

Naumburg, im Januar 2021

Vergleich möglicher Varianten für eine Straßenbahn-Trasse auf dem Lindenring

Der Unterstützerkreis Naumburger Straßenbahn:

Harry Jost

Beate Meusel

Matthias Ludwig




Thomas Gärtitz




Andreas Plehn

Gerd Blumenau

Steffi Leipold

Volker Krebs

| | Ostlage (Altstadt) | Mittellage | Westlage (Dom) |
|---|--|--|---|
| Kurzbeschreibung Lindenring gesamt | <p>Einordnung der Straßenbahntrasse in die östliche Richtungsfahrbahn.</p> <p>Befahrbarkeit Richtung Poststraße.</p> <p>Im Bereich Herrenstraße Verschwenkung der Straßenbahn im Bereich der Haltestelle. ¹</p>  | <p>Einordnung der Straßenbahntrasse in die Begegnungsfläche im Mittelstreifen.</p> <p>Befahrbarkeit in <u>beide</u> Richtungen.</p> <p>Anlage der Gleistrasse neben dem historischen Gehweg und Radweg wie in weiten Teilen des Wenzelsringes möglich. ²</p>  | <p>Einordnung der Straßenbahntrasse in die nördliche Richtungsfahrbahn.</p> <p>Befahrbarkeit Richtung Salztor.</p> <p>Verschwenkung des Gleises an die Bahnsteigkante der Haltestelle Dom/Herrenstraße, damit kann fließender Verkehr an wartenden Fahrzeugen vorbeigeführt werden. ³</p>  |
| Kurzbeschreibung Haltestelle Dom/Herrenstraße | <p>Die Haltestelle wird nicht als fahrplanmäßige Übergangshaltestelle Straßenbahn/Bus konzipiert. Anschlüsse unter den Linien sollen am Postring vermittelt werden.</p> <p>Die Haltestelle ist entweder nur unter beengten Bedingungen an einer gemeinsamen Bahnsteigkante mit dem Bus einzurichten oder die Straßenbahn erhält zusätzlich linksseitig einen Bahnsteig zum Mittelstreifen</p> <p>Um die Bus- und Straßenbahnhaltestelle in Richtung Postring mit einer Breite von wenigstens 2,50 m auszubilden, ist eine Verschwenkung der Straße zu Lasten der Parkstellflächen notwendig. Dies wird den Bereich durch die etwas verbesserten</p> | <p>Die Haltestelle wird nicht als fahrplanmäßige Übergangshaltestelle Straßenbahn/Bus konzipiert. Anschlüsse unter den Linien sollen am Postring vermittelt werden.</p> <p>Es besteht ausreichend Platz und eine hohe Aufenthaltsqualität für wartende Reisegruppen. ⁵</p> <p>Die Bushaltestellen können am heutigen Standort verbleiben.</p> <p>Die Haltestelle ist neben Hauptbahnhof und Markt einer der wichtigsten Ziele des früheren Erschließungskonzepts Ringbahn</p> | <p>Die Haltestelle wird nicht als fahrplanmäßige Übergangshaltestelle Straßenbahn/Bus konzipiert. Anschlüsse unter den Linien sollen am Postring vermittelt werden.</p> <p>Vor dem Steinweg am Caféhaus Kattler (Lindenring 38, 39, 40) wird eine gemeinsame Haltestelle Straßenbahn und Bus eingerichtet. Der fließende Verkehr kann an haltenden ÖPNV-Fahrzeugen vorbeigeführt werden, auch ein hinter der Straßenbahn haltender Bus kann noch eine wartende Straßenbahn überholen. ⁶</p> <p>Die Haltestellenposition für den Bus Richtung Postring kann erhalten bleiben.</p> |

| | Ostlage (Altstadt) | Mittellage | Westlage (Dom) |
|---|---|---|--|
| | <p>Sichtverhältnisse zwischen Straßenbahn und Herrenstraße weiter aufwerten.</p> <p>Schaffung einer Aufenthaltsfläche im Übergangs-/Haltestellenbereich.⁴</p> <p>Die Haltestelle ist neben Hauptbahnhof und Markt einer der wichtigsten Ziele des früheren Erschließungskonzepts Ringbahn</p>  |  | <p>Die Haltestelle ist neben Hauptbahnhof und Markt einer der wichtigsten Ziele des früheren Erschließungskonzepts Ringbahn</p>  |
| <p>Straße/Fahrbahn Fahrverkehr PKW/LKW Individualverkehr (IV)</p> | <p>Stau durch Fahrgastwechsel Straßenbahn/Bus</p> <p>Verstärkter stop-and-go-Verkehr wegen fehlender Sicht zwischen Fußgängerquerung Straßenbahn/IV</p> | <p>Keine Belastung des Fahrverkehrs.</p> | <p>Eine Verschlechterung des heutigen Verkehrsablaufs ist nicht zu erwarten</p> |
| <p>Straßenbahnverkehr</p> | <p>Straßenbahn ist Bestandteil des allgemeinen Verkehrsflusses</p> <p>Straßenbahn kann Haltestelle nur nach Räumung durch den Bus anfahren</p> <p>Havariefälle des Individualverkehrs (IV) oder Ladevorgänge führen zu Beeinträchtigung des Bahnverkehrs.</p> <p>Stop and go der Straßenbahn in der Steigung vor dem Fußgängerüberweg Herrenstraße ist wegen des schwierigen Brems- und Anfahrverhaltens der historischen</p> | <p>Die Straßenbahn kann weitgehend behinderungsfrei betrieben werden, eine Befahrbarkeit in beide Richtungen ermöglicht eine gewisse Flexibilität.</p> <p>Das Fahrverhalten der Straßenbahn an der Steigung zur Fußgängerquerung Herrenstraße-Steinweg ist wegen des schwierigen Brems- und Anfahrverhaltens der historischen Straßenbahnen besonders bei schlechter Witterung sehr problematisch</p> | <p>Straßenbahn ist Bestandteil des allgemeinen Verkehrsflusses</p> <p>Havariefälle des Individualverkehrs (IV), Rückstau aus einem haltenden Bus sowie Versorgungsverkehr können zu Fahrtverzögerungen im Bahnverkehr führen.</p> <p>Für den Anschluss Postring wurde zunächst die Wiederaufnahme der Mittellage des rudimentär vorhandenen Gleises unterstellt. Durch die Einrichtung eines überfahrbaren besonderen Bahnkörpers würde die verkehrsrechtliche</p> |

| | Ostlage (Altstadt) | Mittellage | Westlage (Dom) |
|---------------------------|--|---|--|
| | <p>Straßenbahnen besonders bei schlechter Witterung sehr problematisch</p> <p>Anlage einer Straßenbahn-abhängigen LSA an der Querung Herrenstraße/Steinweg zwingend erforderlich</p> <p>Für den Anschluss Postring wurde zunächst die Wiederaufnahme der Mittellage des rudimentär vorhandenen Gleises unterstellt. Durch die Einrichtung eines überfahrbaren besonderen Bahnkörpers würde die verkehrsrechtliche Trennung vom Straßenverkehr erfolgen können. Die planerische Durcharbeitung des Postringes kann auch zu einer anderen Lage des Gleises in der Straße führen.</p> | <p>Für den Anschluss Postring wurde zunächst die Wiederaufnahme der Mittellage des rudimentär vorhandenen Gleises unterstellt. Durch die Einrichtung eines überfahrbaren besonderen Bahnkörpers würde die verkehrsrechtliche Trennung vom Straßenverkehr erfolgen können. Die planerische Durcharbeitung des Postringes kann auch zu einer anderen Lage des Gleises in der Straße führen.</p> | <p>Trennung vom Straßenverkehr erfolgen können. Die planerische Durcharbeitung des Postringes kann auch zu einer anderen Lage des Gleises in der Straße führen.</p> |
| Fahrzeit Hbf-Dom/Altstadt | 12 min | Je nach Fahrtrichtung 7 oder 12 min | 7 min |
| Bauliche Eingriffe | <p>Neubau/Sanierung der östlichen Richtungsfahrbahn durch Neubau der Straßenbahn aus ÖPNV-Mitteln</p> <p>Wandverankerungen und Fahrleitungsmaste in der Baumreihe</p> | <p>Neuordnung der Parkscheinautomaten und Sicherung der Vorfahrt der Straßenbahn im Kreuzungsbereich der Fußgänger nötig</p> <p>Historische Fahrleitungsmasten in der Baumreihe</p> | <p>Neubau/Sanierung der westlichen Richtungsfahrbahn durch Neubau der Straßenbahn aus ÖPNV-Mitteln</p> <p>Wandverankerungen und Fahrleitungsmaste in der Baumreihe</p> |
| Denkmalschutz | <p>Bisheriger Promenadencharakter bleibt fast vollständig erhalten</p> <p>Entfall der Bäume im Bereich der Haltestelle</p> <p>Nach Aufgabe der zentralen Innenstadterschließung in den 80er Jahren</p> | <p>Erhalt der Baumreihen</p> <p>Rückbau und Neuverlegung des historischen Gehwegs notwendig.</p> <p>Nach Aufgabe der zentralen Innenstadterschließung in den 80er Jahren</p> | <p>Bisheriger Promenadencharakter bleibt vollständig erhalten</p> <p>Historischer Trassenverlauf der Straßenbahn kann zwischen Postring und Herrenstraße wieder aufgenommen werden</p> |

| | Ostlage (Altstadt) | Mittellage | Westlage (Dom) |
|--|---|---|---|
| | erreicht die Straßenbahn wieder eine Haltestelle im Stadtzentrum an der Schnittstelle der ehemals getrennten Stadtteile | erreicht die Straßenbahn wieder eine Haltestelle im Stadtzentrum an der Schnittstelle der ehemals getrennten Stadtteile Barrierefreie Straßenbahn-Haltestelle erfordert erheblichen gestalterischen Eingriff in das historische Umfeld | Nach Aufgabe der zentralen Innenstadterschließung in den 80er Jahren erreicht die Straßenbahn wieder eine Haltestelle im Stadtzentrum an der Schnittstelle der ehemals getrennten Stadtteile |
| Städtebau/ Aufenthaltsqualität | Chance für großzügige Aufenthaltsfläche am Café Kattler und gegenüber der Einmündung Steinweg im Zusammenhang mit Baumaßnahme | Entlang der Trasse können der historische Gehweg und ein Radweg parallel geführt werden. Eine gastronomische Bewirtschaftung auf dem Mittelstreifen könnte problematisch werden | Chance für großzügige Aufenthaltsfläche am Café Kattler und gegenüber der Einmündung Steinweg im Zusammenhang mit Baumaßnahme |
| Bäume | Verlust der Bäume im Haltestellenbereich | Erhalt der Baumreihen | Erhalt der Baumreihen |
| Parken | Für eine größere Haltestellenbreite nördlich der Herrenstraße müssen sowohl die heutige Ladezone als auch einige Parkplätze nördlich der Herrenstraße entfallen Auf Grund des Querschnitts ist der gestalterische Freiraum auf der östlichen Richtungsfahrbahn größer als auf der westlichen | Erhalt der Parkflächen, sollte für den Bus in Richtung Postring eine größere Haltestellenbreite gewünscht sein, hätte dies den Entfall der heutigen Ladezone sowie einiger Parkplätze nördlich der Herrenstraße zur Folge | Verlust einzelner Parkplätze auf der linken Fahrbahnseite auf der Länge der Haltestelle Bus/Straßenbahn Auf Grund des Querschnitts ist der gestalterische Freiraum auf der westlichen Richtungsfahrbahn größer als auf der östlichen |
| Warten, Umsteigen, Komfort für Gäste Straßenbahn | Straßenbahn kann Haltestelle nicht als Endstation nutzen, lange Aufenthalte durch ein- und aussteigende Reisegruppen zu erwarten Mit Baumaßnahme barrierefreier Ausbau Bushaltestellen möglich | Auf großzügiger Wartefläche Verweilzeiten der Straßenbahn an der Haltestelle möglich | Kurzer Aufenthalt der Straßenbahn an der Endhaltestelle möglich Mit Baumaßnahme barrierefreier Ausbau Bushaltestellen möglich |

| | Ostlage (Altstadt) | Mittellage | Westlage (Dom) |
|---------------------------------|--|---|--|
| Sichtbeziehungen, Sicherheit | fehlende Sichtbeziehungen von der Straßenbahn in die Herrenstraße | Die Sichtverhältnisse der Straßenbahn sind bei allen kreuzenden Verkehrsströmen ausreichend, besonders gute Aussicht für Fahrgäste zu beiden Seiten des Lindenrings. | Die Sichtverhältnisse der Straßenbahn sind ausreichend |
| Belastung Anwohner | Einseitige Lärmbelastung, aber überwiegend Wohnungsnutzung | Die Belastungen der Anwohner durch Lärm und Erschütterung sind bei der Variante in Mittellage ausgewogen, Schallminderung durch Bäume. | Einseitige Lärmbelastung, aber überwiegend Gewerbenutzung |

¹ Leipold, Büro pmp Erfurt: Lageplan SL süd, 09.12.2020.

² Leipold, Büro pmp Erfurt: Lageplan ML, 09.12.2020.

³ Leipold, Büro pmp Erfurt: Lageplan SL nord, 07.01.2021.

⁴ Leipold, Büro pmp Erfurt: RQ Entwurf-A-A, 09.12.2020.

⁵ Leipold, Büro pmp Erfurt: RQ Entwurf-A-A, 09.12.2021.

⁶ Leipold, Büro pmp Erfurt: RQ Entwurf-A-A, 07.01.2021.