

Verkehr am Schlaatz Was bleibt vom Masterplan 2030?



Blick auf den Stadtteil und mögliche Veränderungen. Diskussion über Verkehrsprobleme im Schlaatz. Foto: Andreas Klaer

Von Klaus D. Grote

Quartiersgaragen, neue Durchfahrtsstraßen und Verkehrsberuhigung, Parkgebühren und eine neue Busschleife: Wie soll der Schlaatz verkehrlich besser erschlossen werden? Zu dem vor zwei Jahren vorgestellten Masterplan Schlaatz 2030 gehört auch ein neues Mobilitätskonzept, das am Donnerstagabend in der Gesamtschule am Schilfhof mit Anwohnenden diskutiert wurde.

Bis zu 16 Quartiersgaragen sieht der Masterplan vor. Sie sollen den Wegfall von Stellflächen kompensieren, die zu Bauland für neue Wohnungen werden. Die Garagen stießen in den Diskussionen auf Skepsis. Vor allem wird befürchtet, dass Parkgebühren das Leben für die Menschen im Schlaatz noch teurer machten.

Allerdings sind sich Planungsbüros, Stadtverwaltung und Anwohner einig, dass etwas gegen Dauerparker und Fremdparker getan werden müsse. Denn viele Stellplätze würden von Transportern blockiert, die kostenlos im Schlaatz abgestellt würden. „Die Parkbuchten sind dafür zu klein“, sagt ein Anwohner. Außerdem müssten die Bewohner selbst abends oft lange nach einem freien Parkplatz suchen.

Dabei ist die Fahrzeugdichte im Stadtteil äußerst gering. Auf 1000 Einwohner kommen nur 296 Pkw. Im Bundesdurchschnitt ist die Autodichte mit 580 fast doppelt so hoch. Stadtweit sind es nach Angaben des Rathauses 489 Pkw je 1000 Einwohner. Da viele Schlaatzer auf den ÖPNV oder das Fahrrad angewiesen sind, machen sich Mängel im Angebot besonders deutlich. Radwege enden im Nirgendwo, sind zu schmal, schwer erreichbar, nicht beleuchtet oder gerade nicht von Eis und Schnee beräumt, wie mehrere Teilnehmerinnen berichten.

Die Anbindung an Bus und Tram ist ausgerechnet dort, wo die meisten Menschen darauf angewiesen sind, nicht gut. Der Bereich um Gesamtschule Am Schilfhof, Bürgerhaus, Rewe-Markt und das künftige Sportforum liegt zu weit entfernt von den Haltestellen. Eine im Masterplan vorgeschlagene neue Linienführung des 693er-Busses stellt sich als unpraktisch heraus, weil dadurch der funktionierende Fuß- und Radweg Schlaatzter Welle zerstört würde.

Skepsis und Angst

Konkretes Ergebnis zur Verkehrsplanung: Der Bus könnte über Schilfhof und Falkenhorst fahren. Dennoch bleibt die Skepsis, ob die künftigen Nutzer des neuen Sportforums mit ÖPNV und Fahrrad oder nicht doch mit dem Auto anreisen. „Wie konnte man das Sportforum in der hintersten Ecke planen?“, fragt eine aufgebrachte Anwohnerin. Sie will auch wissen, wo denn ein Ersatz für die viel genutzten, offenen Sportplätze entstehen soll.

Alexander Wietschel vom Schlaatzrat spricht von „Bauchschmerzen und Sodbrennen“, die der Masterplan bei ihm hervorrufe. Mit seiner Kritik an der Verdichtung der Wohnbebauung ist er nicht allein. „Städte sollen doch wegen des Klimawandels entsiegelt werden. Hier wird verdichtet“, wundert sich eine Anwohnerin. Die geplanten neuen Wohnhäuser würden die bestehenden Wohnungen verschatten. Sie sei selbst davon betroffen, sagt eine andere Anwohnerin. Wietschel prognostiziert, dass von bis zu 1800 geplanten neuen Wohnungen bis 2020 ohnehin nur 180 gebaut würden, weil der Pro Potsdam das Geld fehle.

Der Schlaatz sei jahrzehntelang „vergessen“ worden, kritisiert Wietschel. Jetzt werde ihm ein neues Konzept übergestülpt, statt bestehende Strukturen zu entwickeln. Manche Verbesserung wäre relativ einfach zu erreichen, zum Beispiel durch eine Taktverdichtung des Busses oder durch die Weiterführung der Linie bis zum Stern. Der Zehn-Minuten-Takt am Morgen ende zu früh, sagt Fabian Eltz, ebenfalls Mitglied im Schlaatzrat. Wenigstens ein oder zwei Busse sollten in dieser Zeit zusätzlich eingesetzt werden. Ob dieser kleine Wunsch ankommt beim Verkehrsbetrieb ViP, der gerade die Bus- und Tramfahrpläne ausdünn, um Kosten zu sparen?