

Stadtumbaugebiet Brunsbütteler Damm/ Heerstraße

Verkehrliche Untersuchung zur Barrierefreiheit im Straßenraum „Pillnitzer Weg, Maulbeerallee, Blasewitzer Ring, Sandstraße“

Dokumentation der Ergebnisse der öffentlichen Zwischenpräsentation

Öffentliche Sitzung des Quartiersrates Heerstraße Nord im Gemeinwesenzentrum Heerstraße – Nord

21.11.2017 – Beginn 17:00 Uhr, Ende 20:30 Uhr



Ablauf der Veranstaltung

1. Einführung Stadtumbau
2. Vorstellung des Verkehrsgutachtens
3. Diskussion
4. Sonstiges

1. Einführung Stadtumbau

Anlass der Sondersitzung des Quartiersrates war die Präsentation erster Zwischenergebnisse des Projektes „Verkehrliche Untersuchung zur Barrierefreiheit im Straßenraum“ im Stadtumbaugebiet Brunsbütteler Damm / Heerstraße für den Straßenzug Pillnitzer Weg, Maulbeerallee, Blasewitzer Ring, Sandstraße. Herr Porst vom Quartiersmanagement Heerstraße-Nord begrüßte die etwa 80 Anwesenden und erläuterte den Ablauf der Veranstaltung. Anschließend stellte sich Frau Sperling, Geschäftsführerin des Gemeinwesenvereins, vor und informierte über die Arbeit der Einrichtung.

Frau Nagel vom bezirklichen Stadtplanungsamt in Spandau stellte einfürend Frau Fehlert, Herrn Nebert und Herrn Fritz vom Planungsbüro Jahn, Mack & Partner vor, die in den kommenden Jahren als Gebietsbeauftragte des Bezirks den Stadtumbauprozess im Bereich der Projektsteuerung, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung unterstützen werden. Anschließend stelle Frau Nagel Daten zum Stadtumbaugebiet und zentrale Vorhaben des laufenden und des kommenden Jahres 2018 im Stadtumbaugebiet anhand einer Präsentation vor.

Herr Lehmann vom beauftragten Büro VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) vertiefte im Anschluss das Thema Verkehr. Inhaltlich ging es dabei zunächst um eine ausführliche Bestandsaufnahme verkehrlich relevanter Daten. Des Weiteren wurden erste Ideen- und Maßnahmenskizzen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit anhand einer Präsentation gezeigt.

Beide Präsentationen können unter <http://www.staaken.info/> heruntergeladen werden.

2. Vorstellung des Verkehrsgutachtens

Herr Lehmann vom Büro „VCDB“ stellte einen Zwischenstand des Verkehrsgutachtens für das Gebiet „Pillnitzer Weg / Maulbeerallee / Blasewitzer Ring / Sandstraße“ vor. Die Präsentation legte den Fokus auf die grundlegende verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet wie den Straßenverlauf, Erhebungen zum Verkehrsaufkommen, Bewertung der gesicherten und ungesicherten Querungen und der Parkraumsituation. Auf Nachfrage wird erläutert, dass der Auftragsteil zur Verkehrsuntersuchung des Weinmeisterhornweges von Wilhelmstraße bis Semmländer Weg an diesem Abend nicht vorgestellt wird.

Der Bezirk begründet dies damit, dass Maßnahmen hier noch entwickelt werden müssen, mit einem kurz- oder mittelfristigen Umbau der Straße in den nächsten fünf Jahren ist leider nicht zu rechnen. Voraussichtlich wird ein umfassender Straßenumbau erforderlich, der in den kommenden Jahren absehbar nicht finanzierbar ist. Daher wird eine konkrete Planung und dann auch Beteiligung zum Weinmeisterhornweg erst erfolgen, wenn

die Sicherung einer Finanzierung absehbar ist.

Für den östlichen Teil des Weinmeisterhornweges zwischen Gatower Str. und Wilhelmstr. sind die Planungsleistungen abgeschlossen, die Pläne können nach Terminabsprache beim SGA Spandau im Rathaus eingesehen werden. Mit der Ausführung der Umbauarbeiten kann voraussichtlich erst in 2019 begonnen werden.

Die im Rahmen der hier geführten Diskussion vorgebrachten Anregungen für den Ausbau und das Verfahren zum Weinmeisterhornweg sind bei den Diskussionsergebnissen dargestellt (siehe unten).

3. Diskussion

Die vorgestellten Ergebnisse des Verkehrsgutachtens stoßen auf große Resonanz unter den Anwesenden, die in der anschließenden Diskussion zahlreiche Anregungen einbrachten und verschiedene Aspekte des Vortrags diskutierten.

Verkehrliche Untersuchung



Aus dem Plenum wird darauf hingewiesen, dass in den vorgeschlagenen Varianten der Faktor „Mensch“ berücksichtigt werden muss. Es sollte beachtet werden, dass im Alltag oftmals nicht die angebotenen Querungen genutzt werden, sondern der schnellste Weg bevorzugt wird. In diesem Zusammenhang wurde von einigen Teilnehmenden eine stärkere Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln angeregt. Herr Lehmann legt dar, dass Raumstrukturen und somit auch Wegebeziehungen in die Analysen eingeflossen sind.

Vor diesem Hintergrund wurde auch die Wirksamkeit zukünftiger verkehrlicher Maßnahmen diskutiert, da das allgemeine Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen als Problem gesehen wird. Maßnahmen zur „Verkehrserziehung“ wurden von vielen Teilnehmenden als sinnvoll gesehen. Herr Abbenhaus vom Straßen- und Grünflächenamt informierte auf Nachfrage aus dem Publikum, dass das Gebiet laut Aussage der Polizei nicht als Unfallschwerpunkt gilt. Die erfassten Unfallzahlen seien hier nicht höher als in vergleichbaren Gebieten, es gibt keine Auffälligkeit in den statistischen Unfallkarten der Polizei.

Als allgemeines Problem wurde allerdings der Durchgangsverkehr aus dem Land Brandenburg über die

überörtlich verlaufenden Straßen gesehen. Dies ist laut Herrn Abbenhaus allerdings schwer einzudämmen, da auch bei der Diskussion von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder Geschwindigkeitsreduzierungen darauf zu achten ist, die Belange des Busverkehrs (Straßenbreiten, keine Schwellen und zu starke Verschwenkungen, Fahrzeitverluste) zu berücksichtigen sind. Hier werden Gespräche mit der BVG zu führen sein. Darüber hinaus gilt es auch weiträumiger über Konzepte wie etwa Park & Ride nachzudenken, welche allerdings nicht in der direkten Einflussnahme des Bezirkes Spandau liegen und damit nicht Bestandteil des Gutachtens sind.

Es wurde zudem die Frage gestellt, ob man auch auf die Verkehrslenkung seitens der Navigationsgeräte Einfluss nehmen kann, die z.B. die Führung über den Pillnitzer Weg vorschlagen, wenn man aus Staaken in Richtung Altstadt will oder umgekehrt.

Pillnitzer Weg

Die in der Präsentation durch VCDB vorgestellten Daten zur Verkehrszählung im Pillnitzer Weg wurden kritisch hinterfragt, da zu Spitzenzeiten ein „gefühltes“ höheres Verkehrsaufkommen vorhanden ist („die Autos stehen dicht an dicht von der Heerstraße bis zum Magistratsweg“), dies gilt auch für die Erhebungen zum Radverkehr im gesamten Untersuchungsgebiet. Herr Lehmann erläutert, dass die Verkehrszählung mit kalibrierten Zählgeräten durchgeführt wurde und somit allen technischen und statistischen Anforderungen genügt. Die Ergebnisse sind somit repräsentativ.

Anmerkung: Im Nachgang zur Bürgerinformation wurden die Ergebnisse noch einmal stichprobenartig geprüft und keine Auffälligkeiten festgestellt.

Für eine Verringerung des Durchgangsverkehrs, wurde seitens der Teilnehmenden vorgeschlagen, das Linksabbiegen von der Heerstraße in den Pillnitzer Weg zu unterbinden. Ein Teilnehmer gab jedoch zu bedenken, dass dies den Knoten Heerstraße/ Magistratsweg zusätzlich belasten würde und hier bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Ob der Knoten hierfür leistungsfähig genug wäre, müsse geprüft werden.

Anmerkung: Im Nachgang zur Bürgerinformation wurde dieses Thema mit der VLB (Verkehrslenkung Berlin) diskutiert. Die VLB erläuterte, dass eine separate Änderung nur an diesem Knoten nicht möglich sei, sondern dann auch die Ampeln im weiteren Verlauf der Heerstraße angepasst werden müssten. Ob dies möglich und vor allem sinnvoll sei, lässt sich nur durch umfangreiche Berechnungen ermitteln.

Im Rahmen der Diskussion um den Pillnitzer Weg wurde auch vorgeschlagen „Schwellen“ einzubauen. Diese werden aber laut Herrn Abbenhaus in der Straßenplanung nur noch selten eingesetzt, da sie u.a. für Krankentransporter, Rettungswagen und Feuerwehr Probleme bereiten. Denkbar wären höchstens breitere „Kissen“ in Form von Aufpflasterungen, da sie keine so harten Stöße beim Drüberfahren verursachen. Herr Lehmann weist darauf hin, dass Untersuchungen gezeigt haben, dass vor und nach Schwellen mit verstärkten Brems- und Beschleunigungsmanövern zu rechnen ist. Damit gehen höhere Lärmbelastungen einher.

Durch diese „Kissen“ wird die Durchfahrtsgeschwindigkeit reduziert. Im Pillnitzer Weg wird jedoch das – hohe – Verkehrsaufkommen als Problem angesehen und nicht die Geschwindigkeit der Fahrzeuge.

Die vorhandene Fußgängerfurt an der Kreuzung Heerstraße / Pillnitzer Weg wurde von einigen Teilnehmenden

als zu schmal beschrieben.

Maulbeerallee

Die vorgeschlagene Querungsmöglichkeit vor dem Seniorenheim an der Maulbeerallee (Nr. 54 auf Seite 24 der Präsentation von VCDB) berücksichtigt laut der teilnehmenden Personen nicht ausreichend die vorhandenen Fußgängerströme. Hier sollten auch die Wege der Schüler*innen der Carlo-Schmid-Oberschule mit betrachtet werden. Gegebenenfalls braucht es eine zweite Querung östlich des Räcknitzer Steiges. Die Querungsstellen in diesem Bereich sind auch mit den Ergebnissen zur Anbindung der Grünverbindung entlang des Egelpfuhgrabens abzugleichen. Herr Lehmann weist darauf hin, dass die direkte Verbindung zum Grünzug und damit zur Carlo-Schmid-Oberschule geradeaus über die Feuerwehrezufahrten führt. Genau dort kann eine Mittelinsel aber nicht angelegt werden, da die Zufahrten für Rettungsfahrzeuge nutzbar sein müssen. Sie muss daher nach Osten oder Westen verschoben werden. Für die vorgesehene Mittelinsel gibt es bereits eine Planung, welche die VCDB aufgegriffen hat. In dieser Planung sind die vorliegenden Rahmenbedingungen nach den der VCDB vorliegenden Informationen ausreichend berücksichtigt.

Blasewitzer Ring

Der Blasewitzer Ring ist derzeit für Tempo 50 freigegeben und sehr breit ausgebaut. Hier verkehrt zudem der Bus. Er wird häufig als Durchgangsstraße in Richtung Altstadt Spandau genutzt, was von vielen Teilnehmer*innen als Problem empfunden wird.

Als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs wurden die Herabsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30, die Einordnung von „Kissen“ oder die Reduzierung der Fahrbahnbreite durch eine andere Parkraumanordnung (Schräg- oder Senkrechtparken) diskutiert. Aus dem Plenum wurde darauf hingewiesen, dass die richtlinienkonforme Bemessung des Parkstreifens mit 2,00 Meter für moderne Autos bereits zu knapp kalkuliert ist. Ein Parkstreifen von 2,20 Metern Breite wird von einigen Teilnehmenden unter diesen Umständen als sinnvoller erachtet. Hinsichtlich der Temporeduzierung wurde angemerkt, dass hier faktisch ohnehin bereits häufig mit Tempo 30 gefahren wird. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit wäre zudem mit der BVG abzustimmen, da sie auf der ganzen Länge vermutlich einen Fahrzeitverlust bedeutet. Um die Strecke als Abkürzung für LKW unattraktiv zu machen, könnte man LKW ausschließen und nur Anliegerlieferverkehr zulassen. Dies erfordert jedoch auch entsprechende Kontrollen, die seitens des Tiefbauamtes als unrealistisch angesehen werden.

Zudem wurde es als wichtig erachtet insbesondere in den Kurven für ausreichend sichere Querungen zu sorgen. Hier wären Gehwegvorstreckungen, eine Mittelinsel oder auch ein Zebrastreifen denkbar.

Kreuzung Blasewitzer Ring / Sandstraße

Der Kreuzungsbereich ist laut der verkehrlichen Untersuchung ein Verkehrsschwerpunkt im Gebiet. Die aktuelle Kreuzungsgestaltung im Bereich Sandstraße, Obstallee und Blasewitzer Ring wird v.a. als nicht eindeutig hinsichtlich der Vorfahrtsregelung erachtet. Herr Lehmann stellte klar, dass es sich gegenüber der kreuzenden Obstallee („Spielstraße“), um eine abknickende Vorfahrtstraße handelt. Dies könnte vor Ort durch eine bessere

Beschilderung und durch ein „Vorziehen“ der Spielstraße bis zum Kreuzungsbereich verdeutlicht werden. Von einem Teil der Anwesenden wird die vorgeschlagene Verengung des Kreuzungsbereichs skeptisch betrachtet. Insbesondere das Abbiegen der BVG-Busse v.a. in der Begegnungssituation würde durch die Vorschläge erschwert werden. Von Herrn Lehmann wird darauf hingewiesen, dass einerseits die Abbildungen erste Gedankenskizzen sind und andererseits die Belange des Busverkehrs bei den Überlegungen prinzipiell berücksichtigt wurden. Sofern die Maßnahmen als zielführend und wünschenswert eingeschätzt werden, wird in der weiteren Planung die Umsetzung geprüft. Dazu gehören auch geometrische Anforderungen. Dabei werden auch die Belange der BVG weiterhin berücksichtigt werden.

Magistratsweg

Es wird vorgeschlagen, einen Radweg/ Radstreifen entlang des Magistratswegs anzulegen.

Anmerkung: Der Radweg im Magistratsweg ist bereits im Programm Radverkehrsinfrastruktur vorgeschlagen worden und soll konkret geprüft werden.

Zudem ist der Knoten mit der Obstallee noch einmal genauer zu betrachten, insbesondere im Hinblick auf den, ggf. mit dem neuen Bildungs- und Gesundheitszentrum an der Obstallee entstehenden, zusätzlichen Verkehr. Hierzu wird im kommenden Jahr eine MKBS erstellt, wie eingangs von Frau Nagel erläutert.

Weinmeisterhornweg

Es wurde befürchtet, dass der Ausbau des Weinmeisterhornwegs noch mehr Verkehr anziehen wird. Schon jetzt wird die Straße im Staufall als Parallelstraße zur Heerstraße genutzt und weist deshalb gelegentlich eine hohe Verkehrsbelastung auf.

Aus dem Publikum wurde sich nach dem Zusammenhang mit den bereits begonnenen Ausbauarbeiten im östlichen Teil des Weinmeisterhornwegs erkundigt. Herr Abbenhaus weist darauf hin, dass sich die Pläne für den Westteil der Straße deutlich von den bisherigen Ausbauplanungen unterscheiden können, da Straßenquerschnitte nicht immer über die gesamte Länge gleich bleiben müssen. Grundsätzlich müsse man sich erst einmal über das Ziel für den Straßenumbau verständigen. Dies wäre auf Grundlage der erfolgten Verkehrszählungen zu prüfen und zu diskutieren. Beispielsweise könne eine Einbahnstraßenregelung zwar zu weniger Verkehr, dafür aber zu höheren Geschwindigkeiten führen, da in Einbahnstraßen nachweislich schneller gefahren wird, da nicht mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Zudem müssten auch für Anlieger deutliche Umwege in Kauf genommen werden. Es wurde vorgeschlagen, den Weinmeisterhornweg im letzten Teilabschnitt (Wilhelmstraße bis „An der Karolinenhöhe“) nur für Anliegerverkehr frei zu geben. Auch dies wird im Rahmen der Planungen geprüft werden.

Querungen allgemein

Für die richtige Platzierung der Querungshilfen (Bordvorstreckungen, Mittelinseln etc.), wurde empfohlen, weiterhin die genauen Fußwegebeziehungen innerhalb des Quartieres und von und zu bestimmten Einrichtungen

in die Planungen einzubeziehen.

Des Weiteren sollten die vorhandenen Querungen auch noch einmal hinsichtlich der Reduzierung oder des Rückschnitts von Heckenpflanzen etc. überprüft werden, da diese Häufig eine gute Einsehbarkeit verhindern.

Allgemeines

Die Zugänglichkeit zu Informationen über den Stadtumbau sollte, laut der Anwesenden, verbessert werden. Das Vorhaben, einen Stadtumbau-Flyer mit allgemeinen Informationen über das Gebiet zu erarbeiten, wurde vom Plenum als sinnvoll gesehen. Frau Fehlert von Jahn, Mack & Partner erläuterte überdies, dass zukünftig wichtige Termine, Informationen zu Projekten und Beteiligungsverfahren und deren Ergebnisse auf der Internetseite Staaken.info bzw. durch Verlinkung auf die Seite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zu finden sein werden (Links siehe auch weiteres Vorgehen). Der Internetauftritt des Stadtumbaus ist gerade im Aufbau.

Von einigen Teilnehmenden wurde die generelle Bereitstellung von Informationen zu laufenden und zukünftigen Baumaßnahmen auch außerhalb von Fördergebieten bemängelt. Viele wünschen sich hier besser und früher informiert zu werden. Generell wurde von einigen Anwesenden ein schnelleres Voranschreiten der Planungen und Baumaßnahmen gewünscht.

Fotodokumentation der Diskussionsergebnisse



Ausbauen Nebenstraße
hau Weg nicht mehr
Verkehr zu → hat ist 200'

Berücksichtigung
Einrichtungen bei
Parkraumhebung
erfolgt

Entfernung
Durchgangsvorkehr.

Schneller + Bigger
bauen

Fußgängerzone
mit grünem Aussehen

Cosmarweg →
Verfahrserschneise

**Nicht beschriftbar !
Nicht beklebbar !
Bitte nur PIN-Nadeln
verwenden !**

Erste Maßnahmenvorschläge – weitere / andere Querungsstellen

Vorfahren Sp.eshape
bis Hauptachse
(Obstraße)

* Die Textfelder nennen den Grund
für eine Querungshilfe

21.11.2017 Verkehrsliche Untersuchung zur Schaffung der Seniorenheim - Bushaltestellen

Vorhandene Infrastruktur Datenerhebung – Querungsstellen

○ Optimierungsbedarf vorhanden
○ Ungesicherte Querung
○ signalgesicherte Querung (Ampel)

LOSCHWITZER Weg?

Kontrollieren?
Gebenz

Sucht Blockade
Energie? In der die
kühler setzen →
Kreuzung eins/gerade!
Zebra Streifen?

Im ganzen Gebiet
keine Unfallher-
punkte

Umrandung verkehr-
mässig ein Problem da
→ andere Lösungen
erforderlich

Reiseumswege
müssen geändert sein
→ He muss bei Landa
um Straßen

Verkehrs-
orientierung

4. Weiteres Vorgehen

Allgemein wurde die Frage nach dem weiteren **Vorgehen** gestellt. Vorgeschlagen wurde die Bildung einer Arbeitsgruppe „Verkehr“, die sich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ab 2018 intensiver und regelmäßig auseinandersetzt. Jahn, Mack & Partner, das Quartiersmanagementteam und das Bezirksamt werden diesen Vorschlag besprechen. Interessierte Teilnehmer*innen wurde gebeten, sich in eine Verteilerliste einzutragen.

Grundsätzlich wird nach dieser Runde im ersten Quartal 2018 weiter an Maßnahmenvorschlägen für den Straßenzug Pillnitzer Weg bis Sandstraße gearbeitet. Sofern vorläufige Endergebnisse vorliegen, soll es dazu noch einmal eine Veranstaltung im Frühjahr geben. Es wird rechtzeitig durch Jahn, Mack & Partner sowie das Quartiersmanagementteam eingeladen werden.

Der Bezirk erhofft sich, im Sommer erste Maßnahmen beantragen zu können, um in 2019 mit der Realisierung beginnen zu können.

Nach einer intensiven Diskussion bedankten sich die Vortragenden für die rege Teilnahme. Die Anwesenden werden über die aufgenommenen E-Mail-Adressen über das weitere Vorgehen informiert und bekommen die Dokumentation der Veranstaltung zur Kenntnis. Zudem wird sie zeitnah zusammen mit den Präsentationen auch auf www.Staaken.info und auf der Seite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Verkehrsgutachten-zur-Barrierefreiheit.7914.0.html> bereitgestellt.