

## AG Verkehr

Stadtteilladen, 12. Juni 2013, 19:15 – 21:30 Uhr

TOP 1: Weitere Bearbeitung der Konzepte der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zur Lärminderung in der Wilhelmstadt

Zu der „Lärminderungsplanung für Berlin. Aktionsplan 2008“ sind 14 „Materialien zum Aktionsplan“ erschienen. Diese werden nicht als „Bestandteil des abgestimmten Aktionsplans“, sondern als „konzeptionelle Anregungen“ verstanden, die geprüft und weiterentwickelt werden sollen. Die AG Verkehr hat sich mit dem „Bericht zum Konzeptgebiet Wilhelmstadt (Bezirk Spandau)“ beschäftigt. Wir hielten es für zweckmäßig, uns zunächst einmal auf die Fragestellung zu beschränken, welche konkreten Maßnahmenvorschläge zu der als „hochbelastet“ (S. 9) bzw. „höchstbelastet“ (S. 19) charakterisierten Pichelsdorfer Straße in dem Dokument zur Diskussion gestellt werden.

Die „Lärminderungsplanung im Konzeptgebiet Wilhelmstadt“ unterscheidet grundsätzlich vier Gruppen oder Klassen von Maßnahmen:

- 1) Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung: Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr; Parkraummanagement. („Verkehrsvermeidung“ meint im Prinzip: die Vermeidung oder Eindämmung von motorisiertem Individualverkehr bzw. von Kfz-Verkehr.)

- 2) Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsorganisation: großräumige und/oder kleinräumige Bündelung und Verlagerung von Durchgangsverkehren; Regulierung des Schwerverkehrs; Geschwindigkeitsbeschränkungen und Optimierung des Verkehrsflusses.

- 3) Straßenräumliche Maßnahmen — das sind Maßnahmen, die im Prinzip und im Endeffekt die Zuordnung des insgesamt zur Verfügung stehenden Straßenraumes (von Häuserfront zu Häuserfront) zu den verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern neu oder anders regeln. In Frage kommen: Straßenbaumaßnahmen, die auf eine Veränderung des Straßenquerschnitts (z. B. durch Verminderung der Fahrspurbreiten) abzielen, aber auch eine Reorganisation des ruhenden Verkehrs (Fahrbahnparken [längs, schräg, quer], Halbbordparken, Ganzbordparken) sowie das Aufbringen zeitgemäßer Fahrbahnbeläge.

- 4) Passiver Schallschutz, z. B. Schallschutzfenster, die bekanntlich nur dann funktionieren, wenn man sie geschlossen hält. („Aktiver Schallschutz“ bekämpft den Lärm an dessen Quelle; „passiver Schallschutz“ hingegen begnügt sich notgedrungen mit der Abmilderung gesundheitsschädlichen Lärms, der nicht abgestellt werden kann.)

Im Rahmen von gestuften Umsetzungskonzepten wird allgemein unterschieden zwischen: kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 1) und mittel- bis langfristigen Maßnahmeoptionen (Stufe 2). Der Lärminderungsplan Berlin definiert dementsprechend die Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmeprüfungen in zwei Stufen: 1. Stufe: 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts — bei Überschreitung dieser Lärmpegel ist von einer Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung auszugehen, deshalb sind kurzfristig wirksame Maßnahmen zu ergreifen. 2. Stufe: 65 dB (A) tags und 55 dB (A) nachts — diese Lärmniveaus werden in der Lärmforschung als „gesundheitsrelevante Schwellenwerte“ betrachtet; sie dienen also zur Zielorientierung für die mittel- bis langfristige Lärminderungsplanung.

Die höchsten Lärmbelastungen wurden 2008 in der Klosterstraße (75 dB [A] tags / 69 dB [A] nachts), in der Pichelsdorfer Straße (73 dB [A] tags / 67 dB [A] nachts) und in der Seeburger Straße (72 dB [A] tags / 66 dB [A] nachts) gemessen. An der Bertolt-Brecht-Oberschule, an der Paul-Moor-Schule und an der Gottfried-Kinkel-Oberschule wurden am Tag die Schwellenwerte der Stufe 2 (65 dB [A]) überschritten.

Der Maßnahmenkatalog für die Pichelsdorfer Straße:

- 1) ÖPNV — Im Rahmen der Lärminderungsplanung für das Konzeptgebiet Wilhelmstadt konnten selbstverständlich keine detaillierten Planungen für den öffentlichen Nahverkehr erarbeitet werden. Lediglich einige Empfehlungen grundsätzlicher Art wurden als Zielstellungen für alle folgenden ÖPNV-Planungsvorhaben formuliert: Sicherstellung einer ausreichenden Erschließungsqualität; optimierte Verknüpfung der ÖPNV-Träger untereinander und mit anderen Verkehrsträgern; Beschleunigung; Erhöhung von Komfort und Sicherheit.
- 2) Radverkehr — „Bei den heutigen Verkehrsstärken und Rahmenbedingungen wären auch an der Pichelsdorfer Straße und an der Weißenburger Straße Radverkehrsanlagen notwendig, sowie an der Adamstraße zu prüfen. Im Zusammenhang mit den in Kapitel 5.2 beschriebenen Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsorganisation kann hier aber durch die Verdrängung der Durchgangsverkehre voraussichtlich eine Senkung der Verkehrsmengen erreicht werden, die die Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn erlaubt.“ (S. 14)
- 3) Fußverkehr — Als die größten Defizite aus der Perspektive des Fußverkehrs benennt der Bericht die geringe Aufenthaltsqualität in den Einkaufsbereichen der Klosterstraße und der Pichelsdorfer Straße sowie die teilweise geringe Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen.
- 4) Parkraummanagement — Durch „geeignete“ Formen der

Parkraumbewirtschaftung sollen der kleinräumige Parksuchverkehr und der Kfz-Zielverkehr verringert, der Verkehrsfluss verbessert sowie die so genannte „mittlere Stellplatzauslastung“ abgesenkt werden. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr weist Teile des Konzeptgebietes Wilhelmstadt als „potenzielles Erweiterungsgebiet“ für die Parkraumbewirtschaftung aus, da dort ein hoher Parkdruck sowie das Vorhandensein und die Überlagerung verschiedener Nutzergruppen zusammenfallen. Konzeptionen zum Parkraummanagement beziehen sich naturgemäß nicht auf den Durchgangsverkehr; vielmehr soll versucht werden, möglichst viele Kfz-Eigenverkehre (Binnenverkehre, Quell- und Zielverkehre) auf den ÖPNV und den Radverkehr zu verlagern. Der StEP Verkehr weist zudem ausdrücklich darauf hin, dass die bewirtschafteten Gebiete groß genug gewählt sein sollten, um ein Ausweichen auf benachbarte, nicht bewirtschaftete Areale unattraktiv zu machen. (Man könnte es auch umgekehrt formulieren: Ein kleinteiliges, konzeptionsloses Aufstellen von ein paar Parkscheinautomaten ist als schlechte behördliche Abzocke unbedingt abzulehnen.) Der „Bericht zum Konzeptgebiet Wilhelmstadt“ empfiehlt, vertiefende Untersuchungen zum Parkraummanagement zwischen dem Knoten Wilhelmstraße/Pichelsdorfer Straße im Norden, der Wilhelmstraße im Westen, der Havel im Osten und der Weverstraße im Süden durchzuführen.

5) Verlagerung und Bündelung von Durchgangsverkehr — Es erscheint sinnvoll, die Gebiets-Durchgangsverkehre in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung differenziert zu betrachten und zu behandeln. Zur Entlastung der „lärmempfindlichen“ Ost-West-Straßenverbindung Schmidt-Knobelsdorf-Straße/Adamstraße/Pichelsdorfer Straße/Weißenburger Straße/Schulenburgstraße vom Durchgangsverkehr müssen die parallel verlaufenden großräumigen Verbindungen Brunsbütteler Damm/Ruhlebener Straße im Norden sowie die Heerstraße im Süden genutzt werden. Im Gegensatz dazu kann die in Nord-Süd-Richtung verlaufende, „höchstbelastete“ Pichelsdorfer Straße relativ kleinräumig durch die Wilhelmstraße entlastet werden. Diese verfüge über ausreichende Kapazitäten, habe eine geringere Einwohnerdichte und stelle niedrigere Ansprüche an die Aufenthaltsqualität.

6) Schwerverkehr — Es wird empfohlen, ergänzend zum nächtlichen Lkw-Verbot in der Weißenburger Straße (22 – 6 Uhr), auch in der Pichelsdorfer Straße als dem „akustisch am stärksten belasteten Bereich“ Maßnahmen zur Verdrängung des durchfahrenden, gebietsfremden Lkw-Verkehrs wenigstens zu untersuchen.

7) Geschwindigkeiten — In Adamstraße, Pichelsdorfer Straße, Weißenburger Straße und Wilhelmstraße wurden bereits Tempo-30-Regelungen für die Nacht eingeführt. Für die nördliche Pichelsdorfer

Straße (zwischen Wilhelmstraße und Adamstraße) wird darüber hinaus eine Verkehrsberuhigung mittels ganztägiger Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Erwägung gezogen. Dadurch würden der „Durchfahrungs-Widerstand“ erhöht, der Lärmpegel deutlich abgesenkt und die Verhältnisse für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Auch in Adamstraße und Weißenburger Straße sind mit hohen Immissionspegeln der Stufe 1 die Voraussetzungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten erfüllt.

8) Verkehrsfluss — Mit den neuen Geschwindigkeitsregelungen müsste eine Anpassung der Lichtsignalprogramme an die nunmehr geringeren Progressionsgeschwindigkeiten einhergehen.

9) Straßenräumliche Maßnahmen — Die Fahrbahnbreite der Pichelsdorfer Straße beträgt zwischen Adamstraße und Spandauer Burgwall etwa 12 m. Ihre beiden Fahrspuren messen zusammen 8 m und sind damit bei den gegebenen Verkehrsmengen deutlich überdimensioniert.

Dementsprechend empfiehlt der Bericht zum Konzeptgebiet eine Verringerung der Fahrspurbreiten auf jeweils 3,25 m. „Die gewonnenen Flächen sollten als gepflasterter, im Notfall überfahrbarer Mittelstreifen ausgebildet werden. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sinken und die Fußgänger-Querungsbedürfnisse einer Geschäftsstraße befriedigt werden. Da der Mittelstreifen zum Queren durch Rollstuhlfahrer, Radfahrer oder Fußgänger mit Kinderwagen zu schmal ist, ist bei der weiteren Planung punktuell die Einrichtung von Mittelinseln zu prüfen.“ (S. 25) Weitere Vorschläge:

Gehwegvorstreckungen; Fahrrad-Anlehnbügel; Parkraummanagement; eine verdichtete Begrünung und zusätzliche Sitzbänke; Lieferzonen. „Die empfohlenen Maßnahmen ermöglichen in Verbindung mit der empfohlenen Tempo-30-Regelung eine Pegelminderung durch Verkehrsverstetigung um 4 – 5 dB (A). Die angestrebte Verdrängung von gebietsfremden Lkw-Verkehren hat ein Minderungspotential von bis zu weiteren 1,5 dB (A).“ (S. 26)

10) Fahrbahnbeläge — seien im Konzeptgebiet von überwiegend guter Qualität.

11) Passiver Schallschutz — Der Einbau von Schallschutzfenstern wurde in den vergangenen Jahren vor allem in der Klosterstraße durchgeführt.

Weitere Hinweise zur Pichelsdorfer Straße aus dem „Bericht zum Konzeptgebiet Wilhelmstadt“: Bei einer Bewertung von Zielerreichungsgraden nach dem Qualitäts-Indikatoren-System schneiden Klosterstraße und Pichelsdorfer Straße am schlechtesten ab. Hervorgehoben wird neben dem geringen Zielerreichungsgrad im „Lärm-Gesundheitsbereich“ vor allem die mangelhafte Einhaltung nutzungsspezifischer Immissionsgrenzwerte an Wohnbauflächen in der Pichelsdorfer Straße. Durch einen geringen Abstand der Gebäude zur Fahrbahn kommt es in Seeburger Straße, Adamstraße

und Pichelsdorfer Straße zu Problemen der direkten Lärmeinwirkung. Das „sehr ungünstige Verhältnis von Fahrbahnen zum gesamten Straßenraum“ in der Klosterstraße und in der Pichelsdorfer Straße führt in der Expertise zu der Schlussfolgerung „hohen Handlungsbedarfs im Straßenraum“, die aber wohl allenfalls in der Pichelsdorfer Straße praktische Konsequenzen haben dürfte. (Denn die Klosterstraße gilt den Stadtplanern – stärkste Belastung hin, stärkste Belastung her – unter der Voraussetzung, dass ihre derzeitige Leistungsfähigkeit erhalten bleiben müsse, als im Grunde genommen unumgestaltbar.) Die Grünausstattung der Wilhelmstadt wird insgesamt als nicht ausreichend klassifiziert.

## TOP 2: Der „Schleichweg“ Krowelstraße und die Situation an der Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße

F. M. stellt erste Ergebnisse seiner Exkursionen und Messungen vor. In der Nähe des Verkehrsknotens Wilhelmstraße/Pichelsdorfer Straße ist am Spandauer Burgwall eine Fahrbahnbreite von 12,30 m vorhanden; die Breite der Fahrspuren beträgt dort insgesamt 8,30 m. Gegenüber dem Regelwerk der RAST, das 3,25 m pro Fahrspur als ausreichend annimmt, besteht also wiederum ein Übermaß an Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr mit immerhin 1,80 m Breite. Die beiden Fahrstreifen in der Krowelstraße sind insgesamt 5,50 m breit. Die verunglückte, unübersichtliche Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße sollte nach Auffassung von F. M. in eine Anordnung mit zwei Einmündungen in die Weißenburger Straße umgebaut werden. Vor allem der Verlauf der „Schleppkurve“ (mit mehreren Radien) von der Weißenburger Straße in die Krowelstraße, der zwar fahrdynamisch optimal, jedoch für das Linksabbiegen ungünstig sei, müsse überdacht und eventuell modifiziert werden. Eine einfache Kurve (mit kleinerem, engerem Radius) oder eine richtige Ecke zwingt die Autofahrer zu vorsichtigerem Verhalten. Als weitere Maßnahmen kämen (vier) Zebrastreifen sowie Leitpflasterungen für Sehbehinderte und Blinde in Frage. — Die in früheren Zeiten ebenfalls überaus beunruhigende Kreuzung Moritzstraße/Galenstraße/Flankenschanze kann als gutes Beispiel dafür gelten, wie sich mit relativ geringen Mitteln, also ohne gleich eine Lichtzeichenanlage ins Werk zu setzen, für ein recht hohes Maß an Verkehrssicherheit sorgen lässt.

TOP 3: Im Stadteilladen hängt seit dem 12. Juni 2013 ein aktuell gültiger Maßnahmenplan für das Sanierungsgebiet Wilhelmstadt aus. Er wurde allerdings bereits im Juni 2012 erstellt. Verkehrliche Maßnahmen im Straßenraum werden gelb, die Neugestaltung von Straßenraum wird ockerfarben dargestellt. Die Pichelsdorfer Straße ist auf dem Plan lediglich in gelber Farbe markiert. Das kann bedeuten, dass für die wichtigste Geschäftsstraße der Wilhelmstadt nicht annähernd genügend Geld

eingepplant worden ist, um die dringend erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung zu finanzieren.

TOP 4: Antrag der Fraktion der SPD in der BVV Spandau zur Kreuzung Heerstraße/Pichelsdorfer Straße/Alt-Pichelsdorf

Über das Piratenpad zur BVV am 12.06.2013 ist die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin (VLB) zum Antrag der Spandauer SPD "Grünpfeil ohne Wirkung" indirekt abrufbar: <https://bv-spandau.piratenpad.de/BVV-Juni13-Antraege?>

Die darin zitierte Verkehrsstromzählung aus dem Jahr 2010 weist für den Kreuzungsbereich Heerstraße/Pichelsdorfer Straße/Alt-Pichelsdorf in der Hauptverkehrszeit (7:00 Uhr - 19:00 Uhr) insgesamt 1.464 nach rechts in Richtung Staaken abbiegende Kfz aus. D. h. pro Stunde 122 Kfz bzw. 2 Kfz pro Minute. Der Geradeausverkehr in Richtung Alt-Pichelsdorf wird für denselben Zeitraum mit immerhin noch 498 Kfz angegeben. Das ergibt einen Durchschnitt von 42 Kfz pro Stunde oder etwa 1 Kfz pro Minute. Demgegenüber hat die Heerstraße in beiden Fahrtrichtungen jeweils zwischen gut 17.000 und über 18.000 Kfz in 12 Stunden zu verkraften. Die Gesamtbelastung beträgt im Untersuchungszeitraum im westlichen Teil der Kreuzung 34.586, im östlichen Teil sogar 36.709 Kfz (oder 3.059 Kfz stündlich oder 51 Kfz pro Minute oder etwa 1 Kfz pro Sekunde).

F. M. ist selber jahrelang die in Rede stehende Route „Pichelsdorfer Straße in Richtung Heerstraße, Weiterfahrt nach Westen in Richtung Staaken bzw. Hamburg“ gefahren. Er berichtet, er habe, wenn es wirklich einmal ganz übel war, maximal 3 bis 4 Ampelphasen an der Kreuzung am Südpark warten müssen. Das sei allerdings sehr selten gewesen, meist so gegen 7:15 Uhr.

Die Mitarbeiter der VLB bezweifeln eine Behinderung des Rechtsabbiegens (unter Ausnutzung der Möglichkeiten, die der Grüne Pfeil normalerweise bietet - Grünpfeilregelung) durch den Geradeausverkehr in Richtung Alt-Pichelsdorf. Vielmehr komme hierfür der mächtige und vorrangige Verkehrsstrom aus der östlichen Heerstraße sowie der gefälligst zu beachtende, die Fahrbahnen querende Fußgängerverkehr in Betracht. Der Nutzen einer baulichen Erweiterung des Stauraumes der Pichelsdorfer Straße um einen dritten Fahrstreifen erscheint deshalb fraglich. Für die Durchführung einer eventuell erforderlichen verkehrstechnischen Untersuchung fehlten der Behörde zur Zeit leider die notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen.

Der „Strombelastungsplan“ der Verkehrslenkung Berlin, der nach den Erhebungen vom 7. Juni 2010 über das Verkehrsaufkommen im Kreuzungsbereich Heerstraße/Pichelsdorfer Straße erstellt worden ist, verdeutlicht mit Hilfe einer Matrix die Anteile der vier „Knotenarme“ (mit ihren spezifischen stündlichen Knotenarmbelastungen bzw. Verkehrsstärken [Kfz/Std.]) an der Querschnittsbelastung zu den ermittelten Zeiträumen maximalen Kraftfahrzeugverkehrs, nämlich zwischen 7:00 und 8:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

Abbiegevorgänge von der Pichelsdorfer Straße (Arm 4) nach rechts in die Heerstraße-West (Arm 1) zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr = 59 Kfz. Hinzu zu addieren sind die Abbiegevorgänge von Arm 4 nach Arm 3 (Heerstraße-Ost) = 213 Kfz und der Geradeausverkehr nach Arm 2 (Alt-Pichelsdorf) = 23 Kfz.

In der Summe ergibt das 295 Kraftfahrzeuge pro Stunde oder 5 Kfz pro Minute.

Entlastend wirkt sich die Linksabbiegerspur in Richtung Berlin auf der Pichelsdorfer Straße aus. Mathematisch müsste auch diese in die Berechnungen einfließen. Leider ist die entsprechende rechentechnische Auswerteroutine im gegenwärtigen standardisierten Modell der VLB nicht enthalten.

Festzuhalten bleibt: Es sind 5 Kraftfahrzeuge pro Minute im Zeitintervall maximaler Belastung am Morgen (7:00 Uhr - 8:00 Uhr) und 7 Kraftfahrzeuge ( $410 / 60 = 6,83333$ ) pro Minute im Zeitraum maximalen Verkehrsaufkommens am Nachmittag (16:00 Uhr - 17:00 Uhr), die aus der Pichelsdorfer Straße in den untersuchten Kreuzungsbereich einfahren, bislang kaum zu vermeiden. Es kann deshalb durchaus zu gewissen Wartezeiten kommen, die sich jedoch erfahrungsgemäß im Rahmen des Erträglichen bewegen.

TOP 5: Am Dienstag, dem 28. Mai 2013, kam es gegen 9:20 Uhr an der Kreuzung Klosterstraße/Brunsbütteler Damm/Ruhlebener Straße zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Ein Radfahrer, der geradeaus in Richtung Rathaus fahren wollte, wurde von einem nach rechts in die Ruhlebener Straße abbiegenden Lkw erfasst und etwa 20 Meter mitgeschleift. Der 50 Jahre alte Mann verstarb noch am Unfallort. Es wird davon ausgegangen, dass der Lkw-Fahrer (51) den Radfahrer auf Grund des so genannten toten Winkels beim Abbiegemanöver übersehen und getötet habe. Im Kreuzungsbereich und den ihn umgebenden Hauptverkehrsstraßen kam es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und Staus. Die vollständige

Wiederfreigabe der Kreuzung für den Verkehr konnte von der Polizei erst nach über drei Stunden, gegen 12:30 Uhr, durchgeführt werden.

Die AG Verkehr schlägt vor, bei nächster Gelegenheit einen Referenten vom Deutschen Radfahrer-Verband (DRV) oder vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) zur Sitzung der STV in den Stadteilladen einzuladen. Er könnte darlegen, welche stadtentwicklungspolitischen Konsequenzen die Interessenvertretungen der Radfahrer aus den auch in diesem Jahr leider wieder recht zahlreichen Verkehrsunfällen mit für Radfahrer tödlichem Ausgang zu ziehen wünschen. Auch konkrete Vorschläge für den Radverkehr im Sanierungsgebiet Wilhelmstadt wären von Interesse.

R. Tantow  
14.06.2013