

Schnell und sicher durch Spandau

Verkehrskonzept der CDU Spandau
vom 15. Juni 2018

VORAUSSCHAUENDE VERKEHRSPANUNG	2
NEUE IDEEN FÜR SPANDAU	2
Der Schnellbus	3
Linie 1: Anbindung Hakenfelde – Haselhorst – Siemensstadt – Jungfernheide	3
Linie 2: Heerstraße – Ritterfelddamm	3
Mobi-Hubs	4
Brückenschlag nach Steglitz-Zehlendorf	4
EMOBILITY	4
DER VERKEHRSMIX MACHT´S!	5
Autoverkehr	5
Bus	5
Carsharing	6
Fähre	6
Fahrradfahrer	6
Fußgänger	7
Regionalbahn	7
S-Bahn	7
Straßenbahn	8
U-Bahn	8
VERKEHRSLLENKUNG IN BEZIRKSHAND GEBEN!	9
UNSERE PERSPEKTIVEN FÜR DIE SPANDAUER ORTSTEILE	9
Region 1: Spandauer Süden	10
Region 2: Spandauer Westen	10
Region 3: Spandauer Norden	10
Region 4: Spandauer Osten	11
Region 5: Spandaus Zentrum	11
STICHWORTVERZEICHNIS	12

Schnell und sicher durch Spandau

Berlin wächst, Spandau auch. Nach Einschätzung des Berliner Wohnbauflächen-Informationssystems (WoFIS) soll die Bevölkerungszahl in Spandau bis zum Jahr 2025 um 15 Prozent auf etwa 275.000 Einwohner steigen¹.

In den Ortsteilen Haselhorst und Siemensstadt soll die Einwohnerzahl um 56 Prozent ansteigen. 700 neue Wohnungen sollen im Bereich Paulsternstraße / Gartenfelder Straße entstehen. Rund 4.500 bis 5.500 Wohnungen werden in der Wasserstadt Oberhavel und bis zu 4.000 Wohnungen auf der Insel Gartenfeld gebaut.

Im Ortsteil Hakenfelde soll durch Neubauprojekte, wie den Pepitahöfen, die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2025 um 31 Prozent anwachsen.

Doch während die Wohnquartiere vor allem an Spandaus Rändern wachsen, wurde nicht nur die Schulinfrastruktur, sondern auch die Erschließung dieser neuen Wohnquartiere durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den vergangenen Jahrzehnten nur sehr unzureichend mitgedacht. Spandaus Verkehrsinfrastruktur ist in den 80er-Jahren stehen geblieben.

Spandau hatte 1981 – also drei Jahre vor Eröffnung des U-Bahnhofes Rathaus Spandau - noch etwa 195.000 Einwohner. Am 31.12.2011 wohnten in Spandau bereits 216.000 Menschen und zum Jahresende 2016 wurden laut Statistischem Jahrbuch bereits 232.000 Personen registriert.²

Dies hat zur Folge, dass die bezirkliche Verkehrsinfrastruktur schon heute kurz vor dem Kollaps steht.

Durch die unmittelbare Nähe zum Havelland ist der Bezirk Spandau auch Pendlerstrecke. Bereits im Jahr 2013 pendelten rund 25.000 Menschen je Werktag zwischen dem Havelland und Berlin.³ Dabei ist die Pendlerachse ins Havelland als einzige noch nicht von der S-Bahn erschlossen. Die Einwohnerzahl von Falkensee ist zwischen 1990 und 2012 um 87% gewachsen. Zudem ist Falkensee eine der Gemeinden mit dem höchsten Anteil an Auspendlern nach Berlin (Auspendleranteil ca. 19%, im Vergleich Straußberg: ca. 10%).⁴ Brieselang hat sich als wichtiger Gewerbestandort etabliert.

Die Erschließung von bereits errichteten Neubaugebieten ist kompliziert bis unmöglich. Und doch braucht es pragmatische Lösungen, wie auch die Mobilität der bis zum Jahr 2025 erwarteten rund 43.000 Neu-Spandauer garantiert werden kann.

Die Planung und Umsetzung einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur im Bezirk ist Aufgabe des Berliner Senats. Mit dem hier vorliegenden Verkehrskonzept bezieht die CDU Spandau

¹ <https://www.morgenpost.de/bezirke/spandau/article213899649/Spandau-waechst-und-braucht-mehr-Geschaefte.html>

² https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/produkte/Jahrbuch/jb2017/JB_201701_BE.pdf

³ S-Bahn-Berlin GmbH 2016.

⁴ Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2012

Position zu aktuellen Überlegungen des rot-rot-grünen Senats und zeigt aus bezirklicher Sicht mögliche Perspektiven auf.

Die CDU Spandau möchte mit den Spandauerinnen und Spandauern über das hier vorgelegte Verkehrskonzept ins Gespräch kommen. Uns ist es wichtig, mit den Spandauerinnen und Spandauern eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu erzielen. Nur so kann eine Akzeptanz neuer Ideen gelingen.

Eine ideologisch und einseitig ausgerichtete Verkehrspolitik lehnen wir ab. Das vorliegende Verkehrskonzept setzt auf einen breiten Mobilitätsmix von vorhandenen und neuen Verkehrsträgern.

Ziel der CDU Spandau ist es, in allen Ortsteilen eine Perspektive für eine verkehrliche Erschließung aufzuzeigen. Zur besseren Übersichtlichkeit haben wir die Ortsteile in Regionen gegliedert.

Vorausschauende Verkehrsplanung

Die CDU Spandau spricht sich dafür aus, dass bei der Planung von neuen Wohnquartieren künftig neben der Versorgung mit Schulplätzen und anderen Einrichtungen des bezirklichen und nicht-bezirklichen Leistungsangebotes (z.B. Kindertagesstätten) insbesondere auch die verkehrliche Erschließung mitgedacht wird.

Wenn Überlegungen beispielsweise zu neuen schienengebundenen Anbindungen mit der BVG erst aufgenommen werden, wenn die ersten Mieter eingezogen sind, ist es dafür viel zu spät.

Gemeinsam mit der BVG und den Bezirken muss der Senat vorausschauend planen. Hierbei sollten aktuelle sowie prognostizierte Fahrgastzahlen, aber auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen mit einbezogen werden. Ziel sollte es sein, bereits bei der Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes eine fertige Planung für die verkehrliche Anbindung des Neubaugebietes zu haben.

Neue Ideen für Spandau

Die zunehmende Verdichtung der Spandauer Ortsteile stellt eine Erweiterung, insbesondere des ÖPNV, vor besondere Herausforderungen. Nicht überall sind Flächen für U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn oder Fahrbahnverbreiterungen, wie bei der Planung der Berliner U-Bahn-Verlängerung 1995, freigehalten worden.

Die CDU Spandau schlägt unter Berücksichtigung der bezirklichen Flächen und der Anbindungsmöglichkeiten an die umliegenden Berliner Bezirke, aber auch das Berliner Umland, folgende Projekte vor:

Der Schnellbus

Die CDU Spandau ist davon überzeugt, dass ein neuer Verkehrsträger nur dann eine echte Alternative darstellt, wenn er losgelöst vom ohnehin schon überlasteten Straßennetz fahren kann.

Die kurzfristige Entwicklung der Bevölkerungszahlen macht auch ein kurzfristiges Handeln notwendig. Neue Plan- und Realisierungsverfahren sind zu langwierig, ehe sie umgesetzt werden können.

Die CDU Spandau schlägt daher zwei Schnellbus-Linien als Weiterentwicklung des bestehenden Busnetzes vor. Die Busse sollen ausschließlich auf eigenen Fahrbahnen fahren und an wenigen, ausgewählten Stationen halten. Nach Möglichkeit sollten hier Elektrobusse zum Einsatz kommen.

Linie 1: Anbindung Hakenfelde – Haselhorst – Siemensstadt – Jungfernheide

Um den stark wachsenden Nordosten Spandaus eine neue und schnelle Anbindung an den Berliner S-Bahn-Ring zu ermöglichen und somit tausende Berufspendler zu entlasten, schlagen wir eine Schnellbus-Linie von Hakenfelde bis zum Bahnhof Jungfernheide vor.

Die Linie soll als Insellösung an der Rauchstraße beginnen, über die nördliche Wasserstadtbrücke zur Rhenaniastraße führen, über eine Brücke die Insel Gartenfeld anschließen und zur stillgelegten S-Bahn-Trasse der sogenannten Siemensbahn führen. Die Siemensbahn soll der Schnellbus-Linie als eigene Trasse dienen und eine schnelle Anbindung an den S- und U-Bahnhof Jungfernheide gewährleisten.

Diese Variante ist deutlich schneller realisierbar als Überlegungen, die Siemensbahn zu reaktivieren und über die Insel Gartenfeld hinaus zu verlängern oder die Ortsteile über eine Straßenbahn anzuschließen.

Linie 2: Heerstraße – Ritterfelddamm

Um den Spandauer Süden ebenfalls möglichst kurzfristig zu entlasten, schlägt die CDU Spandau eine zweite Schnellbus-Linie vor, die von Kladow zur Heerstraße führt.

Durch den bereits heute starken Individualverkehr kommt es auf den Strecken nach Gatow und Kladow immer wieder zu erheblichen Staus, in denen auch die BVG-Busse stehen. Die aktuellen Planungen des Berliner Senats sehen auch nicht vor, die beiden Verkehrsadern des Spandauer Südens zu verstärken oder zu erweitern.

Die BVG setzt in diesem Bereich nach eigenen Aussagen schon heute so viele Busse ein, wie nur irgendwie möglich sei. Bei Staus funktioniert jedoch der Umlauf der Routen nicht mehr, wie ein BVG-Vertreter erst kürzlich in der Bezirksverordnetenversammlung mitteilte. Dann müssten die Routen verkürzt werden, da die vom Stau betroffenen Busse sonst im weiteren Umlauf fehlen würden. Das bedeutet schon heute in der Praxis, dass zu Stoßzeiten Buslinien in Gatow statt in Kladow enden.

Die stark wachsenden Neubaugebiete vor allem in der Landstadt Gatow machen jedoch eine zusätzliche verkehrliche Erschließung des Spandauer Südens zwingend erforderlich.

Parallel zur Potsdamer Chaussee könnte eine eigene Trasse für die neue Schnellbus-Linie von der Heerstraße bis nach Kladow führen. Perspektivisch sollte dieses Vorhaben mit dem Land Brandenburg abgestimmt werden, um über diese Verbindung eine Verbindung über Seeburg, Groß-Glienicke nach Potsdam zu schaffen. Vor dem Hintergrund der geplanten großflächigen Bebauung in Krampnitz wäre dies ein logischer Schritt. Dies wäre zudem eine strategische Chance für den Bezirk Spandau, den Wirtschaftsraum deutlich besser zu erschließen.

Mobi-Hubs

Die CDU Spandau möchte an strategisch sinnvollen Punkten sogenannte Mobi-Hubs errichten. Mobi-Hubs sind Umsteigestationen, an denen die Verkehrsteilnehmer von Bus oder Bahn auf Car- oder Bikesharing-Angebote umsteigen können. Besonders an der Stadtgrenze in Verbindung mit Park&Ride-Parkplätzen sind sie eine moderne Ergänzung des Verkehrsmixes und können dabei helfen, besonders Regionen, in denen eine nachträgliche Verdichtung des Verkehrsnetzes kaum möglich ist, anzubinden. An diesen zentralen Orten könnten auch Packstationen der Deutschen Post untergebracht werden, um hier einen weiteren Mehrwert zu schaffen.

Mögliche Standorte wären:

- An den Endhaltestellen der Schnellbuslinien
 - Hakenfelde: Rauchstraße
 - Kladow: Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm
 - Heerstraße / Wilhelmstraße
- Bahnhof Albrechtshof
- Bahnhof Spandau

Brückenschlag nach Steglitz-Zehlendorf

Um die Verkehrsader Kladower Damm zu entlasten, schlägt die CDU Spandau den Bau einer Brücke über die Havel vor.

Diese könnte vom Breitehornweg in Hohengatow aus 1,2 km über die Havel in Richtung Insel Lindwerder zur Havelchaussee führen. Von dort müsste eine Anbindung an die Autobahn A115 erfolgen. Dies wäre eine erhebliche Verbesserung und Entlastung, da der weite Bogen über die Heerstraße und den Messedamm entfallen würde.

eMobility

Wir wollen den Einsatz von eMobility-Fahrzeugen wie eBikes oder Elektroautos ebenso unterstützen wie die Ausweitung von Carsharing-Projekten auf das Gebiet des gesamten Bezirks. Spandau soll als Außenbezirk nicht benachteiligt werden.

Wir wollen dafür prüfen, wie an möglichst vielen Punkten des Bezirks E-Ladesäulen im öffentlichen Straßenland errichtet werden können, um einen Anreiz für mehr Elektromobilität im Bezirk zu schaffen.

Der Verkehrsmix macht´s!

In Spandau sollen alle Verkehrsarten ihren Platz und ihre Berechtigung haben. Die CDU Spandau macht Verkehrspolitik nicht aus dem Blickwinkel nur einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern. Für uns sind die Interessen von Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen.

Unsere Vorschläge für die unterschiedlichen Verkehrsarten sind in alphabetischer Reihenfolge:

Autoverkehr

Unnötigen LKW-Verkehr wollen wir aus den Wohngebieten heraushalten. Hierfür braucht man auch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. die Anbindung des Brunsbütteler Dammes an die L20.

Leistungsfähigkeit macht sich auch am Zustand fest. Wir wollen Spandaus Straßen so schnell wie möglich sanieren und werden am Schlaglochmelder festhalten.

Den Anwohnerinnen und Anwohnern von noch unbefestigten Straßen, z.B. in West-Staaken, Kladow oder in Hakenfelde, wollen wir eine mindestens mittelfristige Perspektive zum Ausbau der Straße geben. Dazu werden wir den Finanzbedarf ermitteln und vom Berliner Senat eine Finanzierungsperspektive einfordern. Die Planung des Ausbaus soll unter Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner erfolgen.

Wir wollen insbesondere im Berufsverkehr die Ampelschaltungen so optimieren, dass die Verkehrsströme eine grüne Welle haben. Tempo 30 anzuordnen, ist hierfür aber der falsche Weg. Ein flächendeckendes Tempo 30 lehnen wir ab.

Gleichzeitig wollen wir mit attraktiven Park&Ride Plätzen Einpendlerströme reduzieren und damit die Verkehrsbelastung in Spandau minimieren.

Bus

Ein wachsender Bezirk, in dem die Menschen darüber hinaus immer älter werden, braucht gute und komfortable Busverbindungen. Daher fordern wir, die Taktzeiten auf einigen Linien dem Bedarf anzupassen. Busse, die auf Grund von Überfüllung an Haltestellen vorbeifahren, darf es zukünftig nicht mehr geben. Bei der Bedarfsfeststellung muss im Besonderen berücksichtigt werden, dass immer genügend Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren vorhanden sein muss.

Spandau ist kein verkehrspolitisches Testfeld. Wir lehnen die Einrichtung von Oberleitungsbuslinien ab, begrüßen jedoch Pilotprojekte der BVG, im Bezirk verstärkt Elektrobusse zum Einsatz zu bringen.

Viele Bushaltestellen in Spandau sind nur auf eine Buslänge von 12 Metern ausgelegt. Die derzeit genutzten Gelenkbusse der BVG sind jedoch 15 Meter lang. Dies hat zur Folge, dass an vielen Stellen die Busse nicht vollständig an die Haltestellen heranfahren und die Fahrgäste nicht komfortabel aussteigen können. Perspektivisch sind sogar Buslängen von bis zu 21 Metern denkbar. Wir wollen gemeinsam mit der BVG und dem Senat prüfen, wie die Länge der vorhandenen BVG-Bushaltestellen an aktuelle Bedürfnisse angepasst werden kann.

Busspuren sind keine Parkplätze. Wir werden entschieden gegen Falschparker auf Busspuren vorgehen. Wir fordern den Senat auf, eine Taskforce Busspur zu schaffen, die zum einen als Ansprechpartner für die BVG-Leitstelle dient und zum anderen gemeinsam mit den bezirklichen Ordnungsämtern und Abschleppdiensten sofort die Busspuren freiräumt.

Carsharing

Wir wollen, dass in ganz Spandau Carsharing möglich wird. Die Lebensqualität wird sich erhöhen, wenn sich mehrere Nutzer ein Auto teilen und sich die lästige Parkplatzsuche minimieren lässt. Weniger Autos, weniger Stau und weniger Abgase durch oftmals strombetriebene oder CO₂-Ausstoß-reduzierte Fahrzeuge wird die Luftqualität in Spandau verbessern. Auf der anderen Seite fallen hohe Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für die Nutzer weg.

Der Bundestag hat im vergangenen Jahr das Carsharing-Gesetz verabschiedet, um die Mobilität in den Städten weiter zu fördern. Der Senat ist nun aufgefordert, den Kontakt zu den Carsharing-Unternehmen zu suchen, um die Förderungsmodalitäten praxisgerecht auszugestalten. Die Möglichkeiten, die der Bund geschaffen hat, verpuffen sonst wirkungslos. Bei wirtschaftlichen Bedenken der Unternehmen sollte der Senat klare Vorgaben wie auch finanzielle Förderungsmöglichkeiten ernsthaft in Erwägung ziehen.

Fähre

Spandau ist die Havelstadt. Wir wollen prüfen, ob der Takt der beiden Fährlinien in Kladow und Hakenfelde intensiviert werden kann. Zudem wollen wir prüfen, ob man in Kladow eine Autofähre nach Steglitz-Zehlendorf einrichten kann.

Fahrradfahrer

Wir wollen sicheren Fahrradverkehr stärken. Wir fordern mehr Fahrradparkplätze an den Bahnhöfen Albrechtshof, Staaken, Spandau und Stresow, an denen die Fahrräder sicher abgestellt werden können. Darüber hinaus sollte ein Fahrradlinienkonzept erarbeitet werden, das Möglichkeiten und Potenziale für den Fahrradverkehr im gesamten Bezirk darlegt.

Wir wollen die Kultur Spandaus mit Bikesharingmodellen erlebbar machen. An zentralen Orten des Bezirks sprechen wir uns für Bikesharingstationen aus. So soll man künftig bequem mit dem Leihfahrrad von der Zitadelle Spandau zum Gotischen Haus, zum Bahnhof Spandau, dem Bullengraben oder aber auch zum Fort Hahneberg fahren und dieses dort jeweils abgeben können.

Ein speziell für Fahrradfahrer ausgeschildeter Kulturradweg könnte dieses Vorhaben unterstreichen und die Besucher der Havelstadt an den wichtigsten Sehenswürdigkeiten des Bezirks vorbeiführen.

Die Altstadt Spandau soll eine Fußgängerzone bleiben, in der das Fahrradfahren nur während des Lieferverkehrs erlaubt ist.

Fußgänger

Wir wollen weiter daran arbeiten, dass die Absenkung von Bordsteinen für mehr Barrierefreiheit vorangetrieben wird.

Wir wollen, dass auch Fußgänger sicher durch Spandau kommen. Vor Schulen, Kindergärten oder auch Senioreneinrichtungen setzen wir uns für entsprechende verkehrliche Maßnahmen, wie z.B. eine Reduzierung der Geschwindigkeit, eine Querungshilfe (Zebrastreifen) oder eine Lichtzeichenanlage (Ampel) ein. Die Schulwegsicherheit der kleinsten Spandauer wollen wir auch zukünftig zusätzlich durch Schulwegpläne und den Einsatz von Schülerlotsen erreichen.

Die Sanierung von Fußgängerwegen hat für uns ebenso Priorität wie die Sanierung von Straßen und Fahrradwegen.

Regionalbahn

Wir setzen uns dafür ein, dass die gute Regionalverkehrsverbindung mit dem Havelland erhalten bleibt. Zu einer guten und schnellen Anbindung an den geplanten Hauptstadtflughafen BER gehört eine direkte Verbindung mit dem Regionalverkehr mindestens vom Bahnhof Spandau aus. Ab dem Tag der Eröffnung muss dies gewährleistet sein.

Für die Spandauer Regionalbahnhöfe setzen wir uns für eine Taktverdichtung ein.

Wir wollen, dass die Bahnhöfe Potsdam und Spandau direkt mit einer Regionalbahnlinie verbunden sind.

S-Bahn

Pläne, die S-Bahn zu verlängern, finden unsere Unterstützung nur, wenn die Verbindung mindestens bis nach Falkensee reicht, der existierende Regionalverkehr nicht eingeschränkt und der Lärmschutz für die Anlieger deutlich verbessert wird. Perspektivisch halten wir eine S-Bahn nach Nauen für die zielführendste Lösung, um den

Einpendlerverkehr über die Straße zu reduzieren, und fordern hierfür eine verlässliche Planung.

Um den Pendlerverkehr weiter zu entlasten, schlagen wir zusätzlich eine S-Bahn-Linie vor, die von Falkensee kommend nur an ausgewählten S-Bahnhöfen halten soll.

Straßenbahn

Die Straßenbahn ist als Verkehrsmittel nur dann eine echte Alternative, wenn sie ein eigenes Gleisbett hat. Andernfalls stehen die Spandauerinnen und Spandauer mit der Straßenbahn im Stau.

Für einen Straßenbahnbetrieb in Spandau müsste im Bezirk ein Betriebshof für die Straßenbahn errichtet werden, für den nach Expertenmeinung ein Platzbedarf von mindestens 200.000 m² erforderlich wäre (zum Vergleich: Die Spandauer Altstadt umfasst eine Verkaufsfläche von rund 40.000 m². Die Zitadelle Spandau hat eine Fläche von 15.000 m²). Die CDU Spandau sieht für eine solch große Fläche derzeit keinen geeigneten Ort.

Auch Überlegungen nach Insellösungen für die Straßenbahn sind nach Experteneinschätzung nicht realistisch. Die Straßenbahn ist sehr wartungsanfällig. Entsprechend muss ein Zugang zu Betriebshöfen sichergestellt werden.

Nach aktuellem Planungsstand würde ein Straßenbahnanschluss an das Berliner Netz nicht vor dem Jahr 2035 realisierbar sein – also zehn Jahre nach dem bereits heute prognostizierten Einwohneranstieg von 31 Prozent. Eine kurzfristigere Perspektive gibt es derzeit nicht.

Die CDU Spandau lehnt aus diesen Gründen Überlegungen für eine Straßenbahn im Bezirk ab.

U-Bahn

Die CDU Spandau bleibt bei ihrer Forderung, die Planungen aus den 1990er-Jahren für die U-Bahnverlängerung wieder aufzunehmen.

Die U-Bahn hat viele Vorteile gegenüber der Straßenbahn:

- Anders als bei der Straßenbahn wurden im Bezirk auf Grundlage der U-Bahn-Verlängerungspläne von 1995 entsprechende Flächen in Bebauungsplänen freigehalten, was einen enormen Zeit- und Planungsvorteil für den Bau der U-Bahntunnel bedeutet.
- Die U-Bahn kann deutlich mehr Passagiere transportieren als die Straßenbahn und einen deutlich engeren Takt fahren.
- Der Ausbau der U-Bahnen wird durch Bundesmittel gefördert.
- Dadurch, dass die U-Bahn unter der Erde fährt, kann die Verkehrsfläche über der U-Bahn genutzt werden. Die U-Bahn ist das Verkehrsmittel, das zusätzlichen Verkehrsraum schafft. Alle großen Städte oder Metropolregionen weltweit planen

und bauen genau deshalb U-Bahnen. Die vorliegenden Planungen sollten daher wieder genutzt werden.

Die CDU Spandau hat folgende Mindestforderungen:

- Wir wollen den Lückenschluss zwischen der U2 und der U7.
- Wir wollen die U7 über den Melanchthonplatz bis zur Heerstraße verlängern (Seeburger Straße, Melanchthonplatz, Fahremundstr, Rudolf-Wisell-Siedlung), wofür wir die im Bereich des U-Bahnhofs Rathaus Spandau vorhandenen Tunnel nutzen wollen. Damit wollen wir sowohl den Busverkehr entlasten als auch die Feinstaubbelastung in Spandaus Zentrum reduzieren.

Perspektivisch wollen wir die Verlängerung der U2 ins Falkenhagener Feld, so wie es die Planung von 1995 vorsieht (Flankenschanze – Zeppelinstraße – Westerwaldstraße – Falkenhagener Feld – Stadtrandstraße).

Zudem können wir uns vorstellen, die U-Bahnlinie 7 von der Heerstraße in den Spandauer Süden oder auch nach Staaken weiterzuführen.

Sobald die U-Bahn auch an die Ränder des Bezirks heranreicht, wird sich der Individualverkehr deutlich entzerren, da mehr Menschen durch die schnelle Anbindung motiviert werden, den ÖPNV zu nutzen.

Verkehrslenkung in Bezirkshand geben!

Die CDU Spandau fordert eine weitgehende Übertragung der Zuständigkeiten der Verkehrslenkung Berlin auf die Bezirke. Dafür benötigen die Bezirke die entsprechenden Finanzaufweisungen.

Die Bezirksämter sind die Fachleute vor Ort. Sie sind die ersten Ansprechpartner für Anwohnerinnen und Anwohner und kennen die örtlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten besser als eine Landesbehörde des Senats.

Viele Baumaßnahmen werden verzögert, weil die Bezirksämter zum Teil wochenlang auf Genehmigungen oder Bauabnahmen durch die Verkehrslenkung warten. Leidtragende sind die Nutzer der Verkehrswege und die von den Baustellen genervten Anwohnerinnen und Anwohner.

Die CDU Spandau verspricht sich von einer Kompetenzübertragung auf die Bezirksämter ein echtes Baustellenmanagement mit Weitsicht.

Unsere Perspektiven für die Spandauer Ortsteile

Auf Grundlage der vorgenannten Einzelmaßnahmen für die Verkehrsarten ergeben sich folgende Perspektiven für die fünf Regionen des Bezirks:

Region 1: Spandauer Süden

Der Spandauer Süden (Kladow, Gatow, südliche Wilhelmstadt) ist derzeit nur über die Straße erschlossen.

Über die Schnellbuslinie von der Heerstraße zum Ritterfelddamm schaffen wir eine Entlastung der Verkehrsadern. Den Bereich Ritterfelddamm / Potsdamer Chaussee wollen wir mit einem Kreisverkehr neu gestalten und entschärfen. Der Mobi-Hub wird diesen Bereich sinnvoll ergänzen. Von der Heerstraße wird man perspektivisch dann auf die U-Bahn umsteigen können.

Die höheren Taktzeiten der Personenfähre und ggf. die neue Autofähre nach Steglitz-Zehlendorf sowie der geplante Brückenbau über die Havel schaffen zusätzliche Entspannung.

Langfristig halten wir am Ziel fest, den Spandauer Süden schienengebunden z.B. über die U-Bahn zu erschließen.

Region 2: Spandauer Westen

Der Spandauer Westen (Staaken, Falkenhagener Feld) wird insbesondere von höheren Taktzeiten bei der Regionalbahn und einer Verlängerung der S-Bahn profitieren.

Die Verlängerung der U-Bahnlinie 2 ins Falkenhagener Feld bringt die Menschen vom Stadtrand schnell in die Berliner Innenstadt. An der Stadtrandstraße soll die Endstation entstehen, die Zwischenbahnhöfe werden Falkenhagener Feld und Westerwaldstraße sein.

Die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 zur Heerstraße wird eine deutliche Entlastung für die Staakener Großsiedlungen, aber auch für die Neubaugebiete am Stadtrand bringen. Letztere bekommen mit der langfristigen Überlegung, die Linie von der Heerstraße noch einmal in Richtung Stadtgrenze zu verlängern, eine weitere Perspektive, dem morgendlichen Verkehrschaos auf der Heerstraße zu entkommen.

Am Endpunkt der ersten Verlängerungsstufe der U7 bis zur Heerstraße, an dem auch die Schnellbuslinie in Richtung Kladow beginnt, wird ein Mobi-Hub dafür sorgen, dass man mit Carsharing, Leihfahrrädern oder Bussen dann die Wohngebiete an der Stadtgrenze erreicht.

Region 3: Spandauer Norden

Im Spandauer Norden (Hakenfelde, Neustadt) ist eine schienengebundene Erschließung der Wohngebiete nahezu unmöglich. Hier hat man bereits bei der Konzeption und beim Bau der Wasserstadt Chancen verpasst.

Allein über die Haselhorster Daumstraße und die hintere Wasserstadtbrücke lässt sich das Neubaugebiet Pepitahöfe noch mit einer von der Straße losgelösten Trasse erreichen.

Die von der Insel Gartenfeld kommende Schnellbustrasse wird die Menschen von der Rauchstraße aus binnen zehn Minuten an den S-Bahn-Ring bringen. Derzeit benötigt man für diese Strecke ohne Stau rund 25 Minuten.

Region 4: Spandauer Osten

Auf dem Spandauer Osten (Haselhorst, Siemensstadt) liegt ein besonderes Augenmerk. Der Senat hat es leider in den letzten über zehn Jahren trotz Hinweisen der CDU Spandau versäumt, der ungenutzten Siemensbahn eine Sanierungsperspektive zu geben. Diese Trasse bekommt mit der Schnellbustrasse nun eine neue Verwendung.

Für das Neubauprojekt auf der Insel Gartenfeld soll ein Brückenbau in Verlängerung der Rhenaniastraße einen weiteren Zugang zur Insel schaffen und weiteren Durchgangsverkehr am Ortskern von Haselhorst vorbeiführen. Die Brücke bekommt eine Extra-Spur für die Schnellbustrasse. Parallel zur Rhenaniastraße entsteht die Schnellbustrasse, die dann über den Mittelstreifen der Daumstraße zur hinteren Wasserstadtbrücke führt. Davon profitieren auch die Neubauprojekte an der Daumstraße.

Durch einen Halt der Schnellbuslinie beispielsweise am ehemaligen S-Bahnhof Siemensdamm wird auch der Siemens-Techno-Park erschlossen.

Region 5: Spandaus Zentrum

Für den Bahnhof Spandau wollen wir zukünftig bessere Lösungen finden, um das zunehmende PKW-Aufkommen durch mehr Abholparkplätze abzumildern. Dazu muss der Bereich des Bahnhofsvorplatzes und des Münsinger Parks umgestaltet werden. Hier soll zudem ein weiterer Mobi-Hub entstehen.

Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass die Fußverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Bahnhof Spandau überdacht wird.

Spandaus Zentrum wird insbesondere von beiden U-Bahnverlängerungen entlastet. Die Verlängerung der U2 ins Falkenhagener Feld wird an der Flankenschanze und an der Zeppelinstraße zwei weitere U-Bahnhöfe mit sich bringen. Die Verlängerung der U7 zur Heerstraße wird einen U-Bahnhof an der Seeburger Straße und einen am Melanchthonplatz mit sich bringen.

Stichwortverzeichnis

A

Altstadt Spandau · 7

B

Bikesharing · 4, 7

Bus · 4, 6

 Busspur · 6

 Elektrobus · 6

BVG · 2, 3, 4, 6

C

Carsharing · 4, 5, 6, 7, 11

E

Elektroautos · 5

F

Falkenhagener Feld · 9, 11, 12

G

Gatow · 3, 4, 10

 Breitehornweg · 5

H

Hakenfelde · 1, 3, 4, 5, 7, 11

 Pepitahöfe · 1

 Rauchstraße · 3, 4, 11

Haselhorst · 1, 3, 11, 12

 Insel Gartenfeld · 1, 3, 11

 Rhenaniastraße · 3, 11, 12

Havelland · 1, 8

 Brieselang · 1

 Falkensee · 1, 8

K

Kladow · 3, 4, 5, 7, 10, 11

 Kladower Damm · 5

 Potsdamer Chaussee · 4, 10

 Ritterfelddamm · 0, 3, 4, 10

O

ÖPNV · 1, 2

P

Park&Ride · 4, 6

Potsdam · 4, 8

R

Regionalbahn · 8, 11

S

S-Bahn · 1, 2, 3, 8, 11

 Siemensbahn · 3, 11

 Siemensstadt · 1, 3, 11

 Staaken · 5, 7, 9, 11

 Heerstraße · 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12

 Straßenbahn · 2, 3, 8, 9

U

U-Bahn · 2, 9, 10