

AG Verkehr der STV Wilhelmstadt
Arbeitstreffen 10. Juli 2013
Stadtteilladen, Adamstraße 39, 19:00 – 21:30 Uhr

TOP 1: Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße

F. M. verdeutlicht an Hand einer Planskizze seine Vorstellungen zu einem Umbau der unübersichtlichen Kreuzung zu einer Verkehrssituation, die mehr oder weniger deutlich zwei Einmündungen erkennen lässt, die dicht aufeinander folgen. E. P. berichtet von einem Prüfantrag, der bereits im Mai 2012 in die BVV Spandau eingebracht worden sei. Darin werde das Bezirksamt aufgefordert zu überprüfen, ob an der Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße ein Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage zum sicheren Überqueren der Fahrbahn eingerichtet werden könne. Eine an das Büro der BVV gerichtete Nachfrage von E. P. zu der Drucksache 0248/XIX soll Aufklärung über den Sachstand bringen. Nach § 20 Ziffer 6 der Geschäftsordnung müsste eine Vorlage über die eingeleiteten Maßnahmen erstellt sowie (mindestens) ein Zwischenbericht vorgelegt werden.

<http://www.berlin.de/ba-spandau/bvv-online/vo020.asp?VOLFDNR=6852>

TOP 2: Verkehrskonzept Pichelsdorfer Straße

Auf Vorschlag von F. M. beschäftigt sich die AG Verkehr mit der „Zwölften Verordnung über die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten“ vom 15. März 2011, und zwar wieder unter der konkreten Fragestellung, welche konzeptionellen Überlegungen zur Verkehrsführung in der Wilhelmstadt aus dieser Vorlage des Senats an das Abgeordnetenhaus von Berlin erkennbar werden.

Eine „Situationsanalyse“ zur Wilhelmstadt findet sich auf den Seiten 103-108; Verkehrsfragen werden darin recht knapp auf S. 107 f. abgehandelt, im Kapitel 1.7: „Verkehr und Straßenraum / öffentlicher Raum“.

Die Wilhelmstadt gilt als ein für den Verkehr gut erschlossener Stadtteil. Als „übergeordnete Hauptstraßenzüge“ werden 1) Altstädter Ring/Klosterstraße/Wilhelmstraße/Gatower Straße, 2) Ruhlebener Straße und Brunsbütteler Damm sowie 3) die Heerstraße benannt. Als „örtliche Hauptsammelstraßen“ fungieren (in Nord-Süd-Richtung) die Pichelsdorfer Straße sowie (in Ost-West-Richtung) der Straßenzug Schulenburgbrücke bzw. Schulenburgstraße/Weißenburger Straße/Pichelsdorfer Straße/Adamstraße. Hervorgehoben wird der starke Durchgangs- und Schwerlastverkehr in der Wilhelmstadt. Die „Zwölfte Verordnung“ nimmt hier Bezug auf die „Lärminderungsplanung für Berlin“ und den „Bericht zum Konzeptgebiet Wilhelmstadt“ vom Mai 2008 (vgl. auch das Protokoll

der AG Verkehr vom Juni 2013) und beklagt „erhebliche Lärm- und Abgasemissionen, die zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit und des Wohlbefindens der Anwohner führen können und als solche auch empfunden werden.“ Die räumlichen Schwerpunkte, an denen sich die negativen Faktoren kumulieren, bilden die Klosterstraße und die Pichelsdorfer Straße.

Es folgen kurze Bemerkungen über das „engmaschige Nebenstraßennetz“ in der Wilhelmstadt mit seinen Tempo-30-Zonen und dem verkehrsberuhigten Bereich in der Metzger Straße und in Teilen der Földerichstraße.

Eine Analyse des ruhenden Verkehrs wird sich mit drei zentralen Themenkomplexen zu befassen haben: 1) Stellplätze im öffentlichen Straßenraum; 2) private Stellplätze in Hoch- und Tiefgaragen, Einzelgaragen oder auf Hofparkplätzen; 3) Parkraumbewirtschaftung. Die Erschließung der Wilhelmstadt durch den ÖPNV erscheint den Autoren der „Zwölften Verordnung“ offensichtlich als unproblematisch. Konfliktpotentiale birgt der Fahrradverkehr. Da im Kernbereich der Wilhelmstadt keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen, weichen Radfahrerinnen und Radfahrer bekanntlich „teilweise“ auf die Bürgersteige aus und gefährden Fußgängerinnen und Fußgänger.

Der Fußgängerverkehr, insbesondere natürlich entlang der Geschäftsstraßen, wird als „stark“ beschrieben. Dessen Sicherheit und Bequemlichkeit werde „punktuell“ durch problematische Wegebeläge wie Kopfsteinpflaster und Hochborde, durch „übernutzte“ und „zugeparkte“ Bürgersteige sowie durch stark befahrene Straßen und unübersichtliche Kreuzungen beeinträchtigt.

Zur Binnenschifffahrt: Die Havel ist in ihrem Verlauf in der Wilhelmstadt als Bundeswasserstraße klassifiziert. „Von besonderer Bedeutung ist der [...] Südhafen der BEHALA. Hier werden Stück- und Schüttgüter vom Wasser auf die Straße und Schiene verladen. Der Südhafen soll als trimodales, innerstädtisches Logistikzentrum entwickelt werden.“ Die „Zwölfte Verordnung“ folgt hiermit den Vorgaben des 2006 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung herausgegebenen „Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes Berlin“.

In der „Stärken/Schwächen-Analyse“ (Kapitel 2, S. 109) wird die Wilhelmstadt, was den Verkehr angeht, positiv als „Quartier der kurzen Wege“ mit leistungsfähigem Straßennetz und guter MIV- und ÖPNV-Anbindung gewürdigt. Negativ zu Buche schlagen mangelnde Aufenthaltsqualität im Straßenraum, hohe Belastung durch Lärm und Abgase sowie der starke Durchgangs- und Schwerlastverkehr. Als Unfallschwerpunkt gilt der Bahnhofsvorplatz. Dementsprechend werden folgende Entwicklungsziele formuliert: „Besonders in verkehrlich stark

belasteten oder gefährlichen Straßenabschnitten ist es das Ziel, Durchgangs- und Schwerlastverkehr zu reduzieren, die Luft- und Lärmbelastung zu verringern sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.“ (Kapitel 3, S. 111) Das „Maßnahmenkonzept“ (Kapitel 4.1, S. 113-117) betont noch einmal die Notwendigkeit von Maßnahmen zur „Verkehrsentschleunigung“ in den „Einkaufs- und Geschäftsstraßen“ Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Klosterstraße. Kurz gefasste „Maßnahmenbeschreibungen“ werden in tabellarischer Form gegeben:

Pichelsdorfer Straße: Umgestaltung des Straßenraums in Teilbereichen (Querungshilfen, ggf. Haltestellencaps, Fahrradschutzstreifen), Priorität: kurzfristig.

Adamstraße: Aufwertung, teilweise Umgestaltung des Straßenraums zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Priorität: mittelfristig.

Weißbürger Straße: Aufwertung Straßenraum/Verkehrsentschleunigung, Priorität: kurzfristig.

Kreuzung Krowelstraße/Götelstraße/Weißbürger Straße:

Kreuzungsumbau, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, finanziell zurückgestellt, Priorität: mittelfristig. (Vgl. S. 114.)

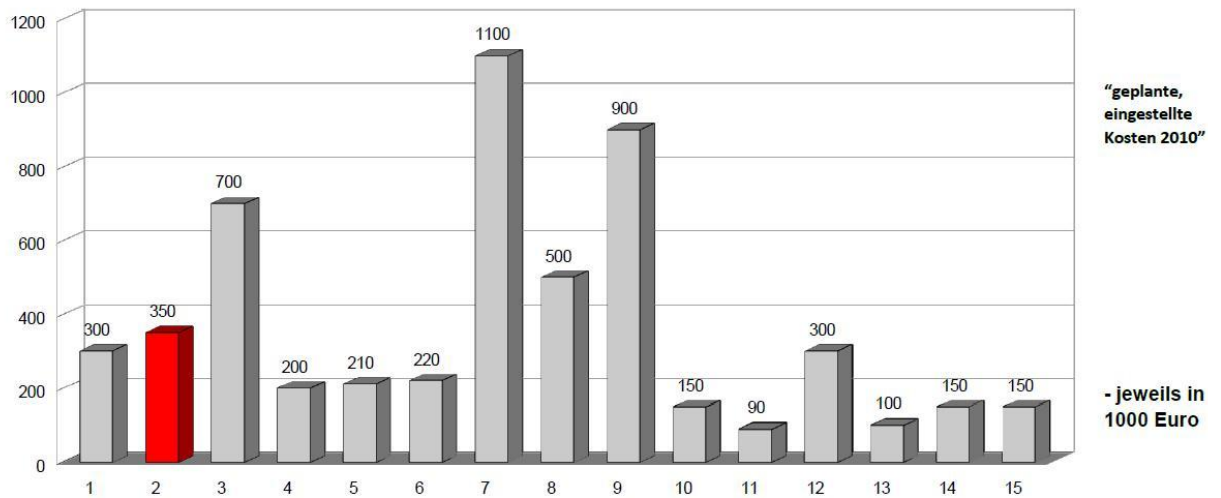
TOP 3: Kosten- und Finanzierungsübersichten

Die „Zwölfte Verordnung“ enthält Aussagen über die voraussichtlichen Kosten des Projektes „Sanierungsgebiet Wilhelmstadt“ in Form einer Kostenermittlung (nach § 149 BauGB) für das Berichtsjahr 2010 (s. S. 121-123). Die Kostenschätzung für die Kostengruppe 333, „Verkehrsanlagen/öffentl. Straßenraum“, beläuft sich auf insgesamt 5.420.000 Euro. Der Löwenanteil, nämlich 5.354.000 Euro, soll in den Jahren 2011 ff. bereitgestellt werden.

Der besseren Übersichtlichkeit halber hat F. M. aus der tabellarischen Auflistung der Verordnung eine graphische Darstellung, ein Säulendiagramm, entwickelt:

Pichelsdorfer Straße -- Aufwertung des Straßenraumes

Verteilung der 5,420 Mio Euro



„1“= DB Unterführung Klosterstraße

„6“= ca. 10 Kreuzungen

„11“= Straßburger Straße / Ziegelhofpark

„2“= Pichelsdorfer Straße (Aufwertung Straßenraum)

„7“= Bahnhofsvorplatz Spandau

„12“= Klosterstraße (zwischen Diedenhofener und Pichelsdorfer Straße)

„3“= Adamstraße (Aufwertung Straßenraum)

„8“= Wegeverbindung Havelufer - Krowelstraße - Metzger Platz

„13“= Kreuzung Krowel-/Span. Burgwall

„4“= Jägerstraße (Durchgang Adamstraße, Umgestaltung, Durchwegung)

„9“= Götelstraße zwischen Betckestraße/Genfenbergstraße (Umgestaltung Straßenraum)

„14“= Weißenburger Straße (Aufwertung)

„5“= Förderichplatz

„10“= Stichstraße Götelstraße 68

„15“= Melanchthonplatz

Quelle: Zwölfte Verordnung über die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten vom 15. März 2011
Kosten- und Finanzierungsübersicht 2010, Seite 123

Die Graphik verdeutlicht, dass für ein um die Pichelsdorfer Straße zentriertes Verkehrskonzept mit positiven Auswirkungen auf die gesamte Wilhelmstadt lediglich die relativ geringfügige Summe von 350.000 Euro eingeplant worden ist. Es steht vermutlich sogar zu befürchten, dass konzeptionelles Planungshandeln aufgegeben wird und die Wilhelmstädterinnen und Wilhelmstädter sich am Ende einmal mehr mit „dispers“ über das Stadtquartier verteilten Maßnahmen begnügen müssen, die allerdings kaum als effektive Grundlegung für „räumliche und inhaltliche Wechselwirkungen“ in Betracht kommen dürften. (Vgl. die interessanten Formulierungen auf S. 117 der Verordnung.)

Ergänzend zitieren wir aus einer Pressemitteilung des Berliner Senats zu den sieben neuen Sanierungsgebieten, ebenfalls aus dem März 2011, wie die „Zwölfte Verordnung“:

"In vier Gebieten liegen Geschäftsstraßen, bei denen mit Baumaßnahmen und Geschäftsstraßenmanagement erhebliche Verbesserungen in den Quartieren erzielt werden können. Hierfür sind 10 Mio. € vorgesehen. Der größte Teil der Mittel wird in Kitas und Schulen fließen. Mit ca. 81 Mio. € werden Grünflächen, Kinderspielplätze und Straßen umgebaut und erheblich verbessert."

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.s.html?arch_1103/nachricht4240.html

Wenn wir davon ausgehen, dass die Pichelsdorfer Straße zu den Geschäftsstraßen in den „vier Gebieten“ gehört, „bei denen mit Baumaßnahmen und Geschäftsstraßenmanagement erhebliche Verbesserungen in den Quartieren erzielt werden können“, dann stellt sich natürlich erst recht die Frage, wie es für sie zu dem demonstrativ bescheidenen Kostenansatz in Höhe von nur 350.000 Euro in der „Zwölften Verordnung“ kommen konnte. Zu derartigen Spottpreisen sind konzeptionell durchdachte Maßnahmenbündel zur Verkehrsentschleunigung und Lärminderung und damit zur merklichen Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität schlechterdings nicht zu haben.

Der vollständige Text der „Zwölften Verordnung über die förmliche Festsetzung von Sanierungsgebieten“ ist im Internet über folgenden Link abrufbar:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/aktive_zentren/download/12_VO_Neue_Sanierungsgebiete.pdf

Die *.pdf ist 13,7 MB groß.

F. Meyer, R. Tantow
14. Juli 2013