

Verlängerung der Straßenbahn-Neubaustrecke von U Turmstraße nach S+U Jungfernheide („Turmstr. II“)

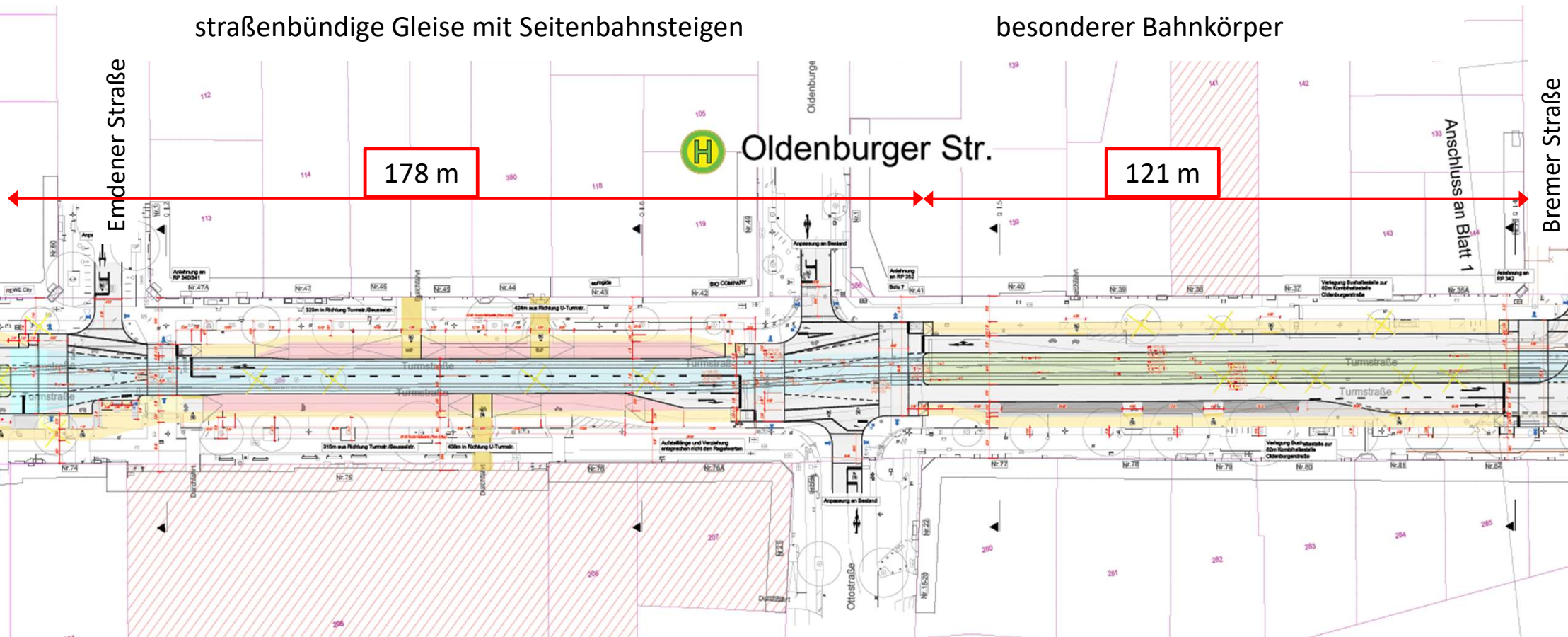
Vorstellung der alternativen Planung der
Stadtteilvertretung Turmstraße, AG Mobilität
Wulf Heineking-Fürstenau / Christine Pradel

25.05.2023

Turmstraße II, Darstellung der Vorzugsvariante V1.2 der Senatsverwaltung im Lageplan Teil 1, Bremer Straße bis Emdener Straße

straßenbündige Gleise mit Seitenbahnsteigen

besonderer Bahnkörper



25.05.2023

StV Turmstraße, AG Mobilität
Wulf Heineking-Fürstenau Christine Pradel

Turmstraße II, Darstellung der Vorzugsvariante V1.2 der Senatsverwaltung im Lageplan

Teil 1, Bremer Straße bis Emdener Straße

- Der Abschnitt mit **besonderem Bahnkörper** ist 121 m lang, mit einer anschließenden Haltestelle.
- Diese Länge reicht nicht aus, um mehr als wenige Sekunden Fahrzeit einzusparen.
- Dagegen erzeugen ungünstige Weichenlagen am U-Bhf. Turmstraße und die Haltestellensituation Oldenburger Straße Fahrzeitverlängerungen, die die Vorteile mehr als aufheben.
- Zusätzlich wird die Querbarkeit der Straße für zu Fuß Gehende durch den besonderen Bahnkörper eingeschränkt (Verbot des Betretens nach §58(1) BOStrab).
- Unklare Standorte für die Maste der Fahrleitung, ggf. zwei dicke Seitenmaste anstatt eines schlanken Mittelmastes
- Eingeschränkte Gehwegbreite auf der Nordseite
- Wegfall der Baumstandorte auf der Nordseite

Turmstraße II, Darstellung der Vorzugsvariante V1.2 der Senatsverwaltung im Lageplan

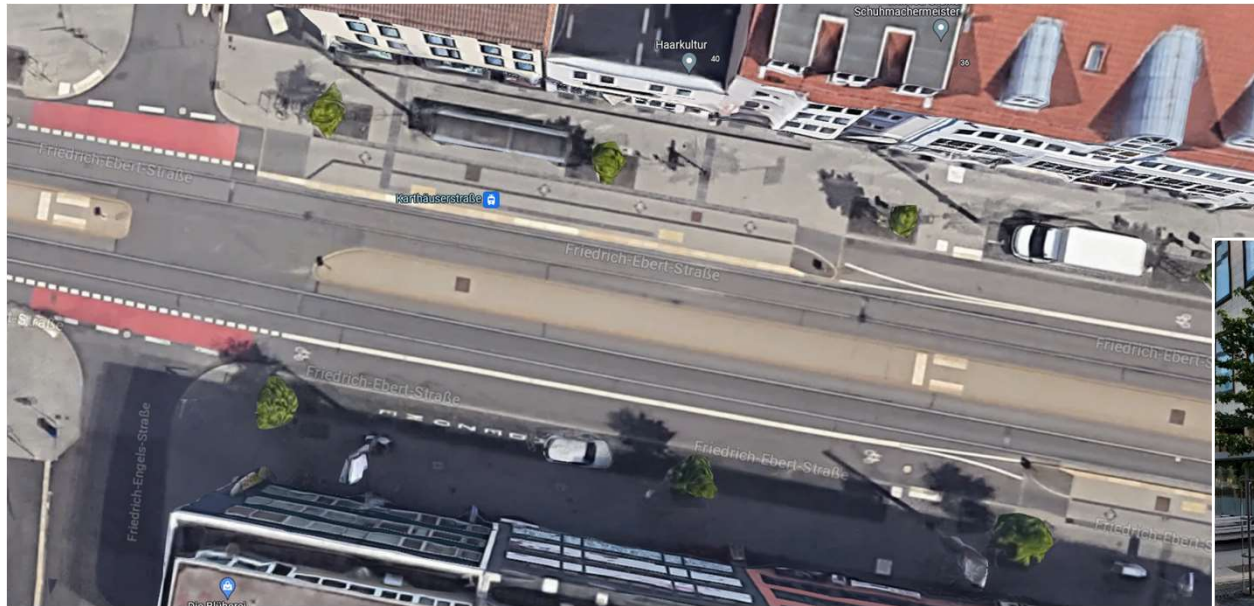
Teil 1, Bremer Straße bis Emdener Straße

Haltestelle als Kaphaltestelle in 82 m Länge für Straßenbahn und Bus hintereinander:

- Nur vordere Bereiche (13 bzw. 17 m) barrierefrei für Straßenbahn-Fahrgäste.
- Reihenfolge der Fahrzeuge muss vorgegeben werden (LSA?), d.h. Haltestelle im Zweifel nicht barrierefrei!
- Bei „Fremdfahrzeugen“ zwischen den Verkehrsmitteln keine gleichzeitige Abfertigung, d.h. keine Umstiegshaltestelle.
- „Aufweitung“ des Gehwegs ohne Raumgewinn jenseits der Bäume.
- Radverkehr zwischen Gehweg und Haltestelle konfliktträchtig.
- Einengung des Radwegs (1,30 m statt 2,30 m) ohne Grund.
- Straßenbündige Führung der Gleise ohne Ladezonen vor Ladengeschäften.
- Unklare Standorte für die Maste der Fahrleitung.

Turmstraße II

Kassel, Friedrich-Ebert-Straße



Haltestelle Karthäuserstraße

© Google Maps



Friedrich-Ebert-Straße

© Google StreetView

Im Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben:
die Prüfung von möglichen Varianten.

Hier: von SenUMVK geprüfte Variante 3: „Kasseler Lösung“,
Beispiel Friedrich-Ebert-Straße

Turmstraße II

Darstellung der Variante der StV Turmstraße

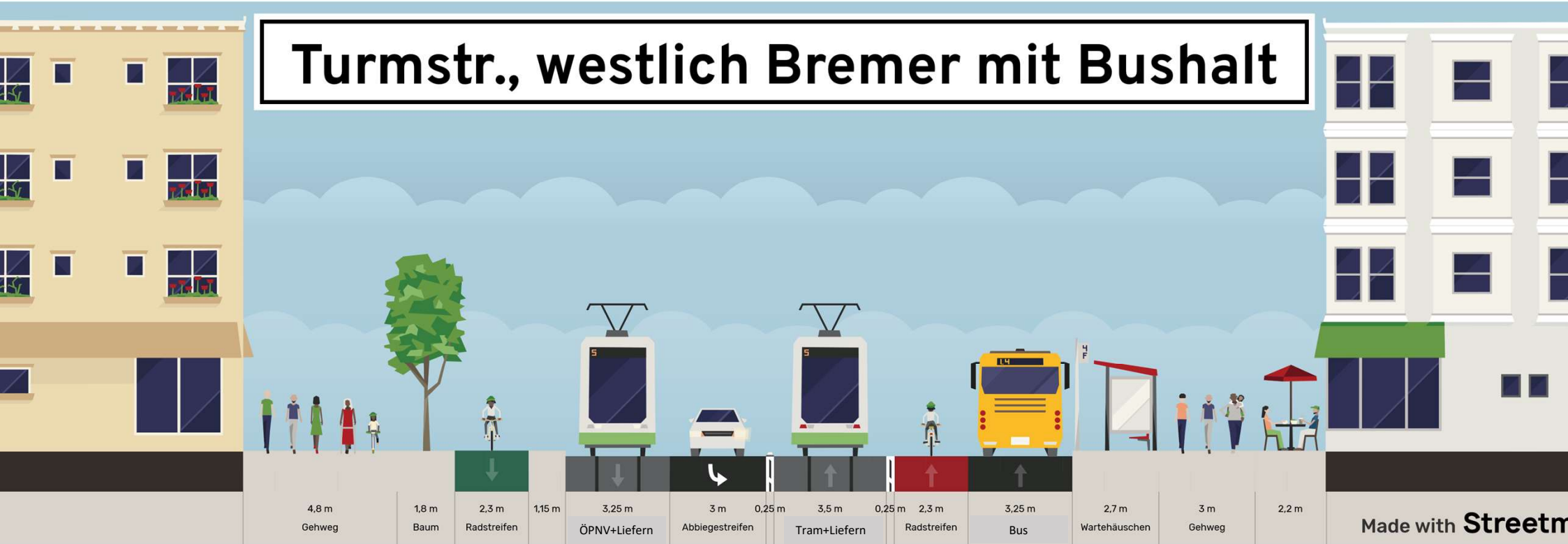


Lage der
Querschnitte

Querschnitte Q1

Grundsatz:
Die Gehwege auf Nord- und Südseite
bleiben incl. Baumbestand erhalten!

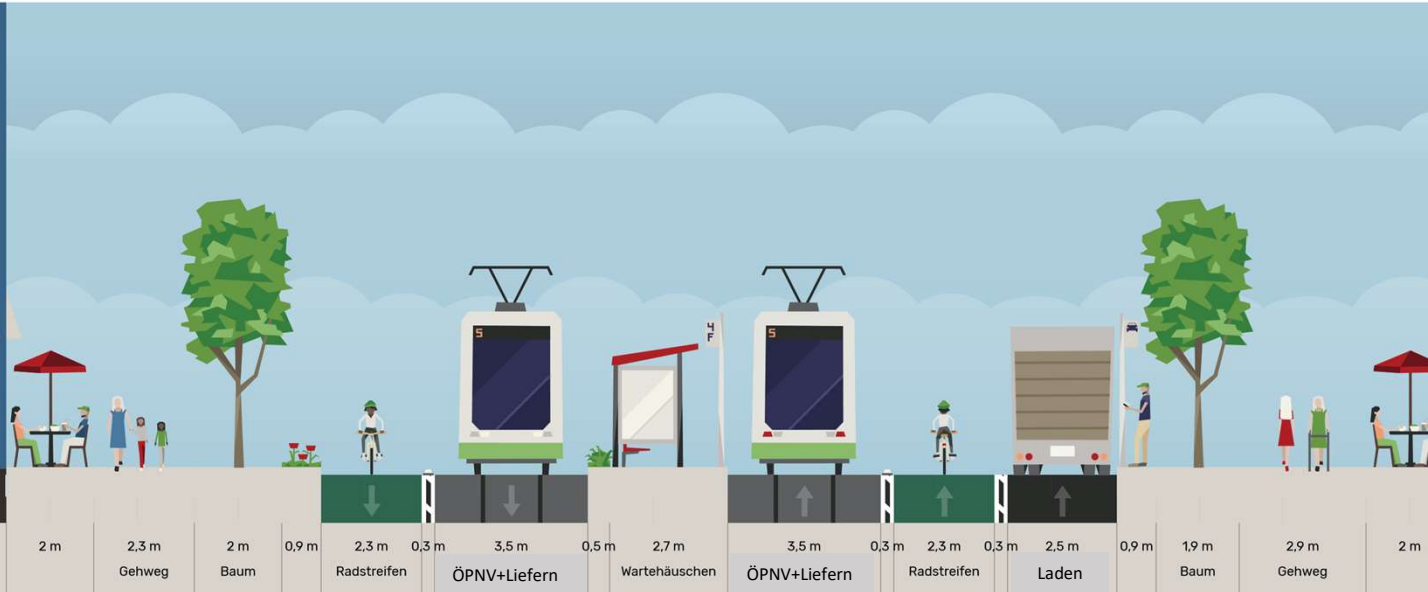
Turmstr., westlich Bremer mit Bushalt



Westlich der Bremer Straße sind vorrangig Buskaps vorzusehen/zu erhalten, anschließend auf der Nordseite eine Lieferzone (s. Q2)

Querschnitte Q2

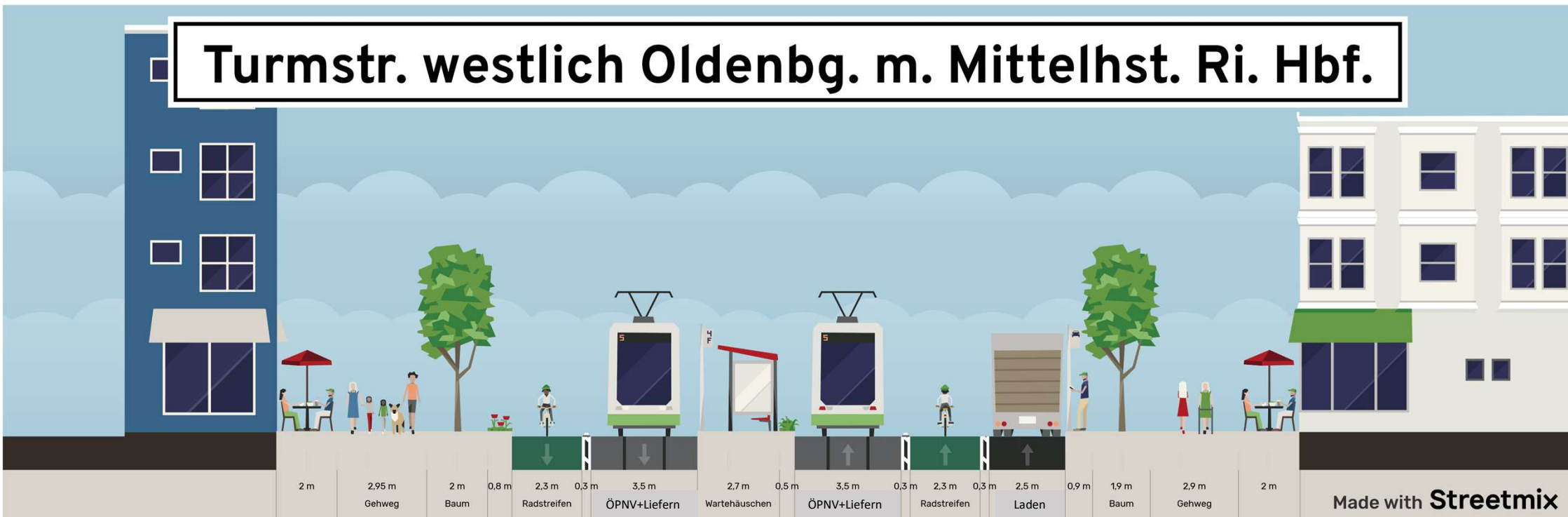
Turmstr. östlich Oldenbg. m. Mittelhst. Ri. Chbg.



Die Aufteilung des Bereiches rechts neben der Straßenbahn in 3,5 m breiter Fahrbahn ist offen.
Hier: Lieferzone am Fahrbahnrand auf der Nordseite

Querschnitte Q3

Turmstr. westlich Oldenbg. m. Mittelhst. Ri. Hbf.

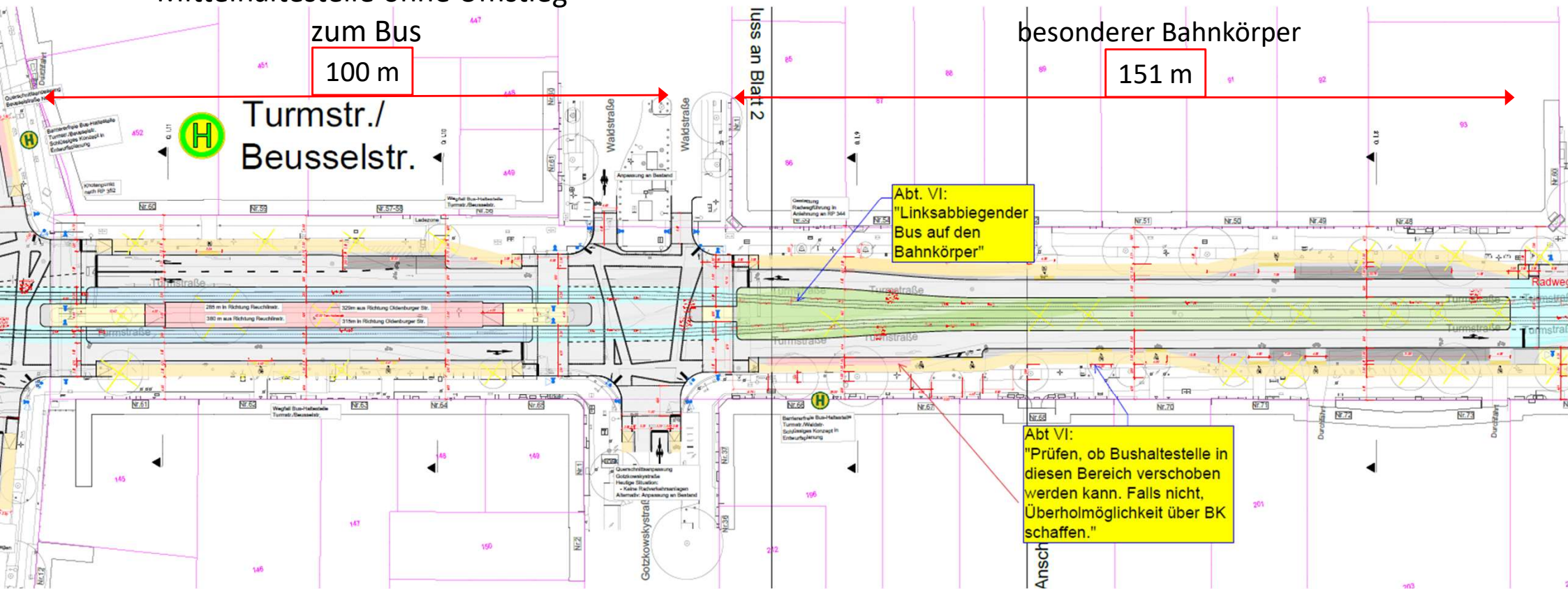


Made with **Streetmix**

Der 3,2 m breite Mittelstreifen ist ausreichend für links angeordnete, barrierefreie Richtungshaltestellen, Konflikte mit Radfahrenden werden völlig ausgeschlossen, die Haltestellen erhalten stufenlose Zugänge an beiden Enden, jeweils vorne (Oldenburger Str.) mit LSA incl. Blindenleiteinrichtung.

Turmstraße II, Darstellung der Vorzugsvariante der Senatsverwaltung im Lageplan Teil 2, westlich Emdener Straße bis Beusselstraße

Mittelhaltestelle ohne Umstieg



Turmstraße II, Darstellung der Vorzugsvariante der Senatsverwaltung im Lageplan Teil 2, westlich Emdener Straße bis Beusselstraße

- **Besonderer Bahnkörper** zu kurz (151 m) für tatsächlichen Zeitgewinn.
- Zahlreiche Baumfällungen in den Seitenbereichen und im Mittelstreifen.
- Wegfallende Querungsmöglichkeiten (Verbot des Betretens nach BOStrab!).
- Haltestelle für einbiegenden Bus 101 führt zu Rückstau in den Knotenbereich (Kritik der Abt. VI!).

- **Haltestelle Beusselstraße** nicht als Umstiegshaltestelle ausgebildet:
Buslinie 106 kann nicht ohne Querung der Fahrbahn erreicht werden.
- Umsteiger zur Buslinie 123 müssen bereits an der Oldenburger Straße umsteigen, wenn sie Fahrbahnquerungen vermeiden wollen.
- Wegfall der bewährten Kaphaltestellen an der Südseite, dafür Führung des Radwegs am Gehweg.
- Fällung aller Bäume in diesem Abschnitt.

Turmstraße II

Darstellung der Variante der StV Turmstraße

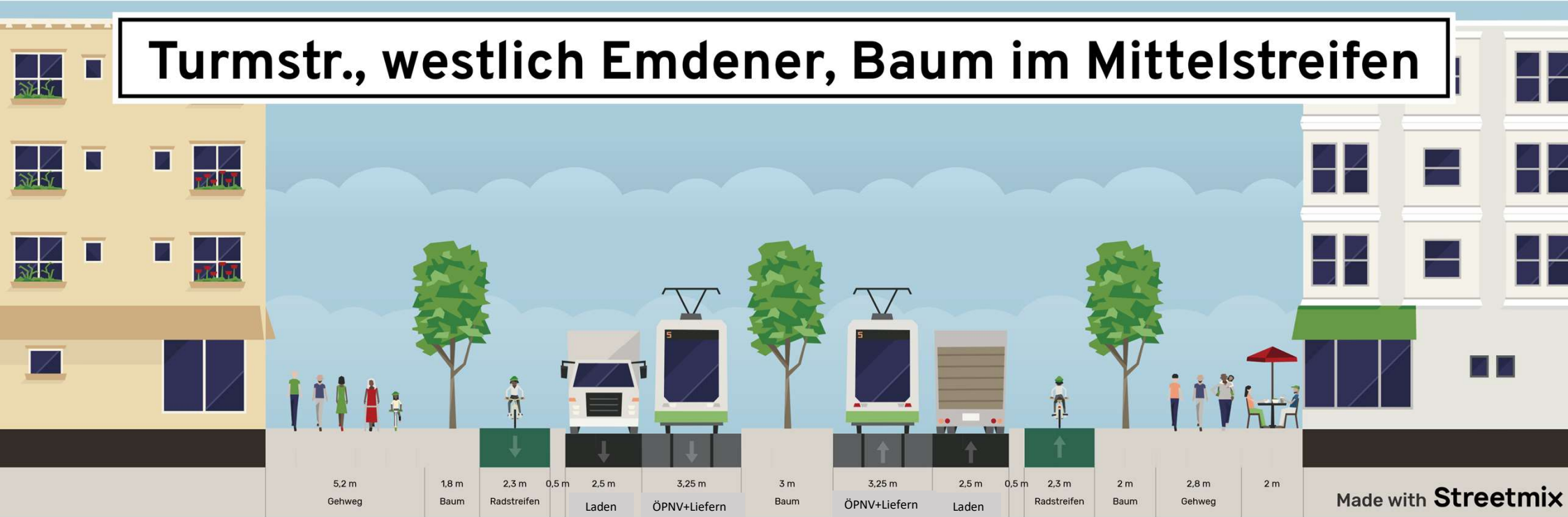


Lage der Querschnitte

Querschnitte Q4

Grundsatz:
Die Gehwege auf Nord- und Südseite
bleiben incl. Baumbestand erhalten!

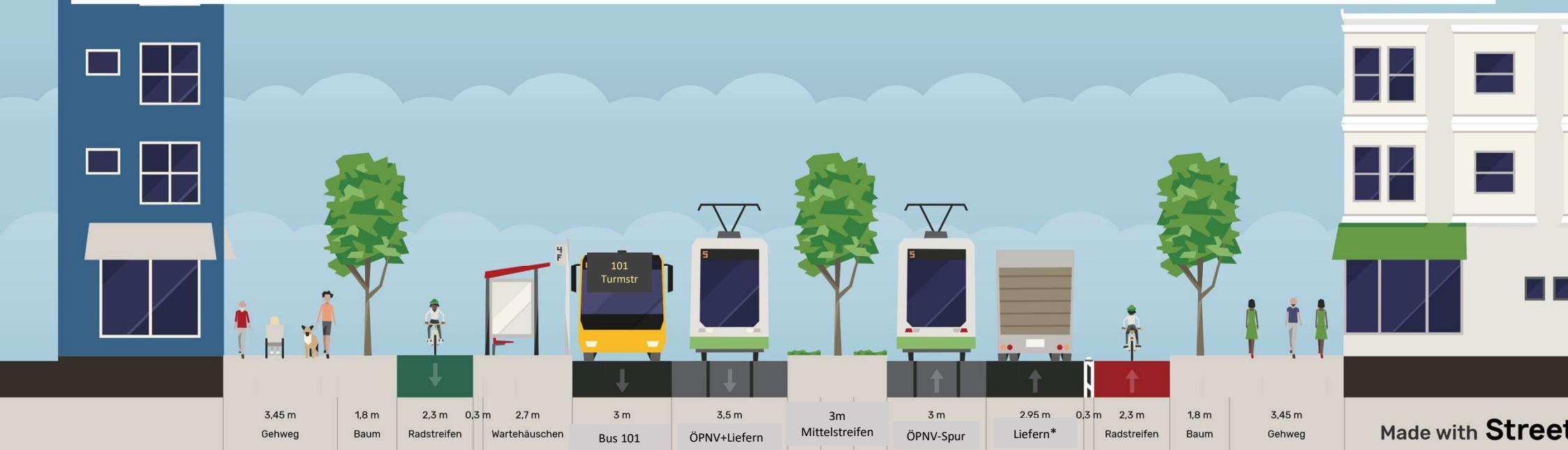
Turmstr., westlich Emdener, Baum im Mittelstreifen



Westlich der Haltestelle Ri. Hbf. ist der Mittelstreifen frei, also auch grün zu gestalten, mit Querungsmöglichkeiten nach Bedarf. In diesem Querschnitt ist die Untervariante mit einem geschützten Radweg jenseits der Ladespuren dargestellt.

Querschnitte Q5

Bushalt östl. Gotzkowsky, begrünter Mittelstreifen

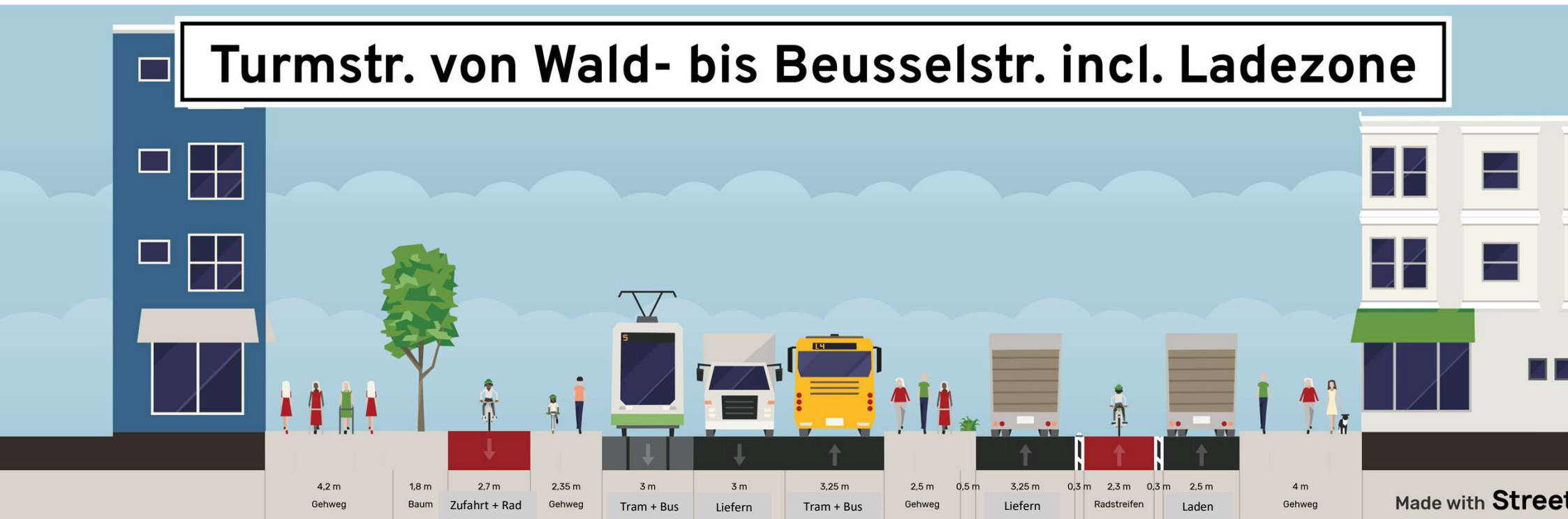


*) Aufweitung zur Ausfädelung vor Waldstr.

Für den einbiegenden Bus 101 muss eine Haltestelle östlich der Gotzkowskystr. erhalten bleiben.
Sonstiger Verkehr muss vorbeifahren können. Östlich daran anschließend folgt eine Ladezone für Alnatura (s. Q4).

Querschnitte Q6

Turmstr. von Wald- bis Beusselstr. incl. Ladezone

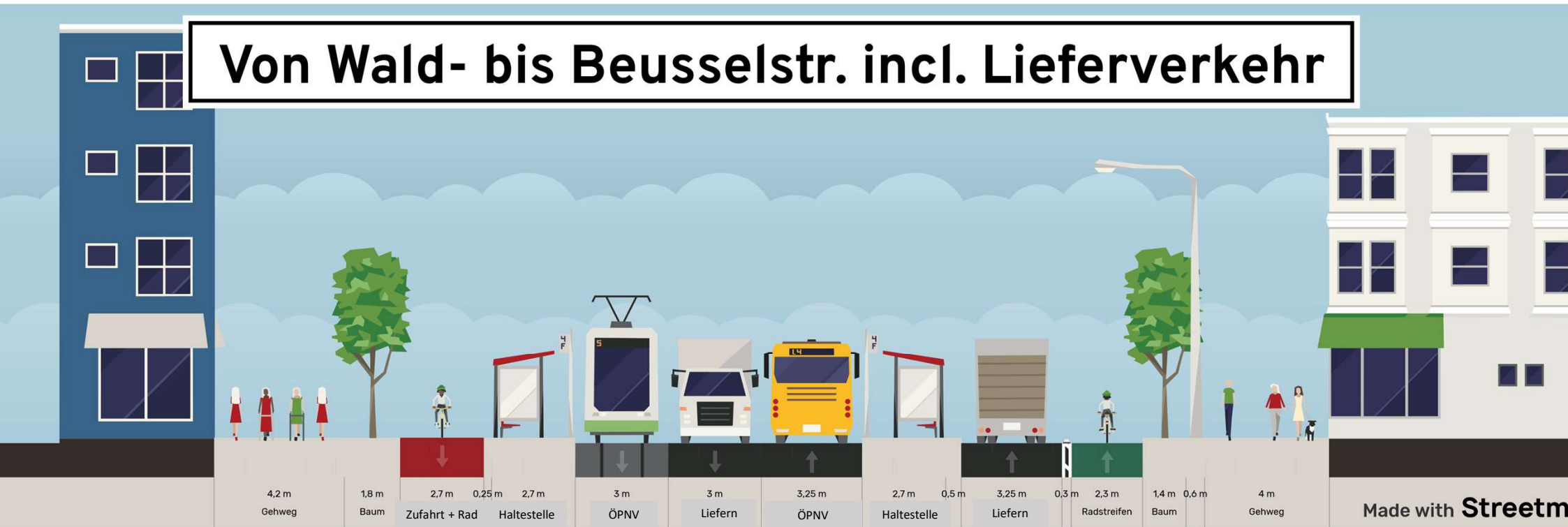


Zwischen Wald- und Beusselstraße muss eine Umstiegshaltestelle Tram/Bus vorgesehen werden, um einen Umstieg vom und zum Bus 106 zu ermöglichen.

Hier ist die Situation unmittelbar westlich der Waldstraße mit Zugängen zu den Haltestellen und einer Ladezone dargestellt.

Querschnitte Q7

Von Wald- bis Beusselstr. incl. Lieferverkehr

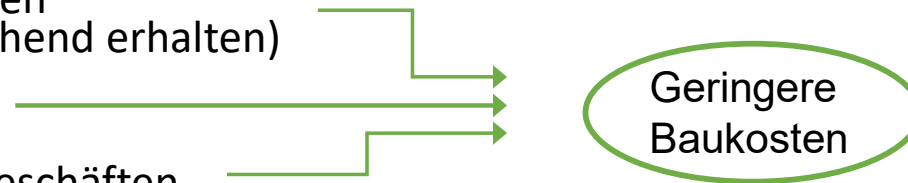


Zwischen Wald- und Beusselstraße muss eine Umstiegshaltestelle Tram/Bus vorgesehen werden, um einen Umstieg vom und zum Bus 106 zu ermöglichen.

Hier ist der Querschnitt durch die Haltestellen und die Fahrbahnen für den Liefer- und Radverkehr dargestellt.

Die Vorteile der STV-Variante / des modifizierten Kasseler Modells auf einen Blick

- Übereinstimmung mit den Sanierungszielen des Lebendigen Zentrums Turmstraße
- Erhalt bisher getätigter Investitionen
(Seitenbereiche bleiben weitestgehend erhalten)
- Erhalt der Gehwegbreiten
- Damit: weniger Bautätigkeit vor Geschäften
- Bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Mehr bedarfsgerechte Lieferzonen direkt an der Turmstraße
- Erhalt von Baumstandorten in den Seitenbereichen und teilweise im Mittelstreifen
- Querungshilfe durch durchgehend breiten Mittelstreifen
- Fahrleitungsmaste im Mittelstreifen anstatt in doppelter Anzahl im Gehweg
- Durchgängig barrierefreie Haltestellen anstatt nicht funktionaler Seitenbahnsteige
- Komfortables Umsteigen zwischen Bus und Tram am Knotenpunkt Beusselstraße



Wichtigste Themen der AG Mobilität der StV Turmstraße

- **Barrierefreie Baustelleneinrichtungen / sichere Führung von Fuß- und Radverkehr**
- **Alt-Moabit** – Erhöhung der Sicherheit an den Einmündungen Bochumer und Elberfelder Straße – durchgängig Tempo 30 - Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen – Verbesserung der Aufenthaltsqualität am südlichen Ausgang U-Bhf. Turmstraße – Querungshilfe zwischen Strom- und Krefelder Straße - durchgehender Radweg
- **Beusselstraße** - Geschützter Radweg
- **Lübecker Straße** - Umsetzung des vorhandenen, ggf. anzupassenden Konzepts
- **Sanierung der Jugendverkehrsschule Bremer Straße**
- **Regelmäßige Teilnahme am Mobilitätsrat Mitte** – Querungshilfen für den Fußverkehr / Schulwegsicherheit - Durchgangsverkehr in Nebenstraßen - Abstellen von (Miet)-Fahrzeugen als Fremdnutzung der Gehwege