

Pichelsdorfer Straße, Querschnittsaufteilung zwischen Wilhelmstraße Straße und Adamstraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Teilumbau des Straßenraumes mit baulicher Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m. Für den Teilumbau werden Gehweg, Parkstände und Baumbestand auf einer Seite der Pichelsdorfer Straße erhalten, auf der anderen Straßenseite jedoch verändert / zur Reduzierung der Fahrbahnbreite neu angelegt.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Auf einer Straßenseite würde mehr Raum für den Fußverkehr und für Auslagen von Geschäften zur Verfügung stehen.</p> <p>Beidseitige Parkstände und Begrünung haben als wichtige Elemente weiterhin im Straßenraum bestand. Für den Radverkehr können auch bei einem entsprechenden Umbau keine gesonderten Anlagen im Straßenraum vorgesehen werden. Dies setzte eine Tempo 30-Regelung voraus, damit der Radverkehr gesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.</p>	<p>Einseitiges versetzen der Borde, anpassen der Oberflächenbefestigung, Fällung sowie Neupflanzung der Straßenbegrünung im gesamten Abschnitt erfordern umfangreiche und damit kostenintensive bauliche Maßnahmen.</p>	<p>ja</p>
<p>Die Pichelsdorfer Straße bietet derzeit keine Anlagen für den Radverkehr. Ein anlegen von Schutzstreifen für den Radverkehr auf der vorhandenen Fahrbahn der Pichelsdorfer Straße ist möglich. Allerdings nur zu Lasten des Parkens auf einer Straßenseite.</p> <p>Eine Wegnahme von rund der Hälfte der Parkstände erscheint vor dem Hintergrund der sehr hohen Parkstandsauslastung und der für die Geschäftstreibenden in der Pichelsdorfer Straße existenziellen Erfordernis der Parkstände als nicht vermittel- und umsetzbar.</p>	<p>Gering, da eine Umsetzung über eine Markierung erfolgen kann</p>	<p>nein, da rund die Hälfte der Parkstände entfallen würde</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

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

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Eine Reduzierung der Fahrbahn auf das für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs erforderliche Maß ist über den Einbau eines Mittelstreifens möglich. Die vorhandene 8 m breite Fahrbahn wird hierzu durch einen 1,5m breiten Mittelstreifen in zwei 3,25 m breite Fahrbahnen getrennt. Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Es wird ein zusätzlicher Schutzraum für querende Fußgänger geschaffen. Dieser ist jedoch mit 1,5 m sehr schmal und sollte deshalb regelmäßig um Mittelinseln mit Regelbreiten von 2,5 m ergänzt werden. In den Bereichen der Mittelinseln sind ein Versatz der Fahrbahn und ein Verzicht auf das Parken erforderlich. Die Mittelinseln sollten gemeinsam mit Gehwegvorstreckungen angelegt werden.</p>	hoch, da diese Lösung im gesamten Straßenabschnitt erforderlich ist	ja
<p>Eine Reduzierung der Fahrbahn auf das für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs erforderliche Maß ist auch über den Einbau von sogenannten Mehrzweckstreifen am Fahrbahnrand möglich. Hierzu werden von der vorhandenen 8 m breiten Fahrbahn jeweils links und rechts 0,75 m anders baulich ausgeführt, um den Kfz-Verkehr zu vermitteln, dass diese Bereiche nicht zum Fahrraum gehören.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Problematisch ist, dass die Mehrzweckstreifen v.a. durch Rad fahrende als Radverkehrsanlage missverstanden werden könnten. Aufgrund seiner geringen Breite von 0,75 m ist dies mit erheblichen Gefahren für den Radverkehr verbunden (fehlender Abstand zum angrenzenden Parken und zum vorbeifahrenden Kfz-Verkehr).</p>	hoch, da diese Lösung im gesamten Straßenabschnitt erforderlich ist	nein, aufgrund des Gefährdungspotenzials für den Radverkehr

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

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

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Pichelsdorfer Straße, Querschnittsaufteilung zwischen Adamstraße und Heerstraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Teilumbau des Straßenraumes mit baulicher Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m. Für den Teilumbau werden Gehweg, Parkstände und Baumbestand auf einer Seite der Pichelsdorfer Straße erhalten, auf der anderen Straßenseite jedoch verändert / zur Reduzierung der Fahrbahnbreite neu angelegt.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Auf einer Straßenseite würde mehr Raum für den Fußverkehr und für Auslagen von Geschäften zur Verfügung stehen.</p> <p>Beidseitige Parkstände und Begrünung haben als wichtige Elemente weiterhin im Straßenraum bestand. Für den Radverkehr können auch bei einem entsprechenden Umbau keine gesonderten Anlagen im Straßenraum vorgesehen werden. Dies setzte eine Tempo 30-Regelung voraus, damit der Radverkehr gesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann.</p>	<p>Einseitiges versetzen der Borde, anpassen der Oberflächenbefestigung, Fällung sowie Neupflanzung der Straßenbegrünung im gesamten Abschnitt erfordern umfangreiche und damit kostenintensive bauliche Maßnahmen.</p>	<p>ja</p>
<p>Die Pichelsdorfer Straße bietet derzeit keine Anlagen für den Radverkehr. Ein anlegen von Schutzstreifen für den Radverkehr auf der vorhandenen Fahrbahn der Pichelsdorfer Straße ist möglich. Hierzu ist jedoch ein Verlegen des Parkens halbseitig auf den Gehweg bzw. die Bereiche zwischen dem vorhandenen Straßenbaumbestand erforderlich.</p> <p>Das Verlegen der Parkstände hat eine Reduzierung der Anzahl zur Folge. Diese scheint aufgrund der in diesem Abschnitt vorhandenen Reserven vertretbar – ist jedoch im Rahmen der weiteren Konzeptbearbeitung weiter zu untersuchen.</p>	<p>Gering, da eine Umsetzung über eine Markierung erfolgen kann</p>	<p>ja, allerdings sind die Auswirkungen auf die Parkraumsituation näher zu untersuchen (Wegfall von Parkständen)</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Pichelsdorfer Straße, punktuelle Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Der Einbau von Fahrbahnverschwenkungen (Versatz) führt zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und zur Erhöhung des Widerstandes für den Durchgangsverkehr.</p> <p>Fahrbahnverschwenkungen sind jedoch städtebaulich unbefriedigend. Durch die von in regelmäßigen Abständen von einer zur anderen Straßenseite wandernden Fahrbahn wirkt der Straßenraum unruhig.</p>	hoch, da Borde versetzt und ggf. Anpassungen an den Oberflächen und der Begrünung vorgenommen werden müssen.	nein
<p>Durch den Einbau von Gehwegvorstreckungen in regelmäßigen Abständen werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen. Zudem wird in diesen Bereichen die Fahrbahn baulich auf das für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m verengt – mit dem Effekt, die gefahrenen Geschwindigkeiten anzupassen / zu reduzieren und den Widerstand für den Durchgangsverkehr zu erhöhen.</p> <p>Bei der Anlage von zusätzlichen Querungsstellen ist jedoch darauf zu achten, diese nicht zu nah an vorhandene Lichtsignalanlagen / Fußgängerüberwege zu positionieren.</p> <p>Bei Anlage von Gehwegvorstreckungen müssen partiell Parkstände entfallen. Der Verlust an Parkständen hält sich jedoch aufgrund der geringen Entwicklungslänge der Gehwegvorstreckungen in Grenzen.</p>	gering, da eine bauliche Anpassung nur punktuell erfolgen muss	ja
<p>Durch den Einbau von Mittelinseln in regelmäßigen Abständen werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen. Zudem wird in diesen Bereichen die Fahrbahn baulich auf das für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 2*3,5 m verengt – mit dem Effekt, die gefahrenen Geschwindigkeiten anzupassen / zu reduzieren und den Widerstand für den Durchgangsverkehr zu erhöhen.</p> <p>Bei der Anlage von zusätzlichen Querungsstellen ist jedoch darauf zu achten, diese nicht zu nah an vorhandene Lichtsignalanlagen / Fußgängerüberwege zu positionieren.</p> <p>Bei Anlage von Mittelinseln müssen partiell Parkstände entfallen. Der Verlust an Parkständen hält sich jedoch aufgrund der geringen Entwicklungslänge der Mittelinseln in Grenzen.</p>	gering, da eine bauliche Anpassung nur punktuell erfolgen muss	ja

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Der Knotenpunkt Pichelsdorfer Straße / Spandauer Burgwall ist der nördliche Eingangsbereich in die Geschäftsstraße. Dieser wird dem Kfz-Verkehr jedoch im Bestand baulich kaum vermittelt.</p> <p>Der Knotenpunkt / Platzbereich ist für den Kfz-Verkehr sehr großzügig gestaltet. Der Kfz-Verkehr wird mit hoher Geschwindigkeit trichterförmig in die Pichelsdorfer hineingezogen. Sinnvoll erscheint eine dem Charakter des Platzes als Wohn- und Geschäftsbereich entsprechende Gestaltung.</p> <p>Da für eine mögliche Umgestaltung Knotenpunktes / Platzbereiches sind neben den verkehrlichen Belangen jedoch auch städtebauliche Überlegungen zu berücksichtigen.</p>		<p>nein, nicht zum jetzigen Zeitpunkt; da für eine mögliche Umgestaltung des Knotenpunktes / Platzbereiches neben den verkehrlichen Belangen auch städtebauliche Überlegungen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Denkbar ist jedoch eine Verringerung der Fahrbahnbreite im südlichen Bereich des Knotenpunktes über Gehwegvorstreckungen.</p>
<p>Aufpflasterungen aller Knotenpunkte in der Pichelsdorfer Straße sollen die Benutzung der Pichelsdorfer Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen.</p> <p>Die Aufpflasterung eines gesamten Knotenbereiches ist ein geeignetes Mittel in Wohnstraßen. Die Pichelsdorfer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße. Dies bedeutet, dass sie eine höhere verkehrliche Funktion besitzt. Dies zeigt sich unter anderem auch darin, dass mehrere Buslinien auf ihr verkehren. Aufpflasterungen sind hier nicht das geeignete Mittel zur Beruhigung des Verkehrs. Vielmehr würden sie zu neuen Problemen führen (erhöhte Lärmbelastung durch 10.100 Überfahrten pro Tag, erhöhte Lärmbelastung durch Bus- und Lkw-Verkehr).</p>	gering, da eine bauliche Anpassung nur punktuell erfolgen muss	nein, da Aufpflasterungen auf Hauptverkehrsstraßen nicht das geeignete Mittel.
<p>Durch Haltestellenkaps kann der Bus geradlinig an die Haltestelle heranfahren. Haltestellenkaps sind im Seitenraum weniger Flächenintensiv als Busbuchten. Somit lassen sich die in der Pichelsdorfer Straße an den Haltestellenbereichen beengten Verhältnisse beseitigen. Haltestellenkaps führen zu einer Reduzierung der Fahrbahnbreite, das Zuparken von Haltestellenbereichen wird verhindert. Der Bus fungiert als Pulkführer und bestimmt das Tempo.</p>	gering, da eine bauliche Anpassung nur punktuell erfolgen muss	ja

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

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

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Pichelsdorfer Straße, organisatorische Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Mit Tempo 30 in der Pichelsdorfer Straße wird der Widerstand gegen Durchgangsverkehr erhöht, der Verkehr wird entschleunigt, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung ist geringer, die Aufenthaltsqualität verbessert sich, vorhandene Geschäfte werden bei einem langsameren Vorbeifahren eher gesehen und die Querbarkeit der Pichelsdorfer Straße wird verbessert. Zudem besteht bei Tempo 30 keine Erfordernis von Radverkehrsanlagen.</p> <p>Die Tempo 30 Regelung muss durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden. Geeignete Mittel bestehen mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln. Die Anordnung und Zustimmung erfolgt durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB).</p> <p>Für eine Ausdehnung der auf die Nachtstunden beschränkten Tempo 30-Regelung in der Pichelsdorfer Straße zwischen Wilhelmstraße und Adamstraße auf den gesamten Tag spricht, dass es sich um einen Geschäftsbereich mit Nutzungsüberlagerungen handelt und Radverkehrsanlagen fehlen. Im Abschnitt südlich der Adamstraße ist der Geschäftsbesatz deutlich geringer. Allerdings fehlen auch hier Radverkehrsanlagen.</p>	gering	ja
<p>Geschwindigkeitskontrollen sind hoheitliche Aufgabe der Polizei. Kontrollen haben nur kurzzeitige Auswirkungen auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, d.h. kein nachhaltiger Effekt.</p>	gering	<p>ja, entsprechende Hinweise werden in die Machbarkeitsstudie aufgenommen.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen sind jedoch hoheitliche Aufgabe der Polizei.</p>

Bezirksamt Spandau
 Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 4 Anregungen der Öffentlichkeit zur Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

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 Verbotsregelung 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 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 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>Es wird eine Rückverlegung des „Kladowbusses“ in die Pichelsdorfer Straße erwünscht. Somit bestünde wieder eine direkte Anbindung von Kladow an die Pichelsdorfer Straße und die Erschließung eines größeren Kundenkreises.</p> <p>Im Bestand fahren bereits 3 Buslinien in dichter Taktfolge die Pichelsdorfer Straße (Abschnitt Adamstraße – Weißenburger Straße). Die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ist sehr gut. Mit einer weiteren Buslinie ist eine noch stärkere Belastung der Pichelsdorfer Straße durch den Busverkehr (Lärm und Luftschadstoffe) zu erwarten. Des Weiteren leidet die Verkehrsqualität für den Kfz- und öffentlichen Verkehr, da eine Zunahme der Anzahl der Busse und deren Halte an den Haltestellen auch zu einer Zunahme der Behinderung für den übrigen Verkehr führt. Zudem würde die Erschließung der Wilhelmstraße unter der Verlagerung der Buslinie leiden (u.a. Schulstandort).</p> <p>Die vergangene Entscheidung der BVG hinsichtlich der Verlegung des „Kladowbusses“ aus der Pichelsdorfer Straße wurde auf Grundlage wirtschaftlicher und betrieblicher Überlegungen getroffen.</p>	<p>gering</p>	<p>nein, da die Erschließung der Pichelsdorfer Straße bereits sehr gut ist, mit der Verlagerung einer weiteren Buslinie in die Pichelsdorfer Straße Erschließungsdefizite in der Wilhelmstraße entstehen und für die Pichelsdorfer Straße eine Zunahme an Konflikten zu erwarten ist.</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

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

Anlage 4 Anregungen
der Öffentlichkeit zur
Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013

Pichelsdorfer Straße, sonstige Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
Forderung nach einem zentralen Parkhaus.	hohe Kosten	nein, da die Themen Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung / Parkhaus aufgrund ihrer Komplexität außerhalb dieser Machbarkeitsstudie in einer gesonderten Untersuchung bearbeitet werden sollten.
Die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen soll verbessert werden, der Metzger Platz ist attraktiv zu gestalten, die Ausstattung mit Straßenmöblierung (Mülleimer, Fahrradbügel) sollte besser sein.	hohe Kosten, wenn – wie beim Metzger Platz – Aufwertungsmaßnahmen großflächig baulich erfolgen müssen	ja
Ersatz fehlender Straßenbäume	gering	ja
intensiveren von Grünpflege und Straßenreinigung	hoch	ja, entsprechende Hinweise werden in die Machbarkeitsstudie eingearbeitet.

Bezirksamt Spandau
 Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 4 Anregungen
 der Öffentlichkeit zur
 Pichelsdorfer Straße

Dezember 2013