

**Vermerk**

**Betr.:** Wissenschaftspark Petrisberg

Hier: ÖPNV-Erschließung

**Bezug:** Besprechungen vom 5. und vom 19. Nov. 1999

Das wichtigste Ergebnis der Besprechung vom 19. Nov. 1999 war, daß die Straßenerschließung des Kasemengeländes Belvédère nicht mehr, wie ursprünglich geplant, von der Pluwiger Straße her erfolgen soll; Gründe:

- Steilheit der Einmündung Kohlenstraße/Pluwiger Straße
- Störung des Wohngebiets Pluwiger Straße
- Erfordernis des grundlegend neuen Ausbaus der Pluwiger Straße

sondern über eine neu zu schaffende Zufahrtsstraße, die über das Gelände der ehemaligen französischen Übungsfahrbahn verlaufen soll. Wenn auch der Weg vom Kasemengelände Belvédère zur Kohlenstraße über das Gelände dieser Übungsfahrbahn länger ist als über die Pluwiger Straße, so weist er doch gegenüber diesem Weg so große Vorteile auf, daß man ihn zwingend weiterverfolgen muss:

- Anbindung an die Kohlenstraße in einem fast horizontalen Streckenabschnitt (Knotenpunktsform noch offen, signalisierte Einmündung oder Kreisel denkbar)
- Erschließung des Geländes der Übungsfahrbahn, daher frühzeitige Nutzung möglich
- Entfallen des Knotenpunkts (Kreisel) Pluwiger Straße/Behringstraße – Mittelachse Belvédère

Zur Vermeidung von Schleichverkehr von und nach dem Gelände Belvédère wird die Pluwiger Straße ab der Einmündung der Burgunder Straße gesperrt. Hierdurch ist sie ruhig gestellt und nur noch für Anlieger interessant zu befahren.

Wie entsprechend der ehemaligen Konzeption, nur auf anderer Trasse, muss die Straßenanbindung von Belvédère mehr oder weniger rechtwinklig von der Kohlenstraße weg erfolgen, dann nach rechts abknicken und mehr oder weniger geradlinig in das ehemalige Kasemengelände hinein verlaufen. Die Stelle dieses Abknickens stellt nach Meinung der Verkehrsplanung den gestalterischen Problempunkt dieser Lösung dar (der Knickpunkt als Knackpunkt).

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist es zwingend, daß die ÖPNV-Verbindung zwischen „Oberstadt,“ und Talstadt sowohl eine fahrdynamisch günstige Trassierung aufweist (Mindestradius 35 m) als auch ein repräsentatives äußeres Erscheinungsbild erhält, das ihre Attraktivität für den Verkehrsteilnehmer als das mit Abstand vorteilhafteste Verkehrsmittel zur Fahrt in die Talstadt und zurück darstellt. Hieraus ergeben sich - neben der Freihaltung der Trasse von längs fahrendem Individualverkehr (MIV) - unverzichtbare Gestaltungsbedingungen für die Trasse.

Diese sind nach Meinung der Verkehrsplanung bei paralleler Führung von ÖPNV und MIV am ehesten gewährleistet entweder durch Seitenlage der ÖPNV-Trasse neben der Straßenfahrbahn oder durch Mittellage zwischen den Fahrtrichtungen des MIV. Letztere Lösung ist vorgeschlagen für die zentrale künftige Hauptschließungsachse des Geländes Belvédère, wobei die einzelnen Verkehrsflächen durch baumbestandene Grünstreifen voneinander getrennt sind. Eine solche Querschnittsgestaltung bietet das Bild einer repräsentativen Allee.

Vom Grundsatz her bietet sich diese Gestaltung auch an für eine zentrale Erschließungsachse über das Gelände der ehem. Übungsfahrbahn. Das Problem liegt darin, daß es einen Punkt geben muss, an welchem die ÖPNV-Trasse die parallel verlaufende MIV-Fahrbahn verlässt, weil der ÖPNV im ehem. Übungsgelände in Richtung Universität abschwengt, während der MIV geradeaus zur Kohlenstraße weiter verläuft. Am ehemals geplanten Kreisel Pluwiger Straße/Behringstraße – Mittelachse Belvédère konnte der Übergang von der Mittellage in die Seitenlage zwanglos erfolgen;

nach der neuen Konzeption ist ein solcher Übergangspunkt viel schwieriger zu finden. Zudem ist aus verkehrlicher Sicht weiterhin eine Haltestelle so nah wie möglich an das Geo-Zentrum zu legen.

1. Am einfachsten ist folgende Lösung: Die ÖPNV-Trasse kommt in Mittellage aus dem Gelände Belvédère an dem künftigen Knotenpunkt mit der in etwa rechtwinklig kreuzenden Erschließungsachse über die Übungsfahrbahn an. Dort entsteht ein Kreisels oder ein sonstwie gestalteter Knotenpunkt, in welchem die ÖPNV-Trasse die gemeinsame Linienführung verlässt und mehr oder weniger geradeaus bis zum Rand der Übungsfahrbahn eine eigene Trasse erhält, um wie nach der bisher verfolgten Lösung weiter in Richtung Universität zu verlaufen. Vom Grundsatz her wäre dies dieselbe Lösung wie bisher nur mit einem verschobenen Kreisels.
2. Innerhalb des v.g. Knotenpunkts oder Kreisels findet der Versuch statt, die ÖPNV-Trasse unter Wahrung des Mindestradius von der Mittellage in die Seitenlage zu überführen, in der sie dann bis zu ihrem Abschnenken zur Universität hin parallel zur Erschließungsachse über das Gelände der ehem. Übungsfahrbahn verläuft.
3. Unter Wahrung der Mindestradien wird versucht, die ÖPNV-Trasse in ihrem Abschnitt parallel zur Erschließungsachse über das Übungsgelände ebenfalls in Mittellage zu führen. Eine solche Lösung hat aber zwangsläufig einen weiteren Knotenpunkt (Kreisels o.Ä.) an der Stelle zur Folge, an welcher die ÖPNV-Trasse zur Universität hin abschnenkt.

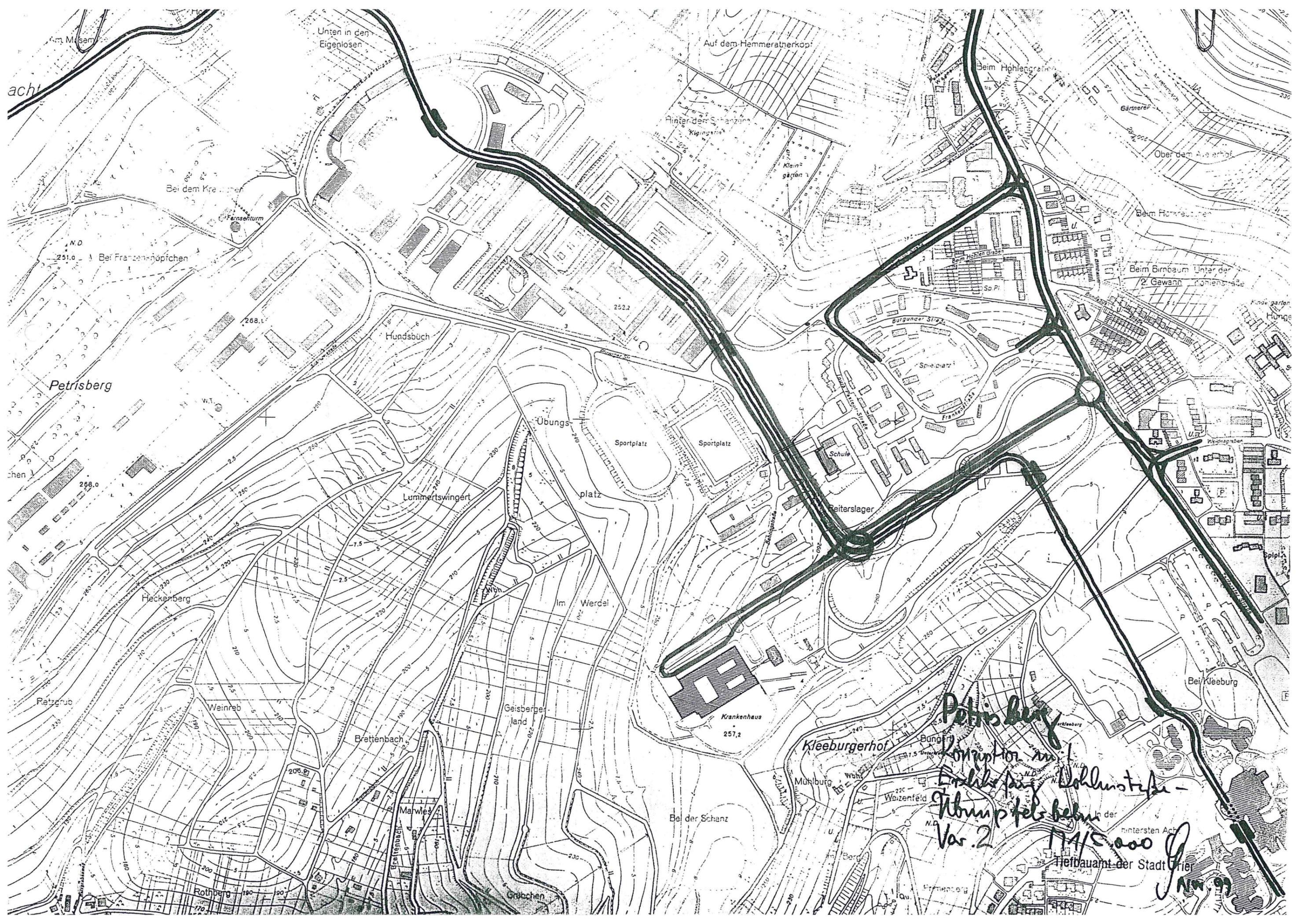
Aus Sicht der Verkehrsplanung ist es unverzichtbar, die gestalterischen Vorgaben einzuhalten, wenn die künftige ÖPNV-Trasse die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und tatsächlich Autoverkehr durch ÖPNV substituieren soll. Es widerspräche dem Sinn dieser Trasse auch völlig, wenn – z.B. aus Kostengründen oder aus Gründen architektonischer Gestaltung – der MIV und der ÖPNV abschnittsweise auf gemeinsamer Fläche verkehren müssten. Das Projekt „Petrisbergaufstieg,“ beinhaltet solche Größenordnungen, daß derart kleinliche Gesichtspunkte örtlich bedeutungslos sein müssen.

Hinsichtlich städtebaulicher Achsen sei aus Sicht der Verkehrsplanung ein abschließendes Wort gestattet: Es ist eigentlich (außer dem Flugzeugpassagier und dem Stadtplanleser) nur der nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Fahrradfahrer), der tatsächlich den Verlauf einer Achse, sei sie nun geradlinig, geknickt oder gekrümmt, wahrnimmt. Der Autofahrer fährt zu schnell, um den ihm zugeordneten geometrischen Genuss erleben zu können; zudem sollte er seine Aufmerksamkeit mehr dem Verkehr widmen. Der Fahrgast im Bus oder in der Straßenbahn ist entweder mit der Unterhaltung mit seinem Nachbarn oder mit einer Lektüre beschäftigt, oder er ist zu müde, um die Axialität einer Straße außer durch die Änderung der Seitenbeschleunigung zu bemerken. Mit anderen Worten: Die Bedeutung der Geometrie sollte innerhalb ihres Rahmens verbleiben.

Dez. V, Amt 61 und 66/Bis z.K.







Petrisberg

*Petrisberg*

*Projekt mit  
Erich Pöngel  
Abw. Pöngel  
Var. 2*

*11/5.000*

*Hebbaamt der Stadt Grier*

*11/99*

Unten in den  
Eigenlösen

Auf dem Hammeratherkopf

Beim Höhlengraben

Bei dem Krautgarten

Hinter der Schanzung

Gärtnerhof

Ober dem Ackerhof

Bei Franzenshöpchen

Beim Finkenrauten

Beim Birnbaum Unter der  
2. Gewinn Kohlenstraße

Hundsbüch

Übungsplatz

Sportplatz

Sportplatz

Schule

Reiterslager

Heckenberg

Lummertswingert

Im Werdel

Krankenhaus  
257,2

Bei Kleeburg

Retzen

Weinreb

Geisbergerland

Kleeburgerhof

Bungert

Brettenbach

Marwies

Mühlburg

Waisenfeld

Bei der Schanz

Rothberg

Gröbchen

Wald

untersten Acker

