



**Machbarkeitsstudie zum Umbau der Einmündung
Obstallee/ Magistratsweg
-Schlussbericht-**

Angebot-Nr.: **1 5300 1803 0008**

für: **Bezirksamt Spandau von Berlin
Abt. Bauen, Planen und Gesundheit
Straßen- und Grünflächenamt
Carl- Schurz- Straße 2/6
13578 Berlin**

von: **stadtraum**

Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH

Rotherstraße 22

10245 Berlin

Kontaktperson: Winfried Müller Brandes
Telefon: 030 556 75 154
E-Mail: mueller-brandes@stadtraum.com

Datum: 09.07.2019

Inhalt

1 Veranlassung und Zielstellung	3
2 Untersuchungsgebiet	4
2.1 Förderprogramme Stadtumbau West und Soziale Stadt.....	5
2.2 Ansprüche des Mobilitätsgesetzes	5
3 Bestandsaufnahme	6
3.1 Erfassung und Darstellung der städtebaulichen Gegebenheiten.....	6
3.1.1 Öffentliche Flächen.....	6
3.1.2 Private Flächen	7
3.2 Ermittlung der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen.....	12
3.2.1 Einordnung in das übergeordnete Straßennetz	12
3.2.2 Erhebungen im Fließverkehr	13
3.2.3 Erhebungen im ruhenden Verkehr	14
3.2.4 Fußgängerrelationen/ Wegeverbindungen	17
3.3 Erfassung und Darstellung der sozialräumlichen Rahmenbedingungen	18
4 Beteiligungsverfahren	19
4.1 Kiezspaziergang.....	19
4.2 Workshop.....	20
5 Variantendarstellung	21
5.1 „Platz genommen“	21
5.2 „Platz gemacht“	24
5.3 „Platz gerahmt“	25
6 Entwurf der Vorzugsvariante	26
6.1 Platzgestaltung.....	31
6.2 Querschnitte	32
Verzeichnisse	34

1 Veranlassung und Zielstellung

Der Kreuzungsbereich der Obstallee/Magistratsweg mit dem angrenzenden Einkaufszentrum „Staaken-Center“ ist Versorgungs- und Dienstleistungszentrum der Rudolf-Wissell-Siedlung im Berliner Bezirk Spandau, unweit der Großsiedlung Heerstraße. Der Magistratsweg als zentrale Erschließungsstraße verbindet die Heerstraße mit dem Brunsbütteler Damm im Norden. Die von ihm abgehende Obstallee ist ab dem Ende des Staaken-Centers verkehrsberuhigt als Spielstraße ausgebildet.

Das Staaken-Center bildet den Kern der Einzelhandelsnutzung im Gebiet; darüber hinaus nimmt das Gebäude verschiedene Nutzungen aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen, Bildung und Freizeit, aber auch ein Parkdeck auf. Auf der westlichen Seite des Magistratswegs befindet sich ein kleines Nahversorgungszentrum, dessen Umfeld, wie das des Staaken-Centers erhebliche Mängel hinsichtlich Barrierefreiheit aufweist und kaum zum Verweilen einlädt.

Derzeit zeigen sich starke Defizite im Umfeld des Kreuzungsbereiches bzw. im Eingangsbereich des Staaken-Centers. Die zentrale Platzfläche vor dem Center bietet nur wenig Aufenthaltsqualität und wird den Anforderungen an Barrierefreiheit, auch hinsichtlich des hier einsetzenden demografischen Wandels, nicht gerecht. Durch schlecht einsehbare Nischen und Hauseingänge, sowie mangelhafte Beleuchtung wird der Platz insbesondere nachts als Angstraum empfunden. Des Weiteren sind die Flächen für ruhenden und fließenden Verkehr sowie für den Rad- und Fußverkehr derzeit unzureichend ausgestaltet.

In der Obstallee im Bereich des Parkplatzes (östlich an das Staaken-Center angrenzend) soll nach bisherigen Planungen der Neubau eines Bildungs- und Gesundheitszentrums (mit: Stadtteilbibliothek, Räumen für Musik-/Volkshochschule, Kinder- Jugendgesundheitsdienst, Regionalem Sozialem Dienst) entstehen. Durch diesen Neubau ergeben sich neue Anforderungen an den Bereich der Obstallee und den Vorplatz des Centers.

Zur Vorbereitung einer Neugestaltung der oben beschriebenen Fläche, beauftragte der Bezirk Spandau das Büro stadtraum mit einer Machbarkeitsstudie. Hierfür wurden städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Untersuchungen durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie soll eine Grundlage für weiterführende Planungen sein. Grundsätzlich werden Aussagen zum zukünftigen Erscheinungsbild und zur Nutzung der öffentlich nutzbaren Räume getroffen.

2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine teils öffentliche, teils private Eigentümerstruktur geprägt. Die privaten Flächen belaufen sich auf das Staaken-Center (Flurstück 889: - Eigentümer Albek) und die Bereiche um die Wohntürme (Flurstück 14/283 – Eigentümer: Frau Fleckenstein, Herr Krüger/ Flurstück 14/267 Eigentümer: Westgrund Immobilien IV. GmbH/ Flurstück 667, 668 und 888- Eigentümer: OFEK1 (ADO)), die Verkehrsflächen obliegen der Zuständigkeit des Bezirks Spandau.

Das hier betrachtete Zentrum der Siedlung (Ortsteilzentrum nach StEP Zentren) wird durch fünf aufgelockert gestellte Wohntürme markiert, von denen vier um einen weiträumigen, zweigeschossigen Flachbau gruppiert sind.

Durch den Magistratsweg abgetrennt steht westlich der fünfte Wohnturm, dem ein ebenfalls zweigeschossiger, aber in der Grundfläche deutlich kleinerer Flachbau angelagert ist. Zwischen den Flachbauten und den öffentlichen Straßen (Magistratsweg, Obstallee) bilden sich halboffene Platzbereiche.

Das Bearbeitungsgebiet liegt innerhalb der Förderkulisse der Programme „Stadtumbau West“ und „Soziale Stadt“.



2.1 Förderprogramme Stadtumbau West und Soziale Stadt

Stadtumbau West ist ein Städtebauförderprogramm des Bundes und der Länder. Ziele sind die Verbesserung der sozialen Infrastruktureinrichtungen, die Aufwertung und ggf. Erweiterung von öffentlichen Freiflächen, die Umnutzung und der Umbau von nicht mehr bedarfsgerechten Gebäuden, sowie der Rückbau, die Umnutzung oder Zwischennutzung von nicht mehr, oder wenig genutzten Gebäuden bzw. Flächen.



Abbildung 2 Förderkulisse des Bearbeitungsgebiets

2.2 Ansprüche des Mobilitätsgesetzes

Insbesondere folgende Paragraphen des Berliner Mobilitätsgesetzes sind in Bezug auf die Machbarkeitsstudie Staaken-Center zu berücksichtigen:

§4 (3) Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.

§4 (5) Bei Neuanlage und grundlegender Umgestaltung von Straßen und Plätzen soll geprüft werden, ob und inwieweit diese nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Ort der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens genutzt werden können.

§5 (3) Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes einschließlich ihrer Infrastruktur sollen so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Abstellmöglichkeiten.

Für grundlegende Umbaumaßnahmen ergibt sich damit ein Optimierungsgebot für die Aufenthaltsflächen, sowie für die Verkehre des Umweltverbundes.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Erfassung und Darstellung der städtebaulichen Gegebenheiten

Die Bauweise der Großwohnsiedlung entspringt den Kerngedanken, die der Charta von Athen zu Grunde liegen. Die Trennung der Funktionen, um gesundes Wohnen zu ermöglichen, mit verringerten Emissionen aus der Industrie einerseits, aber auch einer immer raffinierteren und raumgreifenden arbeitsteiligen Wirtschaftsweise sowie einem erheblich gewachsenen und kleinteiligen Bewegungsmuster im Freizeitverkehr. Andererseits entstehen bei maßgeblicher Verwendung des privaten Pkw die Verkehrsprobleme, die heute zu beobachten sind: Sowohl hinsichtlich der Umweltbelange als auch der Flächeninanspruchnahme durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

Die dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltenen Innenbereiche entsprechen dem Leitbild des fließenden Raums; die frei aufgestellten Wohntürme sollen den alten städtischen Blockstrukturen entgegenstehen und den BewohnerInnen Zugang zur gesunden Natur ermöglichen. Das Konzept der Konzentration von Parkraum in Quartiers-Parkhäusern sollte hier auch erwähnt werden (wobei keines davon im Bearbeitungsgebiet liegt). Die oben erwähnten Prinzipien sind nunmehr überholt und den jetzigen Bedürfnissen nicht mehr angemessen. Zwar ist das am häufigsten gewählte Fortbewegungsmittel in Spandau nach wie vor der private Pkw, jedoch sollte man Fuß- und Radverkehr in der Verteilung der Fläche des Straßenraumes, mehr Gewicht zu Teil werden lassen, insbesondere hinsichtlich der Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz.

Das städtebauliche Ensemble der fünf Punkthochhäuser ist durchaus identitätsstiftend und besitzt Wiedererkennungswert, durch den Magistratsweg entsteht jedoch eine Barriere mit großer optischer und vor allem gefühlter Trennwirkung, die einen der Türme vom „Geschehen“ abrückt. Sowohl die Nutzungen als auch die Platzbereiche weisen funktionale und gestalterische Mängel auf, auf die in den folgenden Kapiteln differenziert eingegangen werden soll.

3.1.1 Öffentliche Flächen

Der Magistratsweg gehört zum übergeordneten Straßennetz Berlins und bindet die Siedlung an die Radialen Heerstraße (B2/5) und Brunsbütteler Damm an. Auf dem Magistratsweg verkehren auch Buslinien, die die Siedlung mit dem Spandauer Zentrum verbinden. Am Staaken-Center bzw. an der Heerstraße erreicht man den Expressbus zur Berliner City West (geflügelte Linienführung).

Die Obstallee weist einen extrem breiten Querschnitt auf, in Höhe des Vorplatzes am Staaken-Center durch einen Mittelstreifen gegliedert, und dient vorwiegend der Erschließung, sowie dem Aufenthalt. In ihrer östlichen Verlängerung des Untersuchungsgebietes ist sie als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (Zeichen 325 StVO), baulich jedoch nicht so hergerichtet, dass man ihn als solchen wahrnimmt. Lediglich punktuell sind Bodenwellen aufgepflastert, die zwar – in Verbindung mit dem vorherrschenden Verkehrszweck der Parkplatzsuche – zu einer mäßigen Geschwindigkeit führen, den Zweck der Nutzbarkeit der gesamten Breite für Fußgänger (auch Kinderspiel) nicht erfüllen, die Fußgänger werden auf „klassische“ und wegen der parkenden Fahrzeuge schwer einsehbare Gehwege

verwiesen. In den Übergang integriert findet man Sitzgelegenheiten, die zwar angenommen werden, jedoch kaum Aufenthaltsqualität bieten.

Die Gehwege entlang der Obstallee sind mit Breiten zwischen 2,0 m und 2,4 m sehr schmal, die Beläge sanierungsbedürftig. Es gibt zahlreiche Risse, Materialwechsel und Stolperfallen.

Westlich des verkehrsberuhigten Bereichs wirkt der Straßenraum zu breit, die Mittelinsel wird aus diesem Grund als Querungshilfe genutzt, ohne im eigentlichen Sinn dafür hergerichtet zu sein. Der Baumbestand der Mittelinsel ist stark in Mitleidenschaft gezogen und für den Standort ungeeignet, darüber hinaus ist die Vitalität der Straßenbäume als äußerst kritisch zu betrachten (siehe Kartierung und Bewertung des Baumbestandes im Anhang)

Auf der östlichen Seite des Magistratswegs, südlich der Einmündung in die Obstallee befindet sich ein kostenfreies öffentliches WC, das zum Teil mit Grün überwuchert ist. Es wirkt trotz täglicher Reinigung ungepflegt auf die AnwohnerInnen und ist an dieser Stelle deplatziert, die Akzeptanz ist entsprechend niedrig.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle Obstallee/Heerstr. Nord ist bereits in Planung und beauftragt, jedoch bis zum Abschluss der Machbarkeitsstudie angehalten.

3.1.2 Private Flächen

Das Untersuchungsgebiet bildet das Ortsteilzentrum innerhalb der Rudolf- Wissel Siedlung und beinhaltet mehrere Fußgängerachsen und Durchwegungen (ebenfalls in Anlehnung an das Konzept des fließenden Raums). Die markantesten Achsen verlaufen von Westen nach Osten zwischen Nahkauf und Staaken Center, über den Vorplatz weiter in Richtung Obstallee, sowie von Süden nach Norden über den Vorplatz und durch das Center.

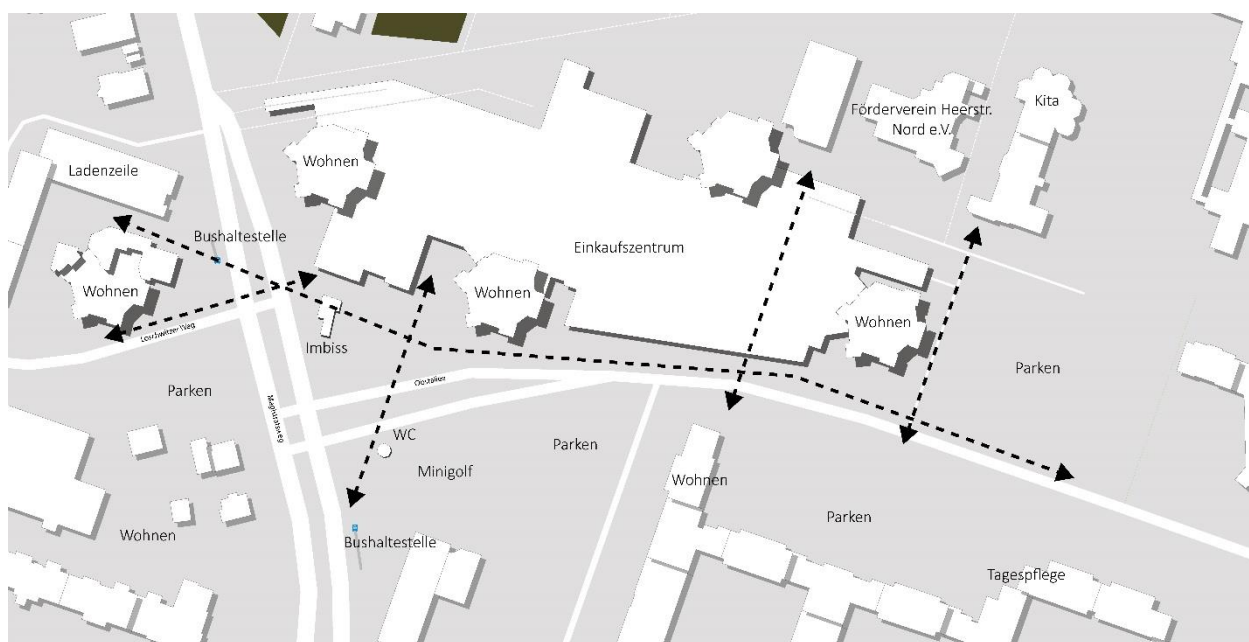


Abbildung 3 Fußgängerachsen und Durchwegungen

Bereich Staaken-Center

Der zweigeschossige Flachbau des Staaken-Centers, welcher Mitte der 1970er Jahre errichtet wurde, fungiert als bauliches Bindeglied zwischen den umliegenden Wohntürmen, er fügt sich optisch und städtebaulich durch seine Ausdehnung in der Fläche jedoch eher nicht ein. Das Gebäude vereint verschiedene Nutzungen aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen, Bildung und Freizeit.

Die Erschließung für NutzerInnen erfolgt hauptsächlich platzseitig, AnwohnerInnen aus dem Wohngebiet nördlich des Bearbeitungsgebiets nutzen den Hintereingang. Die Warenanlieferung wird über eine eigene Lieferfahrbahn abgewickelt, die unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebiets über den Magistratsweg erschlossen wird. Die in der Mitte der 1990er Jahre im östlichen Bereich zur Obstallee hin angefügte Ladenzeile ist innen nicht mit dem Staaken-Center verbunden, hier erfolgt die Anlieferung über die Obstallee. Alle Rampen und Türen entsprechen den Standards dieser Zeit und genügen den gegenwärtigen Anforderungen der Barrierefreiheit nicht.

Die Sortimentsstruktur entspricht der Nahversorgungsfunktion und ist verhältnismäßig vielfältig, entsprechend scheinen sich die Besucherzahlen wirtschaftlich im Wesentlichen zufriedenstellend darzustellen. Das Niveau der Ladenmieten entspricht den ortsüblichen Standards. Jedoch ist die Kaufkraft der Kunden tendenziell gering, Geschäfte mit gehobenem Angebot dementsprechend kaum vorhanden.

Der Leerstand ist niedrig, laut Aussage des Center Managements besteht der Bedarf, das Center um kleine Verkaufsflächen von 30-40 m² zu erweitern. Bedarf besteht darüber hinaus an Praxisräumen für Ärzte oder etwaige Gesundheitsdienstleistungen.

Sanierungsbedarf ist augenscheinlich vorhanden, sowohl im und am Center, als auch für das Parkdeck und den Vorplatz. Das Objekt obliegt dem Bestandsschutz, bei Umbaumaßnahmen müssen die aktuellen Brandschutzauflagen eingehalten werden.

Auf dem Dach des Centers befand sich anfänglich ein Spielplatz, der aufgrund der hohen Unterhaltungskosten aufgegeben wurde. Grundsätzlich ist eine Nutzung der Flächen auf dem Dach aus statischer Sicht jedoch denkbar und für das Ortsteilzentrum wünschenswert.

Die mit einer engen Kurve beginnende, steile Auffahrt zum öffentlichen Parkdeck mit ca. 130 ausgewiesenen Stellplätzen befindet sich in der Obstallee, die Kennzeichnung zur Zufahrt ist jedoch zwischen der umgebenden Werbung nur schwer wahrnehmbar. Die Auslastung wurde mittags und nachmittags gemessen und betrug maximal etwa 80%.

Vorplatz

Auf dem Vorplatz des Staaken-Centers findet sich wenig bis keine Aufenthaltsqualität, da es zum einen keine bequemen Sitzgelegenheiten gibt, zum anderen wird durch das ehemalige Kunstwerk eine „Podestsituation“ erzeugt, die eine exponierte Lage für die NutzerInnen erzeugt. Die dazugehörigen vertikalen Betonelemente stellen, in Verbindung mit einem Großbaum, eine Barriere dar, sie wurden bei der Demontage des Wasserspiels aus Kostengründen nicht vollständig entfernt.



Abbildung 4 Aufnahme des ehemaligen Wasserspiels/ Skulptur von Demetros Anastasatos

Des Weiteren herrscht ein hoher Grad an Flächenversiegelung, der eine regelrechte Steinwüste entstehen lässt und die gesamte Fläche in Grau taucht. Dieser triste Charakter mindert die Verweilqualität erheblich. Die Materialwahl ist inkonsequent in kleinen Teilflächen verlegt und schlecht zu belaufen, es gibt zahlreiche Kanten, kleine Mäuerchen und Stolperfallen, die die Barrierefreiheit einschränken. Durch das ehemalige Wasserspiel ergeben sich unterschiedliche Höhengniveaus auf dem Platz, dadurch wird eine durchgehende „Flächigkeit“ verhindert.



Abbildung 5 Heutige Platzsituation

Die Gebäudekanten des Staaken-Centers erzeugen dunkle und unattraktive Nischen (z.B. bei der Post Packstation), die das subjektive Sicherheitsempfinden einschränken und Raum für Unrat und Zwielfichtigkeiten entstehen lassen.



Abbildung 6 Blick in eine der Nischen

Der Gehweg entlang der angefügten Ladenzeile in der Obstallee ist verhältnismäßig schmal und lässt wenig Platz für die Auslagen der ansässigen Einzelhändler, was den Ladenbesatz in seiner Angebotsstruktur für zukünftige Entwicklungen einschränkt und ein lebhaftes Treiben im öffentlichen Raum verhindert.

Dienstags und freitags findet zwischen 9:00 und 15:00 Uhr ein kleiner Wochenmarkt statt, auf dem hauptsächlich niedrigpreisige Textilien und einige frische Lebensmittel angeboten werden. Eine Ausweitung des Marktsortiments wäre wünschenswert, jedoch besteht ein ausgeprägtes Konkurrenzverhältnis zu den Dauermietern des Staaken-Centers, sodass Doppelangebote möglichst vermieden werden sollten.

Abgesehen davon, wird der Platz lediglich durch einen Imbiss und ein italienisches Restaurant bespielt. Der Imbiss bildet eine klare Raumkante und grenzt den Platz sowohl nach außen, als auch nach innen ab. Trotz seiner geringen Größe, behindert das Imbissgebäude die Sicht- und Wegbeziehungen zum nordwestlich angrenzenden Nahkauf und der dortigen Ladenzeile.

Die östliche Platzkante wird durch ein Geländer vom Magistratsweg abgetrennt, dieses verstärkt die Barrierewirkung und mindert die Ästhetik.



Abbildung 7 Blick entlang des östlichen Gehwegbereichs im Magistratswegs Richtung Norden

Die Radabstellanlagen sind in ihrer Ausstattung mangelhaft und entsprechen nicht den gegenwärtigen Standards, lediglich sechs neue Fahrradbügel wurden kürzlich vor der Ladenzeile östlich der Obstallee errichtet.



Abbildung 8 Veraltete Radabstellanlagen südlich des Center Eingangs

Bereich Nahkauf

Die Gestaltung des Bereichs um den Nahkauf und die Ladenzeile westlich des Magistratswegs wirkt ebenfalls eher rudimentär und lädt durch die schmale Raumkonfiguration kaum zum Verweilen ein. Am Rand des Gehweges befinden sich vier Pflanzkübel, die zwar als gliederndes Element fungieren, jedoch gleichzeitig eine Barriere bilden und nicht zeitgemäß wirken. Die auf der westlichen Seite des Magistratswegs liegende Bushaltestelle belebt den kleinen Platzbereich ein wenig. Aufgrund fehlender

Verweilmöglichkeiten und der abgetrennten Raumkonfiguration besitzt dieser Platzbereich insgesamt wenig Aufenthaltsqualität.

Der hintere Bereich der Ladenzeile wird zu gastronomischen Zwecken teilweise genutzt, dient ansonsten allerdings nur der Durchwegung.



Abbildung 9 Blick in die Passage zwischen Nahkauf und Wohnturm westlich des Magistratswegs

3.2 Ermittlung der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen

Neben der Bestandserfassung der öffentlichen Raum- und Nutzungsstruktur, wurden ebenfalls die verkehrlichen Rahmenbedingungen untersucht. Nachfolgend erfolgt eine Einordnung der untersuchten Straßenzüge in das übergeordnete Straßennetz. Zudem werden bestehende Zählraten des fließenden und ruhenden Verkehrs ausgewertet. Um die bestehenden Fußgänger- und Wegerelationen und deren Nutzungsintensität zu erfassen, wurde eine videogestützte Fußgängerbeobachtung durch stadtraum durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Abschnitt 3.2.4. zusammengefasst.

3.2.1 Einordnung in das übergeordnete Straßennetz

Die im Untersuchungsgebiet liegenden Straße Magistratsweg gehört als Straße der Verbindungsstufe II (übergeordnete Straßenverbindung) zum übergeordneten Straßennetz und fällt somit in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin (VLB). Alle weiteren am Untersuchungsgebiet vorgefundenen Straßen gehören nicht zum übergeordneten Straßennetz und obliegen im Hinblick auf Bestand und Planung dem Bezirk Spandau.

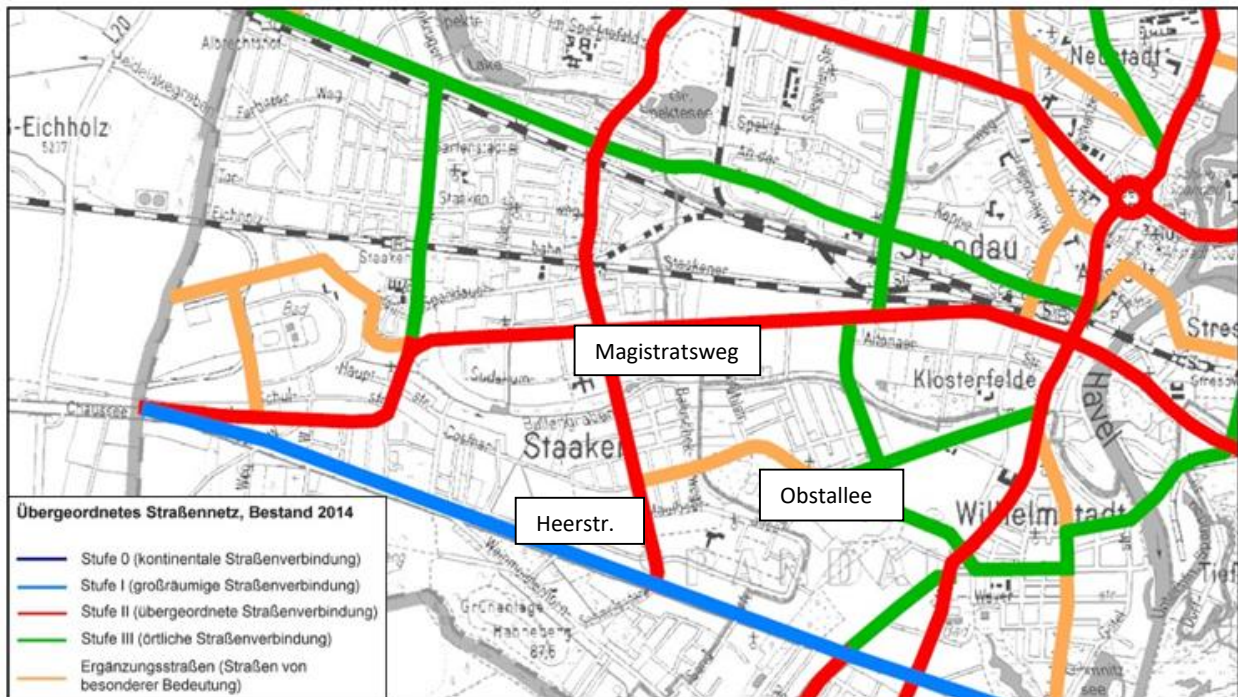


Abbildung 10 Einordnung in das übergeordnete Straßennetz

3.2.2 Erhebungen im Fließverkehr

Im Hinblick auf den fließenden Verkehr lagen Zähldaten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) vom 19.09.2017 für den Knotenpunkt Magistratsweg / Obstallee vor.

Aus den Videos der Fußgängerbeobachtung wurde der der ein- und abbiegende Verkehr des Loschwitzer Wegs ermittelt und in Verbindung mit den vorliegenden Daten auch das Knotenstromdiagramm für Einmündung Loschwitzer Weg erstellt. Dabei wurde die jeweilige Frühspitzenstunde (07:45 – 08:45) sowie die Spätspitzenstunde (16:15 – 17:15) dargestellt. Wie deutlich auf den beiden Diagrammen zu erkennen ist, bewegt sich der Hauptstrom entlang des Magistratsweges in Richtung Heerstraße (südlich) bzw. Brunsbüttler Damm (nördlich).

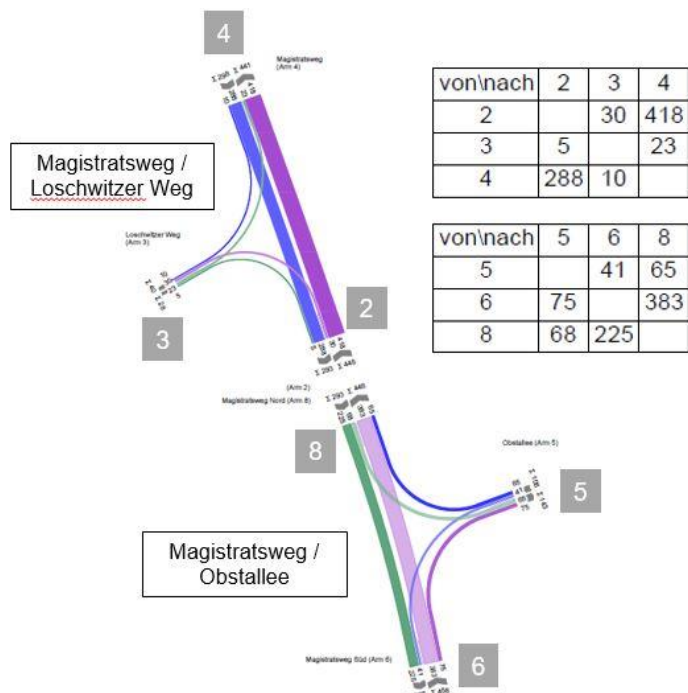


Abbildung 11 Strombelastungsplan Kfz
Frühspitze 07:45 - 08:45

Bei Betrachtung der Verkehrsströme wird deutlich, dass die Frühspitze nach Norden gerichtet ist (Richtung Zentrum Spandau) und nachmittags umgekehrt.

Der Abbiegeranteil aus dem Magistratsweg in die Obstallee beträgt in den Spitzenstunden ca. 20 Prozent. Der Einbiegeranteil aus der Obstallee in den Magistratsweg liegt lediglich bei 15 Prozent.

Die nachgeordnete verkehrliche Bedeutung der Obstallee steht in Kontrast zu der großzügigen Bemessung des Straßenraumes. Dieser ist nach hier vertretener Auffassung für seine verkehrliche Funktion überdimensioniert.

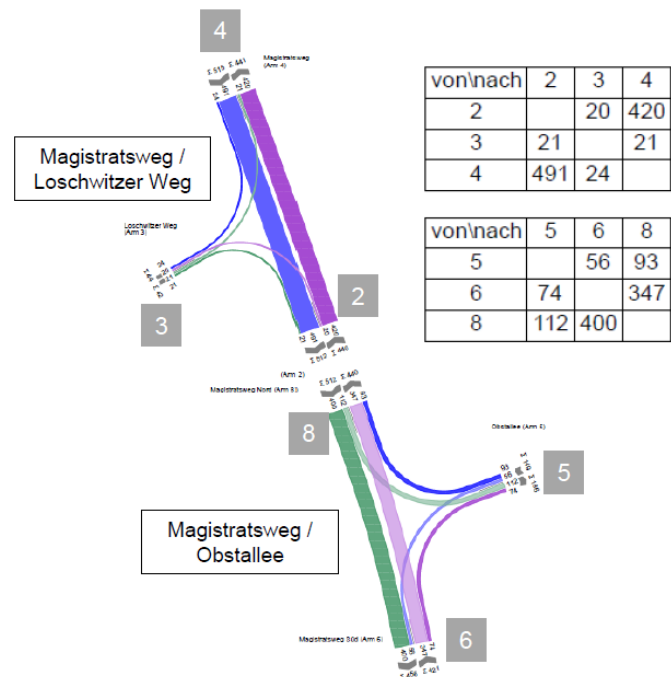


Abbildung 12 Strombelastungsplan Kfz Spätspitze 16:15 – 17:15

3.2.3 Erhebungen im ruhenden Verkehr

Parkraumauslastung Obstallee

Im Jahr 2017 wurde im Untersuchungsraum eine Parkraumerhebung durchgeführt. Dafür wurde die Obstalleesiedlung in 27 Straßenabschnitte unterteilt. Erhoben wurden die Anzahl an Stellplätzen, die Auslastung und die Belegungsdauer. Die für den Planungsraum relevanten Abschnitte sind die Abschnitte 25 bis 27. Die drei Abschnitte umfassen gemeinsamen ein Stellplatzangebot von 61 Stellplätzen. Darüber hinaus befinden sich in Abschnitt 26 vier weitere Stellplätze mit Halteverbot von 9-18 Uhr und sechs weitere Stellplätze mit Parkverbot Mo – Fr von 8-15 Uhr. Die Stellplatzauslastung in den verschiedenen Abschnitten an werk- und samstags wird in folgender Abbildung dargestellt. Auslastungen von über 100% kommen durch illegales Parken zustande. Der Parkdruck im Handbuch „EVE - Empfehlung für Verkehrserhebungen“ in verschiedenen Kategorien eingeordnet. Bei einer Auslastung von unter 60% besteht kein Parkdruck, aber 60% spricht man von geringem Parkdruck, ab 80% von hohem und ab 90 % von sehr hohem Parkdruck. Bei einer Auslastung von 100% oder höher spricht man von einer Überlastung. Wie anhand der Abbildung zu sehen ist, wird der Zustand der Überlastung, insbesondere in Abschnitt 26 mehrmals erreicht. In den Morgen und Abendstunden liegt der Parkdruck unter 90 %. Daher kann angenommen werden, dass für die Wohnbevölkerung Stellplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.

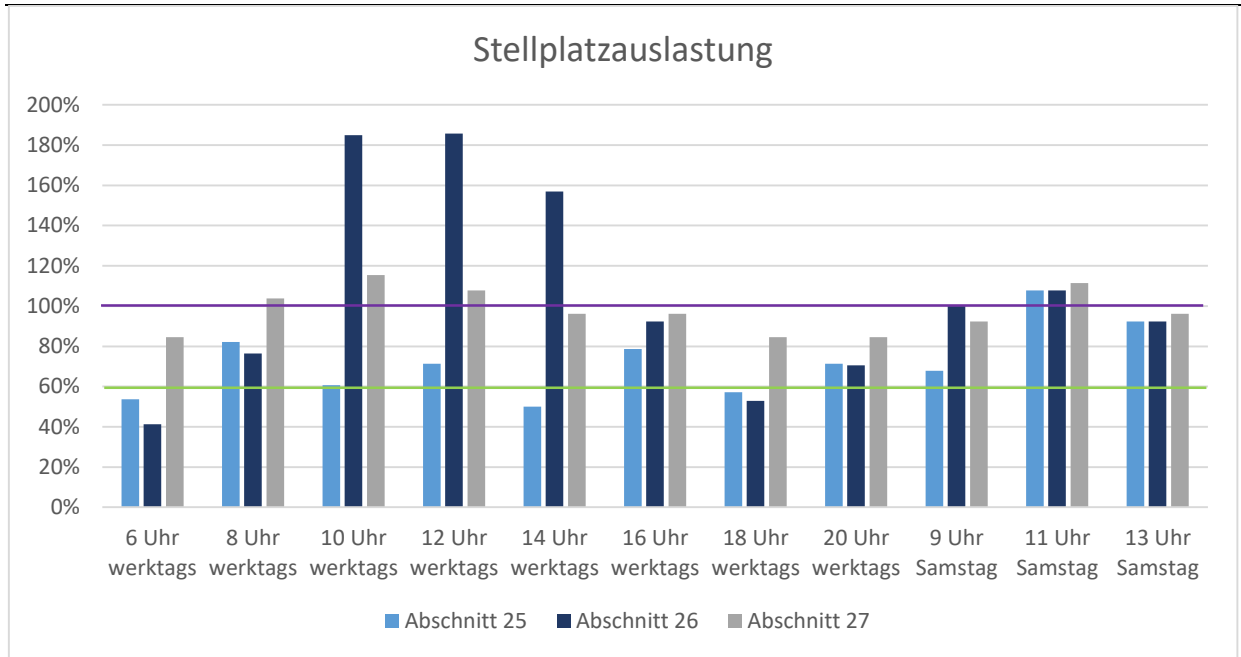


Abbildung 13: Parkraumerhebung - Stellplatzauslastung

Die Analyse der Belegungszeit zeigt, dass in allen drei Abschnitten über mindestens¹ 65 % der Fahrzeuge maximal 2h parken. Es ist anzunehmen, dass es sich um Einkaufsverkehr handelt. Im Bearbeitungsgebiet liegen 61 kostenfreie Stellplätze. Da die Ladenzeile über die Obstallee beliefert wird, vermindern in zweiter Reihe parkende Lieferfahrzeuge sowie private Pkw häufig den Verkehrsfluss. Der Bedarf für Kurzparken ist hoch, viele Kunden wollen „nur mal eben schnell“ Angebote der Ladenzeile nutzen und nicht extra dafür in das Parkhaus fahren. Der Parksuchverkehr ist entsprechend hoch, wodurch Fahrzeuge unnötig lang auf der Fahrbahn der Obstallee verweilen.

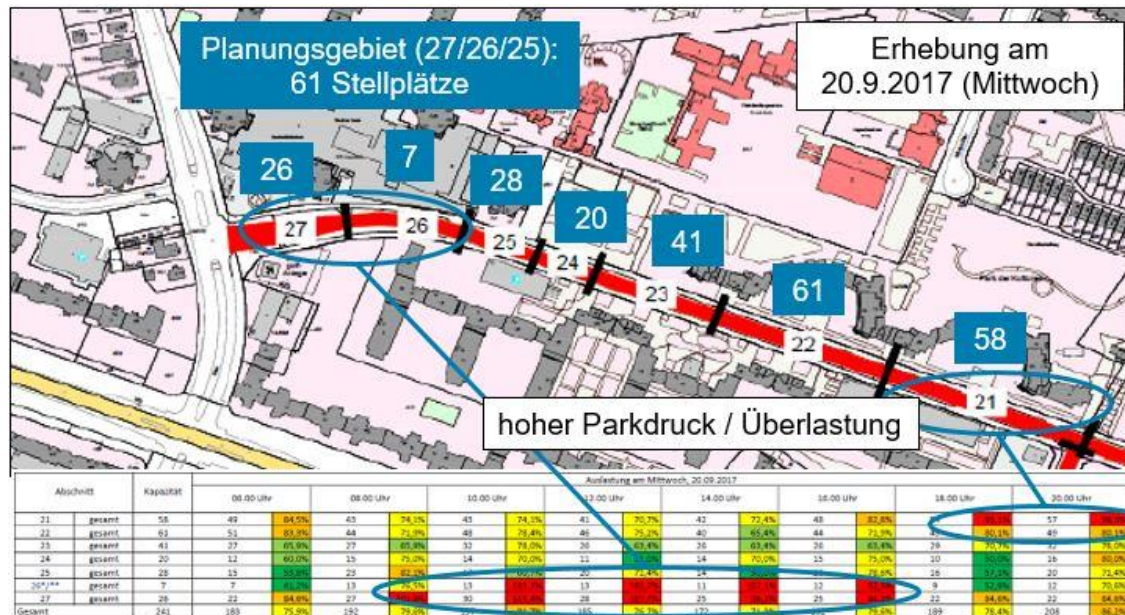


Abbildung 14 Erhebung der Parkraumauslastung Obstallee

Parkdeck Staaken-Center

Das Parkdeck des Staaken-Centers wird über die Obstallee erschlossen und verfügt über 131 **kostenlose Stellplätze für Kunden**. Von den vom Center beworbenen 150 Stellplätzen wurden etwa 20 umgenutzt, an ihrer Stelle befindet sich nun ein Anbieter für Autopflege. Die Erhebung der Auslastung an einem Wochentag (mittags/ nachmittags) ergab, dass mittags 78% und nachmittags lediglich 50% der Parkplätze genutzt wurden.

Zwischen den Stützen befinden sich jeweils drei Stellplätze, die Parkstandbreite variiert zwischen 2,20m und 2,53m. Die Stützen haben augenscheinlich zunächst keinen Einfluss auf das Parkverhalten, tendenziell sind eher Stellplätze in der Mitte frei.

Die Stellplätze am hinteren Ende des Parkhauses werden weniger genutzt, es befinden sich auch abgemeldete Fahrzeuge im Parkdeck, hauptsächlich ebenfalls am hinteren Ende; (insgesamt 5 Abgemeldete Fahrzeuge und ein Anhänger). Die vorgefundenen Fahrzeuge sind hauptsächlich Klein- und Mittelklassewagen, die in Fahrtrichtung geparkt sind. Es gibt keine Auffälligkeiten bzgl. Der Präferenz von vorwärts oder rückwärts Einparken

Ein hoher Anteil von Fahrzeugen ohne Berliner Kennzeichen (Kennzeichen zumeist HVL) wird zum Zeitpunkt der Erhebung vorgefunden (etwa ein Drittel der mittäglichen Belegung). Es gibt eine Elektroladesäule im hinteren Bereich, im vorderen Bereich befindet sich ein Dienstleistungsunternehmen für die Aufbereitung von Fahrzeugen.



Abbildung 14 Eindrücke vom Parkdeck des Staaken-Centers

3.2.4 Fußgängerrelationen/ Wegeverbindungen

Die Erhebung der Fußverkehrsströme erfolgte über 48 Stunden per Videobeobachtung. Die ausgewerteten Kamerabilder erheben hierbei keine personenbezogenen Daten, der Datenschutzbeauftragte des Bezirks beurteilte die Qualität des Materials und hatte diesbezüglich keinerlei Bedenken.

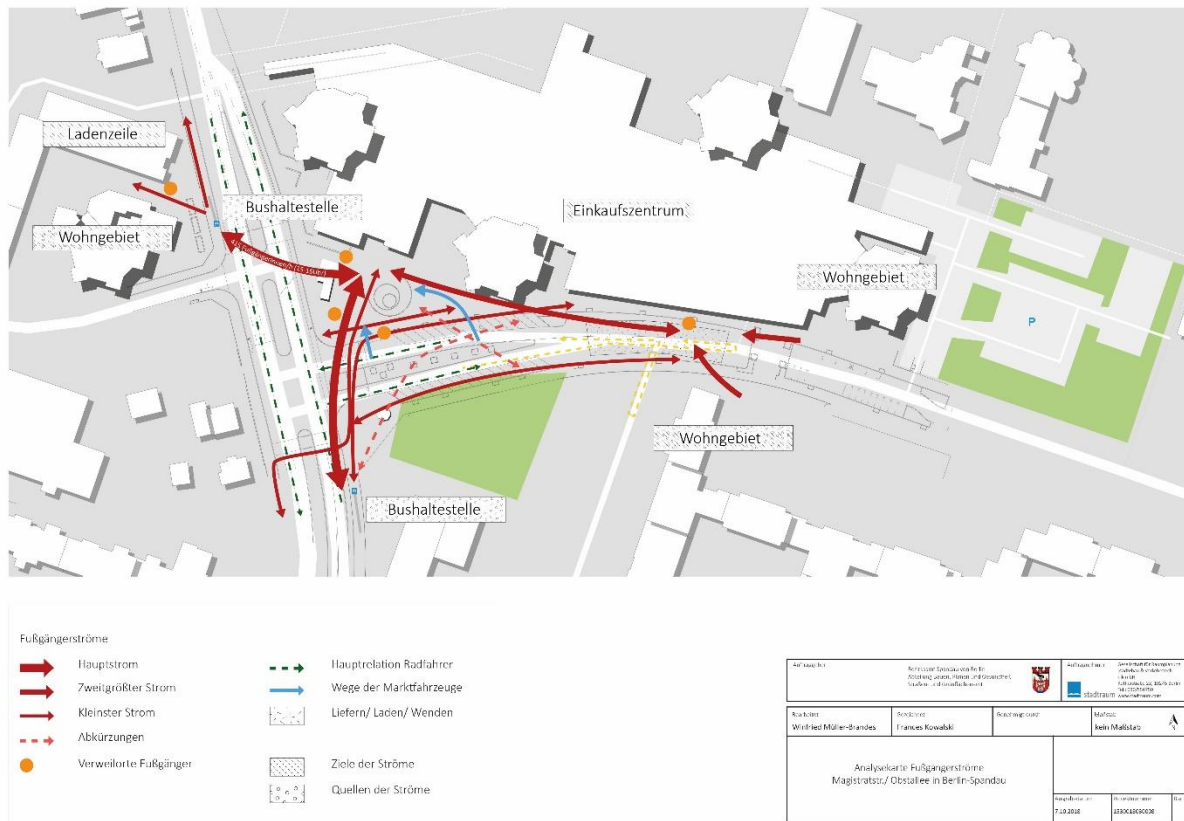


Abbildung 16 Fuß- und Radverkehrsströme

Der Hauptstrom bewegt sich von der Bushaltestelle südlich der Obstallee Richtung Staaken-Center und in die entgegengesetzte Richtung, sowie zwischen Staaken-Center und dem Nahversorgungsgebiet auf der gegenüberliegenden Seite des Magistratswegs (415 FG in der Spitzenstunde/ 15:00- 16:00) Entlang der Obstallee zwischen Staaken-Center und dem Wohngebiet in Richtung Sandstraße ist ebenfalls erheblicher Fußverkehr zu beobachten. Die Obstallee wird nicht nur an der LSA, sondern an mehreren Stellen gequert, der Mittelstreifen dient hier als Abkürzung und Querungshilfe. Weitere Ströme bewegen sich von der Bushaltestelle westlich des Magistratswegs Richtung Wohngebiet und Ladenzeile und in Richtung Norden. Das Wohngebiet südlich der Obstallee ist sowohl Ziel als auch Quelle weiterer Fußgängerströme. Niemand setzte seine Fahrt von der Bushaltestelle Heerstr./Magistratsweg weiter Richtung Süden fort bzw. umgekehrt.

3.3 Erfassung und Darstellung der sozialräumlichen Rahmenbedingungen

Die Bewohnerstruktur im Bearbeitungsgebiet ist äußerst vielfältig, jedoch vom demografischen Wandel dominiert. Ein Großteil der AnwohnerInnen lebt schon seit mehreren Jahrzehnten dort, die Ansprüche an ihre Umwelt haben sich im Laufe der Zeit jedoch stark verändert. Die periphere Lage mit verhältnismäßig preisgünstigen Mieten hat ein niedriges Einkommensniveau zur Folge, entsprechend hoch ist der Anteil von Menschen mit niedrigem oder keinem Bildungsabschluss und entsprechendem Einkommen, sowie der Anteil von Sozialleistungsbeziehenden. Zugleich sind die Wohnungen zu einem großen Teil barrierefrei, sodass im Untersuchungsgebiet dementsprechend ein hoher Anteil von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verzeichnen ist.

In den vergangenen zwei bis drei Jahren sind vermehrt Bulgaren in das Quartier gezogen, die sich häufig in Gruppen von etwa acht bis zehn Personen im öffentlichen Raum aufhalten. Diese werden von den AnwohnerInnen aufgrund der Lautstärke ihres Beisammenseins als problematisch empfunden. Aus Gesprächen mit den BulgarInnen ging hervor, dass sie selbst diese Konflikte gerne vermeiden würden und sich einen Ort wünschen, an dem sie niemanden stören. Darüber hinaus entstanden Konflikte mit den schon länger ansässigen deutsch-arabischen Gruppen, die sich ebenfalls dort aufhalten und ihrerseits auch Lärm verursachen. Diese fühlen sich verdrängt und wünschen sich auch einen Ort, an dem sie z.B. Karten spielen können. Auch eine etablierte „Trinkerszene“ nutzt den Vorplatz als Aufenthaltsort, häufig besetzen sie, je nach Konsumverhalten, die Sitzgelegenheiten des Imbisses bzw. die Mäuerchen rund um das Staaken-Center.

Die Angebote sozialer Infrastruktur sind breit gefächert um dieses Ungleichgewicht aufzufangen. Das Quartiermanagement vor Ort, die Evangelische Kirchengemeinde und engagierte Bürgerinnen und Bürger wirken aktiv auf eine Verbesserung der sozialen Situation und Chancengleichheit im Quartier hin. Auch die Polizei zeigt mit einer mobilen Wache Präsenz auf dem Vorplatz, dieser Umstand wertet das Image jedoch zusätzlich ab.

4 Beteiligungsverfahren

Um die Problemstellung möglichst in ihrer Gesamtheit zu erfassen, wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren durchgeführt. Dem Büro Jahn Mack und Partner oblag dabei anfänglich die Aufgabe der Projektsteuerung, im Verlauf der Machbarkeitsstudie wurde das Büro Stadtkontor mit dieser Aufgabe beauftragt. Zur Beteiligung der Öffentlichkeit fanden bisher zwei Veranstaltungen statt. Darüber hinaus wurden Gespräche mit der Polizei, dem Quartiersmanagement und den Gewerbetreibenden, dem Centermanagement, sowie mit gesprächsbereiten Einzelpersonen und Gruppen geführt und zwei Fachämter Sitzungen abgehalten.

4.1 Kiezspaziergang

Am 4. September 2018 fand die Auftaktveranstaltung zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Gemeinwesenzentrum Heerstr. statt. Ziel der Veranstaltung war die Information der Bürgerinnen und Bürger über die Ziele der Machbarkeitsstudie, sowie sich einen ersten Eindruck über die von den AnwohnerInnen empfundenen Defizite im Quartier zu verschaffen.

Im Zuge dessen wurde ein Kiezspaziergang in zwei Kleingruppen durchgeführt und vor Ort über die Mängel diskutiert. Anschließend wurden die Ergebnisse im Plenum zusammengetragen und Schwerpunkte herausgearbeitet. Zu den in der Bestandsaufnahme bereits festgestellten Mängeln kam die Erkenntnis, dass es zwar an Aufenthaltsqualität mangelt, Verweilmöglichkeiten in größerem Maß, insbesondere von der älteren Bevölkerung, aber auch gar nicht gewünscht sind, da es nachts vermehrt zu Ruhestörungen kommt. Darüber hinaus würde durch die Zusammenkunft verschiedener Grüppchen häufig Abfall entstehen, auch käme es unter den Gruppen zu lautstarken Konflikten und gegenseitigen Verdrängungseffekten.

Die umliegenden Parkplätze tragen durch ihre schlechte Beleuchtung sowie Einsehbarkeit zur Steigerung des subjektiven Unsicherheitsempfindens bei. Mehr Transparenz in diesen Bereichen wird sowohl von den AnwohnerInnen als auch von der Polizei gewünscht um die soziale Kontrolle zu erhöhen.

Die aus der Beteiligung hervorgegangenen Defizite wurden konkret verortet und kartiert.



Abbildung 20 Verortung der Defizite aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

4.2 Workshop

Die zweite Veranstaltung zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand am 27. November 2018 im Gemeinwesenzentrum Heerstraße statt. Nach der Vorstellung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Straßenraum präsentierte das Büro VCDB seine Planung. Im Anschluss stellte das Büro stadtraum die nachfolgend erläuterten Varianten zur Umgestaltung des Vorplatzes vor.

Anhand dreier Themenkomplexe (Charakter Vorplatz, Gestaltung Obstallee, Bushaltestelle) wurden die Varianten an Stellwänden mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Charakter Vorplatz

Die Fahrradstellplätze sollen sich im Sichtbereich befinden ohne dabei zu behindern. Sitzgelegenheiten werden allgemein befürwortet, jedoch sollten diese an die Bedarfe von SeniorInnen angepasst sein (Sitzhöhe, Einzelsitzplätze zum Verschnaufen). Es besteht die Angst davor, durch Verlegung des WCs das „falsche“ Klientel auf den Vorplatz des Staaken-Centers anzuziehen (es gibt zwei Gruppen von Trinkenden: eine Gruppe sei die Kundschaft des Imbisses, die andere Gruppe decke sich bei Nahkauf ein und verorte sich anderweitig). Allgemein wird der Imbiss von vielen als problematisch empfunden und es wird vorgeschlagen, diesen komplett zu entfernen. Einige BürgerInnen entgegen, dass dieser der sozialen Kontrolle und Belebung des Vorplatzes zugutekäme.

Die Beläge auf dem Vorplatz sollen ohne Stolperfallen und barrierefrei, sowie mit einem taktilen Blindenleitsystem ausgestaltet werden. Eine erneute Dachnutzung des Staaken-Centers wird begrüßt, jedoch nur tagsüber um nächtliche Ruhestörung zu vermeiden.

Gestaltung Obstallee

Eine Reduzierung des Straßenraums zugunsten der Gehwegbreite wird begrüßt, Eine Kurzparkregelung wird als sinnvoll erachtet, möglicherweise auch Parkraumüberwachung. Wende- und Parksuchverkehr gilt es möglichst zu unterbinden.

Das Beliefern der Ladenzeile soll ohne Behinderung des Straßenverkehrs in der Obstallee möglich sein. Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der nördlichen Kante der Obstallee werden als am wenigsten problematisch erachtet. Auch ein zweiter großer Platz vor dem geplanten BuG wird als zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeit begrüßt.

Verlegung der Bushaltestelle

Grundsätzlich wird die Verlegung der Bushaltestelle stadteinwärts Richtung Norden befürwortet, die wenigen Nutzenden, die ihre Reise nach Süden fortsetzen, sehen dies kritisch. Wartebereiche müssen in jedem Fall großzügig genug sein für Kinderwagen, Rollstühle etc. Es besteht die Angst, dass die Haltestelle bei Verlegung an die Platzkante zweckentfremdet und als Treffpunkt benutzt wird.

Allgemein

Das städtebauliche Ensemble der Punkthochhäuser soll als identitätsstiftendes und prägendes bauliches Element im Quartier gut wahrnehmbar sein. Die Sichtachsen sollen gestärkt und ein fließendes Raumgefüge unterstützt werden; die Schließung der Nischen wird im Zuge dessen als sinnvoll erachtet.

Generell soll ein urbaner Kiezcharakter hergestellt werden, da viele Menschen im Quartier mobil eingeschränkt seien, ihr Recht auf Stadt jedoch trotzdem wahrnehmen können sollen.

Herr Liebelt vom Quartiersmanagement merkt an, dass das aktuelle Meinungsbild ausschließlich von Menschen 50+ sei, das Bedürfnis junger Menschen, sich in Gruppen zu versammeln dürfe nicht außer

Acht gelassen werden. Bei Verlegung der Haltestelle wäre an der Südwestecke der Einmündung Magistratsweg/ Obstallee eine Laube o.ä. als nicht störender Treffpunkt denkbar.

5 Variantendarstellung

Das Büro stadtraum entwickelte drei mögliche Varianten zur Umgestaltung des Vorplatzes vor dem Staaken-Center, der Neugliederung der Obstallee sowie des Magistratsweges.

Allen Varianten gemein ist, dass der Mittelstreifen in der Obstallee Bestandteil des Seitenraums werden soll, um die Dominanz der Fahrbahn zu reduzieren. Zur erleichterten Querung und um Parken in zweiter Reihe zu unterbinden, wird beabsichtigt, zwei Vorstreckungen anzuordnen.

Die Parkstände sind an der nördlichen Seite der Obstallee in Senkrechtaufstellung angeordnet, der Parkstreifen an der Südseite der Obstallee soll entfallen.

Der Fuß- und Radverkehr soll gefördert werden, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte. Allgemein sollen die Wegeverbindungen berücksichtigt und gestärkt werden. Äußerst förderlich wäre dabei die Verlegung der Bustaltestelle Heerstr./Magistratsweg an die westliche Platzkante des Staaken-Centers und eine Verlegung des Imbissgebäudes zur Platzmitte.

5.1 „Platz genommen“



Abbildung 17 Variante "Platz genommen"



Die Variante „Platz genommen“ beabsichtigt die Raumbildung über eine zentrale Einrichtung in Form einer Außengastronomie stattfinden zu lassen. Die Belegung des Platzes soll durch die Verlegung des Imbisses zur Platzmitte erfolgen. Auch das WC auf den Platz zu verlegen ist angedacht, um die Akzeptanz zu erhöhen und „wildem Urinieren“ entgegenzuwirken. Ein zweiter größerer Platz soll vor dem geplanten BuG angesiedelt werden.

Der Magistralweg soll an die Anforderungen des Mobilitätsgesetzes angepasst werden und einen Radfahrstreifen, sowie eine Busspur enthalten. Dazu wird der Mittelstreifen auf 3,0m verschmälert. Die Fußgängerfurt ist entlang der Laufrichtung quer mit Vorstreckungen angeordnet um die Wegeverbindungen zu stärken. Das Linksabbiegen aus dem Loschwitzer Weg in den Magistralweg soll nicht mehr möglich sein und der Knotenpunkt sowie die Fußgänger LSA entsprechend aufgelöst werden.

Darüber hinaus soll der Gehweg vor der Ladenzeile in der Obstallee verbreitert werden um Platz für die Auslagen der Geschäfte und zum „Flanieren“ anzubieten.

Die Nische zwischen Sparkasse und Wohnturm soll geschlossen werden, um weitere Ladenfläche für kleinteiligen Einzelhandel anzubieten und Angsträume zu reduzieren.

Mehr Aufenthaltsqualität soll durch ein Podest mit Sitzkante und barrierefreien Zugängen (Rampen mit geringem Neigungswinkel) vor dem Eingang des Staaken-Centers entstehen. Hier kann darüber hinaus Außengastronomie angesiedelt werden. Ein weiterer Begegnungsort für das Quartier kann auf dem Dach des Staaken-Centers entstehen.

Zum Verweilen werden verstärkt Zwischenaufhalte sowohl am südlichen Rand des Platzes als auch vor dem Nahkauf vorgeschlagen. Die Pflanzkübel vor dem Nahkauf sollen entfernt werden,



Machbarkeitsstudie

zur Umgestaltung Vorplatz Staaken-Center/ Obstallee
-Schlussbericht-

die Bäume bleiben erhalten. Spieltische, Kinderspielmöglichkeiten und ein Trinkbrunnen sind auf dem zweiten Platz vor dem BuG angedacht.



Am nördlichen Fahrbahnrand der Obstallee sollen 40 Stellplätze in Senkrechtanordnung hergerichtet werden, zusätzlich ist eine Lieferzone vor der Ladenzeile angedacht.

Die Bushaltestelle soll an die westliche Seite des Vorplatzes verlegt und barrierefrei mit 16 cm Bordauftritt hergerichtet werden.

Am östlichen Ende der Obstallee, vor dem BuG soll durch weiche Separation verkehrsberuhigt werden. Am Anfang und Ende ist eine Aufpflasterung angedacht, um diese zu verdeutlichen.

5.2 „Platz gemacht“



Abbildung 18 Variante Platz gemacht

In der Variante „Platz gemacht“ soll sich der Vorplatz zur Straße hin öffnen, die Raumkanten sind ebenfalls offengehalten. Der Imbiss wird gedreht um eine Passage zu bilden, die die Wegeverbindung zur gegenüberliegenden Straßenseite und zum BuG stärkt. Die Platzmitte soll freigehalten werden um Platz für Märkte und Kiezveranstaltungen anzubieten, ein Wasserspiel kann in der Nische östlich des Staaken-Center Eingangs errichtet werden um den Platz zu beleben und die ansonsten dunkle, ungenutzte Ecke aufzuwerten. Das WC wandert an die Platzkante, östlich des Magistratswegs. Das Dach des Staaken-Centers soll revitalisiert und um ein gastronomisches Angebot erweitert werden.

Ein kleiner dimensionierter Platz vor dem BuG soll als Pendant zum großen Vorplatz dienen, auch hier ist eine weiche Separation mit Aufpflasterung angedacht.

Im Magistratsweg werden die gleichen Optimierungen wie in Variante 1 vorgeschlagen, jedoch mit senkrechter Anordnung der Fußgängerfurt.

Zwischenaufenthalte und Verweilmöglichkeiten sollen an den Platzkanten, sowie vor dem Nahkauf in Form von Bosketts ausgestaltet werden.

Die Bushaltestelle soll auch in dieser Variante Richtung Norden verlegt werden, hier jedoch mit 16er Bord und ohne Vorstreckungen.

5.3 „Platz gerahmt“



Abbildung 19 Variante "Platz gerahmt"

In der Variante „Platz gerahmt“ verbleiben der Imbiss, das WC und die Bushaltestelle stadteinwärts an ihrem jetzigen Standort. Der Magistratsweg verändert sich kaum und wird nur durch einen Radfahrstreifen aufgewertet.

Hauptaufenthaltsorte sollen am nordwestlichen Fahrbahnrand der Obstallee entstehen.

Der Bereich soll Baumneupflanzungen und vereinzelte amorphe Flächen in einem anderen Material als das des Platzes enthalten.



Am nordöstlichen Ende der Obstallee ist eine Fahrbahnverschwenkung zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vorgesehen. Auch hier sind weitere Aufenthaltsorte zum Verweilen sowie Kinderspiel und Radabstellanlagen vorstellbar. Der Gehwegbereich vor der Ladenzeile soll ebenfalls verbreitert und durch Gehwegvorstreckungen sowie eine Ladezone entschleunigt und somit den Bedürfnissen des Fußverkehrs angepasst werden.

6 Entwurf der Vorzugsvariante

In Abstimmung mit dem Bezirk Spandau, den Trägern öffentlicher Belange, sowie der Bürgerschaft, erarbeitete das Büro stadtraum zwei Varianten zur Umgestaltung. Die Vorzugsvariante enthält Elemente der Einzelvarianten und stellt somit eine Kompromisslösung dar.



Abbildung 21 Vorzugsvariante 1

Bereich Magistratsweg



Die Gesamtbreite des Straßenquerschnitts verbleibt bei 31,0 m. Die westliche Gehbahn verbleibt bei 4,0 m Breite, die Fahrspurbreite verbleibt ebenfalls bei 9,0 m Breite, jedoch wird die Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen mit jeweils 3,5 m reduziert und um einen 2,0 m breiten Radfahrstreifen ergänzt. Die Mittelinsel soll ebenfalls bei 5,0 m Breite verbleiben. Die Fahrbahn Richtung Norden beläuft sich auf 3,5 m für den MIV, östlich davon schließt sich eine geteilte Spur für Busse und Radverkehr von 5,5 m Breite an. Der Gehweg östlich des Magistratswegs verbleibt bei 4,0 m Breite.

Die Fußgängerfurt ist senkrecht und mit Vorstreckungen zur erleichterten Querung angeordnet.

Das Linkseinbiegen vom Loschwitzer Weg auf den Magistratsweg soll unterbunden werden, Fahrzeuge, die ihre Fahrt nach Norden fortsetzen möchten, müssen zunächst rechts abbiegen und hinter der Mittelinsel wenden. Von Süden kommende Fahrzeuge können weiterhin links in den Loschwitzer Weg einbiegen. Die Mittelinsel wird zu diesem Zweck südlich verlängert, verspringt allerdings auf Höhe des Scheitelpunktes auf 2,0 m Breite, um das Linksabbiegen zweifelsfrei zu unterbinden einerseits, dem von Süden kommenden Pkw- Verkehr Aufstellfläche zum Abbiegen zu geben andererseits.

Die Bushaltestelle stadteinwärts wird an die westliche Platzkante verlegt und zunächst mit 16er Bordauftritt und einer Aufstelllänge von 48,0 m versehen. Der Radverkehr wird links am haltenden Bus

vorbeigeführt. Die Haltelinie für geradeaus fahrende Pkw ist um 7,0 m nach Süden verrückt, um dem Bus- und Radverkehr bei Weiterfahrt Vorfahrt zu gewähren. Auf der Fahrbahn Richtung Süden findet das gleiche Prinzip Anwendung, Bus- und Radverkehr wird Vorfahrt gewährt.

Die Wegeverbindung zwischen dem westlichen und östlichen Platzbereich soll durch die gleiche hochwertige Pflasterung über die gesamte Breite der Furt besonders hervorgehoben werden, um die Barrierewirkung des Magistralwegs abzuschwächen und dem Fußverkehr ganz klar zu signalisieren, dass an ihn in besonderem Maße gedacht wurde.

Bereich Vorplatz



Der Bodenbelag des Staaken Center Umfeldes soll grundhaft erneuert und auf ein ebenerdiges Höhenniveau gebracht werden. Die Pflasterung sollte hochwertig und stolperfrei sein. Um den Platz zum Magistralweg zu öffnen, sollte der ortsansässige Imbiss gedreht werden, damit man vom gegenüberliegenden westlichen Vorplatz in die Obstallee Richtung BuG blicken kann; es entsteht eine Passage, die in den Flanierbereich vor der Ladenzeile mündet. Des Weiteren wird vorgeschlagen, das WC auf den Platz zu verlegen, über eine kombinierte bauliche Lösung aus Imbiss und WC sollte im Zuge dessen nachgedacht werden. Das Dach über dem Eingang sollte wieder als Aufenthaltsort nutzbar gemacht werden, an dieser Stelle könnte sich ein weiteres gastronomisches Angebot ansiedeln.

Ein Podest über die gesamte Breite der Stirnseite des Staaken Centers soll den Eingang aufwerten und Sitzgelegenheiten schaffen. Über zwei Rampen soll der Eingang barrierefrei erreicht werden können. In der Nische zwischen Center und Wohnturm findet ein Wasserspiel Platz, die Fassaden rund um die Eingänge werden mit einer einheitlichen Holzverkleidung aufgewertet (siehe Visualisierungen weiter unten). Weitere einzelne Sitzgelegenheiten zum Zwischenaufenthalt sowie Radabstellanlagen sind am nördlichen Fahrbahnrand der Obstallee vorgesehen, die Aufenthaltsqualität wird in diesem Bereich durch Baumneupflanzungen verbessert. Die Nische zwischen Wohnturm und Ladenzeile wird durch einen Anbau ergänzt, in dem das Angebot um kleinteilige Ladenfläche erweitert werden kann.

Für den zwei Mal wöchentlich stattfindenden Markt, sowie für Kiezfeste, Weihnachtsmärkte etc. wird weiterhin Fläche vorgehalten.

Bereich Obstallee

Die Fahrspurbreite wird auf 7,0 m verschmälert, auf den Mittelstreifen kann somit verzichtet werden. Zur erleichterten Querung sind zwei Gehwegvorstreckungen vorgesehen, an denen die Breite der Fahrbahn auf 3,5 m verspringt. Eine Ladezone von 17,0 m Breite ist mittig zwischen den Gehwegvorstreckungen angeordnet. Stellplätze sind ausschließlich am nördlichen Fahrbahnrand in Senkrechtaufstellung vorgesehen, diese sollen sich durch ein anderes Pflaster deutlich von den Platzbereichen und der Fahrbahn abheben. Durch die Fahrbahnverengungen sollen Parken in zweiter Reihe, sowie schnelle Durchfahrten unterbunden werden. Ein Angebotsstreifen für den Radverkehr verläuft südlich der Stellplätze.

Die Zufahrt zum Parkhaus soll ebenfalls deutlicher zu erkennen sein und zugunsten einer einladenden Wirkung aufgewertet werden, um die Obstallee von Parksuchverkehr zu befreien und die Auslastung zu erhöhen. Der südliche Fahrbahnrand soll mit Hochborden ausgebaut und von parkenden Pkw freigehalten werden.

Bereich BuG



Zwischen östlicher Gebäudekante der Ladenzeile und BuG wird eine weiche Separation vorgeschlagen, die im gleichen Material wie die der beiden Vorplätze angedacht ist um eine Art Platzfolge zu erzeugen.

Die Fahrbahn und Feuerwehrezufahrt werden gepflastert und durch eine Aufpflasterung am Anfang und Ende gekennzeichnet. Dies soll die Fahrgeschwindigkeit maßgeblich verringern um dem Fußverkehr mehr Sicherheit und Bedeutung im Straßenraum zukommen zu lassen. Ein Trinkbrunnen, sowie Radabstellanlagen und Spielmöglichkeiten ergänzen den Bereich um das geplante BuG und bringen die angrenzenden Nutzungen in Einklang. Die Post Packstation, die sich heute in der Nische zwischen Ladenzeile und Wohnturm befindet soll ebenfalls in diesen Bereich verschoben werden. Weitere, besonders breite und nutzerfreundliche Stellplätze schließen sich an den Bereich südlich des BuG an, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, Pflegepersonal und Angehörige der gegenüberliegenden Tagespflege.

Untervariante



Abbildung 22 Untervariante

In der Untervariante verändert sich der Querschnitt des Magistratswegs kaum, lediglich die Anordnung der Fahrstreifen wird verändert und durch einen Radfahrstreifen ergänzt. Die Bushaltestelle Richtung Süden verbleibt entweder am gleichen Standort oder wird gemäß bereits beauftragter Planung barrierefrei am entsprechenden neuen Standort ausgebaut.

Bereich Vorplatz

Auch für die Vorplatz Gestaltung sind die gleichen Maßnahmen und Elemente vorgesehen, wie in der Vorzugsvariante

Bereich Obstallee

Der Querschnitt der Obstallee in dieser Variante ist identisch mit dem der Vorzugsvariante, er unterscheidet sich lediglich im Bereich des geplanten BuG, im Falle der Nichtentstehung.

Bereich BuG

Für den Fall, dass das BuG nicht entsteht, wurde ein zweites Szenario erstellt.

Auch bei Nichtzustandekommen des BuG soll ein weiterer, kleiner Platz mit Aufenthaltsqualität an dieser Stelle entstehen. Der Fahrbahnbereich verschwenkt leicht und mündet in eine deutlich kleinere, weiche Separation, die wie in der Vorzugsvariante durch eine Pflasterung in der gleichen Farbe wie die ausgestalteten Platzbereiche gehalten werden sollte. Am Anfang und Ende ist eine Aufpflasterung angedacht, um die Fahrgeschwindigkeit deutlich zu reduzieren und dem MIV klar mitzuteilen, dass sie sich nun in einem verkehrsberuhigten Bereich befinden. Vor und hinter der weichen Separation sollen begrünte Fahrbahneinengungen angeordnet werden, auf denen Sitzgelegenheiten oder Gestaltungselemente Platz finden können.

6.1 Platzgestaltung

Vor dem Eingangsbereich des Staaken Centers soll ein Podest mit Sitzkante errichtet werden. An den kurzen Seiten sind Rampen angebracht, um den barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Die gesamte Nische zwischen Center und Wohnblock soll mit einer hochwertigen Holzverkleidung verblendet werden. Auch die Eingänge der übrigen Wohnblocks sollen eine entsprechende Verkleidung in der gleichen Ästhetik erhalten, ohne dabei die Sicht in die Hauseingänge zu verdecken (aus Gründen der sozialen Kontrolle). Darüber hinaus soll ein neues, ebenerdiges Wasserspiel die Nische beleben, welches im Brandfall problemlos von Rettungsfahrzeugen überfahren werden kann, die Anschlüsse befinden sich vor dem Nebeneingang. Des Weiteren wäre es sinnvoll, Radabstellanlagen an der Gebäudekante zu installieren. Der Bestandsbaum kann in der Nische verbleiben, sollte jedoch zur Verbesserung der Vitalität mit neuem Substrat und einer entsprechenden Einfassung ausgestattet werden. Die Reklame an der Fassade des Center Gebäudes sollte überarbeitet und in eine einheitliche Ästhetik gebracht werden. So entstehen ein rundes Gesamtbild und eine einladende Wirkung.



Abbildung 23 Visualisierung der aufgewerteten Nischen



Abbildung 24 Visualisierung der aufgewerteten Nische

6.2 Querschnitte

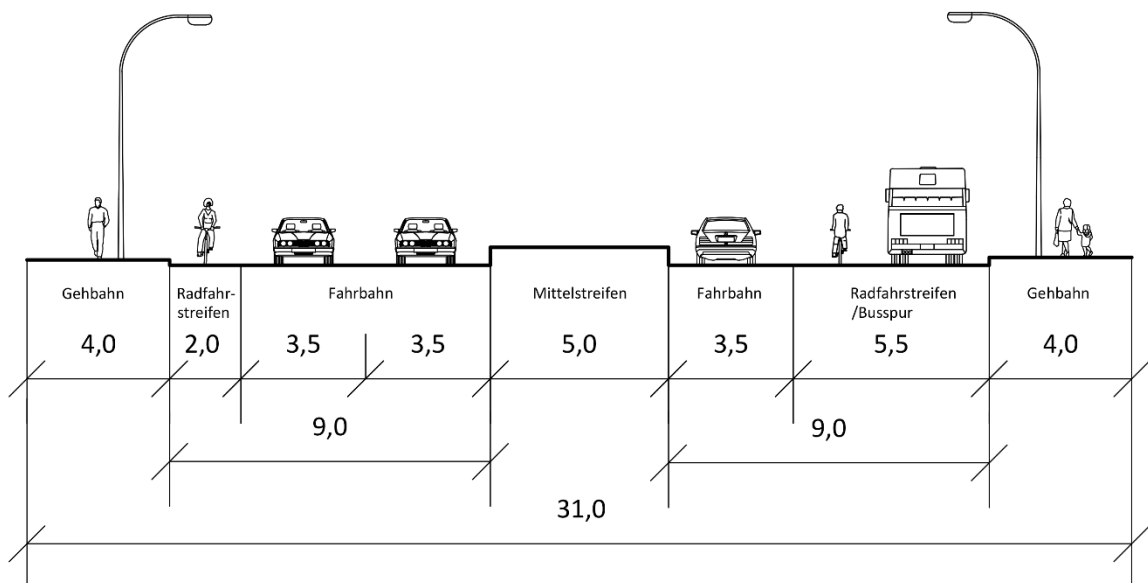
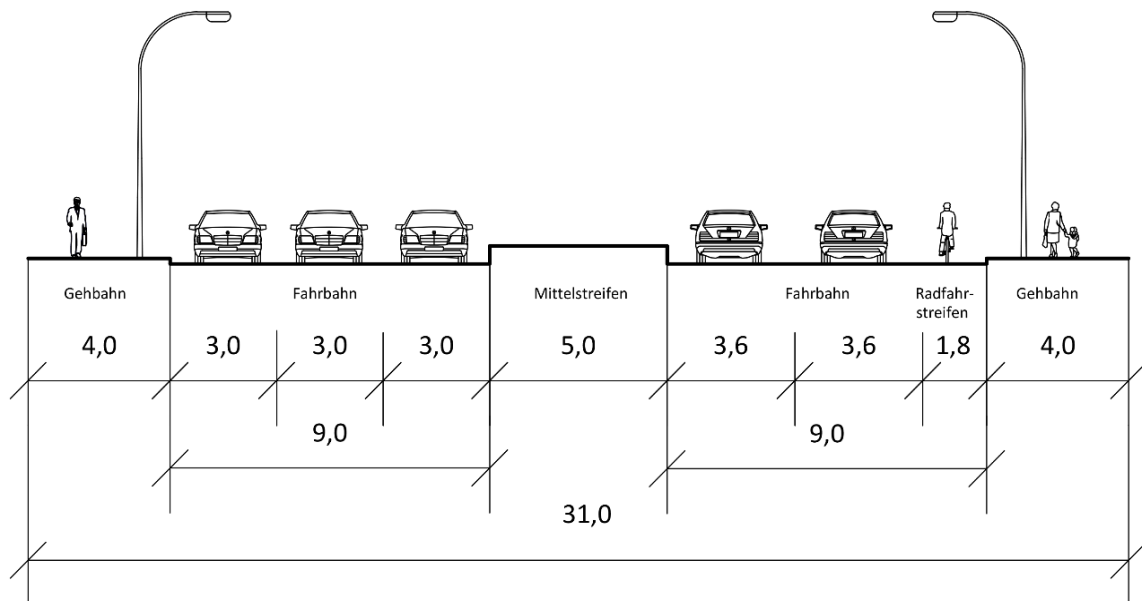


Abbildung 26 Querschnitt der Vorzugsvariante Magistratsweg

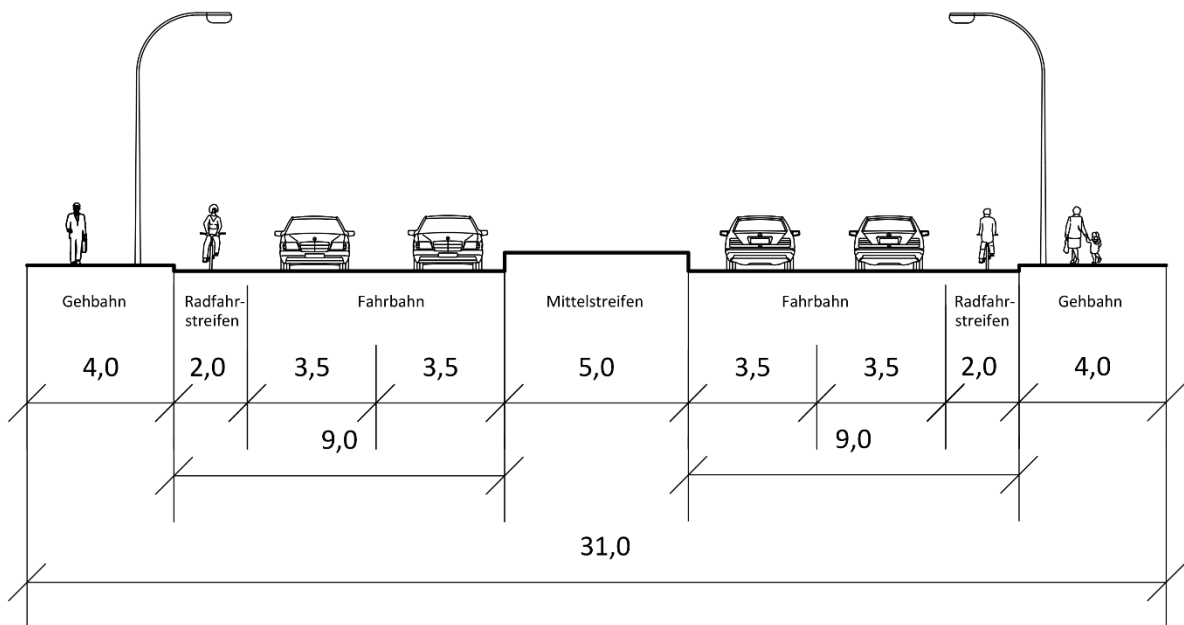


Abbildung 27 Querschnitt der Vorzugsvariante

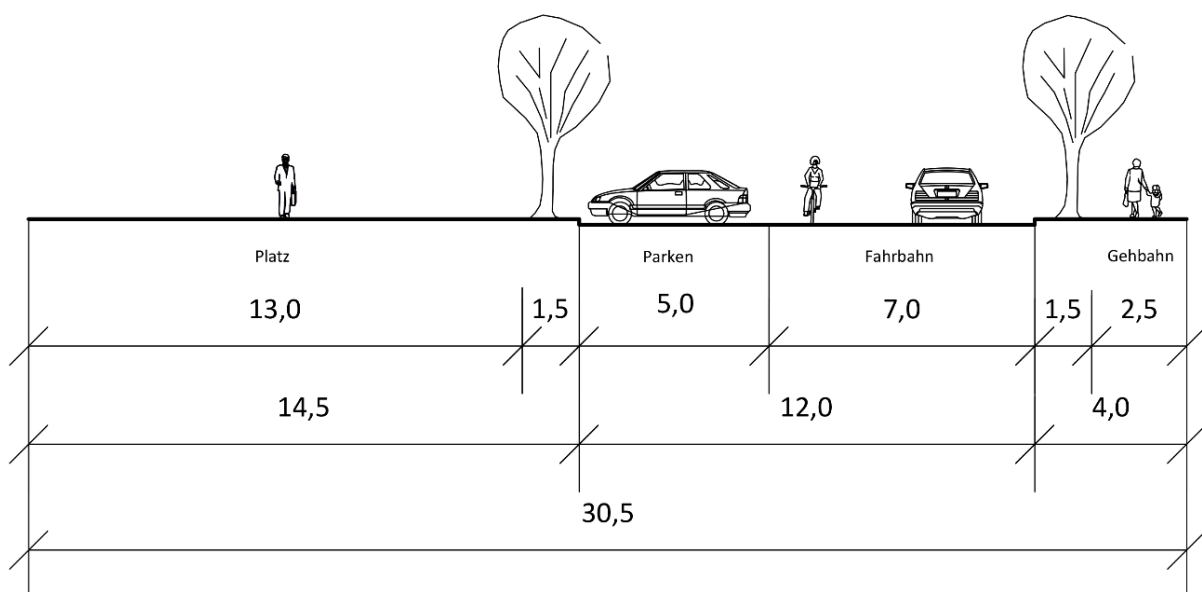


Abbildung 28 Querschnitt Obstallee

Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

BuG	<i>Bildungs- und Gesundheitszentrum</i>
HBS	<i>Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen</i>
LSA	<i>Lichtsignalanlage</i>
ÖPNV	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>
QSV	<i>Qualität des Verkehrsablaufs</i>
RILSA	<i>Richtlinien für Lichtsignalanlagen</i>
StEP	<i>Stadtentwicklungsplan</i>

Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung 1 Bearbeitungsgebiet mit Eigentümerstruktur, Quelle: Bezirksamt Spandau</u>	3
<u>Abbildung 2 Förderkulisse des Bearbeitungsgebiets, Quelle:.....</u>	4
<u>Abbildung 3 Fußgängerachsen und Durchwegungen, Quelle: eigene Darstellung</u>	6
<u>Abbildung 4 Aufnahme des ehemaligen Wasserpiels/ Skulptur von Demetros Anastasatos, Quelle: Horst Becker</u>	8
<u>Abbildung 5 Heutige Platzsituation, Quelle: eigene Aufnahme</u>	8
<u>Abbildung 6 Blick in eine der Nischen, Quelle: eigene Aufnahme</u>	9
<u>Abbildung 7 Blick entlang des östlichen Gehwegbereichs im Magistratswegs Richtung Norden, Quelle: eigene Aufnahme</u>	10
<u>Abbildung 8 Veraltete Radabstellanlagen südlich des Center Eingangs, Quelle: eigene Aufnahme</u>	10
<u>Abbildung 9 Blick in die Passage zwischen Nahkauf und Wohnturm westlich des Magistratswegs, Quelle: eigene Aufnahme</u>	11
<u>Abbildung 10 Einordnung in das übergeordnete Straßennetz, Quelle: VLB</u>	12
<u>Abbildung 11 Strombelastungsplan Frühspitze 07:45 - 08:45, Quelle: eigene Darstellung</u>	13
<u>Abbildung 12 Strombelastungsplan Spätspitze 16:15 – 17:15, Quelle: eigene Darstellung</u>	13
<u>Abbildung 13 Parkraumerhebung Stellplatzauslastung, Quelle: eigene Darstellung</u>	13
<u>Abbildung 14 Erhebung der Parkraumauslastung Obstallee, Quelle: VCDB</u>	14
<u>Abbildung 15 Eindrücke vom Parkdeck des Staaken-Centers, Quelle: eigene Aufnahme</u>	15
<u>Abbildung 16 Fuß- und Radverkehrsströme, Quelle: eigene Darstellung</u>	16
<u>Abbildung 17 Verortung der Defizite aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, Quelle: eigene Darstellung</u>	19
<u>Abbildung 18 Variante "Platz genommen", Quelle: eigene Darstellung</u>	21
<u>Abbildung 19 Variante "Platz gemacht", Quelle: eigene Darstellung</u>	23
<u>Abbildung 20 Variante "Platz gerahmt", Quelle: eigene Darstellung</u>	25
<u>Abbildung 21 Vorzugsvariante, Quelle: eigene Darstellung</u>	27
<u>Abbildung 22 Untervariante, Quelle: eigene Darstellung</u>	30
<u>Abbildung 23 Visualisierung der aufgewerteten Nischen, Quelle: eigene Darstellung</u>	32
<u>Abbildung 24 Visualisierung der aufgewerteten Nische, Quelle: eigene Darstellung</u>	33
<u>Abbildung 25 Bestandsquerschnitt Magistratsweg, Quelle: eigene Darstellung</u>	33
<u>Abbildung 26 Querschnitt der Vorzugsvariante, Quelle: eigene Darstellung</u>	34
<u>Abbildung 27 Querschnitt der Untervariante, Quelle: eigene Darstellung</u>	35
<u>Abbildung 28 Querschnitt Obstallee, Quelle: eigene Darstellung</u>	35

Quellen:

VCDB VerkehrsConsult: Auswertung Verkehrserhebungen Obstalleesiedlung, 17.10.2017

Bezirksamt Spandau von Berlin: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brunsbütteler Damm/ Heerstraße Spandau, 30.08.2016

Bezirksamt Spandau von Berlin: Übersichtsplan Flächeneigentümer, ohne Datum

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Lageplan LSA Magistratsweg/ Obstallee- Loschwitzer Weg, 10.02.2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Lageplan LSA Heerstraße/ Magistratsweg - Semmelländerweg, 25.06.2003

Verkehrslenkung Berlin: Lageplan LSA Magistratsweg/ Maulbeerallee - Pillnitzer Weg, 17.04.2014

Verkehrslenkung Berlin: Strombelastungsplan Magistratsweg (südl. Springerzeile), 21.11.2016

infraVelo GmbH: Übersichtskarte Radverbindungen, März 2018

Simon Partner Gbr: Bestandsplan Pillnitzer Weg/ Maulbeerallee/ Blasewitzer Rind/ Obstallee/ Sandstraße, Plan Nr. 13, ohne Datum