

Entwurf einer **Stellungnahme der AG Verkehr** der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt zu der Vorlage:

LK Argus:

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 4: **Anregungen der Öffentlichkeit zur Pichelsdorfer Straße**  
Dezember 2013 (8 Seiten)

Zum besseren Verständnis sollte zunächst die Gliederung der von LK Argus vorgenommenen Auswertung des Bürgerforums vom 30. Oktober 2013 über die zukünftige Verkehrsgestaltung in der Pichelsdorfer Straße zur Kenntnis genommen werden:

- 1) Querschnittsaufteilung (Norden: S. 1/2, Süden: S. 3);
- 2) punktuelle Maßnahmen (S. 4/5);
- 3) organisatorische (verkehrsorganisatorische) Maßnahmen (S. 6/7);
- 4) sonstige Maßnahmen (S. 8).

Von den Gutachtern wird befürwortet: Tempo 30 in der Pichelsdorfer Straße auch tagsüber, unterstützt durch bauliche Maßnahmen (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln), und zwar zwischen Wilhelmstraße und Adamstraße unbedingt, jedoch zwischen Adamstraße und Heerstraße offenbar mit gewissen Vorbehalten wegen des deutlich geringeren „Geschäftsbesatzes“ (vgl. S. 6). Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung wäre jedenfalls im Prinzip eine Voraussetzung dafür geschaffen, dass "der Radverkehr gesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann." (S. 1).

Für die Querschnittsaufteilung sollen verschiedene Varianten in den Blick genommen werden. Deren gemeinsamer Nenner ist die "bauliche Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m." (S. 1) Möglich wäre zwischen Wilhelmstraße und Adamstraße:

- 1) Verbreiterung des Bürgersteiges bzw. Versetzen der Borde auf einer Straßenseite (S. 1).
- 2) Einbau eines 1,5 m breiten Mittelstreifens, regelmäßig ergänzt durch Mittelinseln von 2,5 m Breite.

"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." (S. 2)

Für den südlichen Abschnitt zwischen Adamstraße und Heerstraße wird von LK Argus besonderes Augenmerk auf den Radverkehr gelegt.

Variante 1: Verbreiterung des Bürgersteiges auf einer Straßenseite

(entsprechend Vorschlag 1 im Norden).

Variante 2: Anlage von (zwei) Schutzstreifen für den Radverkehr auf der vorhandenen Fahrbahn.

"Hierzu ist jedoch ein Verlegen des Parkens halbseitig auf den Gehweg bzw. die Bereiche zwischen dem vorhandenen Straßenbaumbestand erforderlich. 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." (S. 3)

Die Ausdrucksweise „halbseitiges“ Parken auf dem Gehweg meint vermutlich Halbbordparken, also zwei Räder auf dem Bürgersteig, zwei Räder auf der Fahrbahn.

Als "punktuelle Maßnahmen" für die Pichelsdorfer Straße werden Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln (S. 4) und Haltestellenkaps (S. 5) positiv bewertet. Die Planungen für den Knotenpunkt Pichelsdorfer Straße/Spandauer Burgwall sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen (vgl. S. 5). Als weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen – neben der grundlegenden Positionierung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h – diskutieren die Experten verstärkte Geschwindigkeitskontrollen (S. 6), ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs und die Führung der Buslinie 134 durch die Wilhelmstadt (S. 7) eher kontrovers.

Ausgerechnet unter der Rubrik "sonstige Maßnahmen" findet sich schließlich eine kurze Bemerkung zum Metzger Platz: der sei "attraktiv zu gestalten"! Überhaupt müssten die "Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen" verbessert, fehlende Straßenbäume ersetzt sowie Grünpflege und Straßenreinigung intensiviert werden; auch neue "Straßenmöblierung (Mülleimer, Fahrradbügel)" könne nicht schaden (vgl. S. 8).

"... die Themen Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung / Parkhaus" sollten nach Auffassung von LK Argus "aufgrund ihrer Komplexität außerhalb dieser Machbarkeitsstudie in einer gesonderten Untersuchung bearbeitet werden". (Vgl. S. 8.)

Die AG Verkehr unterstützt selbstverständlich die Grundsatzentscheidung von LK Argus für eine auch am Tage geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Pichelsdorfer Straße. Mit der Reduzierung der Fahrspurenbreite auf insgesamt 6,50 m sind wir ebenfalls einverstanden. Wir freuen uns, dass über Mittelstreifen und Mittelinseln im Straßenabschnitt zwischen Wilhelmstraße und Adamstraße vorurteilsfrei nachgedacht werden soll. Eher skeptisch beurteilen wir zum

gegenwärtigen Zeitpunkt das Vorhaben, im südlichen Bereich zur Heerstraße hin Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn zu markieren. Der ruhende Verkehr müsste dafür zumindest teilweise und „halbseitig“ (Halbbordparken) auf die Bürgersteige verlegt werden. Im Endergebnis würde das bei dem relativ geringen Radverkehr in der Wilhelmstadt zu neuen, unverhältnismäßigen Freiräumen für den Kfz-Verkehr führen. Auch die eingeschränkte Bewegungsfreiheit für die Fußgänger bliebe zu berücksichtigen. Insgesamt scheinen uns die für den Süden der Pichelsdorfer Straße in Erwägung gezogenen Maßnahmen in einem gewissen Widerspruch zu denen in den zentralen und nördlichen Bereichen zu stehen. Dort gilt Verkehrsberuhigung oder Verkehrsentschleunigung als Leitmotiv, die Fahrspurenbreite wird dementsprechend vermindert. Eine Verbreiterung der Fahrspuren zwischen Adamstraße und Heerstraße würde das damit Erreichte geradezu konterkarieren.

Reinhard Tantow  
7. März 2014

#### Nachschrift

Die Stellungnahme der AG Verkehr zur Radverkehrsproblematik bedarf der Ergänzung. Das Argument, Radfahrer seien in der Pichelsdorfer Straße eher selten anzutreffen, deshalb könne man — unter der Voraussetzung von Tempo 30 auch tagsüber — auf die Einrichtung von Radverkehrsstreifen im südlichen Abschnitt getrost verzichten, wurde insbesondere von Herrn Rentzsch kritisiert, der darauf bestand, gewissermaßen in Vorleistung zu treten, um das Radfahren in der Pichelsdorfer Straße wie in der Wilhelmstadt überhaupt attraktiver zu machen und Gefährdungspotentiale zu vermindern. Als Beispiel für eine gut gelungene Integration des Radverkehrs mittels Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn nannte er die Charlottenburger Reichsstraße. Inzwischen hat er auch Fotografien angefertigt, die seine Aussage belegen. Wir werden sie der Stadtteilvertretung bei nächster Gelegenheit vorstellen. — Auf den Bildern ist übrigens zu erkennen, dass in der Reichsstraße auf einen Sicherheitsabstand zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radfahrstreifen verzichtet wurde.

15. März 2014