

AG Verkehr der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt

Arbeitssitzung vom 8. Januar 2014

Stadtteilladen, Adamstraße, 19:15 Uhr

(Korrigierte und erweiterte Fassung des Protokolls vom 12.01.2014.)

TOP 1: Protokolle der AG Verkehr

Leider werden die Protokolle der AG nicht regelmäßig an die Mitglieder der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt weitergeleitet. Wir bedauern das natürlich außerordentlich, denn wir sehen unsere Aufgabe nach wie vor darin, unser offenes Bürgergremium mit Informationen zu Verkehrsfragen, die die Wilhelmstadt betreffen, zu versorgen. Als Fehlerquelle oder als Verzögerungsgrund haben wir die bislang erforderlichen Zwischenschritte von E-Mail-Verteiler zu E-Mail-Verteiler ausgemacht. Abhilfe könnte dadurch geschaffen werden, dass dem Leiter der AG, Frank Meyer, der Zugriff auf den „Großen Verteiler“ der Stadtteilvertretung ermöglicht wird. Auch die Möglichkeit, Protokolle und Mitteilungen der AG auf der Website der Stadtteilvertretung zu präsentieren, soll in Zukunft systematischer genutzt werden. Emilio Paolini wird deshalb demnächst im Stadtteilladen ein weiteres Seminar zu dem Programm WordPress veranstalten. Ferner wurde in der AG Verkehr die Frage diskutiert, ob nicht 2014 verschiedene Formen von Öffentlichkeitsarbeit ausprobiert werden sollten, „um die Bürger aus ihrem Feierabend herauszulocken“. Machen wir das nicht, dann besteht auch und gerade bei Verkehrsangelegenheiten unter Umständen die Gefahr, dass gut gemeinte, menschenfreundliche Reformvorschläge wie z. B. „Verkehrsentschleunigung in der Wilhelmstadt“ einfach aus Unkenntnis auf emotionale Abwehrhaltungen stoßen. Auch eine Parkraumbewirtschaftung, die bekanntlich bei einigen Gewerbetreibenden in der Wilhelmstadt gewisse Sympathien genießt, ließe sich auf demokratisch akzeptable Art und Weise unmöglich gegen den Willen der Mehrheit der Anwohner verwirklichen.

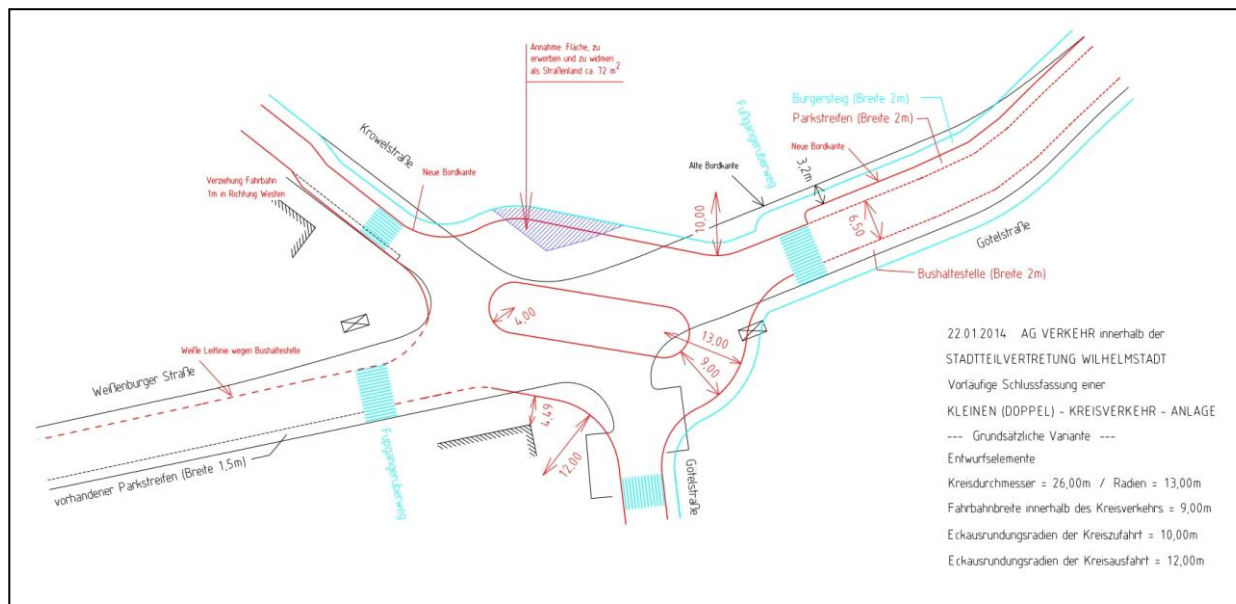
TOP 2: Umgestaltung der Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße (Fahrbahnverengung, Kurvenradien, Kreisverkehre, Fußgängerüberwege)

Frank Meyer rekapituliert zunächst den bisherigen Diskussionstand: Die Variante 1 (Fahrbahnverengung östlich der Krowelstraße um ca. 3 m, deutliche Verkleinerung des Radius` der Rechtskurve in die Krowelstraße, 4 Fußgängerüberwege) dürfte zu einer deutlichen Entschärfung des Gefahrenpotentials im Kreuzungsbereich beitragen. Der für den Autoverkehr zur Verfügung stehende Straßenraum wird reduziert; die Fußgänger werden endlich als halbwegs gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt. Das Linksabbiegen von der Krowelstraße in

Richtung Schulenburgbrücke ist allerdings nicht ideal gelöst. Auch bleibt für die Autofahrer das Problem bestehen, unfallfrei von der Krowelstraße in die Götelstraße zu gelangen — und umgekehrt.

Für die Variante 2 (Kreisverkehr in der Form eines Doppelkreisverkehrs) war zunächst einmal die Frage zu klären, ob der zur Verfügung stehende Platz überhaupt ausreicht. Franks fachgerecht durchgeführte Vermessungsarbeiten brachten das belastbare Ergebnis, dass eine Konstruktion mit Außendurchmessern von 26 m und Fahrbahnbreiten von 9 m durchaus im Bereich des Möglichen liegt. — 26 m Außendurchmesser gelten als Mindestmaß für einstreifig befahrbare kleine Kreisverkehre innerhalb bebauter Gebiete in Deutschland. (Regelwert: 30 – 35 m; Obergrenze: 40 m.) — Die Einfahrt- und Ausfahrtradien (die sog. Eckausrundungsradien) müssten auf $R_Z = 10 - 14$ m (Zufahrt) und $R_A = 12 - 16$ m (Ausfahrt) ausgelegt werden. Das bedeutet, dass „weiche“ Straßenecken erforderlich sind, damit Gelenkbusse und Lastwagen mit Anhängern den Kreisverkehr durchfahren können, ohne die Bürgersteige zu tangieren. Die im Kreuzungsbereich „WeiKroGö“ anzutreffende leichte Hanglage gilt innerorts nicht als Ausschlusskriterium für die Anlage eines Kreisverkehrs.

Aus der Perspektive des Fußverkehrs spricht gegen eine solche Lösung in Form eines kleinen Kreisverkehrs sicherlich, dass damit der dem Kraftfahrzeugverkehr zugeordnete, sowieso schon überproportionierte Raum noch weiter vergrößert wird.



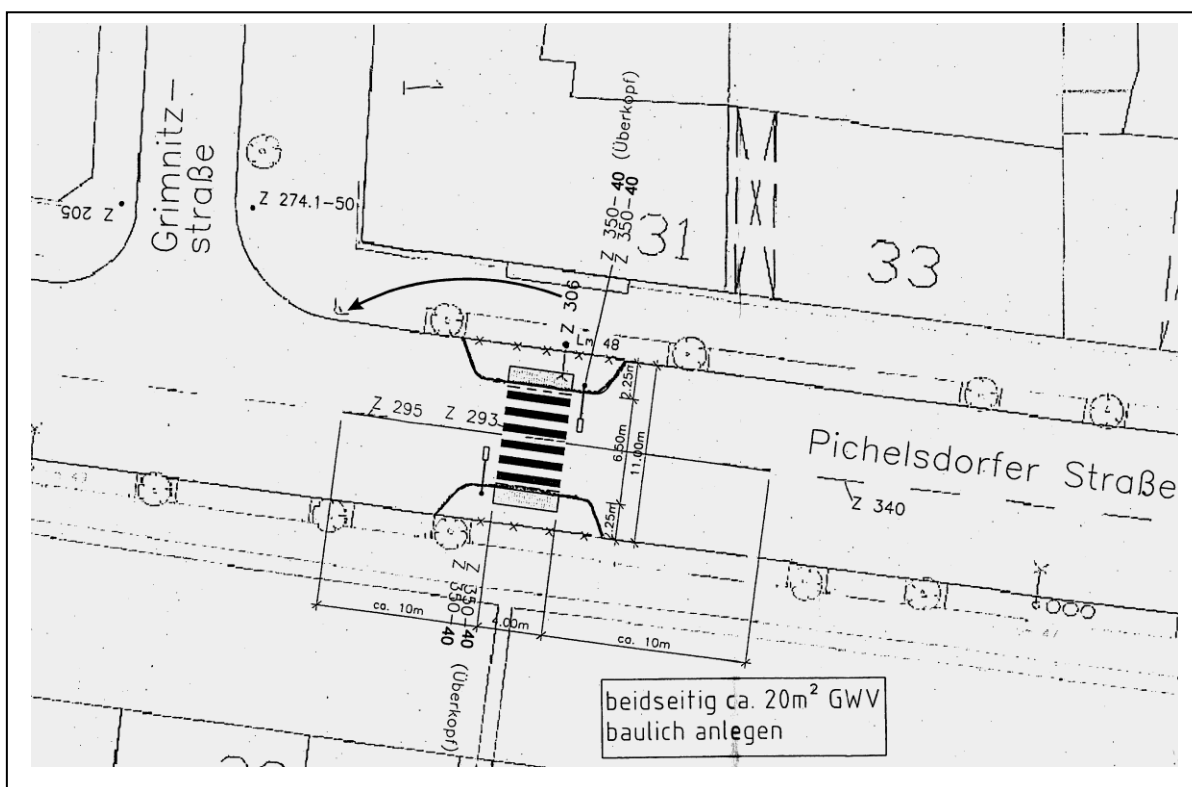
Neu in die Debatte bringt Frank als Variante 3 die sog. Minikreisverkehre, auch Minikreisverkehrsplätze genannt, ein. Sie haben Außendurchmesser

zwischen 13 und 22 m (Schneider) bzw. 14 und 24 m (Lindenbach). Die Breite des Kreisrings wird bei $D = 22$ m mit $B_K = 6$ m angegeben. Die Eckausrundungsradien liegen zwischen 8 und 10 m. Charakteristisch für diese Bauweise sind die ganz oder teilweise überfahrbaren Mittelinseln oder Kreisinseln. Busse, Lastwagen, Feuerwehr und Schwertransporte könnten also im Notfall ohne Schwierigkeiten jeden Minikreisverkehr durchfahren. Auch hierbei käme wieder eine Ausgestaltung als doppelter Kreisverkehr in Betracht.

Fotografien aus dem Internet, die wir der Stadtteilvertretung vorstellen, jedoch nicht im Protokoll reproduzieren dürfen, legen die Vermutung nahe, dass ein Minikreisverkehr, der von ausdrucksstarken Fahrbahnmarkierungen umgeben wird, sich psychologisch günstig auswirken und als ernst zu nehmende Hemmschwelle gegen ein Passieren der Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit fungieren müsste.

Frau Ziemann, eine Anwohnerin, hat uns per E-Mail folgende Vorschläge zur Umgestaltung der Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße übermittelt: 1) „Die Glascontainer in der Krowelstraße müssen nach hinten [in Richtung Wörther Platz?] verrückt werden.“ 2) Einbringen von „massiven Metallpollern“, um rechtswidriges Parken „rund um die Ecken“ zu verhindern. 3) Anlage von Zebrastreifen. 4) Verbesserung der Ausleuchtung der Kreuzung.

TOP 3: Fußgängerüberweg Pichelsdorfer Straße 31



Die Verkehrslenkung Berlin hat im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Oktober 2013 mittels einer Verkehrsrechtlichen Anordnung (gem. § 45 StVO) bestimmt, dass in Höhe der Pichelsdorfer Straße 31, nahe Grimnitzstraße, ein Fußgängerüberweg gebaut werden soll. Dazu sind zwei Gehwegvorstreckungen mit jeweils 2,25 m Tiefe und etwa 8,90 m Länge (2 x ca. 20 m²) anzulegen. Die Bordsteine am Fahrbahnrand werden abgesenkt. Eine Lichtsignalanlage ist nicht vorgesehen.

TOP 4: Weitere Themen und Projekte der AG Verkehr

1) Elektrofahrzeuge: Einrichtung von Stellplätzen mit Ladestationen, evtl. in Laternenmasten, in der Wilhelmstadt. Teilnahme an einem Pilotprojekt des Senats? Recherche zu: Euref AG, Europäisches Energieforum, Gasometer, Reinhard Müller.

2) Bullengrabengrünzug: Beschäftigung mit der „Beauftragung“ zur Entwicklung von Konzepten für die Fortführung des Grünzuges über Klosterstraße, Nebenfahrbahn Klosterstraße, Ziegelhof, Straßburger Straße zum Uferwanderweg an der Havel (2013). Drei prinzipiell unterschiedliche Herangehensweisen und Lösungsansätze sind unseres Erachtens denkbar: a) unterirdisch (Nutzung der U-Bahn-Vorstreckung für eine Unterführung); b) ebenerdig (Fußgängerüberwege, FGÜ), c) eine Brückenkonstruktion (evtl. aus Holz, mit Wildbrücken als Modell, Vorbild, Archetyp).

3) Vermessungsarbeiten an der Kreuzung Spandauer Burgwall/Krowelstraße/Straßburger Straße. Auch hier die Überprüfung der Möglichkeiten zur Anlage eines (Mini-)Kreisverkehrs.

4) Melanchthonplatz: „Die Kirche ist in eine Solitärposition gedrängt worden.“

5) Zustand der Straßenbäume in der Pichelsdorfer Straße: Die meisten sind krank und müssen wahrscheinlich gefällt werden. Nach Aussage von Herrn Spitz (Leiter Tiefbauamt) ergebe sich daraus im Rahmen der Sanierungsprojekte jedoch die Gelegenheit von Neuanpflanzungen, und zwar relativ unabhängig vom alten Standort und den vorhandenen Straßenquerschnitten.

TOP 5: Termine

Die AG Verkehr der STV Wilhelmstadt trifft sich am zweiten Mittwoch eines jeden Monats um 19:00 Uhr im Stadteilladen in der Adamstraße. Die nächsten Termine: 12. Februar, 12. März und 9. April 2014.

Reinhard Tantow
23. Januar 2014