LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

30. September 2014

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Auftraggeber

Bezirksamt Spandau von Berlin
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt
Fachbereich Tiefbau

Carl-Schurz-Straße 2 - 6

13578 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dipl.-Ing. Christiane Dumm

Colin Peter, M.Sc.

Unterauftragnehmer

Breimann & Bruun

Borselstraße 18

22765 Hamburg

Tel. 040.822 777-0

Fax 040.822 777-17

info@breimann-bruun.de

www.breimann-bruun.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Moritz Möllers

Berlin, 30. September 2014

1 Einleitung 1

2 Bestandsanalyse 3

2.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes 3

2.2 Straßenräume und Infrastruktur 5

2.3 Lage im Netz und Erreichbarkeit 11

2.4 Bereits vorhandene Überlegungen 21

2.5 Fazit und Handlungsbedarf 23

3 Handlungskonzept 25

3.1 Anregungen der Bürger 25

3.2 Grundüberlegungen 26

3.3 Straßenräumliche Maßnahmen 31

3.4 Kosten 45

4 Zusammenfassung 47

Abbildungsverzeichnis 49

Anlagenverzeichnis 51

1 Einleitung

Die Wilhelmstadt umfasst das Stadtquartier südlich der Spandauer Altstadt, das begrenzt wird von der Wilhelmstraße / Klosterstraße im Norden, der Heerstraße im Süden, der Wilhelmstraße im Westen und der Havel im Osten.

Die Wilhelmstadt wurde als Stadterweiterung Spandaus Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zu einem bürgerlichen Quartier ausgebaut. Davon zeugen heute noch viele reich verzierte und gut erhaltene Gründerzeitbauten. Das Gebiet ist jedoch seit einiger Zeit einem starken Wandel unterworfen. Der öffentliche Raum weist zunehmend Qualitätsdefizite auf. Gewerbeflächen sind durch Leerstand geprägt. Vermietete Flächen sind von Billigketten und Spielotheken belegt. Dieser Trend wird in der Stadtplanung häufig mit dem Begriff „Trading Down“ bezeichnet.

Untersuchungsgegenstand der Machbarkeitsstudie sind die Geschäftsstraßen Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße. Die Straßen werden geprägt von ihren Geschäftslagen und sind zugleich für den Kfz-Verkehr von Bedeutung. Letzterer dominiert den Straßenraum. Damit verbunden sind negative Auswirkungen, wie

- eine verstärkte Verkehrslärm- und Luftbelastung,
- schlechte Querungsbedingungen, welche die Barrierewirkung der Straßen verstärken und den Fuß- und Radverkehr zu „Randerscheinungen“ machen,
- mangelhafte Aufenthaltsqualität in Straßen- und Platzräumen, was dazu führt, dass die spärlich vorhandenen Plätze und Flächen mehrheitlich gemieden werden.

Diese Begleiterscheinungen des Kfz-Verkehrs begünstigen den „Trading-Down“-Prozess.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, Möglichkeiten einer Aufwertung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen durch Umgestaltung und behutsame Eingriffe aufzuzeigen. Die Machbarkeitsstudie baut auf einer im Jahr 2009 durchgeführten vorbereitenden Untersuchung und der Lärmaktionsplanung von 2006 auf.

Es wurde ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Eingeleitet wurde es mit einer Erstinformation zum Vorgehen und zur Bestandsanalyse in einer Informationsveranstaltung am 23. September 2013. In Workshops am 30. Oktober 2013 zur Pichelsdorfer Straße und am 31. Oktober 2013 zur Adamstraße / Weißenburger Straße wurden mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern in mehreren Arbeitsgruppen gemeinsam Potentiale und Defizite der Straßenräume herausgearbeitet und Vorschläge zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zusammengetragen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung wurden projektabschließend am 20. Mai 2014 im Bauausschuss des Bezirkes Spandau und am 3. September

2014 in der Stadtteilvertretung öffentlich vorgestellt und diskutiert. In Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmeempfehlungen erfolgte am 10. Juli 2014 eine Vorabstimmung mit Vertretern der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (SenStadtUm, Abteilungen IV / VII).

Die Machbarkeitsstudie umfasst in der Analyse die heutige Straßenraumcharakteristik und Verkehrssituation. Ergänzend werden die bereits vorhandenen Planungen und Überlegungen dargestellt. Für das Handlungskonzept werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Anregungen der Bürger aufgegriffen (Ergebnis der Workshops) und zu Grundüberlegungen sowie zu straßenräumlichen Maßnahmen für die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen zusammengefasst.

2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst eine detaillierte Betrachtung und Analyse der Hauptachsen der Spandauer Wilhelmstadt: die Pichelsdorfer Straße, die Adamstraße und die Weißenburger Straße. Sie beinhaltet im Wesentlichen:

- eine Übersicht über die Nutzungsstrukturen und die städtebaulichen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet,
- die Erfassung der verkehrlichen Ausgangssituation,
- eine Zusammenfassung der Konflikte sowie Defizite und Ableitung von Handlungspotentialen für die Verkehrs- und Gestaltungskonzeption.

Für die Bestandsanalyse wurden Ortsbesichtigungen durchgeführt sowie u.a. folgende planerische Grundlagen ausgewertet:

- Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) Berlin,[1]
- Flächennutzungsplan (FNP) Berlin,[2]
- Lärmminderungsplanung für Berlin zum Konzeptgebiet Wilhelmstadt,[3]
- Vorbereitende Untersuchungen zum Untersuchungsgebiet Wilhelmstadt.[4]

Die in der Bestandsanalyse dargestellten Karten sind in der Anlage 1 zur besseren Lesbarkeit in größerem Maßstab enthalten.

2.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes

Gegenstand dieser Untersuchung ist der Ortsteil Wilhelmstadt im Bezirk Spandau von Berlin. Das Untersuchungsgebiet liegt in der historischen Wilhelmstadt und umfasst folgende Straßenräume einschließlich der angrenzenden Knotenpunkte:

- Pichelsdorfer Straße zwischen Wilhelmstraße und Heerstraße,
- Adamstraße zwischen Wilhelmstraße und Pichelsdorfer Straße,

---

1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, Stand: März 2011.

2 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Flächennutzungsplan Berlin, aktuelle Arbeitskarte, Stand: Oktober 2013.

3 Planungsgruppe Nord, CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft, Lärmminderungsplanung für Berlin – Materialien zum Aktionsplan, Stand: Mai 2008.

4 Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Porjektmanagement – KoSP GmbH, Untersuchungsgebiet Wilhelmstadt – vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch, Stand: März 2010.

- Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße.

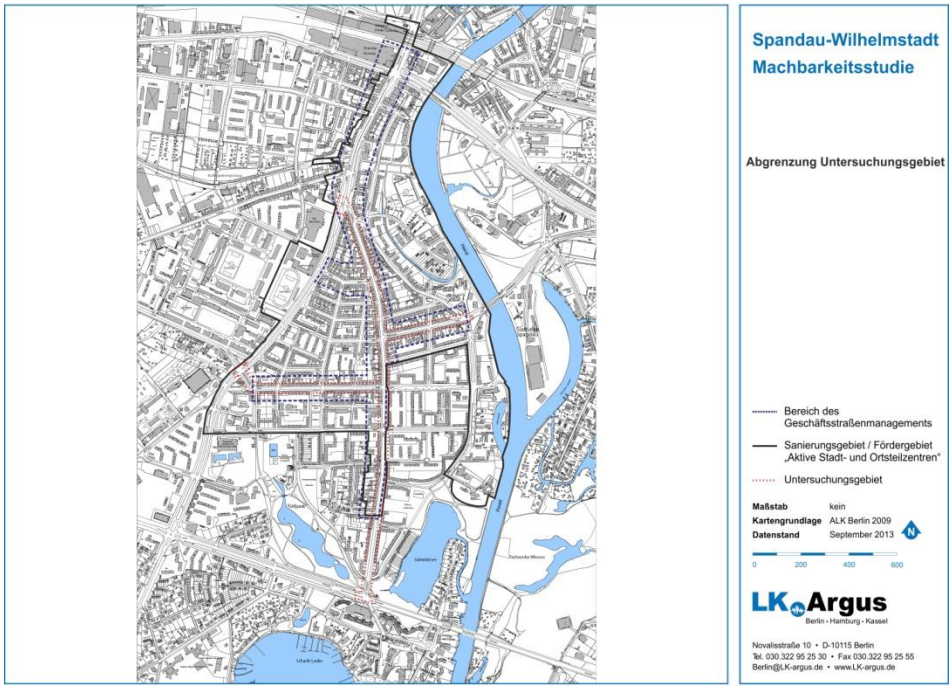
Um die Lage, Funktion und Integration des Untersuchungsgebietes in der Wilhelmstadt besser darstellen und analysieren zu können, wird zudem das Umfeld des Untersuchungsgebietes betrachtet. Dies beinhaltet u.a.:

- das nahräumige Umfeld des Untersuchungsgebietes, d.h. die angrenzenden untergeordneten Straßen,
- die verlängerten Straßenachsen der Adamstraße (Schmidt-Knobelsdorf-Straße) und der Weißenburger Straße (Schulenburgstraße),
- den nördlich des Untersuchungsgebietes gelegenen Straßenzug Ruhlebener Straße – Brunsbütteler Damm,
- den westlich des Untersuchungsgebietes gelegenen Straßenzug Klosterstraße – Wilhelmstraße – Gatower Straße,
- die südlich des Untersuchungsgebietes gelegene Heerstraße.

Die Wilhelmstadt liegt zwischen der Havel im Osten, der Heerstraße im Süden und dem Straßenzug Klosterstraße – Wilhelmstraße – Gatower Straße im Norden und Westen. Sie wird durch die Hauptachsen Pichelsdorfer-, Adam- und Weißenburger Straße durchquert und ist durch eine Blockrandbebauung im Zentrum entlang dieser Achsen charakterisiert. Während nördlich der Adamstraße zum Großteil Gebäude aus der Gründerzeit mit den typischen Berliner Hinterhöfen stehen, sind südlich der Adamstraße überwiegend Wohnblöcke aus den 1920er und 1930er Jahren vorhanden. Vereinzelt lassen sich auch Neubauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts finden. Im östlichen Bereich der historischen Wilhelmstadt entlang der Havel und besonders im südlichen Bereich um den Südpark und den Grimnitzsee lockert die Bebauung auf bzw. verschwindet ganz.

Vorherrschend in der Wilhelmstadt ist die Wohnnutzung. Überwiegend entlang der Pichelsdorfer Straße und zum Teil der Adamstraße lassen sich Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungseinrichtungen in Mischnutzung finden. Im südlichen Bereich der Wilhelmstadt befinden sich um den Grimnitzsee und dem Südparksee weitläufige Parkanlagen. Nördlich an den Südpark grenzt das Kombibad Spandau Süd und die Freizeitsportanlage Am Südpark an.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsbereiches



2.2 Straßenräume und Infrastruktur

2.2.1 Straßenraumcharakteristik und -ausstattung

Pichelsdorfer Straße

Die Pichelsdorfer Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Wilhelmstadt und ist ca. 1,7 km lang. Im Norden schließt sie an die Wilhelmstraße und im Süden an die Heerstraße an. Die Pichelsdorfer Straße kann grob in drei Teilabschnitte unterteilt werden. Während im nördlichen und mittleren Teil der Pichelsdorfer Straße die Geschäftsnutzung vorwiegt, befindet sich im südlichen Teil überwiegend Wohnnutzung.

Der nördliche Abschnitt der Pichelsdorfer Straße zwischen der Wilhelm- und der Weißenburger Straße sowie der mittlere Abschnitt zwischen der Weißenburger und der Adamstraße (insgesamt ca. 800 m lang) sind der zentrale Geschäftsbereich der Wilhelmstadt. Hier befinden sich Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungseinrichtungen vor allem im Niedrigpreissegment und für Waren des täglichen Bedarfes, sowie eine hohe Anzahl an Bistros / Imbissen, Spielcasinos und Second-Hand-Läden. Weiterhin sind eine Vielzahl an Arztpraxen und Einrichtungen im Gesundheitsbereich aufzufinden.

Zentraler Punkt der nördlichen Pichelsdorfer Straße ist der Metzer Platz. Hier wurde westlich der Pichelsdorfer Straße ein Platzraum angelegt, welcher durch Gehwegvorstreckungen entlang beider Fahrbahnränder in den Straßenraum

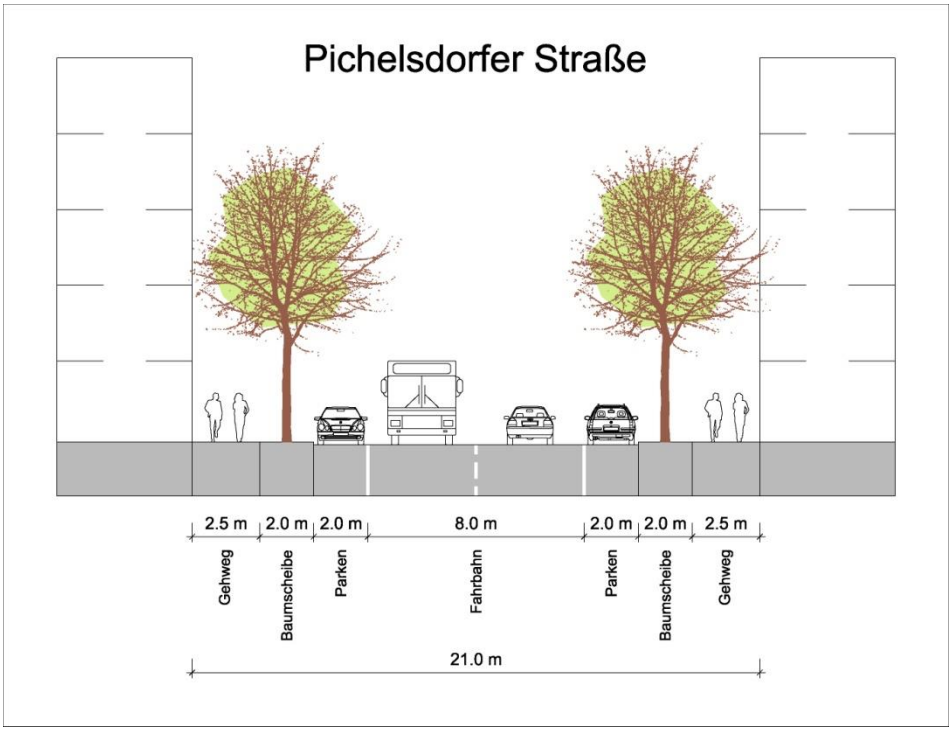
der Pichelsdorfer Straße hinein ragt. Der Platz ist heute unscheinbar und liegt am Rande der Pichelsdorfer Straße. Die breite Fahrbahn dominiert, Kioske schirmen die Platzfläche ab und zerschneiden sie. Die westliche Bebauung wird zur Hinterseite.

Der mittlere Abschnitt der Pichelsdorfer Straße wird durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen als Folge der Überlagerung des Verkehrs auf der Pichelsdorfer Straße und des Ost-West-Verkehrs auf der Verbindung Weißenburger und Adamstraße charakterisiert.

Im südlichen Abschnitt der Pichelsdorfer Straße überwiegt die Wohnnutzung, aber auch hier sind vereinzelt Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, vorwiegend auf der westlichen Straßenseite, vorhanden. Besonders im Bereich des Knotenpunktes mit der Weverstraße liegen großflächige Einzelhandelseinrichtungen in Form eines „Penny“- und „KiK“-Marktes. Südlich der Grimnitzstraße befindet sich ausschließlich Wohnnutzung.

Der Straßenraum der Pichelsdorfer Straße ist fast durchgängig ca. 21 m breit (Abbildung 2). Davon entfallen ca. 12 m auf die Fahrbahn. Jeweils links und rechts am Fahrbahnrand befinden sich ca. 2 m breite Längsstellplätze für Pkw, d.h. für den fließenden Kfz-Verkehr ist eine Fahrbahnbreite von ca. 8 m vorbehalten. Entlang beider Fahrbahnränder verläuft eine Reihe von Robinien, welche in punktuellen, ca. 2 m breiten Baumscheiben angepflanzt sind. Somit bleibt eine Breite von jeweils ca. 2,5 m für den Fußgängerverkehr auf beiden Straßenseiten.

Abbildung 2: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße (Bestand)



Der Abschnitt der Pichelsdorfer Straße nördlich der Adamstraße ist durch eine dichte Blockrandbebauung charakterisiert. Im Abschnitt südlich der Adamstraße ist die Bebauung aufgelockert und die Gebäude stehen zum Teil zurückgesetzt. Dadurch wirkt der Straßenraum offener als im nördlichen Abschnitt.

Adamstraße

Die Adamstraße ist ca. 630 m lang und verläuft in Ost-West-Richtung zwischen der Pichelsdorfer Straße im Osten und der Wilhelmstraße im Westen. Am Knotenpunkt mit der Földerichstraße liegt der Földerichplatz mit der Christoph-Földerich-Grundschule. Am westlichen Ende der Adamstraße befinden sich die Melanchthon-Kirche und der gleichnamige Platz sowie die Paul-Moor-Schule.

Östlich des Knotenpunktes mit der Pichelsdorfer Straße geht die Adamstraße in die Betckestraße über. An deren Endpunkt an der Havel liegt die Berufsfeuerwache Spandau-Süd. Am westlichen Ende der Adamstraße am Knotenpunkt mit der Wilhelmstraße geht die Adamstraße zunächst in den Melanchthonplatz und anschließend in die Schmidt-Knobelsdorf-Straße über.

Auch die Adamstraße lässt sich grob in drei Teilbereiche unterteilen. Im östlichen Teilbereich zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße wird an den Geschäftsbereich der Pichelsdorfer Straße angeknüpft. Im mittleren Bereich zwischen der Földerichstraße und der Konkordiastraße findet ein Übergang von Geschäfts- zur Wohnnutzung statt. Hier sind auch einzelne kulturelle Nutzungen vorhanden. Im westlichen Bereich zwischen der Földerichstraße und der Wilhelmstraße sind ausschließlich Wohnnutzung und soziale Einrichtungen vorhanden.

Auch die Adamstraße weist eine Straßenraumbreite von durchgängig ca. 21 m auf. Es sind jedoch drei verschiedene Querschnittsaufteilungen zu finden. Alle Querschnitte haben die Gemeinsamkeit, dass eine Robinienreihe entlang der nördlichen Fahrbahnseite gepflanzt ist. Auch die Adamstraße ist durch eine dichte Blockrandbebauung charakterisiert, welche durch den Földerichplatz unterbrochen wird. Am westlichen Ende der Adamstraße im Bereich der Melanchthonkirche weitet sich der Straßenraum großflächig auf.

Im östlichen Abschnitt der Adamstraße (Abbildung 3) zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße hat die Fahrbahn eine Breite von insgesamt ca. 10 m, davon entfallen ca. 2m auf Längsparkstände entlang der nördlichen Fahrbahnseite. Somit hat der fließende Kfz-Verkehr eine nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 8 m. Der nördliche und der südliche Seitenraum ist jeweils ca. 5,5 m breit. Im südlichen Seitenraum entfallen 2 m für durchgängiges Längsparken auf dem Gehweg. Im nördlichen Seitenraum entfallen für Einzelbaumscheiben ca. 2 m.

Im Abschnitt zwischen der Földerichstraße und der Konkordiastraße (Abbildung 4) hat die Fahrbahn der Adamstraße eine Breite von ca. 8 m. Nördlich und

südlich der Fahrbahn wird auf einer ca. 4,2 bis 4,4 m breiten Fläche mehrheitlich senkrecht geparkt. Die Gehwege sind mit ca. 1,7 bis 2,7 m sehr schmal, wobei parkende Fahrzeuge, welche in den Gehweg hineinragen, die nutzbare Gehwegebreite weiter reduzieren.

Auch im westlichen Abschnitt der Adamstraße (Abbildung 5) zwischen Konkordiastraße und Wilhelmstraße hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von ca. 8 m. Da entlang der südlichen Fahrbahnseite halbseitig auf dem Gehweg geparkt wird, beträgt die für den fließenden Kfz-Verkehr nutzbare Fahrbahnbreite ca. 7 m. Entlang der nördlichen Fahrbahnseite kann nicht geparkt werden. Die Gehwegbereiche nördlich und südlich der Fahrbahn weisen eine Breite von durchschnittlich ca. 5 m auf.

Abbildung 3: Straßenquerschnitt Adamstraße Ost zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße (Bestand)

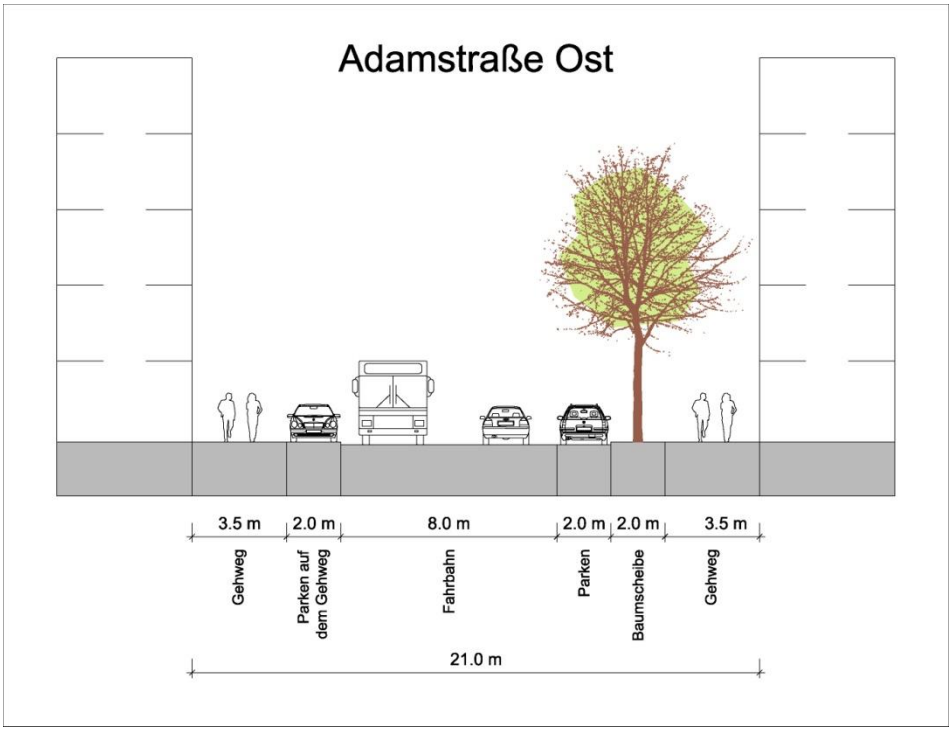


Abbildung 4: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße (Bestand)

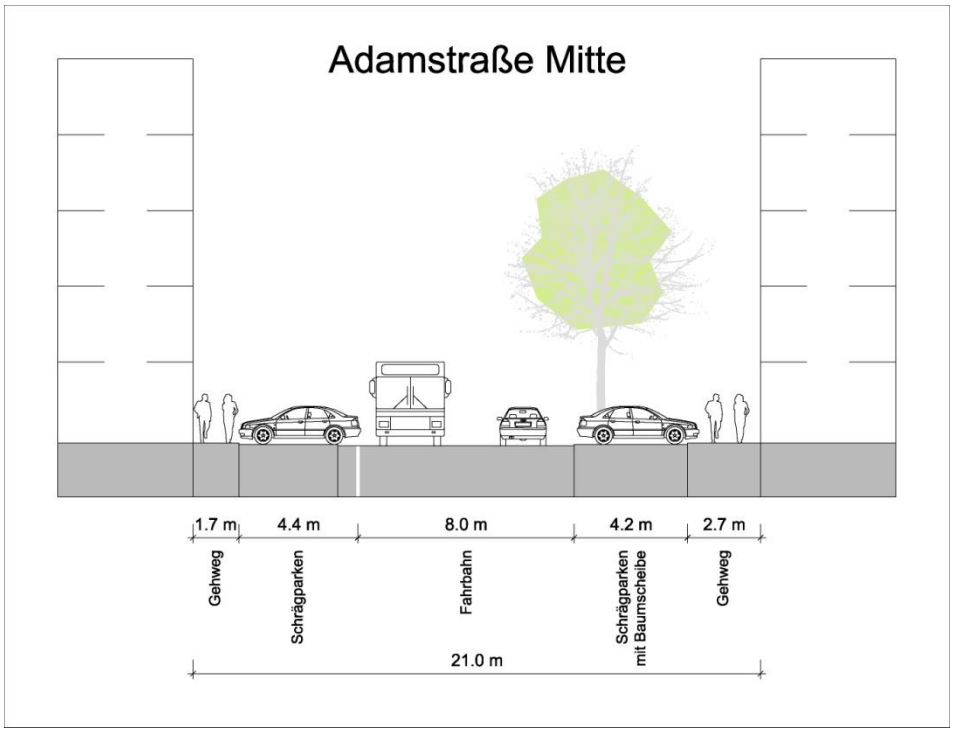
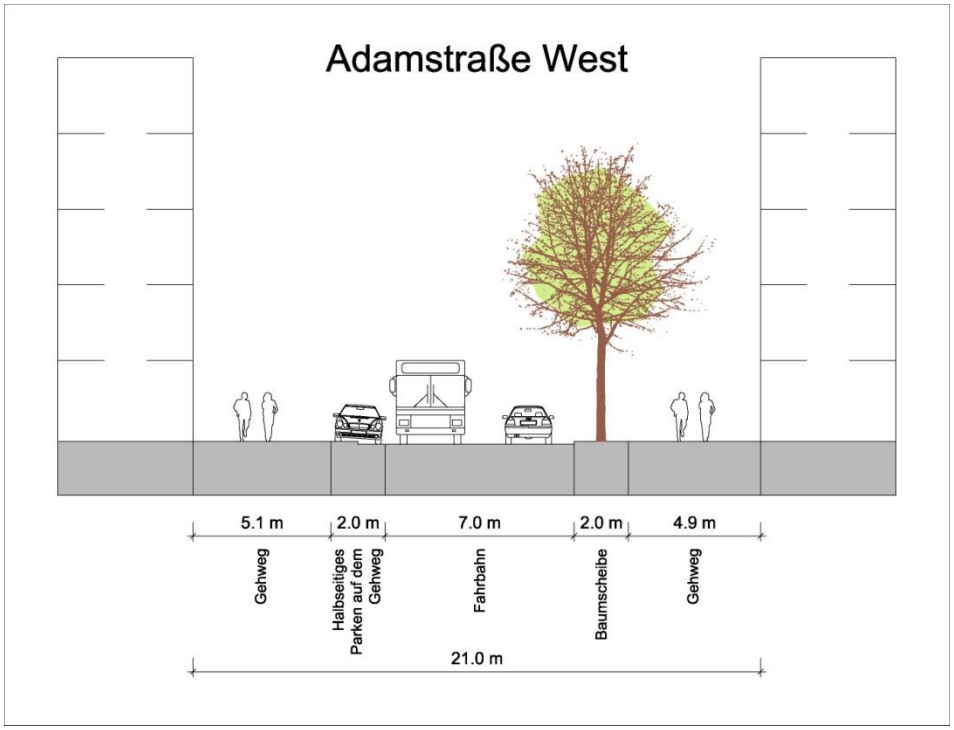


Abbildung 5: Straßenquerschnitt Adamstraße West zwischen Konkordiastraße und Wilhelmstraße (Bestand)



Weißenburger Straße

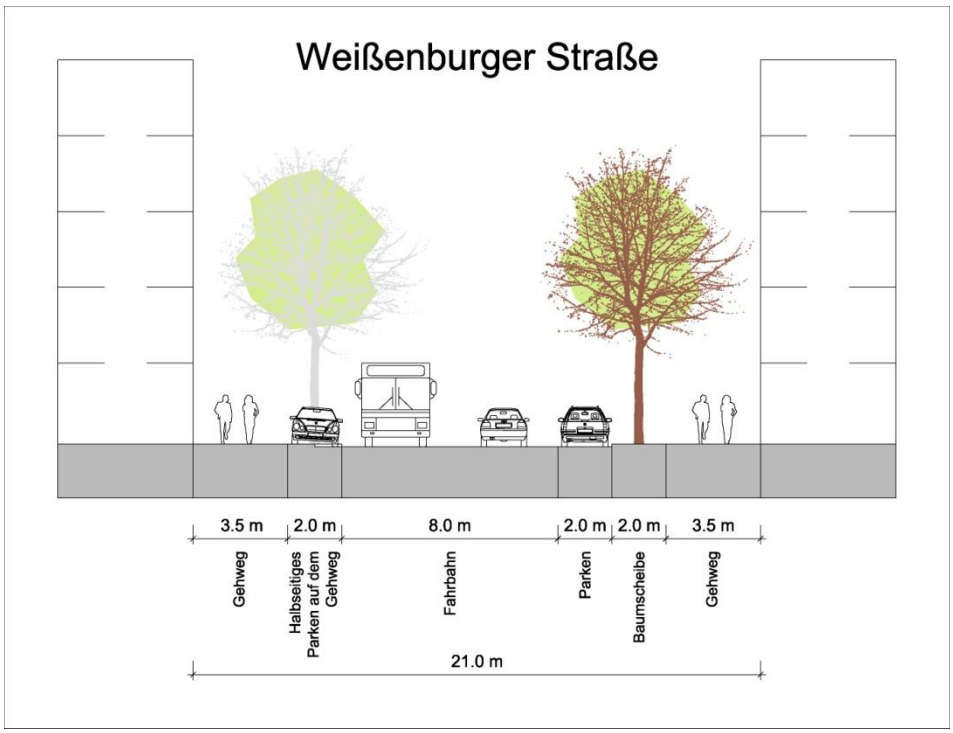
Die Weißenburger Straße verläuft in Ost-West-Richtung zwischen der Götelstraße im Osten und der Wilhelmstraße im Westen. Nur der ca. 430 m lange Abschnitt zwischen der Götelstraße und der Pichelsdorfer Straße ist Teil des Untersuchungsgebietes.

Östlich der Götelstraße überspannt die Schulenburgbrücke die Havel. Anschließend verläuft der Straßenzug unter dem Namen Schulenburgstraße bis zur Ruhlebener Straße. Hier befindet sich das Gelände des Südhafens Berlin. Im Westen endet die Weißenburger Straße kurz vor der Wilhelmstraße in einer Sackgasse.

Der im Untersuchungsgebiet liegende Abschnitt der Weißenburger Straße zwischen Götelstraße und Pichelsdorfer Straße ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Hier sind nur sehr vereinzelt Geschäftsnutzungen zu finden.

Der Straßenraum der Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße (Abbildung 6) ist ähnlich der Pichelsdorfer Straße und der Adamstraße ingesamt ca. 21 m breit. Davon entfallen ca. 11 m auf die Fahrbahn. Entlang der nördlichen Straßenseite kann auf der Fahrbahn längs geparkt werden, während entlang der südlichen Straßenseite halbseitig auf dem Gehweg bzw. zwischen den Baumscheiben geparkt wird. Somit bleibt eine nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 8 m für den fließenden Kfz-Verkehr. Die Breite für den Gehweg beträgt auf beiden Straßenseiten je ca. 3,5 m.

Abbildung 6: Straßenquerschnitt Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße (Bestand)



2.2.2 Erhaltungszustand

Die Fahrbahnen der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straßen weisen keine gravierenden Mängel am Oberbau auf. Auch die Gehwege sind in einem guten Zustand. Qualitative Mängel an der Gehwegbefestigung lassen sich nur im Bereich der Querungsstellen in Form von fehlenden taktilen Leitplatten feststellen. Bei Ortsbegehungen wurden vereinzelt Schäden an der Gehwegbefestigung in Form von zerbrochenen und / oder angehobenen Gehwegplatten oder fehlenden Pflastersteinen festgestellt.

Der Straßenraum der Pichelsdorfer und der Adamstraße ist durch eine zwei- bzw. einreihige Robinienbepflanzung geprägt. Lücken in der Bepflanzung wurden mit Linden gefüllt, was zukünftig zu einem uneinheitlichen Straßenbild beitragen wird. Zum Teil wurden auch einzelne Baumscheiben zugepflastert.

Die vorhandene Straßenmöblierung ist teilweise in einem schlechten Zustand oder lückenhaft. So sind beispielsweise Holzbänke verwittert oder fehlen ganz. Weiterhin fehlen Fahrradabstellanlagen sowie Mülleimer im Straßenraum. Das Kinderspielgerät am Metzer Platz ist in einem schlechten baulichen Zustand.

Anfragen bei verschiedenen Leitungsträgern ergaben, dass in näherer Zukunft mit Ausnahme der Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) kein umfangreicher Erneuerungsbedarf an bestehenden Leitungen besteht.

2.3 Lage im Netz und Erreichbarkeit

2.3.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die übergeordneten Straßen im Berliner Straßennetz werden im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) nach ihrer Funktion klassifiziert. Sowohl die Pichelsdorfer als auch die Adam- und die Weißenburger Straße sind Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes.

Die Pichelsdorfer Straße nördlich der Weißenburger Straße und südlich der Adamstraße wird im Bestand 2011 als ergänzende Straße von besonderer Bedeutung geführt. Die Adam- und die Weißenburger Straße sowie die Pichelsdorfer Straße zwischen den beiden oben genannten Straßen werden im Bestand 2011 als örtliche Straßenverbindungen eingeordnet. Im Planungsnetz 2025 des StEP Verkehr ist keine Veränderung vorgesehen.

Die Wilhelmstadt ist über folgende Zufahrten erreichbar:

- Knotenpunkt Wilhelmstraße / Pichelsdorfer Straße (kein Einbiegen aus der Pichelsdorfer Straße in die Wilhelmstraße in südliche Richtung möglich),
- Knotenpunkt Wilhelmstraße / Metzer Straße,

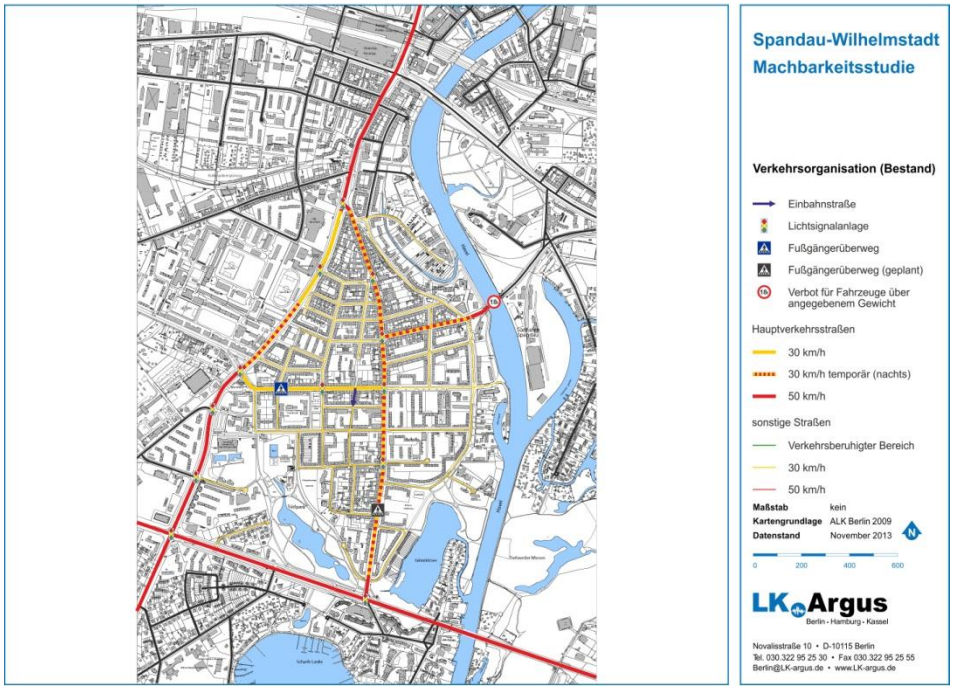
- Einmündung Wilhelmstraße / Ulmenstraße (nur „rechts rein, rechts raus“),
- Knotenpunkt Wilhelmstraße / Adamstraße,
- Knotenpunkt Heerstraße / Pichelsdorfer Straße,
- Schulenburgbrücke,
- Straßburger Straße.

Weder die Metzer Straße noch die Ulmenstraße und die Straßburger Straße münden direkt in die Pichelsdorfer Straße ein. Die Pichelsdorfer Straße ist somit nur direkt an die Wilhelmstraße, die Heerstraße sowie an die Adamstraße und die Weißenburger Straße angeschlossen.

Entlang der Pichelsdorfer Straße befinden sich zusätzlich zu den lichtsignalisierten Knotenpunkten mit der Wilhelmstraße bzw. der Heerstraße vier weitere Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (Auflistung von Nord nach Süd):

- Metzer Platz,
- Pichelsdorfer Straße / Weißenburger Straße,
- Pichelsdorfer Straße / Adamstraße - Betckestraße,
- Pichelsdorfer Straße / Jordanstraße - Wachenheimer Weg.

Abbildung 7: Verkehrsorganisation



Pichelsdorfer Straße und Weißenburger Straße sind tagsüber mit 50 km/h befahrbar. Nachts zwischen 22 und 6 Uhr gilt aus Lärmschutzgründen eine Ge-

schwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. In der Adamstraße gilt wegen der anliegenden Schulen eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Alle Nebenstraßen sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) der Kraftfahrzeuge und des Schwerverkehrs > 3,5 t liegen Angaben aus der Verkehrsmengenkarte des Umweltatlas 2009[5] sowie Zählungen des Ingenieurbüros für Verkehrserhebungen, -statistik und -planung (statplan) für ausgewählte Knotenpunkte aus dem Jahr 2010 vor.

Verkehrlich am stärksten belastet ist die Pichelsdorfer Straße zwischen Weißenburger Straße und Adamstraße mit einer DTV von ca. 11.000 Kfz/24h. Der Abschnitt der Pichelsdorfer Straße nördlich der Weißenburger Straße hat eine Belastung von ca. 10.100 Kfz/24h. Der Abschnitt südlich der Adamstaße ist mit ca. 9.300 Kfz/24h geringfügig schwächer belastet. Die Adamstraße wird von ca. 9.200 Kfz/24h befahren, die Weißenburger Straße von ca. 10.400 Kfz/24h.

Gegenüber der Verkehrsmengenkarte des Umweltatlas 2005 lässt sich feststellen, dass die Belastung im Jahr 2009 auf der Pichelsdorfer Straße um ca. 2.000 Kfz/24h abgenommen hat. Dagegen hat sich die Verkehrsbelastung auf der Adamstraße um ca. 1.000 Kfz/24h erhöht. Die Belastung auf der Weißenburger Straße ist zwischen 2005 und 2009 annähernd gleich geblieben.

Im Vergleich zu den angrenzenden Straßen ist die Verkehrsbelastung der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße gering. Die Heerstraße hat südlich des Untersuchungsgebietes eine DTV von bis zu 52.300 Kfz/24h und die Wilhelmstraße westlich des Untersuchungsgebietes von bis zu 21.100 Kfz/24h. Weitere verkehrlich stark belastete Straßenabschnitte im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebietes sind die Klosterstraße mit bis zu 49.600 Kfz/24h und die Ruhlebener Straße mit bis zu 39.900 Kfz/24h. Diese hohen Belastungen im Kfz-Verkehr spiegeln die Funktion der Heer- und Ruhlebener Straße als wichtige Radiale und die Funktion des Straßenzuges Klosterstraße – Wilhelmstraße – Gatower Straße als Tangentiale im westlichen Berliner Straßennetz wider.

Die Pichelsdorfer Straße zwischen Weißenburger Straße und Adamstraße ist mit ca. 350 Lkw/24h belastet, was einem Schwerverkehrsanteil von 3,2 % entspricht. Nördlich und südlich dieses zentralen Abschnittes liegt die Belastung bei 265 Lkw/24h (2,8 %).

---

5 Bei allen Angaben zur Weißenburger Straße ist zu beachten, dass im Umweltatlas 2009 die Weißenburger Straße zwischen Ruhlebener Straße und Pichelsdorfer Straße als ein einziger Abschnitt erfasst ist. Es ist daher nicht festzustellen, ob tatsächlich die gleichen Verkehrsstärken östlich und westlich der Havel vorhanden sind. Daher wird die Weißenburger Straße in den folgenden Abbildungen gestrichelt dargestellt.

Die Weißenburger Straße ist mit ca. 540 Lkw/24h (5,2 %) höher belastet als Pichelsdorfer Straße oder Adamstraße. An der Adamstraße beträgt der Schwerverkehrsanteil 1,3 %, was einer Belastung von ca. 120 Lkw/24h entspricht.

Abbildung 8: Kfz-Verkehrsstärke 2009 (DTV)

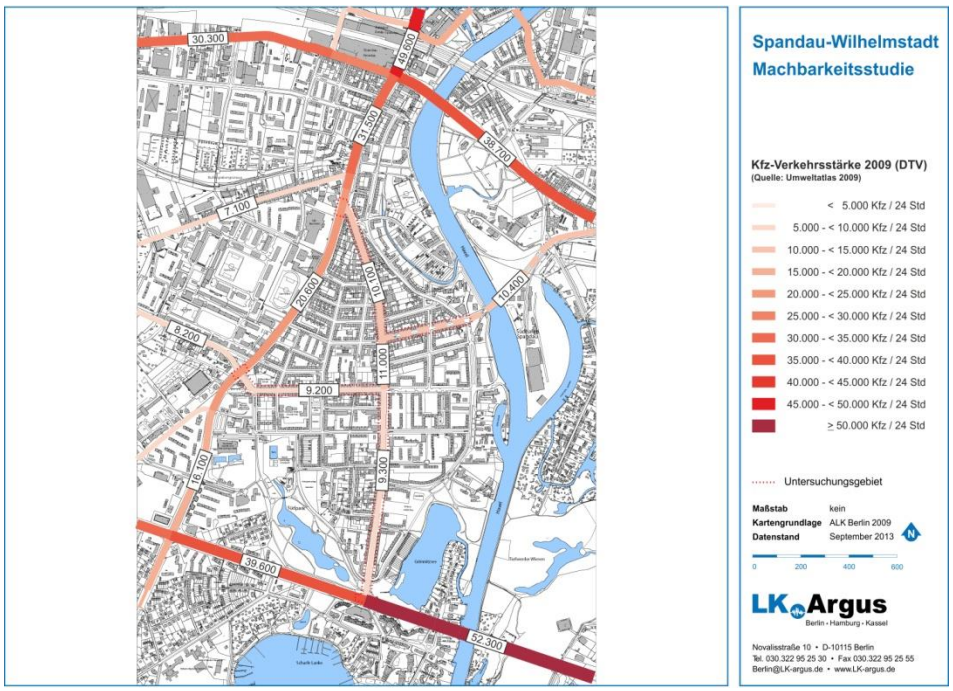


Abbildung 9: Lkw-Verkehrsstärke 2009 (DTSV)

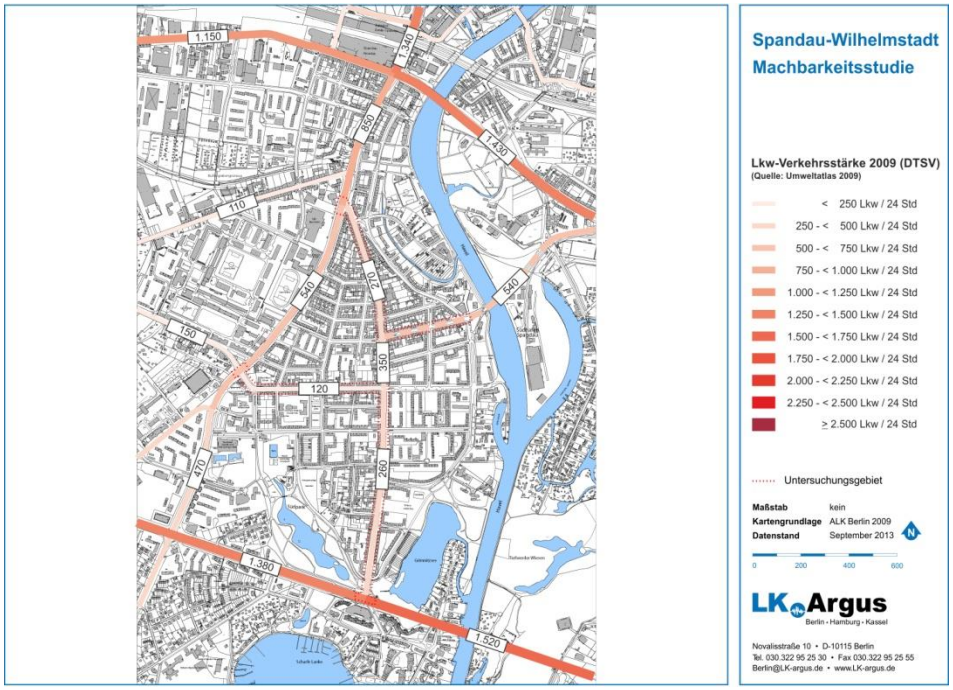
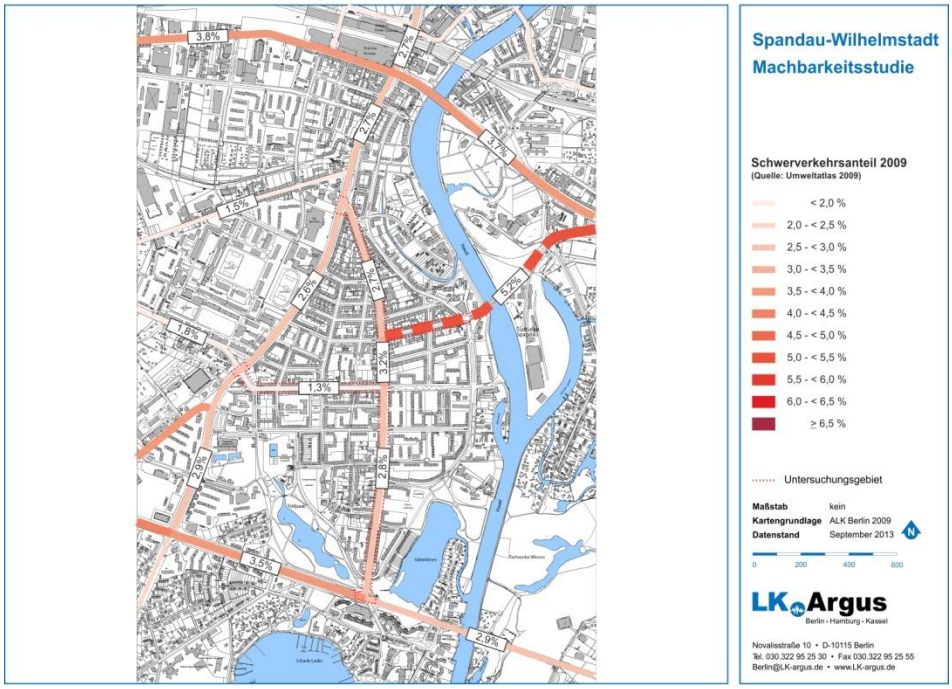


Abbildung 10: Schwerverkehrsanteil 2009



2.3.2 Ruhender Verkehr

In der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße kann fast überall längs entlang des Fahrbahnrandes geparkt werden. Das Parken ist in der nördlichen Pichelsdorfer Straße im Bereich der Einzelhandels- und Dienstleistungskonzentration wochentags tagsüber auf zwei Stunden mit Parkscheibe beschränkt. In den Nebenstraßen des Untersuchungsgebietes sind die vorhandenen Parkstände im Straßenraum sehr gut ausgelastet.

Die Parkstände entlang der Pichelsdorfer Straße südlich der Adamstraße und nördlich des Metzer Platzes sind weder markiert noch baulich eingefasst. Zwischen der Adamstraße und dem Metzer Platz sind die Parkstände durch Gehwegvorstreckungen an den Knotenpunkten gruppiert und z.T. markiert. In der Adamstraße und der Weißenburger Straße kann nicht nur längs am Fahrbahnrand, sondern auch längs sowie schräg im Seitenraum bzw. halbseitig auf dem Gehweg („Halbbordparken“) geparkt werden.

Der Parkdruck im Untersuchungsgebiet ist sehr hoch. Während tagsüber der Parkdruck in der nördlichen Pichelsdorfer Straße im Bereich der Geschäftsnutzung zunimmt und in der südlichen Pichelsdorfer Straße im Bereich der überwiegenden Wohnnutzung abnimmt, kehren sich die Verhältnisse abends und nachts um. Besonders in den Nebenstraßen sind die meisten Parkstände ganztägig belegt.

Vereinzelt sind Liefer- und Ladezonen ausgewiesen (Mo-Fr 7-15 h, Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei). Trotzdem halten Lieferfahrzeuge häufig im

Bereich der Bushaltestellen und/oder in zweiter Reihe. Dadurch wird sowohl der Busverkehr als auch der fließende Kfz-Verkehr durch Lieferfahrzeuge gestört und behindert.

2.3.3 ÖPNV-Erschließung

Die Erschließung der Wilhelmstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt ausschließlich durch den Busverkehr. Nachfolgend werden die einzelnen Tagesbuslinien entsprechend ihrer Lage zum Untersuchungsgebiet aufgelistet.

Im Bereich des Untersuchungsgebietes:

- Buslinie 131 (U Ruhleben – Spandau, Im Spektefeld),
- Buslinie 136 (Gatower Str./Heerstr. – S Henningsdorf via S+U Rathaus Spandau),
- Buslinie 236 (Gatower Str./Heerstr. – U Haselhorst via S+U Rathaus Spandau).

Angrenzend an das Untersuchungsgebiet:

- MetroBuslinie M49 (Heerstr./Nennhauser Damm – S+U Zoologischer Garten via S Messe Nord/ICC),
- Expressbuslinie X34 (Kladow, Kaserne Hottengrund – S+U Zoologischer Garten via S Messe Nord/ICC),
- Expressbuslinie X49 (Staaken, Hahneberg – S Messe Nord/ICC),
- Buslinie 134 (Wasserwerk Spandau – Kladow, Hottengrund via S+U Rathaus Spandau),
- Buslinie 135 (S+U Rathaus Spandau – Alt-Kladow),
- Buslinie 638 (S+U Rathaus Spandau – S Potsdam Hauptbahnhof),
- Buslinie 639 (S+U Rathaus Spandau – S Potsdam Hauptbahnhof).

Nördlich der Wilhelmstadt liegt der Fern-, Regional, S- und U-Bahnhof (Rathaus) Spandau. Hier haben derzeit sowohl die S-Bahnlinie S5 (Strausberg Nord - Spandau) sowie die U-Bahnlinie U7 (Rathaus Spandau - Rudow) ihre Endhaltestelle. Weiterhin verkehren hier diverse Linien im Fern- und Regionalbahnverkehr sowie im Busverkehr.

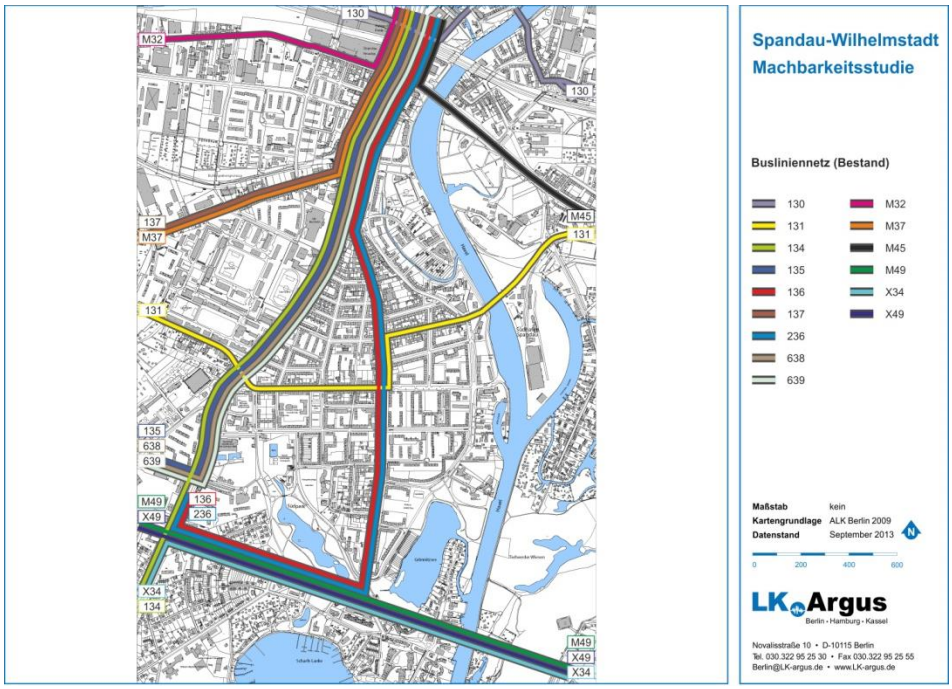
Die Buslinie 131 durchquert das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung entlang der Adamstraße und der Weißenburger Straße sowie entlang eines kurzen Abschnittes der Pichelsdorfer Straße zwischen der Weißenburger Straße und der Adamstraße. Während der gesamten Betriebszeit wird ein 20-

Minuten-Takt angeboten. Im Untersuchungsgebiet werden folgende Haltestellen bedient (von Osten nach Westen): Götelstraße, Pichelsdorfer-/Weißenburger Straße, Betckestraße, Földerichplatz und Melanchthonplatz.

Die Buslinien 136 und 236 verkehren entlang der Pichelsdorfer Straße in Nord-Süd-Richtung. Tagsüber wird auf beiden Linien ein 10-Minuten-Takt angeboten, in den Tagesrandzeiten ein 20-Minuten-Takt. Folgende Haltestellen werden im Untersuchungsgebiet bedient (von Norden nach Süden): Metzer Platz, Pichelsdorfer-/Weißenburger Straße, Betckestraße, Genfenbergstraße und Alt-Pichelsdorf.

Der zentrale Bereich der Pichelsdorfer Straße zwischen Weißenburger Straße und Adamstraße wird durch alle drei Buslinien erschlossen. Die Haltestellen Pichelsdorfer-/Weißenburger Straße und Betckestraße werden tagsüber durch 15 Busse pro Stunde und Richtung bedient. Es hält durchschnittlich alle vier Minuten ein Bus je Richtung an diesen beiden Haltestellen.

Abbildung 11: Busliniennetz (Bestand)



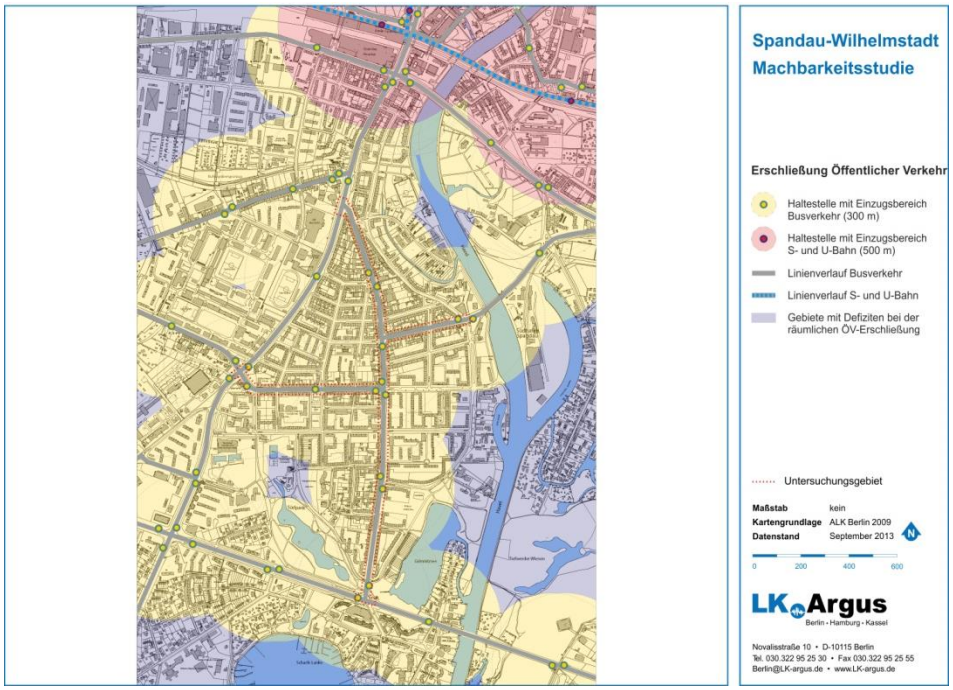
Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet weisen einen unterschiedlichen Grad der Haltestellenausstattung auf. Während einige Haltestellen nur über einen Haltestellenmast verfügen, haben andere ein Wetterschutzhaus und/oder eine digitale „DAISY“ Anzeige. Alle Haltestellen haben jedoch Mängel in der Barrierefreiheit. Es sind weder taktile Leitplatten vorhanden noch Bordkanten angehoben, um einen höhengleichen Zugang zu den Fahrzeugen zu ermöglichen.

Ein direkter Anschluss der historischen Wilhelmstadt an den Schienenpersonennahverkehr besteht derzeit nicht. Im Flächennutzungsplan (Stand: August 2013) ist jedoch eine Verlängerung der U-Bahnlinie U7 vom jetzigen Endbahn-

hof Rathaus Spandau unter der Klosterstraße, Wilhelmstraße und Heerstraße bis zum Magistratsweg vorgesehen. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage des Landes Berlin ist mit einem Ausbau des Berliner U-Bahnnetzes in den kommenden Jahren jedoch nicht zu rechnen. Weiterhin setzt sich die „Initiative Spandauer Tram“ für den Wiederaufbau des Spandauer Straßenbahnnetzes aus. Dabei soll eine Hauptachse des Netzes durch die Pichelsdorfer Straße führen. Mit einem Wiederaufbau des Straßenbahnnetzes in Spandau ist in den nächsten Jahren nicht zu rechnen, da kein Anschluss an das vorhandene Straßenbahnnetz besteht und der Berliner Senat „Inselnetze“ ablehnt.

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den öffentlichen Nahverkehr kann als gut betrachtet werden. Es lassen sich keine räumlichen oder zeitlichen Erschließungsdefizite entlang der Pichelsdorfer, Adam- oder Weißenburger Straße feststellen. Lediglich das Fehlen von Angeboten im Schienenpersonennahverkehr sowie die nicht vorhandene Barrierefreiheit an den Haltestellen lassen sich bemängeln.

Abbildung 12: Erschließung durch den ÖPNV



2.3.4 Radverkehr

Das im StEP Verkehr enthaltene Radverkehrsnetz setzt sich zusammen aus einem Radroutenhauptnetz und einem Radroutennebennetz. Besonders das Hauptroutennetz orientiert sich größtenteils an den Hauptachsen des Kfz-Verkehrs und ermöglicht schnelle Verbindungen zwischen einzelnen Stadtgebieten. Das Nebenroutennetz folgt nahräumigen Wegeverbindungen auch über Nebenstraßen und/oder Grünanlagen und dient vorwiegend der Erschließung innerhalb des Bezirkes.

Die Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße sind nicht Teil des Radhauptroutennetzes. Das Untersuchungsgebiet wird nur durch Radnebenrouten durchquert, wobei nur ein kurzer Abschnitt der Pichelsdorfer bzw. der Adamstraße Teil dieser Routen sind.

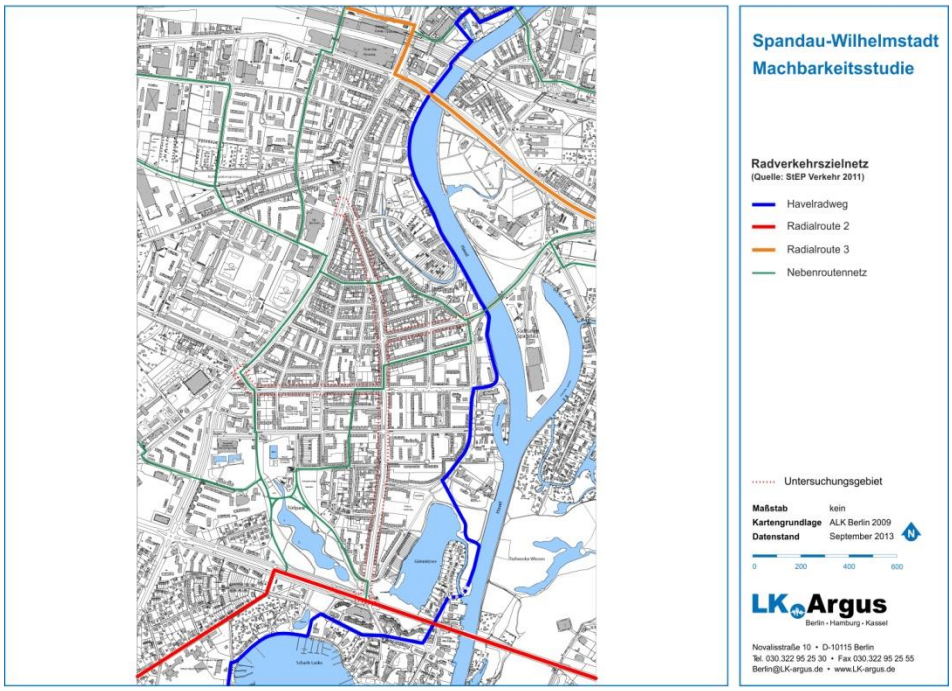
Angrenzend an das Untersuchungsgebiet verlaufen jedoch drei Routen des Radhauptroutennetzes:

- Radialroute 2 südlich des Untersuchungsgebietes entlang der Heerstraße,
- Radialroute 3 nördlich des Untersuchungsgebietes entlang der Ruhlebener Straße,
- Havelradweg östlich des Untersuchungsgebietes entlang der Havel.

Zur Vervollständigung des Havelradweges fehlt nördlich der Heerstraße eine Brücke über den Verbindungskanal zwischen der Havel und dem Grimnitzsee. Deshalb müssen Radfahrer heute einen Umweg über den Tharanderweg, die Pichelsdorfer Straße und die Straße Alt-Pichelsdorf nehmen.

Entlang der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße wird der Radverkehr gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Es bestehen keine gesonderten Anlagen oder Markierungen für den Radverkehr. Ausnahmen bilden dabei das nördliche und südliche Ende der Pichelsdorfer Straße. Im Bereich der Knotenpunkte Wilhelmstraße / Pichelsdorfer Straße und Heerstraße / Pichelsdorfer Straße wird der Radverkehr auf Radwegen geführt.

Abbildung 13: Radverkehrszielnetz



Im Untersuchungsgebiet gibt es nur vor dem Büro des Quartiermanagements in der Adamstraße öffentliche Radabstellanlagen. Weder in der Pichelsdorfer noch

in der Weißenburger und der restlichen Adamstraße sind öffentliche Radabstellanlagen vorhanden. Fahrräder werden deshalb „wild“ im Straßenraum an Baumschutzbügel, Beleuchtungs- und/oder Beschilderungsmasten sowie „geordnet“ an privaten Abstellanlagen in Form von Werbetafeln mit Vorderradklemmer vor Einzelhandelseinrichtungen oder Wohnhäusern abgestellt.

2.3.5 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist eine ausreichende Breite und Qualität der Gehwege von besonderer Bedeutung. Sowohl die Pichelsdorfer als auch die Adam- und die Weißenburger Straße verfügen entlang beider Fahrbahnseiten über einen Gehweg. Die Gehwege sind entsprechend der typischen Berliner Anordnung nach Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen eingeteilt. Die Breite der Gehwege ist nur teilweise ausreichend. In der Adamstraße ragen z.B. senkrecht oder schräg parkende Fahrzeuge in die Gehbahn hinein, da der Unterstreifen nicht vorhanden oder zu schmal ausgeführt ist. Auch im Bereich von Bushaltestellen kommt es aufgrund der geringen Gehwegbreite zu einem Nutzungskonflikt zwischen wartenden Fahrgästen und Passanten. Entlang der Pichelsdorfer Straße engt eine Vielzahl an Auslagen den Seitenraum zusätzlich ein.

Neben den Gehwegen ist vor allem die barrierefreie und sichere Überquerbarkeit der Fahrbahn von besonderer Bedeutung für den Fußverkehr. Querungen sollten möglichst im direkten Verlauf von Fußgängerwegebeziehungen liegen. Querungsbedarf besteht meist an Knotenpunkten und Einmündungen, im Zuge von Wegeverbindungen angrenzender Parkanlagen und an besonderen Quellen und Zielen, wie bspw. an Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen, Standorten des Einzelhandels etc.

Die Pichelsdorfer Straße wird überwiegend an den lichtsignalisierten Knotenpunkten mit der Heerstraße, Jordanstraße – Wachenheimer Weg, Adamstraße – Betckestraße, Weißenburger Straße und Wilhelmstraße sowie an der lichtsignalisierten Gehwegvorstreckung im Bereich des Metzer Platzes gequert. Besonders die Gehwegvorstreckung am Metzer Platz wird vermehrt zum Queren der Pichelsdorfer Straße genutzt, da hier nicht nur verschiedene Wegebeziehungen im Fuß- und Radverkehr verlaufen, sondern sich mit dem angrenzenden Metzer Platz und der gleichnamigen Bushaltestelle besondere Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr hier befinden. Weiterhin wird die Pichelsdorfer Straße im Bereich der Weverstraße häufig gequert, da sich hier größere Einzelhandelseinrichtungen in Form eines „Penny“-Marktes und eines „KiK“-Textilhandels befinden. In diesem Bereich gibt es jedoch keine Querungsanlage. Im Bereich des Grimnitzseeweges ist ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) geplant, da hier aufgrund der vorhandenen Kindergärten und Spielplätze häufig Kinder die Pichelsdorfer Straße queren und durch das Birkenwäldchen gehen.

Die Adamstraße kann im Bereich des Földerichplatzes am lichtsignalisierten Knotenpunkt mit der Földerichstraße sowie an dem Fußgängerüberweg östlich der Konkordiastraße gequert werden. Weitere gesicherte Querungsanlagen gibt es an den lichtsignalisierten Knotenpunkten mit der Wilhelmstraße und der Pichelsdorfer Straße. Ein derzeit nicht gesicherter Querungsbedarf besteht im Bereich der Jägerstraße. Zum einen verläuft hier die Wegeverbindung zwischen der nördlichen und der südlichen Jägerstraße. Zum anderen befindet sich in diesem Bereich mit einem „Nahkauf"-Markt und der geplanten Platzgestaltung (Spielplatz und Aufenthaltsfläche) im Bereich der Jägerstraße ein weiteres bedeutendes Ziel im Fußgängerverkehr. Aufgrund der schlechten Sichtbeziehung von der Adamstraße in den Melanchthonplatz wäre auch eine Querungshilfe vor der Paul-Moor-Schule im Abschnitt zwischen Konkordiastraße und Földerichplatz wünschenswert.

In der Weißenburger Straße befinden sich nur an dem Knotenpunkt mit der Pichelsdorfer Straße Querungsanlagen. Weiterer Querungsbedarf besteht am Knotenpunkt Weißenburger Straße – Götelstraße / Krowelstraße. Aufgrund des breiten Straßenraumes, der unübersichtlichen Knotenpunktgeometrie sowie der überhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr wird das Queren für Fußgänger und Radfahrer sehr erschwert.

Mit Ausnahme des Fußgängerüberweges in der Adamstraße sind die restlichen oben genannten Querungsstellen nicht uneingeschränkt barrierefrei nutzbar, da ein behindertengerechter Ausbau fehlt.

2.4 Bereits vorhandene Überlegungen

2.4.1 Vorbereitende Untersuchungen

In den vorbereitenden Untersuchungen zur Spandauer Wilhelmstadt wird eine Vielzahl an vorgeschlagenen Maßnahmen aufgeführt, u.a. in den Bereichen Grün- und Freiflächen, soziale und öffentliche Einrichtungen sowie Verkehrs- und Straßenräume. Folgend werden einige der vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen für die Pichelsdorfer, Adams- und Weißenburger Straße aufgelistet:[6]

- Umgestaltung Földerichplatz (bereits umgesetzt),
- Umgestaltung Melanchthonplatz,

[6] Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement - KoSP GmbH, Berlin Spandau Wilhelmstadt, Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch- Endbericht - Berlin, März 2010.

- Aufwertung der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße, um den Verkehr erträglicher und sicherer zu machen sowie das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraums zu verbessern,
- barrierefreier Umbau der Gehwege in Knotenpunktbereichen,
- Umbau des Knotenpunktes Weißenburger Straße / Götelstraße / Krowelstraße zur Reduzierung der Verkehrsfläche und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Obwohl viele Maßnahmen in anderen Bereich bereits umgesetzt worden sind bzw. sich in der Umsetzung finden, wurden mit Ausnahme der Umgestaltung des Földerichplatzes keine weiteren Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum realisiert.

2.4.2 Lärmminderungsplanung

In der Lärmminderungsplanung für das Konzeptgebiet Wilhelmstadt aus dem Jahr 2008 werden folgende Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung in der Pichelsdorfer, Adam- und Weißenburger Straße vorgeschlagen:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts (bereits umgesetzt),
- Prüfung der Einrichtung von Tempo 30 ganztags (nur in der Adamstraße umgesetzt),
- Lkw-Verbot nachts (nicht umgesetzt),
- Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung (nicht umgesetzt),
- Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs auf die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen (nicht umgesetzt),
- diverse straßenräumliche Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (keine umgesetzt).

Außer der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts sowie der Einrichtung von Tempo 30 ganztags in der Adamstraße wurden keine weiteren Maßnahmen umgesetzt.

2.4.3 Südhafen Spandau

Der östlich des Untersuchungsgebietes auf der anderen Havelseite liegende Südhafen Spandau ist neben dem Westhafen und dem Hafen Neukölln einer der drei großen Binnenhäfen in Berlin. Die straßenseitige Erschließung des Südhafens erfolgt über die Schulenburgstraße. In nordöstlicher Richtung

mündet diese in die Ruhlebener Straße. In westlicher Richtung überquert die Schulenburgstraße auf der Schulenburgbrücke die Havel und geht anschließend in die Götel- bzw. die Weißenburger Straße über. Aufgrund von statischen Mängeln ist die Schulenburgbrücke auf eine maximale Tonnage von 18 t beschränkt.

Der Südhafen soll zu einem "trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum" nach dem Vorbild des Westhafens ausgebaut werden.[7] Die Schulenburgbrücke muss aufgrund altersbedingter Schäden erneuert werden. Nach Fertigstellung des neuen Brückenbauwerkes ist davon auszugehen, dass eine Aufhebung der Tonnagebeschränkung erfolgen wird, sodass auch Lkw > 18t wie Sattel- und Lastzüge über die Schulenburgstraße / Schulenburgbrücke und somit in die Wilhelmstadt verkehren können.

2.5 Fazit und Handlungsbedarf

Auf die nachfolgend stichpunktartig zusammengetragenen Potenziale und Defizite wird ab Kapitel 3 dieses Berichts vertieft eingegangen.

Die Potentiale der Wilhelmstadt liegen vorwiegend in:

- weitgehend geschlossener Gebäudestruktur entlang der Straßen mit teils ansprechend gestalteten Fassaden,
- vorhandenen Freiräumen entlang der Havel sowie um den Südpark- und Grimnitzsee,
- einem „grünen“ Quartier aufgrund der Vielzahl an Grünflächen und Baumreihen,
- ausgeprägten Platzstrukturen am Metzer Platz und am Földerichplatz,
- vorwiegend Gebäuden in Mischnutzung mit durchgehend für Gewerbe nutzbaren Erdgeschossen,
- belebten Straßenräumen besonders in der Pichelsdorfer Straße aufgrund der Gewerbenutzung,
- guter ÖPNV-Anbindung durch Busverkehr in dichter Taktfolge,
- einem leistungsfähigen Straßennetz,

[7] Quelle: B Plus, Planungs AG Berlin, Südhafen Berlin-Spandau, Hafenentwicklungsplan, Berlin 28.01.2010.

- geschäftigen Hauptstraßen mit vorwiegend Gewerbenutzung und ruhigen Seitenstraßen mit überwiegend Wohnnutzung,
- guter Nahversorgung durch Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote in der Pichelsdorfer Straße und Adamstraße.

Defizite der Wilhelmstadt sind:

- Verkehrslärm und Luftbelastung in Folge stark belasteter Straßen,
- hoher Anteil von Schwerlastverkehr,
- hoher Anteil an Durchgangsverkehr aufgrund der Lage zwischen der Klosterstraße / Wilhelmstraße und der Heerstraße,
- mangelnde Aufenthaltsqualität in Straßen- und Platzräumen,
- vorhandene Plätze und Flächen werden nicht ausreichend genutzt,
- fehlende sichere Querungen für Fußgänger,
- sehr breite Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr,
- fehlende Flächen für Fußgänger und besonders für Radfahrer,
- keine durchgängigen Wege entlang der Havel,
- fehlende Straßenbäume,
- nicht vorhandene Barrierefreiheit an Knotenpunkten, Querungsstellen und Haltestellen.

3 Handlungskonzept

3.1 Anregungen der Bürger

In zwei Workshops am 30. und 31. Oktober 2013 zur Pichelsdorfer Straße und zur Adamstraße / Weißenburger Straße wurden in mehreren Arbeitsgruppen Potentiale und Defizite der Straßenräume herausgearbeitet und Vorschläge zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gemacht.

Die Anregungen bezogen sich vor allem auf nachfolgend aufgelistete Themen. Eine vollständige Darstellung der Anregungen aus den Workshops befindet sich in den Anlagen 2, 3 und 4 zu diesem Bericht. Des Weiteren wurde eine Bewertung der Anregungen dahingehend vorgenommen, ob sie in der weiteren Bearbeitung der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt werden können.

Pichelsdorfer Straße

Querschnittsdiskussion	bauliche Verengung der Fahrbahn durchgängig auf 6,5 m Breite Anlegen von Schutzstreifen für den Radverkehr Anlegen von Straßenverziehungen
punktuelle Maßnahmen	Bau von Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln Umgestaltung des Knotens Pichelsdorfer Straße / Spandauer Burgwall Aufpflasterung ganzer Knotenpunkte Anlage von Haltestellenkaps
organisatorische Maßnahmen	Tempo 30 Verbot von Lkw-Durchgangsverkehr Führung des „Kladow-Busses“ 134 durch die Pichelsdorfer Straße Errichtung eines zentralen Parkhauses zur Minderung des Parkdruckes Geschwindigkeitskontrollen
Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Verbesserung der Angebote zum Verweilen im Seitenraum und der Ausstattung mit Straßenmöblierung (Mülleimer, Fahrradbügel etc.) Umgestaltung des Metzer Platzes Ersatz fehlender Straßenbäume häufigere Grünpflege / Straßenreinigung

Adamstraße

Querschnittsdiskussion	bauliche Verengung der Fahrbahn auf 6,5 m Änderung der Parkstandsordnung zur Reduzierung der Fahrbahnbreite
punktuelle Maßnahmen	Verbesserung der Querungsbedingungen in den Bereichen Jägerstraße, Melanchthonstraße, westl. am Földerichplatz und am Knoten mit der Pichelsdorfer Straße (Einschränkungen durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge) Umwandlung des Fußgängerüberweges (FGÜ) Konkordiastraße in eine LSA, Einrichtung eines zweiten Fußgängerüberweges (FGÜ) im Bereich Konkordiastraße Umgestaltung des Eingangsbereiches am Melanchthonplatz
organisatorische Maßnahmen	Parken mit Parkscheibe ausdehnen Verbot von Lkw-Durchgangsverkehr Priorisierung der Rettungsfahrzeuge an Lichtsignalanlagen

Weißenburger Straße

Knotenpunkt Weißenburger Straße / Götelstraße / Krowelstraße	Lichtsignalanlage runder Kreisverkehr ovaler Kreisverkehr bauliche Einengung
organisatorische Maßnahmen	Verbot von Lkw-Durchgangsverkehr Tonnagebeschränkung Schulenburgbrücke

3.2 Grundüberlegungen

Um geeignete straßenräumliche Maßnahmen (Kapitel 3.3, Seite 31 ff.) bestimmen zu können, ist es vorab erforderlich, Grundüberlegungen zur Organisation des Verkehrs im Untersuchungsgebiet vorzunehmen. Diese Überlegungen sollen nach Möglichkeit die spezifischen Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten berücksichtigen und auf die vorliegenden Potenziale und Defizite in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen reagieren.

3.2.1 Grundüberlegungen zum Fußverkehr

Die Planung von Fußverkehrsanlagen erfordert die Beachtung der spezifischen Anforderungen des Fußgängers. Es sollen kurze Wege angeboten werden. Direkte, sichere Wege sind zu bevorzugen. Es muss für Bequemlichkeit und Bewegungsfreiheit gesorgt sein. Diese Parameter bestimmen die Anforderungen des Fußverkehrs an den öffentlichen (Straßen-) Raum.

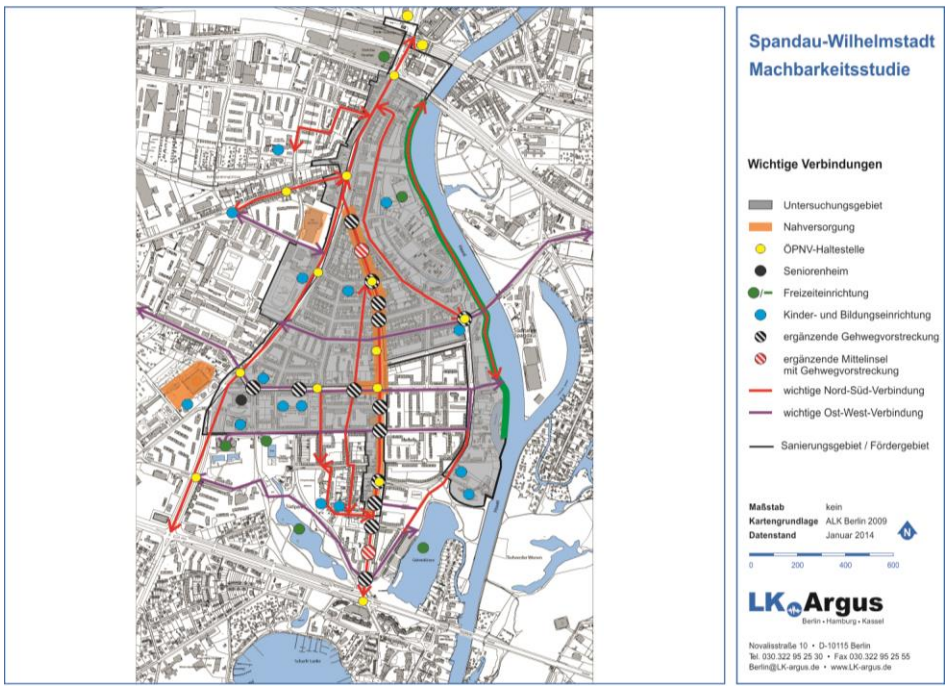
In Hauptgeschäftsbereichen mit einer Vielzahl an Nutzungen im Seitenraum und einer hohen Fußgängerkonzentration sind Gehwege größer 3,5 m Breite erforderlich, um die Bequemlichkeit und Bewegungsfreiheit im Alltagsverkehr zu garantieren. Dementsprechend bestehen in den Geschäftsbereichen die höchsten Anforderungen des Fußverkehrs an den öffentlichen Straßenraum.

Die Forderung nach kurzen und insbesondere sicheren Wegen spielt bei der Überquerung von trennenden Verkehrsanlagen eine wichtige Rolle. Die bestehenden Defizite gilt es zu beseitigen. Hierzu beitragen können

- vorgezogene Seitenräume, die kürzere Querungswege ermöglichen,
- Gehwegüberfahrten, die an Einmündungen die Bevorrechtigung des Fußgängers unterstreichen und für den Fußgänger ein barrierefreies Queren der Einmündung ermöglichen,
- Mittelinseln, die das Überqueren für Fußgänger erleichtern und sicherer machen.

Deren Anwendung kommt in der Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße in Betracht, um die vorhandenen Querungsbedürfnisse stärker zu befriedigen und die Barrierewirkung zu reduzieren. Anhand der Analyseergebnisse wurden die in Abbildung 14 dargestellten wichtige Wegebeziehungen definiert. Dort sind Querungen zu sichern und ergänzend anzubieten. Entsprechende bauliche Empfehlungen sind Bestandteil der straßenräumlichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 3.3, Seite 31 ff.).

Abbildung 14: wichtige fußläufige Verbindungen



3.2.2 Grundüberlegungen zum Radverkehr

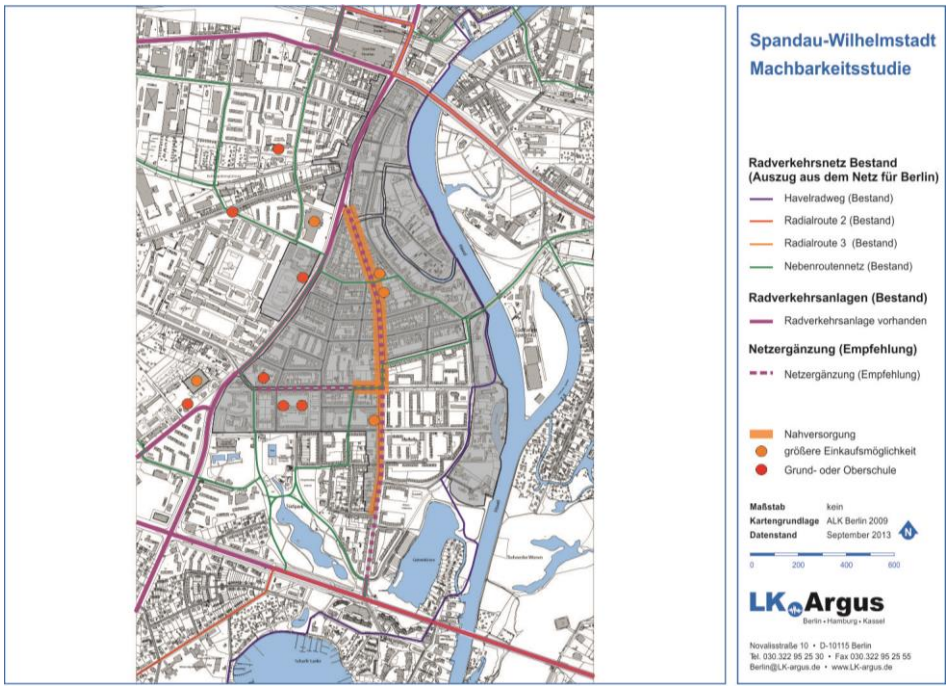
Die Grundüberlegungen zur Führung des Radverkehrs resultieren aus der Erfordernis, Quellen und Ziele des Radverkehrs möglichst kurzwegig zu verknüpfen, Netzlücken zu schließen und das vorhandene Routennetz zu aktualisieren. Die entsprechende Empfehlung ist in der Abbildung 15 dargestellt.

Die Pichelsdorfer Straße und die Adamstraße verfügen mit dem Geschäftsbereich und den Schulstandorten über wichtige Ziele des Radverkehrs. Die bestehende Routenführung (v.a. Nebenroutennetz über Wohnstraßen) und die vorhandenen Radverkehrsanlagen berücksichtigen diese Ziele nur bedingt. Es wird empfohlen, das Nebenroutennetz dem Bedarf folgend um die Adamstraße und Pichelsdorfer Straße zu ergänzen.

Die Adamstraße bietet mit der vorhandenen, ganztags geltenden Tempo 30-Regelung eine prinzipiell sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Netzergänzend ist für die Pichelsdorfer Straße ein verkehrssicheres, komfortables und sich am Bedarf orientierendes Angebot für den Radverkehr zu schaffen. Hierzu werden je nach straßenräumlicher Anwendungsmöglichkeit folgende Empfehlungen gegeben (vgl. straßenräumliche Maßnahmen im Kapitel 3.3, Seite 31 ff.):

- Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr durch Führung auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit den Kfz bei gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags.

Abbildung 15: Verknüpfung der Radverkehrsführung



3.2.3 Grundüberlegungen zum ÖPNV

Die Anzahl der vorhandenen Haltestellen wurde überprüft. Der Abstand zwischen den Haltestellen „Pichelsdorfer- / Weißenburger Straße“ und „Betckestraße“ von nur ca. 150 m ist sehr gering. In der Bürgerbeteiligung und den Workshops hat sich jedoch gezeigt, dass die Versorgung mit Bushaltestellen positiv gesehen wird, weil sie einerseits den örtlichen Einzelhandel stärken, der von den ein- und aussteigenden Fahrgästen profitiert und andererseits zu kurzen Wegen zwischen Wohnbereichen und ÖPNV-Haltestellen führt.

Anstatt der bisher in der Pichelsdorfer Straße angewendeten Haltebuchten werden für die Haltestellen „Metzer Platz“, „Pichelsdorfer- / Weißenburger Straße“ und „Genfenbergstraße“ Haltestellenkaps vorgeschlagen. Die Einsatzgrenze für Haltestellenkaps liegt für Busfrequenzen unter 10 Minuten bei einer Verkehrsstärke von maximal 650 Kfz pro Stunde und Richtung. Die Pichelsdorfer Straße weist eine Verkehrsstärke von ca. 11.000 Kfz/Tag auf. Dies entspricht einem Spitzenstundenwert von ca. 450 bis 550 Kfz/h und Richtung. Die Einsatzgrenze ist somit unterschritten und die Anwendung von Haltestellenkaps denkbar.

Haltestellenkaps ermöglichen dem Busverkehr das gerade Anfahren an die Haltestelle. Auf das Ein- und Ausfädeln aus dem fließenden Kfz-Verkehr wird verzichtet, was die Behinderungen für den Busverkehr reduziert und den Betriebsablauf an den Haltestellen beschleunigt. Auf der Fahrbahn haltende Busse führen zudem dazu, den Kfz-Verkehr zu verlangsamen und umfeldverträglicher abzuwickeln.

Mit Anlage von Haltestellenkaps lassen sich die Warteflächen bis an den Fahrbahnrand heran verbreitern. Beengte Platzverhältnisse werden entschärft. Die gewonnenen Flächen kommen Fahrgästen (Wartebereich) und Fußgängern (Gehbahn) gleichermaßen zugute. Insbesondere die schmalen und von diversen Nutzungen beanspruchten Gehwege der nördlichen Pichelsdorfer Straße können somit entlastet werden.

Haltestellenkaps bieten zudem den Vorteil, dass Fahrzeuge im Bereich der Haltestellen (im Zuge der Fahrbahn) nicht parken. Die heutigen Busbuchten werden häufig durch parkende Pkw und / oder Lieferfahrzeuge zugeparkt.

3.2.4 Grundüberlegungen zum Kfz-Verkehr

Die Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und die Weißenburger Straße sind Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. Sie dienen der Verbindung zentraler Bereiche und sammeln den Verkehr der anliegenden Erschließungsstraßen. Für einen Erhalt dieser Funktion spricht, dass sie maßgeblich das Straßennebennetz vom Kfz-Verkehr entlasten.

Darüber hinaus sind das Funktionieren und der Fortbestand der Geschäftsbereiche in der Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße auch

von der Kfz-Erreichbarkeit abhängig. Die ansässigen Geschäftstreibenden befinden sich in Konkurrenz zu den benachbarten und verkehrlich sehr gut erschlossenen „Spandau Arcaden“. Sie sind nach eigner Aussage auf Kfz-nutzende Kundschaft angewiesen. Den gebietsfremden Kfz-Verkehr vollständig ausgrenzende Lösungen sind daher nicht zielführend und werden nicht empfohlen.

Um die negativen Begleiterscheinungen des Kfz-Verkehrs dennoch zu minimieren und die Qualität hinsichtlich Funktionalität und Aufenthalt in den Geschäftsbereichen zu verbessern ist vielmehr eine verträglichere Abwicklung des bestehenden Kfz-Verkehrs anzustreben. Hierfür zielführend sind

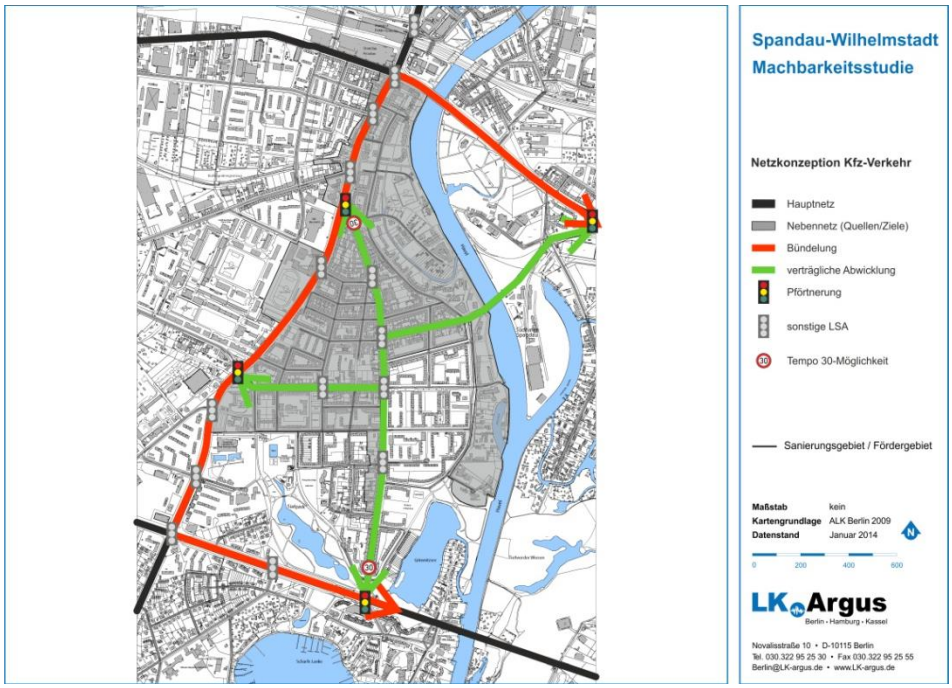
- bauliche Maßnahmen an den Einfahrbereichen in die Geschäftsstraße und eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Funktion ausreichende Maß von 6,5 m Fahrbahnbreite bzw. 3,25 m Fahrstreifenbreite (vgl. straßenräumliche Maßnahmen in Kapitel 3.3, Seite 31 ff.) sowie
- eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf ganztags 30 km/h.

Die Empfehlung, die Geschwindigkeit auf Tempo 30 ganztags zu reduzieren beruht auf folgenden Sachverhalten:

- die Überlagerung der konkurrierenden Funktionen (Verkehrs-) Verbindung, Erschließung und Aufenthalt in den Geschäftsbereichen erfordert eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs mit niedrigen Fahrgeschwindigkeiten,
- Verbesserung der Überquerbarkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Querungen, Reduzierung der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen,
- Lärmschutz,
- fehlende Radverkehrsanlagen.

Ergänzend zu den Maßnahmen der verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen sollte versucht werden, den bestehenden Zeitvorteil gegenüber den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen Wilhelmstraße und Heerstraße zu reduzieren. Ansatzpunkte hierzu bestehen in den Lichtsignalanlagen in den Einfahrbereichen zu den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen. Es wäre zu prüfen, ob an den Lichtsignalanlagen noch Möglichkeiten bestehen, die Hauptrichtung um die Wilhelmstadt herum stärker zu priorisieren (Beschleunigung des Verkehrsablaufes) und die Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straßen entsprechend verkehrlich zu entlasten.

Abbildung 16: Führung des Kfz-Verkehrs



3.3 Straßenräumliche Maßnahmen

Das straßenräumliche Konzept für die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen umfasst Empfehlungen für die Querschnittsgestaltung und konkrete Lösungsmöglichkeiten für Knotenpunkte und Querungsbereiche.

Die Lagepläne der Maßnahmen sind in Anlage 9 enthalten.

3.3.1 Pichelsdorfer Straße

Querschnittsbetrachtung

<u>Pichelsdorfer Straße zwischen Spandauer Burgwall und Adamstraße</u>

Für die Pichelsdorfer Straße im Abschnitt zwischen Spandauer Burgwall und Adamstraße werden eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie die Verringerung der Fahrbahnbreite auf das ausreichende Maß von 6,50 m vorgeschlagen. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Einseitige Verbreiterung der Pichelsdorfer Straße auf der Ostseite unter Wegfall der bestehenden Baumreihe und Versetzen dieser in Richtung Westen (Abbildung 18),

- Anlage eines 1,50 m breiten Mittelstreifens zur optischen Einengung der Fahrbahn welcher für Lkw, Bus oder Einsatzfahrzeuge überfahrbar ist (Abbildung 19),
- Anlage beidseitiger Mehrzweckstreifen in einer Breite von 0,75 m (Abbildung 20).

Abbildung 17: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Bestand)

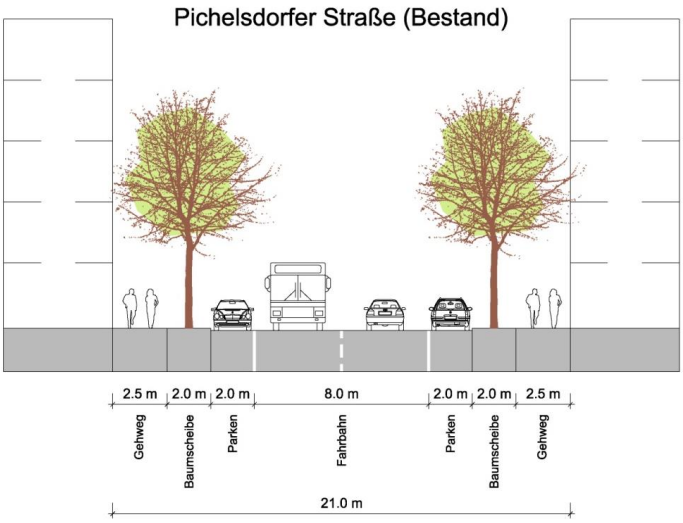


Abbildung 18: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Verbeiterung des östliches Seitenraums

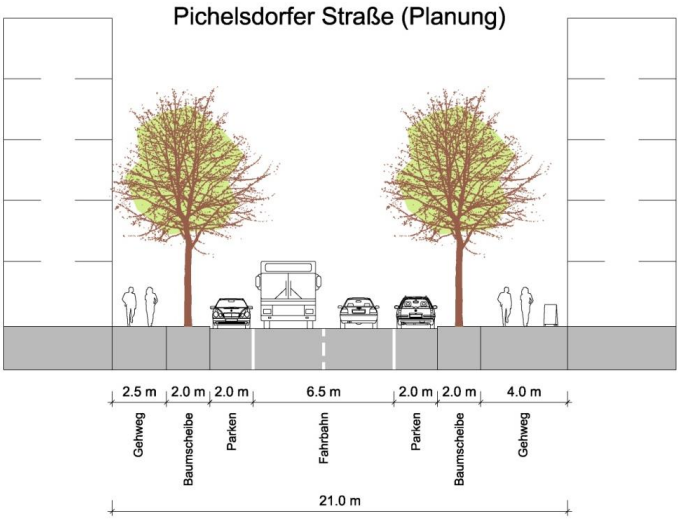


Abbildung 19: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Mittelstreifen

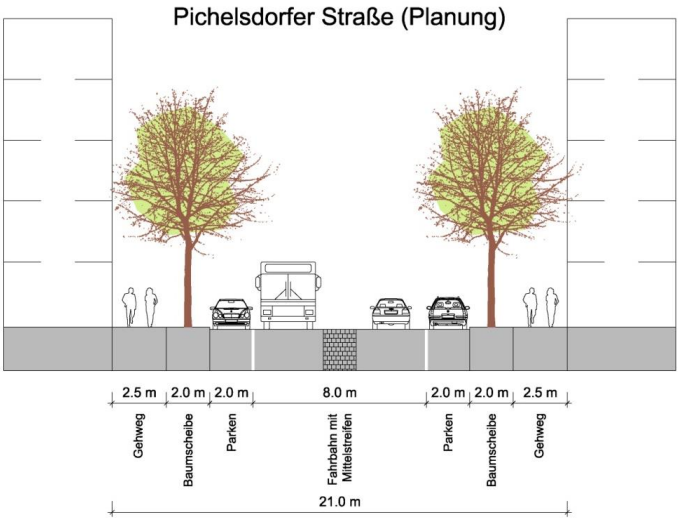
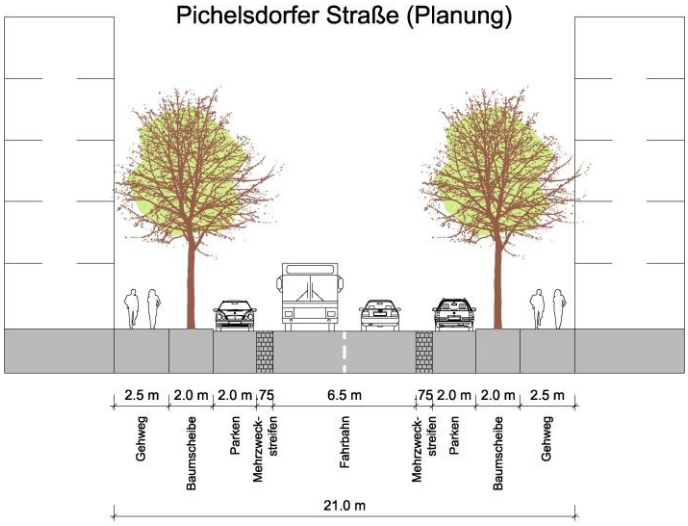


Abbildung 20: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Mehrzweckstreifen



Zur Verbreiterung des östlichen Seitenraums der Pichelsdorfer Straße (Abbildung 18) müsste die Baumreihe entfernt und eine Neuanpflanzung ca. 1,5 m in Richtung Fahrbahn der Pichelsdorfer Straße erfolgen. Dann könnte der Gehweg auf der Ostseite auf 4,0 m verbreitert werden. Aufgrund der Kosten und der umfangreich notwendigen Baumfällungen ist dieser Vorschlag kurzfristig nicht umsetzbar.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde die Anlage eines Mittelstreifens oder eines seitlichen Mehrzweckstreifens entlang der Pichelsdorfer Straße geprüft.

Der seitliche Mehrzweckstreifen kann zwar zur besseren Sichtbarkeit von Fußgängern führen, die sich zwischen den parkenden Fahrzeugen aufstellen und auf dem Seitenstreifen in Richtung Fahrbahn hervortreten können. Ein Nachteil liegt jedoch darin, dass die seitlichen Streifen als Radstreifen missge-

deutet werden und der Kfz-Verkehr versucht die Radfahrer auf diesen Streifen abzudrängen. Da dies zu einem Sicherheitsrisiko im Radverkehr führt, wurde die Variante Seitenstreifen verworfen.

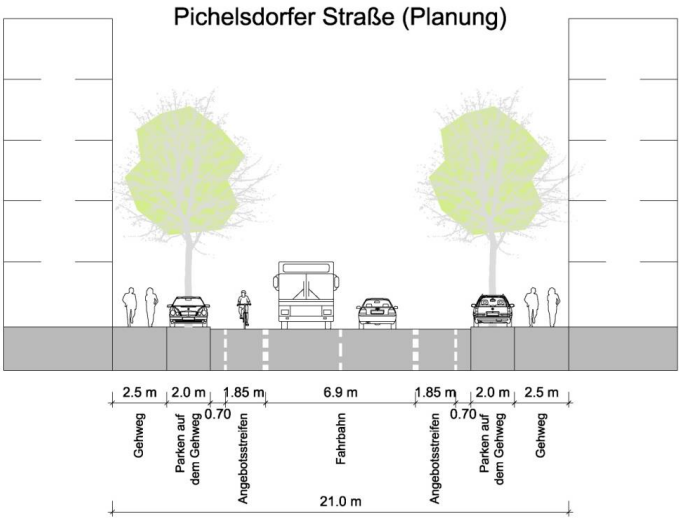
Empfohlen wird eine Lösung mit Mittelstreifen. Der Mittelstreifen hat eine optische Wirkung, um die Fahrgeschwindigkeit zu drosseln und den Fahrverkehr auf dem schmaleren Fahrstreifen zu halten. Zudem dient er als durchgängig vorhandene Querungshilfe für Fußgänger. Mit einer Breite von 1,5 m ist er jedoch nicht als vollwertige und den Mindestbreitenanforderungen entsprechende Querungsanlage zu verstehen. Um den Mindestanforderungen für eine sichere Querungsanlage mit einer Breite von 2,5 m zu entsprechen, wird er partiell verbreitert. Näheres hierzu ist in den nachfolgenden Ausführungen zu Fußgängerquerungen in der Pichelsdorfer Straße beschrieben.

Pichelsdorfer Straße zwischen Adamstraße und Tharsanderweg/Plathweg

Falls Tempo 30 nicht möglich ist, wird für die Pichelsdorfer Straße zwischen Adamstraße und Tharsanderweg/Plathweg folgende Maßnahme empfohlen.

Es werden Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m einschließlich 0,25 m breiter Markierung angelegt. Dafür muss das Längsparken auf den Gehweg zwischen die Bäume in dafür angelegte Parkbuchten verlagert werden. Die Breite der Fahrbahn beträgt ca. 6,9 m (Abbildung 21). Für die Verlagerung der Parkstände in den Seitenraum müssen Bäume gefällt werden. Gegenüber der heutigen Parkstandsanordnung werden Stellplätze entfallen. Zudem werden Anpassungen an der Beleuchtung und der Straßenentwässerung notwendig.

Abbildung 21: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße südlich Adamstraße (Planung): Radstreifen oder Schutzstreifen



Fußgängerquerungen

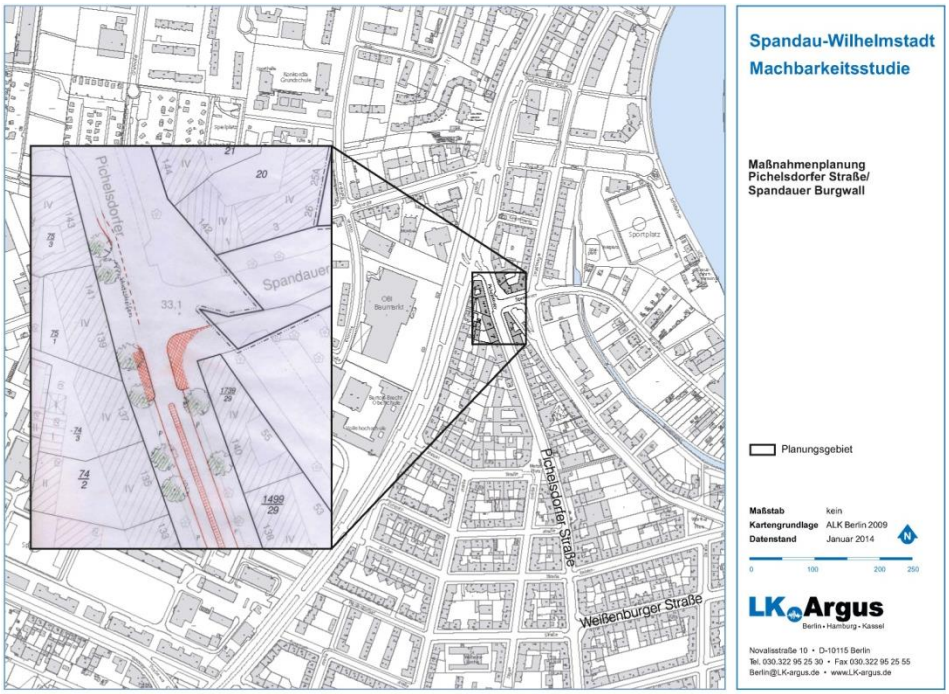
Zur Verbesserung der Querungsbedingungen sollen folgende Anlagen geschaffen werden. Diese sind mit Planskizzen untersetzt.

Pichelsdorfer Straße zwischen Spandauer Burgwall und Adamstraße

Einbau einer Gehwegvorstreckung südlich der Einmündung Pichelsdorfer Straße / Spandauer Burgwall. Diese fungiert gleichzeitig als nördlicher Eingangsbereich in die Pichelsdorfer Straße. Diese Maßnahme soll dazu führen, dass eine Auftaktsituation bei der Einfahrt in die Wilhelmstadt entsteht und der Kfz-Verkehr „entschleunigt“ wird. Der südliche Gehweg des Spandauer Burgwalls wird dafür im Bogenbereich vorgestreckt. Ebenso der gegenüberliegende Gehwegbereich (Westseite) der Pichelsdorfer Straße (Abbildung 22). Für diese Maßnahme entfällt ein Pkw-Stellplatz. Außerdem müssen Straßenabläufe versetzt werden.

Der Radweg in Nord-Süd-Richtung wird nördlich der Einmündung des Spandauer Burgwalls in einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn der Pichelsdorfer Straße geleitet. Südlich anschließend wird der Radverkehr mit dem fließenden Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Einfädelung des Radverkehrs in Süd-Nord-Richtung auf den Radweg erfolgt auf Höhe der nördlichen Bordkante des Spandauer Burgwalls.

Abbildung 22: Gehwegvorstreckung im nördlichen Einfahrtsbereich Pichelsdorfer Str.



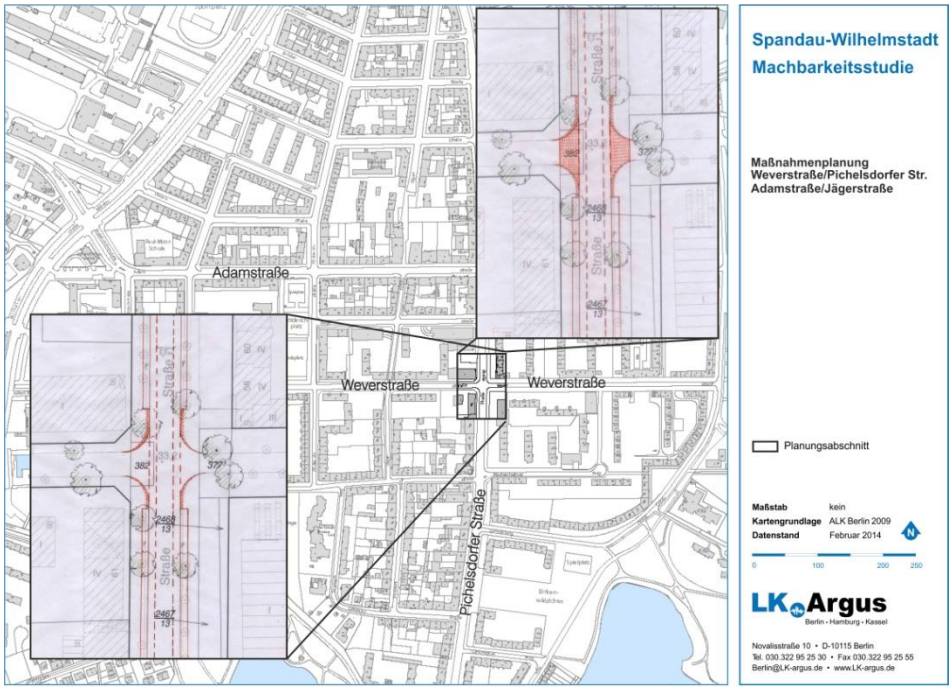
Pichelsdorfer Straße zwischen Adamstraße und Tharsanderweg

Einbau einer Gehwegvorstreckung im Knoten Pichelsdorfer Straße / Weverstraße. Die Weverstraße ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Wohnge-

biet östlich der Pichelsdorfer Straße und Infrastruktureinrichtungen wie der Christoph-Földerich-Grundschule, dem Kombibad und der Freizeitsportanlage Südpark. Um die Überquerbarkeit der Pichelsdorfer Straße zu erleichtern sind Gehwegvorstreckungen im Kreuzungsbereich der Pichelsdorfer Straße mit den jeweiligen Seitenstraßen sinnvoll (exemplarisch dargestellt in Abbildung 23 Pichelsdorfer Straße / Weverstraße). Dafür werden die Gehwegkanten rings um den Kreuzungsbereich vorgestreckt. Entwässerungseinrichtungen sind entsprechend anzupassen.

Zusätzlich zu den Gehwegvorstreckungen ist die Aufpflasterung der Einmündungen der Weverstraße in die Pichelsdorfer Straße als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme am Übergang zur Tempo 30-Zone sinnvoll.

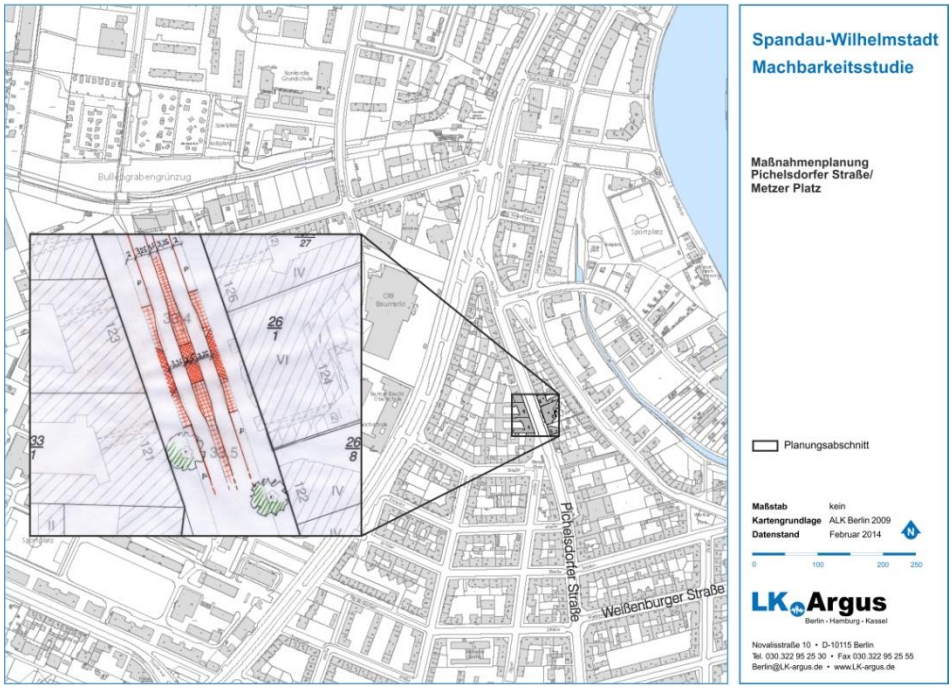
Abbildung 23: Gehwegvorstreckungen im Kreuzungsbereich Pichelsdorfer Straße / Weverstraße, alternativ mit Aufpflasterung der Einmündungen der Weverstraße



Für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zwischen Birkenwäldchen und Gebäude Pichelsdorfer Straße 31 bereitet die Verkehrslenkung Berlin bereits eine Anordnung vor.

Ergänzend sind in der Pichelsdorfer Straße Mittelinseln als Querungshilfen in regelmäßigen Abständen vorgesehen, um die Abstände zwischen den Knotenpunkten zu verkürzen. Sie erleichtern die Überquerbarkeit der Pichelsdorfer Straße und können die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs drosseln, da sie zu erhöhter Aufmerksamkeit beitragen. Eine exemplarische Querungshilfe in der Pichelsdorfer Straße ist in Abbildung 24 dargestellt.

Abbildung 24: Mittelinsel in der Pichelsdorfer Straße (Planung)



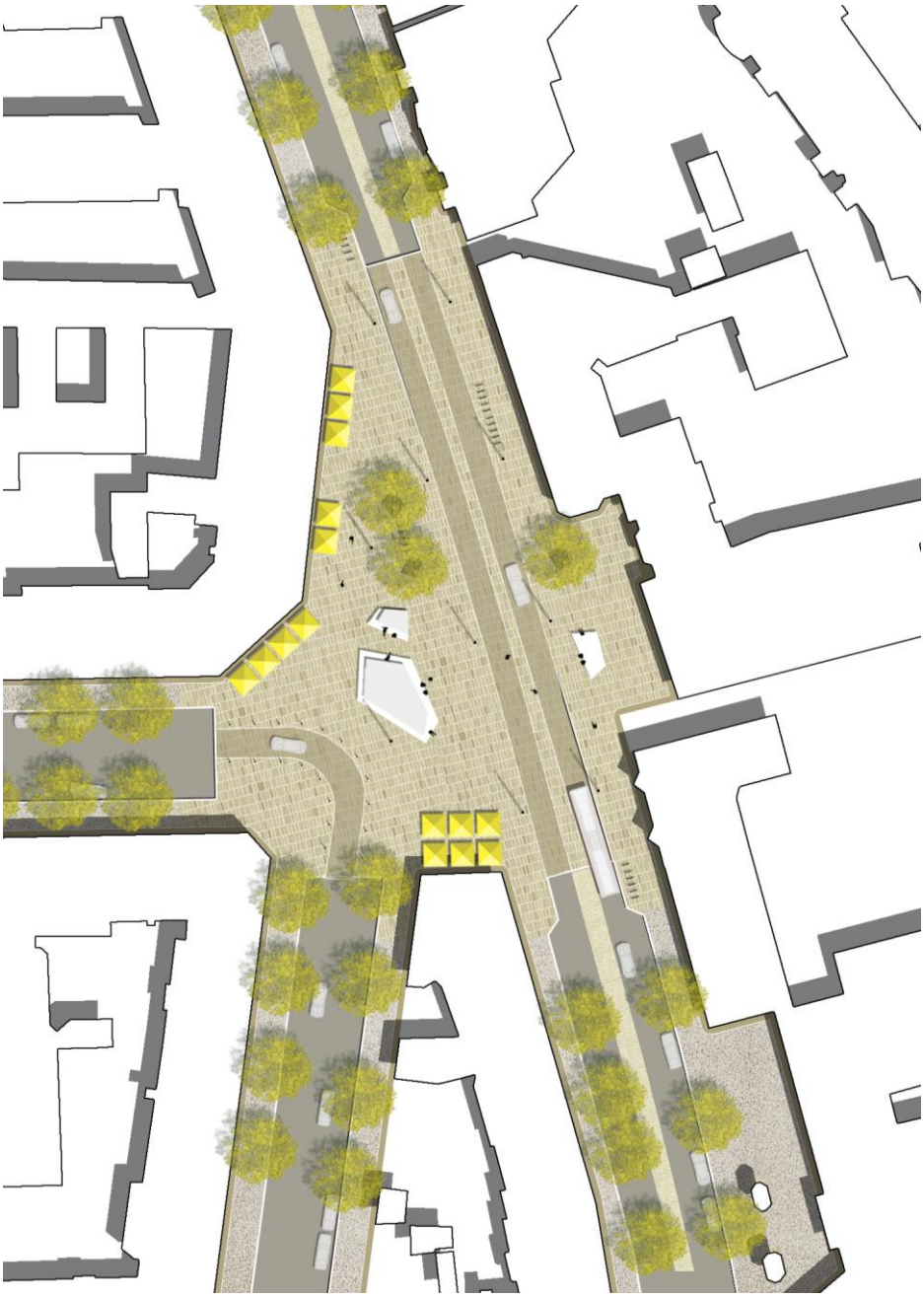
Metzer Platz

Der Metzer Platz spielt eine zentrale Rolle für die Entwicklung des Quartiers um die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen. Er sollte als Stadtplatz erlebbar werden und wahrnehmbar sein. Hierbei gilt es zunächst die eigentlichen Platz- und Raumkanten zu definieren. Um eine angemessene stadträumliche Dimension zu erhalten muss sich der Platz über die Pichelsdorfer Straße hinweg von Fassade zu Fassade aufspannen. Die trennende Wirkung der Fahrbahn sollte durch eine Reduzierung auf das nötigste, eine Aufpflasterung auf gesamter Strecke und das Durchziehen des geplanten Mittelstreifens der Pichelsdorfer Straße, hier als Querungshilfe mit weicher Separation, aufgehoben werden. Diese Maßnahmen haben zur Folge, dass der motorisierte Verkehr den Platz quert und nicht mehr der Fußgänger die Fahrbahn.

Die Kioske sollten entfallen und stattdessen sollten die Platzränder, die ausreichend Raum für Gastronomie und Außenbestuhlung bieten, reaktiviert werden. Die Mitte bleibt frei von gastronomischen Nutzungen. Sie dient als Quartierstreffpunkt. Einen Anziehungspunkt kann z.B. eine Sitzskulptur in der Platzmitte bieten.

Die vorhandenen zwei Bäume an der Pichelsdorfer Straße können erhalten bleiben. Weitere Pflanzungen sollten aber entfernt werden, um den Platz sichtbar zu machen und nicht räumlich einzuengen. Die teilweise vorhandene Allee-Pflanzung der Pichelsdorfer Straße sollte bis an die Platzränder ergänzt werden, um auch hier klar zwischen Straßen- und Platzraum zu differenzieren.

Abbildung 25: Gestaltungsvorschlag Metzer Platz



3.3.2 Adamstraße

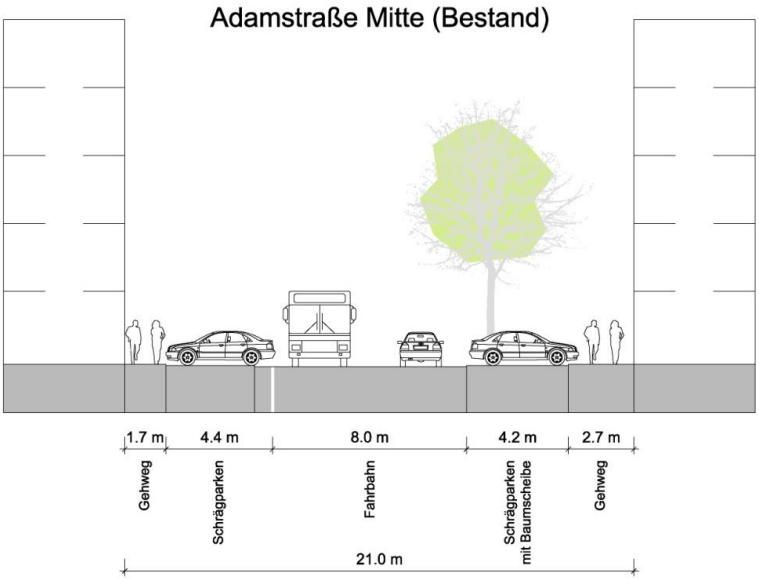
Querschnittsbetrachtung

Für den mittleren Abschnitt der Adamstraße zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße wird vorgeschlagen, die vorhandenen Schräg- / Senkrechtparkstände um 0,65 m (Südseite) bzw. 0,85 m (Nordseite) in Richtung Fahrbahn zu verschieben (Abbildung 27). Es soll eine neue Markierung der Parkstände vorgenommen werden.

Mit der Lageveränderung der Parkstände ragen die Überhänge der Fahrzeuge nicht mehr in den Gehwegbereich hinein. Die vorhandenen Gehwegbreiten (Südseite 1,7 m; Nordseite 2,7 m) wären somit vollständig für Fußgänger nutzbar. Der südliche Gehweg ist immer noch schmaler als das Regelmaß, bietet jedoch weniger Einschränkungen als im Bestand. Die durch das Versetzen der Parkstände gewonnene Fläche kann auf der Westseite dem schmalen Gehweg zugeschlagen werden ohne den Gehweg dafür umzubauen (Abbildung 27).

Durch die Markierung der Parkstände wird die Fahrbahn auf 6,5 m eingeengt. Diese Fahrbahnbreite genügt für den Begegnungsfall von zwei Bussen und führt gleichzeitig dazu, die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzupassen, das Parken in zweiter Reihe zu vermeiden und die Querungswege für Fußgänger zu verkürzen.

Abbildung 26: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße (Bestand)



Eine aufwändigere Variante besteht darin, das Querparken in Längsparken umzuwandeln (Abbildung 28). Mit dieser Maßnahme könnte der Gehweg von 1,70 m auf 4,80 m verbreitert werden. Die Stellplatzanzahl würde sich jedoch

halbieren. Aufgrund der Notwendigkeit, den anliegenden Anwohnern ausreichend Parkraum zur Verfügung zu stellen, wird diese Lösung nicht für eine Umsetzung empfohlen.

Abbildung 27: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zw. Földerichstraße und Konkordiastraße (Planung): Fahrbahnverengung mit Querparker

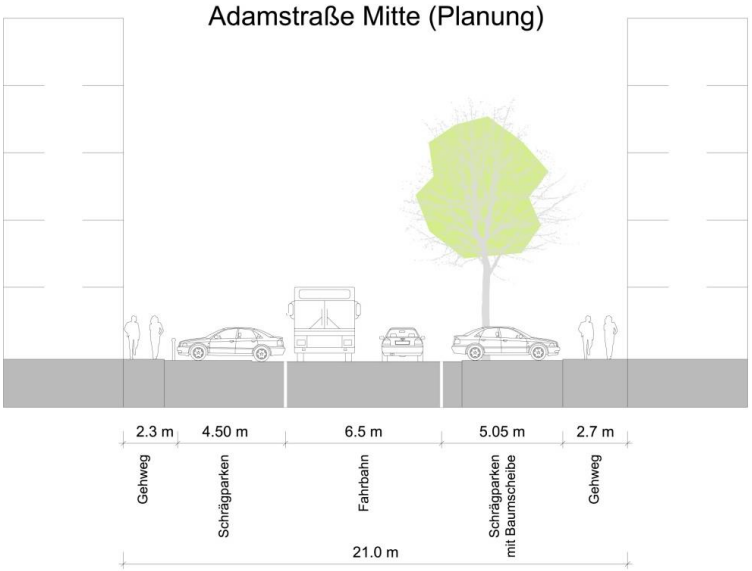
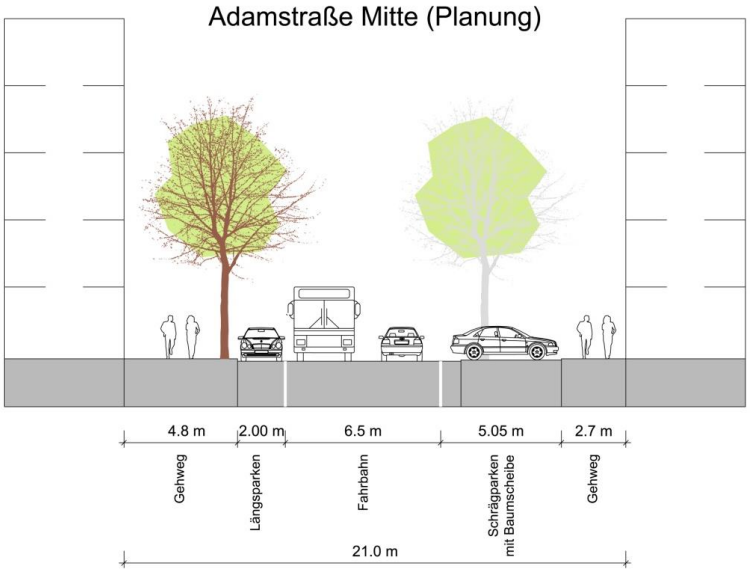


Abbildung 28: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zw. Földerichstraße und Konkordiastraße (Planung): Fahrbahnverengung mit Längsparker

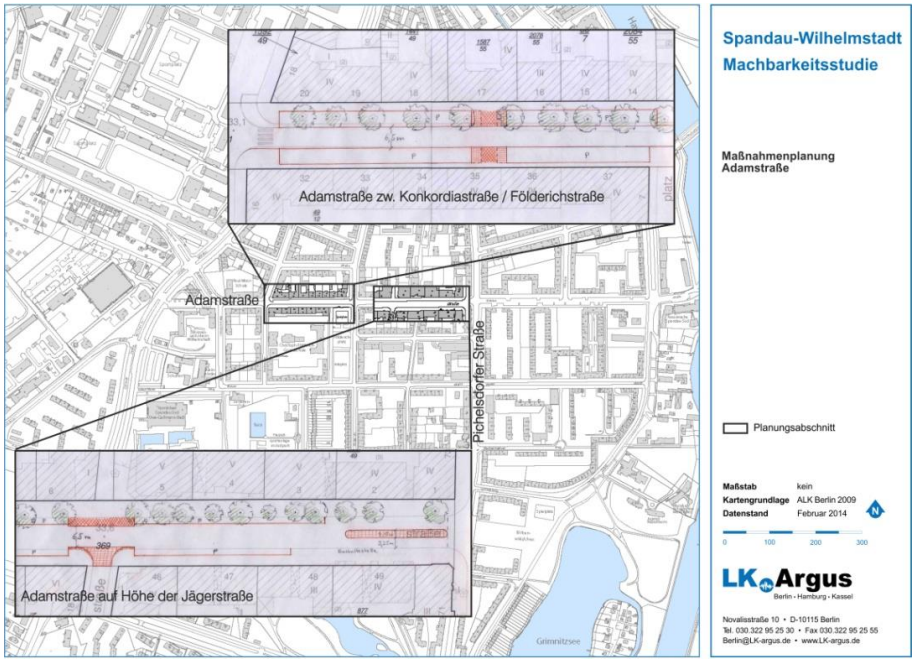


Fußgängerquerungen

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen sollten folgende Anlagen geschaffen werden.

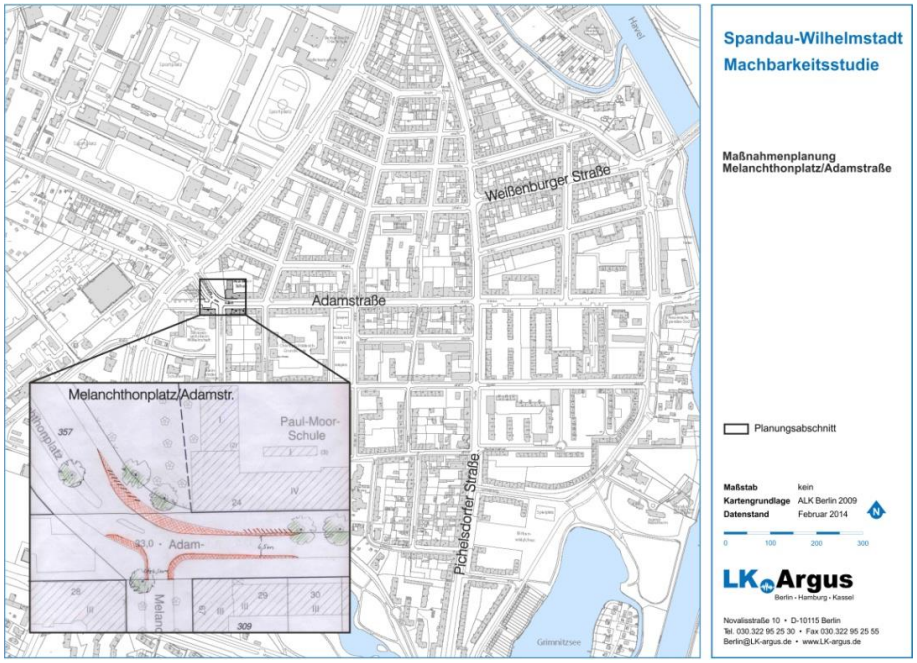
Einbau einer Gehwegvorstreckung westlich des Földerichplatzes zur sicheren Erreichbarkeit der Christoph-Földerich-Grundschule (Abbildung 29). Die Gehwegvorstreckung ist sinnvoll für das Angebot einer weiteren sicheren Querungsmöglichkeit zwischen den Knotenpunkten Konkordiastraße/Adamstraße und Földerichstraße/Adamstraße. Der Straßenraum wird dadurch gegliedert und es wird langsamer gefahren, wenn auch zwischen den Knotenpunkten auf querende Fußgänger geachtet werden muss.

Abbildung 29: Aufpflasterung zwischen Konkordiastraße und Földerichplatz



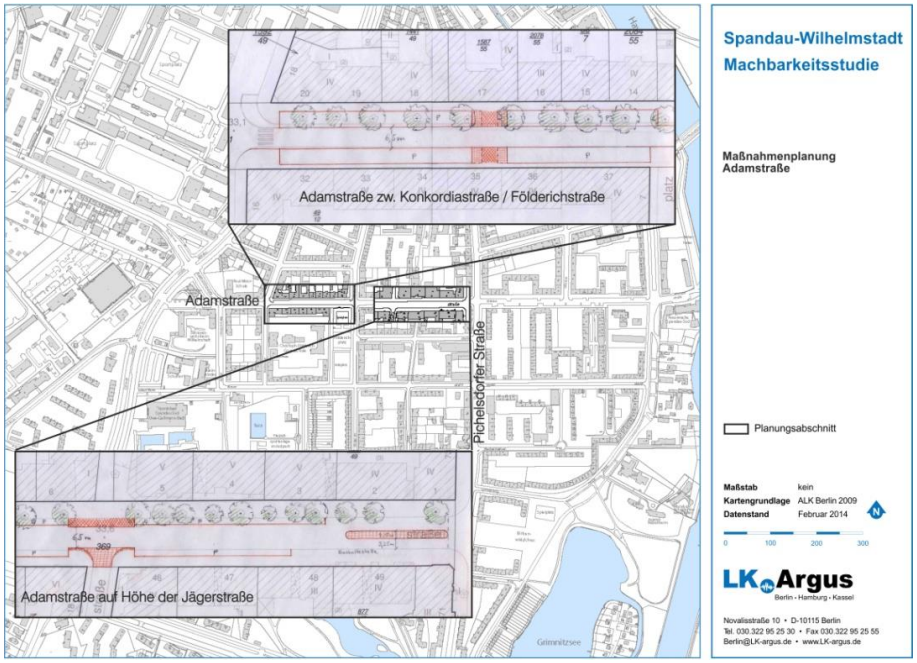
Einbau einer Gehwegvorstreckung im Bereich Adamstraße / Melanchthonstraße zur besseren Überquerbarkeit und Einengung der Fahrbahn (Abbildung 30). Die Einfahrt von der Wilhelmstraße in die Adamstraße ist sehr breit und verleitet die Autofahrer zum schnellen Fahren. Durch Gehwegvorstreckungen im Bogenbereich und an der westlichen und östlichen Gehwegkante der Melanchthonstraße erfolgt eine Einengung der Fahrbahn, die zum Langsamfahren animiert. Außerdem dient sie als Querungshilfe und zum besseren Einsehen des Straßenraums für querende Fußgänger. Ein Umbau des gesamten Melanchthonplatzes vor der Kirche ist langfristig anzustreben. Aufgrund der Knotenpunktsgeometrie ist es jedoch notwendig den Straßenabschnitt der Schmidt-Knobelsdorf-Straße westlich der Wilhelmstraße mit umzubauen.

Abbildung 30: Gehwegvorstreckung im Übergang des Melanchthonplatzes in die Adamstraße



Einbau einer Gehwegvorstreckung auf Höhe der Jägerstraße zur sicheren Zugänglichkeit des geplanten Spielplatzes. Im Abschnitt der Jägerstraße nördlich der Adamstraße erfolgt eine Neugestaltung mit Kinderspielplatz und Grünfläche. Dies wird ein Anziehungspunkt für Kinder aus dem Wohngebiet südlich der Adamstraße. Als Querungshilfe wird eine Gehwegvorstreckung an der Nordseite und eine Aufpflasterung der Einmündung Jägerstraße auf der Südseite vorgeschlagen.

Abbildung 31: Aufpflasterung und Gehwegvorstreckung auf Höhe der Jägerstraße



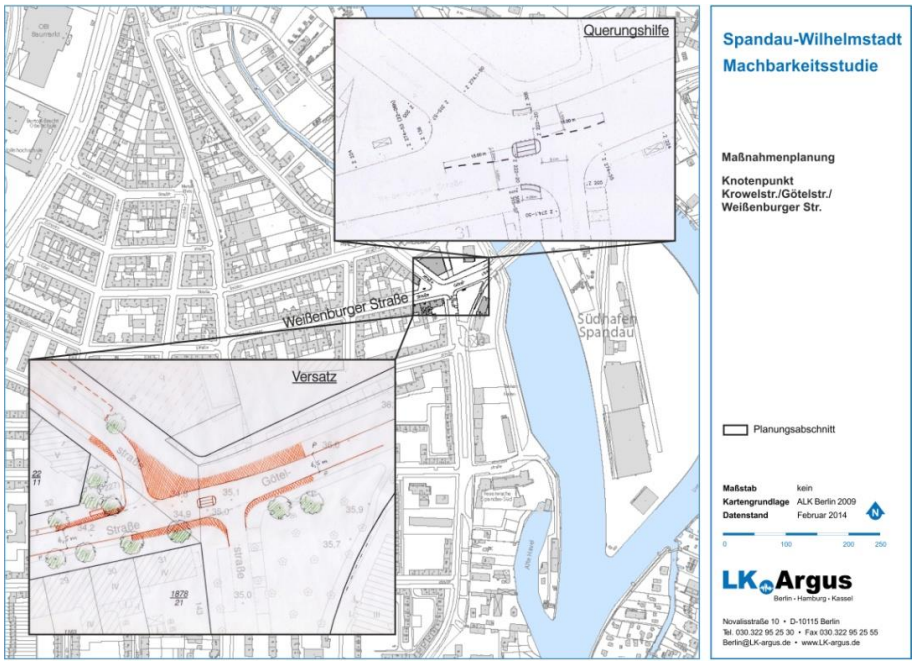
3.3.3 Weißenburger Straße

In der Weißenburger Straße besteht ein Handlungsbedarf aufgrund schlechter Sicht- und ungünstiger Querungsbedingungen im Bereich des Knotenpunktes Weißenburger Straße / Krowelstraße / Götelstraße. Zur Beseitigung der Problemlage lassen sich folgende Möglichkeiten realisieren.

- Vorstreckungen / Verbreiterungen der Seitenräume im Knotenpunktbereich bis an die Fahrbahnfläche heran,
- Entschärfung des Versatzes an den Einmündungen durch Versetzen der südlichen Einmündung der Krowelstraße weiter nach Osten und senkrechte Führung auf die die Weißenburger Straße,
- Einbau von Mittelinseln in den Zufahrten der Weißenburger Straße, um den fließenden Kfz-Verkehr richtungsbezogen an den Fahrbahnrand zu verlegen; dadurch Verbesserung der Sicht- und Querungsbedingungen,
- Umbau zu einem Kreisverkehr.

Eine Verschwenkung der Krowelstraße gegenüber der Götelstraße hat den Vorteil, dass die Übersichtlichkeit für die auf die Weißenburger Straße ausfahrenden Fahrzeuge steigt. Eine schmalere Fahrbahn verbessert darüber hinaus die Überquerbarkeit der Straße.

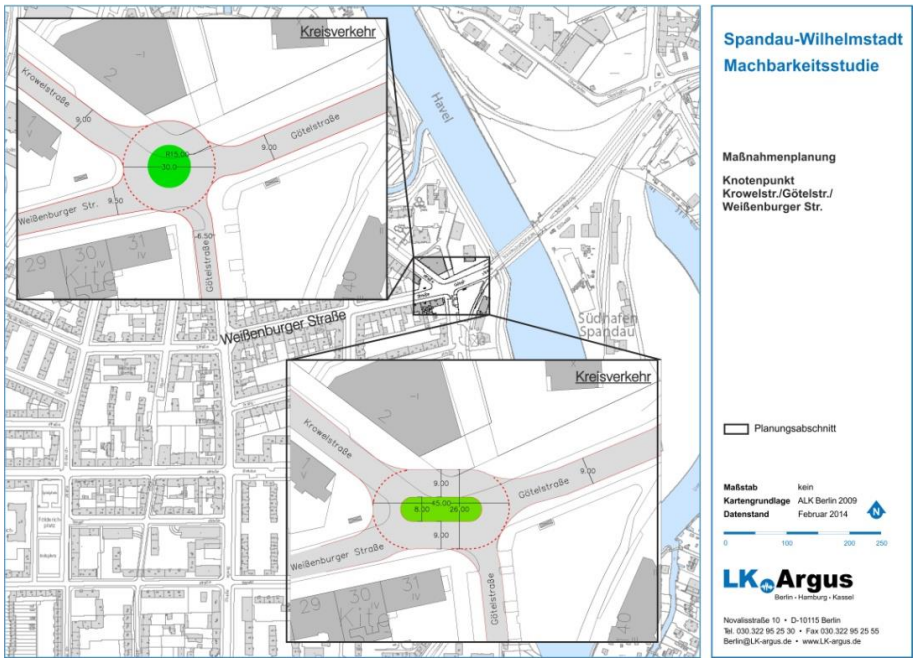
Abbildung 32: Knotenpunkt Götelstraße/Krowelstraße/Weißenburger Straße



Für den Kreuzungsbereich Krowelstraße/Weißenburger Straße / Götelstraße wurden auch Kreisverkehre untersucht. Eine olche Lösung hätte jedoch folgende Nachteile:

- Problematisch ist die Flächenintensität solcher Anlagen.
- Die einzelnen Kreisverkehrsarme liegen ungünstig zueinander, sodass es fahrgeometrische Probleme für größere Fahrzeuge gibt.
- Die Bushaltestellen können in ihrer jetzigen Lage nicht mehr angefahren werden und müssen verlegt werden.
- Für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich mit einer Kreisverkehrslösung Umwege.

Abbildung 33: Knotenpunkt Götelstraße/Krowelstraße/Weißenburger Straße (Kreisverkehr)



Aufgrund der Nachteile einer Kreisverkehrslösung werden der Versatz des Knotens und der Einbau von Vorstreckungen empfohlen. Mittlerweile wurde durch die Verkehrslenkung Berlin die Herstellung einer Querungshilfe als Mittelinsel im Abschnitt zwischen der Einmündung Krowelstraße und der Einmündung Götelstraße angeordnet. Diese Maßnahme kann als erster Schritt erfolgen und der Versatz zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Die Mittelinsel führt bereits zu einer besseren Querbarkeit der in diesem Bereich sehr breiten Fahrbahn und verbessert die Übersicht.

3.4 Kosten

Für die unter 3.3. beschriebenen Maßnahmen wurde eine Kostenschätzung vorgenommen. In der folgenden Tabelle sind die gesamten Baukosten der jeweiligen Maßnahme dargestellt. Die Gesamtbaukosten für die Maßnahmen in der Pichelsdorfer Straße, der Adamstraße und der Weißenburger Straße belaufen sich auf geschätzt ca. 1.065.000 € (Baukosten netto ohne Metzer Platz).

Die detaillierte Kostenschätzung befindet sich in der Anlage 10.

Pichelsdorfer Straße

Maßnahme	Baukosten (netto)
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße / Spandauer Burgwall	77.220,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Zimmerstraße	21.020,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Brüderstraße	20.440,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Beyerstraße	30.300,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Weverstraße	49.900,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Genfenbergstraße	28.720,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Grimnitzseeweg	27.490,00 €
Gehwegvorstreckung KP Pichelsdorfer Straße/Tharsanderstraße	49.570,00 €
Haltestellenkaps (Weißenburger Straße u. Genfenberger Straße	94.760,00 €
Mehrzweckstreifen Pichelsdorfer Straße	183.460,00 €
Querungshilfen Pichelsdorfer Straße (2 Stück)	34.500,00 €
Baumpflanzungen (Ersatz) Spandauer Burgwall bis Heerstraß	75.820,00 €
Straßenausstattung Mobiliar Pichelsdorfer Straße	38.080,00 €
Summe Pichelsdorfer Straße	**731.280,00 €**
Alternativvorschlag zu Tempo 30 km/h Radstreifen Pichelsdorfer Straße (zw. Heerstraße und Weverstraße) mit Parkbuchten	493.390,00 €
Metzer Platz (Neugestaltung)	950.880,00 €

Adamstraße

Maßnahme	Baukosten (netto)
Mittelinsel Adamstraße/Pichelsdorfer Straße	9.630,00 €
Gehwegvorstreckung Adamstraße/Jägerstraße	64.100,00 €
Gehwegvorstreckung zw. Földerichstr. u. Konkordiastr.	42.670,00 €

Markierung Schrägparker	3.620,00 €
Gehwegvorstreckung Melanchthonplatz/Melanchthonstraße	83.920,00 €
Straßenausstattung Adamstraße (Fahrradbügel)	5.900,00 €
Summe Adamstraße	**209.840,00 €**

Weißenburger Straße

Maßnahme	Baukosten (netto)
Gehwegvorstreckung / Knotenpunktverschwenkung Weißenburger Straße / Götelstraße/Krowelstraße	124.060,00 €
Summe Wei0eßenburger Straße	**124.060,00 €**

4 Zusammenfassung

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Pichelsdorfer Straße, Adamstraße und Weißenburger Straße hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität und der gebotenen Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden können.

Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wurden in zwei Workshops die Möglichkeiten diskutiert. So wurden anhand von Querschnitten und Lageplänen Vorschläge zu folgenden Aspekten gemacht:

- bauliche Verengungen der Fahrbahn,
- Anlegen von Schutzstreifen für den Radverkehr,
- Bau von Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln,
- Umgestaltung des Knotens Pichelsdorfer Straße / Spandauer Burgwall,
- Aufpflasterung von Knotenpunkten,
- Anlage von Haltestellenkaps,
- Änderung der Parkstandsordnung zur Reduzierung der Fahrbahnbreite,
- Verbesserung der Querungsbedingungen,
- weitere Fußgängerquerungen,
- Umgestaltung von Eingangsbereichen.

Bei der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen wurde in Querschnitten und Lageplänen dargestellt, wo punktuelle Maßnahmen umsetzbar sind.

So werden in der **Pichelsdorfer Straße** folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Einengung des Einfahrtsbereiches von Norden, um den Eingang in die Wilhelmstadt zu betonen.
- Gehwegvorstreckungen in Knotenpunktbereichen, um die dortigen Fußgängerverbindungen sicher zu führen.
- Anordnung von Tempo 30 km/h und Einbau eines Mittelstreifens in der Pichelsdorfer Straße zwischen Spandauer Burgwall und Adamstraße, um die Querungsbedingungen zu verbessern, den Radverkehr auf der Fahrbahn sicher zu führen, den Kfz-Verkehr verträglicher abzuwickeln und zu verstetigen.
- Anordnung von Tempo 30 km/h in der Pichelsdorfer Straße südlich der Adamstraße also Vorzugslösung. Alternativ die Anordnung von Radstreifen und die vollständige Verlagerung des ruhenden Verkehrs von der Fahrbahn in den Seitenbereich mittels Parktaschen zwischen den Bäumen. Letzteres

hätte den Wegfall von Stellplätzen und eines Teils des Baumbestandes zur Folge.

Für die **Adamstraße** sind folgende Maßnahmen sinnvoll.

- Gehwegvorstreckung im Abschnitt zwischen Konkordiastraße und Föderichplatz, um eine zusätzliche sichere Querung insbesondere für die Schulkinder zu bieten.
- Gehwegvorstreckung und Aufpflasterung auf Höhe der Jägerstraße, um eine sichere Querung zu dem geplanten Spielplatz über die Adamstraße zu schaffen.
- Gehwegvorstreckung und Einengung der Fahrbahn im Übergang vom Melanchthonplatz in die Adamstraße, um ähnlich wie an der Pichelsdorfer Straße den Eingang in die Wilhelmstadt zu betonen.
- Umgestaltung und Verlängerung der Schrägparkplätze durch Reduktion der Fahrbahnbreite. Damit wird eine bessere Nutzung des schmalen Gehweg ermöglicht.

Für den Knotenpunkt **Weißenburger Straße/Krowelstraße/Götelstraße** werden folgende Maßnahmen empfohlen.

- Entschärfung des Versatzes, um Übersichtlichkeit zu verbessern,
- Vorstreckung und Verbreiterung der Seitenräume sowie den Einbau von Mittelinseln, um eine bessere Überquerbarkeit zu ermöglichen.

Metzer Platz

Die Gestaltung des Metzer Platzes allein durch punktuelle Maßnahmen ist wenig sinnvoll. Von einem gut gestalteten und fußgängerfreundlichen Metzer Platz kann eine Initialzündung für die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen und die gesamte Wilhelmstadt ausgehen. Empfohlen werden folgende umfassende Gestaltungsmaßnahmen.

Die trennende Wirkung der Fahrbahn sollte durch eine Reduzierung auf das nötigste, eine Aufpflasterung auf gesamter Strecke und das Durchziehen des geplanten Mittelstreifens der Pichelsdorfer Straße, hier als Querungshilfe mit weicher Separation, aufgehoben werden. Die Platzränder sind durch Gastronomie und Außenbestuhlung zu reaktivieren. Die Mitte des Platzes sollte frei bleiben und als Quartierstreffpunkt dienen. Einen Anziehungspunkt kann z.B. eine Sitzskulptur in der Platzmitte bieten.

Die vorhandenen zwei Bäume im Bereich des Platzes können erhalten bleiben. Weitere Pflanzungen sollten aber entfernt werden, um den Platz sichtbar zu machen und nicht räumlich einzuengen. Die teilweise vorhandene Allee-Pflanzung der Pichelsdorfer Straße sollte bis an die Platzränder ergänzt werden, um auch hier klar zwischen Straßen- und Platzraum zu differenzieren.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsbereiches 5
Abbildung 2: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße (Bestand) 6
Abbildung 3: Straßenquerschnitt Adamstraße Ost zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße (Bestand) 8
Abbildung 4: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße (Bestand) 9
Abbildung 5: Straßenquerschnitt Adamstraße West zwischen Konkordiastraße und Wilhelmstraße (Bestand) 9
Abbildung 6: Straßenquerschnitt Weißenburger Straße zwischen Pichelsdorfer Straße und Götelstraße (Bestand) 10
Abbildung 7: Verkehrsorganisation 12
Abbildung 8: Kfz-Verkehrsstärke 2009 (DTV) 14
Abbildung 9: Lkw-Verkehrsstärke 2009 (DTSV) 14
Abbildung 10: Schwerverkehrsanteil 2009 15
Abbildung 11: Busliniennetz (Bestand) 17
Abbildung 12: Erschließung durch den ÖPNV 18
Abbildung 13: Radverkehrszielnetz 19
Abbildung 14: wichtige fußläufige Verbindungen 27
Abbildung 15: Verknüpfung der Radverkehrsführung 28
Abbildung 16: Führung des Kfz-Verkehrs 31
Abbildung 17: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Bestand) 32
Abbildung 18: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Verbeiterung des östliches Seitenraums 32
Abbildung 19: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Mittelstreifen 33
Abbildung 20: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße nördlich Adamstraße (Planung): Variante Mehrzweckstreifen 33
Abbildung 21: Straßenquerschnitt Pichelsdorfer Straße südlich Adamstraße (Planung): Radstreifen oder Schutzstreifen 34
Abbildung 22: Gehwegvorstreckung im nördlichen Einfahrtsbereich Pichelsdorfer Str. 35
Abbildung 23: Gehwegvorstreckungen im Kreuzungsbereich Pichelsdorfer Straße / Weverstraße, alternativ mit Aufpflasterung der Einmündungen der Weverstraße 36
Abbildung 24: Mittelinsel in der Pichelsdorfer Straße (Planung) 37

Abbildung 25: Gestaltungsvorschlag Metzer Platz 38
Abbildung 26: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zwischen Földerichstraße und Konkordiastraße (Bestand) 39
Abbildung 27: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zw. Földerichstraße und Konkordiastraße (Planung): Fahrbahnverengung mit Querparker 40
Abbildung 28: Straßenquerschnitt Adamstraße Mitte zw. Földerichstraße und Konkordiastraße (Planung): Fahrbahnverengung mit Längsparker 40
Abbildung 29: Aufpflasterung zwischen Konkordiastraße und Földerichplatz 41
Abbildung 30: Gehwegvorstreckung im Übergang des Melanchthonplatzes in die Adamstraße 42
Abbildung 31: Aufpflasterung und Gehwegvorstreckung auf Höhe der Jägerstraße 42
Abbildung 32: Knotenpunkt Götelstraße/Krowelstraße/Weißenburger Straße 43
Abbildung 33: Knotenpunkt Götelstraße/Krowelstraße/Weißenburger Straße (Kreisverkehr) 44

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Karten des Textteils (Bestandsanalyse)

Anlage 2: Bewertung der Bürgeranregungen zur Adamstraße

Anlage 3: Bewertung der Bürgeranregungen zur Weißenburger Straße

Anlage 4: Bewertung der Bürgeranregungen zur Pichelsdorfer Straße

Anlage 5: Maßnahmenkarte zur Adamstraße (Übersicht)

Anlage 6: Maßnahmenkarte zum nördlichen Teil der Pichelsdorfer-Straße (Übersicht)

Anlage 7: Maßnahmenkarte zum südlichen Teil der Pichelsdorfer-Straße (Übersicht)

Anlage 8: Karten des Textteils Netzkonzeption (MIV, ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer)

Anlage 9: Karten des Textteils (straßenräumliche Maßnahmen)

Anlage 10: Kostenschätzung

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de