

EINFACHER
TEIL **V**ERKEHRS **P**LAN
„ALTSTADT“
DER STADT WEIßENFELS

Arbeitsstand September 2016

08.09.2016

ENDBERICHT

Inhaltsverzeichnis

0.	Vorbemerkung.....	3
1.	Kurzbeschreibung Stadt Weißenfels ^[1]	5
1.1	Lage im Raum ^[1]	5
1.2	Stadtgebiet ^[1]	7
1.3	Untersuchungsgebiet (Raumstrukturdaten) ^[1]	8
2.	Planerische Vorgaben ^[1]	9
2.1	Städtebauliches Entwicklungskonzept Weißenfels 2020 (SEKo) ^[1]	9
2.2	Fortschreibung Rahmenplan Altstadt ^[1]	9
2.3	Verkehrsentwicklungsplan Stadt Weißenfels ^[1]	9
2.4	Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt ^[1]	10
3.	Bestandsanalyse und Bewertung des Istzustandes ^[1]	11
3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) ^[1]	11
3.1.1	Innerstädtische Verkehrsbeziehungen ^[1]	11
3.1.2	Verkehrsaufkommen fließender Verkehr ^[1]	11
3.2	Fahrradverkehr ^[1]	15
3.3	Fußgängerverkehr ^[1]	16
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ^[1]	17
4.	Bausteine des Teilverkehrsplanes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)	18
4.1	Allgemeines	18
4.2	Baustein 1 – Dammstraße	19
4.3	Baustein 2 – Große Kalandstraße.....	20
4.4	Baustein 3 – Saalstraße.....	21
4.5	Baustein 4.1 – Klosterstraße – Variante 1	22
4.6	Baustein 4.2 – Klosterstraße – Variante 2	23
4.7	Baustein 5 – Nikolaistraße	24
4.8	Baustein S 00 – Saalstraße / Am Kloster	25
4.9	Baustein S 01 – Leipziger Straße mit S 00.....	26
4.10	Baustein S 02 – Leipziger Straße und Klosterstraße	27
4.11	Baustein S 03 – Große Burgstraße mit S 00 und S 01	28
5.	Planfallbetrachtung Stand 2008.....	29
5.1	Planfall 1 – Büro Wenzel und Drehmann	29
5.2	Planfall 1.2 – Büro Wenzel und Drehmann	32
5.3	Planfall 4.1 – Büro Wenzel und Drehmann	35
5.4	Planfall 4.1A – Büro Wenzel und Drehmann	38

5.5	Planfall 4.1B – Büro Wenzel und Drehmann	40
6.	Planfallbetrachtung Stand 2011.....	44
6.1	Planfall 1 – Büro ECW	44
6.2	Planfall 2 – Büro ECW	48
6.3	Planfall 3 – Büro ECW	52
7.	Planfallbetrachtung Stand 2016.....	55
7.1	Planfall S 01	55
7.2	Planfall S 02	58
7.3	Planfall S 03	60
8.	Zielnetz des Teilverkehrsplanes	62
8.1	Ergebnis der Arbeitsgruppe „Teilverkehrsplan Altstadt“	62
8.2	Vorzugsvariante des Teilverkehrsplanes Altstadt zur Führung des motorisierten Verkehrs	63
8.2.1	Wesentliche Änderungen gegenüber dem Bestandsnetz	63
8.2.2	Hauptverkehrsnetz und Vorranggeschwindigkeitsnetz	64
8.3	Ruhender Verkehr	64
8.3.1	Allgemeines	64
8.3.2	Parkraumbewirtschaftung.....	65
8.3.3	Bewohnerparken	68
8.4	Radverkehr in der Altstadt	69
8.4.1	Radverkehrsnetz der Fernradwege im Bereich der Altstadt.....	69
8.4.2	Radverkehrsnetz in der Altstadt	69
8.5	Öffentlicher Personennahverkehr und sonstige Busverkehre.....	70
8.5.1	Zugangsstellen zum ÖPNV	70
8.5.2	Zugangsstellen zu Fernbusverkehren	70
8.5.3	Reise- und Tourismusbusverkehr.....	71
8.6	Barrierefreiheit	71
Anlagen	73

0. Vorbemerkung

Aufgrund des Beschlusses des Stadtrates der Stadt Weißenfels vom 15.01.2007 mit der Beschluss-Nr. 363-36/2007 wurde die Verwaltung mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die Innenstadt beauftragt. Mit den erforderlichen Planungsleistungen zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Innenstadt wurde die Architektenpartnerschaft Wenzel & Drehmann aus Weißenfels (für den stadtplanerischen Aufgabenteil) sowie die PTV Planung Transport und Verkehr AG Dresden (für den verkehrsplanerischen Teil) beauftragt.

Über den Arbeitsstand und die bis dato erlangten Ergebnisse wurde der Ausschuss für Stadtentwicklung am 29.09.2008 durch die vorgenannten Planungsbüros unterrichtet.

Kernpunkt der Planfälle und Betrachtungen zum Teilverkehrsplan Altstadt der Architektenpartnerschaft Wenzel & Drehmann war die Gegenläufigkeit der Dammstraße. Als Vorzugsvariante wurde in 2008 der Planfall 4.1B des Teilverkehrsplanes Altstadt mit Planungsstand vom 19.12.2008 angesehen.

Eine Beschlussfassung des Stadtrates der Stadt Weißenfels zum „Teilverkehrsplan Altstadt“ – Arbeitsstand 2008 erfolgte, aufgrund der Ablehnung einer Öffnung der Einbahnstraße „Dammstraße“ zwischen Kreisverkehr Niemöllerplatz und Pfennigbrücke, nicht.

Aufbauend auf die Erkenntnisse und Ergebnisse des „Teilverkehrsplanes Altstadt“ (Endbericht Wenzel & Drehmann Architektengemeinschaft) mit Arbeitsstand vom 18.12.2008 wurde die Planung für den „Teilverkehrsplan Altstadt“ mit der Berechnung zusätzlicher Netzfälle der Verkehrslenkung fortgesetzt. Dabei wurden mögliche Varianten erarbeitet, welche auf den bisherigen Ergebnissen aufbauen und die Vorgabe einer Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße berücksichtigt.

Im Rahmen der Erarbeitung der einzelnen Netzfälle durch die Verwaltung wurde insbesondere das Augenmerk darauf gerichtet, dass eine Erreichbarkeit der einzelnen Bereiche für den motorisierten Individualverkehr auch zukünftig gewährleistet ist. Die Zielvorgabe einer weiteren Verringerung der Verkehrsbelastungen für den Kernbereich der Altstadt wurde weiter verfolgt.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind die bis dato bekannten Parkierungsschwerpunkte in den einzelnen Netzfällen entsprechend berücksichtigt worden.

Für die weitere Bearbeitung wurde das Planungsbüro ECW aus Weißenfels (bauliche Bewertung der Umsetzbarkeit einzelner Planfälle) und für die verkehrsplanerischen Belange das Büro PTV Planung Transport und Verkehr AG Dresden beauftragt. Innerhalb der weiteren Bearbeitung wurden 4 Netzfälle betrachtet.

Es wurde davon ausgegangen, dass prognostisch das Gesamtverkehrsaufkommen für die Altstadt von Weißenfels konstant bleibt, sich aber die Verkehrsnachfrage aufgrund des Verwaltungsumzuges innerhalb von Weißenfels verlagert. Aus diesem Grund wurden die Verkehrsnachfragematrizen in den Bereichen Saalstraße, Klosterstraße, Leipziger Straße und Große Burgstraße gegenüber dem Planungsstand aus 2008 angepasst.

Über den Arbeitsstand des Teilverkehrsplanes wurde der Ausschuss für Stadtentwicklung am 19.09.2011 sowie der Umweltausschuss am 03.11.2011 durch die vorgenannten Planungsbüros unterrichtet.

Eine Beschlussempfehlung des Umweltausschusses sowie des Ausschusses für Stadtentwicklung an den Stadtrat der Stadt Weißenfels zum „Teilverkehrsplan

Altstadt“ – Arbeitsstand 2011 erfolgte, aufgrund gegenteiliger Meinungen zur Verlagerung der Verkehre von der Klosterstraße auf die Nikolaistraße oder die Große Burgstraße sowie einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße, nicht.

Am 02.05.2016 wurde der aktuelle Bearbeitungsstand dem Ausschuss für Stadtentwicklung vorgestellt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat im Ergebnis die Bildung einer Arbeitsgruppe beschlossen.

In der Stadtratssitzung am 30.06.2016 wurden nachfolgende Vertreter von den Fraktionen für die Arbeitsgruppe „Teilverkehrsplan Altstadt“ benannt:

Fraktion CDU-FDP	Herr Günther (Vertreter Herr Rauner)
Fraktion BfW/LG	Herr Wanzke
Fraktion DIE LINKE	Herr Klitzschmüller (Vertreter Herr Deibicht)
Fraktion BfG-WV/Grüne	Herr Walther
Fraktion SPD	(wurde nicht namentlich benannt)

Am 09.08.2016 fand die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Teilverkehrsplan Altstadt“ statt. Auf dieser Sitzung wurden einzelne Teilbausteine für die Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr erörtert und diskutiert. Im Ergebnis wurde im Wesentlichen die Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung festgelegt.

1. Kurzbeschreibung Stadt Weißenfels ^[1]

1.1 Lage im Raum ^[1]

Die Stadt Weißenfels liegt im Süden von Sachsen-Anhalt im neu gebildeten Burgenlandkreis, welcher zur Planungsregion Halle gehört. Das Kreisgebiet stellt die Südspitze des Bundeslandes dar und ist Teil des Dreiländerecks zu den Freistaaten Sachsen und Thüringen. Mit der Kreisverwaltungsreform im Jahre 2007 hat die Stadt Weißenfels ihren Kreisstadtstatus verloren. Laut Landesentwicklungsplan und Regionalplan erfolgt jedoch weiterhin eine Einstufung als Mittelzentrum, sodass die Stadt Weißenfels auch weiterhin über ihre Stadtgrenzen hinaus wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrumsfunktionen wahrnehmen kann. Gemäß den Anforderungen sind Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Bereich sowie für weitere private Dienstleistungen zu sichern und zu entwickeln.

In der Verwaltungsgemeinschaft Weißenfelser Land sind zurzeit die Stadt Weißenfels und die Gemeinden Markwerben und Langendorf zur Erledigung ihrer Verwaltungsgeschäfte zusammengeschlossen. Mit der neuen Kommunalreform wird zum 01.01.2010 die Bildung einer vergrößerten Einheitsgemeinde Stadt Weißenfels angestrebt.

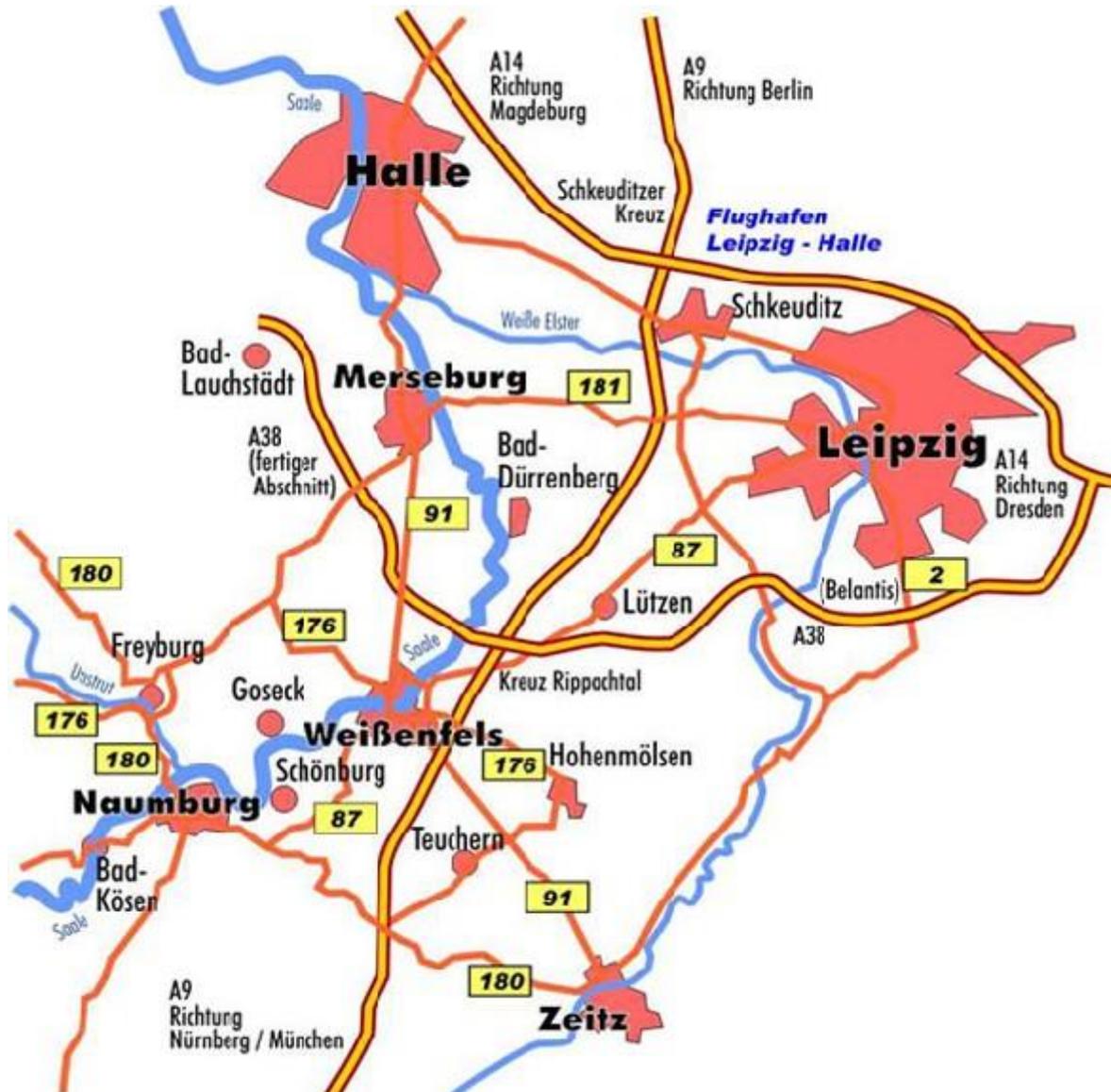
In der Stadt Weißenfels lebten mit Stichtag Ende 2007 insgesamt ca. 29.000 Einwohner. Die Stadt nimmt gemeinsam mit dem Ortsteil Boraus eine Fläche von 25,23 Quadratkilometern ein. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von etwa 1.150 Einwohnern je Quadratkilometer.

Seit 1990 hat Weißenfels einen großen Bevölkerungsverlust von ca. 7.000 Einwohnern hinnehmen müssen. Auf Grund der landesweiten demografischen Entwicklung wird dieser Trend fortfahren. Laut regionalisierter Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt von 2002/2005 werden voraussichtlich auf dem heutigen Territorium der Stadt Weißenfels im Jahre 2020 nur noch ca. 24.000 Einwohner in ca. 13.700 Haushalten leben.

Durch die günstige Verkehrsanbindung des südlichen Sachsen-Anhalt hat sich Weißenfels zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort im Burgenlandkreis entwickelt. Das Stadtgebiet wird von drei Bundesstraßen (B 87, 91 und 176), vier Landesstraßen (L 182, 188, 189 und 206) sowie zwei Kreisstraßen (K 2187 und 2584) berührt. Die Stadt hat über die B 91 Halle-Zeitz als leistungsfähige Ortsumgehung direkte Anbindungen an die Autobahnen BAB 9 Berlin-München und BAB 38 Göttingen-Leipzig. Des Weiteren besteht über die Bahnhauptstrecke Erfurt/Jena – Halle/Leipzig eine gute Erreichbarkeit der ICE-Bahnhöfe der benachbarten Mittel- und Oberzentren Leipzig, Halle, Naumburg, Weimar, Erfurt und Jena. Der internationale Flughafen Leipzig-Halle befindet sich in ca. 30 km Entfernung.

Neben der Bedeutung als Wirtschaftsstandort gewinnt auch der Tourismus für die Entwicklung der Stadt an Bedeutung. Im Raum Weißenfels überlagern sich die historische Kulturlandschaft an Saale und Unstrut und die neue mitteldeutsche Seenlandschaft mit wachsenden Images einer hochwertigen Freizeit- und Tourismusnutzung.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008



Übersicht zum höherklassifizierten Straßennetz

1.2 Stadtgebiet [1]

Durch die sehr verkehrsgünstige Lage der Stadt und die Bündelung mehrerer überregionaler und regionaler Verkehrsströme im Stadtgebiet selbst, ist Weißenfels von einem sehr hohen Verkehrsaufkommen geprägt. Die Saale und die parallel dazu verlaufende Eisenbahnstrecke Erfurt / Jena – Halle / Leipzig teilen das Stadtgebiet in einen nördlichen und südlichen Teil, welche für den Straßenverkehr innerhalb des Stadtgebietes nur durch die „Große Saalebrücke“ miteinander verbunden sind. Die neue Ortsumgehung der B 91 östlich der Stadt konnte seit ihrer Fertigstellung vor ca. 10 Jahren eine nachhaltige Entlastung des Stadtgebietes von großen Anteilen des Durchgangsverkehrs bewirken. Trotzdem ist die Innenstadt durch die Nadelöhrsituation der Saalequerung nach wie vor durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Dieser Umstand wirkt sich für die Stadt umso kritischer aus, da diese Verkehrsströme aufgrund der historisch gewachsenen Netzstruktur südlich der Saalebrücke weitestgehend auf einer Trasse entlang der Westseite der Altstadt geführt werden, bevor eine Aufteilung am Knoten Schwedenstein in die verschiedenen Richtungen erfolgen kann.



[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

1.3 Untersuchungsgebiet (Raumstrukturdaten) ^[1]

Die Altstadt von Weißenfels grenzt an der Nordseite direkt an die Saale (Wassertourismus Blaues Band) und an den überregionalen Saale-Radwanderweg. Im Altstadtgebiet befinden sich zahlreiche kulturhistorische Sehenswürdigkeiten (z.B. Geleitshaus, Heinrich-Schütz-Haus, Novalishaus, Marienkirche und zahlreiche repräsentative barocke Bürgerhäuser).

An der Südostseite der Altstadt liegt auf einer erhöhten Buntsandsteinterrasse das Barockschloss Neu-Augustusburg der ehemaligen Residenzstadt der Herzöge von Sachsen-Weißenfels. Die Schlossanlage mit Schlosskirche zählt zu den größten in Mitteldeutschland. Von der Schlossterrasse bietet sich ein weiter Blick auf die Altstadt und das Saaletal.

Das Untersuchungsgebiet nimmt eine Fläche von ca. 600 X 400 m ein. Es ist geprägt durch eine hohe Geschäftskonzentration im Bereich der in West-Ost-Richtung verlaufenden Fußgängerzone (Jüdenstraße), an welche sich der Marktbereich anschließt. Südlich davon prägen im Bereich der Marienstraße und Klosterstraße größere Flächen mit Strukturwandel die Stadtstruktur (Flächenabriss und Neubebauung).

Die Altstadt ist gekennzeichnet durch einen sehr hohen Anteil von Wohnungsleerstand. Gleichzeitig ist seit ca. 4 Jahren eine Stabilisierung der Einwohnerzahl zu verzeichnen (Tendenz leicht ansteigend). Auch liegt ein erhöhter Anteil jüngerer Bewohner im Vergleich mit anderen Stadtteilen vor.

Dieser Prozess soll für die Altstadt entgegen dem allgemeinen Trend möglichst langfristig stabilisiert werden, um das Zentrum in seiner Funktion für die Gesamtstadt weiterentwickeln zu können.

Dieser positive Ansatz stellt auch die Grundlage für die Berechnungsmodelle der Planfälle zum Teilverkehrsplan mit dem Planungshorizont 2020 dar.

Zur Ermittlung des Istzustandes und der daraus abzuleitenden Verkehrsprognosen wurde das Untersuchungsgebiet in Verkehrszellen aufgeteilt, für die jeweils alle zu berücksichtigenden Raumstrukturdaten ermittelt wurden.

Sie bilden gemeinsam mit den gewonnenen Verkehrsdaten aus der Verkehrszählung zum fließenden Verkehr und der Verkehrserhebung zum ruhenden Verkehr vom April 2008 die Grundlage für die weiteren Berechnungen der Verkehrsmodelle durch das Planungsbüro PTV AG, NL Dresden.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

2. Planerische Vorgaben ^[1]

2.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept Weißenfels 2020 (SEKo) ^[1]

Um den Folgen des demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels und damit verbundener Veränderungsprozesse im Rahmen der Stadtentwicklung entsprechend wirksame Handlungskonzepte entgegenstellen zu können, hat die Stadt Weißenfels in 2007 ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den Zeithorizont bis 2020 erarbeiten lassen, welches durch den Stadtrat seine Bestätigung erfahren hat.

„Mit dem Konzept sollen die Grundlagen zu Rahmenbedingungen und Ausgangssituationen mit dem Stand 2006/07 sowie zentrale Orientierungsaussagen für eine integrierte städtebauliche Entwicklung dargestellt und im Bezug auf die Umsetzung in Handlungsgebieten der künftigen Stadterneuerung bzw. des Stadtumbaus begründet werden.“

Entsprechend der Ergebnisse der Problemanalyse sind für die einzelnen Stadtgebiete jeweils Handlungsschwerpunkte formuliert, für die entsprechende Handlungsfelder benannt sind, welche mit konkreten Maßnahmevorschlägen untersetzt werden.

2.2 Fortschreibung Rahmenplan Altstadt ^[1]

Parallel zur Erarbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt wird auch der städtebauliche Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Altstadt Weißenfels fortgeschrieben.

Das Sanierungsgebiet erstreckt sich vor allem in östlicher und südlicher Richtung über den Untersuchungsbereich zum Teilverkehrsplan hinaus.

Die Ziele zum künftigen Umgang mit der historischen Bausubstanz und die damit verbundenen Aussagen zur Erhaltung, Wiederherstellung oder variablen Gestaltung historischer Raumkanten finden bei den Untersuchungen zum Teilverkehrsplan entsprechend Berücksichtigung.

2.3 Verkehrsentwicklungsplan Stadt Weißenfels ^[1]

Erste Fortschreibung 2000

Im Zeitraum 1998-99 hat die Stadt Weißenfels die Fortschreibung des aus den Jahren 1992-94 stammenden Verkehrsentwicklungsplan (Verfasser Planungsbüro Kölz) durch das Ingenieurbüro Magdeburg Consult GmbH veranlasst. Die Fortschreibung wurde aufgrund zwischenzeitlich eingetretener städtebaulicher wie verkehrlicher Veränderungen und Beschlusslagen erforderlich, wobei als Planungshorizont das Jahr 2015 angesetzt ist. Der Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet Aussagen zu allen Verkehrsarten und -netzen für die Gesamtstadt. Des Weiteren sind die allgemein dargestellten Möglichkeiten der Verkehrsorganisation, Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsberuhigung gerade für das Untersuchungsgebiet der Altstadt von Interesse. Der berechnete und empfohlene Planfall A für die Innenstadt mit allen netzverändernden Maßnahmen des Straßenhauptnetzes ist in der Praxis bereits umgesetzt worden und stellt heute den Status Quo dar.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

2.4 Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt ^[1]

Erste Fortschreibung 2005

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2000 erfuhr 2005 seine 1. Fortschreibung.

Der Bedarf zur Änderung resultierte aus:

- *den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen und Gegebenheiten in der Innenstadt*
- *der neuen Situation der geänderten Verkehrsinfrastruktur*

Ziele der Fortschreibung waren:

- *die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für Kunden und Besucher*
- *Erleichterungen für Bewohner der Innenstadt – Stärkung Wohnfunktion*

Die Umsetzung der Ziele erfolgte durch eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsstrategie der öffentlichen Stellflächen (Art und Weise der Bewirtschaftung der vorhandenen Stellflächen) auf Grundlage vorhandener Erkenntnisse aus Verkehrsbeobachtungen.

Eine Verkehrserhebung des ruhenden Verkehrs ist zum damaligen Zeitpunkt aus Kostengründen nicht erfolgt.

Eine weiterführende Untersuchung zur Parkraumverteilung und -auslastung konnte daher nicht erfolgen. Auch wurden keine zielführenden Überlegungen zur zusätzlichen Bereitstellung oder Umverteilung von Parkraum im Altstadtgebiet durchgeführt oder Auswirkungen des Parksuchverkehrs auf die Verkehrsbelegung der Altstadtstraßen untersucht.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

3. Bestandsanalyse und Bewertung des Istzustandes ^[1]

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ^[1]

3.1.1 Innerstädtische Verkehrsbeziehungen ^[1]

Das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt wird geprägt durch Quell- und Zielverkehr der Altstadt und durch Anteile von Durchgangsverkehr vor allem solcher Verkehrsbeziehungen, für die die bestehende Ortsumgehung als vorhandene Osttangente nur eingeschränkt wirksam wird.

Dies betrifft vor allem die Verkehrsbeziehungen aus nördlicher und nordwestlicher Richtung (Merseburg, Braunsbedra, Freyburg, Weißenfels Neustadt) mit den Stadtteilen und regionalen Zielen in südwestlicher Richtung zur B 87 (Naumburg, Leißling-EKZ, Weißenfels West und Weißenfels Südstadt).

Aufgrund der Netzstruktur mit der Nadelöhrsituation durch die einzige innerstädtische Saalebrücke kommt es zu einer Bündelung der Verkehrsströme im Bereich Saalebrücke – Niemöllerplatz – Friedrichsstraße – Schwedenstein mit großem Verkehrsaufkommen am Westrand der Altstadt.

In der Folge kommt es in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses mit entsprechenden Rückstauungen in Anfahrt der Kreisverkehre Niemöllerplatz und Schwedenstein.

Gleichzeitig bildet die Friedrichsstraße gemeinsam mit der Nikolaistraße-Georgenbergstraße im Süden und der Promenade-Dammstraße im Nordosten der Altstadt das Hauptgerüst der tangentialen Erschließung des Stadtzentrums.

Die in östlicher Richtung weiterführende Leipziger Straße (ehemalige B 87) hat im Stadtgebiet seit Fertigstellung der Ortsumgehung und der BAB 38 Richtung Lützen hauptsächlich nur noch lokale Bedeutung mit relativ geringem Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den anderen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen.

In den folgenden Grafiken ist die Grundstruktur des Straßenverkehrsnetzes im Bereich der Altstadt von Weißenfels in der derzeitigen Bestandssituation unter Berücksichtigung der Ergebnisse der am 10.04.2008 durchgeführten Verkehrszählung dargestellt.

3.1.2 Verkehrsaufkommen fließender Verkehr ^[1]

Die Methodik und Auswertung der durchgeführten Verkehrserhebungen in der Altstadt von Weißenfels zum fließenden und ruhenden Verkehr ist in den Unterlagen zur verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Untersuchung seitens der PTV AG umfassend beschrieben.

Es wird daher vorrangig eine Einschätzung und Bewertung der ermittelten Ergebnisse hinsichtlich einer angestrebten Weiterentwicklung der Altstadt vorgenommen.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

Zst.	Name	DTV _w	SV _w	SV _w -Anteil
A1	Leipziger Straße	3.710	343	9%
A2	Zeitzer Straße aus	7.966	1.090	14%
A3	Nikolaistraße	11.148	370	3%
A4	Langendorfer Straße	10.021	1.175	12%
A5	Naumburger Straße	12.251	1.366	11%
A6	Friedrichstraße	20.143	610	3%
A7	Beuditzstraße	5.190	386	7%
A8	Am Kloster	1.576	78	5%
A9	Leopold-Kell-Straße	4.251	113	3%
A10	Jüdenstraße	1.189	112	9%
A11	Friedrichstraße	17.946	1.683	9%
A12	Saalstraße	3.893	383	10%
A13	Promenade	7.580	786	10%
A14	Merseburger Straße	18.800	1.150	6%
A15	Grosse Deichstraße	617	-	0%

Tabelle 4: Ergebnisse der 24-h-Verkehrserhebungen [Kfz/24h]

© PTV AG Dez/08

Seite 19/34

Deutlich ist die sehr hohe Verkehrsbelastung der Friedrichsstraße am Westrand der Altstadt ablesbar, welche daraus resultiert, dass die anschließende Saalebrücke alle regionalen und lokalen Verkehrsströme beiderseits der Saale auf dieser einen Trasse bündelt. Daher hat die Friedrichsstraße nach wie vor auch eine große Bedeutung für den regionalen Durchgangsverkehr, wie auch für die Führung des Quell- und Zielverkehrs der Gesamtstadt. Mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung (DTV_w) von ca. 20.000 Fahrzeugen hat sie das höchste Verkehrsaufkommen aller innerstädtischen Straßen.

Des Weiteren wird sichtbar, dass durch das Einbahnstraßennetz innerhalb der Altstadt mit den drei Zufahrten über die Große Kalandstraße und die Klosterstraße aus Richtung Saalstraße und die Große Burgstraße aus Richtung Georgenberg eine Bündelung dieser Verkehrsströme ab der Leipziger Straße in Richtung Promenade-Dammstraße als einzige Ausfahrt in Richtung Friedrichsstraße erfolgt.

Rückwirkend gesehen kann mit den bisher erreichten Veränderungen zur Struktur des Straßennetzes und der Verkehrsführung im Stadtgebiet seit 1990 durch den Bau der Ortsumgehung B 91n und durch zahlreiche innerstädtische Straßenbaumaßnahmen eine ausgesprochen positive Bilanz gezogen werden.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

Die Stadt Weißenfels verfügt heute über eine sehr günstige Anbindung an das höherklassifizierte Straßen- und Autobahnnetz. Gleichzeitig konnte die Verkehrsbelastung im gesamten Stadtgebiet sowie auch in der Altstadt drastisch verringert werden.

So wurden in der Analyse für den Verkehrsentwicklungsplan im Jahre 1992 zum Status Quo folgende Verkehrsbelastungen ermittelt (Angaben gerundet auf volle 500):

Merseburger Str. (Saalebrücke)	Gegenverkehr	ca. 36.000 Kfz/24h
Friedrichsstraße	Richtungsverkehr N-S	ca. 24.000 Kfz/24h
Naumburger Straße	Gegenverkehr	ca. 13.000 Kfz/24h
Langendorfer Straße	Gegenverkehr	ca. 23.000 Kfz/24h
Nikolaistr./Saalstr. bis Klosterstr.	Richtungsverkehr W-O	ca. 16.000 Kfz/24h
Saalstraße bis Niemöllerplatz	Richtungsverkehr S-N	ca. 6.000 Kfz/24h
Klosterstraße	Richtungsverkehr W-O	ca. 9.000 Kfz/24h
Große Burgstraße	Richtungsverkehr S-N	ca. 8.500 Kfz/24h
Zeitzer Straße	Gegenverkehr	ca. 8.000 Kfz/24h
Leipziger Straße bis Promenade	Richtungsverkehr W-O	ca. 17.000 Kfz/24h
Leipziger Straße östl. Promenade	Gegenverkehr	ca. 7.500 Kfz/24h
Promenade / Dammstraße	Richtungsverkehr O-W	ca. 16.000 Kfz/24h

Mit Fertigstellung der Ortsumgehung im Jahre 1997 wurden im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahre 1998 folgende Verkehrsbelastungen zum Status Quo ermittelt:

(Angaben gerundet auf volle 500)

Merseburger Str. (Saalebrücke)	Gegenverkehr	ca. 22.500 Kfz/24h
Friedrichsstraße	Richtungsverkehr N-S	ca. 16.000 Kfz/24h
Naumburger Straße	Gegenverkehr	ca. 11.000 Kfz/24h
Langendorfer Straße	Gegenverkehr	ca. 14.500 Kfz/24h
Nikolaistr./Saalstr. bis Klosterstr.	Richtungsverkehr W-O	ca. 13.500 Kfz/24h
Saalstraße bis Niemöllerplatz	Richtungsverkehr S-N	ca. 3.500 Kfz/24h
Klosterstraße	Richtungsverkehr W-O	ca. 10.000 Kfz/24h
Große Burgstraße	Richtungsverkehr S-N	ca. 3.500 Kfz/24h
Zeitzer Straße	Gegenverkehr	ca. 6.000 Kfz/24h
Leipziger Straße bis Promenade	Richtungsverkehr W-O	ca. 13.500 Kfz/24h
Leipziger Straße östl. Promenade	Gegenverkehr	ca. 7.000 Kfz/24h
Promenade / Dammstraße	Richtungsverkehr O-W	ca. 13.000 Kfz/24h

Dabei wird deutlich, dass mit Herausnahme eines Großteils des Durchgangsverkehrs der B 91 Merseburg – Zeitz und Teilen der B 176 Freyburg – Weißenfels - Richtung Osten eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf den meisten Straßen im Stadtgebiet erreicht wurde.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (2000) prognostiziert für den Planfall A – heutige Verkehrsführung (Friedrichsstraße im Gegenverkehr und Neubau Georgenbergstraße für Gegenverkehr) folgende Verkehrsbelastungen für das Jahr 2015 (Angaben gerundet auf volle 500 in Kfz/24h):

Straße	Fahrtrichtung	Prognose 2000	Status Quo
		für 2015	für 2008
Merseburger Str. (Saalebrücke)	Gegenverkehr	ca. 30.000	ca. 19.000
Friedrichsstraße	Gegenverkehr neu	ca. 26.000	ca. 19.000
Naumburger Straße	Gegenverkehr	ca. 16.000	ca. 12.000
Langendorfer Straße	Gegenverkehr	ca. 9.000	ca. 10.000
Nikolaistraße bis Saalstraße	Gegenverkehr neu	ca. 17.000	ca. 10.500
Saalstraße bis Klosterstraße	Richtungsverkehr S-N	ca. 7.000	ca. 2.000
Saalstraße bis Niemöllerplatz	Richtungsverkehr S-N	ca. 2.000	N-S ca. 3.000
Klosterstraße	Richtungsverkehr W-O	ca. 5.000	ca. 3.500
Georgenbergstraße neu	Gegenverkehr neu	ca. 14.000	ca. 9.000
Zeitzer Straße	Gegenverkehr	ca. 20.000	ca. 8.000
Große Burgstraße	Richtungsverkehr S-N	ca. 4.500	ca. 2.000
Leipziger Straße bis Promenade	Richtungsverkehr W-O	ca. 10.000	ca. 6.000
Leipziger Straße östl. Promenade	Gegenverkehr	ca. 5.000	ca. 4.000
Promenade / Dammstraße	Richtungsverkehr O-W	ca. 8.500	ca. 7.500

Der Vergleich mit den ermittelten Verkehrszahlen von 2008 zeigt, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen auf den meisten Straßen derzeit weitaus günstiger ausfallen als in der Prognose von 2000 für das Jahr 2015 vorhergesagt.

Deutlich wird auch, dass sich die innerstädtischen Baumaßnahmen mit den vorgenommenen Änderungen in der Verkehrsführung sehr positiv auf die angestrebte Entlastung der Straßen in der Altstadt ausgewirkt haben.

Mit der Herstellung des Zweirichtungsverkehres über die Friedrichsstraße und die neue Trasse der Georgenbergstraße hat das Straßennetz innerhalb der Altstadt durch Wegfall der Führung des weiterführenden Durchgangsverkehres in Süd-Nord-Richtung im Vergleich zum Status Quo von 1998 eine nochmalige nachhaltig spürbare Verringerung der Verkehrsbelastung erfahren.

Die Aufhebung des Richtungsverkehres in der Friedrichsstraße mit Ausbau der Fahrbahn für den Gegenverkehr hat bei nur prozentual mäßiger Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens in dieser Straße zu einer massiven Entlastung der Erschließungsstraßen innerhalb der Altstadt geführt.

Dieser Sachverhalt sollte daher auch bei den weiteren Überlegungen und Untersuchungen zur Verkehrsführung innerhalb der Altstadt Berücksichtigung finden.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

3.2 Fahrradverkehr ^[1]

Die Altstadt von Weißenfels wird neben dem innerstädtischen Radverkehr durch überregionale, regionale und lokale Radwanderwege tangiert. Als bedeutendster Radweg führt der überregionale länderübergreifende Saale-Radwanderweg von Naumburg kommend an der Nordseite der Altstadt am Südufer der Saale entlang, bevor er an der Pfennigbrücke auf die nördliche Uferseite der Saale wechselt.

Der Saale-Radwanderweg bildet im Abschnitt zwischen Bad Sulza und Kleinkorbetha gleichzeitig die Trasse des wichtigsten regionalen Radwanderweges im Burgenlandkreis, der sogenannten „Radacht“, welche die überregionalen Radwege entlang der Flüsse von Saale, Unstrut und Weißer Elster miteinander verknüpft und touristische Potentiale in der Region erschließt. An den Saale-Radwanderweg binden im Bereich der Altstadt weitere regionale bzw. lokale Radwanderwege ein:

- an der Pfennigbrücke entlang des Südufers der Saale aus Richtung Dehlitz
- Rippach-Radweg (Weißenfels-Hohenmölsen-Teuchern-Weißenfels)
- Lützen-Radweg (Weißenfels-Zorbau-Lützen-Zorbau-Weißenfels)
- Nessa-Radweg (Weißenfels-Unter-/Obernessa-Weißenfels)
- an der Großen Saalebrücke/Niemöllerplatz aus nordwest- bis nordöstlicher Richtung
- Rossbach/Hasse-Radweg (Weißenfels-Braunsbedra-Hasse-Weißenfels)
- Alte Göhle-Radweg (Weißenfels-Pettstädt-Alte Göhle-Neuenburg-Goseck-Weißenfels)
- an der Großen Saalebrücke/Niemöllerplatz/Dammgasse aus südwestlicher Richtung
- Rippach-Radweg (Weißenfels-Hohenmölsen-Teuchern-Langendorf-Weißenfels)
- Nautschketal-Radweg (Weißenfels-Langendorf-Gröbitz-Schönburg-Langendorf-Weißenfels)
- Leißling-Radweg (Weißenfels-Leißling-Rödgen-Langendorf-Weißenfels)

Eindeutig gekennzeichnet und ausgeschildert im Sinne einer Wegweisung sind entlang der Saale und der Altstadt jedoch nur der Saale-Radwanderweg und die auf gleicher Trasse verlaufende „Radacht“.

Des Weiteren ist auch der regionale Rippach-Radweg gekennzeichnet. Hier bestehen im Einzelfall Differenzen oder Fehlinformationen hinsichtlich der offiziellen Wegführung und der erfolgten Ausschilderung (betrifft Wegweiser im Bereich Pfennigbrücke - An der Pforte). Ohne zusätzliche Karteninformationen ist der Verlauf des Rippach-Radweges im Sinne einer Wegweisung schwer nachvollziehbar.

Im weiteren Verlauf in südwestlicher Richtung wird der Rippach-Radweg entlang der stark befahrenen Stadtstraßen ohne separaten Radweg bzw. gemeinsamen Radweg geführt. Dies betrifft ab dem Niemöllerplatz den Abschnitt entlang der Friedrichsstraße - Langendorfer Straße in und aus Richtung Langendorf.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

Entsprechend des Beschlusses des Stadtrates der Stadt Weißenfels vom 29.01.2015 wurde für den Bereich der Altstadt die probeweise Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr beschlossen. Unter Berücksichtigung der Regelungen der Straßenverkehrsordnung wurde ebenfalls die Öffnung zahlreicher Einbahnstraßen in der Innenstadt für eine gegenläufige Nutzung durch den Radverkehr verkehrsrechtlich angeordnet. Am 30.04.2015 wurden für die Altstadt von Weißenfels die Fußgängerzonen sowie zahlreiche Einbahnstraßen (gegenläufige Nutzung) für den Radverkehr eingeführt. Nach Abschluss der Probephase konnten keine negativen Auswirkungen festgestellt werden, so dass der Stadtrat auf seiner Sitzung am 28.01.2016 die Beibehaltung der Neuregelungen zur Befahrung der Fußgängerzonen für den Radverkehr beschloss. Auch die Öffnung von Einbahnstraßen hat sich nicht negativ auf das Verkehrsgeschehen ausgewirkt, so dass diese Regelung ebenfalls beibehalten wird.

3.3 Fußgängerverkehr ^[1]

Der Fußgängerverkehr in der Altstadt vollzieht sich vorrangig entlang der Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereiche. Schwerpunkte sind dabei die West-Ost-Achse über die Judenstraße (Einkaufsmeile) – Markt – Promenade (ZOB) und die Nord-Süd-Achse aus Richtung Neustadt über den Hauptbahnhof und die Pfennigbrücke in Richtung Altstadtzentrum.

Konfliktpunkte und Gefahrenpotentiale mit dem Straßenverkehr entstehen hauptsächlich an den Querungen von Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrsdichte.

Dies betrifft vor allem die Querungen:

- *der Friedrichsstraße zwischen der westlichen Innenstadt und dem Altstadtzentrum – Fußgängerfurt im Bereich der Kreisverkehre bzw. Ampelschaltungen im Bereich der Kreuzungen,*
- *die Querung der Dammstraße/Promenade zwischen Pfennigbrücke und Altstadt – An der Pforte und Höhe Arbeitsamt – jeweils Fußgängerüberwege,*
- *die Querung der Leipziger Straße, vor allem zwischen Promenade (ZOB) und Klingenplatz/Schlossgasse (P-Plätze und Aufgang zum Schloss) – keine Fußgängerführung bei überdimensionierter Straßenverkehrsfläche,*
- *die Querung der Klosterstraße im Einmündungsbereich in die Große Burgstraße/Markt – unübersichtliche Engstelle aufgrund der vorhandenen historischen Bebauung*
- *die Querung der Nikolaistraße am Stadtpark – Fußgängerüberweg*
- *die Querung der Georgenbergstraße zwischen Parkhaus und Großer Burgstraße – Fußgängerüberweg.*

Während die geordneten Fußgängerüberführungen (Ampel, Fußgängerüberweg, Fußgängerfurt) das Gefahrenrisiko nachhaltig reduzieren, sind die vorhandenen Situationen in der Leipziger Straße und vor allem an der Einmündung der Klosterstraße in die Große Burgstraße – Ecke Markt mit einem erhöhten Gefahrenpotential für die Fußgänger behaftet.

Zur besseren Orientierung der Fußgänger, vor allem für Ortsfremde, Besucher und Touristen, besteht an den wichtigen Schnittpunkten des Fußwegnetzes ein separates Leitsystem, welches wichtige öffentliche und touristische Ziele im Altstadtbereich und zum Teil darüber hinaus ausweist.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ^[1]

Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieses Teilverkehrsplanes. Aussagen zum ÖPNV werden im TVP daher nur soweit getroffen, sofern sie zum Allgemeinverständnis der verkehrsplanerischen Zusammenhänge erforderlich sind.

Die Belange des ÖPNV werden im Rahmen der untersuchten Planfälle bei geänderten Verkehrsführungen deren Auswirkungen und mögliche Änderungen beachtet und dargestellt. Das Verkehrsunternehmen (PVG Burgenlandkreis mbH) wurde im Rahmen der Arbeitsgruppenarbeit am 19.08.2016 über das Ergebnis und die vorgeschlagene Vorzugsvariante des Teilverkehrsplanes informiert. In Abhängigkeit des Zielnetzes (Vorzugsvariante der Führung des MIV in der Altstadt) sind die Festlegungen für die ÖPNV-Zugangsstellen im Punkt 8.5.1 ausgeführt.

Grundlegende Aussagen zur Fahrplangestaltung und zu Linienführungen sind im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Aufgabenträgers für den ÖPNV (Burgenlandkreis) festzulegen.

[1] Quelle: Stadt Weißenfels - Teilverkehrsplan; Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann; 2008

4. Bausteine des Teilverkehrsplanes für den Motorisierten Individualverkehr (MIV)

4.1 Allgemeines

Im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes wurden zur Entwicklung der einzelnen Planfälle insgesamt 9 Bausteine zur Änderung innerhalb des Straßennetzes zugrunde gelegt und entsprechend untereinander kombiniert.

Einzelbausteine:

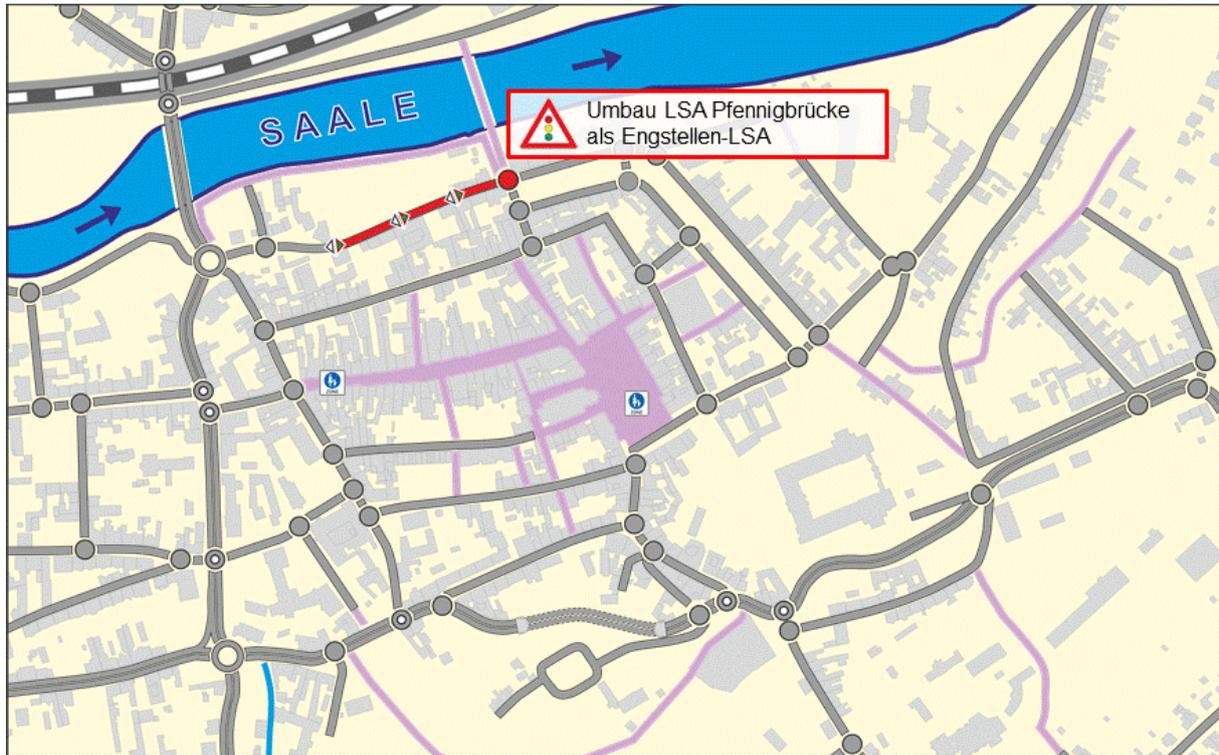
Baustein 1:	Dammstraße
Baustein 2:	Große Kalandstraße
Baustein 3:	Saalstraße
Baustein 4:	Klosterstraße (in zwei Varianten)
Baustein 5:	Nikolaistraße
Baustein S 00:	Saalstraße / Am Kloster
Baustein S 01:	Leipziger Straße mit S 00
Baustein S 02:	Leipziger Straße und Klosterstraße
Baustein S 03:	Große Burgstraße mit S 00 und S 03

Die einzelnen Teilbausteine sind in der Bearbeitungszeit seit 2008 sehr kontrovers in den politischen Gremien der Stadt Weißenfels mehrfach diskutiert worden.

4.2 Baustein 1 – Dammstraße

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein Dammstraße kennzeichnet sich durch die Öffnung der Einbahnstraße Dammstraße für eine gegenläufige Befahrung vom Kreisverkehr Niemöllerplatz bis zur Pfennigbrücke.



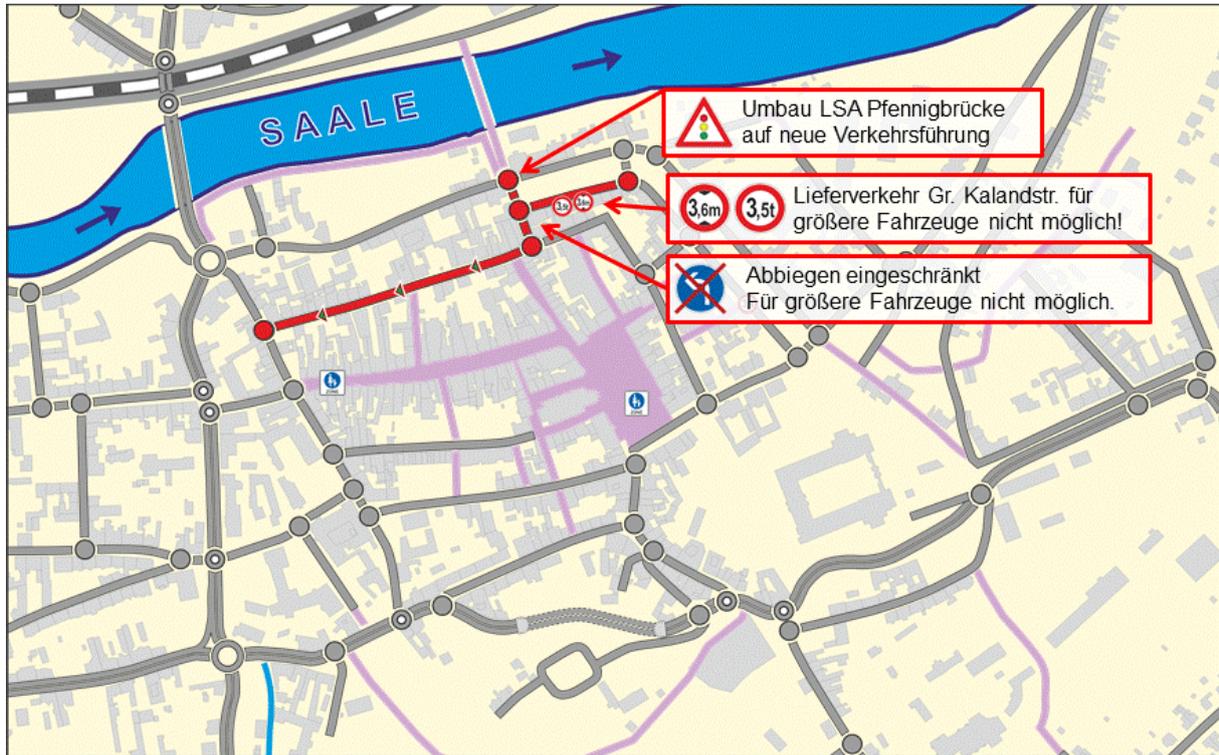
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der verkehrlichen Anbindung aus Richtung Neustadt	1.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Dammstraße
2.	Reduzierung der Verkehrsbelastung im Altstadtbereich	2.	Entfall der Stellflächen für den ruhenden Verkehr (Längsaufstellung in der Dammstr.)
3.	Verbesserung der Erreichbarkeit von Stellflächen für den ruhenden Verkehr	3.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße in Süd-Nord-Richtung
4.	Gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße für den Radverkehr	4.	Umbau Lichtsignalanlage Pfennigbrücke erforderlich

4.3 Baustein 2 – Große Kalandstraße

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein 2 wird im Wesentlichen in der Änderung der Fahrtrichtung der Großen Kalandstraße von einer West → Ost Führung in eine Ost → West Richtungsführung beschrieben.



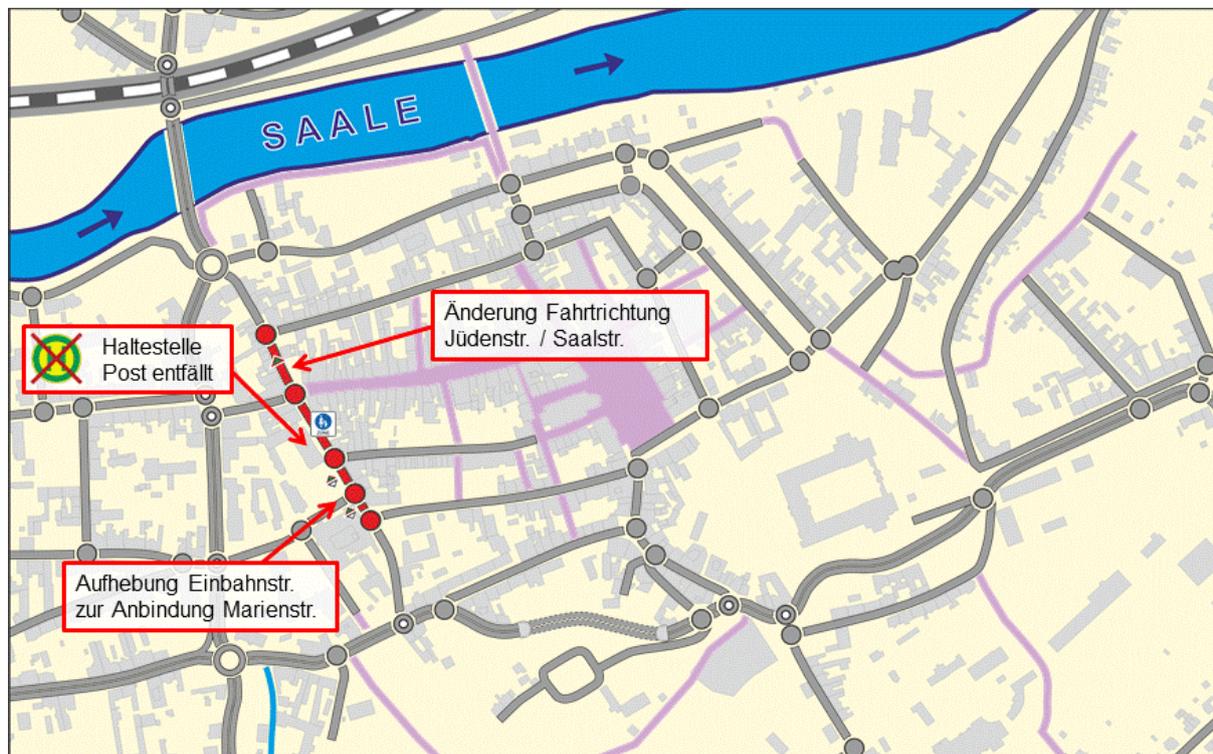
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Fischgasse	1.	Umbau Lichtsignalanlage Pfennigbrücke erforderlich
		2.	Lieferverkehre in die Große Kalandstraße für größere Fahrzeuge nicht möglich
		3.	Abbiegen An der Pforte i.R. Große Kalandstraße für größere Fahrzeuge eingeschränkt
		4.	Umbau der Schrägparkstände in der Großen Kalandstraße erforderlich

4.4 Baustein 3 – Saalstraße

Merkmale des Bausteins:

Grundaussage des Bausteins 3 ist die Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich der Post zwischen Judenstraße und Marienstraße.



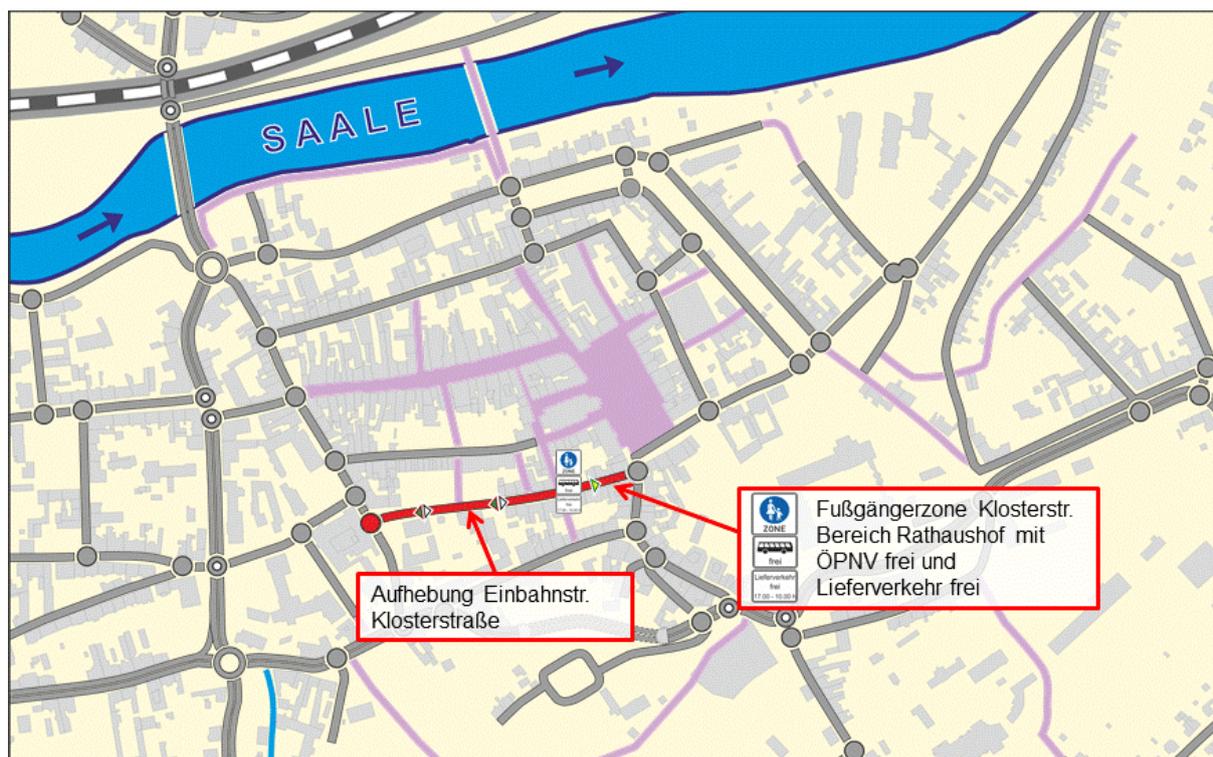
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Saalstraße zwischen Kreisverkehr Niemöllerplatz und Klosterstraße	1.	Lieferverkehre in die Saalstraße zw. Judenstraße und Große Kalandstraße für größere Fahrzeuge nicht möglich
2.	Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr im Bereich Post	2.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße Nord-Süd-Richtung (Steigerung der Rückstaugefahr in Richtung Neustadt)
3.	Verbesserung der Anbindung Gymnasium bei Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße	3.	Entfall Haltestelle Post für den ÖPNV sowie Verlängerung der Fahrzeiten für den ÖPNV aus Richtung Neustadt
		4.	Erreichbarkeit Gymnasium nur über Nikolaistraße
		5.	Entfall Stellflächen Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße
		6.	Eingeschränkte verkehrliche Anbindung der Post für den MIV

4.5 Baustein 4.1 – Klosterstraße – Variante 1

Merkmale des Bausteins:

Grundaussage des Bausteins Klosterstraße in der Variante 1 ist die Einrichtung einer teilweise offenen Fußgängerzone im Bereich des Technischen Rathauses / Bürgerbüro. Zur Gewährleistung von Lieferverkehren sowie des ÖPNV soll eine Befahrbarkeit für diese Verkehrsarten gewährleistet werden. Eine Realisierung ist mit Verkehrszeichen sowie von entfernbaren Absperrvorrichtungen möglich. Der Einbau versenkbarer Polleranlagen ist nach Erfahrungen nur schwer realisierbar.



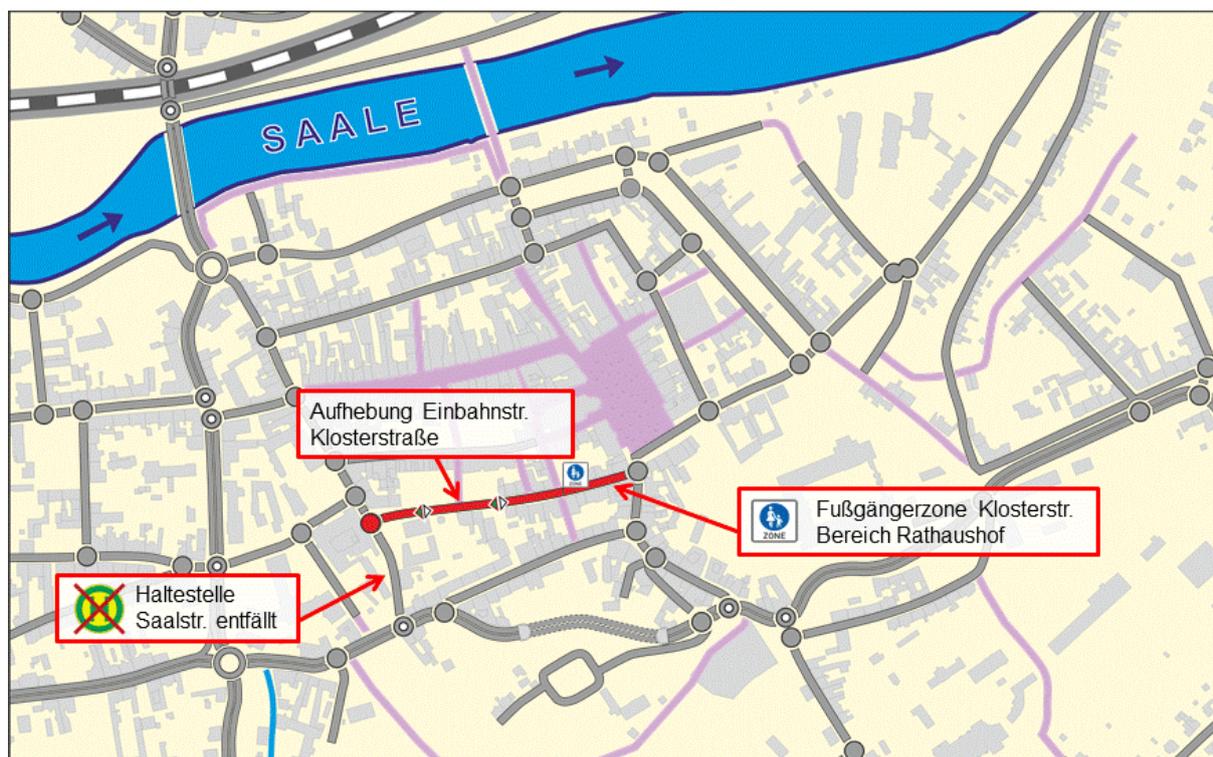
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr zwischen Bürgerbüro und Rathaus / Technischem Rathaus	1.	Verlagerung von Zielverkehren in die Innenstadt auf die Nikolaistraße (verkehrsberuhigter Bereich); ggf. Ausbau als Tempo-30-Zone erforderlich
2.	Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Klosterstraße	2.	Mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Linksabbieger) im Bereich Knoten Georgenbergstr. / Gr. Burgstr. ist zu rechnen Ausbaumaßnahmen am Knoten erforderlich
		3.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Großen Burgstraße
		4.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße Nord-Süd-Richtung (Steigerung der Rückstaugefahr in Richtung Neustadt)
		5.	Reduzierung des Parkplatzangebotes in der Klosterstr. (wegen Öffnung Einbahnstraße Klosterstraße)

4.6 Baustein 4.2 – Klosterstraße – Variante 2

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein Klosterstraße in der Variante 2 kennzeichnet sich in der Einrichtung einer Fußgängerzone, welche nicht für den motorisierten Verkehr freigegeben ist. Zur Anfahbarkeit des Technischen Rathauses sowie für die Anlieger Markt 3 ist die Ausdehnung der Fußgängerzone auf den Bereich zwischen Zufahrt Technisches Rathaus und Großer Burgstraße einzugrenzen.

Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr zwischen Bürgerbüro und Rathaus / Technischem Rathaus	1.	Verlagerung von Zielverkehren in die Innenstadt auf die Nikolaistraße (verkehrsberuhigter Bereich); ggf. Ausbau als Tempo-30-Zone erforderlich
2.	Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Klosterstraße	2.	Mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Linksabbieger) im Bereich Knoten Georgenbergstr. / Gr. Burgstr. ist zu rechnen Ausbaumaßnahmen am Knoten erforderlich
		3.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Großen Burgstraße
		4.	Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße Nord-Süd-Richtung (Steigerung der Rückstaugefahr in Richtung Neustadt)
		5.	Reduzierung des Parkplatzangebotes in der Klosterstr. (wegen Öffnung Einbahnstraße Klosterstraße)
		6.	Entfall Haltestelle Saalstraße sowie Verlängerung der Fahrzeiten für den ÖPNV

4.7 Baustein 5 – Nikolaistraße

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein Nikolaistraße kennzeichnet sich in dem Abhängen des verkehrsberuhigten Bereiches der Nikolaistraße von der Großen Burgstraße. Die Einrichtung der Fußgängerzone ist zwischen Großer Burgstraße und Heinrich-Schütz-Haus Bestandteil dieses Bausteins.



Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr zwischen Große Burgstr. und Heinrich-Schütz-Haus	1.	Quellverkehre können nur in Richtung Saalstraße / Georgenbergstraße abfließen
2.	Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Nikolaistraße		

4.8 Baustein S 00 – Saalstraße / Am Kloster

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein S 00 - Saalstraße / Am Kloster wurde in Umleitungsszenarien für Baumaßnahmen bereits mehrfach angewendet. Überwiegend negative Auswirkungen waren nicht festzustellen. Eine weitere probeweise Öffnung der Einbahnstraßenregelung der Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße wird seit August 2016 durchgeführt.



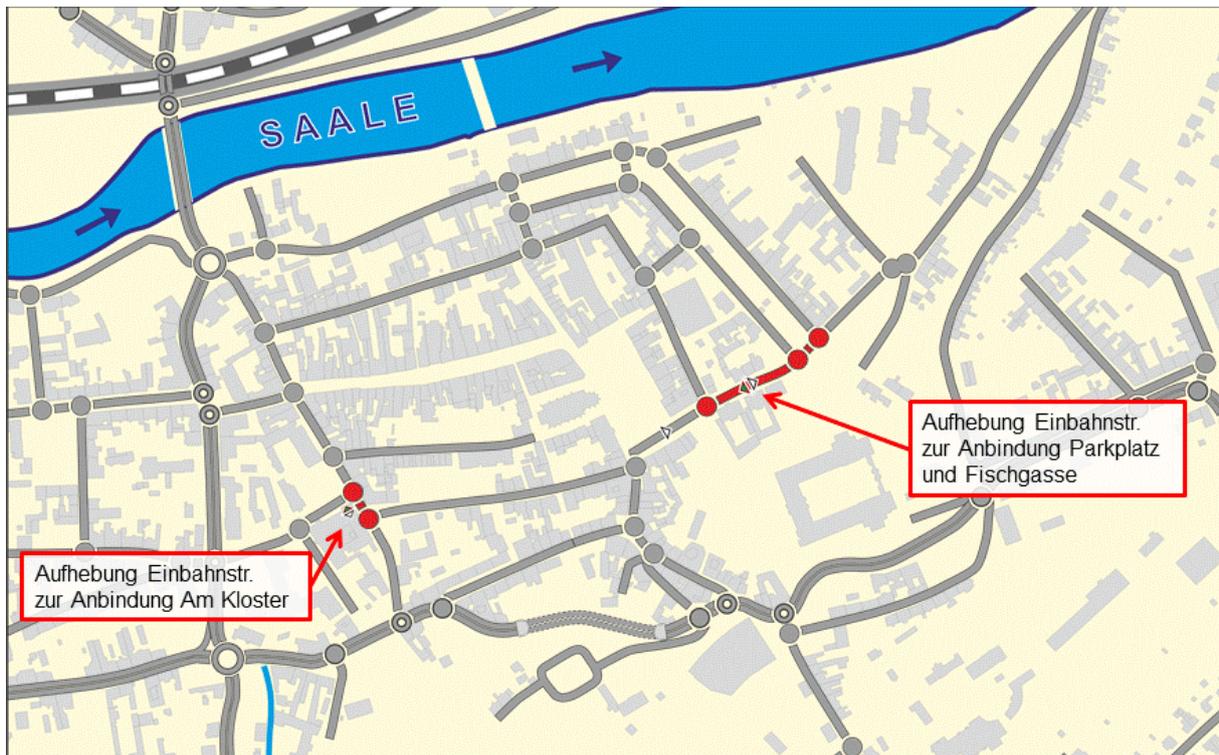
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Anbindung Gymnasium bei Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße	1.	mit Schleichverkehren zur Umgehung Kreisverkehr Schwedenstein ist zu rechnen
		2.	Entfall einer geringen Anzahl von Stellflächen für den ruhenden Verkehr im Bereich Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße

4.9 Baustein S 01 – Leipziger Straße mit S 00

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein S 01 beinhaltet im Wesentlichen die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung der Leipziger Straße zwischen der Kreuzung Promenade und der Zufahrt zum Parkplatz in der Baulücke zwischen dem Fürstenhaus und Leipziger Straße 1. Ergänzt wird dieser Baustein durch die Öffnung Saalstraße entsprechend Baustein S 00.



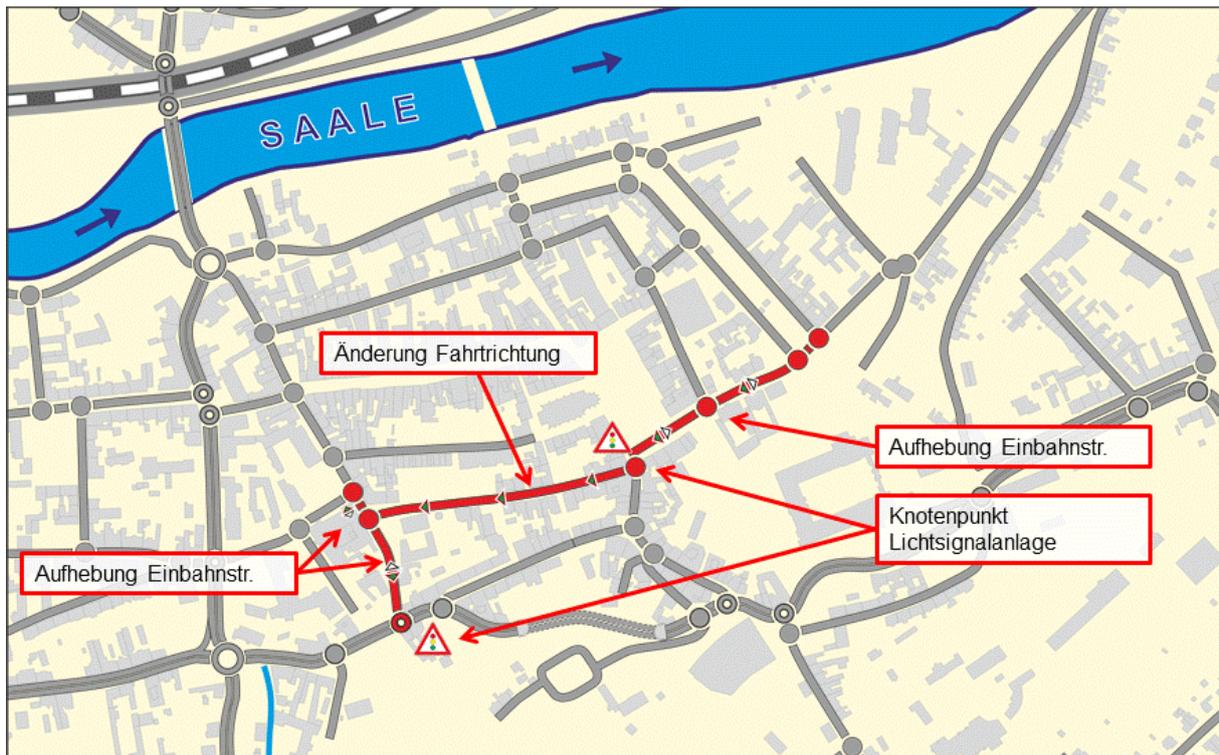
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Anbindung Gymnasium bei Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße	1.	mit Schleichverkehren zur Umgehung Kreisverkehr Schwedenstein ist zu rechnen
2.	direkte Anbindung des Parkplatzes Fürstenhaus und der Fischgasse aus Richtung Promenade	2.	Entfall einer geringen Anzahl von Stellflächen für den ruhenden Verkehr im Bereich Saalstr. zwischen Am Kloster und Klosterstraße sowie in der Leipziger Straße
		3.	Änderung der Straßenraumaufteilung Leipziger Straße

4.10 Baustein S 02 – Leipziger Straße und Klosterstraße

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein S 02 spiegelt die Verkehrsregelung zur Umleitungsführung während des Baus der Dammstraße wieder. Dabei wurde die gesamte Einbahnstraßenregelung der Leipziger Straße und der Fahrbahn im Bereich Markt für den Gegenverkehr geöffnet. Die Klosterstraße ist in seiner Fahrtrichtung geändert und gegenläufig an das Verkehrsnetz über die Nikolaistraße angebunden. Für diese Verkehrsregelung sind zwei Lichtsignalanlagen (Markt und Nikolaistraße) erforderlich.



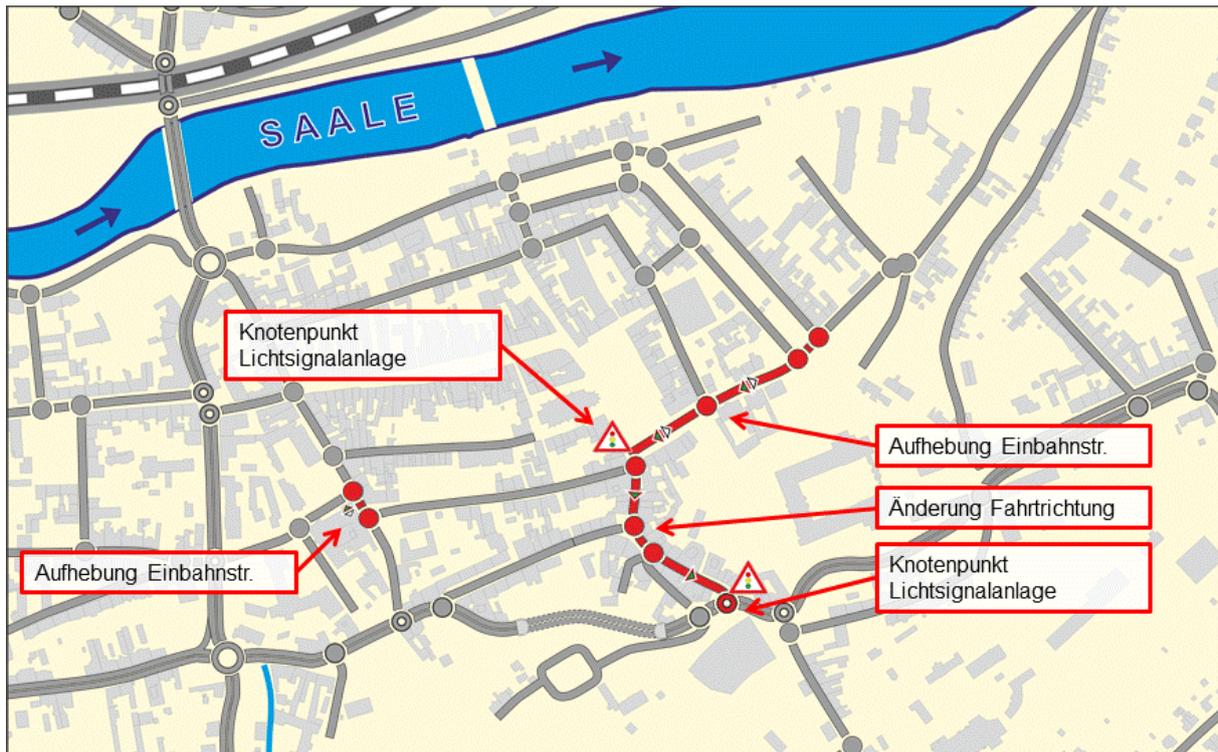
Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Anbindung Gymnasium bei Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstr.	1.	mit Schleichverkehren zur Umgehung Kreisverkehr Schwedenstein ist zu rechnen
2.	direkte Anbindung des Parkplatzes Fürstenhaus und der Fischgasse aus Richtung Promenade	2.	Entfall einer geringen Anzahl von Stellflächen für den ruhenden Verkehr im Bereich Saalstr. zwischen Am Kloster und Klosterstraße sowie in der Leipziger Straße
3.	durch zusätzliche Ausfahrt aus der Innenstadt ist mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Promenade und der Dammstraße zu rechnen	3.	Änderung der Straßenraumaufteilung Leipziger Straße
		4.	Aufstellung von 2 Lichtsignalanlagen erforderlich (Markt und Nikolaistraße)
		5.	Entfall sämtlicher Stellflächen vor dem Markt

4.11 Baustein S 03 – Große Burgstraße mit S 00 und S 01

Merkmale des Bausteins:

Der Baustein S 03 wurde im Rahmen des Ausbaus der Hauptstraße Promenade bereits als Umleitungsführung praktiziert. Im Wesentlichen kennzeichnet sich dieser Baustein in der Änderung der Verkehrsregelung in der Leipziger Straße / Markt (gegenläufige Befahrung) und der Änderung der Einbahnstraßenrichtung Große Burgstraße. Ergänzend ist die Öffnung der Einbahnstraßenregelung Saalstraße entsprechend Baustein S 00 berücksichtigt.

Übersicht Vor- und Nachteile:

Vorteile		Nachteile	
1.	Verbesserung der Anbindung Gymnasium bei Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße	1.	mit Schleichverkehren zur Umgehung Kreisverkehr Schwedenstein ist zu rechnen
2.	direkte Anbindung des Parkplatzes Fürstenhaus und der Fischgasse aus Richtung Promenade	2.	Entfall einer geringen Anzahl von Stellflächen für den ruhenden Verkehr im Bereich Saalstr. zwischen Am Kloster und Klosterstraße sowie in der Leipziger Straße
3.	durch zusätzliche Ausfahrt aus der Innenstadt ist mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Promenade und der Dammstraße zu rechnen	3.	Änderung der Straßenraumaufteilung Leipziger Straße
		4.	Aufstellung von 2 Lichtsignalanlagen erforderlich (Markt und Zeitzer Straße)
		5.	Entfall sämtlicher Stellflächen vor dem Markt

5. Planfallbetrachtung Stand 2008

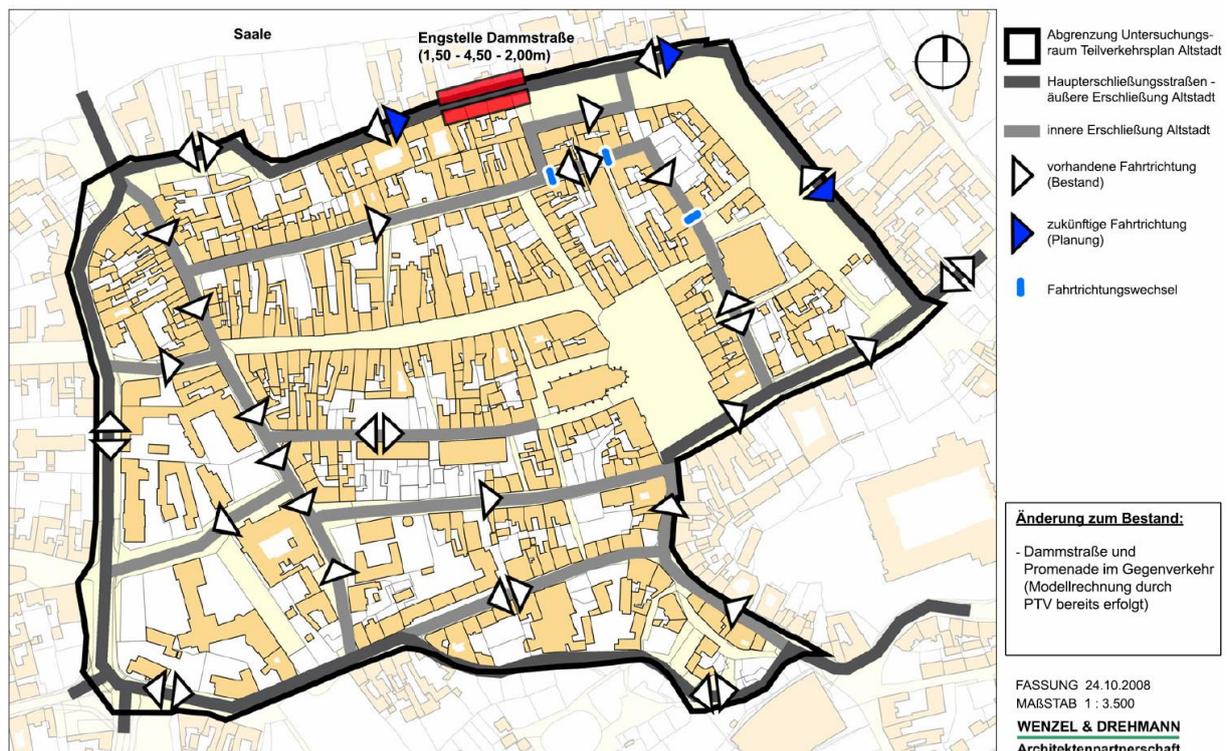
5.1 Planfall 1 – Büro Wenzel und Drehmann

Der Planfall 1 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro Wenzel & Drehmann – Architektengemeinschaft erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles ist der

- Baustein 1: gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße. Dieser Planfall führt zu einer weiteren Anbindung der Altstadt in West → Ost Richtung.

Innere Erschließung der Altstadt über 4 Zufahrten zur Leipziger Straße und eine Ausfahrt über Promenade - Dammstraße
 - tendenzielle Entlastung der Kloster- und Saalstraße
 - tendenzielle Belastung der Dammstraße und Promenade

1



[Quelle: Endbericht Teilverkehrsplan Fassung 19.12.2008; Seite 73 ; Wenzel & Drehmann – Architektenpartnerschaft]

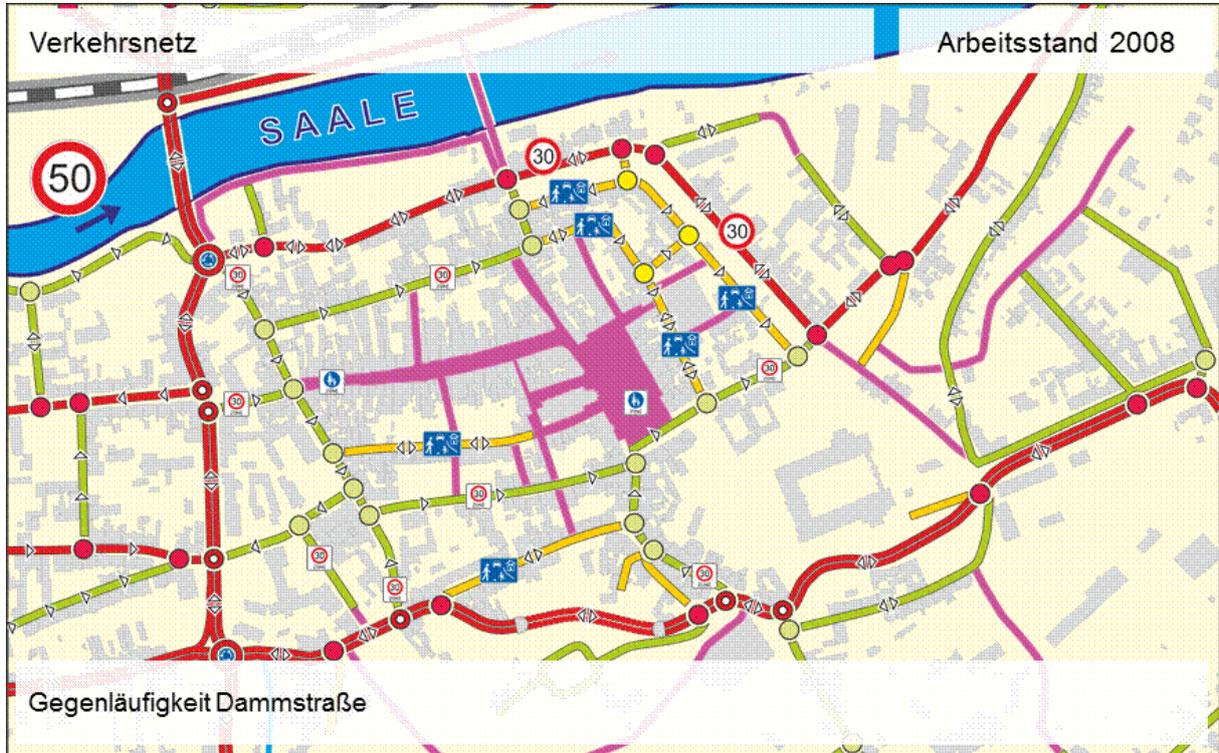
Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

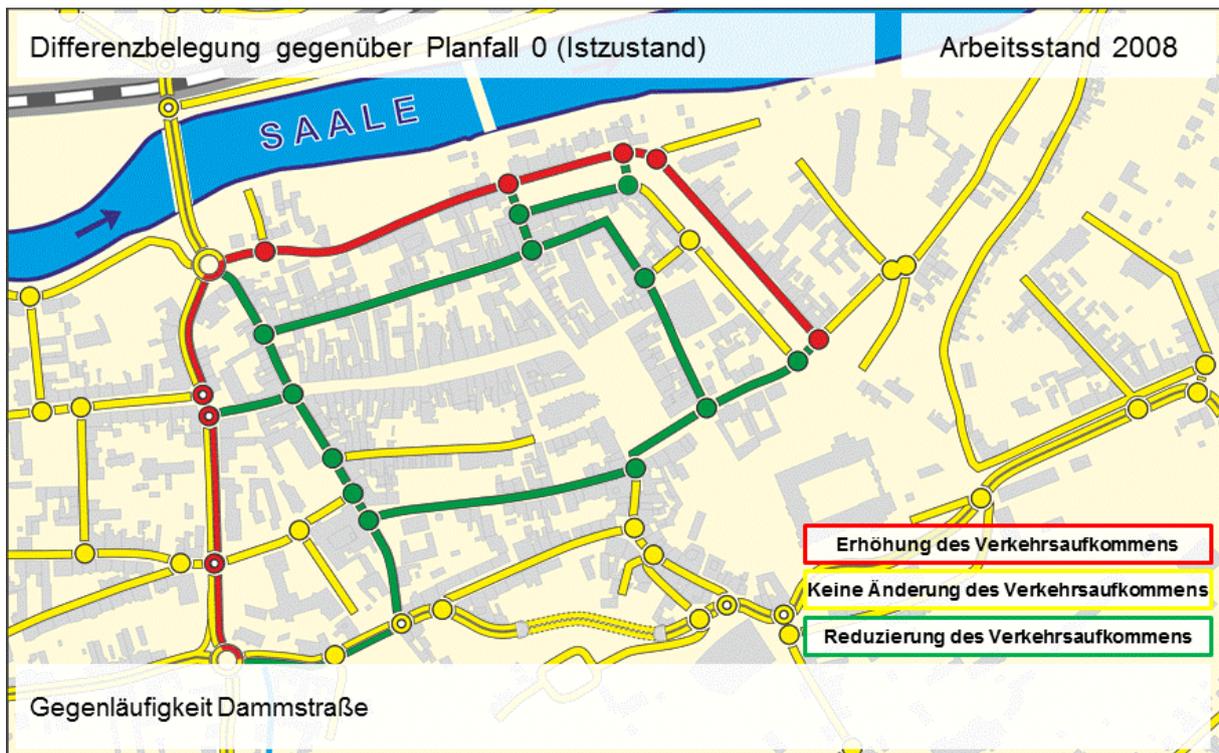
integriert. Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße.

Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße erfordert die Erweiterung der vorhandenen Lichtsignalanlage „Pfennigbrücke“ aufgrund der Engstelle im Bereich der Einmündung An der Pforte.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße, Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der Örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.



Verkehrsnetz Planfall 1 - Arbeitsstand 2008 nach Endbericht Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann



Differenzbelegung nach der verkehrplanerischen Untersuchung PTV AG Dresden 2008

Bewertung des Planfalls 1 – Stand 2008

Die Öffnung der Dammstraße / Promenade für den Gegenverkehr unter Berücksichtigung der vorgegebenen Änderungen zum ruhenden Verkehr bringt für den Streckenzug Saalstraße – Klosterstraße – Markt – Leipziger Straße zum Teil erhebliche Entlastungseffekte, die auch für den Bereich Große Kalandstraße – An der Pforte – Fischgasse in nicht ganz so großem Umfang nachweisbar sind. Diese Ergebnisse unterstützen die Inhalte der vorliegenden Studien zur Umgestaltung der Klosterstraße und des Klingenplatzes.

Andererseits führt die Reduzierung der Verkehrsbelastung in den angegebenen Bereichen gleichzeitig zu einer größeren Erhöhung der Verkehrslast in der Dammstraße – Promenade (Dammstraße + 1.100 Kfz/24h). Des Weiteren erreicht entsprechend den vorliegenden Ergebnissen der Knotenpunktuntersuchungen der Kreisverkehr Niemöllerplatz seine Kapazitätsgrenze, was in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Problemen im Verkehrsablauf (QSV E), verbunden mit noch größeren Rückstaus und Wartezeiten, führen kann.

Eine Umsetzung des Planfalls 1.1 ohne weitere Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung ist daher nicht zu empfehlen.

5.2 Planfall 1.2 – Büro Wenzel und Drehmann

Der Planfall 1.2 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro Wenzel & Drehmann – Architektengemeinschaft erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles ist der

- Baustein 1 – gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße. Dieser Planfall führt zu einer weiteren Anbindung der Altstadt in West → Ost Richtung.
- Baustein 2 – Große Kalandstraße mit der Änderung der Fahrtrichtung

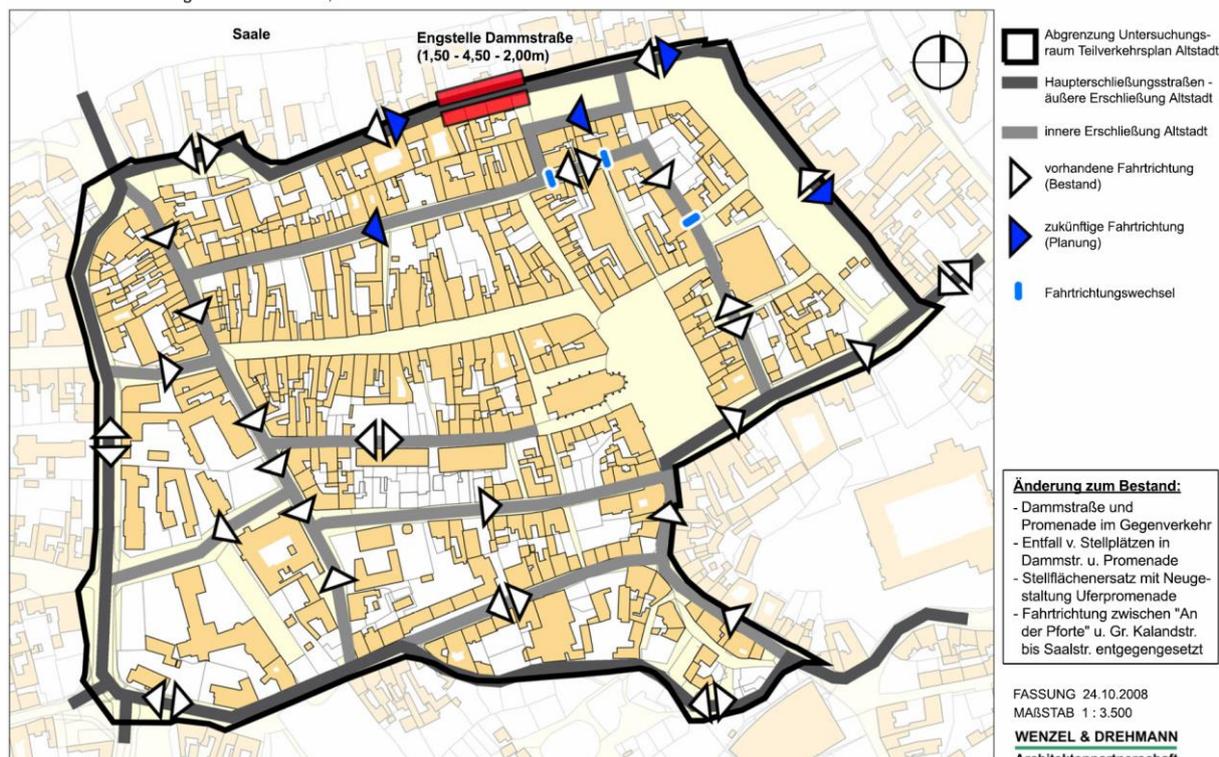
Innere Erschließung der Altstadt über 3 Zufahrten zur Leipziger Straße und 2 Ausfahrten über Promenade - Dammstraße bzw.

"An der Pforte" - Große Kalandstraße - Am Kloster

- tendenzielle Entlastung der Saalstraße nördlicher Teilabschnitt, Kosterstraße und Leipziger Straße

- tendenzielle Belastung der Dammstraße, der Promenade und der Saalstraße mittlerer Teilabschnitt

1.2



[Quelle: Endbericht Teilverkehrsplan Fassung 19.12.2008; Seite 80 ; Wenzel & Drehmann – Architektenpartnerschaft]

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

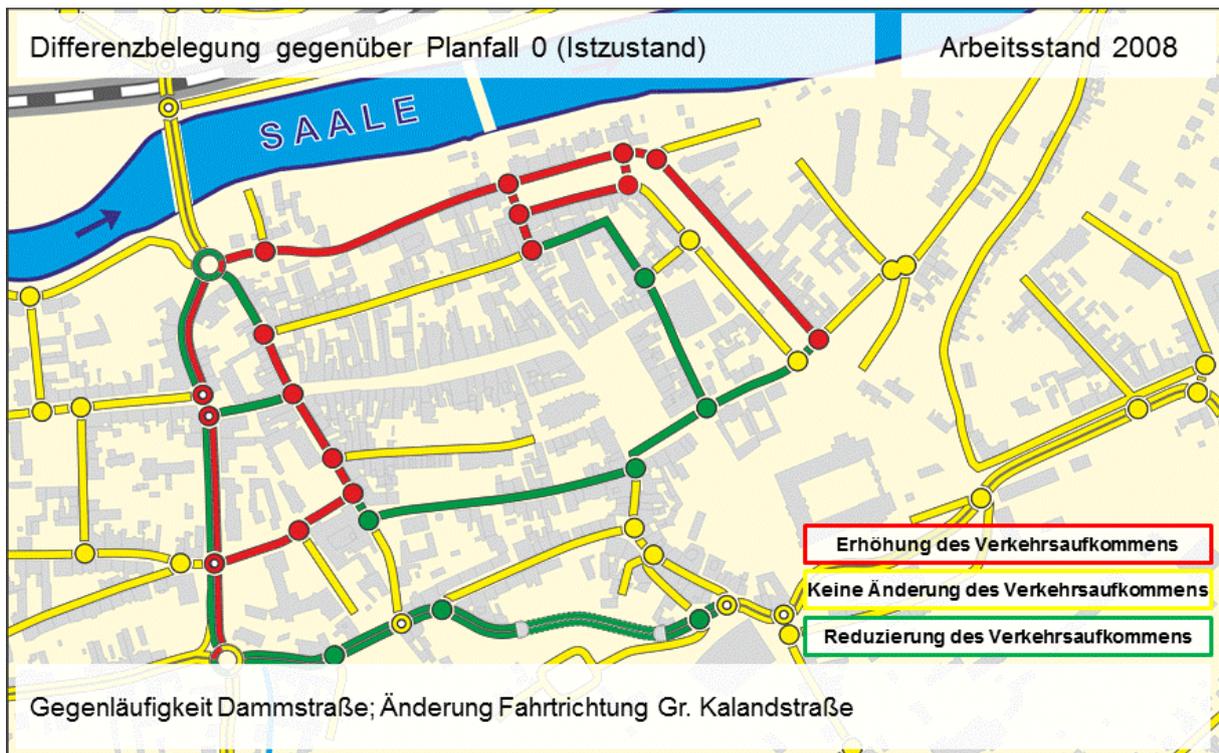
integriert. Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße.

Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße erfordert die Erweiterung der vorhandenen Lichtsignalanlage „ Pfennigbrücke“ aufgrund der Engstelle im Bereich der Einmündung An der Pforte.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.



Verkehrsnetz Planfall 1.2 Arbeitsstand 2008 nach Endbericht Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung PTV AG Dresden 2008

Bewertung des Planfalls 1.2 – Stand 2008

Die Umkehr der Fahrtrichtung im Bereich An der Pforte – Große Kalandstraße in Richtung Saalstraße bringt für den Kreisverkehr Niemöllerplatz von allen untersuchten Varianten zwar die größte Entlastung (QSV B), jedoch gleichzeitig für den Straßenzug Promenade – An der Pforte – Große Kalandstraße – Saalstraße (zwischen Große Kalandstraße und Am Kloster) – einschließlich Am Kloster die höchsten Verkehrsbelastungen aller „Planfälle 2020“ einschließlich des Status Quo.

Besonders problematisch dürfte die eintretende Verdopplung der Verkehrsmenge im Bereich An der Pforte sein. Dieser Straßenabschnitt ist gleichzeitig Bestandteil der Fußgängerhauptachse zwischen Bahnhof und Markt, wobei an der Einmündung in die Große Kalandstraße eine Querung der verkehrsführenden Fahrbahn erfolgt.

Ebenfalls ungünstig wirkt sich die Erhöhung der Verkehrsmenge in der Saalstraße aus. Dieser Straßenzug im Anschluss der Fußgängerzone weist noch eine hohe Dichte von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen auf. Weiterhin kreuzt die Hauptfußwegbeziehung Altstadtzentrum – Weißenfels West die Straße im Bereich Judenstraße und Am Kloster, einschließlich bei Nutzung der Bushaltestelle vor der Post.

Für den Bereich Klosterstraße – Leipziger Straße (Höhe Markt) tritt im Vergleich zu den anderen Varianten nur eine mäßige Entlastung ein, die keinen Qualitätssprung in der Funktion und Nutzung der Straßen zulässt.

Eine Umsetzung des Planfalls 1.2 ist daher ebenfalls nicht zu empfehlen.

5.3 Planfall 4.1 – Büro Wenzel und Drehmann

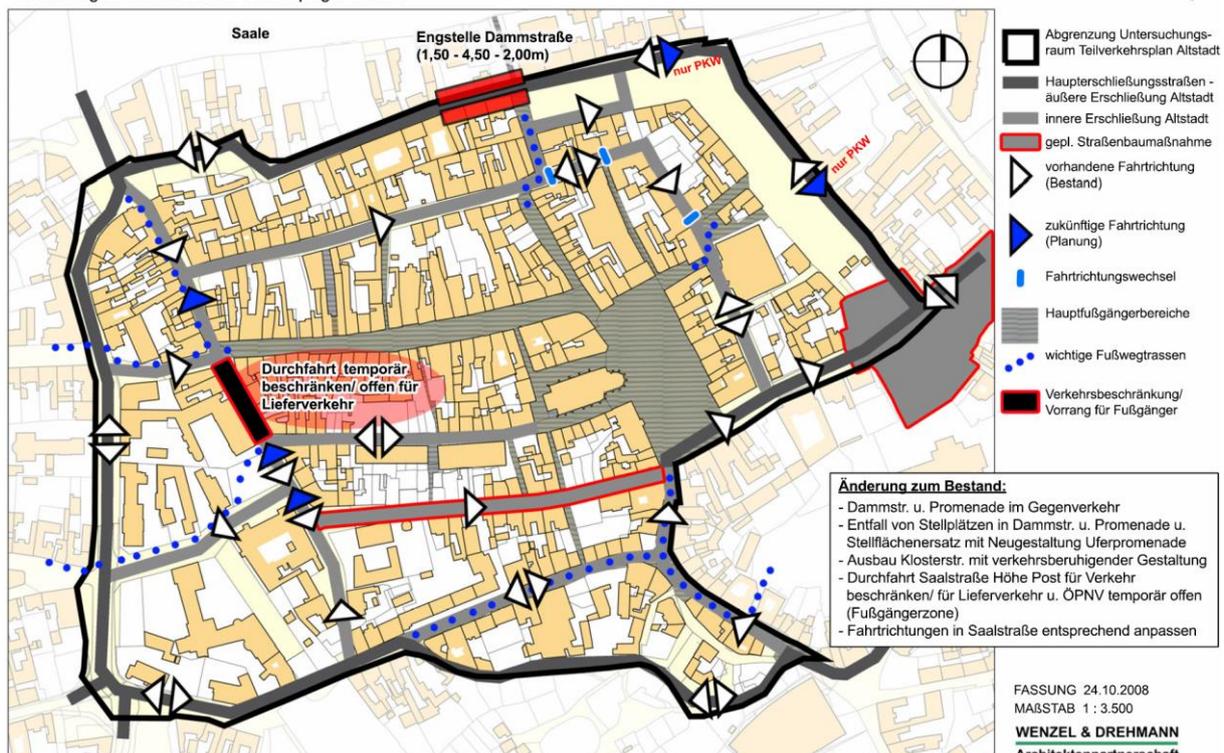
Der Planfall 4.1 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro Wenzel & Drehmann – Architektengemeinschaft erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 1: gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße. Dieser Planfall führt zu einer weiteren Anbindung der Altstadt in West → Ost Richtung.
- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post.

Innere Erschließung der Altstadt Richtung Leipziger Straße über 4 Zufahrten u. 1 Ausfahrt (Dammstraße) an der Nordseite
 - Reduzierung des Erschließungsverkehres in der Saalstraße
 - tendenzielle Belastung der Dammstraße und Großen Kalandstraße / An der Pforte und Saalstraße südlicher Teilabschnitt
 - Entlastung der Klosterstraße und Leipziger Straße

4.1

(Weiterentwicklung des Planfalls 2)



[Quelle: Endbericht Teilverkehrsplan Fassung 19.12.2008; Seite 83 ; Wenzel & Drehmann – Architektenpartnerschaft]

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert. Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße.

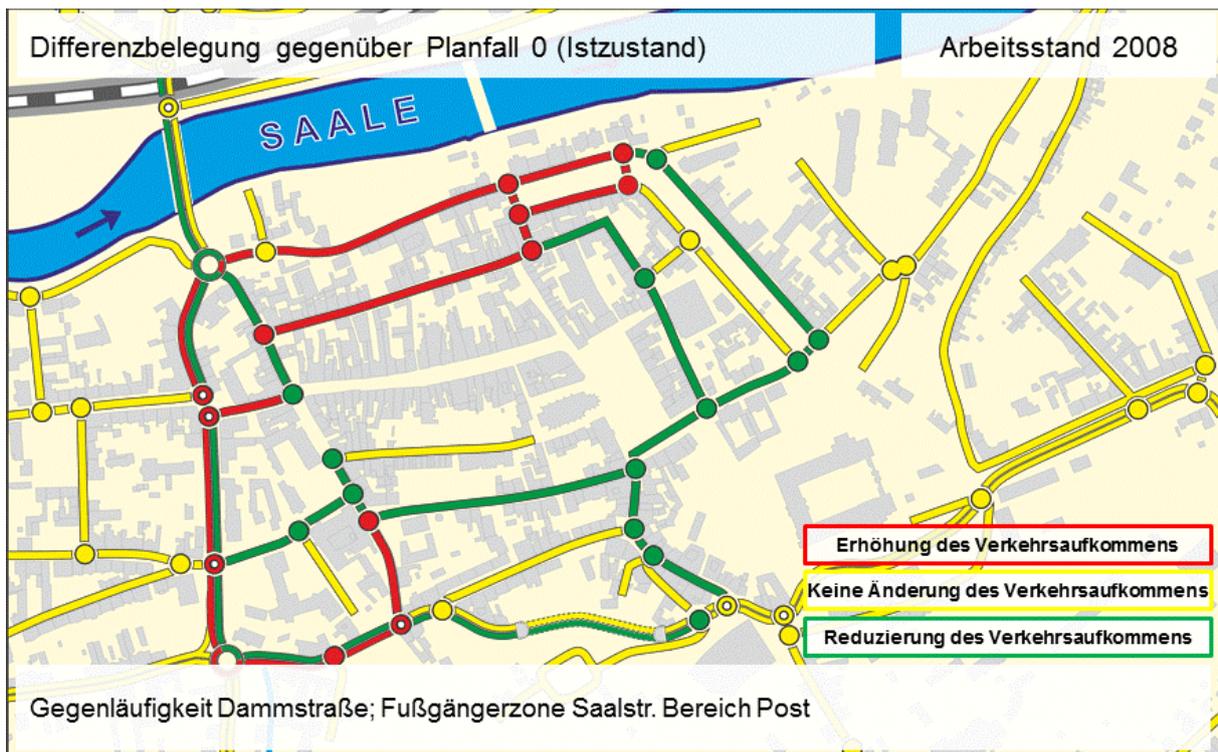
Durch die Ausweisung einer Fußgängerzone in der Saalstraße ist die Änderung der Einbahnstraßenregelung der Saalstraße zwischen Judenstraße und Große Kalandstraße erforderlich. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße erfordert die

Erweiterung der vorhandenen Lichtsignalanlage „Pfennigbrücke“ aufgrund der Engstelle im Bereich der Einmündung An der Pforte.



Verkehrsnetz Planfall 4.1 Arbeitsstand 2008 nach Enderbericht Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße, Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung PTV AG Dresden 2008

Bewertung des Planfalls 4.1 – Stand 2008

Die Planfälle der Varianten unter Nr. 4 greifen zusätzlich aktiv in die Funktionszuweisung von Straßenbereichen durch gezielte Verkehrsbeschränkungen ein.

In diesen Planfällen wird prinzipiell eine Einschränkung und Verlagerung des Erschließungsverkehres in der Saalstraße Richtung Klosterstraße – Leipziger Straße an den Altstadtrand angestrebt.

In einer ersten Stufe werden im Planfall 4.1 die Auswirkungen einer Durchfahrtsbeschränkung in der Saalstraße im Bereich der Bushaltestelle Höhe Post für den Kfz-Verkehr (Radverkehr frei, Lieferverkehr temporär frei) untersucht. Damit verbunden ist auch eine Änderung der Fahrtrichtung im Abschnitt der Saalstraße zwischen Judenstraße und Großer Kalandstraße für den Kfz-Verkehr. Wird für den ÖPNV keine Ausnahme für Gegenverkehr auf diesem Abschnitt zugelassen (Problematik Einsicht in Engstelle aus Richtung Judenstraße), entfällt die Bushaltestelle an der Post und alle Linien fahren über den Kreisverkehr Schwedenstein – Nikolaistraße – Saalstraße die Haltestelle Am Kloster zur Weiterfahrt in Richtung ZOB an. Kann für den Bus die bisherige Fahrtrichtung in der Saalstraße Richtung Post erhalten werden, sollte auch der ÖPNV von der geplanten Durchfahrtsbeschränkung zwischen den Einmündungen der Judenstraße und Marienstraße ausgenommen bleiben. Die Verkehrsbeschränkung kann auch mit einer Erweiterung der Fußgängerzone verbunden werden. Die Erschließung der angrenzenden Straßenbereiche der Saalstraße, Judenstraße, Marienstraße, Am Kloster und Klosterstraße ist nach wie vor gewährleistet.

Die Einschränkung der Durchfahrbarkeit der Saalstraße in Nord-Süd-Richtung führt in allen drei Planfällen (4.1, 4.1A, 4.1B) zu einer drastischen Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Bereich zwischen Niemöllerplatz und Klosterstraße. Gleichzeitig kommt es in der Großen Kalandstraße und An der Pforte nur zu einer geringfügigen vertretbaren Erhöhung der Verkehrsbelastung um ca. 200 – 300 Kfz/24h.

Im lokalen Bereich der Saalstraße zwischen Nikolaistraße und Am Kloster tritt im Planfall 4.1 zwar eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf, die aus städtebaulicher Sicht jedoch keine negativen Auswirkungen für diesen Abschnitt mit sich bringt. Entscheidender ist die eintretende Reduzierung der Verkehrsmenge in der Klosterstraße um fast 50 % auf nur noch 1.800 Kfz/24h. Damit wird ein entscheidender Schritt zur beabsichtigten verkehrsberuhigten Umgestaltung der Klosterstraße entsprechend der vorliegenden städtebaulichen Studie erreicht. Gleichzeitig kommt es zu einer nachhaltigen Verminderung der Verkehrsmenge im Bereich der Leipziger Straße zwischen Markt und Promenade um ca. 1.600 bis 2.100 Kfz/24h.

Die Verkehrsbelastung im Bereich der Dammstraße liegt zwar über dem Wert des Status Quo, jedoch ist am Knoten Niemöllerplatz im Vergleich zur Variante 1.1 eine verbesserte Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes gegeben (QSV D), welche in der Praxis annähernd den heutigen Verhältnissen entsprechen dürfte.

Auch am Knoten Klingenplatz tritt eine Verbesserung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von der Stufe C zur Stufe B ein. Die damit verbundene Entlastung des Knotens unterstützt gleichzeitig die Gestaltungsziele der vorliegenden städtebaulichen Studie zur Neugestaltung des Klingenplatzes und angrenzender Bereiche und deren Umsetzung.

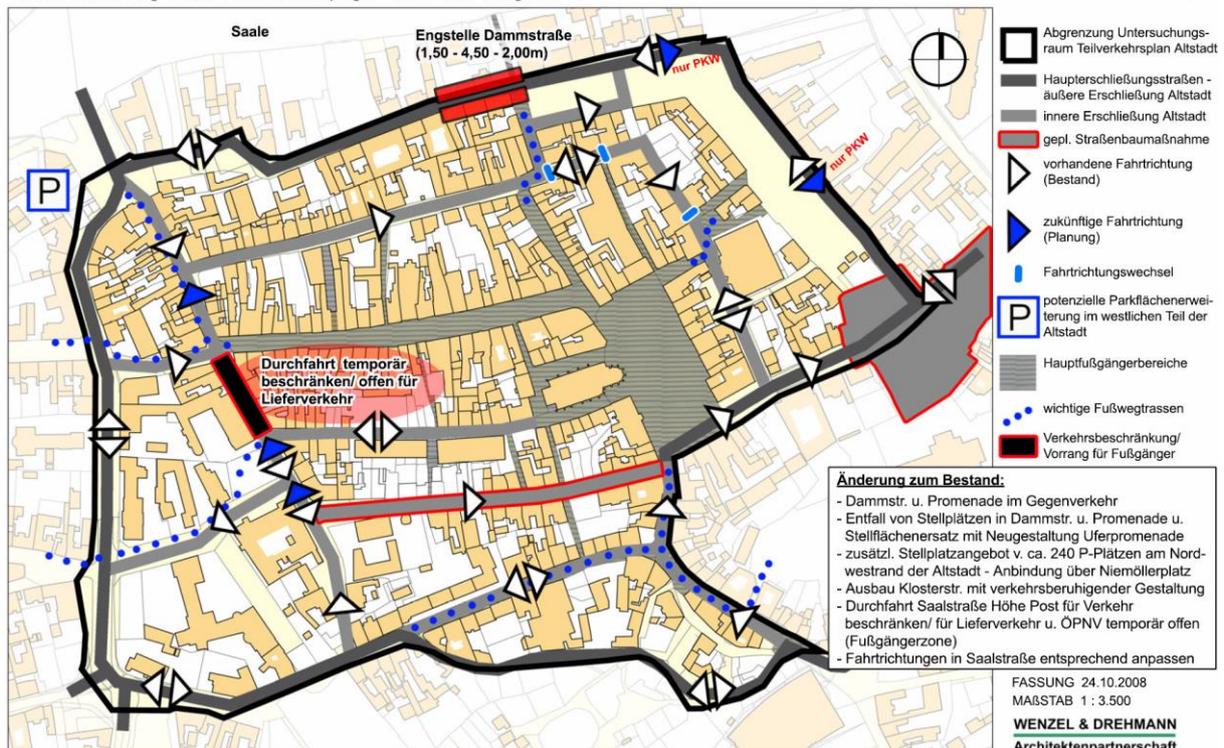
Der Planfall 4.1 zeigt somit entscheidende Vorteile gegenüber den Varianten 1.1 (hier nicht dargestellt) und 1.2 auf. Eine Umsetzung des Planfalls 4.1 ist ebenfalls nicht zu empfehlen.

5.4 Planfall 4.1A – Büro Wenzel und Drehmann

Der Planfall 4.1A wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro Wenzel & Drehmann – Architektengemeinschaft erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 1: gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße. Dieser Planfall führt zu einer weiteren Anbindung der Altstadt in West → Ost Richtung.
- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post (Erweiterung durch eine temporäre beschränkte Zufahrt [offen für den Lieferverkehr])

Innere Erschließung der Altstadt Richtung Leipziger Straße über 4 Zufahrten u. 1 Ausfahrt (Dammstraße) an der Nordseite
 - weitere Reduzierung des Erschließungsverkehres in der Saalstraße
 - geringe Mehrbelastung der Dammstraße, Großen Kalandstraße / An der Pforte und Saalstraße südlicher Teilabschnitt
 - weitere Entlastung der Klosterstraße, Leipziger Straße und Fischgasse



[Quelle: Endbericht Teilverkehrsplan Fassung 19.12.2008; Seite 86 ; Wenzel & Drehmann – Architektenpartnerschaft]

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert. Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße.

Durch die Ausweisung einer Fußgängerzone in der Saalstraße ist die Änderung der Einbahnstraßenregelung der Saalstraße zwischen Judenstraße und Große Kalandstraße

erforderlich. Eine temporäre Öffnung der Saalstraße für den Lieferverkehr wie bereits in der Judenstraße praktiziert ist nur über eine Zufahrt aus Richtung Judenstraße sowie aus Richtung Nikolaistraße möglich. Die direkte Anfahrbarkeit des Lieferverkehrs aus Richtung Norden über die Saalstraße ist, aufgrund der geänderten Einbahnstraßenregelung, nicht möglich.

Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße erfordert die Erweiterung der vorhandenen Lichtsignalanlage „Pfennigbrücke“ aufgrund der Engstelle im Bereich der Einmündung An der Pforte.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Bewertung des Planfalls 4.1A – Stand 2008

Aufbauend auf dem Planfall 4.1. wird in der Variante 4.1A die Bereitstellung eines größeren Parkraumangebotes im Nordwesten der Altstadt berücksichtigt. Dabei soll untersucht werden, inwieweit ein solches zusätzliches Stellplatzangebot an diesem konkreten Standort dazu beiträgt, den Parksuchverkehr zu den Stellplatzangeboten im Osten der Altstadt zu reduzieren.

Die positiven Änderungen der Verkehrsbelastung im Bereich der Saalstraße entsprechen analog der zuvor beschriebenen Variante 4.1.

Zusätzlich tritt jedoch nochmals eine spürbare Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Straßenzügen Saalstraße (ab Nikolaistraße) – Klosterstraße – Markt / Leipziger Straße – Promenade – Dammstraße um jeweils ca. 400 Kfz/24h ein.

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an den untersuchten Knotenpunkten entsprechen analog dem Planfall 4.1.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Vorteile des Planfalls 4.1 durch die zusätzliche Bereitstellung des Parkraumangebotes am Nordwestrand der Altstadt eine nachhaltige Verstärkung erfahren und somit eine weitere Unterstützung der Ziele zur Umgestaltung der Klosterstraße und des Klingensplatzes beinhaltet.

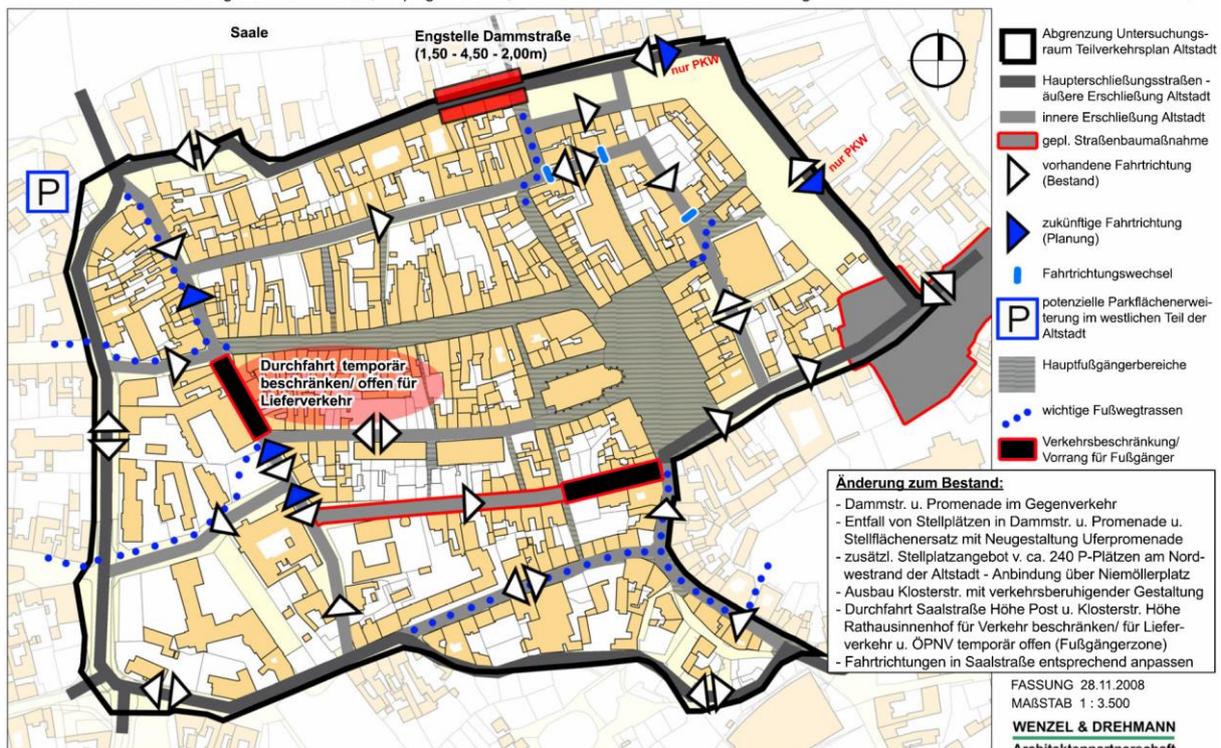
Eine Umsetzung des Planfalls 4.1A ist ebenfalls nicht zu empfehlen.

5.5 Planfall 4.1B – Büro Wenzel und Drehmann

Der Planfall 4.1B wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro Wenzel & Drehmann – Architektengemeinschaft erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 1: gegenläufige Befahrbarkeit der Dammstraße. Dieser Planfall führt zu einer weiteren Anbindung der Altstadt in West → Ost Richtung.
- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post.
- Baustein 4.1: Fußgängerzone Klosterstraße im Bereich Technisches Rathaus mit temporärer Öffnung für den Lieferverkehr und den ÖPNV

Innere Erschließung der Altstadt Richtung Leipziger Straße über 4 Zufahrten u. 1 Ausfahrt (Dammstraße) an der Nordseite
 - weitere deutliche Reduzierung des Erschließungsverkehres in der Saalstraße (auch südlicher Teilabschnitt)
 - tendenzielle Belastung der Großen Burgstraße, Großen Kalandstraße und An der Pforte
 - weitere deutliche Entlastung der Klosterstraße, Leipziger Straße, Promenade / Dammstraße und Fischgasse



[Quelle: Endbericht Teilverkehrsplan Fassung 19.12.2008; Seite 83 ; Wenzel & Drehmann – Architektenpartnerschaft]

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse
- Klosterstraße zwischen Saalstraße und Technischem Rathaus

integriert.

Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt

wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße sowie die Klosterstraße im Bereich des Technischen Rathauses.

Durch die Ausweisung einer Fußgängerzone in der Saalstraße ist die Änderung der Einbahnstraßenregelung der Saalstraße zwischen Judenstraße und Große Kalandstraße erforderlich. Eine temporäre Öffnung der Saalstraße für den Lieferverkehr, wie bereits in der Judenstraße praktiziert, ist nur über eine Zufahrt aus Richtung Judenstraße sowie aus Richtung Nikolaistraße möglich. Die direkte Anfahbarkeit des Lieferverkehrs aus Richtung Norden über die Saalstraße ist, aufgrund der geänderten Einbahnstraßenregelung, nicht möglich. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße erfordert die Erweiterung der vorhandenen Lichtsignalanlage „Pfennigbrücke“ aufgrund der Engstelle im Bereich der Einmündung An der Pforte.



Verkehrsnetz Arbeitsstand 2008 nach Endbericht Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann

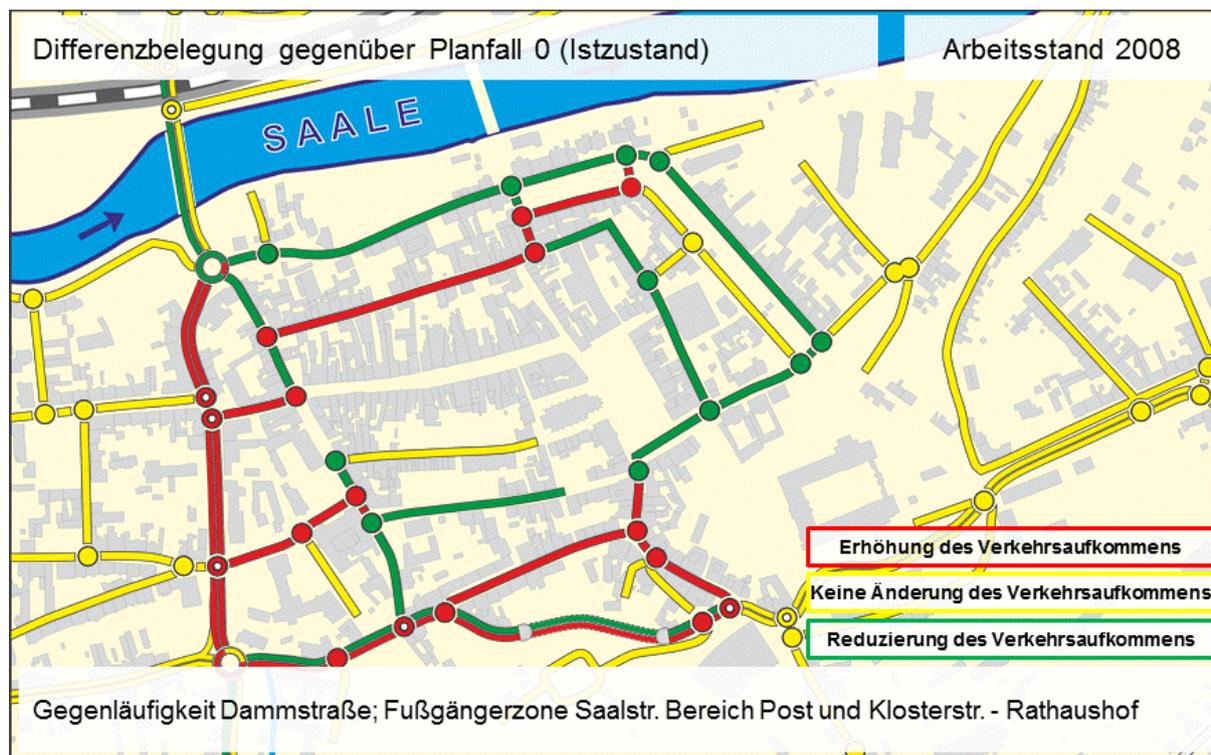
Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße, Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Bewertung des Planfalls 4.1B – Stand 2008

Aufbauend auf den Planfällen 4.1 und 4.1A wird im Planfall 4.1B die Auswirkung einer zusätzlichen Durchfahrtsbeschränkung in der Klosterstraße zwischen Kirchgasse und Markt (ÖPNV und Radverkehr frei, Lieferverkehr temporär frei) untersucht. Die Verkehrsbeschränkung soll in diesem Bereich mit einer Erweiterung der Fußgängerzone verbunden werden. Die Erschließung des angrenzenden Straßenbereichs der Klosterstraße zwischen Saalstraße und Kirchgasse soll durch die Gegenläufigkeit des Anliegerverkehrs gewährleistet werden.

Die nachhaltige Verkehrsberuhigung zwischen Markt und Kirchgasse unterstützt gleichfalls die Ziele der geplanten Umgestaltung des Rathausinnenhofes zur Erschließung des gesamten Stadtquartiers.

Die erzielte Reduzierung der Verkehrsbelastung im Bereich der Saalstraße zwischen Niemöllerplatz und Klosterstraße entspricht nach wie vor den zuvor beschriebenen Varianten 4.1 und 4.1A. Jedoch ergeben sich nochmals größere Änderungen des Verkehrsaufkommens in den übrigen angrenzenden Straßenzügen der Klosterstraße.



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung PTV AG Dresden 2008

Im Bereich Saalstraße zwischen Nikolaistraße und Am Kloster reduziert sich nochmals das Verkehrsaufkommen gegenüber den Varianten 4.1 und 4.1A und erreicht mit 1.700 Kfz/24h einen geringfügig niedrigeren Wert als im Status Quo.

In der Klosterstraße führt die Durchfahrtsbeschränkung zu einer wirksamen Verkehrsberuhigung nicht nur im Bereich der erweiterten Fußgängerzone, sondern auch im übrigen Straßenabschnitt. Das geringe Verkehrsaufkommen wird sich dort vor allem nach der Art und Weise der Bewirtschaftung der verbleibenden Stellplätze richten.

Im weiteren Verlauf Richtung Markt – Leipziger Straße – Promenade und Dammstraße führt die Durchfahrtsbeschränkung der Klosterstraße zu einer nochmaligen Reduzierung des Verkehrsaufkommens. So werden in der Leipziger Straße in Höhe Markt und Promenade nur noch Verkehrsmengen erwartet, die ca. 50 % des derzeitigen Verkehrsaufkommens ausmachen. In der Promenade wird trotz Gegenläufigkeit eine um ca. 800 Kfz/24h geringere Verkehrsbelastung erwartet als im Status Quo und in der Dammstraße ist mit ungefähr der gleichen Verkehrsmenge zu rechnen wie im Bestand. Entsprechend den ermittelten Verkehrsmengen wird eine generelle Verminderung des Verkehrsaufkommens in der Altstadt deutlich, die bei Beschränkung der Durchfahrtsmöglichkeiten in der Saalstraße und Klosterstraße in Richtung östliche Altstadt auf eine verstärkte Nutzung und Auslastung der berücksichtigten Parkraumangebote am Westrand der Altstadt hindeuten.

Gleichzeitig führt die Veränderung der Verkehrsführung / Verkehrsbeschränkung zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufes am Niemöllerplatz in die Qualitätsstufe QSV C.

Neben der wie in den Planfällen 4.1 und 4.1A vorhandenen geringfügigen Zunahme des Verkehrs in der Großen Kalandstraße und An der Pforte kommt es bei dieser Variante auch am Südrand der Altstadt zu einer anteiligen Verlagerung des Verkehrs aus der Klosterstraße in die Große Burgstraße bzw. Nikolaistraße in Richtung Leipziger Straße. Die ausgewiesene Erhöhung in der Nikolaistraße im bereits verkehrsberuhigten Bereich zwischen Georgenbergstraße und Großer Burgstraße um ca. 100 Kfz/24h fällt vernachlässigbar gering aus. Sollten bei Umsetzung des Planfalls in der Praxis erheblich höhere Werte auftreten, könnte man relativ einfach regulierend eingreifen, indem man z. B. die Einfahrt in diesen Straßenabschnitt der Nikolaistraße in der Fahrtrichtung West – Ost unterbindet und somit nur die Zufahrt in Richtung Markt – Leipziger Straße über die Große Burgstraße zulässt. In der Großen Burgstraße ist mit einer Erhöhung der Verkehrsmenge um ca. 600 Kfz/24h auf insgesamt 2.600 Kfz/24h in Richtung Markt – Leipziger Straße zu rechnen. Für den Straßenquerschnitt der bereits altstadtgerecht ausgebauten Straße stellt diese Erhöhung kein Problem dar. Ansonsten obliegt es dem Abwägungs- und Entscheidungsprozess, ob man zugunsten der umfassenden Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung in den zuvor beschriebenen Altstadtbereichen die lokal begrenzten Verkehrsmengenerhöhungen zulässt.

Die Planfälle 4.1, 4.1A und 4.1B stellen aus den dargestellten Gründen gegenüber den Planfällen 1.1 und 1.2 die empfehlenswerteren Varianten zur Verkehrsführung in der Altstadt dar, wobei die Variante 4.1.B mit den weiterführenden Festsetzungen die umfangreichsten positiven Veränderungen aufweist.

In letzter Konsequenz wäre in Erweiterung des Planfalls 4.1.B auch eine Verkehrsbeschränkung der Großen Burgstraße im Bereich zwischen Markt und Nikolaistraße mit Ausweitung der Fußgängerzone denkbar (ÖPNV frei, Radverkehr frei, Lieferverkehr temporär frei). Dies hätte auch für den Bereich der Großen Burgstraße als wichtige Fußwegbeziehung zum Schloss und Parkhaus „Zentrum“ und den vielfältigen Gastronomieangeboten eine nachhaltige Reduzierung des Verkehrs zur Folge (nur Anliegerverkehr aus Richtung Georgenbergstraße in Richtung Nikolaistraße).

Dies setzt jedoch voraus, dass die gesamte Erschließung der östlichen Altstadt über die Dammstraße – Promenade bzw. die Leipziger Straße mit Anbindung an die Ortsumgebung erfolgen kann. Um eine Überlastung der Knotenpunkte Niemöllerplatz und Schwedenstein zu vermeiden, sind für den Fall Untersuchungen zur Verkehrslenkung im Bereich des gesamten Stadtgebietes einschließlich der Ortsumgebung im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes angeraten mit dem Ziel, durch eine erweiterte bzw. veränderte Zielausweisung im Rahmen der Verkehrsleitsysteme möglichst noch mehr Verkehr auf die Ortsumgebung zu verlagern und die Leipziger Straße mit ihrer Anbindung an die Ortsumgebung stärker zur Erschließung (An- und Abfahrt) der Quellen und Ziele im Ostteil der Altstadt zu nutzen.

Eine Umsetzung des Planfalls 4.1B ist ebenfalls nicht zu empfehlen.

6. Planfallbetrachtung Stand 2011

6.1 Planfall 1 – Büro ECW

Der Planfall 1 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro ECW – Unabhängig beratende und planende Ingenieurgesellschaft mbH erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post.
- Baustein 5: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Nikolaistraße



Verkehrsnetz Planfall 1 Arbeitsstand 2011

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der Örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße (Tunnel) und Heinrich-Schütz-Haus,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Klosterstraße,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert.

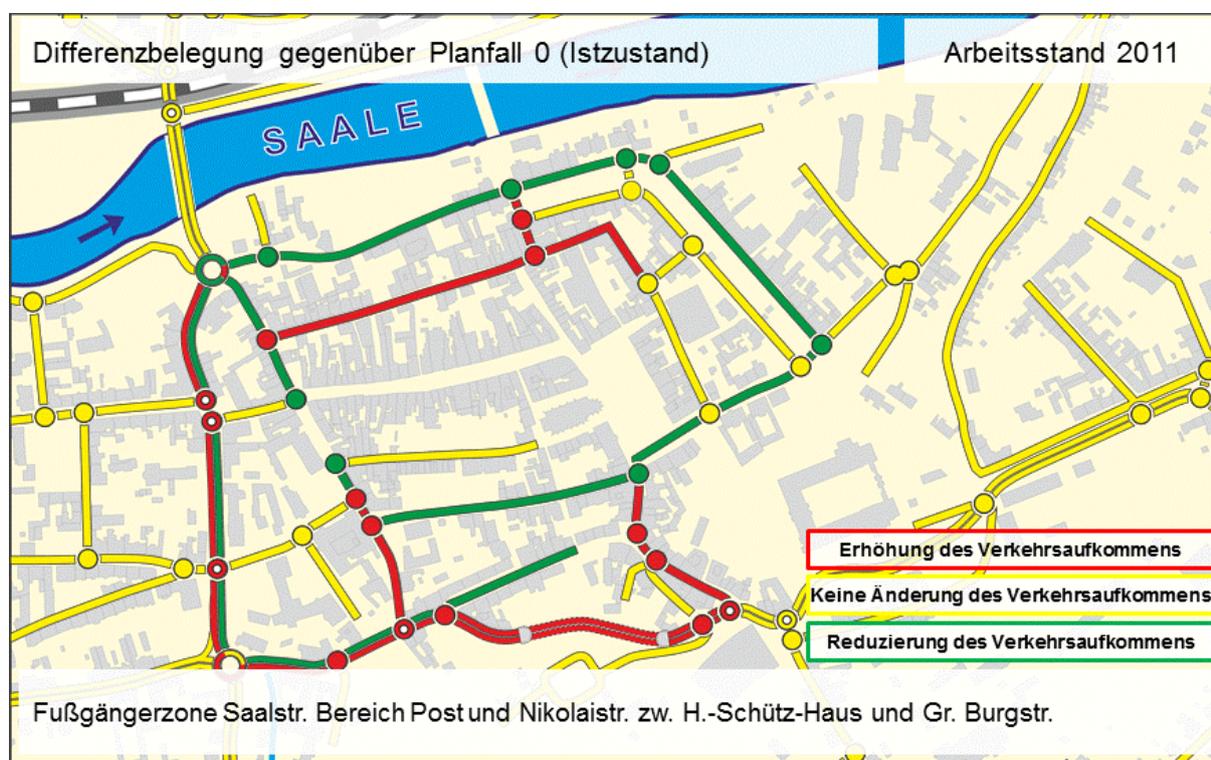
Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt

wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße (zwischen Judenstraße und Marienstraße) und die Nikolaistraße (zwischen Heinrich-Schütz-Haus und Großer Burgstraße).

Durch die Ausweisung einer Fußgängerzone in der Saalstraße ist die Änderung der Einbahnstraßenregelung der Saalstraße zwischen Judenstraße und Große Kalandstraße erforderlich.

Der Planfall 1 – Stand 2011 entspricht dem Prognose-Nullfall plus Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße sowie Einrichtung einer Fußgängerzone in der Nikolaistraße zwischen Kirchgasse und Großer Burgstraße.

Die Variante der Einrichtung einer Fußgängerzone im Bereich Post in der Saalstraße war bereits Bestandteil der bisherigen Untersuchungen der Architektengemeinschaft Wenzel & Drehmann aus 2008.



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung weiterer Netzfälle PTV AG Dresden 2011

Im Prognose-Planfall 1 ist die Durchfahrt der Saalstraße zwischen der Judenstraße und der Marienstraße aufgrund der Einrichtung eines Fußgängerbereichs für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Zufahrt der Marienstraße erfolgt im Prognose-Planfall 1 über die Saalstraße aus Richtung Süden. Zu diesem Zweck wird die derzeit als Einbahnstraße in Richtung Klosterstraße fungierende Saalstraße im Abschnitt zwischen der Klosterstraße und der Marienstraße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Darüber hinaus wird die Fahrtrichtung der bestehenden Einbahnstraßenregelung der Saalstraße im Abschnitt zwischen der Großen Kalandstraße und der Judenstraße gedreht, um eine Weiterführung des über die Judenstraße (Einbahnstraße) in Richtung Saalstraße einfahrenden Verkehrs zu gewährleisten. Des Weiteren ist im Prognose-Planfall 1 die Durchfahrt der verkehrsberuhigten Nikolaistraße im Abschnitt zwischen der Kirchgasse und der Großen Burgstraße gesperrt, da für den genannten Abschnitt ebenfalls ein Fußgängerbereich unterstellt wird.

Durch die Sperrung der Saalstraße im Abschnitt zwischen der Judenstraße und der Marienstraße treten im Vergleich mit dem Nullfall sowohl Entlastungen als auch Mehrbelastungen im Planungsraum auf. Die größten Entlastungen sind auf der Saalstraße in Richtung Klosterstraße sowie weiterführend auf der Klosterstraße und der Leipziger Straße zu verzeichnen. Die Entlastungen der Saalstraße in Fahrtrichtung Klosterstraße betragen zwischen ca. 1.200 Kfz/24h und ca. 2.800 Kfz/24h. Für die Klosterstraße und für die Leipziger Straße werden Entlastungen von bis zu 1.200 Kfz/24h bzw. von bis zu 1.000 Kfz/24h erwartet. Demgegenüber sind die höchsten Mehrbelastungen auf der Friedrichsstraße in Richtung Nikolaistraße, der Nikolaistraße in Richtung Georgenbergstraße und der Saalstraße nördlich der Nikolaistraße in Richtung Klosterstraße zu verzeichnen. Die Mehrbelastungen auf den genannten Strecken betragen im Vergleich mit dem Nullfall zwischen ca. 1.200 Kfz/24h und ca. 1.700 Kfz/24h. Aufgrund der Sperrung der Saalstraße im Abschnitt zwischen der Judenstraße und der Marienstraße verlagert sich der Verkehr von der Saalstraße auf die Friedrichsstraße sowie weiterführend auf die Nikolaistraße und die Saalstraße (nördlich der Nikolaistraße), aber auch auf den Straßenzug Georgenbergstraße - Große Burgstraße, um aus Richtung Norden in Richtung Markt die Altstadt zu befahren.

Darüber hinaus sind im Vergleich mit dem Nullfall weitere Entlastungen auf der Friedrichstraße und auf dem Straßenzug Promenade - Dammstraße jeweils in Richtung Niemöllerplatz sowie Mehrbelastungen auf dem Straßenzug Große Kalandstraße - An der Pforte - Promenade zu verzeichnen. Diese resultieren ebenfalls aus der Sperrung der Saalstraße sowie aus der geänderten Verkehrsorganisation auf der Saalstraße (Zweirichtungsverkehr zwischen Marienstraße und Klosterstraße und Änderung der Fahrtrichtung zwischen Judenstraße und Große Kalandstraße). Dadurch ergeben sich im Vergleich mit dem Nullfall Änderungen in der Routenwahl der Verkehrsteilnehmer bei der Ein- und Ausfahrt der Quellen und Ziele im Bereich Saalstraße. Während zum Beispiel der Zielverkehr für den Bereich Marienstraße / Saalstraße aus Richtung Süden (Langendorfer Straße) oder aus Richtung Westen (Naumburger Straße) im Nullfall über die Friedrichsstraße, die Judenstraße und die Saalstraße in das Zielgebiet einfährt, nutzt dieser im Prognose-Planfall 1 die Nikolaistraße und anschließend die Saalstraße in Richtung Klosterstraße. Dadurch wird die Friedrichsstraße in Richtung Niemöllerplatz entlastet und die Nikolaistraße und die Saalstraße mehr belastet.

Die Entlastung der Promenade und der Dammstraße in Richtung Niemöllerplatz ist auf die Öffnung der Saalstraße für den Zweirichtungsverkehr im Abschnitt zwischen der Klosterstraße und der Marienstraße zurückzuführen. Dadurch kann in diesem Planfall der Quellverkehr der Saalstraße nördlich der Nikolaistraße direkt über die Straße Am Kloster und weiter über die Friedrichsstraße in Richtung Niemöllerplatz oder auch in Richtung Süden (Langendorfer Straße) oder Westen (Naumburger Straße) ausfahren. Im Nullfall ist für den genannten Quellverkehr nur eine Ausfahrt über die Klosterstraße, die Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße möglich.

Die Mehrbelastung der Großen Kalandstraße liegt in der Änderung der Fahrtrichtung auf der Saalstraße im Abschnitt der Judenstraße und der Großen Kalandstraße begründet. Während im Nullfall der Verkehr der Judenstraße und der Saalstraße die Saalstraße in Richtung Klosterstraße nutzt, erfolgt im Prognose-Nullfall die Ausfahrt über die Große Kalandstraße. Des Weiteren ergibt sich durch die Änderung der Fahrtrichtung in der Saalstraße auch eine Alternativroute, um vom Westen der Altstadt in den Osten der Altstadt zu gelangen. Dies wird auch durch die Mehrbelastung der Promenade in Richtung Leipziger Straße deutlich.

Bewertung des Planfalls 1 – Stand 2011 ^[2]

Bei dem Planfall 01 – Stand 2011 liegen die Vorteile im Wesentlichen in der kurzfristigen Umsetzung, die übergangsweise mittels Änderung der Beschilderung sowie Aufstellung von Pollern möglich ist. Der konkrete Umbau zur Fußgängerzone wäre im Planfall 01 auch am kostengünstigsten, da nur die Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße sowie Nikolaistraße umgebaut werden müsste. Dieser Umbau kann gleichzeitig mit einem grundhaften Ausbau der Saalstraße erfolgen.

Nachteilig ist hier, dass die Entlastungsbereiche sich im Wesentlichen nur auf den Bereich der Saalstraße auswirken und Emissionsminderungen größtenteils nur in diesem Bereich wirksam werden. Für den ÖPNV ergeben sich Nachteile hinsichtlich der notwendigen Verlagerungen von Bushaltestellen in Verbindung mit den notwendigen fahrplantechnischen Zwängen und insbesondere mit den zeitlichen Zwangspunkten für den Schülerverkehr (Gymnasium). Dies begründet sich durch den verkehrstechnisch notwendigen Wegfall der Haltestelle „Saalstraße - Post“. Bei Einrichtung einer Haltestelle für den Schülerverkehr in der Nikolaistraße (ehemals „Milchbar“) wird der ÖPNV gezwungen, aus Richtung Norden über die hochbelastete Friedrichsstraße in den Spitzenstunden zu fahren, welches zu Zeitverlusten führt und somit eine Gewährleistung der Ankunftszeiten für den Schülerverkehr nicht mehr gegeben ist.

Für den Bereich der Landesstraße L 206 (Friedrichsstraße) führt dieser Planfall zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 1400 Kfz/24h, insbesondere an dem sensiblen Knoten Kreisverkehr „Schwedenstein“ aus Richtung Norden. Mit einer Verlängerung von Rückstauerscheinung, insbesondere in den Spitzenstunden (Vormittag und Nachmittag) ist zu rechnen. In diesem Zusammenhang verschlechtert sich auch der Abfluss der Verkehre aus Richtung Beuditzstraße, Am Kloster sowie der Naumburger Straße. Positiv wirkt sich die Verringerung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße in Richtung Norden um 300 Kfz/24h zwischen Kreisverkehr Schwedenstein und Am Kloster aus.

Weiterhin werden die Kurzzeitparker in der Saalstraße zwischen Judenstraße und Klosterstraße entfallen.

[2] Quelle: Verkehrsplanerische Untersuchung; ECW GmbH Weißenfels; 07.09.2011

6.2 Planfall 2 – Büro ECW

Der Planfall 2 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro ECW – Unabhängig beratende und planende Ingenieurgesellschaft mbH erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post.
- Baustein 4.2: Fußgängerzone Klosterstraße im Bereich Technisches Rathaus

Der Planfall 2 - Stand 2011 entspricht dem Prognose-Nullfall plus Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße, Einrichtung einer Fußgängerzone in der Klosterstraße zwischen Kirchgasse und Große Burgstraße sowie Einrichtung Tempo-30-Zone in der Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße und Große Burgstraße (bisher verkehrsberuhigter Bereich).



Verkehrsnetz Arbeitsstand 2011

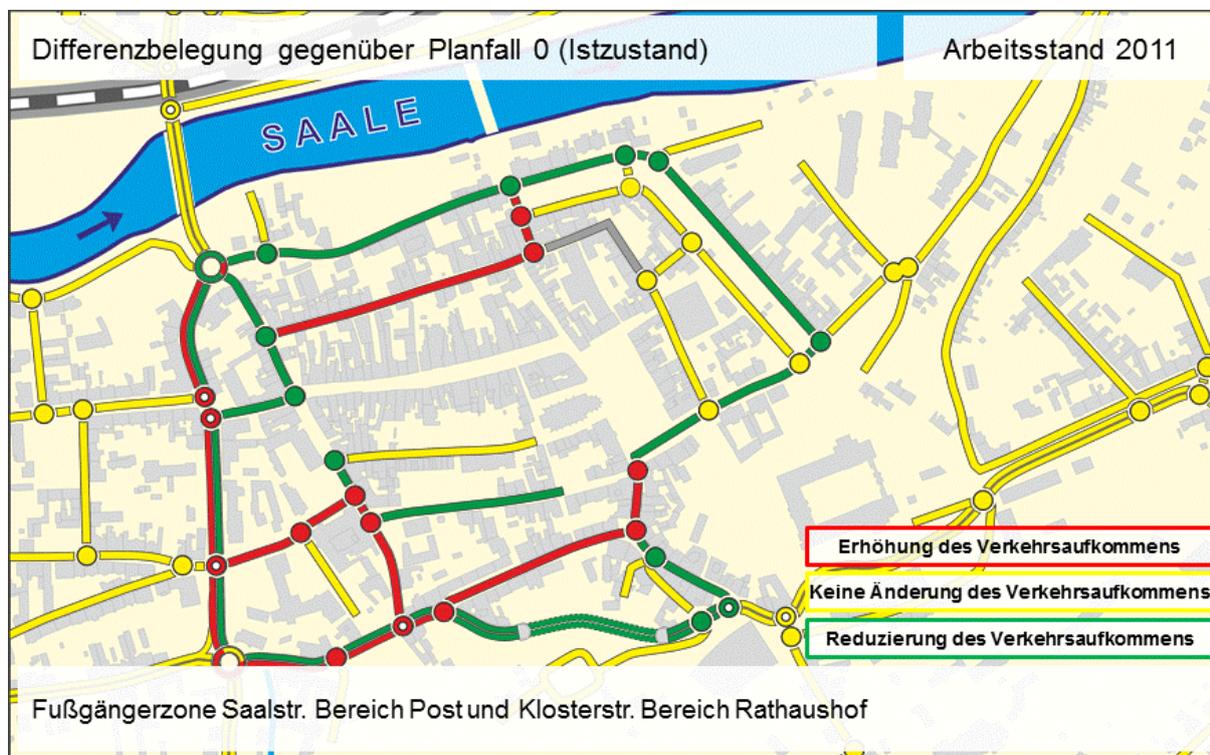
Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. Die Nikolaistraße wird gegenüber den Istzustand in eine Tempo-30-Zone umgewandelt. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse
- Klosterstraße

integriert.

Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße (zwischen Judenstraße und Marienstraße) sowie die Klosterstraße im Bereich des Technischen Rathauses.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung weiterer Netzfälle PTV AG Dresden 2011

Im Prognose-Planfall 2 wird ebenfalls die Sperrung der Saalstraße im Abschnitt zwischen der Judenstraße und der Marienstraße sowie die geänderte Verkehrsorganisation auf der Saalstraße (Zweirichtungsverkehr zwischen Marienstraße und Klosterstraße und Änderung der Fahrtrichtung zwischen Judenstraße und Großer Kalandstraße) unterstellt. Für den derzeit verkehrsberuhigten Abschnitt der Nikolaistraße zwischen der Georgenbergstraße und der Großen Burgstraße wird im Prognose-Planfall 2 davon ausgegangen, dass eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr mit einer Geschwindigkeit von max. 30 km/h in beiden Richtungen möglich ist. Gleichzeitig ist die Durchfahrt der Klosterstraße zwischen der Kirchgasse und der Großen Burgstraße aufgrund der geplanten Einrichtung eines Fußgängerbereichs für den Kfz-Verkehr gesperrt. Demzufolge ist im Prognose-Planfall 2 der westliche Abschnitt der Klosterstraße zwischen Kirchgasse und Saalstraße im Zweirichtungsverkehr befahrbar.

Im Prognose-Planfall 2 sind gegenüber dem Nullfall ähnliche be- und entlastende Wirkungen wie im Prognose-Planfall 1 zu verzeichnen, da auch in diesem Planfall die Sperrung der Saalstraße und die geänderte Verkehrsorganisation auf der Saalstraße (Zweirichtungsverkehr zwischen Marienstraße und Klosterstraße und Änderung der Fahrtrichtung zwischen Judenstraße und Großer Kalandstraße) unterstellt sind. Der wesentliche Unterschied ergibt sich durch die Sperrung der Klosterstraße im Abschnitt zwischen der Kirchgasse und der Großen Burgstraße sowie durch die Öffnung der Nikolaistraße im Abschnitt zwischen der Georgenbergstraße und der Großen Burgstraße. Dadurch wird die Klosterstraße um bis zu 3.000 Kfz/24h entlastet. Gleichzeitig verlagert sich der Verkehr auf die Nikolaistraße. Im Vergleich mit dem Nullfall sind für die Nikolaistraße im

Abschnitt zwischen der Georgenbergstraße und der Großen Burgstraße Mehrbelastungen von ca. 2.000 Kfz/24h zu verzeichnen.

Die im Vergleich mit dem Prognose-Planfall 1 größere Entlastung der Promenade und der Dammstraße sowie geringere Mehrbelastung der Friedrichsstraße ist auf die Sperrung der Klosterstraße zurückzuführen. Im Prognose-Planfall 1 kann der Quellverkehr der Klosterstraße aufgrund der Einbahnstraßenregelung nur über die Leipziger Straße aus der Klosterstraße ausfahren. Um die Altstadt von Weißenfels in Richtung Norden (Saalebrücke) bzw. in Richtung Süden (Langendorfer Straße) oder Westen (Naumburger Straße) zu verlassen, nutzt der Quellverkehr der Klosterstraße nach der Leipziger Straße den Straßenzug Promenade – Dammstraße bzw. weiterführend die Friedrichsstraße. Im Prognose-Planfall 2 erfolgt die Ausfahrt über die Straße Am Kloster, was auch durch die Mehrbelastung auf der genannten Straße deutlich wird. Dadurch tritt in diesem Planfall im Vergleich mit dem Prognose-Planfall 1 auf dem Straßenzug Promenade - Dammstraße eine größere Entlastung und auf der Friedrichsstraße eine geringere Mehrbelastung auf.

Bewertung des Planfalls 2 – Stand 2011 ^[2]

In diesem Planfall käme zur Fußgängerzone in der Saalstraße auch die Fußgängerzone in der Klosterstraße, die zu einer Kfz-Entlastung in diesen Abschnitten führt. Der ausgedehnte Ring der Fußgängerzone könnte so in Zusammenhang mit dem Parkraumkonzept zu einer neuen Gebietsentwicklung führen.

Hauptverantwortlich können in diesem Zusammenhang die starke Verkehrsentlastung und die damit zusammenhängende Emissionsminderung sein.

Kurzfristig lässt sich dieser Planfall mittels verkehrstechnischen Maßnahmen, VKZ, Pollern und Markierungen herstellen. Kostenmäßig ist dieser Planfall etwas höher als Planfall 01 einzuschätzen, wobei die Umbauarbeiten jeweils mit dem grundhaften Ausbau der jeweiligen Straße durchgeführt werden können.

Ein weiterer Vorteil dieses Planfalles ist die verbesserte Fahrbeziehung für den Busverkehr aus der Nikolaistraße in die Große Burgstraße bei gleichzeitiger Herstellung einer Haltestelle in der Großen Burgstraße.

Die Reihenfolge der durchzuführenden grundhaften Straßenbaumaßnahmen wäre bei diesem Planfall von wesentlicher Bedeutung. Als erste Straße müsste die Nikolaistraße zwischen Georgenbergstraße und Große Burgstraße ausgebaut werden, um die Verkehrsmehrbelastung aus der Nikolaistraße aufnehmen zu können. Im Anschluss wäre dann der Umbau der Saalstraße und der Klosterstraße notwendig.

Nachteilig sind bei diesem Planfall der höher einzuschätzende Kostenaufwand sowie die Verkehrsverschiebung aus der Klosterstraße in die Nikolaistraße anzusehen.

Für den ÖPNV ergeben sich Nachteile hinsichtlich der notwendigen Verlagerungen von Bushaltestellen in Verbindung mit den notwendigen fahrplantechnischen Zwängen und insbesondere mit den zeitlichen Zwangspunkten für den Schülerverkehr (Gymnasium). Dies begründet sich durch den verkehrstechnisch notwendigen Wegfall der Haltestellen „Saalstraße - Post“ und Saalstraße (Novalishaus). Bei Einrichtung einer Haltestelle für den Schülerverkehr in der Nikolaistraße (ehemals „Milchbar“) wird der ÖPNV gezwungen, aus Richtung Norden über die hochbelastete Friedrichsstraße in den Spitzenstunden zu fahren, welches zu Zeitverlusten führt und somit eine Gewährleistung der Ankunftszeiten für den Schülerverkehr nicht mehr gegeben ist.

Für den Bereich der Landesstraße L 206 (Friedrichsstraße) führt dieser Planfall zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 1500 Kfz/24h, insbesondere an dem sensiblen Knoten Kreisverkehr „Schwedenstein“ aus Richtung Norden. Mit einer Verlängerung von Rückstauerscheinung, insbesondere in den Spitzenstunden (Vormittag und Nachmittag) ist zu rechnen. In diesem Zusammenhang verschlechtert sich auch der Abfluss der Verkehre aus Richtung Beuditzstraße, Am Kloster sowie der Naumburger Straße. Positiv wirkt sich die Verringerung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße in Richtung Norden um 400 Kfz/24h zwischen Kreisverkehr Schwedenstein und Am Kloster aus.

[2] Quelle: Verkehrsplanerische Untersuchung; ECW GmbH Weißenfels; 07.09.2011

6.3 Planfall 3 – Büro ECW

Der Planfall 3 – Stand 2011 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch das Büro ECW – Unabhängig beratende und planende Ingenieurgesellschaft mbH erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles sind der

- Baustein 3: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße im Bereich Post.
- Baustein 4.2: Fußgängerzone Klosterstraße im Bereich Technisches Rathaus
- Baustein 5: Einrichtung einer Fußgängerzone in der Nikolaistraße

Der Planfall 3 – Stand 2011 entspricht dem Prognose-Nullfall plus Einrichtung einer Fußgängerzone in der Saalstraße zwischen Judenstraße und Marienstraße, Einrichtung einer Fußgängerzone in der Klosterstraße zwischen Kirchgasse und Großer Burgstraße sowie Einrichtung einer Fußgängerzone in der Nikolaistraße zwischen Kirchgasse und Große Burgstraße.



Verkehrsnetz Arbeitsstand 2011

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

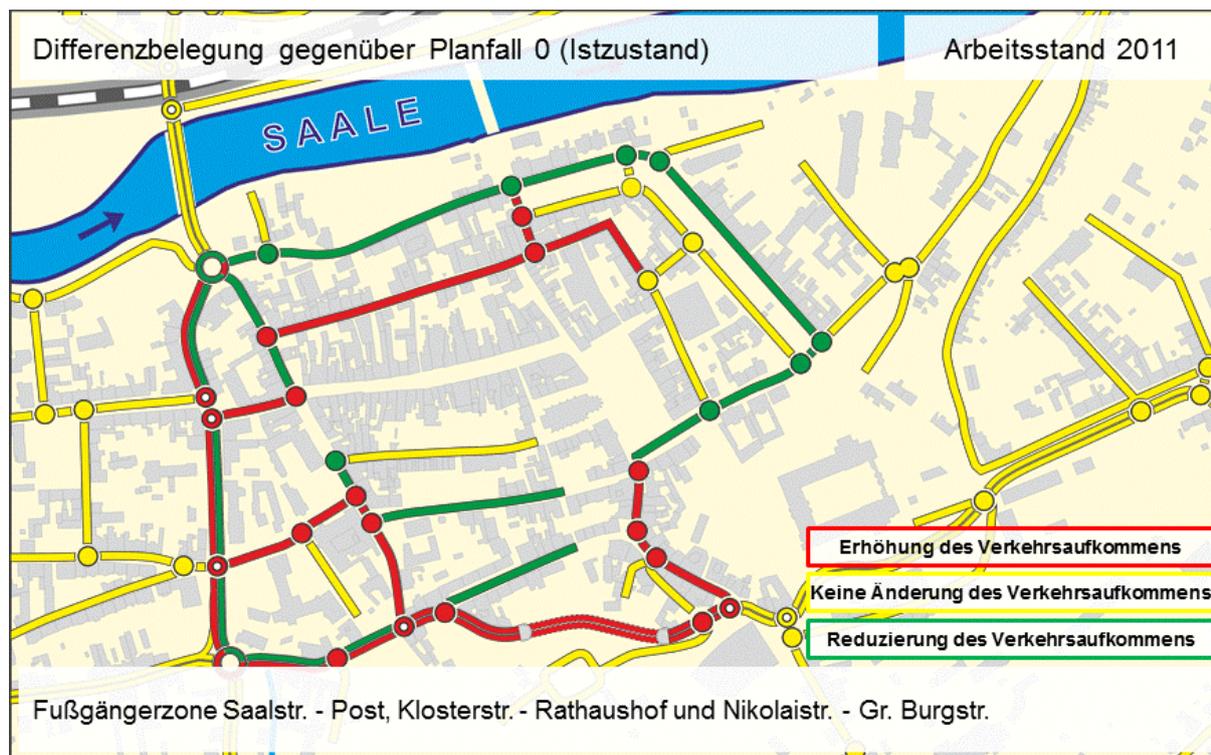
- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Saalstraße und Heinrich-Schütz-Haus,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse
- Klosterstraße zwischen Saalstraße und Technischem Rathaus

integriert.

Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße. Ergänzt wird die Fußgängerzone durch die Saalstraße (zwischen Judenstraße und Marienstraße)

sowie die Klosterstraße im Bereich des Technischen Rathauses und die Nikolaistraße zwischen Heinrich-Schütz-Haus und Großer Burgstraße.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.



Differenzbelegung nach der verkehrsplanerischen Untersuchung weiterer Netzfälle PTV AG Dresden 2011

Im Prognose-Planfall 3 wird zusätzlich zum Prognose-Planfall 2 die Durchfahrt der verkehrsberuhigten Nikolaistraße im Abschnitt zwischen der Kirchgasse und der Großen Burgstraße gesperrt, da für den genannten Abschnitt ein Fußgängerbereich unterstellt wird.

Durch die zusätzliche Durchfahrtsbeschränkung in der Nikolaistraße im Abschnitt zwischen der Kirchgasse und der Großen Burgstraße ist die Zufahrt zum Markt nur über den Straßenzug Nikolaistraße – Georgenbergstraße – Große Burgstraße möglich. Dadurch verlagert sich der Verkehr auf den genannten Straßenzug. Die übrigen be- und entlastenden Wirkungen sind mit denen des Prognose-Planfalles 2 annähernd vergleichbar.

Der Streckenbelastungsplan zum Prognoseplanfall 3 sowie die Darstellung der Differenzbelastung (Planfall 1 minus Nullfall) sind als Anlage 4.1 und 4.2 zur Vorlage beigefügt.

Aufgrund der vorhandenen Knotenpunktgeometrie in Verbindung mit den zusätzlichen Abbiegeverkehren als Linksabbieger aus Richtung Georgenbergtunnel in Richtung Große Burgstraße sind bei einer weiteren Betrachtung weiterführende verkehrstechnische Untersuchungen zur Bewertung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich.

Bewertung des Planfalls 3 – Stand 2011 ^[2]

Im Planfall 3 würden die Vorteile aus Planfall 2 verbleiben. Als weiterführende Verkehrsberuhigung würde zusätzlich die hergestellte Fußgängerzone in der Nikolaistraße beitragen. Dies würde umfänglich zu dem besten Ergebnis für die Verkehrsberuhigung der Innenstadt führen.

Bei dieser Variante ist aber der Kostenaufwand erheblich höher, da die Notwendigkeit bestehen würde, den Knotenpunkt Georgenbergstraße/Große Burgstraße/Zeitzer Straße völlig neu herzustellen. Nach Einschätzung der Verkehrsströme kann in dem Fall sogar eine LSA notwendig werden. Weiterhin kommt es in diesem Planfall zur größten Verkehrsverschiebung auf eine Straße und zwar die Große Burgstraße.

Auch im Planfall 3 ergeben sich Nachteile für den ÖPNV hinsichtlich der notwendigen Verlagerungen von Bushaltestellen in Verbindung mit den notwendigen fahrplantechnischen Zwängen und insbesondere mit den zeitlichen Zwangspunkten für den Schülerverkehr (Gymnasium). Dies begründet sich durch den verkehrstechnisch notwendigen Wegfall der Haltestellen „Saalstraße - Post“ und Saalstraße (Novalishaus). Bei Einrichtung einer Haltestelle für den Schülerverkehr in der Nikolaistraße (ehemals „Milchbar“) wird der ÖPNV gezwungen, aus Richtung Norden über die hochbelastete Friedrichsstraße in den Spitzenstunden zu fahren, welches zu Zeitverlusten führt und somit eine Gewährleistung der Ankunftszeiten für den Schülerverkehr nicht mehr gegeben ist.

Für den Bereich der Landesstraße L 206 (Friedrichsstraße) führt dieser Planfall zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 1400 Kfz/24h, insbesondere an dem sensiblen Knoten Kreisverkehr „Schwedenstein“ aus Richtung Norden. Mit einer Verlängerung von Rückstauerscheinung, insbesondere in den Spitzenstunden (Vormittag und Nachmittag) ist zu rechnen. In diesem Zusammenhang verschlechtert sich auch der Abfluss der Verkehre aus Richtung Beuditzstraße, Am Kloster sowie der Naumburger Straße. Positiv wirkt sich die Verringerung des Verkehrsaufkommens in der Friedrichsstraße in Richtung Norden um 300 Kfz/24h zwischen Kreisverkehr Schwedenstein und Am Kloster aus.

Bautechnisch wäre der Umbau des Knotens auch vor allen anderen Maßnahmen notwendig und ließe sich auch nicht durch verkehrstechnische Maßnahmen kurzfristig umsetzen.

[2] Quelle: Verkehrsplanerische Untersuchung; ECW GmbH Weißenfels; 07.09.011

7. Planfallbetrachtung Stand 2016

7.1 Planfall S 01

Der Planfall S 01 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Weißenfels erarbeitet. Eine Prognoserechnung wurde für diesen Planfall nicht durchgeführt. Hauptbestandteil dieses Planfalles ist der

- Baustein S 01: Leipziger Straße mit dem Baustein S 00

Der Planfall S 01 wurde auf der Grundlage des bestehenden Verkehrsnetzes unter Beachtung des Straßenausbaus des Knotens Promenade / Leipziger Straße entwickelt.



Verkehrsnetz Arbeitsstand 2016

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Saalstraße und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert.

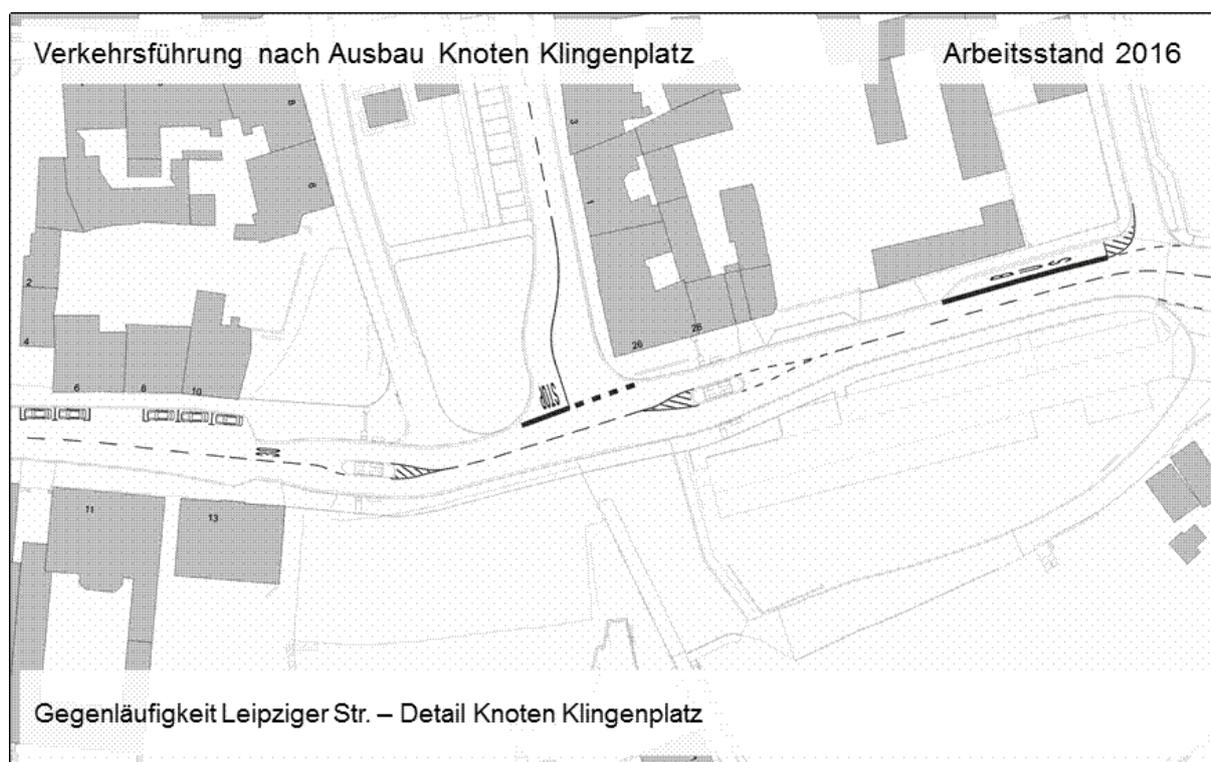
Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße, Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit

auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Kernaussage dieses Planfalles ist im Wesentlichen die Beibehaltung der Verkehrsführung in der Innenstadt. Änderungen ergeben sich durch die Öffnung der Einbahnstraße Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße zur Verbesserung der Anbindung des Gymnasiums aus südlicher Richtung. Dies wurde bereits in mehreren Umleitungsszenarien erfolgreich praktiziert.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die gegenläufige Anbindung der Fischgasse sowie des Parkplatzes zwischen Fürstenhaus und Leipziger Straße 1. Damit soll der unmittelbare Bereich des Marktplatzes aus östlicher Richtung verbessert werden.

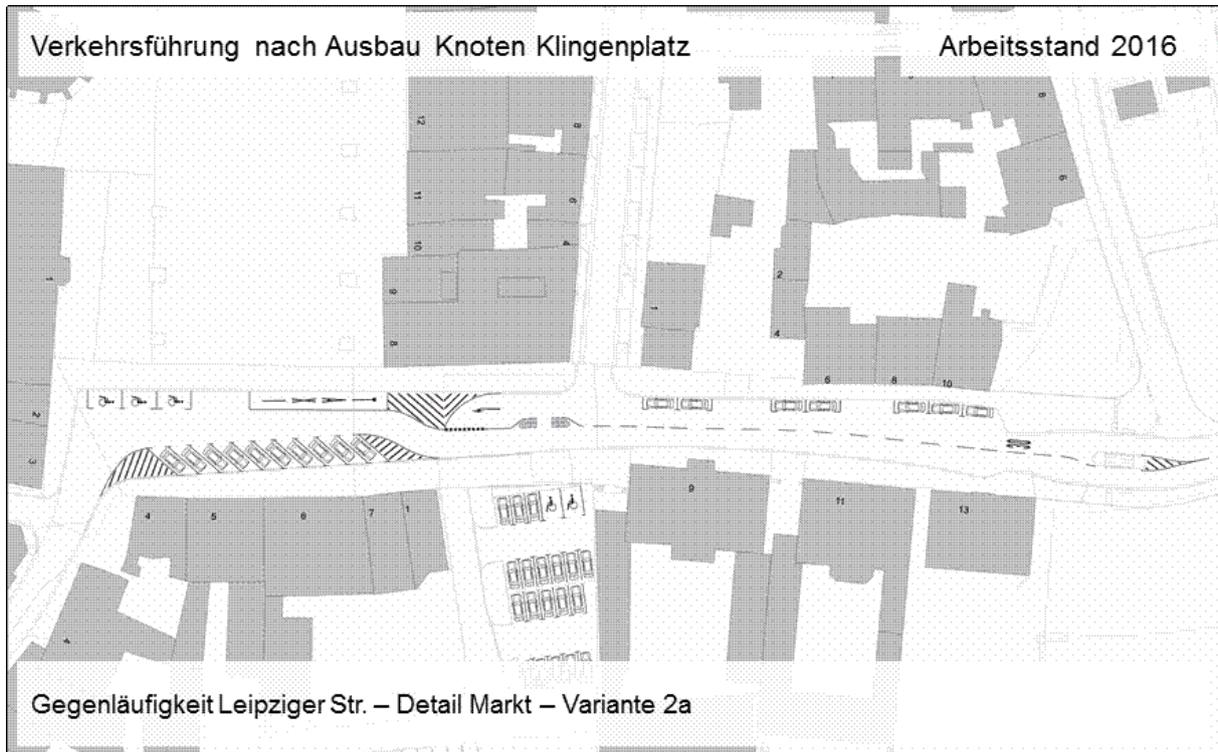


Markierungsentwurf Knoten Promenade / Leipziger Straße; FB III / 32.8; Stand 2016

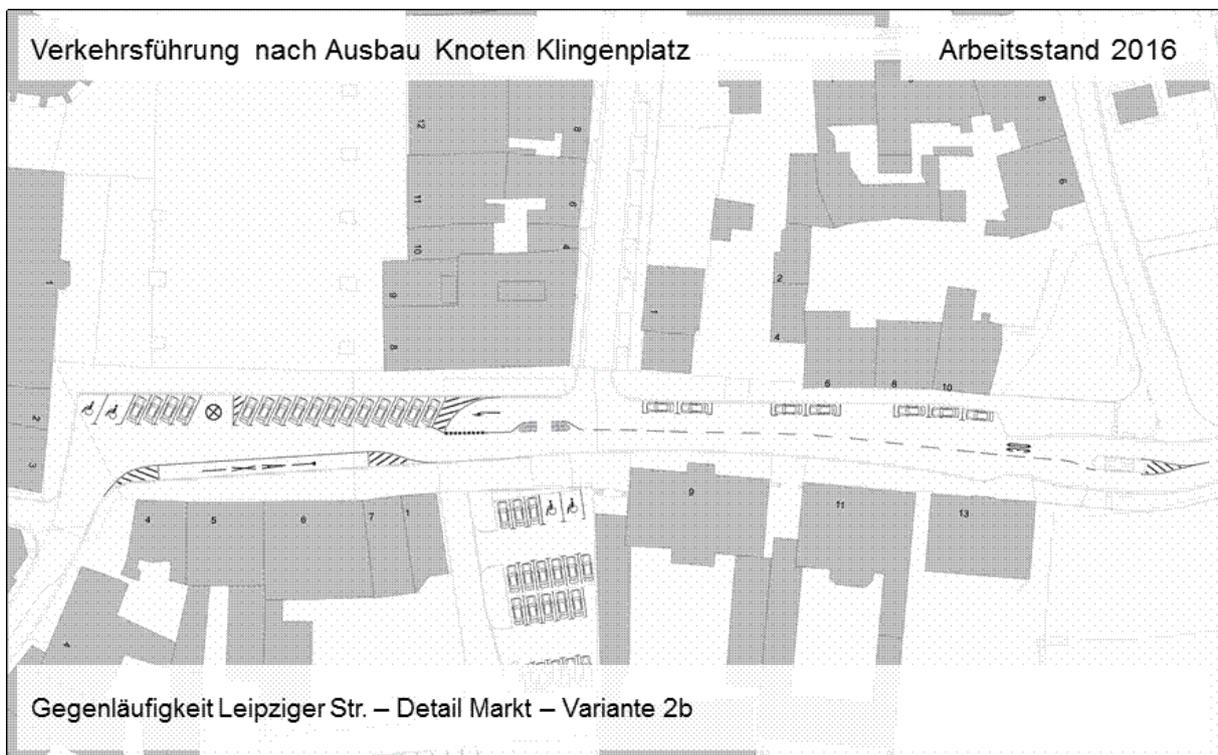
Der direkte Knotenbereich berücksichtigt die baulichen Mittelinseln zur Querung der Leipziger Straße. Gegenüber dem Istbestand wird die Vorfahrtsregelung dahingehend geändert, dass die Leipziger Straße stadteinwärts und -auswärts als Hauptverkehrsstraße und die einmündende Promenade als STOP-Straße geregelt wird. Im weiteren Verlauf der Leipziger Straße werden die bisher vorhandenen Stellflächen in Schrägaufstellung zwischen Fischgasse und Promenade aufgegeben und durch eine Längsaufstellung auf der nördlichen Straßenseite ersetzt. Die Anordnung von Stellflächen insbesondere auf der südlichen Straßenseite vor dem Fürstenhaus ist nicht vorgesehen. Die Stellflächenanzahl reduziert sich in diesem Straßenabschnitt von 11 auf 5.

Zur Anbindung der Fischgasse sowie des Parkplatzes zwischen Fürstenhaus und Leipziger Straße 1 wurden 2 Varianten entwickelt, welche sich im Wesentlichen in der Stellplatzaufstellung im Bereich Markt unterscheiden. In der Variante 2a wurden die Stellflächen für den ruhenden Verkehr auf die südliche Straßenseite (gegenüber dem Marktplatz) verlagert. In der Variante 2b hingegen wurde die Lage der Stellflächen auf der nördlichen Straßenseite beibehalten.

In beiden Varianten wurden Stellflächen für 5 bis 6 Taxen in Form eines Taxenstandes im Bereich des Marktes integriert und entsprechende Behindertenparkplätze berücksichtigt.



Markierungsentwurf Leipziger Straße – Variante 2a; FB III / 32.8; Stand 2016



Markierungsentwurf Leipziger Straße – Variante 2b; FB III / 32.8; Stand 2016

Für eine sichere Querung des Fußgängerverkehrs ist eine Querungshilfe im Bereich der Fischgasse vorgesehen.

7.2 Planfall S 02

Der Planfall S 02 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Weißenfels erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles ist der

- Baustein S 02: Leipziger Straße und Klosterstraße mit dem Baustein S 00



Verkehrnetz Arbeitsstand 2016

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Saalstraße und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert.

Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Dieser Planfall S 02 wurde auf Grundlage einer bereits angewendeten Umleitungsführung (Bau der Dammstraße) entwickelt. Kernaussage dieses Planfalles ist die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Bereich der Leipziger Straße einschließlich Straße am Markt. Zur Weiterführung des Verkehrs in Ost → West – Richtung wird die Klosterstraße in seiner Richtungsführung gedreht. Zur Anbindung des Gymnasiums wird die Saalstraße gegenläufig zwischen Nikolaistraße und Am Kloster betrieben.

Um diese Variante verkehrssicher zu betreiben ist die Aufstellung von 2 Lichtsignalanlagen erforderlich. Insbesondere eine Lichtsignalanlage im Bereich des Marktplatzes würde die städtebaulichen Belange negativ beeinflussen, so dass diese Variante nicht zur Umsetzung auf Dauer geeignet ist.

7.3 Planfall S 03

Der Planfall S 03 wurde im Rahmen der Bearbeitung des Teilverkehrsplanes Altstadt durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Weißenfels erarbeitet. Hauptbestandteil dieses Planfalles ist der

- Baustein S 03: Große Burgstraße Leipziger Straße mit den Bausteinen S 00 und S 01



Verkehrsnetz Arbeitsstand 2016

Überwiegend ist die Altstadt in eine Tempo-30-Zone integriert. In verkehrsberuhigte Bereiche sind die

- Marienstraße,
- Nikolaistraße zwischen Saalstraße und Großer Burgstraße,
- Kleine Burgstraße,
- Teilbereiche Große Kalandstraße,
- Fischgasse,
- Promenade,
- Brauhausgasse und
- Promenadengasse

integriert.

Die Fußgängerzone in der Altstadt bildet insbesondere die Judenstraße, der Markt einschließlich der Flächen rund um die Marienkirche und die Kleine Kalandstraße.

Das Hauptstraßennetz (Tempo-50-Vorrangnetz) wird über die Friedrichsstraße, Nikolaistraße Georgenbergstraße, Zeitzer Straße sowie Leipziger Straße, Promenade und Dammstraße gebildet. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Verlauf der Promenade (Hauptstraße) und fortführend in der Dammstraße erforderlich.

Dieser Planfall entspricht im Wesentlichen der Verkehrsregelung im Rahmen der Umleitungsführung während des Baus der Promenade.

Kernpunkt ist wieder die Öffnung der Einbahnstraße Leipziger Straße einschließlich der Straße Markt. Zur Anbindung dieser Verkehrsbeziehung ist die Große Burgstraße in der Richtung gedreht.

Auch in diesem Planfall ist es notwendig, Lichtsignalanlagen im Bereich des Marktes sowie der Einmündung Große Burgstraße / Zeitzer Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzustellen. Diese Lichtsignalanlagen müssten zur Gewährleistung des ÖPNV entsprechend koordiniert werden. Wie im Planfall S 02 wirkt sich eine Lichtsignalanlage im Bereich des Marktplatzes negativ auf die städtebaulichen Belange aus, so dass diese Variante nicht zur Umsetzung auf Dauer geeignet ist.

8. Zielnetz des Teilverkehrsplanes

8.1 Ergebnis der Arbeitsgruppe „Teilverkehrsplan Altstadt“

Aufgrund der in der Stadtratssitzung am 30.06.2016 benannten Vertreter der Fraktionen des Stadtrates fand am 08.09.2016 die 1. Sitzung der Arbeitsgruppe „Teilverkehrsplan Altstadt“ statt.

Während der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe wurde der derzeitige Arbeitsstand der einzelnen Bausteine des Teilverkehrsplanes vorgestellt, Vor- und Nachteile erörtert und diskutiert.

Im Ergebnis der 1. Sitzung wurden nachfolgende Festlegungen getroffen:

- 1.) Die Befahrbarkeit der Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße bleibt wie bisher als gegenläufige Verkehrsführung auch nach der Probephase bestehen.
- 2.) Überprüfung der Möglichkeit der Verlagerung der Bushaltestelle „Post“ in den Bereich zwischen Goldener Ring und Große Kalandstraße.
- 3.) Beibehaltung der Verkehrsführung in der Klosterstraße unter Berücksichtigung der Installation einer Bushaltestelle im Bereich des Bürgerzentrums einschl. eines Übergangs zwischen Technischem Rathaus und Bürgerzentrum (niveaugleich).
- 4.) In der Großen Burgstraße sind keine Änderungen an der Verkehrsregelung vorzunehmen (MIV).
- 5.) Der Teilbaustein „Gegenläufigkeit der Dammstraße“ wird in die Vorzugsvariante nicht einbezogen. Aufgrund der vorhandenen baulichen Voraussetzungen kann dieser Baustein im Rahmen eines qualifizierten Verkehrsentwicklungsplanes erneut betrachtet werden.
- 6.) Der Planentwurf der Verkehrsführung in der Leipziger Straße ist entsprechend der Variante 2b in der Leipziger Straße einschließlich der Regelungen für den Bereich zwischen Knoten Promenade und Fischgasse des Planfalls S 01 anzuwenden.
- 7.) Die reduzierten Stellflächen in Längsaufstellung in der Leipziger Straße zwischen Fischgasse und Promenade sind als reine Bewohnerparkplätze umzuwandeln.

In der zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe am 23.08.2016 wurden die Festlegungen der ersten Sitzung vertiefend erörtert. An dieser Sitzung nahm zusätzlich die PVG mbH teil. Grundlegend wurden die Thematiken der Gegenläufigkeit der Dammstraße, die Lage der Fernbushaltestelle sowie die Neuanlage einer Ausstiegshaltestelle im Bereich des Marktes / Bürgerzentrums besprochen. Im Ergebnis dieser 2. Sitzung der Arbeitsgruppe wurden im Wesentlichen die Festlegungen der 1. Sitzung bestätigt.

- 1.) Die Befahrbarkeit der Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße bleibt wie bisher als gegenläufige Verkehrsführung auch nach der Probephase bestehen.
- 2.) Überprüfung der Möglichkeit der Verlagerung der Bushaltestelle „Post“ in den Bereich zwischen Goldener Ring und Große Kalandstraße erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung für die Saalstraße.
- 3.) Beibehaltung der Verkehrsführung in der Klosterstraße. Die geplante Bushaltestelle im Bereich des Bürgerzentrums (SPARDA-BANK) wird in Richtung Markt verschoben.
- 4.) In der Großen Burgstraße sind keine Änderungen an der Verkehrsregelung vorzunehmen (MIV).
- 5.) Der Teilbaustein „Gegenläufigkeit der Dammstraße“ wird in die Vorzugsvariante nicht einbezogen. Aufgrund der vorhandenen baulichen Voraussetzungen kann

dieser Baustein im Rahmen eines qualifizierten Verkehrsentwicklungsplanes erneut betrachtet werden.

- 6.) Der Planentwurf der Verkehrsführung in der Leipziger Straße ist entsprechend der Variante 2b in der Leipziger Straße einschließlich der Regelungen für den Bereich zwischen Knoten Promenade und Fischgasse des Planfalls S 01 anzuwenden. Änderungen hinsichtlich der Anordnung einer Bushaltestelle sowie die Anordnung Taxenständen ist einzuarbeiten.
- 7.) Die reduzierten Stellflächen in Längsaufstellung in der Leipziger Straße zwischen Fischgasse und Promenade sind als Parkplätze mit Wohnervorrechten umzuwandeln.
- 8.) Anpassung der Parkraumbewirtschaftung.

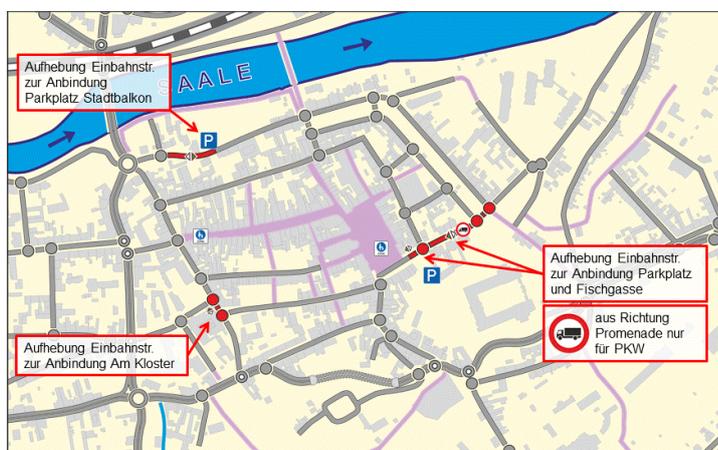
8.2 Vorzugsvariante des Teilverkehrsplanes Altstadt zur Führung des motorisierten Verkehrs

8.2.1 Wesentliche Änderungen gegenüber dem Bestandsnetz

Gegenüber dem Bestandsnetzes kennzeichnen sich die Änderungen in

- der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Dammstraße zwischen Niemöllerplatz und Zufahrt Parkplatz Stadtbalkon
- der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Leipziger Straße zwischen Promenade und Zufahrt zum Parkplatz neben dem Fürstenhaus.

Diese Änderungen bewirken die Reduzierung von Parksuchverkehren und Verbessern die Anfahrbarkeit für die Parkplätze Stadtbalkon und Fürstenhaus. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregulierung in der Saalstraße zwischen Am Kloster und Klosterstraße führt zu einer besseren Anbindung des Gymnasiums und verringert dadurch die Verkehrsbelastung in der Friedrichsstraße aus Richtung Süd in Richtung Nord, insbesondere in den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs.



Durch die Öffnung der Einbahnstraße Leipziger Straße zwischen Promenade und Fischgasse wird die Möglichkeit eröffnet, auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen (siehe Punkt 8.4).

Weitere größere Änderungen in der Verkehrsführung des MIV im Straßennetz gegenüber dem Bestandsnetz sind nicht vorgesehen.

8.2.2 Hauptverkehrsnetz und Vorranggeschwindigkeitsnetz

Das Hauptverkehrsnetz zur Erschließung der Altstadt bilden insbesondere die

- L 206 Friedrichsstraße mit den beiden Kreisverkehren Niemöllerplatz u. Schwedenstein
- Nikolaistraße
- Georgenbergstraße (Tunnel)
- Zeitzer Straße
- Leipziger Straße
- Promenade und
- Dammstraße

Das Vorranggeschwindigkeitsnetz stellt die Haupteerschließung der Altstadt dar, in welchem die Zielvorgabe der allgemeinen innerörtlichen zulässigen Geschwindigkeit der StVO von 50 km/h entspricht. Im Bereich der Promenade ist diese Geschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund der Senkrechtparkstände im Verlauf der Hauptstraße sowie im Bereich der Altstadtschule begrenzt.

Im nachgeordneten Straßennetz werden die bisher umgesetzten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beibehalten. Im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen sind die Belange der Verkehrsberuhigung im nachgeordneten Straßennetz durch geeignete Beruhigungselemente hinreichend zu berücksichtigen.



8.3 Ruhender Verkehr

8.3.1 Allgemeines

Mit der ersten Änderung zur zweiten Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes vom 15.12.2011 wurden die Regelungen für den ruhenden Verkehr für den Altstadtbereich festgesetzt. Die Notwendigkeit zur Anpassung der Regelungen des ruhenden Verkehrs ergeben sich aus

- der Erreichbarkeit von Parkflächen
- der Neugestaltung von Parkflächen
- der Neueinrichtung von Parkflächen
- den Entwicklungen im Bewohnerparken
- den Ausbaumaßnahmen im Straßenraum.

Mit der Neueinrichtung des Parkplatzes (zeitlich befristet bis zu einer Neubebauung) neben dem Fürstenhaus sind zusätzliche Stellflächen entstanden. Auch die Befestigung des Parkplatzes am Klingenplatz (zeitlich befristet bis zu einer Neubebauung) hat zu einer Steigerung des Qualitätsstandards für den ruhenden Verkehr in der Altstadt nach sich gezogen. Weitere Qualitätssteigerungen sind mit dem geplanten Ausbau des Parkplatzes am Niemöllerplatz als Klimaparkplatz zu erwarten. Durch die Änderungen der Verkehrsführung (teilweises Aufheben bisheriger Einbahnstraßenregelungen siehe Pkt. 8.2.1) wird es

ermöglicht, die Parkplätze Stadtbalkon, Rosalskyweg sowie den Parkplatz neben dem Fürstenhaus über kürzere Wege zu erreichen. Auch die Erkenntnisse der Ausnutzung des reinen Bewohnerparkplatzes im Bereich An den Stufen (steht in der Regel fast immer leer) machen eine Anpassung der Regelungen der bisherigen Parkraumbewirtschaftung notwendig.

Die Änderung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt verfolgt unter anderem die verkehrspolitischen Ziele einer Verringerung des Parksuchverkehrs, einer Förderung des ÖPNV sowie einer Förderung alternativer Verkehrsarten durch Verlagerung von motorisierten Individualverkehren auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr.

Ziel der Überarbeitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für Kunden und Besucher sowie die Verbesserung bestehender Parkerleichterungen für Bewohner der Innenstadt. Diesbezüglich wird eine weitere Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsstrategie angestrebt. Zukünftig sollen somit nachfolgende Parkraumbewirtschaftungsstrategien für öffentliche Stellflächen im Zentrum der Stadt Weißenfels Verwendung finden:

1. *Parken mit Parkschein ohne Parkdauerbegrenzung*
2. *Parken mit Parkschein ohne Parkdauerbegrenzung mit 30 Minuten kostenlosem Parken im unmittelbaren Einzugsbereich der Innenstadt*
3. *Parken mit Parkschein ohne Parkdauerbegrenzung mit 120 Minuten kostenlosem Parken im erweiterten Einzugsbereich der Innenstadt*
4. *Parken mit Parkschein und Tagesticket für Dauerparker*
5. *Privatrechtliche Bewirtschaftung von Stellflächen (Parken Weißenfels GmbH)*
6. *Reines Bewohnerparken in abgegrenzten Gebieten*
7. *Bevorrechtigung der Bewohner der Innenstadt an ausgewählten Bereichen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift zu § 12 StVO für bestimmte öffentliche Straßen, Wege und Plätze zur Steigerung der Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt*

8.3.2 Parkraumbewirtschaftung

Die Regelungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beziehen sich lediglich auf die Art und Weise der Bewirtschaftung, nicht auf die straßenverkehrsrechtlichen Belange der Möglichkeit des Parkens. Dies bedeutet, dass z. B. bei einem Straßenausbau wegfallende Stellflächen nicht beparkt werden dürfen.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept soll lediglich die Bewirtschaftungsart für Flächen festschreiben, sofern diese durch den ruhenden Verkehr entsprechend der Straßenverkehrsordnung belegt werden können. Sofern nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften weitere Parkierungsflächen (z. B. durch Straßenbaumaßnahmen) geschaffen werden, wird die Bewirtschaftung analog der angrenzenden Bereiche festgesetzt.



Die Bewirtschaftungszeiten für gebührenfreies Parken mit Parkscheibe sowie die gebührenpflichtige Bewirtschaftung in den Hauptgeschäftszeiten soll eine höhere Fluktuation ermöglichen und wird deshalb auf die Zeitspanne zwischen 8:00 Uhr und 17:00 Uhr festgelegt.

Eine Bewirtschaftung der Stellflächen für den ruhenden Verkehr mittels Parkscheibe gebührenfrei erfolgt:

- in der Saalstraße zwischen Nikolaistraße und Klosterstraße
- auf dem Parkplatz vor dem Stadtpark
- in der Nikolaistraße
- in der Großen Burgstraße
- in der Promenade (verkehrsberuhigter Bereich)
- Klimaparkplatz (ehemals Brückeneck) [abhängig von den Festlegungen des Förderprogramms zur Realisierung]
- Parkplatz neben der Agentur für Arbeit

Eine finanzielle Bewirtschaftung der Stellflächen für den ruhenden Verkehr mittels Parkschein erfolgt in den Straßen:

- Saalstraße zwischen Kreisverkehr Niemöllerplatz und Klosterstraße
- Jüdenstraße zwischen Friedrichsstraße und Saalstraße
- Marienstraße
- Klosterstraße
- Am Kloster
- Rosalskyweg
- Bereich Markt und Leipziger Straße
- Promenade (Hauptstraße) Leipziger Straße
- Dammstraße

Ebenfalls werden die Parkplätze

- Schwedenstein
- Parkplatz neben dem Fürstenhaus (zeitlich begrenzt bis zu einer Neubebauung)
- Klingenplatz (zeitlich begrenzt bis zu einer Neubebauung) zwischen Leipziger Straße 13 und Schloßgasse
- Klingenplatz zwischen Schloßgasse und An den Stufen
- Dammgasse
- Stadtbalkon
- Töpferdamm
- Klimaparkplatz (ehemals Brückeneck) [abhängig von den Festlegungen des Förderprogramms zur Realisierung]

finanziell mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

Die Festlegungen und Regelungen der Höhe der Parkgebühren erfolgt in der „Verordnung über die Erhebung von Parkgebühren in der Stadt Weißenfels (Parkgebührenordnung)“ in der in der derzeitigen Fassung der Bekanntmachung vom 17. Februar 2012 (WSF-ABI. Nr. 02/2012, S.6), geändert durch Verordnung vom 15. März 2013 (WSF-ABI. Nr. 03/2013 S.6). Sofern Änderungen erforderlich sein sollten, ist die Parkgebührenordnung entsprechend anzupassen.



Die bisherigen Regelungen zur Gebührenbefreiung (Brötchentaste) soll insbesondere für kurzfristige Besorgungen die Wirtschaftskraft der ansässigen Unternehmen im Altstadtbereich stärken. Diese Regelung hat sich bewährt. Für den Bereich des Marktplatzes, den Parkplatz neben dem Fürstenhaus, die Fischgasse und die Leipziger Straße zwischen Fischgasse und Promenade wird für eine höhere Fluktuation die finanzielle Bewirtschaftung bereits ab der ersten Minute festgesetzt.

Die Gebührenbefreiung gilt für die restlichen finanziell bewirtschafteten Stellflächen im Altstadtbereich.

Zur Unterstützung des Dauerparkens wird die Gebührenbefreiung von 120 Minuten für die Parkplätze am Töpferdamm sowie am Schwedenstein beibehalten.

8.3.3 Bewohnerparken

Zur Stärkung eines attraktiven Wohnstandortes „Altstadt“ wird seit längerer Zeit das Bewohnerparken angewendet. Für den Bereich der Altstadt sind dazu 3 Bewohnerparkzonen eingerichtet.

Für die Bewohnerparkzone A (Georgenberg) und Bewohnerparkzone B (Alte Leipziger Straße) ist eine Nutzung der Stellflächen für den ruhenden Verkehr ausschließlich den Bewohnern der Zonen vorbehalten.

Für die Zone C (restliche Altstadt) ist der Berechtigtenkreis nebenstehend grün gekennzeichnet.

Bewohner werden von angeordneten Bewirtschaftungsmaßnahmen im Straßenraum der Altstadt sowie den angrenzenden Parkplätzen

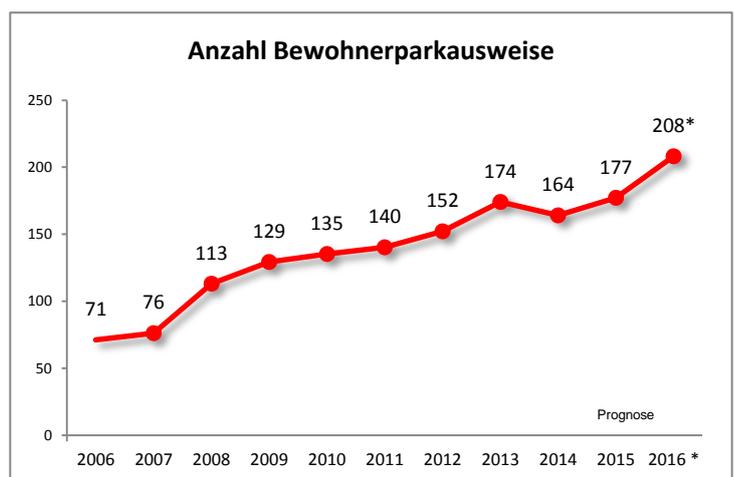
- Schwedenstein,
- Niemöllerplatz (Klimaparkplatz),
- Dammgasse und
- Stadtbalkon

frei gestellt. Ergänzend sind reine Bewohnerparkplätze in der Fischgasse sowie An den Stufen ausgewiesen.



Aufgrund des geringen Ausnutzungsgrades der Parkstellflächen An den Stufen sowie einem hohen Bedarf an Kurzzeitparkplätzen im Bereich des Klingensplatzes sind die Bewohnerparkvorrechte für diesen Bereich nur auf die Stellflächen An den Stufen begrenzt.

Generell ist festzustellen, dass die Akzeptanz des Bewohnerparkens seit 2006 groß ist. Die Tendenz der ausgegebenen Parkausweise ist im Mehrjahresrückblick steigend.



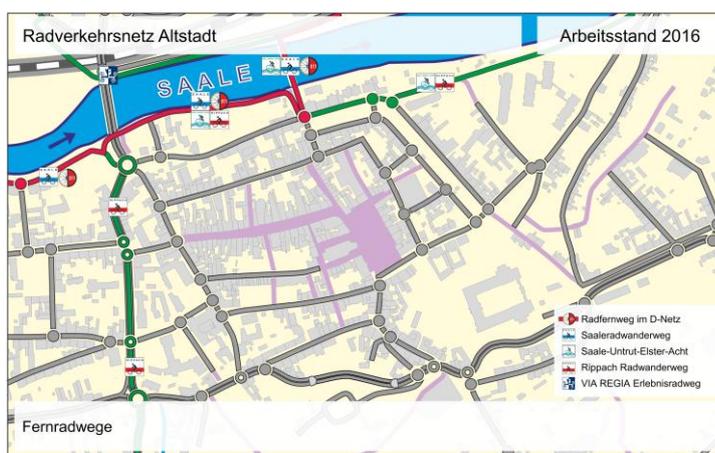
8.4 Radverkehr in der Altstadt

8.4.1 Radverkehrsnetz der Fernradwege im Bereich der Altstadt

Als prägnantester überregionaler Radweg verläuft der Saaleradwanderweg (D-Netz) von der Quelle der Saale bei Zell im Fichtelgebirge über 403 km bis zur Saalemündung nach Barby im direkten Bereich der Altstadt.

Der Via-Regia-Erlebnisradweg tangiert die Altstadt auf der nördlichen Saalseite. Dieser Fernradweg führt von Frankfurt am Main bis nach Kraków in Polen.

Die regionalen Radwanderwege Saale-Unstrut-Elster-Acht sowie der Rippach-Radwanderweg binden die Region des Burgenlandkreises im Bereich Weißenfels an das Fernradwegenetz an.



8.4.2 Radverkehrsnetz in der Altstadt

Durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung mit der Einbeziehung der Radfahnovelle besteht die Möglichkeit Einbahnstraßen gegenläufig für den Radverkehr zu öffnen. Im April 2015 wurden im Bereich der Altstadt, nach Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen, zahlreiche Straßen für eine gegenläufige Befahrung für den Radverkehr geöffnet.

Lediglich für die

- Jüdenstraße zwischen Friedrichsstraße und Saalstraße
- Saalstraße zwischen Niemöllerplatz und Großer Kalandstraße
- Am Kloster zwischen Zufahrt Gymnasium und Friedrichsstraße
- Klosterstraße zwischen Zufahrt Technisches Rathaus und Großer Burgstraße
- Große Burgstraße
- Dammstraße
- Bereich Fahrbahn Markt einschließlich Leipziger Straße bis zur Einmündung Promenade

konnten die Einbahnstraßen nicht für eine gegenläufige Nutzung für den Radverkehr freigegeben werden, da die Mindestvorgaben der Straßenverkehrsordnung aufgrund der Örtlichkeiten nicht erfüllt werden können oder sicherheitsrelevante Einwendungen bestehen.

Zur Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt wurde eine probeweise Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr 2015 durchgeführt. Negative Auswirkungen der Öffnung des Radverkehrs waren in Rahmen der Probephase



nicht festzustellen. Mit Beschluss des Stadtrates der Stadt Weißenfels wurde am 28.01.2016 der widmungsrechtliche Rahmen für eine dauerhafte Öffnung der Fußgängerzone geschaffen.

Durch die Öffnung der Einbahnstraßenregelung im Bereich der Leipziger Straße zwischen Promenade und Zufahrt zum Parkplatz neben dem Fürstenhaus, in Verbindung mit der Änderung der Parkierungsanordnung (Entfall Schrägparken – Anordnung Längsparken), wird die Möglichkeit eröffnet, den Radverkehr aus Richtung Osten in Richtung Marktplatz anzubinden.

8.5 Öffentlicher Personennahverkehr und sonstige Busverkehre

8.5.1 Zugangsstellen zum ÖPNV

Der Busbahnhof bildet die zentrale Zugangsstelle im Bereich der Altstadt. Diese Zugangsstelle bietet die Möglichkeiten des Linienumstiegs zwischen Bahnverkehren, Regional- und Stadtverkehren. Der Busbahnhof wird derzeit von 8 Stadtverkehrslinien, 10 Regionallinien, eine Landesbedeutsame Linie sowie eine Plus-Bus-Linie angefahren. Ergänzend verbindet die fußläufige Querung über die Pfennigbrücke die Anbindung an den SPNV.

Im Bestand sind im direkten Altstadtbereich die Ausstiegsstellen Post (aus Richtung Norden) sowie Saalstraße (aus Richtung Süden) vorhanden.



In den Gestaltungsentwürfen zum Ausbau der Klosterstraße aus dem Jahr 2007 (Bearbeitung ECW GmbH + Wenzel & Drehmann Architektenpartnerschaft) wurde für den Bereich Technisches Rathaus eine weitere zentrumsnahe Ausstiegshaltestelle vorgesehen. Im Rahmen der Diskussion der Arbeitsgruppe zum Teilverkehrsplan unter Beteiligung der PVG mbH wird, entgegen den vorliegenden Gestaltungsentwürfen, die Anordnung einer Bushaltestelle direkt gegenüber dem Marktplatz favorisiert.

8.5.2 Zugangsstellen zu Fernbusverkehren

Die Altstadt von Weißenfels wird durch den FlixBus / Mein Fernbus auf der Linie Berlin ZOB – Gera an das Fernbusnetz angebunden. Derzeitig befindet sich, aufgrund momentan stattfindender Baumaßnahmen, die Zugangsstelle an der Reise- und Tourismushaltestelle Am Kloster. Bereits seit längerem wird die Integration der Fernbushaltestelle in den Busbahnhof gewünscht. Im Rahmen der Auswertung der 2. Sitzung der AG zum Teilverkehrsplan Altstadt wurde seitens der PVG mbH ausgeführt, dass aufgrund der derzeitigen Auslastung des Busbahnhofes eine Integration einer Fernbushaltestelle bei einer Beibehaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV aus technologischen Gründen nicht möglich ist. Dies begründet sich auch darin, dass Fernbusverkehre verkehrsbedingt nicht immer genaue Ankunftszeiten einhalten können. Die abweichenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fernbusverkehrs sind mit den Fahrplanbedingungen der Stadt- und Regionalverkehre im Taktverkehr der PVG mbH nicht vereinbar.

Langfristig ist eine Fernbushaltestelle im Rahmen der Anlage eines Park & Ride - Parkplatzes in diesen nördlich des Bahnhofes zu integrieren. Übergangsmäßig soll der Fernbus an der Reise- und Tourismushaltestelle in der Leipziger Straße halten. Die Verlagerung der Fernbushaltestelle vom Ratssaal Am Kloster in die Leipziger Straße soll den Fernbus auf kurzem Wege an den ÖPNV (Stadt- sowie Regionalverkehre der PVG mbH) und den SPNV (Bahnverkehre) anbinden. Im direkten Haltestellenbereich ist der Parkplatz Klingenberg eine geeignete Umsteigemöglichkeit vom MIV vorhanden.

8.5.3 Reise- und Tourismusbussverkehr

Im April 2013 wurde zur Attraktivierung des Tourismus in der Leipziger Straße sowie Am Kloster Haltestellen für Reise- und Tourismusbusse eingerichtet. Insbesondere die Haltestelle Am Kloster wird durch Reisefahrten des Gymnasiums rege genutzt. Die übergangsmäßige Nutzung des Fernbusses im Bereich Am Kloster führte regelmäßig zu verkehrlichen Einschränkungen aufgrund der Überlagerung von Reisebushalften.

Die bis dato vorhandenen Reisebushaltestellen sollen auch zukünftig beibehalten werden.

Aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit im direkten Altstadtbereich besteht der Mangel an Parkplätzen für Reisebusse. Bereits im Bestand ist ein Reisebusparkplatz im Bereich des Schlossvorplatzes eingerichtet. Zur Steigerung der Parkkapazitäten für Reisebusse sind im Bereich der Leipziger Straße (stadteinwärts) vor der Einmündung Hohe Straße entsprechende Reisebusparkplätze einzurichten.

8.6 Barrierefreiheit

Von der UN wurde 2006 das Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention / BRK) verabschiedet und im Jahr 2008 von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert und seit 2010 geltendes Recht. Sie steht damit in Deutschland im Range eines Bundesgesetzes. Die Behindertenrechtskonvention geht von der gleichberechtigten Teilhabe aller von Anfang an aus (Inklusion) und formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen unter anderem zur physischen Umwelt. Die Beeinträchtigung von Menschen mit Behinderung wirken sich erst in Wechselwirkung mit Barrieren als Behinderung aus. Dem entsprechend ändern sich auch die Verantwortlichkeiten zur Durchsetzung des vorgenannten Ziels der Inklusion, die nun vorrangig den Trägern öffentlicher Belange zufallen.

Der § 1 des Gesetzes des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt - BGG LSA) vom 16. Dezember 2010 formuliert, dass Menschen mit Behinderungen ihre Persönlichkeit entfalten und an Erziehung und Bildung sowie am Erwerbs- und Arbeitsleben teilhaben können. Der § 13 des BGG LSA legt die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr fest.

Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe, möglich sein. Der öffentliche Straßenraum soll für alle Bürgerinnen und Bürger möglichst barrierefrei gestaltet sein. Dabei spielen auch die Belange von Menschen mit Behinderungen eine wichtige Rolle. Im Detail ist dieser Anspruch nicht immer leicht umzusetzen. Für sehbehinderte oder blinde Menschen gelten andere

Anforderungen als für motorisch eingeschränkte Menschen. Gleichzeitig sollen auch die Belange Nichtbehinderter berücksichtigt werden.

Für den öffentlichen Verkehrsraum in der Stadt Weißenfels liegen keine einheitlichen Gestaltungsmuster vor. Im Bestand sind unterschiedliche Leitsysteme, insbesondere an den Zugangsstellen zum ÖPNV vorhanden. Durch diese Abweichungen untereinander können somit insbesondere sehbehinderte Menschen sich im öffentlichen Straßenraum nicht eindeutig und sicher orientieren. Auch regelmäßige Änderungen in DIN-Vorschriften führten dazu, dass im Stadtgebiet verschiedene Leitsysteme vorhanden sind, welche sich untereinander gravierend unterscheiden. Innerhalb der Vorschriften DIN 32984 sowie den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ – H BVA 2011 sind Abweichungen in den Gestaltungsvorgaben ersichtlich.

Um zukünftig eine einheitliche barrierefreie Gestaltung im Straßennetz der Stadt Weißenfels zu erreichen, wurden durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde in enger Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat der Stadt Weißenfels, dem Seniorenbeirat der Stadt Weißenfels, der Behindertenbeauftragten des Burgenlandkreises und dem Behinderten- und Inklusionsbeirat des Burgenlandkreises Musterskizzen zur Verlegung von Bodenindikatoren und Kennzeichnung von Einbauten für eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes für die Stadt Weißenfels erarbeitet. Diese Musterskizzen sollen als Standardlösung für eine einheitliche Gestaltung des Straßenraumes angewendet werden. In den Musterskizzen wurden einzelne Abweichungen von der DIN 32984 aufgrund der Leichtigkeit und der Verständlichkeit von Blindenleitsystemen geändert bzw. angepasst. Diese Änderungen wurden mit den Senioren- und Behindertenbeiräten abgestimmt.

Im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen im öffentlichen Raum sind die Belange der Menschen mit Behinderungen und Senioren durch eine barrierefreie Gestaltung hinreichend zu berücksichtigen. Ergänzend sind ausreichende Kapazitäten für den ruhenden Verkehr durch Einrichtung von Behindertenparkplätzen vorzuhalten.

Anlagen

Anlage 1	Änderungen gegenüber dem Bestandsnetz
Anlage 2	Hauptverkehrsnetz
Anlage 3	Verkehrsberuhigung
Anlage 4	Markierungsentwurf - Bereich Leipziger Straße - Klingenplatz
Anlage 5	Markierungsentwurf – Bereich Markt - Leipziger Straße
Anlage 6	Ruhender Verkehr – Gebührenpflicht
Anlage 7	Ruhender Verkehr - Gebührenbefreiung
Anlage 8	Bewohnerparkzonen
Anlage 9	Bewohnerparken
Anlage 10	Fernradwege
Anlage 11	Radnetz - offene Einbahnstraße
Anlage 12	ÖPNV Haltestellennetz