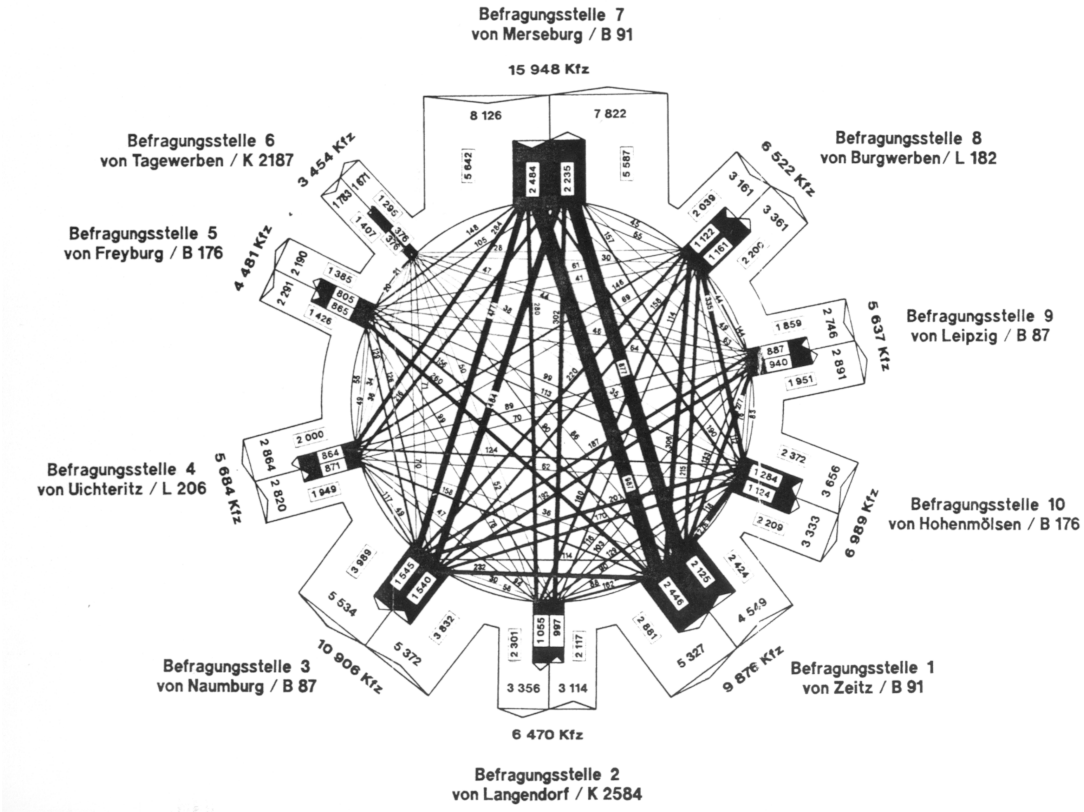
STADT WEISSENFELS

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Weißenfels incl. OT Borau



- Kurzfassung -

Stand August 2000 incl. 1. Änderung

Planverfasser

Carnotstraße 7
39120 Magdeburg
Tel.: 0391 / 61165-10
Fax.: 0391 / 61165-20

Magdeburg-Consult GmbH

Magdeburg im April 2000

Stand 28.08.2000
incl. 1. Änderung entsprechend der Stellungnahmen der Träger Öffentlicher Belang
Änderungen vorbehalten
Zahlenangaben ohne Gewähr

© Stadtverwaltung Weißenfels – Abteilung Stadtplanung – 2000

Eine Vervielfältigung, auch von Teilen bzw. Auszügen, bedarf der Zustimmung der Stadtverwaltung Weißenfels – Abteilung Stadtplanung

Inhaltsverzeichnis

0. Veranlassung 3

1. Verkehrsanalyse 4

1.1 Allgemeines 4
1.2. Ergebnisse der Verkehrsmengenerhebung 5
1.3. Faktoren der Verkehrserzeugung 8

2. Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels 10

2.1 Landes- und Regionalplanung 10
2.2 Kreisplanung 11
2.3 Stadtplanung 12

3. Motorisierter Individualverkehr 14

3.1 Situationsbeschreibung 14
3.2 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr 17
3.2 Straßenhierarchienetz 18
3.4 Verkehrsorganisation 20
3.4.1 Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeits-Vorrangnetz 20
3.4.2 Sonstige verkehrsorganisatorische Maßnahmen 24
3.5 Ruhender Verkehr 25

4. Verkehrsprognose 28

4.1 Allgemeines 28
4.2 EDV-Grundnetz, Planfall 0 29
4.3 Prognoseszenarien 31
4.4 Bewertung 33

5. Öffentlicher Personennahverkehr 35

5.1 Allgemeines 35
5.2 Schienenpersonennahverkehr 37
5.3 Straßenpersonennahverkehr 38
5.4 Bewertung 43

6. Fußgänger- und Radverkehr 44

6.1 Allgemeines 44
6.2 Fußgängerverkehr 45
6.2 Radverkehr 47
6.3 Bewertung 50

Anlagen

0. Veranlassung

Für die Stadt Weißenfels liegt mit Datum Mai 1994[1] der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vor. Die seit dieser Zeit stattgefundenen städtebaulichen, verkehrlichen und räumlichen Entwicklungen der Stadt Weißenfels gaben Veranlassung, den VEP fortzuschreiben. Insgesamt kann man drei komplexe Gründe definieren:

Erstens: wesentliche Veränderungen seit 1992/94

räumlich:
- Eingemeindung der Gemeinde Borau in die Stadt Weißenfels

städtebaulich:
- Inbetriebnahme des EDEKA Center und Einkaufscenter Schöne Aussicht sowie Einkaufszentrum Borau
- Gewerbegebiet Käthe-Kollwitz-Straße mit z. Z. rd. 80 % Ansiedlung
- Errichtung des Betriebshofes der RVG mbH
- Gewerbeansiedlung im Ortsteil Borau
  - Schüco International KG
  - Kunststoffprofilwerk Schnicks und
  - Caravan- und Freizeitmarkt Gerth
- Festlegen des Geltungsbereiches des Sanierungsgebietes Altstadt

verkehrlich:
- Bau der Ortsumgehung B 91 n sowie Anlage des straßenbegleitenden Radweges
- Umbau des Knotenpunktes Merseburger Straße / Tagewerbener Straße (Märchenbrunnen)
- Umbau des Knotenpunktes Zeitzer Straße / Käthe-Kollwitz-Straße zum Kreisverkehrsplatz
- niveaufreie Querung des Röntgenweges mit der B 91 n

Zweitens: verkehrsrelevante Beschlüsse des Stadtrates bzw. Untersuchungsergebnisse

- Bebauungsplan 20: Schwedenstein / Friedrichsstraße / Niemöllerplatz
- Bebauungsplan 22: Georgenberg
- Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Burgenlandkreis / Landkreis Weißenfels sowie
- Verkehrsentwicklungsplan Teil Parkierung Sanierungsgebiet

Drittens: Sonstiges

- Abschluss der sprunghaften Entwicklung des Verkehrsaufkommens
- im Vergleich zu 92/94 stabilere Entwicklungstendenz in der Motorisierung sowie in den Quell- und Zielbeziehungen
- absehbare Verlagerung von Verkehrsströmen in Umsetzung der B-Pläne 20 und 22 sowie
- gefestigte Vorgaben aus den Landes-, Regional- und Kreisentwicklungsprogrammen

Der Planungszeitraum für die Fortschreibung des VEP umfasst die Zeit vom 05/98 ... 12/99. Das Analysejahr ist mit 1998 und das Prognosejahr mit 2015 festgelegt. Die räumliche Einordnung der Stadt Weißenfels ist aus der Anlage 1 ersichtlich. Alle im Zusammenhang mit der Bundeswehr stehenden Tatbestände, wie vorhandene und geplante Standorte sowie Verkehrsbelegung sind kein Bestandteil des VEP.

[1] Der VEP, erstellt vom Planungsbüro Kölz, entstand im Zeitraum 05/92 ...05/94. Die Analysedaten wurden im wesentlichen 1992 erfasst, so dass bei vergleichenden Betrachtungen zum vorliegenden VEP das Jahr 1992 maßgebend ist.

1. Verkehrsanalyse
1.1 Allgemeines

Kernstück der Verkehrsanalyse ist die Verkehrsmengenerhebung vom Mittwoch, 08.07.1998. Die Auswahl der Zähl- und Befragungsstellen erfolgte so, dass im Sinne der Fortschreibung des VEP vom Mai 1994[2] immer da wo es möglich war, identische Zähl- und Befragungsstellen festgelegt worden sind. Ein Vergleich zwischen den Verkehrsmengenerhebungen (VME) ergibt folgendes Bild:

räumliche Verteilung	VME 1992	VME 1998
Außenquerschnitte	10	10
Befragungszählstellen	10	10
Knotenpunktszählstellen	67	21
Befragung	-	06.00 ... 10.00 Uhr
	15.00 ... 19.00 Uhr	14.00 ... 18.00 Uhr
Außenquerschnitte	06.30 ... 08.30 Uhr	
(Zählung)	11.30 ... 13.30 Uhr	0.00 ... 24.00 Uhr
	15.00 ... 19.00 Uhr	
Knotenpunkte	06.30 ... 08.30 Uhr	
(normal)	11.30 ... 13.30 Uhr	
	15.00 ... 19.00 Uhr	14.00 ... 18.00 Uhr
Knotenpunkte	06.00 ... 22.00 Uhr	08.00 ... 18.00 Uhr
(DTV)		

Aus dem Vergleich der 92er und 98er Verkehrsmengenerhebung ist festzustellen:

1. Die Wahl der Außenzählstellen und Befragungsstellen ist vergleichbar vorgenommen worden.
2. Bei den Knotenpunktszählstellen wurde die Anzahl gegenüber 1992 um 46 Zählstellen deutlich verringert.
3. Von den 21 Knotenpunkten, die 1998 gezählt worden sind, entsprechen der Lage nach 13 Knotenpunkte der 92er Zählung. Die 8 abweichenden Knotenpunkte verteilen sich auf
   - 7 Knotenpunkte im Zuge der B 91 n und
   - 1 Knotenpunkt in der Ortslage Borau.
4. Die Zwänge zur Personal- und Kostenminimierung zwangen dazu, im wesentlichen auf 4-Stunden-Zählintervalle zurückzugreifen. Verkehrsplanerisch ist das unbedenklich, da es anerkannte Verfahren gibt, die es ermöglichen, eine 4-Stundenzählung auf 12 Stunden bzw. 24 Stunden aufzuwerten.
5. Die gegenüber 1992 veränderten Zählzeiten beim 4-Stunden-Intervall
   - Zählbeginn von 15.00 auf 14.00 Uhr und
   - Zählende von 19.00 auf 18.00 Uhr

   entsprechen den örtlichen Gegebenheiten. Das heißt, ab 17.15 Uhr nimmt die Verkehrsbelegung deutlich ab.
6. Aus analogen Gründen, sind deshalb auch die Knotenpunkte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr nicht von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr (16 Stunden) sondern nur bis 18.00 Uhr gezählt worden.
7. Die Wahl der Zeitintervalle für die Verkehrsbefragung
   - 06.00 ... 10.00 Uhr und
   - 14.00 ... 18.00 Uhr

   dient der exakten Ermittlung des Durchgangs- und des Zielverkehrs. Des Zielverkehrs insbesondere deswegen, weil erfassungsmethodisch nur der einstrahlende Verkehr befragt und aus dem damit erfassten Zielverkehr der Quellverkehr ermittelt wird.
8. Die 24-Stunden-Zählung der Außenquerschnitte ergab sich aus dem Einsatz der automatischen Zählgeräte. Mit dem Einsatz dieser Zählgeräte konnten wertvolle Ergebnisse für den durchschnittlichen täglichen Verkehr gewonnen werden.

[2] Die Verkehrsmengenerhebung fand am 05. und 07. Mai 1992 statt.

Am Tag der Verkehrszählung waren insgesamt 87 Zählkräfte im Einsatz. Die Witterungsbedingungen waren infolge der über den Tag verteilten Regenschauer ungünstig. Gravierende Einflüsse auf die Verkehrsmengenerhebung hatte das nicht. Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen insbesondere bei Fahrrädern und Zweikrafträdern sind nicht ausgeschlossen. Insgesamt werden die Ergebnisse der Verkehrsmengenerhebung als repräsentativ für die Stadt Weißenfels bewertet.

1.2. Ergebnisse der Verkehrsmengenerhebung

Die Zählstellen sind im Zählstellenplan dargestellt (Anlage 2). Die Ergebnisse der Knotenpunktszählung liegen in graphischer Form (Verkehrsflussdiagramm Fz/4 h bzw. Fz/12 h) und Tabellenform (einzelne Fahrzeugströme in 15-min-Intervallen) vor.[3]

Als die am stärksten belegten Knotenpunkte wurden ermittelt:

- K 11: Naumburger Str. / Langendorfer Str. / Nikolaistraße / Friedrichsstraße (Schwedenstein) mit 8.332 Kfz/4 h
- K 10: Saalebrücke / Friedrichsstraße / Saalstraße / Dammstraße (Niemöllerplatz) mit 7.936 Kfz/4 h
- K7: Merseburger Str. / Heuweg / Burgwerbener Str. mit 6.099 Kfz/4 h

Vergleicht man die 4-Stunden-Zählergebnisse 1992 mit 1998 dann ergibt sich folgendes Bild:

Knotenpunkt	**VKZ 05.05.92**	**VKZ 08.07.98**	**Faktor $\frac{98}{92}$**
K 11	9.766	8.332	0,85
K 10	10.907	7.936	0,73
K 7	8.705	6.099	0,70

Eine ebensolche rückläufige Tendenz ergibt sich, wenn man hochbelastete Querschnitte von 1992 mit 1998 vergleicht:

Querschnitt	**VKZ 05.05.92**	**VKZ 08.07.98**	**Faktor $\frac{98}{92}$**
Saalebrücke (Zu- u. Abfahrt K 10)	9.553	5.474	0,57
Friedrichsstraße (Zufahrt K 11)	7.073	5.686	0,80
Nikolaistraße (Abfahrt K 11)	4.432	3.890	0,87
Leipziger Straße (Zufahrt K 16)	4.034	1.445	0,36
Dammstraße (Zufahrt K 10)	4.364	3.519	0,81

Beide Vergleiche lassen den Schluss zu, dass sich im innerstädtischen Straßennetz mit der vollständigen Inbetriebnahme der B 91 n eine spürbare Verkehrsentlastung, und zwar vorrangig vom Ziel- und Quell- sowie Durchgangsverkehr, vollzogen hat.

[3] Die o.g. Ergebnisdarstellungen sind aufgrund der Datenfülle in einer gesonderten Planungsmappe zusammengefasst.

Bezogen auf die **Verkehrsqualität** decken sich die gezählten Ergebnisse mit den beobachteten Verkehrsverhältnissen. Sowohl für die Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage als auch Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen wird, gemessen an der sechsstufigen Einteilung der Verkehrsqualität[4] , mindestens die Qualitätsstufe C erreicht: „Der Verkehr läuft mit zufriedenstellender Qualität ab ...“[5].

Die Ergebnisse der **Verkehrsbefragung** sind graphisch in der Stromuhr dargestellt. Durch die verwendete Bezugsgröße von 24 Stunden ist der in der Stromuhr der an den Befragungsstellen B1 ... B 10 angegebene Wert identisch mit dem in der 24-Stunden-Querschnittszählung ermittelten Wert. Die Summe der befragten „Pkw“ und „LKW“ sind aus der Tabelle 1 zu entnehmen. Insgesamt sind in dem Zählintervall von 8 Stunden an allen Befragungszählstellen 5.202 Fahrzeugführer nach dem „Woher?“ und „Wohin?“ befragt worden. Es fällt auf, dass in Summe, vormittags mehr Fahrzeugführer befragt worden sind als nachmittags. Diese Tendenz trifft jedoch nicht für alle Befragungsstellen zu, so dass eindeutige Gründe für diesen Tatbestand nicht angegeben werden können.

Die in der Tabelle 2 gewählte Ergebnisdarstellung, die im Zeitintervall von 8 Stunden ermittelte Anzahl von Befragungen ins Verhältnis zu setzen mit den Ergebnissen der 8- bzw. 24-Stundenzählung, lässt keine eindeutige Interpretation zu. Auffallend ist jedoch, dass Anzahl der Befragungen an den beiden Befragungsstellen der B 91 deutlich geringer ist als an den anderen Befragungsstellen.

Aus der Stromuhr lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

1. Der Durchgangsverkehr betrug am Zähltag 12.551 Kfz/24 h. Der stärkste Durchgangsverkehr lag mit 1.864 Kfz/24 h, das sind rd. 15 % Anteil am Durchgangsverkehr, auf der B 91. In der weiteren Rangfolge stehen nicht die durchgängigen Relationen der B 87 bzw. B 176 sondern die gebrochenen Relationen
   - B 87 (Naumburg)/B 91 (Merseburg) mit 961 Kfz/24 h, das sind rd. 8 % Anteil, und
   - K 2584 (Langendorf)/B 91 (Merseburg) mit 582 Kfz/24 h, das sind rd. 5 % Anteil.
2. Von dem am Zähltag erfassten Zielverkehr von 24.663 Kfz/24 h entfielen knapp 50 % des Zielverkehrs auf drei Richtungen, und zwar
   - B 91 aus Richtung Merseburg 5.642 Kfz/24 h, das entspricht rd. 22 %
   - B 87 aus Richtung Naumburg 3.832 Kfz/24 h, das entspricht rd. 15 % und
   - B 91 aus Richtung Zeitz 2.424 Kfz/24 h, das entspricht rd. 10 %.
3. Analog verteilte sich der insgesamt ermittelte Quellverkehr von 25.513 Kfz/24 h in der Rangfolge ebenfalls auf die
   - B 91 aus Richtung Merseburg 5.587 Kfz/24 h, das entspricht rd. 22 %
   - B 87 aus Richtung Naumburg 3.989 Kfz/24 h, das entspricht rd. 15 % und
   - B 91 aus Richtung Zeitz 2.881 Kfz/24 h, das entspricht rd. 11 %
4. Bezogen auf innerstädtische Ziele orientierte sich der Zielverkehr mit
   - 4.311 Kfz/24 h, das entspricht rd. 17 %, auf den Verkehrsbezirk 1 (Zentrum)
   - 3.666 Kfz/24 h, das entspricht rd. 15 %, auf den Verkehrsbezirk 10 (Neustadt)
   - 2.520 Kfz/24 h, das entspricht rd. 10 %, auf den Verkehrsbezirk 13 (Gewerbegebiet Nord)

[4] Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 669/1994 „Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes auf Straßen“ S. 138 und S. 190

[5] Verkehrsqualität (level of service); s.a. Anlage 10
Stufe A: ausgezeichnete Verkehrsbedingungen
.
.
Stufe F: völlig unzureichender Verkehrsablauf

In der Anlage 5 ist für die 14 innerstädtischen Verkehrsbezirke der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr graphisch dargestellt. Vergleicht man den ermittelten Durchgangsverkehr von 1992 und 1998 für die jeweils fünf stärksten Relationen, dann kann man folgende Verschiebungen feststellen:

Relation	VME 1992[6]	VME 1998[7]
Merseburg / Zeitz	21,1 %	14,8 %
Naumburg / Merseburg	11,4 %	7,6 %
Naumburg / Leipzig	5,5 %	
Zeitz / Tagewerben	4,2 %	
Naumburg / Burgwerben	2,6 %	
Merseburg / Langendorf		4,6 %
Merseburg / Uichteritz		3,9 %
Zeitz / Freyburg		3,3 %

Aus dem Vergleich ergibt sich

erstens, dass die Hauptrelationen Merseburg / Zeitz und Naumburg / Merseburg für den Durchgangsverkehr geblieben sind und

zweitens, dass in der Bedeutung der Relationen erhebliche Abweichungen zu verzeichnen sind.

Offenbar haben großräumig veränderte Territorialstrukturen veränderte Verkehrsbeziehungen hervorgerufen.

Wesentliche Veränderungen im Verhältnis Ziel- und Quellverkehr sowie Durchgangsverkehr im Vergleich zwischen der 92er und 98er Verkehrserhebung gab es nicht, wie die nachfolgende Übersicht zeigt. Es fällt auf, dass für 1998 eine starke Gleichgewichtigkeit im Verhältnis Quellverkehr zu Zielverkehr ermittelt worden ist. Das liegt aber ganz offenbar an den gewählten Zeitintervallen. Bei einer 4-Stunden-Erhebung ist die Möglichkeit der Überrepräsentation einer Richtung größer als bei einer 24-Stunden-Erhebung.

Vergleich der Verkehrsarten 1992 / 1998 - Anteile -

Verkehrsarten	**1992***	**1998****		**1998**
	%	**%**	**Kfz / 24 h**	**%**
Durchgangsverkehr	19	20,0	12.551	16,1
Zielverkehr	38	39,3	24.663	31,7
Quellverkehr	43	40,7	25.513	32,7
Binnenverkehr	-	-	15.214	19,5
Gesamt	**100**	**100,0**	**77.941**	**100,0**

*) Basis: Kfz/4 h
**) Basis: Kfz/24 h

Der in der Übersicht angegebene Binnenverkehr ist nicht erfasst, sondern im Zusammenhang mit der Netzberechnung ermittelt worden. Der Anteil des Binnenverkehrs von 19,5 % am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Weißenfels bringt zum Ausdruck, dass für die innerstädtische Verkehrsbelegung der sog. Binnenverkehr einen nicht unerheblichen Einfluss hat. Für den Spitzenstundenverkehr lässt sich für die Stadt Weißenfels keine einheitliche Spitzenstunde benennen. Insgesamt ergibt sich die Spitzenstunde im Zeitintervall von 15.30 bis 17.00 Uhr. Diese relativ breite Spreizung tritt vor allem an den Außenzählstellen auf und liegt zwischen 15.15 ... 16.15 Uhr bis 16.15 ... 17.15 Uhr. An den innerstädtischen Knotenpunkten hingegen ist die Spitzenstunde einheitlich in der Zeit von 15.45 bis 16.45 Uhr.

[6] 100 % entspricht 2.967 Kfz/4 h
[7] 100 % entspricht 12.551 Kfz/24 h

1.3. Faktoren der Verkehrserzeugung

Wesentliche Faktoren der Verkehrserzeugung sind

- Einwohner
- Motorisierung
- Fahrleistung
- Nutzungsstruktur der Verkehrsmittel
- Arbeitsplätze

Nach vorliegenden Angaben vollzog sich in den letzten Jahren die folgende **Einwohnerentwicklung**[8]

	Weißenfels	OT Borau	gesamt
1992:	35.435	699	36.134
1994:	34.240	673	34.913
1996:	33.344	710	34.054
1998 (Mai)	33.428	701	34.129

Im Teilflächennutzungsplan der Stadt Weißenfels, Stand Dezember 1996, wird zur Einwohnerentwicklung ausgeführt:

> „Die Ursachen für die rückläufige Bevölkerungsentwicklung beruht vorwiegend auf dem Geburtenrückgang und dem Sterbefallüberschuss. Außerdem ist diese Entwicklung u. a. durch den noch anhaltenden hohen Abwanderungsverlust in die alten Bundesländer begründet".

Für die künftige Entwicklung der Stadt prognostizierte der Teilflächennutzungsplan etwa 38.000 EW. Diese Zunahme von rd. 4.000 EW ist verkehrsrelevant, so dass sie bei der Verkehrsprognose berücksichtigt werden muss. Diese von der Stadtverwaltung prognostizierte Einwohnerentwicklung entspricht nicht dem Trend der Einwohnerentwicklung im Landkreis, der vom Statistischen Landesamt als eindeutig rückläufig vorausgesagt wird. Aus den Unterlagen des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt (alle Angaben unter Berücksichtigung der Kreisgebietsstruktur ab 01.07.94) ergibt sich folgende Übersicht:

1993	82.260	1998	80.332
1994	81.717	2000	80.106[9]
1996	81.337	2010	76.351[9]

Die Bewertung beider Tendenzen lässt eindeutig den Schluss zu, dass die „Stadt" eine Einwohnerkonzentration zu Lasten des Landkreises für möglich hält.

Nach Auswertung der Unterlagen des Kraftfahr-Bundesamtes waren (vgl. Anlage 6) im August 1998 für die Stadt Weißenfels einschl. OT Borau insgesamt 13.916 Pkw zugelassen. Das entspricht einem **Motorisierungsgrad** von **408 Pkw / 1000 EW**. Dieser Motorisierungsgrad der Stadt Weißenfels liegt deutlich unter dem des Landkreises, der nach Angaben des Ordnungsamtes sich mit 466 Pkw / 1000 EW errechnen lässt. In der Anlage 6 ist die Einwohner- und Motorisierungsentwicklung je Verkehrsstärke graphisch dargestellt.

Für das Prognosejahr 2015 ist, gemäß „Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020"[10] für die Bundesrepublik ein Motorisierungsgrad zwischen **585 und 617 Pkw/1000 EW** zu erwarten.

---

[8] Bezugsquelle:
1992...1996: Erläuterungsbericht Teilflächennutzungsplan der Stadt Weißenfels für den OT Borau, SALEG 03/98
31.05.1998: SVW Weißenfels, Einwohnermeldeamt

[9] Statistisches Landesamt, Bevölkerungsvorausberechnung nach Alter und Geschlecht 1996 - 2010, 04/98

Da der Motorisierungsgrad in der gleichen Quelle bundesweit für 1998 mit 510 Pkw / 1000 EW angegeben ist und damit wesentlich höher liegt als für die Stadt Weißenfels, sollte bei allen Überlegungen, dass sich in den nächsten Jahren das „Motorisierungsdefizit“ verringern wird, für das Jahr 2015 eine höhere Motorisierung als zwischen **520 und 530 Pkw / 1000 EW** nicht angenommen werden. Die Steigerung von rd. 120 PKW / 1000 EW entspräche etwa einer durchschnittlich jährlichen Zuwachsrate von 1,5 % (vgl. Säulendiagramm in Anlage 6). Die im Verkehrsentwicklungsplan 1992 angenommene Entwicklung einer Motorisierung von 670 Pkw/1000 EW für das Jahr 2010 ist aber deutlich zu hoch angesetzt.

Untersuchungen zur Entwicklung der **Pkw-Fahrleistungen** pro Jahr für die Stadt Weißenfels liegen nicht vor. Im genannten Shell-Szenario aus dem Jahr 1999 wird aber darauf verwiesen, dass die durchschnittliche Fahrleistung im Zeitraum 1998 bis 2020 von etwa 12.600 km/a auf 11.500 bis 12.000 km/a sinken wird. Als Gründe für die rückläufige Entwicklung werden angeführt:

- erhöhte Verbreitung von Zweit- und Drittfahrzeugen, deren jährliche Laufleistung weit unter dem Durchschnitt des heutigen Pkw-Bestandes liegt und
- zunehmende Motorisierung von Frauen und der steigende Anteil älterer Menschen unter den Autofahrern mit geringer Fahrleistung als im heutigen Durchschnitt sowie
- Rückgang des Anteiles der geschäftsbedingten Pkw-Fahrten.

Eine sich im Vergleich zum Analysejahr 1998 und Prognosejahr 2015 ergebende Veränderung der **Nachfragestruktur** zwischen MIV und ÖPNV ist nur indirekt möglich. Untersuchungsergebnisse des SrV 1991[11] gehen für die Städte der neuen Bundesländer von einem Zahlenverhältnis von **MIV: ÖPNV ~ 70 : 30** aus. So exakt lässt sich für die Stadt Weißenfels das Verhältnis MIV/ÖPNV nicht darstellen. Im Nahverkehrsplan Burgenlandkreis/Landkreis Weißenfels werden zum Modal split folgende Aussagen für den Landkreis Weißenfels getroffen:[12]

a) Zahlenmäßige Darstellung

1994/95	MIV: ÖPNV = 84,6 : 15,4
2000	MIV: ÖPNV = 85,6 : 14,4

b) Bewertung

„Die in den vergangenen Jahren erfolgte drastische Verschiebung des Modal split zugunsten des MIV setzt sich nicht in der bisherigen Weise fort. Eine durchgängige Trendwende wird aber bis zum Jahr 2000 ausgeschlossen. Im Verkehr der großen Städte kommt die Anteilverschiebung annähernd zum Stillstand. Im ländlichen Raum verliert der ÖPNV weiter an Anteil.“

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird für den VEP der Stadt Weißenfels einschließlich OT Borau von nachfolgendem ausgegangen.
Die aktuelle Situation der Nachfragestruktur MIV und ÖPNV drückt sich genügend genau im Straßenverkehrsaufkommen Kfz/ZE und damit in der Streckenbelegung aus. Da im Nahverkehrsplan auch die verkehrspolitische Absicht formuliert ist, alle Maßnahmen im ÖPNV zu ergreifen, z.B.

- Verknüpfung Verkehrssysteme Bahn/Bus
- Netzgestaltung und Leistungsangebot im ÖPNV und
- Tarifgestaltung

[10] Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Abt. Energie- und Wirtschaftspolitik, September 1999
[11] SrV 1991, TU Dresden 1991
[12] Erarbeitung eines Musternahverkehrsplanes als Basis des Nahverkehrsplanes für den Verkehrsraum Burgenlandkreis/Landkreis Weißenfels, ZIV Berlin, Januar 1996, a) Tabelle 3.5, Seite 78; b) S. 38 f

um eine weitere Verringerung des Beförderungsaufkommens zu vermeiden, heißt das, dass für die Prognose keine verkehrsrelevante Veränderung der Nachfragestruktur zwischen MIV und ÖPNV berücksichtigt werden muss.

Die **Arbeitsplatzsituation** in der Stadt Weißenfels ist kompliziert. Das zeigen die aktuellen Daten der Arbeitslosenstatistik. Eine sprunghafte und damit für das Verkehrsaufkommen relevante Veränderung des Arbeitsplatzangebotes ist für die nächsten Jahre nicht zu erwarten.

2. Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

2.1 Landes- und Regionalplanung

Die Stadt Weißenfels ist entsprechend den Festlegungen aus der Landes- und Regionalplanung als Mittelzentrum festgelegt. Allgemein gilt, dass damit für die Stadt die Aufgabe besteht, mit dem vorhandenen Bestand sowie allen Planungen und Maßnahmen für künftige Zeiträume auf wirtschaftlichem, kulturellem, sozialem und ökologischem Gebiet Voraussetzungen zur Deckung des gehobenen Bedarfes zu entwickeln. Dabei sind die Versorgungsaufgaben auch für das Umland der jeweiligen Städte zu sichern. Vorgaben für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Weißenfels sind sowohl im Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt[13] als auch im Regionalen Entwicklungsprogramm[14] nur vereinzelt getroffen worden.

Für die Stadt Weißenfels von unmittelbarer Bedeutung sind folgende Aussagen im Landesentwicklungsplan:

- Schienennetz
  - Ausbau der Stammstrecke Halle – Weißenfels – Naumburg – Erfurt
  - Ausbau der Strecke (Halle-) Weißenfels – Zeitz
  - Vorhalten der Relation Erfurt/Jena – Weißenfels – Halle/Leipzig für den Schienengüter fernverkehr
  - Bedienung der folgenden Streckenrelationen im Taktverkehr auf Interregio-Ebene
    * Bremen – Uelzen – Salzwedel – Stendal – Magdeburg – Schönebeck – Köthen – Halle – Merseburg – Weißenfels – Zeitz
    * Frankfurt/M. – Eisenach – Erfurt – Weimar – Naumburg – Weißenfels – Merseburg – Halle – Köthen – Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Berlin
    * Eisenach – Erfurt – Weimar – Naumburg – Weißenfels – Leipzig – Cottbus – Frankfurt/O

- Straßennetz
  - Ausbau der BAB A 9 Nürnberg – Halle/Leipzig – Berlin
  - Neubau der BAB A 38 Göttingen – Halle – Leipzig
  - Sicherung und Ausbau eines leistungsfähigen Netzes landesbedeutsamer Hauptverkehrsstraßen (vgl. zeichnerische Darstellung zum LEP)
    * B 91: Anschlussstelle BAB A 38 – Weißenfels – Anschlussstelle BAB A 9
    * B 87: B 180 (Naumburg) – Weißenfels – Landesgrenzen Land Sachsen (Lützen)
    * B 176: Freyburg – Weißenfels
  - Neu- oder Ausbau wichtiger Bundesstraßenverbindungen einschließlich zugehöriger Ortsumgehungen
    * B 87: Leipzig (Süd) – Weißenfels – Naumburg/Bad Kösen – Eckartsberga
    * B 91: Halle – Merseburg – Zeitz

[13] Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA), GVBl. LSA Nr. 28/1999
[14] Regionales Entwicklungsprogramm für den Regierungsbezirk Halle, MBl. LSA 22/1996

Konkrete Aussagen trifft der Landesentwicklungsplan nicht. Von den genannten Straßenbaumaßnahmen sind mit der Realisierung der Ortsumgehung B 91 n und der BAB A 38 zwischen B 91 (Anschlussstelle Leuna) und B 87 (Anschlussstelle Lützen) sowie dem geplanten Weiterbau der BAB A 38 zur Landesgrenze Land Sachsen bis 2002 wichtige Infrastrukturimpulse gegeben.

Für die weiteren Straßenbaumaßnahmen B 87 (Südtangente) und B 176 (Nordtangente, die sich aus dem Regionalen Entwicklungsprogramm ableiten lassen, sind im Flächennutzungsplan der Stadt Weißenfels Flächen freigehalten worden.

Die Südtangente ist darüber hinaus Bestandteil des noch gültigen Verkehrswegeplanes der Bundesrepublik Deutschland, erweiterter Bedarf aus dem Jahr 1992[15].

Die Vorschlagsliste des Landes Sachsen-Anhalt enthält für den in der Überarbeitungsphase befindlichen Bundesverkehrswegeplan folgende die Stadt Weißenfels betreffende Maßnahmen.[16]

Nr.	Straße	Strecke	Kosten in Mio. DM
53	B 87	Südtangente Weißenfels	58,5
57/58	B 91	Merseburg - Weißenfels (vierspuriger Ausbau)	33,6
68	B 176	OU Weißenfels / Nord	4,9

Vorgaben aus dem Landesentwicklungsprogramm bzw. Regionalem Entwicklungsprogramm bezüglich der Vorranggebiete und Vorrangstandorte sowie der Vorsorgegebiete mit verkehrsrelevanter Bedeutung für die Stadt Weißenfels gibt es nicht.

Verkehrliche Maßnahmen sind im Zielkonzept Verkehr Land Sachsen-Anhalt[17] für die Stadt Weißenfels nicht festgelegt. Das Zielkonzept konzentriert sich im Gegensatz zu einem konkreten Verkehrskonzept auf Ziele, Strategien, Leitlinien, Kriterien und Handlungslinien. Es schafft den Rahmen für einzelne Projekte und für deren Realisierung. Wenn die dort dargestellten Leitlinien auf den speziellen Fall VEP Stadt Weißenfels angewandt werden, wird gesondert darauf verwiesen.

2.2 Kreisplanung

Kreisliche Entscheidungen, welche die künftige Verkehrsinfrastruktur bzw. künftig das Verkehrsaufkommen der Stadt Weißenfels maßgebend beeinflussen, sind nicht in Vorbereitung. Geplante Gewerbegebiete / Wohnungsbaustandorte in den kreisangehörigen Gemeinden haben, wenn überhaupt nur geringe Auswirkungen auf den Straßenverkehr der Stadt Weißenfels. Netzverändernde Maßnahmen im Kreisstraßennetz gibt es in absehbarer Zeit nicht. Ein Verkehrsentwicklungsplan für den Landkreis Weißenfels liegt nicht vor. Vorhanden sind verkehrliche Untersuchungen, die im Fall a als verkehrspolitische Zielstellung und im Fall b als Teilkonzept eines Kreises – VEP zu werten sind.:

[15] vom Land Sachsen-Anhalt wurde die B87n und die B 176n in die Bedarfsanmeldung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen
[16] Quelle: Pressemitteilung der Landesregierung 76/2000
[17] Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr, September 1998

Fall a:

Verkehrliche Empfehlung für die Kreise Burgenlandkreis und Weißenfels, Region Sachsen-Anhalt-Süd, August 1996[18]

Fall b:

Nahverkehrsplan Burgenlandkreis/Landkreis Weißenfels, Januar 1996[19]

Exakte Ansatzpunkte für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Weißenfels sind aus beiden Unterlagen nicht ableitbar. Bei der Übernahme von Anregungen, Empfehlungen und Strukturdaten aus den genannten Untersuchungen werden diese durch Quellenangabe kenntlich gemacht.

2.3 Stadtplanung

Die wesentlichsten Eckdaten für die Entwicklung der Stadt Weißenfels werden im Flächennutzungsplan gestellt. Dies trifft auch für Maßnahmen zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und somit für die Verkehrsinfrastruktur zu. Für die Stadt Weißenfels gibt es den

- Teilflächennutzungsplan der Stadt Weißenfels, März 1997[20] und
- Teilflächennutzungsplan der Stadt Weißenfels für den Ortsteil Borau, März 1998[21]
  (Anmerkung: Im weiteren wird nur vom Flächennutzungsplan Weißenfels gesprochen.)

Der Flächennutzungsplan weißt als Maßnahme der Verkehrsinfrastruktur Neubau Südtangente und Neubau Nordtangente aus.

Diese Vorhaben sind auch Bestandteil des Zielkonzeptes für den vorliegenden VEP. Darüber hinaus werden in Erläuterung des Flächennutzungsplanes für

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Gewerbliche Bauflächen
- Sonderbauflächen

der Bestand sowie Planungs- und Entwicklungsziele genannt und der Stand der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan, Vorhaben- und Erschließungsplan) dargestellt (siehe Punkt 0).

Soweit aus dem Planungs- und Entwicklungsziele signifikante Einflüsse auf Umfang und Verteilung des künftigen Straßenverkehrsaufkommens für die Stadt Weißenfels haben, sind sie in den Netzberechnungen als Quelle und Ziele berücksichtigt worden. Beispielhaft sind zu nennen:

- Wohnbauflächen Selauer Straße / ehemaliges WGT Gelände Nord
- Gewerbegebiet Nord
- Gewerbepark Weißenfels GmbH
- Sondergebiet Handel, OT Borau, Tiefweiden

Als Fazit aus der Bauleitplanung bleibt festzustellen, dass es im Vergleich zum Analysejahr 1998 für die Zukunft in der Stadt Weißenfels keine umfassende Veränderung in Lage und Wirkung von Verkehrszielen und -quellen gibt.

[18] Verfasser: Dr. Seebauer & Partner, Gesellschaft für strategische Unternehmensberatung mbH, Unterföhring
[19] Verfasser: Zentrum für Innovative Verkehrslösung GmbH, Berlin
[20] Der TFNP der Stadt Weißenfels wurde mit der Bekanntmachung am 14.03.1997 wirksam.
[21] Der TFNP für den OT Borau ist noch nicht wirksam. Die vorliegende Fassung ist vom Planverfasser, SALEG im März 1998 vorgelegt worden.

Im Zusammenhang mit der Altstadtsanierung Weißenfels ist ein **Stadtbodenkonzept**, und zwar als Teil 1 und Teil 2, erarbeitet und mit Vorschlägen untersetzt worden.[22]

Planungsabsicht:

„Mit dem Stadtbodenkonzept erhält die Stadt Weißenfels für ihre Straßen, Plätze und Grünflächen eine übergeordnete Gesamtplanung, die die verschiedenen Bereiche in ein einheitliches Gestaltungskonzept einbindet. Damit ist sichergestellt, dass die Stadt auch bei einer abschnittsweisen Verwirklichung der Stadtsanierung oder bei Beauftragung der einzelnen Abschnitte an unterschiedliche Auftragnehmer, ein einheitliches städtebauliches Gesamtbild verwirklichen kann."

Grundlagen der Gestaltungsprinzipien:

1. Erhalt und Sichtbarmachen des historischen Stadtgrundrisses; Herausarbeitung der Siedlungsentwicklung und der Stadtgeschichte mit gestalterischen Mitteln
2. Verwendung bzw. Wiederverwendung von historisch belegten Materialien, Formaten und Verlegearten; Beibehaltung des typischen Höhenversatzes in den Straßenquerschnitten
3. Verkehrsberuhigung der Altstadt und Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte zugunsten der Fußgänger

In den beiden Teilen des Stadtbodenkonzeptes werden funktionsbezogene und gestalterische Vorgaben für folgende Straßen gemacht.

Teil I: Zeitzer Straße, Alte Leipziger Straße, Schützenstraße, Große Burgstraße, Kleine Burgstraße, Klosterstraße, Nicolaistraße

Teil II: Promenade, Dammstraße, Saalstraße, Leipziger Straße, Niemöllerplatz

Im Auftrag der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH ist ein **„Rahmenkonzept zur Entwicklung der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhof Weißenfels"** erarbeitet worden.[23] In der Abbildung 3 dieses Rahmenkonzeptes sind, getrennt nach den Maßnahmenschwerpunkten Bahnhof, Bahnhofnordseite, Altstadt und nördliches Saaleufer, insgesamt 12 Einzelmaßnahmen dokumentiert und zur Diskussion gestellt. Dies sind z. B.:

- Sanierung Fußgängertunnel
- Neubau Busbahnhof
- Umgestaltung der Bahnhofsstraße zur „Saale Terrasse"

Nach Aussagen der NASA vom November 1999 sind die Maßnahmenschwerpunkte mit folgenden zwei Einschränkungen aktuell:

1. Der Umbau des Bahnhofes Weißenfels im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerkes (ESTW) und der Umbau der Gleise 3 und 4 sowie des dazugehörigen Bahnsteiges im Zusammenhang des Einsatzes der ICE-Neigetechnik (ICE Verbindung Leipzig – München, kein Verkehrshalt in Weißenfels) bringt neue Ansatzpunkte für das ÖPNV - Schnittstellenprogramm.
2. Die Deutsche Bahn AG hat ihre Entbehrlichkeitsprüfung zur Aufgabe von Güterverkehrsgleisen noch nicht abgeschlossen.

[22] Planverfasser RESCH + STIEFLER, Bayreuth, September 1996
[23] Planverfasser: Planungsbüro Richter - Richard, Aachen/Frankfurt/O, Aachen, August 1998

Resümee

Im Zeitraum 1992/94 bis 1998 sind in der Stadt Weißenfels umfangreiche stadtstrukturelle Veränderungen auf extensiven Standorten vorgenommen worden (s.a. Punkt 0). In den nächsten Jahren sind solche Veränderungen nicht zu erwarten. Vorrang wird die intensive Nutzung vorhandener Standorte haben.

Im Stadtbodenkonzept und im Rahmenkonzept der ÖPNV-Schnittstelle Bahnhof Weißenfels sind Aussagen getroffen worden, die im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung analysiert und bewertet worden sind und teilweise Eingang in den VEP finden.

3. Motorisierter Individualverkehr
3.1 Situationsbeschreibung

Die Stadt Weißenfels ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Süden des Landes Sachsen-Anhalt. Durch die Stadt führen 3 Bundesstraßen, und zwar

- B 87: Naumburg - Leipzig
- B 91: Zeitz - Halle und
- B 176: Hohenmölsen - Freyburg.

Des weiteren bestimmen die Landesstraßen L 206 (Weißenfels - Uichteritz – Markröhlitz) und die L 182 (Weißenfels - Burgwerben – Leuna) sowie die Kreisstraßen K 2187 (Weißenfels - Tagewerben – Reichardtswerben) und die K 2584 (Weißenfels - Langendorf - Kößlitz – Wiedebach) das Straßennetz der Stadt Weißenfels mit.

Weitere wichtige innerstädtische Straßen sind die

- Merseburger Straße
- Tagewerbener Straße
- Selauer/Weißenfelser Straße
- Leipziger Straße
- Dammstraße
- Promenade
- Nikolaistraße
- Große Burgstraße
- Leopold-Kell-Straße
- Beuditzstraße
- Saalstraße
- Klosterstraße.

Durch diese genannten Straßen wird das **charakteristische Straßennetz** der Stadt Weißenfels gebildet.

Darüber hinaus ist die Stadt Weißenfels im

- Süden über die AA Weißenfels an die BAB A 9 und
- Norden über die AA Leuna an die BAB A 38

und damit an das großräumige Bundesfernstraßennetz angebunden.

In der **Anlage 9** ist das charakteristische Straßennetz der Stadt Weißenfels dargestellt. Besonders ist anzumerken, dass die innerstädtische Führung der Bundes- und Landesstraßen der aktuellen wegweisenden Beschilderung (gelbe Beschilderung) entspricht. D. h., die dargestellte innerstädtische Führung der Bundes- und Landesstraßen dokumentiert auch bei eventueller Deckungsgleichheit nicht die z. Z. gültige bzw. beabsichtigte Straßenwidmung. Vgl. Punkt 3.3.

Wie die Diskussion der Ergebnisse der Verkehrszählung (Punkt 1.2) schon offenbart hat, ist mit der vollständigen Inbetriebnahme der stadtnahen Ortsumgehung B 91 n eine deutliche und auch spürbare Verkehrsentlastung der Stadt Weißenfels

vom Durchgangsverkehr erreicht worden. Die früheren Stauerscheinungen - charakterisiert durch die Stufen E und F der Qualität des Verkehrsablaufes -[24] im Bereich Merseburger Straße / Große Brücke / Friedrichsstraße / Nikolaistraße / Promenade / Dammstraße treten nicht mehr auf.

Besonders wichtig für die innerstädtische Entlastung vom Durchgangsverkehr ist

erstens, dass die B 91 n nicht nur den Durchgangsverkehr der B 91 selbst sondern durch die gezielte Vorwegweisung auch die Durchgangsverkehre der B 87 und B 176 aufnimmt und

zweitens, dass die B 91 n mit ihrem vierstreifigen Ausbau über erhebliche Kapazitätsreserven für die Zukunft verfügt.

Die Nutzung der B 91 n im Quell- und Zielverkehr ist von untergeordneter Bedeutung. Für den innerstädtischen Binnenverkehr liegen die Nutzungsmöglichkeiten noch unter denen des Quell- und Zielverkehrs. Grundsätzlich ist aber noch hinzuzufügen, dass mit der B 91 n der zweite Saaleübergang geschaffen worden ist.

Das **Verkehrsunfallgeschehen** in der Stadt Weißenfels liegt auf niedrigem Niveau. Mit dem erfolgten Umbau des Knotenpunktes Zeitzer Straße / Käthe-Kollwitz-Straße / Nikolaus-Otto-Straße zum Kreisverkehrsplatz ist ein bedeutender Unfallschwerpunkt beseitigt worden. Als gegenwärtige Unfallschwerpunkte haben sich die Knotenpunkte:

- Große Brücke / Friedrichsstraße / Saalstraße / Dammstraße (Niemöllerplatz)
- Friedrichsstraße / Naumburger Straße / Langendorfer Straße / Nikolaistraße (Schwedenstein) und
- Tagewerbener Straße / Heuweg

herauskristallisiert. Mit der Umgestaltung der Knotenpunkte Niemöllerplatz und Schwedenstein zu Kreisverkehrsplätzen werden diese beiden Unfallschwerpunkte behoben. Für den Knotenpunkt Tagewerbener Straße / Heuweg sind Vorschläge zur Umgestaltung bzw. Ausstattung des Knotenpunktes in einer gesonderten Untersuchung erarbeitet worden.[25]

Hervorzuheben ist, dass die Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Straßennetz gezielte Einzeluntersuchungen voraussetzt. Allein die Nennung der 7 Unfalltypen[26]

Typ 1: Fahrunfall (F)
Typ 2: Abbiegeunfälle (AB)
Typ 3: Einbiegen / Kreuzen-Unfall (EK)
Typ 4: Überschreitungsunfall (ÜS)
Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV)
Typ 7: Sonstiger Unfall (SO)

gibt einen Hinweis auf die Komplexität der Einzeluntersuchung. Dies wird durch die Tatsache erhärtet, dass für Unfalluntersuchungen das bloße Erfassen der Anzahl von Unfällen in Abhängigkeit der Unfalltypen nicht ausreicht. Sondern auch die Unfallschwere - eingeteilt in die 5 Unfallschwerekategorien -

- Unfälle mit Getöteten (T)
- Unfälle mit Schwerverletzten (SV)
- Unfälle mit Leichtverletzten (LV)
- Unfälle mit schwerem Sachschaden (SS)
- Unfälle mit leichtem Sachschaden (LS)

mit berücksichtigt werden muss.

[24] Vgl. Anlage 10
[25] Planverfasser: Ingenieurgesellschaft Beller Consult GmbH, 1999
[26] K. Pfundt „Handbuch der verkehrssicheren Straßengestaltung, Verkehrsblatt-Verlag, April 1991

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ergeben sich für das Stadtgebiet keine weiteren Unfallschwerpunkte, deren Beseitigung über lang- bzw. mittelfristige Maßnahmen planungsrelevant ist.

Die beabsichtigte Einrichtung von weiteren Tempo-30-Zonen, der Umbau von nicht-LSA-geregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen, der Bau weiterer Radwege und die radverkehrsgerechtere Gestaltung von Knotenpunkten sind immer unfallsenkende Maßnahmen.

Die Anlagen des **ruhenden Verkehrs** haben nachhaltige Auswirkungen auf Entwicklung und Struktur der Städte. Zwischen dem fließenden und dem ruhenden Verkehr bestehen unmittelbare Wechselwirkungen, denn jedes Fahrzeug gehört zu einem beliebigen Zeitpunkt entweder zum fließenden oder zum ruhenden Verkehr. Die besondere Problematik des ruhenden Verkehrs liegt aber in der Tatsache, dass im Jahresdurchschnitt jeder PKW über 90 % eines Tages zum ruhenden Verkehr gehört und damit nahezu ständig einen Stellplatz benötigt. Da jede Fahrt von einem Stellplatz beginnt und auf einem in der Regel anderen endet, müssen in einer Stadt pro Fahrzeug mehr als 1 Stellplatz vorhanden sein. Im Durchschnitt beansprucht ein PKW innerhalb eines Tages etwa 1,5 Stellplätze. Dabei kann dieser Faktor 1,5 interpretiert werden als

- Anteil von 1,0 aus Motorisierung der Stadt und
- Anteil von 0,5 aus der Teilnahme am fließenden Verkehr (Ortsveränderung).

Primär besteht das „Problem ruhender Verkehr“ in seinem Flächenbedarf.
Auf den Punkt gebracht heißt das, dass es darum geht,

- die richtige Flächengröße
- zum richtigen Zeitpunkt
- am richtigen Ort
- für die richtige Nachfragegruppe

bereitzustellen.

Die Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan zum ruhenden Verkehr konzentrieren sich auf das Vorgeben von generellen Leitlinien/Planungsansätzen und nicht auf die Bemessung eines konkreten Parkplatzes. Im Verkehrsentwicklungsplan werden die Aussagen zum ruhenden Verkehr aus der Charakteristika der 5 Nachfragegruppen abgeleitet.[27] Verallgemeinert ist festzustellen, dass die Lösung des Problems ruhender Verkehr ohne verkehrspolitische Vorgaben nicht möglich ist. In der Verkehrsplanung hat sich durchgesetzt, um die städtebaulichen Gegebenheiten in Analyse und Prognose von vornherein zu berücksichtigen, das Planungsgebiet „Gemeinde“ in stadtspezifische Gebiete einzustufen. Das sind:

- Stadtkerngebiet
- stadtkernnahe Altbaugebiete
- Wohngebiet in Orts-/Stadtrandlage
- Industrie- und Gewerbegebiete sowie
- dörfliche Gebiete.

Für die Stadt Weißenfels ist diese Gebietseinteilung ebenfalls vorgenommen und in der Anlage 11 dargestellt worden. Die ebenfalls in der Anlage 11 ausgewiesenen Flächen Sonderflächen Bund und Grünflächen, Acker, sonstige Flächen haben nur ergänzenden bzw. informativen Charakter.

[27] siehe Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 91/95, FGSV, S. 8

3.2 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) bestimmt in Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung sowie mit seinen Netzen und Anlagen vorherrschend das gesamte Verkehrssystem in den Städten und Gemeinden. Diese grundsätzliche Aussage trifft auch für die Stadt Weißenfels zu. Die im Punkt 1.3 getroffenen Aussagen zum Modal split bestätigen das.

Allgemein lassen sich für das Zielkonzept „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) folgende Grundsätze formulieren:[28]

1. Soweit der MIV nicht vermeidbar und auf den Umweltverbund[29] nicht verlagerbar, sollte er räumlich so geführt werden, dass er besonders sensible städtische Bereiche meidet. Das gilt sowohl für den fließenden MIV als auch ruhenden MIV!
2. Durch Maßnahmen sind die gefahrenen Geschwindigkeiten an die Umfeldnutzung anzupassen. Damit soll eine Aufwertung der jeweils umgebenden städtischen Nutzung erreicht und ein Beitrag zur stadtverträglichen Verkehrsabwicklung geleistet werden.
3. Die Restriktionen des MIV schließen bei aller Bedeutung Maßnahmen des Straßenneubaus und der Verbesserung der Verkehrswege nicht aus. Insbesondere dann, wenn diesbezüglich schwerwiegende Mängel bzw. Nachholbedarf bestehen.
4. Die Maßnahmen zur Beherrschung des vorhandenen und künftigen MIV verstehen sich nicht als Angebotsplanung im engeren Sinn. Damit entscheiden neben finanziellen Aspekten auch die Aspekte der Erfüllbarkeit der technischen, ökologischen und rechtlich verbindlichen Vorgaben.
5. Die Maßnahmen des Zielkonzeptes müssen gesellschaftspolitisch konsensfähig sein. Letztendlich müssen sich die Maßnahmen widerspruchsfrei in ein Zielsystem einfügen und dadurch die öffentliche Mehrheitsmeinung grundsätzlich bejaht werden.

Abgeleitet aus diesen allgemeinen Grundsätzen ergibt sich in Bewertung

- der Ergebnisse aus dem VEP ´94
- den Vorgaben aus städtischen Planungen und
- den Erkenntnissen aus der umfänglichen Verkehrsanalyse

folgendes Zielkonzept für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) der Stadt Weißenfels:

1. Netzergänzende/Netzverändernde Maßnahmen

- Umbau von nicht LSA geregelten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen:
  - Schwedenstein: Friedrichsstr. / Nikolaistr. / Langendorfer Str. / Naumburger Str.
  - Niemöllerplatz: Saalebrücke / Dammstr. / Saalstr. / Friedrichsstr.
- Neubau Georgenbergstr.: Verbindung Nikolaistr. - Zeitzer Str.
- Neubau Südtangente als B 87 neu: Ortsumgehung der B 87 zwischen dem topographischen Punkt „Schöne Aussicht“ und der Anschlussstelle B 87 und B 91 / B 91 n
- Neubau Nordtangente ab B 176 neu: Ortsumgehung der B 176 zwischen der Anschlussstelle B 91 / B 91 n und B 176 nördlich von Markwerben

2. Verkehrsorganisation

- Konzentration des fließenden MIV auf die Hauptverkehrsstraßen: z. B. Nutzung der Kapazitätsreserven der B 91 n z. Z. nur zwischen 25 und 33 % ausgelastet.
- Aufheben von Einbahnstraßenverkehr:
  - Friedrichsstr. im Zusammenhang mit dem Bau der Kreisverkehrsplätze Niemöllerplatz / Schwedenstein
  - Nikolaistr. im Zusammenhang mit dem Bau Georgenbergstr. Neu
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen / Straßenabschnitten mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h

[28] s.a. Hinweise zu einer stadtverträglichen Verkehrsplanung, FGSV, Ausgabe 1996
[29] Umweltverbund = ÖPNV + Radverkehr + Fußgängerverkehr

- Alte Leipziger Straße
- Große Burgstraße
- Klosterstraße
- Saalstraße
- Schützenstraße
- Kleine Burgstraße
- Leipziger Straße

3. Straßenhierarchienetz

- Bestimmung der Hauptverkehrsstraßen sowie Hauptsammel-, Sammel- und Anliegerstraßen
- gebietsspezifische Vorgaben für Hauptsammel-, Sammel- und Anliegerstraßen

4. Ruhender Verkehr

- Vermeidung von Stellplatzdefiziten für Anwohner
- Vorhalten eines die qualifizierte Nachfrage weitgehend deckenden Parkraumangebotes im öffentlichen Bereich und zwar für den
  - Anwohner- und Wirtschaftsverkehr sowie
  - Teile des Einkaufs- und Besucherverkehrs
- Bewirtschaftung (zeitlich und tariflich) des Parkraumes im öffentlichen und nichtöffentlichen Straßenraum zur Erhöhung der Parkchance für die qualifizierte Nachfrage
- Schaffung von mehrgeschossigen Parkflächen in deutlich zeitlichen Abständen.

Die Vorgaben aus dem Zielkonzept sind die Vorgaben für die Einzeluntersuchungen des Verkehrssystems der Stadt Weißenfels und führen in Verbindung mit den Ergebnissen der Einzeluntersuchungen zu faktisch fundierten Maßnahmeempfehlungen für die Entscheidungsgremien der Stadt Weißenfels.

3.2 Straßenhierarchienetz

Die hierarchische Gliederung des Straßennetzes der Stadt Weißenfels in Hauptnetz und Nebennetz erfolgt auf der Grundlage von Straßenkategorien in Abhängigkeit der Kriterien:

- Lage der Straße innerhalb oder außerhalb bebauter Gebiete
- Nutzungsart des Straßenumfeldes (anbaufrei, angebaut bzw. anbaufähig) und
- planerisch maßgebende Funktion (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt)

Auf der Grundlage der verkehrswissenschaftlich begründeten Verfahrensweise zu der Kategorisierung des Straßennetzes der Stadt Weißenfels ergibt sich für den Analysezeitraum das in der Anlage 12 dargestellte Straßenhierarchienetz. Aus dieser Darstellung wird ersichtlich:

Hauptnetz bestehend aus:[30]

- außerörtliche / innerörtliche Führung der Bundesstraße B 87, B 91 n und B 176
  Kategorien A II (überregionale/regionale Straße), B II (Schnellverkehrsstraße), C III (Hauptverkehrsstraße) Farbkennzeichnung „lila“
- innerörtliche Führung der Landesstraßen L 182 und L 206
  Kategorien C III (Hauptverkehrsstraße), BIV und CIV (Hauptsammelstraße)
  Farbkennzeichnung „blau“
- innerörtliche Führung der Kreisstraßen K 2187 und K 2548
  Kategorie CIV (Hauptsammelstraße) Farbkennzeichnung „braun“
- innerörtliche Gemeindestraße
  Kategorie BIII und CIII (Hauptverkehrsstraße) Farbkennzeichnung „rot“
- innerörtliche Gemeindestraße
  Kategorie CIV (Hauptsammelstraße) Farbkennzeichnung „gelb“

[30] Anmerkung: Die Kategorisierung des Straßennetzes ist keine Widmung nach den straßen- und verkehrsrechtlichen Vorschriften z. B. Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt.

Nebennetz bestehend aus:

- innerörtliche Gemeindestr. Kategorie DIV (Sammelstraße)
  Farbkennzeichnung „grün“
- innerörtliche Gemeindestr. Kategorie DV und EV (Anliegerstraße) sowie EV Anliegerweg
  Farbkennzeichnung keine

Mit dieser Kategorisierung ist das Straßennetz der Stadt Weißenfels eindeutig beschrieben und genügt völlig den Anforderungen an Planungstiefe für eine Verkehrsentwicklungsplanung. Die für alle weiteren Planungsverfahren eindeutige Trennung des Straßennetzes der Stadt Weißenfels in Haupt- und Nebennetz ist definiert. Auf eine vertiefende Kategorisierung der Hauptsammelstraßen, Sammelstraßen, Anliegerstraßen, Anliegerweg wie diese in der EAE 85/95 empfohlen wird, bleibt Detailfestlegungen außerhalb des VEP vorbehalten.

Grundlage der vertiefenden Kategorisierung ist die stadtspezifische Gebietseinteilung wie sie für Weißenfels in Anlage 11 dokumentiert ist. Einen Überblick gibt darüber hinaus Tabelle 4. Anzumerken ist, dass die gemäß Tabelle 4 für Neubau oder Umbaumaßnahmen dargelegte Kategorisierung im weiteren unbedingt erforderlich ist, weil die zu sichernde Leistungsfähigkeit einer Straße z. B. Hauptsammelstraße in einem Altstadtgebiet zu anderen Ausbauparametern führt als in einem Gewerbe- und Industriegebiet (vgl. Tabellen 15 ... 20 in EAE 85/95 bzw. zusammenfassenden Überblick in Anlage 13). In den Anlagen 14 ... 18 sind für die zu erwartenden Straßennetzentwicklungen die jeweiligen Straßenhierarchien dokumentiert. Die bewerteten Straßennetze sind eine Ergänzung des vorhergehenden Netzes:

A 14: Analysenetz (A 12) plus Gegenläufigkeit Friedrichsstraße
A 15: A 14 plus Georgenbergstraße neu
A 16: A 14 plus Südspange (nicht Bestandteil der Kurzfassung)
A 17: A 14 plus Nordspange (nicht Bestandteil der Kurzfassung)
A 18: A 14 plus Südspange plus Nordspange (nicht Bestandteil der Kurzfassung)

Der Vergleich der die einzelnen Entwicklungsetappen repräsentierenden Straßennetzhierarchie zeigt, dass die Abweichungen in den Straßenkategorien unbedeutend sind und damit die Einteilung in Hauptnetz und Nebennetz im wesentlichen konstant ist.

Das eindeutige Festlegen der Straßenhierarchie hat eine hohe verkehrspraktische Bedeutung, die sich in 3 komplexen Punkten zusammenfassen lässt:

1. Mit dem Straßenhierarchienetz ist es möglich, die komplexe Einordnung und Gestaltung der Straßenabschnitte in ihrem Umfeld sachgerecht unter Beachtung aller wesentlichen Wechselwirkungen vorzunehmen.
2. Die vorausschauende Kategorisierung der Straßen der Stadt Weißenfels und deren Zusammenfassung zu einem Straßenhierarchienetz sichert die flächenhafte und damit in sich stimmige Bewertung des Straßennetzes und vermeidet durch die Vorgabe eines geschlossenen Handlungsrahmens widersprüchliche Einzelentscheidungen.
3. Mit dem Straßenhierarchienetz werden in Verbindung mit der EAHV 93[31] sowie EAE 85/95[32] Vorgaben für Linienführung, Gradientenführung und Querschnittsgestaltung des Straßenraumes gegeben, so dass im Bedarfsfall, ohne den schöpferischen Anteil der Planungsarbeiten Unzweckmäßigerweise zu beschränken, sehr schnell und präzise die Planungsaufgabe beschrieben werden kann.

[31] EAHV 93: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, FGSV 1993
[32] EAE 85/95: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, FGSV 1985/1995

Im Gegensatz zur gebietsspezifischen Einstufung der Stadt Weißenfels (vgl. Anlage 11), die mit der Bestätigung durch die Entscheidungsgremien der Stadt für längere Zeiträume feststeht, unterliegen die Straßenhierarchienetze eher der Versuchung Änderungen vornehmen zu müssen (Anpassung an sogenannte neue Erkenntnisse). Diese Änderungen sind sehr sorgsam und immer den Netzcharakter wahrend zu betreiben. Keinesfalls sind sie nur den aktuellen Zwängen verfügbarer Budgets anhängig zu machen.

3.4 Verkehrsorganisation

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Weißenfels stehen vier Maßnahmekomplexe im Vordergrund:

(1) Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeits-Vorrangnetz
(2) Einbahnstraßenverkehr
(3) Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre
(4) Vorwegweisung

Alle Maßnahmekomplexe haben jeder für sich und in Verbindung miteinander die Wirkungsrichtung des fließenden Motorisierten Individualverkehrs im Aufkommen und Wegewahl so zu beeinflussen, dass das vorhandene Straßennetz optimal genutzt wird.

3.4.1 Verkehrsberuhigung / Geschwindigkeits-Vorrangnetz

Die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zielen auf eine generelle Verbesserung der Umweltsituation in den Wohnbereichen ab. Im Vordergrund stehen:

- Verdrängung des Kraftverkehrs, der weder Ziel noch Quelle in dem betreffenden Wohnquartier (Straße) hat (quartierfremder Verkehr),
- Verlangsamung des im Quartier (in der Straße) verbleibenden Verkehrs
- Verbesserung der Situation für den Fußgänger- und Radverkehr sowie
- Möglichkeiten zur Verschönerung des Wohnumfeldes und Verbesserung des Kleinklimas durch „Grün“.

Die insgesamt positive Wirkung der Verkehrsberuhigung wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auswertung von Untersuchungen wie folgt dokumentiert:

„Die Einrichtung von Zonen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h führt in geeigneten Gebieten, insbesondere in Verbindung mit begleitenden Maßnahmen, zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wohnumfeldsituation. Negative Auswirkungen auf das übrige Straßennetz sind nicht zu befürchten. Wo sich eine stetige Fahrweise auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau einstellt, besteht zudem ein Potential, die Lärm- und Abgasbelastung zu senken. Die Bevölkerung steht der Einrichtung von Tempo-30-Zonen mehrheitlich zustimmend gegenüber.“

Gemäß den Regelungen der StVO zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbegrenzung ergibt sich für die Stadt Weißenfels folgende Ist-Situation; **vgl. Anlage 19**.

• Zonen - Geschwindigkeitsbegrenzung

Zeichen 274.1 - 50

Beginn / Ende der Zone mit zul. Höchstgeschwindigkeit

Zeichen 274.2 - 50

Die Beobachtungen ergaben:

- Anfang und Ende der Tempo 30-Zonen ist nur durch die Verkehrszeichen angeordnet worden, straßenbauliche Gestaltungselemente (z.B. Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen) gibt es nicht.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird in den Tempo 30-Zonen (1) ... (4) weitgehend eingehalten. Das lässt die Vermutung zu, dass diese Zonen eine erkennbare städtebauliche Einheit bilden und die Größe der Zone für den Kraftfahrer überschaubar bleibt.
- Die Tempo 30-Zone unter (5) wird mit zu hohen Geschwindigkeiten befahren.

• Straßenabschnitte mit Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h

Zeichen 274 - 53

Zeichen 274 - 51

Im Straßennetz der Stadt Weißenfels sind zahlreiche Straßenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h anzutreffen. Diese Straßenabschnitte lassen sich für Weißenfels in drei Gruppen einteilen:

a) zusammenhängende Abschnitte mit „Zonencharakter“

(6) ... (10)

Diese „Quasizonen“ sind Einfamilienhausbereiche mit Kleingartenanlagen. Die ausgewiesenen Straßen sind nach der EAA 85/95 Anliegerstraßen bzw. Anliegerwege mit reiner Aufenthaltsfunktion. Die vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden ohne Zweifel eingehalten.

b) Straßenabschnitte im Zusammenhang mit Tempo 30-Zonen

(11) ... (14)

Charakteristisch für diese Straßen ist der teilweise ungeklärte Geltungsbereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (11), (14) und die deutliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

c) Straßenabschnitte mit unterschiedlicher Wirkungsrichtung

(15) ... (18)

Bis auf (17) wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten. Das Einhalten der Geschwindigkeit in (17) ist eindeutig auf den geringen Straßenquerschnitt und ungenügenden Fahrbahnzustand zurückzuführen.

• Verkehrsberuhigter Bereich

Zeichen 325

Zeichen 326

Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches

In der Stadt Weißenfels gibt es gegenwärtig 8 verkehrsberuhigte Bereiche (16) .. (23).

Die Beobachtungen ergaben:
- Die ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereiche werden von den Verkehrsteilnehmern überwiegend gut angenommen. Das ist ein sichtbares Zeichen, dass durch die Gestaltung der Straßenräume der Eindruck vermittelt wird, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.
- Das Befahren der Straße für dort alle zu erwartenden Fahrzeugarten (nicht nur PKW, sondern z.B. Müllfahrzeuge, Lieferverkehr) ist gesichert.
- Die zum Parken bestimmten Flächen sind durch Bodenmarkierung bzw. Pflasterwechsel gekennzeichnet. Der Parkraumbedarf ist gedeckt.
- Die Geschwindigkeiten werden in der Großen Kalandstraße (19) und in (21) nicht eingehalten.

• **Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche**

Zeichen 274.1 - 51

Zeichen 290

Zusatzzeichen 1040 - 33

Die Variante verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche ist für zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion gewissermaßen als Alternative zur Fußgängerzone, die in jedem Fall eine Widmungsänderung bedingt, anzuwenden. Gegenwärtig gibt es dafür noch keinen Bedarf. Die aktuelle Situation in (19) könnte es erforderlich machen, die Große Kalandstraße künftig als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen.

• **Fußgängerzone** vgl. Punkt 6.2.

Eine Zusammenstellung der durch die StVO gedeckten Möglichkeiten verbunden mit einer Kurzcharakteristik enthält Anlage 20. Die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bzw. Minimierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind als Maßnahme des ersten Zugriffs im Straßennetz der Stadt Weißenfels punktuell umgesetzt worden, vgl. Anlage 19.

Zur weiteren Kanalisierung des MIV
- auf die Schnellstraße bzw. Hauptverkehrsstraßen (Aufnahme des überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehrs)
- zum Abdrängen des MIV aus städtischen Quartieren ohne Quell- bzw. Zielbeziehung und
- zur Beschränkung der sog. Schleichverkehre

wird für die Stadt Weißenfels ein flächendeckendes Geschwindigkeits-Vorrangnetz vorgeschlagen. Dieses Geschwindigkeitskonzept nutzt dabei, die vom Deutschen Städtetag vorgeschlagene Neuregelung zu Tempo 30[33] in sinnvoller Weise.

[33] Präsidium des DST vom 30.09.1999

Zitat:

1. *Die Städte und Gemeinden müssen selbst darüber entscheiden können, in welchem Umfang sie im Rahmen ihrer Verkehrssicherheit flächenhafte Verkehrsberuhigung in Form von Tempo-30-Zonen umsetzen.*
2. *Die Städte und Gemeinden, die Konzepte flächenhafter Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen verfolgen, sollen diese möglichst ohne aufwendige und kostenträchtige bauliche Maßnahmen realisieren können. Die Regelungen in der StVO und in der dazu erlassenen Verwaltungsvorschrift, die zu den engen, starren und verkehrsplanerisch wie städtebaulich unerwünschten Vorgaben im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 15.12.1994 geführt haben, müssen so verändert werden, dass sie den Städten und Gemeinden in Zukunft eine verfahrensmäßig einfache, flexible, flächenhafte und kostengünstige Lösung ermöglichen.*

Das vorgeschlagene **Geschwindigkeits-Vorrangnetz** basiert auf dem Straßenhierarchienetz „Umsetzung BP Nr. 22 - A 14“. Dargestellt ist dieses Geschwindigkeits-Vorrangnetz in der Anlage 21. Charakterisiert ist dieses Netz wie folgt:

Hauptnetz

- Die Hauptverkehrsstraßen sind sogenannte „Vorfahrtsstraßen“ gemäß Zeichen 306, § 42 Abs. 2. StVO.
- Auf den Hauptverkehrsstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich 50 km/h
- Auf den Hauptsammelstraßen beträgt außerhalb von sensiblen Bereichen die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls 50 km/h. Diese Straßen sind ebenfalls „Vorfahrtsstraßen“.
- In den sensiblen Bereichen der Hauptsammelstraßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Diese Straßen sind überwiegend Vorfahrtsstraßen (vgl. Kennzeichnung der Knotenpunkte in Anlage 21).

Nebennetz

- Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nebennetz beträgt 30 km/h.
- Grundsätzlich gilt für die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“.
- Die Knotenpunkte, die mit Vorfahrtszeichen geregelt sind - Zeichen 306 (Vorfahrtsstraße) und Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) sind in der Anlage 21 deutlich gemacht worden: z. B. Knotenpunkt Luise-Brachmann-Straße / Randstraße
- Die Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche werden erweitert, und zwar in Ausdehnung vorhandener Bereiche und in der Ausweisung neuer Bereiche.

Das vorgelegte Geschwindigkeits-Vorrangnetz mit seinem hohen Anteil von Straßenzügen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h spiegelt die Auffassung wieder, dass es verkehrlich und städtebaulich nicht ausreichend ist, das Straßennetz links und rechts der Straßenzüge mit 50 km/h als Tempo 30-Zonen zu definieren. Denn das in der Literatur für das Funktionieren von Tempo 30-Zonen als Voraussetzung genannte „Zonenbewusstsein“ entwickelt sich am ehesten in flächenhaften und nicht linienhaften Gebieten.

Es wird nach wie vor die Auffassung vertreten, dass Tempo 30-Zonen nicht nur durch Verkehrszeichen angeordnet werden sollen, sondern unbedingt mit baulichen Veränderungen und / oder städtebaulichen Gestaltungselementen ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer gerückt werden müssen. Damit wird anerkannt, dass das Tempo 30-Geschwindigkeitsnetz (Straßenzüge außerhalb von Tempo 30-Zonen) erst in einem langwierigen Erziehungsprozess durchsetzbar ist.

Die **Verkehrsberuhigten Bereiche** wurden grundsätzlich nur in den Bereichen zusätzlich installiert, in denen die Aufenthaltsfunktion nachdrücklich straßenverkehrsrechtlich geschützt werden soll. Eine „Massenbewegung“ verkehrsberuhigter Bereiche wurde vermieden. Verkehrsberuhigte Bereiche sind die Ausnahme und nicht die Regel. Insgesamt wird in Vorbereitung der Einrichtung von

- Tempo 30-Zonen und
- verkehrsberuhigten Bereichen sowie
- ggf. Straßenabschnitten mit 30 km/h

empfohlen, zur Bewertung der Wirksamkeit eine Vorher - Nachher – Untersuchung durchzuführen. Gegenstand dieser Untersuchung sollten sein:

a) Geschwindigkeitsverhalten
b) Anteil Pkw- / LKW- / Radverkehr / Fußgängerverkehr
c) Unfälle und
d) Bestandsentwicklung Einwohner / Geschäfte / Dienstleistungen

Das Durchsetzen des beschriebenen Vorrang-Geschwindigkeitsnetzes ist ein zumindest mittelfristiges Programm von 5 bis 10 Jahren, das in seiner Wirksamkeit von der Stetigkeit der Entscheidungen abhängt.

3.4.2 Sonstige verkehrsorganisatorische Maßnahmen

In der Vergangenheit sind im Hauptnetz der Stadt Weißenfels zur optimalen Beherrschung des MIV einige Straßenzüge als **Einbahnstraßenverkehr** ausgewiesen worden (vgl. Anlage 12)[34]. Als Grundprinzip des Einbahnstraßenverkehrs lässt sich überwiegend ein paarweiser, räumlich getrennter Richtungsverkehr für den Stadtzentrumsbereich nachweisen. D. h., eine Einbahnstraßenrichtung Nord → Süd hat sein Gegenstück in Süd → Nord bzw. Ost → West in West → Ost.

Im Detail ergibt sich

a)	Friedrichsstraße	Nord → Süd	
	Saalstraße	Süd → Nord	
b)	Leopold-Kell-Straße	Ost → West	
	Beuditzstraße	West → Ost	
c)	Nikolaistraße / Klosterstraße / Leipziger Straße		West → Ost
	Promenade / Dammstraße		Ost → West

Ergänzt werden diese paarweisen Einbahnstraßenrichtungen durch

d)	Im Krug / Am Krug	Süd → Nord
e)	Heinickestraße / Friedensstraße	Süd → Nord
f)	Große Burgstraße	Süd → Nord

Im Zusammenhang der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen Neubau Georgenbergstraße und Umbau der Knotenpunkte Schwedenstein und Niemöllerplatz zu Kreisverkehrsplätzen ergibt sich zum Analysenetz folgende Änderung (vgl. Anl. 15).

(1) Der Einrichtungsverkehr in der Friedrichsstraße wird aufgehoben. Der Einrichtungsverkehr in der Saalstraße bleibt vom Grunde her erhalten. Aber um zu vermeiden, dass die Saalstraße künftig innerstädtischen Durchgangsverkehr aufnimmt und damit das Einrichten einer Tempo 30-Zone ad absurdum geführt wird, wird die Einbahnstraßenrichtung „geteilt“: - Abschnitt Niemöllerplatz / Klosterstraße Nord → Süd
- Klosterstraße / Nikolaistraße Süd → Nord

In einer Netzberechnung[35] ist die verkehrsplanerische Richtigkeit und Notwendigkeit der Trennung der Einbahnstraßenrichtung nachgewiesen worden.

(2) Der Einrichtungsverkehr in der Nikolaistraße wird mit Inbetriebnahme der Georgenbergstraße neu aufgehoben.

[34] In der Anlage 12 sind als Information auch die Einbahnstraßenrichtungen für die Sammelstraße (Nebennetz) dargestellt!
[35] Ergänzung zum verkehrlichen Gutachten f. d. Umsetzung des BP Nr. 20, magdeburg consult Januar 2000

Die vorhandene und geplante Ausstattung von Knotenpunkten mit **Lichtsignalanlagen** ist in der Anlage 21 dokumentiert. Mit Lichtsignalanlagen sind nur Knotenpunkte des Hauptnetzes ausgerüstet. Eine Ausdehnung auf das Nebennetz ist nicht vorgesehen und wird auch nicht empfohlen.

In der Stadt Weißenfels wurde und wird das Ziel verfolgt, über die Knotenpunktsausstattung mit Lichtsignalanlagen, die Verkehrssicherheit durch ein gesteuertes Regeln der Nebenströme zu erhöhen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die geplante Neuinstallation an den Knotenpunkten Heuweg / Tagewerbener Straße[36] und Georgenbergstraße neu / Zeitzer Straße / Große Burgstraße / Schützenstraße vertiefend zu betrachten.

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen sind nicht zu „Grünen Wellen“ koordiniert. Diese Koordination ist künftig nur in der Friedrichsstraße - und hier durch die dichte Knotenpunktsfolge - erforderlich.

Die Stadt gibt anstelle der großflächigen Umgestaltung eines Knotenpunktes einschl. Ausstattung mit Lichtsignalanlage dem Umbau zum Kreisverkehrsplatz den Vorrang. Das zeigen der erfolgte Umbau des Knotenpunktes Käthe-Kollwitz-Staße / Zeitzer Straße / Nikolaus-Otto-Straße und geplante Umbau der Knotenpunkte Schwedenstein und Niemöllerplatz zu Kreisverkehrsplätzen.

Die **Vorwegweisung** als Mittel zur Kanalisierung des Verkehrs, und zwar

- des überörtlichen Verkehrs (gelbe Vorwegweisung) und
- des innerörtlichen Verkehrs (weiße Vorwegweisung)

sind in der Stadt Weißenfels optimal gelöst.

Die Vorwegweisung für den Parkverkehr (statisches Parkleitsystem) ist unter Berücksichtigung der beabsichtigten Veränderungen in der Innenstadt fortzuschreiben. Hinweise soweit sie den Gegenstand eines Verkehrsentwicklungsplanes betreffen, gibt es nicht.

3.5 Ruhender Verkehr

Die Flächen des ruhenden Verkehrs sind wichtige Funktionsflächen einer Stadt. Diese Flächen bilden das Bindeglied zwischen dem fließenden Verkehr und den städtebaulichen Einrichtungen. Durch die räumliche Einordnung der Flächen des ruhenden Verkehrs in das Stadtgefüge, ihre Zuordnung zu den Objekten sowie durch ihre Größenordnung der baulichen Gestaltung können sowohl die stadtstrukturelle Entwicklung als auch die Verkehrsbelegung der Straßen und die Verkehrsmittelbenutzung beeinflusst werden. Damit wird ein sehr komplexes, mehrere

Fachdisziplinen umfassendes Planungsgebiet beschrieben, das z. B. in der EAR 91/95[37] komplex behandelt wird.

Ausgehend von der konkreten Situation ergibt sich für die Stadt Weißenfels folgender Handlungsrahmen:

[36] siehe „Analyse des Unfallschwerpunktes Heuweg / Tagewerbener Straße“; Beller Consult GmbH 11.99
[37] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 91/95, FGSV 1991/95

Allgemein:

(1) Planungen zum ruhenden Verkehr stehen in dem Spannungsfeld eine ausgeglichene Parkraumbilanz zwischen dem Parkraumbedarf und Parkraumangebot zu entwickeln.
D. h., in dem meist iterativen Prozeß ist bei festgestellten Defiziten zu entscheiden, inwieweit durch
- Reduzierung der Parkraumbedarfes (z.B. Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl MIV → Umweltverbund; Neuansiedlungen) und/oder
- Erhöhung des Parkraumangebotes (z.B. zusätzliche Flächenbereitstellung, zeitliche Benutzungsbeschränkungen)

eine ausgeglichene Bilanz erreicht werden kann.

(2) Planungen im ruhenden Verkehr sind immer in Abhängigkeit von
- Nachfragegruppen (vgl. S . 26)
  - Bewohner
  - Einkaufs- und Besorgungsverkehr
  - Liefer- und Wirtschaftsverkehr sowie
  - Berufs- und Ausbildungsverkehr
  - Besucherverkehr und
- Gebietstypen (vgl. Anlage 11)
  - Stadtkerngebiet
  - stadtkernnahe Altbaugebiete
  - Wohngebiete in Orts- und Stadtrandlage
  - Gewerbe- und Industriegebiete und
  - dörfliche Gebiete

zu führen.

(3) Der Parkraumbedarf der Bewohner, repräsentiert durch die Pkw-Motorisierung sowie der des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs, ist in jedem Fall zu decken.

(4) Die alleinige Ermittlung des Parkraumbedarfs anhand der bauordnungsrechtlichen Richtlinien für den Stellplatzbedarf[38] ist für Planungen im ruhenden Verkehr insbesondere unter Beachtung von (2) ungeeignet.

Speziell:

(5) Die gebietsspezifische Bewertung der Stadt Weißenfels zur Notwendigkeit der Erarbeitung von Konzepten für die Lösung des Problems des ruhenden Verkehrs ergab, dass es konkreten Handlungsbedarf nur für das **Altstadtgebiet** gibt. Der vermutete Zwang, für Wohngebiete und insbesondere Neubauwohngebiete Nachrüstungskonzepte zu entwickeln, ist zur Zeit nicht gegeben. Für das Altstadtgebiet liegen umfangreiche Untersuchungen vor, und zwar
   a) Parkierung Sanierungsgebiet, Planungsbüro Kölz, März 1998 und
   b) Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt, SVW Weißenfels, Juni 99.

Ohne eine Bewertung vorzunehmen, fällt für die Untersuchung „Parkierung Sanierungsgebiet“ folgendes auf:

Dem vorgefundenen Stellplatzangebot von 1.757 Stellplätzen wird ein rechnerischer Bedarf von

• Wohnnutzung	1.014 Stellplätze
• Verkaufsflächen	382 Stellplätze
• Büro/Handel/Gewerbe	656 Stellplätze
gesamt	2.052 Stellplätze

gegengesetzt und daraus ein Defizit von 295 Stellplätzen errechnet.

[38] § 52 und VV zum § 52 der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt bzw. entsprechender Satzung der Stadt Weißenfels

Allein die Gegenüberstellung des für 1998 sehr konkret vorliegenden Bestandes von 671 Pkw im Altstadtgebiet zeigt die Schwachpunkte dieser Form der Ermittlung des Stellplatzbedarfes[39]. Denn aus dem Pkw-Bestand ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 671 Stpl. und nicht 1014 Stpl.

Die überschlägliche Ermittlung der Parkraumnachfrage gemäß Faustformel der EAR 91/95 führt im Parkraumbewirtschaftungskonzept dementsprechend auch zu völlig anderen Parkraumdefiziten (ungünstigster Fall).

- Mo, Mi, Fr	+ 226 Stellplätze	(Überschuss)
- Di, Do	- 191 Stellplätze	(Defizit)
- Sa, So	+ 1061 Stellplätze	(Überschuss)

Dass diese Analyseergebnisse eher den konkreten Bedingungen entspricht, ergibt sich aus folgendem Vergleich:

• vorgefundenes Stellplatzangebot	1.757 Stellflächen
• PKW-Stellplatzbedarf aus PKW-Bestand	671 Pkw
Differenz	1.086 Stellflächen

D. h., die im Parkraumbewirtschaftungskonzept für Sa, So mit einem Überschuss von 1.061 Stellplätzen enthält eine „Reserve“ von 25 Stellplätzen, z. B. für Besucherverkehr.

(6) Die Ermittlungen des Parkraumbedarfes - qualifizierte Nachfrage - haben einen sehr hohen Stellenwert. Die Ermittlungsverfahren nach EAR 91/95 sollten wie folgt verwendet werden.

- Faustformel:	erste grobe Bestimmung für Flächennutzungsplanung im Kernbereich von Klein- und Mittelstädten
- Schätzverfahren:	„Bandbreiten-Bestimmung“ in den Stadtgebieten
- Standardisierte Ganglinien:	Qualifizierte Stadtgebietsuntersuchungen mit höherem verkehrspolitischem Stellenwert und Überlagerung des Bedarfs aus den Nachfragegruppen

(7) Grundsätzlich erfolgt die Deckung des Parkraumbedarfes über
- Parkflächen im öffentlichen Straßenraum
- Parkflächen außerhalb des öffentlichen Straßenraumes
- Parkbauten und
- mechanische Parkeinrichtungen.

In der Charakteristika für Nachfragegruppen wird deutlich, dass die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes **die** Deckungsquelle des Flächenbedarfes für den ruhenden Verkehr ist, Liefer- und Wirtschaftsverkehr nahezu 100 %. Der Vorteil „Parkflächen im öffentlichen Straßenraum“ liegt darin, dass die „Umwandlung“ des ruhenden Verkehrs in fließenden Verkehr linienhaft erfolgt und zu keinem punktuellen „Springen“ in der Verkehrsbelegung führt. Parkflächen außerhalb des öffentlichen Straßenraumes, Parkbauten und mechanische Parkeinrichtungen sind demgegenüber ab einer Größe von 20 ... 30 Stellflächen den fließenden Verkehr beeinflussende Ziele bzw. Quellen. Die Stadt Weißenfels hat den Bau eines Parkhauses am Standort Georgenberg mit 208 Stellflächen genehmigt. Diese Stellflächenkonzentration bedurfte aus o.g. Gründen einer besonderen verkehrsplanerischen Untersuchung[40]. Die Bewirtschaftung dieses Parkhauses sollte erst über einen mehrjährigen Zeitraum beobachtet werden ehe über weitere mehrgeschossige Parkbauten z.B. an den Standorten Schwedenstein, Marienstraße, Niemöllerplatz, Promenade entschieden wird.

[39] Anmerkung: In der EAR 91/95 wird die Ermittlung des Parkraumbedarfes bewusst nicht in Abhängigkeit bauordnungsrechtlicher Bestimmungen empfohlen!

[40] Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knotenpunkt Zeitzer Straße/Georgenbergstraße neu, magdeburg-consult, Oktober 1999

Parkbauten und mechanische Parkeinrichtungen unterscheiden sich in ihrer Wirkung auf den fließenden und ruhenden Verkehr nicht. Die Einmal- und laufenden Kosten rechtfertigen eine solche Anlage in Weißenfels - Nutzerakzeptanz vorausgesetzt - nicht.

(8) Das System P + R (park + ride) ist für die Stadt Weißenfels unattraktiv. Das Verkehrsaufkommen für einen derartig gebrochenen Zielverkehr existiert nicht.

(9) Das System Parken und Gehen ist insbesondere für die Nachfragegruppen
- Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie
- Besucherverkehr

konsensfähig zu machen.
Für den sich daraus ergebenden Fußgängerverkehr sollte
- die „Gehlänge“ etwa das 0,5 ... 1,0-fache einer Haltestellenentfernung im Stadtzentrum nicht überschreiten und
- der „Gehweg“ möglichst erlebnisreich gestaltet sein.

(10) Eine Reduzierung des Parkraumbedarfes lässt sich in Weißenfels über eine veränderte Verkehrsmittelwahl (MIV → ÖPNV) nicht erreichen. Das liegt nicht in erster Linie an der Qualität des ÖPNV der Stadt Weißenfels sondern das für Mittelstädte typische Verhalten der Nachfragegruppen. Ein restriktives Vorgehen durch kurze Höchstparkdauer und/oder hohe Parkgebühren pro Zeiteinheit führt nicht zur ÖPNV-Nutzung sondern zu Parksuchverkehr, wildem Parken bzw. zur Suche neuer Ziele (Einkaufen, Besuchen).

Resümee

In der Stadt Weißenfels gibt es gegenwärtig mit Ausnahme des Altstadtgebietes keinen durch akutes Parkraumdefizit geprägten Handlungsbedarf. Mit der stetig steigenden Motorisierung dürfte sich in den stadtkernnahen Altbaugebieten und in den Wohngebieten in Orts- und Stadtrandlage diese Situation ändern.

Damit sind unter Beachtung des o. g. Handlungsrahmens gebietsabhängige Einzeluntersuchungen erforderlich.

4. Verkehrsprognose
4.1 Allgemeines

In der vorliegenden Planung „Fortschreibung des VEP für die Stadt Weißenfels incl. OT Borau“ beschränkt sich die Verkehrsprognose auf das Straßenverkehrsaufkommen und dessen Verteilung im Straßennetz. Das Ziel der Verkehrsprognose selbst bestand darin, die sich im Vergleich zwischen Analysejahr 1998 und Prognosejahr 2015 ergebenden Netzbelastungen aus

- der Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens und
- der Veränderungen von Verkehrszeichen und -quellen

zu ermitteln und ihre Auswirkungen auf das vorhandene und künftige Straßennetz darzustellen und zu bewerten.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Verkehrsprognose kein Instrumentarium ist, um detaillierte sogenannte 100 %igen Aussagen für Mikrobereiche des Straßennetzes der Stadt Weißenfels im Jahr 2015 zu treffen. Sondern die Verkehrsprognose dient ausschließlich dazu, realitätsbezogene Auswirkungen, hier Ver-

kehrsbelastungen im Eintrittsfall bestimmter Ereignisse, zu ermitteln. Es gilt das Prinzip: wenn ... dann ...

Der Prognose des Verkehrsaufkommens liegt die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführte und im Punkt 1.3 erläuterte Entwicklung verkehrsrelevanter Daten zugrunde.

verkehrsrelevante Daten	1998	2015	Faktor
Einwohner Pers.	34.129	37.700	1,10
Motorisierungsgrad PKW/1000 EW	407	520 ... 530	1,29
Fahrleistung km/a	-	-	0,90
MIV: ÖPNV %	85,4 : 14,6	85 : 15	1,00
Arbeitsplätze Anz.	-	-	1,00
MIV gesamt	-	-	1,28
Güterverkehr	-	-	1,65
Verkehrsaufkommen			**1,41**

Tabelle: Entwicklung verkehrsrelevanter Daten (s. Pkt. 1.3)

Insgesamt wird mit einer Erhöhung des Straßenverkehrsaufkommens im Vergleich 2015 zu 1998 um das 1,41-fache gerechnet. Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr mit einem Faktor von 1,28 wird die Steigerung des Straßengüterverkehrs mit 1,65 bewertet. Das entspricht einer jährlichen Zunahme von 3 %. Zu berücksichtigen ist aber, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtverkehr Kfz/24 h nur bei durchschnittlich 8 % liegt.

Aus dem Faktor 1,41 ergibt sich für das aus dem Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr ergebende Straßenverkehrsaufkommen von rund 77,9 T Kfz/24 h im Analysejahr 1998 eine Erhöhung auf rund 109,8 T Kfz/24 h im Prognosejahr 2015.

4.2 EDV-Grundnetz, Planfall 0

Das idealisierte Straßennetz der Stadt Weißenfels für den Analysezeitraum ist in der Anlage 22 dargestellt. Dieses idealisierte Straßennetz umfasst die Schnellstraßen, Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen und wichtige Sammelstraßen der Stadt Weißenfels.

Dieses idealisierte Netz ist das für die Verteilung des Straßenverkehrsaufkommens der Stadt Weißenfels charakteristische Netz. Die für die Netzberechnung wichtigen Informationen der Verkehrsorganisation z. B. Einbahnstraßenregelung sind mit dargestellt. Die im Uhrzeigersinn nummerierten „Eingangsstraßen“ sind identisch mit den nummerierten Befragungs- und Außenzählstellen. Das idealisierte Netz ist als EDV-Grundnetz die Basis für alle nachfolgenden Netzberechnungen.

In diesem EDV-Grundnetz werden alle netzcharakterisierenden Elemente bestimmt. Das sind

- Knotenpunktstyp (z.B. mit oder ohne LSA)
- Streckenlänge zwischen den Knotenpunkten
- 4-stufige Netzhierarchiemerkmale (z.B. Schnellstraße ... Sammelstraße)
- Einbahnstraßenrichtung
- einstreifige oder zweistreifige Richtungsfahrbahn.

Mit diesen 5 netzcharakterisierenden Elementen können in ihrer unterschiedlichen Kombination die verkehrsrelevanten Netzsituationen rechnerfähig modelliert werden. Die Erkenntnisse aus der Null-Fall-Betrachtung sind verbindlich für alle weiteren Planfälle. In Verbindung mit der Matrix des Verkehrsaufkommens Kfz/24 h[41] ergibt sich für das Analysejahr 1998 die in der Anlage 22.1 dargestellte Netzbelegung der sogenannte Planfall 0 - Analyse -.

Zur besseren Lesbarkeit ist die Streckenbelastung des Gesamtnetzes in elf Teilnetzen mit größerem Maßstab nochmals dargestellt (Anlage 22.1.1 ... 22.1.11)[42].

Der **Planfall 0 - Analyse** erfüllt zwei wichtige Aufgaben.

1. **Modellrechnung**
   Die Modelleingangsparameter werden solange aufeinander abgestimmt, bis die Ergebnisse des berechneten Netzes hinreichend mit den Zählergebnissen übereinstimmen.

2. **Vergleichsfunktion**
   Aus dem Vergleich des Planfalles 0 - Analyse - mit dem Planfall 0 - Prognose - Werden die Auswirkungen der eingeschätzten Verkehrsentwicklungen auf das vorhandene Straßennetz dargestellt und die kritischen Bereiche (d.h. Bereiche mit Handlungsbedarf) aufgezeigt.

Der **Planfall 0 - Prognose -** hat ebenfalls zwei Vergleichsfunktionen:

a) Bewertung der Auswirkungen der Zunahme der Verkehrsbelegung im vorhandenen Straßennetz (Prognosebelegung im Ist-Netz) und
b) Bewertung der Wirksamkeit der netzverändernden Maßnahmen der verschiedenen Prognosenetze (Planfälle untereinander und im Vergleich zum Ist-Netz)

Die Streckenbelastung für den Planfall 0 - Prognose - enthalten als

- Gesamtnetz die Anlage 22.2 und
- Teilnetze die Anlagen 22.2.1 ... 22.2.11 (externe Planungsmappe).

Anzumerken ist noch, dass es nur mittels Netzberechnung möglich ist, mit vertretbarem Aufwand, für das **gesamte** verkehrsrelevante Straßennetz Verkehrsbelegungen zu ermitteln. Gesamt-Verkehrszählungen scheiden aus Kosten- und Aufwandsgründen aus.

Die Gegenüberstellung des Planfalles 0 - Analyse mit dem Planfall 0 - Prognose zeigt u. a.:

1. Das in der Prognose höhere Verkehrsaufkommen schlägt sich fast ausschließlich entsprechend der Verteilung des Verkehrsaufkommens über Quellen und

[41] Anmerkung: Die wissenschaftlich exakte Bezeichnung lautet Kfz-Fahrten/24 h, umgangssprachlich hat sich die Bezeichnung Kfz/24 h durchgesetzt.
[42] Die Anlagen 22.1.1 ... 22.1.11 sind in einer externen Planungsmappe „Netzberechnung“ zusammengestellt.

Senken des Straßennetzes in höheren Streckenbelastungen nieder. Verkehrsverlagerungen von hoch belasteten Straßenabschnitten in niedriger belastete Straßenabschnitte zeigen sich nicht.

2. Die grundsätzliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Prognose führt im Zentrumsbereich des Straßennetzes der Stadt Weißenfels zur Tendenz des instabilen Verkehrszustandes (vgl. Teilnetz 4 und 4 a). Das bedeutet, dass geringe Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstromes zum Zusammenbruch bzw. Abbruch des Verkehrsflusses führen. Die Kraftfahrzeuge bewegen sich in Kolonnen, und zwar auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau und, es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf[43].
3. Die prognostische Verkehrszunahme auf der B 91 n, ergibt sich bei genauerer Analyse, aus dem Zuwachs des Durchgangsverkehrs in der Relation Zeitz - Merseburg und nicht aus der Verlagerung von Durchgangsverkehr anderer Relationen bzw. des Quell - Ziel - oder gar Binnenverkehrs. Das bedeutet, ohne netzverändernde Maßnahmen bleibt die B 91 n vorrangig eine Ortsumgehung mit Nord ⇔ Süd - Charakter.

4.3 Prognoseszenarien

Abgeleitet aus dem Zielkonzept Straßennetz der Stadt Weißenfels sind drei Planfälle definiert und berechnet worden. Das grundlegende Ziel der Planfallbetrachtungen besteht darin, die Auswirkungen der netzverändernden Maßnahmen, das sind Neubaumaßnahmen, Um- und Ausbaumaßnahmen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, auf das Straßenhauptnetz zu ermitteln und zu bewerten.

Planfall A

Der Planfall A enthält alle die netzverändernden Maßnahmen des Straßenhauptnetzes, deren Umsetzung in den nächsten 15 Jahren realistisch ist. Der Planfall A ist wie folgt charakteristisch:

- Planfall 0
- Kreisverkehre
  - Schwedenstein
  - Niemöllerplatz
- Aufheben der Einbahnstraßenregelung
  - Friedrichsstraße (zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen)
  - Nikolaistraße (zwischen Schwedenstein und Georgenbergstraße neu)
  - Am Krug / Im Krug (zwischen Naumburger Straße und Südring)

Trotz der nachgewiesenen verkehrlichen Verbesserung der Aufhebung der Einbahnstraße wird aufgrund des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Sicherung von Grünbereichen und Kleingartenanlagen der Verkehrsführung als Einbahnstraße der Vorrang gewährt. Diesbezüglich findet die Maßnahme „Aufhebung der Einbahnstraße Im Krug / Am Krug“ zur Zeit keine Anwendung.

- Aufheben der durchgehenden Einbahnstraßenregelung in der Saalstraße
  - Abschnitt Niemöllerplatz – Klosterstraße
    Nord - Süd - Richtung (geänderte Richtung)
  - Abschnitt Klosterstraße - Nikolaistraße/Georgenbergstraße neu
    Süd - Nord - Richtung (beibehaltene Richtung)

[43] vgl. Verfahren für die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes auf Straßen, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 669/1994, S. 6 bzw. Anlage 10

- Neubau Georgenbergstraße (Umsetzung B-Plan Nr. 20)
- Tempo 30-Zonen
  - Klosterstraße
  - Große Burgstraße
  - Leipziger Straße
  - Saalstraße
  - Heuweg (zwischen Tagewerbener Straße und Markwerbener Straße)
  - Lilo-Hermann-Weg

  (Anmerkung: Das Einrichten der Tempo 30-Zone in Weißenfels West Max-Linger-Str./Erich-Weinert-Straße/Johannes-R.-Becher-Straße ist im Planfall A nicht erfasst worden. Es handelt sich hierbei um eine netzverändernde Maßnahme, die keine Netzauswirkungen hat.)

Als idealisiertes Netz ist der Planfall A in der Anlage 23 dargestellt. Mit dem Planfall A sollen zwei wesentliche Fragen beantwortet werden:

erstens: wird mit den netzverändernden Maßnahmen eine Verkehrsentlastung des Stadtzentrums und eine Verkehrskonzentration auf die „Zentrumsumfahrung" Friedrichsstraße / Nikolaistraße / Georgenbergstraße neu erreicht? und

zweitens: wird mit den netzverändernden Maßnahmen eine Verkehrskonzentration und damit höhere Belastung der B 91 n erreicht?

Das Ergebnis der Netzberechnung Planfall A als Gesamtnetz enthält die Anlage 23.1.[44]

Planfall B

Der Planfall B entspricht dem Planfall A aber ohne Berücksichtigung der Tempo 30-Zonen (vgl. Anlage 24). Die Planungsabsicht mit dem Planfall B besteht darin, die Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen im Straßennetz auf die Netzbelegung darzulegen und entsprechende Schlussfolgerungen zu erzielen.

Die Ergebnisse des Planfalles B sind, als Gesamtnetz Kfz/24 h in der Anlage 24.1 dargestellt.

Planfall C

Der Planfall C stellt eine Erweiterung des Planfalles A um die Neubaumaßnahmen
- Südspange (B 87 neu) und
- Nordspange (B 176 neu)

Die Wirksamkeit und damit die Notwendigkeit beider Neubaumaßnahmen soll mit dieser Netzvariante bewertbar gemacht werden. Der Hauptschwerpunkt liegt in der Beantwortung der beiden Fragestellungen

erstens: wie hoch ist die Entlastung der Innenstadt von überregionalem und städtischem Durchgangsverkehr? Und

zweitens: wie hoch ist die zusätzliche Belastung der B 91 n?

Die Ergebnisse des Planfalles C sind als Gesamtnetz Kfz/24 h in der Anlage 25.1 dargestellt.

[44] Zur besseren Ergebnisdarstellung ist das Gesamtnetz in insgesamt 11 Teilnetze aufgelöst worden. Diese Teilnetze sind in den Anlagen 23.1.1 ... 23.1.11 dargestellt. Die Teilnetze sind Bestandteil der Planungsmappe „Ergebnisse Netzberechnung".

4.4 Bewertung

In die Bewertung der Prognosefälle A, B und C wird der Planfall 0 mit einbezogen. Repräsentativ werden insgesamt 4 Teilnetze expliziert ausgewertet. Das Prognosejahr ist das Jahr 2015. Die Streckenbelastung ist in Kfz/24 h angegeben. Es ergibt sich im einzelnen:

Teilnetz 1: Zeitzer Straße / B 91 n / B 91 / Südspange (Anlage 26.1)

- Vergleich PF 0 ./. PF A
  Durch die Inbetriebnahme Georgenbergstraße neu findet eine spürbare Entlastung des Straßenzuges Käthe-Kollwitz-Straße / Zeitzer Straße statt. Die Entlastung dieses Straßenzuges führt zu einer höheren Belastung der B 91 n zwischen der Anschlussstelle Selauer Straße und Anschlussstelle Zeitzer Straße.
- Vergleich PF A ./. PF B
  Die Aufhebung der Tempo 30-Zonen im Stadtzentrum bewirkt keine nachweisbare Belastungsveränderung im Teilnetz 1.
- Vergleich PF A ./. PF C
  Die Südspange B 87 n zieht eindeutig Verkehr vom angrenzenden Netz ab. Das betrifft insbesondere den Durchgangsverkehr zwischen der B 87 und der B 91, der mit der Südspange den kürzesten Weg vorfindet.

Teilnetz 2: Im Krug / Am Krug / Hochheimweg / Langendorfer Straße / Käthe-Kollwitz-Straße (Anlage 26.2)

- Vergleich PF 0 ./. PF A
  Die verkehrsentlastende Funktion der Georgenbergstraße neu auf dem Straßenzug Langendorfer Straße / Käthe-Kollwitz-Straße wird wiederum sehr deutlich sichtbar. Diese Entlastungsfunktion ist auch für die Verbindung Heineckestraße / Schützenstraße nachweisbar. Die Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs im Straßenzug Im Krug / Am Krug führt zu neuen Fahrtrouten. Die Zufahrt zum Wohngebiet Weißenfels Süd erfolgt bei dem Zweirichtungsverkehr nicht mehr über die Langendorfer Straße / Hochheimweg sondern über den Straßenzug Am Krug / Im Krug.
  Trotz der nachgewiesenen verkehrlichen Verbesserung der Aufhebung der Einbahnstraße wird aufgrund des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Sicherung von Grünbereichen und Kleingartenanlagen der Verkehrsführung als Einbahnstraße der Vorrang gewährt. Diesbezüglich findet die Maßnahme „Aufhebung der Einbahnstraße Im Krug / Am Krug“ zur Zeit keine Anwendung.
- Vergleich PF A ./. PF B
  Die Auswirkungen des Aufhebens der Tempo 30-Zonen im Stadtzentrum auf das Teilnetz 2 sind vernachlässigbar gering.
- Vergleich PF A ./. PF C
  Mit der Inbetriebnahme der Südspange B 87 n erfolgt offensichtlich eine Verlagerung des Verkehrs von der Naumburger Straße auf die Langendorfer Straße. Damit treten in der Langendorfer Straße Verkehrszustände ein, die nicht gewollt sein dürften. Damit ist bei der Planung der Südspange sehr ernsthaft zu prüfen, ob diese nicht als reine Ortsumgehung, d.h. ohne Zwischenanbindung an die K 2584 auszuführen ist.

Teilnetz 4: Stadtzentrum (Anlage 26.3)

- Vergleich PF 0 ./. PF A
  Die Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs in der Friedrichsstraße und die Inbetriebnahme der Georgenbergstraße neu führt zu einer sehr deutlichen Verkehrsentlastung der Straßenzüge Saalstraße / Klosterstraße / Leipziger Straße / Promenade / Dammstraße. Unterstützt wird diese Verkehrsreduzierung noch durch die geteilte Einbahnstraßenrichtung in der Saalstraße. Mit der geteilten Einbahnstraßenrichtung

hat die Saalstraße künftig nur noch Bedeutung für den innerstädtischen Quell- und Zielverkehr. Für den innerstädtischen Durchgangsverkehr - gewissermaßen als Entlastungsstrecke für die Friedrichsstraße - kommt die Saalstraße dann nicht mehr in Frage.
Der Neubau der Georgenbergstraße führt zu einer südlichen Zentrumstangente, gebildet aus den Straßenzügen Naumburger Straße / Nikolaistraße / Georgenbergstraße neu / Zeitzer Straße.
Die neue Netzsituation im Planfall A bewirkt auch eine nachhaltige Entlastung der Langendorfer Straße.

- Vergleich PF A ./. PF B
  Das Aufheben der Tempo 30-Zonen im Innenstadtbereich führt offenbar zu einer Verlagerung des Verkehrs von der o.g. südlichen Zentrumstangente zum Straßenzug Leipziger Straße / Promenade / Dammstraße.
- Vergleich PF A ./. PF C
  Wie schon im Teilnetz 2 erkennbar, führt die Südspange mit einer Anbindung an die K 2584 (Langendorfer Straße) zu einer nicht gewünschten Verkehrskonzentration in der Langendorfer Straße bei gleichzeitiger Entlastung der Verbindung Naumburger Straße / Nikolaistraße / Georgenbergstraße neu / Zeitzer Straße / Selauer Straße.

Teilnetz 6: Merseburger Straße / B 91 n / Burgwerbener Straße (Anlage 26.4)

- Vergleich PF 0 ./. PF A
  Die Gegenläufigkeit der Friedrichsstraße bewirkt eine Verkehrszunahme der Merseburger Straße in Süd-Nord-Richtung und eine Verkehrsreduzierung in der gleichen Relation auf der B 91 n.
- Vergleich PFA ./. PFB
  Die Auswirkungen der Aufhebung von Tempo 30-Zonen auf das Teilnetz 6 ist unbedeutend. Die rechnerische Verkehrsreduzierung auf der Relation B 91 n (östliche Richtungsfahrbahn) / Burgwerbener Straße (nördliche Richtungsfahrbahn) im Planfall B gegenüber Planfall A ist nicht über zu bewerten.
- Vergleich PF A ./. PF C
  Das errechnete Verkehrsaufkommen auf der Nordspange (B 176 n) ist eher als gering einzuschätzen. Die Nordspange nimmt solange in diesem Bereich kein Gewerbegebiet existiert, nur den Durchgangsverkehr zwischen der B 176 und B 91 bzw. K 2187 bzw. L 182 auf. Das führt zu einer dementsprechenden Entlastung des Straßenzuges Roßbacher Straße / Tagewerbener Straße / Heuweg / Burgwerbener Straße und zu einer Verkehrserhöhung der B 91 n zwischen den Anschlussstellen B 176 n und Burgwerbener Straße.
  Eine Aufwertung der B 176 (Nordspange) in Folge des
  - direkten Lückenschlusses B 176 / B 2 zwischen Großgrimma und Pegau und/oder
  - indirekten Lückenschlusses im Zuge der BAB A 38 zwischen der künftigen Anschlussstelle AA B 2 und vorhandenen Anschlussstelle AA B 91 mit der Wegewahl BAB A 38 - B 91 - B 176

  ist nicht ausgeschlossen. In der vorliegenden Netzberechnung wurde diese Möglichkeit nicht einbezogen.

Resümee

Aus den Ergebnissen der Netzberechnungen für die Prognosefälle A ... C lässt sich eindeutig die positive Wirkung der Maßnahmen

- Aufheben der Einbahnstraßenrichtung in der Friedrichsstraße
- Neubau Georgenbergstraße und
- Teilung der Einbahnstraßenrichtung in der Saalstraße

auf das künftige Straßenverkehrsnetz nachweisen. Die Tempo 30-Zonen bewirkten rechnerisch keine deutliche Verkehrsverlagerung. Das bedeutet aber nicht, dass diese Maßnahmen in der Praxis ohne verkehrs-beruhigende Wirkung sind. Die Berechnungsergebnisse könnten allerdings auch ein Hinweis darauf sein, dass die Verkehrsbelastungen in den Tempo 30-Zonen angrenzenden Netzen so hoch sind, dass trotz Restriktion eine Verkehrsverlagerung dorthin stattfindet.
Die Konsequenz heißt dann, dass zur künftigen Aufrechterhaltung der Wirkung von Tempo 30-Zonen auch Ordnungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen.
Der Bau der Südspange (B 87 n) und Nordspange (B 176 n) sind offensichtlich langfristige Maßnahmen. Das Beispiel Südspange zeigt aber sehr deutlich, dass neben gewollten Entlastungen auch unerwünschte Verlagerungseffekte in der Streckenbelastung eintreten können. Es bleibt weiteren Untersuchungen vorbehalten, diese beiden Ortsumgehungen zu bewerten.

5. Öffentlicher Personennahverkehr

5.1 Allgemeines

Mit Beginn des Jahres 1996 trat das Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) in Kraft.[45]

Wichtige für das Verständnis des ÖPNV getroffene Regelungen sind:

§ 2: Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung

(2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
(3) Schienenpersonennahverkehr als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen. Absatz 2 gilt entsprechend.
(4) Straßenpersonennahverkehr als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr. Absatz 2 gilt entsprechend.
(5) Straßenpersonennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 2 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.
(6) Ein Nahverkehrsraum ist ein Raum, in dem ein einheitliches System von Verkehrsverbindungen sowie eine integrierte Planung des öffentlichen Personenverkehrs erforderlich ist. Es handelt sich um das Gebiet mehrerer Aufgabenträger.

§ 3: Aufgabenträger

(1) Die Landkreise und kreisfreien Städte gewährleisten in ihrem Gebiet eine dem öffentlichen Interesse entsprechende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen und Erschließung mit Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Sie sind Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes und von § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes (Aufgabenträger). Sie sind zuständige Stelle im Sinne des § 8 Abs. 4 Satz 4 des Personenbeförderungsgesetzes.
(2) Die Landkreise und kreisfreien Städte arbeiten bei der Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 zusammen und bilden Nahverkehrsräume.

§ 4: Mitwirkung von Gemeinden

(1) Der Aufgabenträger kann Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse einzelner Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs auf deren Verlangen übertragen, wenn die Nahverkehrsbeziehungen im wesentlichen auf das Gebiet einer Gemeinde oder eines Zusammenschlusses von Gemeinden beschränkt sind.

[45] GVBl LSA Nr. 42/1995 vom 29.11.1995

(2) Die Gemeinden können Einnahmen für die Ablösung von Stellplätzen nach den Vorschriften des Baurechts ganz oder zum Teil für den Öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe des § 52 Abs. 8 des Gesetzes über die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt an die Aufgabenträger weiterleiten.

§ 10: Organisation und Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium ist zuständige Behörde im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. ...
(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium bedient sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 der Nahverkehrsservice-Gesellschaft des Landes Sachsen-Anhalt, an der sich die Aufgabenträger beteiligen können. ...

Für die Stadt Weißenfels ergibt sich folgende konkrete Situation:

1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) bestellt und finanziert den Schienenpersonennahverkehr für den Landkreis Weißenfels und damit auch soweit zutreffend für die Stadt Weißenfels (s. 5.2).
- Die erforderlichen Abstimmungen zum SPNV erfolgen mit dem Landkreis als Träger des ÖPNV.
- Die Zusammenarbeit NASA und Stadt Weißenfels konzentriert sich auf das sog. Schnittstellenprogramm: „Verbesserung der Zugänglichkeit des SPNV und dessen Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern." (vgl. 2.3)

2. Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV)

- Der Landkreis bedient sich als Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs der Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels.
- Die Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels (RVG) betreibt sowohl den Stadtlinienverkehr als auch Regionallinienverkehr. Sitz der RVG ist Weißenfels.
- Einzelne Aufgaben des ÖPNV hat der Aufgabenträger Landkreis der Stadt Weißenfels nicht übertragen.

Der Landkreis Weißenfels bildet mit dem Burgenlandkreis einen Nahverkehrsraum. Für diesen Nahverkehrsraum existiert ein Nahverkehrsplan.[46] Das im Nahverkehrsplan geforderte „Koordinierte Zusammengehen zwischen SPNV und ÖPNV hat in der Praxis noch zu keinen spürbaren Erfolgen geführt. Erkennbar wird das an

- einer fehlenden Verkehrs- und Tarifkooperation
- unabgestimmten Fahrplänen zwischen SPNV und ÖPNV deutlich sichtbar an den Ab- und Ankunftszeiten am Bahnhof Weißenfels bzw. ZOB Weißenfels
- schleppender Arbeit am Schnittstellenprogramm.

Die im Nahverkehrsraum ansässigen Betreiber des Regional- und Stadtbuslinienverkehrs

- Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels
- Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH
  (Die Personenverkehrsgesellschaft Zeitz mbH und Personenverkehrsgesellschaft Saale-Unstrut GmbH fusionierten 1999 zur Personennahverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH)

arbeiten in der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Sachsen-Anhalt-Süd zusammen.

Liniennetz und Leistungsangebote werden untereinander abgestimmt, und es wird eine einheitliche Fahrplaninformation für die Fahrgäste herausgegeben.

[46] Verfasser: Zentrum für Innovative Verkehrslösungen GmbH; Berlin

Im VEP der Stadt Weißenfels wird vorrangig der Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) behandelt. Die Ausführungen zum Schienenpersonennahverkehr haben nur informierenden Charakter.

5.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird, die Stadt Weißenfels betreffend, wie folgt realisiert.

Kursbuch-Nr.: 551
Relation: Weißenfels - Zeitz bzw. Zeitz - Weißenfels
Betreiber: Burgenlandbahn GmbH
Betriebsform: Regionalbahn (RB)
Kursbuch-Nr.: 580
Relation: Weißenfels - Erfurt bzw. Erfurt - Weißenfels
Betreiber: Deutsche Bahn AG
Betriebsform: Städteexpresse (SE)
Kursbuch-Nr.: 581
Relation: Weißenfels - Halle bzw. Halle - Weißenfels
Betreiber: Deutsche Bahn AG
Betriebsform: Städteexpresse (SE)
Kursbuch-Nr.: 582
Relation: Weißenfels - Leipzig bzw. Leipzig - Weißenfels
Betreiber: Deutsche Bahn AG
Betriebsform: Regionalbahn (RB)

Anzumerken gilt:

- KB-Nr. 580/581
  Die Verbindung Halle - Weißenfels - Erfurt und zurück wird durchgehend betrieben.
- KB-Nr. 582
  Umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhof Weißenfels bewirken, dass die Zugverbindung gegenwärtig nicht in Weißenfels sondern in Großkorbetha beginnt bzw. endet.

Eine Auswertung der Abfahrts- und Ankunftszeiten in Weißenfels zeigt, dass der SPNV im 1-Stunden-Takt betrieben wird.

KB-Nr.	Ankunft	Abfahrt
551[47]	Minute 17	Minute 40
580[47]	Minute 20	Minute 34
581[48]	Minute 33	Minute 21
582[48]	Minute 14/17	Minute 38

Darüber hinaus zeigt diese Übersicht auch, dass die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Relationen gegeben sind. (Beachte o.g. Anmerkung zu KB-Nr. 580/581)

Für den Schienenpersonenfernverkehr ist die Stadt Weißenfels von untergeordneter Bedeutung. Verkehrshalt haben auf dem Bahnhof Weißenfels nur Interregiozüge in der Relation

- Eisenach - Stralsund

[47] Fahrplan 99/00
[48] Fahrplan 98/99

- Frankfurt a.M. - Berlin
  - Binz
  - Stralsund
- Konstanz - Stralsund

Ein Verkehrshalt für IC / ICE ist auch künftig nicht vorgesehen. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zum IC- / ICE-Netz sind Naumburg, Halle und Leipzig.

Die im Bahnhof Weißenfels durchgeführten Bauarbeiten stehen im Zusammenhang mit dem Bau des Elektronischen Stellwerkes in Weißenfels und der Einführung der ICE-Neigetechnik durch die Deutsche Bahn AG.

Im Plan des Schienenpersonennahverkehrs für das Land Sachsen-Anhalt[49] sind für die Stadt Weißenfels bis zum Jahr 2010 folgende Entwicklungstendenzen aufgezeigt:

1. **Bahnhof Weißenfels**
   „ Halt von RE, RB und vertaktetem Fernverkehr, nicht alle Züge des Fernverkehrs halten."
   „ Einrichten eines ITF[50]-Systemknotens - Verknüpfung von mindestens zwei Linien des SPNV zu einer Systemzeit für Richtung und Gegenrichtung.
2. **Regionalbahn-Linienverlauf**
   - Weißenfels - Leipzig / Leutzsch
   - Weißenfels - Zeitz
   - Halle - Weißenfels - Eisenach
3. **Regionalexpreß-Linienverlauf**
   - Halle - Weißenfels - Jena

Der Schienenpersonennahverkehr im Raum Weißenfels hat einen beachtlichen Standard erreicht. Die in den vergangenen Jahren erreichten Erneuerungen und die beabsichtigten künftigen Maßnahmen geben durchaus zu der Annahme Anlass, dass mit dem SPNV eine möglichst vollwertige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr geboten werden kann.

5.3 Straßenpersonennahverkehr

Der Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) der Stadt Weißenfels wird über das Liniennetz der Stadt Weißenfels realisiert. Dieses Liniennetz umfasst die Stadtlinien und den innerstädtischen Teil der Regionallinien. Der Betreiber des Liniennetzes ist bis auf eine Ausnahme die Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels. Diese Ausnahme ist die Linie 620, die von der PVGN[51] betrieben wird.

Der Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) der Stadt Weißenfels wird vor allem über die 12 Stadtlinien, die auf dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) beginnen und enden, realisiert. Das Stadtliniennetz ist in der Anlage 28 dargestellt.

Der ZOB liegt an der Promenade. Die Fußwegentfernung zum Bahnhof beträgt etwa 10 Minuten.

---

[49] Plan des Schienenpersonennahverkehrs für das Land Sachsen-Anhalt, MBl. LSA Nr. 21/1998
[50] ITF: Integraler Taktfahrplan
[51] PVGN: Personennahverkehrsgesellschaft Saale-Unstrut GmbH Naumburg

Zu einem weit geringeren Anteil wird der ÖPNV der Stadt Weißenfels über das Regionalliniennetz bedient. Insgesamt beginnen/bzw. enden in Weißenfels 16 Regionallinien, und zwar 14 Regionallinien auf dem ZOB[52]. Die innerstädtisch geführten Regionallinien fahren die gleichen Haltestellen wie die Stadtlinien an (vgl. Tabelle 5). Das schematische Regionalliniennetz - soweit die Linien in Weißenfels beginnen bzw. enden - enthält die Anlage 29.

Zahlen für den ÖPNV der Stadt Weißenfels ausgedrückt in Personen pro ZE gibt es nicht. Eine Tendenz lässt sich aber aus den Fahrgastzahlen des den Stadt- und Regionallinienverkehr betreibenden Verkehrsunternehmens (RVG GmbH Weißenfels) ableiten:

Jahr	**Fahrgastzahlen**		
	Stadtlinien	**Regionallinie**	**gesamt**
1996	1.319.016	2.669.584	3.988.600
1997	1.224.858	2.540.742	3.765.600
1998	1.089.838	2.661.247	3.751.085

Eine Bewertung der Fahrgastzahlen führt zu folgenden Feststellungen und Schlussfolgerungen:

1. Die Fahrgastzahlen sind rückläufig. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Rückläufige Tendenz vor allem dem Stadtlinienverkehr und damit dem ÖPNV-Aufkommen der Stadt Weißenfels zuzuordnen ist.
2. Die Ursachen des ÖPNV-Rückganges könnten auf die steigende Motorisierung zurückzuführen sein. Exakte Analyse dazu gibt es nicht.
3. Die von der RVG getroffene Einschätzung, dass der Schülerverkehr im Stadtlinien- und Regionallinienverkehr über Jahre mit Fahrgastzahlen von durchschnittlich 3.000 Schülern pro Tag relativ konstant ist, lässt den Schluss zu, dass es ÖPNV-Verluste in der Nachfragegruppe Wohnen ↔ Bilden z. Z. nicht gibt. Damit rekrutieren sich die ÖPNV-Verluste aus den Nachfragegruppen
   - Wohnen ↔ Arbeiten
   - Wohnen ↔ Einkaufen
   - Wohnen ↔ Erholen
   - Arbeiten ↔ Einkaufen

   Konkrete Ergebnisse dazu gibt es nicht.
4. Aus dem Nahverkehrsplan (siehe Fußnote 19, S. 12) lässt sich der Schüleranteil am Fahrgastaufkommen wie folgt bestimmen.

   Anteil des Schülerverkehrs pro Tag bzw. Schultag

	1994/95	2000 .
Stadtlinien	13,0 %	9,7 %
Regionallinie	69,9 %	66,7 %
gesamt	**47,7 %**	**42,5 %**

   Daraus lässt sich ableiten.

   erstens: Der Regionallinienverkehr wird durch den Schülerverkehr bestimmt und von diesem finanziell getragen und

   zweitens: ÖPNV-Verluste durch Verluste in der Nachfragegruppe Wohnen ↔ Bilden sind nicht auszuschließen.

Die Bedeutung des Schülerverkehrs für den Stadt- und Regionallinienverkehr wird auch deutlich, wenn man die Anteile der Fahrten pro Arbeitstag für die einzelnen

[52] Die Regionallinie PVGN 620 ist Bestandteil der Zahlenangaben

Linien gegenüberstellt. Die Ergebnisse des Stadtlinienverkehrs sind in Tabelle 6 Ausgewiesen.

Als Ergebnis lässt sich feststellen:

> Die Stadtlinien 15, 16 und 17 sind Schülerverkehrslinien[53].
>
> Für den Regionallinienverkehr enthält die vergleichenden Angaben die Tabelle 7.
>
> Hier lautet das Ergebnis:
> Die Linien 788, 789, 796 sind reine „Schülerverkehrslinien“ und ein hoher Anteil der Linienfahrten sind über Rufbusse gewissermaßen Bedarfslinien.

Das Liniennetz der Stadt Weißenfels ist als Radialliniennetz organisiert. d. h., im Zentrum der Stadt (ZOB) beginnen bzw. enden der größte Teil der Fahrten der einzelnen Linien. Damit besteht im Stadtzentrum, wenn Quelle oder Ziel nicht im Zentrum liegen, Umsteigezwang. Dieser Umsteigezwang bestünde nicht, wenn das Liniennetz als Durchmesserliniennetz organisiert wäre. Die Notwendigkeit der Umorganisation vom Radialliniennetz zum Durchmesserliniennetz lässt sich nicht nachweisen. Es gibt keine Angaben über mögliche Verkehrsströme über das Zentrum hinaus.

Zur Verdeutlichung der Situation sind in den Tabellen 8 bis 16 (nicht Bestandteil der Kurzfassung) für die „Nicht-Schüler-Stadtlinien“ aus den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am ZOB die Übergangszeiten zwischen den Fahrten der jeweiligen Linie selbst und den Fahrten der übrigen Stadtlinien ermittelt worden.

Es ergibt sich folgende Situation:

- Verbleiben im Bus; (kein Linienwechsel) Übergangszeit ≤ 10 min
  Fahrten innerhalb der Linien 4, 7, 8 und 9
- Umsteigen Bus ↔ Bus (Linienwechsel) ohne Wartezeit außerhalb;
  Übergangszeit ≤ 10 min
  Fahrten zwischen den Linien:

4 und 1, 2, 5, 6, 8 und 9	8 und 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 9
5 und 1, 4, 6, 7, 8 und 9	9 und 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 8
6 und 2, 4, 5, 7, 8 und 9	10 und 4, 8 und 9
7 und 1, 2, 4, 5, 6, 8, und 9	

- Umsteigen Bus ↔ Bus (Linienwechsel) mit Wartezeiten außerhalb;
  Übergangszeit > 20 min
  Fahrten zwischen den Linien:

1 und 6 und 10	7 und 2, 5, 6 und 10
2 und 5 und 10	8 und 1, 2, 5, 6, und 10
4 und 1, 2, 5, 6 und 10	9 und 1, 2, 6 und 10
5 und 1, 2 und 10	10 und 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 9

Aus der Verteilung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten lasen sich keine Durchmesserlinien ableiten. Darüber hinaus hat der ZOB offenbar nicht die Funktion einer zentralen Umsteige-Haltestelle sondern eher einer zentralen End- und Beginn-Haltestelle.

Die Auswertung der Ergebnisse der Tabellen 8 ... 16 (nicht Bestandteil der Kurzfassung) führt noch zu zwei weiteren Schlussfolgerungen:

[53] Der Begriff „Schülerverkehrslinien“ steht als Synonym für Linien, die nur an Schultagen betrieben werden. Gemäß § 42 des PbefG ist aber die Nutzung für jedermann möglich

erstens: Das Stadtlinienverkehrsnetz ist als Taktfahrplan (vorzugsweise 1-Stunden-Takt) organisiert und

zweitens: Die Wartezeiten zwischen den einzelnen Umläufen sind, wie die nachfolgende Übersicht zeigt, derart hoch, dass auf dem ZOB technologisch bedingte Warteflächen (außerhalb des Ankunfts- und Abfahrtsbereiches) vorgehalten werden müssen. Die z. Z. genutzte Fläche zwischen Parkplatz Promenade und Busbahnsteig lässt das Abstellen von 5 ...6 KOM zu. Diese Möglichkeit wird genutzt. Der Stadt werden damit gewissermaßen wertvolle innerstädtische Flächen entzogen.

	Wartezeiten in Minuten		
Linie	**min.**	**max.**	**Ø .**
1	16	46	38,3
2	42	102	67,7
5	29	39	34,9
6	35	35	35,0
10	15	170	45,8

Fahrplantechnisch ist es ohne weiteres sowohl für den Fall Radialliniennetz als auch Durchmesserliniennetz möglich, die Wartezeiten bzw. Übergangszeiten auf dem ZOB für die Fahrten der Linien auf 10 bis 15 Minuten zu minimieren. Als Konsequenz ergibt sich dann, dass

- für jede Linie eine neue Endhaltestelle mit dem erforderlichen Platz für technologischbedingtes Abstellen eingerichtet werden muss und
- bei straßenverkehrsbedingten Verzögerungen die Umsteigebeziehungen auf dem ZOB nicht mehr funktionieren.

Die Beurteilung der Qualität des ÖPNV in der Stadt Weißenfels in Abhängigkeit der

- Bedienungsqualität (Qualität der räumlichen und zeitlichen Bedienung) und
- Beförderungsqualität

ergibt folgendes Bild.

Bedienungsqualität (Verkehrserschließung / Verkehrsangebot):
Das Liniennetz der Stadt Weißenfels weist eine hohe Netzdichte aus.
Den städtebaulichen Entwicklungen der letzten Jahre wie z.B.

- Einkaufscenter „Schöne Aussicht“ und
- Gewerbegebiet „Käthe-Kollwitz-Straße“

sind ÖPNV-Erschließungen gefolgt. Die Bemühungen, das ÖPNV-Netz bedarfsgerecht zu gestalten, sind unverkennbar. Die Entfernungen zu den Haltestellen des ÖPNV sind zumutbar.

Der Qualitätsparameter, die Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens auf dem kürzesten Wege zu verbinden, ist durch das Radialliniennetz nicht erreichbar. Dem steht positiv gegenüber, dass durch den zentralen Umsteigeplatz ZOB, die Anzahl der Umsteigevorgänge zwischen den Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens mit der Zahl 1 konkurrenzlos gering ist. Die räumliche Trennung des ZOB vom Bahnhof ist durch die Saale gegeben. Die Fußwegentfernung zwischen beiden Zugangsstellen beträgt ca. 10 Minuten. Untersuchungen haben ergeben, dass eine Veränderung des Makrostandortes ZOB z. B. Bahnhof - Nordseite mit

keinen positiven Effekten für den Straßenpersonennahverkehr verbunden ist. Damit treten auch keine Synergieeffekte zwischen ÖPNV und SPNV auf.

Das Verkehrsangebot, das heißt, das zeitliche Beförderungsangebot ist nach Aussagen der RVG in den Hauptverkehrszeiten bedarfsorientiert und in den übrigen Verkehrszeiten angebotsorientiert gestaltet. Das führt zum

- ½ - Stunden - Takt auf den Linien 4, 7, 8 und 9 sowie
- 1 - Stunden - Takt auf den Linien 1, 5 und 6 sowie 2 und 10.

Anmerkung: Die Einsatzzeit der Linien 2 und 10 ist auf die Zeit zwischen 9.30 und 17.30 Uhr begrenzt. Beide Linien sind sog. „Einkaufslinien“

Linie 2: EDEKA-Center „Heuweg“
Linie 10: EKZ „Schöne Aussicht“

Die Auswertung der ÖPNV- und SPNV-Fahrpläne ergab, dass von einer Fahrplankoordinierung im eigentlichen Sinne nicht gesprochen werden kann. Gewisse Koordinierungseffekte sind durch die zeitversetzten Taktfahrpläne im ÖPNV und SPNV gewissermaßen im Selbstlauf eingetreten.

Beförderungsqualität

Die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Linienverkehr ist gegeben. Einen maßgeblichen Anteil daran, hat die mit der Verfügbarkeit der B 91 n eingetretene Verkehrsentlastung in der Merseburger Straße / Große Brücke / Friedrichsstraße.

Die Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels verfügt im Stadtverkehr ausschließlich über Niederflurtechnik. Ab 1992 bis 2000 wurden 18 Stück Niederflurfahrzeuge für den Bereich des Stadtverkehrs angeschafft, davon drei 9 m-, zwei 18 m- und dreizehn 9 m-Wagen. Diese sichern eine ausreichende, komfortable Bedienung, da sie alle ausschließlich mit Kneeling ausgestattet sind und in einem Programm mit der Stadt Weißenfels der Umbau des zentralen Omnibusbahnhofes sowie den Ausbau der Haupthaltestelle im Stadtgebiet Weißenfels vorgenommen wurde. Damit ist eine behindertengerechte Bedienung und ein nahezu ebenerdiges Einsteigen in die Fahrzeuge fast überall möglich.

Die Haltestellen werden schrittweise mit Wetterschutzanlagen ausgestattet.

Der ZOB ist im Kern als langgestreckter Doppelbussteig mit 2 x 5 KOM-Abfahrtsstellen ausgebildet. Die südliche Seite ist dem Stadtlinien- und die nördliche Seite dem Regionallinienverkehr vorbehalten. Die Haltestellenbeschilderung ist unzureichend. Von „Mal- zu Mal-Nutzer“ sind gezwungen, sich von kundigen Fahrgästen die Informationen nach den zutreffenden Abfahrtsstellen einzuholen. Fahrplaninformationen gibt es nicht. Die einzige Schautafel des ZOB enthält den Stadtplan (ohne Stadtliniennetz).Als Fahrgastservice gibt es auf dem ZOB

- vier doppelte Unterstellmöglichkeiten
- einen Pavillion (Bistro und Zeitungskiosk) und
- eine Automaten-WC-Anlage.

Darüber hinaus fällt auf, dass bei ungünstiger Witterung und bei längeren Wartezeiten von den Fahrgästen ganz offenbar die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Spar-Kaufhalle einschl. überdachtem Eingangsbereich als „Warteraum“ genutzt wird.

Die Fahrgastinformationen vor und während der Fahrt sind unterschiedlich zu bewerten. Auf Fahrplaninformationen an den Haltestellen wird aus Kostengründen

weitestgehend verzichtet (Vandalismus). Die RVG vertritt die Meinung, dass infolge des Taktfahrplanes die negativen Auswirkungen auf die Beförderungsqualität gering sind. Die Fahrgastinformationen während der Fahrt werden vom Fahrer vorgenommen. Damit unterliegen sie einem gewissen Zufallsprinzip und sind phonetisch außerdem höchst unterschiedlich. Technische Lösungen für eine optimale Fahrgastinformation während der Fahrt gibt es. Eine solche Lösung ist unbedingt umzusetzen.

Für den ÖPNV der Stadt Weißenfels sind kurz- und mittelfristig folgende Aufgaben zu lösen:

- nachfragegruppenorientierte Analyse und Prognose des Fahrgastaufkommens
- Kosten-Nutzen-Analyse einer Veränderung des ÖPNV-Netzes
  Radialliniennetz ./. Durchmesserliniennetz
- Standort-, Flächen- und Ausstattungsoptimierung des künftigen ZOB
- Anpassen der künftigen Linienführung mit den beabsichtigten Veränderungen im Straßennetz (z.B. Gegenläufigkeit Friedrichsstraße / Georgenbergstraße neu, Vorrang-Geschwindigkeitsnetz)

Im Endergebnis muss es darauf hinaus laufen, dem ÖPNV-Kunden ein neues „Beförderungsprodukt“, in der Literatur als Stadtbussystem bezeichnet, anzubieten.

In den neuen Bundesländern gibt es einige Beispiele für die Umstrukturierung „konventioneller“ Stadtverkehre zu modernen Stadtbussystemen, z.B. Arnstadt, Bad Langensalza, Heiligenstadt und Wernigerode.

Als Erkenntnis gilt:[54]
„Mit dem hochwertigen lokalen ÖPNV-Produkt Stadtbussystem ist es auch in Klein- und Mittelstädten gelungen, beachtliche Potentiale für den ÖPNV gerade dort zu erschließen, wo jahrzehntelang der ÖPNV nicht als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel gilt“.

Das Verkehrssystem der Stadt Weißenfels benötigt für die Zukunft einen gut funktionierenden ÖPNV. Das wird erreicht, wenn das Verhältnis im Verkehrsaufkommen ÖPNV : MIV nicht ungünstiger als 15 : 85 eintritt. Das setzt wiederum voraus, dass Netz, Anlagen und Verkehrsmittel des ÖPNV den gegebenen Bedingungen und künftigen Bedürfnissen Rechnung tragen.

5.4 Bewertung

Der SPNV und der ÖPNV in der Region Weißenfels wird nicht partnerschaftlich entwickelt.

Die im Zielkonzept Verkehr des LSA genannte ÖV-Leitlinie 12

> *„Planungen für den Straßenpersonennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr sind miteinander zu koordinieren. Die Schnittstellen sind systematisch zu optimieren.“*

ist von ihrer Realisierung noch weit entfernt.

Deutlich ist das sichtbar an

[54] hier: Stadtbuskonzept Lutherstadt Eisleben, Endbericht Februar 2000; Planverfasser: PGN, Kassel

- fehlenden Aktivitäten zu einer Verkehrs- und Tarifkooperation und
- halbherzig verfolgtem Schnittstellenprogramm.

Besonders bei letzterem werden vorhandene Fördermittel des Landes zur dringenden Umgestaltung der Zugangsstellen Bahnhof und ZOB nicht genutzt.

Des weiteren fällt auf, dass mit der NASA kontinuierlich Ingenieurkapazitäten für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (insbesondere Netze, Informationssysteme, Qualitätsmanagement, Werbung, Fahrzeugprogramm) zur Verfügung gestellt werden. Für den Straßenpersonennahverkehr stehen solche Kapazitäten aus Kostengründen nicht bereit. Im Gegenteil, die Sparzwänge im ÖPNV führen dazu, dass durch arbeitspolitische Maßnahmen beim Betreiber des ÖPNV verfügbare Kapazitäten nicht genutzt und / oder „fremde“ Dienstleister nicht beauftragt werden können.

Die sinkenden Fahrgastzahlen im ÖPNV zeigen offensichtlich, dass allein mit reagierenden und präventiven Maßnahmen aus dem aktuellen Verkehrsgeschehen, der Rückgang im ÖPNV nicht vermieden werden kann. Die Maßnahmen des ersten Zugriffs für die Entwicklung des ÖPNV sind in der Stadt Weißenfels ausgeschöpft.

Über ein neues ÖPNV-Produkt muss es darum gehen, für die Teile der Bevölkerung, die keinen Zugang zum MIV haben, die Mobilitätsmöglichkeiten zu verbessern und die diesen Zugang zum MIV haben, eine attraktive Alternative anzubieten. Besonders letzteres erhält zunehmend an Bedeutung, weil sinkende Schülerzahlen und steigender Anteil des Führerscheinbesitzes zu absehbaren Fahrgastverlusten führt, die nur über eine neue Qualität im ÖPNV verhindert werden kann.

Auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes für den Verkehrsraum Burgenlandkreis / Landkreis Weißenfels gilt es, die genannten Problemstellungen in den Planungsprozess Problemanalyse - Maßnahmeuntersuchung – Entscheidung zu lösen.

6. Fußgänger- und Radverkehr

6.1 Allgemeines

Der Fußgänger- und Radverkehr gehört zusammen mit dem ÖPNV zum sogenannten Umweltverbund und eine erfolgreiche Stadtverkehrsplanung setzt eine Stärkung des Umweltbundes voraus. In der Zukunft muss es also gelingen, immer mehr Verkehrswege in den Städten durch den ÖPNV, zu Fuß oder durch das Fahrrad zu erledigen. Und das trotz der Tatsache, dass der Umweltverbund in Konkurrenz zum Motorisierten Individualverkehr und da insbesondere dem PKW-Verkehr steht. Die Bedeutung von Fußgänger- und Radverkehr wird auch aus folgenden zwei Gegebenheiten unterstrichen:

erstens: Zu Fuß gehen ist die einzige Verkehrsart, die alle Verkehrsteilnehmer regelmäßig durchführen.

zweitens: Die Hälfte aller Pkw-Fahrten im Berufsverkehr liegen in einem Entfernungsbereich von weniger als 5 km, was als erhebliches Verlagerungspotential zum Radverkehr anzusehen ist.

Planungen im Fußgänger- und Radverkehr sollten in erster Linie Angebots- und in zweiter Linie Bedarfsplanungen sein. Am 1. September 1997 sind neue Bestimmungen der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) die sog. Fahrradnovelle in Kraft getreten. Mit dieser Novelle werden die Rechtsvor-

schriften den Erfordernissen eines modernen, verkehrssicheren Radverkehrs angepasst.

Bedeutungsvoll ist die getroffene Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht. Dazu legt der Gesetzgeber fest:

VwV-StVO zu § 2, zu Absatz 4 Satz 2 I. Allgemeines:

1. Der Radverkehr muss in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen. Die Anlage von Radwegen kommt im allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 begründet für den Radverkehr die Radwegebenutzungspflicht. Sie trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.

Zeichen 237

Zeichen 240

Zeichen 241

Nicht gekennzeichnete sogenannte „andere Radwege“ dürfen Radfahrer in Fahrtrichtung rechts benutzen. Sie dürfen aber auch auf der Fahrbahn fahren. In der StVO-Novelle wird für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen eine dem heutigen Erkenntnisstand entsprechender Standard bzgl. Verkehrssicherheit und Benutzungsqualität gefordert.

Für den Neubau und größeren Umbau von Radverkehrsanlagen sind die in der StVO-Novelle geforderten Mindeststandards einzuhalten. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind zu bewerten und dürfen nur bei Einhaltung der Mindeststandards als benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen beschildert werden.
Die erforderlichen Arbeitsschritte zur Überprüfung vorhandener Radverkehrsanlagen sind in der Anlage 30 zusammengestellt.[55]

Im vorliegenden VEP liegt der Schwerpunkt eindeutig auf der **Verkehrsnetzgestaltung** für den Fußgänger- und Radverkehr.

6.2 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr benötigt nach wie vor eigene Verkehrsnetze, denn sein Anteil an der Zahl der Ortsveränderungen im Stadtverkehr ist - insbesondere im Nahbereich (bis 2 km Entfernung) - beträchtlich.

Neben dem reinen Fußgängerverkehr als Quell-Zielverkehr (z.B. Wohnen ↔ Arbeiten, Wohnen ↔ Einkaufen) entsteht erheblicher Fußgängerverkehr bei Fahrten mit Verkehrsmitteln z. B.:

- Wohnung ↔ Pkw-Stellplatz
- Wohnung ↔ Haltstellen des ÖPNV
- Pkw-Stellplatz ↔ eigentliches Verkehrsziel und
- Haltestelle des ÖPNV ↔ eigentliches Verkehrsziel

[55] Quelle: FGSV 1998, Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Netzelemente des Fußgängerverkehrs sind im allgemeinen:

- Fußgängerzone
- Gehwege (separat geführte Wege)
- Gehbahn (straßenbegleitender Gehweg)
- Nichtbefahrbarer Weg (Erschließung von Gebäuden und Grundstücken)
- Befahrbarer Weg (u.a. verkehrsberuhigter Bereich)

Für die Stadt Weißenfels ergibt sich folgende Situation / Handlungsbedarf:

Fußgängerzone (vgl. Anlagen 19 und 21)
Die Fußgängerzone der Stadt liegt im Stadtzentrum (Anlage 19, Nr. 27)

Zeichen 242

Zeichen 243

Beginn und Ende
eines Fußgängerbereiches

Anlieferverkehr ist erlaubt, Radverkehr ist nicht gestattet. Die Fußgängerzone wird gut angenommen. Die Anbindung an andere Verkehrsnetze ist gut und vor allem fußgängerfreundlich, z. B.:

- Fußgängerzone ↔ ZOB; Kleine Kalandstraße
- Fußgängerzone ↔ Bhf.; Kleine Kalandstraße / Pfennigbrücke
- Fußgängerzone ↔ Stellplatz z. B.:
  - Dammstraße; Kleine Kalandstraße
  - Schwedenstein; Nikolaistraße
  - Leipziger Straße; Kleine Kalandstraße

Die Fußgängerzone wird darüber hinaus vgl. Anlage 19 von den verkehrsberuhigten Bereichen (19) und (2) flankiert. Mit der beabsichtigten Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Saalstraße wird die Bedeutung der Fußgängerzone hervorgehoben.

Gehwege mit städtischer Bedeutung gibt es (vgl. Anlage 19) in der

- Schloßstraße (28)
- August-Bebel-Straße (29)
- Am Stadtpark (30)

Die Gehwege sind mit dem Verkehrszeichen

Zeichen 239 gekennzeichnet.

Diese separat geführten Wege haben eine verbindende Funktion zwischen zentrumsnaher Wohnbebauung und Stadtzentrum. Sind im wesentlichen der topographischen Situation der Stadt Weißenfels geschuldet (keine Straßenverbindung möglich). Diese Gehwege sorgen für eine kurze, umwegfreie Verbindung.

Die topographische Lage der Gehwege schließt die Benutzung durch alle Nutzergruppen aus. Darüber hinaus bieten diese Wege durch ihre „Unbelebtheit“ keine soziale Sicherheit und werden damit auch nur zeitlich engbegrenzend genutzt.

Straßenbegleitende Gehwege (Gehbahnen) sind an den Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen und Sammelstraßen vorhanden. Einer Netzergänzung bedarf es nicht.

Dringend geboten sind - gewissermaßen als Maßnahmefelder für den Fußgängerverkehr - die Nutzbarkeit der straßenbegleitenden Gehwege zu erhöhen:

- Ausschluss des Gehwegparkens
- Erweiterung der Zahl von Fußgängerüberwegen
- Ausbau von Querungshilfen
- verbesserte Berücksichtigung der Fußgängerverkehre bei der Signalisierung
- Erhöhung des Gehkomforts (Rampen, abgesenkte Borde, gehsichere Oberflächengestaltung)
- Erhöhung der Sicherheit (Beleuchtung, eindeutige Trennung von der Fahrbahn, ausreichende Gehwegbreite)

Die Stadt sollte in Anlehnung der Überprüfung vorhandener Radverkehrsanlagen eine sinnentsprechende Überprüfung der straßenbegleitenden Gehwege vornehmen.

Schwerpunkte sollten sein:

1. Schul- und Spielwege[56], d. h., ohne Bezug auf die Straßennetzhierarchie und
2. Straßenbegleitende Gehwege in der Rangfolge der Straßennetzhierarchie.

Grundsätzlich sollten nicht nur beim Neubau von Fußgängeranlagen die spezifischen Eigenschaften des Fußgängers wie

- behindertengerechte Wegegestaltung
- kurzer Weg
- gute Orientierung
- Bequemlichkeit
- Annehmlichkeit und Abwechslung

berücksichtigt werden, sondern auch bei der Ertüchtigung vorhandener Anlagen bzw. bei fußläufiger Erschließung neuer Quell-Zielbeziehungen (z.B. Park and Go).

6.2 Radverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems in der Stadt Weißenfels. Durch die Planung und Ausführung eines sicheren und möglichst komfortablen Netzes soll ein spürbarer Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht werden. In der Anlage 31 ist das Radverkehrsnetz in Analyse und Prognose dargestellt.

Es fällt auf:

erstens: das Radverkehrsnetz wird sowohl von den Radverkehrsanlagen

- Radweg
- Radstreifen
- straßenbegleitender Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg als auch von Straßenabschnitten mit Mischverkehr auf Fahrbahnen gebildet und

[56] Vgl. Schul- und Spielwegsicherung im Land Sachsen-Anhalt, MBl. LSA Nr. 10/1997

zweitens: die Gestaltungselemente

- Fahrradstraßen[57]
- entgegengesetzte Benutzung von Einbahnstraßen sind nicht Bestandteil des aktuellen und künftigen Radverkehrsnetzes

drittens: in der Stadt Weißenfels sind mit

- neu gebauten Radwegen (separat oder straßenbegleitend)
- neu angelegten Geh- und Radwegen
- neu markierten Randstreifen und
- ausgewiesenen Radwanderwegen erhebliche Voraussetzungen für ein Radverkehrsnetz geschaffen worden.

Das Radverkehrsnetz in der Anlage 31 ist gewissermaßen ein Wunschliniennetz. Es verbindet die wichtigsten Quell- und Zielpunkte innerhalb der Stadt und im stadtnahen Außenbereich, das sind

- Wohngebiete
- Bildungseinrichtungen
- Einkaufszentren
- Arbeitsplatzkonzentration sowie
- Naherholungsgebiete / Sportstätten / touristische Attraktionen.

Dieses Radverkehrsnetz schließt natürlich das Radfahren auf den Straßen des Haupt- und Nebennetzes (Mischverkehr auf der Fahrbahn) nicht aus. Aber mit dem Radverkehrsnetz wird die Absicht verfolgt, über eine entsprechende bauliche Gestaltung und geeignete Wegweisung dem Radfahrer Routen anzubieten, über die er sein Ziel sicherer erreicht, als wenn er eine eigene Routenwahl vornimmt.

Zusätzlich zu den Planungsgrundsätzen „Verbindung von wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs“ ist von vornherein versucht worden, eine hohe „Netzwirksamkeit“ zu erreichen. Denn ob Radfahrer die angebotenen Radverbindungen nutzen, hängt in entscheidendem Maße von einem geschlossenen Netz ab. Die weiteren wichtigen Planungsgrundsätze

- Auswahl von Strecken mit Zeitvorteil (z.B. minimale Umwege)
- Attraktivität von Verbindungen (z.B. erlebnisintensive Trassen)
- Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen (z.B. körperliche Verfassung und Fähigkeit von Radfahrern) und
- soziale Sicherheit (z.B. Gefahr von tätlichen Übergriffen)

sind bei der Konzipierung des Radverkehrsnetzes der Stadt Weißenfels nicht explizit betrachtet worden.

Das Radverkehrsnetz der Stadt Weißenfels ist im Groben wie folgt zu charakterisieren:

1. Die außerhalb der Bebauung vorhandenen Radverkehrsrouten sind grundsätzlich mit Bestandteil des Radverkehrsnetzes; z. B.
   - Radwegverbindung Schöne Aussicht / Weißenfels-West
   - Radwegverbindung Leuna Siedlung / Lösau
   - Radweg entlang der B 91 n.
2. Planungsabsichten für neue Radwegeverbindungen bestehen für:
   - die Radwegverbindung Weißenfels - Neustadt / Naherholungsgebiet Lunstädt sowie
   - Radwege entlang der Südspange (B 87 n) und Nordspange (B 176 n).
3. Die überregional geplante Führung des Saale-Radwanderweges ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Weißenfels.

[57] Die Situation in der Großen Deichstraße zwischen Mühlenweg und Niemöllerplatz könnte künftig zur Einrichtung einer Fahrradstraße führen

4. Die innerstädtische Radverkehrsroutenwahl orientiert sich an dem Straßenhauptnetz (Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen). Diese innerstädtische Routenwahl berücksichtigt bewusst das Verhalten von Radfahrern vorrangig die schnellere Verbindung, die häufig auch die kürzere ist, zu nutzen und Zeitverluste durch Umwege von höchstens 10 % in Kauf zu nehmen.
5. Die innerstädtische Routenwahl konzentriert sich mit Absicht nicht auf Bereiche, in den die Schaffung von Radverkehrsanlagen einfach und ohne gravierende Eingriffe möglich ist. Denn eine nachhaltige Sicherung und Förderung des Radverkehrs gelingt nur, wenn Radfahrer auch in den Problembereichen anspruchsgerecht geführt werden.
6. Schließlich klammert die innerstädtische Routenwahl gezielt die Nutzung von verkehrsberuhigten Bereichen aus. Das bedeutet nicht, dass dort ein Verbot für Radverkehr beabsichtigt ist, sondern trägt dem Aufenthaltsgedanken für die Fußgänger besondere Rechnung.

Die **bauliche Gestaltung** von Radverkehrsanlagen ist ausführlich in der Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 95, FGSV 1995 und den Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt, Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr 1997 geregelt. Auf die in den Empfehlungen angebotenen Lösungen z. B.

- Zusätzliche bauliche Trennelemente gegen ein Überfahren der Radfahr streifen durch Kraftfahrzeuge,
- Umwandlung eines Radfahrstreifens im Bereich einer Bushaltestelle in einen Radweg, der hinter der Wartefläche für die Fahrgäste geführt ist,
- Ausbildung eines Straßenseitenraumes mit Gehweg, Radweg, Schutzstreifen und Parken
- Beginn und Ende eines Radweges sowie
- Möglichkeiten für die Führung von Radfahrer an Knotenpunkten

wird besonders verwiesen.

Es handelt sich hierbei um praktische Problemfälle, die auch in der Stadt Weißenfels zu lösen bzw. bei neuangelegten Anlagen nur oberflächlich gelöst worden sind.

Fahrradabstellanlagen und **Wegweisung für Radfahrer** sind Maßnahmen der Radverkehrs-Infrastruktur mit einer nicht zu unterschätzenden „radverkehrserzeugenden“ Wirkung.

Eine **Wegweisung für Radfahrer** gibt es in der Stadt Weißenfels bis auf eine Ausnahme nicht. Diese Ausnahme besteht in der „Ausschilderung“ des Saale-Radwanderweges. Die Fahrradwegweisung ist ein bedeutendes Instrumentarium zur Akzeptanz des Radverkehrsnetzes. Damit besteht akuter Handlungsbedarf. Für die Fahrradwegweisung gelten die gleichen Grundregeln wie für die allgemeine Wegweisung nach RWB 92. Da das Wegweisungssystem in der Stadt nicht in einem Zug verwirklicht werden kann, sollte im Sinne einer „wachsenden Wegweisung“ damit begonnen werden, Hauptrouten auszuweisen. Als Bedingung gilt auch hier, dass die Lückenlosigkeit der Wegweisung gewahrt werden muss.

Über die Notwendigkeit, **Fahrradabstellanlagen** an den Standorten mit bedeutenden Quell- und Zielpunkten des Fahrradverkehrs zu installieren, gibt es keine Zweifel. Im geringen Umfang wird das als kleine dezentrale Einheit an Wohngebäuden, Schulen, öffentlichen Gebäuden, Geschäften u.dgl.m. verwirklicht. Bewachte große Fahrradabstellanlagen im Freien (möglichst überdacht) bzw. abschließbare Fahrradräume und Fahrradabstellboxen sind in der Stadt Weißenfels nicht vorhanden. Es sollten aber der Bau und Betrieb diebstahl- und witterungsgeschützter Abstellanlagen für Fahrräder auf öffentlichen und privaten Flächen als fahrradverkehrsförderndes Element in die künftige Stadtplanung Eingang finden.

Inwieweit ein Standort in unmittelbarer Bahnhofsnähe zu einem Bike-and-Ride-System führt, sollte nicht der ausschlaggebende Anlass für diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen sein.

6.3 Bewertung

In der Verkehrswissenschaft ist die MIV-reduzierende Wirkung des Fußgänger- und Radverkehrs umstritten. Die vorherrschende Meinung tendiert zu der Aussage, dass die Entwicklung von Fußgänger- und Radverkehr eher zu einem saisonalen Wachsen des spezifischen Verkehrsaufkommens in Ortsveränderungen pro Person und Tag führt. Darüber hinaus ist nicht auszuschließen, das die Erhöhung des Fußgänger- und Radverkehrs eine Verminderung der ÖPNV-Benutzung bewirkt. Unumstritten ist, das der Fußgänger- und Radverkehr das positive Erscheinungsbild einer Stadt bzw. von Stadtbereichen prägt.

Allein aus dieser Tatsache und den Tatsachen, dass

- der Fußgänger- und Radverkehr besonders umweltfreundlich ist
- die Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs einen wesentlich geringeren Flächenverbrauch haben als die des MIV und
- der Fußgänger- und Radverkehr eine durchaus gesundheitsfördernde/ gesundheitswahrende Komponente hat

verdient er eine besondere Berücksichtigung in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Neben dem gemeinsamen Interesse von Fußgängern und Radfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr sind die besonderen Interessen der Fußgänger zum Schutz vor Radfahrern nicht außer acht zu lassen. Das gilt auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und in verkehrsberuhigten Bereichen. Nicht alles was für den Radverkehr sinnvoll ist, ist zuzulassen (z.B. Befahren der Fußgängerzone).

Mit der gleichen Intensität mit der bisher die Netze und Anlagen des MIV und des ÖPNV beplant worden sind, ist das künftig für die Netze und Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs zu tun.

In der Stadt Weißenfels gibt es durch den geschafften status quo sowohl für den Fußgänger- als auch Radverkehr günstige Voraussetzungen für gezielte Einzelplanungen. Eine effektive Fußgänger- und Fahrradverkehrs - Förderung muss nicht teuer sein. Sie ist allerdings nur möglich, wenn sie auf ein entsprechendes politisches und administratives Engagement aufbaut.