

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 2128/21

Titel der Drucksache

Antrag des stellv. Ortsteilbürgermeisters Schmira zur DS 1451/21 - Antrag des Oberbürgermeisters zur DS 1564/20 - Bebauungsplan SCH741 "Schmira Nord" - Aufstellungsbeschluss, Billigung des Vorentwurfs und frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

Öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben? Ja.

Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? Ja.

Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor? Ja.

Stellungnahme

Änderung Anlage 3 – Begründung, Seite 16, Abs. 1, Satz 2

2.3 Verkehrliche Erschließung

Die HAUPTerschließung von der Eisenacher Straße erfolgt über den auszubauenden Knotenpunkt Eisenacher Straße/Am Knotenberg/Nordweg mittels Kreisverkehr bzw. vollausgebautem LSA-Knoten.

Mit der Erarbeitung des Vorentwurfes wurde ein verkehrsplanerisches Gutachten erstellt, welches grundsätzliche Aussagen über den zu erwartenden Verkehrsfluss und eine daraus abzuleitende Gestaltung des Knotenpunktes Eisenacher Straße/Am Knotenberg/Nordweg beinhaltet.

Auf der Grundlage einer Modellierung der zu erwartenden Verkehrsströme durch die Entwicklungsgebiete Schmira Nord und Am Knotenberg wurde eine Verkehrsflusssimulation mit Aussagen zur Leistungsfähigkeit für verschiedene Knotenpunktvarianten durchgeführt.

Im Ergebnis kommt der Gutachter zu der Einschätzung, dass mit einem unsignalierten Knoten gute Verkehrsqualitäten nachgewiesen werden können. Auf Grund einer verstärkten Nutzung der Bushaltestelle und dem damit verbundenen Querungsbedarf sollte der Knoten mit einer baulichen Querungshilfe ausgestattet werden. Die mögliche Errichtung einer Lichtsignalanlage (signaltechnisch gesicherte Querung) könnte als Fußgänger Lichtsignalanlage, analog zur Situation im Ortskern von Schmira ausgestaltet werden. Eine vollständige Signalisierung ist nicht erforderlich und würde neben erhöhten betrieblichen Aufwendungen auch zu einem verschlechterten Verkehrsfluss führen.

Auf Grund der konkreten örtlichen Situation wurde die Ausbildung des Knotenpunktes als Kreisverkehrausgeschlossen.

Neben der notwendigen Flächenverfügbarkeit für einen Kreisverkehr (Mindestradius Kreisfahrbahn wegen des Schwerverkehrs- und Busanteils mind. 30m) beschreibt das aktuell

gültige Regelwerk, eine Reihe wesentlicher Einsatzkriterien, die am betroffenen Knotenpunkt gegen eine Ausbildung als Kreisverkehr sprechen. Das betrifft u.a. folgende Kriterien:

- Kreisverkehre bedürfen einer besonderer Überprüfung wenn bei sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der Straßen die gleichberechtigte Verknüpfung der Knotenarme nicht plausibel ist
- bei unruhiger Topografie zu große Schrägneigungen der Kreisfahrbahn oder zu starke Eingriffe in das Straßenrelief entstünden
- das Durchfahren des Kreisverkehrs wegen des mehrfachen Richtungswechsels und den daraus folgenden Querbeschleunigungen den Fahrkomfort (für Busse) für die Fahrgäste einschränkt,
- aus städtebaulicher Sicht problematisch sind Kreisverkehre dort, wo die besondere Hervorhebung des Platzes nicht gerechtfertigt ist
- Kreisverkehre sollen nicht gewählt werden, wenn zur Schulwegsicherung eine die signaltechnische Sicherung der Überquerungsstellen der Fahrbahn erforderlich oder gewünscht ist
- .

Weiterhin bestehen Abhängigkeiten zur Einordnung und dem erforderlichen Flächenbedarf von barrierefreien Haltestellen.

Fazit

Die Verwaltung empfiehlt daher den Änderungsantrag nicht zu folgen.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

Heide

Unterschrift Amtsleitung

09.11.2021

Datum