

## AG Verkehr

10. April 2013, Stadtteilladen, 19:00 – 21:00 Uhr

I) F. M. stellt den neuen (einfachen) Bebauungsplan VIII – B 12 vor. Der B-Plan verfolgt in erster Linie die Zielrichtung, in den die Hauptgeschäftsstraßen (Pichelsdorfer Straße, Weißenburger Straße, Adamstraße, Klosterstraße, Wilhelmstraße) umgebenden Bereichen sowie in dem teilweise gewerblich genutzten Areal am Westufer der Havel zwischen Betckestraße und Götelstraße eine weitere Akkumulation von sog. Vergnügungsstätten endlich auch mit den Mitteln des Planungsrechtes – über textliche Festsetzungen – möglichst zu verhindern. Als Vergnügungsstätten im Sinne der Baunutzungsverordnung (BauNVO 1990) gelten: 1) Nachtlokale jeglicher Art, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, einschl. Sexshops mit Videokabinen; 2) Diskotheken; 3) Spiel- und Automatenhallen; 4) Wettbüros; 5) Swinger-Clubs.

In der ausführlichen und durchaus lesenswerten Beschreibung des Plangebietes wird u. a. zu Verkehrsfragen Stellung genommen. Die Hauptstraßen der Wilhelmstadt seien stark von gebietsfremdem Durchgangsverkehr betroffen; dieser mache ca. 60 % der gesamten Verkehrsmenge im Gebiet aus (2008). Als am stärksten belastet gelte die Klosterstraße (ca. 59.000 Kfz/d), gefolgt von Ruhlebener Straße (ca. 40.000 Kfz/d) und Wilhelmstraße (ca. 23.000 Kfz/d). Die Pichelsdorfer Straße müsse täglich ca. 13.000 Kfz verkraften, und über Schulenburgbrücke und Weißenburger Straße erreichten etwa 11.000 Kfz die Wilhelmstadt. Auch eine überdurchschnittliche Belastung durch den Schwerlastverkehr wird konstatiert (S. 5 u. 10). Zählungen ergaben, dass täglich etwa 370 Lkw die Pichelsdorfer Straße sowie etwa 500 Lkw Schulenburgbrücke und Weißenburger Straße passieren. Dringender Handlungsbedarf ließ sich vor allem in Klosterstraße und Pichelsdorfer Straße erkennen: „Hier führen nicht nur Lärm- und Abgasbelastungen, sondern auch problematische Straßenquerschnitte und Flächenknappheit zu einer reduzierten Aufenthaltsqualität im Straßenraum.“ Das Radwegenetz der Wilhelmstadt wird als „lückenhaft“ charakterisiert. Der ÖPNV bekommt insgesamt gute Noten. Als „auffällig“ gerät jedoch die „Umfahrung“ der Wilhelmstadt durch bestimmte Buslinien (Nr. 134, 135, 638, 639) in moderate Kritik. Die Parkplatzsituation in der Wilhelmstadt lässt sich im Großen und Ganzen wohl als eher undramatisch beschreiben; unvermeidliche Ausnahmen von der Regel stellen Adamstraße, Pichelsdorfer Straße und Klosterstraße sowie das Bahnhofsumfeld dar. Ein in der Tat deprimierendes Bild zeichnet der B-Plan VIII – B 12 von der Klosterstraße: Deren „Gestaltung“ sei durch die Verbreiterung auf eine

„reine Verkehrsfunktion mit getrennten Fahrbahnen“ reduziert worden. Eindrucksvolle städtische oder gar großstädtische Plätze hat die Wilhelmstadt leider nicht vorzuweisen. Lediglich der Metzger Platz könne als vom motorisierten Verkehr befreiter multifunktionaler Stadtplatz und als zentraler Ort des Quartiers gelten.

Literatur: Bezirksamt Spandau von Berlin, Abt. Bauen, Planen und Umweltschutz: Begründung zum Bebauungsplan VIII – B 12 (2011, 36 Seiten)

II) Die AG Verkehr interessiert sich für den Text der Ausschreibung für das Verkehrsgutachten für das Sanierungsgebiet Wilhelmstadt. Herr Wilke (KoSP) soll um Auskünfte gebeten werden.

III) F. M. erläutert weitere Ergebnisse seiner Vermessungsarbeiten in der Wilhelmstadt:

Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße sind jeweils etwa 21 m breit.

Die Adamstraße weist nach dem (offenbar nur vorläufigen) Abschluss der Bauarbeiten im Bereich zwischen Förderichplatz und Pichelsdorfer Straße nunmehr eine Fahrbahnbreite (ohne Parkstreifen) von  $2 \times 4 \text{ m} = 8 \text{ m}$  auf. Außerdem ist auf der südlichen Seite das Parken auf dem Bürgersteig ermöglicht worden. Die AG Verkehr kommt zu der kritischen Einschätzung, dass das Tiefbauamt sich in der Abwägung einmal mehr dafür entschieden hat, den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum zum Nachteil von Fußgängern und Radfahrern vermehrt dem motorisierten Individualverkehr zuzuordnen.

Die Fahrbahn der Weißenburger Straße ist etwa 0,7 m breiter, als es die RAST 2006 vorgeben. Durch die Anordnung (per Verkehrszeichen) eines Parkens zur Hälfte der Wagenbreite auf dem südlichen Bürgersteig und die von den Anwohnern im Alltagsverhalten notwendigerweise recht uneinheitliche Befolgung derselben entsteht für die in Richtung Schulenburgbrücke in die Straße Einfahrenden eine nicht unbedingt gefährliche, aber doch unübersichtliche Situation. — Die AG Verkehr möchte zwei mögliche alternative Lösungen zur Diskussion stellen: 1) Parken innerhalb von Parkflächenmarkierungen, die 1,5 m in die Fahrbahn hineinragen; 2) „normales“ Parken, wie früher, am rechten Fahrbahnrand — ganz ohne Verkehrszeichen oder Parkflächenmarkierungen.

IV) F. M. präsentiert eine Graphik der BEHALA zu den Entwicklungsperspektiven für das Südhafengelände. Zu erkennen sind das trimodale Containerterminal, die Lager für Massengut und Stückgut, die Flächen für Kleingewerbe, Eisenbahnanlagen und Liegeplätze für Motorboote und Segelschiffe. — Einige Fragen werden formuliert: Welchen

Einfluss wird das — wie man hört: zurückgefahren, aber nicht aufgegeben — Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit 17“ auf die Verwirklichung der Pläne der BEHALA haben? Reicht überhaupt der Platz in Oberhafen und Unterhafen für die neuen Bahngleise aus (Stichworte: Gleislängen, Kurvenradien)? Muss die Schulenburgbrücke angehoben werden, damit die Züge darunter durchfahren können? Wie wird die Verbindung zum Güterbahnhof Ruhleben aussehen? Gibt es etwas Neues über die konkurrierenden Anlagen in Wustermark und Frankfurt/Oder zu berichten (Stichwort: Wirtschaftlichkeitsanalyse)? Welche Möglichkeiten stehen zur Verfügung, den durch den Hafenbetrieb zu erwartenden vermehren Schwerlastverkehr aus der Wilhelmstadt herauszuhalten? Wie lässt sich Lärmbelästigung für die Anwohner vermeiden?

V) F. M. hat Linklisten erarbeitet, die einen unkomplizierten Zugriff auf Bebauungspläne für Spandau und die Wilhelmstadt im Internet ermöglichen. — Verfügbar sind in der Regel die Planzeichnungen und die (kurzgefassten) „textlichen Festsetzungen“; es fehlen leider oftmals die (ausführlichen) „Begründungen“ zu den B-Plänen.

R. Tantow  
14.04.2013