

Weißenburger Straße, Knotenpunkt mit der Götzelstraße / Krowelstraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Signalisierung des Knotenpunktes mit einer Lichtsignalanlage.</p> <p>Durch abgestellte Fahrzeuge in den zuführenden Straßen und im unmittelbaren Knotenpunktbereich sind die Weißenburger Straße und Götzelstraße aus der untergeordneten Krowelstraße sehr schwer einsehbar. Auch für querende Fußgänger sind aufgrund der abgestellten Fahrzeuge die Sichtbedingungen auf den Kfz-Verkehr schlecht.</p> <p>Eine Lichtsignalanlage kann die Sicherheit am Knoten für den Kfz-Verkehr und den Fuß- und Radverkehr erhöhen. Das Problem der schlechten Sichtbedingungen lässt sich somit jedoch nicht lösen.</p> <p>Der Versatz der nördlichen zur südlichen Einmündung Krowelstraße ist ungünstig für eine Lichtsignalanlage, da sich daraus lange Räumwege, Umlauf- und Sperrzeiten ergeben. Darunter leidet die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer in allen Zufahrten. Zudem sind wegen des Versatzes die Einmündungen der Krowelstraße aus Sicherheitsgründen unter Umständen getrennt voneinander zu signalisieren. Dies hat eine weitere Verschlechterung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit zur Folge.</p>	mittlere Kosten	nein, da eine Lichtsignalanlage die Probleme der Freihaltung der Sicht nicht löst, sie für den Versatz zwischen den Einmündungen Götzelstraße und Krowelstraße ungeeignet erscheint und zu weiteren Einbußen (Verkehrsqualität) führt
<p>Durch einen Kreisverkehr werden die Sicht- und Abbiegebeziehungen vereinfacht und das Problem mit dem Versatz der Einmündungen Götzelstraße und Krowelstraße gelöst. Mittelinseln oder Fußgängerüberwege in den Knotenarmen erhöhen die Querbarkeit.</p> <p>Aufgrund des Busverkehrs ist jedoch ein großer Kreisdurchmesser erforderlich. Neben der Kfz-Fahrbahn sind zudem die kreisumführenden Gehwege zu bedenken. Ein Kreisverkehr ist somit sehr flächenintensiv. Die erforderlichen Flächen stehen im öffentlichen Straßenraum nicht zur Verfügung.</p>	hohe Kosten, da der Knotenpunkt inkl. der Nebenanlagen vollständig umgebaut werden muss	nein, da die für einen Kreisverkehr erforderlichen Flächen im öffentlichen Straßenraum nicht vorhanden sind und der bauliche und finanzielle Aufwand sehr hoch ist
<p>Durch einen ovalen Kreisverkehr ist die Breitenentwicklung geringer als bei einem kreisrunden Kreisverkehr. Dies führt dazu, dass er besser in den Knotenpunktbereich integriert werden kann. Allerdings ist ein ovaler Kreisverkehr wegen des zu berücksichtigenden Busverkehrs und der Nebenanlagen (Gehwege) weiterhin eine flächenintensive Verkehrsanlage. Die erforderlichen Flächen stehen im öffentlichen Straßenraum nicht zur Verfügung. Grundstückserwerb wäre notwendig.</p>	hohe Kosten, da der Knotenpunkt inkl. der Nebenanlagen vollständig umgebaut werden muss	nein, da die für einen Kreisverkehr erforderlichen Flächen im öffentlichen Straßenraum nicht vorhanden sind und der bauliche und finanzielle Aufwand sehr hoch ist

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 3 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Weißenburger Straße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Durch Vorstreckungen / Verbreiterungen der Seitenräume im Knotenpunktbereich bis an die befahrenen Fahrbahnflächen wird ein Zuparken des Knotenpunktes verhindert. Die Sichtbedingungen für querende Fußgänger und Radfahrer werden verbessert und die Querungswege verkürzt. Um den Versatz der Einmündungen zu entschärfen sollte die südliche Einmündung der Krowelstraße nach Möglichkeit senkrecht und weiter östlich auf die Weißenburger Straße münden.</p>	<p>mittlere Kosten aufgrund der punktuellen Einbauten und der Verschiebung des südlichen Einmündung der Krowelstraße in Richtung Osten</p>	<p>ja, da die Sichtbedingungen verbessert und der Konfliktbereich des Versatzes der Einmündungen Krowelstraße entschärft werden kann</p>
<p>Durch den Einbau von Mittelinseln in den Zufahrten der Weißenburger Straße, Götelstraße und Krowelstraße wird der fließende Kfz-Verkehr richtungsbezogen an den Fahrbahnrand verlegt. Dies verhindert das Zuparken des Knotenpunktbereiches. Die Sicht- und Querungsbedingungen werden verbessert. Um den Versatz der Einmündungen zu entschärfen sollte die südliche Einmündung der Krowelstraße nach Möglichkeit senkrecht und weiter östlich auf die Weißenburger Straße münden.</p>	<p>mittlere Kosten aufgrund der punktuellen Einbauten und der Verschiebung des südlichen Einmündung der Krowelstraße in Richtung Osten</p>	<p>ja, da die Sichtbedingungen verbessert und der Konfliktbereich des Versatzes der Einmündungen Krowelstraße entschärft werden kann</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
zur Aufwertung
und Umgestaltung
der Wilhelmstädter
Geschäftsstraßen**

Anlage 3 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Weißenburger Straße

Dezember 2013

Weißenburger Straße, organisatorische Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Es wird ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs erwünscht. Die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen werden nicht nur vom Lkw-Durchgangsverkehr genutzt, sondern auch von Lkw, deren Quelle oder Ziel in den Geschäftsstraßen liegt. Es liegen keine Angaben zum Anteil Lkw-Durchgangsverkehr zum Gesamt Lkw-Verkehr vor. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Anteil des Lkw-Verkehrs auf den Anliegerverkehr (mit Quelle und Ziel in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen) zurückzuführen ist. Dieser wäre von einer Verbotregelung ausgeschlossen, da die Erschließung (Anlieferung etc.) der Geschäftsstraßen weiterhin gegeben sein muss.</p> <p>Eine Anwendung eines Verbotes für den Durchgangsverkehr setzt Kontrollen voraus. Diese können aufgrund es personellen und finanziellen Aufwandes nicht permanent erfolgen.</p> <p>Zudem sind die Adam- und Weißenburger Straße Zufahrts- und Erschließungsstraßen zum Südhafen. Diese sind in / aus Richtung Süden / Südwesten alternativlos. Eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs führt zu einer Verlagerung in andere Problembereiche ist deshalb nicht zielführend.</p>	<p>mittel; die Kosten für die Umsetzung sind zwar gering (Anordnung, Aufstellen von Beschilderung), allerdings sind für eine Durchführung Kontrollen erforderlich. Diese sind mit einem erheblichen personellen und finanziellen Aufwand verbunden.</p>	<p>nein, da aussagekräftige Aussagen zur Zusammensetzung des Lkw-Verkehrs fehlen (Anteil Durchgangsverkehr / Anteil Anliegerverkehr) und das Problem lediglich auf andere Straßen / Bereiche verlagert wird.</p> <p>Vielmehr sind Maßnahmen am Straßenraum und bei der Verkehrsorganisation (Tempo 30) zielführender, um die Auswirkungen (Luft- und Lärmbelastung) des Lkw-Verkehrs zu mindern.</p>
<p>Derzeit gilt eine Tonnagebeschränkung für die Schulenburgbrücke. Diese gilt aufgrund ihres baulichen Zustandes. Die Schulenburgbrücke soll saniert werden bzw. es soll einen Ersatzneubau geben. Die Tonnagebeschränkung soll auf Wunsch der Bürger aufrechterhalten werden.</p> <p>Die Tonnagebeschränkung gilt derzeit aufgrund der Baufähigkeit der Brücke. Mit Sanierung der Brücke entfällt dieser Anordnungsgrund. Ein aufrechterhalten der Beschränkung gilt aus diesem Grund als wenig aussichtsreich.</p> <p>Eine Anwendung einer Beschränkung setzt Kontrollen voraus. Diese können aufgrund es personellen und finanziellen Aufwandes nicht permanent erfolgen.</p>	<p>mittel; die Kosten für die Umsetzung sind zwar gering (Anordnung, Aufstellen von Beschilderung), allerdings sind für eine Durchführung Kontrollen erforderlich. Diese sind mit einem erheblichen personellen und finanziellen Aufwand verbunden.</p>	<p>nein, da mit Sanierung der Brücke der Anordnungsgrund nicht mehr gegeben ist.</p> <p>Vielmehr sind Maßnahmen am Straßenraum und bei der Verkehrsorganisation (Tempo 30) zielführender, um die Auswirkungen (Luft- und Lärmbelastung) des Lkw-Verkehrs zu mindern.</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 3 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Weißenburger Straße

Dezember 2013