in den umliegenden Seitenstraßen finden sich die das Zentrum ergänzenden Kultureinrichtungen wie das Centre Bagatelle und die Stadtteilbibliothek. Die Evangelische Kirchengemeinde mit ihrem Kirchen-Café befindet sich direkt am Zeltinger Platz.



Abb. 14 Kulturhaus „Centre Bagatelle“ als wichtiges Denkmal und Zentrum im Stadtteil Frohnau

Sie arbeiten bereits in Teilen vernetzt untereinander und mit Schulen und Kitas zusammen. Das Centre Bagatelle und die Johanneskirche sind zwei wichtige Frequenz bringende Akteure im Zentrum, zu denen im Fuchssteiner Weg noch die Stadtteilbibliothek, die Volkshochschule und Musikschule und die Jugend-einrichtung „Teestube“ treten. Sie alle organisieren vielfältige, kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen, Feste und Aktivitäten für verschiedenste Zielgruppen. Zudem engagieren sich im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Frohnau neben den beiden oben genannten Institutionen u.a. der Frohnauer Bürgerverein, die Interessengemeinschaft Frohnauer Geschäftsleute e.V. (IFG) und die Initiative Stolper Feld und organisieren ehrenamtlich Vorträge, Führungen, Aktionen und betreiben Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zu vielfältigen Themen im Stadtteil, wie in der Bewerbung zum Wettbewerb MittendrIn aufgezeigt. Ihre Arbeit belebt den Stadtteil und schafft Gelegenheiten für die Nachbarschaft sich zu treffen und auszutauschen und damit die Identifizierung mit dem Stadtteil weiter zu festigen.

Für Jugendliche bestehen eher weniger Angebote. Sie treffen sich im öffentlichen Raum, wodurch insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende Konflikten mit den Anwohner*innen entstehen.

Besucher*innen und Neubürger*innen fehlt, laut Aussagen der Akteure, eine zentralen Anlauf- und Informationsstelle zum Stadtteil, seinen Angeboten und seiner Geschichte. Ideen sind da, so für eine gemeinsame Internetplattform von Bezirk und Akteuren vor Ort, einem Willkommenspaket für neu Hinzugezogene oder auch ein Informations- und Wegeleitsystem, was auch Besucher*innen oder Ortsunkundigen die Orientierung und Erkundung des Ortsteils erleichtern würde und gleichzeitig wertvolle Informationen über Geschichte, Architektur und Stadtentwicklung transportieren könnte. Ein kleiner Infopoint in der Nähe des Bahnhofes, an dem man analoge wie auch digitale Informationen erhalten könnte, wird sich gewünscht.

2.2 Stärken-Schwächen-Analyse

Das Zentrum Frohnau ist ein vom Grundsatz her gut aufgestelltes Ortsteil- und Nahversorgungszentrum. Trotz der hervorstechenden funktionalen und stadtgestalterischen Stärken weist die Doppelplatzanlage in Frohnau jedoch einige gestalterische Mängel im öffentlichen Raum auf, welche u.a. auf die Auswirkungen des starken Verkehrs zurückzuführen sind. Zu diesen Schwächen gehören v.a. verstellte Räume durch abgestellte Fahrräder, Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, MIV und Lieferverkehre) und fehlende Orientierungspunkte und Sichtachsen.

In der nachfolgenden stichpunktartigen Übersicht wird ein Überblick über die Stärken und Schwächen, sowie die Potenziale und Risiken des Zentrums als Ansatzpunkte für das nachfolgende Konzept gegeben. Eine räumliche Verortung findet sich, wo möglich, darüber hinaus in den beiden SWOT-Plänen auf Seite 17 und 19.

Stärken

Nahversorgung und Dienste

- Einzugsbereich bis ins Umland, starke Kaufkraft
- vielfältige Angebotsstruktur mit 3 Vollversorgern, einem Wochenmarkt - leider mit aktuell unklarer Perspektive - , Inhabergeführtem EH und Ladenhandwerk
- zentrale Bündelung des EH- und DL-Angebotes rund um die Plätze

Gesellschaft und Kultur

- gutes kulturelles Angebot (Stadtteilbibliothek, Kirchen, Centre Bagatelle etc.) mit Bedeutung über den Ortsteil hinaus

Mobilität und Verkehr

- Sehr gute überregionale Anbindung mit der S-Bahn im 10-Minuten-Takt
- Kurzzeitparkzone (max. 3h) im Nahversorgungszentrum erhöht Parkplatzzahl zu Geschäftszeiten
- überdachte Fahrradstellplätze am S-Bahnhof (kleines „Fahrradparkhaus“)
- viele Zebrastreifen erleichtern verkehrssicheres Queren

Öffentlicher Raum und Gestaltung

- historisches denkmalgeschütztes Ensemble mit hoher stadtegestalterischer Qualität und Ausstrahlung
- Attraktive Grünanlagen mit hohem Aufenthaltswert
- an den Plätzen Raum zum Flanieren und für Veranstaltungen

Schwächen

Nahversorgung und Dienste

- geringe Flächenpotenziale für Verkaufsflächenzuwachs bzw. flexible Gestaltung
- hoher Parkplatzdruck für Kunden, Angestellte und Ladezonen um die Plätze
- geringe Sichtbarkeit für den Markt

Gesellschaft und Kultur

- kaum Angebote für Jugendliche → Auswirkungen auf öffentlichen Raum

Mobilität und Verkehr

- Frohnauer Brücke zu schmal für aktuelle Verkehrsbelastung: Parken (PKW und Rad), Durchgangs-, Liefer- und Linienverkehr, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Außengastronomie
- hohe Zahl an Zebrastreifen führt zu Rückstau auf und vor der Brücke - dadurch schlechtere Aufenthaltsqualität
- Kurzzeitparkzone verringert Stellplatzzahl für Einpendler / S-Bahnnutzer die P+R praktizieren
- ungenügende Erreichbarkeit des Zentrums aus den Wohn- und Randgebieten mit den ÖPNV
- fehlende (asphaltierte) Radwege auf den Hauptzubringerachsen verringern die Attraktivität mit dem Rad zum Zentrum zu kommen
- überfüllte Fahrradabstellplätze, führen zu Behinderungen im öffentlichen Raum → großer Fehlbefund mit steigender Tendenz
- Radverkehrs- und Schulwegsicherheit über die Plätze z.T. nicht gegeben, dadurch Ausweichen auf Gehwege - führt zu gefährlichen Konflikten mit Fußgängern
- An vielen Stellen fehlende Barrierefreiheit von Gebäuden oder Plätzen

Öffentlicher Raum und Gestaltung

- S-Bahngraben ist eine erhebliche Barriere zwischen den beiden Plätzen, die nur über das „Nadelöhr“, Frohnauer Brücke, verbunden sind

- Sichtachsen sind oftmals versperrt
- wenige sichere Zuwegungen zu den Plätzen
- wenige Verweilmöglichkeiten (Sitzbänke) auf Plätzen und im öffentl. Raum
- Ludolfingerplatz oft stark vermüllt - Zeltinger Platz: schlechter Zustand der Schmuckbepflanzung
- Trampelpfade und niedergetretene Hecken an den Plätzen
- defekte historische Beleuchtung (fehlende steinernde Laterne vor Kasino), kaputter Brunnen auf Ludolfingerplatz und Bauschäden an Pergola Zeltinger Platz
- geringe Informationsangebote und Orientierungshilfen für Ortsfremde

Chancen/Potenziale

Nahversorgung und Dienste

- Chancen der Digitalisierung für zusätzliche vernetzte Serviceangebote/ Onlineportale nutzen
- gute, verlässliche Vernetzungsstrukturen für Aktionen und Austausch vorhanden
- Nachfragepotenzial der Umlandpendler nutzen

Gesellschaft und Kultur

- Chancen einer vernetzten Zusammenarbeit der Einrichtungen für mehr Sichtbarkeit und Wahrnehmung nutzen und gemeinsam ausbauen
- Nutzbarmachung der leeren Ladenflächen im Bahnhofsgebäude für öffentliche/touristische Angebote (Infopoint, Fahrradleihstation)
- Stärkung der Zusammenarbeit im Jugendbereich (Kirche, Schule, Kultur & Jugendamt etc.) in Kombination mit Umweltbildungsangeboten z.B. zur Müllvermeidung, Regenwassermanagement zur

Stärkung der lokalen Identität und Wertschätzung

- Bürgerdialog für mehr Wertschätzung, Identitätsstärkung und gegenseitiges Verständnis

Mobilität und Verkehr

- Nutzung der Potenzialflächen v.a der Bahn für zusätzliche Fahrradabstellanlagen - Nutzung infra-Velo
- Vernetzung mit integriertem Verkehrskonzept der Umlandgemeinden für eine abgestimmte Verkehrsplanung für Frohnau und zur Lösung der Pendlerproblematik
- Reduzierung/ Verlagerung/ Konzentration des ruhenden Verkehrs (MIV, Rad) kann mehr Platz und Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger im öffentlichen Straßenraum schaffen
- Aus Erfahrungen der BVG zu Rufbusversuchen lernen (vgl. Heiligensee, Berlin-Tegel) und Weiterentwicklung bedarfsorientierter Bussysteme mit der BVG vorantreiben
- Angebot von Coworking spaces für wohnungsnah Telearbeit können eine Chance zur Reduzierung von arbeitsbezogenem Pendlerverkehr sein

Öffentlicher Raum und Gestaltung

- Verwaltungsdialog für Barrierefreiheit und mehr Aufenthaltsqualität auf den Grünanlagen
- Eigeninitiative und Zusammenhalt der Gewerbetreibenden und Akteure für Aktionen nutzen

Risiken/ Herausforderungen

Nahversorgung und Dienste

- zu wenig PKW Parkplätze an den Plätzen mindern die Erreichbarkeit und Attraktivität des Zentrums
- Online-Handel mindert Marktanteile des lokalen Einzelhandels

Gesellschaft und Kultur

- geringe Vernetzung / Zusammenarbeit schmälert die Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Angebote
- Ausschließlich Zielgruppen bezogenes Denken und Handeln verstärkt Differenzen

Mobilität und Verkehr

- Bedarfsorientiertes Bussystem als Chance für flexiblere Erreichbarkeiten oder Konkurrenz für Taxi mit hohem Risiko der Nicht-Nutzung
- Fahrradwege auf Hauptzubringerstraßen können zu mehr Sicherheit und Attraktivität für die Fahrradnutzung beitragen
- geringe Auslastung des ÖPNV steht Angebotserweiterung im Wege
- aus Klimagesichtspunkten gewünschte umweltfreundliche Mobilität steht autobezogenen Erschließungsmodellen am Stadtrand und gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen z.B. aufgrund bislang gängiger durchgehender Präsenzpflcht am Arbeitsplatz gegenüber
- Umgang mit Engstellen v.a im Umfeld der Brücke und Schaffung von „kürzeren Wegen“ z.B. über die Plätze im Zentrum

Öffentlicher Raum und Gestaltung

- viele scheinbar öffentliche Räume entlang der Platzränder sind privat
- Umgang mit Diebstahl, Vandalismus und Vermüllung bei Neuanschaffungen, Fahrradabstellanlagen etc., sowie Lärmbelastigung auf Plätzen
- gestalterische Einschränkungen des Denkmalschutzes müssen mit aktuelle Nutzungsanforderungen abgewogen werden

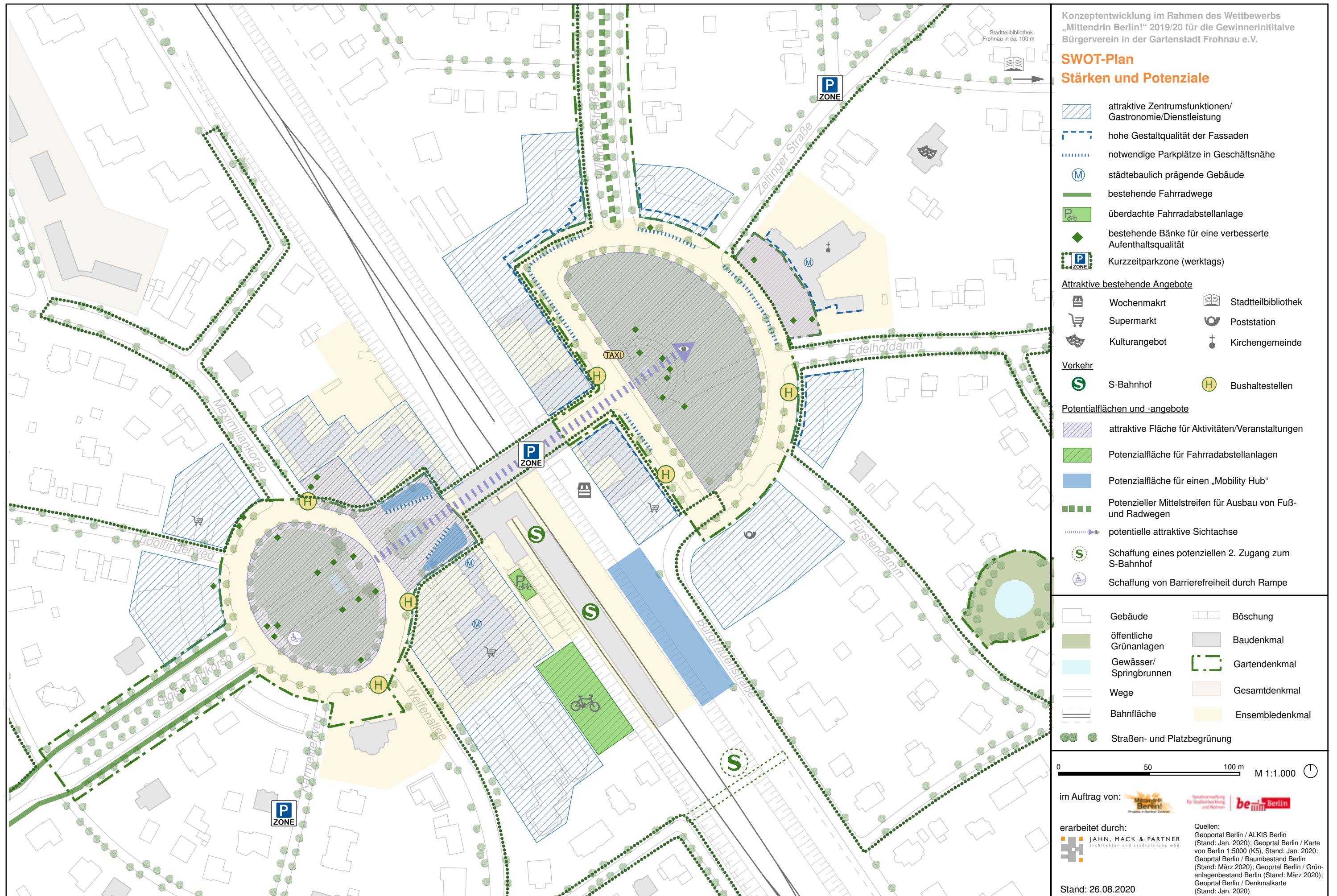
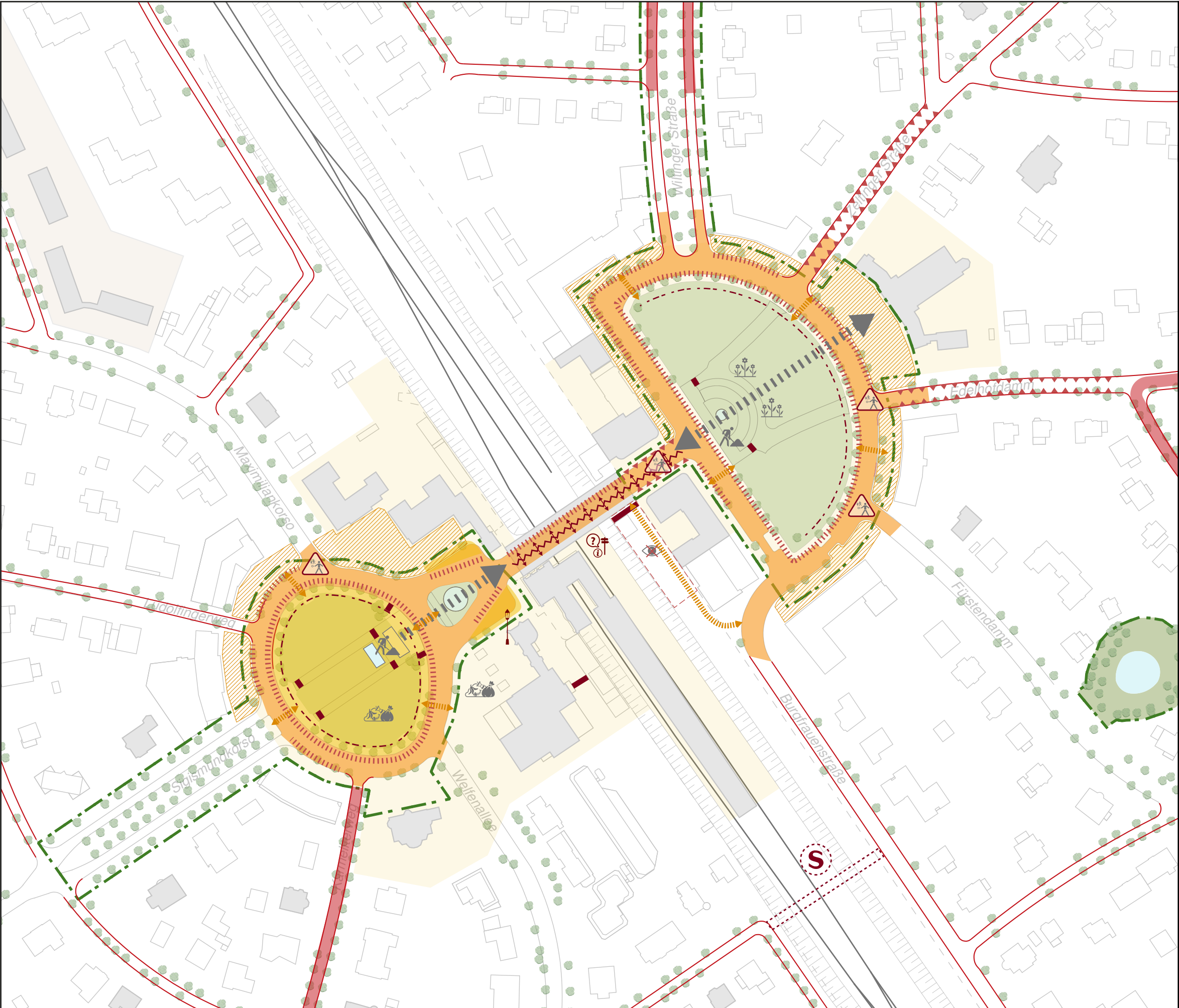


Abb. 15 SWOT-Plan: Stärken und Potenziale in Frohnau (Jahn, Mack & Partner)



Konzeptentwicklung im Rahmen des Wettbewerbs „Mittendrin Berlin!“ 2019/20 für die Gewinnerinitiative Bürgerverein in der Gartenstadt Frohnau e.V.

SWOT-Plan – Schwächen und Risiken

Verkehr / Mobilität

- Konflikte zwischen Fußgänger, Fahrradfahrer und MIV
- Straßen-/Wegezustand für Fahrradwege unzureichend
- verstellte Sichtbeziehungen durch parkende Autos
- beeengte Fußwege aufgrund von Stellplätzen (von PKWs oder Fahrrädern)
- Radverkehrsprobleme auf Brücke mit stauendem, abbiegendem Verkehr
- Fahrbahnverengung aufgrund parkender Autos und Lieferverkehre
- schmale Gehwege
- fehlende Überquerungsmöglichkeiten/ fehlende Wegeverbindungen
- gefährliche Bereiche für Schulkinder (insbes. mit Fahrrad)
- fehlender zusätzlicher S-Bahnzugang

Öffentlicher Raum / Gestaltung

- kein barrierefreier Zugang oder räumliche Barriere
- geringe Aufenthaltsqualität
- schlechte Sichtbarkeit vom Wochenmarkt
- versperzte Sichtachse
- geringe Rast- und Verweilmöglichkeiten
- Müllprobleme/Übernutzung
- fehlende Schmuckbepflanzung
- kaputt getretene Heckenpflanzungen
- geringe Orientierungs- und Informationsmöglichkeiten
- fehlende historische Laterne (am Kasino)
- Schäden an Bauwerken/Defekte Anlagen

Legende:

Gebäude	Böschung
öffentliche Grünanlagen	Baudenkmal
Gewässer/ Springbrunnen	Gartendenkmal
Wege	Gesamtdenkmal
Bahnfläche	Ensembledenkmal
Straßen- und Platzbegrünung	

0 50 100 m M 1:1.000

im Auftrag von:   

erarbeitet durch: 

Stand: 26.08.2020

Quellen:
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin (Stand: Jan. 2020); Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), Stand: Jan. 2020; Geoportal Berlin / Baumbestand Berlin (Stand: März 2020); Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin (Stand: März 2020); Geoportal Berlin / Denkmalkarte (Stand: Jan. 2020)

Abb. 16 SWOT-Plan: Schwächen und Risiken in Frohnau (Jahn, Mack & Partner)

3. Entwicklungskonzept

3.1 Integrierte Schwerpunktthemen und Handlungsfelder

Anhand der durchgeführten Analyse und Gespräche wurden drei Anforderungen an die Entwicklung des Gesamtkonzeptes herausgearbeitet. Das Konzept sollte Vorschläge machen wie ...

- die Funktion und Sichtbarkeit des Ortszentrums als wichtigem Nahversorgungsstandort mit bedeutsamer Identität stiftender kultureller und sozialer Infrastruktur in Zeiten des demografischen Wandels erhalten werden kann.
- die abnehmende Aufenthaltsqualität auf den Straßen und Plätzen bei zunehmendem Verkehr, unter Herausarbeiten der historischen Zeugnisse/Bezüge und unter Berücksichtigung neuer Nutzungsanforderungen wieder verbessert werden kann.
- die Herausforderungen im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Ortszentrums vor dem Hintergrund einer unzureichenden Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und schwierigen Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer gemeistert werden können.

Aus diesen formulierten Zielen und Ansprüchen, und den bereits im Rahmen der vorbereitenden Aktivitäten bei der Bewerbung im Wettbewerb MittendrIn herausgearbeiteten Schwerpunktthemen, wurden die folgenden vier Handlungsfelder (HF) als Ansatzpunkte für Ziele und Maßnahmen definiert. Sie werden im folgenden näher beschrieben:

- **Attraktives Ortsteil- und Nahversorgungszentrum (HF1)**
- **Identifikation / Tourismus / Marketing (HF2)**
- **Aufenthaltsqualität/ Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum (HF3)**
- **Erreichbarkeit/ Mobilität / Verkehr (HF4)**

Die ersten beiden Handlungsfelder „Attraktives Ortszentrum“ und „Identifikation/ Tourismus/ Marketing“ zielen dabei stärker auf Maßnahmen ab, die zur Stärkung des Zentrums als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort und als Tourismusort im Sinne des dezentralen Tourismuskonzeptes des Landes Berlin beitrage sollen. Die beiden letzten Handlungsfelder „Stadtgestaltung/ Öffentlicher Raum“ und „Mobilität/ Verkehr“ beinhalten deutlicher bauliche und gestalterische Maßnahmen im Stadtraum, welche es zur allgemeinen Verbesserung des Zentrums anzuschließen gilt. Dabei ist zu beachten, dass die Ansatzpunkte und Maßnahmen integriert wirken und aufeinander aufbauen und damit zusammenhängend gedacht und verzahnt werden müssen.

3.2 Leitbild

Ein Leitbild für die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Ortsteilzentrums Frohnau wurde bereits im Rahmen des, der Konzeptentwicklung vorangegangenen, MittendrIn Prozesses durch die Frohnauer*innen entwickelt.

Frohnau – Unsere Plätze – lebenswert erhalten, zukunftssicher gestalten!

Das Leitbildes stellt die Bedeutung der beiden zentralen Plätze als vitales und lebenswertes Zentrum Frohnaus und des gesellschaftlichen Lebens im Stadtteil heraus. Die formulierte Aufgabe, die Plätze als Herzstück und Zentrum Frohnaus „lebenswert zu erhalten und zukunftssicher zu gestalten“ weist zum Einen darauf hin, „sie als „lebenswerten“ Ort in seiner Besonderheit zu erkennen und zu erhalten. Gleichzeitig gilt es aber auch, das Zentrum aktiv und in die Zukunft gedacht um- und mitzugestalten, damit es auch zukünftig weiter bestehen und seiner Funktion gerecht werden kann.

Dieses Leitbild trägt auch nach der vertieften Diskussion weiter und ist handlungsleitend für das nachfolgende Entwicklungskonzept.

3.3 Entwicklungsziele in den Handlungsfeldern

3.3.1 Attraktives Ortsteil- und Nahversorgungszentrum (HF1)

Aus der Analyse wurde deutlich, dass das Zentrum für seine Nutzer*innen und Bewohner*innen eine große Bedeutung für die Nahversorgung hat, jedoch aufgrund von Strukturwandel und gestalterischen Mängeln zunehmend Schwierigkeiten hat konkurrenzfähig zu bleiben und die Kundschaft zu halten.

Aus den weiter oben beschriebenen Herausforderungen wurden die ersten Ansatzpunkte zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung formuliert:

- Wie kann die Verbundenheit mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?
- Nahversorgung ist v.a. bei eingeschränkter Mobilität wichtig, wer sind die Zielgruppen und was wird nachgefragt?
- Zentrales Informationsangebot für alle auf der bezirklichen Homepage gepaart mit mehr analoge Informationen vor Ort
- Wie können die Angebote noch attraktiver und die Identität mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?
- Wie kann eine stärkere Zusammenarbeit der Institutionen die Angebote verbessern und zur stärkeren Identifikation mit dem Wohnort beitragen?
- verstärkte Zusammenarbeit im Bereich Jugend zur Vorbeugung und Verringerung von Vandalismus und Vermüllung

Aus der Diskussion wurde deutlich, dass mehr Potenzial darin gesehen wird, die lokale Nachfrage als Grundpfeiler für ein funktionierendes Ortsteilzentrum zu stärken, als auf eine Erhöhung der Nachfrage von außen z.B. durch Tourismus zu setzen, obgleich Frohnau auch für diese Gruppe attraktive Angebote und Ziele bereithält, die es nicht zu vergessen gilt. Dennoch geht es den Bürger*innen vor Ort v.a. darum, die Verbundenheit mit dem Ort weiter zu stär-

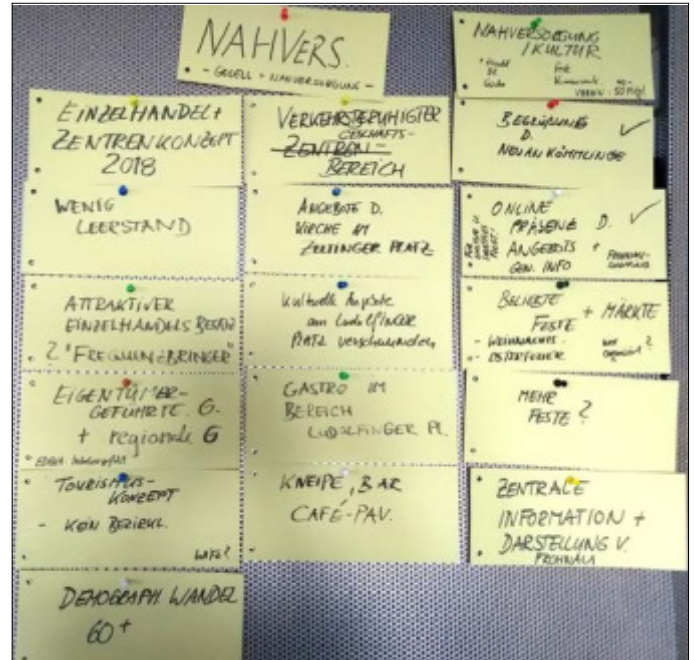


Abb. 17 Ansatzpunkte zum Thema Nahversorgungszentrum aus dem Verwaltungsveranstaltung

ken, um daraus eine stabile Inanspruchnahme der Angebote vor Ort zu generieren. Dies ist Grundlage, um den Einzelhändlern, Dienstleistern und Einrichtungen auch zukünftig ihr Bestehen zu sichern. Dafür kann z.B. auf eine noch stärkere Zielgruppenorientierung der Services und Angebote zurückgegriffen werden (z.B. stärkere Ausrichtung auf ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Kundengruppen oder Müttern mit Kleinkindern, die stärker auf den Nahbereich angewiesen sind bzw. diesen für Erledigungen vermehrt nutzen). Andererseits können durch eine stärkere Vernetzung und Zusammenarbeit Synergieeffekte zwischen den Einrichtungen und Institutionen entstehen (zusätzliche Frequenz, höhere Bekanntheit, Kostenersparnis durch Zusammenarbeit). Beides, eine stärkere Ausrichtung der Angebote auf spezielle Zielgruppen, wie auch eine verbesserte Zusammenarbeit, kann dazu beitragen eine Angebotsvielfalt zu schaffen, welche die Verbundenheit der Frohnauer*innen mit ihrem Ortsteil und Zentrum weiter erhöht. Entsprechend wurden als Ziele für die Konzeptentwicklung formuliert:

1. Attraktivität des Ortsteil- und Nahversorgungszentrums v.a. für lokale Nachfrage stärken!
2. Kulturelle und zielgruppenbezogene Angebote vernetzen und stärken!

3.3.2 Identifikation / Tourismus / Marketing (HF2)

Neben dem Einzelhandelszentrum mit seinen vielfältigen Angeboten spielt jedoch auch das Denkmalensemble mit seiner hohen gestalterischen Kraft eine wichtige Rolle für die Identifikation der lokalen Bevölkerung mit der Ortsmitte und dem Ortsteil Frohnau. Das Denkmalensemble in seiner städtebaulichen Besonderheit in Kombination mit anderen architektonischen und städtebaulichen Sehenswürdigkeiten in Frohnau, wie dem Buddhistischen Haus oder der Invalidensiedlung, hat zudem Strahlkraft über Reinickendorf hinaus und zieht immer wieder auch Tagestouristen an. Diese finden jedoch vor Ort wenig Orientierungshilfen oder Informationen zu den Sehenswürdigkeiten. Auch über die berlinweite Plattform „Visit Berlin“ gibt es nur wenige Hinweise und Informationen zum Ortsteilzentrum mit seinen städtebaulichen Besonderheiten.

Erste Ansatzpunkte für die Zielentwicklung und Ideen für weitere Maßnahmen waren daher:

- Wie können die Angebote noch attraktiver und die Identität mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?
- Müllvermeidung für ein attraktives Zentrum - umdenken/ vermeiden/ Kunden bewusst ansprechen
- Wertschätzung der Bevölkerung erhöhen, Bewusstseinsschaffung/ sichtbar machen des historischen Erbes
- Frohnauer*innen stärker Adressat*innen als Tourist*innen

Die daraus im Konzept entwickelten Maßnahmen sollen entsprechend einerseits dazu beitragen, die Wertschätzung und Identifikation der Frohnauerinnen und Frohnauer für und mit ihrem Zentrum und

ihrem Ortsteil weiter zu erhöhen und andererseits sollen die vorhandenen Angebote und Highlights für alle Besucherinnen und Besucher der Ortsmitte Frohnau serviceorientiert weiterentwickelt und sichtbar gemacht werden. Ziel ist es, eine das historische Erbe wertschätzende Wohlfühlatmosphäre zu schaffen, in der man gerne bummelt, seine Mittagspause verbringt oder sich mit Freunden trifft, und die auch Besucher*innen von Außen einlädt wiederzukommen. Dies stärkt indirekt auch das Geschäftszentrum. Als Entwicklungsziele wurden definiert:

1. Identität mit dem Zentrum erhöhen
2. Angebote serviceorientiert weiterentwickeln und für alle BesucherInnen besser sichtbar machen

3.3.3 Erreichbarkeit / Mobilität / Verkehr (HF 3)

Neben den beschriebenen „weichen“ Standortfaktoren, welche die Attraktivität der Ortsmitte ausmachen, gilt es, das Zentrum insgesamt besser mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erreichbar zu machen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualitäten im Zentrum selbst zu verbessern. Insbesondere ersteres kann dazu beitragen, die Berliner Umwelt- und Klimaziele zu erreichen, den CO₂ Ausstoß bis 2030 um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Ein stärkerer Umstieg vom MIV auf andere Alternativen trägt zudem indirekt durch die Verminderung der negativen Auswirkungen des ständig zunehmenden PKW Verkehrs (Abgase, Lärm) zur Verbesserung der Gestaltungs- und Umweltqualität des Zentrums an sich bei, mit positiven Rückwirkungen auf den Handel. Erste Ansatzpunkte aus der Diskussion waren:

- Straßensanierung: Wie kann man in ganz Frohnau attraktive Bedingungen für das Rad schaffen und gleichzeitig den Denkmalschutz bzw. das wasserwirtschaftliche Konzept berücksichtigen?
- Die Attraktivität zur Nutzung des ÖPNV zum Erreichen des Zentrums ist vielerorts in Frohnau nicht gegeben - Busverbindungen und Bushaltestellen müssen verbessert werden, Dazu sind Gespräche

mit der BVG zu führen.

- Klärung mit Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen, ob ein bedarfsorientiertes Bussystem in Kombination mit Liniensystemen unter Herausarbeiten von Anforderungen an innovative Bedienungsformen ein Modell für Frohnau wäre. Welche Rahmenbedingungen wären erforderlich?
- klären, welche Ansatzpunkte das übergeordnete Verkehrskonzept der Umlandgemeinden für Pendler nach Frohnau zum S-Bahnhof bietet oder auch zum Ausbau des ÖPNV
- Wie/Wo können mehr Fahrradstellplätze jenseits des Gehweges entstehen? Fahrräder in 3 Dimensionen, Untersuchungen der InfraVelo zur Ausweitung/ Bündelung der Fahrradstellplätze diskutieren
- Welche PKW-Parkplätze brauchen wir für wen und wie kann das Parken organisiert werden?
- Könnte ein Mobility Hub² attraktive Alternativ-/Ergänzungsangebote für eine umweltfreundlichere Mobilität bieten? Wenn ja, wo könnte es überhaupt entstehen?

Frohnau als Ortsteil am Stadtrand wird noch eine ganze Zeit lang auf das Auto als eines der Hauptverkehrsmittel angewiesen sein, da hier insgesamt zum Einkaufen, wie zum Arbeitsplatz i.d.R. längere Wege zurückgelegt werden müssen und der ÖPNV hier bislang noch wenig zeitadäquate Alternativen bietet und deutlich ‚unattraktiver und wenig flexibel‘ ist (man muss seine Einkäufe tragen, gut zu Fuß sein um die Wege von und zu den Haltestellen zurücklegen zu können und man muss Zeit haben).

2 Definition Morgenstadt Initiative in Zusammenarbeit mit Fraunhofer-Gesellschaft: An sogenannten intermodalen Mobility Hubs kann einfach das Fortbewegungsmittel gewechselt werden. Folglich sorgt der Mobility Hub für die räumliche Vernetzung verschiedener Mobilitätslösungen- und dienstleistungen an einem urbanen Knotenpunkt. Kombiniert werden können z.B. Bike-sharing, Car-sharing, ÖPNV, intuitive Buchungs- und Guidance-Systeme, intelligente Lade-Infrastruktur, Smart Parking sowie neue Raumnutzungskonzepte – z.B. Co-working spaces gefunden in: https://www.morgenstadt.de/de/innovationsfelder/intermodal_urban_mobility_systems.html.

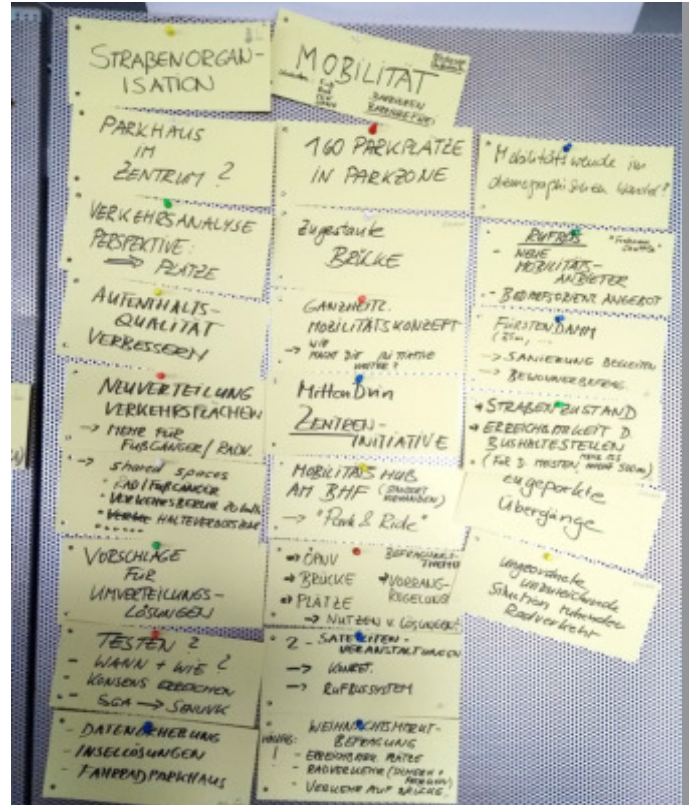


Abb. 20 Ansatzpunkte zum Thema Mobilität aus dem Verwaltungswerkshop

Zudem ist der Motorisierungsgrad in Reinickendorf im Vergleich mit den anderen Berliner Bezirken hoch und es bedeutet eine größere Umstellung, auf die individuelle Flexibilität zu verzichten, die der PKW gegenüber allen öffentlichen Angeboten bietet. Dennoch sehen die Menschen die Staus, die regelmäßig auf und im Umfeld der Brücke entstehen, fühlen sich auf dem Rad weder auf der Straße noch auf dem Gehweg sicher oder ärgern sich als Fußgänger über rücksichtslose Radfahrer auf dem Gehweg, zugestellte Kreuzungen und Engstellen auf Fußwegen.

Daher werden hier zwei Stoßrichtungen innerhalb des Konzeptes aus der Diskussion aufgegriffen, ohne dass andere oder auch alternative Ansatzpunkte aus dem Blick geraten sollten.

1. Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Rad und dem ÖPNV einschließlich neuer Mobilitätsformen

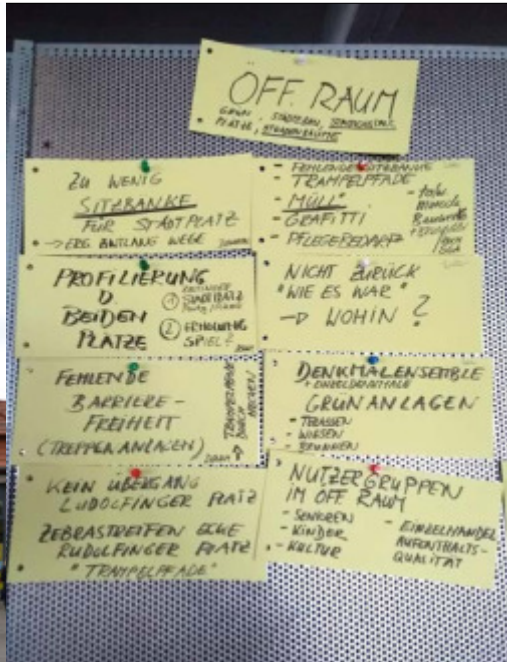
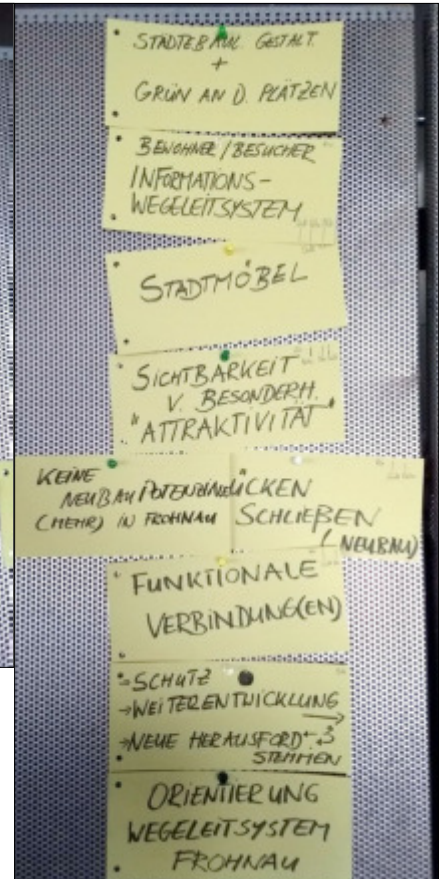


Abb. 21 Ansatzpunkte zum Thema öffentlicher Raum und Stadtgestalt aus dem Verwaltungsworkshop (r)

Abb. 22 Eingangsgebäude zum S-Bahnhof (l)



2. Verbesserung der Verkehrssituation auf den Plätzen und der Brücke

Ziel sollte dabei sein, aus dem gefühlten Gegeneinander ein gelebtes Miteinander zu machen. Das durch die AG Mobilität des Bürgervereins erarbeitete Mobilitätskonzept befasst sich darüber hinaus ausführlich mit einem umfassenden Maßnahmenpaket und Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Frohnau insgesamt und sollte in diesem Handlungsfeld unbedingt als Grundlage der weiteren Diskussion herangezogen werden.

3.3.4 Aufenthaltsqualität / Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum (HF 4)

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität trägt die Reduktion bzw. Umstellung des Verkehrs auf möglichst umweltfreundliche Mobilität mit der Reduktion von Lärm und Abgasen eine Menge bei. Dane-

ben spielen aber auch stadtgestalterische Aspekte wie die Wiederherstellung von Sichtachsen und die Schaffung von mehr Aufenthaltsmöglichkeiten an und auf den beiden Plätzen eine zentrale Rolle. Hier braucht es einen sensiblen Umgang mit dem Denkmalschutz. Als Ansatzpunkte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden formuliert:

- Wie kann mehr Raum für den Fußgänger geschaffen werden?
- Was kann zu einer besseren Orientierung beitragen?
- Wie und wo kann man mehr Verweilmöglichkeiten schaffen, die auch denkmalgerecht sind?
- Wie können die Themen Vermüllung im öffentlichen Raum und Lärm/ Vandalismus im Dialog mit Anwohner*innen/ Gewerbetreibenden angegangen werden?

In der Diskussion hat sich gezeigt, dass die Situation an den Plätzen vor allem die Aufenthaltsqualitäten für die Fußgänger*innen stark einschränkt aber natürlich auch Anwohner*innen und Beschäftigte im Hinblick auf ihre Umweltqualität von weniger Lärm und Abgasen durch den Verkehr profitieren würden. Als Ziele für die Zusammenstellung von Maßnahmen wurden daher formuliert:

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum
2. Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten der Grünanlagen unter Bewahrung der stadtgestalterischen Qualitäten

3.4 Handlungsansätze & Maßnahmen zur Zielerreichung

Ausgehend von den entwickelten Zielvorgaben wurden im Rahmen der gemeinsamen Diskussion Ideen, Maßnahmen und konkrete Projekte zusammengetragen und geprüft, die geeignet scheinen, das Leitbild der Arbeitsgemeinschaft „Unsere Plätze – lebenswert erhalten, zukunftssicher gestalten“, umzusetzen.

Das Spektrum reicht von sehr konkreten ‚Starter‘ Projekten bis hin zu allgemeineren Ideen und Ansätzen zur Entwicklung weiterer Zukunftskonzepte oder Vertiefungsstudien, die aufzeigen, in welche Richtung weiter zu denken ist. Die im Folgenden beschriebenen und den definierten Zielen zugeordneten Maßnahmen werden im Konzeptplan (S. 39), wo möglich, räumlich verortet und anschließend alle innerhalb der Projektmatrix kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungszeiträumen zugeordnet (S. 45ff.), die als Richtschnur dienen, jedoch auch vorgezogen oder nachgeordnet verfolgt werden können.

3.4.1 HF1: Ziel 1 - Attraktivität des Ortsteil- und Nahversorgungszentrums v.a. für lokale Nachfrage stärken!

Der Stärkung der lokalen Nachfrage und Verbunden-

heit mit dem eigenen Nahversorgungszentrum können z.B. Maßnahmen dienen, welche geeignet sind, die Kundenbindung zu erhöhen, wie zusätzliche Bestell- und gemeinsame Liefer-Services, gemeinsame Rabattaktionen oder Sonderaktionstage, die sich in ein **gemeinsames Standortmarketing** eingliedern. Geeignete Maßnahmen sollten durch die Gewerbetreibenden z.B. aus der Interessengemeinschaft heraus entwickelt und mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung auf den Weg gebracht werden. Für ein gemeinsames Standortmarketing sind sowohl analoge Angebote wie eine Imagebroschüre oder konkrete Aktionen sinnvoll oder auch verstärkt zusätzliche digitale Angebote. Die Interessengemeinschaft der Geschäftsleute unterhält bereits eine Internetseite in der die verschiedenen Angebote und Geschäfte verlinkt sind. Diese soll in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern eingegliedert werden in eine **zentrale Informations- und Veranstaltungsplattform**, welche die verschiedenen Seiten miteinander vernetzt und die jeweils aktuellen Angebote, Veranstaltungen, Aktionen und Termine zentral bündelt und die zudem zusätzliche Informationen zum Stadtteil bereit stellt. Dieses Projekt wurde seitens der Arbeitsgemeinschaft Frohnau als ein zentrales **Starterprojekt** mit einer großen Synergiewirkung für viele Akteurinnen



Abb. 23 Beispiel Infoleitsystem „Schöneberger Insel“



Abb. 25 Beispiel Wegeleitsystem Märkisches Viertel.



Abb. 24 Eingangstor Atrium im Märkischen Viertel © Josephine Macfoy

und Akteure im Ortsteil definiert und wird bereits 2020 mit Mitteln aus Mittendrn auf den Weg gebracht. Es laufen überdies Gespräche mit dem Bezirk, der angeboten hat, seine Internetseite ebenfalls zu verlinken um so weitere Informationen über kurze Wege zugänglich zu machen. Auch die Verlinkung mit der berlinweiten Seite „Visit Berlin“ wäre denkbar.

Diese digitalen Hinweise und Erleichterungen beim Auffinden von Einrichtungen und Angeboten soll nach Ansicht der Bürgerschaft noch ergänzt werden, um ein **analoges „Informationssystem zu Geschichte und Bestand in Frohnau“** ergänzt um **Wegweiser** zu wichtigen Einrichtungen wie der Kirche, dem Centre Bagatelle oder auch zur Stadtteilbibliothek (dazu mehr in HF 2). Sowohl für Neu-Zugezogene als auch Tagestouristen kann dies hilfreich sein, sich zu orientieren und zu informieren. Und es kann sich - ausgehend vom Zentrum - auch im weiteren Ortsteil an ausgesuchten Orten und Gebäuden fortsetzen und so sowohl für Frohnauer*innen als auch für Besucher*innen spannende Geschichte und Geschichten erzählen. Immer wieder wird sich von Bürger*innen auch ein öffentliches W-LAN gewünscht, welches auch auf den Plätzen genutzt werden kann. Hierfür braucht es jedoch einen entsprechenden Akteur, der sich dem annimmt.

Für eine bessere Wahrnehmbarkeit und Zugänglichkeit des **Wochenmarktes** wäre, sofern er weiter an dieser Stelle bestehen bleibt, eine Verbesserung der Eingangssituation von der Frohnauer Brücke aus sinnvoll, um noch mehr Kunden gewinnen zu können. Der Zugang ist bislang nur durch eine sehr steile Treppe aufgrund des Geländesprunges möglich und daher sind die Stände nicht direkt von der Brücke sichtbar, auf der jedoch durch den S-Bahnzugang das stärkste Fußgängeraufkommen von potenzieller Laufkundschaft zu finden ist. Relativ kurzfristig könnte die Sichtbarkeit z.B. durch die Betonung der Eingangssituation ähnlich dem Ansatz im Märkischen Viertel (MV) mit einer Art „Torsituation“ erhöht werden, wobei hier in jedem Fall eine enge Abstimmung mit dem Denkmalschutz erfolgen müsste und das „Tor“ in jedem Fall dezenter ausfallen müsste als dies im MV der Fall ist. Falls in einem zweiten langfristigen Schritt das Gelände der Bahn auf dem der Markt stattfindet in Bezug auf Fahrradstellplatzanlagen oder gar eine Quartiersgarage (siehe auch HF 3 Verkehr) umstrukturiert wird und der Markt hier weiterhin besteht und integriert werden soll, wäre auch über eine möglichst barrierefreie Zugänglichkeit nachzudenken.

Das Thema **Barrierefreiheit** ist auch für die Geschäfte zunehmend wichtig, um den immer älter werdenden Kund*innen den Zugang zu erleichtern. Eine tolle Idee, um wenigstens eine Stufe, wie sie an der ein oder anderen Stelle durchaus vorkommt, zu überbrücken, ist der Hanauerin Rita Ebel gekommen, die bunte Rampen aus gespendeten und verklebten Legosteinen baut. Kurzfristig und mit vorhandenem Engagement umsetzbar, lädt diese Idee zum Nachmachen ein (https://www.instagram.com/die_lego_oma/). Natürlich können auch gängige im Handel zu erwerbende Rampenmodelle helfen, genau wie sichere Querungen und abgesenkte Borde an den Kreuzungen in diese Richtung wirken (siehe HF 3 Verkehr).

3.4.2 HF 1: Ziel 2 - Kulturelle und zielgruppenbezogene Angebote vernetzen und stärken!

Das Ziel die kulturellen und zielgruppenbezogenen Angebote z.B. für Kinder und Jugendliche oder auch andere Gruppen zu verbessern und stärker zu vernetzen zielt v.a. auf eine Intensivierung der **Zusammenarbeit zwischen den Bildungs- und Kultur-einrichtungen** ab (z.B. Kirchen, Centre Bagatelle, Bibliothek, VHS, Musikschule, Kulturstadt, Schulen und Kitas). Sie können durch ihre Angebote dazu beitragen, die Verbundenheit mit Frohnau und dem Zentrum zu erhöhen. Gemeint sind hier z.B. abgestimmte Angebote und Veranstaltungen oder auch Veranstaltungsreihen zu gemeinsamen Themen wie etwa historisches Erbe, lokale Künstler*innen, Themen der Umweltbildung, um für Themen wie Müllvermeidung etc. zu sensibilisieren. Die bisherigen Angebote tun dies bereits, jedoch kann eine stärkere Interaktion zwischen den Einrichtungen erstens den jeweiligen Bekanntheitsgrad durch Mundpropaganda weiter erhöhen und zweitens die Nutzung von Synergien (übergreifende Nutzung von Räumen, Material, Kontakten etc.) ermöglichen. Das stärkt die Einrichtungen vor Ort und kann über die vielfältigen und interessanten Angebote bei den Nutzer*innen dazu beitragen, sich über die gemachten positiven Erfahrungen und ggf. daraus hervorgehenden neu-



Abb. 26 Rampe vor einem Hauseingang gebaut aus Legosteinen
© DieLegooma Rita Ebel

en Kontakten stärker mit dem Wohnort zu identifizieren und auch weiterhin die vorhandenen Angebote vielleicht sogar stärker als bislang zu nutzen.

Die geplante **digitale Veranstaltungsplattform** (s.o.) trägt genau zu dieser Vernetzung bei und kann bei einer serviceorientierten und ansprechenden Gestaltung helfen, auch neue Zielgruppen zu interessieren, die sich so neben dem eigentlich gesuchten Angebot auch über ähnliche oder in Beziehung stehende Angebote informieren können.

Gemeinsame Ausstellungen oder Kunstprojekte, öffentliche Lesungen oder auch **gemeinsame Aktionen im öffentlichen Raum** können überdies helfen, diesen als attraktiven und lebendigen Ort wieder stärker wahrzunehmen und wertzuschätzen.

3.4.3 HF 2: Ziel 1: Identifikation mit dem und Wertschätzung für das Zentrum erhöhen

Die Ziele sowie Maßnahmen für dieses Handlungsfeld stehen in starker Verbindung mit dem HF 1 „Attraktives Ortsteilzentrum“ und dem Handlungsfeld 4 „Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum“, und bilden einen eng verzahnten integrierten Ansatz. Zusätzlich zu den schon genannten Maßnahmen um die Identi-

fikation mit dem Zentrum zu verstärken, fallen in diesen Bereich weitere, stärker gestalterisch wirksame Projektideen aus dem Bereich von **Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung**, die helfen eine **Wohlfühl-atmosphäre** und das positive Image des Zentrums zu erhalten, damit die Leute gerne ‚bummeln‘ kommen, hier auf den Plätzen ihre Mittagspause verbringen oder sich mit Freunden treffen.

Dazu zählt z.B. eine attraktive Bepflanzung und Pflege der Grünanlagen privater wie öffentlicher (z.B. auch die bereits jetzt schon die durch die Frohnauer Geschäftsleute bepflanzten Blumenampeln) oder auch die regelmäßige Unterhaltung, Sanierung und Wiederherstellung von Denkmälern und baulichen Anlagen wie den Springbrunnen oder Treppen und Pergolen an den Plätzen. Hier ist auf der einen Seite die Öffentliche Hand stark gefragt aber auch die Privaten Eigentümer*innen und nicht zuletzt muss man sich auch im Dialog mit den Bürger*innen Themen wie Vandalismus, Lärm in den Abendstunden oder der zunehmenden Vermüllung im öffentlichen Raum aktiv zuwenden. Gemeinsam gilt es gute Ideen zu entwickeln, wie z.B. in der Gastronomie Aspekte der Müllvermeidung oder eines Mehrwegkonzeptes stärker umgesetzt werden können. Der wiederverwendbare Coffee-to-go Becher ist ja vielerorts schon erfolgreich eingeführt und wo sich Müll nicht vermeiden lässt, lässt er sich vielleicht reduzieren oder zumindest in Krähen sicheren Abfallbehältern mit ein bisschen erzieherischem Witz entsorgen - wie es die Kampagne der Berliner Stadtreinigung (BSR) seit Jahren vormacht. Alleine die Frage „zum Wiederbringen?“ statt „zum Mitnehmen?“ kann vielleicht den ein oder anderen Pizzakarton gegen einen Teller austauschen und ganz nebenbei kommt ein nettes Gespräch zustande - es wäre einen Versuch wert. Auch das Mitbringen von eigenen Dosen oder Tellern wäre denkbar, wie es an einigen Supermarkt-Frischetheken schon möglich ist.

Zentren wie in Frohnau mit ihrem Inhabergeführten Geschäften sind zudem in der Regel bekannt für



Abb. 27 Mülleimer BSR. Quelle: Business Punk Redaktion.

ihre kundenorientierte, zugewandte Händlerschaft, die in dem Ruf steht, jeden Wunsch zu erfüllen, sich zu interessieren und sich um ihre Kund*innen zu kümmern. Dieses Image kann wie oben beschrieben einerseits durch eine Verbesserung der Barrierefreiheit erhöht werden oder auch dadurch, dass z.B. **zusätzliche Verweilorte** seitens der Einzelhändler*innen bereitgestellt werden, an denen insbesondere ältere Menschen auch mal rasten können oder man einfach die Atmosphäre genießen kann. Es ist ein zusätzliches Angebot, was nicht viel kosten muss, denn es könnte über temporäre und punktuelle Sitzelemente mit Wiedererkennungswert z.B. in den Sondernutzungszonen vor den Geschäften bereitgestellt werden. Seitens der öffentlichen Hand könnte dies ergänzt werden durch zusätzliche Bänke an und auf den Plätzen.



Abb. 28 Mobile Sitzgelegenheiten, Montage (l) © Mike Governale, Reconnect Rochester / (r) © out-sider

3.4.4 HF 2: Ziel 2: Angebote serviceorientiert weiterentwickeln und für alle BesucherInnen besser sichtbar machen

Aus den Diskussionen ist immer wieder deutlich geworden, dass eine Erhöhung der Identifikation mit einem Ort sich nicht ohne Wertschätzung für diesen einstellt. Um diese zu erlangen hilft es zum einen die genannte Wohlfühlathmosphäre zu schaffen und zum anderen, die historische Stadtgestalt an sich wertschätzen zu lernen und ein Bewusstsein für das historische Erbe vor allem der lokalen Bevölkerung zu entwickeln. Dies kann durch ein attraktives analoges „**Informationssystem zu Geschichte und Bestand in Frohnau**“ in Form von Stelen an besonderen oder historischen Orten aber auch durch zusätzliche digitale Informationen z.B. ergänzt über QR Codes an den Stelen und damit verbundene Apps unterstützt werden. Denkbar sind z.B. **konzipierte Rundgänge** für Kinder, Jugendliche und Erwachsene die auch als geführte Touren durch den Stadtteil angeboten werden können. So kann sowohl der Geschichtsunterricht mal draußen stattfinden als auch Besucher*innen oder Spaziergänger*innen neue Anregungen gegeben werden, wie sie Frohnau (neu)entdecken können. Das Spektrum an Informationen kann hier weit gefächert sein und Fragen der Geschichte, des baulichen Bestandes bis hin zu

Umweltfragen o.ä. umfassen. Für die lokale Bevölkerung kann das durchaus zur stärkeren Identifikation mit dem Ortsteil beitragen und für potenzielle Besucher*innen bietet es in Kombination mit Tipps zur Einkehr vor oder nach dem Rundgang auch ein attraktives Tagesprogramm. Dies könnte ein Gemeinschaftsprojekt von Einrichtungen vor Ort und einer lokalen Schule im Rahmen einer Projektwoche sein.

3.4.5 HF 3: Ziel 1 - Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und dem Rad einschließlich neuer Mobilitätsformen

Um das derzeit durch den PKW Verkehr geprägte Zentrum perspektivisch von den negativen Auswirkungen wie Lärm, Abgasen und zugestellten Que-rungen zu entlasten, sollte der Anteil der PKW im öffentlichen Straßenraum sukzessive verringert werden. Damit das geschehen kann, ohne die Erreichbarkeit des Zentrums zu stark zu beeinträchtigen braucht es Kompensation. Daher sollte einerseits zukünftig stärker auf nachhaltige Mobilitätsformen wie den ÖPNV und das Fahrrad gesetzt werden und andererseits braucht es auch weiterhin bedarfsge-rechte PKW Stellplätze an geeigneter Stelle, um insgesamt eine Flexibilität für den Individualverkehr und ausreichend Kundenparkplätze zu erhalten.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Frohnauer Zentrums mit dem **ÖPNV** ist auch ein wesentliches Element im vorliegenden **Mobilitätskonzept der AG Verkehr** des Bürgervereins, welches im weiteren Prozess noch weiter mit der Öffentlichkeit, der Politik und der Verwaltung zu diskutieren ist. Hier geht es sowohl um die Erhöhung der Taktfrequenzen als auch um die Erweiterung des Haltestellennetzes, um den Nahverkehrsplan des Landes Berlin auch umzusetzen, was die Erreichbarkeit von Haltestellen angeht. Diese ist in Frohnau an vielen Stellen bislang nicht in der vorgegebenen Entfernung von ca. 500m gegeben, was den ÖPNV zusätzlich unattraktiv macht.

Angeknüpft werden kann hier auch an das in Erarbeitung befindliche **Interkommunale Verkehrskon-**

zept „**Niederbarnimer Fließlandschaft**“ der Umlandgemeinden Glienicke/Nordbahn, Mühlenbecker Land, Hohen Neuendorf und Birkenwerder, die seit 2019 ihrerseits dabei sind die Verflechtungen und Pendlerbeziehungen untereinander sowie von und nach Berlin zukunftsfähig aufzustellen³. Gemeinsame zu klärende Themen sind hier z.B. die Verbesserung der Bus- und Radzubringerverkehre, als Voraussetzung dafür, das sich der Anteil der PKW aus dem Umland weiter reduzieren kann. Die langfristige Perspektive muss sich zudem mit dem Ausbau der S-Bahnstrecke nach Oranienburg für eine Erhöhung der Taktfrequenz wie auch mit einem zweiten S-Bahnausgang in Frohnau oder einem zusätzlichen Bahnhalt „Invalidensiedlung“ beschäftigen.

In diesem Zusammenhang wäre auch zu prüfen, inwiefern alternativen Mobilitätsformen wie Car-Sharing, Leihfahrräder oder auch ein bedarfsorientierten Bussystems hilfreich sind, um den öffentlichen Nahverkehr in Randbezirken zu ergänzen.

Zur Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und alternative Mobilitätsformen jenseits des eigenen PKW wird seitens der Arbeitsgemeinschaft z.B. die Einrichtung eines **bedarfsorientierten Bussystems** diskutiert, welches größtmögliche individuelle Flexibilität und ÖPNV Nutzung miteinander verbindet. Um zu prüfen, ob dies ein funktionierendes Modell für Frohnau wäre, wird ein **Modellprojekt** oder alternativ bzw. ergänzend eine **Studie** vorgeschlagen. Für ein praxistaugliches Ergebnis wäre es erfolgversprechend interessierte Partner, wie z.B. Universitäten, die BVG, ein Car-Sharing Unternehmen oder die Taxi-Innung zu gewinnen, die ihre Angebote am Stadtrand erweitern wollen und bereit sind ggf. in eine evaluierte Konzept- und Testphase zu investieren. Als Grundlage hierfür sollte versucht werden die Ergebnisse des laufenden Modellprojektes der BVG auf Basis der europäischen PSI-Richtlinie zur unbürokratischen Zugänglichmachung von, dem öf-

fentlichen Sektor vorliegenden, Informationen für die Öffentlichkeit zu erhalten und darauf aufzubauen.

In diesem Zusammenhang könnte auch ein **Mobility-Hub** geprüft werden, an dem verschiedene Angebote wie Car-Sharing, ein Liefertaxi, eine (Lasten) Fahrradleihstation oder eben auch der ÖPNV als Alternative für den eigenen PKW zur Verfügung gestellt und gebündelt werden könnten. Beispiele gibt es bislang z.B. mit den Jelbi-Stationen der BVG in der Innenstadt aber Interessierte bestimmt auch in Frohnau. Anbieten würden sich entweder der südliche Brückenkopf im Bereich des Kasinoturms (derzeit Stellplätze für Räder und PKW), um hier den Bus möglichst nah an den S-Bahneingang zu legen oder - sofern ein zweiter S-Bahnausgang gebaut würde - die östlich der Bahn liegende Parkplatzfläche mit Anbindung an eine ggf. zu errichtende Fußgängerbrücke zum Bahnsteig (ggf. in Kombination mit dem dort vorgeschlagenen Fahrradparkhaus), da hier ebenfalls Flächen für die Zusammenführung verschiedener Verkehrsträger an der Burgfrauenstraße zur Verfügung stünden.

Für einen stärkeren Anreiz zum Umstieg auf das Rad, wird vorgeschlagen den Fahrradverkehr nachhaltig zu fördern, indem die **Straßenbedingungen und -beläge** in ganz Frohnau **fahrradfreundlicher**



Abb. 29 Jelbi-Station in Schöneberg am Nollendorfplatz
© Foto: Michael Bartnik (BVG)

³ <https://hohen-neuendorf.de/de/bauen-wirtschaft/stadtplanung/interkommunales-verkehrskonzept>



Abb. 30 Visualisierung der Maßnahmen auf der Brücke. Eigene Darstellung

gestaltet werden z.B. durch Asphaltstreifen an den wichtigen Zubringerstraßen, sofern dort nicht ohnehin bereits Asphalt liegt, oder auch Kleinsteinpflasterstreifen bei der Erneuerung von Kopfsteinpflasterstraßen. Die wichtigen Zubringer Routen aus dem Umland und aus Frohnau selbst zum Zentrum/ Bahnhof sollten zudem gut ausgeschildert sein. Darüber hinaus braucht es eine sichere Führung des Radverkehrs durch das Zentrum.

3.4.6 HF 3: Ziel 2 - Verbesserung der Verkehrssituation auf den Plätzen und der Brücke

Um die Verkehrssituation in Frohnau zu verbessern wurde zu Beginn über die Einführung eines „verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ (VBGB) gemäß §45 Absatz 1d der Straßenverkehrsordnung (StVO) an den Plätzen diskutiert. In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion können demnach Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h (meist 20km/h) angeordnet werden. Durch die straßenverkehrsrechtliche Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone gelten deren rechtliche Rahmenbedingungen und Richtlinien sowie Gestaltungsmöglichkeiten, was bedeutet, dass weiterhin i.d.R. das Trennprinzip gilt und Rad- und Kfz-Verkehr

gemeinsam auf der Fahrbahn geführt werden und Fußgänger den Gehweg zu benutzen haben. Eine besondere Bevorzugung des Fußgängerverkehrs, wie etwa im „verkehrsberuhigten Bereich“ (Spielstraße), gibt es im VBGB nicht.

Da die Geschwindigkeit stark herabgesetzt ist, hat die bisherige Recherche ergeben, dass in diesem Fall z.B. auch kein Schutzstreifen für Fahrräder markiert werden darf (§45 Absatz 9 StVO). Nach Angaben des Fuss e.V. gilt hier zwischen Fahrzeugen an Knotenpunkten grundsätzlich ‚rechts-vor-links‘⁴, d.h. die derzeit geltende Bevorzugung der Hauptstraße müsste vermutlich entfallen, oder es müssen abweichende Vorfahrtregelungen nach §45 XI Nr. 3b VwV-StVO angeordnet werden („wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern“). Die Verwaltungsvorschrift für die StVO besagt überdies, dass „Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht [kommen], wo der **Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung** ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbe-

⁴ FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland; Arndt Schwab): „Begegnungszonen“ und „Shared Space“ im Vergleich zum Verkehrsberuhigten Bereich bzw. Geschäftsbereich Version 5 - Stand 12/2009.

völkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer.⁵ Inwiefern der Durchgangsverkehr in Frohnau als ‚erheblich‘ einzustufen ist, kann in diesem Rahmen nicht geklärt werden.

Der Diskurs macht aber deutlich, dass den Vorteilen einer Verkehrsberuhigung und -verlangsamung - vorausgesetzt ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wäre überhaupt zulässig - auch Nachteile gegenüberstehen, wie etwa die Verlangsamung des ÖPNV durch die Temporeduktion und die rechts-vor-links Regelung statt der Vorfahrtsberechtigung und keine direkten Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr aufgrund des nach wie vor geltenden Trennprinzips. Der Radverkehr würde weiterhin ohne eigene Markierung auf der Fahrbahn geführt. Auch ein auf die Frohnauer Situation passendes Beispiel einer Durchgangsstraße bei gleichzeitig hohem Fußgängeraufkommen konnte im Rahmen des Projektzeitraumes nicht recherchiert werden. Aufgrund der vielen offenen Fragen wurde daher vorerst kein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vorgeschlagen sondern diese Diskussion dem weiteren Verfahren überlassen.

Alternativ wurde sich in der Begleitgruppe dazu verständigt weitere Möglichkeiten zur **Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende** und zu Fuß Gehende zu prüfen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer wurde die Einordnung von 1,5m-2m breiten **Fahrradschutzstreifen** nach § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO entlang der Vorfahrtsstraßen und über die Plätze vorgeschlagen. Es handelt sich dabei jedoch nicht um einen amtlich ausgewiesenen Radweg, sondern um eine Markierung der Fahrbahn mit einer durchbrochenen Linie, die vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung steht aber nach wie vor für den MIV überfahrbar ist. Das kurzzeitige Halten oder Parken ist hier jedoch nicht gestattet, was den Lieferverkehr einschränken würde, es sei denn er würde im Bereich des rechten Parkstreifens ausgewiesene Lieferzonen erhalten. Eine erste grobe

Prüfung hat ergeben, dass die Straßenquerschnitte dies nur dann hergeben würden, wenn auf der Brücke ganz und im Bereich der Plätze mindestens auf einer Fahrbahnseite auf das Längsparken verzichtet wird (siehe Querschnittsprüfungen im Anhang). Auf der Brücke wäre bei Wegfall der nördlichen Parkspur (15 Stellplätze) nur die Einordnung eines 1,5m Schutzstreifens möglich, wenn ausreichend Platz für den sich begegnenden Busverkehr ohne Überfahren des Schutzstreifens gegeben sein soll. Auch an den Plätzen gibt es Engstellen, an denen wahrscheinlich mind. eine Parkspur in diesem Bereich wegfallen müsste, so dass diese Maßnahme eng verknüpft ist mit einem **Parkraumkonzept für den MIV** an den Plätzen (Kurz- / Langzeitabstellung s.u.). Aus gestalterischen Gründen wäre eher auf die Parkplätze an der Innenseite der Plätze zu verzichten, um dadurch die Grünanlagen besser sichtbar zu machen und die Kundenparkplätze vor den Geschäften zu erhalten zumal die Parkspur für die Schleppkurven der Busse an einigen Stellen ohnehin frei bleiben müsste. Ggf. kann es aber auch umgekehrt sinnvoll sein, um die Sichtbeziehungen für den Radverkehr und Gefahren beim Ein- und Aussteigen aus dem Auto zu vermeiden. Auch die Einsehbarkeit des Verkehrs für die Fußgänger würde sich so verbessern. Das vorliegende Konzept kann die diversen verkehrsplanerischen Fragestellungen an dieser Stelle jedoch nur aufwerfen, nicht abschließend lösen. Zudem wäre die Einordnung eines Fahrradschutzstreifens nach Aussage der Verwaltung mit der Abt. Verkehrsmanagement“ in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu erörtern, da es sich um eine örtliche Straßenverbindung in deren Zuständigkeit handelt und es auch einer besonderen Betrachtung in Verbindung mit dem Busverkehr bedarf. Für die abschließende Prüfung von geeigneten Maßnahmen zur Verkehrsführung wird daher empfohlen, verkehrsplanerische Expertise einzuholen und ein verkehrsplanerisches und mit den entsprechenden Fachverwaltungen abgestimmtes **Verkehrs- und Parkraumkonzept** zu erarbeiten. Im Ergebnis der

⁵ Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, XI. Tempo 30-Zonen Nr. 38 2.

bisherigen Diskussion wird sich dafür ausgesprochen, mindestens über die Brücke und perspektivisch auch entlang der Plätze die Bedingungen für Radfahrende durch einen Schutzstreifen zu verbessern.

Den öffentlichen Raum dominieren aber nicht nur die (abgestellten) PKW sondern auch die Vielzahl an abgestellten Fahrrädern rund um die Plätze und insbesondere in S-Bahnnähe. Dies deutet bereits heute auf eine gute Nutzung des Rades hin, verursacht aber auch Engstellen und Konflikte mit den Fußgänger*innen und schränkt die städtebauliche Gestalt des Denkmalensembles ein. Um hier Abhilfe zu schaffen und perspektivisch die gewollt steigende Zahl an Rädern auffangen zu können, müssen deutlich mehr **städtebaulich integrierte Fahrradabstellanlagen** bereitgestellt werden. Insbesondere für die „Arbeitspendler“ in die Stadt sollte es größere zusammenhängende Stellplatzanlagen (Fahrradparkhäuser) in Bahnhofsnähe geben, die durch dezentrale Anlagen z.B. an Kreuzungen, vor Geschäften und im öffentlichen Straßenraum ergänzt werden können. Durch zusätzliche Anlagen an den Straßeneinmündungen im Bereich der Parkplätze könnten so z.B. am Zeltinger Platz bei acht wegfallenden Parkplätzen 80 neue Fahrradstellplätze geschaffen werden⁶, am Ludolfingerplatz bei drei wegfallenden Parkplätzen demnach 30. Durch die Integration von Fahrradstellplätzen in den Straßenraum, können der Fußgängerbereich von zusätzlichen Anlagen frei gehalten und Konflikte auf dem Gehweg vermindert werden. Insgesamt sollten diese Überlegungen Eingang in ein die aktuell laufende Infra-Velo-Studie vertiefendes **Abstellkonzept für Fahrräder** finden (idealerweise in Zusammenhang mit dem Parkraumkonzept s.o.), in dem auch eine Standortuntersuchung bzw. **Machbarkeitsstudie für Fahrradparkhäuser** integriert werden sollte. Die aufgezeigten potenziellen Standorte wären hier vertiefend zu prüfen, Kosten zu ermitteln und potenzielle Partner zu

eruieren.

Der Wegfall von benötigten öffentlichen PKW-Stellplätzen z.B. für Fahrradabstellanlagen an den Kreuzungen ohne Kompensation wurde jedoch in der Diskussion kritisch hinterfragt, da ggf. insbesondere der Einzelhandel unter einem geringeren Stellplatzangebot für Kund*innen leiden könnte. Diskutiert wurden zwei Maßnahmen zur Kompensation. Zum einen wird insbesondere für Pendler und Angestellte vorgeschlagen, eine **Quartiersgarage** an der Burgfrauenstraße zu errichten, die auch längere Standzeiten erlaubt. Dadurch kann der Parkdruck im öffentlichen Straßenland etwas verringert werden, wenngleich, dies nicht unbedingt zur langfristigen Reduktion des MIV beiträgt. Zweitens wird vorgeschlagen, die nach wie vor an den Plätzen benötigten Kundenparkplätze wie bisher zeitlich zu limitieren und, um einen höheren Durchsatz zu erreichen, die Parkdauer auf 1,5h oder max. 2h zu begrenzen. Das reicht i.d.R für einen Kaffee- oder Arztbesuch und nötige Einkäufe. Um langfristig dennoch auf eine Reduktion des MIV hinzuwirken, wird die Bepreisung von PKW Stellplätzen im öffentlichen Straßenland durch eine **Parkraumbewirtschaftung** vorgeschlagen, um die Anreize auf den PKW zu verzichten und stattdessen auf Alternativen umzustei-



Abb. 31 Fahrradparkhaus in Oranienburg. © Foto: Klaus D. Grote/MOZ (www.moz.de)

⁶ pro Bügel 2 Räder; 5 Bügel pro 6m Stellplatz mit 1,2m Abstand zueinander - Empfehlung des ADFC

gen zu erhöhen. Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass im Vorfeld entsprechende Alternativen v.a. im ÖPNV geschaffen werden.

Vergessen werden darf auch nicht der **Lade- und Lieferverkehr**, der ebenfalls entlang der Plätze und auf der Brücke abgewickelt werden muss. Ob es dafür der Ausweisung entsprechender Lieferzonen bedarf und ob/wie dies ggf. mit den diskutierten Fahrradschutzstreifen kollidiert, muss in diesem Zusammenhang geklärt werden.

Insgesamt würde sich durch die beschriebenen und im Plan festgehaltenen Maßnahmen die Anzahl der öffentlichen PKW-Stellplätze im Frohnauer Zentrum um ca. 52 Parkplätze von insgesamt ca. 590 auf ca. 538 Stellplätze reduzieren, zzgl. der noch etwa 240 privaten Stellplätze von Rewe, Edeka usw. (bezogen auf den Bilanzraum des Auszuges aus der Stellplatzzählung des Bürgervereins im Anhang S. 54).

3.4.7 HF 4: Ziel 1 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum

Um die Aufenthaltsqualitäten im Zentrum zu erhöhen, gilt es jedoch nicht nur den Verkehr umzuorganisieren sondern v.a. auch die Bedingungen für die zu Fuß Gehenden zu verbessern, wovon auch die

Gewerbetreibenden indirekt profitieren (attraktives Umfeld mit Aufenthaltsqualität, höhere Kundenzufriedenheit).

Für die **Erleichterung der Querung** von Straßen und zu den Plätzen wird vorgeschlagen, wo möglich **Gehwegvorstreckungen** an den Kreuzungen einzurichten. So wird die Einsehbarkeit des Verkehrs beim Queren verbessert und gleichzeitig auch die Erreichbarkeit der Plätze für die Fußgänger erhöht. Engstellen an den Fußwegen können ggf., wo möglich, verbreitert werden. Ein Vorschlag, zur Beseitigung der Engstelle des Bürgersteiges an der Bäckerei nördlich des Springbrunnenplatzes, ist die Wegnahme eines Stellplatzes zu Gunsten der Erweiterung des Gehweges an dieser Stelle.

Aufpflasterungen an den Brückenköpfen können zudem zur Verkehrsberuhigung beitragen, mit Gehwegvorstreckungen verbunden, die Erreichbarkeit der Plätze verbessern und gleichzeitig zusätzliche optisch gestalterische Qualitäten entwickeln, z.B. das wieder Zusammenbinden des Ludolfingerplatzes und des Springbrunnenplatzes zu einer städtebaulichen Einheit. Gleichzeitig wird so signalisiert „hier wird langsam gefahren, denn hier kreuzen Fußgänger“. Die nebenstehende Visualisierung zeigt, wie dieser Übergang aussehen könnte, wenn hier nicht mehr Parkplätze dominieren und eine Querung durch Angleichung des Niveaus möglich ist. So können die beiden Plätze wieder eine stärkere optische und stadtgestalterische Einheit bilden, wie sie ursprünglich konzipiert waren. Durch das Wegfallen der Poller entlang des östlichen Ludolfingerplatzes und eine Gehwegvorstreckung dort und gegenüber auf dem sogenannten Springbrunnenplatz könnten die Quermöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert werden. Durch eine zusätzliche Aufpflasterung und eine Bordsteinabsenkung sowie mindestens eine Rampe statt der vorhandenen Treppenstufen entlang des umlaufenden Gehweges könnte auch die **Barrierefreiheit** hergestellt werden, um auf den Platz zu kommen. Auch den



Abb. 32 Visualisierung der Maßnahmen am Ludolfingerplatz. Eigene Darstellung



Abb. 33 Visualisierung der langfristigen Maßnahmen am Zeltinger Platz. Eigene Darstellung

Fahrradschutzstreifen könnte man gestalterisch durch einen Plattenbelag in einen aufgepflasterten Bereich integrieren. Diese Maßnahmen kann auch gut mit einer Temporeduktion entlang der Plätze auf Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) verknüpft werden. Gleichzeitig ließe sich so die **Sichtbeziehung** von den Plätzen in Richtung S-Bahnhof und weiter bis zur Johanneskirche wieder stärker erlebbar machen. Für diese Maßnahme müssten ca. 12 Parkplätze an dieser Stelle entfallen und die Machbarkeit und Gestaltung wäre mit dem Denkmalschutz abzustimmen.

Weiterhin verengen Fahrradabstellanlagen und wild abgestellte Räder insbesondere entlang der Brücke die Gehwege an einigen Stellen sehr stark. Nach Vorliegen eines Abstellkonzeptes für Fahrräder sollten, wo möglich und durch dezentrale Anlagen wie Fahrradparkhäuser ersetzbar, Fahrradabstellanlagen im Gehwegbereich insbesondere an Engstellen zurückgebaut werden.

Zu einer besseren Orientierung kann ein dezentes **Wegleitsystem** beitragen und um die Verweilmöglichkeiten zu erhöhen, könnten mobile Sitzwürfel

vor den Geschäften oder zusätzliche Bänke an den Grünanlagen zum Ausruhen und Entspannen einladen.

3.4.8 HF 4: Ziel 2 - Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten der Grünanlagen unter Bewahrung der stadtgestalterischen Qualität

Die beiden Grünanlagen sind das Herzstück des Zentrums, können ihre Qualitäten aber bislang nur



Abb. 34 Bank auf dem Ludolfingerplatz könnte auch in die Heckenlinie entlang der Promenade integriert werden..

eingeschränkt entfalten, da sie durch den Verkehr und die parkenden Autos schlecht erreichbar sind und aufgrund einer geringer Anzahl an Bänken nur wenig **Verweilmöglichkeiten** eröffnen. Um dies zu ändern wird vorgeschlagen, die begrenzenden Hecken durch optisch integrierte **Bänke** ohne Rückenlehne nach vorhandenem Modell entlang stellenweise zu unterbrechen. Alternativ sind auch Einzelsitzelemente denkbar, wenn man zu große Gruppen an einem Punkt oder auch das Übernachten auf den Bänken verhindern will. So werden zusätzliche Sitzmöglichkeiten entlang der innenliegenden Promenade an den Plätzen geschaffen und ein Betreten des Platzes an mehreren Stellen ermöglicht. Das kann helfen, das Niedertreten der Hecken an vielen Stellen zu vermindern. Das am Ludolfingerplatz existierende Bankmodell oder dem ähnliche Modelle würden sich hier anbieten und widersprechen damit nicht grundsätzlich dem Denkmalschutz, da sie bereits vor Ort vorzufinden sind. Durch die Geschäftsleute könnten zusätzlich **mobile Sitzwürfel** im Oberstreifen des Gehweges in der Sondernutzungszone für Auslagen positioniert werden, die kurze Pausen ermöglichen und nach Ladenschluss wieder reingeholt werden. Dies kann insbesondere für ältere Mitmenschen ein willkommenes Angebot sein und wäre über

eine Sammel- bzw. Spendenaktion auch kurzfristig umsetzbar.

Um die Aufenthaltsqualität an den Plätzen durch zusätzliche **Blühaspekte** zu erhöhen, könnten zudem Bienenweiden entlang der Wege vorgesehen werden, die in die Rasenflächen übergehen, wie es das Beispielbild zeigt. Dies wäre ebenfalls mit der Gartendenkmalpflege abzustimmen.

Zudem sollte durch das Ordnungsamt stärker darauf geachtet werden, dass in Verlängerung der Hauptwegeverbindungen über die Plätze die Fußgängerüberwege vom Parken frei bleiben, um eine bessere Querung zu ermöglichen, stellenweise sind diese derzeit zugeparkt.

Um das Müllproblem anzugehen, hat der Bezirk auf Initiative der Arbeitsgemeinschaft bereits kränensichere Mülleimer an den Bänken aufgestellt. Darüber hinaus könnte gemeinsam mit den Gewerbetreibenden ein Mehrwegsystem überlegt werden, um den Müll zu reduzieren. Außerdem braucht mehr Aufenthaltsqualität gerade auch in den Randzeiten am Abend und an den Wochenenden eine stärkere soziale Kontrolle und gemeinsam im Bürgerdialog mit den Nachbarn erarbeitete Regeln, die durch eine witzige Kampagne begleitet aber im Notfall auch durchgesetzt werden können.



Abb. 35 Dreijähriger Blühstreifen am Eingang zum Park de tarp in Altenkirchen © Imkerverein Altenkirchen.

Auf den folgenden Seiten sind die vorgeschlagenen Maßnahmen im Maßnahmenplan wo möglich verortet und in einer Tabelle nach Handlungsfeldern hergeleitet, kurz beschrieben und einem Zeithorizont der Realisierung sowie möglichen Finanzierungsquellen gegenübergestellt.

Integriertes Entwicklungskonzept Ortsmitte Frohnau

Aufenthaltsqualität

- Gestalterische Aufwertung von Plätzen/ Promenaden
- gestalterische Aufwertung von privaten Flächen
- Verbesserung der Eingangssituation vom Wochenmarkt
- Legalisierung von Trampelpfaden
- Ergänzung von Heckenpflanzungen
- Wegnahme von Pollern/ Kette
- Neue Bänke / temporäre Sitzelemente (Hocker)
- Mögliche Aufpflasterung
- Gehwegvorstreckung
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten schaffen
- Bestehender Fußgängerüberweg
- Stellenstandorten - 1. Priorität
- Stellenstandorten - 2. Priorität
- Mögliche Info - Station

Mobilität

- Zweiter Zugang zur S-Bahn
- Neue Schutzstreifen für Radfahrer
- Mobility-Hub Nutzungsmöglichkeiten
- Bus- Schleppkurven

Parkplatzfläche

- PKW Stellplätze
- Potentielle Flächen für Fahrradsammelstellplatzanlagen (zu prüfen)
- zusätzliche Fahrrad-Stellplätze
- Anzahl von wegfallenden Parkplätzen

- Gebäude
- öffentliche Grünanlagen
- Gewässer/ Springbrunnen
- Böschung
- Straßen- und Platzbegrünung
- Wege
- Bahnfläche

0 50 100 m

M 1:500

im Auftrag von:



erarbeitet durch:
JAHN, MACK & PARTNER
architektur und stadtplanung mbB

Stand: 28.10.2020

Quellen:

Geoportal Berlin / ALKIS Berlin (Stand: Jan. 2020); Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), Stand: Jan. 2020; Geoportal Berlin / Baumbestand Berlin (Stand: März 2020); Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin (Stand: März 2020)

Ziele	Herausforderungen /Chancen	Ansatzpunkte	Maßnahmen	Beschreibung	Projekthorizont	Finanzierung
Attraktives Ortsteil- und Nahversorgungszentrum						
<i>kulturelle und Zielgruppenbezogene Angebote vernetzen und stärken</i>	Wenig Zusammenarbeit im Bereich Kultur	Verstärkung der Zusammenarbeit im Bereich Kultur	• z.B. Kunstinstallationen, Lesungen o.ä. im öffentlichen Raum	Kunstaustellungen und -installationen im öffentlichen Raum in Zusammenarbeit mit lokalen KünstlerInnen	kurzfristig	
	Digitalisierung der Angebote & Einrichtungen noch am Anfang	Wie können die Angebote noch attraktiver und die Identität mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?	• Digitale gemeinsame Veranstaltungs- und Infoplattform • gemeinsames Standortmarketing	Eine digitale Veranstaltungs- und Infoplattform soll dazu beitragen, dass sich die Anwohner*innen und Interessierte über Neuigkeiten, Projekte oder künftige Veranstaltungen online informieren können	kurzfristig	• MittendrIn • Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
	Wenig Angebot für Jugendliche, mit Auswirkungen auf öffentlichen Raum	Stärkere Zusammenarbeit im Jugendbereich Kirche, Schule, Kultur & Jugendamt	• Gemeinsame Projekte mit Jugendlichen	Zusammenarbeit zwischen Kirche, Centre Bagatelle, Bibliothek, VHS, Musikschule, Schulen und Kitas	kurzfristig/ mittelfristig	• Bildungsprogramme
<i>Attraktivität des Ortsteil und Nahversorgungszentrums v.a. für lokale Nachfrage stärken!</i>	Lokales Angebot stärken: Wie kann man Kunden gewinnen und halten?	Wie kann die Verbundenheit mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?	• Angebote zur Kundenbindung • Standortmarketing • Sichtbarer Eingang des Wochenmarkts	Marketing durch Flyer, Broschüren, Kundenbindung durch zusätzliche (Liefer)Services, Rabattaktionen. Erhöhung der Sichtbarkeit des Marktes durch Betonung des Eingangs	kurzfristig/ mittelfristig	• Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
	Zentrum hat große Bedeutung für Nahversorgung insbesondere wegen der vielfältigen Angebotsstruktur	Nahversorgung ist v.a. bei eingeschränkter Mobilität wichtig, wer sind die Zielgruppen und was wird nachgefragt?	• Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Rad und ÖPNV • Erhöhung Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit • Erhalt der Kundenparkplätze/ alternativ Ersatz bei Wegfall in Quartiersgarage	Gute individuelle Erreichbarkeit durch Ausweitung des ÖPNV, Taxi, Bedarfsbus o.ä.. Die Barrierefreiheit soll z.B. durch sichere Querungen und Reduzierung von Stufen/Treppen verbessert werden, Kundenparken muss weiterhin ermöglicht werden	mittelfristig	• siehe Verkehr
	Wenig (digitale) öffentliche Informationen zum Ortsteil	Zentrales Informationsangebot auf der bezirklichen Homepage, mehr auch analoge Informationen vor Ort	• Digitale Bereitstellung von Stadtteilinformationen • Wegeleit- und Infosystem siehe HF2	Informationen sollen u.a. auf der bezirklichen Internetseite, über Visit Berlin und Vort Ort bereit gestellt werden	kurzfristig/ mittelfristig	• Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
HF2 - Identität / Tourismus / Marketing						
<i>Identifikation mit dem und Wertschätzung für das Zentrum erhöhen</i>	Wertschätzung der hohen gestalterischen Kraft: Wie kann diese unterstützt werden?	Wie können die Angebote noch attraktiver und die Identifikation mit dem Zentrum weiter gestärkt werden?	• attraktive Bepflanzung • Schaffung von Verweilorten und zusätzlichen Sitzgelegenheiten • Feste und Aktivitäten • Pflege/ Sanierung/ Wiederherstellung von Denkmälern	Schaffung einer Wohlfühlatmosphäre durch verschiedene Maßnahmen, wie Bepflanzungsaktionen, Organisation von Festen, Schaffung zusätzlicher Sitz- und Verweilmöglichkeiten mit höher BürgerInnenbeteiligung	kurzfristig/ mittelfristig	• Plätzeprogramm • Spenden • Stiftungen
	Müllvermeidung: Welche Rolle können die Gewerbetreibenden spielen? Ist Mehrweg eine Option?	Müllvermeidung - umdenken / Kunden bewusst ansprechen	• <i>Konzept zur Müllvermeidung/ Reduzierung</i>	Konzepte und Projekte zum Thema Umwelt und Müllvermeidung in Zusammenarbeit mit EinzelhändlerInnen und Gastronomen gemeinsam entwickeln	kurz/ mittelfristig	
<i>Angebote serviceorientiert weiterentwickeln und für alle BesucherInnen besser sichtbar machen</i>	Wenig Informationen zu historischen / besonderen Orten	Wertschätzung erhöhen, Bewusstseins-schaffung / historisches Erbe sichtbar machen	• analoges „Informationssystem zu Geschichte und Bestand in Frohnau“ • Wegeleitsystem	Informationen zu Frohnauer Geschichte, Architektur und Angeboten über Stelen an wichtigen Orten im Zentrum; Wegweiser zu wichtigen Einrichtungen	kurzfristig	• MittendrIn • Tourismus-/Wirtschaftsförderung
	Digitalisierung als Zukunftsaufgabe für die Einrichtungen und Angebote	Frohnauer*innen eher Adressaten als Tourist*innen	• lebendiger Geschichtsunterricht vor Ort in Form von Stadtrundgängen/ Apps	geführte Touren oder Unterrichtseinheiten für Kinder, Familien und Interessierte in Zusammenarbeit den Bildungsträgern (VHS, Kulturamt/Heimatismuseum, Schulen, Jugendarbeit) und mit QR Code auf den Stelen	kurzfristig/ mittelfristig	• Schulprojekttag • Bildungsförderung

Ziele	Herausforderungen /Chancen	Ansatzpunkte	Maßnahmen	Beschreibug	Projekthorizont	Finanzierung	
Erreichbarkeit / Mobilität / Verkehr							
Verbesserung der Verkehrssituation auf den Plätzen und der Brücke (FußgängerInnen s. Aufenthaltsqualität)	Fahrrad	Zunehmende Nachfrage nach Stellplätzen vs. Einschränkungen der Stadtgestaltung und des Fußgängerverkehrs	Fahrräder in 3 Dimensionen, Untersuchungen der InfraVelo zur Ausweitung / Bündelung der Fahrradstellplätze diskutieren und gleichzeitig den Denkmalschutz berücksichtigen?	• Zusätzliche Fahrradstellplätze an Kreuzungen und in Fahrradparkhäusern	Es sollen zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten für die Entlastung der Gehwege in Parkbuchten an Kreuzungen und Farradparkhäusern geschaffen werden.	mittelfristig	Radwegeprogramm, Bezirkliche Mittel
		Vereinbarkeit von Straßenraumgestaltung und Denkmalschutz					
		begrenzte Straßenquerschnitte und übergeordnete Verkehrsfunktionen erschweren sichere Radverkehrsführung		Straßensanierung: Wie kann man attraktive Bedingungen für das Rad schaffen?	• Fahrradschutzstreifen für RadfahrerInnen	Verbesserung der Bedingungen für RadfahrerInnen auf der Brücke und den Plätzen z.B. durch Fahrradschutzstreifen	mittel-/langfristig
	Abstellkonzept für Fahrräder und Parkraumkonzept für MIV an den Plätzen erstellen als InfraVelo-Nachfolgestudie				Untersuchung von möglichen Standorten für Fahrradabstellplätze und Erstellung eines Parkraumkonzepts für MIV an den Plätzen (Kurz- / Langzeitabstellung)	kurzfristig	Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement/ SenUVK
	MIV	Parkzone ist für Kunden allgemein und für mobilitätseingeschränkte Personen besonders wichtig, Langzeitparker werden aber zu wenig kontrolliert	Welche Parkplätze brauchen wir für wen und wo?	• Klärung Lade-/Lieferzonen • Klärung Quartiergarage zur möglichen Kompensation des Wegfalls an PKW-Stellplätzen an den Plätzen	Die Anzahl an Parkplätzen an den Plätzen soll stückweise verringert werden. Dafür werden die Lade- und Lieferzonen deutlich ausgewiesen und es soll eine Quartiergarage für Kunden und Pendler entstehen.	mittelfristig/langfristig	Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und dem Rad einschließlich neuer Mobilitätsformen	Innerhalb Frohnau	Wirtschaftlichkeit Buslinien: mehr Nachfrage im ÖPNV für höheren Takt erforderlich	Busverbindungen und Bushaltstellen müssen mit der BVG diskutiert werden	• Erhöhung Takt ÖPNV • Erhöhung der Bus-Haltestellendichte in Frohnau • Klärung Rufbussystem	Die Taktung des ÖPNV soll erhöht werden, um die Attraktivität des ÖPNV innerhalb des Ortsteils zu erhöhen.	mittelfristig	Bezirk
	Mobilitätskonzept gemeinsam mit Bezirk diskutieren/ erweitern/ verfeinern				Mobilitätskonzept in Zusammenarbeit mit dem Bezirk, Senatsverwaltungen und weiteren zuständigen Institutionen	kurzfristig	Bezirkliche Mittel
	Ins Umland	Betrachtung der Pendlerbeziehung	Übergeordnetes Verkehrskonzept der Umlandgemeinden unter Beteiligung des Bezirkes ist in Arbeit - Welche Mitwirkungsmöglichkeiten gibt es?	• Ausbau der S-Bahn • 2. S-Bahnausgang Frohnau • Zusatzhalt Invalidensiedlung, • verbesserte Bus-Zubringerverkehre • verbesserte Radwegeanbindungen	Prüfung und Integration des übergeordneten Verkehrskonzeptes der Umlandgemeinden und des Verkehrskonzeptes der ArGe Frohnau in die Planungs- und Entscheidungsprozesse in Frohnau.	mittel-/langfristig	Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement, BENE
		Einbeziehung des Umlandes: Es besteht eine wichtige Vernetzung, die erhalten bleiben muss - generiert auch Nachfrage für das Zentrum					
	Alternative Mobilität	bedarfsorientierte Bussysteme als Chance für flexiblere Erreichbarkeit, Risiko der Nichtnutzung?	Weiterentwicklung bedarfsorientierter Bussysteme unter den Rahmenbedingungen von Frohnau und der Aufstellung von Attraktivitätsanforderungen vorantreiben	Modellversuch/ Studie - alternative individuelle und öffentliche Mobilität	Untersuchung Möglichkeiten für alternative individuelle und öffentliche Mobilität. Nachfrage sondieren, Partner suchen, Angebote & Standorte klären (Leihrad, Bedarfsbus, Liefertaxi, Car-Sharing etc...)	kurz-/ mittelfristig	Sonderfinanzierung über Pilotprojekte des Bundes, BENE
		rechnen sich Angebote des Car Sharing in Außenbezirken?	Mobility Hub zur Bündelung verschiedener Alternativangebote? Wenn ja wo und für welche Verkehrsträger				
Fahrräder	In Tempo 30 Zonen keine gesetzliche Verankerung für ausgewiesene Radwege	Straßensanierung: Wie kann man attraktive Bedingungen für das Rad schaffen und gleichzeitig den Denkmalschutz berücksichtigen?	• Asphalt-/ Kleinsteinpflasterstreifen auf den Zubringerstraßen • Ausschilderung von Radrouten	Erhöhung der Infrastrukturqualität der Fahrradwege durch Asphalt-/ Kleinsteinpflasterstreifen und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur durch Ausschilderung von Radrouten aus dem Umland zum Bahnhof	mittel-/langfristig	Radwegeprogramm	
	Mobilitätswende braucht Öffnung des Denkmalschutzes						

Ziele	Herausforderungen /Chancen	Ansatzpunkte	Maßnahmen	Beschreibung	Projekthorizont	Finanzierung
Aufenthaltsqualität / Stadtgestaltung / Öffentlicher Raum						
Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum	Wenig öffentliche Grundstücke: hoher Anteil der Gehwege sind auf privatem Land	Wie kann mehr Raum/Sicherheit für FußgängerInnen geschaffen werden?	- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten durch Gehwegvorstreckungen - Verkehrsberuhigung durch Aufpflasterung der Brückenköpfe - Nach Vorliegen eines Abstellkonzeptes Fahrradabstellanlagen auf Gehwegen insbesondere an Engstellen verlagern und zurückbauen - Punktueller Verbreiterung von Engstellen	Gehwegvorstreckungen werden mehr Sicherheit bei der Querung von Straßen bringen. Die Beseitigung einiger Fahrradabstellanlagen aus den Gehwegen schafft außerdem mehr Platz für FußgängerInnen. Zusätzliche Verkehrsberuhigung kann durch ein Tempolimit auf 20km/h und durch die Aufpflasterung der Brückenköpfe erreicht werden.	mittel-/langfristig	Radwegeprogramm, Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
	Engstellen für FußgängerInnen beseitigen					
	Vereinbarkeit von Straßenraumgestaltung und Denkmalschutz				mittelfristig	- Bezirkliche Mittel - Plätzeprogramm
	Einheitliches Leitsystem für bessere Orientierung	Bessere Orientierung schaffen	Wegeleitsystem	Das Wegeleitsystem ergänzt das Informationssystem um Wegweiser für eine bessere Orientierung für BesucherInnen und EinwohnerInnen	kurzfristig/mittelfristig	- Wirtschaftsförderung - Stiftungen
	Attraktive Verweilorte /-möglichkeiten schaffen	Mehr Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen	- mobile Sitzwürfel vor Geschäften - Bänke auf/ an Grünanlagen	Die Etablierung von mobilen Sitzwürfeln vor den Geschäften im Oberstreifen als Beitrag der Gewerbetreibenden soll Rastmöglichkeiten schaffen, zusätzliche Bänke an den Grünanlagen zum Verweilen einladen	kurzfristig	- Spenden/ Eigenmittel Geschäfte - Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement
Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten der Grünanlagen unter Bewahrung der stadgestalterischen Qualitäten	Umgang mit vermeintlich „Kurzen Wegen“ über den Platz: Trampelpfade vermeiden oder legalisieren?	Lösungsmöglichkeiten und Gestaltungsspielräume mit Denkmalschutz konkret besprechen	- artenreiche Bepflanzung z.B. Blühstreifen - mehr Sitzmöglichkeiten - Wegnahme von Stufen zu Gunsten von Rampen am Ludolfinger Platz - Legalisierung Trampelpfade Ludolfingerplatz - Aufpflasterung und barrierefreie Verbindung Springbrunnenplatz / Ludolfingerplatz	Erhöhung der Attraktivität der Grünanlagen und des Artenreichtums über Blühstreifen entlang der Wege auf den Plätzen, Unterbrechung der Hecken mit Bänken für mehr Sitzmöglichkeiten, Erhöhung der Barrierefreiheit am Ludolfingerplatz durch Wegname der Treppen und Niveaueingleichung zum Springbrunnenplatz	mittelfristig	- Stiftungen - Plätzeprogramm
	Barrierefreiheit herstellen					
	Aufenthaltsqualität auf den Plätzen: Nutzungsveränderungen vs. Denkmalschutz					
	Vandalismus und Vermüllung tragen zur Absenkung der Pflegeklasse 1 auf 2 bei	Regelungen / Lösungen zur Müllbeseitigung zusammen mit Gewerbetreibenden finden	- Prüfung eines Mehrwegsysteams - weiteres Aufstellen von krähensicheren Mülleimern an den Bänken	Ein Mehrwegsysteams als Lösung zur Müllvermeidung sollte zusammen mit Gewerbetreibenden diskutiert und ggf. eingeführt werden. Die Müllbeseitigung soll über krähensichere Behälter erfolgen.	kurzfristig	Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement, Eigenmittel Geschäfte
	Umgang mit möglichen Lärmbelästigungen durch mehr/ ggf. ungewollte Nutzungen auf den Plätzen	konkreter Bürgerdialog mit den Anwohner*innen schaffen, eine einheitliche Linie ist erforderlich	Gemeinsame Regeln für das Zusammenleben	Neue gemeinsame Regeln sollen entwickelt werden, in dem verschiedenen Zielgruppen angesprochen werden. Beispielthemen sind Lärm nach 22:00 Uhr, Müll, etc. Diese Regeln werden durch witzige Schilder, Slogans, Mülleimer sichtbar gemacht.	kurz-/ mittelfristig	- Spenden/ Eigenmittel Geschäfte - ggf. Zusammenarbeit mit BSR

3.5 Kurzfristige Starterprojekte (3-5 J.)

Als kurzfristige Starterprojekte wurden Maßnahmen eingeordnet, welche sich nach Einschätzung der Gutachter in einem Zeitraum von 3-5 Jahren umsetzen

ließen, kurzfristig Aufmerksamkeit schaffen, aus der Bürgerschaft heraus entwickelbar wären oder Grundlagen für weitere nachfolgende Planungen/ Projekte schaffen.

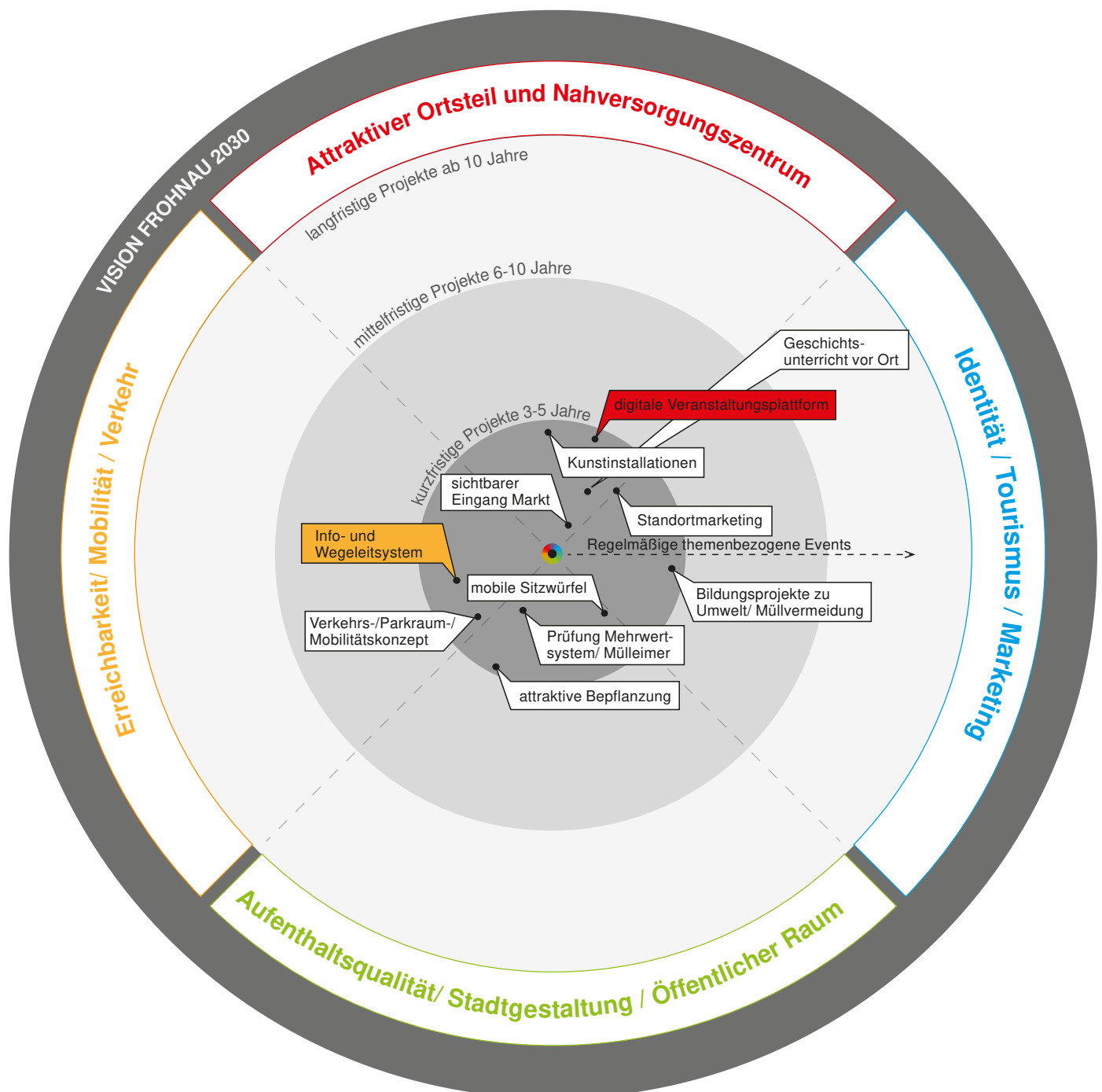


Abb. 36 Kurzfristige Projektideen und Starterprojekte

3.6 Mittelfristige Maßnahmen/ Projekte (5-10 J.)

Die als mittelfristig, mit einem Realisierungshorizont von 5-10 Jahren eingestuftten Projekte brauchen einen erhöhten Abstimmungsaufwand zwischen ver-

schiedenen Partnern, nicht unerhebliche Finanzmittel der öffentlichen Hand, solvente Partner oder Investoren oder auch vorhergehende Planungen/ Konzepte um umgesetzt werden zu können.

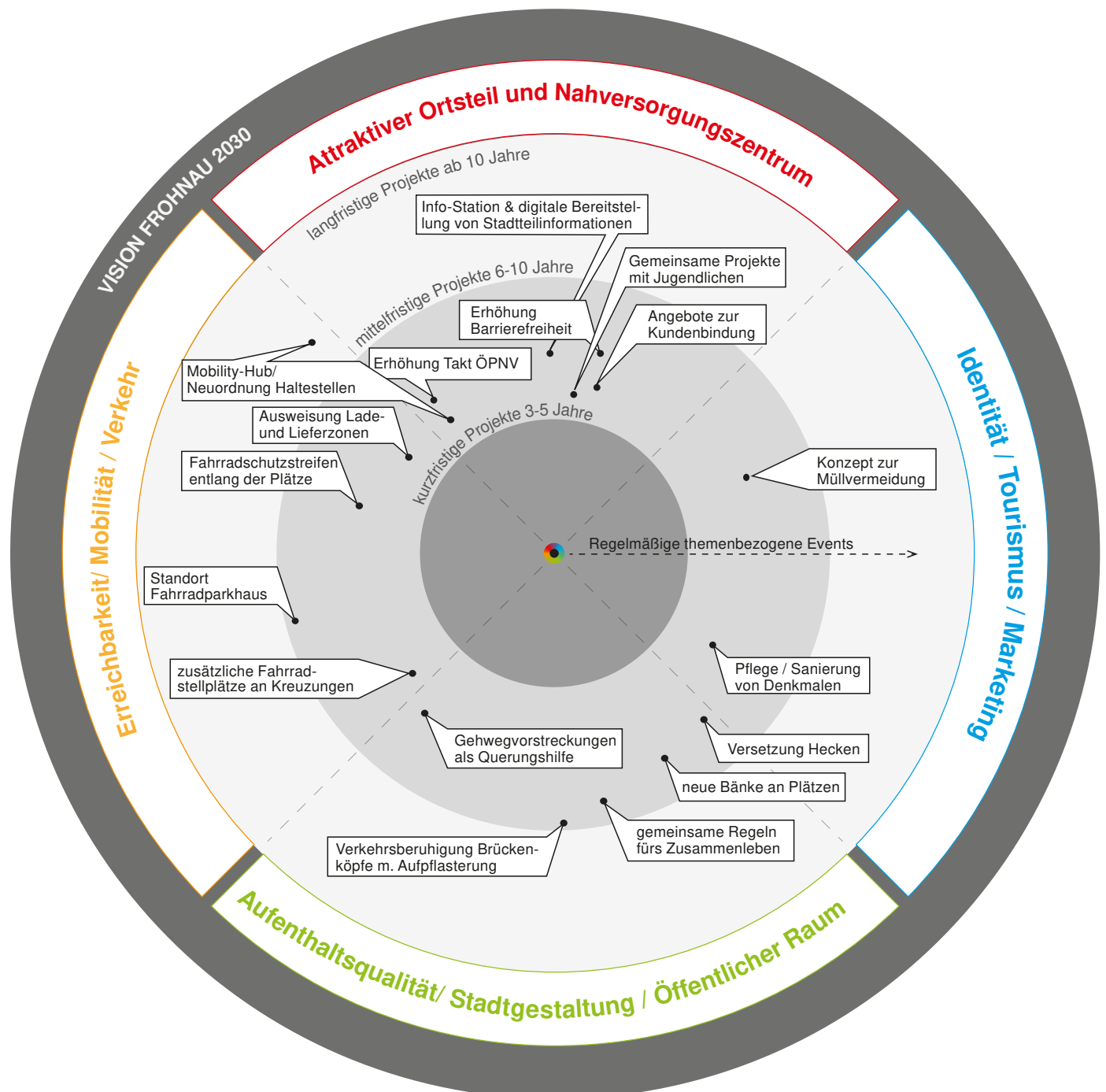


Abb. 37 Mittelfristige Projektideen

3.7 Langfristige Maßnahmen/ Projekte (ab 10 J.)

Bei den langfristigen Maßnahmen handelt es sich vornehmlich um Maßnahmen der Verkehrsumorganisation. Hier sind z.T. lange Planungszeiträume zu beachten oder es sind erhebliche Investitionen

in Infrastruktur und Gebäude auf derzeit noch nicht zugänglichen Grundstücken zu tätigen. Ihre Umsetzung hängt stark vom politischen Willen und Entscheidungen, nicht nur der Bezirksebene sondern auch der Landesebene ab.

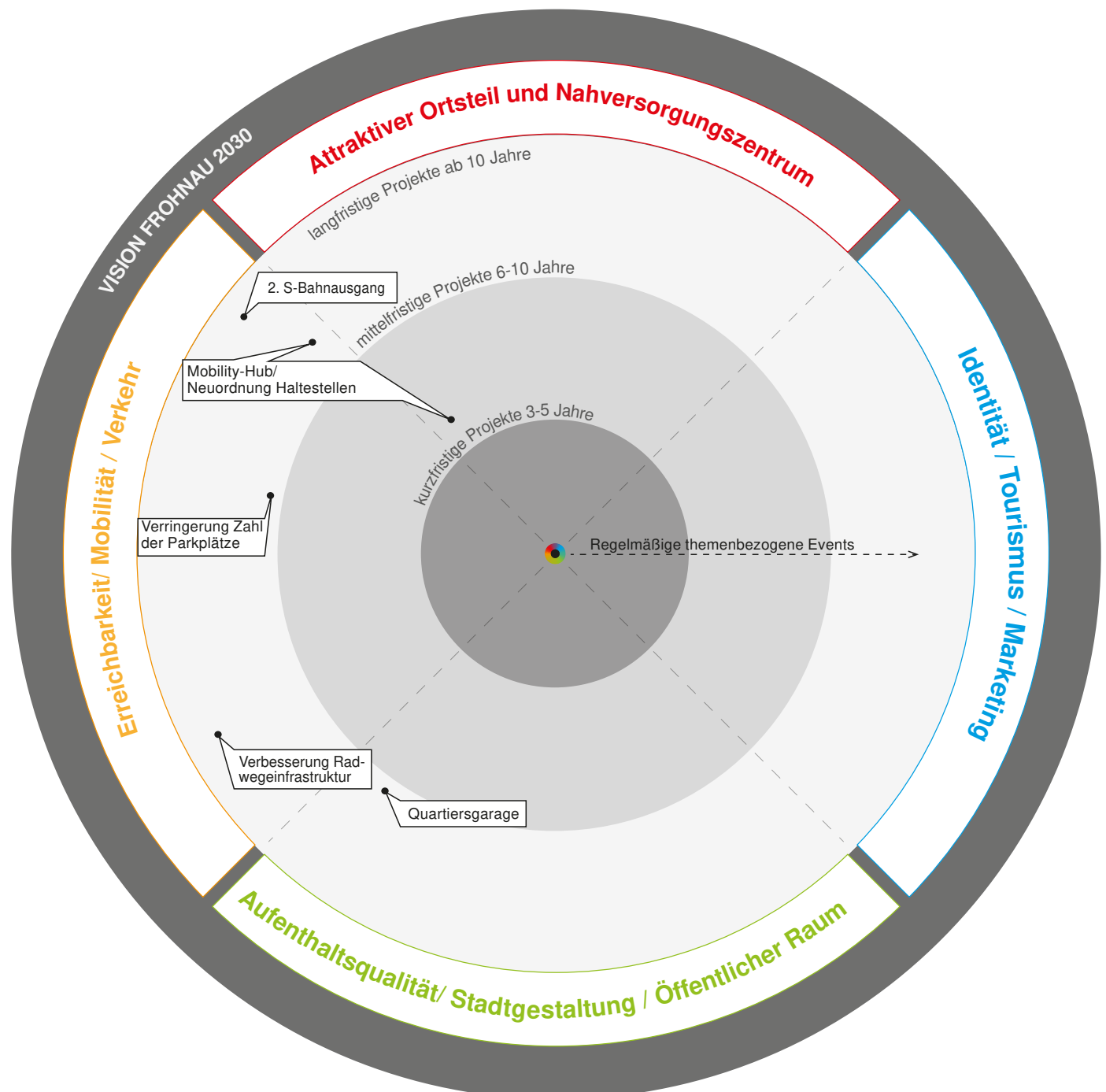


Abb. 38 Langfristige Projektideen

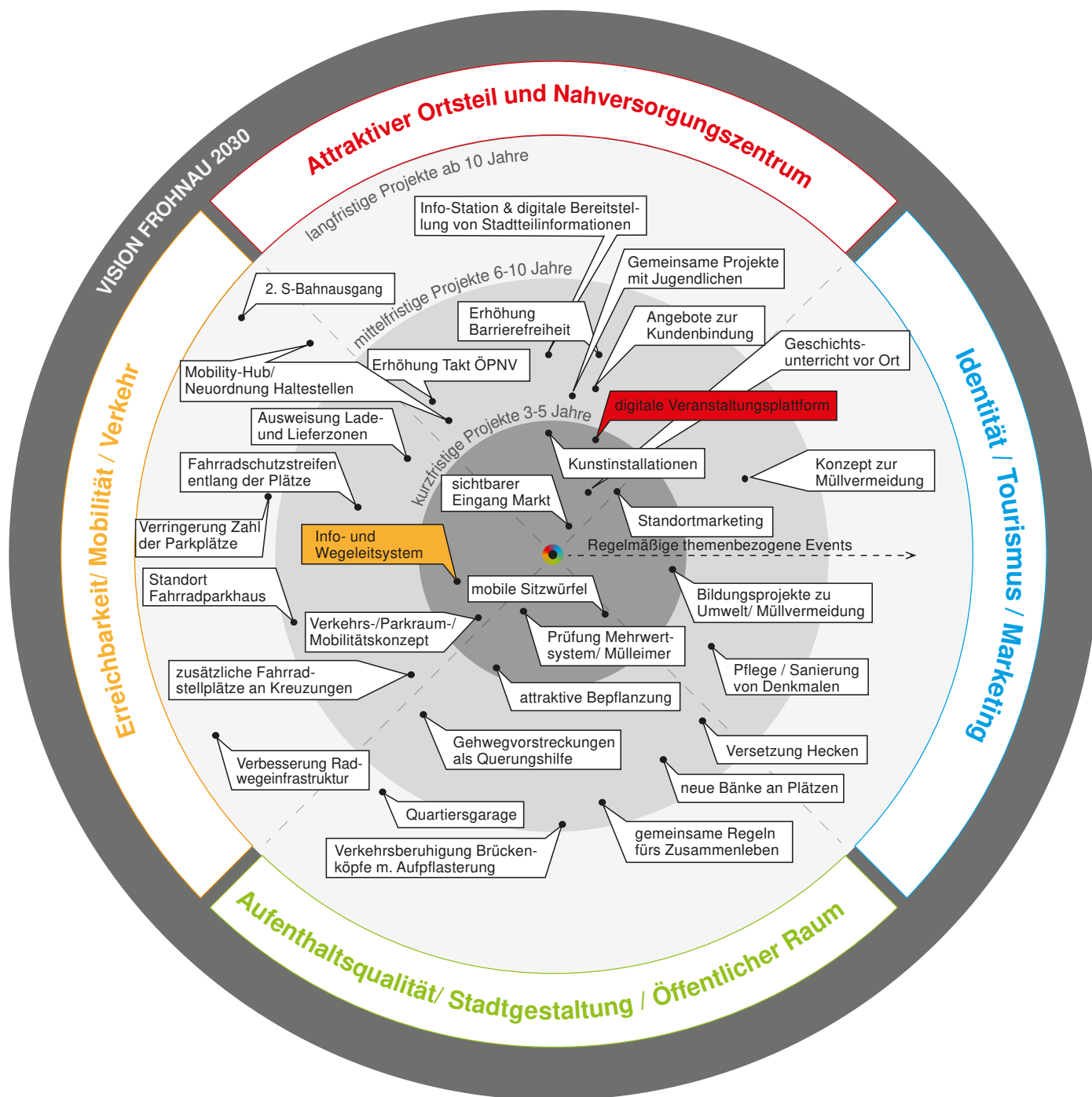


Abb. 39 Darstellung zu allen Projektideen inkl. der Starterprojekte

3.8 Finanzierungsmöglichkeiten

Für die Umsetzung der vielschichtigen Maßnahmen ist es erforderlich, verschiedene Finanzierungsquellen und -möglichkeiten zu nutzen, da sich Frohnau absehbar nicht in einer der Berliner Städtebauförderungskulissen mit regelmäßigen Finanzmitteln über mehrere Jahre befinden wird. Im Rahmen des zweiten Verwaltungswshops wurde sich daher erstmals mit möglichen Finanzierungsquellen auseinandergesetzt.

Für die Sicherstellung eines nachhaltigen Prozesses und zur Stärkung und Förderung der Wirtschaftsstruktur insbesondere der Kleinen und mittelständischen Unternehmen (hier der Interessengemeinschaft Frohnauer Geschäftsleute - IFG) wurde diskutiert, inwieweit ein „**Regionalmanagement**“ über das Programm der „Wirtschaftsdienlichen Maßnahmen“ hier unterstützen könnte, um erste Projekte zu initiieren und die Händler- und Bürgerschaft bei der Maßnahmenentwicklung und Umsetzung zu unterstützen. Die Beantragung und Abwicklung der Fördermittel erfolgt i.d.R. über die bezirkliche Wirtschaftsförderung. Die Finanzierung würde über drei Jahre erfolgen, bräuchte jedoch einen 50%igen Eigenanteil des Bezirks, was eine politische Beschlusslage erfordert. Die Gelder wären bei der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe zu beantragen. Das Regionalmanagement könnte die Standortentwicklung durch ein **verbessertes (Stadt)Marketing**, den Aufbau bzw. die Erweiterung der Netzwerkstrukturen oder auch der Umsetzung von Kooperationsprojekten mehrerer Einzelhändler und Unternehmen, z.B. zum Aufbau eines Lieferservices o.ä., unterstützen.

Durch die Initiierung eines Regionalmanagements könnte auch der über MittendrIn begonnene Beteiligungsprozess mit der Bürgerschaft und der Kommunikationsprozess mit der Verwaltung weiter gefestigt und begleitet werden, bis ggf. feste Beteiligungs-, Kommunikations- und Mitwirkungsstrukturen auf Bezirksebene z.B. im Rahmen der Sozialraumorientierung etabliert werden können. Darüber hinaus kann ggf. auch über den bezirklichen **Aktionsplan des Bündnisses für Wirtschaft und Arbeit** ggf. an die zuständige Geschäftsstelle oder auch die Arbeitsgruppen den Bündnisses noch einmal mit Projektideen herangetreten werden.

Im Konzept wird zudem empfohlen weitere vertiefende Gutachten insbesondere im Bereich Mobilität anzustreben (Weiterentwicklung/ Prüfung Mobilitätskonzept für Frohnau, Untersuchung zu Fahrrad- und PKW Abstellplätzen mit Standortprüfung für Fahrradparkhäuser, Modellprojekt alternative Mobilitätsformen in Stadtrandbezirken), um zu einer **nachhaltigen Mobilitätsstrategie** für Frohnau zu kommen. Hierfür könnten z.B. im **Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung BENE**, Förderschwerpunkt 4 Nachhaltige städtische Mobilität durch den Bezirk Mittel beantragt werden. Das Programm fördert beispielsweise eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Systeme des ÖPNV durch Reduzierung von Umsteigezeiten, eine bessere Vernetzung zwischen Rad und ÖPNV, eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch den Bau, Ausbau und die Sanierung von Radverkehrsanlagen oder auch die Erprobung von Nutzfahrzeugen mit innovativen Antriebssystemen, die zur CO₂ Minderung beitragen.



Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE)



Neben Investitionen werden auch Planungsleistungen nach HOAI sowie sonstige Leistungen wie Gutachten, Projektsteuerung etc. gefördert. Auch hier würde jedoch die Beantragung und Federführung der Bearbeitung beim Bezirk liegen.

Hinsichtlich der Finanzierung von **Einzelprojekten** z.B. im Bereich Straßenbau oder Grünanlagen stehen den Bezirken entweder **eigene Mittel des Bezirkshaushaltes** zur Verfügung oder es können **Landesprogramme** z.B. das Radwegeprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für die Finanzierung von Radverkehrsanlagen oder auch das Plätzeprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen für Umgestaltungsmaßnahmen an Plätzen beantragt werden, die unabhängig von Förderkulissen der Städtebauförderung vergeben werden.

Darüber hinaus sollte sich Frohnau gemeinsam mit dem Bezirk für eine Sonderfinanzierung über Pilotprojekte oder andere **Förderprogramme des Bundes** etc. für (Modell)Projekte bewerben. Hier werden immer wieder Wettbewerbe ausgeschrieben. Auch **Stiftungsmittel** können hilfreich sein. So fördern beispielsweise die Stiftung für Mensch und Umwelt oder auch das Bundesprogramm Biologische Vielfalt die Anlage von Bienen- und Blühwiesen, wie dies in Ergänzung der Bepflanzung auf den beiden Plätzen entlang der Wege als Idee vorgeschlagen wurde. Mit dieser Unterstützung wurden beispielsweise die Grünanlagen der Charlottenburger Baugenossenschaft in der General-Barby-Straße in Reinickendorf umgestaltet.

Das **Berliner Programm zur Unterstützung von Freiwilligem Engagement in Nachbarschaften (FEIN)** und lokalen nachbarschaftlichen Engagements wird nach Auskunft der SPK in Reinickendorf nicht jährlich allen Ortsteilen zur Verfügung gestellt, sondern immer nur 1-2 Ortsteilen im Wechsel, so ist dieses Programm zur Finanzierung von **kleineren Einzelprojekten** nur bedingt hilfreich ist. Auch sonstige Mittel zur Unterstützung von Bürgerinitia-

tiven stehen nach aktuellem Kenntnisstand im Bezirkshaushalt nicht zur Verfügung. Damit werden die eigeninitiierten Projekte auch weiterhin auf **Spenden** aus der Nachbarschaft, von örtlichen Vereinen, Einrichtungen oder Unternehmen angewiesen sein.

4. Strukturen der Zusammenarbeit und Partizipation

4.1 Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie war es in 2020 nicht möglich die gewünschte breite **Öffentlichkeit** in geeigneten Formaten zu erreichen, um die skizzierten Vorschläge auf eine breitere Basis zu stellen. Die Arbeitsgemeinschaft wird dies in 2021 mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln nachholen und ggf. mit der bereits in diesem Jahr geplanten Aktion zur Mobilität verknüpfen.

Der Bezirk hat darüber hinaus angeboten, bei Bedarf die Ergebnisse des Wettbewerbes Mittendrin auch noch einmal im Rahmen einer Ausstellung im Rathaus zu zeigen, die dann ggf. auch vor Ort noch einmal ausgestellt werden oder im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit weiter verwendet werden kann.

4.2 Strukturen und Zusammenarbeit

Für eine weitreichendere Diskussion und Befassung soll das Konzept der **politischen Ebene** zugeleitet werden. Die SPK wird es an den Stadtrat für Wirtschaft, Gesundheit, Integration und Soziales weiterleiten. Zugleich wird angeregt, es durch die Arbeitsgemeinschaft auch den Sprecher*innen der politischen Parteien der BVV zur Kenntnis zu geben, um sich auch auf politischer Ebene mit den Vorschlägen zu befassen und mit den Bürger*innen in den Dialog zu gehen.

Die **Sozialraumorientierte Planungskoordination** (SPK) leitet nach Abschluss des **Bezirksregionenprofils Teil I (BZRP)** für die Region Hermsdorf / Frohnau, die in diesem Rahmen erstellte Analyse

an die Arbeitsgemeinschaft weiter, um auch hier im Austausch zu bleiben. Seitens des Bezirks ist darüber hinaus geplant, im Rahmen der Erarbeitung des **Bezirksregionenprofils Teil II** (Strategien und Maßnahmen), die in diesem Konzept dargelegten Ideen der Bürger*innen mit und in der Verwaltung weiter zu diskutieren und die Ergebnisse der erfolgten Diskussion mit durch die BVV beschließen zu lassen. Für September 2021 ist hierzu ein **Workshop mit der Verwaltung** geplant, zu dem auch die Arbeitsgemeinschaft Frohnau eingeladen werden soll. Ob in diesem Rahmen auch noch einmal eine breitere Online-Beteiligung der Bürger*innen über die Partizipationsplattform meinberlin.de seitens des Bezirks angeboten wird, wäre zu klären.

Sofern es zu **kleineren Projekten** weiterer Einzelgespräche mit Ämtern der Verwaltung bedarf, um Themen zu vertiefen oder Projekte auf den Weg zu bringen, besteht ebenfalls das Angebot über die SPK an die Verwaltung heranzutreten. Jedoch sind die Kapazitäten bislang noch sehr begrenzt, um einen regelmäßigen Bürgerdialog zu führen. Hierfür müsste nach dem Vorbild des Handbuches zur Sozialraumorientierung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine **Regional- bzw. Stadtteilkoordination** eingerichtet werden, welche sich konkret um die Belange in den Bezirksregionen im Sinne einer dauerhaften Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung kümmert. Die personellen Ressourcen für diese Stelle stehen derzeit im Bezirkshaushalt jedoch nicht zur Verfügung. Die Einrichtung einer bzw. einer angemessenen Zahl solcher Regional- bzw. Stadtteilkoordinationen im Sinne der Bürgerbeteiligung insgesamt im Bezirk, würde von allen Seiten begrüßt werden und wäre als Start z.B. für den ab 2021 bestehende Prognose- und Aktionsraum „Grüner Norden“ mit den Ortsteilen Frohnau, Hermsdorf, Heiligensee, Konradshöhe und Tegelort wünschenswert. Entsprechendes sollte in den politischen Diskurs um den nächsten Haushalt 2022/23 ab Frühjahr 2021 eingebracht werden.

5. Ausblick

Das hier vorliegende Konzept wird nach Abschluss an die Arbeitsgemeinschaft Frohnau und den Bezirk übergeben. Es dient einerseits dem weiteren Bürgerdialog als Diskussionsgrundlage und soll andererseits nach Aussage des Bezirks in die weiteren ämter- und verwaltungsübergreifenden Abstimmungen zur Erarbeitung des Bezirksregionenprofils Hermsdorf/Frohnau in 2021 einfließen. Des Weiteren kann es darüber hinausgehende politische Diskussionen zur Weiterentwicklung des Ortsteiles anregen und einen Rahmen für die Beantragung von Fördermitteln für einzelne Projekte setzen.

Die Arbeitsgemeinschaft Frohnau wird darüber hinaus die Arbeit in den thematischen Arbeitsgruppen und den einzelnen Initiativen und Institutionen weiterführen, um insbesondere das ein oder andere angesprochene Einzelprojekt auf den Weg zu bringen oder angerissene Themen im Dialog untereinander und mit den Mitgliedern weiter zu vertiefen und zu konkretisieren.

In gegenseitigem Einvernehmen wurde vereinbart, über die Sozialraumorientierte Planungskoordination im Bezirk, als definierte Schnittstelle zur Verwaltung, mit den Fachämtern weiterhin im Gespräch bleiben.

6. Anlagen und Prozessdokumentation

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Luftbild vom Frohnauer Zentrum	5
Abb. 2 MittendrIn Berlin!-Prozess der Gartenstadt Frohnau e.V.....	6
Abb. 3 Vorgehen und Stand des „integrierten städtebaulichen Gesamtkonzepts“ für die Ortsmitte Frohnau	7
Abb. 5 Entwicklung der Altersgruppen in Frohnau von 2019 im Vergleich zu 2015.....	8
Abb. 4 Frohnauer Brücke mit Blick zur Johanniskirche am Zeltinger Platz.....	8
Abb. 7 Verkehrsprobleme und Konflikte auf der Frohnauer Brücke.....	9
Abb. 6 Schlechte Sichtbeziehungen und unzureichende Querungsmöglichkeiten zu den Plätzen	9
Abb. 8 Zugang zum Markt von der Frohnauer Brücke aus	10
Abb. 9 Zeltinger Platz mit attraktiven Geschäften und Platz zum Flanieren	11
Abb. 10 Auszug Denkmalkarte Berlin	11
Abb. 11 Trampelpfad und niedergetretene Hecke am Ludolfingerplatz.....	12
Abb. 12 Auszug Allgemeines Liegenschaftskataster	12
Abb. 13 Edeka mit Sitzbänken & Fahrradstellplätzen im „privaten“ öffentlichen Raum Ludolfingerplatz	12
Abb. 14 Kuturhaus „Centre Bagatelle“ als wichtiges Denkmal und Zentrum im Stadtteil Frohnau	13
Abb. 15 SWOT-Plan: Stärken und Potenziale in Frohnau.....	17
Abb. 16 SWOT-Plan: Schwächen und Risiken in Frohnau.....	19
Abb. 17 Ansatzpunkte zum Thema Nahversorgungszentrum aus dem Verwaltungsworkshop	22
Abb. 20 Ansatzpunkte zum Thema Mobilität aus dem Verwaltungsworkshop	24
Abb. 21 Ansatzpunkte zum Thema öffentlicher Raum und Stadtgestalt aus dem Verwaltungsworkshop....	25
Abb. 22 Eingangsgebäude zum S-Bahnhof	25

Abb. 23 Beispiel Infoleitsystem „Schöneberger Insel“	26
Abb. 25 Beispiel Wegeleitsystem Märkisches Viertel.....	27
Abb. 24 Eingangstor Atrium im Märkischen Viertel	27
Abb. 26 Rampe vor einem Hauseingang gebaut aus Legosteinen	28
Abb. 27 Mülleimer BSR.	29
Abb. 28 Mobile Sitzgelegenheiten, Montage.....	30
Abb. 29 Jelbi-Station in Schöneberg am Nollendorfplatz	31
Abb. 30 Visualisierung der Maßnahmen auf der Brücke.	32
Abb. 31 Fahrradparkhaus in Oranienburg.	34
Abb. 32 Visualisierung der Maßnahmen am Ludolfingerplatz.....	35
Abb. 33 Visualisierung der langfristigen Maßnahmen am Zeltinger Platz.	36
Abb. 34 Bank auf dem Ludolfingerplatz könnte auch in die Heckenlinie integriert werden.....	36
Abb. 35 Dreijähriger Blühstreifen am Eingang zum Park de tarp in Altenkirchen.	37
Abb. 36 Kurzfristige Projektideen und Starterprojekte.....	45
Abb. 37 Mittelfristige Projektideen.....	46
Abb. 38 Langfristige Projektideen.....	47
Abb. 39 Darstellung zu allen Projektideen inkl. der Starterprojekte	48
Abb. 40 Anzahl Stellplätze im näheren Einzugsbereich des Stadtteilzentrums Frohnau	54
Abb. 41 Entwicklung der Altersgruppen Vergleich 2015/2019 in Frohnau	55

6.1 Auszug Stellplatzzählung im näheren Einzugsbereich des Stadtteilzentrums Frohnau durch Bürgerverein Frohnau e.V.

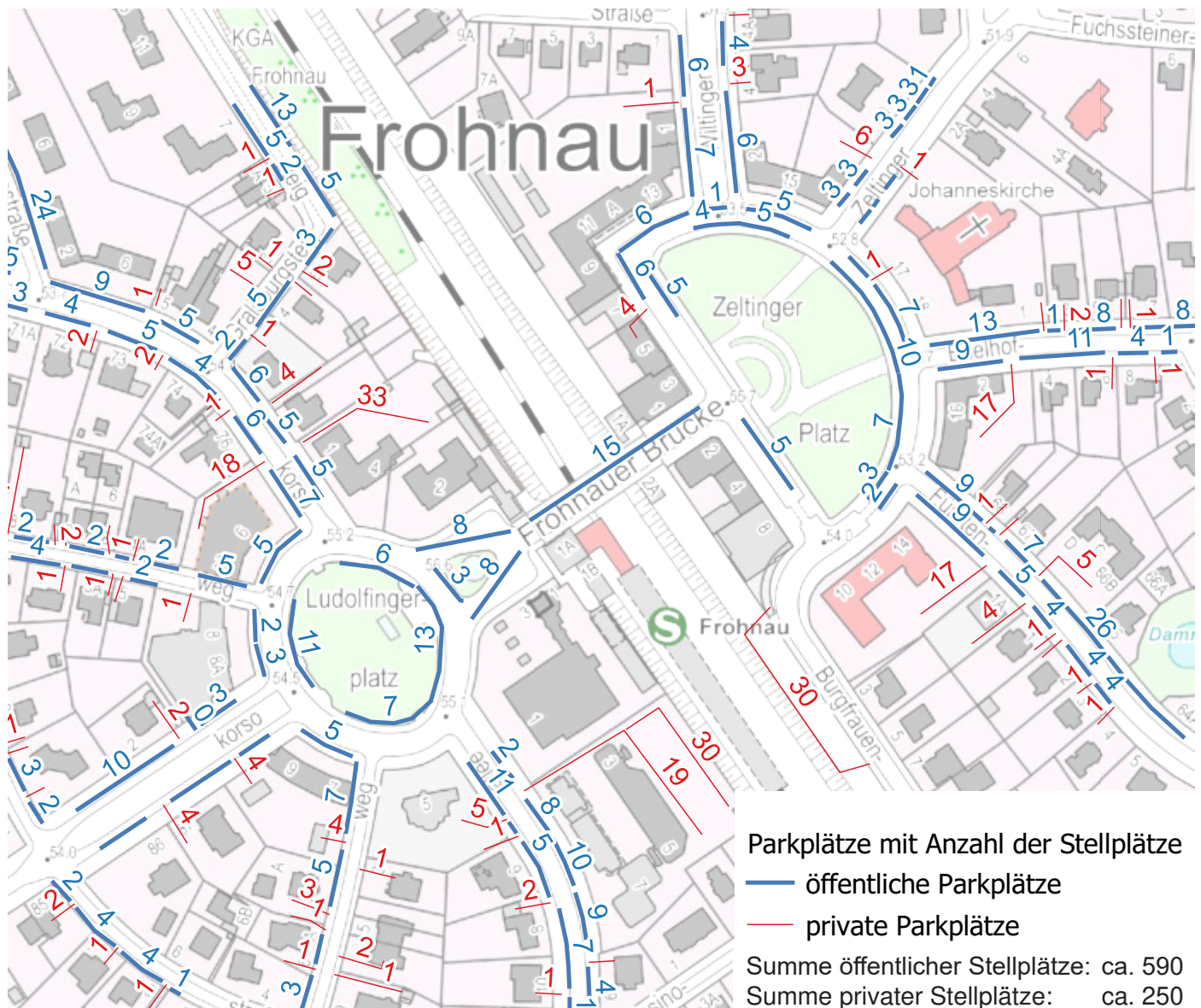


Abb. 40: Anzahl Stellplätze im näheren Einzugsbereich des Stadtteilzentrums Frohnau
(Quelle: Stellplatzzählung durch Bürgerverein Frohnau e.V.; Hintergrundkarte: Geoportal Berlin/K5-Farbig)

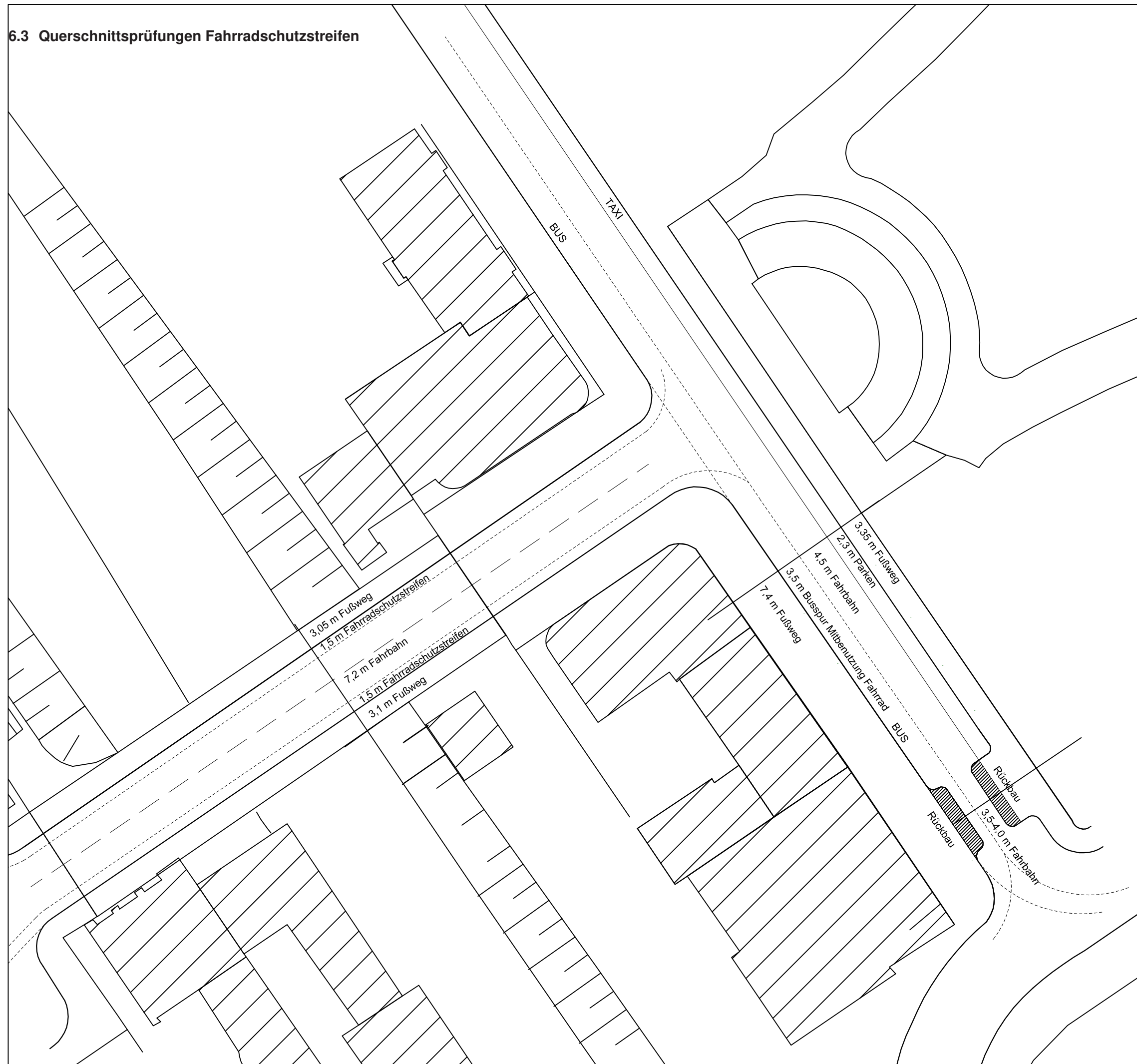
6.2 Tabelle Entwicklung der Altersgruppen von 2015 im Vergleich mit 2019

	Altersgruppen	80 und mehr	65 bis unter 80	55 bis unter 65	25 bis unter 55	18 bis unter 25	15 bis unter 18	6 bis unter 15	1 bis unter 6	unter 1 Jahr
12231102 Frohnau	EW Zahl am 31.12.2015	1.219	3.931	2.299	5.456	895	563	1.579	675	106
	EW Zahl am 31.12.2019	1.620	3.615	2.583	5.066	982	554	1.567	739	88
Veränderung in %		32,90	-8,04	12,35	-7,15	9,72	-1,60	-0,76	9,48	-16,98
Anteil an Gesamt in %		9,63	21,50	15,36	30,13	5,84	3,29	9,32	4,40	0,52
		46,50								

Abb. 41 : Entwicklung der Altersgruppen Vergleich 2015/2019 in Frohnau; Quelle: © Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020

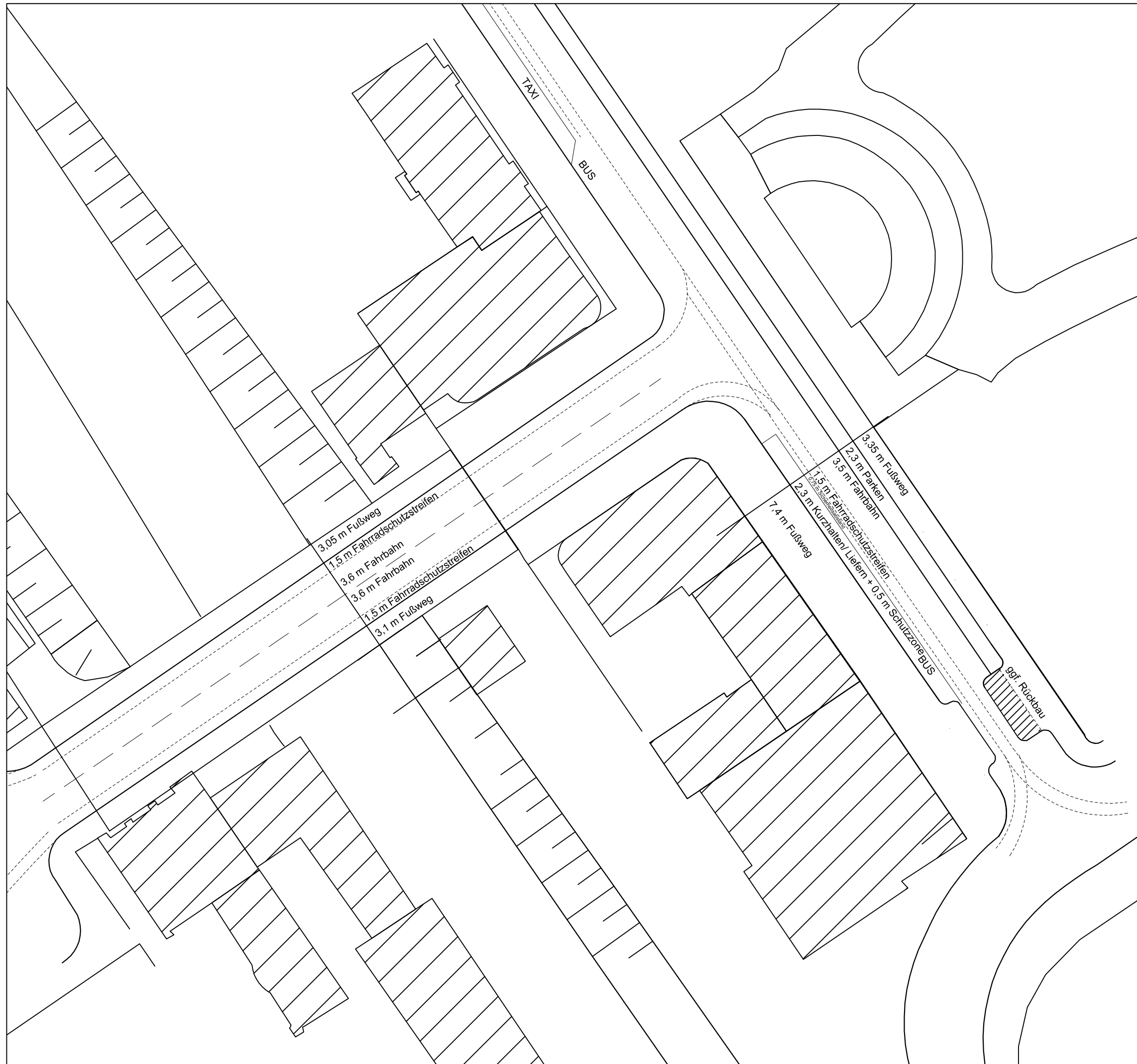
Radwegeführung Brücke und Zeltinger Platz Variante 1

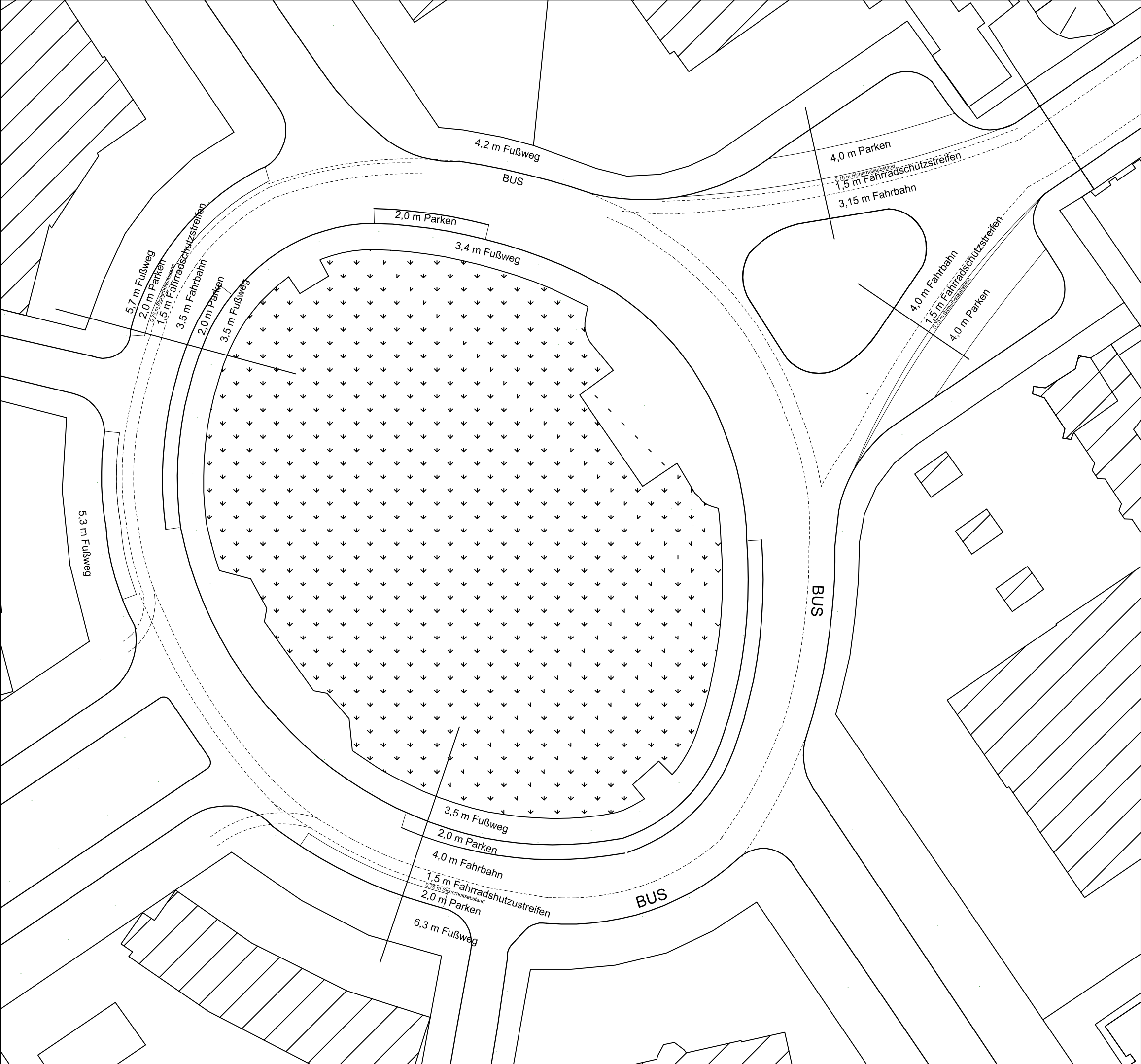
ohne Kurzhalten/ Anlieferzone,
Parken im Norden



Radwegeführung Brücke und Zeltinger Platz Variante 2

mit Kurzhalten/ Anlieferzone,
ohne Parken im Norden





Ludolfingerplatz

mit Fahrradschutzstreifen und
beidseitigem Parken am Platz



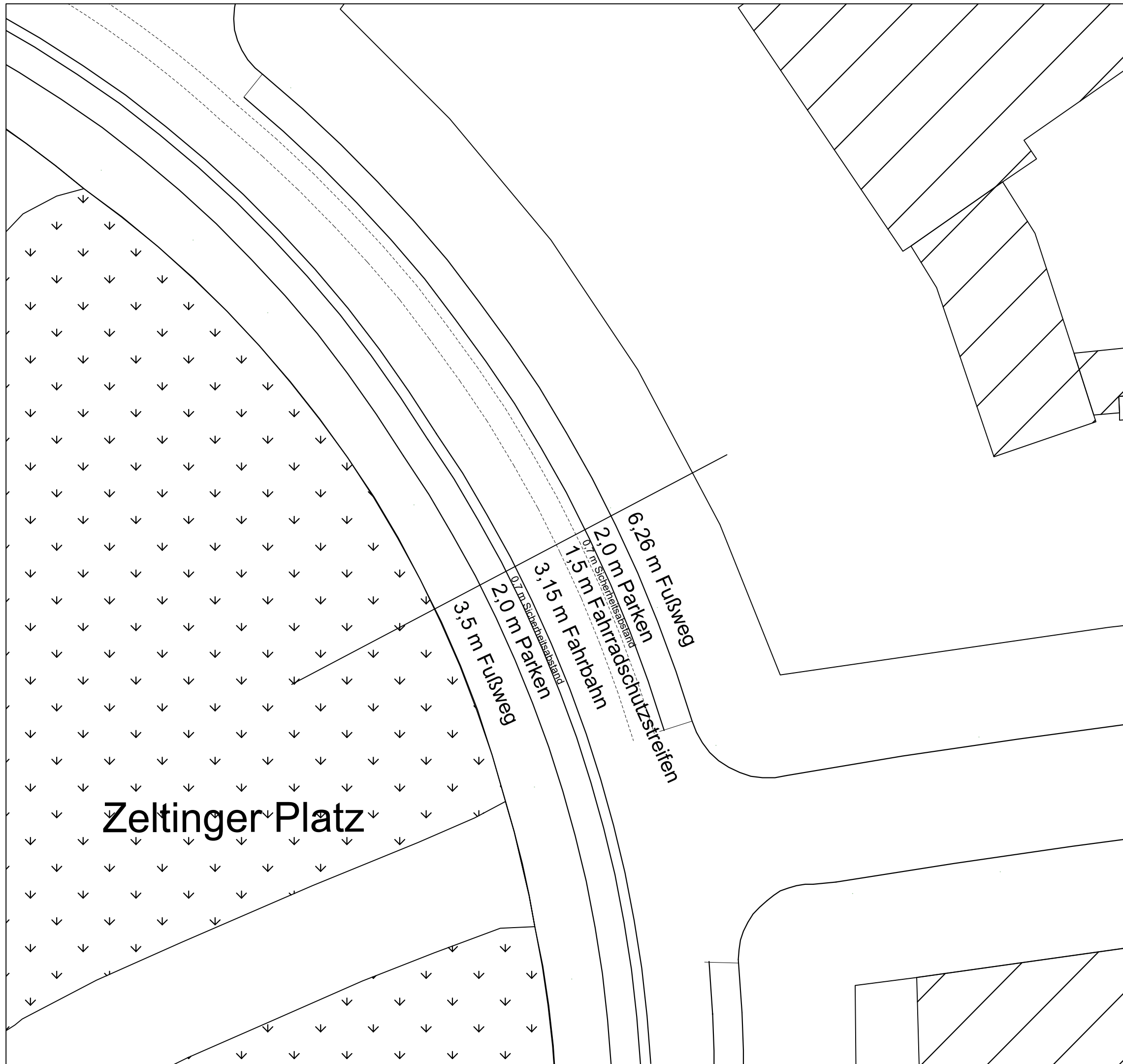
JAHN, MACK & PARTNER
architektur und stadtplanung mbB

Maßstab 1:500

Zeltinger Platz

kurzfristige Perspektive

Fahrradschutzstreifen mit beidseitigem
Parken am Platz



Zeltinger Platz

langfristige Perspektive

Fahrradschutzstreifen und einseitiges
Parken am Platz

