

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 untergesetzte 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
Vorsitzender
SPD-Fraktion

gez. Bernhard Bönisch
Vorsitzender
CDU/FDP-Stadtratsfraktion