



BATTENBERG & KOCH GBR
W. UND S. BATTENBERG, T. BRECHTEL

PLANUNGS- UND BAULEITUNGSBÜRO
VERKEHRS-, TIEF- UND WASSERBAU

Tiefbauamt Weißenfels
Klosterstraße 5
06667 Weißenfels

Krauthausen, den 28.03.2014
Projekt: 9797010

Bearbeiter: Herr Damm
Durchwahl: 03691812244
Unser Zeichen: DA

Ihr Schreiben vom:
Ihr Zeichen:

Variantenbetrachtung Anbindung Promenade an Leipziger Straße

Sehr geehrter Herr Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Riesch,

anbei übersenden wir Ihnen die beiden Varianten (Kreuzung und Kreisverkehrsplatz) zur Umgestaltung der Anbindung Promenade an die Leipziger Straße. Die beiden Varianten werden im Weiteren in Bezug auf die Ausbildung und Zwangspunkte näher beschrieben und Vor- und Nachteile aufgezeigt. Für beide Varianten gilt, dass die Schlossgasse für den Fahrzeugverkehr nicht über den Kreuzungsbereich angeschlossen und die Parkplätze gegenüber der Promenade über eine separate Zufahrt außerhalb des Kreuzungsbereiches erschlossen werden. Bei der Leipziger Straße wurde für den Bereich Promenade bis Brauhausgasse eine Befahrung im Zweirichtungsverkehr für eine eventuelle Anbindung des Parkplatzes im Bereich der vorhandenen Kaufhalle berücksichtigt. Aus diesem Grund erfolgte die Anlage von Parkständen an der Leipziger Straße in Senkrechtaufstellung. Die Anlage von beidseitig 2,5m breiten Gehwegen ist weiterhin gewährleistet.

Kreuzung:

Zwangspunkt für die Anlage der Kreuzung bildet der vorhandene neu hergestellte Parkplatz am Klingenplatz. Die vorhandenen Stellplätze besitzen eine Tiefe von 4,30m, was dem baulichen Mindestmaß entspricht. Die Parkstände müssen eine Tiefe incl. Fahrzeugüberstand von 5,0 m aufweisen. Die geplante Verschiebung der Leipziger Straße muss somit den Fahrzeugüberstand von 0,7m und den seitlichen Sicherheitsraum der Fahrbahn von mind. 0,25m berücksichtigen. Der Abstand zu den Parkständen muss somit 0,95 m betragen. Es erfolgt eine maximale Verschiebung der Fahrbahnachse der Leipziger Straße in Richtung Süden um ca. 6,30m. Eine weitere Verschiebung ist nur bei einem Entfall von mehreren Parkständen möglich.

Für eine max. Verschiebung der Leipziger Straße wird am bestehenden Parkplatz auf einen durchgängigen Gehweg verzichtet. Die Mindestbreite eines Gehweges beträgt 1,80m. Zuzüglich des Fahrzeugüberstandes der Parkplätze von 0,7 m beträgt der Abstand des Fahrbahnrandes der Leipziger Straße zum bestehenden Parkplatz 2,50 m. Bei Anlage eines Gehweges kann die Leipziger Straße nur um 4,75 m in südliche Richtung verschoben werden. Diese Variante wurde

99819 Krauthausen
Am Marktrassen 8
Tel.: (0 36 91) 81 22 30
Fax: (0 36 91) 81 22 50
E-Mail: info@bkplan.de
<http://www.bkplan.de>

06618 Naumburg/S.
Marienstraße 3
Tel.: (0 34 45) 7 10 99 80
Fax: (0 34 45) 7 10 99 89
E-Mail: infontmb@bkplan.de

04357 Leipzig
Kieler Straße 18
Tel.: (03 41) 6 00 44 91
Fax: (03 41) 6 00 44 92
E-Mail: leipzig@bkplan.de

36251 Bad Hersfeld
Neumarkt 11
Tel.: (0 66 21) 7 96 48 10
Fax: (0 66 21) 7 96 48 19
E-Mail: infohef@bkplan.de

pers. haftende Gesellschafter
Wolfgang Battenberg
Steve Battenberg
Tobias Brechtel

nicht weiter untersucht, da diese sich nur geringfügig vom derzeitigen markierten Zustand der Leipziger Straße unterscheidet.

Die im Lageplan „Kreuzung“ dargestellten Schleppkurven entsprechen den Fahrlinien eines 12 m langen Standartbusses wie er in Weißenfels eingesetzt wird. Der Rechtsabbieger (Bus) von der Leipziger Straße in die Promenade **muss** auf Grund der beengten Verhältnisse die Gegenfahrbahn mit benutzen. Nach Einschwenkung in die Bestandsfahrbahn kann die Haltelinie angeordnet werden. Die Haltelinien liegen bei dem geprüften Fahrzeug - Bus 12,0 m - innerhalb einer Sichtachse um die Ecke Haus 26.

Größere Fahrzeuge wie Busse mit zwei Hinterachsen (15 m Länge entsprechend Fahrversuch Verkehrsfreigabe 08/2013) bzw. Gelenkbusse oder Last- und Sattelzüge weisen größere Schleppkurven auf. Haltelinien für diese Fahrzeuge liegen außerhalb einer möglichen Sichtachse.

Die Verschiebung der Haltelinie außerhalb der Sichtlinie ist nach StVO jedoch zulässig. Siehe Anlage 1 mit dem Auszug aus der StVO zur Haltelinie. Hier wird eindeutig ausgesagt, dass die Haltelinie wegen einbiegender Fahrzeuge auch außerhalb der Sichtlinie liegen kann. **„Bei einer davor befindlichen Haltlinie ist das Wartegebot (Vergewisserung über die Vorfahrtverhältnisse) dort zu beachten. Nach dem Halt darf weitergefahren werden, wobei nunmehr die Vorfahrt zu beachten ist, und zwar nicht erst an der faktischen Sichtlinie, sondern wegen einbiegender Fahrzeuge bereits vorher.“** Die geplante Situation (Verkehrsfreigabe 08/2013) widerspricht somit nicht der StVO. Die dargestellte Variante „Kreuzung“ verbessert die Sichtbeziehungen. Abbiegende Standartbusse (12 m) haben vor Benutzung des kritischen Begegnungsbereiches innerhalb der Kreuzung Sichtkontakt. Dies stellt eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation dar.

Eine Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde und Polizei sollte im Vorfeld eingeholt werden. Alternativ ist nur die Variante Lichtsignalanlage (LSA) möglich.

Auf Grund des sehr geringen Verkehrsstromes aus der Promenade in die Leipziger Straße können bei Verzicht auf eine Lichtsignalanlage aus unserer Sicht die Parkstände an der Promenade weiterhin genutzt werden.

Durch den Verzicht auf die Gehweganlage im Bereich des bestehenden Parkplatzes Klingensplatz schlagen wir eine zweite gesicherte Führung der Fußgänger zur Querung der Leipziger Straße außerhalb des Kreuzungsbereiches über einen Fahrbahnteiler vor. Die benötigten Breiten stehen zur Verfügung.

Die Querung der Promenade erfolgt vom Kreuzungsbereich abgesetzt bei voller Gehwegbreite an der Promenade von 2,50 m.

Kreisverkehrsplatz KVP:

Maßgebend für die Anordnung des KVP ist die Fahrbeziehung des Rechtsabbiegers von der Leipziger Straße in die Promenade. Die Einfahrt in den KVP von der Promenade muss dabei das größtmögliche Fahrzeug (hier Sattelzug oder Gelenkbus) berücksichtigen. Die Promenadenstraße wird im Einmündungsbereich soweit auf geweitet, dass der einfahrende Verkehr in den KVP außerhalb der Schlepplinie des ausfahrenden Verkehrs in Promenade liegt. Die Anlage eines Minikreisverkehrsplatzes (Außendurchmesser KVP max. 22,0m) erfüllt diese Bedingungen nicht.

Bei dem vorliegenden KVP wird die Eckausrundung Leipziger Straße – Promenade für große Fahrzeuge nach dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ befahrbar gepflastert. Der Fahrbahnteiler in der Promenade wird ebenfalls überfahrbar ausgebildet.

Für eine sichere Führung der Fußgänger wird in den beiden Zufahrten der Leipziger Straße je ein Fahrbahnteiler mit Querungsmöglichkeit vorgesehen. Hierdurch muss ein Parkstand auf dem Parkplatz Klingensplatz in einen Motorrad Stellplatz umgewandelt werden. Bei Verzicht auf den Fahrbahnteiler in der östlichen Zufahrt oder Entfall des Gehweges am fertig gestellten Parkplatz Klingensplatz analog Variante „Kreuzung“ können alle Parkstände erhalten bleiben.

Eine separate Anbindung der Schlossgasse ist bei der Variante „KVP“ möglich.

Die Vor- und Nachteile der beiden Varianten werden in der folgenden Tabelle beschrieben:

Bewertung im Vergleich der Varianten	
günstig	+
mittel	o
Ungünstig	-

Kriterium	Kreuzung	KVP
Rechtsabbieger von Leipziger Straße	Die Befahrung der Kreuzung ist ohne LSA unter zulässigen Einschränkungen nach StVO möglich. o	Die Befahrung ist über befestigte Flächen außerhalb der Fahrbahn nach dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ ohne weitere Einschränkungen möglich. +
Linksabbieger von der Promenade	Die Befahrung der Kreuzung ist ohne LSA unter zulässigen Einschränkungen nach StVO möglich. o	Das Linksabbiegen ist ohne Einschränkungen über den KVP möglich. +
Umbau bisheriger Ausbaubereich Promenade	keine Änderung am Bestand +	Rückbau Bord und Rinne im Aufweitungsbereich und Verbreiterung Fahrbahn -
Mischverkehrsfläche Promenade	Direkte Anbindung an Leipziger Straße. Bei Freigabe der Leipziger Straße im Gegenverkehr bis Fischgasse sind die Rechtsabbieger aus der Promenade zu beachten. o	Anbindung an KVP ohne Einschränkungen. +
Leipziger Straße vom Markt kommend	Befahrung mit Gegenverkehr bis Fischgasse ohne Einschränkungen und Anlage von Parkständen in Senkrechtaufstellung möglich. +	Befahrung mit Gegenverkehr bis Fischgasse ohne Einschränkungen und Anlage von Parkständen in Senkrechtaufstellung möglich. +
Leipziger Straße von Töpferdamm kommend	Verschwenkung der Fahrbahn über mind. 45m notwendig. Anordnung von Parkständen ungünstig bzw. nicht möglich. -	Verschwenkung der Fahrbahn über 25m notwendig. Anordnung von Parkständen möglich. +
Fußgänger Leipziger Straße	Querungen im Kreuzungsbereich möglich, Weitere gesicherte Querung über Fahrbahnteiler außerhalb des Kreuzungsbereiches wird angeraten. o	gesicherte Führung über die Leipziger Straße mittels Fahrbahnteiler +
Gehweg am Parkplatz Klingensplatz	kein durchgängiger Gehweg -	Gehweg kann weiter geführt werden unter Entfall eines Parkstandes +
Parkplatz Klingensplatz	keine Entfall von Parkständen +	Änderung eines Parkstandes in Motorradparkstand -
Bäume Parkplatz Klingensplatz	Entfall 2 Bäume Neupflanzung 2 Bäume nicht im	Entfall 2 Bäume Neupflanzung 2 Bäume im

	Raster des Bestandes möglich o	Raster des Bestandes möglich +
Flächeninanspruchnahme	3.310 m ² +	3.910 m ² -
Kosten	Fahrbahn Asphalt: 1.080 m ² x 150 €/m ² = 162.000 € Fahrbahn Pflaster: 40 m ² x 170 €/m ² = 6.800 € Gehwege Pflaster: 700 m ² x 80 €/m ² = 56.000 € Grünanlagen: 670 m ² x 30 €/m ² = 20.100 € Gesamt: 244.900 € +	Fahrbahn Asphalt: 1.265 m ² x 150 €/m ² = 189.750 € Fahrbahn Pflaster: 510 m ² x 170 €/m ² = 86.700 € Gehwege Pflaster: 650 m ² x 80 €/m ² = 52.000 € Grünanlagen: 900 m ² x 30 €/m ² = 27.000 € Gesamt: 355.450 € -
Zusammenfassung	5 + 5 o 2 -	8 + 0 o 4 -

Zusammenfassung:

Verkehrlich sind beide Varianten gleich einzustufen. In der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Bewertung liegen die Vorteile klar bei der Variante KVP. Hier ist das gleichzeitige Befahren des Knotenpunktes ohne Einschränkungen möglich. Die Fußgängerbeziehungen sind umfassend gewährleistet.

Der KVP benötigt jedoch den größeren Flächenbedarf in Richtung Klingenplatz. Der vorhandene unbefestigte Parkplatzbereich wird eingeschränkt. Die Einschleifung in den Bestand in der Leipziger Straße in Richtung Töpferdamm erfolgt bereits nach ca. 25m gegenüber der Variante Kreuzung mit ca. 45m. Die höheren Kosten sind durch den größeren Flächenbedarf und Mehrkosten der Aufpflasterungen begründet. Die Kosten KVP können reduziert werden, wenn in der Leipziger Straße die Umbaumaßnahme nach der Rückverziehung auf den Bestand endet.

Verkehrsplanerisch ist der Variante „KVP“ der Vorzug gegenüber der Variante „Kreuzung“ zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Battenberg & Koch GbR
 W. und S. Battenberg, T. Brechtel
 Planungs- und Bauleitungsbüro

Anlage:

- Anlage 1 Auszug aus der StVO
- 2 Lagepläne

Anlage 1:
Zeichen 294 (Haltlinie)

Eine Haltlinie ist nach Rn. 4 VwV-StVO zum Z. 206 dort anzubringen, wo der andere Verkehr übersehen werden kann (Sichtlinie), d. h. vor den Schnittkanten der einmündenden Straßen. Da aber zum Vorfahrtbereich auch der zur Weiterfahrt bestimmte Fahrbahnteil gehört, den der bevorrechtigte Verkehr zum Einbiegen benötigt (KG VerkMitt 1984 Nr. 48), ist die Haltlinie oft zurückgesetzt, um abbiegendem Verkehr infolge unzureichender Radien für Schleppkurven das Einfahren zu ermöglichen. Weiterhin dienen solche Haltlinien der Absicherung von Radverkehrsanlagen, unmittelbar vor der Kreuzung befindlichen Grundstücksausfahrten oder der Fußgängerquerung, wenn durch das Warten unmittelbar vor der Kreuzung infolge starken Verkehrs die Straße versperrt würde. Nicht verbindlich ist das Zusatzzeichen 1012-35 „bei Rotlicht hier halten“; es kann aber auf ein Halt- oder Wartegebot hinweisen (OLG Hamm VRS 49, 220).

Ist die Haltlinie mit einer LZA, einem Stoppschild (Z. 206) oder einer Fußgängerfurt kombiniert, ist auch dann am Z. 294 anzuhalten, wenn die LZA außer Betrieb ist. Eine rechtliche Differenzierung als „Haltlinie einer Ampel“, als „Haltlinie zum Z. 206“ oder als „Haltlinie einer Fußgängerfurt“ erfolgt weder nach der verkehrsbehördlichen Anordnung noch nach der Erläuterung zum Z. 294. Entscheidend ist, dass sich Z. 294 in enger räumlicher Beziehung zur Signalanlage oder dem Z. 206 befindet und jeweils ein Wartegebot entfaltet. Z. 206 hat eine doppelte Bedeutung, und zwar sich über die Vorfahrtverhältnisse zu vergewissern und die Vorfahrt zu gewähren. **Bei einer davor befindlichen Haltlinie ist das Wartegebot (Vergewisserung über die Vorfahrtverhältnisse) dort zu beachten. Nach dem Halt darf weitergefahren werden, wobei nunmehr die Vorfahrt zu beachten ist, und zwar nicht erst an der faktischen Sichtlinie, sondern wegen einbiegender Fahrzeuge bereits vorher** (KG VerkMitt 1984 Nr. 48). Ein Zusammenhang mit der Vorfahrtregelung fehlt nur dann, wenn sich die Haltlinie in einer so großen Entfernung zur Einmündung befindet (etwa 30 m), dass sie räumlich nicht mehr dem Z. 206 zuzuordnen ist. In solchen Fällen ist die Haltlinie nicht mehr „ergänzend“ einem Halt- oder Wartegebot zuzuordnen und aus der Markierung der Fußgängerfurt allein folgt kein Haltgebot. Eine isolierte Haltlinie ohne Halt- und Wartegebote ist somit unbeachtlich

