

AG Verkehr der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt  
Arbeitssitzung vom 11. September 2013  
Stadtteilladen, Adamstraße, 19:00 Uhr

TOP 1: Der nächste Termin der AG Verkehr wird nicht der zweite Mittwoch im Oktober, sondern ausnahmsweise der zweite Donnerstag im Oktober, also der 10. Oktober 2013 sein. Der Mittwochstermin wurde vom Geschäftsstraßenmanagement belegt.

TOP 2: Protokolle, Mitteilungen und Dokumente der AG Verkehr sollen in Zukunft möglichst vollständig auf den Webseiten der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt einsehbar sein. Mitglieder der AG wollen zu diesem Zwecke an dem Seminar von Emilio Paolini teilnehmen, das am 29. September im Stadtteilladen stattfinden und dem Thema „WordPress“ gewidmet sein wird. — WordPress ist eine Software, die die Erstellung und Verwaltung von Internetauftritten ermöglicht, ohne Programmierungkenntnisse vorauszusetzen.

TOP 3: Verkehrskonzeption Wilhelmstadt

Das Verkehrsplanungsbüro LK Argus hat vom Bezirksamt Spandau/Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt den Auftrag erhalten, eine „Machbarkeitsstudie Aufwertung + Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen“ zu erstellen. Von den fünf in Frage kommenden Geschäftsstraßen (Pichelsdorfer Straße, Adamstraße, Weißenburger Straße, Metzger Straße und Klosterstraße) sollen drei als „innere“, lokale Geschäftsstraßen der Wilhelmstadt „im Fokus der gestalterischen und verkehrlichen Maßnahmen stehen“:

- 1) Die Pichelsdorfer Straße in ganzer Länge von der Heerstraße bis zur Klosterstraße — es wird also, vernünftigerweise, auf eine Orientierung an den engeren Grenzen des Sanierungsgebietes Wilhelmstadt, das die Südliche Wilhelmstadt bekanntlich ausschließt, bewusst verzichtet;
- 2) die Adamstraße, ebenfalls in ganzer Länge von der Pichelsdorfer Straße bis zur Wilhelmstraße;
- 3) der Abschnitt der Weißenburger Straße zwischen der Pichelsdorfer Straße und der Götelstraße.

Das Gutachten soll „einen realistischen, bereits auf prinzipielle Machbarkeit geprüften ‚Ideenkatalog‘ mit beispielhaften Umbaumöglichkeiten“ beinhalten. Geplant ist ein interessantes, mehrstufiges Verfahren zur Beteiligung der Kommunalpolitik und der Bürgerschaft. Neben abendlichen öffentlichen Bürgerversammlungen wird

es halbtägige Planungsworkshops speziell zur Pichelsdorfer Straße und zur Adamstraße geben.

Bei der „Klärung spezifischer verkehrlicher Belange“ soll — neben den Anforderungen der BVG und der Feuerwehr, des Lieferverkehrs und der Radfahrer, der Fußgänger, Senioren und Behinderten — auch auf die „Auswirkungen des trimodalen Wirtschaftskonzepts für den Südhafen“ eingegangen werden. Bei der „Formulierung zusammenfassender Zielvorstellungen“ wird eine „Darstellung der überörtlichen Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der Planungen der Senatsverwaltung zum Südhafen“ für erforderlich gehalten.

Als „Schwerpunktbelange“ gelten: Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr (u. a. Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von Begegnungszonen), ÖPNV, Maßnahmen zur „Verkehrsentschleunigung“ (dabei geht es in erster Linie um Reduzierung, Verlangsamung und Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs und insbesondere des Schwerlastverkehrs).

Die zu entwickelnden „Konzept-Darstellungen“ zu Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße werden vergleichende Bewertungen unterschiedlicher Varianten typischer Straßenquerschnitte enthalten. Dadurch lassen sich die Konzeptionen zur Straßenraumaufteilung unter die verschiedenen Verkehrsteilnehmer am konkreten Beispiel verdeutlichen. Erwartet wird auch ein Umgestaltungsvorschlag zu der unübersichtlichen und deshalb keineswegs ungefährlichen „Kreuzung“ Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße.

#### TOP 4: Aktuelles zum Südhafen

Das Stadtentwicklungsamt Spandau (Fachbereich Stadtplanung) hat einen „Bebauungsplanvorentwurf 5-86 in zwei Varianten“ aufgestellt — mit Datum 16. August 2013. Dessen Geltungsbereich wird in Abkehr von der herkömmlichen Terminologie, die von einem einheitlichen Südhafen, der sich in Oberhafen (nördlich der Schulenburgbrücke) und Unterhafen (südlich der Schulenburgbrücke) gliedert, ausgeht, nunmehr mit „Oberhafen“, „Südhafen“ und „Tankerhafen“ beschrieben, so als gäbe es im Grunde genommen drei voneinander abzugrenzende, relativ selbstständige Hafenterritorien, die dementsprechend auch unterschiedliche planerische Würdigung erfahren könnten.

Die vorgestellten Varianten unterscheiden sich in einem zentralen, fundamentalen Aspekt voneinander:

„Mit dem Bebauungsplan 5-86 (**Variante 1**) sollen Gewerbegebiete und ein kleines Mischgebiet (0,3 ha) festgesetzt werden. In **Variante 2** soll

anstatt der Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 der Variante 1 eine Teilfläche als Mischgebiet und eine Teilfläche als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Die o. g. kleine Mischgebietsfläche wird dem allgemeinen Wohngebiet zugeordnet.“

Die Variante 2 impliziert also, dass wesentliche Teile des bisherigen Hafensareals, genauer: des Oberhafens nördlich der Schulenburgbrücke, in Zukunft nicht mehr für die gewerbliche Hafennutzung zur Verfügung stehen werden. Dort möchte das Bezirksamt Spandau Planungen für den Wohnungsbau vorantreiben.

Wir haben versucht, die in der Begründung zum Bebauungsplan enthaltenen Ausführungen zur „Planerischen Ausgangssituation“ (Kapitel I.3) in Form einer Tabelle übersichtlich zu machen.

## Südhafen Spandau

### Begründung zum Bebauungsplan 5-86

#### Planerische Ausgangssituation

Planungsgrundlage	Abkürzung	Qualifizierung des Plangebietes Südhafen	Beurteilung des Bezirksamtes Spandau
Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg	LEP B-B	<b>Öffentlicher Binnenhafen</b>	
Flächennutzungsplan Berlin	FNP Berlin	<b>Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter (Hafen)</b>	
Sanierungsgebiet Spandau-Wilhelmstadt			Grundstücke Götelstraße 118/140 im Sanierungsgebiet
Landschaftsprogramm einschl. Artenschutzprogramm	LaPro 94, Ergänzung 2004, Änderung 2011		„Die Inhalte des LaPro werden mit denen des FNP abgestimmt und ergänzen diesen.“
– Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz		<b>Industrie und Gewerbe</b> Vorranggebiet Klimaschutz (Havelufer und Flächen im Nordwesten) Kleingarten, Landwirtschaft, Gartenbau und Siedlungsgebiet (Ruhlebener Straße und Tiefwerderweg)	

<p>– Teilplan Biotop- und Artenschutz</p>	<p>Überformte Niederungen</p>	<p>Ziele: 1) Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen, 2) Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung, 3) <b>Entwicklung von Wohngebieten</b></p>
<p>– Teilplan Landschaftsbild</p>	<p>Überformte Niederungen</p>	
<p>– Teilplan Erholung und Freiraumnutzung</p>	<p>sonstiges Siedlungsgebiet (= sonstige Flächen außerhalb von Wohnquartieren)</p> <p>Grünfläche /Parkanlage (ein Streifen am Havelufer) Freiräume für Grünflächen und Kleingärten (Tiefwerderweg)</p>	
<p>Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe</p>	<p>StEP Industrie und Gewerbe</p> <p><b>Hafen mit der Entwicklung als Güterverkehrssubzentrum</b></p>	
<p>Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept (Stand 2005)</p>		<p>„Es sieht eine effiziente und stadtverträgliche Gestaltung der Transporte von Waren, Gütern und Reststoffen vor.“</p>
<p>Stadtentwicklungsplan Zentren 2020</p>	<p>StEP Zentren 2020 (StEP Zentren 3)</p>	<p>Plangebiet östlich des Ortsteilzentrums Wilhelmstadt</p>
<p>Stadtentwicklungsplan Verkehr</p>	<p>StEP Verkehr</p> <p><b>Hafenstandort geplanter Standort/Potenzialfläche für ein Güterverkehrssubzentrum</b> Schulenburgstraße = örtliche Straßenverbindung (Stufe 3)</p>	

<b>Stadtentwicklungsplan Ver- und Entsorgung</b>	StEP Ver- und Entsorgung	Technische Infrastruktur	Die technische Erschließung durch Ver- und Entsorgungsleitungen sei gesichert.
<b>Stadtentwicklungsplan Wohnen</b>	StEP Wohnen	<b>keine Aussagen zu Erfordernissen und Möglichkeiten von Wohnungsbau auf dem Südhafengelände</b>	
<b>Stadtentwicklungsplan Klima</b>	StEP Klima		Anpassung von gesamtstädtischen Planungen an den Klimawandel
– Maßnahmenplan Bioklima Grün- und Freiflächen - Potenziale zur bioklimatischen Entlastung		Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen	
– Maßnahmenplan Bioklima		keine Aussagen zum Plangebiet	
– Maßnahmenplan Grün- und Freiflächen – prioritäre Handlungsräume		Grün- und Freiflächen mit prioritärem Handlungsbedarf in den Randbereichen	
– Maßnahmenplan Gewässerqualität und Starkregen		Handlungsraum Trennsystem	
– Karte „Aktionsplan – Handlungskulisse“		Plangebiet keinem Aktionsplan zugeordnet	
<b>Sonstige Stadtentwicklungspläne</b>			„Die Stadtentwicklungspläne Wohnen im Alter, familienfreundliches Wohnen, Stadtumbau, Wasserlagen und Bürostandort sind noch nicht beschlossen worden.“

<b>Wohnbauflächenpotenzialstudie für den Bezirk Spandau (Vorkonzept, Stand Mai 2013)</b>	<b>Flächen im Bereich der Straße Am Oberhafen mit der Empfehlung Geschosswohnen/Stadtquartier</b>	langfristige Potenzialflächen
<b>Lärmminderungsplan</b>	Götelstraße 118/140 im Konzeptgebiet Wilhelmstadt zur Lärmminderung Empfehlungen: 1) 30 km/h und Lkw-Verbot nachts in der Weißenburger Straße (zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße) 2) Konzentration auf die sehr hohen Lärmbelastungen in Schulenburgstraße und Ruhlebener Straße (dort > 70 dB (A) am Tage, 65 -70 dB (A) in der Nacht)	
<b>Schallgutachten</b>	Schalltechnische Untersuchung 2013	Aufgabenstellung: Geräuschemissionen durch Betriebe und Anlagen; Immissionen; Geräuschkontingentierung – Immissionsschutz – Emissionskontingentierung nach DIN 45691; Verkehrslärmimmissionen; mögliche Entwicklungen für die aktuell ungenutzten Bereiche.
<b>– zusätzlich für Variante 2</b>	<b>Ermittlung der Immissionen durch Sportlärm an der geplanten schutzbedürftigen Bebauung am Oberhafen</b>	
<b>Bebauungsplan 5-39</b>	höherwertige Nutzung der untergenutzten Flächen am westlichen Havelufer	„Konflikte mit der Umgebung“, „wechselseitige Spannungen“

## Umweltprüfung

Ermittlung der Umweltauswirkungen (§ 2 Abs. 4 BauGB) und Erstellung eines Umweltberichts (§ 2 a BauGB)

Bestandaufnahme einschl. Artenschutzprüfung, Biotopschutz, Wald; Prognose; Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i. V. m. § 1 a Abs. 3 BauGB





Unserer Ansicht nach wird dadurch ohne weiteres klar, dass die Variante 2 des Bezirksamtes Spandau im Widerspruch zu wesentlichen Planungsgrundlagen steht:

- Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
- FNP Berlin
- Landschaftsprogramm
- StEP Industrie und Gewerbe
- Wirtschaftsverkehrskonzept
- StEP Verkehr
- StEP Wohnen.

Für den Wohnungsbau auf dem Südhafengelände plädiert im Grunde nur die vom Bezirksamt im Auftrag gegebene Wohnbauflächenpotenzialstudie bzw. das Vorkonzept dazu vom Mai 2013.

Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz scheint eher skeptisch zu sein. Es existiert eine Stellungnahme vom 18. März 2013 zu den Spandauer Planungen, die wir leider noch nicht einsehen konnten. Aus der kurzen Zusammenfassung des Textes in der Begründung zum Bebauungsplan 5-86 (Seite 13) geht allerdings klar hervor, dass die Variante 1 (Hafennutzung) im Einklang mit dem Flächennutzungsplan stehe (aus demselben „entwickelbar“ sei), die Variante 2 (Wohnungsbau im Oberhafen) hingegen nicht. Diese sei „teilweise aus dem FNP nicht entwickelbar.“ Es folgt die abschließende Bemerkung – vielleicht von der Senatsverwaltung, vielleicht aber auch vom Bezirksamt Spandau: „Eine Änderung des Flächennutzungsplans müsste angestrebt werden.“ Weiter unten, Seite 19 f.: „Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz teilte mit Schreiben vom 18. März 2013 mit, dass gegen die **Variante 2** des Bebauungsplans 5-86 mit den dargelegten Planungszielen Bedenken bestehen. Den beschlossenen Entwicklungsplanungen wird nicht entsprochen. Die Entwicklung aus dem FNP ist nicht gegeben. Hingegen ist die **Variante 1** in ihrer Zielsetzung aus dem FNP entwickelbar und entspricht aus der Sicht des Wirtschaftsverkehrs den Anforderungen.“

TOP 5: Fußverkehr

F. M. hat Kontakt zu Herrn Herzog-Schlagk, dem Bundesvorsitzenden des Vereins FUSS e. V., aufgenommen. Herr Herzog-Schlagk, der übrigens in der Wilhelmstadt wohnt, sei bereit, schon in der nächsten Sitzung der STV Wilhelmstadt (im September) ein kurzes Impulsreferat über verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Stadt Hennef (Sieg) – im Rhein-Sieg-Kreis in NRW (Regierungsbezirk Köln, nahe Königswinter und Bonn)

gelegen — zu halten. Dort habe man bereits 1989/90 in der Frankfurter Straße einen fußverkehrsfreundlichen, multifunktionalen, niveaugleichen Mittelstreifen angelegt und außerdem die Straßenleuchten mitten auf die Fahrbahn verlegt. Die klassische Aufteilung der Straße in Gehwege, Parkstreifen und Fahrbahn sei zwar erhalten geblieben, dennoch habe die Umgestaltung zu einer guten Überquerbarkeit auf ganzer Länge (ca. 550 m) und zu einem relativ niedrigen Kfz-Tempo geführt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sei wegen der Klassifizierung der Frankfurter Straße als Landesstraße nicht möglich gewesen, nichtsdestotrotz liege die sog. V 85, also das von 85 % der Autofahrer eingehaltene Tempo, bei ca. 30 bis 35 km/h. Die Freigabe der Gehwege für Radfahrer habe sich allem Anschein nach nicht bewährt. Der ca. 1 m breite Streifen in der Fahrbahnmittle sei mit hellem, grobem Pflaster ausgeführt worden, um eine akzeptable Nutzbarkeit auch für Sehbehinderte und Blinde zu gewährleisten. (Vgl. <http://www.strassen-fuer-alle.de/Shared-space-genauer-vor-Ort-untersucht.html>.)

TOP 6: Sonstiges

Die nächsten Termine der AG Verkehr der STV Wilhelmstadt:  
Donnerstag, 10. Oktober 2013,  
Mittwoch, 13. November 2013,  
Mittwoch, 11. Dezember 2013,  
jeweils ab 19:00 Uhr im Stadteilladen in der Adamstraße.

R. Tantow  
5. Oktober 2013