

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

LK Argus:

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 3: **Anregungen der Öffentlichkeit zur Weißenburger Straße**  
Dezember 2013 (3 Seiten)

Bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung des Querschnitts der Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße werden von LK Argus nicht in Erwägung gezogen. Das dürfte damit zusammenhängen, dass die Breite der Weißenburger Straße für den Busverkehr der Linie 131 gerade eben als ausreichend erscheint. Es lässt sich beobachten, dass die Busfahrer die Kreuzung Weißenburger Straße/Wörther Straße als Ausweich- und Wartebereich nutzen, um die Busse der Gegenrichtung passieren zu lassen, bevor sie ihre eigene Tour ohne Risiko fortsetzen.

Die Darstellung konzentriert sich dementsprechend auf den unübersichtlichen Knotenpunkt Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße (S. 1/2), anschließend werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen besprochen (S. 3).

Der Vorschlag, WeiKroGö durch eine Lichtsignalanlage zu sichern, wird von LK Argus gleich aus mehreren Gründen abgelehnt: 1) Das Problem der durch die parkenden Fahrzeuge bedingten schlechten Sichtverhältnisse (besonders aus der Krowelstraße) lasse sich durch eine LSA nicht lösen. 2) Aus dem „Versatz“ der beiden Einmündungen — der Krowelstraße im Norden und der Götelstraße im Süden (die topographischen Unklarheiten im Text nehmen wir zur Kenntnis) — ergäben sich „lange Räumwege, Umlauf- und Sperrzeiten“, wodurch die Verkehrsqualität an allen Zufahrten leide. 3) Es könne sich unter Umständen sogar die Notwendigkeit ergeben, die beiden Einmündungen aus Sicherheitsgründen getrennt voneinander zu signalisieren, was weitere Verschlechterungen von Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit zur Folge hätte. — Immerhin wird eingeräumt, eine Lichtsignalanlage erhöhe die Sicherheit am Knoten sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr.

Der von der Bürgerschaft in die Diskussion eingebrachten, überaus interessanten Anregung, Möglichkeiten für einen Kreisverkehr am östlichen Entrée in die Wilhelmstadt (im engeren Sinne) wohlwollend zu prüfen, wird von LK Argus eher halbherzig nachgegangen. Es heißt einerseits, durch einen Kreisverkehr, ergänzt durch Mittelinseln oder

Fußgängerüberwege, könnten die „Sicht- und Abbiegebeziehungen“ vereinfacht, das Versatzproblem gelöst und die Querbarkeit verbessert werden. Andererseits sei eine solche Lösung vor allem auf Grund des Busverkehrs, der einen „großen Kreisdurchmesser“ erforderlich mache, sehr flächenintensiv. „Die erforderlichen Flächen stehen im öffentlichen Straßenraum nicht zur Verfügung.“

Auch das von der AG Verkehr vorgestellte Modell eines ovalen „Kreisverkehrs“, das, zugeständenermaßen, wegen der geringeren „Breitenentwicklung“ besser in den Knotenpunkt integriert werden könne, findet am Ende keine Zustimmung vom Expertenbüro. Es sei ebenfalls eine „flächenintensive Verkehrsanlage“, die Grundstückserwerb erforderlich mache.

Die Realisierung folgender Maßnahmen im Kreuzungsbereich Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße wird von LK Argus befürwortet:

- 1) Vorstreckungen bzw. Verbreiterungen der Bürgersteige bis an die Richtungsfahrbahnen sollen das Zuparken des Knotenpunktes verhindern, damit die Sichtbedingungen verbessern und gleichzeitig die Querungswege verkürzen.
- 2) Verlegung der Einmündung der Götelstraße (in dem Papier von LK Argus als „südliche Einmündung der Krowelstraße“ bezeichnet) in Richtung Schulenburgbrücke. Die Götelstraße soll im Ergebnis senkrecht auf die Weißenburger Straße treffen. (Übrigens führt die Weißenburger Straße allem Anschein nach offiziell nicht direkt bis zur Schulenburgbrücke. Wenn man den Straßenschildern trauen darf, heißt ein kurzes Stück der „gefühlten“ Weißenburger kurioserweise kurz vor der Brücke „Götelstraße“. Hoffentlich ist es möglich, im Verlauf des Sanierungsgeschehens solchen Benennungsunfug aus der Welt zu schaffen.) Diese Baumaßnahmen zu „mittleren Kosten“ verfolgen das Ziel, „den Konfliktbereich des Versatzes“ der beiden Einmündungen — wie gesagt: Krowelstraße im Norden, Götelstraße im Süden — zu entschärfen.
- 3) Das (nebenbei bemerkt: gesetzwidrige) Zuparken des Knotenpunktbereiches kann alternativ auch durch den Einbau von Mittelinseln in allen Zufahrten, also durch die Verschiebung des fließenden Verkehrs gegen den Fahrbahnrand eingedämmt werden.

Als organisatorische bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen werden von LK Argus ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs sowie die Aufrechterhaltung der Tonnagebeschränkung für die Schulenburgbrücke nach dem zu erwartenden Ersatzneubau diskutiert. Beides erscheint aus sachlichen (Schwierigkeit der Differenzierung zwischen

Durchgangsverkehr und Lieferverkehr; Erschließung des Südhafens durch Adamstraße und Weißenburger Straße — diese sei „in/aus Richtung Süden/Südwesten alternativlos“), personellen (Kontrollerfordernisse) und damit letztlich finanziellen Gründen als nicht durchsetzbar. „Vielmehr sind Maßnahmen am Straßenraum und bei der Verkehrsorganisation (Tempo 30) zielführender, um die Auswirkungen (Luft- und Lärmbelastung) des Lkw-Verkehrs zu mindern.“

Die AG Verkehr bedauert es, dass in der Vorlage von LK Argus der durchaus vorhandenen, im Bürgerforum auch thematisierten Möglichkeit, die Fahrbahn zwischen dem Knotenpunkt WeiKroGö und der Schulenburgbrücke in erheblichem Ausmaß zu verengen, keinerlei Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Ferner fehlt vollkommen eine Würdigung des zur Brücke hin ansteigenden, zur Pichelsdorfer Straße abfallenden Charakters der Weißenburger Straße. Ein Kreisverkehr bzw. ein Minikreisverkehr an dem in Rede stehenden Ort könnte eine nicht zu unterschätzende Barrierewirkung entfalten und den sich quasi automatisch in der Autofahrerpsyche entwickelnden Drang zum Gasgeben bei der Abfahrt in die Wilhelmstadt bändigen helfen.

Reinhard Tantow  
6. April 2014