

Amt für Verkehr und Straßenbau <b>TOP 5</b>	Vorlagen-Nr: 04/0845	öffentlich
<b>Neuer Stadtring / Lappan, Staulinie, Staugraben</b>		
Beratungsfolge: Verkehrsausschuss, Ausschuss für Stadtplanung und Bauen		

**Bericht:**

Das grundlegende Konzept des Neuen Stadtrings ist 2003 den Fachausschüssen und dem Rat vorgestellt worden. Es beinhaltet die Idee einer erweiterten Innenstadt, die benachbarte Bereiche einbezieht und von einem Straßensystem, das bereits heute existiert, umschlossen wird. Ein wesentlicher Baustein ist die Umgestaltung der zentralen Achse Lappan-Staulinie/Staugraben, die zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel verläuft und eine starke Anziehungskraft auf den Durchgangsverkehr ausübt. Damit wirkt sie heute stark trennend. Für diesen Bereich soll eine nachhaltige Aufwertung und integrierende Wirkung erzielt werden, hin zu einem städtischen multifunktionalen Straßenzug mit Boulevardcharakter (vgl. „Zielkonzept Innenstadt 2008“). Erreicht werden soll dies durch eine Dämpfung des Kfz-Verkehrs, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine verbesserte Verknüpfung zwischen den beiden Seiten. Zugunsten einer besseren Erreichbarkeit der Innenstadt für den Zielverkehr soll der innerstädtische Durchgangsverkehr vermehrt auf den Autobahnring verlagert werden, um einen insgesamt „harmonisierten“ Verkehrsablauf zu erreichen. Für die Lappan-Kreuzung mit der meistfrequentierten zentralen Bushaltestelle im Stadtgebiet ist ein funktionsgerechter Umbau vorgesehen, der zudem die Bedingungen für die ÖPNV-Nutzer verbessert. Insgesamt wird sich damit ein attraktiver, multifunktionaler Stadtraum herausbilden, der den funktionalen Ansprüchen gerecht wird und zum Verweilen einlädt. Für die erste Ideenfindung einer Umgestaltung des gesamten Bereiches ist im August 2003 ein workshop mit verschiedenen Planungsbüros durchgeführt worden.

Auf Basis des Konzepts ist der Bereich zwischen Pferdemarkt und Stautor im vergangenen Jahr durchgeplant worden. Diese Weiterentwicklung ist den nachstehenden Leitvorstellungen gefolgt:

- Integration, Überwindung der Barrierewirkung durch Aufwertung der Verbindungen zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel
- Charakter eines städtischen Aufenthalts-, Geschäfts- und Verkehrsraumes
- Gleichrangige und angemessene Beachtung aller funktionalen Ansprüche: *Aufenthaltsraum, Verkehrsfunktion für Kfz-, Bus-, Fußgänger- und Fahrradverkehr, Anlieferfunktion für anliegende Geschäfte*
- Finanzielle Machbarkeit durch bestandsnahen Umbauentwurf und realistischen Maßnahmenumfang

Der vorliegende Umbauentwurf stellt sich wie folgt dar:

## 1. Lappan-Kreuzung

Der Lappan ist mit mehr als 13.000 täglichen Ein-, Aus- und Umstiegen die mit Abstand meistfrequentierte Haltestelle in Oldenburg. Die Situation für den ÖPNV wird durch den nachfragegerechten Haltestellenausbau nachhaltig verbessert. Durch den Umbau werden die Wartefläche vergrößert und 2 neue Haltestellenpositionen geschaffen, die eine direkte Führung von Linien im Heiligengeistwall und Staugraben ermöglichen (u. a. Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplans) und damit die Staulinie entlasten. Die Lappan-Kreuzung erhält Furten für die ebenerdige Fußgängerquerung, wodurch nicht nur die Verknüpfung der einzelnen Haltestellenbereiche, sondern auch die Verbindung zum Bahnhofsviertel und zum Horst-Janssen-Museum nachhaltig verbessert wird. Die heutige Tunnelanlage wird aufgegeben. Die Verkehrsfläche der Fahrbahnen wird deutlich reduziert. Die heute fast ausschließlich vom Fahrverkehr dominierte Kreuzung kann unter Einbeziehung neu gewonnener Nebenflächen als attraktiver Platzbereich umgestaltet werden und bildet auch den Einstieg in die beabsichtigte Umgestaltung des Alleeweges längs des anschließenden Wallgrabens als „Boulevard am Wasser“.

Die Leitzentrale der VWG auf der Nordostseite der Kreuzung wird aufgegeben und kann zurückgebaut werden. Damit wird die Voraussetzung für eine Schließung der Platzkante an dieser städtebaulich exponierten Stelle geschaffen. Im Haltestellenbereich vor der Mobilitätszentrale soll ein neuer, in die Platzgestaltung integrierter transparenter Bau die Funktion des Service-Centers, der Mobilitätszentrale und ggf. einen Kiosk und ein öffentliches WC erhalten.

Die ebenfalls stark frequentierte Haltestelle Staustraße erhält in der Staulinie und im Staugraben angemessene Warteflächen und Unterstände für Fahrgäste.

## 2. Staulinie / Staugraben

Der durchfahrende Kfz-Verkehr verbleibt auf beiden Seiten. Staugraben und Staulinie erhalten gegenüber heute verringerte Fahrbahnquerschnitte zugunsten breiterer Nebenanlagen. Der Umbau ermöglicht ein ausgewogeneres Nebeneinander der unterschiedlichen Ansprüche an diesen Stadtraum: er schafft eine flexibel nutzbare Park- und Anlieferspur, verbreiterte Gehwege auf der Geschäftsseite und eine bessere Führung des Radverkehrs mit zielnahen Abstellanlagen. Durch die ebenerdige Führung der Fußgängerquerung an der Lappan-Kreuzung, den Ersatz der abgängigen Brücke über die Haaren im Verlauf der Osterstraße als zukünftige Fußgängerbrücke und die Schaffung einer weiteren neuen Brücke wird die Verbindung über die Straßen und die Haaren wesentlich verbessert. Die Aufgabe der aus Gründen der Verkehrssicherheit problematischen Linksparkstände an der Staulinie schafft Raum für die Nutzung des Grünbereichs entlang der Haaren als Flanierbereich und verbessert die Lebensbedingungen der vorhandenen Bäume. Insgesamt entsteht ein städtischer Aufenthaltsraum, der den Verkehr bewusst in die Atmosphäre einbezieht. Dem Kfz-Verkehr stehen weiterhin Staugraben und Staulinie zur Verfügung, an der Lappan-Kreuzung sind zusätzliche Abbiegemöglichkeiten vorgesehen, insbesondere das Linksabbiegen aus der Straße Am Stadtmuseum in die Moslestraße. Staulinie und Staugraben sollen zukünftig über jeweils zwei Fahrstreifen verfügen, wobei in der Staulinie der rechte vor allem, aber nicht ausschließlich der Abwicklung des Linien-

busverkehrs dient. Insgesamt wird die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs für den durchfahrenden Kfz-Verkehr gegenüber heute reduziert, was dem Ziel der Schaffung eines neuen Charakters für diesen Raum durch Dämpfung des Verkehrs entspricht. Mit den Einstellmöglichkeiten der Lichtsignalanlagen Pferdemarkt und Stautor an den Zufahrten in den Straßenzug können verkehrslenkende Aspekte im Sinne des Stadtrings erzielt werden.

Das Konzept verfolgt damit die anfangs genannten Ziele für diesen Stadtraum mit einigen Veränderungen gegenüber der ursprünglichen Idee. So wird der neue Charakter der Straße auf beide Seiten, Staulinie und Staugraben, bezogen und gleichzeitig eine bestandsnahe und damit finanzierbare Lösung erreicht, die den vielfältigen Ansprüchen an diesen Straßenzug gerecht wird. Die vorhandenen Kreiselpferdemarkt und Stautor können in ihrer Form erhalten werden. Ein Umbau des Bereichs Am Stadtmuseum zwischen Pferdemarkt und Lappan verlangt einen hohen Mitteleinsatz und soll daher zunächst späteren Entwicklungen vorbehalten bleiben. Perspektivisch sind zusätzliche Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Auch eine Umgestaltung des Bereichs Stautor und der zwischen der Staulinie und dem Staugraben über der gedeckelten Haaren befindlichen Parkplätze bleibt weiteren Entwicklungen vorbehalten. Gegenüber einer Verlagerung des durchfahrenden Kfz-Verkehrs aus der Staulinie in den Staugraben stellt die vorliegende Planung einen geringeren Eingriff in die Leistungsfähigkeit dar.

### **Nächste Schritte**

Als nächster Schritt wird die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr in Form einer Simulation des zukünftigen Verkehrsablaufs durchgeführt. Ziel ist die funktionale Überprüfung der geplanten Verkehrsabläufe. Die Ergebnisse werden bis April dem Ausschuss vorgestellt.

Die Verwaltung beabsichtigt, bis April einen Antrag auf Gewährung von Fördermitteln nach dem GVFG für die Haltestellenmaßnahmen Lappan und Staustraße zu stellen. Dazu sind in den kommenden Monaten die Kosten der einzelnen Maßnahmen zu ermitteln. Unter der Voraussetzung der Gewährung entsprechender Fördermittel kann im Jahr 2006 voraussichtlich mit der Umgestaltung im Bereich der Haltestelle Staustraße, in den folgenden Jahren dann mit den Bereichen Lappan und Staulinie begonnen werden. Die Baumaßnahmen sind noch mit den weiteren anstehenden Maßnahmen im Innenstadtbereich zu koordinieren.

Ein bereits in Bearbeitung befindliches Baumgutachten soll den Zustand und die Lebenserwartung der Bäume an der Staulinie klären und damit Aufschluss geben über die Fragen der Einbeziehung des vorhandenen Bestands in die weitere Planung.

Parallel sollen über eine Fortführung des Workshops bis zum Sommer d.J. konkrete Vorschläge für eine Gestaltung der Bereiche an der Haaren, der neuen Nebenanlagen und des zukünftigen Haltestellenbereichs am Lappan erarbeitet werden. Diese sollen in die Ausführungsplanung einfließen.

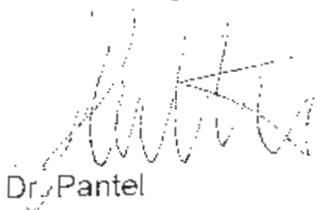
**Finanzielle Auswirkungen:**

Die beabsichtigten Umbauten der Haltestellenbereiche Lappan und Staustraße sind förderfähige GVFG-Maßnahmen für den ÖPNV mit einem Förderanteil von bis zu 75% der förderfähigen Kosten. Der Umbau der Haltestellen wird zudem mit Mitteln aus dem Förderfonds des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen gefördert. Der Bereich der Staulinie und des Staugraben zwischen den beiden Haltestellenmaßnahmen ist voraussichtlich nicht förderfähig. Die Stadt hat hier die Gesamtkosten zu tragen. Aus diesem Grunde wurde ein bestandsnaher Umbauentwurf erstellt.

Die genauen Kosten der einzelnen Maßnahmen werden in den kommenden Monaten kalkuliert. Die Verwaltung wird nach Vorliegen der Zahlen dem Ausschuss berichten.

Um Kenntnisnahme wird gebeten.

In Vertretung



Dr. Pantel