

**Umgestaltung Wittenburger Straße 3. BA**  
**Bewertung der Varianten zur Verschwenkung der Gleislage**

Bewertungskriterium für das Planungsziel: Angleichung der Gleislage in den Bestand mit Schaffung regelkonformer Verhältnisse für den Rad- und Fußgängerverkehr (Radfahrstreifen, Gehwegbreiten)		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4	
		kurze Gleisverschwenkung im Einmündungsbereich Reiferbahn		lange Gleisverschwenkung außerhalb der Einmündung Reiferbahn		Gleisverschwenkung bis Beginn Fußgängerzone		Gleisverschwenkung zur durchgehenden Anordnung eines Radfahrstreifens	
		Bewertung	Pkt.	Bewertung	Pkt.	Bewertung	Pkt.	Bewertung	Pkt.
Verhältnisse für Fußgänger (Ziel: Gehwegbreite ≥ 1,80m)	Gehweg Nordseite	keine Verbesserung der Gehwegbreiten	2	keine Verbesserung der Gehwegbreiten	2	keine wesentliche Verbesserung der Breiten, jedoch im Bereich Haus Nr. 16 leichte Verbesserung	2	Herstellung größerer Gehwegbreiten → wesentliche Verbesserung der Verhältnisse	4
	Gehweg Südseite	Beibehaltung der vorh. guten Verhältnisse	4	Beibehaltung der vorh. guten Verhältnisse	4	Beibehaltung der vorh. guten Verhältnisse	4	geringfügige Reduzierung der Gehwegbreiten, jedoch noch immer gute Verhältnisse vorhanden	4
Verhältnisse für Straßenbahn (Ziel: Gewährleistung des Lichtraumprofils und Schaffung klar erkennbarer Verkehrsverhältnisse in Bezug auf den Kfz- und Radverkehr)	Bereich Einmündung Reiferbahn	Querung der Fahrbahn im Einmündungsbereich = unübersichtliche und unklare Verhältnisse → hohes Gefahrenpotential; Komforteinbußen für Fahrgäste aufgrund der engen Kurvenradien; erhöhter Verschleiß der Gleisanlage aufgrund geringer Kurvenradien in Kombination mit Gefällesituation (durch ständiges Einbringen von Bremskräften) → erhöhter Unterhaltungsaufwand verbunden mit Straßen- und Gleisperrungen	1	Querung der Einmündung Reiferbahn auf der südlichen Fahrbahnseite = klar geregelte Verkehrsverhältnisse	4	Querung der Einmündung Reiferbahn auf der südlichen Fahrbahnseite = klar geregelte Verkehrsverhältnisse	4	Querung der Einmündung Reiferbahn auf der südlichen Fahrbahnseite = klar geregelte Verkehrsverhältnisse	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str.	keine Veränderung; aufgrund geringer Gehwegbreiten auf der Nordseite ist eine zeitweise Mitbenutzung der Fahrbahn (Gleisbereich) durch Fußgänger und schiebende Radfahrer bei Begegnungsvorgängen notwendig	2	Verschwenkung der Gleisanlage von der Süd- auf die Nordseite → Wechsel der Fahrbahnseite durch die Straßenbahn erfordert eine LSA-Regelung, die Überholvorgänge von Kfz unterbindet, ansonsten unübersichtliche und unklare Verhältnisse → hohes Gefahrenpotential	1	bei Radverkehr nach Westen im östl. Bereich außerhalb der geregelten Radfahrerführung sind Probleme beim Begegnen zu erwarten, da die mangelhaften Breiten für Radfahrer nicht ausreichend erkennbar sind bzw. im Bereich Haus Nr. 15 und 16 keine Breiten vorhanden sind	2	Führung der Straßenbahn auf der südlichen Fahrbahnseite = klar geregelte Verkehrsverhältnisse	4
Verhältnisse für Radfahrer (Ziel: Schaffung einer separaten Radverkehrsfläche in westl. Fahrtrichtung)	Bereich Einmündung Reiferbahn	geregelte Radfahrerführung nach Westen erst ab Mitte der Einmündung mögl.; Radfahrer nach Osten kreuzen die Schienen spitzwinklig, um auf den vorh. Radfahrstreifen östl. der Einmündung zu gelangen (Unfallpotential)	3	geregelte Radfahrerführung gegeben (nach Westen auf der [richtigen] Fahrbahn Nordseite, nach Osten auf der [richtigen] Fahrbahn Südseite)	4	geregelte Radfahrerführung gegeben (nach Westen auf der Fahrbahn Nordseite, nach Osten auf der Fahrbahn Südseite)	4	geregelte Radfahrerführung gegeben (nach Westen auf der [richtigen] Fahrbahn Nordseite, nach Osten auf der [richtigen] Fahrbahn Südseite)	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str. - Fahrtrichtung nach Westen	keine Veränderung; keine separate Radfahrerführung nach Westen möglich, Erhalt der bisherigen Regelung: Nutzung des kombinierten Geh-/Radweges auf der Südseite → Nutzungs-konflikt Radfahrer/ Fußgänger; alternativ ist auch jetzt bereits zu beobachten, dass Radfahrer in der Fahrspur der Straßenbahn dieser entgegenfahren → hohes Gefahrenpotential	1	geregelte Radfahrerführung weder in östl. noch in westl. Richtung möglich, wenn Radfahrer nicht absteigen, wird das Gleis sehr spitzwinklig gekreuzt = hohe Unfallgefahr	1	geregelte Radfahrerführung nach Westen nicht möglich, da speziell im östlichen Bereich keine ausreichenden Breiten vorhanden	1	geregelte Radfahrerführung nach nach Westen auf dem durchgehenden Radfahrstreifen auf der (richtigen) Fahrbahn Nordseite bis in die Fußgängerzone Lübecker Straße	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str. - Fahrtrichtung nach Osten	geregelte Radfahrerführung nach Osten auf dem vorh. Radfahrstreifen	4	geregelte Radfahrerführung nach Osten auf der vorh. Radfahrstreifen	1	geregelte Radfahrerführung nach Osten auf der Fahrbahn Südseite im südlichen Gleisbereich gegeben	2	geregelte Radfahrerführung nach Osten auf der (richtigen) Fahrbahn Südseite im südlichen Gleisbereich gegeben	4
Verhältnisse für Kfz (Ziel: Schaffung klarer Verkehrsverhältnisse in Bezug auf den Straßenbahn und -Radverkehr)	Bereich Einmündung Reiferbahn	durch das Verschwenken der Straßenbahn entstehen unübersichtliche und unklare Verhältnisse (Rechtsabbiegen aus der Reiferbahn bei parallel fahrender Straßenbahn = Unfall; bei einer evtl. auf der Brücke wartenden Straßenbahn könnten Kfz versuchen, die Bahn zu überholen → großes Gefahrenpotential sowohl durch abbiegende Kfz, aber auch durch geradeaus in den Gleisbereich einfahrende Kfz	1	klare Verhältnisse im Einmündungsbereich	4	klare Verhältnisse im Einmündungsbereich	4	klare Verhältnisse im Einmündungsbereich	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str.	klare Verhältnisse durch Markierung des Radfahrstreifens	4	Verschwenkung der Gleisanlage von der Süd- auf die Nordseite → Wechsel der Fahrbahnseite durch die Straßenbahn erfordert eine LSA-Regelung, die Überholvorgänge von Kfz unterbindet, ansonsten unübersichtliche und unklare Verhältnisse → hohes Gefahrenpotential	1	Verschwenkung der Gleisanlage von der Südseite in die Fahrbahnmitte → Wechsel der Fahrbahnseite durch die Straßenbahn erfordert eine LSA-Regelung, die Überholvorgänge von Kfz unterbindet, ansonsten unübersichtliche und unklare Verhältnisse → hohes Gefahrenpotential	1	klare Verhältnisse durch durchgängige Führung im Gleisbereich (wie auch westl. der Brücke DBAG)	4
Verkehrssicherheit gegenüber der Ist-Situation	Bereich Einmündung Reiferbahn	Verschlechterung	1	keine Veränderung	4	keine Veränderung	4	keine Veränderung	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str.	keine Veränderung	2	Verschlechterung	1	Verschlechterung	1	Verbesserung durch klar geregelte Radfahr- und Kfz-Führung	4
Verkehrsablauf	Bereich Einmündung Reiferbahn	ungenügend, da hohes Gefährdungspotential	1	eindeutig geregelt	4	eindeutig geregelt	4	eindeutig geregelt	4
	Bereich zwischen Reiferbahn und Lübecker Str.	geregelt	3	ungenügend, da hohes Gefährdungspotential	1	ungenügend, da hohes Gefährdungspotential	1	eindeutig geregelt	4
Baulänge → Bauzeit		60 m	4	96 m	3	183 m	2	208 m	1
<b>Zusammenfassung (höchster Punktwert = beste Lösung)</b>		Summe	<b>33</b>	Summe	<b>35</b>	Summe	<b>36</b>	Summe	<b>53</b>

Legende Punktebewertung      4=sehr gut (beste Bewertung)    3=gut    2=ausreichend    1=ungenügend (ungünstigste Bewertung)