

Hausmitteilung

Zweitschrift

Fachbereich III
Fachbereichsleiter
Herr Bischoff

Stellungnahme zur Variantenbetrachtung Knoten Promenade / Leipziger Straße

Sehr geehrter Herr Bischoff,

hiermit möchte ich aus Sicht der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde zu den vorgelegten Varianten der Knotenpunktausgestaltung nachfolgende Stellungnahme abgeben.

zu Variante 1:

Knotenpunkt entsprechend Planzeichnung vom 28.03.2014 (Plot vom 04.11.2014):

Der Knotenpunktentwurf beruht im Wesentlichen auf einer Spurverlagerung der Leipziger Straße – östlicher Straßenast – in Richtung Parkplatz Klingenberg (ausgebauter Teil). Diese Fahrbahnverlagerung wurde durch Entfall des südlichen Fußweges über eine Länge von ca. 28 m ermöglicht. Als Zwangspunkt wurde der neugebaute Parkplatz zu Grunde gelegt.

a.) Verkehrsplanerische Bewertung:

Entsprechend des derzeitigen Bearbeitungsstandes des Teilverkehrsplanes Altstadt i. V. m. der Überarbeitung des funktionalen Straßennetzes der Stadt Weißenfels gemäß RIN (Ausgabe 2008) ist für die betroffenen Straßenäste eine Verbindungsfunktionsstufe VI mit einer Kategoriengruppe der Verkehrswege HS (angebaute Hauptverkehrsstraße) festzustellen. Bei den betroffenen Straßenästen der Kreuzung handelt es sich im funktionalen Straßennetz der Stadt Weißenfels um innergemeindliche Hauptverkehrsstraßen (HS IV). [In Ableitung auf die RAS-N (Ausgabe 1988) → C IV – Hauptsammelstraße.]

Für die Wahl der Fahrweisen der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge sind, unter Berücksichtigung der Einstufung der Straßen im Straßennetz der Stadt Weißenfels gem. aktuellem Stand der Verkehrsplanung, die Fahrweisen von Ein- und Abbiegern Lz1 / Bus 0 anzusetzen. Die Festlegung der Wahl der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge (Bus 12 m) ist in den Erläuterungen sowie der Planunterlage leider nicht dargestellt bzw. nachvollziehbar begründet. Verkehrsrechtliche i. V. m. widmungsrechtlichen Beschränkungen, dass bestimmte Fahrzeug die Leipziger Straße stadteinwärts nicht nutzen können, bestehen nicht. Somit kann nicht ausgeschlossen werden, dass bestimmte Verkehrsarten (z. B. Lastzug etc.) diese Fahrbeziehung nutzen.

Prognostisch ist eine gegenläufige Öffnung der Leipziger Straße, zumindest bis zur Einmündung Fischgasse, zur Anbindung einer Parkierungsanlage angedacht.

Bei einer Lösung in Form einer Kreuzung wird eingeschätzt, dass (auch ohne vorliegende Leistungsfähigkeitsberechnung), die Leistungsfähigkeit nach den Vorgaben des HBS gegeben sein wird.

b.) Bewertung fließender und ruhender Verkehr:

Bei der Bewertung der Schleppkurven (Ansatz des Planungsbüros – Reisebus 12 m – Fahrweise 1) ist zu verzeichnen, dass eine Überschneidung der Schleppkurve aus Richtung Promenade / aus Richtung Leipziger Straße (östlicher Straßenast) vorliegt. Ergänzend ist festzustellen, dass in der Planunterlage die Schleppkurvenbeziehung aus Richtung Promenade den Gehweg im Bereich Klingenplatz mitbenutzt.

Unter Berücksichtigung der angesetzten Schleppkurven (Reisebus 12 m) ist bei der Überprüfung der Haltesichtweiten festzustellen, dass die notwendigen Schenkellängen (nach RAST 06 Pkt. 6.3.9.3) bei $v_{zul} = 30$ km/h vom 30 m nicht vorhanden sind. Die in der Planunterlage grün gekennzeichnete Sichtachse gewährleistet lediglich eine Schenkellänge von ca. 18 m der Haltesichtweite. Somit ist festzustellen, dass die nachzuweisende Haltesicht gem. RAST 06 Pkt. 6.3.9.3 bei Ansatz eines Reisebusses von $l = 12$ m nicht gegeben ist.

Entsprechend des Erläuterungsberichtes vom 31.03.2014 wird zur Lage der Haltelinien (unter Bezugnahme auf Zeichen 206) ausgeführt, dass diese in der Sichtachse anzuordnen sind. Dies ist in der Planunterlage nicht eindeutig, da anstatt Zeichen 206 das Zeichen 205 in der Unterlage dargestellt wurde und somit im Widerspruch zu Zeichen 294 steht. Ergänzend sind mehrere Haltelinien in der Planunterlage gekennzeichnet. Einerseits wurden die Haltelinien auf die dargestellte Sichtachse gelegt. Ergänzend wurde die Haltelinie in der Promenade zurückgesetzt. Der Variante der Rückversetzung der Haltelinie im Bereich der Promenade kann aus Sicht der örtlichen Straßenverkehrsbehörde nicht zugestimmt werden. Dies begründet sich u. a. in der Vorfahrtsregelung, da der zufließende Verkehr aus Richtung Promenade vorfahrtberechtigt ist gegenüber dem zufließenden Verkehr Leipziger Straße östlicher Straßenast.

Auch bei einer Anlage der Haltelinien (Zeichen 294) in der Sichtachse sind Überschneidungen der Schleppkurven (Bus $l = 12$ m) zu verzeichnen, welche zu einer Verkehrsgefährdung führen können und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs negativ beeinflussen. Diese Überschneidungen der dargestellten Schleppkurve bewegen sich im Maße einer geringfügigen Benutzung der Gegenfahrbahn. Entsprechend des Ausgangszustandes mit Verkehrsfreigabe au 08/2013 war eine komplette Mitbenutzung der Gegenfahrbahn des Ansatzes Schleppkurve festzustellen.

Separate Radverkehrsanlagen oder eine Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sind nicht vorgesehen. Der Radverkehr kann nach den Vorgaben der StVO mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

In der Variante einer Ausgestaltung in Kreuzungsform ist nach der vorliegenden Planungsunterlage eine Gewährleistung des Anlieferverkehrs für die angrenzenden Ge-

werbegrundstücke Leipziger Straße 26 / 28 nicht mehr gegeben. Auch ein Halten für Laufkundschaften der Bäckerei ist somit nicht mehr möglich. Für den unmittelbaren Verschwenkungsbereich i. V. m. der Lage der Querungshilfe in Form einer Mittelinsel müsste ein beidseitiges absolutes Halteverbot zur Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs ausgesprochen werden. Weiterführend ist der Planunterlage nicht entnehmbar, wie die Grundstückszufahrt zu dem angrenzenden Privatparkplatz organisiert bzw. erfolgen soll.

Massive Einschränkungen auf den ruhenden Verkehr im Bereich des unbefestigten Parkplatzes Klingenplatz sind nur dahingehend zu erkennen, dass die bisherige Zu- und Ausfahrt nicht mehr direkt über die Schlossgasse / Promenade führt. Eine zukünftige Nutzung als unbefestigter Parkplatz auf Dauer wird nicht bewertet.

Die im weiteren Verlauf des südlichen Straßenastes der Leipziger Straße dargestellte / angedeutete gegenläufige Verkehrsführung aus / in Richtung Markt kann den Erfordernissen einer gegenläufigen Anbindung der Fischgasse mit einer Fahrstreifenbreite von je 3,25 m genüge tun. Die Anordnung eines einseitigen Parkens in Senkrechtnordnung wird aus verkehrlicher Sicht kritisch angesehen, da im weiteren Verlauf i. V. m. den angrenzenden Bebauungen dies als nur eingeschränkt umsetzbar erscheint. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Anordnung des Parkens mit einer beidseitigen Längsaufstellung sicherlich vorteilhafter. Für diesen Übergangsbereich sind entsprechende Vorbetrachtungen für die Anbindung an die Kreuzung (ggf. auch als vorübergehende bauliche Anpassung bzw. Anbindung an den Istzustand) zu definieren.

c.) Bewertung Fußgängerverkehr

Aufgrund des angrenzend vorhandenen Pflegeheimes bzw. Seniorenwohnanlage ist mit einem erhöhten Bedarf älterer bzw. gehbeeinträchtigter Verkehrsteilnehmer (z. B. Rollatorfahrer) zu rechnen. Eine barrierefreie Gestaltung der Fußgängerverkehrsanlagen ist sicherzustellen.

Die gewählte Geometrie i. V. m. der Lage und dem Verlauf der geplanten Fußgängerverkehrsanlagen erfordern flankierende Maßnahmen, um eine sichere Führung des Fußgängerquerverkehres zu gewährleisten. Im direkten Kreuzungsbereich muss für eine gesicherte Fußgängerquerung z. B. eine Polleranlage mit Kette o. ä. eingebracht werden. Durch den erhöhten Querungsbedarf für gehandikapter Menschen bestehen sicherlich Forderungen auf Querungshilfen (Mittelinseln) für Fußgänger. Diese sind bei der gewählten Knotenpunktform i. V. m. den vorhandenen Randbedingungen nicht an allen Straßenästen realisierbar.

Durch die Verlagerung der Fahrbahn in südliche Richtung entfällt die Gehbahn auf einer Länge von ca. 28 m im Bereich des Parkplatzes. Durch diesen Entfall ist ein erhöhter Querungsbedarf des Fußgängerverkehres nicht auszuschließen. Erhöhte Umwege für Fußgängerverkehr sind die Folge. Insbesondere eine kurze und direkte fußläufige Anbindung in Richtung Schlossgasse ist bei dieser Variante nicht möglich.

d.) verkehrsrechtliche Bewertung:

Im Grundsatz erscheint es als möglich, für diese bauliche Variante eine den gesetzlichen Gegebenheiten entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung unter Berücksichtigung der v. g. Aussagen sowie mit zahlreichen Beschränkungen (Halteverbot,

Gehwegwechsel etc.) zu erlassen. Dies setzt aber ein erfolgreiches Anhörungsverfahren nach VwV zu § 45 StVO voraus. Im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Bearbeitung zur Markierung und Beschilderung ist die vorliegende Planunterlage jedoch nicht geeignet. Zum ersten müsse eine erweiterte Darstellung des vorhandenen baulichen sowie verkehrlichen Bestandes in der Planunterlage enthalten sein. Des Weiteren sind in der jetzigen Darstellung verkehrsrechtliche Widersprüche enthalten (Zeichen 294 i. V. m. Zeichen 205).

Zur Abwicklung der Verkehrsart der zu Rad fahrenden sind keine Aussagen in der Planunterlage entnehmbar. Aussagen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr nach den Regelungen des Neuerlasses der Straßenverkehrsordnung vom 06.03.2013 (Inkrafttreten 01.04.2013) sind für den westlichen Straßenast der Leipziger Straße nach der vorliegenden Planunterlage nicht möglich. Dies begründet sich in einer nicht gesicherten Querung des direkten Knotenbereiches aus Richtung des östlichen Straßenastes der Leipziger Straße. Die Öffnung der Einbahnstraße des verkehrsberuhigten Bereiches der westlichen Promenade ist zu berücksichtigen, welches bereits Bestand der verkehrsrechtlichen Entscheidungslage ist.

zu Variante 2:

Kleiner Kreisverkehrsplatz entsprechend Planzeichnung vom 28.03.2014 (Plot vom 04.11.2014):

a.) Verkehrsplanerische Bewertung:

Hinsichtlich der funktionalen Zuordnung der betroffenen Straßenäste wurde dies bereits zur Variante 1 ausgeführt.

Für die Wahl der Fahrweisen der maßgebenden Bemessungsfahrzeuge sind, unter Berücksichtigung der Einstufung der Straßen im Straßennetz der Stadt Weißenfels gem. aktuellem Stand der Verkehrsplanung, die Fahrweisen von Ein- und Abbiegern Lz1 / Bus 0 anzusetzen. Die Festlegung der Wahl des maßgebende Bemessungsfahrzeuges (Gelenkbus) ist in den Erläuterungen sowie der Planunterlage leider nicht eindeutig dargestellt. Die Darstellung der Schleppkurve, wie bereits in den Erläuterungen erwähnt, für den Lz1 hätte in der Planunterlage erfolgen müssen. Verkehrsrechtliche i. V. m. widmungsrechtlichen Beschränkungen, dass bestimmte Fahrzeug die Leipziger Straße stadteinwärts nicht nutzen können, bestehen nicht. Somit kann nicht ausgeschlossen werden, dass bestimmte Verkehrsarten (z. B. Lastzug etc.) diese Fahrbeziehung nutzen.

Prognostisch ist eine gegenläufige Öffnung der Leipziger Straße, zumindest bis zur Einmündung Fischgasse, zur Anbindung einer Parkieranlage angedacht.

Bei einer Lösung in Form eines Kleinen Kreisverkehrs wird eingeschätzt, dass (auch ohne vorliegende Leistungsfähigkeitsberechnung), die Leistungsfähigkeit nach den Vorgaben des HBS gegeben sein wird.

b.) Bewertung fließender und ruhender Verkehr:

Bei der Bewertung der Schleppkurven (Ansatz den Planungsbüros – Gelenkbus) wird seitens der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde eingeschätzt, dass diese mit den überfahrbar gestalteten Flächen im Bereich Promenade / Leipziger Straße östlicher Straßenast erreicht werden können. Es sind aber noch Betrachtungen und Bewertungen für die Beziehung Lz1 / Bus0 zu führen. Dies gilt insbesondere für den als kritisch eingeschätzten Bereich des östlichen Straßenastes der Leipziger Straße in und aus Richtung Promenade.

Nach Prüfung der Variante „Kreisverkehrsplatz“ (KVP) ist festzustellen, dass dieser im Wesentlichen den Vorgaben der RAST 06 Pkt. 6.3.5.1 sowie dem Merkblatt zur Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen entspricht. Der Durchmesser des KVP von 30,00 m entspricht den Toleranzen zwischen 30,00 m und 35,00 m eines kleinen KVP nach RAST 06. Im städtischen Vergleich beträgt der Durchmesser des KVP Niemöllerplatz 35,00 m, des KVP Schwedenstein ca. 30,00 m und des KVP Käthe-Kollwitz-Straße ca. 34,00 m. Die Wahl der Anlage des Kreisdurchmessers von 30,00 m ist aus verkehrlicher Sicht den Erfordernissen einer städtebaulichen Integration dieser Verkehrsanlage angemessen und vertretbar. Nach 6.3.5.10 RAST 06 sichern Kreisverkehre in diesen Regelmaßen eine gute Befahrbarkeit für Standardlinienbusse. Eine Verkleinerung des Kreisdurchmessers oder sogar die Anlage eines Mikrokreisverkehrs wird aus verkehrlicher Sicht nicht befürwortet, da dadurch eine Verschlechterung der Befahrbarkeit für den ÖPNV absehbar ist.

Eine direkte Anbindung des unbefestigten (derzeitigen Parkplatz) Platzes an den Kreisverkehr wird aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen, da sich diese außerhalb der Achse Promenade – Schlossgasse befinden würde und einer eventuellen Platzgestaltung entgegenstehen würde.

Probleme mit den Sichtbeziehungen für den fließenden Verkehr sind, aufgrund der entsprechenden Vorfahrtsregelung für Kreisverkehre, durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde nicht erkennbar. Lediglich im Bereich der Fußgängerquerung am dargestellten Fußgängerüberweg / Senkrechtparkplätze sind die Sichtfelder der Fußgänger auf den fließenden Verkehr nach den Vorgaben der RAST 06 für die Überquerungsstelle, aufgrund Sichtbeeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr, noch zu prüfen und nachzuweisen. Gegebenenfalls ist zur Herstellung ausreichender Sichtbeziehungen auf den Fußgängerverkehr der Entfall von ein bis zwei Stellplätzen erforderlich.

Separate Radverkehrsanlagen oder eine Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr sind nicht vorgesehen. Der Radverkehr kann nach den Vorgaben der StVO mit dem motorisierten Individualverkehr sicher auf der Fahrbahn sowie in der Kreisverkehrsanlage geführt werden.

Bei dieser Variante ist festzustellen, dass unter Nutzung dargestellter Parkflächen im Bereich Leipziger Straße 26 / 28 Lieferverkehre abgesichert werden können. Zur Bewirtschaftung dieser Flächen wird eine Kurzzeitparkregelung mittels Parkscheibe empfohlen. Der Entfall einer Stellfläche für PKW im Bereich des Parkplatzes ist aus verkehrlicher Sicht verkraftbar. Auf der ausgewiesenen Restfläche als Parkplatz für Motorräder könnten alternativ auch Fahrradständer in Form von Anlehnbügel aufgestellt werden.

Einschränkungen auf den ruhenden Verkehr im Bereich des unbefestigten Parkplatzes Klingenplatz bestehen in einer Verringerung der Stellplatzkapazitäten sowie darin, dass die bisherige Zu- und Ausfahrt nicht mehr direkt über die Schlossgasse / Promenade führt. Eine zukünftige Nutzung als unbefestigter Parkplatz auf Dauer wird nicht bewertet.

Die im weiteren Verlauf des südlichen Straßenastes der Leipziger Straße dargestellte / angedeutete gegenläufige Verkehrsführung aus / in Richtung Markt kann den Erfordernissen einer gegenläufigen Anbindung der Fischgasse mit einer Fahrstreifenbreite von je 3,25 m genüge tun. Die Anordnung eines einseitigen Parkens in Senkrechtnordnung wird aus verkehrlicher Sicht kritisch angesehen, da im weiteren Verlauf i. V. m. den angrenzenden Bebauungen dies als nur eingeschränkt umsetzbar erscheint. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Anordnung des Parkens mit einer beidseitigen Längsaufstellung sicherlich vorteilhafter. Für diesen Übergangsbereich sind entsprechende Vorbetrachtungen für die Anbindung an die Kreuzung (ggf. auch als vorübergehende bauliche Anpassung bzw. Anbindung an den Istzustand) zu definieren.

c.) Bewertung Fußgängerverkehr

Aufgrund des angrenzend vorhandenen Pflegeheimes bzw. Seniorenwohnanlage ist mit einem erhöhten Bedarf älterer bzw. gehbeeinträchtigter Verkehrsteilnehmer (z. B. Rollatorfahrer) zu rechnen. Eine barrierefreie Gestaltung der Fußgängerverkehrsanlagen und der Querungsanlagen (Einbau von Bodenindikatoren) ist sicherzustellen.

Die gewählte Geometrie i. V. m. der Lage und dem Verlauf der geplanten Fußgängerverkehrsanlagen gewährleistet eine sichere Fußgängerführung über kurze Strecken in alle Richtungen. Positiv zu werten ist, dass Mittelinseln im Verlauf der Achse der Leipziger Straße für eine sichere Überquerung durch Fußgänger integriert worden sind. Aus verkehrlicher Sicht bestehen derzeit keine Einwendungen zur Anlage eines Fußgängerüberweges (FGÜ) zur Querung der Promenade. Über die Anlage eines FGÜ ist abschließend im Anhörungsverfahren gem. VwV zu § 45 StVO zu befinden.

Entsprechend der Ausführungen der R-FGÜ sollten flankierte Maßnahmen für eine gebündelte Führung des Fußgängerverkehrs in der weiteren Planung (hier: Aufstellung einer Polleranlage) berücksichtigt werden.

Die in der Erläuterung aufgeführte Möglichkeit durch Entfall der Mittelinsel oder des Gehweges im östlichen Straßenast der Leipziger Straße nur zum Erhalt einer PKW-Stellfläche auf Kosten der Verkehrssicherheit des Fußgängerverkehrs wird durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

d.) verkehrsrechtliche Bewertung:

Bei Vorbetrachtung der Variante Kreisverkehr wird durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde eingeschätzt, dass eine den gesetzlichen Gegebenheiten entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung unter Berücksichtigung der v. g. Ausführungen nach Anhörung gem. VwV zu § 45 StVO erlassen werden kann. Lediglich für den

Bereich der überfahrbar gestalteten Kurvenaufweitung sind noch geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen zu suchen und abzu prüfen. Dies ist notwendig, um ein direktes Abbiegen aus Richtung östlicher Straßenast in Richtung Promenade in einer Art eines zweiseitigen Befahrens zu vermeiden. Mit Einwendungen für die Anlage des dargestellten FGÜ im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach VwV zu § 45 StVO ist zu rechnen, da entsprechende Verkehrsdaten nicht vorliegen. Einer Anordnung eines FGÜ für eine gesicherte Führung des Fußgängerverkehrs wird seitens der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde dennoch befürwortet. Die in der Planunterlage dargestellte Breite des FGÜ von 2,50 m muss nach den Vorgaben der RMS auf das Mindestmaß von $\geq 3,00$ m verbreitert werden.

Im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Bearbeitung zur Markierung und Beschilderung ist die vorliegende Planunterlage jedoch noch nicht geeignet. Zum ersten müsste eine erweiterte Darstellung des vorhandenen baulichen sowie verkehrlichen Bestandes in der Planunterlage enthalten sein.

Zur Abwicklung der Verkehrsart der zu Rad fahrenden sind keine Aussagen in der Planunterlage enthalten. Aussagen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr nach den Regelungen des Neuerlasses der Straßenverkehrsordnung vom 06.03.2013 (Inkrafttreten 01.04.2013) sind für den westlichen Straßenast der Leipziger Straße nach der vorliegenden Planunterlage möglich. Auch bei einer Anbindung des Kreisverkehrs provisorisch an die Leipziger Straße kann eine gesicherte Querung des Radverkehrs im direkten Knotenbereich aus Richtung des östlichen Straßenastes der Leipziger Straße organisiert werden. Im Rahmen der Bearbeitung der verkehrsrechtlichen Belange des Kreisverkehrs ist zwingend eine Neubetrachtung und Neuregelung des ruhenden Verkehrs im Verlauf der Leipziger Straße zwischen Kreisverkehr und Markt erforderlich, um eine Befahrbarkeit für den Radverkehr in Richtung Markt zu ermöglichen. Die Neuordnung der Parkregelung könnte eventuell in einer beidseitigen Längsaufstellung erfolgen. Dies ist verkehrsrechtlich noch zu prüfen.

Die Öffnung der Einbahnstraße des verkehrsberuhigten Bereiches der westlichen Promenade ist zu berücksichtigen, welches bereits Bestand der verkehrsrechtlichen Entscheidungslage ist.

zu Variante 3:

Aufstellung einer ortsfesten Lichtsignalanlage:

a.) Verkehrsplanerische Bewertung:

Zu den Straßeneinstufungen wurde bereits in der Varianten 1 hinreichend ausgeführt. Bei der Variante des ortsfesten Einbaus einer Lichtsignalanlage wurde davon ausgegangen, dass dies ohne bauliche Veränderungen der Knotenpunktgeometrie erfolgen soll.

Die Lichtsignalanlage (LSA) ist gegenwärtig (ohne bauliche Maßnahmen am Knotenpunkt) zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufes für sämtliche Verkehrsarten, aufgrund baulicher Einschränkungen des Kreuzungsbereiches, zwingend geboten. Aus Leistungsfähigkeitsgründen ist aber eine Anlage einer Lichtsignalanlage nicht erforderlich.

Für eine prognostische Einbindung des westlichen Straßenastes der Leipziger Straße wäre eine Erweiterung der Lichtsignalanlage zwingend erforderlich. Auch eine signaltechnische Einbindung des verkehrsberuhigten Bereiches der Promenade wäre zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich notwendig.

b.) Bewertung fließender und ruhender Verkehr:

Grundlegende Änderungen für den fließenden und ruhenden Verkehr würden sich gegenüber der jetzigen Situation (mobile LSA) nicht ergeben. Durch eine ortsfeste LSA könnte aber der Verkehrsfluss, durch Implementation verschiedener Signalzeitprogramme (Tag-, Nacht-, Berufsverkehr o. ä. regelmäßig auftretende Verkehrsschwankungen) mit entsprechender Verkehrsabhängigkeit, optimaler gestaltet werden. Ob eine kostenintensive Bevorrechtigung über separate Anforderung für den ÖPNV der PVG mbH in die LSA integriert werden soll, ist separat zu entscheiden.

Bei einer Integration einer gegenläufigen Verkehrsführung des westlichen Straßenastes der Leipziger Straße müssten erneute umfangreiche Anpassungen an der Lichtsignalanlage erfolgen. Ob dies ohne bauliche Eingriffe in die Knotenpunktgeometrie möglich ist, wird durch die Örtliche Straßenverkehrsbehörde angezweifelt.

c.) Bewertung Fußgängerkehr

Aufgrund des angrenzend vorhandenen Pflegeheimes bzw. Seniorenwohnanlage ist mit einem erhöhten Bedarf älterer bzw. gehbeeinträchtigter Verkehrsteilnehmer (z. B. Rollatorfahrer) zu rechnen. Eine barrierefreie Gestaltung der Lichtsignalanlage i. V. m. den Fußgängerkehrsanlagen und der Querungsanlagen (Einbau von Bodenindikatoren) ist erforderlich. Dies betrifft auch die Einbindung von akustischen sowie vibratorischen Signalen für Sehbehinderte in die LSA.

Bei der Bemessung des Signalzeitenplanes wird eine Erhebung des fließenden Verkehrs einschl. Fußgängerkehr empfohlen, um eine optimale Ausgestaltung erreichen zu können. Die Erstellung der Planunterlagen hat nach den Vorgaben der RiLSA zu erfolgen. Bei der Bemessung der Freigabe und Räumzeiten der Fußgängerquerungen solle eine Geschwindigkeit von 1,0 m/s angesetzt werden, um die Bedarf älterer Mitbürger bei einer sicheren Querung zu berücksichtigen.

d.) verkehrsrechtliche Bewertung:

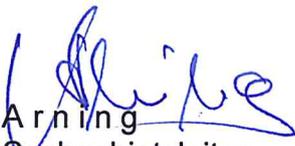
Zur Einleitung eines Anhörungsverfahrens sind die notwendigen verkehrstechnischen Unterlagen für eine ortsfeste LSA zwingend erforderlich. Ob eine Öffnung der Einbahnstraße (westlicher Straßenast der Leipziger Straße) möglich ist, kann erst mit Vorlage der verkehrstechnischen Unterlagen zur LSA bewertet werden.

Für eine optimale Signalzeitgestaltung ist eine Verkehrserhebung erforderlich.

Fazit:

Bei einer Gegenüberstellung der einzelnen Varianten wird seitens der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde die Ausgestaltung des Knotens Promenade / Leipziger Straße als Kreisverkehr favorisiert. Auch wenn ein möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten als beste Lösung für einen Kreisverkehr nicht erreicht werden kann, stellt diese Variante die optimalste Lösung aus verkehrlicher Sicht dar. Mit der Anlage eines kleinen Kreisverkehrsplatzes ($d = 30 \text{ m}$) werden die Belange der Verkehrssicherheit hinreichend erfüllt. Auch für zukünftige Änderungen (Leipziger Straße in Richtung Markt) bietet diese Variante eine Vielfalt an Entwicklungsmöglichkeiten für die Verkehrsraumgestaltung in Richtung Markt. Städtebauliche Möglichkeiten bieten sich insbesondere in der Gestaltung der Kreisinsel als östliches Eingangstor der Weißenfelser Altstadt. Der Nachteil, dass ein Kreisverkehr gegenüber einer Kreuzungsanlage oder einem Knoten mit Lichtsignalanlage, einen erhöhten Platzbedarf hat, kann durch die überwiegenden verkehrlichen Vorteile eines Kreisverkehrs an dieser Stelle aufgewogen werden. Weiterhin werden Chancen der Förderung alternativer Verkehrsarten, insbesondere die Erleichterung der Befahrbarkeit für den Radverkehr, eröffnet.

Mit freundlichen Grüßen


Arning
Sachgebietsleiter