

Naumburg, im Januar 2021

Vergleich der untersuchten Varianten für einen Ringschluss der Naumburger Straßenbahn im Ergebnis der Machbarkeitsstudie der TU Braunschweig 2020

Der Unterstützerkreis Naumburger Straßenbahn:

Harry Jost

Beate Meusel

Matthias Ludwig

Thomas Gärtitz

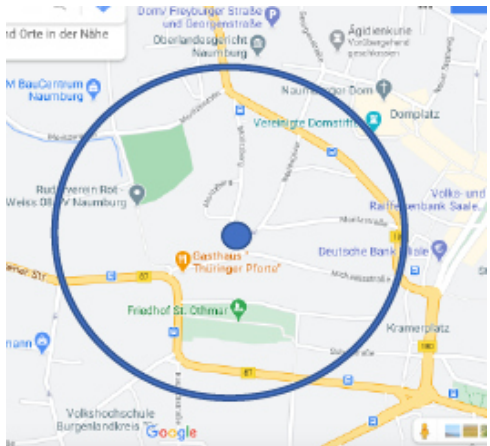
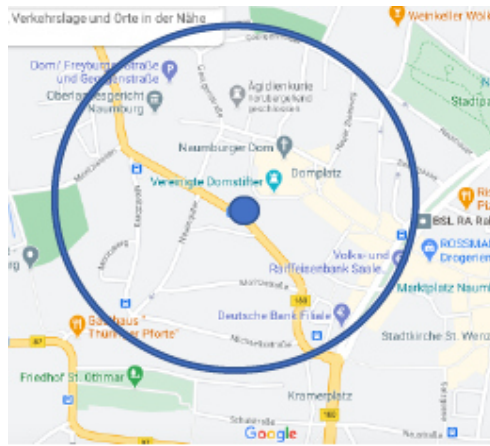
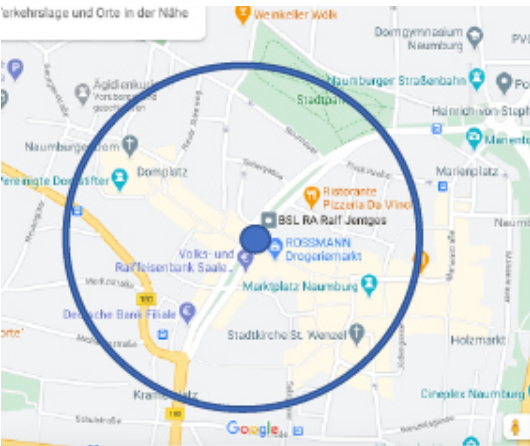
Andreas Plehn

Gerd Blumenau

Steffi Leipold

Volker Krebs

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
Übersichtskarte			
Kurzbeschreibung	Trassenneubau vom Saltor über Weimarer Straße, Michaelisstraße, Moritzberg, Rossbacher Straße zum Hauptbahnhof auf 2,1 km	Trassenneubau vom Saltor über Kramerplatz, Freyburger Straße, Moritzplatz, Rossbacher Straße Moritzplatz über Freyburger Straße zum Hauptbahnhof auf 1,8 km	Trassenneubau vom Saltor über Kramerplatz, Lindenring, Postring und Herrenstraße, Wiederherstellung der historischen Linienführung von der Herrenstraße bis Einmündung Poststraße auf 0,9 km sowie Bau einer Quartiersumfahrung Markgrafengeweg-Talstraße-Bergstraße auf 0,5 km Fahrzeit Hauptbahnhof-Dom/Altstadt 7 min

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
	 <p>Einzugsbereich Haltestelle Moritzberg 300m</p>	 <p>Einzugsbereich Haltestelle Dom/Freyburger Straße</p>	 <p>Einzugsbereich Haltestelle Dom/Altstadt</p>
Kurzbeschreibung Haltestellen	Neue Haltestellen Othmarsfriedhof, Moritzberg, Moritzplatz, Talstraße (Theater, neues Wohnquartier)	Neue Haltestellen Kramerplatz, Dom, Moritzplatz, Talstraße (Theater, neues Wohnquartier)	Neue Haltestellen Kramerplatz, Dom/Herrenstraße, (Entfernung Domplatz nur 50m weiter als Hst. Freyburger Straße) Talstraße (Theater, neues Wohnquartier)
Einzugsbereich für zusätzliches Verkehrsaufkommen Straßenbahn	<p>Othmarsfriedhof: Durch PVG ausreichend bis alle 30 min durch Linienbündel Bad Kösen-Naumburg bedient</p> <p>Quartier Haltestelle Moritzberg: werktags derzeit nur 2 Fahrgäste am Tag Richtung Hbf auf Linie 103, Moritzplatz analog</p> <p>Keine zentrale Haltestelle für die Innenstadt</p>	<p>Zwischen Dom und Talstraße durchfahrendes Stadtgebiet führt zu keinem relevanten Zusatzaufkommen Straßenbahn</p> <p>Quartier Haltestelle Michaelisstraße (in der Freyburger Straße): werktags derzeit nur 0,4 Fahrgäste am Tag Richtung Curt-Becker-Platz</p> <p>Haltestelle Kramerplatz: NSB erwartet Nachfrage aus südlichem Lindenring/Othmarskirche/Salzstraße</p>	<p>Kramerplatz: NSB erwartet Nachfrage aus südlichem Lindenring/Othmarskirche/Salzstraße</p> <p>Dom/Herrenstraße/ Markt: NSB erwartet höchste Nachfrage im Stadtzentrum in Abhängigkeit Gesamtkonzept Stadtverkehr</p> <p>Nach Aufgabe der zentralen Innenstadterschließung in den 80er Jahren erreicht die Straßenbahn wieder eine Haltestelle im Stadtzentrum</p>

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
		Haltestelle Dom: NSB erwartet hohe Nachfrage in Abhängigkeit Gesamtkonzept Stadtverkehr Keine zentrale Haltestelle für die Innenstadt	
Betriebseinsatz Straßenbahn für heutigen 30 min-Takt	Doppelter Aufwand zu heute, Streckenlänge erfordert tagsüber 30 min-Takt im Zweirichtungsverkehr	Doppelter Aufwand zu heute, Streckenlänge erfordert tagsüber 30 min-Takt im Zweirichtungsverkehr	Etwas geringerer Aufwand als-heute (8.000 Linienkilometer (14 %) weniger) Umfahrung Innenstadt nur in einer Fahrriichtung
Straße/Fahrbahn Fahrverkehr PKW/LKW Individualverkehr (IV), Rad	Besonderer Bahnkörper Straßenbahn zwischen Saltor und Thüringer Pforte ermöglicht unabhängigen Individualverkehr Im Abschnitt Michaelisstraße zwischen Thüringer Pforte und Moritzberg ist ein Individualverkehr wegen der von einer zur anderen Straßenseite mäandernder Straßenbahn im Zweirichtungsverkehr nicht vorstellbar Im Abschnitt Moritzberg kann der Individualverkehr als Einbahnstraße parallel zur Straßenbahn im Zweirichtungsbetrieb geführt werden, wenn das Parken auf einer Straßenseite aufgegeben wird; LSA als Pfortneranlage an der Engstelle Moritzkirche Im Bereich Moritzwiesen keine Abhängigkeit zum Individualverkehr Im Markgrafenweg kann der Individualverkehr nur als Einbahnstraße parallel zur Straßenbahn im Zweirichtungsbetrieb geführt werden	Im Bereich Saltor-Kramerplatz ist eine unabhängige Führung der Straßenbahn im Zweirichtungsbetrieb vom Individualverkehr möglich Wegen der einspurigen Engstelle Othmarsquelle kann dort nur eine Pfortneranlage entweder die Straßenbahn im Zweirichtungsverkehr oder den Individualverkehr die Durchfahrt ermöglichen; erhebliche Stauwirkungen auf der Bundesstraße Zwischen Dom und Markgrafenweg ist eine Trennung zwischen Straßenbahn und Individualverkehr denkbar Im Markgrafenweg kann der Individualverkehr nur als Einbahnstraße parallel zur Straßenbahn im Zweirichtungsbetrieb geführt werden	Eine wesentliche Beeinträchtigung des Individualverkehrs ist im Bereich der Tempo- 30-Zone nicht zu erwarten

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
Straßenbahnverkehr	Erhebliche technische Probleme durch Gefälle (rd. 8%) Moritzberg	Erhebliche technische Probleme durch Trassenverwindung und Gefälle (rd. 6,7%) Kramerplatz-Dom	Flüssiger Straßenbahnbetrieb unter Innenstadt-Bedingungen möglich Befahrung Steigung Lindenring vom Reussenplatz zur Herrenstraße technisch problematisch
Bauliche Eingriffe	<p>Neubau der Bundesstraße 87 zwischen Knoten Saltor und Michaelisstraße mit Geh- und Radbahn</p> <p>Neubau Michaelisstraße zwischen Kösener Straße und Neuengüter, Moritzberg</p> <p>Nutzung des Grünstreifens zwischen Gehbahn und B 180 auf der früheren Trasse der Straßenbahn</p> <p>Je nach Fahrtrichtung Wegfall einer Fahrspur Markgrafenweg für die Straßenbahn</p>	<p>Neubau der Straßenbahn zwischen Saltor und Kramerplatz in verschiedenen Varianten mit Umbau Kreisverkehr</p> <p>Zwischen Othmarsquelle und Kramerplatz ist eine eigene „Straßenbahnrampe“ zu erwarten, um die Neigungsverhältnisse auszugleichen</p> <p>Langfristig steht die Häuserfront in der Freyburger Straße gegenüber dem Dom zur Disposition, um 11 m zusätzlich benötigte Regelbreite für alle Verkehrsarten zu erhalten; Grundstückserwerb/Ersatzbebauung dauert ca. 20 Jahre; Neubau B 180 im Vergleich zu anderen Straßenbaumaßnahmen im Land Sachsen-Anhalt nachrangig und nicht in Mittelfristplanung</p> <p>→ Baufreiheit Straßenbahn nicht vor 2041</p> <p>Einschränkung Reisebus-Vorfahrt Dom-Parkplatz durch neue Straßenbahn-Haltestelle</p> <p>Umbau Freyburger Straße zwischen Dom und Moritzplatz</p>	<p>Neubau der Straßenbahn zwischen Saltor und Kramerplatz in verschiedenen Varianten mit Umbau Kreisverkehr</p> <p>Verlegung der Straßenbahn entlang des Lindenrings in mehreren Varianten</p> <p>Einbindung der reaktivierten Gleistrasse Postring (besonderer, überfahrbarer Bahnkörper) in die Poststraße</p>

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
		Nutzung des Grünstreifens zwischen Gehbahn und B 180 auf der früheren Trasse der Straßenbahn Je nach Fahrtrichtung Wegfall einer Fahrspur Markgrafenweg für die Straßenbahn	
Investitionskosten	Die Investitionskosten liegen abgeschätzt bei rund 14 Mio. €, rund 9 Mio. mehr als bei der Variante Lindenring	Die Investitionskosten liegen abgeschätzt bei rund 11 Mio. Euro, rund 6 Mio. € Mehr als bei der Variante Lindenring.	Die Investitionskosten liegen abgeschätzt bei rund 5 Mio. €.
Entwicklung der Betriebskosten	Erhöhung der ungedeckten Betriebskosten ohne zu erwartende Mehreinnahmen	Erhöhung der ungedeckten Betriebskosten ohne zu erwartende Mehreinnahmen	Ungedeckte Betriebskosten fallen geringer aus, da neben einer Reduzierung der Fahrplankilometer die Mehreinnahmen aus Fahrgelderlösen steigen.
Denkmalschutz	Wegen der ausreichenden Entfernung zur Pufferzone Dom und wegen Wiederaufnahme einer historisch verbürgten Linienführung keine besonderen Konflikte zu erwarten	Zwischen Saltor und Kramerplatz ist eine Variante zu finden, die den Ansprüchen der Denkmalpflege entlang des alten Promenadenringes genügt Zwischen Kramerplatz und Moritzplatz entstehen erhebliche Eingriffe im unmittelbaren Umfeld des Domes Aufnahme historischer Trassenverlauf Moritzplatz bis Hauptbahnhof über Markgrafenweg lässt keine besonderen Konflikte erwarten	Zwischen Saltor und Kramerplatz ist eine Variante zu finden, die den Ansprüchen der Denkmalpflege entlang des alten Promenadenringes genügt Entlang des Lindenrings ist eine technische Lösung zu finden, die den historischen Promenadencharakter nicht zerstört Aufnahme historischer Trassenverlauf zwischen Postring und Herrenstraße sowie Markgrafenweg
Städtebau/ Aufenthaltsqualität	Keine Initialwirkung, Defizit aus der Herausnahme der Straßenbahn Lindenring und Markt der 80er Jahre wird nicht korrigiert	Anbindung Dom verbessert Stärkung Quartiersentwicklung Othmarsplatz und Salzstraße	Zentrale Anbindung Stadtzentrum fördert Innenstadt, Defizit aus der Herausnahme der

	Moritzberg	Freyburger Straße	Lindenring
		Kein wesentlicher Impuls für die Innenstadt, weil das Stadtzentrum nicht erreicht wird, Defizit aus der Herausnahme der Straßenbahn Lindenring und Markt der 80er Jahre wird nicht korrigiert	Straßenbahn Lindenring und Markt der 80er Jahre wird korrigiert Stärkung Quartiersentwicklung Othmarsplatz und Salzstraße An der Querung Herrenstraße/Steinweg kann großzügige Aufenthaltsfläche entstehen
Parken	Verlust Parkplätze Michaelisstraße, Moritzberg	Einschränkung der Parkflächen Dom	Verlust einzelner Parkplätze in der Ausführungsplanung möglich
Kompatibilität mit weiterentwickeltem Stadtbus	Kein sinnvolles System Bus/Straßenbahn im Stadtverkehr Naumburg möglich	Kein sinnvolles System Bus/Straßenbahn im Stadtverkehr Naumburg möglich	Entwicklung eines sinnvolles Systems Bus/Straßenbahn im Stadtverkehr Naumburg mit deutlicher Stärkung, des ÖPNV-Anteils möglich
Belastung Anwohner	Lärmbelastung besonders entlang Michaelisstraße und Moritzberg	Lärmbelastung besonders entlang Freyburger Straße	Lärmbelastung besonders entlang Lindenring bei Trassenlage in einer Fahrspur