

Konzept zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Spandau

SPD Spandau (Beschlusslage der KDV am 06.10.2018)

Schwerpunkt: Schienengebundener ÖPNV

Dieses Konzept baut auf den von der SPD Spandau beschlossenen „6 Leitlinien: Mobilität der Zukunft in Spandau sichern“ vom 09.12.2017 auf.

Einleitung

Die Verkehrsinfrastruktur in Spandau lässt sich sinnvoll nur von den Ländern Berlin und Brandenburg gemeinsam entwickeln. Es wird daher im Folgenden nicht unterschieden, welche Finanzierungsverpflichtungen sich aus den länderübergreifenden Maßnahmen möglicherweise ergeben.

Mit Blick auf die einzelnen Maßnahmen wurde nach einem möglichst großen gemeinsamen Nutzen der Menschen in Spandau, Berlin und in Brandenburg priorisiert.

Wegen der zum Teil sehr lokalen Auswirkungen der Einzelmaßnahmen ist klar, dass einerseits ein Großteil der Maßnahmen potenziell einen größeren Nutzen für die Spandauerinnen und Spandauer hat und dass andererseits die Brandenburger Perspektive hier nicht vollständig abgebildet werden kann. Diese ist im Rahmen der länderübergreifenden Zusammenarbeit zu klären.

Zusammen mit der Ausweitung des schienengebundenen ÖPNV muss ein nutzerfreundliches P+R-Konzept an den Haltepunkten der Bahnlinien entwickelt und umgesetzt werden. Dies gilt auch für die bereits heute vorhandenen Haltepunkte. Wir streben in dieser Frage eine enge Abstimmung mit dem Land Brandenburg an und fordern eine kritische Überprüfung und ggf. Anpassung der derzeit gültigen Tarifzonenregelung. Die Bus- und Straßenbahnlinien müssen so entwickelt werden, dass sie ihre Zubringerfunktion zu S- und U-Bahn erfüllen können.

Im Folgenden wird kein vollständiges Verkehrskonzept entwickelt. Das obliegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Diese wird von der Spandauer SPD jedoch aufgefordert, den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans Berlin so anzupassen, dass die nachfolgenden Ziele enthalten sind. Dies gilt auch für die Schaffung der notwendigen personellen Voraussetzungen.

Dabei beschränkt sich dieser Antrag auf die bauliche Infrastruktur. Auf Fragen des Carsharing, von Ampelschaltungen, der Taktverdichtungen, veränderte Linienführung von Buslinien etc. wird hier noch an anderer Stelle eingegangen.

Für alle Fragen der Radfahrinfrastruktur hat das Land Berlin die erforderlichen Gesetzesänderungen vorgenommen. Die Umsetzung dieser Vorgaben auch in Spandau wird die SPD Spandau konstruktiv und kritisch begleiten.

Schienengebundener Öffentlicher Personennahverkehr

Ausbau der schienengebundenen Anbindung an das Havelland

Die schnellstmögliche Verlängerung der S-Bahn nach Nauen *und* die Ausweitung des Regionalverkehrs sind aufgrund der stark steigenden Zahl von Pendlerinnen und Pendlern zwingend.

Dabei sollen die Bahnhöfe Albrechtshof und Seegefild so zusammengelegt werden, dass der neu entstehende Bahnhof im Tarifbereich B liegt. Nur so ist eine weitreichende Akzeptanz bei den Brandenburgerinnen und Brandenburgern für diesen neuen P+R-Bahnhof zu erwarten. Alternativ kann der Bahnhof Seegefild in die Tarifzone B aufgenommen werden. Die erforderlichen PKW-Stellplätze können auf Falkenseer Seite eingerichtet werden, Flächen hierfür hat die Stadt Falkensee bereits angekauft.

Auf Spandauer Seite sollen die S-Bahn-Haltepunkte Klosterbuschweg und Finkenkruger Weg realisiert werden.

Um eine zusätzliche Ausweitung des Regionalverkehrs möglich zu machen und um zugleich den Anforderungen eines zunehmenden Fernverkehrs gerecht zu werden, fordert die SPD Spandau die Erweiterung des Bahnhofs Spandau um einen zusätzlichen Bahnsteig für den Fern- und Regionalverkehr.

Reaktivierung der Siemens-Bahn

Eine schnelle Schienenanbindung der Insel Gartenfeld mit zukünftig bis zu 3700 Wohneinheiten und weiterer mehrerer tausend Wohnungen im näheren Umfeld an die Innenstadt ist nur durch die S-Bahn möglich. Gleiches gilt für die Anbindung des Innovationscampus Siemensstadt 2.0.

Wir erwarten daher die schnellstmögliche Reaktivierung der Siemensbahn bis zum Bahnhof Gartenfeld. Darüber hinaus sind wir für eine Fortführung der S-Bahn über die Insel Gartenfeld und Haselhorst bis nach Hakenfelde und Henningsdorf.

Ausbau der U-Bahn

Weite Teile Spandaus sind von einer schnellen Schienenanbindung abgeschnitten. Diese ist jedoch die Voraussetzung für eine schnelle und über weite Strecken führende Fortbewegung in der Stadt mit Hilfe des ÖPNV.

Wir fordern daher den Ausbau der U-Bahn in die Stadtteile Falkenhagener Feld, Heerstraße Nord und Kladow. Westlich des U-Bahnhofs Ruhleben fordern wir die Fortführung der U 2 Richtung Rathaus Spandau mit einem zusätzlichen Haltepunkt an der Charlottenburger Chaussee. Dieser Haltepunkt ist für die Mobilität der im dortigen Wohngebiet lebenden Bevölkerung sowie für die Anbindung der dortigen Polizeieinheiten erforderlich.

Mit der Erweiterung in das Falkenhagener Feld erhalten mehrere zehntausend Menschen eine direkte Anbindung an das U-Bahn-Netz. Mit diesem erweiterten schnellen Mobilitätsangebot erhöht sich der Aktionsradius der dort lebenden Menschen beträchtlich. Die Strecke soll parallel zur Falkenseer Chaussee geführt werden mit den Haltepunkten Askaniering, Westerwaldstraße, Am Kiesteich und Stadtrandstraße.

Mit der Anbindung des Spandauer Südens über Wilhelmstraße / Potsdamer Chaussee erfolgt der Anschluss von Wilhelmstadt, Heerstraße Nord und Kladow. Als Haltepunkte schlagen wir Melanchthonplatz, Sandstraße, Landschaftsfriedhof Gatow und Landstadt Gatow/Luftwaffenmuseum vor. Südlich von Karolinenhöhe soll die U-Bahn oberirdisch auf dem ehemaligen Grenzstreifen geführt werden.

Mit einer Endhaltestelle am Abzweig nach Potsdam wird außerdem eine für die zunehmende Zahl Brandenburger Pendler/innen attraktive P+R-Lösung geschaffen.

Der Bund erwartet im Kladower Luftwaffenmuseum insbesondere nach Umbau und Sanierung für rund 100 Mio. Euro eine stark wachsende Zahl an Besucher/innen für die hiermit die ÖPNV-Anbindung sichergestellt wäre. Eine Fortführung dieser Trasse in den Kladower Dorfkern muss vorgesehen werden.

Neubau der Straßenbahn

Die Straßenbahn steht in Bezug auf Schnelligkeit in direkter Konkurrenz zum Busverkehr. Sie hat aber den Vorteil größerer Kapazitäten. Die SPD Spandau unterstützt daher den Ausbau des Straßenbahnnetzes in Spandau, einen Verzicht auf die U-Bahn zugunsten der Straßenbahn lehnt die SPD Spandau jedoch ab.

Wir fordern einen geeigneten Ausbau des Straßenbahnnetzes in Spandau insbesondere zur Reduzierung der Busverkehre. Dabei sind unter anderem auch die großen Neubaugebiete im Entwicklungsband West zu berücksichtigen. Sollte eine Fortführung der Siemensbahn über die Insel Gartenfeld nicht möglich sein, so muss eine Straßenbahnerschließung erfolgen, die an den S-Bahnhof Gartenfeld anschließt und bis in die ehemalige Wasserstadt Oberhavel und nach Hakenfelde fortgeführt wird.

Mit Blick auf die zukünftige Nachnutzung des Flughafens Tegel fordern wir eine direkte Querverbindung der Straßenbahn vom Bahnhof Gartenfeld zum Entwicklungsgebiet Flughafen Tegel.

Darüber hinaus unterstützt die SPD Spandau im Wesentlichen den Plan zum Ausbau der Straßenbahn in der aktuellen Fassung des Berliner Nahverkehrsplans. Dieser sieht die Ausweitung des Berliner Straßenbahnnetzes vom Bahnhof Jungfernheide über Siemensstadt und die Insel Gartenfeld, die Wasserstadt Oberhavel, Hakenfelde und Neustadt bis zum Rathaus Spandau vor.

Von hier aus führt eine Linie Richtung Süden, über Seeburger Straße und Seeburger Weg zum Blasewitzer Ring, von dort über die Sandstraße auf die Heerstraße und hier bis zum Pillnitzer Weg.

Lediglich die Straßenbahn in das Falkenhagener Feld sollte durch eine Straßenbahnführung über den Brunsbüttler Damm bis zur Stadtgrenze ersetzt werden. Hierdurch würde die Buslinie M32 ersetzt und die gesamte Louise-Schröder-Siedlung, zwei große Wohnungsneubaugebiete, die Schule am Staakener Kleeblatt und das angrenzende Gewerbegebiet an das Straßenbahnnetz angeschlossen.

Betrachtung weiterer regionaler Besonderheiten

Altstadt Spandau und Neustadt

Die Fußgängerzone in der Altstadt muss durch bauliche Veränderung (z. B. versenkbare Poller) von Verkehr jeder Art möglichst frei gehalten werden. Daher kommt für uns eine Straßenbahnlinie durch die Fußgängerzone nicht in Frage.

Allerdings müssen Bus- und Radverkehr am U-Bahnhof Rathaus Spandau aus unserer Sicht neu geordnet werden.

Darüber hinaus müssen die Unfallschwerpunkte an der Kreuzung Seegefelder Straße / Stabholzgarten, Falkenseer Platz, Klosterstraße Ecke Brunsbüttler Damm unbedingt entschärft werden, ggf. auch durch bauliche Veränderungen.

Hakenfelde und Anbindung Schönwalde

Die SPD Spandau ist für den Ausbau der Busanbindung nach Schönwalde im Berufsverkehr (halbstündig) mit den Linien M45 und 671.

Wir unterstützen außerdem die Idee eines zusätzlichen Regionalbahnhofs in Bötzow, weil wir glauben, dass dadurch ein Teil der stetig steigenden Zahl von Pendler/innen aus Schönwalde und Umgebung zur Nutzung der Bahn motiviert werden kann.

Anbindung des Spandauer Südens

Die Notwendigkeit für eine Verbesserung der Anbindung des Spandauer Südens ergibt sich einerseits aus der bereits jetzt existierenden Überlastung der Straßenverbindungen zu Spitzenzeiten. Andererseits führen zahlreiche Wohnungsbauvorhaben auf Brandenburger Seite zu einem weiter stark steigenden Verkehrsaufkommen.

Kreuzung Gatower Straße / Heerstraße von Süden kommend

Die Einmündung der Gatower Straße in die Heerstraße ist zu Spitzenzeiten regelmäßig überlastet. Dabei stehen dann auch die Busse im Stau. Eine Verbesserung der Verkehrssituation kann hier nur durch eine eigene Busspur stadteinwärts geschaffen werden, die mindestens zu Spitzenzeiten vollkommen frei gehalten wird. Die Länge dieser Spur ist den Gegebenheiten anzupassen.

Die für eine Busspur erforderliche Fläche ist auf der Westseite der Gatower Straße in Form einer von Bebauung frei gehaltenen Bahntrasse vorhanden. Erforderlich ist also lediglich die Erweiterung der Gatower Straße um eine Spur (auf der Westseite), die Festlegung einer Busspur und die Anpassung der Kreuzungssituation.

Kreuzung Potsdamer Chaussee / Heerstraße von Süden kommend

Ein Hauptproblem der Einmündung besteht in den sich kreuzenden und gegenseitig behindernden Verkehren von Bus, Linksabbiegern und Geradeausfahrern. Zurzeit behindern die Linksabbieger sehr regelmäßig den Abfluss in gerader Richtung über die Heerstraße. Die Lösung ist eine eigene Linksabbiegerspur von Süden kommend, die bis zur Kreuzungsmitte nur ca. 50 m lang sein muss.

Erforderlich hierfür ist eine Verbreiterung der Fahrbahn Richtung Westen unter Verzicht auf das vorhandene Straßenbegleitgrün, eine Rücknahme der Tankstellenausfahrt und eine Anpassung der Kreuzungssituation.

Kreuzung Ritterfelddamm / Potsdamer Chaussee

Hier fordert die SPD Spandau nach wie vor die Errichtung eines Kreisverkehrs, weil sich nur so die morgendliche Stausituation verringern lässt.

Neue Nord-Süd-Direktverbindung über die Spree

Die Spree stellt eine natürliche Barriere für alle Nord-Süd-Verkehre dar. Vor allem auf der Strecke zwischen Rohrdamm und der Einmündung der Spree in die Havel fehlt eine Quermöglichkeit für Kraftfahrzeuge. Hier ist eine neue Nord-Süd-Direktverbindung über die Spree erforderlich. Um eine solche Verbindung herzustellen, sehen wir die Verlängerung von Paulsternstraße/ Otternbuchtstraße über die

Spree bis zum Wiesendamm vor. Darüber hinaus wollen prüfen lassen, ob es für den Einsatz alternativer Technologien sinnvolle Strecken gibt (z. B. Seilbahn).

Fazit

Eine funktionierende Stadt Berlin lebt von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Mangelnde Kapazitäten beim Öffentlichen Personennahverkehr stellen ein entscheidendes wirtschaftliches Risiko dar. Der schienengebundene ÖPNV trägt zur Verringerung von Individualverkehr und damit zu einer höheren Lebensqualität insgesamt sowie zur Verringerung von gesundheitlichen Risiken bei.

Bereits heute ist die Verkehrsinfrastruktur in und um Spandau zu Spitzenzeiten hoffnungslos überfordert. Umfangreiche Erweiterungen insbesondere bei der Schieneninfrastruktur sind längst überfällig und müssen schleunigst nachgeholt werden. Angesichts stetig steigender Bevölkerungszahlen in Spandau und im Umland sind andernfalls wirtschaftliche Schäden unvermeidlich.

Mit einer Erweiterung des Schienenangebots bei U- und S-Bahn schaffen wir die schnelle Anbindung großer Teile der Spandauer Bevölkerung und eine hervorragendes Transitangebot für die wachsende Zahl von Pendler/innen in beiden Richtungen (Berlin und Brandenburg).

Die SPD Spandau wird sich auch weiterhin dafür einsetzen dass Individualverkehr und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren minimiert werden.

Die SPD Spandau will mit der Umsetzung dieses Konzeptes einen wesentlichen Beitrag für eine gute Mobilität und für die Bewahrung einer guten Lebensqualität in der wachsenden Metropolenregion Berlin-Brandenburg leisten.