Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2016/02034**
Datum: 01.06.2016
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: Krause, Johannes
Bönisch, Bernhard

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Stadtrat	22.06.2016	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage der SPD-Fraktion und der CDU/FDP-Fraktion zu den Ausbauvorhaben der 2. Stufe des Stadtbahnprogramms: Abschnitte Merseburger Straße Mitte und Süd

Am 13. April 2016 präsentierte die Stadtverwaltung im Ausschuss für Planungsangelegenheiten erste Informationen zu den Ausbauvorhaben der 2. Stufe des Stadtbahnprogramms, Merseburger Straße Mitte und Süd. In der Stadtratssitzung des 27. April 2016 erklärte der Oberbürgermeister, dass die Stadtverwaltung die durchgehende Vierstreifigkeit der Merseburger Straße für Pkw präferiere.

Daher fragen wir die Stadtverwaltung:

I. Allgemein

1. Differenziert die Stadtverwaltung zwischen den Begriffen „Vierspurigkeit“ und „Vierstreifigkeit“? Was bedeutet dies aus Sicht der Stadtverwaltung für beschlossene und geplante Abschnitte der Merseburger Straße, insbesondere im Hinblick auf Lösungen mit überbreiter Fahrbahn bzw. solchen mit Normbreiten?
2. Wie breit muss ein separater bzw. besonderer Gleiskörper sein, um gesetzlichen und praktischen Mindestanforderungen sowie den Anforderungen des Stadtbahnprogramms zu genügen?
3. Inwieweit gibt es beim Stadtbahnprogramm quantitative untersetzte Regelungen für Ausnahmen erforderlicher Normen bzw. Vorschriften (besonderes Gleisbett, Linksabbieger auf Schienen etc.)?
4. Beziehen sich mögliche Obergrenzen für Ausnahmen beim Stadtbahnprogramm auf das Gesamtprojekt oder jeweils auf die einzelnen Ausbauabschnitte? Falls sie sich auf das Gesamtprogramm beziehen: Können einzelne Abschnitte in besonderem Maß mit Ausnahmeregelungen gestaltet werden, wenn im größeren Teil der anderen Abschnitte keine Ausnahmen nötig sind?
5. Wurden alle Bäume entlang der beiden Abschnitte auf ihren Gesundheitszustand untersucht und liegen für jeden einzelnen Baum entsprechende Ergebnisse und Empfehlungen vor?

6. Stellen, wie auf Seite 75 der Präsentation vom 13. April 2016 sichtbar, Radfahrstreifen eine mögliche Variante der Gestaltung für Teile beider Streckenabschnitte dar? Wenn nein: Warum ist es auf Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße in Variante 1d eine Option?

II. Abschnitt Merseburger Straße Mitte: Thüringer Straße – Pappelallee

Abschnitt B: Fußgängerquerung Gustav-Bachmann-Straße

7. Wo ist aus Sicht der Stadtverwaltung bei der vorgeschlagenen Alternative (signalisiert, ohne mittige Aufstellflächen) Platz für eine Ampel?

Abschnitt B: Linksabbieger In Theodor-Neubauer-Straße und Bunastr.

8. Ist aus Sicht der Stadtverwaltung eine Lösung analog zur Kreuzung Ludwig-Wucherer-Str./Willy-Lohmann-Str. bzw. Ludwig-Wucherer-Str./Emil-Abderhalden-Str. möglich, bei der der Linksabbieger auf den Schienen geführt wird? Wenn ja: Wie kann dies, insbesondere mit Blick auf eine mögliche Signalisierung, baulich gelöst werden?
9. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Möglichkeit eines Durchfahrtsverbots für Sattelzüge durch die Theodor-Neubauer-Straße, um dem veränderten Radius eines auf der Schiene geführten Linksabbiegers Rechnung zu tragen
10. Muss aus Sicht der Verwaltung eine Fußgängerquerung über die Bunastr. vorgehalten werden?

Abschnitt B: Haltestelle S-Bhf. Rosengarten

11. Kann der Querschnitt des Gehwegs auf der Westseite verringert werden?

III. Abschnitt Merseburger Straße Süd: Kurt-Wüsteneck-Straße bis Regensburger Straße

Abschnitt A: Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

12. Wie sind aus Sicht der Stadtverwaltung in Bezug auf Variante 1d folgende Gestaltungsmöglichkeiten zu bewerten:
    a. Radfahrstreifen statt Radschutzstreifen
    b. Gemischter Geh- und Radweg
    c. Verringerung der Breite des Bahnkörpers
    d. Nutzung zweier überbreiter Fahrbahnen
    e. Nutzung alternativer Formen der Begrünung
    f. Platzsparende metallische Einfassung von Bäumen zwischen Geh- und Radweg
13. Ist als Zufahrt zum neuen Nahversorgungszentrum auf der Ostseite nur ein Rechtsabbieger geplant?

Abschnitt B Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße

14. Wie lässt sich der Unterschied von ca. 6.000 KfZ/24h im Vergleich zwischen dem Abschnitt Kurt-Wüsteneck-Straße – Georgi-Dimitroff-Straße und dem Abschnitt Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße erklären?

gez. Johannes Krause	gez. Bernhard Bönisch
Vorsitzender	Vorsitzender
SPD-Fraktion	CDU/FDP-Fraktion

Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

01. September 2016

Sitzung des Stadtrates am 28.09.2016
Anfrage der SPD-Fraktion und CDU/FDP-Fraktion zu den Ausbauvorhaben der 2. Stufe des Stadtbahnprogramms: Abschnitte Merseburger Straße Mitte und Süd
Vorlagen-Nummer: VI/2016/02034
TOP: 10.12

I. Allgemein

Frage 1

Differenziert die Stadtverwaltung zwischen den Begriffen „Vierspurigkeit“ und „Vierstreifigkeit“? Was bedeutet dies aus Sicht der Stadtverwaltung für beschlossene und geplante Abschnitte der Merseburger Straße, insbesondere im Hinblick auf Lösungen mit überbreiter Fahrbahn bzw. solchen mit Normbreiten?

Im Regelwerk ist der Begriff der Vierstreifigkeit eingeführt. Die Verwaltung geht von einer analogen Bedeutung des umgangssprachlichen Begriffs „Vierspurigkeit“ aus.

Im Bereich der Merseburger Straße Nord hat der Stadtrat einen Querschnitt mit einstreifigen, sogenannten überbreiten Richtungsfahrbahnen (2 Pkw können hier nebeneinander fahren) beschlossen, da der Beschluss zur generellen Vierstreifigkeit in diesem Abschnitt offensichtlich nicht umsetzbar ist.

In den derzeit laufenden Vorplanungen zu den Abschnitten Merseburger Straße Mitte und Süd prüft die Verwaltung, ob sich die vom Stadtrat beschlossene Vierstreifigkeit (Breite der Richtungsfahrbahn ≥ 5,75 m) ganz oder teilweise planungsrechtlich umsetzen lässt. Dazu hat die HAVAG auf Grundlage der Vorplanungsergebnisse ein juristisches Gutachten beauftragt, dass die Durchsetzbarkeit der Eingriffe in die Rechte Dritter wie

- Naturschutz
- Lärmschutz
- Grundeigentum

bewerten soll. Im Bereich der Engstellen (z. B. Ortslage Ammendorf) werden auch überbreite Querschnitte (analog Merseburger Straße Nord) geprüft, da hier der vorhandene Straßenraum keine vier Fahrstreifen für Lkw-Benutzung neben dem besonderen Bahnkörper zulässt.

Frage 2

Wie breit muss ein separater bzw. besonderer Gleiskörper sein, um gesetzlichen und praktischen Mindestanforderungen sowie den Anforderungen des Stadtbahnprogramms zu genügen?

Auf Grund des Fahrzeugparkes der HAVAG beträgt die notwendige Grundbreite 6,30 m zuzüglich Bogenzuschlägen. Bei einer Trasse mit vielen Bögen haben sich 6,40 m Breite in der Geraden als sinnvoll erwiesen.

Frage 3

Inwieweit gibt es beim Stadtbahnprogramm quantitative untersetzte Regelungen für Ausnahmen erforderlicher Normen bzw. Vorschriften (besonderes Gleisbett, Linksabbieger auf Schienen etc.)?

Die Förderbedingungen sind in den einschlägigen Förderrichtlinien klar definiert. In fachlich, auf Grundlage des einschlägigen Regelwerkes („Stand der Technik"), zwingend begründeten Ausnahmefällen kann der Fördermittelgeber im Einzelfall Ausnahmen machen. Dies ist in der Großen Ulrichstraße vor dem Hintergrund der baulichen Struktur der Altstadt erfolgt. Nach derzeitiger GVFG-Förderrichtlinie des Bundes ist ein besonderer Bahnkörper jedoch zwingend erforderlich. Zusätzliche Linksabbiegespuren auf den Gleisen sind nachteilig für den ÖPNV und meist auch für andere Verkehrsteilnehmer und widersprechen damit dem Förderzweck. Zur bestehenden Linksabbiegespur auf den Gleisen in die Kurt-Wüsteneck-Straße gibt es nach derzeitigem Planungsstand keine Alternative. Dies wird dem Fördermittelgeber entsprechend begründet. Die abschließende Entscheidung zur Förderung liegt auch hier im Ermessen des Fördermittelgebers.

Frage 4

Beziehen sich mögliche Obergrenzen für Ausnahmen beim Stadtbahnprogramm auf das Gesamtprojekt oder jeweils auf die einzelnen Ausbauabschnitte? Falls sie sich auf das Gesamtprogramm beziehen: Können einzelne Abschnitte in besonderem Maß mit Ausnahmeregelungen gestaltet werden, wenn im größeren Teil der anderen Abschnitte keine Ausnahmen nötig sind?

Siehe Beantwortung zu Frage 3.

Frage 5

Wurden alle Bäume entlang der beiden Abschnitte auf ihren Gesundheitszustand untersucht und liegen für jeden einzelnen Baum entsprechende Ergebnisse und Empfehlungen vor?

Die bestehenden Alleen und Baumreihen sind entsprechend dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und dem Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt gesetzlich geschützt und stellen damit eine wichtige Randbedingung für mögliche Straßenquerschnitte dar. Daher erfolgte bereits im Rahmen der Grundlagenermittlung eine Begehung aller Baumstandorte durch die städtische Baumschutzkommission. Außerdem wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde für alle Alleebäume in den einzelnen Planungsabschnitten ein Baumschutzgutachten in Auftrag gegeben, das auch punktuelle Suchschachtungen in den Wurzelbereichen beinhaltete. Die Ergebnisse liegen vor und wurden in der Planung berücksichtigt.

Frage 6

Stellen, wie auf Seite 75 der Präsentation vom 13. April 2016 sichtbar, Radfahrstreifen eine mögliche Variante der Gestaltung für Teile beider Streckenabschnitte dar? Wenn nein: Warum ist es auf Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße in Variante 1d eine Option?

Radfahrstreifen stellen prinzipiell eine Alternative zu baulich angelegten Radwegen dar. Die Variante 1d ist eine von vielen untersuchten Varianten. In Bereichen mit untermaßigen Gehwegen und der daraus erwachsenden funktionalen Probleme sind Radfahrstreifen keine umsetzbare Option. Hinzu kämen eine ersatzlose Wegnahme der geschützten Baumallee und das Heranrücken der Fahrbahn an die Bebauung (Lärmproblem).

II. Abschnitt Merseburger Straße Mitte: Thüringer Straße – Pappelallee
Abschnitt B: Fußgängerquerung Gustav-Bachmann-Straße

Frage 7
Wo ist aus Sicht der Stadtverwaltung bei der vorgeschlagenen Alternative (signalisiert, ohne mittige Aufstellflächen) Platz für eine Ampel?

Die Fußgänger müssten hier die beiden Fahrbahnen und den Gleisbereich in einem Zug queren, was zu entsprechenden Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer führt. Bei einer Signalisierung über die zwei Richtungsfahrbahnen und den Gleisbereich ohne Zwischenaufstellmöglichkeiten würde das Aufstellen der Signalgeber im Seitenbereich erfolgen (analog Bestand Lutherstraße und Barbarastraße).

Abschnitt B: Linksabbieger in Theodor-Neubauer-Straße und Bunastraße

Frage 8
Ist aus Sicht der Stadtverwaltung eine Lösung analog zur Kreuzung Ludwig-Wucherer-Str./Willy-Lohmann-Str. bzw. Ludwig-Wucherer-Str./Emil-Abderhalden-Str. möglich, bei der der Linksabbieger auf den Schienen geführt wird? Wenn ja: Wie kann dies, insbesondere mit Blick auf eine mögliche Signalisierung, baulich gelöst werden?

Die Führung der Linksabbieger auf dem Gleisbereich würde zu einer Verschlechterung der Situation für den ÖPNV führen (siehe 3.) die auf Grund der relativ geringen Verkehrsbelegung und der ausreichend leistungsfähigen Alternativen nicht begründbar wäre.

Frage 9
Wie bewertet die Stadtverwaltung die Möglichkeit eines Durchfahrtsverbots für Sattelzüge durch die Theodor-Neubauer-Straße, um dem veränderten Radius eines auf der Schiene geführten Linksabbiegers Rechnung zu tragen?

Hier ist kein sachlicher Zusammenhang der Verkehrsbeschränkung in der Theodor-Neubauer-Straße mit der Planung Merseburger Straße erkennbar. Geometrische Unterschiede im Knotenbereich wären vernachlässigbar.

Frage 10
Muss aus Sicht der Verwaltung eine Fußgängerquerung über die Bunastraße vorgehalten werden?

Die Verwaltung geht davon aus, dass hier die vorhandene Fußgängerquerung über die Merseburger Straße in Höhe der Bunastraße gemeint ist. Auf Grund der relativ vielen einmündenden Straßen im Umfeld besteht auch im Bestand kein optimales Querungsangebot über die Merseburger Straße, das nicht noch weiter verschlechtert werden sollte. Die Fußgänger würden sonst auf der Fahrbahn/Gleisquerung queren, was ein hohes Gefahrenpotential birgt.

Abschnitt B: Haltestelle S-Bhf. Rosengarten

Frage 11
Kann der Querschnitt des Gehwegs auf der Westseite verringert werden?

Der 2,50 m breite Gehweg ist bereits auf das Mindestmaß beschränkt.

III. Abschnitt Merseburger Straße Süd: Kurt-Wüsteneck-Straße bis Regensburger Straße

Abschnitt A: Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße

Frage 12
Wie sind aus Sicht der Stadtverwaltung in Bezug auf Variante 1d folgende Gestaltungsmöglichkeiten zu bewerten:
a. Radfahrstreifen statt Radschutzstreifen
b. Gemischter Geh- und Radweg
c. Verringerung der Breite des Bahnkörpers
d. Nutzung zweier überbreiter Fahrbahnen
e. Nutzung alternativer Formen der Begrünung
f. Platzsparende metallische Einfassung von Bäumen zwischen Geh- und Radweg

Siehe dazu auch Antwort auf Frage 6

a. Radfahrstreifen sind in der Variante 1d dargestellt. Schutzstreifen könnten theoretisch auch angeordnet werden. Aufgrund der Verkehrsbelastung wäre lt. Regelwerk allerdings eine zusätzliche Freigabe des Gehweges für Radfahrer erforderlich. Da die Mindestbreite für reine Gehwege auf großer Länge bereits unterschritten ist, ist eine Mitbenutzung des Gehweges für Radfahrer ausgeschlossen, da entsprechend der Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO nicht ausreichend Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen würden.

b. Generell ist die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern eine Kompromisslösung, die sowohl den Ansprüchen von Fußgängern als auch von Radfahrern nur unzureichend Rechnung trägt. Der Einsatz ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist und für den Mischverkehr ausreichend breite und verkehrssichere Anlagen zur Verfügung stehen. Entsprechend der vom Stadtrat bestätigten Radverkehrskonzeption ist die Merseburger Straße wesentlicher Bestandteil des Hauptnetzes (Route C: Ammendorf-Hauptbahnhof). Auf Grund ihrer geografischen Lage ist die Merseburger Straße besonders für schnelle Alltagsradfahrer sehr attraktiv. Mit der Schaffung attraktiver Anlagen wird, in Analogie zu anderen Vorhaben, von einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs ausgegangen. Gerade für schnellen Radverkehr ist eine gemeinsame Führung nicht geeignet. Auch die zahlreichen untergeordneten Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten sowie Hauseingänge sprechen aus Sicherheitsgründen für den Radfahrer dagegen. Im Bereich der Haltestelle und vor dem geplanten Nahversorgungszentrum ist mit höherem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte hat sich deutlich gegen eine gemeinsame Führung ausgesprochen. Aus Sicht der Barrierefreiheit ist eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Damit wird diese Lösung von der Verwaltung hier nicht vorgeschlagen.

   Als Kompromisslösung an Engstellen (lt. Regelwerk bis zu 50 m Länge) wäre die gemeinsame Führung nur auf einer begrenzten Länge denkbar.

c. Siehe Antwort zu Frage 2
   Mit einer Breite des separaten Bahnkörpers von 6,30 m ist die Mindestbreite für den Halleschen Fahrzeugpark gewählt worden. Eine weitere Unterschreitung ist bei Beibehaltung der Zweigleisigkeit nicht möglich.

d. Auf überbreiten Fahrbahnen können zwei Pkw aneinander vorbeifahren, Lkw jedoch nicht. Aufgrund der Verkehrsbelastung wären überbreite Fahrbahnen ausreichend leistungsfähig.
   Die Mindestbreite einer überbreiten Fahrbahn liegt bei 5,00 m. Zu der Variante separater Bahnkörper (6,30 m breit) und je zwei überbreite Richtungsfahrbahnen (je 5,00 m breit)

wurden verschiedene Varianten untersucht. Bei Verzicht auf die Baumallee könnten regelkonforme separate Geh- und Radwege angeordnet werden. Hier läge aber ein Verstoß gegen das Naturschutzrecht vor. Bei Wiederherstellung einer Alleebepflanzung wären lediglich kombinierte Geh-/Radwege möglich, die gemäß Begründung unter 6b.) nicht zielführend sind. Bei einer einseitigen Baumreihe reicht der Platz auch nicht für beidseitige separate Geh- und Radweganlagen aus

e. Der Regelquerschnitt der Variante 1d bietet keinen Raum für Begrünung in den Nebenanlagen. Lediglich ein Rasengleis wäre möglich.

f. Die Anlage von Wurzelbrücken und Baumscheiben wurde geprüft. Vorteil ist, dass der Pflanzstreifen neben Bäumen punktuell eingeengt werden kann, mit dem Ziel den Platz für die anliegenden Streifen zu vergrößern. Diese Bauweise benötigt aber breitere Nebenanlagen, als in Variante 1d dargestellt. Selbst bei zwei überbreiten Fahrbahnen (je 5,00 m breit) reichen die Nebenanlagen dafür nicht aus. Hierbei ist auch der Mindestabstand Baumachse/Gebäude von 3,00 m zu beachten, um zumindest schmalkronige Bäume pflanzen zu können. Weiterhin müssen erforderliche Sicherheitsräume zwischen Baum und Nebenanlagen eingehalten werden. Problematisch gestaltet sich die Einordnung der Versorgungsleitungen. Die sehr schmalen Seitenbereiche und die Baumschutzeinrichtungen erfordern eine Anordnung der Versorgungsleitungen unter der Fahrbahn. Die dort notwendigen Schächte und Schieber werden ständig überfahren, was zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand für die Baulastträger führt.

Frage 13
Ist als Zufahrt zum neuen Nahversorgungszentrum auf der Ostseite nur ein Rechtsabbieger geplant?

Der Nahversorger kann aus Richtung Norden direkt über die Willi-Brundert-Straße angefahren werden. Daher ist eine aufwändige und für die übrigen Verkehrsteilnehmer nachteilige Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Norden an der Grundstückszufahrt zum Einkaufsmarkt nicht vorgesehen. Die übrigen Fahrbeziehungen, also auch die Ausfahrt nach links in Richtung Süden sind berücksichtigt.

Abschnitt B Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße

Frage 14
Wie lässt sich der Unterschied von ca. 6.000 Kfz/24h im Vergleich zwischen dem Abschnitt Kurt-Wüsteneck-Straße – Georgi-Dimitroff-Straße und dem Abschnitt Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße erklären?

Durch die relativ hochbelasteten Zufahrten der Regensburger Straße und der Georgi-Dimitroff-Straße überlagern sich die Verkehrsströme.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich II
Stadtentwicklung und Umwelt

14. Juni 2016

Sitzung des Stadtrates am 22.06.2016
Anfrage der SPD-Fraktion und CDU/FDP-Fraktion zu den Ausbauvorhaben der 2. Stufe des Stadtbahnprogramms: Abschnitte Merseburger Straße Mitte und Süd
Vorlagen-Nummer: VI/2016/02034
TOP: 10.19

I. Allgemein:

1. **Differenziert die Stadtverwaltung zwischen den Begriffen „Vierspurigkeit“ und „Vierstreifigkeit“? Was bedeutet dies aus Sicht der Stadtverwaltung für beschlossene und geplante Abschnitte der Merseburger Straße, insbesondere im Hinblick auf Lösungen mit überbreiter Fahrbahn bzw. solchen mit Normbreiten?**
2. **Wie breit muss ein separater bzw. besonderer Gleiskörper sein, um gesetzlichen und praktischen Mindestanforderungen sowie den Anforderungen des Stadtbahnprogramms zu genügen?**
3. **Inwieweit gibt es beim Stadtbahnprogramm quantitative untersetzte Regelungen für Ausnahmen erforderlicher Normen bzw. Vorschriften (besonderes Gleisbett, Linksabbieger auf Schienen etc.)?**
4. **Beziehen sich mögliche Obergrenzen für Ausnahmen beim Stadtbahnprogramm auf das Gesamtprojekt oder jeweils auf die einzelnen Ausbauabschnitte? Falls sie sich auf das Gesamtprogramm beziehen: Können einzelne Abschnitte in besonderem Maß mit Ausnahmeregelungen gestaltet werden, wenn im größeren Teil der anderen Abschnitte keine Ausnahmen nötig sind?**
5. **Wurden alle Bäume entlang der beiden Abschnitte auf ihren Gesundheitszustand untersucht und liegen für jeden einzelnen Baum entsprechende Ergebnisse und Empfehlungen vor?**
6. **Stellen, wie auf Seite 75 der Präsentation vom 13. April 2016 sichtbar, Radfahrstreifen eine mögliche Variante der Gestaltung für Teile beider Streckenabschnitte dar? Wenn nein: Warum ist es auf Abschnitt A – Kurt-Wüsteneck-Straße – Edisonstraße in Variante 1d eine Option?**

II. Abschnitt Merseburger Straße Mitte: Thüringer Straße – Papelallee

Abschnitt B: Fußgängerquerung Gustav-Bachmann-Straße

7. **Wo ist aus Sicht der Stadtverwaltung bei der vorgeschlagenen Alternative (signalisiert, ohne mittige Aufstellflächen) Platz für eine Ampel?**

Abschnitt B: Linksabbieger in Theodor-Neubauer-Straße und Bunastraße

8. **Ist aus Sicht der Stadtverwaltung eine Lösung analog zur Kreuzung Ludwig-Wucherer-Str./Willy-Lohmann-Str. bzw. Ludwig-Wucherer-Str./Emil-Abderhalden-Str. möglich, bei der der Linksabbieger auf den Schienen geführt wird? Wenn ja:**

Wie kann dies, insbesondere mit Blick auf eine mögliche Signalisierung, baulich gelöst werden?

9. **Wie bewertet die Stadtverwaltung die Möglichkeit eines Durchfahrtsverbots für Sattelzüge durch die Theodor-Neubauer-Straße, um dem veränderten Radius eines auf der Schiene geführten Linksabbiegers Rechnung zu tragen**
10. **Muss aus Sicht der Verwaltung eine Fußgängerquerung über die Bunastr. vorgehalten werden?**

Abschnitt B: Haltestelle S-Bhf. Rosengarten

11. **Kann der Querschnitt des Gehwegs auf der Westseite verringert werden?**

<u>III. Abschnitt Merseburger Straße Süd: Kurt-Wüsteneck-Straße bis Regensburger Straße</u>

Abschnitt A: Kurt-Wüsteneck-Straße - Edisonstraße

12. **Wie sind aus Sicht der Stadtverwaltung in Bezug auf Variante 1d folgende Gestaltungsmöglichkeiten zu bewerten:**

g. Radfahrstreifen statt Radschutzstreifen
h. Gemischter Geh- und Radweg
i. Verringerung der Breite des Bahnkörpers
j. Nutzung zweier überbreiter Fahrbahnen
k. Nutzung alternativer Formen der Begrünung
l. Platzsparende metallische Einfassung von Bäumen zwischen Geh- und Radweg

13. **Ist als Zufahrt zum neuen Nahversorgungszentrum auf der Ostseite nur ein Rechtsabbieger geplant?**

Abschnitt B Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße

14. **Wie lässt sich der Unterschied von ca. 6.000 KfZ/24h im Vergleich zwischen dem Abschnitt Kurt-Wüsteneck-Straße – Georgi-Dimitroff-Straße und dem Abschnitt Georgi-Dimitroff-Straße – Regensburger Straße erklären?**

Die Beantwortung der Anfrage kann wegen des Umfanges erst zur Stadtratssitzung am 28.09.2016 erfolgen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter