

Anlage

Gegenstand dieser gemeindlichen Stellungnahme der LH Magdeburg ist die Projektstudie Nordost für den Streckenast Lübecker Straße ab Einmündung Laaßstraße (Bahnhof MD-Neustadt) – Lübecker Straße – Kastanienstraße – Schöppensteg – Pettenkoferstraße – August-Bebel-Damm bis Schule Rothensee (Anbindung an bereits erneuerten Abschnitt).

Mit der vorgesehenen Maßnahme soll der gesamte Straßenraum umgestaltet werden. Hierbei muss neben verkehrlichen Aspekten den Belangen der Stadtgestaltung, des Denkmalschutzes und der vorhandenen städtebaulichen Situation auf angemessene, ortsangepasste Weise Rechnung getragen werden.

Für diese gemeindliche Gesamtstellungnahme werden die auf der Basis der kommunalen Planungshoheit einzubringenden kommunalen Fachbelange aus der ganzheitlichen Verkehrsentwicklungsplanung sowie der Verkehrsplanung, der kommunalen Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV im Stadtgebiet, der Stadtgestaltung, der Freiraumplanung, der Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme, der Fachbelange des Tiefbaus des Fachbereichs Mobilität und Infrastruktur, des Stadtgrüns – eingebracht über den Eigenbetrieb Stadtgärten und Friedhöfe – zusammengeführt und unter Beachtung und Einbezug weiterer zu beachtender Ämter und Dienststellen, allen voran die Untere Denkmalschutzbehörde und das Umweltamt, als ganzheitliche Stellungnahme mit Anlagen bereitgestellt.

Folgende übergeordnete Planungsansätze sind anzuwenden:

- durchgängige, wiedererkennbare Gestaltungsprinzipien für die einzelnen Straßenabschnitte
- keine auf die Einhaltung von technischen Parametern beschränkte Gestaltung von Verkehrsanlagen, Kreuzungsbereichen, Plätzen und Freiflächen, d.h. kein einseitiger technischer Ansatz der Optimierung von Verkehrsanlagen wie z.B. Ausformulierung von Bordradien etc.
- klare Prinzipien für die Baumpflanzung (Alleecharakter)

Allgemeine Grundsätze der Stadtgestaltung sind sehr hoch zu gewichten und wie folgt in den Planungsansatz hochrangig aufzunehmen:

Grundsätzlich kann ein solches Straßenbahnerneuerungs- und Straßenraumgestaltungsprojekt einen positiven Effekt nicht nur auf die Förderung des ÖPNV, sondern auch auf das Stadtbild bewirken, da die Aufteilung des Straßenraumes vom Grundsatz neu gedacht werden kann. Ziel ist es, mit guter Planung eine qualitätvolle und konsistente Gestaltung des öffentlichen Raums zu erzielen, welcher sowohl den historischen und den städtebaulichen Rahmenbedingungen als auch den heutigen funktionalen Anforderungen gerecht wird und einen ruhigen Hintergrund für vielfältige Nutzungen und Aktivitäten schafft. So vertritt die Stadtgestaltung als Disziplin die Interessen eines gestalterischen Anspruchs und vielleicht noch stärker die Interessen der Nutzer des Quartiers. Das umfasst insbesondere Anwohnende, Besuchende und Arbeitende.

Dafür werden aus stadtgestalterischer Sicht folgende allgemeingültige Hinweise gegeben:

1. Klarheit im Straßenbild:

Als ansprechend werden Straßen empfunden, denen nicht nur im engeren Sinne eine Ruhe innewohnt, sondern auch in der Wahl der Materialität, ihrer Ausstattungselemente und ihrer Verortung im Straßenschnitt. So sollten stadthistorisch und funktionell zusammenhängende Bereiche auch einheitlich gestaltet werden. Maßliche und farbliche Abweichungen von weniger als 10% liegen dabei unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Zum Erreichen eines klaren Erscheinungsbildes gilt es Beschilderungen und Markierungen so sparsam wie möglich einzusetzen.

2. Kontinuität im Straßenquerschnitt:

Die Aufteilung der Flächen für Verkehrsteilnehmer und Funktionen im Straßenquerschnitt sollte über lange Strecken ein von Kontinuität und Linearität gezeichnetes Bild ergeben. Folglich sollen das Hin- und Herschwenken der Verkehrsführung sowie trichterförmige Aufweitungen in der Fahrbahn vermieden werden. Wo möglich führen gleichbleibende Spurbreiten und eine einheitliche Organisation von Bäumen, Masten und weiteren Ausstattungselementen zu einem Wiedererkennungswert der Straße und einer optimalen Orientierung der Nutzer im Straßenraum.

3. Minimale Verkehrsachse:

Neben der Funktion des Transportes und Transits werden weitere Anforderungen an den Straßenraum gestellt. Diese Nutzungen stehen in Flächenkonkurrenz zueinander, sodass die Verkehrsachse so schmal wie möglich ausfallen sollte. Auch wichtig ist deren Barrierewirkung, die durch Querungshilfen gemindert werden kann. So bedarf es stellenweise einer Abwägung zwischen minimaler Verkehrsachse und minimaler Barrierewirkung. Weitestgehend empfehlen wir Verzicht auf besondere Bahnkörper, Verkehrsinseln, Vorfahrten und Haltestellenbuchten im Straßenprofil.

4. Nutzungsoffenheit:

Da die Ansprüche an die Straßenräume immer wieder Änderungen unterworfen sein können, soll ihre Gestaltung möglichst nutzungsoffen und multifunktional sein. Eine bauliche Differenzierung von Teilbereichen unterschiedlicher Nutzungszuweisung - abgesehen von der Aufteilung in Fahrbahn und Gehwege und der Aufteilung der Gehwege in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen - ist zu vermeiden. Entsprechend bietet sich in vielen Fällen eine achsensymmetrischer Straßenquerschnitt an.

5. Nutzerperspektive:

Die Anforderungen an die Funktion des Straßenraums können verkehrlicher, sozialer, wirtschaftlicher oder ökologischer Art sein. Beispiele sind unter etwa Nutzungen des Aufenthalts, der Nachbarschaftspflege, der Gastronomie, des Einzelhandels aber auch der Kühlung und Niederschlagsversickerung. Für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse sind hier besonders die Belange des öffentlichen Nahverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des Fuß- und Radverkehrs wichtig.

6. Klimaanpassung:

Ein immer wichtigerer Ansatz im Hinblick auf den Klimawandel und seine negativen Auswirkungen wie Hitzesommer, Tropennächte und Starkregen ist die Nutzung Blau-Grüner Infrastruktur. Dazu zählen Vegetation und Wasserkörper und dazugehörige Medien wie Boden und Leitungssysteme. Anders als Stein und Asphalt kühlen Pflanzen durch Verdunstung über ihre Blätter ihre direkte Umgebung ab. Ihr Schattenwurf verhindert eine Überhitzung und Austrocknung der Erde und die Wurzeln verbessern die Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens. In der Ausführungsplanung sollten unbedingt Niederschläge der Gehwege und Fahrbahn den Baum- und Grünflächen zugeführt werden! Pflasterungen sind wo geeignet fugenoffen zu gestalten.

7. Grünraum:

Vegetation hat erwiesenermaßen einen positiven Einfluss auf die Psyche des Menschen. Sie reduziert Stress, lässt Menschen schneller genesen und macht Menschen kompromissbereiter. Von diesen harten Fakten abgesehen steigern Grünräume das wahrgenommene Wohlbefinden der Nutzer. Physisch betrachtet binden Bäume Feinstaub, produzieren Sauerstoff, absorbieren in einem begrenzten Rahmen Schall und dienen als visuelle Barriere oder als Gliederungselement. Sie bieten insbesondere Vögeln und Insekten einen Lebensraum. Entsprechend sollen möglichst viele Bäume erhalten bzw. neugepflanzt werden. Begrünte besondere Bahnkörper weisen in der üblichen Ausgestaltung einen geringen ökologischen, klimatologischen und gestalterischen Wert auf und sind in Abwägung der Flächeninanspruchnahme zu vermeiden.

8. Baumbestand:

Der besonderen - vor allem klimatischen - Funktion und Bedeutung von Altbäumen muss ein hohes Gewicht beigemessen werden. Hierbei muss es darum gehen, diese zu erhalten und alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, bevor eine Fällung und Neupflanzung in Erwägung gezogen werden.

9. Ästhetische Gestaltung:

Die gestalterische Freiheit bewegt sich innerhalb eines Rahmens verschiedener Aspekte wie etwa dem Anspruch an eine Zeitlosigkeit der Gestaltung, der städtebaulichen Historie, der Funktionen des Raums und auch der Hierarchie im städtischen Kontext. So gestalten sich Straßenräume entsprechend der anliegenden Nutzung, ihrer Wichtigkeit und Kapazität von der Wohnstraße über die Fußgängerzone bis hin zur Ausfallstraße unterschiedlich. Die Allee sollte wo möglich konsequent und symmetrisch aufgefüllt werden.

Aus Sicht der Verkehrsplanung werden folgende allgemeingültige Hinweise gegeben:

Aus Sicht der Verkehrsplanung sind neben den einschlägigen Regelwerken zur Planung von Verkehrsanlagen für den ÖPNV insbesondere die Vorgaben der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt 06), Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06, Febr. 2024, der *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen* (EFA), der *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010) und der *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen* (E Klima 2022) zu beachten. Daraus schlussfolgernd sind ausreichende Verkehrsräume für die sogenannten „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer vorrangig zu schaffen bzw. zu qualifizieren. Für den Fuß- und Radverkehr sind angemessen dimensionierte Verkehrswege zu schaffen bzw. zu erhalten, dies hat bei eingeschränkten Straßenraumbreiten ggf. zulasten der anderen Verkehrsarten zu erfolgen.

Unter Bezug auf den beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* muss eine prioritäre Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes, d.h. des ÖPNV, des Fuß- und des Radverkehrs erfolgen:

- bauliche und verkehrsorganisatorische Schaffung einer Verkehrsanlage, die höchsten Anforderungen an Verkehrssicherheit entspricht
- ganzheitliche Stärkung der Belange der Fußgänger: kurze Wege zu Nutzungen, Stärkung der Aufenthaltsqualität, Belebung des Stadtteilzentrums
- Verbesserung der Belange der Radfahrenden
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die effiziente Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbesserung der Querbarkeit des Straßenzuges, Abbau von Barrieren

Hinsichtlich der ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsraums sind folgende planerische Richtungsvorgaben aus den Zielen des vom Stadtrat beschlossenen VEP 2030*plus* einzubeziehen:

Oberziele des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus*

1. chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen
2. Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems
3. ein Maximum an Mobilität bei einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr in einer Stadt der kurzen Wege

4. Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie alle Verkehrsarten
5. städtebauliche Integration des Verkehrs
6. Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas
7. Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr

Ein Querbezug zu den konkreten Unterzielen des VEP 2030*plus* untermauert die grundlegende Haltung dieser Stellungnahme.

Mit dem Oberziel 5 "Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Integration des Verkehrs" wird die – nicht nur für Magdeburg – wichtige Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung betont. Es geht um die mit Einzelmaßnahmen ausgefüllte Integration von Stadt- und Verkehrsplanung.

Für eine vertiefende Gesamtschau wird auf Ober- und dazugehörige Unterziele des VEP 2030*plus* von Relevanz zur Projektstudie verwiesen:

1 chancengleicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Mobilität in Magdeburg für alle Menschen

1.2 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen, Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen.

1.3 Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten.

2 Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems

2.1 Dimensionierung von Verkehrsanlagen nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien.

4 Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie alle Verkehrsarten

4.3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

4.7 Sichere Gestaltung der Zuwege und Aufenthaltszonen des ÖPNV.

5 Städtebauliche Integration des Verkehrs

5.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung von Straßen und Plätzen; Aufwertung des Wohnumfeldes mit Blick auf dessen bessere Nutzbarkeit.

5.4 Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbunds.

5.5 Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes unter Einbeziehung einer intelligenten Verknüpfung umweltgerechter neuer Mobilitätsformen.

6 Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas

6.1 Enge Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung lokaler Klimaziele.

6.4 Minderung der verkehrsbedingten Lärmbelastung insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen mit hohem Anwohneranteil entsprechend des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Magdeburg.

7 Sicherung bzw. Optimierung der Funktionsfähigkeit von Wirtschafts- und Güterverkehr

7.1 Bündelung des Straßen-Güterfernverkehrs auf geeigneten Verkehrsachsen und Nutzung der Potenziale des Verkehrsmanagements.

Quelle: Seite 42 ff Gesamtwerk VEP 2030*plus*

Auch der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der LH Magdeburg stellt die Weichen in Richtung „besserer Gestaltung von Verkehrsanlagen“ und der „Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung“.

Folgende mit FNP-Änderung des Jahres 2011 beschlossenen Ziele sind für die Projektstudie Nordost von besonderer Relevanz:

- Durchlässige und stadtverträgliche Gestaltung trennender Hauptverkehrsstraßen mittels verkehrsbezogener Maßnahmen
- Städtebauliche Aufwertung der Nord-Süd-Verbindung zwischen B1 und August-Bebel-Damm ...
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf ein stadtverträgliches Maß im Straßenzug Kastanienstraße / Schöppensteg / Pettenkofer Straße
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Stärkung stadtteilvernetzender Ost-West-Radverbindungen

Quelle: Tab. 11 vergleichende Synopse der Ziele des FNP mit den Oberzielen des VEP 2030*plus*, Seite 40 Gesamtwerk VEP 2030*plus*

Bei der Planung sind die Belange des Naturschutzes und der Klimaanpassung (siehe Stadtratsbeschluss zum Klimaanpassungskonzept) zu beachten:

- Alleenschutz, Grundlage jeglicher Planung muss eine Erfassung und Zustandsbewertung der vorhandenen Bäume sein, Ergänzung von Fehlstellen und ergänzende Standorte
- Vermeiden / Minimieren von Eingriffen in die vorhandene Baumsubstanz
- Ergänzung bzw. Neupflanzung von Alleen, insbesondere zur Beschattung von Fuß- und Radwegen im Sinne der Klimaanpassung,
- Fortführung der Alleen / mögliche Begrünung aller Haltestellen (Schatten für die Wartenden / Klimawandelanpassung), der Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im ÖPNV ermöglicht, dass Baumscheiben im Bahnsteigbereich abseits des Bewegungsraums Rollstuhl bis 1,50 m an den Bord heranrücken können, sofern daneben ausreichende Breiten für wartende Fahrgäste vorhanden sind.
- Fortführung der Alleen auch in den Kreuzungsbereichen
- Ganzheitliche Zielvorgabe: Sicherstellung bzw. Aufbau einer beidseitigen Baumreihe wo immer dies möglich ist bzw. mittels Neuaufteilung des Straßenraums / der Verkehrsanlage.
- In stadträumlichen Engstellen mindestens auf einer Straßenseite Sicherstellung des Baumbestands bzw. Neupflanzung einer - ggf. kleinkronigen – Baumreihe bzw. Einzelstandorte.
- Bei Anordnung eines besonderen Bahnkörpers ist der Gleisbereich zwingend zu begrünen. Sofern eine Überfahrbarkeit für Rettungsverkehr notwendig, ist der Einsatz von Rasenpflaster zu prüfen (s. Beispiele aus Mannheim, Bordvarianten vgl. Raiffeisenstr.).

Folgende Grundzüge und Belange aus dem Zuständigkeitsbereich der Verkehrsplanung und des Aufgabenträgers ÖPNV sind zu beachten:

1. Allgemein

Die Studie wird als Grundlage vertiefender Planungen dienen. Der Verkehrsraum soll ganzheitlich betrachtet werden, die Anforderungen sämtlicher Verkehrsträger und Verkehrsarten und darüber hinaus städtebauliche, stadtgestalterische und freiraumplanerische Belange sind in die Qualifizierung der Planung einzubeziehen.

2. Aufgabenstellung

2.1 Gewährleistung von attraktiven Reisezeiten für den ÖPNV

Die Gewährleistung von attraktiven Reisezeiten für den ÖPNV (Reisezeitverkürzung im Sinne von Gesamtreisezeitverkürzung) als eines der übergeordneten verkehrlichen Ziele neben der Fokussierung auf Vision Zero ist Bestandteil der Aufgabenstellung (AST, 4.1.1). Der Nachweis hierfür ist konkret in der Projektstudie nicht erkennbar, auch in die Bewertung ist die Thematik nicht unmittelbar eingeflossen. Gleichwohl bestehen insbesondere mit Variante 3 für die drei Teilbereiche der Lübecker Straße und deren Planungsansatz einer Verstetigung der Hauptverkehrsströme große Vorteile insbesondere für den ÖPNV. Mit einer Reduzierung bzw. Zurückdrängung von disruptiven Ereignissen kann eine attraktive Reisezeit in der Längsrichtung abgesichert werden.

2.2 Ermittlung der Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten

Die „Ermittlung der Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten auf die Reisezeiten für den Straßenbahn- und Kfz-Verkehr“ sollte gemäß Aufgabenstellung als zu übergebende Unterlage erfolgen (AST, 5). Der Nachweis sowie die Berücksichtigung in der Bewertung sind nicht direkt erkennbar.

2.3 angemessene Bemessung der Verkehrsflächen / Dimensionierung

Ebenfalls Bestandteil der Aufgabenstellung ist die „angemessene Bemessung der Verkehrsflächen für alle Verkehrsarten“ (AST, 4.14) sowie die „Dimensionierung nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien“ als übergeordnetes verkehrliches Ziel (AST, 4.1.1). Diese Bemessung sowie Bewertung muss Teil der Studie sein, da auf dieser Basis das verkehrliche Erfordernis des besonderen Bahnkörpers ausgeschlossen bzw. nachgewiesen werden muss.

Gemäß RAST 06, Punkt 6.1.10.2, können straßenbündige Bahnkörper (mit dynamischer Straßenraumfreigabe) ohne rechnerischen Nachweis eingesetzt werden, wenn folgende Bedingungen gegeben sind:

- Kraftfahrzeugstärken übersteigen 1.100 Kfz/h je Fahrstreifen und Richtung nicht
 - die Fahrzeugfolge überschreitet 12 Nahverkehrsfahrzeuge je Stunde und Richtung nicht.
- Neuere Erkenntnisse sehen den Schwellenwert für einen Einsatz des straßenbündigen Bahnkörpers bei 18 Nahverkehrsfahrzeugen je Stunde und Richtung. Die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs lässt sich insbesondere mit Lichtsignalanlagen beeinflussen und auf ein Stadtteilzentrumverträgliches Maß dosieren.

Im Abschnitt Lübecker Straße ist die Fahrzeugfolge mit 19 Straßenbahnen je Stunde angegeben. Die Variante 3 in den Abschnitten Süd, Mitte und Nord mit gemeinsamer Führung von Straßenbahn und Kfz wird ohne rechnerischen Nachweis eingebracht und mit hohen Punkten bzw. mit Bestpunkten bewertet. Dieser Nachweis ist innerhalb der Studie für die aus ganzheitlicher Sicht zu befürwortende Variante 3 „straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelstreifen“ noch zu erbringen.

In den Streckenabschnitten ab Kastanienstraße bis zum August-Bebel-Damm hingegen erreichen weder die Fahrzeugfolge ÖPNV noch die Kraftfahrzeugstärke im Bestand die vorgenannten Schwellenwerte. Somit wäre ein Mischverkehr Straßenbahn und MIV ohnehin möglich.

Vor einer abschließenden gemeinsamen Festlegung der Vorzugsvariante sollte entgegen der Formulierung im Erläuterungsbericht unter Pkt. 3.3.3. „Inwieweit es hierbei zu gegenseitigen Behinderungen zwischen den 19 Straßenbahnfahrten je Stunde untereinander und mit dem MIV kommen kann, sollte in einer späteren Planungsphase mittels Verkehrsflusssimulation überprüft werden.“ möglichst frühzeitig - d.h. innerhalb des laufenden Planungsauftrags - eine Ermittlung zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage im spezifischen Einzelfall durchgeführt werden.

2.4 Führung Linksabbieger

Die „Führung der Linksabbieger auf separaten bzw. gemischten Fahrspuren mit Vergleich der Wirkungen auf den Verkehrsfluss des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs unter dem Fokus auf Beschleunigung des ÖPNV“ ist ein verkehrlicher Aspekt für die Variantenbetrachtung (AST, 4.1.3).

Die Aussage „Möglicherweise kann es hier häufiger zu Wartezeiten kommen, als bei Geradeausfahrstreifen im Gleiskörper.“ unter Pkt. 3.9 steht der Aussage „Die Umsetzung der gesonderten Signalisierung von Linksabbiegeströmen ist eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Außerdem lässt sich in den Varianten, in denen der Linksabbiegefahrstreifen im Gleisbereich liegt, der Gleiskörper gezielt vor Ankunft der Straßenbahn abräumen,“ (Pkt. 4.2) gegenüber. Gleiches gilt jedoch auch für Rechtsabbieger „So kann auch rechtsabbiegender Kfz-Verkehr die folgende Straßenbahn ausbremsen, wenn Rad- und Fußverkehr parallel zur Hauptrichtung die Straße quert und der rechtsabbiegender Kfz-Verkehr warten muss.“ (Pkt. 3.9)

2.5 Kostenschätzungen für alle untersuchten Varianten

Bestandteil der Aufgabenstellung ist ebenfalls die Übergabe von „Kostenschätzungen für alle untersuchten Varianten“ (AST, 5). Unter Pkt. 6 wird jedoch dargelegt „es wird von etwa gleichen Kostengrößen für die einzelnen Ausbauvarianten ausgegangen“.

Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar. Der Aspekt bedarf einer Qualifizierung.

Entsprechend Aufgabenstellung sollen die Kosten der Varianten spezifisch geschätzt und belastbar kommuniziert werden.

Beide Unterlagen zur Ermittlung Kostenrahmen, Anhang 4, enthalten den gleichen Inhalt. Eine doppelte Ausführung sollte vermieden werden.

3. Bewertung / Matrix

Für die Bewertung der Varianten sind die unterschiedlichen Fördersätze der jeweiligen Fördermöglichkeiten, die daraus resultierenden Förderbeträge sowie der jeweils erforderliche Eigenanteil der Stadt zu berücksichtigen. Ebenfalls ist eine Einschätzung zu Ausbauvorhaben bzw. Grunderneuerung in der Matrix vorzunehmen, ggf. auch als Mindest- oder Ausschlusskriterium.

Ferner sollen die Kriterien für alle Abschnitte gleich sein, in einigen Tabellen werden die Kriterien erweitert z.B. Anhang 2.7 (Betrieb und Unterhaltung), Anhang 2.8 (Unterhaltskosten, Baukosten).

4. Fördervoraussetzung / Förderbedingungen

Eine Voraussetzung und formale Anforderung als Fördervoraussetzung ist, dass „bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Grundsätze zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant“ wird. Der Nachweis hierfür ist konkret in der Projektstudie nicht erkennbar, auch in die Bewertung ist die Thematik nicht unmittelbar eingeflossen.

Die Abbildung 7.2 *Maßgebende Förderbedingungen* suggeriert, dass nur eine Führung auf überwiegenden besonderen Bahnkörper förderfähig ist, vollständig heißt es jedoch: § 2 GVFG Förderfähige Vorhaben (1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden.

5. Querungen

Gesicherte Querungen für Fußgänger sind bis dato nur an Lichtsignalanlagen vorhanden. Es sollte daher geprüft werden, wo weiterer Querungsbedarf besteht. Die Lübecker Straße weist hohen Fußgängerverkehr auf, im Abschnitt Kastanienstraße, Schöppensteg und Pettenkofer Straße ist dieser jedoch geringer.

6. Lieferverkehr

Lieferfahrzeuge sowie Ver- u. Entsorgungsfahrzeuge nutzen derzeit teilweise die KFZ-Spur, keine Haltemöglichkeit in Knotenpunktzufahrten od. Straßenbahnhaltestellenbereiche:

- erhöhter Bedarf Westseite (zw. Ritterstraße und Ankerstr.)
- erhöhter Bedarf Ostseite (zw. Hospitalstraße bis Nicolaiplatz Süd, ab Nicolaiplatz Nord bis Alexanderstr.)
- erhöhter Bedarf Nordseite (zw. Bunsenstraße bis Am Vogelgesang) ggü. Nachtweide bis Rostocker Straße)
- erhöhter Bedarf Südseite (zw. Schmidtstraße bis Curiestraße, zw. Robert-Meyer-Straße bis Bunsenstraße)

Dies sollte in der Projektstudie überprüft und bei Bedarf Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die entsprechenden Flächen sollen berücksichtigt werden.

7. Einbeziehung von Havariefällen in die Bewertung

Es stellt sich die Frage, ob eine Verkehrsanlage mit innerstädtischer Relevanz für den Havariefall dimensioniert werden sollte. Im Vordergrund sollte die reguläre Nutzung durch Anwohner, der Verkehrsfluss im Regelfall, stadtklimatische und stadtplanerische Belange eine Rolle spielen. Eine Havarie stellt immer einen Ausnahmefall dar, der eher sehr selten auftritt. Sofern eine Statistik zu Behinderungen der Straßenbahnen durch Kfz besteht, sollte diese einbezogen werden.

Jedoch wäre aufgrund der aktuell eingerichteten Bedarfsumleitung U66 / U69 für die BAB2 (zwischen den Anschlussstellen MD-Zentrum und MD-Rothensee) dieser Sachverhalt für die Übergangszeit bis zur Inverkehrnahme des geplanten Nordverbinders bei jedem relevanten Abschnitt in die Gesamtschau einzubeziehen. Für Wartungsarbeiten sind grundsätzlich auch Stellplätze innerhalb der Baumstreifen nutzbar.

8. Ergänzung Fazit/Ausblick

Ein Fazit sollte zu den Vorzugsvarianten ergänzt werden. Hierbei sollte einerseits ein möglichst durchgängiges, wenig „sprunghaftes“ Konzept sichergestellt werden. Insbesondere entlang der Lübecker Straße ist eine möglichst durchgängig über die drei Teilbereiche führende einheitliche Variante anzustreben. Andererseits sollten im zu beplanenden Gesamtbereich sowohl Abschnitte mit straßenbündigem Bahnkörper als auch Abschnitte mit besonderem Gleiskörper abhängig von den spezifischen Platzverhältnissen und der städtebaulich-freiraumplanerischen Zielstellung zum Einsatz gebracht werden. Es soll somit gewährleistet werden, dass in Abschnitten mit beengten Platzverhältnissen ausreichend dimensionierte Seitenanlagen und die erforderliche Begrünung des Straßenraumes ermöglicht wird. Die Pulkführerschaft der Straßenbahn ermöglicht eine beim Fördermittelgeber GVFG anerkannte und förderfähige Beschleunigung der Straßenbahn. Gleichzeitig bieten die Abschnitte mit besonderem Bahnkörper eine weitere Möglichkeit der Beschleunigung des ÖPNV und für den MIV die Möglichkeit zu überholen.

9. Erläuterungsbericht / Varianten / Bewertungen

zu 2.2 ÖPNV-Erschließung

In der Analyse werden Zahlen der Aus- und Einstiege und der gleichzeitig wartenden Fahrgäste an den einzelnen Haltestellen und deren Abgleich in Bezug auf die bestehende Dimensionierung der Haltestellenanlagen vermisst. Darüber hinaus erfolgte keine Abschätzung der Leistungsfähigkeit der Haltestellen in Bezug auf die abzufertigenden ÖPNV-Fahrten. Es hätten insbesondere folgende Defizite an der Haltestelle Kastanienstraße erkannt werden müssen:

- zu geringe Breite insbesondere der Haltestelle Richtung Norden, welche durch Bus und Straßenbahn z.T. als Doppelhaltestelle bedient wird
- Linksabbiegende Busse und Straßenbahnen nach rechts und geradeaus behindern sich am Knoten Kastanienstraße Richtung Norden gegenseitig mit Rückstau in die Haltestelle
- Ausstiegshaltestelle Linie 52 zu weit entfernt von der Straßenbahnhaltestelle (Umsteigeweg bis zu 150 m mit Querung von zwei Fahrbahnen)
- fehlende Endstelleninfrastruktur, obwohl die beiden Buslinien 52 und 71 derzeit und auch gemäß Zielnetz Bus hier ihre Endstelle haben
- regelmäßige Personalwechsel beim Bus sorgen für Behinderung des Straßenbahnverkehrs Richtung Norden
- benötigte Bedarfshaltestelle für Straßenbahnen von der Klosterwuhne in Richtung Barleber See nicht dargestellt
- fehlende Regionalbushaltestelle (siehe Prüfauftrag im Nahverkehrsplan F9.5.5)

Für die Haltestelle Kastanienstraße ist ebenso wie für die Haltestelle Mittagstraße die bestehende Breite der Haltestelleninseln mit der Belastung durch aus-, einsteigende und wartende Fahrgäste abzugleichen. Aus Sicht des Aufgabenträgers sind ergänzende Planvarianten mit Fokus auf Verbreiterung der Bahnsteigbreite in beide Fahrtrichtungen zu erstellen und abzustimmen.

Regional- und Nachtbuslinien sowie deren Haltestellenbedienung sind in den Plandarstellungen nicht enthalten.

zu 2.4 Radverkehr, Abbildung 2.7, Radverkehrsanlagen Bestand

Getrennte Geh- und Radwege bzw. Radwege haben die gleiche / ähnliche Signatur (grüne Linie) wie gemeinsame Geh- und Radwege. Dies sollte farblich besser in der Abbildung unterschieden werden.

Hinweise zu den einzelnen Bauabschnitten

3.0 Lübecker Straße Allgemein

Die Lübecker Straße sollte in Reminiszenz an die historische Bedeutung als eine Magistrale in allen Abschnitten eine einheitliche Gestaltung in Aufteilung, durchgehender Allee und Materialität erfahren. So empfehlen wir einen klassischen Querschnitt der Gründerzeit, mit einem Ober- und Unterstreifen. Der Unterstreifen dient zur Aufnahme von Leuchten, Verkehrszeichen, Ausstattungselementen und Bäumen. Ein Oberstreifen gleicht Unregelmäßigkeiten von Fassaden zwischen Gehbahn und Bauflucht aus bindet Eingangstreppe und Kellerlichtschächte ein. Er dient sowohl als Verweilzone vor Schaufenstern wie für Warenpräsentation und kleiner Außengastronomie. Ausstattungselemente (Bänke, Papier-

körbe, Fahrradanhängerbügel, Informationstafeln, Ladesäulen) sollen nicht durch Farbe und Form dominieren, sondern sich zurückhaltend in das Straßenbild einfügen. In diesem Abschnitt empfehlen wir überwiegend die **Variante 3** mit straßengleichem Bahnkörper, Platzgewinn an den Seiten und einem Mittelstreifen als Querungshilfe.

3.1 Streckenabschnitt Lübecker Straße Süd, Laaßstraße bis Mittagstraße, Anhang 2.1 sowie Lagepläne

Der Südabschnitt der Lübecker Straße ist durch eine offene heterogene Gewerbenutzung geprägt und wird damit vor allem von Arbeitnehmern und einigen Kunden frequentiert. Ein geringes Angebot an Einzelhandel und gastronomischen Einrichtungen sorgen für relativ wenige Menschen am direkten Straßenraum. Perspektivisch bietet dieser Straßenabschnitt großes Potential zur Nachverdichtung oder Transformation hin zu mehr Wohnnutzung. Aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum und zum Neustädter Bahnhof empfiehlt sich hier ein ansprechender urbaner Straßenraum, auch als Impuls für zukünftige Entwicklungen.

Aus Sicht der Stadtgestaltung wird die **Variante 3** favorisiert. Die Schaffung einer Allee durch eine neue Baumreihe ist für die Lübecker Straße in ihrer Funktion als Magistrale äußerst wichtig. Neben den klimatischen und ästhetischen Gründen schafft die Allee eine Hierarchisierung und damit eine Orientierung im Stadtgefüge. Der durch die neue Baumreihe gespendete Schatten befördert an Hitzetagen den Fuß- und Radverkehr. Ergänzende Anmerkung: Mit Blick auf die im Vergleich zu den anderen Abschnitten etwas geringere Frequentierung durch Fußgänger und eines geringeren Bedarfs auf Querung der Fahrbahn wäre ggf. die Weiterverfolgung der Variante 1 in diesem Abschnitt denkbar. Aufgrund dieser geringeren Fußgängerfrequentierung, der geringeren Breite der Gehbahn im nördlichen Verlauf auf der Ostseite sowie auf der Westseite sollte der südliche und mittlere Abschnitt der Gehbahn der Ostseite zugunsten eines breiteren Grünstreifens reduziert werden. Aufgrund der geringeren Gehbahnbreite im Nordabschnitt der Ostseite ergibt sich kein Vorteil für den breiteren Abschnitt, zumal dieser nicht ausgenutzt wird. Vorteile der Gehbahnverschmälerung sind eine erheblich größere Tiefe der Haltestelle auf der Ostseite sowie tiefere Vegetationsflächen für blaugrüne Infrastruktur und eine erheblich bessere Wasserversorgung der Straßenbäume (Klimawandelanpassung).

Aus der Sicht der Freiraumplanung wird die **Variante 3** bevorzugt, da es hiermit gelingt, eine weitere Baumreihe in diese Hauptverkehrsachse zu integrieren. Die Hauptstraßenzüge in der LH Magdeburg sollten dort, wo es realisierbar ist, mit einer möglichst durchgängigen beidseitigen Allee betont und aufgewertet werden. Die Anordnung des Radweges hinter der Baumreihe auf der stadtauswärtigen Seite analog zur anderen Straßenseite wird für sinnvoller erachtet: D.h. das Prinzip der Radwegeführung der östlichen Seite sollte auf die westliche Seite übertragen werden. Vorteil wäre ein einheitliches Straßenbild und ein Umfahren des Haltestellenbereiches (zwischen Einmündungen Heinrich-Mundlos-Ring). Derzeit müssen die Radfahrenden an der LSA warten, wenn eine Straßenbahn sich der Haltestelle nähert. Bei der Umfahrungsmöglichkeit wäre die Flüssigkeit des Radverkehrs höher.

Im nördlichen Teilbereich dieses südlichen Abschnittes der Lübecker Straße – d.h. im Nahumfeld des Knotens mit der Mittagstraße - wird der Radweg vergleichsweise gefährlich, d.h. ungünstig zwischen dort neu angeordneten Längsparkern und der Fahrbahn geführt. Die Längsparker werden dort nicht benötigt (im Bestand nicht vorhanden), sie sollten daher entfallen. Ziel sollte die Anordnung des Radstreifens näher an den Grünstreifen sowie eine Verbreiterung des Grünstreifens sein. Optional - allerdings mit Entfall von einigen Bestandsbäumen - könnte in einer Untervariante der Radweg unter Fortsetzung der Straßenraumteilung auf der gesamten Ostseite des südlichen Teilbereiches der Lübecker Straße zwischen Grünstreifen und Gehbahn angeordnet werden, um eine einheitliche Straßenanlage zu ermöglichen. Dies sollte mit einer Detailvariante näher beplant werden.

Aus Sicht der spezifischen Sicht der Verkehrsplanung wird hierzu Folgendes eingebracht:

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (besonderer Bahnkörper in Mittellage) = 1 Punkt
- Variante 3 (straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelstreifen) = 14 Punkte.

Die Bewertung ist nachvollziehbar, sollte jedoch vertiefend validiert werden.

Folgende Hinweise ergeben sich:

- Querschnittsempfehlung aus RAST 06: grundsätzlich ist eine räumliche Trennung von Straßenbahngleisen und Fahrspuren für Kfz-Verkehr bei ausreichend Platzverhältnissen die Regellösung, um den ÖPNV frei von jedweden Störungen und Beeinträchtigungen führen zu können; Berücksichtigung ggf. als Mindest- oder Ausschlusskriterium. Unabhängig davon: städtebauliche Sondersituation erfordert spezifische Lösungen. Hohe Gewichtung der mit Variante 3 sich ergebenden Möglichkeit der Einordnung einer neuen, durchgehenden Baumreihe auf der Westseite
- Kapazität / Flexibilität bei Sondersituationen: in Variante 3 kann in Havariefällen und im Einzelfall des Passierens von Rettungsfahrzeugen sowohl der Mehrzweckstreifen in Form des zentralen Planungsdetails „befestigter Mittelstreifen“ als auch der auf der Westseite gelegene Radfahrstreifen mitgenutzt werden; beide Flächenangebote erhöhen die Flexibilität der Nutzbarkeit des Straßenraums in einem erheblichen Maß
- Flächenverfügbarkeit: notwendiger Grunderwerb bei Variante 1
- Hinweis: auf Seite 60 wird in Kapitel 3.1.4 Variantenbewertung im letzten Satz die Schaffung einer neuen Baumreihe auf der westlichen Seite als positiv zu bewertendes Ergebnis der Variante 2 beschrieben. Richtig muss es allerdings heißen, dass die neue Baumreihe auf der westlichen Straßenseite durch Variante 3 ermöglicht wird.
- Ermittlung der quantitativen Dimension des Querungsbedarfes als Grundlage und Argumentation für weitere Qualifizierung der Planung

Unter Berücksichtigung vorgenannter Punkte wird seitens der Verkehrsentwicklungsplanung / Verkehrsplanung / Aufgabenträgerschaft ÖPNV mit Fokus auf Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, die **Variante 3** wegen des Hauptbelanges einer stetigen Verkehrsanlage (in Verbindung mit Abschnitten 3.2 und 3.3) befürwortet. Unter streng ingenieurfachlich-verkehrsplanerischen Aspekten kann für diesen Abschnitt die **Variante 1** als gleichwertige Vorzugsvariante gesehen werden, sofern eine im Endausbau gute und sichere Lösung für die Haltestelle Neustädter Friedhof und für den Linksabbieger in den Heinrich-Mundlos-Ring gefunden wird. Dies entspricht auch dem Hinweis zur Förderfähigkeit „Ausbauvorhaben“ (Seite 131).

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes und der Möglichkeit der Ergänzung von Baumpflanzungen in Form einer neuen, durchgehenden Baumreihe auf der Westseite für **Variante 3** aus.

Die Stadtgestaltung spricht sich mit Nachdruck für **Variante 3** aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz für **Variante 3** aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertung der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme sowie Verkehrsplanung wird die **Variante 3** unter Beachtung der vorgenannten Hinweise zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Knoten Lübecker Straße / Mittagstraße

Der Knoten sollte als separater Abschnitt (Im Mittelfelde bis Ankerstraße / Hospitalstraße) untersucht werden. In allen aufgeführten Varianten wird angezweifelt, dass der Knoten noch ausreichend leistungsfähig bliebe.

Folgende Hinweise ergeben sich:

- Sowohl in Variante 1 als auch in Variante 3 können Straßenbahn und MIV in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung den Knoten nicht gleichzeitig passieren.
- Eine hohe Kfz-Belastung in der Mittagstraße führt derzeit zu Behinderungen und Zeitverlust bei der Buslinie 69 / zukünftig Achse E2-5/Linie 74.
- Prüfauftrag für den unmittelbaren Bereich der Haltestelle Mittagstraße für Untervarianten:
 - Bestandsnaher Erhalt der Haltestelleninseln mit Anpassung an Regelmaße (Querschnitt: z. B. Gehweg 3,0 m + Radweg 2,0 m + Fahrbahn ggf. mit Sicherheitsstreifen 3,5 m + Bahnsteig Hst.-Insel mit Bäumen ca. 3,3 m + Gleis 3,1 m = 14,9 m, d.h. beidseitig Σ 29,8 m bei Gebäudeabstand ca. 29,95 m)
 - Verschiebung der Baumstandorte auf die Haltestelleninseln (Entnahme Altstandorte und Neupflanzung Neustandorte in dichter Baumreihe entlang der Bahnsteige)
 - Prüfung geeigneter Anbindung der insgesamt wünschenswerten Gleislage der Variante 3 zu vorgenannter alternativer Haltestellenausführung; Abwägung der Vor- und Nachteile insbesondere aus den dann erforderlichen Gleisverschwenkungen
- barrierefreie Haltestelle für Buslinie N7 und Achse E2-5/Linie 74 möglichst nahe am Knoten berücksichtigen > kurze Umsteigewege zur Straßenbahn

Der Bereich der Straßenbahnhaltestelle Mittagstraße grenzt unmittelbar an den Knoten Mittagstraße an. Die Ausführung der Haltestelle hat Einfluss auf die Knotengestaltung.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertung der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme sowie Verkehrsplanung wird eine vertiefende Bearbeitung der Ausformulierung der Verkehrsanlage anhand der Variante 3 empfohlen. Dabei sollen sowohl Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage als auch Aufenthaltsqualität und Baumschutz in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden (beengte städtebauliche Sondersituation bei hoher Fahrgastfrequentierung mit entsprechendem Platzbedarf für beide Haltestellenbahnsteige).

3.2 Lübecker Straße Mitte, Mittagstraße bis Bremer Straße / Ritterstraße, Anhang 2.2 sowie Lagepläne

Dieser Abschnitt ist Teil eines streng gerasterten Straßennetzes, das einem napoleonischen Stadtgrundriss entstammt. Die Mitte markiert der Nicolaiplatz, der ebenfalls als Zentrum von Neue Neustadt gesehen werden kann. Eine hohe Wohn- und Angebotsdichte an Einzelhandel und Gastronomie zieren das urbane Straßenbild und generieren erhöhten Bedarf an Nutzfläche im Straßenraum. Die Lübecker Straße fungiert hier als eine Art Ader des Quartiers, geprägt durch ein hohes Aufkommen an Fuß- und Radverkehr entlang der Lübecker- und ihrer zahlreichen Querstraßen. Der Platz und die umgebenden Nutzungen fordern eine hohe Aufenthaltsqualität.

Hier wird aus dem Blickwinkel der Stadtgestaltung die **Variante 3** favorisiert, um ein Queren der Straße zu erleichtern. Der vollständige Erhalt der Bäume auf der gegenüberliegenden Seite des Nicolaiplatzes ist aus ästhetischer Sicht unverhandelbar. Park- und Haltemöglichkeiten für PKW, LKW, Lasten- und Fahrräder sind hier notwendig. Die Organisation des Verkehrs im Pulk führt zu einer Verstetigung und Minderung der Fahrgeschwindigkeit, was der Aufenthaltsqualität zugutekommt. Eine straßenbündige Führung des Radverkehrs mit einer Aufpflasterung im Haltestellenbereich kann eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksicht der Radfahrenden gegenüber den Gästen des ÖPNV schaffen.

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (besonderer Bahnkörper in Mittellage) = 4 Punkte
- Variante 2 (straßenbündiger Bahnkörper, verbreiterte Seitenräume) = 15 Punkte
- Variante 3 (straßenbündiger Bahnkörper mit Querungs-Mittelstreifen) = 12 Punkte

Die Bewertung sollte nochmals überprüft werden. Aus ganzheitlicher planerischer Sicht ergäbe sich eine hochrangige Bewertung für Variante 3. Folgende Hinweise ergeben sich:

- Querschnittsempfehlung aus RAST 06: grundsätzlich ist eine räumliche Trennung von Straßenbahngleisen und Fahrspuren für Kfz-Verkehr bei ausreichend Platzverhältnissen die Regellösung, um den ÖPNV frei von jedweden Störungen und Beeinträchtigungen führen zu können; Berücksichtigung ggf. als Mindest- oder Ausschlusskriterium. Unabhängig davon: jede städtebauliche Sondersituation erfordert spezifische Lösungen. Im konkreten Stadtraum ist eine hohe Gewichtung der mit Variante 3 möglichen Berücksichtigung der erleichterten Querung der Lübecker Straße über den gesamten Verlauf des Abschnittes in die Gesamtschau einzubeziehen. Verkehrssicherheit ist höher zu gewichten als eine unterkomplex angestrebte ÖPNV-Beschleunigung, die rein auf hohe Fahrtgeschwindigkeit der Fahrzeuge fokussiert. Beseitigung von Barrieren!
- Kapazität / Flexibilität bei Sondersituationen: in Variante 3 kann in Havariefällen und im Einzelfall des Passierens von Rettungsfahrzeugen sowohl der Mehrzweckstreifen in Form des zentralen Planungsdetails „befestigter Mittelstreifen“ als auch der auf der Westseite gelegene Radfahrstreifen mitgenutzt werden; beide Flächenangebote erhöhen die Flexibilität der Nutzbarkeit des Straßenraums in einem erheblichen Maß
- Stärkere Herausarbeitung erforderlich, dass im konkreten Fall der starken Beanspruchung der Seitenräume (ganztags viele Passanten) durch Einzelhandelsgeschäfte, Dienstleistungen, Banken, Gastronomie und weitere publikumswirksame Einrichtungen des Stadtteilzentrums mit hohem Querungsbedarf der Fahrbahn eine linienhafte Querungsmöglichkeit im gesamten Bereich des mittleren Abschnitts der Lübecker Straße funktional erforderlich ist. Eine Querungsmöglichkeit auf der gesamten Länge der mittleren Lübecker Straße entzerrt die Fußgängerströme und kommt im Ergebnis auch der Straßenbahn und dem fließenden Individualverkehr zugute (Verstetigung der Verkehre). Ein Querbezug zum Best Practice Beispiel „Friedrich-Ebert-Straße in Kassel“ (mit Fördermitteln realisierte Maßnahme hat verschiedene hochrangige Auszeichnungen und Preise erhalten, umfänglicher Eingang in Fachliteratur) sowie zur realisierten Maßnahme einer ganzheitlichen Straßenneugestaltung „Bahnhofstraße in Cottbus“ (bereits seit 2017 Bestandteil der Best Practice-Sammlung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates) sollte argumentativ hergestellt werden.
- somit Vertiefung der Aussagen zum funktionalen Querungsbedarf.
- In Variante 3 wird mit dem Mittelstreifen eine multifunktionale Pufferzone ermöglicht, die neben einem Angebot für schrittweises verkehrssicheres Queren der Fahrbahn für weitere Funktionen aufnahmebereit ist. Der Ausbau sollte so gewählt werden, dass ein Überfahren in Havariefällen und für Rettungsfahrzeuge sowie Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Polizei möglich ist.
- Es wurde erhöhter Bedarf für Kurzzeitparken und Lieferverkehr auf der Westseite (zwischen Ritterstraße und Ankerstr.) festgestellt. Eine bisher nicht erstellte Stellplatz-

bilanz erschwert die Gesamtschau und sollte daher für alle Varianten erstellt werden (in Variante 3 ist augenscheinlich wenig Parken direkt im Straßenzug möglich). Es empfiehlt sich der Einbezug der Seitenstraßen mit dortiger Einrichtung von Ladebereichen. Dies wäre auch vorteilhafter für den Fuß- und Radverkehr in der Lübecker Straße. Dies sollte in Bewertung ggf. mit einfließen.

S. 61 „Auch erfolgt wiederum in allen Varianten eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf einen Fahrstreifen je Richtung, was in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit als hinreichend verträglich eingeschätzt wird.“ Siehe Lenkung und Dosierung des Kfz-Verkehrs zur Stärkung der Aufenthaltsqualität im maßgeblichen Straßenzug des Stadtteilzentrums

Unter Berücksichtigung vorgenannter Punkte wird seitens der Verkehrsplanung **Variante 3** als Vorzugsvariante bewertet.

Gleichwohl besteht vertiefender Prüf- und Abstimmungsbedarf insbesondere zum Maß der für das Stadtteilzentrum insgesamt höchst förderlichen Dosierung des motorisierten Individualverkehrs auf der Hauptachse Lübecker Straße. Es sind praktikable Maßnahmevorschläge der Verkehrsverlagerung vom Straßenzug Lübecker Straße zur parallel führenden B71 / B 189 (Magdeburger Ring) sowie zum Verhindern von unerwünschtem Schleichverkehr in verkehrsberuhigten Wohnstraßen des Stadtteils aufzuzeigen. Das Stadtteilzentrum Lübecker Straße mit ihren Seitenstraßen ist durch eine gesteuerte Verkehrsverlagerung auf aufnahmebereite Straßen insgesamt zu stärken.

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes für **Variante 3** aus.

Die Stadtgestaltung spricht sich mit Nachdruck für **Variante 3** aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz mit Nachdruck für **Variante 3** aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertung der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme sowie Verkehrsplanung wird die **Variante 3** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

3.3 Lübecker Straße Nord, Bremer Straße / Ritterstraße bis Kastanienstraße, Anhang 2.3 sowie Lagepläne

Der nördliche Abschnitt der Lübecker Straße führt auf seiner östlichen Seite die Nutzungsdichte an Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie fort. Damit einher geht ein Bedarf an Park- und Haltezonen für Kunden und Lieferanten.

Als geeignete Option stellt sich hier die **Variante 3** dar. Sie bietet Halte- und Parkmöglichkeiten für die ostseitigen Erdgeschossnutzungen und ermöglichen eine Vervollständigung der Allee. Ein gemischter Verkehr in Pulkführung durch die Straßenbahn trägt der Aufenthaltsqualität bei. Wo nötig könnte auf östlicher Seite stellenweise Grünraum einer Sondernutzung durch anliegende Geschäfte und Gastronomie weichen.

Die Variante 3 bietet dem Fußverkehr mit dem Mittelstreifen eine angenehme Querungshilfe und führt den Straßenraum in seiner Gestaltung geschlossen fort.

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (besonderer Bahnkörper in Mittellage) = 5 Punkte
- Variante 2 (straßenbündiger Bahnkörper, verbreiterte Seitenräume) = 14 Punkte
- Variante 3 (straßenbündiger Bahnkörper, Mittelstreifen + Parken Ostseite) = 14 Punkte
- Variante 4 (straßenbündiger Bahnkörper, Mittelstreifen o. Parken Ostseite) = 12 Punkte.

Die Bewertung ist grundsätzlich nachvollziehbar, sollte jedoch fundiert werden. Folgende Hinweise ergeben sich:

- Bewertung: Querschnittsempfehlung aus RAS 06, hier Option von gemeinsamer Spur ÖPNV und MIV, ist möglich und vorteilhaft (**Variante 3**)
- Verkehrssicherheit: Es sollte mitberücksichtigt werden, dass in Variante 2 in Havariefällen der Radfahrstreifen und bei Variante 3 der Mittelstreifen mitgenutzt werden kann;
- Vor einer konkreten Ermittlung/Abwägung der Vorzugsvariante sollte eine Bemessung durchgeführt werden. Diese Bemessung muss jedoch bereits Teil der Studie sein, da auf dieser Basis das verkehrliche Erfordernis des besonderen Bahnkörpers ausgeschlossen/nachgewiesen und mögliche Konflikte in der gemeinsamen Nutzung Straßenbahn/MIV ausgeschlossen werden können.
- Prüfung möglicher Querungsbedarf (siehe allgemein).
- Es wird Bedarf für Parken auf der Ostseite festgestellt. Dies soll Berücksichtigung finden. Auf Seite 68 des Erläuterungsberichts wird hierzu formuliert: „Sofern der ruhende Verkehr in alternativer Form organisiert werden kann, stellt auch in landwärtiger Richtung die Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen keine Änderung gegenüber dem Bestand dar.“ Hierzu ist anzumerken, dass der Planungsaspekt der Einordnung von Stellplätzen insbesondere in Form von Ladebereichen etc. von der Betrachtung der Zahl der Fahrspuren zu trennen ist. Beide Planungsaspekte stehen nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang. Von Relevanz ist vielmehr, dass mit der Einordnung von öffentlichen Stellplätzen entlang des Straßenzugs insbesondere für die Einrichtung von Ladebereichen einem Fehlverhalten insbesondere durch Liefer- und Paketdienste etc. wirkungsvoll begegnet werden kann. Die Einordnung von öffentlichen Stellplätzen an anderer Stelle im Stadtquartier ist von der Frage der Flächenverfügbarkeit abhängig.
- Flächenangebote für den Lieferverkehr sollen über beschilderte Ladezonen bevorzugt in verträglichen Abschnitten gebündelt zur Verfügung gestellt werden; bei Mangel an geeigneten Stellen ggf. ersatzweise in dafür geeigneten Seitenstraßen. Seite 71 „Im Fall liegengebliebener Kfz können diese von anderen Kfz unter Mitnutzung des Radfahrstreifens behelfsweise umfahren werden“ Laut StVO wäre dies nicht zulässig. Die Aussage auf Seite 71 kann nicht als Argument für eine Variantenentscheidung dienen und ist zu streichen. Stattdessen ist ein Hinweis auf die Erhöhung der Flexibilität durch den Multifunktions- / Mehrzweckstreifen in zentraler Achse (Mittelstreifen) aufzunehmen.
- Seite 74 (Ausbauvariante 3, straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelstreifen): Bei dieser Variante steht die Reduzierung der Trennwirkung durch die Verkehrsachse im Vordergrund. Die Integration eines Mittelstreifens bewirkt eine Aufweitung des Straßenraums, was sich auf verschiedene Teilziele wie z.B. das sichere und kurze Fußgänger-Queren ohne Umwege sehr positiv auswirkt (hohe Dichte der Ziele beidseitig der Straße, Stadtteilzentrum). In der Bewertung wird dies in den Kategorien Stadtgestaltung, Absichern von Zielen der Stadterneuerung sowie der Verkehrsplanung deutlich aufgewertet, aufgrund zwei schmaler Verkehrsachsen (je 3,50 m) wobei nur die Fahrgassen einbezogen werden,
- Für die Gesamtschau: in Variante 1 ist der auf dem stadtwärtigen Gleis angeordnete Linksabbieger von der Lübecker Straße in die Bremer Straße negativ zu bewerten. Die im Abschnitt Lübecker Straße Mitte favorisierte Variante 3 sollte an geeigneter

Stelle einen Übergang zwischen den Querschnitten (Gleisverziehung zur Aufweitung des Gleisabstands usw. mit vorgeschalteter LSA stadteinwärts) erhalten, sodass der genannte Linksabbieger im multifunktional nutzbaren Mittelstreifen zwischen den Gleisen eingeordnet werden kann.

- Beim Knotenpunkt Lübecker-/ Kastanien- /Hundisburger Str. sollten für die Radfahrenden generell in allen 4 Ecken die Rechtsabbiegenden Berücksichtigung finden.

Es wird aus verkehrsplanerischer Sicht empfohlen, für beide Varianten 2 und 3 vertiefend planerische Aspekte auf bessere spezifische Geeignetheit zu prüfen. Im Sinne der Verstärkung der Ausbauform entlang des städtebaulich-freiraumplanerisch-verkehrsplanerisch einheitlich zu betrachtenden Straßenzugs der Lübecker Straße im Kernbereich der historischen Stadtneugründung der Neuen Neustadt und als Stadtteilzentrum fungierender Stadtraum wird dafür plädiert, die **Variante 3** weiter zu verfolgen.

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes allgemein für **Variante 3** aus.

Die Stadtgestaltung spricht sich für **Variante 3** aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz mit Nachdruck für **Variante 3** aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertung der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme sowie Verkehrsplanung wird die **Variante 3** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

3.4 Haltestelle Kastanienstraße und Knoten Lübecker Straße/Kastanienstraße, Anhang 2.4 sowie Lagepläne

Der Haltestellenabschnitt Kastanienstraße ist östlich der Lübecker Straße durch Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt. Diese Nutzungen und die Haltestellen als wichtige Umsteigepunkte im öffentlichen Nahverkehr bedingen ein hohes Aufkommen an Fußgängern. Die Vervollständigung und der Erhalt der Allee wäre gerade an dieser Stelle von höchster Bedeutung. Zum einen eignen sich großkronige Bäume hervorragend als Hitzeschutz für die zahlreichen Fahrgäste, Fußgänger, Radfahrer und die anliegenden Gewerbe. Zum anderen ist aus gestalterischer Sicht eine klare Fassung des Straßenraumes hier an der weiten Kreuzung aus Gründen der Orientierung und Hierarchisierung besonders wichtig. Fehlende bauliche Geschlossenheit und Gestaltungsqualität unterstreichen in diesem Bereich die Notwendigkeit einer Gliederung durch die Allee.

Aus Sicht der Stadtgestaltung ist keine der aufgeführten Varianten zufriedenstellend. Eine verbreiterte Verkehrsachse nimmt Flächen für Grünraum und Fußgänger. **Variante 1** wäre hier unter dem Aspekt eines alleeartigen Erhalts und einem Angebot an Parkraum auf der Ostseite möglicherweise das etwas kleinere Übel. Variante 2 hat eine schmalere Verkehrsanlage, doch fehlende Bäume und auf dem Gehweg parkender Lieferverkehr stellen eine äußerst schlechte Lösung dar.

Der nördliche Straßenabschnitt am Knotenpunkt Lübecker Straße/ Kastanienstraße ist aus Sicht der Stadtgestaltung übermäßig dimensioniert. Die Breite der Kreuzung stellt gerade für Kinder und ältere Bürger eine Barriere im Stadtraum dar. Wenn möglich sollte hier die Zahl der Fahrspuren reduziert werden.

Die Aussage in Abschnitt 3.4.1 des Berichts, wonach für den Knoten Lübecker Straße / Kastanienstraße kein Potenzial für einen wesentlich anderen Gestaltungsansatz feststellbar sei, kann nicht nachvollzogen werden. Es fehlen Lösungsansätze zur Behebung der unter 2.2 (siehe oben) nicht erkannten Defizite. Folgende ergänzende Varianten sollten untersucht werden:

- Führung des MIV Richtung Norden z.B. über Heinrichstraße und Zielitzer Straße und Richtung Süden über Grünstraße und Haldensleber Straße zur Gewinnung von ausreichenden Flächen für eine verkehrssichere, attraktive und leistungsfähige Haltestelle in der somit von MIV „freigemachten“ Lübecker Straße (Haltestelle künftig auch für Regionalbus sowie mit Möglichkeit der Anschlussgewährung) mit hoher Aufenthaltsqualität
- Alternativ: tageszeitlich befristete Sperrung der Führung des MIV durch den Bereich der Haltestelle Kastanienstraße sowie Führung außen herum wie vorgenannt beschrieben
- Drehung des Richtungssinns oder grundlegend geändertes Wendemanöver der Buslinien 52 und 71 (sowie derzeit noch 69), sodass Busse den Straßenbahnverkehr nicht behindern
- Zusätzlich Einordnung einer Bedarfshaltestelle in der Kastanienstraße Richtung Barleber See (wird bei Störungen zwischen Kastanienstraße und Bahnhof Neustadt sowie für Einrückefahrten benötigt)
- Abwicklung des Lieferverkehrs über Alexanderstraße

Hinweis: die Variantenbezeichnung ist nicht eindeutig: Die kombinierte Haltestelle wird im Bericht und im Variantenvergleich als Variante 2, im Lageplan hingegen als Variante 3 bezeichnet. In diesem Dokument wird sie daher Variante 2/3 genannt.

Die Punktbewertung ergibt für

- Variante 1 (Inselhaltestelle, Baumerhalt auf Ostseite) = 5 Punkte
- Variante 2/3 (kombinierte Haltestelle (Insel + angeh. Fahrbahn), Baumerhalt auf Westseite) = 2 Punkte.

Die Bewertung sollte vertiefend qualifiziert werden. Folgende Hinweise ergeben sich:

- in Variante 1 Parken möglich - Kurzzeitparkbedarf / Lieferverkehr
- in Variante 2/3 ist Lieferverkehr vsl. nur über den Gehweg möglich. Dies sollte ausgeschlossen werden, da Platz nicht ausreichend, zwischen Baum und Bebauung ist kein Rangieren möglich, dies ergibt eine erhöhte Unfallquelle
- In Abbildung 3.23 ist der Nordpfeil zu ergänzen.
- Aufgrund der großen Zahl an umsteigenden Fahrgästen aus den Buslinien in die stadteinwärtigen Straßenbahnlinien ist zu erwarten, dass in Variante 2/3 die Busse auch auf der Fahrbahn (überfahrbares Kap) längere Zeit stehen und ggf. sogar auf Fahrgäste warten und somit den MIV behindern würden. Variante 2/3 sollte auch aus diesem Grund nicht weiter verfolgt werden.

Die Freiraumplanung betont, dass der Erhalt der vorhandenen Baumreihen ein hochrangiges Planungsziel auch für diese herausfordernde Sondersituation sein muss. Die Einhaltung von Regelmaßen der Verkehrsanlage sollte nicht zulasten von Baumstandorten durchgesetzt werden.

Fazit:

Die Weiterverfolgung der **Variante 1** wird befürwortet. Eine umfassende Bepanung dieser komplexen Umsteigehaltestelle ist dringend erforderlich.

3.5 Streckenabschnitt Kastanienstraße, von Lübecker Straße bis Schrotequerung, Anhang 2.5 sowie Lagepläne

Das Umfeld der Kastanienstraße ist durch Wohnnutzung, soziale Einrichtungen und vereinzelte Dienstleistungen geprägt. Mit einer Entwicklung des Quartiers um die alte SED-Parteischule wird das gesamte Umfeld eine Aufwertung und gesteigerte Fußgänger- und Radfahrerzahlen erleben. Auf die vorhandenen Lücken im Bestand der stadträumlich bedeutenden alten Kastanienbäume sollte dezidiert im Erläuterungsbericht hingewiesen werden. Die leeren Baumscheiben sind wiederzubepflanzen. Darüber hinaus ist eine Vervollständigung der Baumreihen anzustreben.

Unter gestalterischen Gesichtspunkten ist **Variante 1** zu bevorzugen, wobei es einer Überarbeitung der Radwegführung in der Kurve zur Nachtweide bedarf. Unter weitestgehendem Baumerhalt sollen Radfahrende hier neben dem Mischverkehr geführt werden. Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen ist hier von einer Führung hinter den Bäumen abzusehen. Die gemischte Verkehrsführung von KFZ und Straßenbahn reduziert die Verkehrsachse erheblich. Eine Verstetigung und Minderung der Geschwindigkeit kommen dem angesiedelten Spielplatz zugute. Großzügige verschattete Fußwege lassen zukünftigen Entwicklungen des Umfelds viele Optionen offen.

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (straßenbündiger Bahnkörper, verbreiterte Seitenräume) = 12 Punkte
- Variante 2 (einseitiger besonderer Bahnkörper) = 5 Punkte.

Die Bewertung sollte nochmals überprüft werden. Folgende Hinweise ergeben sich:

- Umleitungsstrecke für Autobahn A2 – für Übergangszeit mind. 1 separate Fahrspur für MIV erforderlich. Die gedeihliche Entwicklung der Planungen zur Vervollständigung des sogenannten „Nordverbinder“ ist in die Gesamtschau einzubeziehen. Nach dessen Inbetriebnahme wird der Autobahnverkehr der Bedarfsumleitung 66 / 69 über diese autobahnnahen Tangentialverbindung geführt werden und somit den Straßenzug Kastanienstraße / Schöppensteg / Pettenkoferstraße nicht mehr tangieren
- Es ist in einer detaillierten Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschließlich Verkehrsflusssimulation zu untersuchen und nachzuweisen, ob (insbesondere im Falle einer Sperrung der A2) und wenn ja auf welchen Abschnitten und in welche Richtung eine Trennung des MIV vom ÖPNV erforderlich ist. Dabei sind insbesondere auch Varianten zu untersuchen, in denen mittels Zuflussdosierung der MIV auf ein für eine nahezu ungestörte Abwicklung des ÖPNV verträgliches Maß reduziert wird.
- Es sollte in einer zusätzlichen Variante geprüft werden, in welcher Fahrtrichtung eine separate KFZ-Spur sinnvoller ist. Hierzu ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit / ggf. Verkehrsflusssimulation im Vorfeld erforderlich.
- Prüfung Querungsbedarf (siehe allgemein).
- Beide Varianten: Einordnung des Linksabbiegers in die Klosterwuhne auf das Gleis stellt für den ÖPNV eine erhebliche Verschlechterung zum Status quo dar, da bei Räumung des Linksabbiegers für stadtauswärtige Straßenbahn gleichzeitig keine Straßenbahn stadteinwärts fahren kann. Dieser Ansatz kann daher dem Grundsatz nach aus verkehrlichen Gründen nicht befürwortet werden. Eine geringfügige Flächeninanspruchnahme auf der Südseite sollte vertiefend geprüft werden.
- S. 91 Variante 2: „Die Querungsstelle im Zuge des Schroteradweges muss mit einer LSA gesichert werden, da keine ausreichenden Flächen zur Schaffung von Aufstellbereichen neben dem besonderen Bahnkörper vorhanden sind.“
- Laut Abbildung 2.12, S. 42, PKW-Stellplätze wären im Wechsel mit Bäumen möglich, jedoch in keiner Variante enthalten. Bedarf wäre zu prüfen.

S. 91: Die Aussage „Demgegenüber besteht der große Vorteil der Variante 2 in der weitgehend räumlichen Trennung von ÖPNV und MIV in stadteinwärtiger Richtung, was Behinderungen durch Kfz für den Straßenbahnverkehr wirksamer reduziert als die Pulkführerschaft in Variante 1“ ist zu belegen. Dieser Nachweis sollte in die Bewertung einfließen. Variante 2: Die Einordnung des Linksabbiegers vom Schöppensteg in die Nachtweide auf dem Gleis ist für den ÖPNV nachteilig, da bei Räumung des Linksabbiegers für eine stadteinwärtige Straßenbahn gleichzeitig keine Straßenbahn stadtauswärts fahren kann. Dieser Ansatz kann daher nicht befürwortet werden. Eine Verbreiterung des Straßenkörpers ist mit Blick auf die im Bereich der Schrotebrücke angestrebte sichere Querungsmöglichkeit ein denkbarer Lösungspfad.

Die Ableitung einer Vorzugsvariante hängt im Wesentlichen von den Ergebnissen einer Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschl. Verkehrsflusssimulation ab. Sofern es auch im Fall einer Sperrung der A2 in der Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme des Nordverbinders nicht zu übermäßigen Behinderungen des ÖPNV kommt, werden mehr Vorteile in Variante 1 erkannt. Gleichwohl bietet Variante 2 mit Führung eines Gleises als besonderer Bahnkörper die räumliche Sicherstellung einer von vielen Beeinträchtigungen befreiten Gleistrasse. Dies ist insgesamt als vorteilhaft zu bewerten. Im Ergebnis wird unter Berücksichtigung vorgenannter Punkte seitens der Verkehrsplanung zunächst **Variante 2** befürwortet. Dies entspricht auch dem Hinweis zur Förderfähigkeit „Ausbauvorhaben“ (Seite 131).

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes für **Variante 1** aus, kann aber grundsätzlich auch der Variante 2 Vorzüge entnehmen.

Die Stadtgestaltung spricht sich für **Variante 1** aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz grundsätzlich für **Variante 1** aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertung der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme wird die **Variante 1** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

3.6 Streckenabschnitt Schöppensteg, Schrotequerung bis Robert-Mayer Straße, Anhang 2.6 sowie Lagepläne

Dieser Straßenabschnitt wirkt durch den Vogelsang-Park mit dem Schroteradweg und die gelockerte straßenbegleitende Bebauung insgesamt weniger urban und ist von eher vorstädtischer Nutzungsdichte gezeichnet. Wichtiger Bestandteil dieses Teilabschnittes ist die Zwischenschleife der Straßenbahn, die eine soziale Einrichtung und einen Spielplatz umschließt.

- Gestalterisch ist **Variante 1** klar der Variante 2 vorzuziehen. Erstens sieht Variante 1 einen schlanken Querschnitt des motorisierten Verkehrs vor, zweitens wird durch die Umgestaltung Platz für eine weitestgehend beidseitige Baumbepflanzung geschaffen und drittens schafft ein Mittelstreifen im Bereich des Schroteradweges eine wichtige Querungshilfe. Die zu erwartende Geschwindigkeitsreduktion und die erleichterte Querung bedeuten für die Schulwegesicherheit der umliegenden Schulen einen Zugewinn. Aus Sicherheitsgünden wird angeregt die Mittelinsel doppelt so breit zu gestalten, damit in beide Richtungen die Radfahrenden genug Stauraum vorfinden, um sich dort sicher zwischen den beiden Fahrbahnen aufhalten zu können.

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (straßenbündiger Bahnkörper, großzügige Seitenräume) = 16 Punkte
- Variante 2 (einseitiger besonderer Bahnkörper) = 10 Punkte.

Folgende Hinweise ergeben sich:

- Umleitungsstrecke für Autobahn A2 – für Übergangszeit mind. 1 separate Fahrspur für MIV erforderlich. Die gedeihliche Entwicklung der Planungen zur Vervollständigung des sogenannten „Nordverbinder“ ist in die Gesamtschau einzubeziehen. Nach dessen Inbetriebnahme wird der Autobahnverkehr der Bedarfsumleitung 66 / 69 über diese autobahnnahen Tangentialverbindung geführt werden und somit den Straßenzug Kastanienstraße / Schöppensteg / Pettenkoferstraße nicht mehr tangieren
- Es ist in einer detaillierten Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschl. Verkehrsflusssimulation zu untersuchen und nachzuweisen, ob (insbesondere im Falle einer Sperrung der A2) und wenn ja auf welchen Abschnitten und in welche Richtung eine Trennung des MIV vom ÖPNV erforderlich ist. Dabei sind insbesondere auch Varianten zu untersuchen, in denen mittels Zuflussdosierung der MIV auf ein für eine nahezu ungestörte Abwicklung des ÖPNV verträgliches Maß reduziert wird.
- Es sollte in zusätzlicher Variante geprüft werden, in welcher Fahrtrichtung eine separate KFZ-Spur sinnvoller ist. Hierzu ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit / ggf. als Verkehrsflusssimulation im Vorfeld erforderlich.
- in Variante 2 sollte das Parken im Wechsel geprüft werden
- Ermöglichen des Linksabbiegens stadtauswärts in die Zooallee (Aufstellfläche MIV für Linksabbieger) sollte für Variante 2 vertiefend geprüft werden, da es bei Veranstaltungen im Zoo zu Rückstau kommen könnte. Die für den Linksabbieger denkbare Gleisaufweitung sollte bis zur Brücke über die Schrote verlängert werden, um dort eine sichere Querungsmöglichkeit für den Schroteradweg baulich herstellen zu können (Mittelinsel bzw. Mittelstreifen) in Entsprechung des dort vorgesehenen Mittelstreifens in Variante 1
- Baumalleecharakter in Variante 2 ist zu bewerten
- Variante 2: Es fehlt eine Aussage, wo an der stadtwärtigen Haltestelle Zoo Regional- und ggf. Schienenersatzverkehrsbusse barrierefrei halten können.

Die Ableitung einer Vorzugsvariante hängt im Wesentlichen von den Ergebnissen einer Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschl. Verkehrsflusssimulation ab. Sofern es auch im Fall einer Sperrung der A2 nicht zu übermäßigen Behinderungen des ÖPNV kommt, können mehr Vorteile in Variante 1 erkannt werden. Gleichwohl bietet Variante 2 mit Führung eines Gleises als besonderer Bahnkörper die räumliche Sicherstellung einer von vielen Beeinträchtigungen befreiten Gleistrasse. Dies ist insgesamt als vorteilhaft zu bewerten.

Unter Berücksichtigung vorgenannter Punkte werden seitens der Verkehrsplanung die **Variante 1** und die **Variante 2** gleichrangig als Vorzugsvariante bewertet.

Dies entspricht auch dem Hinweis zur Förderfähigkeit „Ausbauvorhaben“ (Seite 131).

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes sowie der Aufwertung des Straßenraums durch umfangreiche Neupflanzungen für **Variante 1** als Vorzugsvariante aus.

Die Stadtgestaltung spricht sich für **Variante 1** als Vorzugsvariante aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz grundsätzlich für **Variante 1** als Vorzugsvariante aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertungen der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme sowie der Verkehrsplanung wird die **Variante 1** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

Zwischenschleife Schöppensteg / Curiestraße

Der besondere Bahnkörper in Variante 2 im Straßenquerschnitt des Schöppenstegs verbreitert die Verkehrsachse und reduziert so den verfügbaren Raum für Vegetation, Fußgänger und Radfahrer. Dies wird kritisch gesehen. Aus diesem Grund wird im Bereich der Zwischenschleife **Variante 1** deutlich bevorzugt. Auf nördlicher Seite ist eine Baumreihe so weit wie möglich einzuordnen, auf südlicher Seite kann aufgrund des Platzmangels und der Bestandsbäume darauf verzichtet werden.

Für die Zwischenwendeschleife Schöppensteg / Curiestraße / Robert-Mayer-Straße werden die Änderungen in Kapitel 3.7.5 zwar beschrieben, aber unzureichend begründet. Eine echte zweite Variante - z.B. mit Beibehaltung des derzeitigen Richtungssinns wird - vermisst.

Folgende Hinweise zur Wendeschleife ergeben sich:

- Die Wirtschaftlichkeit bzw. Notwendigkeit des Überholgleises ist kritisch zu prüfen vor dem Hintergrund, dass ein zu überholender Zug auch einmal im Kreis fahren könnte.
- Ein Fahrgastausstieg bei Fahrten, welche in dieser Schleife enden, an der Haltestelle Zoo würde diese Fahrten um eine Haltestelle verkürzen, womit wesentliche Teile der Curiesiedlung von diesen Fahrten aus nicht mehr erreichbar wären. Dies wäre eine erhebliche Verschlechterung und wird daher nicht akzeptiert. Daher muss mindestens ein Halteplatz, zumindest zum Ausstieg, muss in der Robert-Mayer-Straße verbleiben.
- Es ist darzustellen, wie im Fall einer Sperrung bzw. Störung der Straßenbahnstrecke zwischen dieser Wendeschleife und Rothensee sowie zwischen dieser Wendeschleife und Kastanienstraße der Schienenersatzverkehr (Bus) geführt wird, welche Haltestellen dabei bedient werden und wie der Umstieg von und zur Straßenbahn abgewickelt werden soll. Die relevanten Bushalteplätze sind barrierefrei auszubauen.
- Im Sinne der Fahrgastorientierung sollte auch der Abfahrtshalteplatz möglichst nahe an der regulären Haltestelle Pettenkoferstraße, d.h. in der Robert-Mayer-Straße liegen. Um bei Ankunft eines zweiten Zuges Rückstau auf die Hauptachse zu vermeiden, ist zu prüfen, ob in der Robert-Mayer-Straße ein ca. 80 bis 90 m langer Doppelhalteplatz eingeordnet werden kann. Dabei wäre eine eingeschränkte Barrierefreiheit an den letzten Türen des zweiten Zuges ggf. zu akzeptieren.

Fazit:

Qualifizierungsbedarf besteht bei beiden Varianten. Aus ganzheitlicher planerischer Sicht sprechen sie Stadtgestaltung, Freiraumplanung und Verkehrsplanung für **Variante 1** aus.

3.7 Streckenabschnitt Pettenkofer Straße, Robert-Mayer Straße bis Rothenseer Straße, Anhang 2.7 sowie Lagepläne

Der Bereich der Pettenkofer Straße liegt am Rande der denkmalgeschützten Curiesiedlung, erbaut in den 1930er Jahren nach Plänen des Architekten Carl Krayl. Hier findet eine nahezu reine Wohnnutzung statt.

Aus Sicht der Nutzer ist aufgrund einer geringeren Baumdichte und einer breiteren Verkehrsachse von den Varianten 2 und 5 abzusehen. Der breite Straßenraum verleitet zu höheren Geschwindigkeiten des MIV und einer stärkeren Aufheizung an warmen Sommertagen. Bei Variante 4 sind zum einen Einschränkungen der geplanten Baumpflanzungen mit den Gleisanlagen zu erwarten, zum anderen würden die Radfahrenden entgegen der vorwiegenden Führung vom Mischverkehr auf den Gehsteig geleitet werden. Ganz bewusst empfehlen wir

zur gegenseitigen Wahrnehmung und Rücksichtnahme den Radfahrstreifen mit angemessener Breite neben dem Mischverkehr und die Stellplätze zum Gehweg hin anzuordnen. Letztere befürworten wir hier vor dem Hintergrund, den Parkdruck in der denkmalgeschützten Siedlung der Moderne nicht zu erhöhen. Aus diesem Grund spricht sich die Stadtgestaltung für die **Variante 1** mit zusätzlichem Trennstreifen zwischen Rad- und Mischverkehr aus. Ob der Trennstreifen aus einer Markierung oder Aufpflasterung besteht oder nach außen zum begleitenden Parken angelegt wird, kann aus gestalterischer Sicht nicht maßgeblich begleitet werden.

Die Punktebewertung gemäß Anhang 2.7 ergibt für

- Variante 1 (2-streifige Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung Strab und Kfz, beidseitigen Radfahrstreifen = 8 Punkte
- Variante 2 (besonderer Bahnkörper und Kfz-Fahrstreifen nur stadteinwärts, stadtauswärts gemeinsamer Fahrstreifen Strab und Kfz) = 1 Punkt,
- Variante 3 (2-streifige Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung Strab u. Kfz mit beidseitigen Radfahrstreifen) = 4 Punkte
- Variante 4 (2-streifige Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung Strab u. Kfz mit beidseitigen Radwegen u. Park-/Lieferstreifen) = 5 Punkte
- Variante 5 (besonderer Bahnkörper u. beidseitig Kfz-Fahrstreifen u. Radfahrstreifen) = 3 Punkte.

Der Erläuterungsbericht stellt zwei Varianten näher vor und spricht sich mit Schwerpunktsetzung auf städtebauliche Gründe für die Weiterverfolgung der Ausbauvariante 1 aus:

- Ausbauvariante 1 (2-streifige Fahrbahn mit gemeinsamer Nutzung Straßenbahn und Kfz, beidseitigen Radfahrstreifen, beidseitig Neupflanzung Baumreihe (8 Punkte)
- Ausbauvariante 2 (besonderer Bahnkörper und Kfz-Fahrstreifen nur stadteinwärts, stadtauswärts gemeinsamer Fahrstreifen Strab und Kfz) (1 Punkt)

Die Bewertung sollte nochmals überprüft werden.

Folgende Hinweise ergeben sich seitens der Verkehrsplanung:

- Umleitungsstrecke für Autobahn A2 – für Übergangszeit mind. 1 separate Fahrspur für MIV erforderlich. Die gedeihliche Entwicklung der Planungen zur Vervollständigung des sogenannten „Nordverbinders“ ist in die Gesamtschau einzubeziehen. Nach dessen Inbetriebnahme wird der Autobahnverkehr der Bedarfsumleitung 66 / 69 über diese autobahnnahen Tangentialverbindung geführt werden und somit den Straßenzug Kastanienstraße / Schöppensteg / Pettenkoferstraße nicht mehr belasten.
- Es ist in einer detaillierten Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschließlich Verkehrsflusssimulation zu untersuchen und nachzuweisen, ob (insbesondere im Falle einer Sperrung der A2) und wenn ja auf welchen Abschnitten und in welche Richtung eine Trennung des MIV vom ÖPNV erforderlich ist. Dabei sind insbesondere auch Varianten zu untersuchen, in denen mittels Zuflussdosierung der MIV auf ein für eine nahezu ungestörte Abwicklung des ÖPNV verträgliches Maß reduziert wird.
- Es sollte in einer zusätzlichen Variante geprüft werden, ob abweichend von Ausbauvariante 2 ein besonderer Bahnkörper und daneben eine separate KFZ-Spur für die landwärtige Fahrtrichtung sinnvoller ist.
- Verkehrssicherheit: Es sollte berücksichtigt werden, dass in beiden Ausbauvarianten in Havariefällen die Radspur bzw. der Radfahrstreifen mitgenutzt werden kann.

Die Ableitung einer Vorzugsvariante hängt im Wesentlichen von den Ergebnissen einer Untersuchung der Leistungsfähigkeit einschl. Verkehrsflusssimulation ab. Die Wahl des Querschnitts und insbesondere die Frage, ob Straßenbahn und MIV gemischt oder separat geführt werden, sollte sich auch an der Führung der Straßenbahn im Bereich der Petten-

koferbrücke orientieren. Allerdings ist die spezifische Querschnittsgestaltung der Überquerung der DB-Gleise kein Bestandteil dieser Studie und wurde zwischenzeitlich bereits entschieden: separates Brückenbauwerk für die Straßenbahn.

Die Anbindepunkte und -modalitäten zur Planung "Ersatzneubau Pettenkoferbrücke über die Anlagen der Deutschen Bahn AG und die Anlagen der TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH" sind zu berücksichtigen, ggf. ist die jeweilige Vorzugsvariante für den Teilbereich Pettenkoferstraße sowie für den Teilbereich August-Bebel-Damm im Detail des Anbindepunktes entsprechend anzupassen.

Sofern im Fall einer Sperrung der A2 und daher mit erhöhter Verkehrsbelastung dieses Straßenabschnittes keine übermäßigen Behinderungen des ÖPNV absehbar sind, können mehr Vorteile in Variante 1 erkannt werden. Gleichwohl bietet Variante 2 mit Führung eines Gleises als besonderer Bahnkörper die räumliche Sicherstellung einer von vielen Beeinträchtigungen befreiten Gleistrasse. Dies ist insgesamt als vorteilhaft zu bewerten. Unter Berücksichtigung vorgenannter Punkte wird seitens der Verkehrsplanung die **Variante 1** und die **Variante 2** gleichrangig als vertiefend zu beplanende Vorzugsvarianten bewertet. Mit Variante 5 werden ebenfalls planerische Vorteile verbunden.

Dies entspricht auch dem Hinweis zur Förderfähigkeit „Ausbauvorhaben“ (Seite 131).

Die Freiraumplanung spricht sich unter hoher Gewichtung der Aspekte des Baumschutzes und der Erfüllung weiterer freiraumplanerischer Ziele gleichrangig für **Variante 3** und **Variante 4** als Vorzugsvariante aus, kann aber gleichzeitig in **Variante 1** mehrere Vorteile erkennen.

Die Stadtgestaltung spricht sich für die **Variante 1** als Vorzugsvariante aus.

Die Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme spricht sich unter einem ganzheitlichen, auf die Stadtteilentwicklung fokussierenden Planungsansatz grundsätzlich für **Variante 1** als Vorzugsvariante aus.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertungen der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung, Stadterneuerung/Entwicklungsmaßnahme und Verkehrsplanung wird die **Variante 1** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

3.8 Streckenabschnitt August-Bebel-Damm, Rothenseer Straße bis Schule Rothensee, Anhang 2.8 sowie Lagepläne

Der August-Bebel-Damm ist eine Hauptverknüpfung des durch Industrie und Gewerbe geprägten Stadtteils Rothensee mit dem übrigen Stadtgefüge. Von der Straße etwas abgelegen gibt es nahe der Pettenkofer Brücke ein neu saniertes Wohngebiet und ein weiteres nahe des nördlichen Endes den Ausbauabschnitts. Es ist trotz der etwas abgeschiedenen Lage und des Charakters einer Ausfallstraße durchaus mit Pendelverkehr auf dem Rad zu rechnen.

Eine Reduktion der versiegelten Fläche des MIV auf insgesamt 7,50m und die den MIV begleitende alleebildende Baumreihe sprechen für die **Variante 1**, ebenso wie die minimal gehaltene Verkehrsachse, die das Queren für Fußgänger erleichtert.

Die Punktebewertung ergibt für

- Variante 1 (keine wesentliche Veränderung des Straßenraumes, Führung MIV wie bisher, etwas nach Osten verschobene Lage Gleistrasse) = 5 Punkte
- Variante 2 (Umgestaltung des Straßenraumes mit Anlage jeweils eines Kfz-Fahrstreifens für jede Richtung sowie mittig angelegtem besonderen Bahnkörper) = 3 Punkte.

Folgende Hinweise ergeben sich:

- Im Abschnitt 3.8.2 kann die Entfernungsangabe von 1.332 m zwischen den Haltestellen Havelstraße und Schule Rothensee nicht nachvollzogen werden. Nach unserer Datenlage beträgt die Streckenlänge zwischen den genannten Haltestellen stadteinwärts ca. 1.040 m und stadtauswärts ca. 1.150 m.
- Es sollte kritisch geprüft werden, ob die mit Variante 2 vorgeschlagenen zwei Spuren je Fahrtrichtung anhand der KFZ-Belegung überhaupt erforderlich sind. Eine bessere Freiflächengestaltung wäre möglich und eventuell wäre Grunderwerb nicht erforderlich, wenn diese Lösung nur mit einer Kfz-Spur je Fahrtrichtung dimensioniert würde; dies sollte als Alternativvariante geprüft werden
- im Erläuterungsbericht Seite 111 wird erwähnt: "Vorteil Verbesserung Zugang ...Fahrradabstellmöglichkeiten für Bike and Ride"; Es ist vorzuschlagen, wo die Abstellanlage verkehrlich sinnvoll untergebracht werden kann;
- mit Blick auf die ausreichenden zur Verfügung stehenden Breiten muss sichergestellt werden, dass Regelmaße für Geh- u. Radwege eingehalten werden und diese möglichst separiert geführt werden
- Für Variante 1 sollte eine Verschiebung des stadtauswärtigen Halteplatzes der Haltestelle Havelstraße auf eine Lage nördlich des Knotens mit der Havelstraße und eine weitere Querungshilfe über den August-Bebel-Damm am nördlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle mit folgender Begründung geprüft werden, wobei Wechselwirkungen mit dem Bahnübergang der Hafenbahn über die Havelstraße zu berücksichtigen sind:
 - Geringere Längsneigung als im zur Beibehaltung vorgeschlagenen Bestand (dies wirkt sich erheblich aus insbes. auf Gewährleistung der Barrierefreiheit)
 - bessere Erschließungswirkung für Körbelitzer Straße
- Barrierefreie Bushalteplätze für den Schienenersatzverkehr sollten an der Haltestelle Havelstraße berücksichtigt werden.

Die Umgestaltung des Straßenraumes, wie in Variante 2 vorgeschlagen, ist aus der Sicht der Freiraumplanung nicht zielführend und nicht erforderlich. Die **Variante 1** sollte in der vorgeschlagenen Form weiterverfolgt werden.

Fazit:

Unter Zusammenführung der Bewertungen der hoch zu gewichtenden Belange der Freiraumplanung, Stadtgestaltung und der Verkehrsplanung wird die **Variante 1** zur weiteren Bearbeitung empfohlen.

10. Sonstiges

Hinweise auf überdachte Fahrradabstellanlagen in den Bereichen Nicolaipplatz, Kastanienstr. und Pettenkofer Str. sind in den Plänen nicht zu erkennen.

Besonderes Augenmerk für Stadtgestaltung weist Nicolaipplatz, Vogelgesangspark, Grünfläche und Spielplatz Robert-Mayer-Straße und Fraunhofer Platz auf.

Auf gesamter Strecke ist im Bestand ein ständiger Wechsel von unabhängigen, besonderen oder straßenbündigen Bahnkörpern vorhanden. Dies sollte in der Planung einheitlicher erfolgen.

Stadterneuerung / Städtebauförderung / Entwicklungsmaßnahme:

Die Stadterneuerung mit ihrer ganzheitlichen Sicht auf den Stadtteil fokussiert nicht nur auf den öffentlichen Stadtraum, sondern auch auf die geordnete Entwicklung des Stadtteils als Ganzes. So werden der Gebäudebestand und der Raum dazwischen adressiert. Daraus resultierend verfolgt die Stadterneuerung einen gesamtheitlichen Planungs- und Steuerungsansatz auf Stadtstruktur, öffentliche Räume und Verkehrsanlagen. Mit Blick auf die hohe Bedeutung der avisierten ganzheitlichen Ziele der Erneuerungsmaßnahme „Straßenraum der Lübecker Straße und weiter der Straßenachse bis nach Rothensee“ wird die Stellungnahme hier als zusammenhängender Textblock wiedergegeben.

Das Stadtteilzentrum der Neuen Neustadt liegt zwischen Mittagstraße und Kastanienstraße. Hier befinden sich beidseitig die meisten Läden und Geschäfte in Erdgeschosslage.

Im Bereich zwischen Bremer Straße und Heinrichstraße verzeichnen der REWE und Neustadtpassage auf der Ostseite eine hohe Kundenfrequenz. Auf der Westseite ist das Gesundheitsamt eine Institution mit hoher Besucherfrequenz, deren komfortable Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wichtig ist.

Mit einer ausgewogenen Verkehrsplanung sollten die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden und der Straßenraum, insbesondere in den o.g. Bereichen mit den höchsten Fußgängerfrequenzen auf der Lübecker Straße, barrierefrei zu queren sein.

Der Straßenraum insbesondere entlang der Lübecker Straße ist als öffentlicher Raum zum Leben zu begreifen. Es sind Lösungen und insbesondere Straßenquerschnitte zu wählen, die den motorisierten Verkehr nicht zum schnellen Fahren einladen. Schneller Radverkehr ist vom Fußgängerverkehr baulich-räumlich zu trennen.

Eine Gegenüberstellung von Fläche benötigenden Teilnutzungen bzw. Verkehrsarten ist wünschenswert, um Schlussfolgerungen von Gewichtungen bzw. Priorisierungen zu verdeutlichen. Aussagekräftige Straßenquerschnitte für mehrere Teilbereiche sind zu erstellen.

Folgende Grundprinzipien sind zu berücksichtigen:

- Maximierung der Flächen für Fußgänger und Radfahrende (Aufenthalts-/Warteflächen, Bewegungsflächen) im öffentlichen Straßenquerschnitt [im Konfliktfall auch zu Lasten des MIV]
- Maximierung der Grünflächen mit Bepflanzungen (Erhalt des Bestandes sowie Ergänzung von Bäumen, Sträuchern und Krautschicht) [ggf. auch zu Lasten des MIV]
- Erhalt der mit Städtebaufördermitteln bereits hergestellten bzw. umgestalteten Bereiche [Zweckbindung 25 Jahre]

Der Altbaumbestand der Robinienallee entlang der Lübecker Straße ist konsequent zu erhalten und an Fehlstellen nachzupflanzen.

In den nachfolgend genannten Bereichen erfolgte eine Aufwertung durch Städtebaufördermittel:

- Neugestaltung Platz vor dem Gesundheitsamt / Fertigstellung 2023
- Lübecker Straße, stadtauswärts zwischen Heinrichstraße und Kastanienstraße. (hier: Neugestaltung Gehweg, Radweg und Grünstreifen / Fertigstellung 2023)
- Neugestaltung Nicolaiplatz / Fertigstellung ca. 2025/ Pflanzungen 2027

Die Zweckbindung der Förderung beträgt 25 Jahre ab Fertigstellung. Ein vorzeitiger Rückbau kann sich förderschädlich auswirken.

Die **Variante 3** bietet für die Abschnitte der Lübecker Straße die meisten Vorzüge. Der öffentliche Raum wird komfortabler für den Fußgänger und Radfahrer. Der beidseitige Grünstreifen mit den Baumstandorten ist erlebbar zu gestalten (Pflanzungen statt Pflasterflächen). Die Entwässerung ist in Richtung Vegetation / Bäume zu führen.

Die Doppelnutzung der Fahrspuren stadteinwärts und stadtauswärts durch Straßenbahn und Kraftfahrzeuge erfordert mehr gegenseitige Rücksichtnahme. Es könnte den Autoverkehr in diesem Bereich jedoch entschleunigen, was planerisch gewünscht ist, da es der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient.

Tiefbauamt / Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur:

Der Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur (FB 68) wurde in die Beteiligung von Dienststellen eingebunden, da er als Baulastträger für sämtliche öffentliche Verkehrsflächen außerhalb der Straßenbahnstrecke und der -Haltestellen zuständig zeichnet. Der FB 68 hat sich in Grundzügen wie folgt zur Projektstudie eingebracht:

Die in der Studie vorgestellte Variante mit besonderem Bahnkörper ist, im Gegensatz zu den Varianten mit „Pulkkführung“ der Straßenbahn, zu bevorzugen.

Bei einer gemeinsamen Führung von KFZ und Straßenbahn auf einer Spur kann es zu Verzögerungen vom MIV als auch des ÖPNV kommen, welche dem Zweck der Beschleunigung des ÖPNV entgegensteht. Dies wird vor allem in Bereichen hoher Verkehrsstärke auftreten.

Die Varianten mit Mittelstreifen sind in den überwiegenden Abschnitten nicht nutzbare Flächen. Querungen sind nur an einmündenden Straßen dargestellt und möglich, ansonsten begrenzt der Grünstreifen die Querungsmöglichkeit. Die Varianten mit Mittelstreifen sollten für Bereiche mit starkem Querungsbedarf angedacht werden. Im Bereich des Friedhofes z.B. besteht im Längsverkehr nicht zwingend durchgängig ein Querungsbedürfnis.

Die Planung der neuen Radwegbreiten sowie der vorrausschauende Gedanke auf eine mögliche Anpassung auf eine zukunftsnahe Änderung der Normbreiten ist zu begrüßen. Bei Führung des Radverkehrs hinter Baumreihen ist darauf zu achten die Konfliktpunkte mit dem MIV und den Radfahrenden an den Knotenpunkten zu lösen.

Bei allgemeinem Wegfall von Parkflächen sollte darauf geachtet werden, in den Bereichen von erhöhtem Liefer-, Hol- und Bringeverkehr Alternativen zu benennen. Ein kompletter Ausschluss würde wahrscheinlich zu unerwarteten Park- und Haltesituationen führen, die folglich das Ziel der Beschleunigung des ÖPNV behindern.

In der Vorplanung sollten weitere Querschnittsaufteilungen als die bisher vorgeschlagenen Varianten aufgezeigt werden, um auch andere, vielleicht unkonventionelle Möglichkeiten aufzuzeigen.

Brand- und Katastrophenschutz

Das Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (Amt 37) wurde in die Beteiligung von Dienststellen eingebunden, da die Straßenabschnitte Bestandteil der hilfsfristrelevanten Straßen im Stadtgebiet sind. Darüber hinaus befinden sich mehrgeschossige Gebäude entlang eines Teils der Straßenabschnitte. Öffentliche Straßen vor solchen Gebäuden stellen Aufstellflächen für die Feuerwehr und Rettungskräfte dar. Planungsschritte der Gestaltung von Verkehrsanlagen wie auch ganz allgemein des öffentlichen Raums sollen daher Hinweise und Anmerkungen des Amtes 37 nach Möglichkeit in einem frühzeitigen Erarbeitungsstand von Konzepten und Planungen einbeziehen.

Das Amt 37 weist darauf hin, dass bei der Planung und Bauausführung darauf zu achten ist, dass die bauordnungsrechtlich geforderten und genehmigten Zu- und Durchfahrten sowie Stell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr durch die Baumaßnahmen nicht beeinflusst werden. (Schutzzielerfüllung - insbesondere Sicherung der Rettungswege).

Es ist darauf zu achten, dass Zugänge von Gebäuden innerhalb von 50 m erreicht werden sollten. Im Einzelfall besteht Abstimmungsbedarf.

Des Weiteren ist darauf zu achten, dass die baulichen Maßnahmen, insbesondere Veränderungen an der Fahrleitungsanlage, die bauordnungsrechtlich geforderten und genehmigten Stell- und Bewegungsflächen nicht negativ beeinflussen, um die Sicherung der Rettungswege, insbesondere über Hubrettungsfahrzeuge gewährleisten zu können.

Für Zu- und Durchfahrten für die Feuerwehr ist die aktuell gültige "Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr" als Grundlage anzuwenden. Dabei ist insbesondere auf die Tragfähigkeit (10 t Achslast und 16 t Gesamtgewicht), Kurvenradien, Breite der Straßen und Abstände zu achten, um die Schutzziele gewährleisten zu können. Gleiches gilt für Stell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr.

Die Lübecker Straße, Kastanienstraße, Pettenkoferstraße und August-Bebel-Damm zählen zu den hilfsfristrelevanten Straßen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Aus diesem Grund ist bei der zeitlichen Planung der Baumaßnahmen darauf zu achten, dass eine Koordinierung und Abstimmung mit anderen Bauprojekten in der Stadt stattfindet, um die Hilfsfristen gewährleisten zu können.

Bezüglich der Variante 3 im Anhang 2.1 (Straßenbahn und Kfz gleiche Fahrspur) bestehen von Seiten des Amtes 37 bezüglich der Einhaltung der Hilfsfristen brandschutztechnische Bedenken, da es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zu Verzögerungen der Einsatzfahrten kommen könne. Gleiches gilt für Variante 3 im Anhang 2.2.

Anzumerken ist seitens des FB Stadtplanung und Vermessung hierzu, dass der multifunktionale Mittelstreifen der Variante 3 von Einsatzfahrzeugen von Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei und Katastrophenschutz aufgrund der vorgesehenen Befestigung mit Pflaster befahren und für das Abstellen im Einsatzfall genutzt werden kann, siehe realisierte Beispiele dieser Straßenaufteilung in Cottbus (Bahnhofstraße), Kassel (Friedrich-Ebert-Straße), in weiteren deutschen Großstädten sowie vielfach insbesondere in der Schweiz, hierbei u.a. in Basel und in Bern, sowie in vielen Straßenbahnstädten in Frankreich und Großbritannien. Solch ein Mehrzweckstreifen aus der Variante 3 dient der Einhaltung der Hilfsfristen und bietet vielfach weitere Vorteile, insbesondere werden verkehrliche Schutzziele und städtebauliche, stadtgestalterische sowie freiraumplanerische Ziele mit Mehrzweckstreifen abgesichert.

Des Weiteren bestehen seitens Amt 37 brandschutztechnische Bedenken bei den Varianten 2, 3 und 4 im Anhang 2.3.

Aus Sicht des Amtes 37 wird die jeweilige - Kfz - Straba - Kfz Variante (Besonderer Bahnkörper) als Bevorzugte bewertet und beurteilt, um die Hilfsfristen und Schutzziele gewährleisten zu können.

Sollten unterschiedliche Varianten in den einzelnen Straßen und Straßenabschnitten umgesetzt werden, so ist darauf zu achten, dass einzelne Bereiche nicht als offene Gleiskörper ausgeführt werden, um die Hilfsfristen einhalten und gewährleisten zu können. Im Einzelfall besteht Abstimmungsbedarf.

Bezüglich der Variante 2 im Anhang 2.2 (Kfz eigene Spur stadteinwärts und Straßenbahn

und Kfz gleiche Fahrspur stadtauswärts) bestehen von Seiten des Amtes 37 bezüglich der Einhaltung Hilfsfristen brandschutztechnische Bedenken, da es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zu Verzögerungen der Einsatzfahrten kommen kann. Sollte in diesem Bereich die Sicherung der Rettungswege für Bestandsgebäude über Geräte der Feuerwehr erfolgen, so beträgt der Abstand zur anzuleitenden Außenwand mehr als 9 m und entspricht somit nicht der aktuell gültigen Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr.

Anlagen:

Anlage 1 Stellungnahme Untere Denkmalschutzbehörde

Anlage 2 Stellungnahme Fachdienst Umweltamt

Anlage 3 Stellungnahme Landesanstalt für Altlastenfreistellung

Anlage 4 Baulastfläche Tiefbauamt (TBA)

Anlage 5 Einzuholender Leitungsbestand Dritter (TBA)

G:\61_4\DOC\SCHNEIDER\Aufgabenträgerschaft\Projektstudien\Los 1 - Nordost_Gesamtstellungnahme FB64\1 Gesamt-SN gemeindl. SN\Stellungnahmen_ergänzende\Anlage Gemeindl. Stellungnahme_2026.03.27_incl. Einarbeitung Anmerk. 64.3, 64.42, 64.51, 68.24.docx