

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-109 (Gartenfeld)

Beteiligung der Öffentlichkeit

Einwände zum ausgelegten B-Plan-Entwurf - 21. Dezember 2022

Schwerpunkt: Verkehrsplanung

Autor: Hans-Ulrich Riedel (MdBVV)

Im Rahmen der Verkehrsplanung für die Insel Gartenfeld wird mittlerweile eine Hauptverkehrsstraße vorgesehen, die von der Wasserstadt kommend über eine Brücke das Siedlungsgebiet erschließt und dann in die Achse Bernauer Straße - Gartenfelder Straße - Paulsternstraße einmündet.

Diese Straße wurde - provisorisch (?) - festgelegt und führt unmittelbar am geplanten »Bildungscampus« vorbei.

Parallel wurde die Trasse der geplanten Straßenbahn, die ursprünglich zentral auf der Insel Gartenfeld verlaufen sollte, weggelassen oder zumindest nicht konkret festgelegt.

Die Hauptverkehrsstraße mit Anbindung an die Wasserstadt ist nicht erforderlich:

Die Insel Gartenfeld ist bereits an die Achse Bernauer Straße - Gartenfelder Straße - Paulsternstraße angebunden und damit auch an den Saatwinkler Damm, sodass eine verkehrstechnische Erschließung für motorisierten Individual- und Rettungs- sowie Versorgungsverkehr gegeben ist. Dies gilt nicht nur für die Richtungen Nord (Bernauer Straße), Süd (Paulsternstraße) und Ost (Saatwinkler Damm), sondern auch in Richtung Westen über die Gartenfelder- und die Daumstraße Richtung Spandau.

Immerhin soll es sich um ein autoarmes Quartier handeln.

Umgekehrt ist eine zusätzliche Anbindung der Wasserstadt in Richtung Osten ebensowenig erforderlich, wie bereits bei der Entwicklung und Planung der Wasserstadt festgestellt wurde.

Andererseits fehlt eine schienengebundene Erschließung nach wie vor völlig. Die Siemensbahn - mit oder ohne Verlängerung in Richtung Hakenfelde - ist nur begrenzt geeignet, weil sie nicht ins Zentrum von Spandau führen wird, allerdings eine Anbindung der Insel Gartenfeld an die Ortsmitte Siemensstadt und den S-Bahnring realisieren könnte - dies aber zu spät (es sei denn, man wollte die Maßnahmen auf der Insel Gartenfeld verschieben).

Es ist nicht mehr zeitgemäß, Siedlungsbau zu betreiben, der bei mittlerer Bezugfertigkeit keine ausreichende Anbindung an schienengebundenen Verkehr hat. Gerade bei autoarmen Quartieren führt das zu einer erhöhten Nachfrage nach privaten PKW und somit zu einer Konterkarierung der Planungsziele.

Weit sinnvoller wäre da die Straßenbahn, die auch schon mit der Planung der Wasserstadt vorbereitet wurde. Allerdings ist diese Lösung aktuell nicht konkretisiert, was ebenfalls befürchten läßt, dass eine rechtzeitige Realisierung nicht zu erwarten ist. Und der jetzige Planungsstand weist die Anbindung nach Osten auf einer Trasse aus, die nördlich des Kanals in Reinickendorf verlaufen soll Richtung Urban Tech Republic.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Dies würde bedeuten, dass die Kleingarten- und Wochenendgrundstücke am Kanal verkehrstechnisch aufgewertet werden, was - da es sich zum Teil um Privateigentum handelt - dazu führen kann, dass dort Investoreninteressen geweckt werden, die nicht im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner liegen dürften.

Insofern sollte auch der Bezirk Reinickendorf in diese Planungsentscheidung eingebunden werden - und dessen Bewohnerinnen und Bewohner. Aber dies nur am Rande.

Die Entwicklung einer Straßenbahnverbindung sollte vielmehr die Anwohnerinteressen in Spandau berücksichtigen. Dies würde bedeuten, dass eine Anbindung vom Berliner Zentrum (derzeit geplant über S- und U-Bahnhof Jungfernheide) durch Charlottenburg-Nord und die Siemensstadt über Haselhorst und die Wasserstadt nach Hakenfelde und weiter Richtung Spandauer Zentrum realisiert werden sollte. Und in diese könnte die Insel Gartenfeld dann eingebunden werden - wie es die ursprünglichen Planungen auch vorgesehen hatten.

Genau für eine solche Lösung wäre eine Brücke von der Insel Gartenfeld Richtung Wasserstadt denkbar; diese sollte dann aber neben der Nutzung durch die Straßenbahn vor allem für Fußgänger- und Radverkehr genutzt werden - nicht für motorisierten Individualverkehr.

Wie diese Trasse genau verlaufen sollte, wäre durch entsprechende Untersuchungen des zu erwartenden Verkehrs zu ermitteln. Allerdings wird eine solche oder ähnliche Lösung ebenfalls zu spät realisiert werden - bei realistischer Betrachtungsweise.

Daher muss eine provisorische, möglichst schienengebundene Anbindung des neuen Siedlungsgebietes an den U-Bahnhof Paulsternstraße vorgesehen und zur Auflage gemacht werden, bevor der Bebauungsplan festgesetzt wird.

Berlin, 21. Dezember 2022

(Hans-Ulrich Riedel)