



**Stadt
Dessau-Rosslau
-Tiefbauamt-**

Voruntersuchung

Straßenklasse:	Stadtstraßen
Bauvorhaben:	Umgestaltung Ferdinand-von-Schill-Straße, Kreuzung Katholische Kirche und Zerbster Straße 2. BA
Auftraggeber:	Stadt Dessau-Roßlau -Tiefbauamt- Finanzrat-Albert-Straße 1 06844 Dessau-Roßlau
Auftragnehmer:	IGS INGENIEURE GmbH & Co.KG Eisenberg 1 38855 Wernigerode

Bauvorhaben: Umgestaltung Ferdinand-von-Schill-Straße,
Kreuzung Katholische Kirche und Zerbster Straße 2. BA

Voruntersuchung

Inhaltsverzeichnis:

Unterlage Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt-Nr. / Anzahl
Teil A – Vorhabensbeschreibung			
1	Erläuterungsbericht	–	1 – 10
Teil B – Planteil			
3	Übersichtslageplan	1 : 2.500	1 / 1
5	Lagepläne/ Gestaltungspläne	1 : 250	1 / 4
14	Straßenquerschnitt	1 : 50	1 / 2
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen			
–	–	–	–
Teil D – Nachweise			

Gliederung des Erläuterungsberichtes für eine Voruntersuchung

1	Darstellung des Vorhabens	1
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	2
2	Begründung des Vorhabens	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	5
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	5
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
2.4.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	5
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Stadt- und Verkehrsverhältnisse	6
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	7
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
3	Varianten und Variantenvergleich	8
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	8
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten und Variantenvergleich	8
3.2.1	Variantenübersicht	8
3.2.2	Raumstrukturelle Wirkung	10
3.2.3	Verkehrliche Beurteilung	11
3.2.4	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	11
4	Gewählte Varianten	12

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

- Art und Umfang

Die Baumaßnahme umfasst den Ausbau der Ferdinand-von-Schill-Straße ab der Einmündung zur Antoinettenstraße, den Kreuzungsbereich vor der katholischen Kirche sowie die Zerbster Straße bis zur Einmündung Rabestraße. Alle kreuzenden und einmündenden Straßen: Hans-Heinen-Straße, Johannisstraße, Albrechtstraße, Kavalierrstraße und Teichstraße werden im Zuge der Planungsmaßnahme mit eingebunden.

Der Ausbau erfolgt grundhaft auf einer Gesamtlänge von ca. 615 m in Ost-West-Richtung und ca. 115 m in Nord-Südrichtung. Die Fahrbahnen werden mit Breiten von 6,00 m ausgebildet und beidseitig mit Gehwegen, Parkplätzen und Grünfläche unterschiedlich gestaltet.

Der vorhandene Kreuzungsbereich vor der Kirche soll als kleiner Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 30 m in die Maßnahme integriert werden.

Für die Querschnittsgestaltungen wurden zwei, bzw. drei Varianten untersucht, die im Kapitel 3 des Erläuterungsberichtes näher erläutert werden.

- Träger der Baulast

Ist die Stadt Dessau-Roßlau – vertreten durch das Tiefbauamt der Stadt.

- Lage im Territorium

Der Ausbaubereich befindet sich im Theaterviertel/Johannisviertel in der Innenstadt von Dessau-Roßlau. Das Theaterviertel/ Johannisviertel wird im Westen durch die Bahnlinie im Bereich des Hauptbahnhofes, die Basedowstraße, die rückwärtige Grundstücksgrenze der Gebäude hinter dem Theater und Teile der Erdmannsdorffstraße abgegrenzt.

Die südliche Grenze bildet die Friedrichstraße und östlich der Kavalierrstraße das Rathauscenter. Im Osten reicht das Quartier bis zum Albrechtsplatz und zur Zerbster Straße und schließt den Schulkomplex des Liborius-Gymnasiums ein. Im Norden bilden die Wolfgangstraße, die Hans-Heinen-Straße und die Unruhstraße die Grenze.

- Lage im Straßen- und Wegenetz

Zwischen den Einmündungen Antoinettenstraße und Rabestraße verbindet der zu planende Straßenzug innerhalb des Zentrums der Stadt Dessau-Roßlau das Gebiet von Hauptbahnhof und Theater mit dem des Marktplatzes und Rathauses. Die Wegebeziehung hat touristisch eine sehr wichtige Bedeutung und wird auch aufgrund der Nutzung als Schulweg von und zum Liborius-Gymnasium zusätzlich stark von Radfahrern frequentiert.

- zukünftige Straßennetzgestaltung

Der motorisierte Straßenverkehr in der Stadt Dessau-Roßlau wurde in den letzten 20 Jahren neu organisiert. Durch Netzergänzungen und die damit mögliche Verlagerung der B184 und B185 konnte das Stadtzentrum vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Dies bietet die Chance zum Rückbau und zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen mit neuen Aufenthaltsqualitäten, wie z.B. die F.-v.-Schill-Straße und der Knoten Katholische Kirche. Im Rahmen der Umgestaltung der Straßenräume kann zusätzlicher Parkraum angeboten werden, darüber hinaus trägt die Verbesserung des Straßenzustandes zu einer Minderung des Lärmpegels bei. Als weiteres Ziel zur

Stärkung der Innenstadt soll die nördliche Zerbster Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgebildet werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Gesamtausbaumaßnahme wurde in 4 einzelne Teilobjekte (TO) untergliedert und kann dem Planteil der Voruntersuchung entnommen werden. Folgende Aufteilungen wurden vorgesehen:

TO 1: *Ferdinand-von-Schill-Straße - West
von der Einmündung Antoinettenstraße bis vor die Hans-Heinen-Straße*

TO 2: *Ferdinand-von-Schill-Straße - Ost
von der Einmündung Hans-Heinen-Straße bis Albrechtstraße*

Die Ferdinand-von-Schill-Straße erstreckt sich in West-Ost-Richtung von der Antoinettenstraße bis zur Kavaliertstraße auf einer Länge von ca. 450 m.

Derzeit fungiert die Straße als Einbahnstraße Richtung Katholische Kirche und ist mit einer Gesamtfahrbahnbreite von ca. 9,50 m überdimensioniert. Hinzu kommt der schlechte Fahrbahnzustand, bestehend aus Naturstein-Großpflaster, in welchem noch Überreste von 2-gleisigen Straßenbahnschienen enthalten sind.

Die Abrollgeräusche beim Befahren der Schill-Straße sind sehr hoch und bei Benutzung der Fahrbahn durch Zweiradfahrer besteht eine sehr große Sturzgefahr.

Die beidseitig angelegten Gehwege sind ebenfalls sehr breit ausgebildet und bestehen größtenteils aus alten brüchigen Betonplatten. Parkplätze sind eingangs der Schill-Straße als Schrägparkflächen markiert und werden ab der Einmündung Johannisstraße als Längsparkplätze beidseitig weitergeführt.

Grünflächen und Großgrün sind im öffentlichen Straßenraum im derzeitigen Bestand nicht enthalten, so dass mit dem Ausbau der Straße eine Aufwertung in jeglicher Hinsicht erfolgen wird.

TO 3: *Kreuzung Katholische Kirche
mit Einbindung der Albrechtstraße und Kavaliertstraße*

Der derzeit lichtsignalgesteuerte Verkehrsknoten Zerbster Straße, Kavaliertstraße, Ferdinand-von-Schill-Straße und Albrechtsplatz ist als Kreuzungsbereich mit stark eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten ausgebildet. Dies ist vor allem den Straßenverläufen, den Kurvenradien und den Sichtverhältnissen geschuldet.

Der Übergang vom Albrechtsplatz in die Kavaliertstraße erfolgt in einer leichten Kurve, wobei hier die vier durchgehenden Fahrstreifen diesen Straßenzug als Hauptachse betonen.

Sowohl die aktuelle Anbindung der Zerbster Straße als auch die der Ferdinand-von-Schill-Straße erfolgt entsprechend ihres ursprünglichen Verlaufs und ohne die

Möglichkeit des Linksabbiegens in die Kavalierstraße bzw. in Richtung Albrechtsplatz.

Vom Albrechtsplatz ist lediglich ein Linksabbiegen in die Teichstraße zum Erreichen des Parkhauses möglich, die Zerbster Straße kann aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht befahren werden, das Rechtsabbiegen in die Ferdinand-von-Schill-Straße ist untersagt.

Stadtauswärts, von der Kavalierstraße kommend, gibt es am Kreuzungspunkt ebenfalls keine Möglichkeit des Linksabbiegens in die Ferdinand-von-Schill-Straße.

Bereits aufgrund dieser funktionalen Mängel wird die Notwendigkeit zur Neuordnung ersichtlich. Der Verkehrsknoten ist lichtsignalgesteuert, da ohne diese Regelung verkehrssicherheitstechnische Mängel, besonders im Hinblick auf die Einsehbarkeit der Hauptstraße aus den Nebenstraßen heraus, bestehen.

Im Falle der Abschaltung oder einer technischen Störung der Lichtsignalanlage besteht somit ein erhöhtes Unfallrisiko. Auch die Radfahrer und Fußgänger können durch die momentane Kreuzungssituation nur durch größere Umwege ihre Ziele erreichen.

So ist z. B. die Zugänglichkeit der katholischen Kirche "St. Peter und Paul" aus der Ferdinand-von-Schill-Straße heraus nur über die Mittelinsel zwischen dem "Haus der 1000 Stoffe" und der Einbiegung zur Zerbster Straße möglich, so dass erst nach Querung der Einmündung zur Zerbster Straße der Kirchenvorplatz erreicht werden kann.

Der Kirchenvorplatz selbst wird sowohl durch die straßenräumliche Dimensionierung als auch seine oberflächenbildende Materialqualität dem Anspruch des repräsentativen Kirchenhauptzuganges in keiner Weise gerecht. Außerdem wird er durch den Radverkehr auf dem Gehweg weiter eingeschränkt, so dass auch hier die Notwendigkeit einer Verbesserung offensichtlich wird.

Die Position der Kirche ist nicht nur städtebaulich als Bezugspunkt von enormer Bedeutung. Auf Grund der weithin sichtbaren Kirchturmspitze mit ihren axialen Bezügen besitzt der Kirchturm eine wichtige Funktion als Orientierungspunkt und markiert den stadträumlichen Wechsel zwischen Albrechtsplatz und Kavalierstraße.

TO 4: *Zerbster Straße – 2. BA*
 von der Einmündung Kavalierstraße bis Rabestraße

Die Zerbster Straße verläuft auf einer Gesamtlänge von ca. 500 m von der Katholischen Kirche in südliche Richtung über den Marktplatz und endet am Rathaus Dessau. Der südliche Abschnitt ab der Poststraße wurde bereits auf einer Länge von ca. 300 m als Fußgängerzone ausgebaut.

Die fehlenden 200 m sollen in Anlehnung an die bereits umgesetzten Gestaltungsmerkmale ausgebaut, jedoch zukünftig für den Fahrzeugverkehr in beide Richtungen freigegeben werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Befahren nur von der Poststraße / Rabestraße in Richtung Kirche gestattet.

Beidseitig grenzen an die Straße Gehwege mit kleinen Geschäften und Gastronomie. Weiterhin liegen bei der künftigen Gestaltung die Schwerpunkte bei der Berücksichtigung von Nutzungsansprüchen durch die vorhandene Bibliothek, den

Kristallpalast (B-Plan liegt vor) und die Erreichbarkeit des 4-Sterne-Hotels an der Einmündung zur Poststraße.

Ziel ist es, die Attraktivität der Straße zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität im Stadtkern der Stadt Dessau-Roßlau zu verbessern.

Alle Straßenabschnitte werden nach der gültigen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in die Kategoriengruppe Erschließungsstraße ES mit kleinräumiger Verbindungsstufe V eingeordnet.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Im Vorfeld der Planung wurden Vermessungsarbeiten durchgeführt, welche die Bearbeitungsgrundlage für die vorliegenden Unterlagen darstellen. Das Aufmaß wird die vorhandenen Straßentrassen und die sich anschließende Bebauung mit den Ein- und Zufahrten im Planungsabschnitt umfassen und die Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Flurstücksgrenzen in die Bestandsvermessung eingearbeitet.

Diese Unterlagen bilden die Grundlage für den Straßenentwurf.

Weiterhin ist vorgesehen, eine Baugrundtechnische Untersuchung sowie einen Landschaftspflegerischen Fachbeitrag aufzustellen.

Die wesentliche Grundlage bildet jedoch die Entwicklung des im Jahre 2008 erstellten Quartierskonzeptes der Stadt Dessau-Roßlau für das Theater- und Johannisviertel. Darin enthalten sind unter Anderem Analysen zur historischen Entwicklung, die städtebauliche und räumliche Situation sowie zum vorhandenen Wohnungsbestand.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG, Teil 2, Abschnitt 1 § 3) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nicht erforderlich. Der Anlagenteil des UVPG gibt dabei Aufschluss über prüfungspflichtige Baumaßnahmen.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag ist nicht erforderlich, da diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan nicht als Öko-Stern-Maßnahme ausgewiesen wurde.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Durch den geplanten Ausbau der Teilobjekte sollen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der Belastungsklasse, der Frostempfindlichkeitsklasse und der vorhandenen verkehrlichen Belastungen, die Funktionsfähigkeit und die Sicherheit aller Straßenabschnitte verbessert werden.

Die Straßenabschnitte verbinden die Territorien von Hauptbahnhof und Theater zu dem innerstädtischen Marktplatz mit Rathaus und sind für die Stärkung der urbanen Qualität und für wachsenden Tourismus in der Bauhausstadt von großer Bedeutung.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Stadt- und Verkehrsverhältnisse

Beim Wiederaufbau der Quartiere nach dem 2. Weltkrieg wurde der historische Stadtgrundriss zum Teil grundlegend verändert, damit ging die ursprüngliche Kleinteiligkeit der Stadtstruktur verloren. In beiden Quartieren stehen große Teile der Bestände unter Denkmalschutz.

Die Anzahl der Grundstückseigentümer in den beiden Quartieren ist überschaubar, die stadteigene DWG besitzt in beiden Quartieren über 60% der Wohnungen. Diesem Bestand kommt damit für die Revitalisierung der Quartiere eine zentrale Rolle zu. Die Bebauung ist hinsichtlich des Baualters noch relativ jung. Vier von fünf Wohnungen im Theaterviertel und neun von zehn Wohnungen im Johannisviertel wurden nach 1949 errichtet.

Die Wohnungsbestände sind überwiegend saniert oder teilsaniert, wobei der Sanierungsstand im Johannisviertel weiter fortgeschritten ist als im Theaterviertel. Bei der Vorkriegsbebauung befinden sich sanierte Gebäude oftmals in direkter Nachbarschaft zu unsanierten.

Recht hoch war zum Zeitpunkt der Erhebung der Wohnungsleerstand im Theaterviertel. Es kann davon ausgegangen werden, dass infolge der mittlerweile begonnenen Bauaktivitäten sich der Leerstand in naher Zukunft deutlich reduzieren wird.

Die Einwohnerzahl hat zwischen 1995 und 1999 deutlich abgenommen. Sie hat sich seither auf einem niedrigeren Stand stabilisiert. Gravierende Unterschiede in der Altersstruktur gibt es im Johannisviertel, hier leben deutlich weniger Menschen in der Altersgruppe 40-59 Jahre und mehr Senioren über 75 Jahren als im Stadtdurchschnitt.

Besonders im Johannisviertel zeigen sich stadträumliche, funktionale und gestalterische Mängel, es gibt viele Brachen bzw. minder genutzte Grundstücke und Gebäude in zentraler Lage. Darüber hinaus ist an vielen Stellen die Aufenthaltsqualität noch verbesserungsbedürftig und die Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den einzelnen Bereichen ist oftmals unklar.

Verkehrswegetechnisch kann der derzeitige Zustand der Straßenabschnitte, aufgrund der Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der unzureichenden Verkehrssicherheit, den geforderten Ansprüchen nicht mehr gerecht werden.

Folgende Mängel machen einen Neuausbau der Straßenabschnitte notwendig:

- starke Fahrbahnunebenheiten durch zahlreiche vergangener Straßenausbesserungsarbeiten,
- straßenbauliche Schäden und bedeutende Unebenheiten vor allem an den Fahrbahnrändern,
- mangelnde, bzw. fehlende Entwässerungsanlagen der Fahrbahn und Nebenflächen,
- mangelhafte Kurvenausrundungen für erforderliche Abbiegebeziehungen der Straßeneinmündungen,
- Gefährdung von Zweiradfahrern aufgrund mangelhafter Straßenoberflächen mit Vorhandensein ungenutzter Straßenbahnschienen in der Fahrbahn,
- zu hohe Geschwindigkeiten im Kreuzungsbereich vor der Kirche, da vorhandene Straße mit 4 Fahrspuren überdimensioniert.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Ausbau der Straßenabschnitte ist ein wichtiger Schritt zur Schaffung einer verkehrssicheren und verkehrsberuhigten Situation im Stadtkern der Stadt Dessau-Roßlau.

Die Untersuchungen wurden im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der einzelnen Teilabschnitte sowie der Erhöhung der Sicherheit des Straßenverkehrs erarbeitet.

Mit der Umsetzung der Vorhaben werden die verschiedenen Nutzeransprüche aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und deren Sicherheit gewährleistet. Die innerörtliche Knotensituation wird dem Kraftfahrer durch die Herstellung baulicher Maßnahmen (Kreisverkehr) sowie durch Beschilderungen und Markierungen verdeutlicht. Für Fußgänger und Radfahrer werden Überquerungsstellen und Abbiegestreifen geschaffen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Rekonstruktion der Straßenabschnitte wird dazu beitragen, die Funktionsfähigkeit in Bezug auf die angrenzenden Verkehrsräume einerseits und des innerörtlichen Verkehrs andererseits zu erhöhen.

Mit dem Knotenausbau und der damit zusammenhängenden Verbesserung der Fahr- und Abbiegebeziehungen sowie der Beseitigung von baulichen Mängeln im Straßenbereich wird die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, die Geschwindigkeiten für den motorisierten Verkehr gesenkt, somit die Verkehrssicherheit verbessert und die gegenwärtige Schadstoffemission und Lärmbelastung verringert.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Ausbaubereich befindet sich im Quartier Theaterviertel/ Johannisviertel in der Innenstadt von Dessau-Roßlau. Das Quartier wird im Westen durch die Bahnlinie im Bereich des Hauptbahnhofes, die Basedowstraße, die rückwärtige Grundstücksgrenze der Gebäude hinter dem Theater und Teile der Erdmannsdorffstraße abgegrenzt.

Die südliche Grenze bildet die Friedrichstraße und östlich der Kavallerstraße das Rathauscenter. Im Osten reicht das Quartier bis zum Albrechtsplatz und zur Zerbster Straße und schließt den Schulkomplex des Liborius-Gymnasiums ein. Im Norden bilden die Wolfgangstraße, die Hans-Heinen-Straße und die Unruhstraße die Grenze.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten und Variantenvergleich

3.2.1 Variantenübersicht

Die Linienführung wird durch die mit Einfriedungen und Gebäudefronten bis an den öffentlichen Verkehrsraum reichende vorhandene Bebauung mit Grundstückszufahrten sowie durch die vorhandenen Straßenanbindungen bestimmt.

Die Variantenuntersuchung erfolgte im Rahmen der Vorplanung in Anlehnung an die Richtlinie RE 2012. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Geometrie für Fahrzeugstellplätze, Breiten der Gehwege, Anlage von Grünflächen, Haltestellen und Querungsmöglichkeiten. Der Gesamtausbaubereich wurde in 4 Teilobjekte unterteilt. Diese Abschnittseinteilung hilft bei der Zuordnung der einzelnen Straßen mit deren untersuchten Varianten sowie zur Selektierung von Anordnungsmöglichkeiten bei der Seitenraumgestaltung. Außerdem ist der Ausbau teilobjektweise vorgesehen.

Nachfolgend sind die Merkmale und Unterschiede der jeweiligen Varianten tabellarisch aufgeführt.

TO 1 – Ferdinand-von-Schill-Straße - West

Merkmale	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Ausbaulänge	ca. 200 m	ca. 200 m	ca. 200 m
Fahrbahnbreite	6,00 m	6,00 m	6,00 m
Gehwegbreite Nord	3,20 m	4,00 m	4,00 m
Gehwegbreite Süd	4,80 m	4,00 m	4,00 m
Grünfläche gesamt	ca. 220 m ²	ca. 180 m ²	ca. 200 m ²
Anzahl Bäume	13 Stck.	13 Stck.	19 Stck.
Anzahl Parkplätze	44 Stck.	47 Stck.	42 Stck.

TO 2 – Ferdinand-von-Schill-Straße - Ost

Merkmale	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Ausbaulänge	ca. 185 m	ca. 185 m	ca. 185 m
Fahrbahnbreite	6,00 m	6,00 m	6,00 m
Gehwegbreite Nord	2,5-4,5 m	2,5-4,5 m	2,5-4,5 m
Gehwegbreite Süd	2,5-6,5 m	2,5-6,5 m	2,5-6,5 m
Grünfläche gesamt	ca. 120 m ²	ca. 40 m ²	ca. 40 m ²
Anzahl Bäume	8 Stck.	6 Stck.	6 Stck.
Anzahl Parkplätze (längs)	15 Stck.	20 Stck.	26 Stck.

Bei allen 3 Varianten werden die Einmündungen und Zufahrten an den Bestand lage- und höhengleich wieder angeschlossen. An sämtlichen Querungsstellen für Fußgänger wird die Fahrbahn zur Verdeutlichung (für Achtung Fußgänger) auf 5,00 m eingengt.

Um eine schlüssige Anbindung und sichere Querung für die Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, wird ebenso in allen Varianten der Ferdinand-von-Schill-Straße auf der übergeordneten Antoinettenstraße nördlich eine zusätzliche 3 m breite Querungshilfe angeordnet.

Die vorhandene südliche Querungsstelle wird um ca. 4 m in der Länge gekürzt, damit für die querenden Radler auf beiden Seiten der Einmündung eine sichere Aufstellfläche nach der Richtlinie ERA (Abschnitt 4.3, Bild 34) geschaffen werden kann.

Der Radverkehr wird in jeder Variante in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

TO 3 – Kreuzung Katholische Kirche

Merkmale	Variante 1	Variante 2
Außendurchmesser	30,00 m	30,00 m
Kreisfahrbahnbreite	8,00 m	8,00 m
Mittelinseldurchmesser	14,00 m	14,00 m
Anzahl Querungshilfen	4 Stck.	3 Stck.
Stellfläche Parken / Liefern	südlich in Schill-Straße	nördlich in Schill-Straße

Die Varianten zum Ausbau der Kreuzung vor der Katholischen Kirche sind nahezu identisch ausgebildet. Nach ausgiebigen Abstimmungen mit dem Tiefbauamt im Vorfeld wurden die in Plänen dargestellten weiteren gemeinsamen Details erarbeitet:

- Fahrradverkehr ausschließlich auf den Fahrbahnen,
- Definition der Schnittstelle zum Bauvorhaben Albrechtsplatz,
- Anlage einer Linksabbiegespur für Radfahrer in der Zerbster Straße Richtung Teichstraße,
- Verlegung der Bushaltestelle von der Albrechtstraße in die Kavaliertstraße,
- Beidseitige Anpassungen vom Übergang Radverkehr auf Fahrbahn zu den vorhandenen separaten Radwegen im Bereich Albrechtsplatz und Kavaliertstraße,
- Ausbildung der Teichstraße als 4,00 m breite Fahrradstraße.

TO 4 – Zerbster Straße 2. BA

Merkmale	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Ausbaulänge	ca. 200 m	ca. 200 m	ca. 200 m
Fahrbahnbreite	6,00 m	6,00 m	6,00 m
Gehwegbreite West	ca. 3,00 m	ca. 3,00 m	ca. 3,00 m
Gehwegbreite Ost	ca. 3,00 m	ca. 3,00 m	ca. 3,00 m
Grünfläche gesamt	90 m ²		40 m ²
Anzahl Bäume	14 Stck.		6 Stck.
Anzahl Parkplätze (längs)	12 Stck.	17 Stck.	11 Stck.

In der nördlichen Zerbster Straße ist aufgrund der angrenzenden Bebauung die Trassenführung der Fahrbahn und den verbleibenden Seitenräumen nicht variabel. Somit bleiben bei allen 3 untersuchten Varianten die Breiten für Straße und Nebenanlagen gleich.

Die wesentlichen Unterschiede bestehen in der Anzahl der geplanten Baumstandorte, so dass sich daraus mehr oder weniger Flächen für andere Nutzungen, wie z.B. Anzahl Stellplätze, evtl. Spielgeräte für Kinder, Fahrradständer oder Freisitzflächen ergeben.

Die Zerbster Straße kann nach der Umgestaltung in beide Fahrrichtungen befahren werden, der Radverkehr wird auch in diesem Straßenabschnitt in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

Das angrenzende Hotels (Ecke Poststraße) kann nun ohne Umwege von Norden und Süden angefahren werden.

3.2.2 Raumstrukturelle Wirkung

Jede der untersuchten Varianten verbessert die innerstädtische Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer und setzt gemäß dem erarbeiteten Quartierskonzept die dort geforderte Erhöhung der Aufenthaltsqualität um. Durch neue Infrastruktureinrichtungen, Aufenthaltsbereiche und Grün wird die gewünschte Belebung der jeweiligen Stadtquartiere erreicht.

3.2.3 Verkehrliche Beurteilung

In allen einzelnen Straßenabschnitten verbessert sich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der Bauklasse, der Frostempfindlichkeitsklasse und der vorhandenen verkehrlichen Belastungen die Funktionsfähigkeit. Durch Schaffung neuer Fahrbeziehungen, unter gemeinsamer Nutzung der Fahrbahnen von motorisierten und nichtmotorisierten Fahrzeugen, werden die Erreichbarkeit und die Sicherheit für jeden Verkehrsteilnehmer erhöht.

3.2.4 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Trassierung sämtlicher Achselemente zur Ausbildung der Varianten erfolgte richtlinienkonform und unter Berücksichtigung der Schaffung einer sicheren Nutzung durch die motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Durch die Anlage von zusätzlichen Querungshilfen wird die innerstädtische Situation baulich verdeutlicht und den Fußgängern eine sichere Querungsmöglichkeit auf kürzestem Wege geschaffen.

Durch die Neuordnung von Parkplätzen kann dem Bedarf, unter Berücksichtigung der Sicherheit über die gesamten Abschnitte der Straßenräume, Rechnung getragen werden. Ebenso wie das Herstellen neuer Straßenoberflächen mit Ausbildung durch regelkonforme Quer- und Längsgefälle wird das sichere Ableiten des anfallenden Niederschlagswasser in neu zu planenden Entwässerungsanlagen gewährleistet.

4 Gewählte Varianten

Die Varianten wurden mehrfach in der Öffentlichkeit und vor allem auch den Anliegern und Nutzern vorgestellt. Umfangreiche Anregungen und Bedenken sind in die Fortschreibung der Planung eingeflossen.

Nach der Abwägung sämtlicher Anforderungen, unter Berücksichtigung größtmöglicher Aufenthaltsqualität und unter dem Aspekt der Erzielung einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wurden folgende Vorzugsvarianten ermittelt:

TO 1 Ferdinand-von-Schill-Straße – West:

Variante 1 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Fahrradstraße, Senkrechtparken einseitig, schmaler Gehweg an der Nordseite, breiter Gehweg (Promenade) an der Südseite, zwei Einengungen als Querungshilfen und zur Verkehrsberuhigung, Gestaltung einer Grünfläche mittig vor den Wohngebäuden Nr. 19-20 wegen des geringen Abstandes zu den Verkehrsflächen, Kinderspiel und Lernen am Wege, Verwendung der alten Schienen in einigen Parkplätzen, Fahrbahn asphaltiert

TO 2 Ferdinand-von-Schill-Straße – Ost:

Variante 3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Fahrradstraße, Schaffung möglichst vieler Parkplätze (26) zwei Einengungen als Querungshilfen und zur Verkehrsberuhigung Kinderspiel und Lernen am Wege Unterpflanzung der Bäume auf der Nordseite Umfangreiche Akzentbeleuchtung für 4 Gebäude und den Torweg Verwendung der alten Schienen im Bereich von Fahrradbügeln Fahrbahn asphaltiert

TO 3 Kreuzung Katholische Kirche:

Variante 2 ohne Fahrbahnteiler in der Zufahrt F.-v.-Schill-Straße, um den Nebenanlagen mehr Raum zu geben. Lieferbuchten für die Gewerbetreibenden Wiederherstellung der Anstrahlung der Kirche Kinderspiel und Freisitze auf Fläche zw. Kavalierstr. und Zerbster Str.

TO 4 Zerbster Straße 2. BA:

Variante 3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Schaffung möglichst vieler Parkplätze, Kompromiss zwischen Parken und Grün 3 Baumtore (begehbare Baumscheiben) Freiflächen vor den historischen Fassaden Freisitze vor den Gaststätten, Umfangreiche Akzentbeleuchtung für 3 Gebäude, Kinderspiel und Lernen am Wege