

## **AG Verkehr der Stadtteilvertretung Wilhelmstadt**

Arbeitssitzung vom 11.11.2015

Stadtteilladen, Adamstraße, 19:00 Uhr

### **TOP 1: Kurzbericht zur Erstellung der Vorstellungspräsentation der AG Verkehr**

Im Januar, also rechtzeitig vor der 50. Sitzung der Stadtteilvertretung, werden vorhandene Gedanken und Planungen zu einer Präsentation zusammengenügt, die die Arbeit der AG Verkehr auf der Website der Stadtteilvertretung sichtbar machen soll. Im Idealfall können dadurch weitere Interessent\_innen für die Teilnahme an der AG Verkehr gewonnen werden.

### **TOP 2: Herr Reimann (Planungsbüro LK Argus GmbH) erläutert die Vorplanungen zum Umbau der Pichelsdorfer Straße**

Herr Reimann vom Planungsbüro LK Argus GmbH stellt den Stand der Vorplanungen zum Umbau der Pichelsdorfer Straße vor. Der Metzger Platz und der Kreuzungsbereich Pichelsdorfer Str./Adamstr./Betckestr. sind nicht Bestandteil dieser Vorplanungen; diese sollen später separat überplant werden. Ausdrücklich betont Herr Reimann, dass es sich hierbei um „Vorplanungen“ und noch nicht um konkrete Ausführungsplanungen handelt.

Die einzelnen Teile der Vorplanungen waren am 14.10.2015 innerhalb der AG Verkehr vorbesprochen worden (siehe Protokoll).

#### **Bereich-01\_Spandauer Burgwall\_Vorzugsvariante**

Herr Reimann hebt bei der Führung des Fahrradverkehrs auf die Fahrbahn im südlichen Bereich der Einfahrt von der Wilhelmstr. hervor, dass der Sicherheit von Radfahrern zuträglich sei, wenn der Radverkehr hier gebündelt über den geplanten künftigen Verlauf der Radweges in die Pichelsdorfer Str. geführt wird. Am bisherigen Verlauf des Radweges ist aus seiner Sicht problematisch, dass die Radfahrer genau in eine abzweigungsbedingte Verengung auf die Fahrbahn geleitet werden. Das Problem wird auch durch eine Absicherung der Einmündung durch Baken nicht gemindert. Die bisher dagegen bestehenden Bedenken der AG Verkehr werden nicht aufrecht erhalten.

Er kann sich eine stärkere Einschnürung der Einmündung des Burgwallgrabens vorstellen, wie sie auch die AG Verkehr befürwortet.

#### **Bereich-02\_Pichelsdorfer-Straße-125\_Vorzugsvariante**

Etwa in der Mitte zwischen Burgwallgraben und Metzger Platz soll eine Querungshilfe mit beidseitigen Gehwegvorstreckungen eingerichtet werden. Auf den dafür entstehenden Gehwegvorstreckungen sollen Fahrradständer stehen, so dass diese nicht zugeparkt werden. Die AG Verkehr unterstützt diese Maßnahme.

#### **Bereich-04\_Zimmerstraße\_Vorzugsvariante**

Gegenüber der Einmündung der Zimmerstraße soll eine Gehwegvorstreckung über die gesamte Länge des Einmündungsbereichs entstehen; auch hier sollen Fahrradbügel installiert werden. Die abgerundeten Gehwegvorstreckungen im Einmündungsbereich bleiben erhalten, werden aber mit Riffelsteinen des Blindenleitsystems versehen. Die AG Verkehr befürwortet diese Planung.

#### **Bereich-05\_Brüderstraße\_Vorzugsvariante**

Die abgerundeten Gehwegvorstreckungen im Einmündungsbereich der Brüderstr. beidseitig der Pichelsdorfer Str. bleiben erhalten und werden mit dem Blindenleitsystem ausgerüstet. Die AG Verkehr trägt das mit.

### **Bereich 06\_Weißenburger-Straße\_Vorzugsvariante**

Herr Reimann geht auf den Umgehungsverkehr von der Heerstraße ein und führt aus, dass es notwendig ist, diesen Kreuzungsbereich zu entschärfen. Dazu sieht die entsprechende Vorplanung vor, die westliche Bushaltestelle zu erweitern und als Doppelhaltestelle für zwei Gelenkbusse ausgewiesen. Die abgerundeten Gehwegvorstreckungen im Einmündungsbereich der Jägerstr. vor der Gaststätte „Traube“ bleiben erhalten und werden mit dem Blindenleitsystem ausgerüstet.

Im Bereich der östlichen Bushaltestelle ist eine Gehwegvorstreckung vorgesehen, die erst im Bereich der östlichen Weißenburger Str. wieder an den bestehenden Hochbord anschließt. Dadurch entsteht an der Ostseite eine sog. „Kap-Haltestelle“, die für zwei Gelenkbusse ausgelegt ist. Dabei soll die Ampelanlage eine Vorrangschaltung für Busse erhalten. Diese so entstehende Einengung trägt nach Ansicht von Herrn Reimann den Belangen von Feuerwehr, Müllabfuhr etc. Rechnung. Er hebt die stark verkehrsberuhigende Wirkung dieses Vorschlages hervor. Er weist aber auch darauf hin, dass vor einer Entscheidung über diese Umbauvariante noch verkehrstechnische Untersuchungen erforderlich sind. Diese müssen die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Lösung nachweisen. Hierzu sind Verkehrszählungen bzw. Aussagen zur zukünftigen Verkehrsbelastung des Knotens und eine genauere Betrachtung der Lichtsignalanlage erforderlich.

Herr Wilke vom Koordinationsbüro für Stadtentwicklung und Projektmanagement - KoSP GmbH weist darauf hin, dass die zukünftige Knotenpunktlösung auch die sich im Zuge des möglichen Hafenausbaus einstellenden Verkehrsmengen abwickeln können muss

Trotz anfänglicher Skepsis wird diese Maßnahme dann doch wegen ihrer Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr von der AG Verkehr positiv bewertet.

### **Bereich-07\_Franzstraße\_Vorzugsplanung**

Gegenüber der Einmündung der Franzstraße soll eine Gehwegvorstreckung über die gesamte Länge des Einmündungsbereichs entstehen; auch hier sollen Fahrradbügel installiert werden. Die abgerundeten Gehwegvorstreckungen im Einmündungsbereich bleiben erhalten und werden mit Riffelsteinen des Blindenleitsystems versehen. Die AG Verkehr unterstützt diese Planung.

### **Bereich-09\_Beyerstraße**

Im Einmündungsbereich der Beyerstr. in die Pichelsdorfer Str. sind abgerundete Gehwegvorstreckungen mit Blindenleitsystem vorgesehen. Gegenüber der Einmündung soll eine Gehwegvorstreckung über die gesamte Länge des Einmündungsbereichs) entstehen. Nördlich daran anschließend soll durch ein Halteverbot sichergestellt werden, dass die Busse die dahinter liegende Haltestelle unproblematisch anfahren können.

Die AG Verkehr ist mit dieser Planung einverstanden.

### **Bereich-10\_Weverstraße**

Im Kreuzungsbereich der Weverstr. mit der Pichelsdorfer Str. sind vier abgerundete Gehwegvorstreckungen mit Blindenleitsystem vorgesehen. Die AG Verkehr unterstützt diese Planung.

### **Bereich-11\_Genfenbergstraße**

Die westliche Bushaltestelle soll als Einzelhaltestelle in südlicher Richtung verschoben und mittels einer Vorstreckung zur Kap-Haltestelle ausgebaut werden. Gegenüber der Einmündung der Genfenbergstr. soll eine Gehwegvorstreckung entstehen. Im nördlichen Einmündungsbereich der Genfenbergstr. ist eine abgerundete Gehwegvorstreckung mit Blindenleitsystem vorgesehen, die in eine Vorstreckung an der Ostseite der Pichelsdorfer Str. in eine Mehrfachhaltestelle für zwei Gelenkbusse übergeht, die als Kaphaltestelle ausgeführt ist. Herr Reimann hebt hervor, dass so die Attraktivität für den reinen Durchgangsverkehr gesenkt werden kann. Allerdings müssen die einzuhaltenden Sichtdreiecke hier noch geprüft werden, was zu einer geringfügig veränderten Planung führen kann.

Die AG Verkehr begrüßt diese Planung wegen der damit verbundenen Verkehrsberuhigung.

### **Bereich-12\_Grimnitzseeweg**

Im Einmündungsbereich des Grimnitzseeweges in die Pichelsdorfer Str. sollen abgerundete Gehwegvorstreckungen mit Blindenleitsystem entstehen. Gegenüber der Einmündung soll eine Gehwegvorstreckung über die gesamte Länge des Einmündungsbereichs entstehen.

Aus Sicht der AG Verkehr ist dies eine sachgerechte Lösung.

Die AG Verkehr regt an, auch im Einmündungsbereich der Grimnitz**straße** ein Blindenleitsystem einzubauen, denn so entsteht ein einheitliches, durchgängiges und verlässliches System für Sehbehinderte und Blinde, was für deren Sicherheit wichtig ist.

### **Bereich-13\_Plathweg-Tharsanderweg\_Vorzugsvariante**

Herr Reimann legt dar, dass die Bushaltestelle südlich der Kreuzung Pichelsdorfer Str./Tharsanderweg/Plathweg durch eine schmale Vorstreckung zur Fahrbahnmitte verschoben werden soll. Der gegenwärtig dort vorhandene Radweg soll entfallen. Der Radverkehr wird stattdessen von der Heerstraße kommend auf die Fahrbahn der Pichelsdorfer Str. geleitet und links an der Bushaltestelle vorbeigeführt. Weiter wird er auf einem Schutzstreifen über die Kreuzung geführt und dann nördlich der Kreuzung auf die Fahrbahn der Pichelsdorfer Str. geleitet.

An der Nordseite des Tharsanderweges wird der vorhandene Hochbord durch eine Vorstreckung fortgeführt und verengt so die Fahrbahn der Pichelsdorfer Str.

Auf der westlichen Seite der Pichelsdorfer Str. soll ebenfalls eine schmale Vorstreckung entstehen, die im Plathweg an den vorhandenen Hochbord anschließt. Der auf der Pichelsdorfer Str. in südlicher Richtung fahrende Fahrradverkehr wird hier auf einen Schutzstreifen geleitet und auf dem vorhandenen Radweg im Einmündungsbereich zur Heerstraße geführt.

Dem KFZ-Verkehr stehen am südlichen Ende der Pichelsdorfer Str. (Einmündung in die Heerstr.) weiterhin zwei Richtungsfahrbahnen zur Verfügung.

Die AG Verkehr begrüßt diese Planung, wünscht sich aber einen ausgeprägteren Eingangstor-Effekt im südlichen Bereich der Pichelsdorfer Str., der sich von der Einfahrt in die Pichelsdorfer Str. an auf das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme und einer angepassten Geschwindigkeit auswirken dürfte. Außerdem könnte schon hier eine abweisende Wirkung auf den reinen Durchgangsverkehr entstehen.

Angesichts der Vielzahl der in der Vorplanung vorgesehenen punktuellen Einzelmaßnahmen stellt sich der AG Verkehr die Frage, ob nicht durch eine solche Einzelbeauftragung der gesamtgestalterische Aspekt verloren geht; vermisst wird ein Gesamtkonzept.

Herr Reimann legt dar, dass es hier um kurzfristig realisierbare Einzelmaßnahmen geht. Ziel ist aber nicht ein Stückwerk, vielmehr sollen die Einzelmaßnahmen durch Koordinierung zusammengeführt werden.

Ergänzt wird, dass auch aus wissenschaftlicher Sicht eine Identifikation durch eine abgestimmte Gestaltung erreicht werden soll, es wird auf einen entsprechenden Gestaltungskatalog verwiesen.

Im Übrigen bekräftigte die AG Verkehr ihre Auffassung, dass gantztägig auf der Pichelsdorfer Str. Tempo 30 gelten soll – dies ganz besonders im nördlichen und mittleren Abschnitt.

### **TOP 3: Strukturierung des "Tempo 30 - Komplexes" für die Geschäftsstraßen in der Wilhelmstadt**

Die AG Verkehr befürwortet weiterhin „Tempo 30“ für den gesamten Verlauf der Pichelsdorfer Str. Für die AG Verkehr bringt das mehrere Vorteile: die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessert sich, die Lärmbelastung wird auch tagsüber reduziert und die Pichelsdorfer Str. wird unattraktiver für den reinen Durchgangsverkehr. In diesem Zusammenhang wird auf die Lärmbelastungskartierung verwiesen. Im Übrigen steht in absehbarer Zeit eine turnusgemäße Überarbeitung des Lärmaktionsplans an.

Es wird angeregt, durch eine entsprechende Ampelschaltung eine grüne Welle bei 30 km/h einzurichten

28.11.2015

Markus Ritter mit Ergänzungen von A. Reimann