






AG Verkehr

15.02.2013, Stadtteilladen, 19:00 – 20:30 Uhr

TOP 1: Übergeordnete Verkehrsplanung

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr werden die Hauptverkehrsstraßen nach dem Verkehrsaufkommen in folgende Grundkategorien eingeteilt:

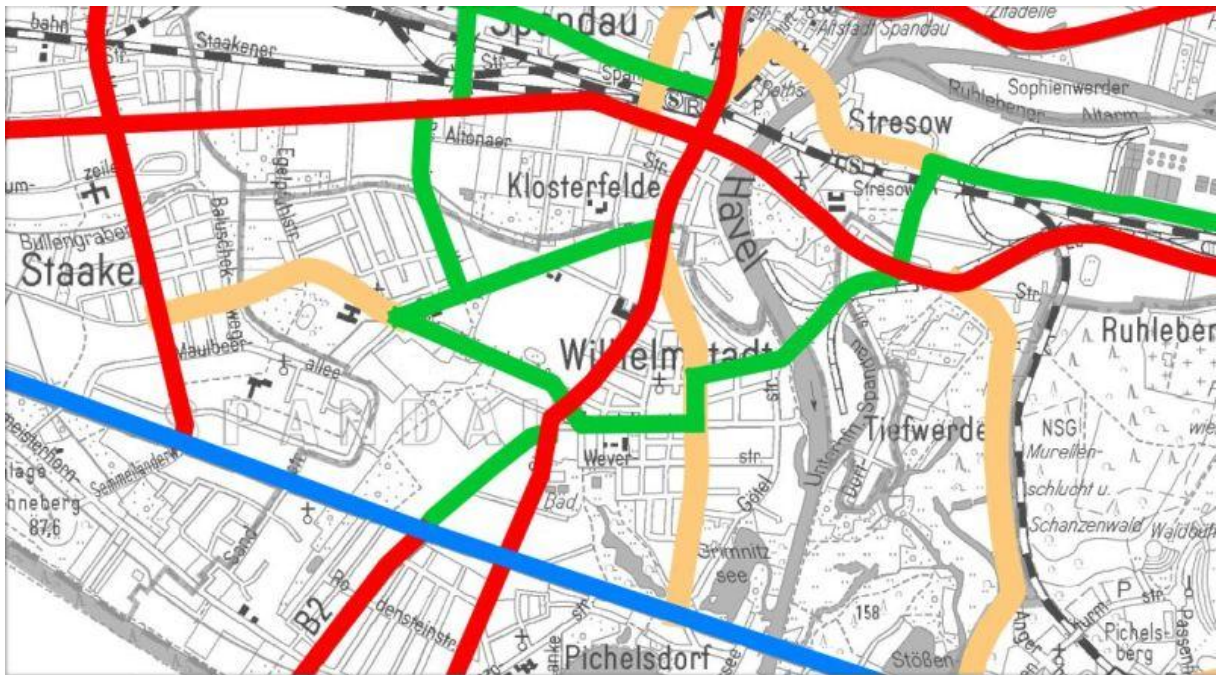
Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2012/ Einstufung 2025

-  Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
-  Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
-  besondere örtliche Straßenverbindung
(in der Innenstadt)
-  Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
-  Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von
besonderer Bedeutung)

Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2025

-  Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
-  Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
-  Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
-  Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von
besonderer Bedeutung)

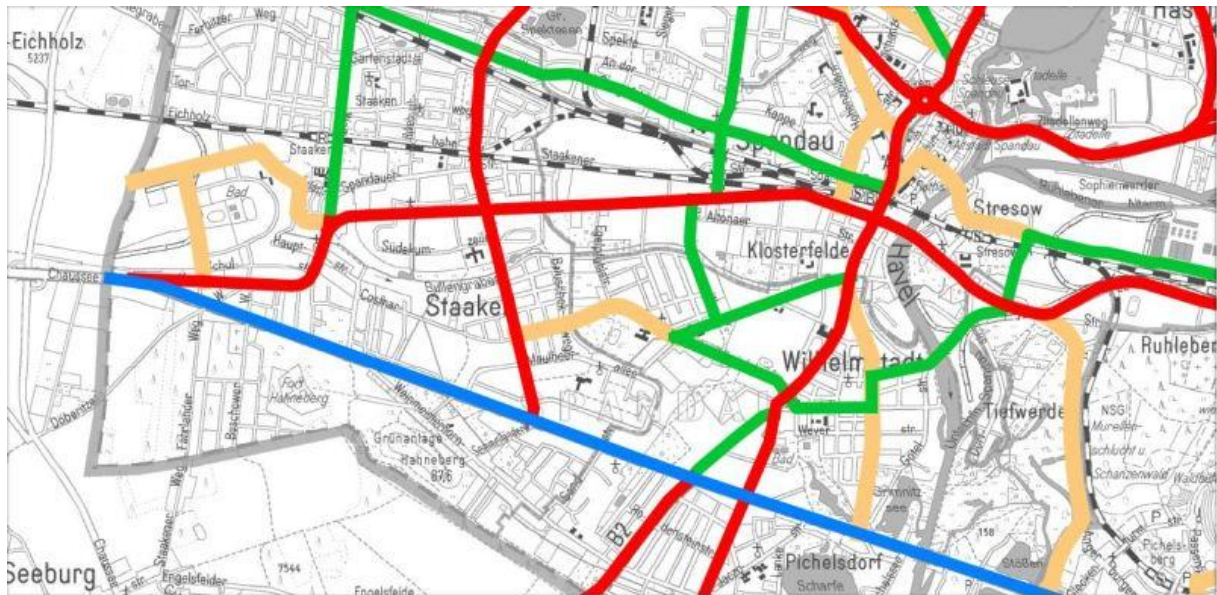
Die Pichelsdorfer Straße in der Wilhelmstadt gilt insgesamt lediglich als Ergänzungsstraße bzw. als eine „weitere Straße von besonderer Bedeutung“. Der Straßenzug Schmidt-Knobelsdorff-Straße/Adamstraße/Teilstück Pichelsdorfer Straße/Weißenburger Straße/Schulenburgstraße hingegen wird in der Stufe III als (wichtigere) „örtliche Straßenverbindung“ in West-Ost-Richtung klassifiziert. Übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe II) sind die Gatower Straße, das nördlich anschließende Teilstück der Wilhelmstraße und die Klosterstraße. Als einzige großräumige Straßenverbindung (Stufe I) wurde die Heerstraße ausgezeichnet.



F. M. schlägt vor, über die Wilhelmstadt hinaus zu denken und die Verkehrssituation am westlichen Ende des Brunsbütteler Dammes in den Blick zu nehmen. Die Straße endet im Niemandsland an der Landesgrenze zu Brandenburg und darf deshalb als ein besonders anschauliches Beispiel für den Umgang von Schildbürgern mit Fördermitteln der EU gelten. Es fehlt ein etwa 700 m langes Verbindungsstück zur L 20, also zur Landesstraße 20. Immerhin wurde nicht verabsäumt, die Trasse freizuhalten. Ein Unternehmen für die Gewinnung von Solarenergie sah sich in der Folge genötigt, seine Kollektoren in geziemendem Abstand zu installieren. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrsplanung von Brandenburg und Berlin ist die Gemeinde Dallgow-Döberitz der zuständige Kooperationspartner.

Die Verlängerung des Brunsbütteler Dammes nach Westen liegt natürlich in erster Linie im Interesse Spandaus. Mit ihrer Realisierung ließen sich bedeutende Verkehrsströme von der Peripherie ins Zentrum der Stadt möglicherweise besser regulieren. Der Nennhauser Damm könnte entlastet werden. Aber auch die Seegfelder Straße dürfte zu den Gewinnern einer solchen Tiefbaumaßnahme rechnen. Vielleicht gelingt es sogar, den motorisierten Individualverkehr dort in einem Ausmaße zu drosseln, dass eine vollständige Umstrukturierung des Bahnhofsvorfeldes in Angriff genommen werden kann.





TOP 2: Südhafen

Auf dem Gelände des Südhafens ist nach dem Hafenentwicklungskonzept der BEHALA die Errichtung eines trimodalen Containerterminals für die Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW vorgesehen. In der „Lärmwerkstatt“ (Stadtteilladen, 12.02.2013) war von Expertenseite zu hören, der Neubau und die Erhöhung der Schulenburgbrücke seien weiterhin in der Planung. Einer Pressemitteilung der SPD ließ sich unlängst entnehmen, das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit 17“ werde mit beträchtlichen Einsparungen zwar, aber trotz alledem unter Einsatz erheblicher Finanzmittel vorangetrieben. Die Baumaßnahmen am Lindenufer sind dergestalt konzipiert worden, dass eine nachträgliche Ausbaggerung der Havel möglich bleibt.

Die AG Verkehr schlägt vor, einen (oder auch mehrere) Referenten der BEHALA in die STV Wilhelmstadt einzuladen, um Aktiven und Gästen Gelegenheit zu geben, sich über den aktuellen Stand der Überlegungen und Planungen sowie die ferneren Entwicklungsperspektiven für das Südhafengelände zu informieren.

TOP 3: Straßenbahnen in der Wilhelmstadt

Die „Lärmwerkstatt“ im Stadtteilladen war ausschließlich dem Verkehrslärm und dessen Eindämmung gewidmet. Man unterschied zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Mit Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz wird gegen die Entstehung von Lärm vorgegangen. Passiver Lärmschutz hingegen versucht, die Auswirkungen bestehender Lärmquellen, die nicht beseitigt werden können, zumindest abzumildern (Schallschutzfenster, Schallschutzwände). Als eine der vielfältigen Methoden des aktiven Lärmschutzes wurde die Möglichkeit diskutiert, den motorisierten Individualverkehr durch eine Vermehrung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zurückzudrängen. In diesem Zusammenhang kam auch die Idee, Spandau an das Straßenbahnnetz von Berlin oder von Potsdam anzugliedern, zur Sprache. Straßenbahnen

könnten insbesondere die relativ schmale Pichelsdorfer Straße für Durchgangsverkehre in hohem Maße unattraktiv machen.

Am 15.02.2013 hat sich übrigens in der Neustadt (in den Räumen von „Stark ohne Gewalt“, Jagowstraße 19) eine (Bürger-)Initiative Spandauer Tram (IST) konstituiert. Initiator und Sprecher ist Herr Vormelker, Journalist und Mitglied der Grünen, der allerdings den überparteilichen Charakter „seines“ Bündnisses hervorhebt. Er bezeichnete im Verlauf der Veranstaltung die Wilhelmstadt als „Kernprojekt“ und als Ort, an dem nicht einfach Straßenbahngleise verlegt werden sollten, sondern wo, eventuell nach französischen Vorbildern, gerade im Zusammenhang mit der „Kiezsanieung“ die Straßenbahn als ein kommunales Kulturgut wiederbelebt werden könnte.

Literaturhinweis: Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) (Hg.): Berlin wählt Straßenbahn. Berlin 1995, 112 Seiten (Signal-Sonderausgabe)

TOP 4: Sulingen

Die im niedersächsischen Landkreis Diepholz gelegene Kleinstadt Sulingen verzeichnet etwa 13.000 Einwohner und gilt mit einem Einzugsgebiet von etwa 75.000 Menschen als funktionierendes Mittelzentrum. In den letzten Jahren wurden dort in der 700 m langen Langen Straße interessante Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt. F. M. hat sich die einzeln betrachtet unspektakulären, in der Summe jedoch durchaus wirkungsmächtigen Veränderungen im Straßenbild seiner alten Heimat gewissermaßen erwandert. Aus den zahlreichen Fotos, die er bei dieser Begehung aufnahm, will er für die STV eine Diashow zusammenstellen.



Die Bilder dokumentieren nicht zuletzt die angewandten Materialien und Techniken der Pflasterung. Dabei lassen sich Kleinsteinpflaster, Großsteinpflaster, Verbundsteinpflaster, Platten, Kantensteine und Bordkanten unterscheiden. Es kommt darauf an, all diese Dinge nicht länger als Selbstverständlichkeiten hinzunehmen, sondern sie vielmehr in ihrer jeweiligen handwerklichen Anordnung als urbane Alltagskunstwerke zu begreifen, für die den Blick zu schärfen sich lohnt.

Nach der Devise „Das Beste, das du wissen kannst, darfst du den Buben doch nicht sagen!“ ist es dem Protokollführer leider streng untersagt worden, die verblüffende Quintessenz des Sulinger Experiments zur Verkehrsentschleunigung schriftlich festzuhalten. Deren Bekanntgabe erfolgt dementsprechend mündlich am 20.02.2013 in der STV.

TOP 5: Verkehrszählungen

F. M. wirft die Frage auf, ob brauchbare Auswertungen von mehr oder weniger aktuellen Verkehrszählungen in der Wilhelmstadt vorliegen. Interessant wären seiner Ansicht nach differenzierte Parallelzählungen, die Aussagen über die Größenordnungen von Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr ermöglichen.

R. Tantow
16. Februar 2013