

Cycle City

Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom- Ingenieurs

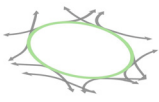
Studienrichtung: Architektur

Philip Marzona

Technische Universität Graz
Erzherzog- Johann- Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Dipl. Ing. Dr. techn. Jean Marie Corneille Meuwissen
Institut für Städtebau

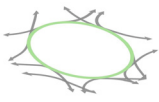
Mai 2014



Vorwort

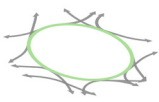
Diese Masterarbeit entstand in Rahmen des 159. Schinkel- Wettbewerbs des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin (AIV) und behandelt eine städtebauliche Umgestaltung des Berliner Ortsteils Spandau. Unter dem Motto “Verstehen, indem man entwirft” sollen Antworten und Impulse zur Lösung komplexer städtebaulicher Probleme und Zusammenhänge gegeben werden.

Der Wettbewerb behandelt schwerpunktmäßig das Thema Städtebau im Bestand und Umgang mit bestehender Bausubstanz sowie die Verknüpfung von Stadt und Landschaft. Insbesondere die Verbindung und Vernetzung der historischen Altstadt Spandaus mit umliegenden Bereichen ist ein wichtiger Aspekt des Wettbewerbs. Es sollen Impulse zur Weiterentwicklung und Ergänzung des Ortes aufgezeigt werden. Ausschlaggebend ist hierfür die Berücksichtigung der Eigenarten der einzelnen Stadtbereiche.



Inhalt

1 Spandau: Zweiflüssestadt in Randlage.....	6
Entstehung und Entwicklung Spandaus - Potenziale	
2 Probleme der Stadtentwicklung in Spandau.....	10
Städtebauliche Probleme - Verkehrsprobleme - Soziale Probleme - Existierende Initiativen und Konzepte	
3 Radverkehr als Lösung für städtebauliche Probleme?.....	30
Sanfte Mobilität - Entwicklung des Radverkehrs in Berlin - Ausgangspunkte zur Entwicklung als Fahrradstadt	
4 Cycle City - Fahrradstadt Spandau.....	38
Ausbau der Radwege - Um- und Rückbau der Straßen - Bebauung und Vernetzung in den einzelnen Bereichen	
5 Ausblick.....	65

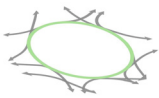


Planungsgebiet

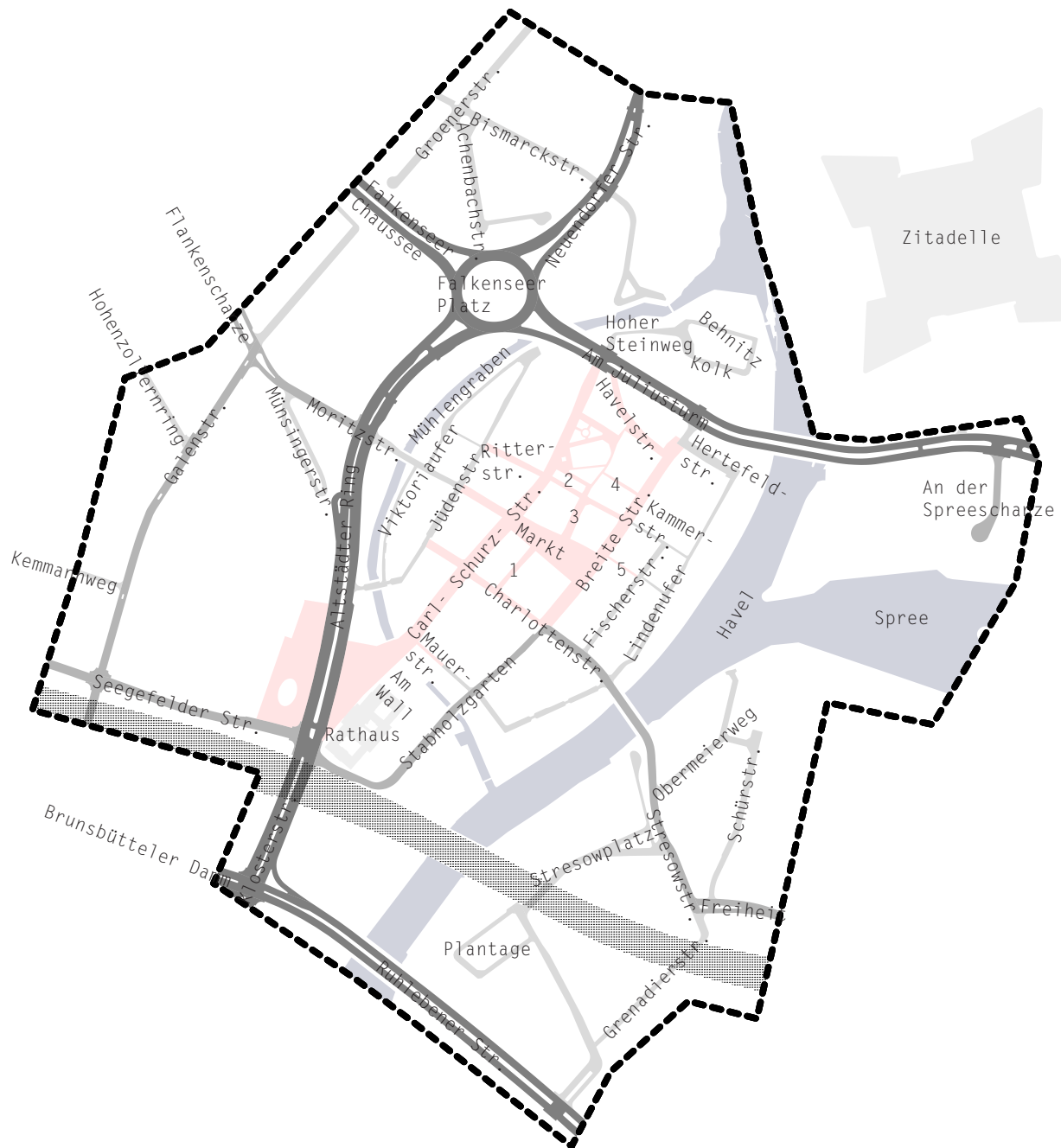






Das Planungsgebiet erstreckt sich über die gesamte Altstadt, Havel sowie Spree in ihrem Mündungsbereich. Sie umfasst Teile des westlich gelegenen Wohngebietes Klosterfelde sowie der nordwestlich gelegenen Spandauer Neustadt, den Hauptbahnhof, die südöstliche Vorstadt Stresow sowie das Industrie- und Gewerbegebiet An der Spreeschanze am nördlichen Spreeufer.

Die Größe des Gebietes beträgt rund 120 ha.

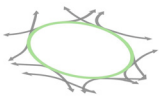


Straßennetz



-  Hauptstraßen
-  Nebenstraßen
-  verkehrsberuhigt
-  Fußgängerzone
-  Bahnlinie

- 1 Marktstr.
- 2 Reformationsplatz
- 3 Mönchstr.
- 4 Kirchgasse
- 5 Wasserstr.



1

Spandau: Zweiflüssestadt in Randlage

Die Stadt Spandau entstand im Mittelalter als eigenständige Stadtgründung. Bereits im 7. Jahrhundert siedelten sich in der Nähe des Zusammenflusses von Havel und Spree slawische Stämme an, ab dem 10. Jahrhundert wurde eine befestigte Burganlage errichtet, die die weitere Entwicklung Spandaus bestimmen sollte¹. Ausgangspunkt für die Stadtgründung, die man auf das Jahr 1232 schätzt, war seine Lage am Kreuzungspunkt von 2 Handelswegen zwischen Magdeburg und Polen.

Trotz der ursprünglichen Eigenständigkeit blieb Spandau immer beeinflusst von der Nähe zur Haupt- und Residenzstadt Berlin². Besonders der Ausbau Spandaus zur Festungsstadt führte zu Einschränkungen in seiner Entwicklung. Durch Vergrößerung der Burg wurden die Bewohner an den Ort umgesiedelt, an dem sich heute die historische Altstadt befindet¹.

Bis 1560 erfolgte ein Stadtwachstum als normale Stadt, danach wurde der Umbau zur Festungsstadt unter Kurfürst Joachim II. vorangetrieben. Bis 1594 erfolgte u. a. unter Rochus Graf zu Lynar der Bau der Zitadelle, im 17. Jahrhundert entwickelte sich Spandau weiter zur Militärstadt¹. Der Ausbau der Stadtmauern und das von 1640 bis 1903 bestehende Bauverbot (Rayon-Vorschriften) führten zu einer

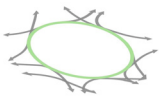
problematischen Stadtentwicklung. Durch die Bauvorschriften durfte im Bereich von 600 m Breite vor den ca. 250 - 300 m dicken Befestigungen kein Gebäude mehr errichtet werden, im Innenstadtbereich durften nur staatliche Rüstungsbetriebe angesiedelt werden³. Die Abhängigkeit der Rüstungsindustrie von der politischen Lage wirkte sich negativ auf die Stadtentwicklung aus⁴. Im 18. Jahrhundert entstanden Gewerfabriken in Spandau, 1728 waren bereits Bereiche außerhalb der Festungsmauern bebaut: die Vorstadt Stresow im Südosten, große Teile der Spandauer Neustadt im Nordwesten sowie ein Bereich südlich der Altstadt entlang der heutigen Klosterstraße. Anfang des 19. Jahrhunderts kam es im Altstadtbereich zu Kriegshandlungen zwischen Preußen und Franzosen, wodurch Teile von Altstadt und Zitadelle beschädigt wurden¹.

1846 erfolgte wegen der militärischen Bedeutung der Ausbau der Berlin- Hamburger Bahn nach Spandau¹, bei dem auf das bestehende Wohngebiet in Stresow keine Rücksicht genommen wurde. Dazu kam zwischen 1867 und 1871 ein zweiter Eisenbahnanschluss¹ (Berlin- Lehrter Eisenbahn), der Stresow jedoch nicht direkt durchschnitten. Zusammen mit dem neu entstandenen Bahnhof führte die Bahnanbindung zur Entwicklung Stresows als Industrie- und Rüstungsstandort, ab 1854 entstand dort die heute

1 <http://de.wikipedia.org/wiki/Berlin-Spandau>

2 Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf,29.

3 Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf,20.
4 http://de.wikipedia.org/wiki/Altstadt_Spandau



Leerstehende Geschützgießerei⁵. Die Bedeutung Spandaus als Rüstungsstandort führte zu einem starken Bevölkerungswachstum (1850: 9.300 Einwohner, 1919: 100.000 Einwohner). Durch technische Neuerungen und Bedeutungsverlust der Spandauer Rüstungsindustrie wurde der Festungszwang 1903 aufgehoben, was vorerst einen wirtschaftlichen Niedergang bedeutete. Jedoch konnte Spandau nun von den Industrieanlagen in Stresow profitieren. Wohnbereiche entwickelten sich zunächst nördlich (Neustadt) und südlich der Altstadt (Wilhelmstadt), ab den 1920er Jahren auch östlich und westlich. 1911 wurde das Spandauer Rathaus mit einem der höchsten Rathhaustürme in Berlin und Umgebung (80 m) errichtet, das die Stärke und Unabhängigkeit Spandaus repräsentieren sollte. 1920 wurde jedoch nach dem Zusammenschluss der Verkehrs-, Grün- und Bauplanung mit Berlin und seinen Umlandgemeinden Spandau zu Berlin eingemeindet.

Nach 1918 wurde die Spandauer Altstadt nicht mehr erweitert, es entstanden Siedlungen „auf der grünen Wiese“ in der weiteren Umgebung. Mit dem Anstieg Spandaus von 104.000 auf 170.000 Einwohner verdoppelte sich auch die Zahl der Wohnungen. Ab 1933 wurde Spandau als Soldatenstadt reaktiviert, wodurch zwischen 1937 und 1940 ein Teil der nördlichen Altstadt (Bereich oberhalb der Havelstraße) zugunsten der Hauptverkehrsstraße Am Juliusturm abgebrochen und der nördliche Teil der Altstadt, Behnitz, komplett vom restlichen

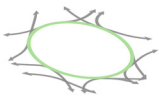
Stadtgefüge abgetrennt wurde.

Nach dem 2. Weltkrieg waren Teile der mittelalterlichen Altstadt stark beschädigt. 1950 wurden Planungen zur Auflockerung der Spandauer Altstadt und großflächigerer Bebauung sowie der autogerechte Ausbau rund um die Altstadt ohne Rücksicht auf historische Bausubstanz unternommen. Letzterer wurde in den folgenden Jahren durch die Erweiterung der Straße Am Juliusturm sowie die Errichtung des Altstadtrings westlich der Stadt und Ausweitung der Charlottenstraße auf 20 m Querschnitt realisiert. Die Verkehrsflächen entstanden auf den Fundamenten der ehemaligen Wallanlagen.

Ein großer Eingriff in die bestehende Stadtstruktur erfolgte insbesondere durch die Errichtung des Falkenseer Platzes, eines dreispurigen Kreisverkehrs mit einer Breite von 135 m Durchmesser auf dem ehemaligen Gelände der 1958 abgerissenen Achenbachkaserne nordwestlich der Altstadt. Für die Anlage des Kreisverkehrs wurden einige Wohngebäude am Nordwestrand der Altstadt (Havelstraße, Judenstraße/ ehemals Kinkelstraße) abgerissen.

Die Förderung des städtischen Kfz- Verkehrs bewirkte ähnliches wie zuvor die militärische Nutzung Spandaus. Starker Verkehr ließ die Hauptverkehrsstraßen bald ebenfalls zu massiven Barrieren mit hemmender Wirkung für die Stadtentwicklung werden. Die Entfernung weiterer in den 50er Jahren geplanter Siedlungen zur Altstadt sorgte für zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen.

⁵ Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf, 21.



In den 1970er Jahren wurden durch die Verkehrsbelastung auch im Bereich der dichten Altstadtbebauung großflächige Park- und Kaufhäuser errichtet (Karstadt + Parkhaus, C&A, Parkhaus Rathaus) sowie 1978 das Parkhaus am Altstädter Ring, was auch dort zu einer massiven Zunahme des Verkehrs führte. Mit aufkommenden

Denkmalschutzgesetzen, Aufwertung der Altstadt und der Errichtung einer Fußgängerzone Ende der 1970er und Anfang 1980er Jahre wurde diese Entwicklung zu unterbinden versucht, in den 1980er Jahren entstanden einige verdichtete Wohnbauten am Havelufer.

Die Randlage Spandaus erwies sich nach dem Mauerbau 1961 für den öffentlichen Fernverkehr in Spandau als problematisch. So verlor Spandau damit einen Großteil seiner Verbindungen ins Umland und die Bahnverbindung nach Westdeutschland verlor deutlich an Attraktivität. Die Verlängerung der U- Bahn nach Spandau 1984 verstärkte dieses Problem noch. Erst nach der Wende 1989 erfuhr der Eisenbahnverkehr eine Wiederbelebung, insbesondere die Nahverkehrsstrecken. Nach Umbau des Bahnhofs 1998 verbesserte sich auch zunehmend die Situation der Fernverkehrsstrecken. Der Bahnhof entwickelte sich zu einem der am stärksten frequentierten Umsteigepunkte Berlins und durch die Einbindung in unterschiedlichste Verkehrsnetze setzte eine Wiederbelebung der Spandauer Altstadt ein⁶.

6 Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf, 21-26.

In den Jahren 1950 bis 1995 verdoppelte sich die Einwohnerzahl Spandaus nahezu von 116.000 auf 223.000 Einwohner. Dies führte in den 1990er Jahren zum städtebaulichen Projekt *Wasserstadt Oberhavel*, die auf ehemaligen Industrie- und Gewerbebrachen einige km nördlich der Altstadt entstand⁷.

Die Wasserstadt war ein Großprojekt des Stadtumbaus unter ökologischen Aspekten⁸, mit rund 12.000 Wohnungen für 50.000 Bewohner und Gewerbenutzungen, das die Lage der Gelände rund um die Havel sowie auf einer Insel in der Mitte der Havel optimal ausnutzen sollte.

Das Projekt ist jedoch nicht unumstritten. So werden unter anderem die zu dichte Bebauung sowie gestalterische Mängel kritisiert. Eine andere problematische Entwicklung sind Konflikte zwischen Bewohnern aus unterschiedlichen sozialen Schichten sowie die mangelnde Auslastung der Gewerbebereiche⁹. Auch unnötige und unverhältnismäßige Kosten des Projekts werden als Kritikpunkte genannt¹⁰.

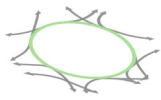
2001 wurde an der südlich der Spandauer Altstadt gelegenen Hauptverkehrsstraße Brunsbütteler Damm auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs das Einkaufszentrum Spandau Arcaden mit 125 Geschäften und rund

7 Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf, 25.

8 http://de.wikipedia.org/wiki/Bezirk_Spandau

9 Henneke, Mechthild, Wasserstadt Spandau - Das Ende einer Vision?, in: Berliner Zeitung, 15.06.2011, <http://www.berliner-zeitung.de/kieze-im-wandel/wasserstadt-spandau-das-ende-einer-vision,10809342,10809618.html>

10 <http://www.tip-berlin.de/kultur-und-freizeit-stadt-leben-und-leute/millionengrab-wasserstadt-spandau>



42.000 m² Verkaufsfläche errichtet. Ursprünglich geplant, um den Einzelhandel der Innenstadt zu ergänzen, entwickelte sich das Einkaufszentrum durch seine verkehrorientierte Lage jedoch zunehmend zur Konkurrenz für den Handel in der Altstadt. Auch bewirkte es keine Vernetzung des südlichen Teils von Spandau mit der Altstadt¹¹.

Potenziale Spandaus

Durch seine Lage am Wasser und als einer von 2 Berliner Stadtteilen mit eigener Altstadt bietet Spandau insbesondere Potential für Tourismus, trotz der zweitniedrigsten Anzahl an Übernachtungen in ganz Berlin. Insbesondere der Wassertourismus bietet aufgrund des Fahrgastschiffsverkehrs in Spandau großes Potential. Durch den ICE- Bahnhof und die Nähe zur Messe wäre der Ausbau der Tourismusinfrastruktur auch für Geschäftsreisende interessant¹². Die Wasserstraßen sind für den Schiffsverkehr sehr gut ausgebaut¹³.

Die Zitadelle bietet durch ihre Nutzung als Museum und Veranstaltungsort für diverse Musik- und Kulturveranstaltungen ein wichtiges Standbein für das öffentliche Leben in Spandau, jedoch fehlt eine angemessene Verbindung zur Altstadt und

11 Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf,25.

12 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf,21.

13 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf,36.

weiteren Gebieten¹⁴.

Für die soziale Infrastruktur werden die Volkshochschule und die Musikschule als positive Beispiele genannt, da sie durch ihre zentrale Lage (Kirchgasse, Moritzstraße) wohnortnahe, niederschwellige soziale Treffpunkte ohne Zielgruppenorientierung sind¹⁵. Der hohe Anteil an Grünflächen¹⁶ und der Wegfall des Fluglärms durch Schließung des Flughafens Tegel bieten ebenfalls Anknüpfungspunkte für die Entwicklung Spandaus. Die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, sowohl öffentlich wie auch für Kfz und zu Wasser, sowie auch im Innenstadtbereich gut erschlossene Flächenreserven bieten Potentiale für die Ansiedelung von Unternehmen¹⁷. Entwicklungsmöglichkeiten bietet auch die hohe Anzahl bestehender Wohnungsbauten. Um eine gute Wohnqualität zu gewährleisten, besteht jedoch in vielen Bereichen Modernisierungsbedarf¹⁸.

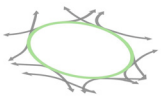
14 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf,24.

15 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf,53.

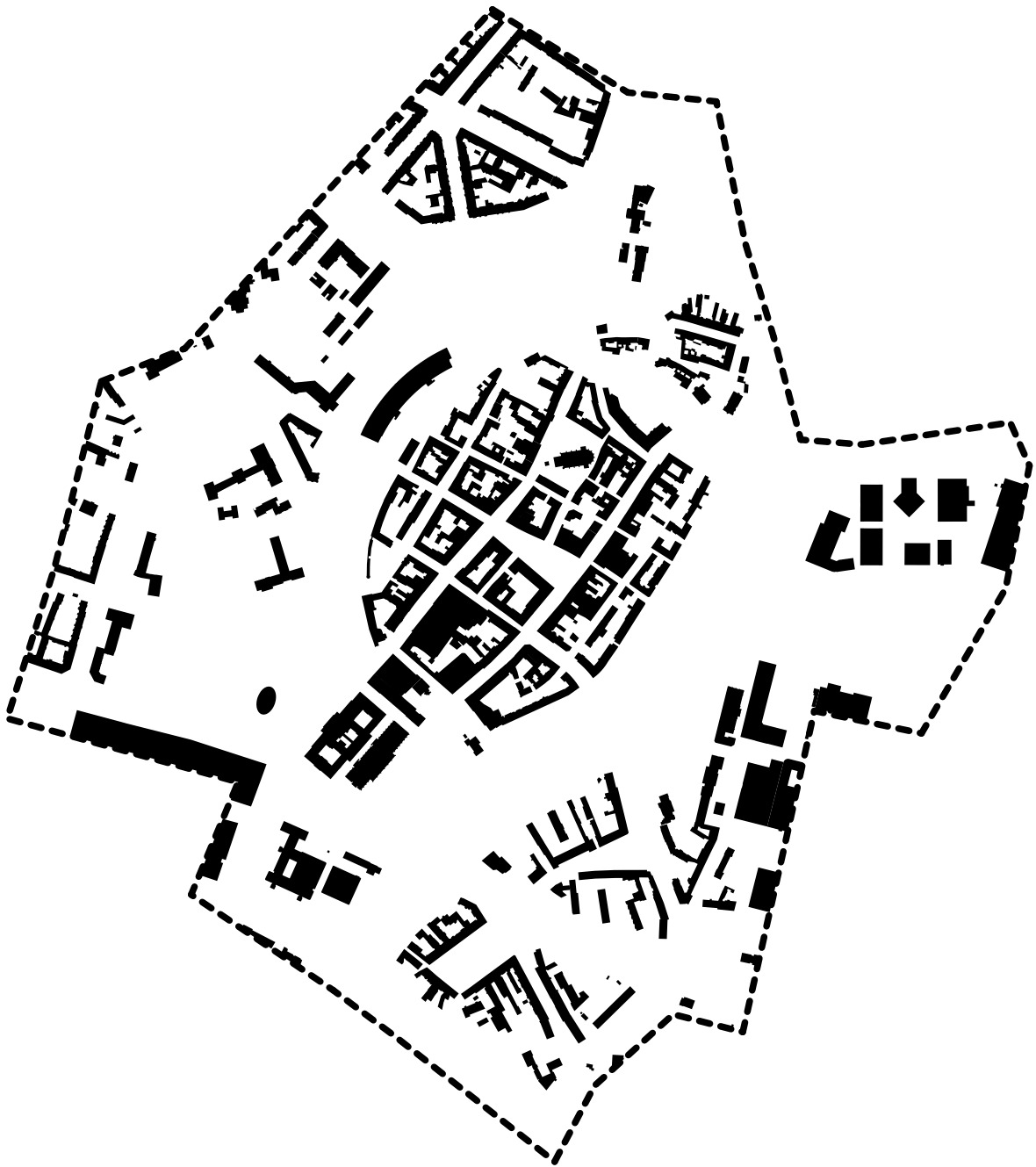
16 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf,9.

17 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf,24.

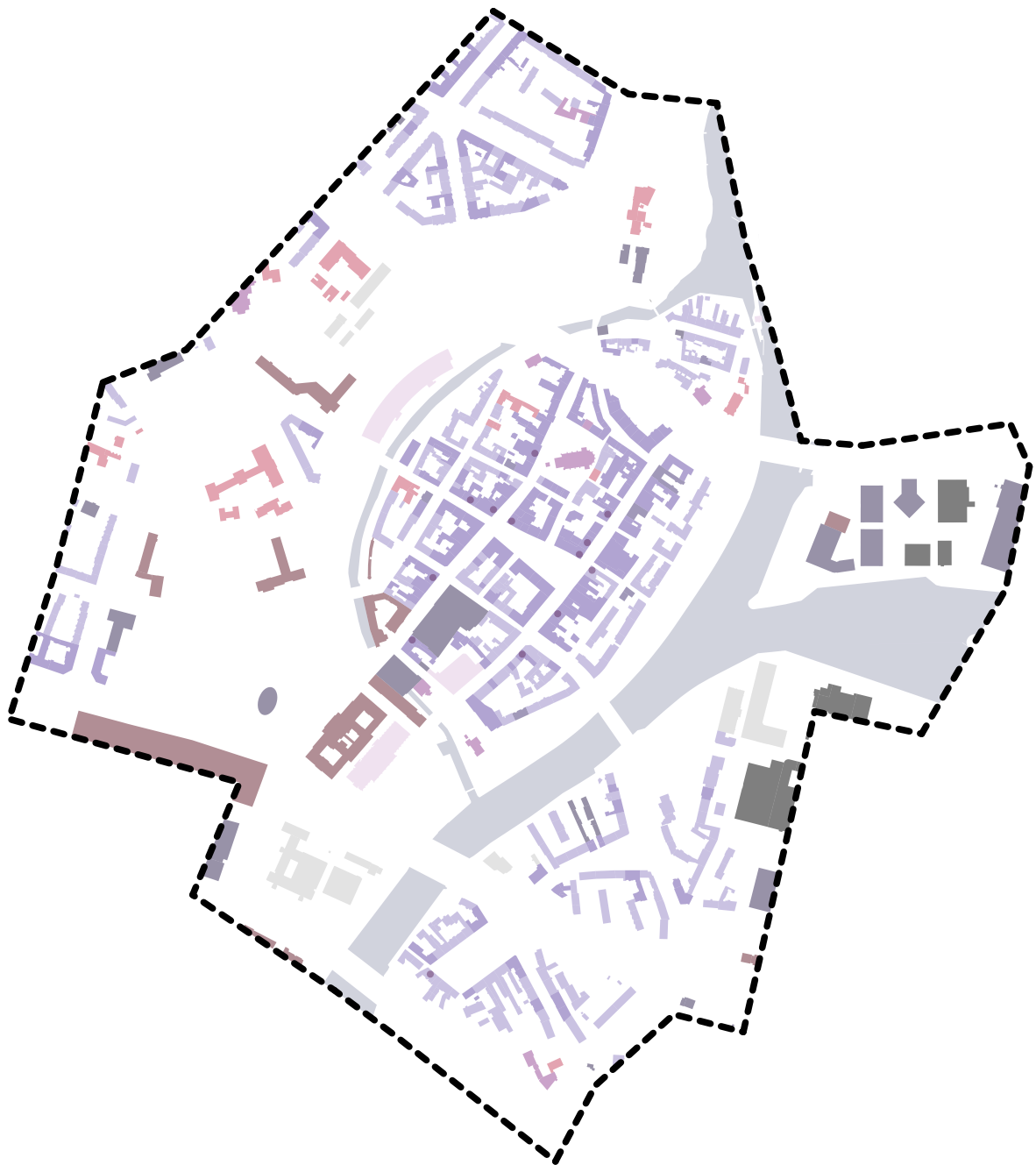
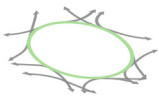
18 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf,11.



2 Probleme der Stadtentwicklung in Spandau

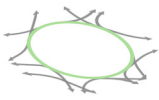


Bebauungsstruktur Planungsgebiet



Gebäudenutzungen im Planungsgebiet

 Leerstehende Gebäude	 Sport / Freizeit
 Infrastrukturgebäude	 Kultur
 Wohnen	 Gesundheit
 Wohnen / Gewerbe	 Bildung
 Gewerbe	 Öffentliche Gebäude
 Industrie	



Städtebauliche Probleme

Durch die jahrhundertelangen Einschränkungen Spandaus durch seinen Status als Festungsstadt entwickelte sich nur im Bereich der Altstadt eine dichte, zusammenhängende und kleinteilige Blockrandbebauung mit einem Netz größtenteils durchgehender schmaler Gassen, das heute weitgehend zur Fußgängerzone ausgebaut wurde und dessen mittelalterliche Struktur auch heute noch weitgehend zu erkennen ist. Die Entfestung Spandaus ging weitgehend einher mit der Entwicklung von der dichten, funktionsgemischten Stadt der Gründerzeit zur funktionsgetrennten und aufgelockerten Stadt der klassischen Moderne, so dass außerhalb des Kernstadtbereichs nach der Entfestung nur wenige Bereiche nachverdichtet wurden.

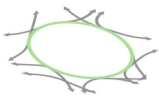
Die Bebauung der Altstadt variiert zwischen 2- bis 3-geschossigen, meist erhaltenen oder wiederaufgebauten mittelalterlichen Gebäuden und 4- bis 5-geschossigen Gebäuden, meist in der Gründerzeit entstanden, sowie einigen großflächigen modernen Gebäuden. Die Blöcke sind uneinheitlich und an vielen Seiten nicht geschlossen.

Die Anlage der Straße Am Juliusturm sowie des Falkenseer Platzes veränderte die Bebauungsstruktur in diesen Bereichen erheblich. In das städtische Ensemble der Altstadt wurde eine Schneise geschlagen, die aufgrund der Verkehrssituation nicht mehr geschlossen werden kann.

Wegen seiner zentralen Lage zwischen den Spandau Arcaden und dem Rathaus ist insbesondere das leerstehende Areal der Post an der Kreuzung Klosterstraße / Brunsbütteler Damm / Ruhlebener Straße problematisch. Das Gebäude bildet eine Barriere zwischen der Bahnunterführung südlich des Rathauses und der Ruhlebener Straße und beeinträchtigt die Qualität des angrenzenden Havelufers.

Wenig Bezug auf den städtebaulichen Maßstab der Altstadt haben insbesondere die beiden Kaufhäuser (Karstadt, C&A). Das C&A-Gebäude direkt neben dem Rathaus überbaut den zur Havel verlaufenden Mühlengraben und bildet trotz äußerlicher Anpassung an das Stadtbild eine Barriere zum Havelufer und dem dahinter gelegenen denkmalgeschützten Kulturhaus. Hinter dem Kulturhaus besteht eine Baulücke im Block, die als öffentlicher Parkplatz genutzt wird. Durch den rückwärtigen und versteckten Eingang kann das Gebäude seiner wichtigen Funktion für die Öffentlichkeit kaum gerecht werden.

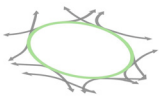
Auch das Gebäude des Seniorenclubs Lindenufer kann seiner Funktion für die Öffentlichkeit nicht gerecht werden, da es von der Straße aus eine kaum wahrnehmbare Eingangssituation bildet. Der eingeschossige Pavillon liegt versteckt zwischen deutlich höheren Gebäuden der Altstadt und dem Stabholzgarten und bietet keinerlei Beziehungen zum direkt davor verlaufenden Mühlengraben. Das Gebäude ist außerdem stark sanierungsbedürftig.



Ehemaliges Postgebäude (Quelle: Eigene Aufnahme)



Unklare Eingangssituation am Kulturhaus (Quelle: Eigene Aufnahme)



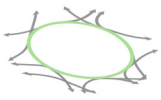
Seniorencлуб Lindenufer (Quelle: Eigene Aufnahme)

In Hinsicht auf Nutzungsverträglichkeit sind besonders die zwei Parkhäuser in der Altstadt sowie durch das Parkhaus am Mühlengraben im Bereich des Falkenseer Platzes problematisch.

Das Parkhaus direkt vor dem Rathaus sorgt nicht nur dafür, dass das Rathaus keinen sichtbaren Eingangsbereich auf der Seite zur Havel hat, durch das hohe Verkehrsaufkommen bewirkt es unter anderem, dass der Zugang zum Havelufer durch den Verkehr komplett abgeschnitten wird. Das Karstadt- Parkhaus nimmt auf Maßstab und Geschossigkeit der angrenzenden Gebäude im Block keine Rücksicht und beeinflusst die Qualität der Wohnungen in den Nachbargebäuden extrem negativ. Das allseitig offene Parkhaus am

Mühlengraben bewirkt, dass der Weg entlang des Uferbereichs am Mühlengraben zu einem peripheren Bereich wird, der kaum Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten bietet. Die südlich angrenzenden Ladenbereiche besitzen durch ihren zur Straßenseite orientierten Zugang wenig Attraktivität für Fußgänger.

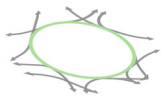
Das Viktoriaufer am Westrand der Altstadt besteht aus einer heterogenen Bebauung, von sanierten 2- 3- geschossigen Gebäuden der historischen Altstadt über Bauten der Gründerzeit mit 5 Geschossen bis zu flacheren Gebäuden der Moderne. Teilweise öffnen sich die Gebäude zum Wasser hin, bieten aber kaum Qualitäten, da sie meist mit Kfz- Stellflächen sowie Garagen versperrt sind.



Rückwärtiger Bereich des Rathauses (*Quelle: Eigene Aufnahme*)



Parkhaus am Mühlengraben (*Quelle: Eigene Aufnahme*)



Die Eingangssituation des Bahnhofs und der Rathausvorplatz werden durch Straßen und U- Bahn- Eingänge blockiert und bieten so keinen prägnanten Stadteingang. Aufgrund seiner geringen Höhe, seiner unauffälligen Fassadengestaltung und dem fehlendem Vorplatz wird der Bahnhof somit seiner Funktion als zentralem städtischem Orientierungspunkt nicht gerecht. Im Bereich Breite Straße / Havelstraße wird der Zugang der Ladenzone ebenfalls durch einen U- Bahn- Eingang gestört.

Weitere Fehlnutzungen ergeben sich aus der Lagernutzung der Innenhöfe in der Fußgängerzone hinter dem Karstadt- Gebäude und oberhalb des Marktplatzes in der Mönchstraße.

Im Bereich der Neustadt existieren östlich des Falkenseer Platzes Nutzungskonflikte durch die Autowerkstatt zwischen Kita und Brauhaus Spandau.

Der Ortsteil Stresow zeichnet sich durch einen Wechsel zwischen klaren Raumfolgen und unzusammenhängend und zufällig wirkenden Bereichen ab¹⁹. Ein besonderer Störfaktor am östlichen Havelufer ist das mittlerweile leerstehende Betonwerk in Stresow. Direkt gegenüber dem Rathaus und zwischen Wohngebäuden befindet es sich an einer neuralgischen Stelle, die, aus Norden kommend, von weitem einsehbar ist und auch die Aufenthaltsqualität des Westufers negativ beeinflusst. Die Garagenanlagen am östlichen Havelufer zwischen Wohngebäuden und Betonwerk beeinflussen diesen

Bereich ebenfalls negativ. Auch im weiter südlich gelegenen Wohngebiet Plantage ist das Havelostufer an einigen Stellen stark verwahrlost.

Die Durchmischung von Industrie, großflächigem Gewerbe und Wohnen im Bereich der Schürstraße in Stresow sowie der fehlende Durchgang zwischen den Gebäuden der Geschützgießerei zum Südufer der Spree mindern die Wohnqualität dieses Bereiches.

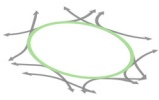
Im Bereich der Grenadierstraße südlich der Bahnlinie entstand in den 1960er Jahren ein 8- geschossiges, freistehendes Gebäude, das dem Lärm des Zugverkehrs ausgesetzt sowie rundum von weitgehend brachliegenden Flächen und Kfz- Stellplätzen umgeben ist. Das benachbarte ehemalige Kasernengebäude, das heute der Wohnnutzung dient, sowie die westlich gelegenen Wohnblöcke, bieten aufgrund mangelhafter Abschirmung von der Bahnlinie ebenfalls nur geringe Wohnqualität.

Laut dem Berliner Mietspiegel wird der Großteil der Wohnungen in Altstadt, Neustadt und Stresow als einfache Wohnlage klassifiziert, was die schlechte Qualität der Wohnungen trotz ihrer Lage am Wasser oder in der Altstadt bestätigt.

In der Spandauer Neustadt herrscht besonders im sozialen Wohnungsbau hoher Leerstand, ansonsten ist der Leerstand von Wohnbauten in Spandau jedoch unterdurchschnittlich²⁰.

²⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte-Internet.pdf, 14.

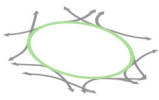
¹⁹ Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf, S. 33



Eingangssituation Bahnhof (Quelle: Google Street View)



Versperrung der Ladenzone durch U- Bahn- Eingang (Quelle: Eigene Aufnahme)



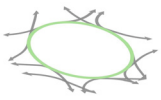
Betonwerk gegenüber dem Rathaus (Quelle: Eigene Aufnahme)

Fehlende Zugangsmöglichkeiten zur Spree, aber auch zum Havelostufer sind ein vieldiskutiertes Problem in Spandau. Das nördliche Spreeufer ist aufgrund seiner mangelhaften Erschließbarkeit und dem vorgelagerten Industrie- und Gewerbegebiet An der Spreeschanze von der Öffentlichkeit weitgehend ungenutzt und verwildert zunehmend. Durch den dichten Bewuchs ist es kaum noch begehbar. Das südliche Spreeufer ist durch die industrielle Nutzung für die Öffentlichkeit komplett unzugänglich. Vom Bezirk und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird eine Zugänglichkeit des Spreeufers seit langem gefordert²¹.

21 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 26.

Der einzige momentan öffentlich genutzte Teil des Havelufers ist das Lindenufer am östlichen Rand der Altstadt. Dieses wird aufgrund anhaltender Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern durch zu schmale Wege sowie neue Nutzungsansprüche, z. B. durch das Havelfest, umgestaltet²². Im Gewerbegebiet An der Spreeschanze am östlichen Havelufer befindet sich ein Gebäude des Jobhilfezentrums "Schildkröte", das seiner wichtigen Funktion für die Öffentlichkeit aufgrund der fehlenden Verbindung zu Altstadt und öffentlichem Verkehr kaum gerecht werden kann.

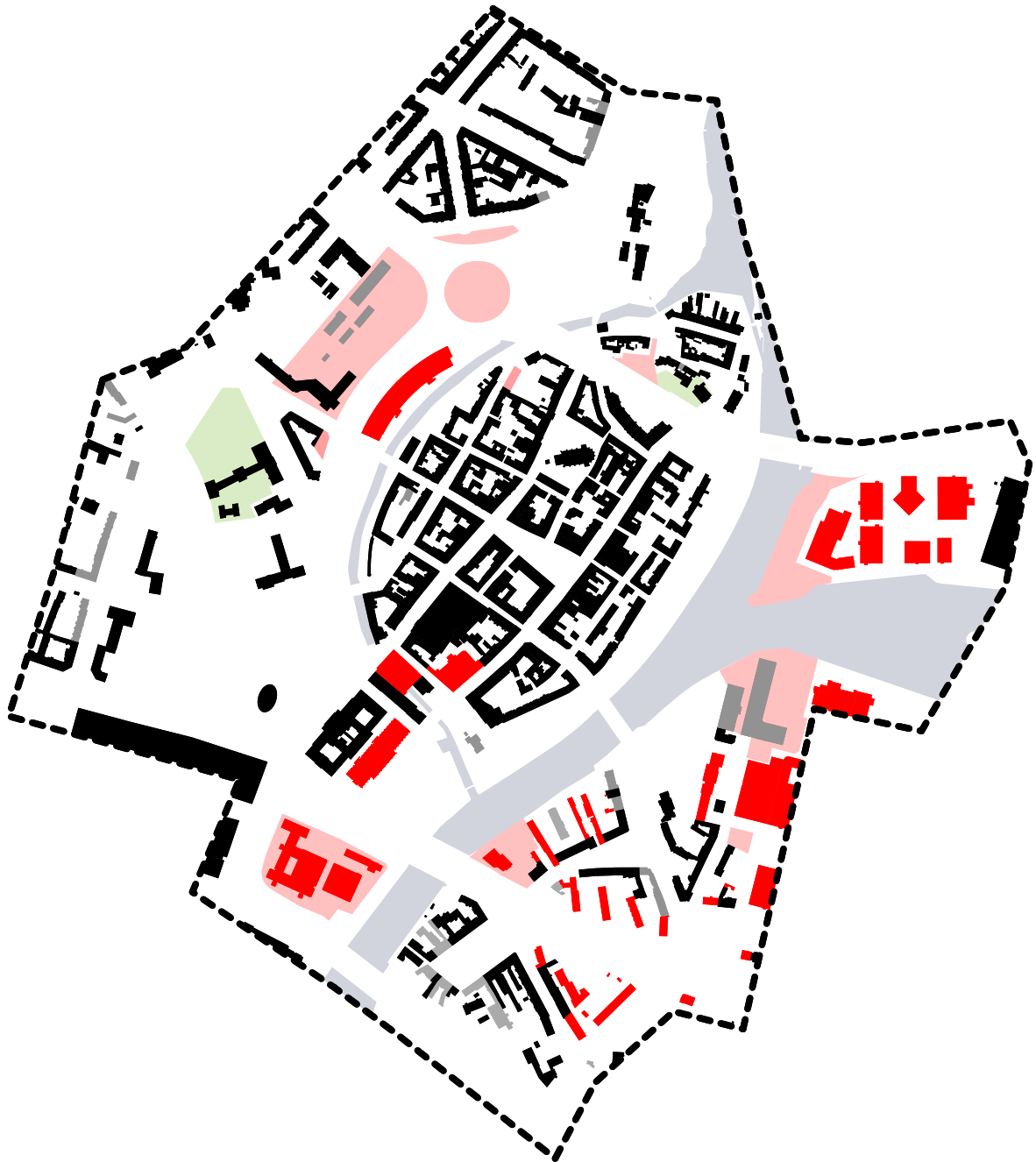
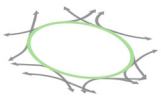
22 Becker, Giseke, Mohren und Richard Landschaftsarchitekten, Das Neue Lindenufer - Machbarkeitsstudie, http://www.berlin.de/imperia/md/content/baspandau/verwaltung/stadtplanung/lind_machbarkeitsstudie_juni2012_klein.pdf, 7.







Situation Geschützgießerei Stresow (Quelle: Google Street View)

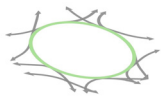


Nordufer Spree, Gewerbegebiet An der Spreeschanze (Quelle: Eigene Aufnahme)



Städtebauliche Probleme und Potentiale in Spandau

-  ungenutzte Grundstücke / Brachflächen
-  Grundstücke mit erweiterbarer Bebauung
-  störende Bebauung / Nutzung
-  sanierungsbedürftige Gebäude



Probleme des Verkehrs

Spandau besitzt zwar ein gutes Netz des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs, ist jedoch in erster Linie durch den autogerechten Umbau der Nachkriegszeit für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Die Breite des Altstadtrings westlich der Altstadt liegt nach dem Ausbau in den 1970er Jahren bei 8 Spuren + Busspur, die der Straße Am Juliusturm nördlich der Altstadt bei 6 Spuren.

Neben der bereits genannten Barrierewirkung entstanden durch das massive Verkehrsaufkommen weitere Probleme, die Einfluss auf Städtebau und Stadtentwicklung in Spandau hatten. So entstand durch die weitgehend anbaufrei ausgeführten Straßen eine Vielzahl von unbebauten und ungenutzten Flächen²³, am offensichtlichsten im mittleren Bereich und rund um den Falkenseer Platz. Durch den starken Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen können teilweise keine Einmündungen und Kreuzungen zu Nebenstraßen errichtet werden, wie z.B. im Bereich zwischen der Hauptstraße Am Juliusturm und Judenstraße oder zwischen Falkenseer Damm, Groenerstraße und Galenstraße, so dass Bewohner angrenzender Wohngebiete weitere Wege in Kauf nehmen müssen und die Bereiche zwischen den Straßen zu peripheren und stark verschmutzten Bereichen veröden.

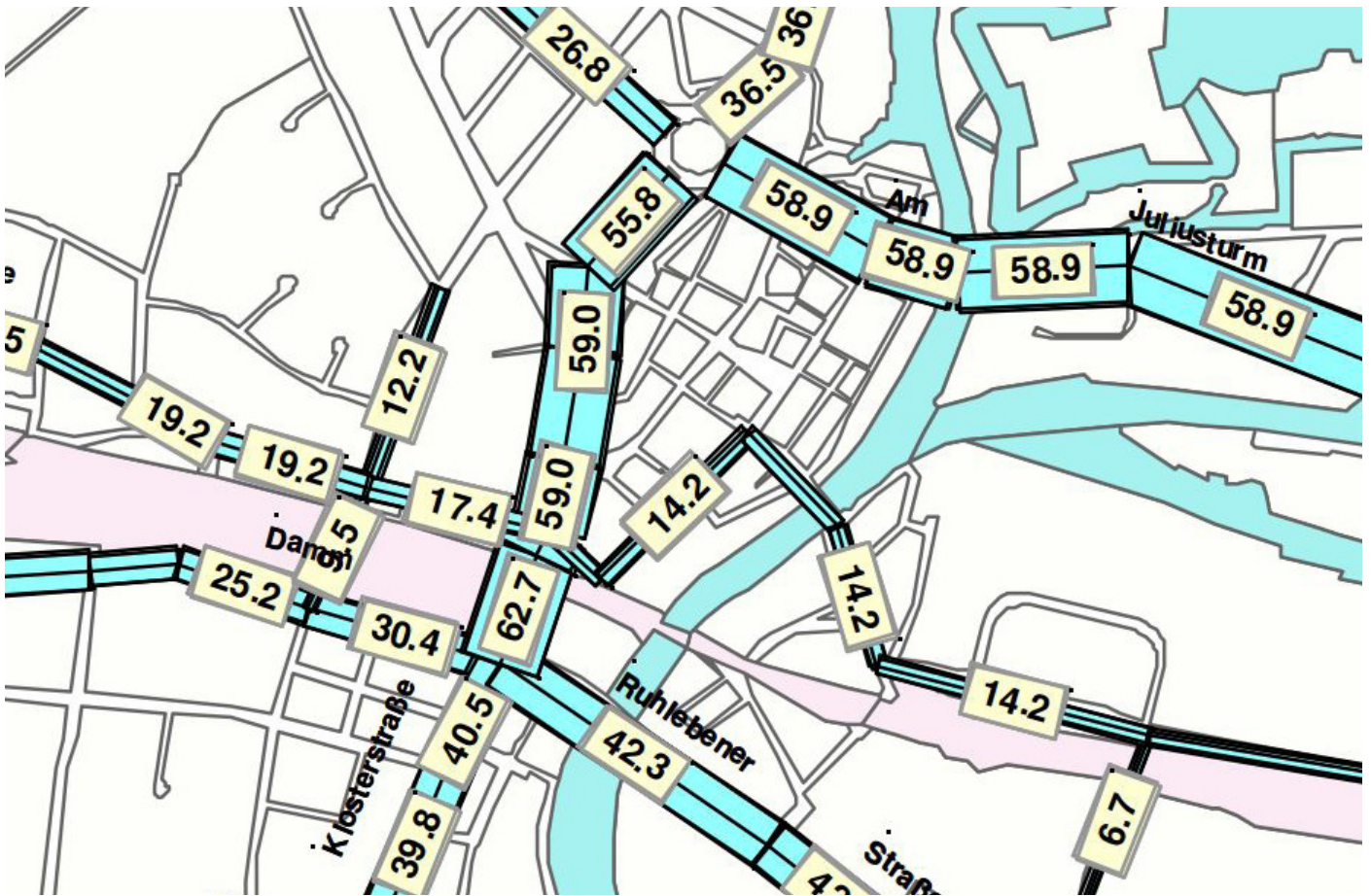
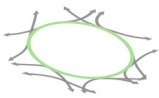
Eine Barrierewirkung zwischen Bahnhof und Altstadt hat nicht nur der Altstädter Ring, sondern

auch die Seegfelder Straße, die im Bereich des Bahnhofs hauptsächlich durch Taxis und Bahnhofsbesucher befahren wird und den Bahnhof vom Münsingerpark trennt. Die fehlende Bebauung südlich des Münsingerparks sorgt dafür, dass der Park gleich der doppelten Belastung durch Eisenbahn- und Kfz-Verkehr ausgesetzt ist.

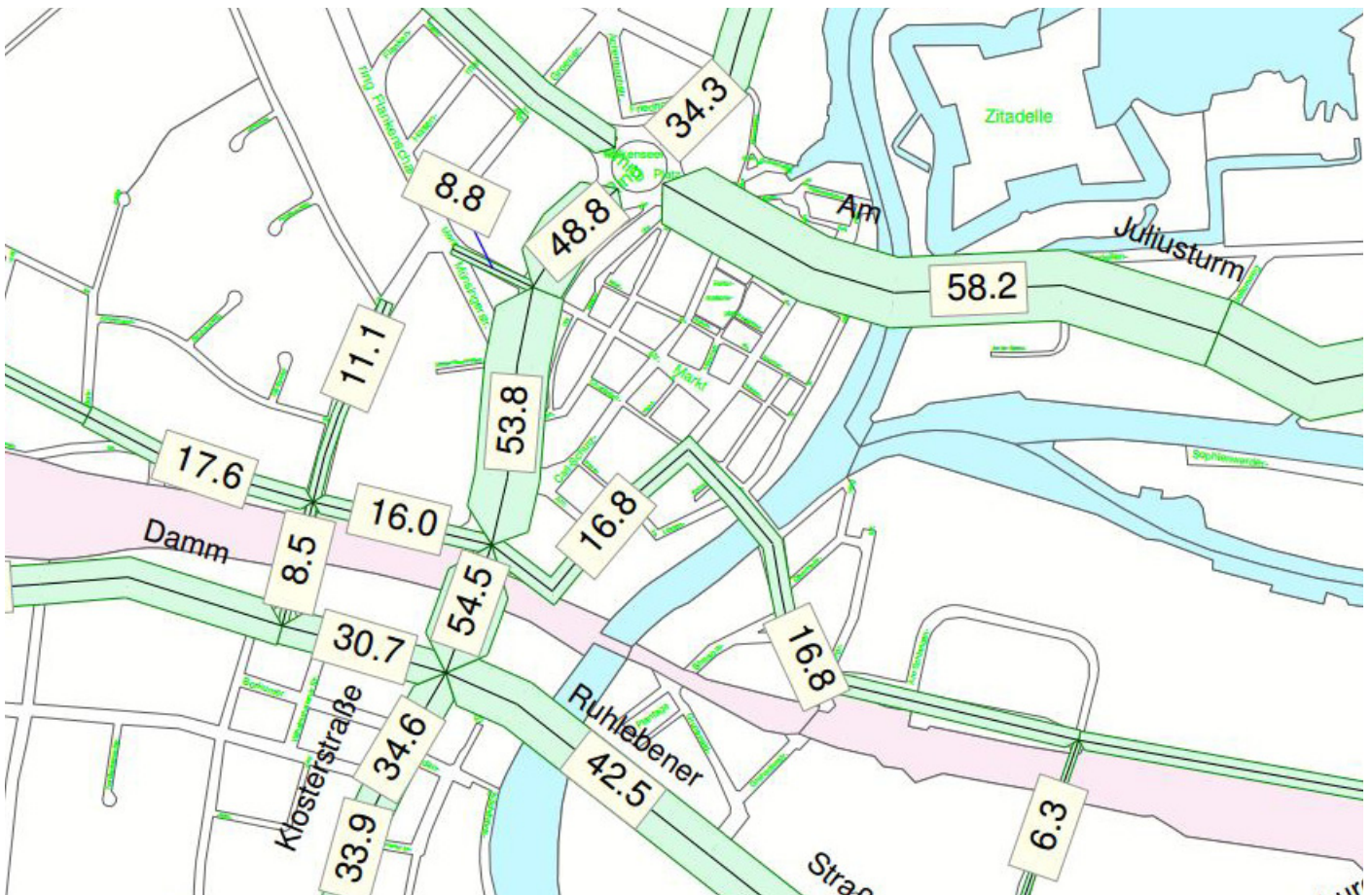
Die beiden Hauptverkehrsachsen bewirken auch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in den Nebenstraßen, insbesondere in denen, die bei starkem Verkehr eine Umfahrung der Altstadt ermöglichen. In der Straße Stabholzgarten zwischen Rathaus und Havel herrscht deshalb starker Verkehr, der durch Konzentration von Verkehrserregern wie Karstadt- und Rathaus-Parkhaus sowie 2 öffentlichen Parkplätzen (Stabholzgarten und Kulturhaus) weiter verstärkt wird und die Altstadt vom Havelufer abschneidet. Im Stabholzgarten ist die höchste Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Nebenstraßen der Altstadt zu beobachten²⁴. Die Verkehrsbelastung rund um den Falkenseer Platz hat bewirkt, dass großflächige Parkplätze an den Hauptverkehrsstraßen nicht mehr ausreichen, sondern in Nebenstraßen und ungenutzte bzw. -bebaute Bereiche vorgedrungen wird. So entstanden zusätzlich zum Großparkplatz am Falkenseer Platz weitere Parkplätze am Oranienburger Tor.

²³ Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf, S. 30

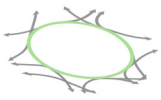
²⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin: Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf, 92/98.



Verkehrszählung 2005 (Quelle: Wettbewerbsunterlagen AIV- Schinkel- Wettbewerb 2014)



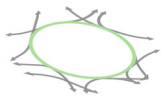
Verkehrszählung 2009 (Quelle: Wettbewerbsunterlagen AIV- Schinkel- Wettbewerb 2014)



Sackgasse am Ende der Judenstraße (Quelle: Google Street View)



Verkehrssituation vor Rathaus und Bahnhof (Quelle: Google Street View)



Auch das Lindenufer diene bislang dem Durchgangsverkehr, weshalb dort Parkplätze in direkter Nähe zum Ufer entstanden. Durch die geplante und im Bauprozess befindliche Umgestaltung des Lindenufers wird jedoch dort kein Durchgangsverkehr mehr ermöglicht²⁵.

Auch das Viktoriaufer am Westrand der Altstadt ist durch Verkehr überlastet. Durch die schmale Einbahnstraße sowie am Ufer abgestellte Fahrzeuge ergeben sich Konfliktsituationen zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrern. In der parallel verlaufenden Judenstraße, im oberen Bereich ebenfalls Einbahnstraße, ergibt sich außerdem ein Konflikt zwischen ihrer Nutzung als Geschäftsstraße und am Straßenrand abgestellten Fahrzeugen sowie Verkehrsüberlastung. Bislang gelten Einbahnstraßen in Spandau ebenfalls für den Radverkehr, es wird jedoch darüber diskutiert, diese Regelung aufzuheben²⁶. Die Straßenverkehrsbehörde prüft derzeit diese Maßnahme, es muss jedoch eine Zustimmung durch die Träger öffentlicher Belange erfolgen. Kritische Stimmen äußern Bedenken durch das zusätzliche Konfliktpotential.

Im Ortsteil Stresow ist vor allem der parallel zur Stresowstraße verlaufende Teil des

Stresowplatzes problematisch. Hinter dem Brückenkopf verlaufend bietet er Stellflächen für Fahrzeuge und engt die ohnehin schon durch ihre Lage hinter der Charlottenbrücke eingeeengten Wohngebäude noch mehr ein.

In den "Altstadt-Plenen 2013" wurden mehr Parkplätze in Spandau im Bereich der Altstadt gefordert²⁷. Dies geht einher mit den gestiegenen Verkehrszahlen im Bereich des Stabholzgartens. Durch den leichten Zuwachs der Bevölkerung und den Rückgang des Radverkehrs in Spandau lässt sich somit auch ein Zuwachs des Autoverkehrs erklären, da die Altstadt durch den starken Verkehr immer schlechter mit anderen Verkehrsmitteln erreichbar wird. Mittlerweile ist das Auto auch bei sozial und wirtschaftlich schwächer gestellten Familien aufgrund umfangreicher Sozialleistungen, seiner allgemeinen Verbreitung und mangelnder Alternativen erste Wahl.

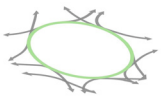
In Berlin ist eine zunehmende Suburbanisierung zu beobachten. So ziehen mehr Personen ins Umland, als es Zuzüge vom Umland gibt. Dementsprechend steigt auch die Zahl des Pendlerverkehrs in Berlin²⁸. Aufgrund seiner Randlage ist diese Entwicklung insbesondere für Spandau problematisch, auch wenn die Verkehrszahlen auf den 2 Hauptverkehrsstraßen in den letzten Jahren leicht abgenommen haben.

²⁵ Becker, Giseke, Mohren und Richard Landschaftsarchitekten, Das Neue Lindenufer - Machbarkeitsstudie, http://www.berlin.de/imperia/md/content/baspandau/verwaltung/stadtplanung/lind_machbarkeitsstudie_juni2012_klein.pdf, 7.

²⁶ Kiefer, Ulrike: Ausschuss stimmt zu. Radverkehr in Einbahnstraßen in beiden Richtungen freigeben?, in: Spandauer Volksblatt, 25.11.2013, <http://www.berliner-woche.de/nachrichten/bezirk-spandau/artikel/30913-radverkehr-in-einbahnstrassen-in-beiden-richtungen-freigeben/>

²⁷ Protokoll Altstadt-Plenen - AG Leitbild http://www.altstadtmanagement-spandau.de/2728/img/files/protokoll_26_08_2013_leitbild.pdf, 4.

²⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Mobilität der Stadt. Fuß- und Radverkehr, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf, 7.



Verkehrssituation Oranienburger Tor (Quelle: Eigene Aufnahme)



Verkehrssituation Viktoriaufer (Quelle: Eigene Aufnahme)



Verkehrssituation Am Juliusturm / Zitadelle (Quelle: Eigene Aufnahme)

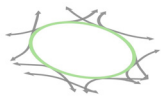
Bei der sechsspurigen Straße Am Juliusturm wird im Bereich zwischen der Havelbrücke und Zitadelle aufgrund des Mangels an Parkplätzen der äußere Streifen als Parkstreifen genutzt. Dies wirkt sich auch negativ auf die südlich der Hauptstraße liegenden Gewerbebereiche und insbesondere auf das Jobhilfezentrum aus. Die einzige Möglichkeit, das Areal von der Altstadt zu Fuß oder per Rad zu erschließen, besteht durch den rechtsseitigen Fuß- und Radweg über die Havelbrücke. Wechseln der Straßenseite ist aufgrund des starken Verkehrs schwer möglich, weitere Konflikte ergeben sich aus dem Parkstreifen durch Kollisionen zwischen Radfahrern und aus dem Auto aussteigenden Personen. Desweiteren ist die fehlende Verbindung zur Zitadelle problematisch für diesen Bereich.

Auf dem Wasser gibt es durch den starken Verkehr großer Frachtschiffe ebenfalls Nutzungskonflikte, insbesondere mit der Freizeitnutzung²⁹. Um diese Probleme nicht weiter zu verschärfen, wird der vorgeschlagene Ausbau des ehemaligen Postareals zur Marina³⁰ kritisch betrachtet.

Es existieren außerdem Planungen zum Ausbau des Schiffsverkehrs in Havel und Spree. Das Verkehrsprojekt *Deutsche Einheit Nr. 17* sieht für den Verkehr von Frachtschiffen eine Ausweitung im

29 Hasselmann, Jörn: Frachtschiff rammt Boot mit Spandauer Anglern - Rettung in letzter Sekunde, in: Der Tagesspiegel, 08.09.2013, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/frachtschiff-rammt-boot-mit-spandauer-anglern-rettung-in-letzter-sekunde/8759432.html>

30 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 34.



Bereich der Spreemündung vor. Es ist wegen anhaltender Kritik durch Anwohner und Umweltverbände vorerst nicht weitergeführt worden, soll aber voraussichtlich 2019 fertiggestellt werden.

Soziale Probleme

Für Spandau wurde vom Bezirksamt zusammen mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept (INSEK) ausgearbeitet, in dem verschiedene soziale Probleme und Zusammenhänge mit der allgemeinen Stadtentwicklung in Spandau erläutert werden. Das INSEK beinhaltet die Verfolgung einer gesamtstädtischen Strategie zur Lösung der Probleme der Stadtentwicklung. Durch integrierte Stadtteilverfahren werden dabei für den jeweiligen Bezirk spezifische Lösungen gefunden und in die gesamtstädtische Strategie eingebunden³¹.

Unter anderem werden die Ergebnisse eines Monitorings der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlicht³². So werden zum Beispiel die Lebens- und Arbeitsbedingungen in Spandau im Vergleich zu anderen Berliner Stadtteilen als wesentlich schlechter beschrieben. Problematisch für die Entwicklung Spandaus ist der hohe Anteil an Arbeitslosen von **14,1 %**,

31 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: INtegriertes StadtteilEntwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 5.

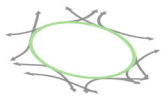
32 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: INtegriertes StadtteilEntwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf, 15-35.

insbesondere der hohen Jugendarbeitslosigkeit (**8,1 %**). Kinderarmut (**57,5%**) und Altersarmut (**5,2%**) sind große Probleme, die daraus resultieren. Zu beobachten ist außerdem ein hoher Ausländeranteil von **16,4%**. Die Bevölkerungszahl Spandaus sank im Bereich Spandau - Mitte in den Jahren 2002 bis 2008 leicht um **1,3%** von 31.561 auf 31.140, in den Jahren 2008 bis 2010 stieg sie jedoch wieder um **1,7 %** auf 31.670 an. Das Wanderungsvolumen der Bevölkerung war im Bereich Spandau - Mitte 2010 mit **31,6 %** sehr hoch. Es wird der Zuzug einer sozial benachteiligten Bevölkerung aus anderen Stadtteilen Berlins aufgrund steigender Mieten beobachtet. Der demographische Wandel führt jedoch langfristig gesehen auch in Spandau zu Schrumpfungstendenzen, so wird bis 2030 ein Bevölkerungsrückgang um **3,7 %** prognostiziert, auch Abwanderung spielt dabei eine große Rolle.

Die Gesundheitsprobleme, insbesondere von Kindern, sowie Sprachdefizite der Bevölkerung mit Migrationshintergrund verdeutlichen ebenfalls die problematische Entwicklung Spandaus im sozialen Bereich. Der Zuzug sozial benachteiligter Personen schwächt auch die wirtschaftliche Situation in Spandau.

Unter anderem sorgt er dafür, dass Spandau von vorhandener Industrie und Wirtschaft kaum profitieren kann, da die steigenden Anforderungen der Unternehmen von den Bewohnern oft nicht erfüllt werden³³.

33 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: INtegriertes StadtteilEntwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 19.



Weiterer Effekt durch den Zuzug sozial benachteiligter Personen ist der allgemeine Qualitätsverlust der Geschäfte der Altstadt und ihre Übernahme durch Billigläden und Filialen großer Ketten, die meist Einzelinteressen vertreten und nicht untereinander kooperieren. Fehlende Kaufkraft der Bevölkerung lässt aufgrund drohenden Leerstands die Mieten für Gewerbetreibende steigen, was dazu führt, dass eine hohe Fluktuation der Geschäftseigentümer herrscht³⁴. Allgemein ist eine Abwanderung von Unternehmen in Spandau zu beobachten, von denen Spandau mit **6.614** die niedrigste Anzahl aller Berliner Bezirke besitzt. Die meisten Arbeitsplätze in Spandau sind im Bereich der Industrie vorhanden³⁵.

Im Bereich der sozialen und kulturellen Einrichtungen in Spandau bestehen insbesondere Mängel durch den hohen Sanierungsbedarf der Schulen, insbesondere in energetischer Hinsicht³⁶. Positiv zu erwähnen sind die ausreichende Versorgung mit Kitaplätzen (4.699 / 84 %) und Grundschulen (18) im Bereich Spandau Mitte. Auch die medizinische Versorgung ist mit zwei Krankenhäusern (außerhalb des Planungsgebietes)

³⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf, 37.

³⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf, 38.

³⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 23.

ausreichend. Mängel bestehen jedoch bei Spiel- und Sportangeboten im Bereich der Neustadt³⁷.

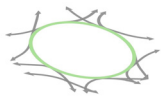
Existierende Projekte, Konzepte und Initiativen

Im bereits erwähnten Stadtteilentwicklungskonzept INSEK werden folgende Leitbilder festgelegt, die die Entwicklung Spandaus bestimmen sollen. Diese sind³⁸:

- **Ort des Lernens:** Förderung der Vernetzung und Kooperation von Bildungseinrichtungen
- **Ort des Miteinanders:** Unterstützung der Gemeinschaftsarbeit durch Vereine und Schaffung eines lebendigen Gemeinschaftslebens
- **Ort der Identität:** Stärkung der Orte von geschichtlichem und kulturellem Interesse
- **Ort des adäquaten Wohnens:** Verbesserung des Wohnumfeldes bezüglich sozialer Durchmischung, Versorgungseinrichtungen und Kontaktmöglichkeiten
- **Ort der Arbeit:** Stärkung der lokalen Wirtschaft, insbesondere des Tourismus und Verbesserung der Ausbildungsmöglichkeiten

³⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 22-27.

³⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf, 24.



- Ort der Versorgung:

Stärkung der Einzelhandelsstruktur

- Ort in der Landschaft und am Wasser:

Erschließung insbesondere des Havelraums für Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten

- Ort der grünen Verbindungen:

Schließen von Lücken in Grünzügen und Schaffung von Nord- Süd- Wegeverbindungen

- Ort des gesunden Lebens:

Schaffung von Angeboten der Gesundheitsvorsorge, Sucht- und Gewaltprävention

Seit 2010 sind verschiedene Initiativen zur Verbesserung der Situation in Spandau und seinen Stadtteilen unternommen worden³⁹. Im Planungsgebiet wurde unter anderem 2011 die Altstadt- AG gegründet, deren Ziele neben wirtschaftlicher Förderung der Unternehmen der Altstadt auch die Verbesserung der Arbeits- und Ausbildungssituation sowie die Qualifizierung der Altstadt als attraktivem öffentlichem Raum sind.

Daneben existieren seit 2010 zwei Initiativen zur Förderung der Jugendsportmöglichkeiten, *MitternachtsSport* und *Boltzplatzliga* für sozial benachteiligte Jugendliche.

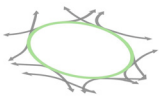
Im Sprach- und Bildungsbereich existieren mehrere Projekte, das Beratungsprojekt *Soziale Beratung* in der Grundschule, die Bildungsprojekte *Bildungsbrücken*,

Jonas's Grundschulprojekt, *BildungsWelle* (Neustadt) für Schüler sowie *Neue Chance - Alphabetisierungsoffensive Spandau* und das Sprachprojekt *Sprachstube Deutsch* für Migranten und ihre Kinder.

Im Gesundheitsbereich gibt es das Projekt zur Suchtprävention *Aufsuchende Sozialarbeit zur Suchtproblematik* sowie *gesund sind wir stark*, ein Projekt zur Gesundheitsberatung. Daneben werden Handwerkspraktika für Schüler und das Projekt *Beteiligungsbrücken* zur Stärkung sozialer Kontakte von Jugendlichen angeboten.

Desweiteren besteht seit 2012 eine Schuldner- und Verbraucherschutzberatung sowie ein Sportprojekt zur sozialen Integration von Mädchen sowie das Projekt *DemenzNetz Spandau* für Senioren und Altenpflege.

³⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: *INteгриertes StadtteilEntwicklungsKonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte*, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf, 168.



3 Radverkehr als Lösung städtebaulicher Probleme?

Sanfte Mobilität

Sanfte Mobilität ist ein heutzutage vieldiskutiertes politisches Konzept, das nachhaltige Methoden des Verkehrs wie Fußgänger- und Radverkehr sowie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs propagiert und gezielt fördert⁴⁰.

Bedingung für die Entstehung von sanfter Mobilität ist dabei die Voraussetzung, dass Verkehrspolitik grundsätzlich planbar ist. Ein hohes Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs entsteht somit nicht "von selbst", sondern ist durch Verkehrsplanung und Straßenbau gezielt steuerbar¹².

Sanfte Formen der Mobilität waren in Städten in Deutschland bis in die 1930er Jahre weit verbreitet. Ab dieser Zeit kam die Idee der autogerechten Stadt auf, die sich in der Nachkriegszeit, insbesondere in den 1950er und 1960er Jahren endgültig durchsetzte. Als Schlüssel für diese Entwicklung wird vom Verkehrswissenschaftler Markus Schmidt das Aufkommen von Verkehrsregulierungen in den 1920er und 1930er Jahren bezeichnet⁴¹, die den damals noch sich in der Minderheit befindenden Autofahrern durch höhere Geschwindigkeit und den damit einhergehenden höheren Flächenbedarf den notwendigen

Platz verschaffte, was zu einer Verdrängung sanfter Mobilitätsformen führte.

Eine Möglichkeit der Rückkehr sanfter Mobilitätsformen sieht Schmidt in der Tatsache, dass sich Verkehrsteilnehmer an die begrenzte Kapazität des Straßennetzes anpassen⁴². Durch Neubau und Ausbau der Straßen wird dagegen Verkehr künstlich produziert.

Beispiel für eine Verringerung des Kfz- Verkehrs durch Sperrungen stark befahrener innerstädtischer Straßen ist die Sperrung der Untermainbrücke in Frankfurt am Main⁴³. Nach Sperrung der Brücke verlagerte sich der Verkehrsfluss auf den öffentlichen Nahverkehr. Nach der Öffnung der Brücke stieg der Kfz- Verkehr dagegen nicht mehr auf das vorherige Niveau an.

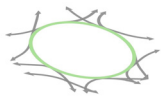
Der Kfz- Verkehr bewirkt außerdem, dass sich seine Geschwindigkeit nicht zeitlich bemerkbar macht, sondern lediglich zu einer Verlängerung der Wege führt. Dies führt zusammen mit der trennenden Wirkung von Hauptverkehrsstraßen und schlechterer Lebensqualität aufgrund höherer Emissionen des Kfz- Verkehrs zum Sinken der Mieten und zu Ausdünnung der Infrastruktur. Endergebnis dieses Prozesses sind Abwanderung oder Zuzug sozial schwacher Personen, Segregation und Ghettoisierung. Aufgrund der zunehmenden Länge von Wegen in der Bundesrepublik Deutschland seit der Nachkriegszeit ist eine zunehmende Ineffizienz des

40 http://de.wikipedia.org/wiki/Sanfte_Mobilit%C3%A4t

41 Schmidt, Markus: Eingebaute Vorfahrt, M. Mainhatten Verlag, Frankfurt ²2002,116ff.

42 Schmidt, Markus: Eingebaute Vorfahrt, M. Mainhatten Verlag, Frankfurt ²2002, 202ff.

43 Wentz, M. (Hg.): Stadtplanung in Frankfurt, Frankfurt am Main 1991,138.



Verkehrs zu beobachten, so erhöhte sich die durchschnittliche Wegelänge von 1960 bis 1982 von 6,2 auf 11,0 km, ohne zu zusätzlichem Nutzen zu führen⁴⁴.

Insbesondere in der Stadt werden durch den motorisierten Kurzstreckenverkehr hohe Klimaschutzkosten produziert. Die falsche Einschätzung der Kosten, die der Kfz-Verkehr für die öffentliche Hand und die Steuerzahler verursacht, kommt dadurch zustande, dass Autofahrer die *externen Kosten* (Folgekosten für Unfälle, Umweltbelastung sowie Flächenverbrauch und -belastung) nicht komplett selbst tragen müssen, sondern dass diese von der öffentlichen Hand gedeckt werden⁴⁵.

Bei verkehrsplanerischen Maßnahmen zum Ausbau des Kfz-Verkehrs wird meist ein Gewinn durch steigende Steuereinnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuer erhofft, der die *internen Kosten* (Kosten für Straßen und Kfz-Infrastruktur) überwiegt. Die Höhe der externen Kosten wird dabei als deutlich zu gering eingeschätzt.

Um den Radverkehr mit finanziellen Mitteln zu fördern, wurde 2002 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der nationale Radverkehrsplan initiiert, der als wichtiger Impulsgeber zur Verbreitung des Radverkehrs insbesondere in Städten beitragen soll. Dadurch wurden bislang

einige positive Effekte wie die bundesweite Steigerung des Radverkehrs sowie Stärkung eines Bewusstseins für nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden erreicht⁴⁶.

Verstärkte Errichtung von Kfz-Stellplätzen und -infrastruktur sorgt nicht nur für höhere externe Kosten, durch sie wird auch ein Prozess in Gang gesetzt, bei dem sich die Nachfrage nach Stellflächen kontinuierlich verstärkt. Insbesondere bei Parkplatzsuche entstehen neben negativer Umweltbeeinflussung auch enorme Kosten und Zeitverlust, die oft unterschätzt werden. Der immer höher werdende Flächenbedarf führt dazu, dass andere Verkehrsarten immer mehr verdrängt werden. Der dadurch stärkere Kfz-Verkehr steigt jedoch nicht proportional, sondern die Zahl der Autos wächst um das Neunfache im Vergleich zum Straßennetz⁴⁷.

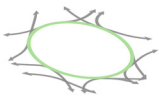
Markus Schmidt erläutert in seinem Buch "Eingebaute Vorfahrt", den Begriff *Dynamischer Flächenverbrauch* und verdeutlicht damit den hohen Flächenverbrauch von Pkw unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeit. Bei diesem werden gefahrene Geschwindigkeit sowie der Besetzungsgrad berücksichtigt. Er berechnet sich wie folgt: Länge + Anhalteweg x Breite, beim Kraftfahrzeug geteilt durch den durchschnittlichen Besetzungsgrad (1,4). Während der dynamische

44 Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn: Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße; Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Rasch und Röhrig, Hamburg 1986, 433, 416.

45 Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (Hg.): Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich. UPI-Bericht Nr. 21 im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1994, 15.

46 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Weiterentwicklung des nationalen Radverkehrsplans - Die Schritte zum Nationalen Radverkehrsplan 2020, <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/index.phtml>

47 Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (Hg.): Scheinlösungen im Verkehrsbereich - Kontraproduktive und ineffiziente Konzepte der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. UPI-Bericht Nr. 23, 1993.



Flächenverbrauch bei durchschnittlicher Geschwindigkeit eines Radfahrers (15 km/h) **6,2 m²** beträgt, steigt der eines Kraftfahrzeugs von **16,1 m²** bei 30 km/h auf **82 m²** bei 100 km/h. Bezogen auf die Hauptverkehrsstraßen Spandaus entspräche dieser bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bereits 30 m², mehr als dem Vierfachen des Radverkehrs.

Radverkehr in Berlin

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr beträgt in Berlin **13 %**. Dabei sind Berlinweit zunehmende Zahlen des Radverkehrs zu beobachten. Durchschnittlich werden 4 von 10 Wegen in Berlin zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt⁴⁸.

Seit der Wende 1989/90 ist in Berlin nicht zuletzt durch den Einfluss des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) ein verstärktes Aufkommen des Radverkehrs zu beobachten. Weiterer Ausgangspunkt für das Aufkommen von Radverkehr waren Streiks im öffentlichen Verkehr im April 1992, die den Verkehr der Stadt nahezu zum Erliegen brachten. Das Fahrrad war bei diesem Ereignis das einzige funktionierende Verkehrsmittel, die Berliner Zeitung erklärte es zum "Verkehrsmittel des Tages". In den Folgejahren wurden jedoch nur wenig gezielte Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrs unternommen, 1995 wurden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, z. B. die Realisierung eines 660 km

langen Hauptwegenetzes, die aufgrund mangelnder finanzieller Mittel jedoch nur schleppend vorankamen. Ein Problem Berlins zu dieser Zeit war jedoch auch, dass das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein starkes Beharrungsverhalten aufwies und Radverkehr noch nicht so stark verbreitet war wie nach der Jahrtausendwende⁴⁹.

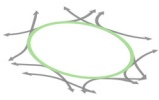
Ab 2001 wurden in Berlin wieder verstärkt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs verfolgt, so wurde bis 2003 der erste Stadtentwicklungsplan Verkehr ausgearbeitet, in dessen Rahmen zur Erarbeitung und Umsetzung einer Radverkehrsstrategie ein Beratungsgremium, der "FahrRat", geschaffen wurde.

An der Tagung des "FahrRats", die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung initiiert wurde, nahmen verschiedene Vertreter von Behörden, Gruppen und Vereinen teil, neben Vertretern der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport auch Bezirksvertreter, Polizei, des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), des Deutschen Instituts für Urbanistik (DifU), verschiedenen Fahrrad-(ADFC, VCD), Verkehrs-(BVG, S-Bahn) und Umweltverbänden (BUND).

Durch das Aufkommen der Förderung des Radverkehrs in Berlin sind weitere Kampagnen und Initiativen entstanden, unter anderem "Kopf an - Motor aus" und "Stadtrad Berlin". Für innovative Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs wird

48 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Mobilität der Stadt, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-1-4.pdf, 2.

49 Bracher, Tilman: Berlin Radverkehrsstrategien 2004/2011, Tagung Ganzheitliche Verkehrsplanung. Umsetzung in Berlin von 1976- 2013, Berlin 2013, <http://www.stiftung-heureka.de/files/Tilman%20Bracher%2024.1.2014%20Kolloquium%20-%20Radverkehrsstrategien.pdf>, 8.



außerdem seit 2007 vom Verkehrssenator der Preis "FahrradStadt Berlin" vergeben. Auch eine Initiative aus Spandau hat diesen Preis gewonnen, so wurde am Aalemannkanal (nördlich des Planungsgebietes von der Planungsgesellschaft König und Heunisch eine Fuß- und Radwegbrücke über die Havel errichtet⁵⁰.

Programm des Stadtentwicklungsplans Verkehr ist es, nicht nur die Infrastruktur für Radfahrer zu verbessern, sondern auch für eine Verbesserung von Komfort und Sicherheit des Radverkehrs zu sorgen und gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Verbreitung des Radverkehrs in Berlin zu betreiben. Dabei sind insbesondere die hohen Unfallzahlen sowie die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ein wichtiger Punkt. Durch den Austausch der unterschiedlichen Akteure soll ein möglichst breit angelegtes Handlungsprogramm formuliert werden⁵¹.

Initiativen für den Radverkehr gibt es bereits in Spandau. Bisher war der FahrRat nur in den Nachbarbezirken, z. B. Reinickendorf, vertreten. Von den Spandauer Bezirksverordneten wurde im letzten Jahr für den FahrRat in Spandau grünes Licht gegeben, der zweimal jährlich tagt und das Bezirksamt zur

50 Bracher, Tilmann: Berlin Radverkehrsstrategien 2004/2011, Tagung Ganzheitliche Verkehrsplanung. Umsetzung in Berlin von 1976- 2013, Berlin 2013, <http://www.stiftung-heureka.de/files/Tilmann%20Bracher%2024.1.2014%20Kolloquium%20-%20Radverkehrsstrategien.pdf>, 17.

51 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Beratungsgremium FahrRat Berlin, <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.php?id=2002#handlungsfeld>

Radverkehrsförderung berät. Auch der Bevölkerung in Spandau ist die problematische Situation des Radverkehrs dort bewusst⁵². Besonders die Verkehrssituation am Falkenseer Platz wird kritisiert, unter anderem Ampelschaltung und Verkehrsregelung für Radfahrer, so ist z. B. der Kreisverkehr nur in eine Richtung befahrbar. Vom örtlichen ADFC und der Grünen Perspektive Spandau wurden deshalb Diskussionsrunden zu diesem Thema angeboten.

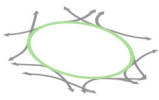
Ausgangspunkte zur Entwicklung Spandaus als Fahrradstadt

Es wurden bereits eine Reihe von Argumenten genannt, die für die Etablierung des Radverkehrs in städtischen Gebieten sprechen. Im folgenden Kapitel werden 6 Gründe erläutert, inwiefern der Radverkehr insbesondere auch die städtebauliche Situation verbessern kann.

#1: Radverkehr ermöglicht dichte städtische Bebauung

Die kürzeren Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, stärken eine örtliche Versorgungsinfrastruktur und machen sie wieder rentabel. Die genannten Effekte des Gewinns an Lebensqualität und Einsetzens von wirtschaftlichem Wachstum bewirken auch verstärktes Einsetzen von Bautätigkeiten, insbesondere von kleineren und lokalen Unternehmen. Umgekehrt setzt der Radverkehr nicht zwangsläufig urbane Dichte voraus. Als Art

52 <http://www.xing.com/net/spandau/politisches-in-und-um-spandau-termin-fur-diskussionen-und-stammtische-491106/veranstaltung-zum-thema-radverkehrsfuhrung-falkenseer-platz-altstadter-ring-und-altstadt-37868240>



des Individualverkehrs ist Radverkehr nur wenig von Preissteigerungen bzw. mangelnder Rentabilität zur Errichtung der Infrastruktur aufgrund geringerer Einwohnerdichte und mangelnder Frequentierung von Radwegen betroffen. Dies kommt nicht zuletzt dadurch, dass Flächen für den Radverkehr durch ihre Nutzungsanforderungen prinzipiell wesentlich freier von Hindernissen und damit als vielseitige Straßenräume für breitere Bevölkerungsschichten nutzbar sind. Dies verschafft ihm einen großen Vorteil im Gegensatz zum öffentlichen Nahverkehr. Wichtige Voraussetzung für den Radverkehr sind jedoch nahe Wege zu öffentlichen Einrichtungen, die in Spandau größtenteils vorhanden sind. Ein Beispiel für eine Entstehung des Radverkehrs trotz geringer Bebauungsdichte ist die Stadt Münster⁵³. Bei einer ähnlichen Größe sowie ähnlichen topographischen Gegebenheiten wie Spandau (kaum Steigungen, Lage am Wasser) wird dort der Radverkehr konsequent gefördert sowie umfangreiche Sonderregulierungen für Radfahrer eingeräumt. Ausgangspunkt war hierbei nicht eine Wende zu ökologischen Formen der Mobilität in der jüngeren Zeit, sondern die Trennung des Kfz- und Radverkehrs im Zuge des Ausbaus zur autogerechten Stadt in der Nachkriegszeit. Durch die Trennung sollte der Verkehrsfluss insbesondere für Autofahrer erleichtert werden. Die gut ausgebauten Radwege führten dort zu einer besonderen Zunahme des Radverkehrs. Aufgrund Erfahrungen von Unfallhäufung wird die Trennung

des Verkehrs jedoch auch dort zunehmend kritisch diskutiert. Die Versorgung Münsters mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dagegen deutlich schlechter als in Spandau, es gibt lediglich Busverbindungen, weshalb es im Winter oder bei schlechtem Wetter zu Überlastungen im Verkehr kommt. Auch hierdurch ergeben sich für Spandau vielfältige Potenziale zur Etablierung des Radverkehrs.

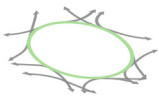
#2: Radverkehr ermöglicht mehr Grünflächen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Die Entlastung der Gemeindekasse durch die Einsparung der Infrastruktur bei Radverkehr sowie die prinzipiell mehr verfügbaren Flächen führen zu verstärkten Investitionsmöglichkeiten im öffentlichen Bereich. Insbesondere öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen kann dies zu Gute kommen. Durch die verstärkte Frequentierung und bessere Erreichbarkeit werden Grünflächen und Erholungseinrichtungen nicht nur rentabel, sondern auch erforderlich. Dies bietet wiederum Potenziale für ein verbessertes Gemeinschaftsleben unter den Bewohnern. In Spandau würde dies insbesondere für Sport- und Freizeiteinrichtungen in der Neustadt, aber auch für eine Ausweitung des Kulturangebots und Schaffung neuer Erholungsbereiche an Spree und Havel neue Impulse bewirken.

#3: Radverkehr wirkt der Gentrifizierung entgegen

Vielfach wird an gezielten

⁵³ http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnster_%28Westfalen%29



Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs kritisiert, dass sie indirekt Gentrifizierung fördern, da dadurch insbesondere Akademiker, Studenten und eine alternative soziale Schicht als Zielgruppen angesprochen werden, die sich durch ihr Mobilitätsverhalten von unteren sozialen Schichten abgrenzen wollen. Die steigenden Mietpreise durch die verbesserte Lebensqualität führen zu zunehmender Segregation, wodurch die ursprünglichen Bewohner komplett verdrängt werden. Dies ist meiner Meinung nach jedoch zu kurz gedacht.

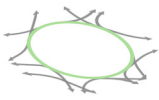
Prinzipiell ermöglicht der Radverkehr durch seine Erschwinglichkeit und Einfachheit Mobilität für jeden. Dazu kommt, dass Radfahren längst nicht mehr nur ein Trend in der oberen Mittelschicht und bei Besserverdienern ist, sondern sich auch in der breiten Masse immer mehr etabliert. Die geringere Barrierewirkung des Radverkehrs garantiert außerdem auch zunehmend mehr räumliche Kontakte zwischen unterschiedlichen Bevölkerungsschichten. Dies kann zusammen mit einem potentiell größeren Angebot an öffentlichen Einrichtungen auch die sozialen Kontakte zwischen den unterschiedlichen Schichten verbessern und wirkt negativen Effekten wie Ghettobildung und Segregation entgegen. Auch wenn Gentrifizierungsprozesse durch den Radverkehr aufgrund steigender Mietpreise nicht vollständig gestoppt werden können, wird durch die prinzipiell größeren räumlichen Kontaktmöglichkeiten die soziale Mobilität gestärkt und eine soziale Durchmischung

unterstützt.

In Spandau kann sich somit ergeben, dass durch den Ausbau sanfter Mobilitätsformen der Prozess des Zuzugs einer sozial benachteiligten Bevölkerung nachlässt und der Stadtteil dank höherer Lebensqualität und umfangreicherer sozialer und kultureller Infrastruktur auch für andere Bevölkerungsschichten attraktiver wird.

#4: Radverkehr verringert störende Funktionsmischungen

Die Verkehrsmittelwahl bietet heutzutage vielfältige Möglichkeiten, einem Großteil der Bevölkerung stehen dabei mehrere Verkehrsmittel zur Auswahl. Wenn diese aber zugunsten des Radverkehrs erfolgt, geht damit insbesondere in weniger dicht besiedelten Städten immer auch eine Verringerung entweder der öffentlichen Verkehrsmittel oder des Kfz- Verkehrs einher, da die Reichweite von Fußgängern nur sehr begrenzt ist. Selbst bei umfangreichen Wahlmöglichkeiten von Verkehrsmitteln wird nur 1 Verkehrsmittel tatsächlich benutzt. Der Umstieg auf das Rad bedeutet somit, dass der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur geringer wird. Da Verkehrsflächen meist monofunktional und darauf ausgelegt sind, den Belastungen und Emissionen von Kfz gerecht zu werden, entstehen neben ökologischen Problemen wie Bodenversiegelung auch Nutzungskonflikte mit Anwohnern. Durch seine Anpassungsfähigkeit und Kombinierbarkeit mit Fußwegen und Freizeitnutzungen verhindert Radverkehr diese Nutzungskonflikte und bietet insbesondere eine Umnutzbarkeit von Straßen ohne aufwändige



bauliche Änderungen, mit dem Effekt, dass ehemalige Störquellen beseitigt werden.

Umgekehrt ergibt sich durch die größere Wirtschaftlichkeit des Radverkehrs auch die Möglichkeit des Rückbaus nicht umnutzbarer Infrastruktur und weiterer Adaptierung für den Radverkehr, so dass der Prozess des Schaffens von Urbanität durch Radverkehr weiter angekurbelt werden kann. In Spandau kann sich der verstärkte Ausbau von Radwegen positiv auf die vom Verkehr überlasteten Bereiche wie den Falkenseer Platz und den Bereich zwischen Rathaus und Bahnhof sowie auf Behnitz, den durch die Straße Am Juliusturm abgetrennten nördlichen Teil der Altstadt, auswirken. Bauliche Nachverdichtung in diesem Bereich sowie die Gestaltung eines angemessenen Vorplatzes von Bahnhof und Rathaus durch einen schrittweisen Rückbau können somit ermöglicht werden. Bei weiterem Rückgang des Kfz-Verkehrs kann auch ein Rückbau der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Altstadt erfolgen. Auch die Bahnlinie kann sich durch ein geringeres Verkehrsaufkommen als Störquelle abmildern. Die höhere Wirtschaftlichkeit kann unter anderem auch die Verlagerung von Störquellen des Verkehrs in unproblematischere Bereiche bewirken.

#5: Radverkehr fördert Denkmalschutz

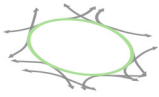
Durch den geringeren Flächenverbrauch macht der Radverkehr weitere Abrissmaßnahmen aufgrund von Anstieg des Verkehrs überflüssig.

Steigerung der Rentabilität von Mieten und eine allgemein höhere Wirtschaftskraft machen eine Erhaltung historischer Gebäude wirtschaftlich interessanter. Durch das Ankurbeln des Stadtwachstums wird außerdem erreicht, dass die bestehende Infrastruktur weiter genutzt wird. Die Verhinderung von Abwanderungsprozessen ermöglicht einen Erhalt der Kultur und somit auch der Baukultur.

In Bezug auf die Situation in Spandau bedeutet dies, dass durch den mit dem Radverkehr einhergehenden Zuzug wirtschaftlich stärker gestellter Bevölkerung und Unternehmen viele Baudenkmäler Spandaus, die zwar meist genutzt werden, aber sich im schlechten Zustand befinden, umfangreiche Sanierungen ermöglicht werden können. Insbesondere die leerstehenden Gebäude der Geschützgießerei können somit für Inverstoren interessant werden und ihre Barrierewirkung im Bereich des Spreeufers kann aufgehoben werden. Auch eine Verbesserung der Wohnqualität in bestehenden Siedlungsgebieten kann erreicht werden.

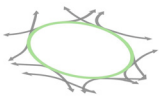
#6: Radverkehr verbessert das soziale Klima in der Stadt

Durch stärkere Vernetzung und Ermöglichen von räumlichen Kontakten der Bevölkerung zueinander durch Radverkehr wird Segregation verhindert, und es können soziale Kontakte gestärkt werden. Dadurch erhöht sich die Bereitschaft, aktiv an Entscheidungen zur städtischen Entwicklung teilzunehmen, und Anonymität wird verhindert. Ein Wandel der Bevölkerungsstruktur in Spandau,

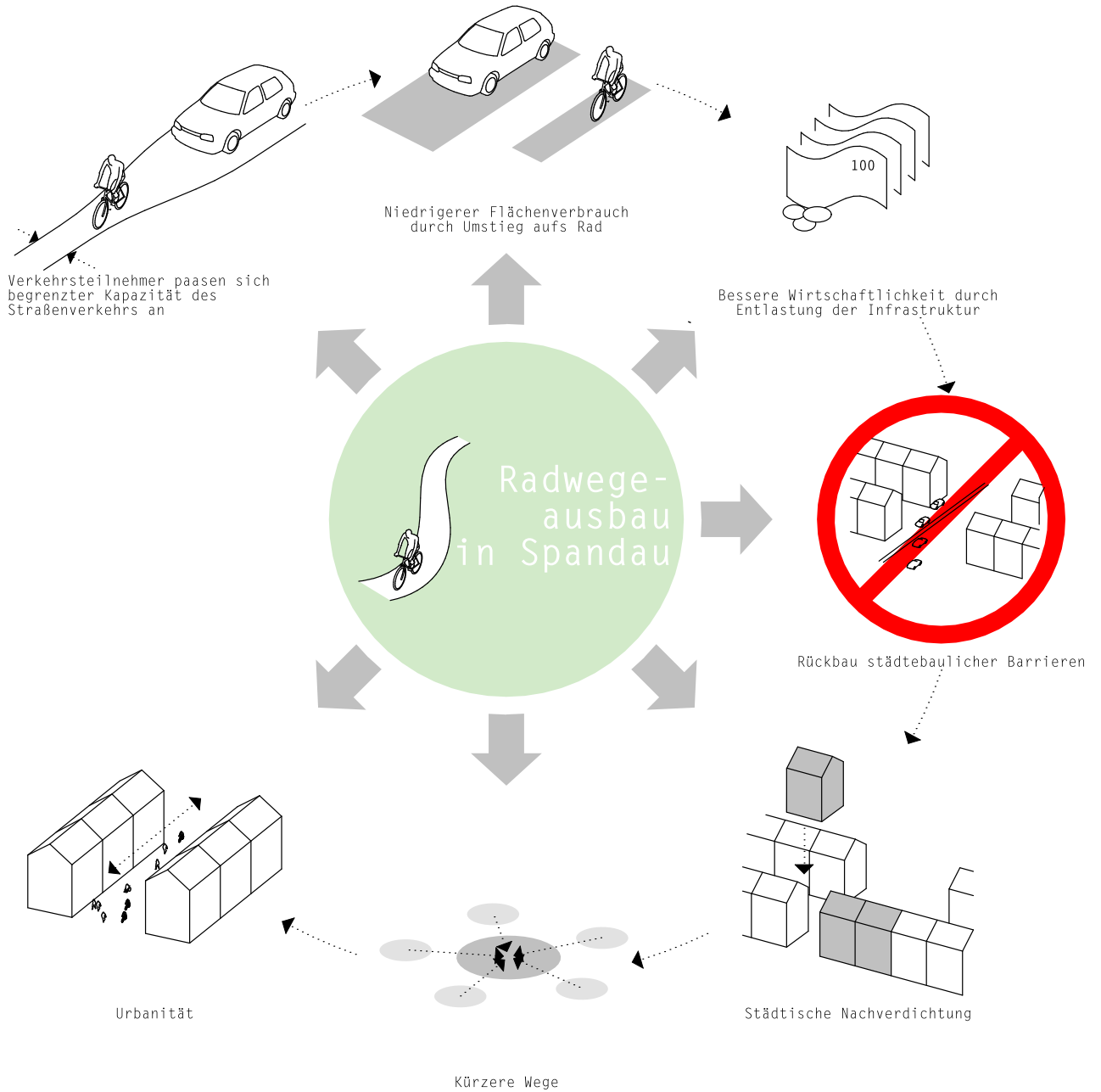


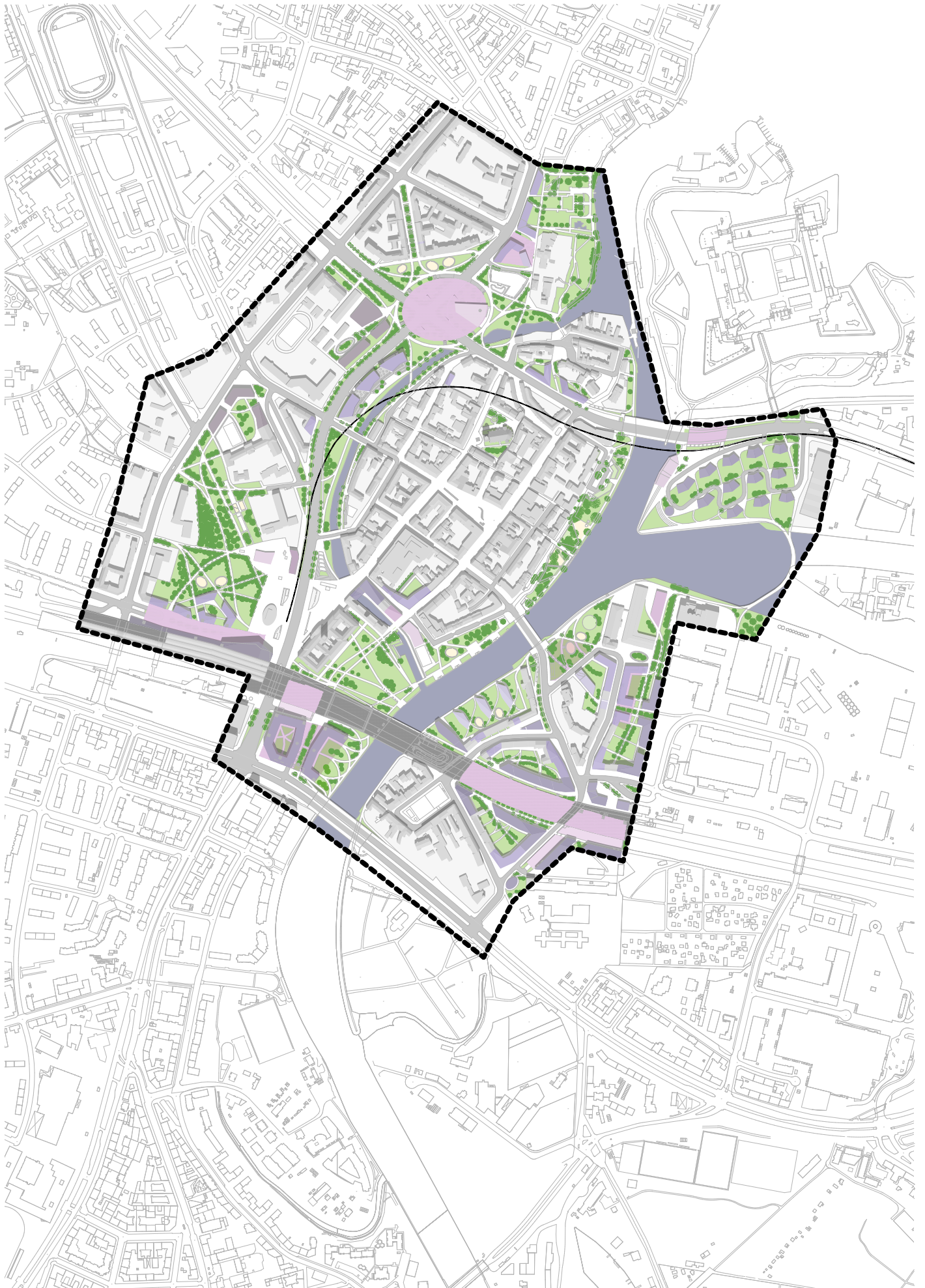
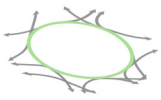
der durch Maßnahmen zur sanften Mobilität einsetzen kann, bewirkt automatisch auch einen Wandel der Eigentümerstruktur. Auch kann durch Erhöhung der Kaufkraft in der Altstadt ein differenzierteres Warenangebot erfolgen, so dass die Konkurrenzsituation zwischen Altstadt und den Spandau Arcaden verringert wird.

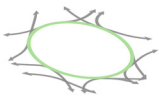
Durch Impulse zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Situation kann der Radverkehr auch zur Verwirklichung einiger bislang geplanter, aber noch nicht umgesetzter Projekte führen. Somit unterstützt eine Förderung des Radverkehrs auch Ziele und Leitbilder des INSEK.



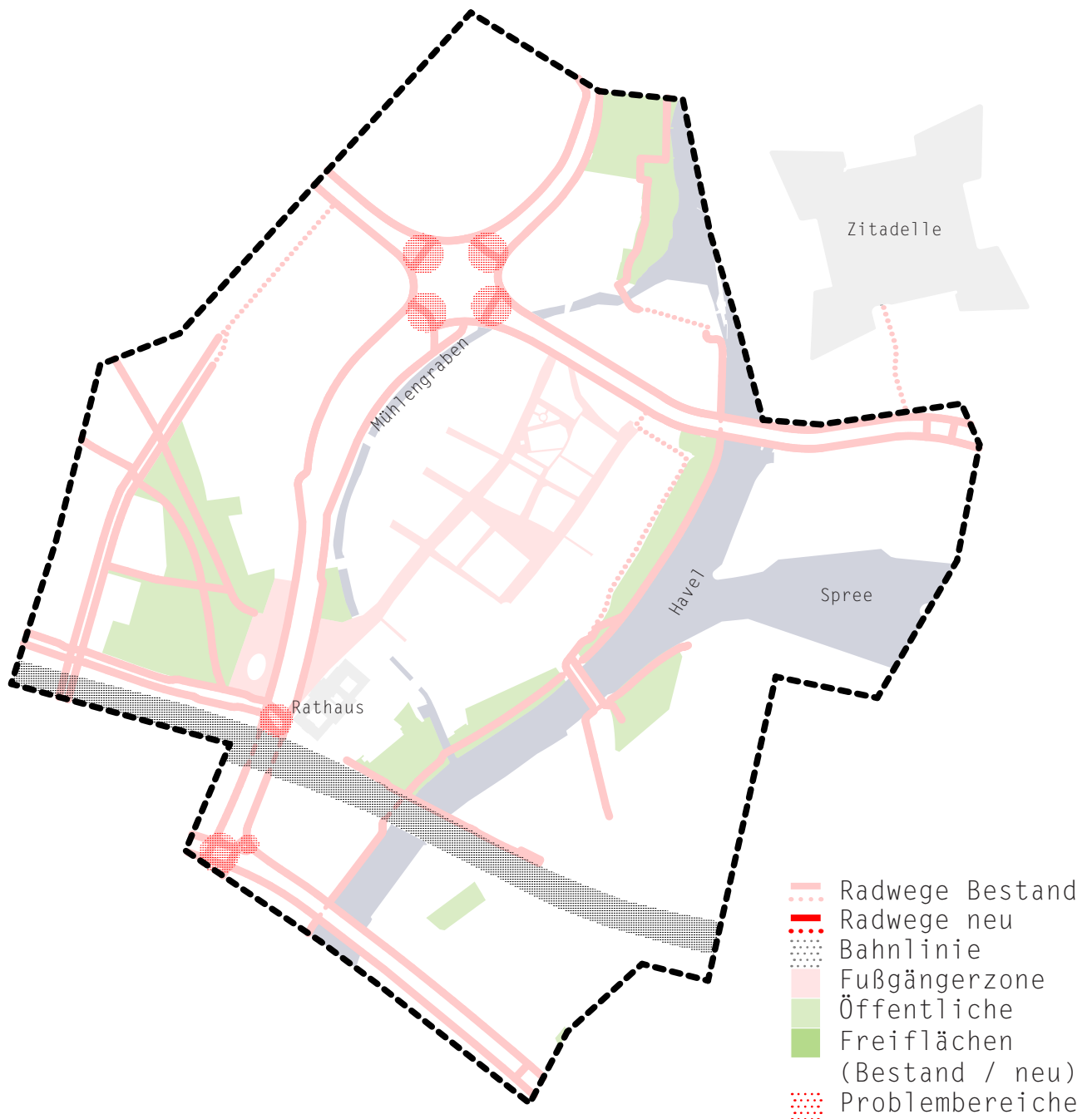
4 Cycle City - Entwicklung Spandaus zur Fahrradstadt







Ausbau der Radwege



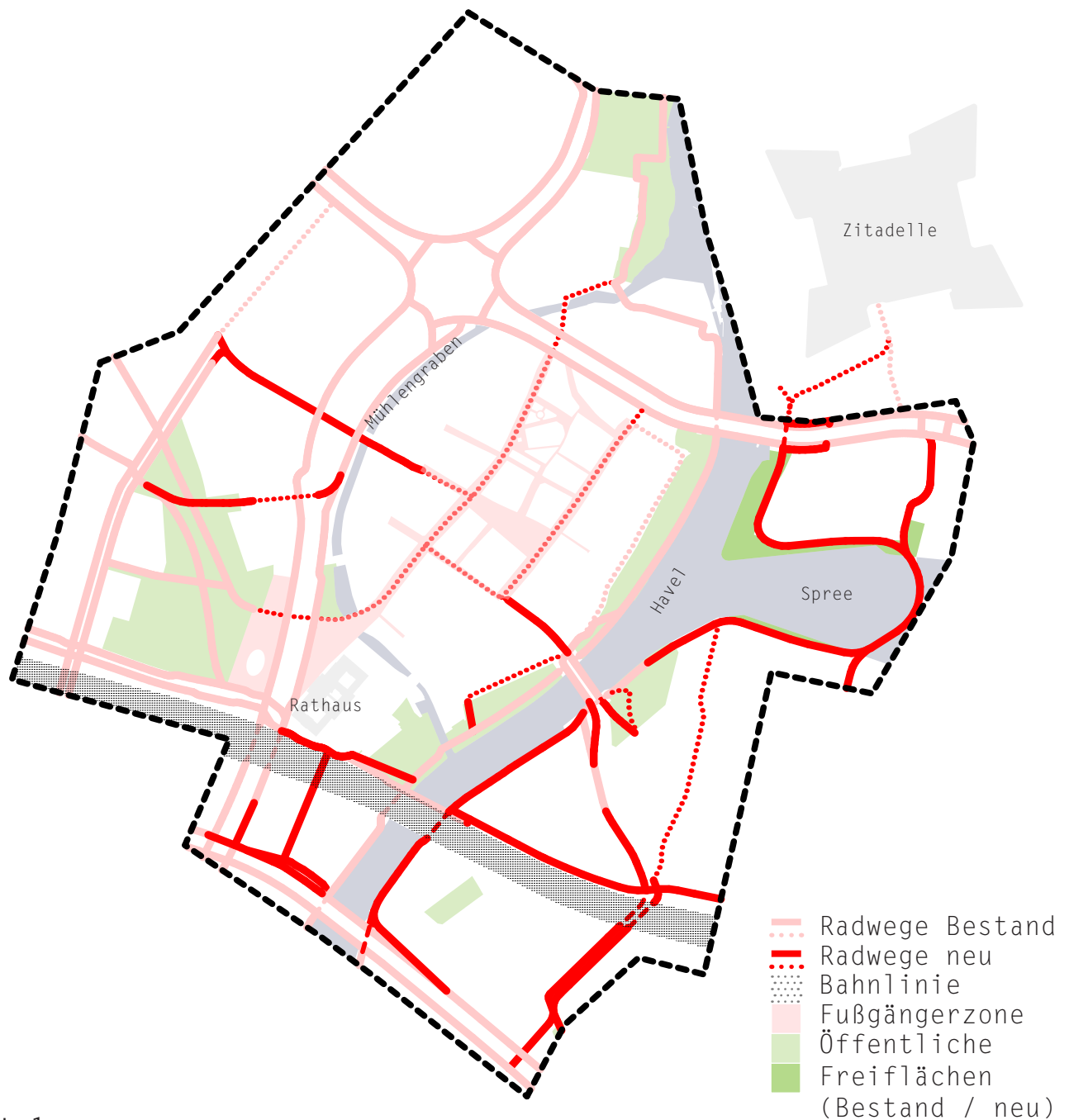
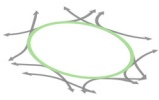
Bestandssituation:

Neben der bereits angesprochenen fehlenden Nord- Süd- Verbindung fehlt auch eine Verbindung vom Bahnhof zum Havelufer.

Wie bereits erwähnt ist auch die Radwegführung am Falkenseer Platz extrem problematisch.

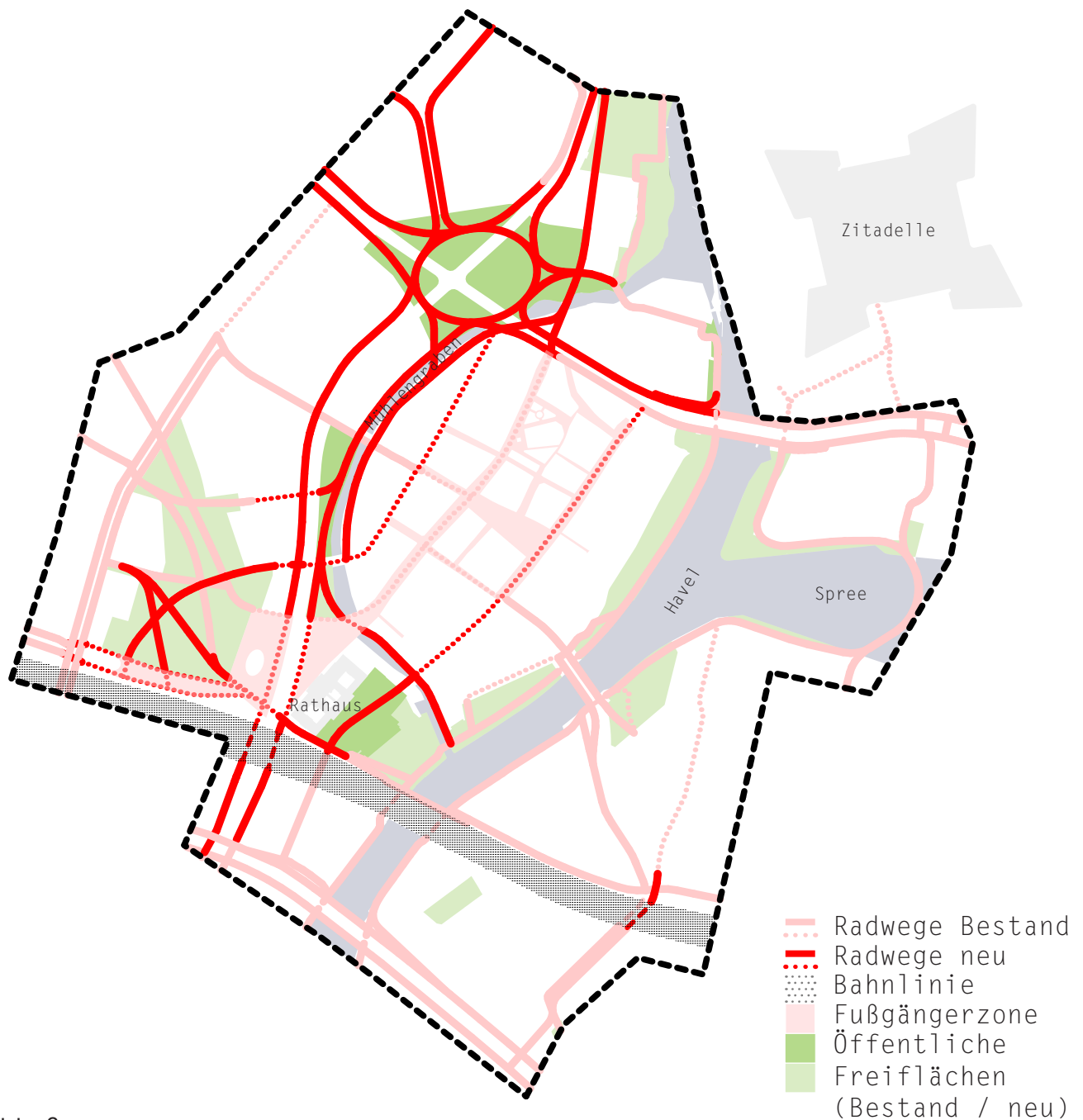
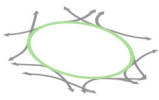
Eine besonders gefährliche Kreuzung ist die Ruhlebener Straße durch ihren auf der Fahrbahn mittig verlaufenden Radweg.

Öffentliche Freiflächen sind in ausreichendem Umfang vorhanden, es wären jedoch mehr Aufenthaltsbereiche am Wasser wünschenswert.



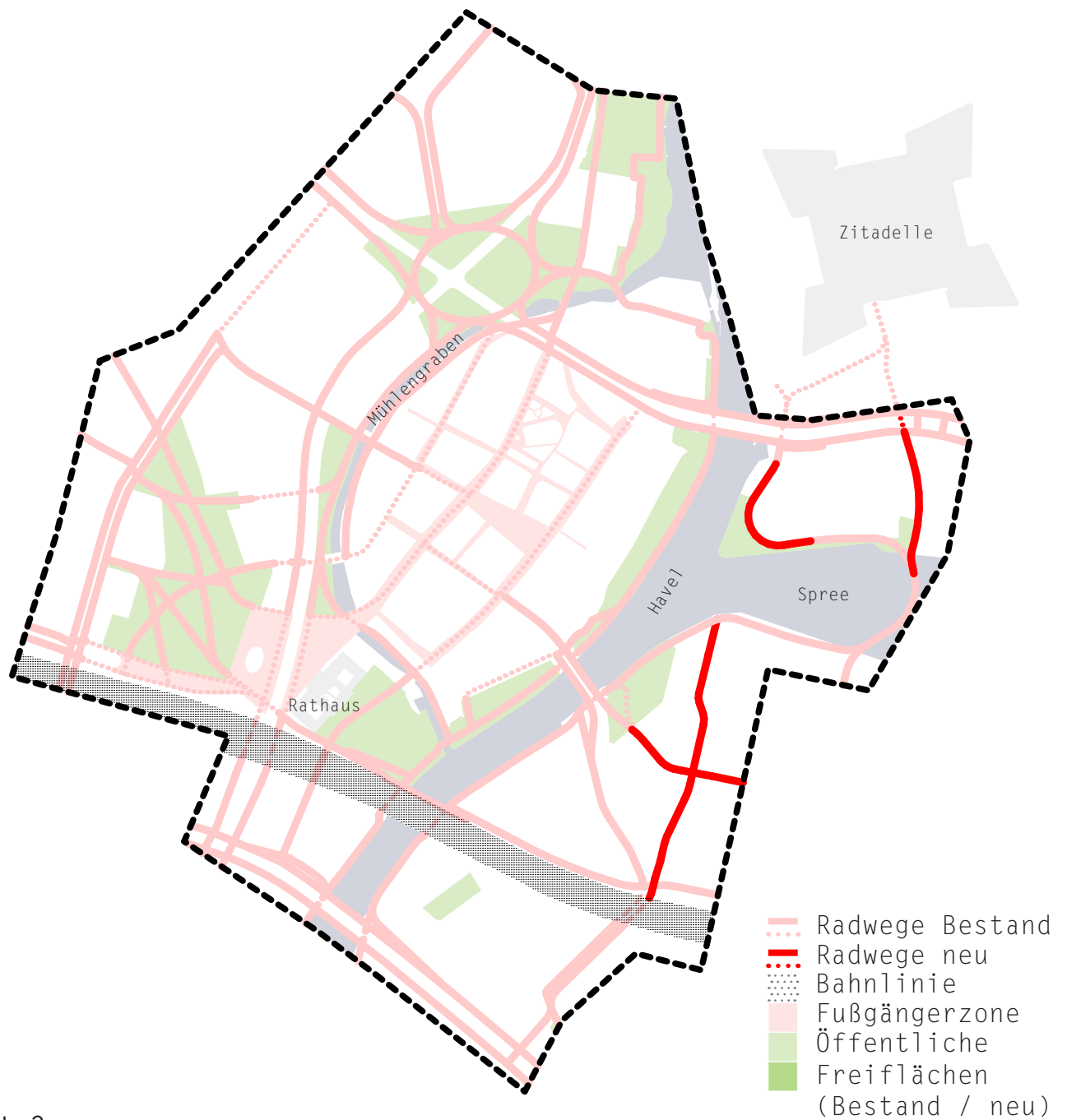
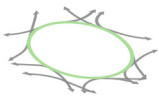
Schritt 1:

Es sollen Radwege entlang Havelost- und Spreenordufer realisiert werden sowie die brachliegenden Uferbereiche als Grünflächen aufgewertet werden. Durch die beiden neu geplanten Brücken erfolgt die Anbindung der Zitadelle an Altstadt und Stresow. Die Umgestaltung des Münsingerparks ermöglicht Ost- West- Verbindungen zum Mühlengraben. Auch entlang der Moritzstraße wird ein Radweg in die Altstadt errichtet. Nach Ladenschluss wird die Altstadt für den Radverkehr freigegeben. Das ehemalige Postareal wird umgestaltet und kann mit dem Rad durchquert werden. Im Zuge des Umbaus in Stresow werden dort neue Verbindungen entlang der Bahnlinie geschaffen.



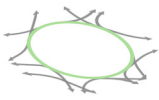
Schritt 2:

Durch den Rückbau des Falkenseer Platzes wird ein Rundweg errichtet, der alle angrenzenden Gebiet miteinander verbindet und durch neu gestaltete Freiflächen mit diversen Freizeitmöglichkeiten führt. In den nördlich angrenzenden Siedlungen der Neustadt werden Radwege errichtet. Durch den autofrei gewordenen Bereich hinter dem Rathaus sollen auch dort Radwege errichtet und der Stabholzgarten erweitert werden. Die Radverbindungen entlang Viktoriaufer und Mühlengraben werden verbessert. Die Seegefelder Straße wird zusammen mit der Umgestaltung des Bahnhofs zur Fußgängerzone. Durch die beiden letzteren Maßnahmen ergibt sich eine Verbindung zur Havel.

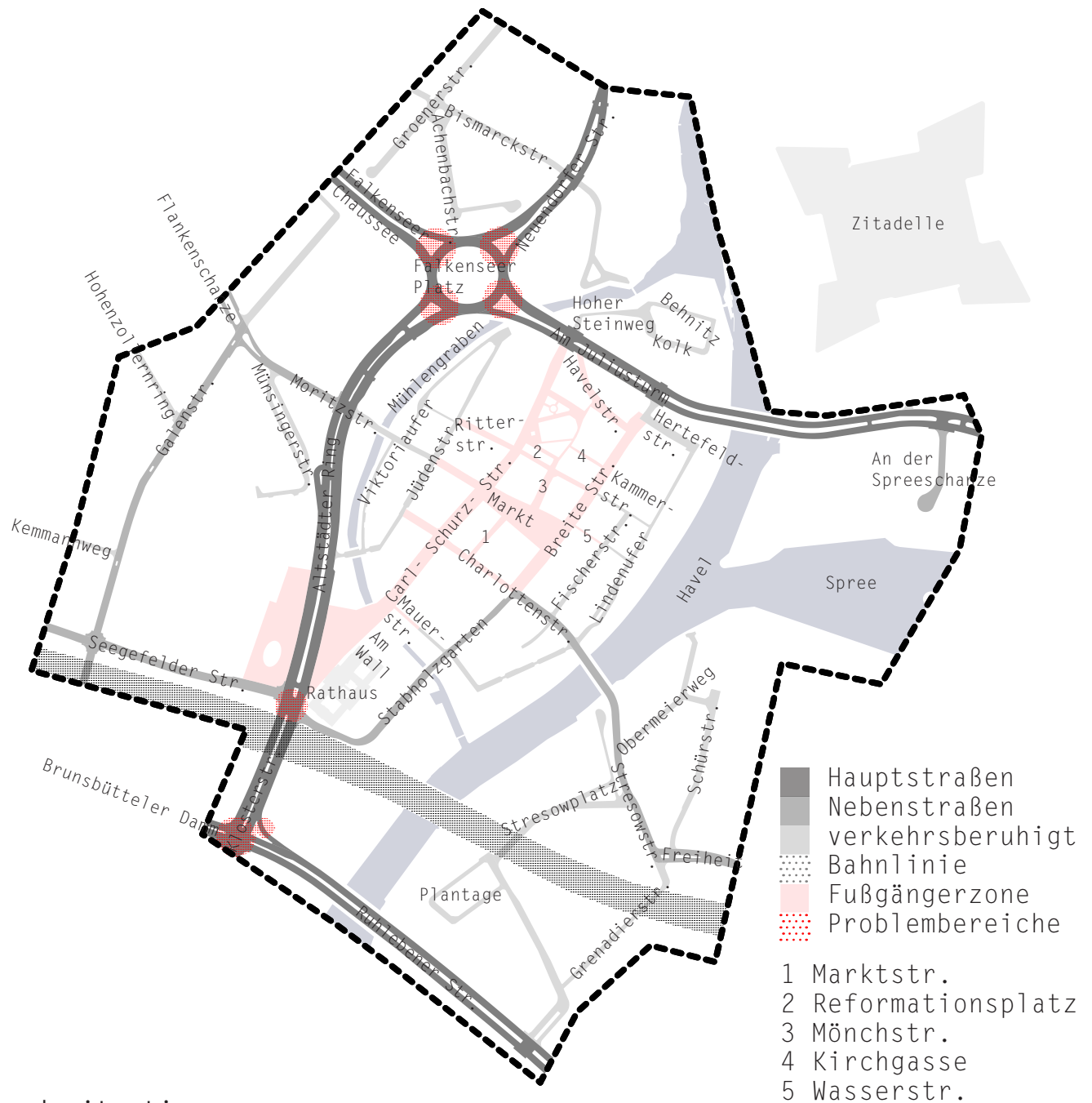


Schritt 3:

In der Schürstraße und an der Spreeschanze werden durch den Rückgang der Industrie Radwege und Grünflächen neu gestaltet.

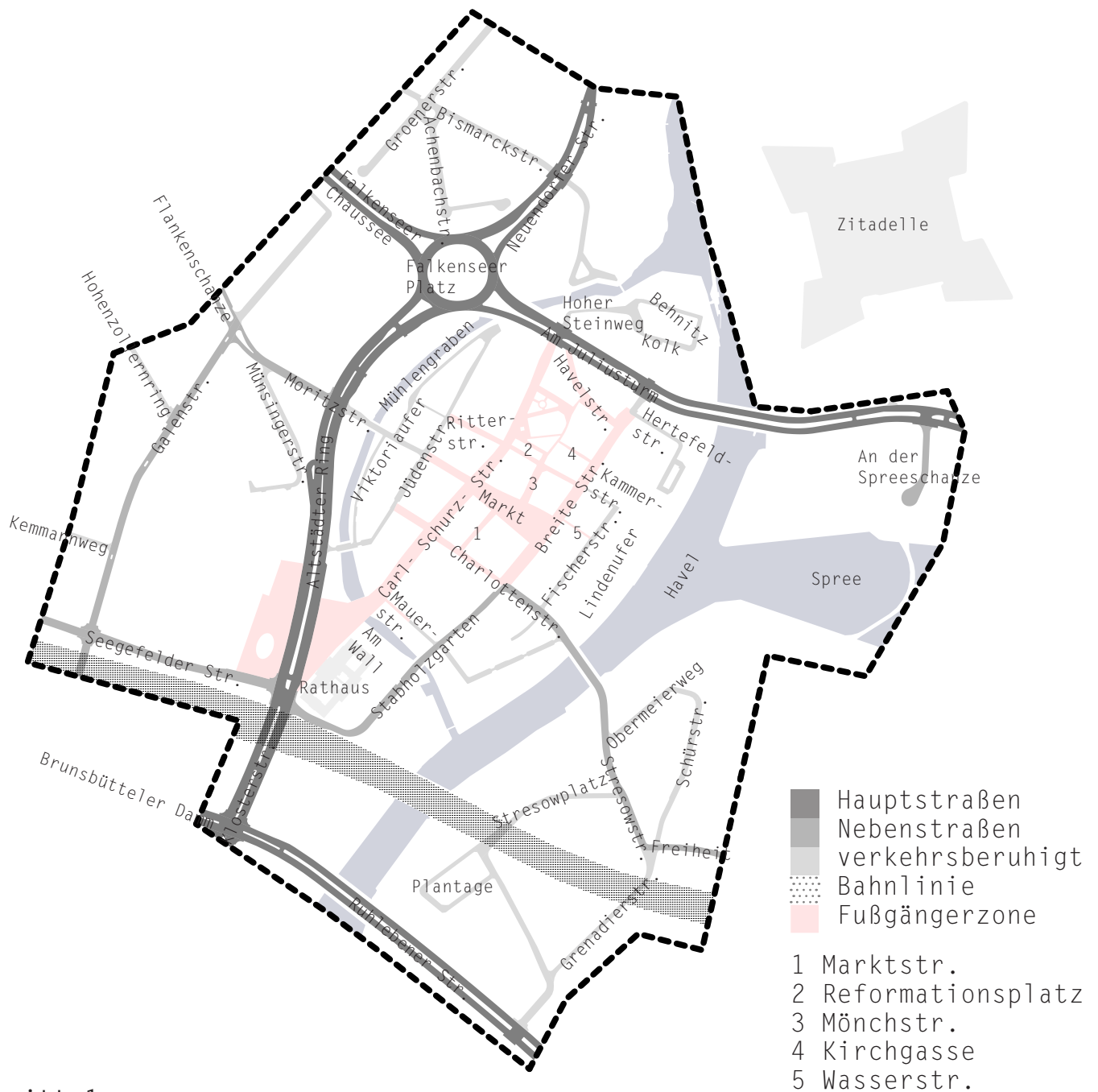
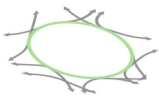


Um- und Rückbau der Straßen



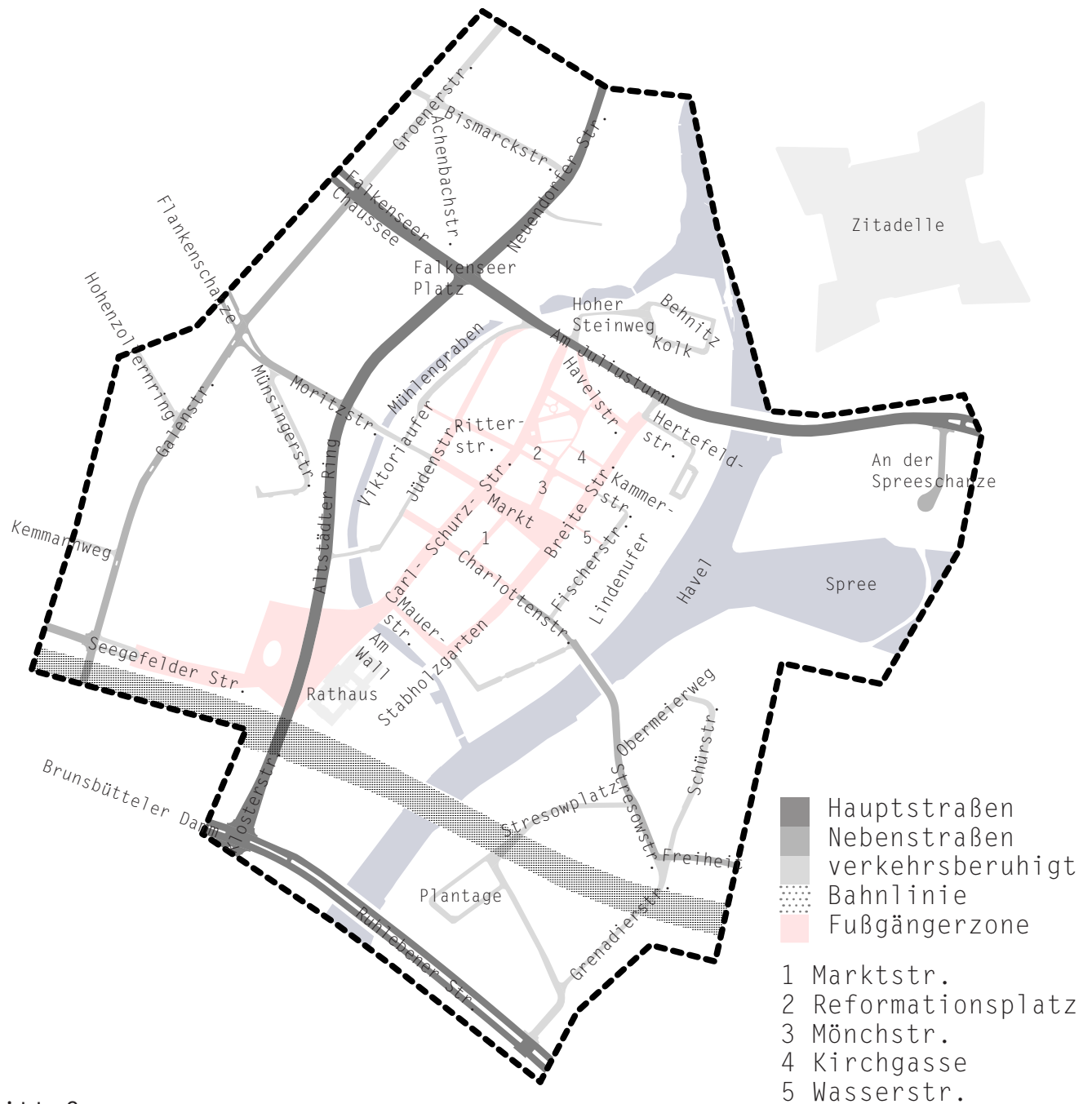
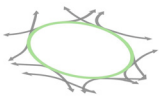
Bestandssituation

Die Bestandssituation der Straßen zeigt deutlich eine Vielzahl von Sackgassen und nicht weiterführenden Straßen, insbesondere im Bereich der beiden Hauptverkehrsachsen. So führen weder die Münsingerstraße noch die Galenstraße auf eine der beiden Hauptverkehrsachsen. Es lässt sich auch die frühere Verbindung zwischen Carl- Schurz- Straße und Neuendorfer Straße erkennen, die durch den starken Verkehr auf der Straße Am Juliusturm getrennt werden mussten.



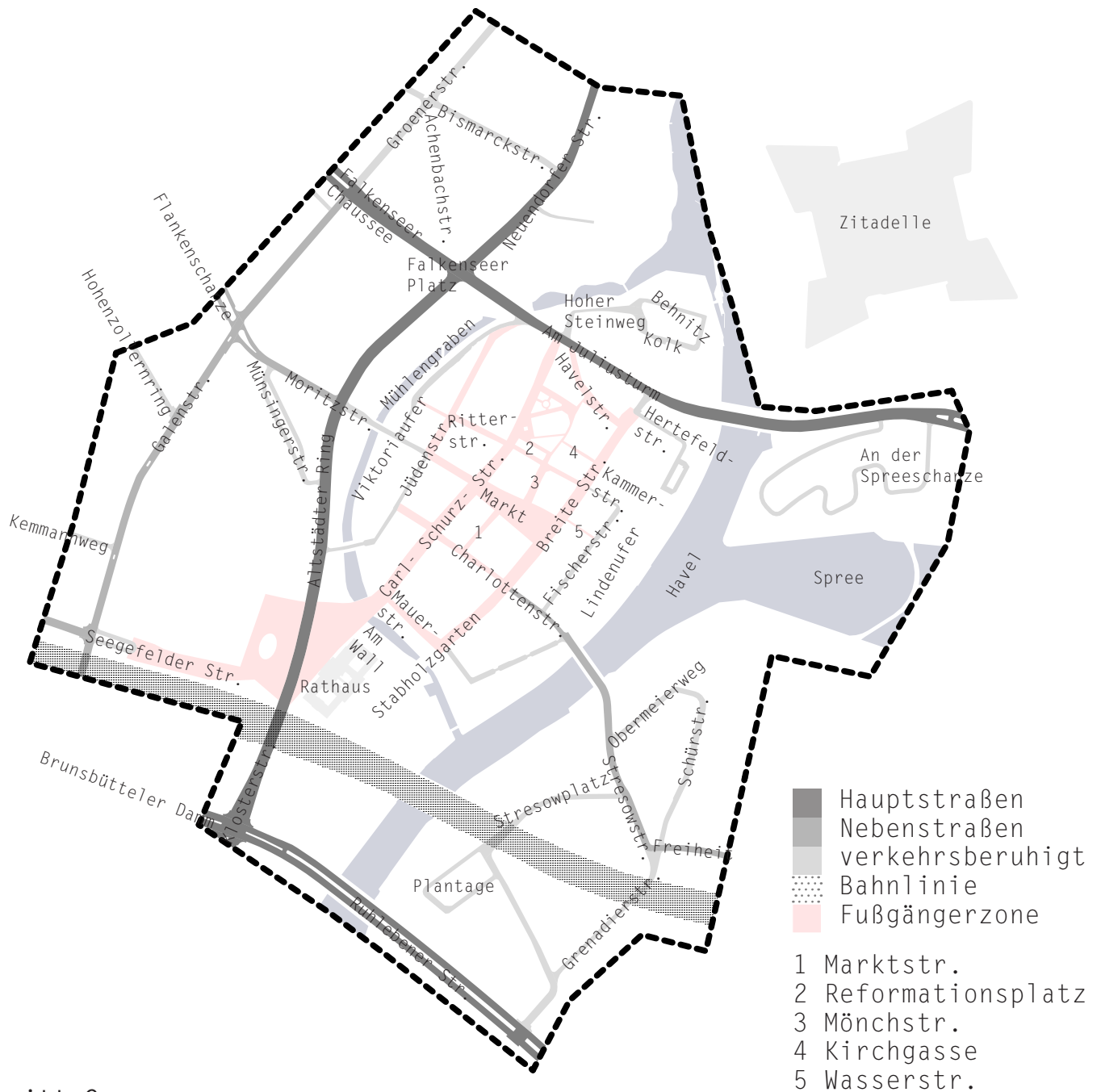
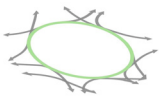
Schritt 1:

Aufgrund der neuen Nord- Süd- Verbindung entlang des Havelostufers soll eine Veränderung der Straßen zuerst in Stresow erfolgen. Durch Nutzung der Geschützgießerei und Veränderung des Parks wird die Sackgasse am Havelufer zur Grünfläche. Auch der Verlauf der Straßen Freiheit, Schürstraße und Grenadierstraße soll verändert werden. Die unübersichtliche Kreuzung mit 2 hintereinander folgenden Einmündungen wird begradigt und ohne Mittelinsel gestaltet. Die Grunewaldstraße wird im Einmündungsbereich zur Ruhlebener Straße in ihrer Breite verringert. Der Stresowplatz soll autofrei gestaltet werden. Das Lindenufer wird durch die begonnene Umgestaltung vom Durchgangsverkehr frei gehalten.



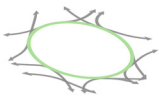
Schritt 2:

Der Ausbau der Radwege zeigt Erfolg und verringert spürbar den Verkehr. Somit können die Straße Am Juliius-turm, der Altstädter Ring und die Neuendorfer Straße in ihrer Breite verringert und der Falkenseer Platz zu einer normalen Kreuzung zurückgebaut werden. Parallel dazu wird die Fußgängerzone auf den unteren Teil der Breiten Straße und den oberen Teil der Jüdenstraße erweitert.



Schritt 3:

Die vorher durch die stark befahrenen Straßen getrennten Nebenstraßen (Galenstraße, Judenstraße, Münsingerstraße) können nun mit den Hauptstraßen verbunden werden. Die Zufahrt zum Brauhaus wird verlegt und begradigt. Durch die Umgestaltung des Falkenseer Platzes wird die Achenbachstraße autofrei.



Allein durch Radverkehr kann die Situation in Spandau nicht verändert werden, um eine Veränderung der negativen Stadtentwicklung zu erreichen, muss jedoch in Spandau **sanfte Mobilität gezielt gefördert werden** und es müssen **Schritte zur Abkehr von der Orientierung am motorisierten Individualverkehr** erfolgen. Der für Stadtentwicklung und Städtebau fatale Kreislauf, den der Kfz- Verkehr in Gang setzt, muss unterbrochen und durch einen Kreislauf der **Reurbanisierung und Stadtreparatur durch den Radverkehr ersetzt werden**. Daher lautet der Titel dieser Masterarbeit „Cycle City“.

Gleichzeitig geht es nicht darum, den motorisierten Verkehr komplett einzuschränken und zu verbannen, sondern um Alternativen im Verkehrsbereich zu schaffen, die Spandau zu einem lebenswerteren und urbaneren Ort machen. Daher wurde auch auf Bedürfnisse eines maßvollen motorisierten Verkehrs eingegangen.

Es soll keine komplette Neuordnung der Stadt und massive Verdichtung vorgesehen werden, bei der lediglich historisch wertvolle Gebäude und Denkmäler erhalten werden. Der Ausbau der Radwege soll dazu beitragen, dass die Problematik verschiedener Eingriffe der Nachkriegszeit, besonders des autogerechten Ausbaus, entschärft wird und ein Rückbau problematischer Bereiche so wenig wie möglich erforderlich ist. Es soll an bestehende Funktionen und Nutzungen angeknüpft werden, auch Gebäude

minderer Qualität sollen durch ihre Anbindung an das Wegenetz profitieren und dadurch eine Möglichkeit zur Sanierung bzw. Umnutzung erhalten. Der Titel „Cycle City“ steht somit auch für Re- Cycling der vorhandenen Bausubstanz und Gegebenheiten.

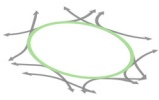
Auch die neu geplante Bebauung soll nach diesem Prinzip vorgehen. Durch Anpassung an die natürliche und bebaute Umgebung soll sie Bestand und Natur positiv beeinflussen und ihre Qualitäten hervorheben.

Eine Möglichkeit der Finanzierung der Baumaßnahmen von Radwegen könnte sich unter anderem durch Kooperation mit Wohnungsbau- oder Tourismusunternehmen anbieten, die das Potenzial des Ortes erkennen und zu Investitionen bereit sind. Fahrradtourismus ist ein bedeutendes Segment der Tourismuswirtschaft geworden, und Mittel der Tourismusförderung können deshalb auch zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt werden⁵⁴. Auch für die Betreiber der kulturellen Einrichtungen in der Zitadelle wäre der Ausbau der Radwege von Vorteil.

Schritte für den Ausbau der Radwege

Im Hinblick auf die bauliche Situation Spandaus ist das Ziel des Ausbaus der Radwege in erster Linie die Möglichkeit, durch sinkende Kfz- Verkehrsbelastung einen Rückbau des Falkenseer Platzes sowie die Umgestaltung des Bahnhofs- und Rathausvorbereiches und eine Verringerung der Straßenbreiten

⁵⁴ Interview mit Tilmann Bracher, geführt von Günther Knackfuß, 26.08.2013, <http://www.springerprofessional.de/den-radverkehr-foerdern--eine-gemeinschaftsaufgabe/4617762.html>



der Straßen Am Juliusturm, Altstädter Ring und dem unteren Bereich der Neuendorfer Straße zu ermöglichen. Auch der Rückbau der Verkehrserreger in der Altstadt ist ein wichtiger Punkt.

Da Havelost- und Spreenordufer vom angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet An der Spreeschanze nicht genutzt werden, bietet sich insbesondere dort die Errichtung eines Fuß- und Radweges an, der das Gelände mit Altstadt und Zitadelle verbindet. Die Grundstücke werden zunehmend aus ihrer peripheren Lage befreit, der dort arbeitenden Bevölkerung wird der Besuch von Freizeit- und Kultureinrichtungen z. B. in der Zitadelle ermöglicht. Desweiteren könnten im Bereich der Spreemündung Gastronomie und Aufenthaltsbereiche geschaffen werden.

In diesem Bereich bietet sich auch als Nutzungsmöglichkeit Wassersport an, so könnte z.B. rund um den Mündungsbereich zwischen Spree und Havel ein Wasserskilift errichtet werden, der das Zuschauen vom Lindenufer aus ermöglicht. Jedoch müsste dafür eine Abstimmung mit dem Frachtschiffverkehr erfolgen.

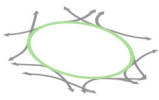
Das Jobhilfezentrum könnte in ein neues Gebäude in der Nähe des Bahnhofs ziehen, das sich durch seine zentrale Lage besser für diese Nutzung eignet.

Eine weitere Verbindung des Weges kann über eine Brücke über die Spree im Bereich der Straße An der Spreeschanze mit Verbindung zur Halbinsel Sophienwerder sowie zum Industriegebiet Freiheit erfolgen. Danach soll der Radweg entlang der Spree bis zur Geschützgießerei weitergeführt

und mit dem bestehenden Radweg am Havelostufer verbunden werden. Mit dem Ausbau der Radwege kann in Spandau auch eine Offensive im Kulturbereich gestartet werden, die ihren Ausgangspunkt in der Geschützgießerei hat. Neben niederschwellig zugänglichen und alle Bevölkerungsschichten ansprechenden kulturellen Nutzungen sollten jedoch auch weitere Nutzungen dort angeboten werden, die sich an die Allgemeinheit richten, z. B. soll ein Zusammenkommen von Einheimischen und Touristen ermöglicht werden.

Im linken, jüngeren Gebäude der Geschützgießerei bietet sich deshalb als Nutzung eine Kombination aus Wohnen und Hotel an, die von der neuen Anbindung zu Freizeit- und Wassersportmöglichkeiten profitiert. Im Bereich des Spreeufers kann ein Außenbereich mit Gastronomie geschaffen werden.

Die kulturellen Funktionen können vom älteren Gebäude übernommen werden, z. B. wäre, um an die Vergangenheit der Geschützgießerei und des umliegenden Gebietes anzuknüpfen, eine Nutzung als Industriemuseum denkbar.



Um die Verbindung der Geschützgießerei zur Altstadt zu verbessern, soll die Wegführung des angrenzenden Parks überarbeitet werden. Selbst bei steigendem Radverkehr ergibt sich für die Geschützgießerei eine problematische Parksituation für Fahrzeuge. Daher sollen unter dem umgestalteten Park nicht zu großzügig bemessene unterirdische Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, die nur für Bewohner bzw. Besucher zugänglich sind. Der Park soll eine Eingangssituation zur Geschützgießerei, insbesondere für von der Altstadt kommende Besucher bieten. Desweiteren sollen Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich des Havelufers angeboten werden.

Durch den bereits vorhandenen Durchgang unter der Charlottenbrücke soll der Radweg entlang des Havelostufers weitergeführt werden.

Die Wohngebäude am Ufer sind teilweise stark sanierungsbedürftig und bieten eine geringe Wohnqualität trotz ihrer Lage am Wasser. Besonders der innere Bereich des Gebäudeensembles soll deshalb umgestaltet werden sowie bestehende Lücken zwischen den äußeren Gebäuden geschlossen werden und der Rückbau des ehemaligen Betonwerks vorgenommen werden. Auch soll eine bessere Abschirmung zur Bahnlinie erfolgen.

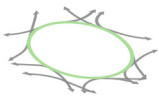
Durch die Weiterführung des Weges kann außerdem eine Verbindung mit dem Wohngebiet Plantage erfolgen, parallel zu dieser Maßnahme bietet sich auch die Öffnung der Eisenbahntrasse in diesem Bereich an. Der Bereich darunter

kann mit Freizeitnutzungen bespielt werden, insbesondere mit Jugendsportarten wie einer BMX- Bahn. Die Wohngebäude des Wohngebiets Plantage erhalten mit der Weiterführung des Wegs entlang des Ostufers vielfältige Kontaktmöglichkeiten und Impulse für ein öffentliches Leben im Wohngebiet.

Der Weg soll anschließend unter der Brücke der Ruhlebener Straße an den bestehenden Radweg in Wilhelmstadt anschließen sowie eine Verbindung zur Ruhlebener Straße erhalten.

Anfang der städtebaulichen Umstrukturierung in Stresow

Parallel zu den Maßnahmen an der Geschützgießerei kann auch der Bereich rund um die Grenadierstraße umgestaltet werden. Der allgemeine Rückgang des Industriesektors sowie die Nähe zum Bahnhof Stresow machen diesen Bereich interessant für andere gewerbliche Nutzungen, insbesondere Büros. Es sollen dabei Gebäude errichtet werden, die die bereits bestehenden Wohngebäude besser vom Lärm der Bahngleise abschirmen und sich besser in die dichte Bebauung des angrenzenden Wohngebietes Plantage integrieren. Dafür soll der Rückbau des 8- geschossigen Wohngebäudes an der Bahnlinie sowie einiger Gebäude im Innenhof des angrenzenden Baublocks erfolgen. Auch der Parkplatz neben dem Bahnhof kann für die gewerbliche Nutzung bebaut werden. Entlang der Grenadierstraße sollen beidseitig Radwege errichtet werden. Der Radweg auf der linken Seite verbindet das Gebiet mit der Altstadt, der rechtsseitige



Radweg soll den bestehenden Radweg an der Ruhlebener Straße mit der Geschützgießerei verbinden.

Auch der Baublock oberhalb der Bahngleise in Stresow soll durch eine bessere Abschirmung von den Bahngleisen umgestaltet werden. Aufgrund der schlechten Wohnqualität und Rentabilität kommt nur ein Abbruch der direkt an die Bahnlinie angrenzenden Gebäude infrage. Die neue Bebauung soll gewerbliche Nutzungen enthalten und den Block zur Bahnlinie hin schließen. Zwischen Gebäuden und Bahnlinie soll ein durchgängiger Radweg vom Bahnhof Stresow das Gebiet mit dem bestehenden Radweg entlang der Eisenbahnbrücke zu Rathaus und Spandauer Hauptbahnhof verbinden. Die Erschließung des Radweges entlang der Bahnbrücke soll zum Havelufer verlegt werden.

Ein weiterer Radweg soll parallel dazu unterhalb der Bahnlinie verlaufen und das Gebiet rund um die Grenadierstraße sowie die dahinter gelegenen Kleingärten an den neuen Radweg am Havelostufer anschließen.

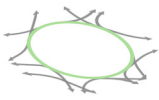
Um die Innenhöfe und die zur Havel orientierten Bereiche von Verkehr freizuhalten, sollen zwischen den Radwegen unter der Bahntrasse Parkgaragen für Bewohner und Angehörige der Gewerbebetriebe errichtet werden.

Die Bebauung in Stresow soll besonders im an die Bahnlinie angrenzenden Bereich verändert werden. Die Geschosshöhen sollen dabei zur Bahnlinie hin leicht ansteigen, ein nach Süden geneigtes Dach

soll Möglichkeiten zur solaren Energiegewinnung sowie zur Abschirmung gegen Lärm bieten. Die Gebäude an der Bahnlinie sollen durchgängig 6 Geschosse erhalten und ausschließlich der gewerblichen Nutzung vorbehalten bleiben. Sie sollen so dicht wie möglich an die Rückseiten der Bestandsgebäude anschließen. Die rechts der Grenadierstraße gelegenen Gebäude orientieren sich an der Riegelform des Wohngebäudes, das früher als Kaserne diente.

Die Gebäude links oberhalb und unterhalb der Bahnlinie orientieren sich an der benachbarten Blockrandbebauung der Gründerzeit und schließen die Lücken, die durch Eingriffe nach dem 2. Weltkrieg verursacht wurden. Der Block unterhalb der Bahnlinie wird dabei im vorderen Bereich, in dem sich vorher ein Parkplatz befand, bebaut und erhält eine „Spitze“. Dieses Gebäude könnte neben der Büronutzung auch Einzelhandelsnutzungen zur Versorgung des Wohngebiets Plantage beinhalten.

Am Block oberhalb der Bahnlinie befindet sich angrenzend an den Stresowplatz ein stark sanierungsbedürftiges Gebäude, das durch einen Neubau ersetzt werden soll, der an der Ecke leicht abgeschrägt wird und die Flucht des jenseits des Stresowplatzes liegenden Gebäudes aufnimmt. Durch diese Maßnahme kann auch eine Radwegverbindung entlang der Stresowstraße ermöglicht werden. Die an der Havel liegenden Wohngebäude sollen umfangreich saniert werden und im Innenbereich durch eine Bebauung aus 3- 5- geschossigen

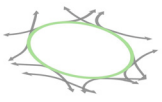


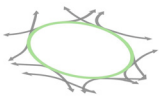
Gebäuden ergänzt werden. Die abgeschrägten Ecken der neuen Gebäude berücksichtigen dabei die Blickbeziehungen der rückwärtigen Gebäude zur Havel. Der Abschluss zur Bahnlinie soll ebenfalls durch ein 6-geschossiges Gebäude erfolgen.

Bei dem der Geschützgießerei benachbarten Block wird aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands ein Rückbau der vorderen Gebäude vorgenommen, der besser mit der Gründerzeitbebauung im unteren Bereich harmoniert und ihre Linienführung fortsetzt. Das Gebäude im Innenbereich bietet ähnlich zu den weiter südlich direkt am Havelufer geplanten Gebäuden unterschiedliche Blickbeziehungen zum Park.

Bei einem allgemeinen Rückgang des Industriesektors bietet auch der Bereich rechts der Schürstraße Möglichkeiten für eine neue Bebauung, die besser mit den angrenzenden Wohngebäuden harmoniert und eine Verbindung zu dem 17-geschossigen „Spiegelturm“ neben dem Bahnhof Stresow herstellt. Durch Rückbau des Möbelgeschäftes bietet sich die Möglichkeit an, im Eckbereich zum „Spiegelturm“ ein höheres Gebäude mit ca. 9 Geschossen vorzusehen. Es soll zusammen mit den bestehenden Wohnbauten sowie weiteren Neubauten eine Blockrandbebauung bilden, die die Wohnbereiche besser vom dahintergelegenen Industriegebiet abschirmt. Zwischen den unterschiedlichen Gebäudehöhen sollen durch geneigte Dächer fließende Übergänge erfolgen. Als Nutzung ist im vorderen Bereich eine Kombination aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel vorgesehen, im hinteren Bereich

sind ausschließlich gewerbliche Nutzungen geplant. Durch den Rückbau der Industriegebäude ergibt sich außerdem die Möglichkeit, einen Radweg zur Geschützgießerei zu errichten.



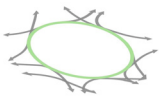


Mühlengraben

Besonders der Mühlengraben bietet durch seine Lage am Wasser und am Rand der Altstadt Qualitäten für eine Nutzung als Freizeit- und Aufenthaltsbereich in der Altstadt. Auf dem ehemaligen Parkhaus am Mühlengraben sollen deshalb Gebäude für Büro- und Wohnnutzungen errichtet werden. Durch den Ausbau der Radwege bietet es sich an, den zum Wasser orientierten Teil des Parkhauses abzubauen und durch Aufenthaltsbereiche und Gastronomienutzung zu ersetzen. Das Ufer des Mühlengrabens soll für Bade- und Liegemöglichkeiten umgestaltet werden. An den bereits vorhandenen Radweg sollen Gastronomiebereiche anschließen, die von Besuchern, Bewohnern und Angestellten gleichermaßen genutzt werden sollen. Die Bürogebäude sind leicht zur Straßenseite geneigt, um Ausblicke auf das Wasser und gleichzeitig auf die Altstadt bieten zu können und um den Bereich visuell nicht zu stark einzuengen. Ein Großteil der Fassaden der Gebäude orientiert sich nach Süden und zum Wasser, durch die abgeschrägten Fassaden bieten sich abwechslungsreiche Blickbeziehungen. Der Bereich auf dem Dach des ehemaligen Parkhauses soll vom ersten Gebäude als Dachterrasse genutzt werden können. Der an das ehemalige Parkhaus anschließende Pavillon für Einzelhandelsnutzungen wird „recycelt“ und erhält einen Eingang auch vom Mühlengraben aus.

Falkenseer Platz

Der Falkenseer Platz hat eine wichtige Funktion als Verbindungspunkt zwischen der Altstadt, der Neustadt, den westlich und nordwestlich gelegenen Wohngebieten mit dem Gelände der Reiterstaffel und 2 Gymnasien (Lily- Braun- Oberschule, Freiherr- von- Stein- Oberschule) sowie dem Wohngebiet Kolk. Seine ursprüngliche Funktion als Verkehrsknotenpunkt soll deshalb erhalten bleiben. Er soll durch einen ovalen Rundweg für Fußgänger und Radfahrer neugestaltet werden, der die 4 durch den Kreisverkehr getrennten Bereiche wieder vereint. Der Rundweg orientiert sich auf der linken Seite am Verlauf des ehemaligen Kreisverkehrs, für eine bessere Erschließung der Bereiche am Wasser wurde er nach rechts gestreckt. Durch seine Mitte verlaufen die Straßen Altstädter Ring und Am Juliusturm sowie Falkenseer Chaussee als normale Kreuzung und in verringerter Breite. Im mittleren Bereich wurden für die Bevölkerung wichtige Funktionen untergebracht, so soll unter anderem im zur Neustadt orientierten Bereich des Geländes ein Sportpark entstehen, der die fehlenden Sportmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche dort ergänzt. Es soll ein Rückbau der Sackgasse entlang des Brauhauses erfolgen, die hauptsächlich für zusätzliche Kfz- Stellplätze genutzt wurde, die Zufahrt zum Brauhaus für den Lieferverkehr kann direkt von der Neuendorfer Straße erfolgen.



Im oberen Bereich sind Sportmöglichkeiten geplant, es können ein Basketballplatz, ein Skatepark für Skateboard und BMX sowie ein Beachvolleyballplatz als Freizeitmöglichkeiten für die Bevölkerung, insbesondere für Kinder und Jugendliche dort entstehen. Nördlich des Parks können Wohn- und Geschäftsgebäude entstehen, die eine Verbindung zwischen der Blockrandbebauung der Neustadt und dem Gebäudeensemble rund um das Brauhaus sowie weiteren Gebäuden herstellen und den benachbarten Wröhmännerpark vom Lärm der Straße abschirmen.

Die Wegstruktur des Wröhmännerparks soll bis auf die Veränderung im Bereich der neuen Wohngebäude erhalten bleiben. Er könnte so einen Kontrast zum mit Aktivitäten gefüllten Falkenseer Platz bieten und ausschließlich der Erholung dienen.

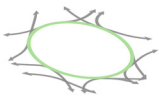
Die Freiherr- von- Stein- Oberschule plant auf dem Grundstück der ehemaligen Reiterstaffel ihre Räumlichkeiten zu erweitern. Dabei ist der Neubau einer Sporthalle geplant. Die Sporthalle würde sich durch den Rundweg auch für öffentliche Sportangebote anbieten und soll deshalb eine Eingangssituation zu den weiteren Gebäuden sowie den Bestandsgebäuden der Reiterstaffel bieten. Die neu geplanten Gebäude bieten jedoch auch Möglichkeiten für die Nutzung von Hochschulen und Forschung, die mit der Freiherr- von- Stein- Schule kooperieren könnten.

Das „tortenstückförmige“ Kunsthaus sticht als solitärer Baukörper aus der dichten

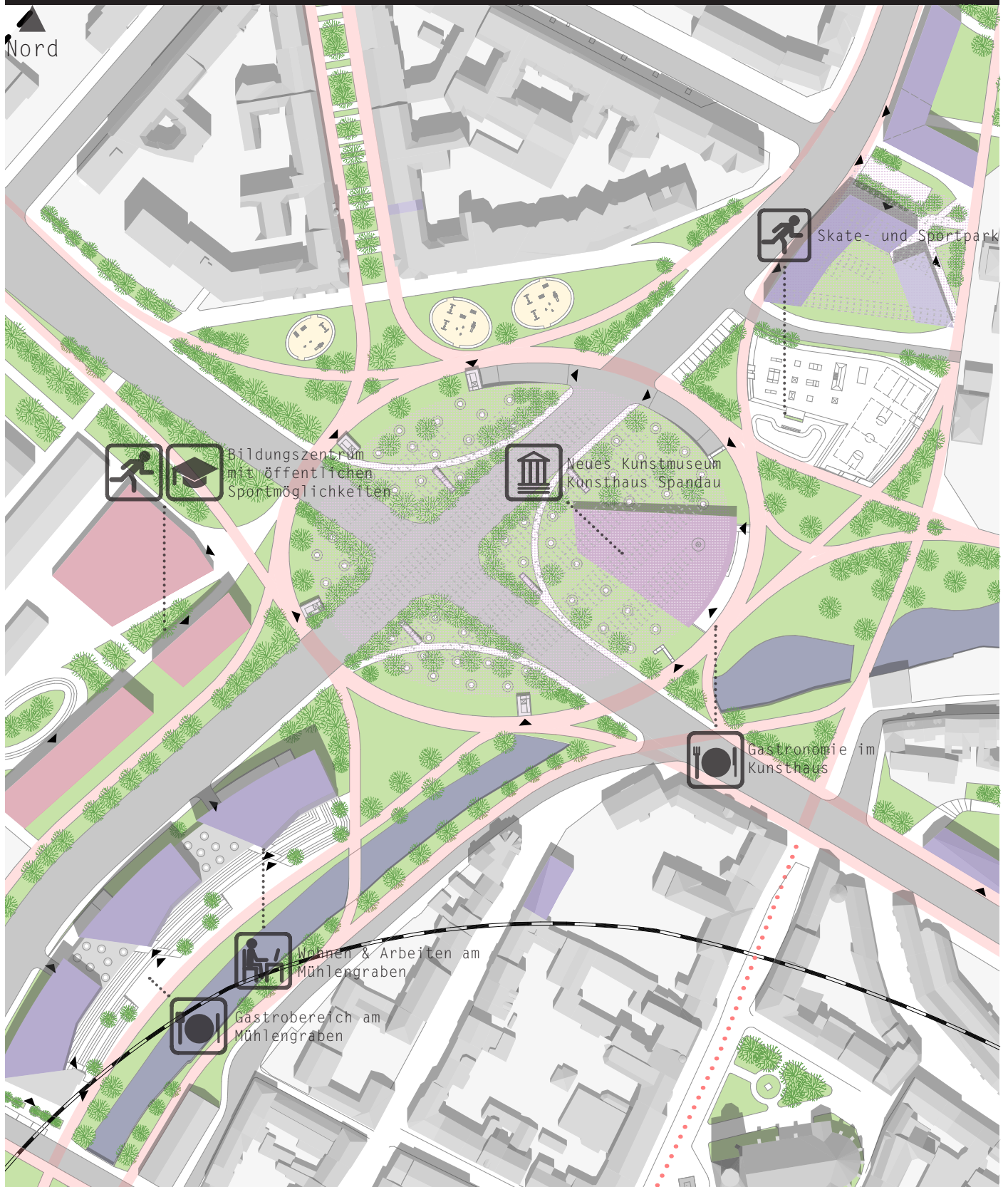
Blockrandbebauung heraus und soll dadurch auch baulich seinen hohen Repräsentationsgehalt und Stellenwert für Spandaus kulturelles und öffentliches Leben unterstreichen. Die Form leitet sich aus dem Eckpunkt des ehemaligen Glacis und dem neuen Rundweg her und soll durch die zum öffentlichen Weg gewandte breite Glasfassade Offenheit symbolisieren. Die Uferbereiche am Kunsthaus sind zur Freizeitnutzung vorgesehen, bleiben jedoch weitgehend naturbelassen.

Das untere, an den Falkenseer Platz anschließende Ensemble von Wohngebäuden besteht aus zwei Teilen, die zur Straße hin schräg ansteigen. Das an der Straßenseite liegende Gebäude orientiert sich an der Blockrandbebauung auf der gegenüberliegenden Seite, das andere am 2-3 -geschossigen Gebäudeensemble aus Kindergarten und Brauhaus, sie dienen als Mittler zwischen den beiden Gebäuden. Die Gebäude öffnen sich zum Sportpark hin und ihre Dachflächen sind in Richtung Havelufer ausgerichtet.

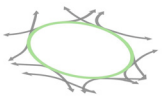
Die beiden oberen Gebäude am Wröhmännerpark orientieren sich ebenfalls an der Blockrandbebauung der anderen Straßenseite. Das untere der beiden Gebäude bildet einen Durchgang vom Fußgängerbereich vor dem Kindergarten zum Park. Die neuen Schulgebäude orientieren sich baulich an den Gebäuden der Reiterstaffel. Sie bilden nach Süden eine Hofsituation, die Sporthalle steht als zentrales Element zwischen Reiterstaffel und Neubauten.



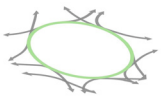
Übersicht Falkenseer Platz M 1:2000

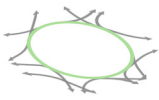


- Wohnen
- Wohnen / Gewerbe
- Kultur
- Bildung
- erschließung Neubauten
- Infrastrukturgebäude (ober- / unterirdisch)
- Radwege
- für Radverkehr freigegebener Weg
- U- Bahn









Altstadt

Nachdem sich der Radverkehr in Spandau etabliert hat, bietet sich ein Rückbau der Verkehrserreger im Bereich des Stabholzgartens an. Die Fußgängerzone soll dabei auf den Stabholzgarten ausgeweitet werden und es sollen Wegeverbindungen zur Havel errichtet werden. Der Stabholzgarten soll auf das Grundstück des ehemaligen Parkhauses ausgeweitet werden und Wegverbindungen zu den Nebeneingängen des Rathauses erhalten. Auch in seinem rückwärtigen Bereich soll das Rathaus so wieder seine Qualitäten als repräsentatives Gebäude mit wichtiger Funktion für die Öffentlichkeit zurückerlangen.

Aufgrund der durch den Internetverkauf immer schlechter werdenden Rentabilität von Großkaufhäusern kann auch ein Rückbau des C&A- Gebäudes erfolgen und somit eine zweite Verbindung zur Havel errichtet werden, was insbesondere dem Kulturhaus neue Möglichkeiten durch die Verbesserung seiner Eingangssituation verschafft. Auf dem durch Ausweitung der Fußgängerzone autofrei gewordenen Parkplatz kann eine Erweiterung des Kulturhauses erfolgen, die die im Wettbewerb erwähnte geplante Nutzung eines Multifunktionstheaters beinhaltet. An der Stelle des ehemaligen C&A- Gebäudes wird ein neues Gebäude mit Durchgang entlang des Mühlengrabens errichtet, in dem die Möglichkeit besteht, das Jobhilfezentrum aus dem Gewerbegebiet An der Spreeschanze dorthin zu verlegen. Die Lücke des Karstadt-

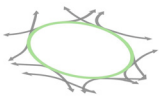
Parkhauses soll durch ein Wohn- und Geschäftsgebäude geschlossen werden, das sich am rechts benachbarten, 5- geschossigen Gründerzeitbau orientiert und eine Verbindung zu den flacheren Gebäuden in der Mauerstraße herstellt. Das direkt an das ehemalige Parkhaus angrenzende, 2- geschossige Gebäude kann dabei um 2 Stockwerke aufgestockt werden.

Im Vorbereich des Münsingerparks sollen aufgrund der zentralen Lage weitere Gebäude für wichtige öffentliche Nutzungen untergebracht werden. Es sind ein Ärztehaus sowie eine weitere kleinere Sporthalle geplant, die für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Baulich orientieren sie sich an den umliegenden Solitärgebäuden.

Auf dem ehemaligen Postareal sind Gebäude für die gewerbliche Nutzung geplant. Das vordere Gebäude öffnet sich u- förmig zum Block hin, während das hintere Gebäude ein Gegengewicht zu der benachbarten Hochhausbebauung bildet.

Für das hintere Gebäude sind ca. 8-9 Geschosse vorgesehen, für das vordere 5- 6 Geschosse. Das hintere Gebäude ist nach unten hin abgeschrägt, um die Einsehbarkeit der Kreuzung zu verbessern. Der Bereich unter der Bahnlinie soll geöffnet werden und für Freizeitnutzungen dienen, dort soll ein Fußballfeld errichtet werden. Die Gebäude bilden keine Barriere mehr zur dahinter gelegenen Unterführung und ermöglichen eine Zuwegung zur Ruhlebener Straße.

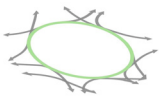


**Bereich Kolk / Nördliche Altstadt**

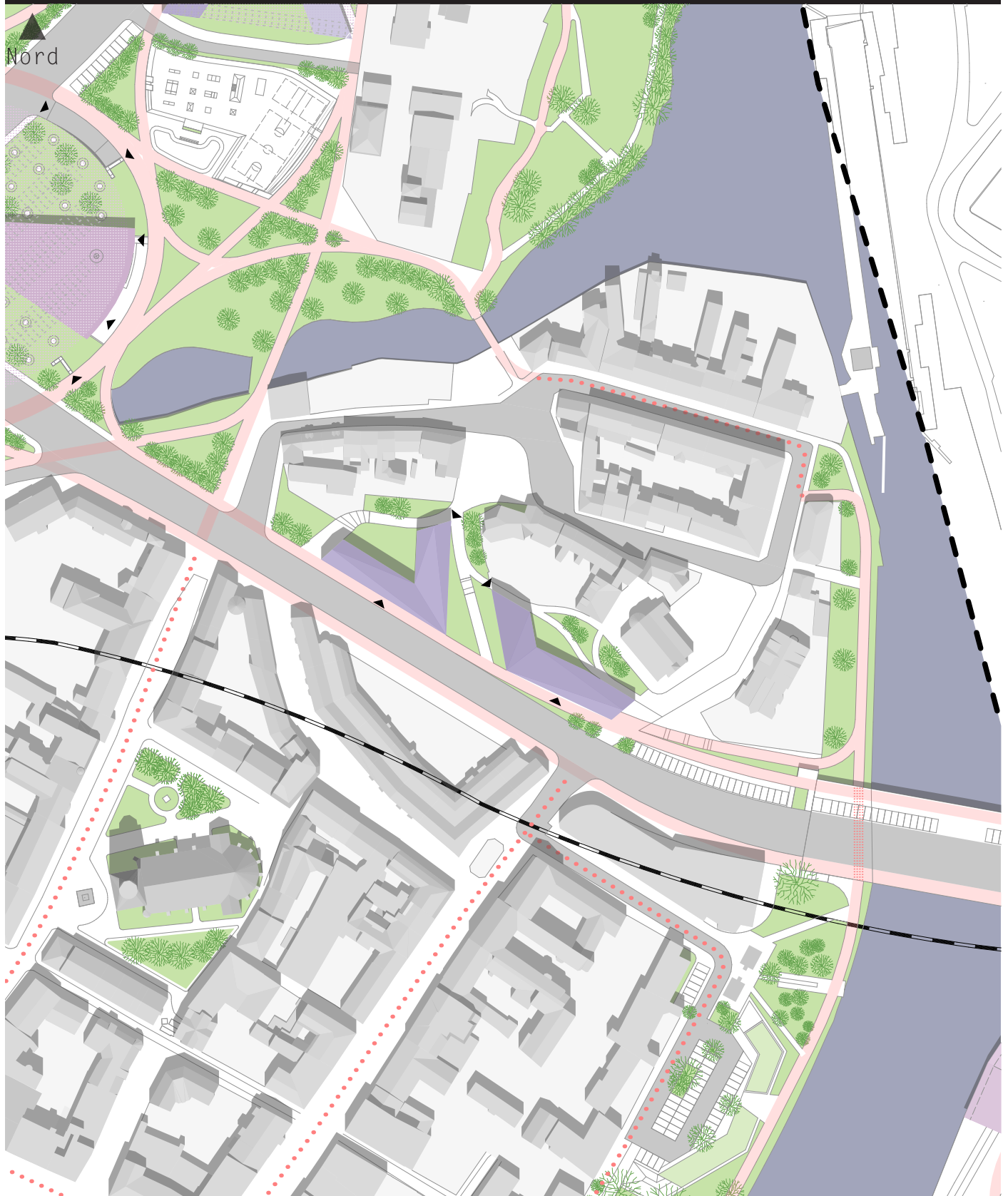
Eine städtische Nachverdichtung bietet sich besonders bei zurückgehendem Verkehr in der Straße Am Juliusturm an. Durch Verringerung des Straßenquerschnitts können dort neue Grundstücke entstehen, die durch Wohn- und Geschäftsgebäude genutzt werden. Sie sollen dem Wohngebiet Kolk wieder die Urbanität zurückgeben, die ihm durch der Errichtung der Straßen genommen wurde. Die Gebäude erhalten durch einen Fuß- und Radweg eine Verbindung zum Havelufer. Der in Nord-Süd- Richtung orientierte Teil der Gebäude kann Wohnnutzungen beinhalten, während der entlang der Straße orientierte Teil Geschäfts- und Büronutzungen beinhalten kann. Die Gebäude schaffen außerdem in Verbindung mit den bestehenden Wohngebäuden Innenhofsituationen und können sie bei Bedarf vom Verkehrslärm abschirmen.











Industrie- und Gewerbegebiet An der Spreeschanze

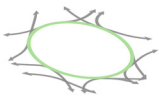
Durch den Wandel vom industriellen Sektor zum Dienstleistungssektor besteht die Möglichkeit, dass die Industrie vom Spreeufer abzieht. Hieraus ergeben sich vielfältige Perspektiven zur Umnutzung und Neubebauung des Areals. Für eine optimale Nutzung der Qualitäten des Spreeufers wäre ein Rückbau der Industriegebäude erforderlich. Als optimale Bebauung für das sehr tiefe Grundstück bietet sich eine aufgelockerte Bebauung an, da sich die Gebäude sonst die Sicht auf das Wasser nehmen. Vorschlag für die Bebauung ist eine aufgelockerte und trotzdem dichte Bebauung, die sich dynamisch zum Wasser hin orientiert. Die Geschoszahl der Gebäude steigt von 1 1/2- geschossigen Pavillons im vorderen Bereich bis zu 5 1/2- geschossigen Gebäuden im rückwärtigen Bereich. Die Gebäude bilden die Form eines stumpfen Winkels und bieten so vielfältige Blickbeziehungen zum Spreeufer.



Übersicht Kolk / Nördliche Altstadt M 1:2000



- | | |
|---|--|
|  Wohnen |  Infrastrukturgebäude |
|  Wohnen / Gewerbe |  (ober- / unterirdisch) |
|  Kultur |  Radwege |
|  Sport / Freizeit |  für Radverkehr freigegebener Weg |
|  Erschließung Neubauten |  U- Bahn |

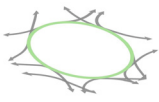


Übersicht An der Spreeschanze M 1:2000



- Gewerbe
- Kultur
- Sport / Freizeit
- ▶ Erschließung Neubauten

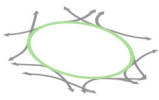
- Infrastrukturgebäude (ober- / unterirdisch)
- Radwege
- für Radverkehr freigegebener Weg
- U- Bahn



Ausblick

Die momentane Situation in Spandau ist sowohl städtebaulich als auch in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht nicht zufriedenstellend. Daher wurden auch schon einige Maßnahmen wie z. B. das INSEK, ergriffen. Auch eine Initiative zur Förderung von Radverkehr ist bereits vorhanden. Im Entwurf sind momentan nicht genutzte oder monofunktional auf den Verkehr ausgelegte Flächen als potentielle öffentliche Freiflächen gekennzeichnet worden. Diese Flächen können je nach Bedarf auch bebaut werden, dies sollte jedoch möglichst im Interesse der Öffentlichkeit erfolgen.

Der allgemeine Trend zu Nachhaltigkeit und ökologischer Mobilität wird auch vor Spandau keinen Halt machen, schon allein aufgrund der immer knapper werdenden Ressourcen und dementsprechend steigender Preise. Anders als z. B. in Münster, wo sich durch die zerstörte Infrastruktur nach dem 2. Weltkrieg die Chance zum Radverkehr aufgetan hat, braucht es aufgrund der baulichen Struktur in Spandau langfristige Schritte, um dort den Radverkehr zu fördern und zu etablieren. Ein Rückbau der bestehenden Verkehrsstruktur wird deshalb auf einem Zeitraum von 30- 40 Jahren angesetzt.



Literaturverzeichnis

Selbstständige Publikationen

Wentz, M. (Hg.): Stadtplanung in Frankfurt, Frankfurt am Main 1991

Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn: Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße; Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Rasch und Röhrig, Hamburg 1986

Schmidt, Markus: Eingebaute Vorfahrt, M. Mainhattan Verlag, Frankfurt 2002

Unselbstständige Publikationen

Auslobung AIV- Schinkel- Wettbewerb, http://www.aiv-berlin.de/uploads/Schinkelwettbewerb/sw_2014_auslobung.pdf

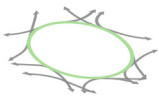
Becker, Giseke, Mohren und Richard Landschaftsarchitekten, Das Neue Lindenufer - Machbarkeitsstudie, http://www.berlin.de/imperia/md/content/baspandau/verwaltung/stadtplanung/lind_machbarkeitsstudie_juni2012_klein.pdf

Bracher, Tilmann: Berlin Radverkehrsstrategien 2004/2011, Tagung Ganzheitliche Verkehrsplanung. Umsetzung in Berlin von 1976- 2013, Berlin 2013, <http://www.stiftung-heureka.de/files/Tilmann%20Bracher%2024.1.2014%20Kolloquium%20-%20Radverkehrsstrategien.pdf>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:
Beratungsgremium FahrRat Berlin, <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2002#handlungsfeld>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:
Weiterentwicklung des nationalen Radverkehrsplans - Die Schritte zum Nationalen Radverkehrsplan 2020, <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/index.phtml>

Hasselmann, Jörn: Frachtschiff rammt Boot mit Spandauer Anglern - Rettung in letzter Sekunde, in: Der Tagesspiegel, 08.09.2013, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/frachtschiff-rammt-boot-mit-spandauer-anglern-rettung-in-letzter-sekunde/8759432.html>



Henneke, Mechthild: Wasserstadt Spandau - Das Ende einer Vision?, in: Berliner Zeitung, 15.06.2011

<http://www.berliner-zeitung.de/kieze-im-wandel/wasserstadt-spandau-das-ende-einer-vision,10809342,10809618.html>

Kiefer, Ulrike: Ausschuss stimmt zu. Radverkehr in Einbahnstraßen in beiden Richtungen freigeben?, in: Spandauer Volksblatt, 25.11.2013, <http://www.berliner-woche.de/nachrichten/bezirk-spandau/artikel/30913-radverkehr-in-einbahnstrassen-in-beiden-richtungen-freigeben/>

Protokoll Altstadt- Plenen - AG Leitbild http://www.altstadtmanagement-spandau.de/2728/img/files/protokoll_26_08_2013_leitbild.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Aplus_Spandau_2012.pdf

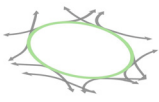
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept für den Aktionsraum plus Spandau Mitte, Berlin 2012, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/aktionsraeume_plus/download/INSEK_Spandau-Mitte_Internet.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin: Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_Kap-1-4.pdf

Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (Hg.): Scheinlösungen im Verkehrsbereich - Kontraproduktive und ineffiziente Konzepte der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. UPI-Bericht Nr. 23, 1993

Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg (Hg.): Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich. UPI-Bericht Nr. 21 im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1994



http://de.wikipedia.org/wiki/Altstadt_Spandau

<http://de.wikipedia.org/wiki/Berlin-Spandau>

http://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnster_%28Westfalen%29

http://de.wikipedia.org/wiki/Sanfte_Mobilit%C3%A4t

<http://www.tip-berlin.de/kultur-und-freizeit-stadt-leben-und-leute/millionengrab-wasserstadt-spandau>

<http://www.xing.com/net/spandau/politisches-in-und-um-spandau-termine-fur-diskussionen-und-stammtische-491106/veranstaltung-zum-thema-radverkehrs-fuhrung-falkenseer-platz-altstadter-ring-und-altstadt-37868240>

Interview mit Tilmann Bracher, geführt von Günther Knackfuß, 26.08.2013,
<http://www.springerprofessional.de/den-radverkehr-foerdern--eine-gemeinschaftsaufgabe/4617762.html>