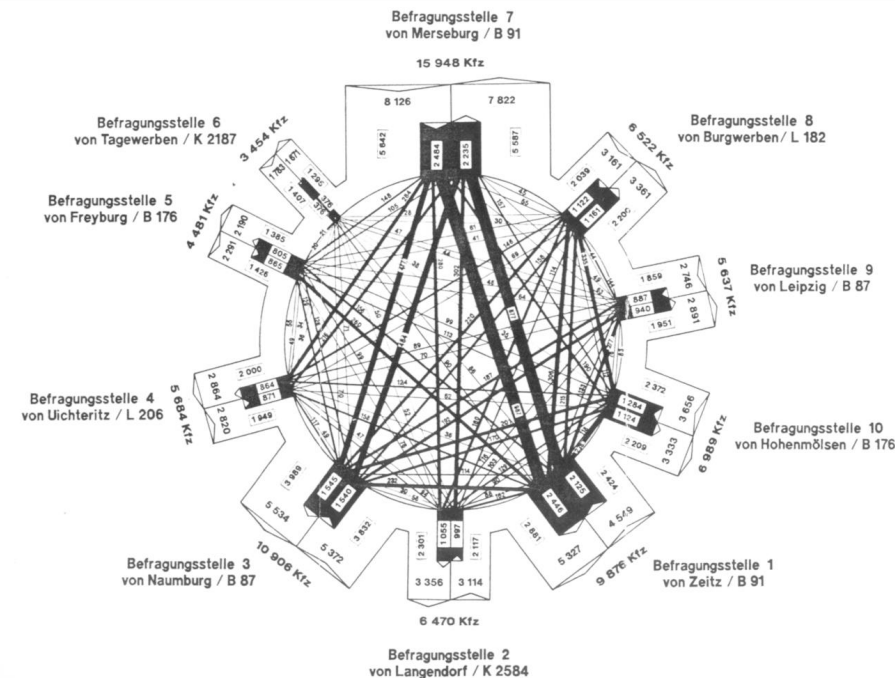
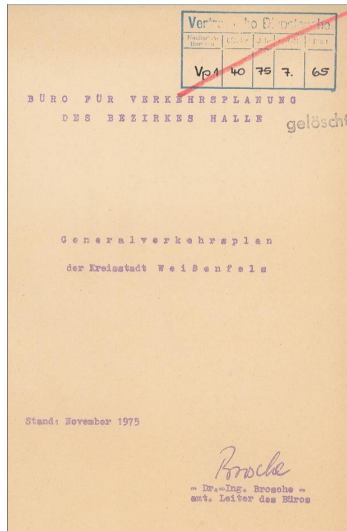


Verkehrsentwicklungsplan 2000 der Stadt Weißenfels



Der Verkehrsentwicklungsplan Weißenfels in Entwicklungsstufen

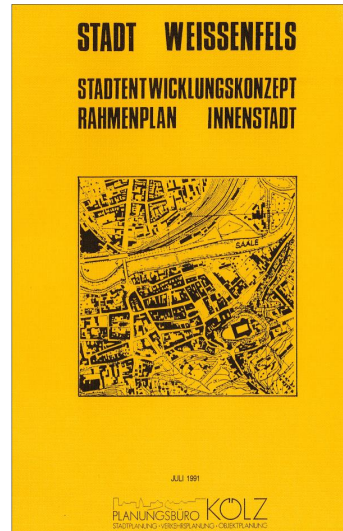
1975



Generalverkehrsplan der Kreisstadt Weißenfels

Verfasser:
Büro für Verkehrsplanung des
Bezirktes Halle

1991



Stadtentwicklungskonzept Rahmenplan Innenstadt

Verfasser:
Planungsbüro Kölz; Stuttgart

1994



Verkehrsentwicklungsplan (Stadt Weißenfels)

Verfasser:
Planungsbüro Kölz; Stuttgart;
Naumburg

2000



Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für die Stadt Weißenfels incl. OT Borsau

Verfasser:
Magdeburg Consult

Veranlassung für die Fortschreibung des VEP 1994 und Aufstellung des VEP 2000

1. Eingemeindung des OT Boraus
2. Inbetriebnahme großflächiger Einzelhandelszentren (Schöne Aussicht, E-Center, Kaufland)
3. Inbetriebnahme der OU B91
4. Umsetzung verkehrsrelevanter Beschlüsse des Stadtrates (BP 20 - Schwedenstein / Friedrichsstraße / Niemöllerplatz; BP 22 – Georgenberg)
5. Anpassung der Motorisierungsentwicklung in der Nachwendezeit

Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz

Verkehrsorganisation

Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

 Straßenhierarchienetz

 Verkehrsorganisation

 Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



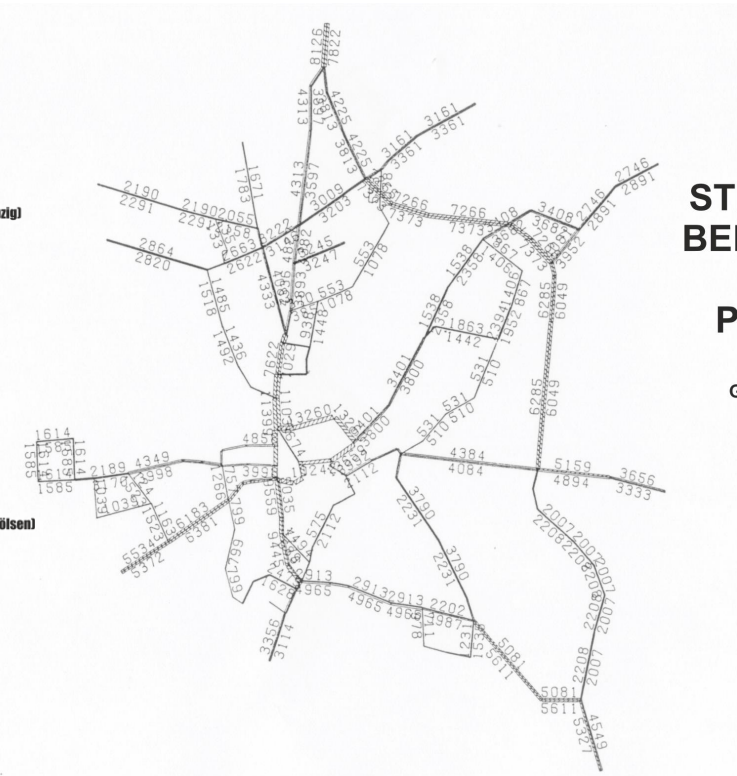
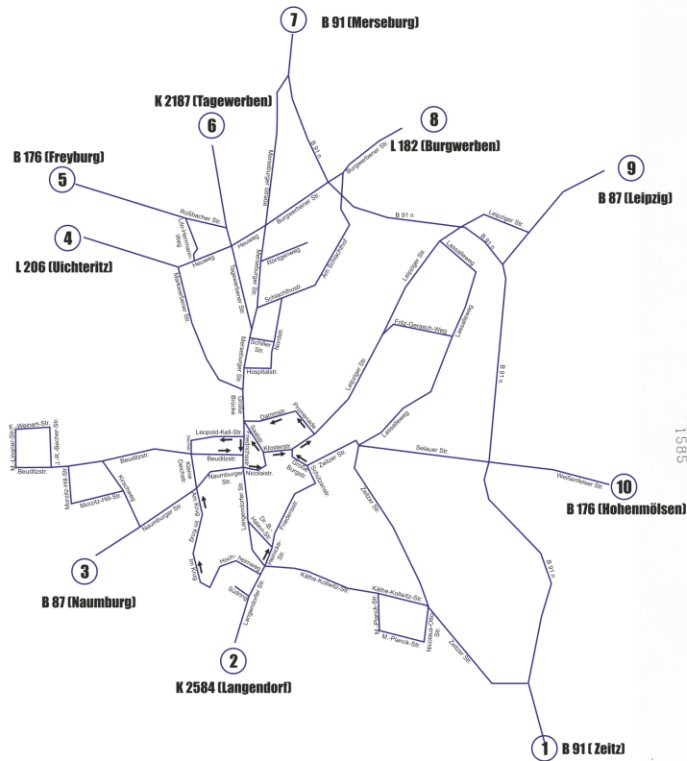
Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

Verkehrsanalyse

Verkehrserhebung

NETZ DARSTELLUNG

Planfall 0
Idealisiertes Analysenetz



STRECKEN- BELASTUNG

Planfall 0

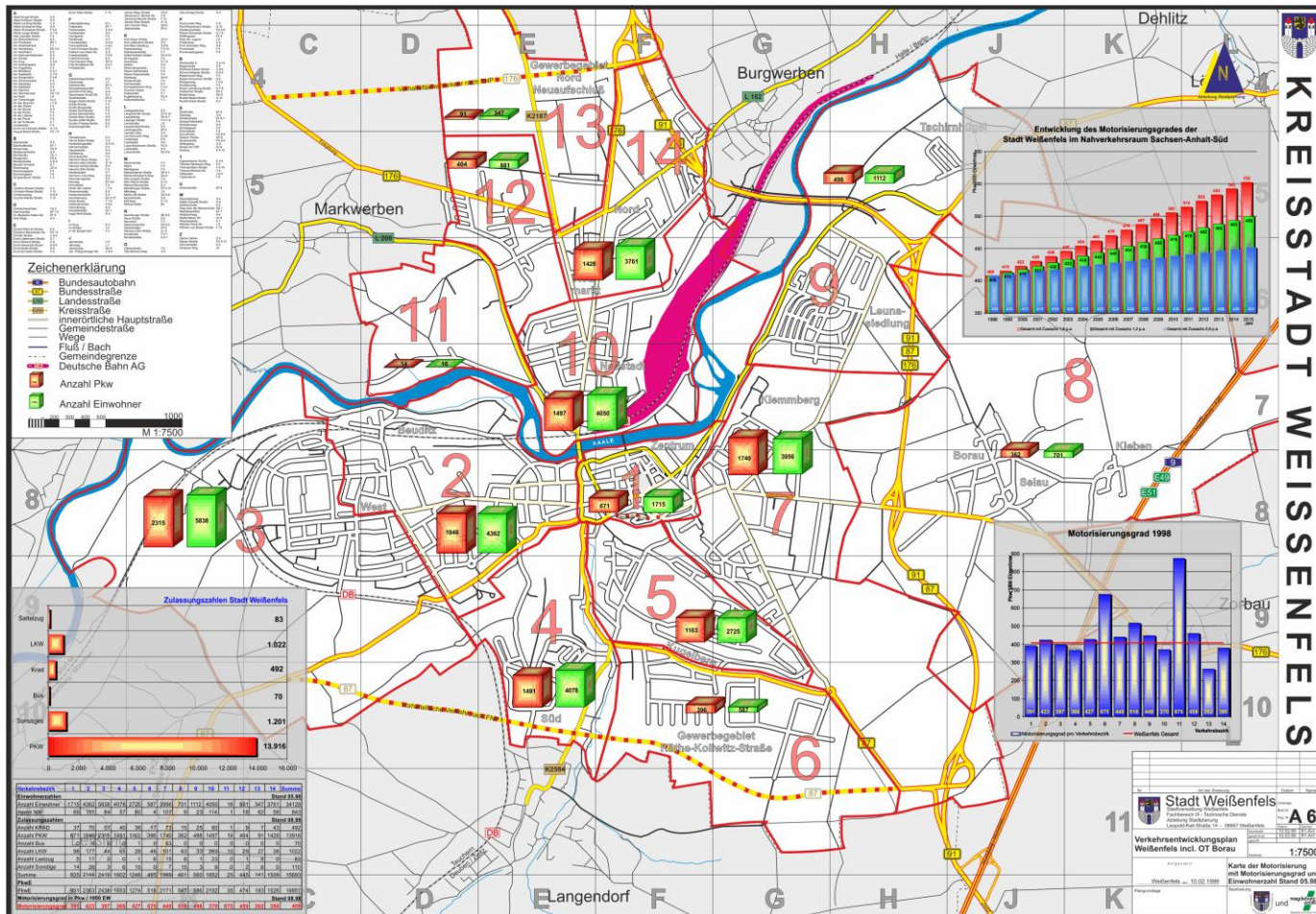
Gesamtverkehr

Kfz/24h

1998

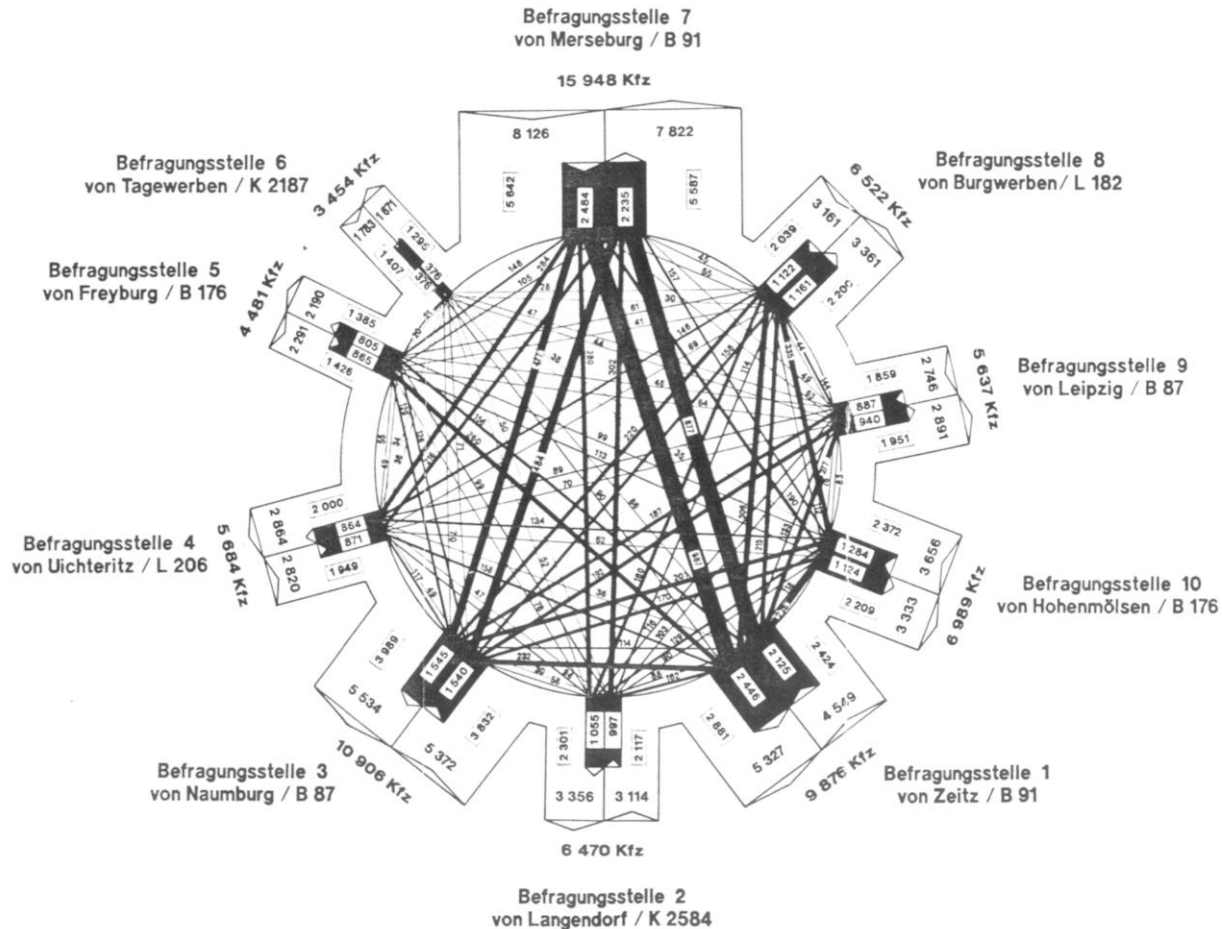
Verkehrsanalyse

Motorisierungsgrad



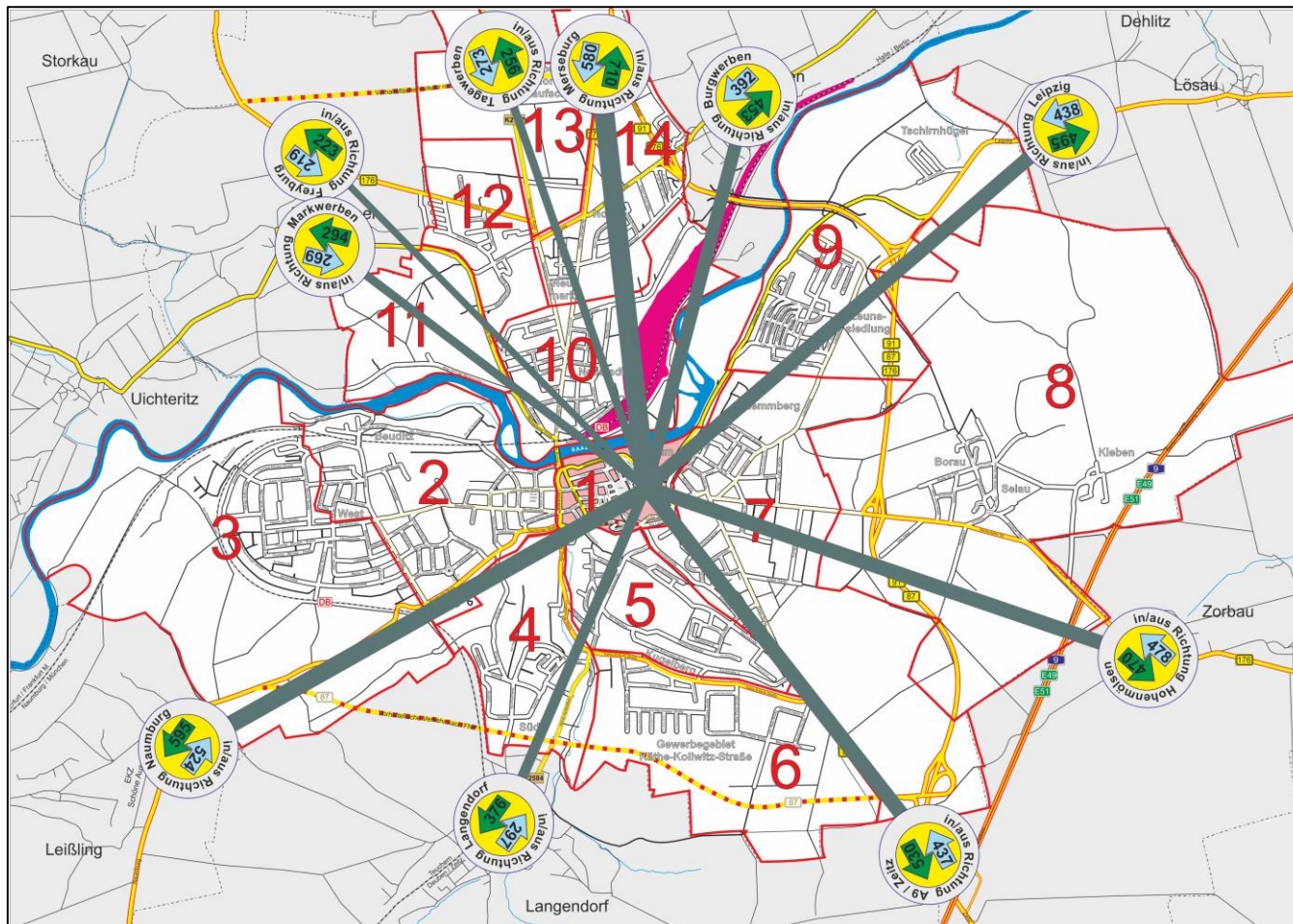
Verkehrsanalyse

Verkehrsverteilung – außerörtlicher Quell-und Zielverkehre



Verkehrsanalyse

Verkehrsverteilung – Binnenverkehre (Bsp. Verkehrsbezirk 1)



Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz

Verkehrsorganisation

Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

Motorisierter Individualverkehr – Zielkonzept MIV

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 in deutlich zeitlichen Abständen.

Motorisierter Individualverkehr – Zielkonzept MIV

Verkehrsorganisation

- Konzentration des fließenden MIV auf die Hauptverkehrsstraßen: z. B. Nutzung der Kapazitätsreserven der B 91 n zurzeit 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

Motorisierter Individualverkehr – Zielkonzept MIV

Straßenhierarchienetz

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

Motorisierter Individualverkehr – Zielkonzept MIV

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.

Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz

Verkehrsorganisation

Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

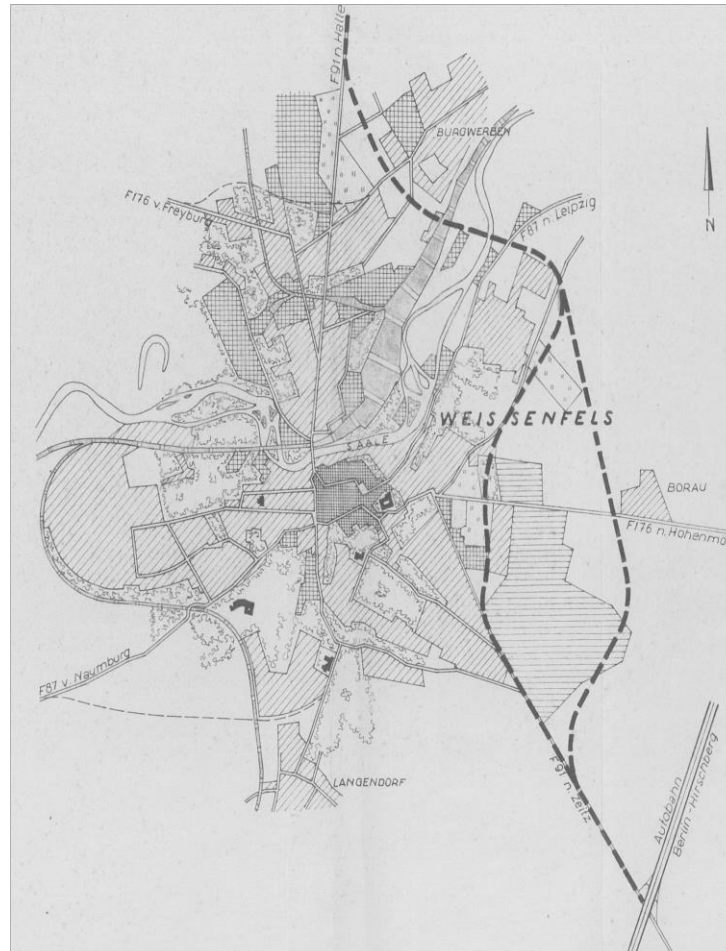
Straßenhierarchienetz – Historische Entwicklung

Straßenhierarchienetz – Generalverkehrsplan 1975



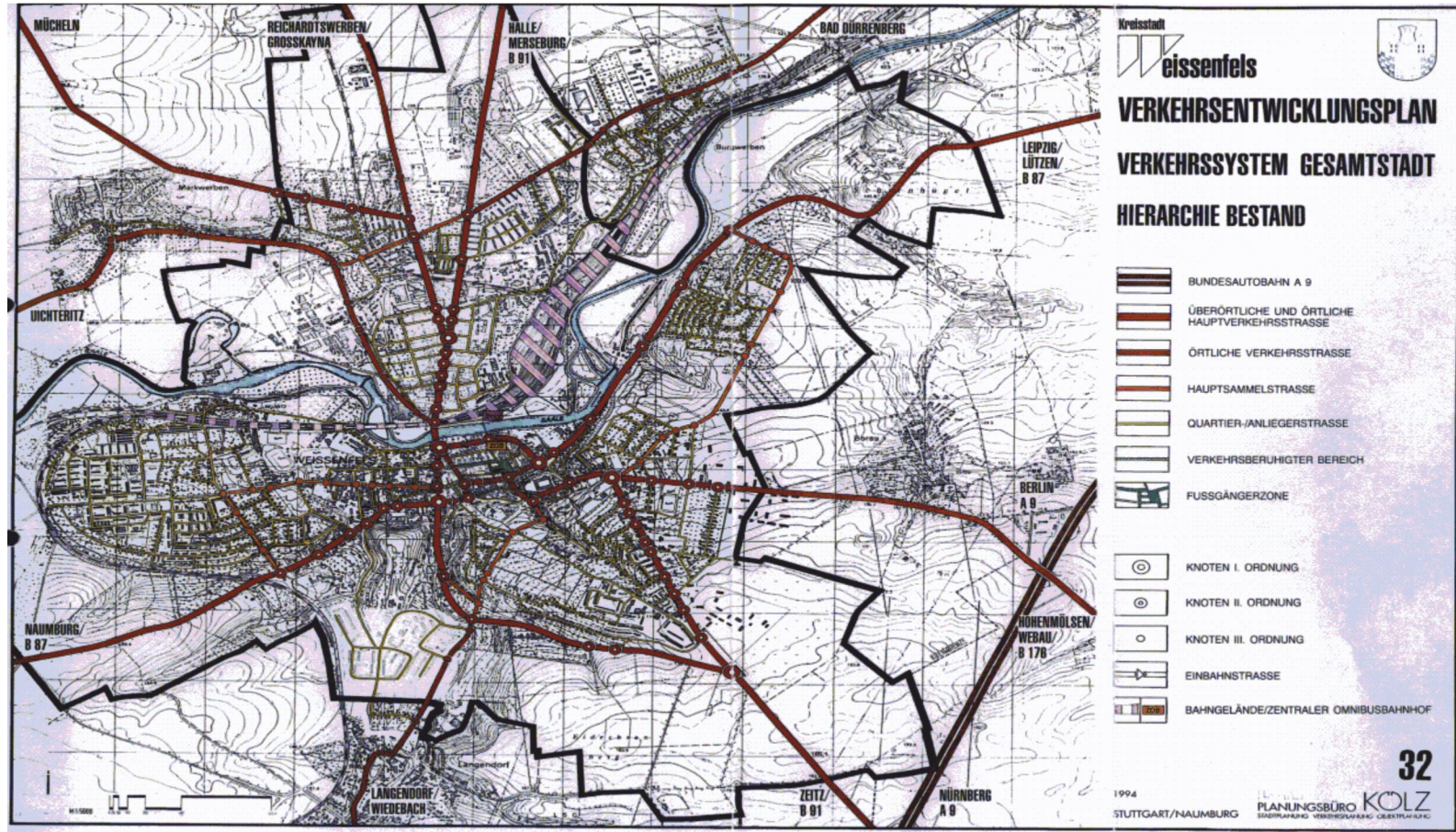
Straßenhierarchienetz – Historische Entwicklung

Straßenhierarchienetz – Trassenkonzeption Ortsumgehung F91 - 1978



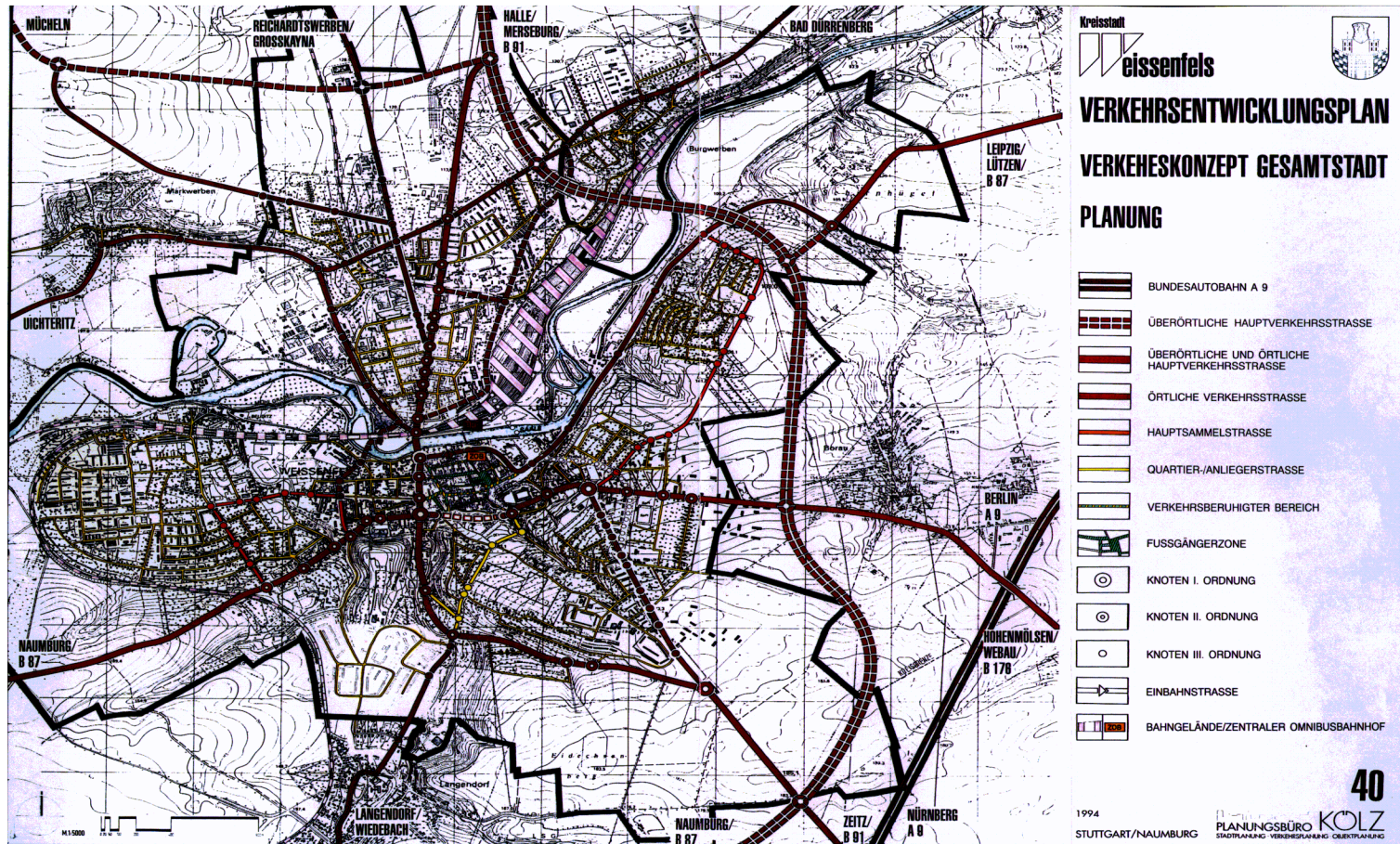
Straßenhierarchienetz – Historische Entwicklung

Straßenhierarchienetz Bestand 94 – Verkehrsentwicklungsplan 1994



Straßenhierarchienetz – Historische Entwicklung

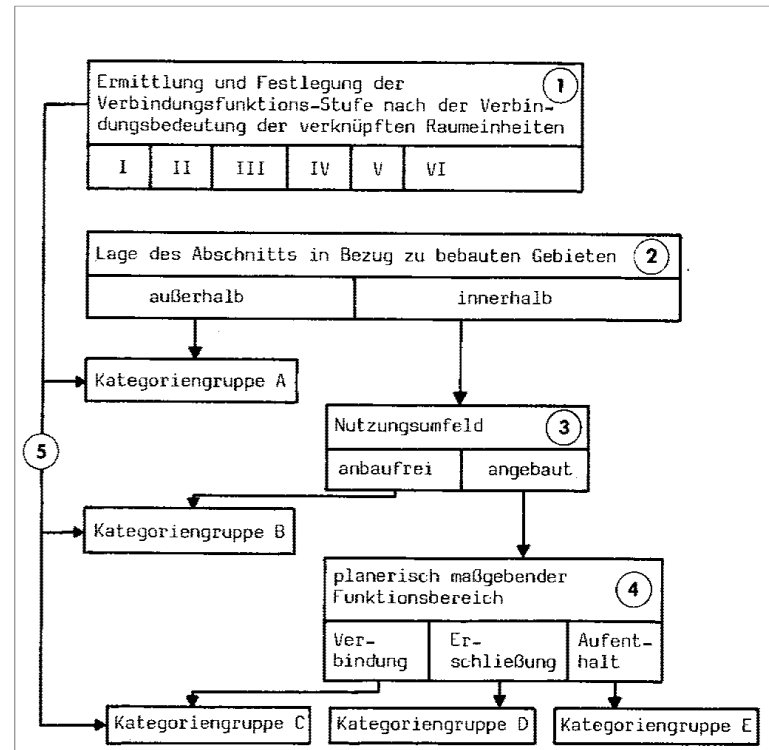
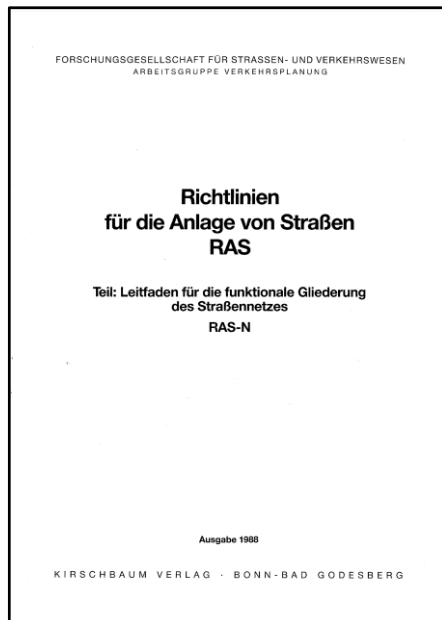
Straßenhierarchienetz Planung – Verkehrsentwicklungsplan 1994



Straßenhierarchienetz – VEP 2000

Straßenhierarchienetz - Grundlagen zur Fortschreibung

Richtlinien für die Anlage von Straßen – Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes



Verfahrensweise zur Bestimmung der Straßenkategorie

Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz - Grundlagen zur Fortschreibung

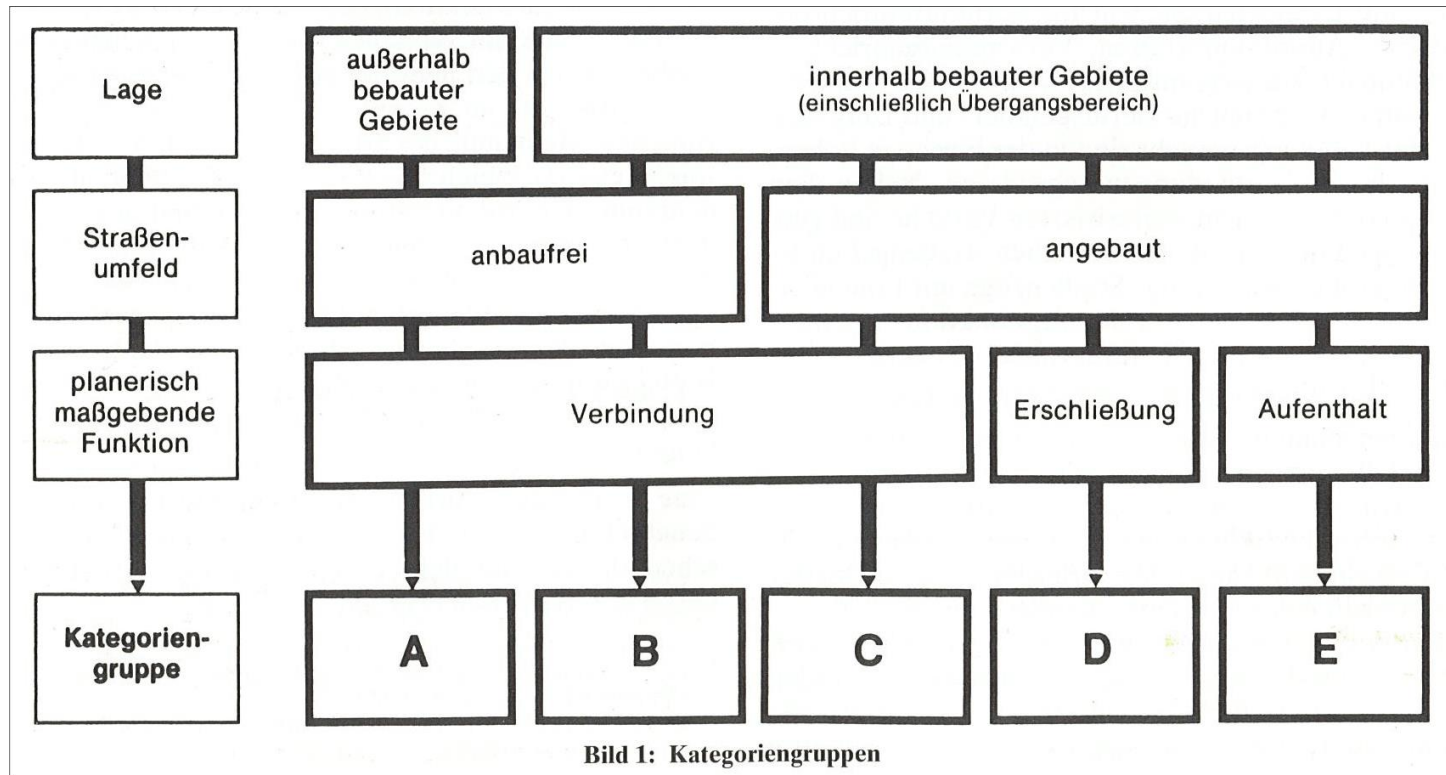
1. Schritt: Ermittlung der Verbindungsfunktionsstufe

Verbindungsfunktions-Stufe		lfd. Nr.	Einstufungskriterien
I	größräumige Straßenverbindung	1	Verbindung zwischen Oberzentren ¹⁾
		2	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren oder von innergemeindlichen Mittelzentren zu innergemeindlichen Oberzentren ¹⁾
		3	Verbindung zwischen Mittelzentren ²⁾ , zwischen innergemeindlichen Mittelzentren oder zwischen Mittelzentren und innergemeindlichen Mittelzentren ¹⁾
		4	Anbindung von Mittelzentren oder von innergemeindlichen Mittelzentren an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe I ¹⁾
		5	Anbindung der Zentren großräumig bedeutsamer Erholungsgebiete an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe I
II	überregionale/regionale Straßenverbindung	1	Verbindung von Grundzentren (innergemeindliche Grundzentren) zu Mittelzentren (innergemeindlichen Mittelzentren) ¹⁾
		2	Verbindung zwischen Grundzentren ²⁾ , zwischen innergemeindlichen Grundzentren oder zwischen Grundzentren und innergemeindlichen Grundzentren ¹⁾
		3	Anbindung von Grundzentren oder von innergemeindlichen Grundzentren an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe II oder höher ¹⁾
		4	Anbindung der Zentren von überregionalen/ regionalen Erholungsgebieten an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe II oder höher
		5	Anbindung von Verknüpfungspunkten mit überregionalen/ regionalen Verkehrssystemen (z. B. Landeplätze, Häfen an Wasserstraßen II. und III. Ordnung, Bahnhöfe für überregionalen Verkehr und Regionalverkehr, Park-and-Ride-Anlagen) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe II oder höher
III	zwischen-gemeindliche Straßenverbindung ³⁾	1	Verbindung von Gemeinden ohne Zentrenfunktion oder von Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion zu Grundzentren (innergemeindliche Grundzentren)
		2	Verbindung zwischen Gemeinden ohne Zentrenfunktion, zwischen Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion oder zwischen Gemeinden ohne Zentrenfunktion und Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion
		3	Anbindung von Gemeinden ohne Zentrenfunktion oder von Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe III oder höher
		4	Anbindung der Zentren von Naherholungsgebieten an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe III oder höher
		5	Anbindung von Verknüpfungspunkten mit örtlichen Verkehrssystemen (z. B. Bahnhöfe, für den zwischen-örtlichen Verkehr, Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe III oder höher
		6	Anbindung von punktuellen Verkehrserzeugern (z. B. Großsportanlagen, Messeplätze, Universitäten, Großbetriebe) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe III oder höher
IV	flächen-erschließende Straßenverbindung ³⁾	1	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden oder zu Gemeindeteilen
		2	Anbindung von Grundstücken an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe IV oder höher
V	untergeordnete Straßenverbindung	1	Verbindung von Grundstücken (beschränkt für den Anliegerverkehr) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe V oder höher
		2	Anbindung von Grundstücken (beschränkt für den Anliegerverkehr) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe V oder höher
VI	Wegeverbindung	1	Anbindung von Grundstücken (beschränkt für den Anliegerverkehr) an Straßen der Verbindungsfunktions-Stufe V oder höher

Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz - Grundlagen zur Fortschreibung

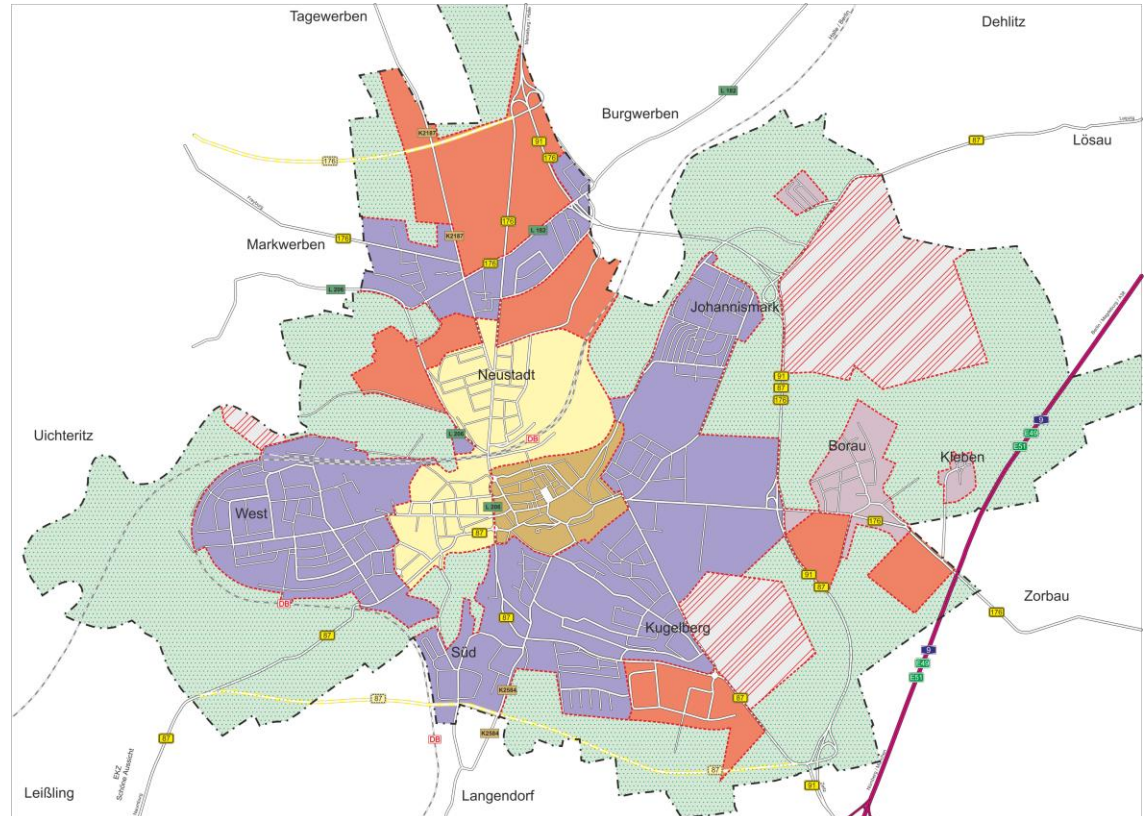
2. Schritt: Ermittlung der Kategoriengruppe



Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz - Grundlagen zur Fortschreibung

Bestimmung der
Verbindungsfunktionsstufe
sowie der Kategoriengruppe



Bestimmung der Lage der Straßenabschnitte auf Grundlage des FNP
im Verkehrsentwicklungsplan 2000

Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz - Grundlagen zur Fortschreibung

3. Schritt: Bestimmung der Straßenbezeichnung

Kategorien- gruppe	Straßen- kategorie	Straßenbezeichnung
A	A I A II A III A IV A V A VI	Fernstraße überregionale/regionale Straße zwischengemeindliche Straße flächenerschließende Straße untergeordnete Straße Wirtschaftsweg
B	B II B III B IV	anbaufreie Schnellverkehrsstraße ¹⁾ anbaufreie Hauptverkehrsstraße anbaufreie Hauptsammelstraße
C	C III C IV	Hauptverkehrsstraße Hauptsammelstraße
D	D IV D V	Sammelstraße Anliegerstraße
E	E V E VI	Anliegerstraße Anliegerweg

¹⁾ Stadtautobahn, Zubringer

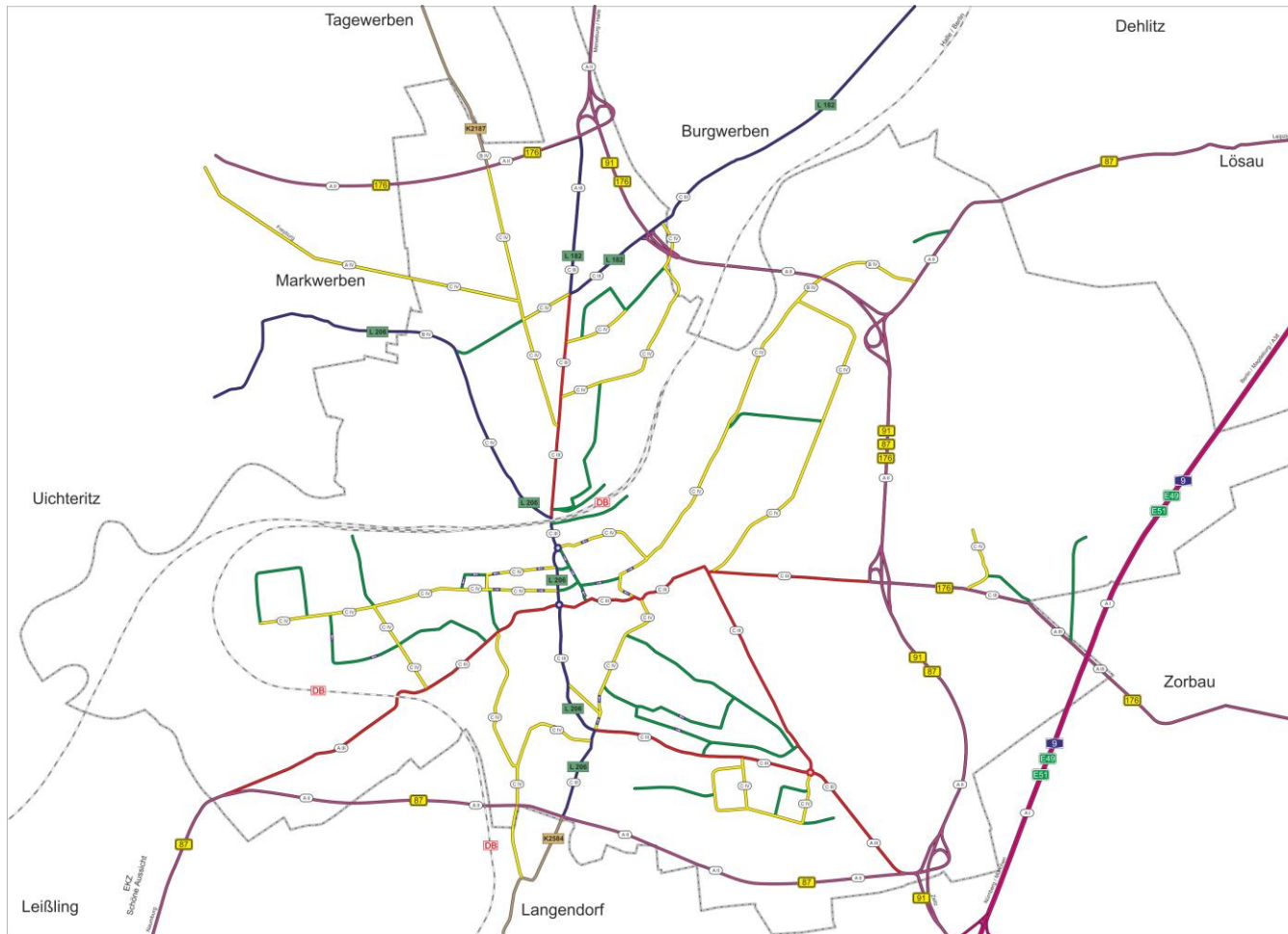
Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz – Hauptnetz Bestand 1998 – VEP 2000



Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz Hauptnetz Planung – VEP 2000



Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz

Verkehrsorganisation

Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsorganisation - Verkehrsberuhigungskonzept



Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

Straßenhierarchienetz

Verkehrsorganisation

Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und Radverkehr



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

Verkehrsprognose

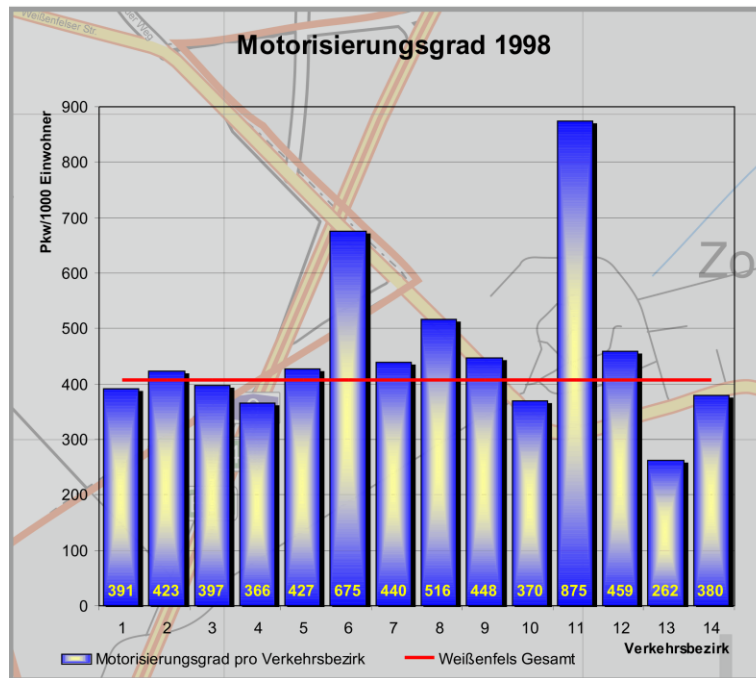
Prognosegrunddaten

- Zielkonzept MIV
- Bevölkerungsentwicklung
(Einwohneranzahl, Altersentwicklung)
- Entwicklungen am Arbeitsmarkt
- Flächennutzungsplanung und Regionalentwicklung
- Motorisierungsgradentwicklung
- Entwicklung der Verkehrsleistungen
-

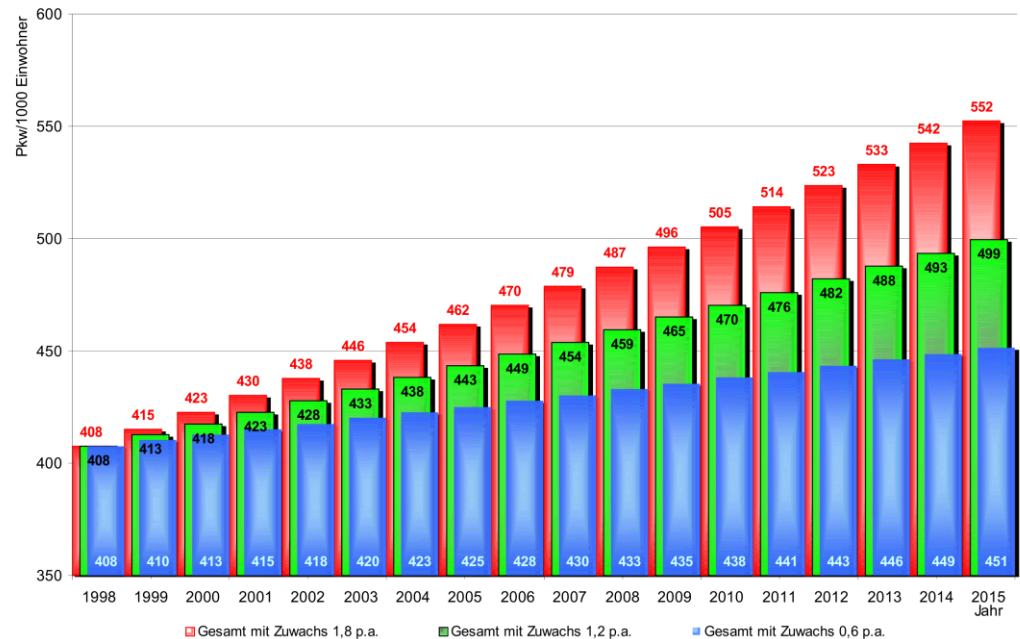


Verkehrsprognose

Motorisierungsgrad - Prognose



Entwicklung des Motorisierungsgrades der Stadt Weißenfels im Nahverkehrsraum Sachsen-Anhalt-Süd



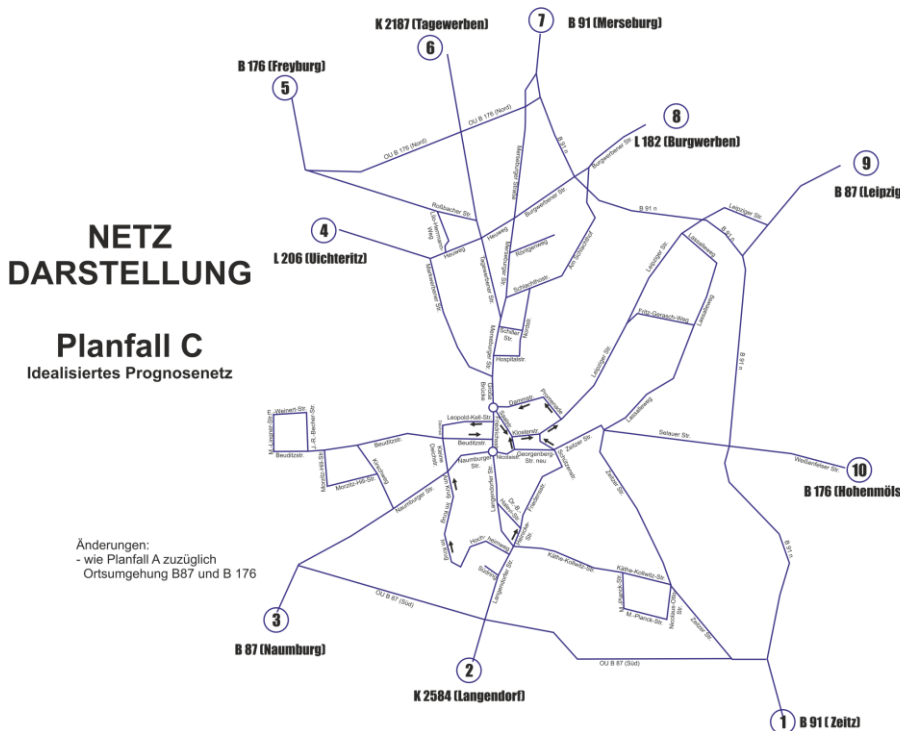
Verkehrsprognose

ermittelte Prognosefaktoren für die Stadt Weißenfels einschl. OT Borau

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

Verkehrsprognose

Verkehrsprognose nach Planfall C



STRECKEN-BELASTUNG

Planfall C

Gesamtverkehr

Kfz/24h

2015

Nach Realisierung aller Ortsumgehungen und Maßnahmen des Zielkonzeptes

Inhalt des VEP 2000

Verkehrsanalyse

Strukturentwicklung der Stadt Weißenfels

Motorisierter Individualverkehr

 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr

 Straßenhierarchienetz

 Verkehrsorganisation

 Ruhender Verkehr

Verkehrsprognose

Öffentlicher Personennahverkehr

Fußgänger- und **Radverkehr**



Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden

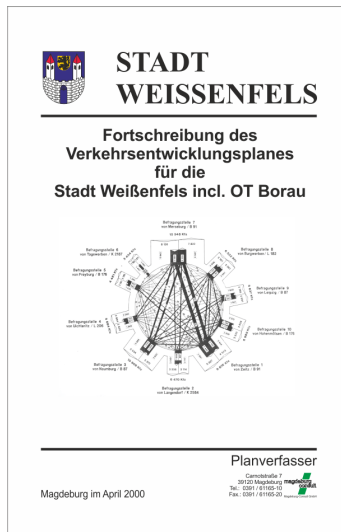
Radverkehr

Radverkehrsnetz



Was hat sich seit dem VEP 2000 geändert?

2000



Teilaspekt
ruhender Verkehr

Fortschreibung des
Parkraumbewirt-
schaftungskonzeptes
2008 und 2011

2016

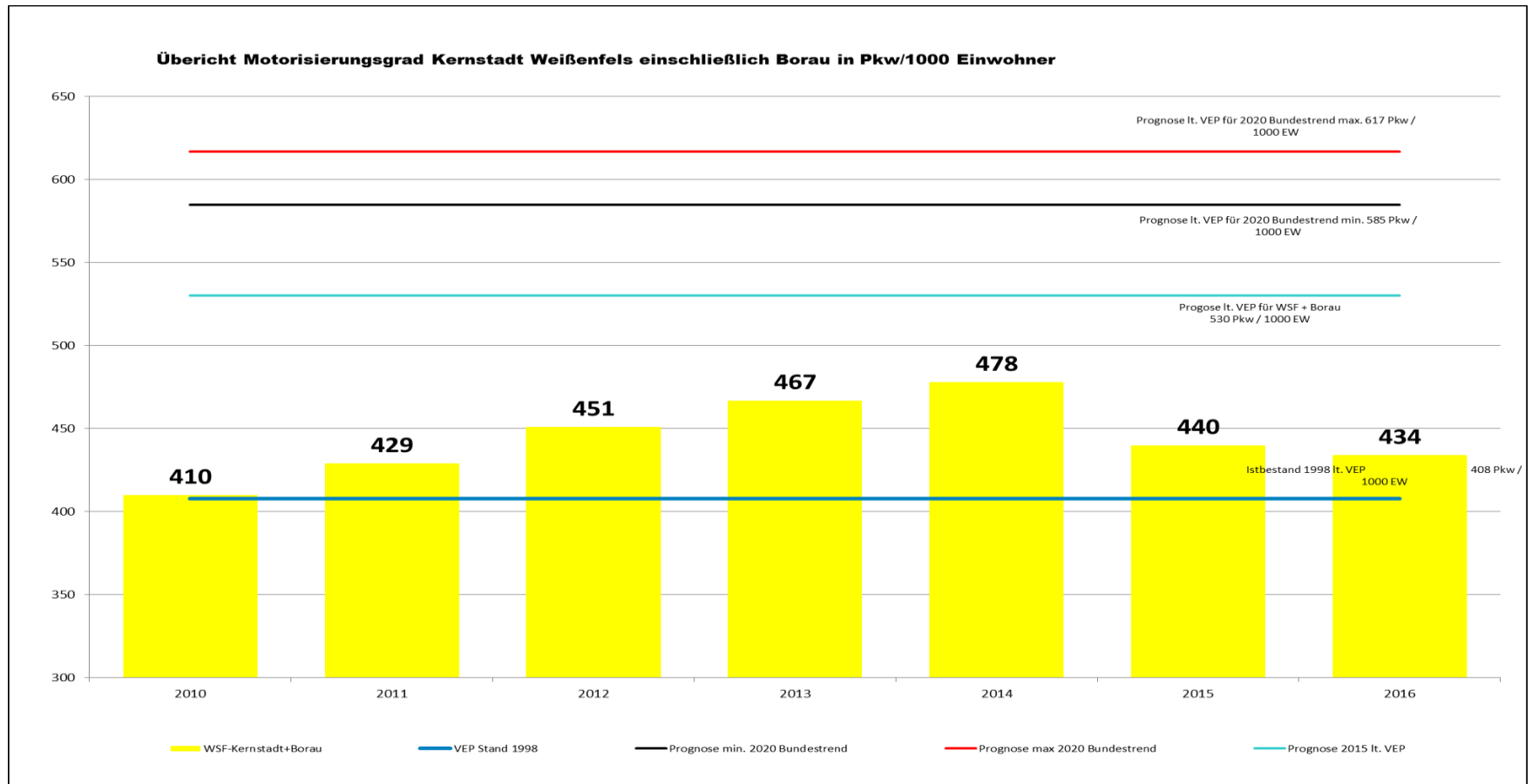
EINFACHER
TEIL VERKEHRS PLAN
„ALTSTADT“
DER STADT WEISSENFELS

Arbeitsstand September 2016

08.09.2016

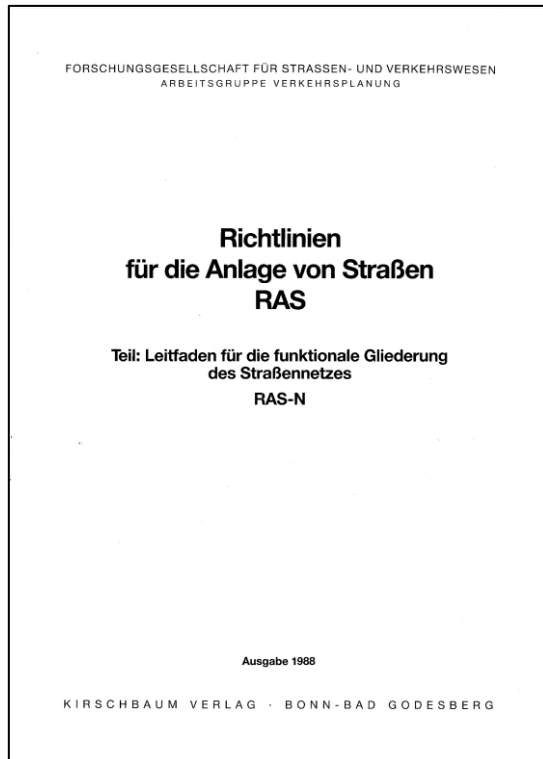
Was hat sich seit dem VEP 2000 geändert?

Entwicklung des Motorisierungsgrades



Was hat sich seit dem VEP 2000 geändert?

Änderung von Richtlinien



1988



2008



R 1

R 2

W 1

W 2

Regelwerke der Kategorie 1:
Diese regeln technische Sachverhalte, die so geplant oder realisiert werden **müssen!**

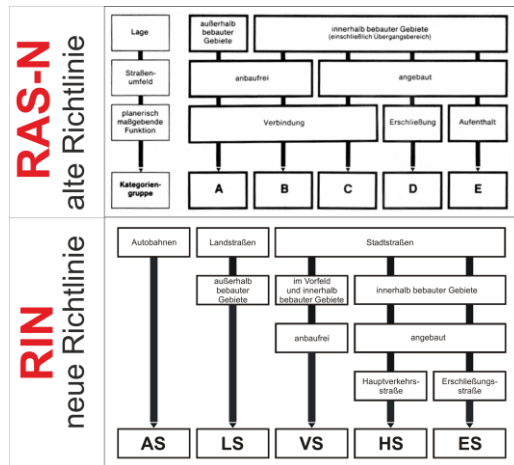
Regelwerke der Kategorie 2:
Diese umfassen Merkblätter und Empfehlungen, deren Anwendung **empfohlen** werden.

Wissensdokumente d. Kat. 1:
Diese umfassen Hinweise, welche den Stand des Wissens innerhalb der FGSV wiedergeben

Wissensdokumente d. Kat. 2:
Diese umfassen veröffentlichte Arbeitspapiere (Informations- und Arbeitshilfen) und geben die aktuelle Auffassung der Forschung wieder.

Was hat sich seit dem VEP 2000 geändert?

Von der RAS-N zur RIN



Kategoriengruppe	Verbindungsfunktionsstufe	Kategorie	Bezeichnung
AS	kontinental, großräumig	AS 0/I	Fernautobahn
	überregional	AS II	Überregionalautobahn, Stadtautobahn
LS	großräumig	LS I	Fernstraße
	überregional	LS II	Überregionalstraße
	regional	LS III	Regionalstraße
	nahräumig	LS IV	Nahbereichsstraße
	kleinräumig	LS V	Anbindungsstraße
VS	überregional	VS II	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße
	regional	VS III	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße
HS	regional	HS III	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
	nahräumig	HS IV	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
ES	nahräumig	ES IV	Sammelstraße
	kleinräumig	ES V	Anliegerstraße

Kategoriengruppe	Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
Verbindungsfunktionsstufe	AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0	--	--	--
großräumig	I	AS I	--	--	--
überregional	II	AS II	VS II	--	--
regional	III	--	VS III	HS III	--
nahräumig	IV	--	--	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	--	--	--	ES V

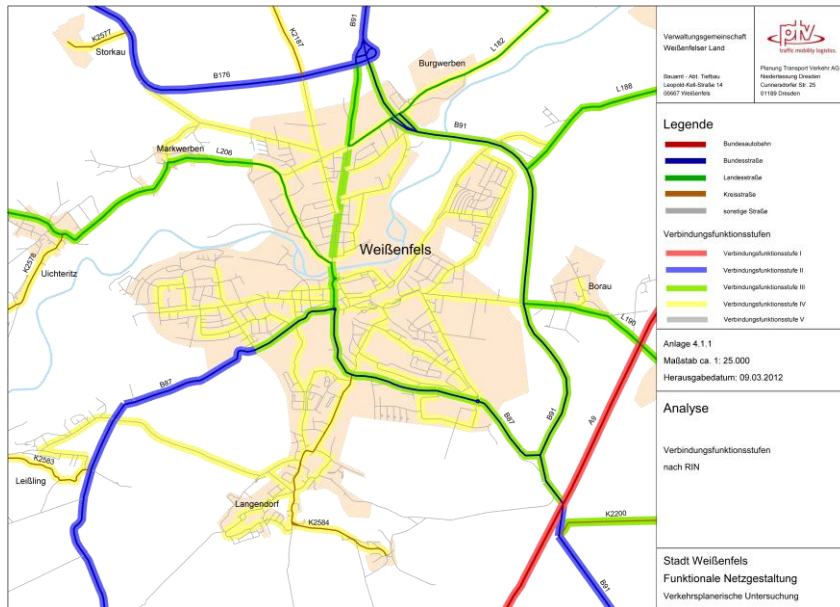
AS I vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
 problematisch
 -- nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Geltungsbereich der RAST 06

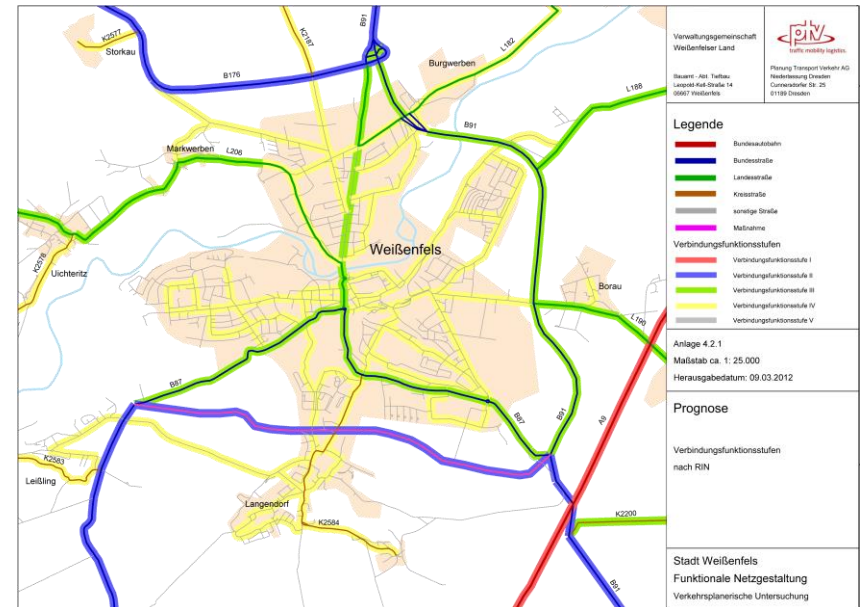
Von der RAS-N zur RIN – Straßennetz der Stadt Weißenfels

Überführung des Straßennetzes des VEP 2000 auf die RIN

Verbindungsfunktionsstufen Analyse



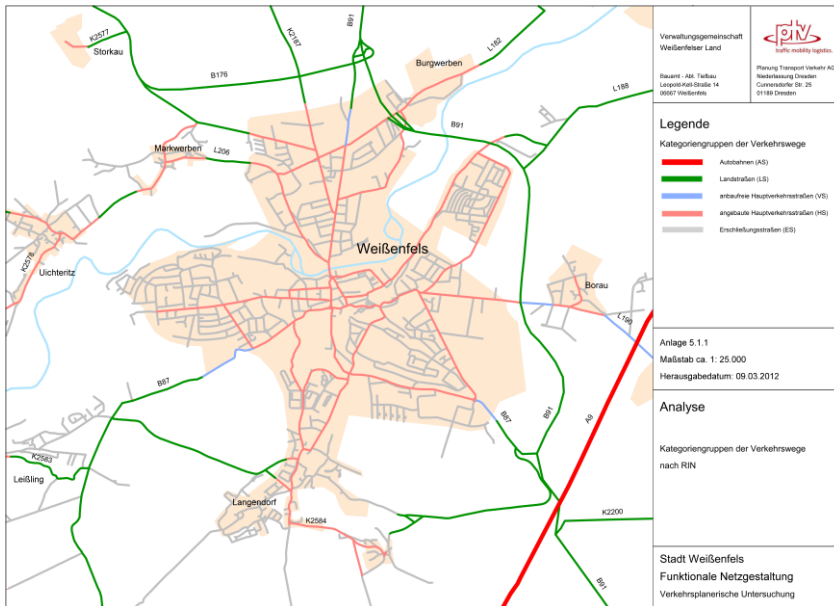
Verbindungsfunktionsstufen Prognose



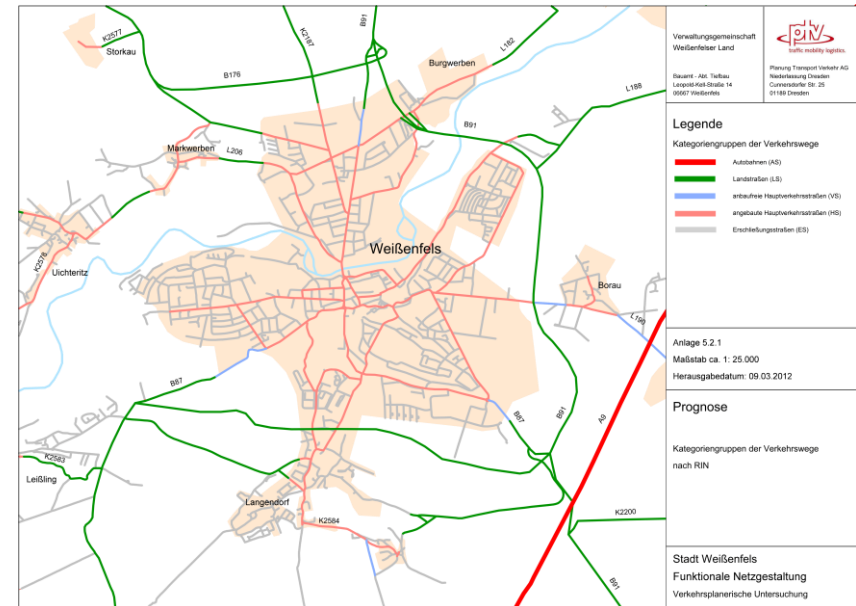
Von der RAS-N zur RIN – Straßennetz der Stadt Weißenfels

Überführung des Straßennetzes des VEP 2000 auf die RIN

Kategoriengruppe Analyse



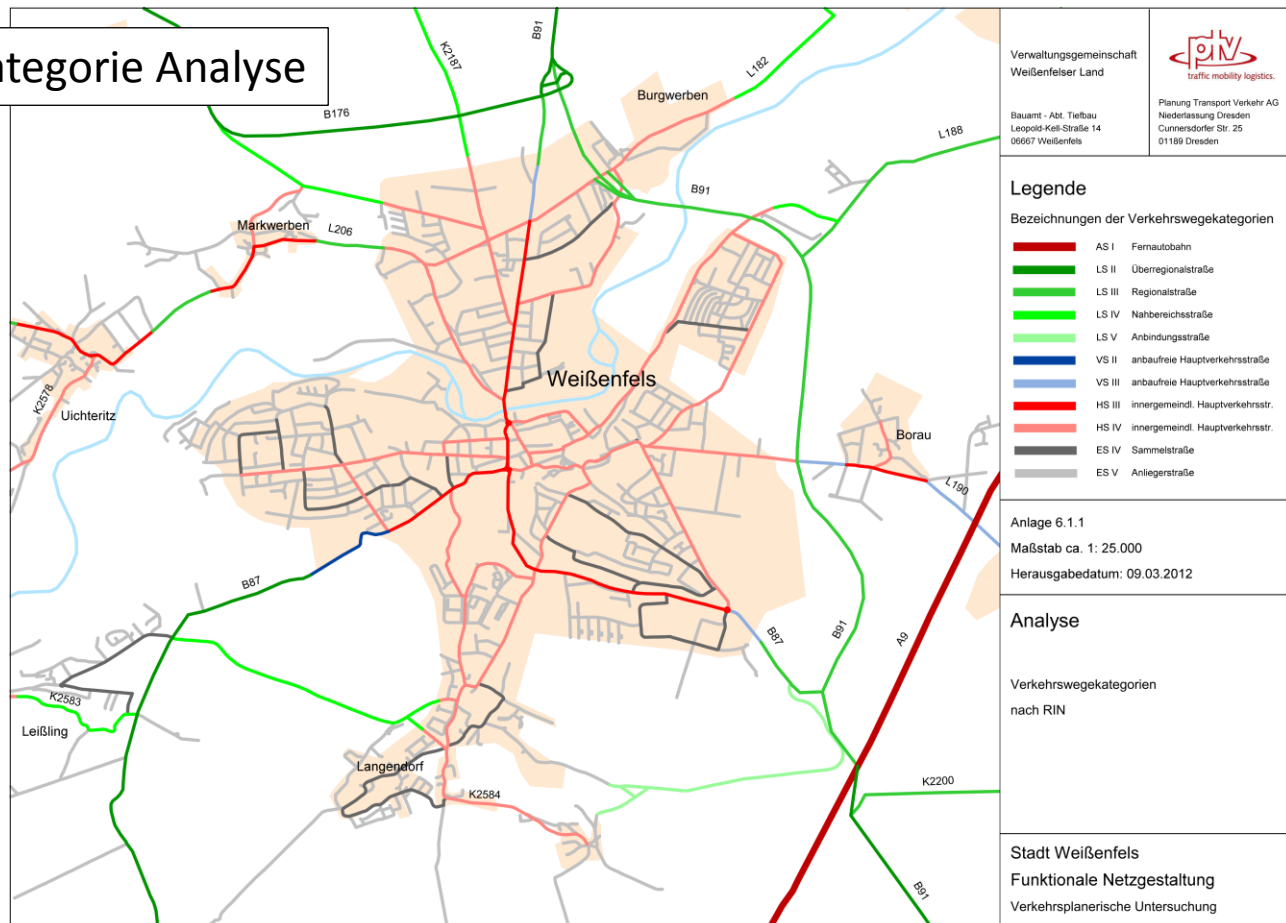
Kategoriengruppe Prognose



Von der RAS-N zur RIN – Straßennetz der Stadt Weißenfels

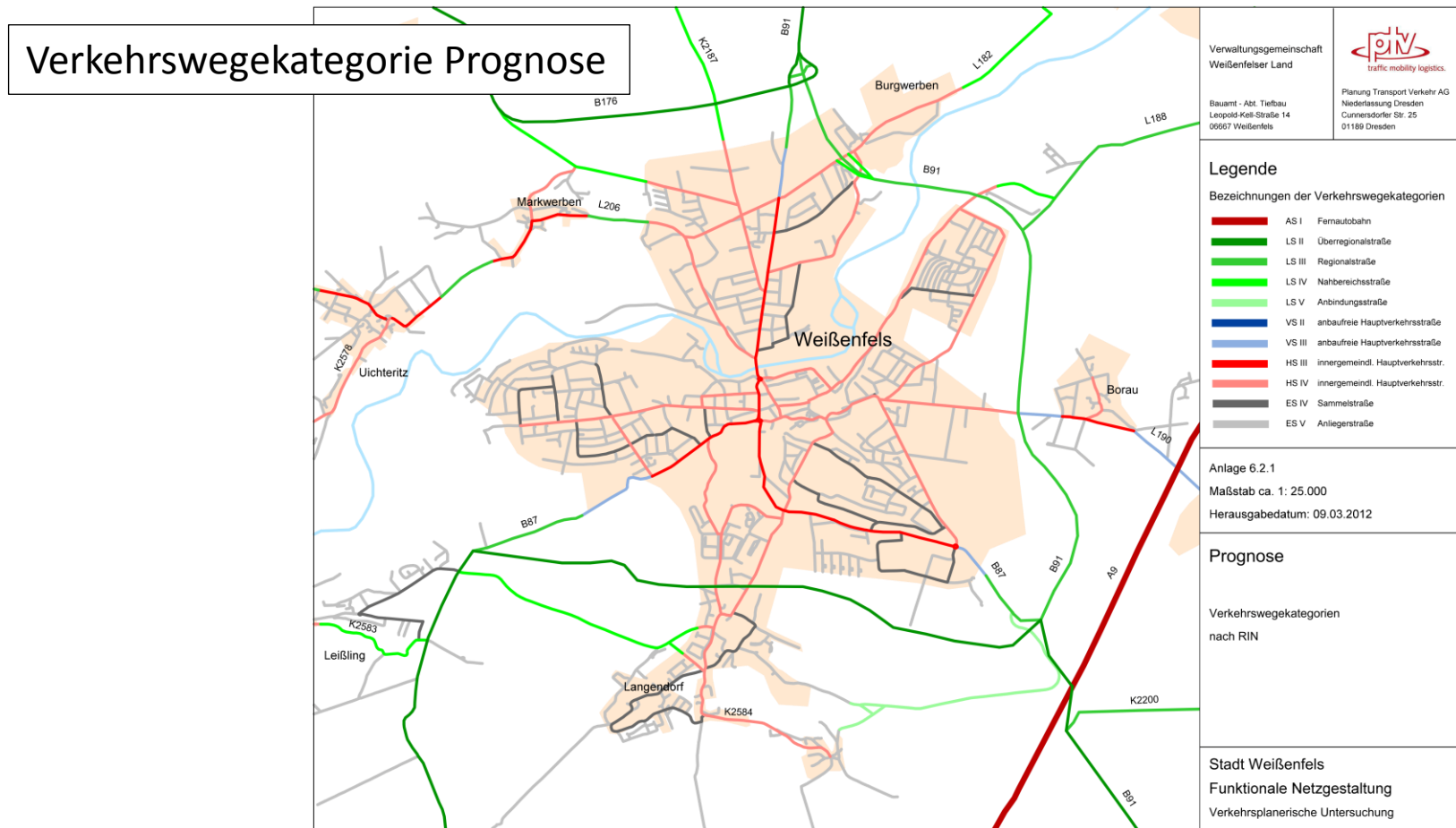
Überführung des Straßennetzes des VEP 2000 auf die RIN

Verkehrswegekategorie Analyse



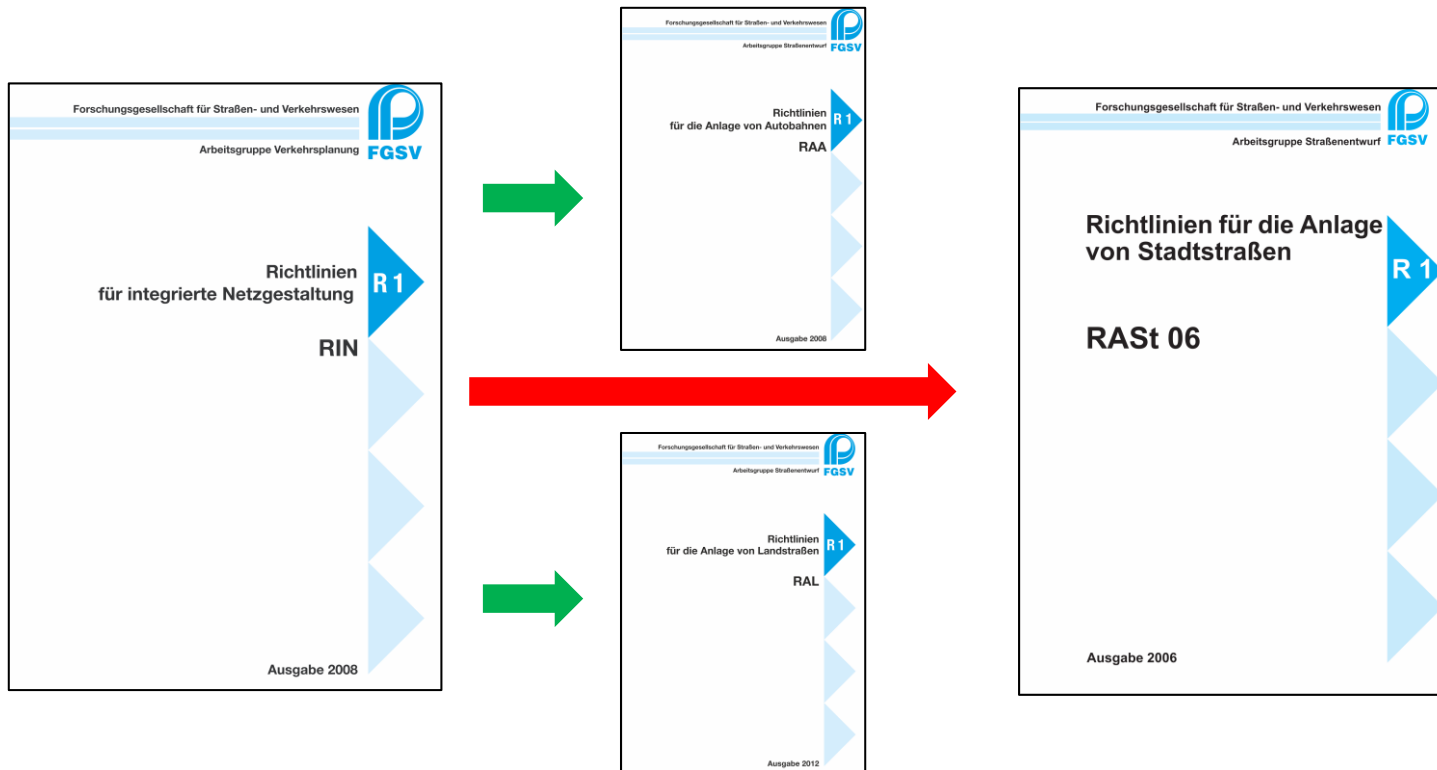
Von der RAS-N zur RIN – Straßennetz der Stadt Weißenfels

Überführung des Straßennetzes des VEP 2000 auf die RIN



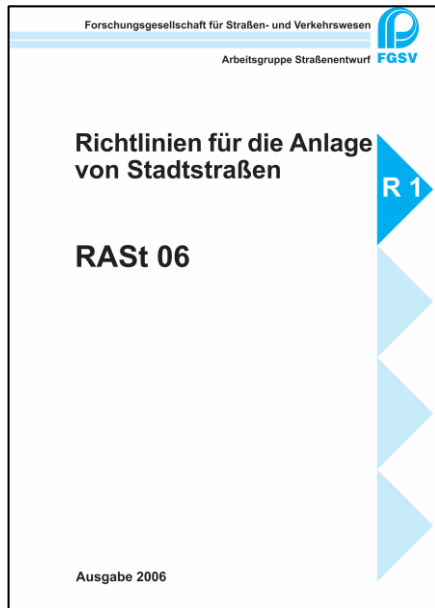
Wozu dient die Einstufung von Straßen?

Definition von anzuwendenden Regelwerken



Wozu dient die Einstufung von Straßen?

Definition von anzuwendenden Regelwerken



Kategorien- gruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrs- straßen	angebaute Hauptverkehrs- straßen	Erschließungs- straßen
		AS	LS	VS	HS	ES
Verbindungs- funktionsstufe						
kontinental	0	AS 0		--	--	--
großräumig	I	AS I	LS I		--	--
überregional	II	AS II	LS II	VS II		--
regional	III	--	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	--	LS IV	--	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	--	LS V	--	-	ES V

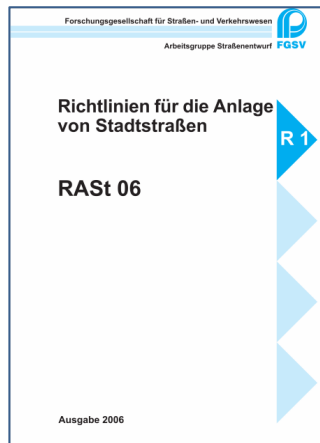
AS I vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
 problematisch
 -- nicht vorkommend oder nicht vertretbar



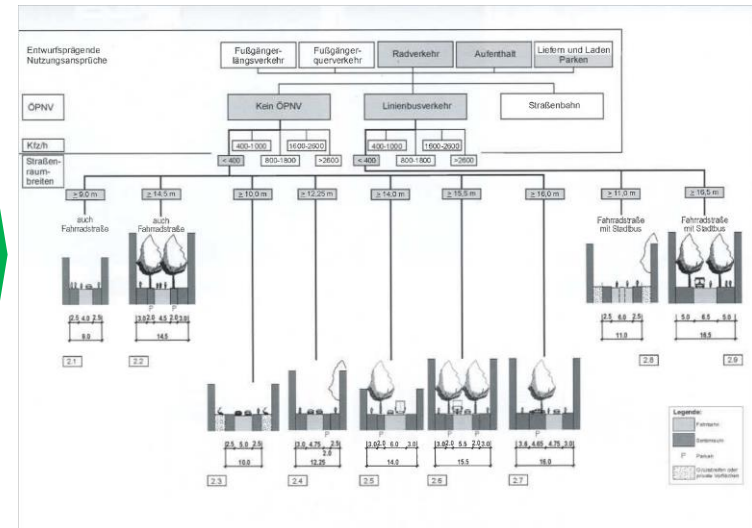
Geltungsbereich der RAST 06

Wozu dient die Einstufung von Straßen?

Definition anzuwendender Querschnittselemente für den Straßenbau



Straßenkategorie	Typische Entwurfssituationen
ES V	Wohnweg
ES V	Wohnstraße
ES IV	Sammelstraße
ES IV, HS IV	Quartiersstraße
HS IV, ES IV	Dörfliche Hauptstraße
HS III, HS IV	Örtliche Einfahrtsstraße
HS IV, ES IV	Örtliche Geschäftsstraße
HS IV, ES IV	Hauptgeschäftsstraße
ES IV, ES V, (HS IV)	Gewerbestraße
ES IV, ES V, (HS IV)	Industriestraße
HS III, HS IV	Verbindungsstraße
VS II, VS III	Anbaufreie Straße



Querschnittselemente für eine Wohnstraße nach RAST 06



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit**



**Der Verkehrsentwicklungsplan kann im
Ratsinformationssystem im TOP 5 des
Stadtentwicklungsausschusses
vom 22.05.2017 eingesehen werden**