



Betreff:
Ausbau Heinrich-Mann-Allee, südliches Leipziger Dreieck

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 19/SVV/0440

Einreicher: Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen	Erstellungsdatum	30.08.2019
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
11.09.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit Beschluss vom 13.05.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, beim Ausbau der Heinrich-Mann-Allee zwischen Friedhofsgasse und Leipziger Dreieck der bestehenden Baumallee höchste Priorität einzuräumen. Gleichzeitig soll die Planung vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens entsprechend überarbeitet und der Stadtverordnetenversammlung im September 2019 vorgelegt werden.

Die Gleisanlagen in der Heinrich-Mann-Allee wurden zu Beginn der 1990er Jahre letztmals grundlegend modernisiert und entsprechen daher nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine leistungsfähige Infrastruktur für einen stabilen Verkehrsablauf mit geringer Störanfälligkeit des ÖPNV. So erlaubt der gegenwärtige Gleisabstand lediglich den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Breite von maximal 2,30 m. Auch liegt der Bahnkörper im direkten Zulauf zum Hauptbahnhof (Abschnitt vor der Staatskanzlei) in der Straße eingebettet (straßenbündiger Bahnkörper), sodass es hier zu Behinderungen zwischen MIV und ÖPNV kommt. Aufgrund von Bögen ohne Aufweitung des Gleisabstands bestehen zudem an zwei Stellen Begegnungsverbote.

Um das seit Jahren steigende Fahrgastaufkommen auch künftig bewältigen zu können, sind kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich. Eine dieser Maßnahmen ist gem. Nahverkehrsplan 2012-2018 für die Landeshauptstadt Potsdam der Einsatz von breiteren Fahrzeugen, sodass der Gleisabstand im vorliegenden Planfeststellungsbereich zu vergrößern ist. Eine weitere Maßnahme ist die Herstellung eines besonderen Bahnkörpers im Abschnitt vor der Staatskanzlei, sodass ein vom MIV unabhängiger und damit stabiler, weitestgehend störungsfreier und zuverlässiger Betrieb möglich ist.

Der vorgelegten Planung ging eine umfangreiche Variantenuntersuchung voraus. Dazu erfolgten durch die ViP in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen und zur Neuaufteilung des Straßenraumes. Für den Abschnitt vor der Staatskanzlei wurden verschiedene Varianten untersucht (siehe Anlage 1).

Ausgehend von der Bestandssituation wurden zunächst sieben Gestaltungsvarianten für eine Neuaufteilung des Straßenraumes entwickelt. Alle Varianten beinhalten den Erhalt der östlichen Baumreihe auf der Seite der Staatskanzlei.

Fortsetzung der Mitteilung Seite 3

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

Fazit finanzielle Auswirkungen:

[Empty box for summary of financial impacts]

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

[Empty box]

Fortsetzung der Mitteilung:

Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung aus den Jahr 2015 wurden durch die Landeshauptstadt Potsdam die 4 verbliebenen Varianten 1, 4, 5.2 und 6.2 bewertet.

Das Ergebnis stellt die Bewertungsmatrix (Anlage 2) dar.

Für die Stärkung des ÖPNV empfiehlt sich die Umsetzung der Gestaltungsvariante 5.2, da die Gleistrassierung die geringste Anzahl an Nutzungskonflikten zum MIV und damit eine optimale Trambeschleunigung ermöglicht. Gleichermaßen kann durch die geradlinige Linienführung auf der westlichen Fahrbahnseite eine Gestaltung als „Grünes Gleis“ erreicht werden.

In Hinblick auf die weiteren verkehrlichen Belange sind die Varianten aus unterschiedlichen Gründen als gleichwertig zu betrachten. Lediglich in Variante 4 ergeben sich Einschränkungen bezüglich der Konfliktrichtigkeit für den Radverkehr und deutlich negative Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Zum einen, da sich westlich fahrende Radfahrer entgegen einer sich deutlich erhöhenden Verkehrsstärke bewegen, zum anderen, da eine Reduzierung des Parkraumangebotes durch Umgestaltung in Längsparkstände erforderlich wird.

In der Betrachtung der Belange der Allgemeinheit, ergibt sich die Gestaltungsvariante 1 als Vorzugslösung. Maßgeblich hierfür ist die Querschnittsaufteilung innerhalb der Bestandsgrenzen des Straßenraumes und somit der Erhalt der westlichen Baumstandorte. In der Gestaltungsvariante 4, also der Nutzung der Nebenfahrbahn, ergeben sich deutliche Einschränkungen zum einen, da der MIV näher an der Wohnbebauung geführt wird und somit mit erhöhten Lärmimmissionen zu rechnen ist, zum anderen, da das Liefern und Laden einer deutlichen Einschränkung unterliegen muss, um die Kontinuität des Verkehrsflusses aufrechtzuerhalten.

Als Vorzugsvariante wurde schlussendlich die Variante 5.2 bestätigt und für die weiterführende Planung als Grundlage vorgegeben (Anlage 3). Diese Variante wurde im März 2019 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht.

Im Rahmen der vertiefenden Betrachtung der Vorzugsvariante wurde deutlich, dass auch Planungen für die unmittelbar an die Planfeststellungsgrenze reichende Alte Heinrich-Mann-Allee notwendig sind. Für die Herstellung des separaten Gleiskörpers ist die Errichtung einer Stützwand notwendig. Durch die konstruktive Gestaltung der Stützwand und dem damit verbundenen Eingriff in den Wurzelraum ist die zweite Reihe der Bäume leider auch nicht zu erhalten.

In ersten Untersuchungen zur Machbarkeit wurden verschiedene Varianten zur Aufteilung des Straßenraums der alten Heinrich-Mann-Allee untersucht. Der Straßenraum wurde für den MIV/ Radverkehr, Fußgänger und den ruhenden Verkehr neu aufgeteilt. Aus den Forderungen der Feuerwehr ergeben sich die zu realisierenden Mindestbreiten auf der Fahrbahn. Es wurden zwei Varianten erarbeitet.

Da ein Mindestabstand der Aufstellflächen zum Haus von 3,00 m zu gewährleisten ist, wurde der Gehweg auf dieses Maß verbreitert, um eine unnötig breite Fahrbahn zu vermeiden. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m (3,50 m Aufstellfläche der Feuerwehr + 2,00 m hindernisfreier Streifen). Bei Umsetzung dieser Variante würden maximal 44 Parkplätze zur Verfügung.

Nach amtsinterner Abstimmung wurde alternativ in Anlehnung an die DIN 14090 „Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“ noch eine Variante mit einer 5,00 m breiten Fahrbahn aufgetragen, da diese Breite gem. DIN ausreichend ist. Bei Umsetzung dieser Variante würden maximal 55 Parkplätze zur Verfügung stehen.

In diesem Abschnitt der Straße wird der Radverkehr in beiden Richtungen geführt. Mögliche Standorte für Baumnachpflanzungen sind in diesem Arbeitsstand (Variantenuntersuchung/ Vorplanung) noch nicht eingezeichnet, da hierzu erst der Medienbestand im unterirdischen Bauraum ausgewertet werden muss. Die geplante Realisierung der Nachpflanzungen könnte nur durch den Verzicht weiterer Stellplätze erfolgen.

Eine Überarbeitung der Planung im Abschnitt zwischen Friedhofsgasse und Leipziger Dreieck benötigt Zeit, um die Auswirkungen eines kompletten Baumerhalts auf die Belange des ÖPNV / Radverkehr und MIV erneut gegeneinander abzuwägen. Hier wäre die Wertigkeit der Belange untereinander erneut festzulegen und mit allen Verfahrensbeteiligten abzustimmen.

Eine vollständige Überarbeitung der Planung bis zum September 2019 ist daher nicht realisierbar. Mit Beschluss vom 13.5.2019 (DS 2019/SVV/0442) wurde der Oberbürgermeister zudem beauftragt, gem. §4 Abs. 1a der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam eine Einwohnerversammlung zum geplanten Ausbau der Heinrich-Mann-Allee durchzuführen. Diese sollte abgewartet werden, bevor die Planung umfangreich überarbeitet wird. So können auch die Ergebnisse der Einwohnerversammlung in die weiteren Planungen einbezogen werden.

Anlagen:

- 1) Untersuchte Gestaltungsvarianten für eine Neuaufteilung des Straßenraumes
- 2) Bewertungsmatrix
- 3) Vorzugsvariante 5.2