

AG Verkehr der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt
Arbeitssitzung vom 13.11.2013
Stadtteilladen, Adamstraße, 19:00 Uhr

TOP 1: Planungswerkstätten

Wir haben zunächst die Planungswerkstätten vom 30. und 31. Oktober zur Verkehrskonzeption für Pichelsdorfer Straße sowie Adamstraße und Weißenburger Straße Revue passieren lassen. Der Gedanke erscheint uns einleuchtend, für die recht lange Pichelsdorfer Straße besser nicht so etwas wie einen Masterplan zu entwickeln, der dann unterschiedslos zwischen Wilhelmstraße und Heerstraße zur Anwendung gebracht werden könnte. Zu bevorzugen ist vielmehr eine differenzierte Vorgehensweise auf drei Abschnitten: 1) Zwischen Wilhelmstraße und Weißenburger Straße; 2) zwischen Weißenburger Straße und Adamstraße; 3) zwischen Adamstraße und Heerstraße. Auf den nördlichen Bereich um den Metzger Platz sollten sich unseres Erachtens — nicht zuletzt auf Grund der nur begrenzt vorhandenen Finanzmittel — die stadtplanerischen Bemühungen fokussieren. Für diesen Abschnitt der Pichelsdorfer Straße ist die relativ breite Fahrbahn (12 m) charakteristisch, die es ermöglicht, dem fließenden Verkehr zwei Fahrspuren mit jeweils 4 m Breite zur Verfügung zu stellen. Eine Reduzierung der Fahrspurenbreite auf 6,5 m wäre möglich und im Einklang mit den „Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, 2006). Wünschenswert darüber hinaus im Sinne der Lärminderung und der Reduzierung der Feinstaubbelastung dürfte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch tagsüber auf höchstens 30 km/h sein.

Durch eine solche Kombination von baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sollte sich auch für die Radfahrer eine deutliche verbesserte Verkehrssituation ergeben. Sie könnten in Zukunft relativ gefahrlos die Fahrbahn der Pichelsdorfer Straße nutzen und würden hoffentlich nicht länger durch ihr im Prinzip verbotenes Befahren der schmalen Bürgersteige die Fußgänger verunsichern, provozieren und manchmal auch verletzen. Kontrovers diskutiert wurde im ersten Workshop allerdings die Frage, ob in der Pichelsdorfer Straße — und überhaupt in der Wilhelmstadt — nach Berliner Vorbildern das Radverkehrsnetz ausgebaut werden sollte. Die Anlage von separaten Radfahrwegen auf Kosten der Fußgängerareale erschien den meisten Diskussionsteilnehmern als eine eher ungünstige Lösung. Die Aufbringung von Markierungen für den Fahrradverkehr auf den Fahrspuren würde letzten Endes eine Verbreiterung der sowieso schon zu breiten Fahrbahn voraussetzen.

Besonders von Seiten der Gewerbetreibenden erfolgte einmal mehr der

Hinweis auf die unbefriedigende Ausstattung der Wilhelmstadt mit Parkplätzen. Über eine Parkraumbewirtschaftung in der Pichelsdorfer Straße müsse sachlich und vorurteilslos nachgedacht werden. Der gegenwärtige Zustand mit einigen wenigen Parkuhren gehöre eindeutig auf den Prüfstand.

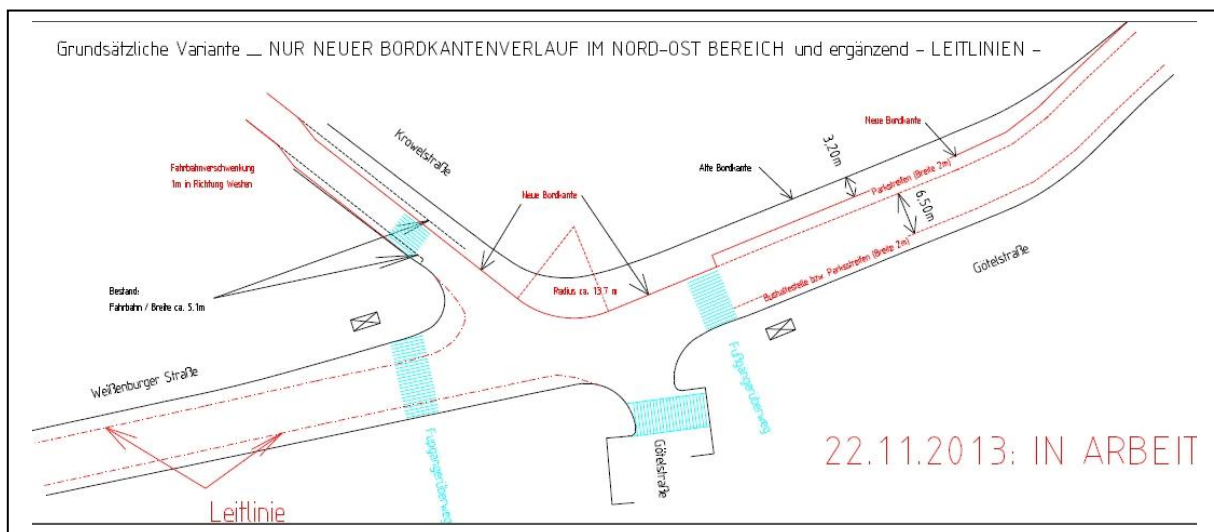
Hervorheben möchte die AG Verkehr bestimmte Aussagen von Herrn Spitz, dem Leiter des Tiefbauamtes. Er erklärte im Einvernehmen mit seinen für Grünflächen zuständigen Kollegen, der Großteil der Straßenbäume in der Pichelsdorfer Straße sei in einem dermaßen schlechten Zustand, dass umfängliche Baumfällungen wohl unvermeidlich werden würden. Das sei einerseits bedauerlich, andererseits aber auch eine Chance für die Planungen im Sanierungsgebiet. Denn man könne deshalb über die Veränderung von Straßenquerschnitten nachdenken, ohne auf den alten, maroden Baumbestand Rücksicht nehmen zu müssen.

Auch für die Adamstraße erwies sich der Grundgedanke einer Aufgliederung in drei differenziert zu behandelnde Abschnitte als fruchtbar: 1) Von der Pichelsdorfer Straße bis zum Förderichplatz; 2) vom Förderichplatz bis zur Konkordiastraße; 3) von der Konkordiastraße bis zum Melanchthonplatz. Der östliche Abschnitt 1 kann als Geschäftsbereich klassifiziert werden. Auch hier ist die Fahrbahn wieder relativ breit, so dass sich Überlegungen, wenigstens den nördlichen Bürgersteig zu verbreitern, um den Leuten einen angenehmeren Einkaufsbummel zu ermöglichen, geradezu aufdrängen. Der mittlere Abschnitt 2 stellt eine Art Übergangszone dar zwischen abnehmender Geschäftstätigkeit und reiner Wohnnutzung. Einzelhandelsunternehmen sind hier nur noch auf der Nordseite der Adamstraße anzutreffen. Der Bürgersteig vor den Geschäften wird durch die schräg parkenden Autos stellenweise bis auf ein Minimum reduziert. Der westliche Abschnitt 3 mit der breiten Kurve zur Wilhelmstraße, zur Schmidt-Knobelsdorf-Straße, zum Melanchthonplatz führt gewissermaßen durch ein Stadtquartier der sozialen Einrichtungen. Dort liegen eine Schule, ein Seniorenwohnheim und die 120 Jahre alte Melanchthon-Kirche eng beieinander. Ein drastischer Rückbau der im alten Geiste der autogerechten Stadt dilatierten westlichen Einfahrt in die Wilhelmstadt und die weitgehende Wiederherstellung des gnadenlos zerstückelten Melanchthonplatzes wären sicherlich wünschenswert.

TOP 2: Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße

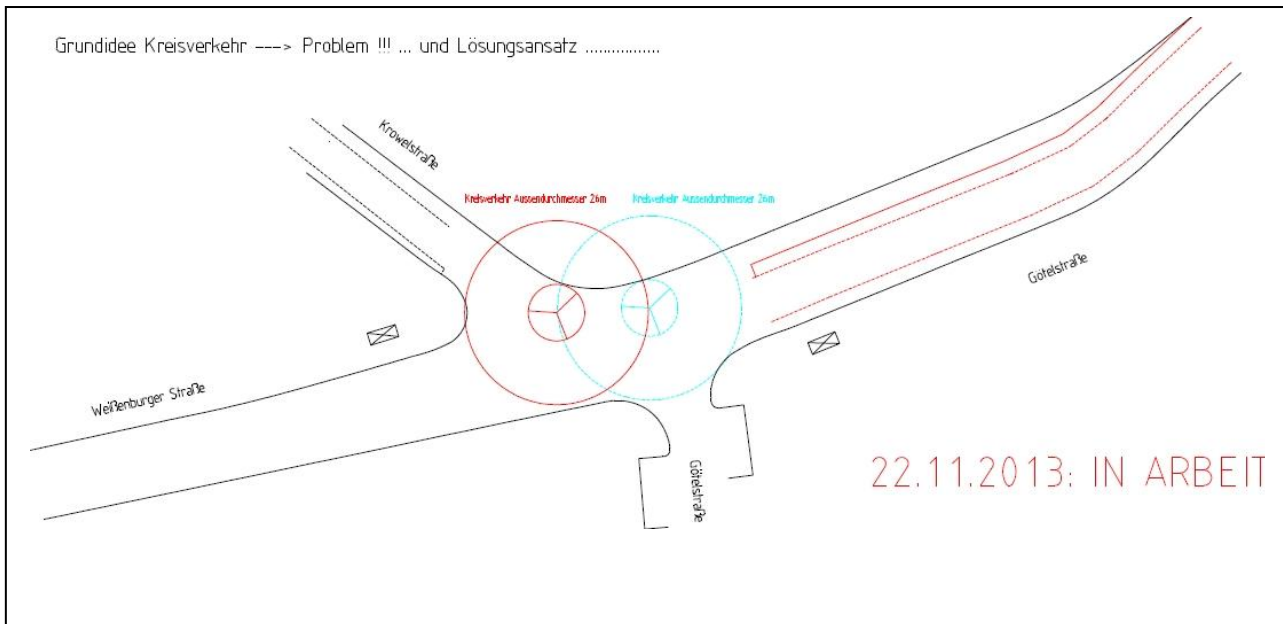
Den Schwerpunkt der Beratungen über die dritte Geschäftsstraße in der Wilhelmstadt, die in die Verkehrsplanungen zum Sanierungsgebiet aufgenommen worden ist, nämlich die Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße bzw. Schulenburgstraße, bildete im

zweiten Workshop die unübersichtliche und deshalb für Verkehrsteilnehmer aller Art gefährliche Kreuzung Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße. Der „Knoten“, der genau betrachtet aus zwei versetzten Einmündungen besteht, gilt nicht als Unfallschwerpunkt. Das kann natürlich damit zusammenhängen, dass insbesondere die Fußgänger es mit gutem Instinkt nach Möglichkeit vermeiden, dort die Fahrbahn zu überqueren. Frank Meyer hat sich die Mühe gemacht, auf der Grundlage der von ihm vorgenommenen Vermessungen einige Lösungsvarianten zeichnerisch darzustellen.

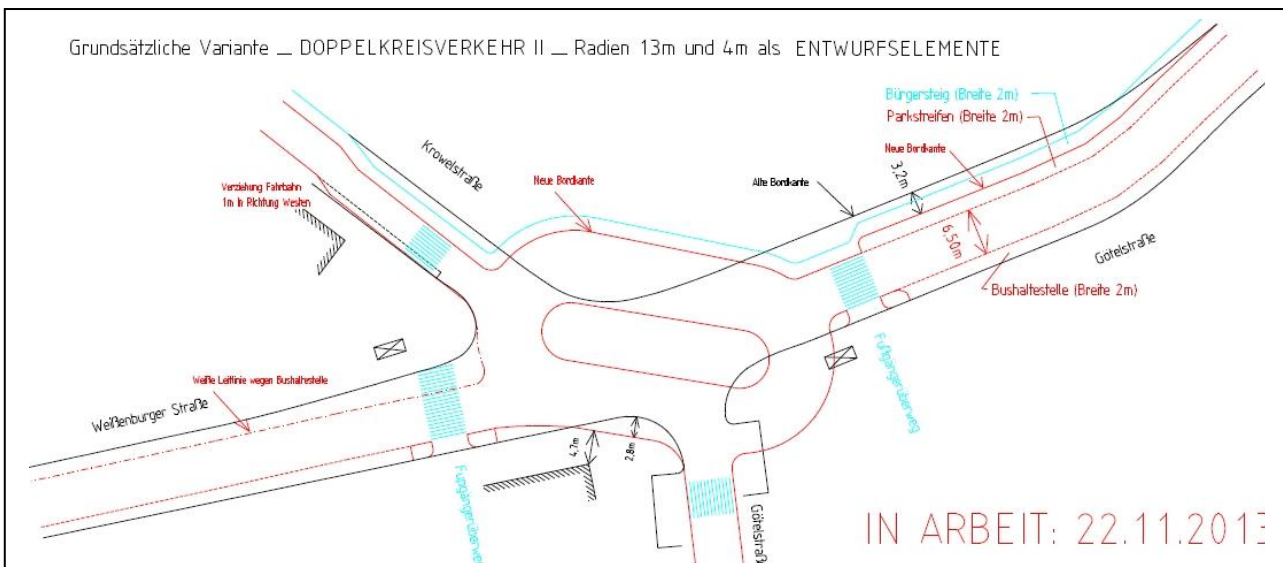


In diesem Entwurf soll östlich der Krowelstraße die nördliche Bordkante der Götelstraße um 3,20 m versetzt werden, um eine Verengung der Fahrbahn auf 10,5 m zu erzielen. Der überaus großzügig bemessene Kurvenradius zur Krowelstraße wird drastisch reduziert, wodurch der Rennstreckencharakter des Straßenabschnitts verschwindet. Auch treten die beiden Einmündungen weiter auseinander; der Knoten erscheint symmetrischer. Westlich der Krowelstraße in der Weißenburger Straße könnten eventuell Leitlinien ausreichen, um den neuen Straßenquerschnitt aufzugreifen und fortzuführen. Die Fahrspurenbreite in der Krowelstraße sollte nicht weiter verengt werden. Es müsste also ein Parkverbot im Bereich der Einmündung ausgesprochen werden, wodurch sich wiederum eine deutliche Verbesserung der Sichtverhältnisse ergäbe. Vier Fußgängerüberwege komplettieren das Arrangement. Auf eine Ampelanlage kann wahrscheinlich verzichtet werden.

Die nachfolgenden Abbildungen sind als erste Annäherungen an die Fragestellung gedacht, ob eventuell sogar die Anlage eines Kreisverkehrs für den Kreuzungsbereich Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße in Betracht käme.

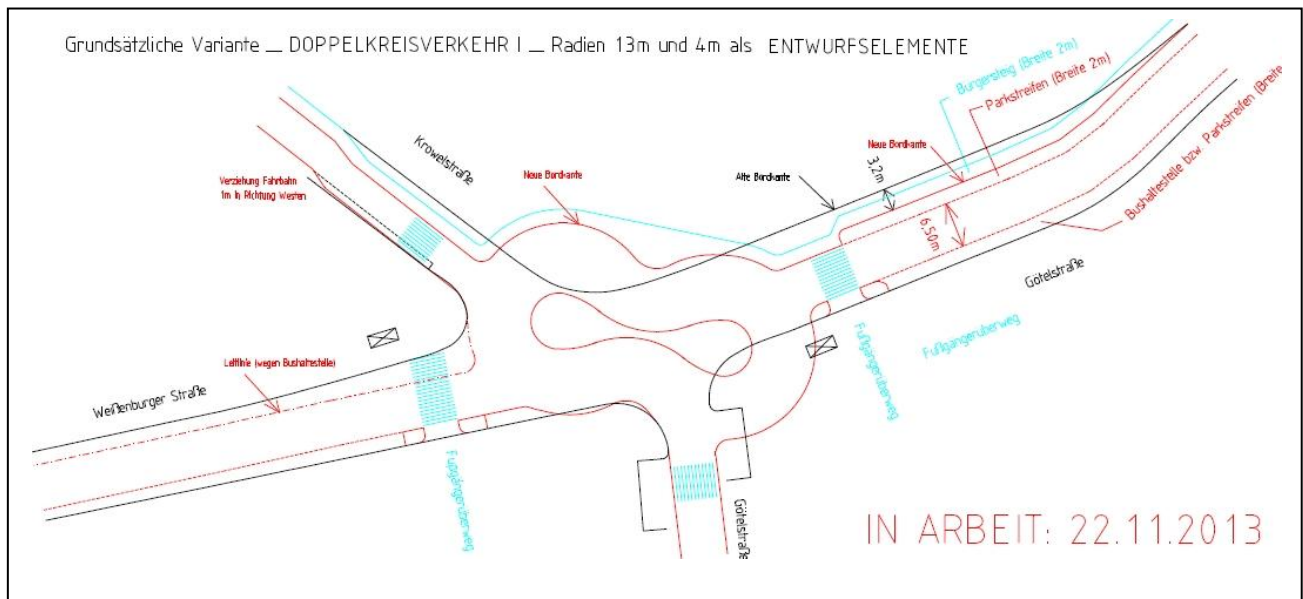


Die beiden Kreise haben einen Außendurchmesser von jeweils 26 m. Die Kreisbahn des Kreises I verläuft durch den Mittelpunkt von Kreis II und umgekehrt.



Man erkennt, dass ein in einem Oval geführter Verkehr durchaus möglich wäre. Aus der Differenz von Außenradius und Innenradius ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 9 m. Hausecken und Wartehäuschen der BVG sind eingezeichnet. Die Bushaltestellen müssten verlegt werden. — Die gestrichelte Linie stellt lediglich eine Leitlinie dar, die selbstverständlich

überfahren werden darf. Auch der Innenbereich des Ovals lässt sich so gestalten, dass er sich im Notfall nicht als Verkehrshindernis auswirkt.



Zum vorläufigen Abschluss von Franks Überlegungen sei noch dessen ästhetisch sicherlich anspruchsvollste Konzeption vorgestellt. Der Kreisverkehr doppelt sich spiegelbildlich und schmiegt sich harmonisch wie ein Jugendstilornament oder wie ein Saiteninstrument in die Stadtlandschaft ein. Im Falle einer Realisierung hätte sich das hässliche Entlein „WeiKroGö“ in einen stolzen Schwan und in eine kleine Sehenswürdigkeit verwandelt. — Frank ist mittlerweile dabei, sich genauer mit den Ein- und Ausfahrtradien von Kreisverkehren und mit sogenannten Minikreisverkehren zu beschäftigen. Wie der Name schon andeutet, erlaubt ein Minikreisverkehr Außenradien bzw. Gesamtdurchmesser, die erheblich unter dem im Regelfall geltenden Minimum liegen. Wir möchten dementsprechend noch einmal ausdrücklich auf den Werkstattcharakter oder den „Arbeitsstandscharakter“ der oben dargestellten Entwürfe hinweisen.

TOP 3: Termine

Die AG Verkehr trifft sich auch 2014 wieder am zweiten Mittwoch eines jeden Monats um 19:00 Uhr im Stadteylladen. Nächste Termine: 8. Januar 2014, 12. Februar 2014, 12. März 2014.

Reinhard Tantow
6. Dezember 2013