



Amt für Mobilität und Tiefbau

22.05.2025

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Teigelmeister

Telefon: 492-6671

Teigelmeister@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Hafenstraße - DB Unterführung
- Grundsatzbeschluss -

Beratungsfolge

03.06.2025	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
18.06.2025	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
26.06.2025	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
02.07.2025	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Hauptausschuss beschließt, den Prozess zur Entwicklung einer städtebaulichen Aufwertung und nachhaltigen Mobilität im Bereich der Hafenstraße / Albersloher Weg einzuleiten. Ziel ist eine zukunftsfähige und mittel- bis langfristig umsetzbare Planung für die stadträumliche Neugestaltung. Hierzu sollen integrierte Entwicklungsszenarien erarbeitet und unter frühzeitiger Einbeziehung der Öffentlichkeit in einer Gesamtplanung Hafenstraße zusammengeführt werden. (Grundsatzbeschluss)
2. Der Hauptausschuss nimmt die bisherigen Aktivitäten der Verwaltung zur stadträumlichen Entwicklung des Areals zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, diese im Sinne des Beschlusspunktes 1 fortzuführen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster zunächst erste Planungskosten in Höhe von ca. 125.000 € entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet.

Die v.g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen

Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4146	Hafenstraße, DB Unterführung			
Auszahlungen			2025	25.000	
			2026	50.000	
			2027	50.000	
Summe aller Auszahlungen				125.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2025 nicht veranschlagt. Sie werden im Rahmen des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft bereit gestellt (2025) bzw. in den Haushaltsplanentwurf 2026/2027 aufgenommen (2026 + 2027).

Begründung:

Ausgangssituation:

Die Hafenstraße stellt eine der zentralen Verbindungen zwischen Innenstadt und dem Hafengebiet dar. In der Verlängerung als Albersloher Weg stellt sie gleichzeitig eine der bedeutenden städtischen Ein- und Ausfallstraßen dar.

Das große Nadelöhr bilden die Unterführungen der Hafenstraße mit den beiden Bogenbrücken. Beide Bauwerke aus dem Baujahr 1898/1899 besitzen geringe Durchfahrtshöhen und Breiten, die eine nachhaltige Verbesserung der Verbindungsqualität und Verkehrssituation nicht ermöglichen. Bedingt durch ihr Alter werden mittel- bis langfristig umfangreiche Sanierungsarbeiten bzw. Ersatzneubauten immer wahrscheinlicher. Die Bahn ist Eigentümerin der Brücken und untersucht den baulichen Zustand regelmäßig, derzeit wird dieser noch nicht als sanierungsbedürftig eingeschätzt.

Wann sich der bauliche Zustand der beiden Brücken signifikant verschlechtert, kann derzeit nicht prognostiziert werden. Die Planung für den Austausch der Brücken würde nach Einschätzung der Verwaltung inkl. des notwendigen Planfeststellungsverfahrens allerdings 10 bis 15 Jahre dauern. Gleichzeitig bietet eine solche Planung die Möglichkeit, den Gesamtbereich inkl. der Unterführungen städtebaulich neu zu ordnen und insgesamt aufzuwerten. Mit dem jetzigen Einstieg in die Planungsüberlegungen möchte die Verwaltung frühzeitig – und damit ohne den Druck eines drohenden Brückenversagens – eine Grundlage für die Planung schaffen.

Der Knotenpunkt Albersloher Weg / Bernhard-Ernst-Straße / Hansaring / Bremer Straße und Hafenstraße ist mit dem heutigen Verkehrsaufkommen schon überlastet.

Der derzeitige Raum für Fuß- und Radverkehr ist zu gering dimensioniert. Der Busverkehr fährt in den Spitzenstunden mit hohen Zeitverlusten, da er gemeinsam mit dem MIV geführt wird. Verzögerungen an dem überlasteten Knotenpunkt führen zu einem unzuverlässigen ÖPNV-Angebot. Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen für den Knotenpunkt im Bestand eine Qualitätsstufe F und damit eine Überlastung aus.

Im Umfeld der Unterführung und des Knotenpunktes entstehen aktuell und zukünftig neue Strukturen, die voraussichtlich neues Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern erzeugen und für deren

Vernetzung mit der Innenstadt eine qualitätsvolle Anbindung inklusive einer leistungsfähigen Bahnunterführung erforderlich ist.

Zu nennen sind hier

- Hafenmarkt
- Stadthaus 4
- Stadthäfen Nord (BP 600)
- Drei Schwestern (BP 649)
- Stadthafen I (BP 541)
- Modellquartier 3 (BP 642)
- Gasometer (BP 626)

Vor diesem Hintergrund wurde 2019 die Ingenieurgesellschaft NTS aus Münster mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt (V/0217/2019). Ziel war es, die Möglichkeit einer Verlagerung der Verkehrsachse durch eine neue Verkehrsführung auf ihre technische Umsetzbarkeit zu prüfen. Die Studie untersuchte fünf mögliche Varianten einer neuen Verkehrsführung zwischen dem Albersloher Weg und der Hafenstraße. Zwei dieser Varianten erscheinen realisierbar, während die übrigen drei aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar sind.

Brücken über der Hafenstraße

Eine Verbreiterung der Querschnitte im Bestand wird auf Grund von betriebsbedingten Vorgaben der DB ausgeschlossen und stellt aus Sicht der Verwaltung auch nicht die Vorzugsvariante dar. Die Brücken befinden sich in der Unterhaltungspflicht der DB InfraGO und weisen zum heutigen Zeitpunkt keine gravierenden Mängel auf, sodass ein unmittelbarer Handlungsbedarf noch nicht gegeben ist. Bedingt durch ihr Alter werden mittel- bis langfristig umfangreiche Sanierungsarbeiten bzw. Ersatzneubauten immer wahrscheinlicher. Die Planungen aller Beteiligten müssen aufeinander abgestimmt werden und eine Bauleitplanung in Verbindung mit einem Planfeststellungsverfahren ist durchzuführen. Für die bauliche Durchführung des Projektes sind Umleitungen und Streckensperrungen der Bahn erforderlich, die mehrere Jahre vor Beginn der Bauarbeiten koordiniert und angemeldet werden müssen. Wichtige und bedeutende Verbindungsstraße werden dabei tangiert (Albersloher Weg, Hafenstraße, Hansaring), wo im Vorfeld weitreichende Planungen für die Abwicklung der Verkehre während der Bauzeit erforderlich sind.

Ein weiteres Szenario wäre es, wenn die Standsicherheit von mindestens eines der beiden Bauwerke plötzlich und unerwartet nicht mehr gegeben ist. Zu diesem Zeitpunkt muss eine Planung in städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht vorliegen, wenn diese zu diesem Zeitpunkt bei der Durchführung Berücksichtigung finden soll.

Um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Umsetzung der verkehrstechnischen und städtebaulichen Interessen zu gewährleisten, ist der Beginn der Planungen zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich. Mit diesen Planungen kann die Stadt dann sowohl bei der DB als auch bei potentiellen Fördergebern ihre Ansprüche an eine Aufwertung des Bereichs anmelden und als Trägerin der städtebaulichen Planungshoheit auch sichern.

Verkehrliche Auswirkung:

Anhand der Prognose, die der Machbarkeitsstudie zu Grunde liegt, als auch der aktuellen Verkehrsuntersuchungen zur Entwicklung des Stadthafen I, dem Vorhaben Drei Schwestern sowie Stadthäfen Nord ist an dem Knotenpunkt mit steigenden Verkehrsmengen zu rechnen. Zuwachs tritt insbesondere am Albersloher Weg und der Hafenstraße auf. Die Verkehrsuntersuchungen weisen auf dem Albersloher Weg einen Zuwachs von derzeit ca. 18.000 auf ca. 22.000 Kfz/24h und auf der Hafenstr. einen Zuwachs von derzeit ca. 15.300 auf ca. 19.000 Kfz/24h aus. Die Bremer Str. und der Hansaring bleiben mit ca. 8.000 bzw. ca. 10.000 Kfz/24h nahezu unverändert.

Anpassung der Verkehrsführung am Knotenpunkt:

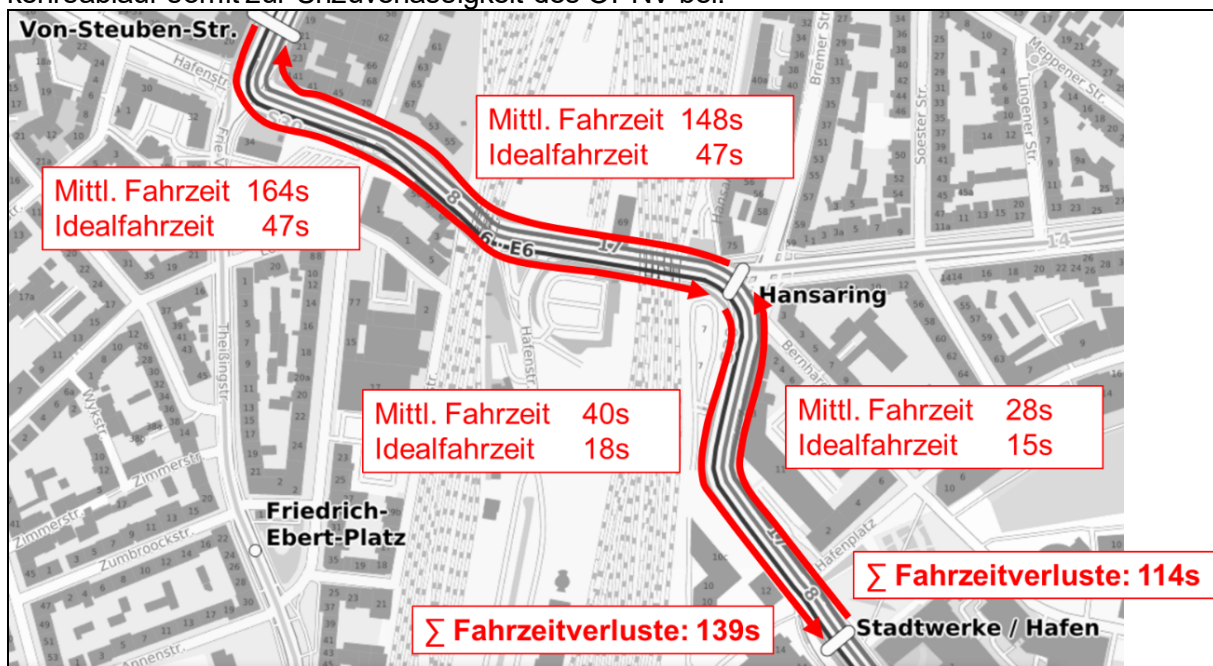
Die Hauptfahrbeziehung ist beim Kfz-Verkehr (MIV und ÖPNV) die Verbindung zwischen Hafenstr. und Albersloher Weg. Beim Radverkehr ist das Aufkommen zwischen Hafenstr. und Albersloher Weg ähnlich hoch wie zwischen Hafenstr. und Hansaring.

Die heutige Verkehrsführung im Knotenpunkt ist somit für die meisten Fahrbeziehungen nicht optimal. Die Flächenverteilung ermöglicht außerdem keine Bevorrechtigung des ÖPNV. Die Anknüpfung der Bernhard-Ernst-Str. im Knotenpunkt erhöht darüber hinaus die Komplexität des Knotenpunkts zum Nachteil des Verkehrsablaufs.

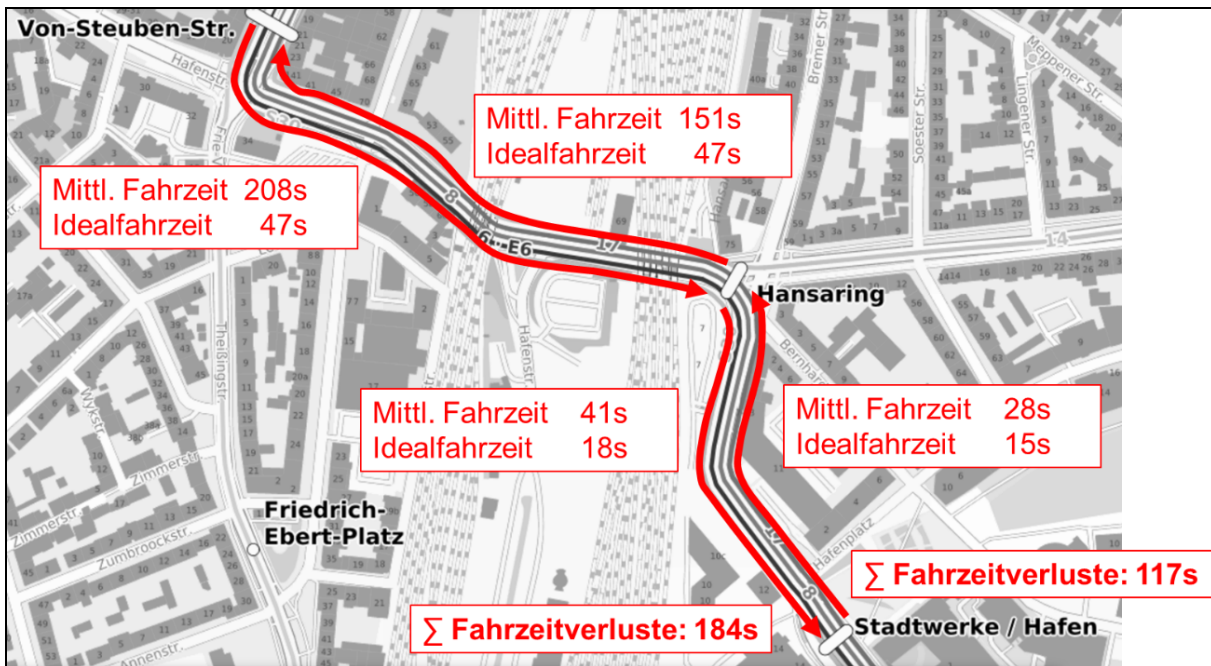
Die durchgeführte Machbarkeitsstudie weist anhand dieser Erkenntnisse daher Varianten aus, die zunächst die vielfältigen Zufahrten entflechten und die Hauptfahrbeziehungen stärker berücksichtigen.

Verkehrsfluss des ÖPNV:

Im Bestand treten für den ÖPNV in den Spitzen zum Teil erhebliche Verlustzeiten auf. Die folgenden Abbildungen 1 und 2 zeigen die mittlere Fahrzeit sowie die Idealfahrzeit (Fahrzeit ohne Behinderung und ohne Halt an Lichtsignalanlagen). Mit der Differenz aus beiden Angaben wurden die Fahrzeitverluste ermittelt, die im Mittel bei 139s bzw. 184s liegen. Die maximalen Zeitverluste sind entsprechend erheblich höher und erreichen bis zu 8 Minuten. Neben den Zeitverlusten trägt der unsichere Verkehrsablauf somit zur Unzuverlässigkeit des ÖPNV bei.



1 Abbildung: ÖPNV-Fahr- und Verlustzeit in der Morgenspitze (Winter 2023/2024)



2 Abbildung: ÖPNV-Fahr- und Verlustzeit in der Abendspitze (Winter 2023/2024)

Mit Einrichtung der Bussonderfahrstreifen und einer Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeit der Idealfahrzeit nahekkommt. Darüber hinaus sinkt die Varianz der Fahrzeit, die Zuverlässigkeit steigt.

Verkehrsfluss des Fuß- und Radverkehrs

Im Bestand ist der Raum für den Fuß- und Radverkehr so eng, dass in beiden Fahrtrichtungen nur eine Begegnung eines zu Fußgehenden und eines Radfahrenden möglich ist. Bereits die Nutzung durch Lastenräder oder Kinderwagen erschweren Begegnungen, zu Fußgehende können einander nur unter Nutzung des Radwegs ausweichen. Diese Situation besteht, obwohl es sich bei der Bahnunterführung Hafenstraße auch für den Fuß- und Radverkehr um wichtige Verbindungen handelt (u.a. Veloroute 10 Sendenhorst-Münster entsprechend des Fahrradnetzes 2.0).

In der Machbarkeitsstudie werden mit bzw. ohne eigenständige Tunnellage für den Fuß- und Radverkehr verschiedene Varianten verfolgt. Ziel ist in allen Varianten eine umwegarme Führung mit geringem Querungsbedarf. Insbesondere soll dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Raum gegeben werden sodass auch Überholvorgänge bspw. zwischen zwei Fahrrädern möglich werden.

Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs

Für den MIV bleibt analog zum Bestand ein Fahrstreifen je Richtung erhalten. Veränderungen treten vor allem im Ablauf am Knotenpunkt auf. Heute ist die stärkste Fahrbeziehung Hafenstr. – Albersloher Weg sowie dessen Gegenrichtung eine Abbiegebeziehung. Mit der Umgestaltung wird diese Verbindung in allen Varianten die Geradeausfahrbeziehung. Mit der Umgestaltung der Knotenpunkte ergibt sich auch eine neue Schaltung des Signalprogramms. Mit der Machbarkeitsstudie wurden überschlägige Signalprogramme zur Abschätzung des Verkehrsablaufs entwickelt. Die entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnung weist die Qualitätsstufe D aus.

Um zu bewerten, ob sich die neue Knotenpunktgestaltung mit erheblich höherer Belastung an den Folgeknoten entlang der Hafenstraße auswirkt und gegebenenfalls auch den Ludgeriplatz überlastet, wurden die Freigabezeiten in Richtung Hafenstraße verglichen. Dabei zeigt sich, dass die Summe dieser in Richtung Hafenstraße nahezu unverändert bleibt. Sie ist jedoch gleichmäßiger verteilt, sodass sich die Freigabezeit zu Gunsten des Zuflusses vom Albersloher Weg verschiebt.

Es ist somit, auch unter Berücksichtigung des oben beschriebenen und zu erwartenden Zuwachses des Verkehrsaufkommens in der Prognose, im Verlauf der Hafenstraße, mit höherem Verkehrsauf-

kommen zu rechnen. Die Kapazitätserhöhung des Knotenpunkts für den MIV ist jedoch nicht so groß, dass eine Überlastung im weiteren Straßenverlauf zu erwarten ist.

Variantenbetrachtung der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie hat verschiedene mögliche Varianten einer Linienführung und Querschnittsaufteilung der neuen Verkehrsachse entwickelt. Dabei wurde vorrangig die technische Einbindung und Umsetzbarkeit (Höhenabwicklung, Feuerwehraufstellflächen, Längsneigungen, etc.) betrachtet. Verkehrsplanerisch wurde auf folgende Randbedingungen ein Augenmerk gelegt:

- Die Zufahrt Bernard-Ernst-Str. kann zur Verbesserung der Übersichtlichkeit des Knotenpunktes abgebunden werden. Die Verbindung wird nur für den Radverkehr aufrechterhalten
- Die Bremer Straße wird als eigenständige Einmündung an den Hansaring angeknüpft
- Die Führung für den Radverkehr wird verbessert, je nach Variante in separater Führung oder straßenbegleitend mit Mindestbreiten von 3m
- Verbreiterung der unterdimensionierten Gehwege
- Die Verbindung Hafenstr. – Albersloher Weg erhält in beiden Richtungen einen durchgängigen Bussonderfahrstreifen, die parallelen Fahrstreifen für den MIV werden in dieser Fahrbeziehung zum Geradeausfahrstreifen
- Veränderung ab Kreuzung Albersloher Weg/ Hafenweg (die Spurreduzierung vor dem Hafenweg stadteinwärts bleibt zunächst unbeachtet)
- Das Linkseinbiegen zwischen den Bahngleisen von der Hafenstraße zum Güterbahnhof sollte ermöglicht werden
- Abstand von 10-15m von den bestehenden Gewölbebauwerken

Ein weiterer Aspekt bei der Planung einer neuen Linienführung ist das Aufrechterhalten der Verkehrsverbindung während einer Bauzeit. Durch die neue Lage der Unterführung kann der Verkehrsverbindung der vorhandenen Unterführungen über die gesamte Bauzeit bestehen bleiben. Nach Freigabe der neuen Verbindung wird die jetzige Unterführung für den motorisierten Individualverkehr aufgegeben.

Bei den Variantenbetrachtungen, wo eine Rad- und Fußwegverbindung in den vorhandenen Unterführungen vorgesehen ist, werden neue zusätzliche tragende Konstruktionen eingebaut, sodass die vorhandenen Bogenbrücken gesichert werden und keine tragenden Funktion mehr besitzen. Die Querschnitte der neuen tragenden Konstruktionen besitzen ausreichende Abmessungen zur Sicherstellung einer Rad- und Fußwegverbindung.

Aus den Vorgaben wurden zunächst 5 Varianten entwickelt und anschließend bewertet. Es haben sich zwei Varianten herausgestellt, die im weiteren Verlauf des Projektes als Grundlage für die Entwicklung einer Vorzugsvariante herangezogen werden. Hierbei werden dann die weiteren Stakeholder mit einbezogen.

Liegenschaftliche Aspekte

Die Stadt Münster hat mit Blick auf die beabsichtigte Maßnahme bereits in der Vergangenheit eine umfangreiche Flächenvorsorge betrieben und einen Großteil der für die Umstrukturierung notwendigen Flächen in ihr Eigentum gebracht. Die Flächen der Gleiskörper befinden sich im Eigentum der DB. Die Umsetzung der geplanten Veränderung wird allerdings die Erschließung und Anbindung angrenzender Privatgrundstücke gegenüber dem Bestand verändern, so dass im Rahmen des Planungsprozesses eine intensive Einbindung der tangierten Anlieger vorgesehen ist.

Städtebauliche Aspekte:

Die Machbarkeitsstudie untersuchte im Wesentlichen die verkehrstechnischen Möglichkeiten und Auswirkungen, städtebauliche Planungsaspekte und Entwicklungsziele sind nicht Inhalt der Studie. Das Ziel der weiteren Bearbeitung ist eine ganzheitlich und integrativ geplante Umstrukturierung des Stadtgebiets, die es ermöglicht, attraktive und nachhaltige urbane Räume zu schaffen und zu entwickeln. Nachfolgend werden die potenziellen städtebaulichen Auswirkungen, mögliche Bebauungsstrukturen und Flächenentwicklungspotenziale beschrieben.



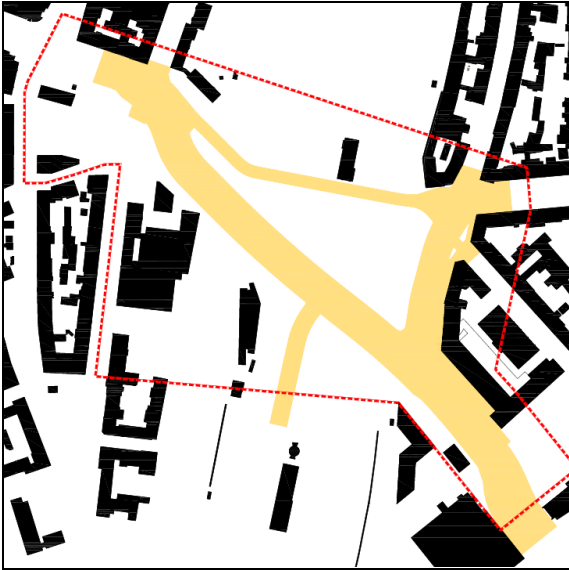
3 Abbildung: Verlauf der Unterführung | Albersloher Weg - Hafenstraße

Grundsätzlich würde ein Neubau der Unterführungen die Verbindung zwischen Innenstadt und Hafen stärken und somit zur Aufwertung beider Bereiche beitragen. Insbesondere durch eine verbesserte Rad- und Fußverkehrsanbindung könnte die Attraktivität des Hafens gesteigert werden und positive Impulse für dessen weitere Entwicklung setzen.

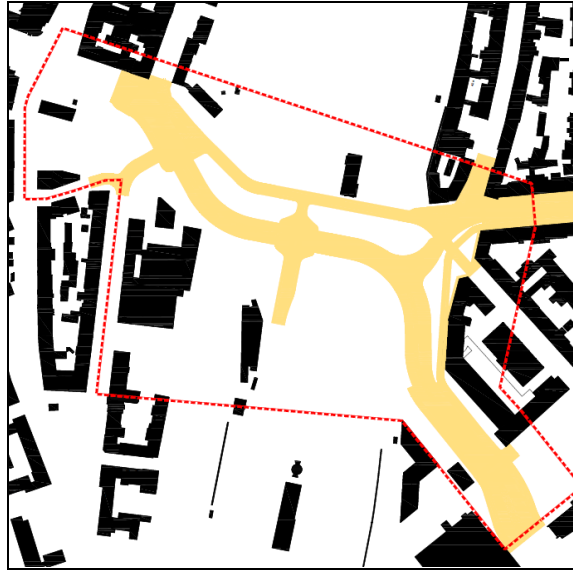
Weitere städtebauliche Auswirkungen müssen im weiteren Verfahren bewertet werden. Wichtige Kriterien wie zukünftige Nutzungs- und Bebauungsstrukturen, die Einbindung des öffentlichen Raums sowie Sichtbeziehungen und Synergieeffekte müssen weiter untersucht werden, um somit eine klare Leitidee für die städtebauliche Entwicklung herbeizuführen. Beide der schon erarbeiteten Planungsvarianten bieten durchaus Chancen zur Verbesserung der verkehrlichen sowie städtebaulichen Ausgangssituation und zur Stärkung des Hafengebiets.

Besonders sensibel sind aus hochbaulicher und freiraumplanerischer Sicht die Übergangsbereiche zwischen der bestehenden Infrastruktur und der neuen Verkehrsachse. Insbesondere für die sogenannte "Gleisinsel", also der Bereich zwischen der östlichen und westlichen Schienenführung, existiert derzeit noch keine langfristige Entwicklungsperspektive. Die Entwicklung der S-Bahn Münsterland spielt bei den weiteren Betrachtungen in dem Entwicklungskonzept eine große Rolle.

Die Verwaltung möchte sicherstellen, dass die Überplanung des gesamten betrachteten Gebiets nicht nur funktionellen Anforderungen genügt, sondern auch eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und zur urbanen Entwicklung beiträgt.



4 Abbildung: Verkehrsführung Variante A



5 Abbildung: Verkehrsführung Variante E

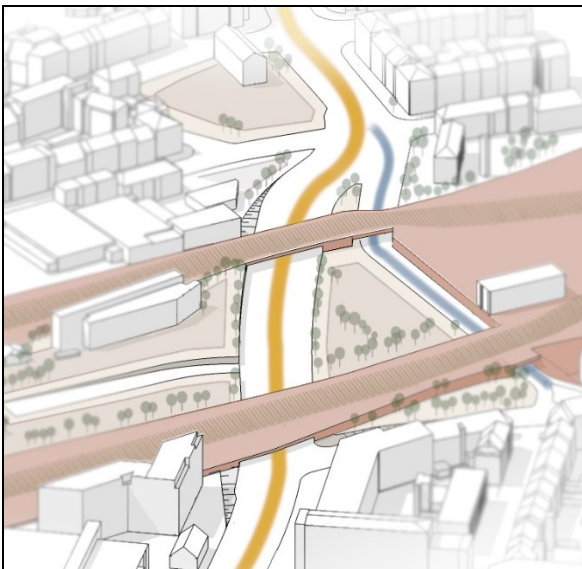


Abbildung 6: Stadtraum Variante A

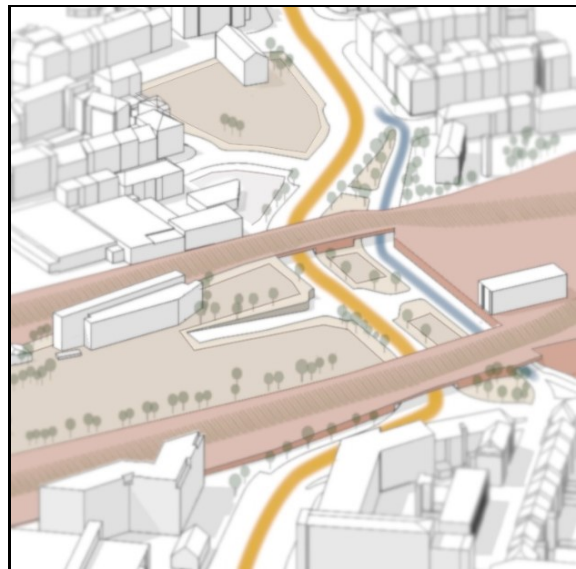


Abbildung 7: Stadtraum Variante E

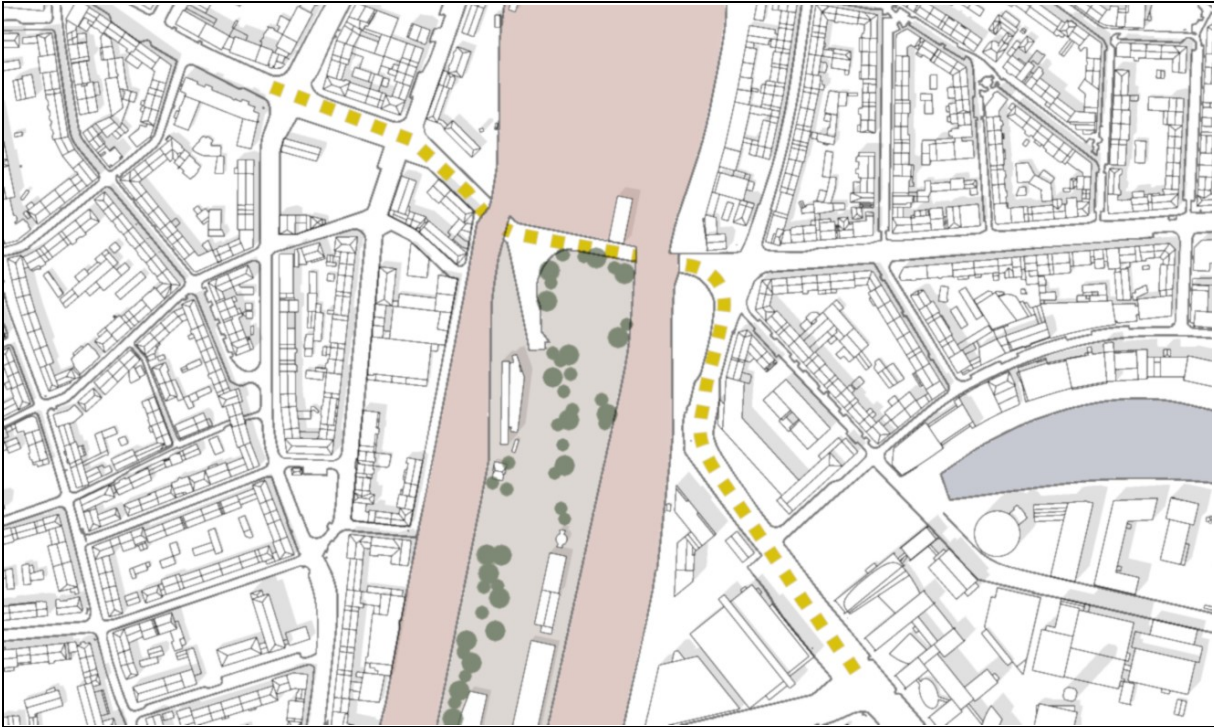
Mögliche Bebauung und Flächenentwicklung:

Im weiteren Planverfahren werden belastbaren Aussagen zur möglichen Bebauung entlang der neuen Hafenstraße erarbeitet. Die zukünftige Nutzung der Flächen hängt von den städtebaulichen Zielsetzungen ab. Die Bandbreite der vorstellbaren potenziellen Bebauungsoptionen reicht von kleinteiligen Strukturen, die sich in das bestehende Umfeld einfügen, bis hin zu großformatigen Sonderbauten, die bewusst einen Kontrast zur Umgebung setzen. Auch die Inwertsetzung und Dimensionierung von Freiräumen in Form von Straßenrändern und expliziten Grünflächen sollte in dem Kontext weiter untersucht werden.

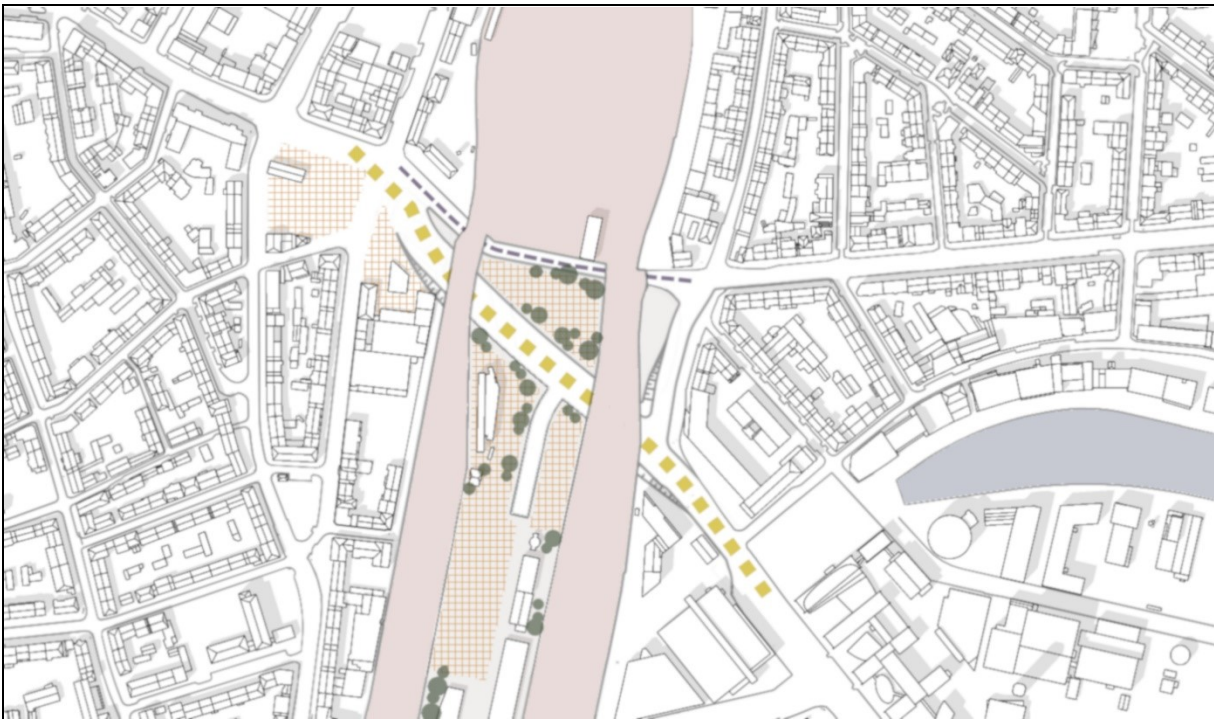
Weiterhin soll die Ausweitung des Untersuchungsumfangs dazu genutzt werden, um zu überprüfen, ob die Funktionsflächen des heutigen Busbahnhofs am Frie-Vendt-Platz aufgrund der neuen Verkehrsachse verlagert werden können. Hier ist zwischen dem nachvollziehbaren Nutzerinteresse einer möglichst bahnhofsnahe(n) Warte- und Bereitstellungsfläche für den Stadtbusverkehr und dem städtebaulichen Anspruch einer Flächenaufwertung abzuwägen.

Im Rahmen der weiterführenden Überlegungen aus Beschlussvorschlag 1 wird die Verwaltung diese vertiefend untersuchen und mit der Optimierung der technischen Lösung in Einklang bringen.

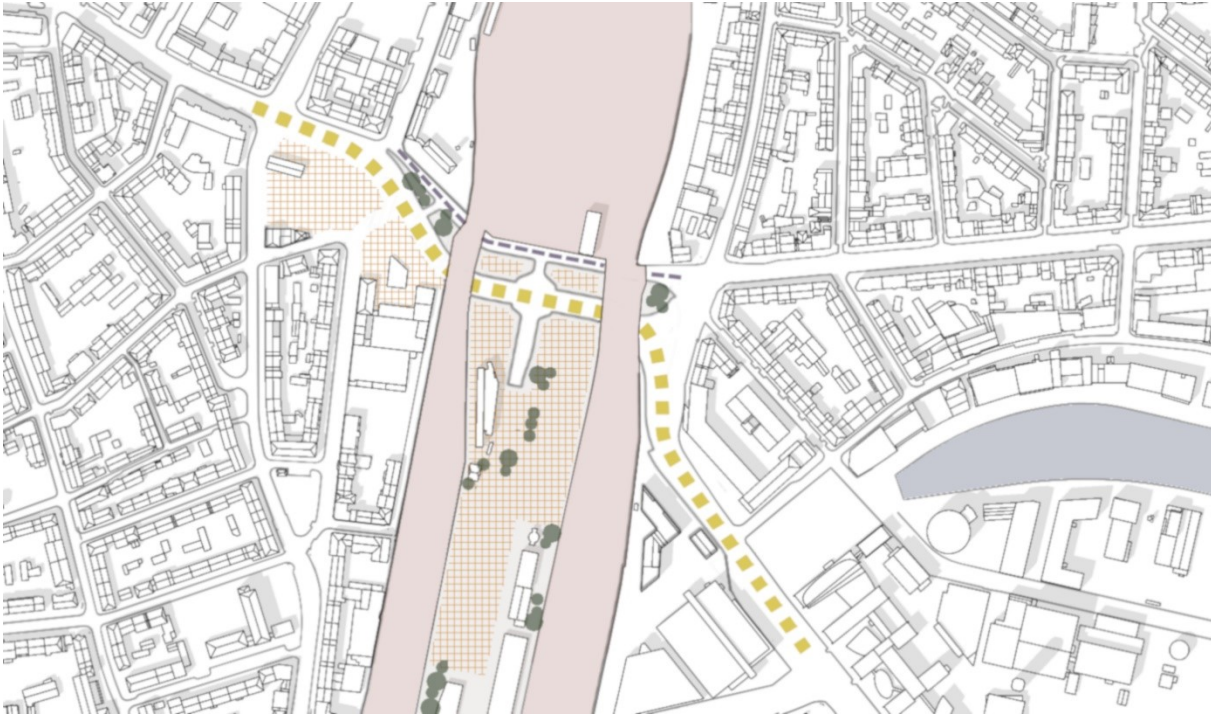
Im Folgenden werden drei Szenarien präsentiert, die die aktuelle Ist-Situation sowie zwei städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in den Varianten A und E darstellen. Es ist zu betonen, dass diese Darstellungen lediglich grobe und vereinfachte Konzepte widerspiegeln. Alternative Bebauungs- und Nutzungsstrukturen sowie detaillierte Planungen müssen im Rahmen weiterführender Überlegungen entwickelt werden.



8 Abbildung: Darstellung der heutigen IST-Situation



9 Abbildung: Potenzielle städtebauliche Entwicklung im Zuge der Variante A



10 Abbildung: Potenzielle städtebauliche Entwicklung im Zuge der Variante E.

Partizipationsformate:

Im weiteren Verlauf des Planungsprozesses sollen verschiedene Beteiligungsverfahren durchgeführt werden, um die Öffentlichkeit sowie weitere relevante Stakeholder einzubeziehen. Die genaue Planung und Durchführung dieser Beteiligungsprozesse werden Bestandteil des fortschreitenden Planungsprozesses sowie Gegenstand regelmäßiger Berichterstattung an die Politik sein.

Fazit und Empfehlung:

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zeigt zunächst eine technisch machbare und richtlinienkonforme Lösung zur Verbesserung der Anbindung zwischen Innenstadt und Hafen.

Da die Varianten der Machbarkeitsstudie nicht statisch sind, wird empfohlen, den Planungsprozess zunächst um eine übergeordnete Leitidee zu ergänzen, die die städtebaulichen, verkehrstechnischen und Mobilitäts-Themen berücksichtigt. Bei der weiteren Ausarbeitung werden die Interessen von Stakeholder und weiteren Projekte, die hiermit im Zusammenhang stehen, mit einfließen.

Der Betrachtungsraum für die Erstellung einer übergeordneten Leitidee sollte daher über den direkten Wirkungsbereich der denkbaren Verkehrsführung hinausgehen und den gesamten Stadtraum als Kontext sehen, um potenzielle Synergieeffekte und städtebauliche Auswirkungen effektiv berücksichtigen zu können.

Im Rahmen der Entwicklung Leitidee für die Hafenstraße soll eine frühzeitige Information und Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung erfolgen.

Ziel der Überlegungen wird es sein, den Bereich der Hafenstraße als qualitativ hochwertigen Stadtraum wiederherzustellen bzw. aufzubauen und dabei eine technisch-funktionale Anbindung zwischen Innenstadt und Hafen zu integrieren. Die drei Aspekte „Perspektivische Infrastruktursicherheit“, eine „signifikante Verbesserung der Situation für alle Verkehrsarten“ und eine „städtebauliche Aufwertung des gesamten Areals“ müssen in den nächsten Schritten von einer Gesamtplanung erfüllt werden.



11 Abbildung: Umriss Plangebiet zur Erarbeitung einer Leitidee..

i.V.

gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlage A

Anlage 1, Darstellung der Variante A aus der Machbarkeitsstudie

Anlage 2, Darstellung der Variante E aus der Machbarkeitsstudie