

Beschluss der Stadtteilvertretung Turmstraße vom 19.1.2021

Modifiziertes Kasseler Modell für „Turmstraße II“

Die Vorplanung für die Verlängerung der Tram vom U-Bahnhof Turmstraße über den U-Bahnhof Turmstraße hinaus nach Westen („Turmstraße II“) läuft. Die Stadtteilvertretung Turmstraße spricht sich vom Prinzip her für die Installation dieser Tram in die Turmstraße nach dem unten näher beschriebenen und dargestellten „modifizierten Kasseler Modell“ aus.

Schematischer Aufbau des modifizierten Kasseler Modells für große Teile der Turmstraße

Zwischen dem Rathaus Tiergarten und der Wald- / Gotzkowskystraße sollte dieses Modell Anwendung finden. Es orientiert sich an der „Kasseler Lösung“, benannt nach der bereits realisierten Lösung in der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel (Abb. 1). Die Modifikationen bestehen v. a. in einem Tausch der Lage von Rad- und Lieferstreifen auf Fahrbahnniveau (Abb. 2) sowie Tramhaltestellen in Mittellage (Abb. 3, 4).

Das von der Stadtteilvertretung Turmstraße präferierte „modifizierte Kasseler Modell“ erhält die breiten Seitenbereiche der Turmstraße mit ihren bisherigen Nutzungen. Daneben verläuft auf beiden Seiten in Bordsteinlage der gefärbte Radstreifen von mindestens 2,5 m Breite (incl. Sicherheitsabstand). Daran schließt sich zur Mitte hin ein Lieferstreifen mit ebenfalls 2,5 m Breite an. Dieser Lieferstreifen wird – wie auch jetzt schon die Liefer- bzw. Parkspur – aus Platzgründen nicht durchgehend auf beiden Seiten vorhanden sein können. Weiter zur Mitte hin läuft in jeder Richtung eine gemeinsame Fahrbahn für jeglichen motorisierten Verkehr. Auch die Tram wird straßenbündig in dieser Fahrbahn installiert. Schließlich vervollständigt ein meist 3 m breiter, für Fußgänger*innen querbarer Mittelstreifen die Straße.

Vorteile

Bereits getätigte Investitionen durch Umbaumaßnahmen in den Seitenbereichen können zum großen Teil erhalten werden. Ebenso können die Bäume in den Seitenbereichen, vielleicht sogar ein Teil der Bäume auf dem Mittelstreifen erhalten bleiben.

Radfahrer*innen sind bei ausreichender Breite der Radspur zwischen Bordstein und Lieferspur besser geschützt als in direkter Lage neben der Fahrbahn. In Bereichen ohne Lieferspur, also bei direkter Lage des Radwegs neben der Fahrbahn, wird der Radverkehr wo immer möglich durch Poller oder Barken geschützt.

Die breite gemeinsame Fahrspur für Tram, Busse, Liefer- und Anwohnerverkehr etc. soll Behinderungen durch falsch parkende Fahrzeuge vermeiden.

Der durchgehend breite Mittelstreifen ermöglicht auch Querenden mit größeren mitgeführten Gerätschaften (Lastenräder z. B.), bequem Aufstellung zu nehmen. Außerdem erlaubt die fast durchgehend einheitliche Breite des Mittelstreifens eine weitgehend geradlinige Gestaltung von Gleisen und Fahrbahn. An Haltestellen in Mittellage müsste dieser Streifen breiter sein.

Probleme und Lösungsansätze

Angesichts des Klimanotstandes in Mitte sollten nach Möglichkeit vorhandene Bäume erhalten und zusätzliche Baumstandorte auf dem Mittelstreifen geschaffen werden. Eine partielle Begrünung (Gras) wäre in dieser Hinsicht ebenfalls wünschenswert und zu prüfen.

Um Falschparkenden und Falschfahrenden vorzubeugen, sollte der Mittelstreifen gestaltet werden. Dies könnte durch einfache „Möblierungen“ wie Poller, evtl. vereinzelte Radbügel und Pflanzkübel oder auch eine Uhr auf hohem Mast erfolgen. Eine ästhetisch ansprechende Gestaltung des Mittelstreifens durch „Kunst im Raum“ (z. B. lebensgroße Skulpturen der vielfältigen Moabiter Bevölkerung unter anderem im Bereich der Turmstraße 75 und des Rathauses Tiergarten) könnte einen sinnvollen lokalen Bezug herstellen.

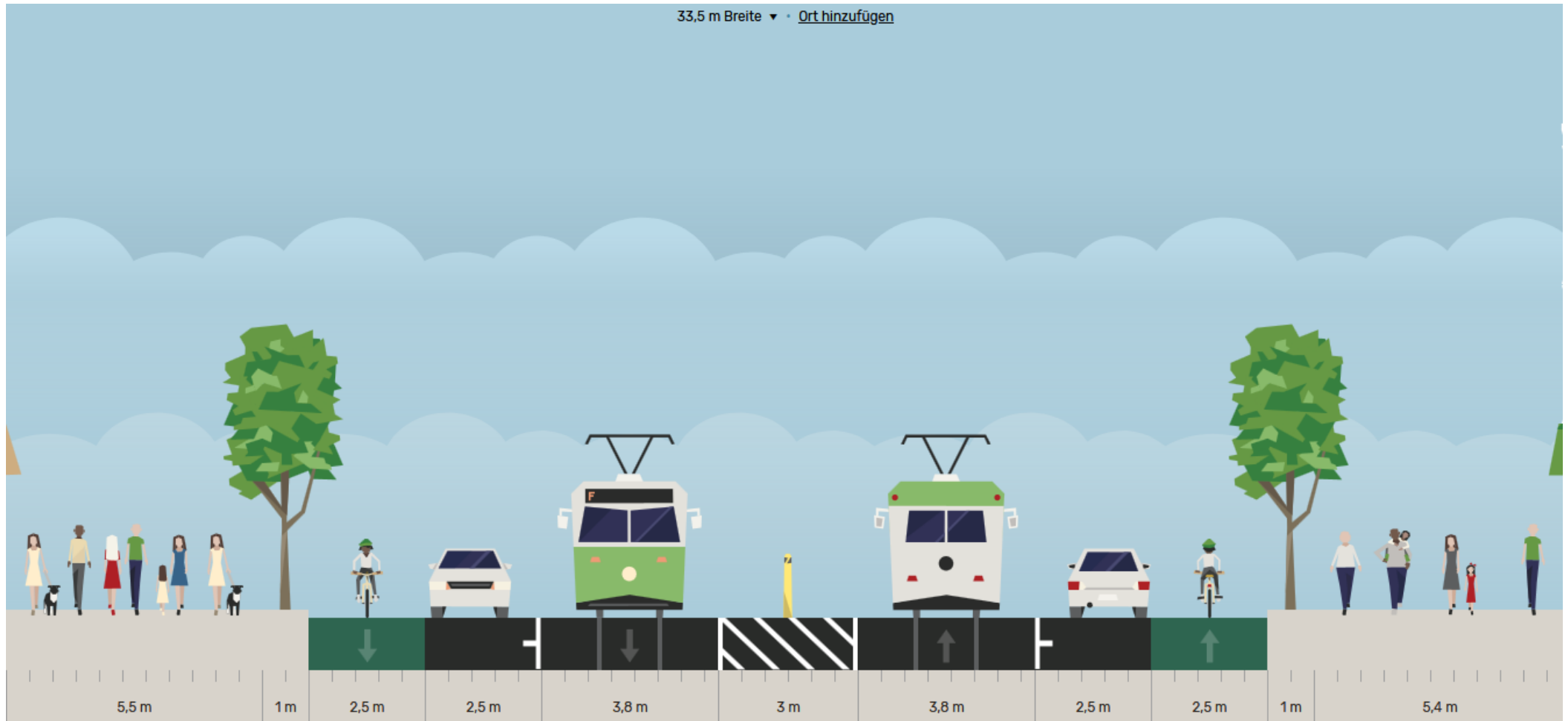
Zwecks Einrichtung von Lieferzonen für Geschäfte auf der Südseite der Turmstraße könnten Parkplätze in der Otto- und der Gotzkowskystraße umgewidmet und die Lieferungen dann über den Gehweg transportiert werden. Ein Problem in dieser Hinsicht stellt auf der Südseite vor allem „Alnatura“ dar, das auch durch große Lkws von der Turmstraße aus beliefert wird.

Abbildungen

Abb. 1: Die „Kasseler Lösung“

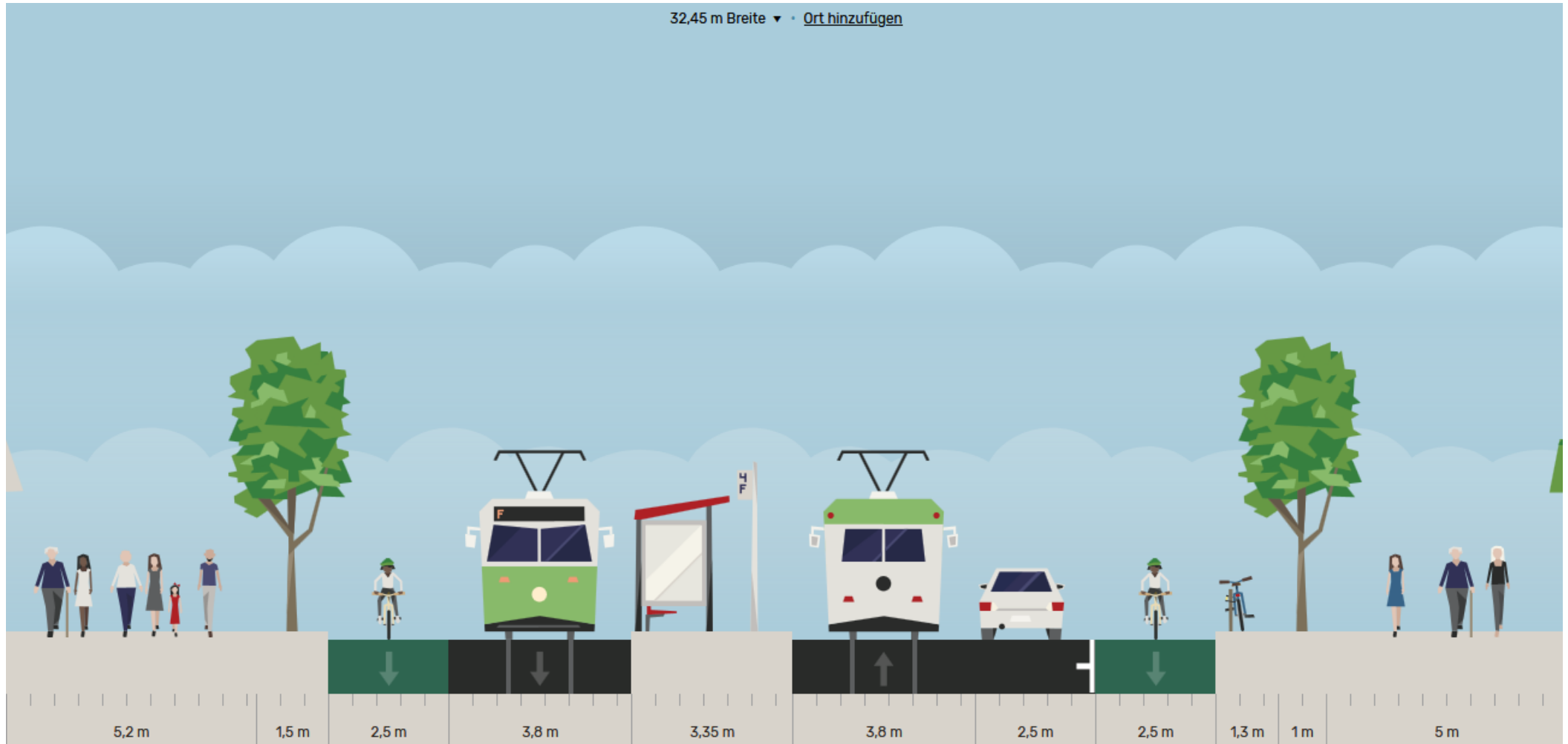


Abb. 2: Schematischer Aufbau: Turmstraße westlich der Emdener Straße bis zur Gotzkowsky-/Waldstraße



Gehweg incl. Oberstreifen	Baum	Radweg	Liefern	Gemeinsame Fahrbahn für ÖPNV und motorisierten Verkehr	Mittelstreifen mit Pollern, Pflanztrögen	Gemeinsame Fahrbahn für ÖPNV und motorisierten Verkehr	Liefern	Radweg	Baum	Gehweg incl. Oberstreifen
	(Unterstreifen)								(Unterstreifen)	

Abb. 3: Turmstraße östlich Oldenburger Straße mit Tram-Haltestelle Richtung Beusselstraße in Mittellage



Gehweg incl. Oberstreifen

Baum

(Unterstreifen)

Radweg

Gemeinsame
Fahrbahn für
ÖPNV und
motorisierten
Verkehr

Tramhaltestelle
in Mittellage
Richtung
Beusselstraße

Gemeinsame
Fahrbahn für
ÖPNV und
motorisierten
Verkehr

Liefern

Radweg

Rad-
Baum
Gehweg incl. Oberstreifen
(Unterstreifen)

Gehweg incl. Oberstreifen

Abb. 4: Turmstraße westlich Ottostraße mit Tram-Haltestelle Richtung Stromstraße in Mittellage

