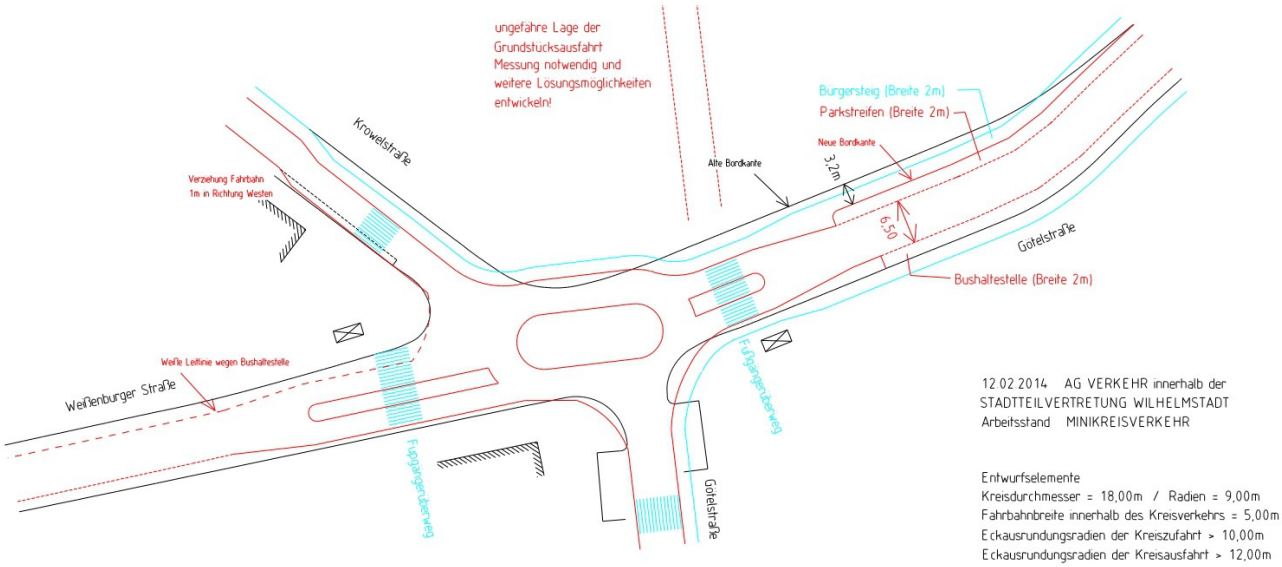
Mitteilung der AG Verkehr Berlin, 24.02.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

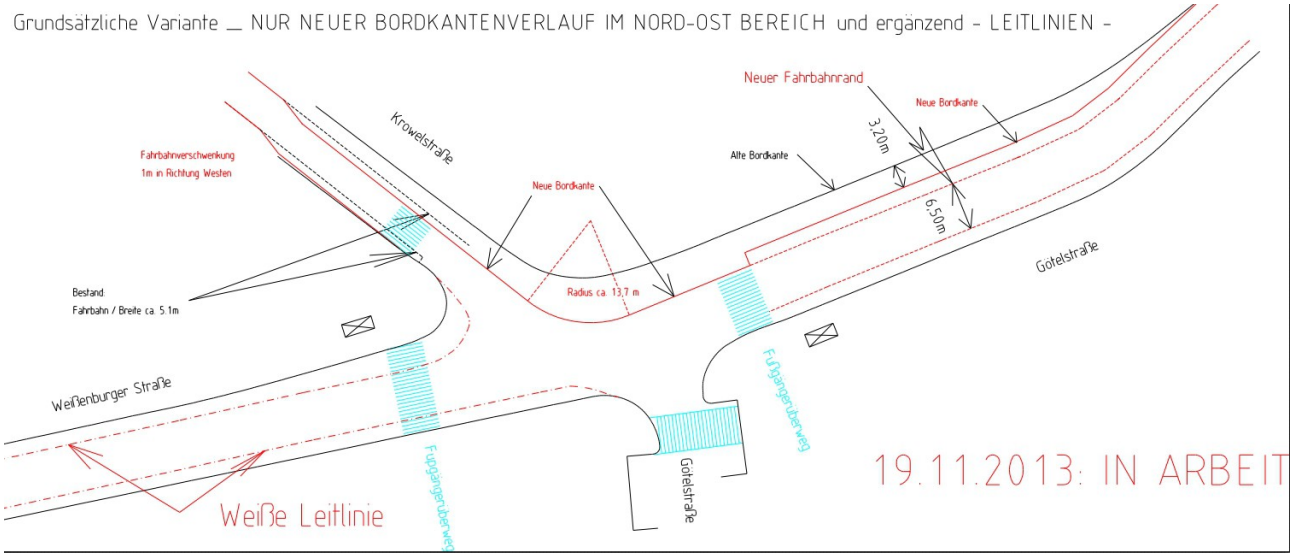
in Ergänzung des Protokolls der AG Verkehr vom 17.02.2014, unserer Sitzung vom 12.02.2014, hier zur weiteren Beratung und Abstimmung für die Sitzung der Stadtteilvertretung am 19.03.2014 einige Details.

Mit freundlichen Grüßen
Frank Meyer

TOP 1
Minikreisverkehr im Bereich Weißenburger Straße / Krowelstraße / Götelstraße, hier der aktuelle Entwurf:



Als weitere Möglichkeit besteht ferner die Einengung der Fahrbahn, ohne Verwendung eines Minikreisverkehrs, wie bereits vorgestellt.



Diese Lösung kann ebenfalls als Möglichkeit in der Erwägung bleiben. In Verbindung mit den umfangreichen Vorschlägen von Frau Ziemann (siehe TOP 1a), ergibt sich auf jeden

Fall eine umfangreiche Beratungsmöglichkeit für die Stadtteilvertretung.

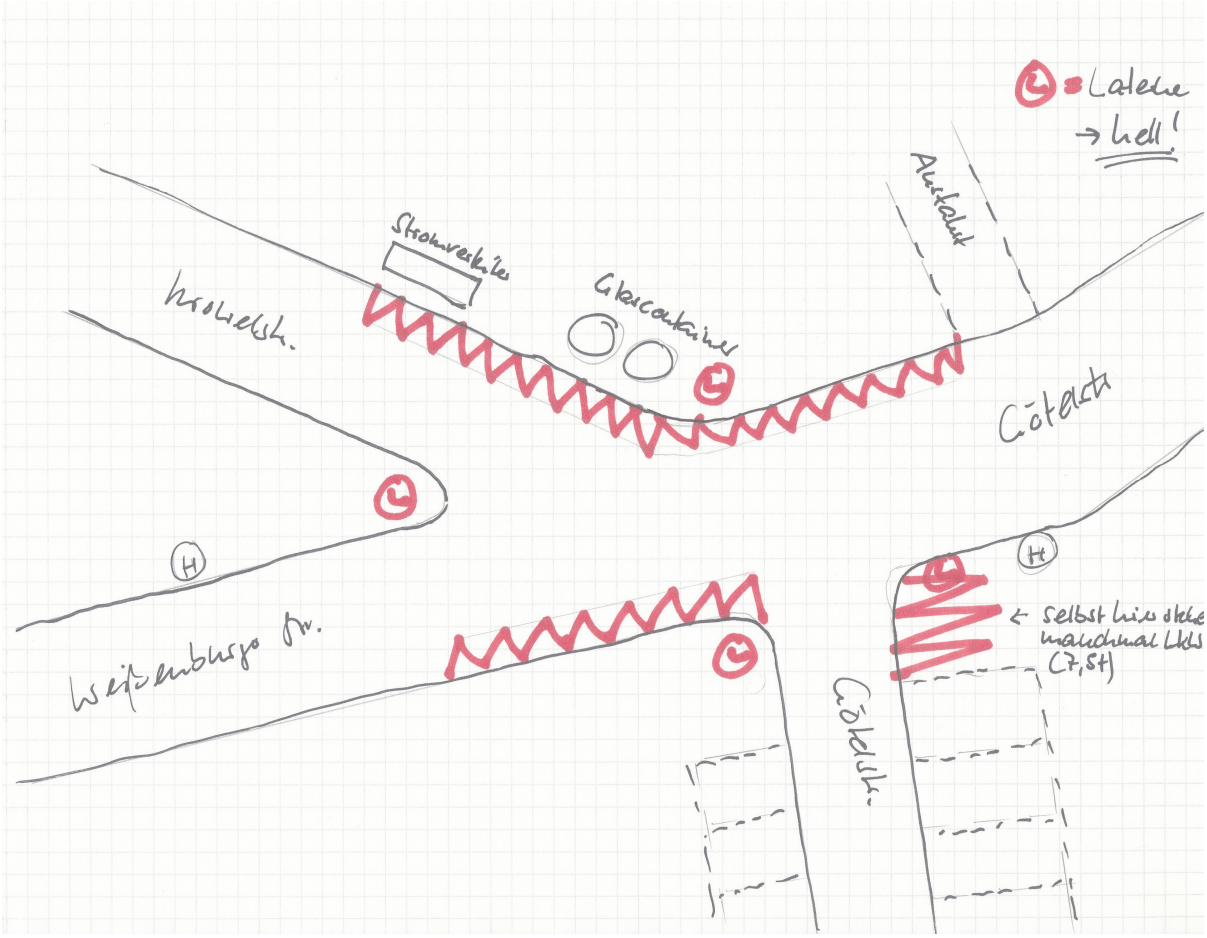
TOP 1a

Vorstellung weiterer Ideen von Frau Ziemann für den Bereich Weißenburger Straße / Krowelstraße / Götelstraße, alternativ zur Möglichkeit Kreisverkehr

Die Vorschläge wurden per E-Mail an die AG Verkehr übermittelt, die Kürzungen betreffen lediglich die Anschreibetexte an den Empfänger.

<u>Am 02.02.2014 schrieb Frau Ziemann:</u>

(...) ich habe mich noch etwas genauer mit der Kreuzung Weißenburger / Krowel- / Götelstr. befasst. Anbei mein Vorschlag mit Skizze (nicht unbedingt maßstabsgetreu):



Die gezackte rote Linie stellt diejenige Zonen auf dem Straßenasphalt dar, die mittels geeigneter Maßnahmen vom Parkraum ausgenommen werden müssen. Hinweis: Fahrbahnmarkierungen werden hier nicht weiterhelfen! Es sollten massive Metall- bzw. Betonpoller sein versehen mit rot-weißen reflektierenden Blenden. Ein durchgehendes Geländer ist natürlich gar nicht zweckmäßig, da es die gewünschte Überquerung der Kreuzung verhindert!

Dieselbe Maßnahme ist für den freien Teil auf dem Bürgersteig (vor der Haltestelle Richtung Schulenburgbrücke) der Götelstr./Weißenburger Str. unerlässlich, da hier auf dem Bürgersteig in letzter Zeit gehäuft kleine LKWs stehen (7,5-Tonner, z.B. vom

Restaurant Kaiserhof).

Die Glascontainer müssen hinter dem Stromverteiler, also in Richtung Wörther Platz, aufgestellt werden.

Beigefügte Fotos

[*Anmerkung Frank Meyer: Die Fotos wurden innerhalb der Sitzung am 12.02.2014 vorgestellt, entfallen an dieser Stelle da die Datenmenge recht hoch ist. Vielen Dank an Frau Ziemann, wir werden diese Bilder auf jeden Fall noch in der März-Sitzung der Stadtteilvertretung vorstellen. In der Februar-Sitzung konnte die AG Verkehr auch aus zeitlichen Gründen nicht innerhalb der Stadtteilvertretung vortragen.*]

sind nicht repräsentativ, da an einem Sonntag-Vormittag aufgenommen - normalerweise sind die PKWs rund um die Ecken ohne jede Lücke geparkt. Es lässt sich jedoch unschwer erkennen, dass weder PKWs noch Fußgänger (ca. 170 cm groß) erkennen können, was sich hinter der Abbiegung verbirgt. Ein vernunftgesteuertes Überqueren der Fahrbahn ist unmöglich. Dieselbe Situation ergibt sich beim Überqueren der Götelstraße zum Erreichen der Haltestelle vor der Schulenburgbrücke.

Wofür mir keine Lösung einfällt, ist das Problem der Linksabbieger, die - von der Schulenburgbrücke kommend - in die Götelstr. einbiegen und dabei heftig die Kurve schneiden, so dass der überquerende Fußgänger massiv verunsichert ist - und auch entgegenkommende PKWs.

Es wäre sinnvoll, vor der Abbiegung Krowelstr./Götelstr. (Richtung Wörther Platz) ein "Achtung Fußgänger"-Schild aufzustellen.

Dass ein bis zwei Laternen zur Ausleuchtung dieser problematischen Kreuzung nicht ausreichen, müsste einleuchten (!). Sinnvoll wäre hier das rötliche Licht, dass einen zusätzlichen Achtung!-Effekt erzielen würde.

Insgesamt erscheinen mir die von mir vorgeschlagenen Maßnahme zweckmäßiger und weniger kostenintensiv als die anscheinend favorisierten Kreisverkehre.

Ich weiß nicht, warum auf einem - für Fußgänger unzweckmäßigen und zusätzlich Parkraum vernichtenden - Kreisverkehr beharrt wird, und bitte, meinen Vorschlag offiziell in die AG Verkehr aufzunehmen. Vielen Dank. (...)

<u>Am 03.02.2014 schrieb Frau Ziemann</u>

(...) was die Linksabbieger von der Krowelstraße in Richtung Ruhleben betrifft (hatte ich als Fußgänger bisher nicht so im Blick): Wie wäre es mit einem großen Spiegel, wie es sie auch vor uneinsehbaren Grundstücksausfahrten gibt? Dann allerdings müsste die Kreuzung tatsächlich hell ausgeleuchtet sein. (...)

<u>Am 11.2.2014 schrieb Frau Ziemann</u>

(...) Noch einige Gedanken zum Kreisverkehr:

In Hessen sind viele kleine Kreisverkehre gebaut worden, sie treffen überwiegend auf

Zustimmung. Der Verkehr soll dadurch ruhiger laufen.

Er hat unbestreitbar einen Signalcharakter (hier fängt die Wilhelmstadt an!) und bietet auch optisch bestimmt einen guten Abschluss der Weißenburger Straße - man könnte die Mittelinsel mit einer Art der Zitronenmelisse bepflanzen (habe den genauen Namen nicht mehr, soll aber anspruchslos sein und muss nur einmal im Herbst zurückgeschnitten werden). Die Beleuchtung wäre auch einfacher zu realisieren, indem man einfach eine Vierer-Leuchte auf die Mittelinsel stellt.

Andererseits weiß ich immer noch nicht, ob sich für die Fußgänger eine Verbesserung ergibt.

Die zweite Frage ist, wohin sich der LKW-Verkehr verlagern wird, denn das wird er garantiert tun. Entweder geht er dann über die Pichelsdorfer Str. oder über die Heerstr./Wilhelmstr., um zur Charlottenburger Chaussee zu gelangen. (...)

TOP 4 Sonstiges

Anbei der Presseartikel zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Vorstellung durch Herr Ritter. **Quelle:** http://www.handelsblatt.com/technologie/das-technologie-update/startup-der-woche/elektroautos-umruestung-ohne-baumassnahmen-moeglich/9415344-2.html

---

BEGINN QUELLE

***Elektroautos* Ich lad' mit (m)einer Laterne** 11.02.2014, 06:00 Uhr

Wer sich ein Elektroauto zulegt, kommt ohne eigenen Stromanschluss – und damit ohne eigene Garage – nicht weit. Das Startup Ebee entwickelt seit Juni 2011 eine Möglichkeit, Autoakkus an Straßenlaternen aufzuladen. von Florian Hückelheim

Strom für das Elektroauto: Künftig könnten die Fahrzeuge an Straßenlaternen aufgeladen werden.
Quelle: Reuters

Anhalten, Stecker rein, Aufladen, fertig. Es könnte für deutsche Elektroautobesitzer so einfach sein, ihr Gefährt im öffentlichen Raum mit Strom zu versorgen – ist es aber nicht. Denn das Ladesäulennetz ist bislang nur spärlich ausgebaut. Allein in Berlin gibt es bislang nur rund 120 öffentliche Ladesäulen. Bis 2015 sollen es 800 sein. Das Startup „Ebee“ aus der Hauptstadt hat sich vorgenommen, den nötigen Strom nicht neu auf die Straße zu bringen, sondern ihn dort zu nutzen, wo er heute schon ist – in jedem Laternenpfahl.

Mit einem Zusatzgerät, das kaum größer als ein Feuerlöscher ist, kann theoretisch jede Straßenleuchte zur Ladesäule erweitert werden. Entscheidend ist dabei neben dem Standort lediglich, ob die Verkabelung und der Netzanschluss einen zusätzlichen Verbraucher zulassen. Eine einzelne Laterne um- beziehungsweise aufzurüsten, kostet laut Ebee weniger als 1000 Euro – beinahe ein Schnäppchen für Kommunen, die auf diese Weise ihr Ladenetz erweitern wollen. Denn bisher waren es neben der Säule selbst vor allem die Erdarbeiten, die den Preis in fünfstellige Höhen trieben und eine flächendeckende „Elektrifizierung“ bremsten.

ALTERNATIVE ANTRIEBE

Zehn Fragen zur Energiewende auf Rädern

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 » alle Bilder

1.: Wie weit kommt ein Elektroauto eigentlich?

Neben dem hohen Anschaffungspreis ist die geringe Reichweite eines der größten Probleme von Elektroautos. Diese beträgt bei den meisten Fahrzeugen 150 bis 200 Kilometer, was in der Regel für den täglichen Bedarf genügt. Für Dienstreisen oder eine Urlaubsfahrt eignen sich E-Autos aber noch nicht. Bei schneller Fahrt auf Autobahnen genauso wie bei Minusgraden sinkt der Aktionsradius deutlich.

Darum setzen einige Hersteller auf Reichweitenverlängerer, sogenannte Range-Extender. Das sind kleine Verbrennungsmotoren, die in der Regel keine Verbindung zu den Rädern haben, sondern lediglich als Generator arbeiten. Bei niedrigem Akkustand springt dieser automatisch an, lädt die Batterie und sorgt während der Fahrt für elektrischen Nachschub.

Bild: PR

Umgekehrt war es auch das schlecht ausgebaute Ladenetz, das manchen kaufkräftigen Interessenten davon abhielt, auf ein rein elektrisches Auto umzusteigen. Zwar lässt sich sagen, dass sich die Zahl der Neuzulassungen von rein batteriebetriebenen Pkws im Jahr

2013 verdoppelt hat. Ein Blick auf die absoluten Zahlen macht jedoch klar: 6000 Elektroautos mehr und damit insgesamt etwa 13.000 auf deutschen Straßen machen den Betrieb von Ladesäulen auch weiterhin zum Zuschussgeschäft.

Umrüstung ohne Baumaßnahmen möglich

SLIDESHOW

ANZEIGE

Eine Frage der richtigen Beleuchtung

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 » alle Bilder

Stromsparen auf urbaner Ebene: Wenn es darum geht, Energie- und CO2-Verbrauch zu reduzieren, spielen Städte die wohl größte Rolle. Zwei Drittel der gesamten weltweiten CO2-Emissionen werden dort produziert. Rund sechs Prozent dieser Emissionen werden durch Beleuchtung verursacht. Die Lösung: Eine optimale Lichtsteuerung, die die Effizienz steigern und Kosten reduzieren kann.

Bild: NASA

Umso wichtiger ist es, dass für investierende Kommunen möglichst geringe Betriebskosten anfallen. Der Ebee-Ladepunkt kann laut Hersteller mit nur geringem Aufwand saisonal dort angebracht werden, wo er am meisten gebraucht wird: Vom Freibadparkplatz wandert das Gerät, das einen integrierten Stromzähler besitzt, im Winter beispielsweise in die Innenstadt oder auf andere große Parkplätze.

Dort können Kunden dann entweder mit einer Art Kundenkarte oder direkt per Smartphone für ihren Ladestrom bezahlen. Noch kostengünstiger in der Anschaffung sind die Ladeanschlüsse des Startups Ubitricity. Rund 300 Euro kostet die Umrüstung. Auch hier wird das Auto an der Laterne geladen, allerdings muss der Kunde sein eigenes spezielles Ladekabel mitbringen. Darin eingebaut ist ein Stromzähler, der selbstständig per Mobilfunk die Abrechnung übernimmt. Ebee habe sich bewusst dagegen entschieden, heißt es. Jeder Kunde solle mit seinem normalen Ladekabel Strom beziehen können.

ENERGIEEFFIZIENZ IN SERIE

Wann kommen die Wasserstoff-Autos?

Unter den Konzernen, die auf Wasserstoff setzen, sind auch deutsche.

Bevor der Strom überhaupt fließen kann, stehen die meisten Elektroautofahrer aber vor einem viel grundlegenderen Problem: Sie müssen einen Parkplatz neben einer Ladesäule finden. Zwar sind viele Flächen speziell gekennzeichnet, allerdings übersehen andere Fahrer auf Parkplatzsuche diesen Hinweis häufig. Bis zur Sommerpause will Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) deswegen eine Privilegierung von Elektroautos im Straßenverkehr durchsetzen. Dass Ladesäulenblockierer künftig rigoros abgeschleppt werden, ist damit aber nicht gesagt. Wie gut, wenn dann die nächste Ladelaterne nicht weit ist.

ENDE QUELLE