



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

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 19/SVV/0440

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

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

Fortsetzung der Mitteilung:

Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung aus dem 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:

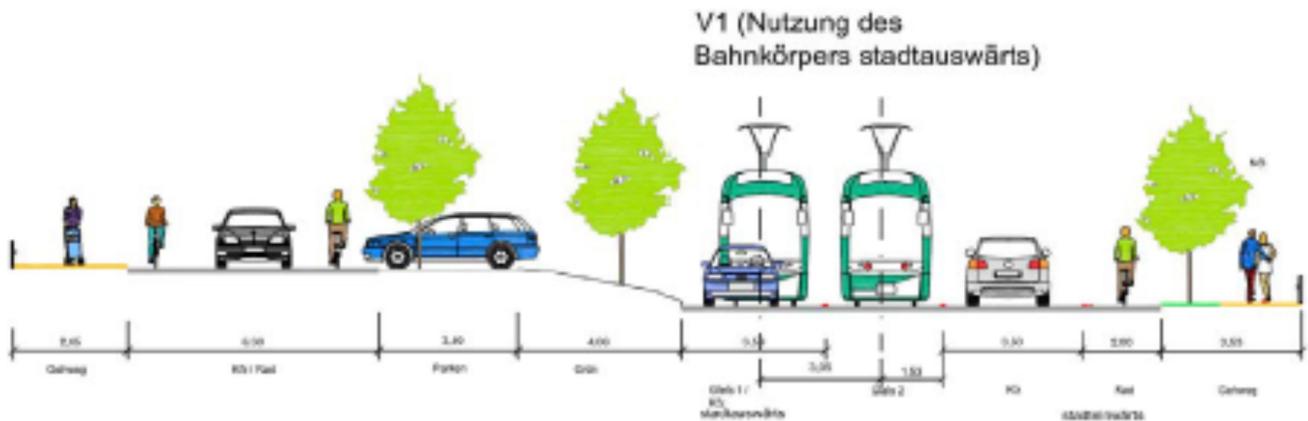
- 1) Untersuchte Gestaltungsvarianten für eine Neuaufteilung des Straßenraumes
- 2) Bewertungsmatrix
- 3) Vorzugsvariante 5.2

Untersuchte Gestaltungsvarianten für eine Neuaufteilung des Straßenraumes

Variante 1 – Nutzung des Bahnkörpers stadtauswärts

Der ersten Variante liegen die Gestaltung des Straßenraumes und die Neuaufteilung des Querschnitts innerhalb der Bestandsgrenzen zugrunde. Mit der Einrichtung eines Radverkehrsraumes mit einer Breite von 2,00 m ist es erforderlich, einen der drei bestehenden Fahrstreifen des MIV zugunsten eines Mischfahrstreifens von ÖPNV und MIV aufzulösen. In Variante 1 wird dieser in stadtauswärtiger Richtung gewählt.

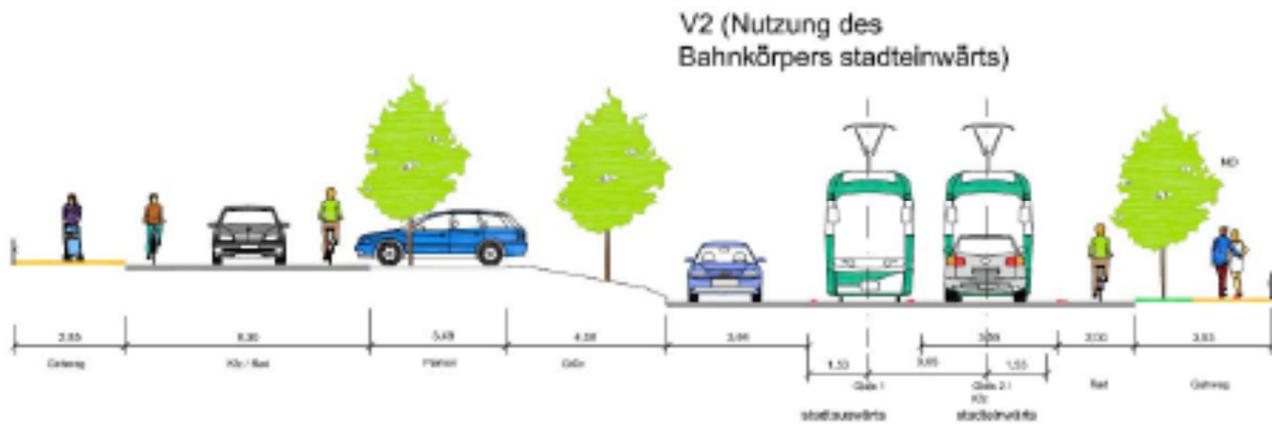
In stadteinwärtiger Fahrtrichtung wird mit der Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts eine konsante Radverkehrsführung geschaffen, welche entsprechend der Zielvorgabe, ohne Weiteres einen Anschluss an die weiterführenden Radverkehrsanlagen ermöglicht. Nachteile ergeben sich für den ÖPNV in stadtauswärtiger Richtung. Durch eine gemeinsame Führung mit dem MIV ist eine absolute Bevorrechtigung der Tram am signalisierten KP 413 [Friedhofsgasse] nur durch eine entsprechende Freigabezeit im Vorlauf für den MIV möglich. Hierzu ist jedoch eine Sperrung der stadteinwärtig fahrenden Tram erforderlich. Das heißt, bei einer gemeinsamen Führung von MIV und ÖV können beide Trams nur zeitlich versetzt freigegeben werden und blockieren sich wechselseitig.



Maßgebliches Kriterium dieser Variante ist der Verbleib innerhalb der bestehenden Straßenraumgrenzen. Hierdurch wird der Kostenaufwand minimiert und es entfällt ein Eingriff in den Seitenraum. Insbesondere bleiben die vorhandenen Baumstandorte bestehen. Deutlicher Nachteil ist, dass die schon im Bestand vorhandene Problematik der gemeinsamen ÖV und MIV Führung in stadtauswärtiger Fahrtrichtung bestehen bleibt und sogar verschärft wird, da die Kapazität für den MIV auf einen Fahrstreifen reduziert wird. Es kommt somit zu einer Einschränkung des ÖPNV, da die Trams beider Fahrrichtungen nicht unabhängig vom MIV gleichzeitig fahren können. Diese Variante wird als Minimalvariante weiter betrachtet.

Variante 2 – Nutzung des Bahnkörpers stadteinwärts

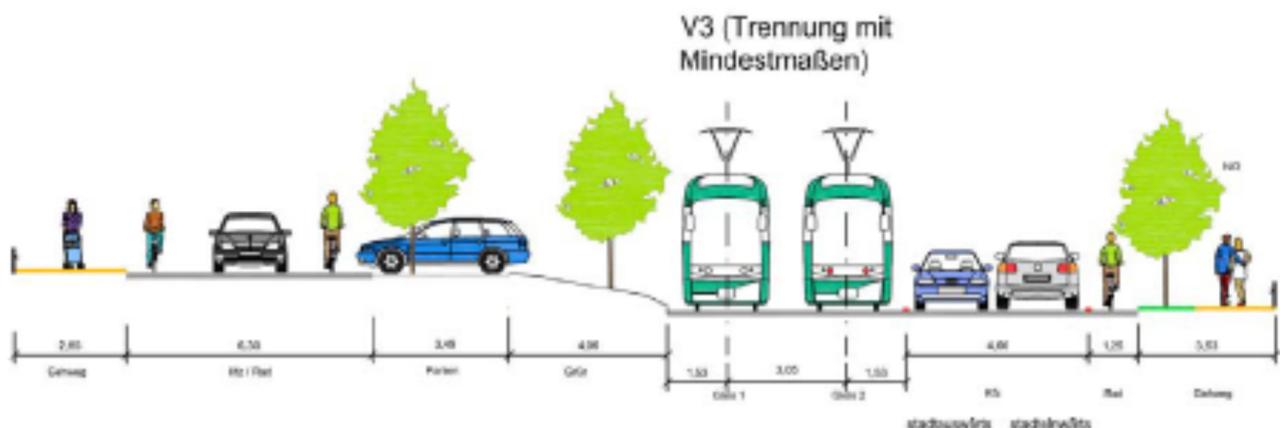
Auch in der zweiten Gestaltungsvariante wird innerhalb der bestehenden Fahrbahnabmessungen der Querschnitt neu aufgeteilt. Hierbei wird in stadteinwärtiger Fahrtrichtung eine Radverkehrsführung neben einem Mischfahrstreifen von ÖV und MIV eingerichtet. Zudem bestehen in stadtauswärtiger Fahrtrichtung jeweils ein ÖV und ein MIV Fahrstreifen. Für den Radverkehr ergibt sich auch hier eine konsistente Führung, die auch über die KP 411 [Brauhausberg] und 413 [Friedhofsgasse] hinaus weiter erfolgen kann. Problematisch stellt sich auch hier die Führung des ÖPNV im Mischverkehr mit dem MIV dar, da es auch hier zu signaltechnischen Konflikten zwischen den Trams kommt.



Wie auch bei Variante 1 werden auch in Variante 2 die vorhandenen Straßenraumgrenzen zur Neugestaltung des Querschnitts genutzt, wodurch weitere Eingriffe in den Seitenraum und höherer finanzieller und baulicher Aufwand entfallen. Auch hier bestehen die signaltechnischen Konflikte, die aus einer gemeinsamen Führung von ÖPNV und MIV resultieren. Die Nachteile für den ÖPNV sind allerdings in stadteinwärtiger Fahrtrichtung höher zu bewerten, da ein Freiräumen mittels einer Kfz Freigabe eng an die Kapazität des Rückstauraumes am Leipziger Dreieck gebunden ist. Es ist somit von höheren Zeitverlusten für den ÖPNV als in Variante 1 auszugehen. Diese Variante wird demnach nicht weiter betrachtet.

Variante 3 – Trennung mit Mindestmaßen

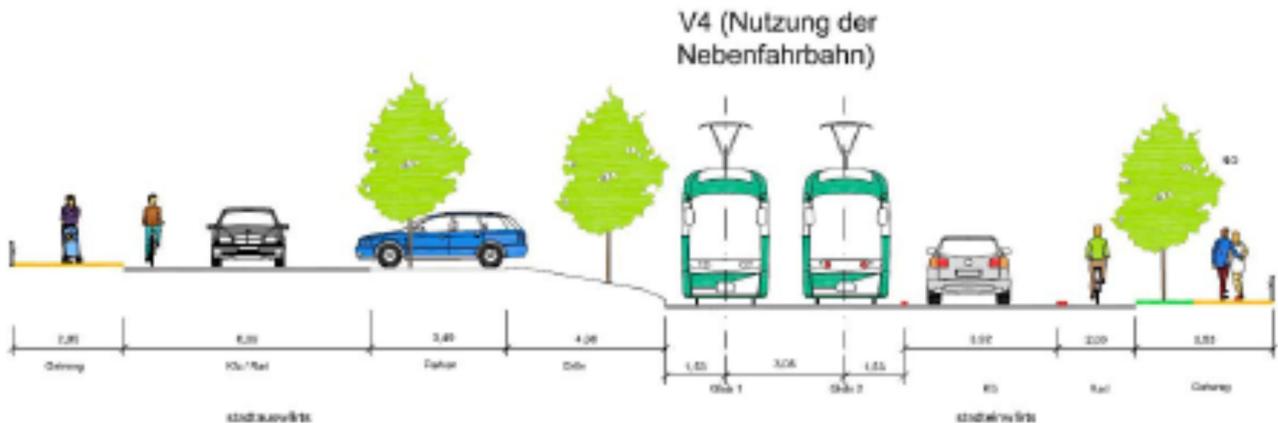
Für die Gestaltungsvariante 3 wird von einer separaten Führung der Verkehre ausgegangen, trotzdem wird die Querschnittsaufteilung innerhalb der bestehenden Fahrbahngrenzen vorgenommen. Im Ergebnis lässt sich die fahrbahnahe Radverkehrsführung nur mit Mindestmaßen realisieren. Gleichermäßen wird der Kfz Verkehr auf einer mit Mindestmaß eingerichteten Fahrbahn geführt.



In Variante 3 erfolgt die Kombination von Mindestmaßen zugunsten einer separaten Verkehrsführung von ÖPNV, MIV und Radverkehr. Grundsätzlich ist eine solche Kombination von Mindestmaßen gemäß RASSt06 zu vermeiden. Im Fall der Heinrich-Mann-Allee handelt es sich sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr um eine verkehrlich bedeutsame Radialverbindung. Dies zeigt sich auch in den Verkehrsbelastungen von MIV und NMIV. Es ist dementsprechend von einem erhöhten Konfliktpotential bei einer Anwendung von Mindestbreiten aufgrund von Radverkehrsüberholvorgängen sowie Schwerverkehrsaufkommen auszugehen. Diese Variante wird im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Variante 4 – Nutzung der Nebenfahrbahn

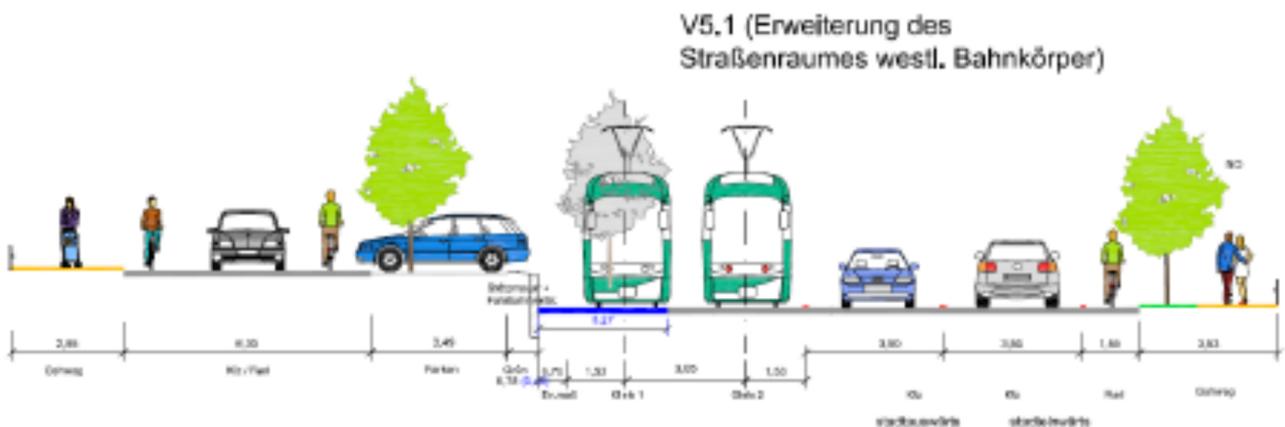
Die Gestaltungsvariante 4 sieht die Teilung der stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehre unter Nutzung der „alten“ Heinrich-Mann-Allee vor. Die stadtauswärtigen Kfz Verkehre werden demnach ab dem KP 411 [Brauhausberg] über die Nebenfahrbahn geleitet und am KP 413 [Friedhofsgasse] zurück auf die Hauptfahrbahn geführt. Für die stadteinwärtigen Verkehre besteht eine separate Fahrspur im Einrichtungsverkehr neben einer separaten Radverkehrsführung. Die Tram fährt hierbei auf einem gesonderten Bahnkörper und ist somit unabhängig vom MIV. Für die Nebenfahrbahn sind bauliche Anpassungen zur Neugestaltung der Parkstände des ruhenden Verkehrs erforderlich.

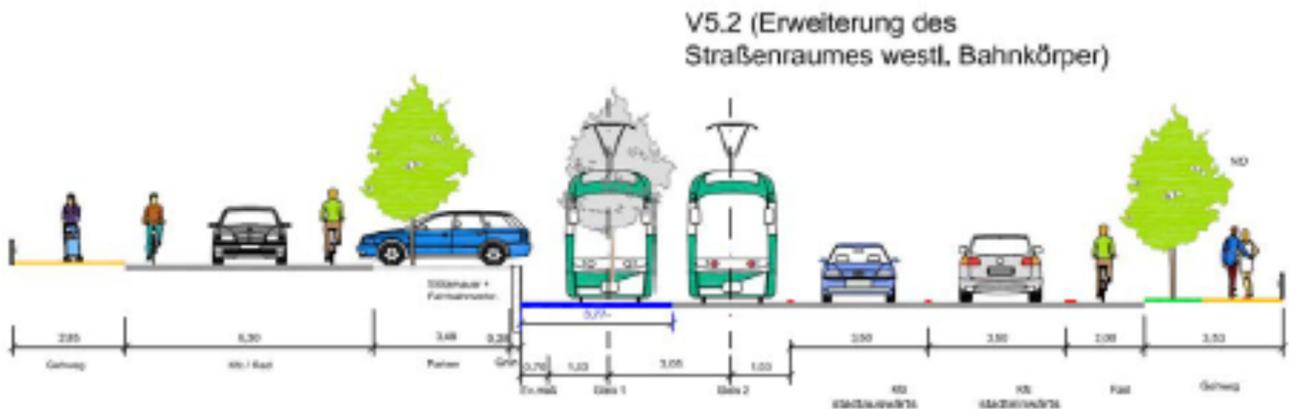


In Variante 4 erfolgt die separate Führung der Verkehrsarten mit ausreichend breiten Verkehrsräumen und ohne maßgebende Eingriffe in die Seitenräume. Es muss eine Umgestaltung des ruhenden Verkehrs im Zuge der „alten“ Heinrich-Mann-Allee erfolgen, allerdings ist hier von einem geringen baulichen Aufwand auszugehen. Als nachteilig wirkt sich das Heranrücken der Verkehrsräume an die vorhandene Wohnbebauung aus. Hierbei ist von einer Erhöhung der Immissionen auszugehen. Diese Variante wird einer detaillierteren Bewertung unterzogen.

Variante 5 – Erweiterung des Straßenraumes westl. Bahnkörper

Die Gestaltungsvariante 5 sieht eine Erweiterung des Straßenraumes nach Westen vor. Hierbei wird die Fahrbahn soweit verbreitert, dass eine gesonderte Führung von MIV, ÖV und Radverkehr ermöglicht wird. Der ÖV wird dabei auf einem gesonderten, am westlich Fahrbahnrand befindlichen, Bahnkörper geführt. Im Zusammenhang mit der Führung der Tram über den KP 413 [Friedhofsgasse] hinaus, ergibt sich somit eine geradlinige Gleisführung. Für den MIV werden zwei Fahrstreifen mit einer Regelbreite von 3,50 m eingerichtet. Dem Radverkehr steht ein Verkehrsraum von 2,00 m bzw. 1,50 m Breite je nach Art der Radverkehrsanlage zur Verfügung. Aufgrund der Straßenraumerweiterung ist von einem Entfall der westlichen Baumreihe auszugehen.



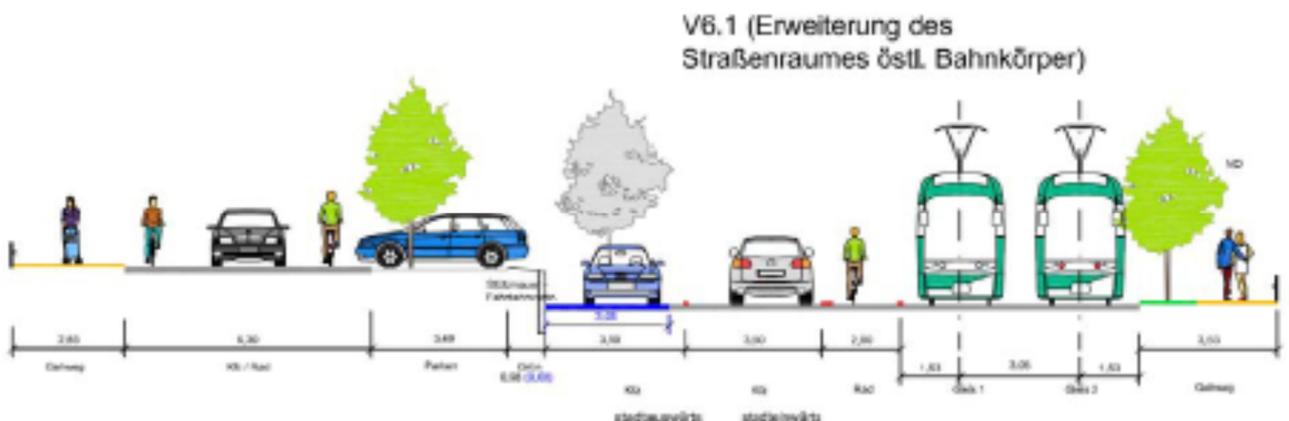


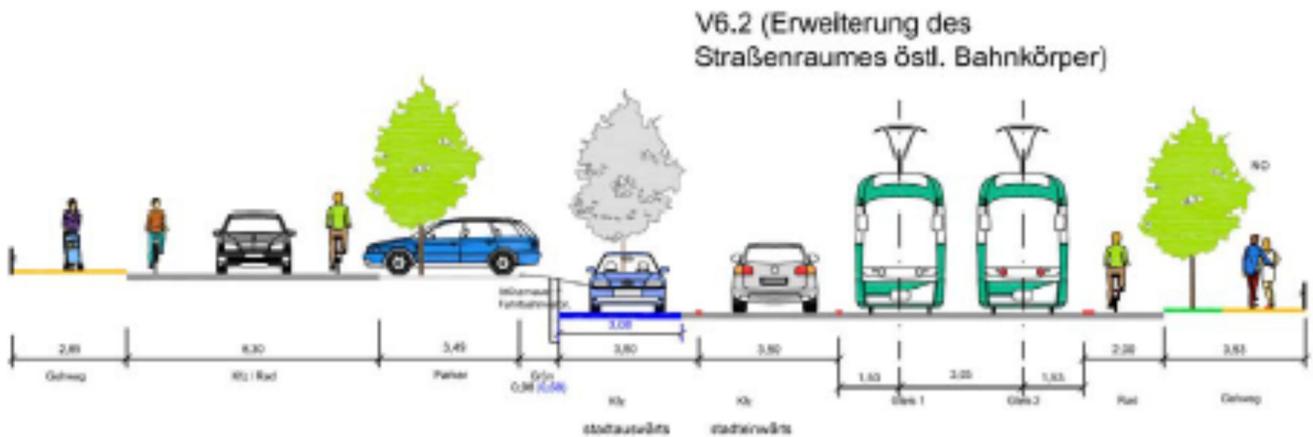
Die Gestaltungsvariante 5 bietet mittels der Straßenraumerweiterung die Möglichkeit, die Verkehrsarten zu separieren. Für den ÖPNV bietet sich hierdurch die Möglichkeit, die bestehenden Einschränkungen hinsichtlich der signaltechnischen Bevorrechtigung der Trams zu beseitigen. Aufgrund der westlichen Lage des gesonderten Bahnkörpers ergeben sich zudem Vorteile der Linienführung im weiteren Streckenverlauf des ÖPNV sowie hinsichtlich der Gestaltung als „Grünes Gleis“. Als deutlich nachteilig ist der Entfall der westlichen Baumstandorte aufgrund der Straßenraumerweiterung und der damit einhergehende hohe bauliche Aufwand zu bewerten. Da sich diesbezüglich kein Unterschied zwischen den Varianten 5.1 und 5.2 ergibt, wird für die detailliertere Betrachtung die Variante mit einer optimalen Breite für den Radverkehrsraum gewählt.

Variante 6 – Erweiterung des Straßenraumes östl. Bahnkörper

In der Gestaltungsvariante 6 wird ebenfalls eine Erweiterung des Straßenraumes nach Westen zugunsten eines gesonderten Bahnkörpers und einer separaten Führung des MIV mit einer Fahrtreifenbreite von 3,50 m vorgesehen. Der Bahnkörper wird hierbei auf der östlichen Fahrbahnseite geführt und rückt somit von der bestehenden Wohnbebauung ab. Für den Radverkehr bestehen zwei mögliche Linienführungen, zum einen westlich des Bahnkörpers entlang der MIV Fahrbahn, zum anderen östlich des Bahnkörpers entlang des Bordverlaufes. In beiden Ausführungsformen führt die westliche Erweiterung des Straßenraumes zu einem Entfall der dortigen Baumreihe.

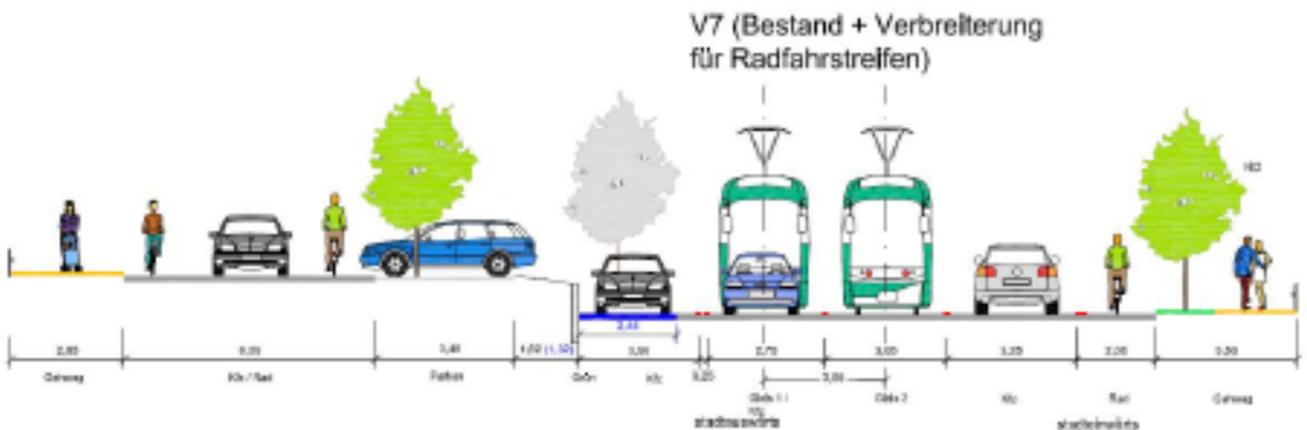
Auch in Variante 6 bestehen die Vorteile der separaten Führung der Verkehrsarten und der Nachteil des erheblichen Eingriffs in den Seitenraum, wodurch die Baumstandorte entfallen würden. Allerdings ergeben sich unter Umständen andere Einflusskriterien aufgrund des von der Wohnbebauung abgerückten Bahnkörpers. Dies soll nachfolgend in einer detaillierteren Bewertung geprüft werden. Im Hinblick auf die Anschlusspunkte und die weitere Radverkehrsführung im Zuge der Heinrich-Mann-Allee wird hierbei die Radverkehrsführung westlich des gesonderten Bahnkörpers zugrunde gelegt.





Variante 7 – Bestand und Verbreiterung für Radfahrstreifen

In Gestaltungsvariante 7 wird von der bestehenden Querschnittsaufteilung ausgegangen, die nicht geändert, sondern durch eine Radverkehrsanlage ergänzt wird. Die erforderliche zusätzliche Straßenraumbreite aufgrund der Gleisverbreiterung und der Radverkehrsführung wird mit Hilfe einer Verbreiterung nach Westen gewonnen. Entsprechend der Bestandssituation wird der MIV in stadtauswärtiger Fahrtrichtung auf einer Fahrspur gemeinsam mit dem ÖPNV geführt. Dies führt zu den bestehenden Einschränkungen hinsichtlich einer Tram Bevorrechtigung, da der gemeinsam mit der Tram geführte MIV bei einer entgegenkommenden stadteinwärtigen Tram nicht abfließen kann. Durch die Straßenraumerweiterung ist ebenfalls der Entfall der westlichen Baumreihe erforderlich.



Für die Realisierung der Variante 7, d.h. eine neu installierte Radverkehrsführung bei ansonsten bestehender Querschnittsaufteilung ist ein erheblicher Eingriff in den Seitenraum und der damit verbundene Entfall der Baumstandorte erforderlich. Gleichmaßen bleibt die signaltechnische Konfliktsituation aufgrund des auf einem Fahrstreifen gemeinsam geführten MIV und ÖPNV unverändert bestehen. Diese Variante entfällt daher in der weiteren Betrachtung.

