

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

LK Argus:

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 2: **Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße**

Dezember 2013 (9 Seiten)

Die Gliederung des Textes entspricht etwa der der Anlage 4 zur Pichelsdorfer Straße. Es werden also Maßnahmen zur Querschnittsaufteilung sowie punktuelle und verkehrsorganisatorische Maßnahmen unterschieden.

Die Darstellung der Anregungen aus der Bürgerschaft zu den Straßenquerschnitten (Oktober 2013) nebst Kostenbewertungen und Empfehlungen von LK Argus lässt eine differenzierte Konzeption für drei Abschnitte der Adamstraße erkennen, nämlich für den östlichen Abschnitt zwischen Pichelsdorfer Straße und Förderichstraße (S. 1), den mittleren Abschnitt zwischen Förderichstraße und Konkordiastraße (S. 2/3) und den westlichen Abschnitt zwischen Konkordiastraße und Wilhelmstraße (S. 4).

Für den östlichen Abschnitt zur Pichelsdorfer Straße hin werden von LK Argus keinerlei Maßnahmen zur Neugestaltung des Straßenquerschnitts befürwortet. Die Reduzierung der Breite der Richtungsfahrbahnen (bzw. der Fahrspuren) von 8 m auf das Normalmaß von 6,50 m mit entsprechender Verbreiterung der Bürgersteige von 3,50 m auf 4,25 m wird rundheraus abgelehnt. Die Gehwege seien bereits ausreichend dimensioniert und die hohen Baukosten nicht zu rechtfertigen. Auch der Vorschlag, halbseitiges Parken auf dem Gehweg (Halbbordparken) entlang der südlichen Straßenseite einzuführen, findet keine Zustimmung. Im Ergebnis hätten wir dadurch eine Verbreiterung des südlichen Gehweges von 3,5 m auf 4,5 m und eine Verschmälerung der Fahrspuren von 8 m auf 7 m. LK Argus begründet das negative Votum wiederum mit der ausreichenden Dimensionierung der Gehwege und dem unverhältnismäßigen baulichen Aufwand.

Für den westlichen Straßenabschnitt zum Melanchthonplatz hin sind ebenfalls keine baulichen Maßnahmen zur Veränderung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Eine Begründung fehlt. Lediglich das Schaffen von „Parkständen“ auf dem Gehweg vor der Paul-Moor-Schule wird abgelehnt. Dieser verrückte Vorschlag, dessen Verwirklichung zu einer Verschlechterung der Einsehbarkeit der Adamstraße und damit zu einer Gefährdung der Schulkinder führen würde, kam allerdings beim

Bürgerforum im Stadteilladen keineswegs von den Anwohnern, sondern von einer Expertin, die den 5 m breiten Bürgersteig vor der Schule zu einem „Luxus“ erklären wollte.

Etwas ausführlicher geht LK Argus auf den mittleren Abschnitt zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße ein. Aber auch hier überwiegt die Skepsis gegenüber den Anregungen aus der Wilhelmstadt. Allerdings wird eine Reduzierung der Fahrspurenbreite auf 6,50 m angestrebt. Deren positive Effekte — Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe, Verkürzung der Querungswege für Fußgänger — sind in dem Papier klar benannt. Strittig bleibt indes der krumme Weg zum hehren Ziel. Bauliche Maßnahmen wie Versetzen des Bordes und Neuanlage der Schrägparkstände auf beiden Seiten (S. 2) oder Versetzen des Bordes sowie Neuanlage von Schrägparkständen auf der Nordseite und von Längsparkständen auf der Südseite (S. 3) kommen für LK Argus nicht in Frage. Dies wird einerseits mit den hohen Kosten, andererseits mit dem drohenden Verlust von Parkplätzen (ca. 50 % beim Wechsel vom Schrägparken zum Längsparken auf der südlichen Seite) begründet. Das Planungsbüro bevorzugt die preisgünstigste Variante, nämlich das Verschieben der Schrägparkstände im Norden um 0,85 m und im Süden um 0,65 m in Richtung Fahrbahn. Markierungen und ggf. unterstützende Begrenzungen (Poller o. ä.) würden vermutlich ausreichen; eine kostenintensive Anpassung von Borden und Oberflächenbefestigungen wäre voraussichtlich nicht notwendig. Im Ergebnis könnten die vorhandenen, recht schmalen Gehwege (Südseite: 1,7 m; Nordseite: 2,7 m; Regelmaß bzw. Mindestmaß: 2,5 m) immerhin vollständig von den Fußgängern genutzt werden.

Ein interessantes, vielfältiges Bild bieten die Vorschläge von Bürgern und Verkehrsplanern zu den punktuellen Maßnahmen in der Adamstraße (S. 5-7). Zunächst wird der Einbau einer „überschleppbaren“, also überfahrbaren Mitteltrennung im Bereich des Knotens Pichelsdorfer Straße/Adamstraße in Erwägung gezogen. Wir hätten dann am Ostende der Adamstraße nur noch zwei 3,50 m breite Richtungsfahrstreifen, die überdies an den Fahrbahnrand verlegt werden würden, um die Autofahrer am widerrechtlichen Zuparken des Kreuzungsareals zu hindern. Notwendig erscheint allerdings eine Überprüfung, ob die Leistungsfähigkeit des Knotens durch die Baumaßnahmen, die übrigens zu „geringen Kosten“ zu haben wären, womöglich gravierend beeinträchtigt werden könnte. Alternativ kämen einfache Sperrmarkierungen in Betracht, um die autonomen Falschparker wenigstens behelfsweise zu bessern.

Dem erhöhten Querungsbedarf an der Jägerstraße kann durch Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln oder einen Fußgängerüberweg Rechnung getragen werden. Einige Parkplätze — wir sagen es am besten gleich — müssten entfallen.

Der Schaffung eines zusätzlichen Querungsangebotes am Förderichplatz steht LK Argus ablehnend gegenüber. In der Vorlage (S. 6) gehen jedoch die Himmelsrichtungen ein wenig durcheinander. Gemeint ist allem Anschein nach eine ungesicherte Querungsstelle in nur etwa 50 m Entfernung (in Richtung Westen) von der vorhandenen Lichtsignalanlage an der Kreuzung Adamstraße/Förderichstraße.

Auch die Umwandlung des Fußgängerüberweges an der Konkordiastraße in eine Lichtsignalanlage wird von den Verkehrsplanern nicht für erforderlich gehalten. In „zumutbarem Abstand“ seien 190 m westlich die LSA Wilhelmstraße und 180 m östlich die LSA Förderichplatz zu erreichen. Auch für einen zweiten Fußgängerüberweg westlich der Konkordiastraße bzw. in deren westlichem Bereich wird kein Bedarf gesehen.

Im Gegensatz dazu werden Gehwegvorstreckungen und/oder Mittelinseln für den schlecht einsehbaren, gefährlichen Kurvenbereich der Adamstraße auf Höhe Melanchthonstraße bzw. vor der Paul-Moor-Schule positiv bewertet. „Mit der Anlage einer Querungsstelle besteht zudem die Möglichkeit, den Einfahrbereich in die Adamstraße stärker zu betonen und die Einhaltung der der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h baulich zu unterstützen.“ (S. 7)

Stark in die Defensive gerät die Darstellung von LK Argus bei der Beurteilung des von den Architekten der autogerechten Stadt total verschandelten Melanchthonplatzes. Einerseits wird die bestehende, unmögliche Situation zutreffend beschrieben: „Der westliche Eingangsbereich der Adamstraße auf Höhe des Melanchthonplatzes ist für den Kfz-Verkehr sehr großzügig gestaltet. Der Kfz-Verkehr wird mit hoher Geschwindigkeit trichterförmig in die Adamstraße hineingezogen. Sinnvoll erscheint eine dem Charakter der Adamstraße als Wohn- und Geschäftsstraße entsprechende Gestaltung des Bereiches mit Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer.“ (S. 7) Andererseits beobachten wir die strikte Weigerung, aus den gewonnenen Erkenntnissen auch stadtplanerische Konsequenzen zu ziehen. Die Beseitigung der Misere soll erst zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen werden. Begründung: Für eine mögliche Umgestaltung des Melanchthonplatzes seien neben verkehrlichen Belangen auch städtebauliche Überlegungen zu berücksichtigen. Solche Formulierungen

deuten nicht unbedingt auf eine bereits funktionierende, enge Kooperation zwischen Verkehrsexperten, Stadtplanern und Städtebauern im Rahmen des Sanierungsprozesses zum Wohle der Wilhelmstadt hin.

Die Diskussion der punktuellen Maßnahmen wird mit einem kurzen zustimmenden Statement zum Bau von Gehwegvorstreckungen in regelmäßigen Abständen in der Adamstraße abgeschlossen. Auch hiermit gelte es, eine Verengung der Fahrspuren auf die bereits bekannten und empfohlenen 6,50 m zu erreichen. Dabei sei auf einen vernünftigen Abstand zu den vorhandenen Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen zu achten.

Der Vollständigkeit halber wollen wir auf die „angedachten“ verkehrsorganisatorischen Maßnahmen wenigstens hinweisen (S. 8/9):

- 1) Keine Ausdehnung der Parkscheibenregelung auf den gesamten östlichen Abschnitt der Adamstraße (zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße). Gegenwärtig gilt für das Parken mit Parkscheibe zwischen Pichelsdorfer Straße und Jägerstraße ein Zeitraum von 2 Stunden als Höchstdauer. (Die Themen Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung sollen in einer gesonderten Untersuchung bearbeitet werden.)
- 2) Das Projekt einer Priorisierung der Lichtsignalanlagen für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge ist leider mit hohen Kosten für die Technik verbunden, mit der nicht nur die Ampeln, sondern auch die Fahrzeuge ausgestattet werden müssten. Eine Insellösung für die Wilhelmstadt dürfte sich als unwirtschaftlich erweisen. Als schwierig bis unmöglich zu verwirklichen gilt die Idee, das Einsatzhorn (das Sondersignal) vollständig aus der großstädtischen Geräuschkulisse zu verbannen.
- 3) Ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen wird von LK Argus, rundheraus gesagt, als unrealistisch betrachtet. Belastbare Untersuchungen zum Verhältnis des Lkw-Durchgangsverkehrs zum gesamten Lkw-Verkehr in der Wilhelmstadt liegen nicht vor. Auch wären Kontrollen schwierig und personalintensiv, also teuer. „Zudem sind die Adam- und Weißenburger Straße Zufahrts- und Erschließungsstraßen zum Südhafen. Diese sind aus Richtung Süden/Südwesten alternativlos. Eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs führt zu einer Verlagerung in andere Problembereiche [und] ist deshalb nicht zielführend.“ (S. 9)

Reinhard Tantow  
16. März 2014