



Stadt Merseburg

Verkehrskonzept / Schulwegeplan Albrecht-Dürer-Schulkomplex

Abschlussbericht

SVUDresden

Titel: Verkehrskonzept / Schulwegplan
Albrecht-Dürer-Schulkomplex

Auftraggeber: Stadt Merseburg
Stadtentwicklungsamt

Auftragnehmer: SVU Dresden
Stadt-Verkehr-Umwelt
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

Stand: 06. März 2024

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Veranlassung und Zielstellung	8
2 Vorgehensweise	10
3 Bestands- und Konfliktanalyse	10
3.1 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur	10
3.2 Einzugsgebiete und Schülerzahlen	12
3.3 Verkehrsorganisation	14
3.4 Verkehrsaufkommen im Bestand	16
3.5 Verkehrssituation zu Schulbeginn	22
3.6 ÖPNV-Anbindung	23
3.7 Rad- und Fußverkehr	26
3.8 Ruhender Verkehr	31
3.9 Unfallauswertung	35
4 Zusammenfassung der Bestandssituation	37
5 Beteiligungsformate	38
5.1 Lenkungsgruppe	38
5.2 Schülerfragebogen	38
5.2.1 <i>Statistische Fragen</i>	38
5.2.2 <i>Fragen zum Schulweg</i>	40
5.2.3 <i>Rückmeldungen, Informationen und Hinweise</i>	42
6 Maßnahmenkonzeption	46
6.1 Neuordnung der Hol- und Bringverkehre	46
6.1.1 <i>Erhöhung der Kfz-Nutzungswiderstände im Schulumfeld</i>	47
6.1.2 <i>Verkehrsorganisation Albrecht-Dürer-Straße</i>	47
6.1.3 <i>Absetzzone an der B 91</i>	56
6.1.4 <i>Weitere perspektivische Handlungsoptionen</i>	59
6.1.5 <i>Zusätzliche Begleitmaßnahmen</i>	60
6.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	60
6.2.1 <i>Ausweitung der flächenhaften Verkehrsberuhigung</i>	60
6.2.2 <i>Reduzierung der Geschwindigkeiten im Zuge der B 91</i>	61
6.2.3 <i>Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr</i>	62
6.2.4 <i>Prüfung von Fahrradstraßen</i>	63
6.3 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung	66
6.3.1 <i>Straßenraumaufteilung</i>	66

6.3.2	<i>Sanierung der Fahrbahn- und Wegeoberflächen</i>	67
6.3.3	<i>Verkehrsberuhigte Gestaltung des Nebennetzes</i>	67
6.3.4	<i>Querung Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße</i>	70
6.3.5	<i>Knotenpunktgestaltung Lauchstädter Straße</i>	71
6.4	Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes	72
6.4.1	<i>Barrierefreie Gestaltung</i>	72
6.4.2	<i>Verbesserung der Querung der B 91</i>	73
6.4.3	<i>Anbindung August-Bebel-Straße / Albrecht-Dürer-Straße</i>	74
6.4.4	<i>Schaffung bedarfsgerechte Radabstellanlagen</i>	74
6.4.5	<i>Optimierung des ÖPNV-Angebotes</i>	75
6.4.6	<i>Beleuchtung und soziale Kontrolle</i>	76
7	Zusammenfassung / Fazit	77
8	Literaturverzeichnis	78

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	UNTERSUCHUNGSGEBIET	8
ABB. 2	DOMGYMNASIUM STANDORT ALBRECHT-DÜRER-STRAÙE	12
ABB. 3	ÜBERSICHT EINZUGSBEREICH DOMGYMNASIUM	12
ABB. 4	SEKUNDAR- UND GRUNDSCHULGEBÄUDE (LINKS), KITA „FLAX & KRÜMEL“ (RECHTS).....	13
ABB. 5	EINZUGSBEREICHE SEKUNDAR- UND GRUNDSCHULE	13
ABB. 6	GESCHWINDIGKEITEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	15
ABB. 7	EINBAHNSTRASSEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET.....	16
ABB. 8	KNOTENSTROMPLAN ALBRECHT-DÜRER-STR. / THIETMARSTR. 7:00-8:00 UHR.....	17
ABB. 9	QUERUNGEN FUÙ- & RADVERKEHR ALBRECHT-DÜRER-STR. / THIETMARSTR. 7:00-8:00 UHR.....	18
ABB. 10	KNOTENSTROMPLAN W.-LIEBKNECHT-STR. / R.-BLOCK-STR. / FRIESENSTR. 7:00-8:00 UHR.....	19
ABB. 11	QUERUNGEN FUÙ-& RADVERKEHR W.-LIEBKNECHT-STR. / R.-BLOCK-STR. 7:00-8:00 UHR.....	19
ABB. 12	TAGESGANGLINIE BROTUFFSTRAÙE, WERKTAG RICHTUNGSFEIN	20
ABB. 13	WOCHENGANGLINIE BROTUFFSTRAÙE, RICHTUNGSFEIN	21
ABB. 14	GESCHWINDIGKEITSVERTEILUNG DER STUNDENDURCHSCHNITTSWERTE	21
ABB. 15	VERKEHRSSITUATION ZU SCHULBEGINN IN DER ALBRECHT-DÜRER-STRAÙE	22
ABB. 16	HALTESTELLEN BZW. HALTESTELLENEINZUGSBEREICHE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	24
ABB. 17	LINIENFAHRTEN ZUM UND VOM SCHULKOMPLEX.....	25
ABB. 18	BESTANDSSITUATION HALTESTELLE ALBRECHT-DÜRER-STRAÙE.....	25

ABB. 19	ÜBERSICHT BESTEHENDE RADINFRASTRUKTUR IM UNTERSUCHUNGSGEBIET.....	26
ABB. 20	BESTEHENDE RADINFRASTRUKTUR.....	27
ABB. 21	ÜBERSICHT GESICHERTER QUERUNGSTELLEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	28
ABB. 22	UNTERFÜHRUNG B 91.....	29
ABB. 23	AUSSCHNITT SCHULWEGEPLAN GRUNDSCHULE ALBRECHT DÜRER MERSEBURG	29
ABB. 24	KNOTENPUNKT LASSALLESTR./ LAUCHSTÄDTER STR. / THIETMARSTR. / ZUFAHRT REWE	30
ABB. 25	HAUPTQUERUNGSTELLE ALBRECHT-DÜRER-STRASSE, HÖHE GRUNDSCHULE	30
ABB. 26	PARKSTÄNDE IM ÖFFENTLICHEN STRAßENRAUM IM DIREKTEN SCHULUMFELD.....	31
ABB. 27	AUSLASTUNG NACH TEILGEBIETEN, ÖFFENTLICHE PARKSTÄNDE	32
ABB. 28	AUSLASTUNG ÖFFENTLICHE PARKSTÄNDE VORMITTAGS	33
ABB. 29	AUSLASTUNG ÖFFENTLICHE PARKSTÄNDE NACHTS.....	34
ABB. 30	ZAHL DER UNFÄLLE NACH UNFALLTYPEN FÜR DEN ZEITRAUM 2020-2022	35
ABB. 31	UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN 2020 – 2022.....	36
ABB. 32	ANTEIL DER EINRICHTUNGEN AN DER ONLINE-SCHÜLERUMFRAGE	39
ABB. 33	ALTERSVERTEILUNG DER TEILNEHMENDEN AN DER ONLINE-SCHÜLERUMFRAGE.....	39
ABB. 34	HERKUNFT DER TEILNEHMENDEN AN DER ONLINE-SCHÜLERUMFRAGE.....	40
ABB. 35	ÜBERSICHT HAUPTVERKEHRSMITTEL ZUR SCHULE / KITA.....	41
ABB. 36	GRÜNDE, WIESO DIE WUNSCH-FORTBEWEGUNG DERZEIT NICHT MÖGLICH IST.....	42
ABB. 37	ÜBERSICHTSPLAN VERMERKTER HINWEISE UND PROBLEMPUNKTE.....	43
ABB. 38	VARIANTE ① DURCHFAHRTVERBOT IM BEREICH DER SCHULE.....	48
ABB. 39	BEISPIELE FÜR BUSSCHLEUSEN.....	49
ABB. 40	VARIANTE ② EINBAHNSTRASSE ALBRECHT-DÜRER-STRASSE	51
ABB. 41	VARIANTE ③ EINBAHNSTRASSEN UND DIAGONALSPERRE.....	53
ABB. 42	BEISPIELFOTOS DIAGONALSPERRE.....	55
ABB. 44	SKIZZE ABSETZZONE AN DER B 91.....	57
ABB. 45	BEISPIEL PARALLELFAHRBahn IM BEREICH EINES SCHULSTANDORTES.....	58
ABB. 46	BEISPIEL PKW-WENDEMÖGLICHKEIT IM MITTELSTREIFEN.....	58
ABB. 47	BEISPIELE FÜR DIE BESCHILDERUNG UND GESTALTUNG VON ABSETZZONEN.....	59
ABB. 48	VORFAHRTSTRASSENNETZ / ANPASSUNG FLÄCHENHAFTE VERKEHRSBERUHIGUNG	61
ABB. 49	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRRADSTRASSEN	63
ABB. 50	BEISPIELE FÜR GEHWEGVORSTRECKUNGEN.....	68
ABB. 51	BEISPIELE FÜR GEHWEGÜBERFAHRTEN BZW. PLATEAU AUF PFLASTERUNGEN	68
ABB. 52	BEISPIELE FÜR FARBLICHE EINFÄRBUNG VON KNOTENPUNKTEN BZW. QUERUNGSTELLEN.....	69
ABB. 53	BEISPIEL ZICKZACK-MARKIERUNG IM KNOTENPUNKTBEREICH.....	69

ABB. 54	STRASSENRAUMGESTALTUNGSBEISPIEL VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH („SPIELSTRASSE“)	70
ABB. 55	HERVORHEBUNG DER QUERUNGSSTELLE DURCH PROVISORISCHE BORDELEMENTE	71
ABB. 56	BAULICHE NEUGESTALTUNG DER QUERUNGSSTELLE ALS AUFPFLASTERUNG	71
ABB. 57	BEISPIELE FÜR PROVISORISCHE GESTALTUNG VON BORDABSENKUNGEN	73
ABB. 58	BEDARFSGERECHTE ABSTELLANLAGEN VOR DER KITA	74
ABB. 59	BEISPIEL ATTRAKTIVE HALTESTELLENGESTALTUNG	75
ABB. 60	BEISPIEL GESTALTUNG DURCH KINDER UND JUGENDLICHE	76

Tabellenverzeichnis

TAB. 1:	RAHMENBEDINGUNGEN VARIANTE ① DURCHFAHRTVERBOT IM BEREICH DER SCHULE	49
TAB. 2:	RAHMENBEDINGUNGEN VARIANTE ② EINBAHNSTRASSE ALBRECHT-DÜRER-STRASSE	52
TAB. 3:	RAHMENBEDINGUNGEN VARIANTE ③ EINBAHNSTRASSEN UND DIAGONALSPERRE	54
TAB. 4	BREITENANFORDERUNGEN VON FAHRRADSTRASSE	64

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
LAP	Lärmaktionsplan
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P + R	Park and Ride

Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof

Hinweis



durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

Vereinzelte sind im Maßnahmenkapitel an verschiedenen Maßnahmen / -bausteinen orange Symbole zu finden. Derart gekennzeichnete Maßnahmen wurden insbesondere durch das Mitwirken der Öffentlichkeit (Schülerfragebogen, Lenkungsgruppe, Politik, Anwohner etc.) ergänzt bzw. konkretisiert.



große
Zustimmung der
Maßnahme
durch die
Öffentlichkeit

Die Maßnahme mit diesem Symbol erhielt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung besondere Zustimmung.

1 Veranlassung und Zielstellung

Im Stadtquartier westlich des Bahnhofes der Stadt Merseburg befindet sich der Albrecht-Dürer-Schulkomplex (siehe Abb. 1). Dieser beheimatet eine Grundschule, eine Sekundarschule sowie ein Gymnasium. Darüber hinaus befindet sich im unmittelbaren Umfeld die Kindertagesstätte „Flax & Krümel“. Der Erschließungsverkehr der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen wird im Wesentlichen über das Anliegerstraßennetz des Wohnquartiers abgewickelt.

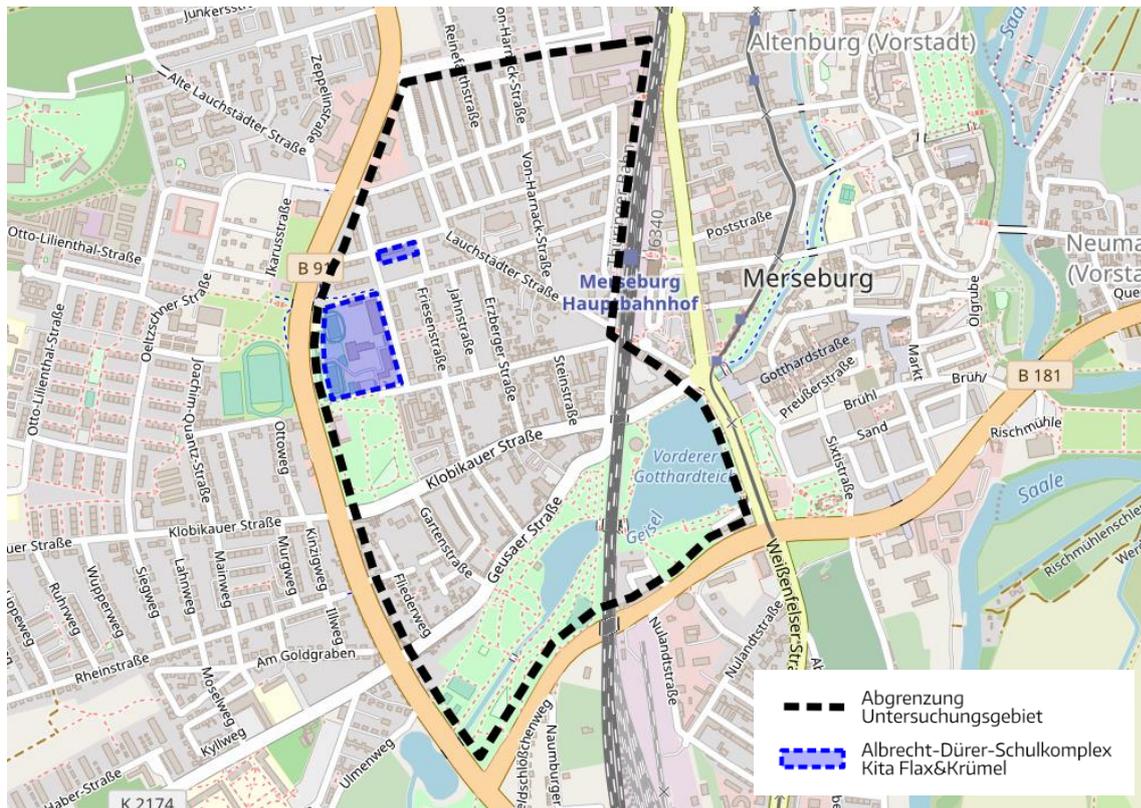


Abb. 1 Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Vor allem in den Morgenstunden zu Unterrichtsbeginn sowie in geringerem Umfang auch am Nachmittag ergeben sich damit erhöhte Verkehrsaufkommen. Diese betreffen sowohl den Kfz-Verkehr als auch den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr. Zudem sind durch die vielfältigen Nutzungsüberlagerungen verschiedene Probleme und Konflikte zu beobachten. Betroffen sind insbesondere die Schul- und Kitakinder, welche zu Fuß oder mit dem Rad die Bildungs- bzw. Betreuungseinrichtungen erreichen wollen. Parallel ergeben sich auch für die Anwohnerinnen und Anwohner Wechselwirkungen und Einschränkungen. In der Vergangenheit waren regelmäßig Anwohnerbeschwerden zu verzeichnen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sollen die bestehenden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Umfeld des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes systematisch erfasst

und verkehrsplanerisch bewertet werden. Darauf aufbauend sind Maßnahmen zu entwickeln, welche zu einer Reduzierung der bestehenden Konflikte sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld des Schulstandortes beitragen können. Damit soll parallel auch der Umweltverbund gestärkt sowie die selbständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler gefördert werden. Hierfür ist die frühzeitige Einbindung verschiedener Akteure in den Planungsprozess erforderlich.

Zurückliegender Prozess

Die Verkehrssituation im Schulumfeld des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes ist bereits seit einigen Jahren wiederkehrend in Diskussion. Kernpunkte waren die Hol- und Bringe-Verkehre, die Bushaltestelle in der Albrecht-Dürer-Straße und die aus dem Schulbetrieb resultierenden Belastungen für die Anwohner. Einigkeit bestand stets darin, dass die Sicherheit der Schulkinder an erster Stelle steht.

Bereits 2014 wurden Querschnitts-Verkehrserhebungen, zur Ermittlung der täglichen Verkehrsmengen in der Brotuffstraße, Thietmarstraße, Wilhelm-Liebknecht-Straße und Rektor-Block-Straße durchgeführt und die Situation vor Ort verstärkt beobachtet. Darauf aufbauend wurden 2015 in einer internen Beratung das Parkverbot in der Albrecht-Dürer-Straße erweitert, der Bushaltestellenbereich durch Anordnung eines zweiten Haltestellenzeichens und Markierungen auf der Fahrbahn verdeutlicht und den Grundschullehrern die Fläche im Thomas-Müntzer-Park zum Parken angeboten. Die Grundschule lehnte die Parkfläche aufgrund der ungünstigen Rahmenbedingungen ab.

2016 wurde von der Stadt Merseburg eine Studie in Auftrag gegeben und die Verkehrssituation vor Ort durch das Planungsbüro VSC untersucht. Eine abschließende Dokumentation der Ergebnisse existiert nicht. Eine Stellungnahme des ADAC stufte die Situation als unbedenklich ein und empfahl ein eingeschränktes Halteverbot vor der Schule, um das Aussteigen der Kinder besser ordnen zu können. Ende des Jahres fand eine Bürgerversammlung mit rund 60 Teilnehmenden statt. Darin wurde die Situation im Schulumfeld gemeinsam mit Anwohnern, Stadträten, Sachkundigen sowie Vertretern der Schulstandorte, Eltern und Schülersprecherinnen besprochen.

Im Zuge einer Stadtratssitzung 2017 wurde für den westlichen Abschnitt der Wilhelm-Liebknecht-Straße die Anordnung einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h beschlossen. Darüber hinaus wurden verschiedene kleinere Maßnahmen wie ein zeitlich beschränktes Parkverbot vor den Schulen diskutiert.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde die Bestandssituation nochmals unvoreingenommen durch SVU als Fachgutachter bewertet. Bei der anschließenden Abwägung von Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmenkonzeption wurden wichtige Aspekte des vorgelagerten Diskussionsprozesses berücksichtigt. Im Ergebnis liegen nunmehr eine umfassende Dokumentation der verkehrsplanerischen Grundlagen und Maßnahmenempfehlungen für die Neuordnung der bildungs- und betreuungseinrichtungsbezogenen Verkehre für den Albrecht-Dürer-Schulkomplex vor.

2 Vorgehensweise

Zunächst wird eine Analyse der Bestandssituation durchgeführt. Dabei werden sowohl die allgemeinen Rahmenbedingungen betrachtet als auch die verkehrlichen Aspekte unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger analysiert.

Die wesentlichen Zielstellungen für die Entwicklung des Verkehrssystems im Untersuchungsgebiet lassen sich zu folgenden Aspekten zusammenfassen:

- » Ordnung der Hol- und Bringe - Verkehre
- » Ordnung des Parkraums
- » Reduktion bestehender Konflikte / Nutzungsüberlagerungen
- » Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere der Schul- und Kita-Kinder)
- » Förderung des Umweltverbundes
- » Förderung der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler
- » Reduktion der verkehrsspezifischen Belästigungen für die Anwohner

Darauf aufbauend erfolgten die konzeptionellen verkehrsplanerischen Untersuchungen, aus denen anschließend die verkehrsplanerischen Handlungsempfehlungen abgeleitet wurden. Ein Schwerpunktthema bildete hierbei die Neuorganisation des Hol- und Bringeverkehrs. Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen zur Sicherung der Schul- und Kita-Wege sowie zur Optimierung der Verkehrsabläufe innerhalb des Untersuchungsgebietes erarbeitet.

Einen weiteren Baustein stellt die Einbindung wichtiger Akteure in den Bearbeitungsprozess dar. Daher wurden die Arbeiten einerseits durch eine prozessbegleitende Lenkungsgruppe begleitet (siehe Kapitel 5.1). Andererseits hatten auch die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, sich mittels eines Schülerfragebogens in den Bearbeitungsprozess einzubringen (siehe Kapitel 5.2).

3 Bestands- und Konfliktanalyse

3.1 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet liegt im Westen der Stadt Merseburg. In den Randbereichen sind die Bundesstraßen B 91 und B 181 sowie die Bahnstrecke Halle – Erfurt / Jena prägend. Die Haupterschließungsachsen sind lediglich punktuell mit dem Untersuchungsgebiet verknüpft. Vor allem in Richtung Osten und Westen stellen die B 91 und die Bahnstrecke wesentliche Barrieren dar, welche die Zuwegung in das Untersuchungsgebiet strukturell einschränken und für Bündelungseffekte im Bereich der definierten Querungsstellen sorgen.

Für den Kfz-Verkehr fungiert die Bahnunterführung in der Teichstraße als Hauptverbindung zum Stadtzentrum. Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die

Geusaer Straße, die Klobikauer Straße und der Straßenzug Rainer-Zille-Straße / Lauchstädter Straße sternförmig an diese angebunden. Als Alternative kann die Bahnquerung in der Halleschen Straßen genutzt werden, welche jedoch lediglich für den nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes relevant und eher in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet ist. Für den Fußverkehr existieren am Bahnhof sowie nördlich und südlich von diesem drei weitere Möglichkeiten die Bahnstrecke zu queren. Aufgrund der Treppenanlagen sind diese jedoch nur mit Abstrichen für den Fuß- und Radverkehr nutzbar.

Die Anbindung des Untersuchungsgebietes an die B 91 als zentrale Nord-Süd-Verbindungsachse im Stadtgebiet Merseburg ist an den Knotenpunkten Geusaer Straße, Klobikauer Straße und August-Bebel-Straße gewährleistet. Eine zusätzliche Quermöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr existiert lediglich in Verlängerung der Thietmarstraße unmittelbar nördlich des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes.

Auch für die Erschließung innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die mit der B 91 verknüpften Straßen von zentraler Bedeutung. Als weitere Hauptverbindungen fungieren der Straßenzug Rainer-Zille-Straße / Lauchstädter Straße und die Von-Harnack-Straße.

Siedlungsstrukturell handelt es sich um ein Wohngebiet mit gemischter Bebauung. Im südlichen Bereich dominieren Ein- und Mehrfamilienhäuser in eher dichten Bebauungsstrukturen. Im nördlichen Teil ist das Untersuchungsgebiet hingegen vorrangig durch Geschosswohnungsbau in Form von drei geschossigen Wohnblöcken gekennzeichnet. Vorrangig in den Randbereichen bzw. entlang der Haupteerschließungsstraßen finden sich verschiedene Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Unmittelbar an der Bahnstrecke existieren gewerbliche Nutzungen.

Darüber hinaus bildet, wie bereits erläutert, der Albrecht-Dürer-Schulkomplex einen zentralen Nutzungsschwerpunkt im Gebiet. Dieser befindet sich zwar unmittelbar östlich der B 91, wird jedoch nicht über diese erschlossen. Die Erschließung erfolgt im Bestand im Wesentlichen über die Brotuffstraße, Albrecht-Dürer-Straße, Wilhelm-Liebknecht-Straße und Rektor-Block-Straße.

3.2 Einzugsgebiete und Schülerzahlen

Die verschiedenen Schulen des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes haben unterschiedlich große Einzugsbereiche und Schülerzahlen.



Abb. 2 Domgymnasium Standort Albrecht-Dürer-Straße

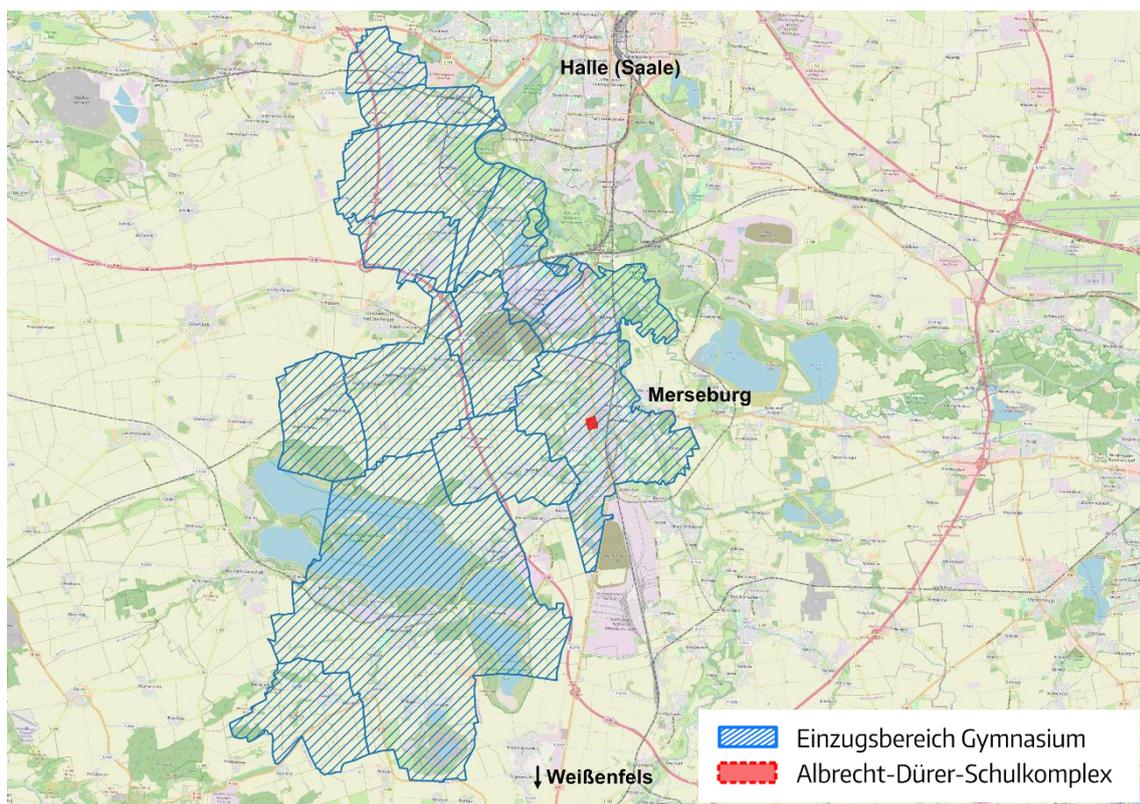


Abb. 3 Übersicht Einzugsbereich Domgymnasium

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Das Domgymnasium ist auf zwei Standorte im Stadtgebiet aufgeteilt. Neben dem Gebäude in der Albrecht-Dürer-Straße findet sich ein zweiter Standort in der Altstadt

am Domplatz. Im Schuljahr 2022 / 2023 besuchen insgesamt ca. 750 Schülerinnen und Schüler das Gymnasium, wobei sich diese auf die beiden Standorte aufteilen. Tendenziell soll sich die Schüleranzahl in kommenden Jahren nur geringfügig erhöhen. Das Einzugsgebiet des Gymnasiums (siehe Abb. 3) beinhaltet neben den westlichen Ortsteilen der Stadt Merseburg die Gemeinden Bad Lauchstädt, Braunsbedra, Mücheln, Schkopau und Teutschental.



Abb. 4 Sekundar- und Grundschulgebäude (links), Kita „Flax & Krümel“ (rechts)

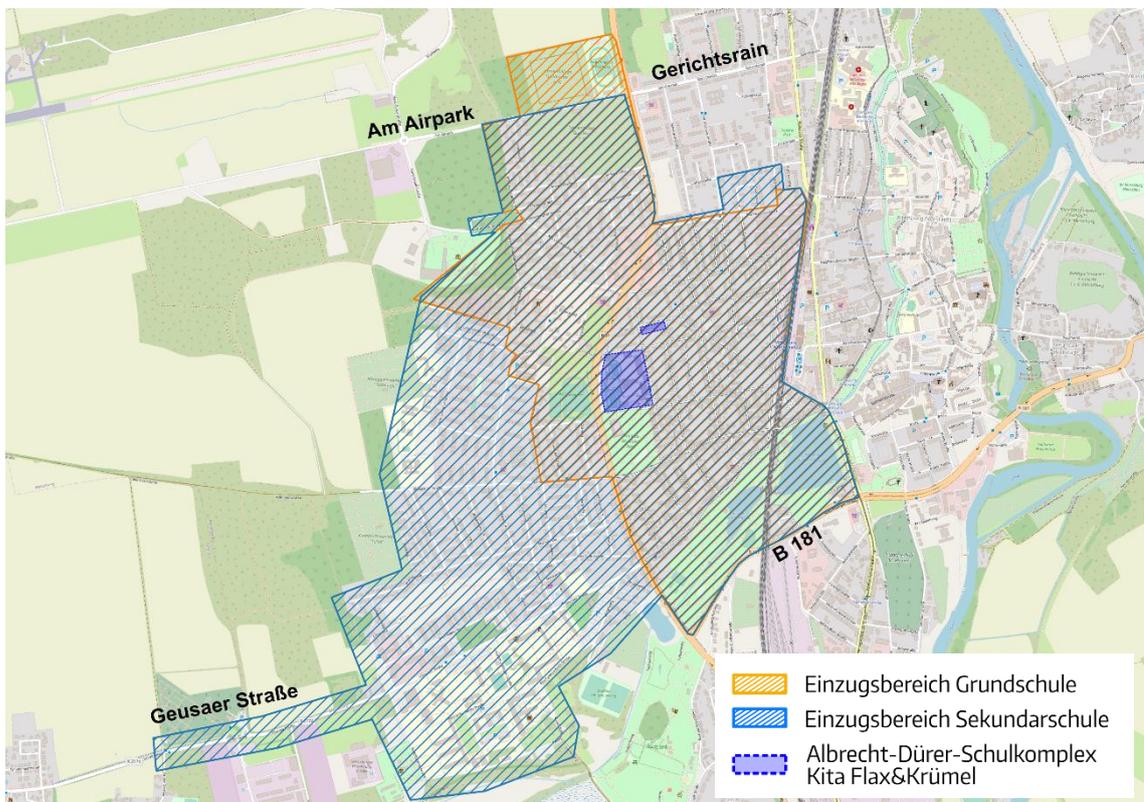


Abb. 5 Einzugsbereiche Sekundar- und Grundschule

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Sekundar- und Grundschule teilen sich derzeit ein städtisches Gebäude. Hier ist perspektivisch ein reiner Grundschulstandort geplant. Für die Sekundarschule werden derzeit vom Landkreis verschiedene Ausweich- bzw. Neubauflächen geprüft.

Die Sekundarschule wurde im Schuljahr 2022 / 2023 von ca. 350 Schülerinnen und Schülern besucht. Das Einzugsgebiet (siehe Abb. 5) beschränkt sich auf das westliche Stadtgebiet Merseburgs zwischen Am Airpark / Gerichtsrain und Geusaer Straße inkl. des südlich anschließenden Hochschulbereichs sowie bis zu den Bahngleisen im Osten.

Träger der Grundschule ist die Stadt Merseburg, mit aktuell ca. 207 Schulkindern. Perspektivisch ist mit Auszug der Sekundarschule eine Erweiterung des Grundschulstandortes vorgesehen. Der Einzugsbereich (siehe Abb. 5) beschränkt sich im Wesentlichen auf das Untersuchungsgebiet sowie das nordwestlich an die B 91 angrenzende Wohnquartier.

Die Kita „Flax & Krümel“ in der Brotuffstraße ist mit knapp 160 Kindern ausgelastet.

3.3 Verkehrsorganisation

Im Verlauf der B 91 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist eine differenzierte Bestandssituation festzustellen (siehe Abb. 6). Die Haupt- und Erschließungsstraße dürfen zumeist mit 50 km/h befahren werden. Eine abweichende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h besteht für Teilabschnitte der Geusaer Straße sowie im Verlauf des Straßenzuges Reiner-Zille-Straße / Lauchstädter-Straße.

Im Anliegerstraßennetz existiert eine Tempo-30-Zone im direkten Umfeld des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes für das Wohnquartier zwischen Lauchstädter Straße, Klobikauer Straße und B 91. In der Wilhelm-Liebknecht-Straße zwischen Albrecht-Dürer-Straße und Rektor-Block-Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert. Darüber hinaus finden sich zwei weitere kleinteilige Tempo-30-Zonen in den Bereichen Markwardstraße / Siegfriedstraße und Markwardstraße / Hatheburgstraße. Eine durchgängige flächenhafte Verkehrsberuhigung im gesamten Anliegerstraßennetz existiert jedoch nicht. Unter anderem in den Wohnquartieren zwischen Bahnstrecke und Lauchstädter Straße sowie zwischen Klobikauer Straße und Geusaer Straße darf mit 50 km/h gefahren werden. Dies steht weder im Einklang mit den Nutzungsanforderungen noch mit der Gestaltung der Straßenräume.

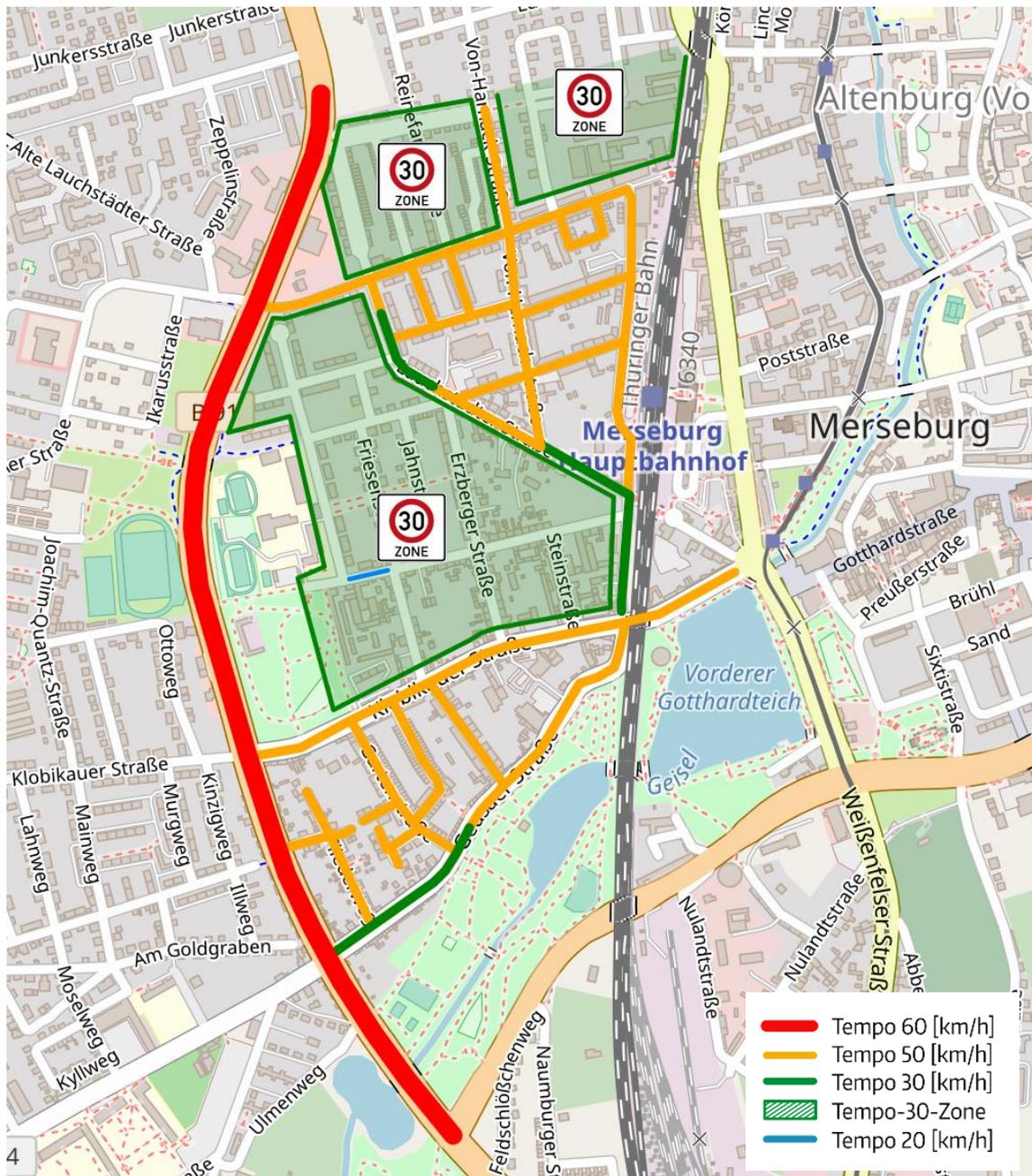


Abb. 6 Geschwindigkeiten im Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Darüber hinaus bestehen im Untersuchungsgebiet vereinzelt verkehrsorganisatorisch Einschränkungen durch Einbahnstraßenregelungen (siehe Abb. 7). Im Haupt- und Erschließungsstraßennetz betrifft dies ausschließlich die Klobikauer Straße. Diese darf durch den Kfz-Verkehr lediglich in Fahrtrichtung Westen befahren werden. Allerdings besteht mit der Geusauer Straße parallel eine Alternativverbindung, welche die nach Osten gerichteten Verkehre aufnehmen kann.

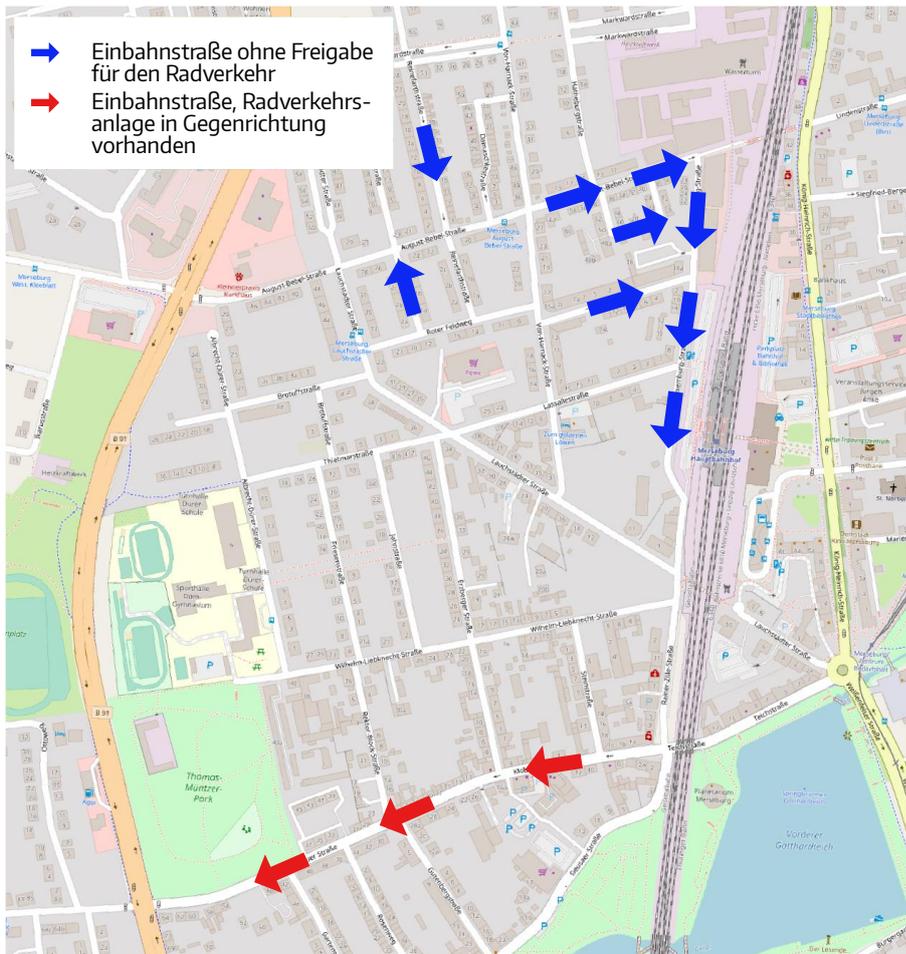


Abb. 7 Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Eine weitere Einbahnstraßenregelung existiert für die rückwertige Erschließung des Bahnhofes. Östlich der Von-Harnack-Straße darf der Straßenzug August-Bebel-Straße / Rosa-Luxemburg-Straße ausschließlich in Fahrtrichtung Bahnhof genutzt werden. Die Zufahrt aus Richtung Süden ausgehend von der Rainer-Zille-Straße ist jedoch bis zum P + R-Parkplatz am Bahnhofszugang möglich.

Darüber hinaus sind im Untersuchungsgebiet lediglich einzelne Wohnstraßen als Einbahnstraßen ausgewiesen. Abgesehen von der Klobikauer Straße ist eine Nutzung für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung bisher nicht vorgesehen.

3.4 Verkehrsaufkommen im Bestand

Im Rahmen der Bestandsanalysen wurde für die Knotenpunkte Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße sowie Wilhelm-Liebnecht-Straße / Rektor-Block-Straße / Friesenstraße eine Erhebung der aktuellen Nutzungen durch den Kfz-, Rad- und Fußverkehr vorgenommen. Die Erhebungen fanden unter Berücksichtigung der Vorgaben der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (FGSV, 2012) am Mittwoch

dem 15.03.2023 im Zeitraum zwischen 7 und 9 sowie 12 und 16 Uhr statt. Ziel war es die bestehenden Verkehrsströme im direkten Umfeld des Schulkomplexes Albrecht-Dürer-Straße besser einschätzen zu können.

Parallel erfolgte durch die Stadt Merseburg in der Wilhelm-Liebknecht-Straße im Teilabschnitt zwischen Albrecht-Dürer-Straße und Rektor-Block-Straße sowie in der Brotuffstraße unmittelbar vor der Kita Seitenradarerhebungen, welche über den Zeitraum einer Woche durchgeführt wurden. Hierbei wurden neben den Verkehrsaufkommen auch die Fahrgeschwindigkeiten erhoben.

Im direkten Umfeld der Zählstellen lief der Verkehr während der Erhebungen jeweils behinderungsfrei. Einschränkungen durch besondere Ereignisse, Baustellen oder Unfälle waren nicht zu verzeichnen. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden nachfolgend dargestellt und ausgewertet.

Die Abb. 8 und Abb. 10 beinhalten die Knotenstrompläne für die Vormittagsspitzenstunde am Werktag. Die höchsten Verkehrsaufkommen sind unmittelbar zu Schulbeginn im Zeitraum zwischen 7 und 8 Uhr festzustellen.

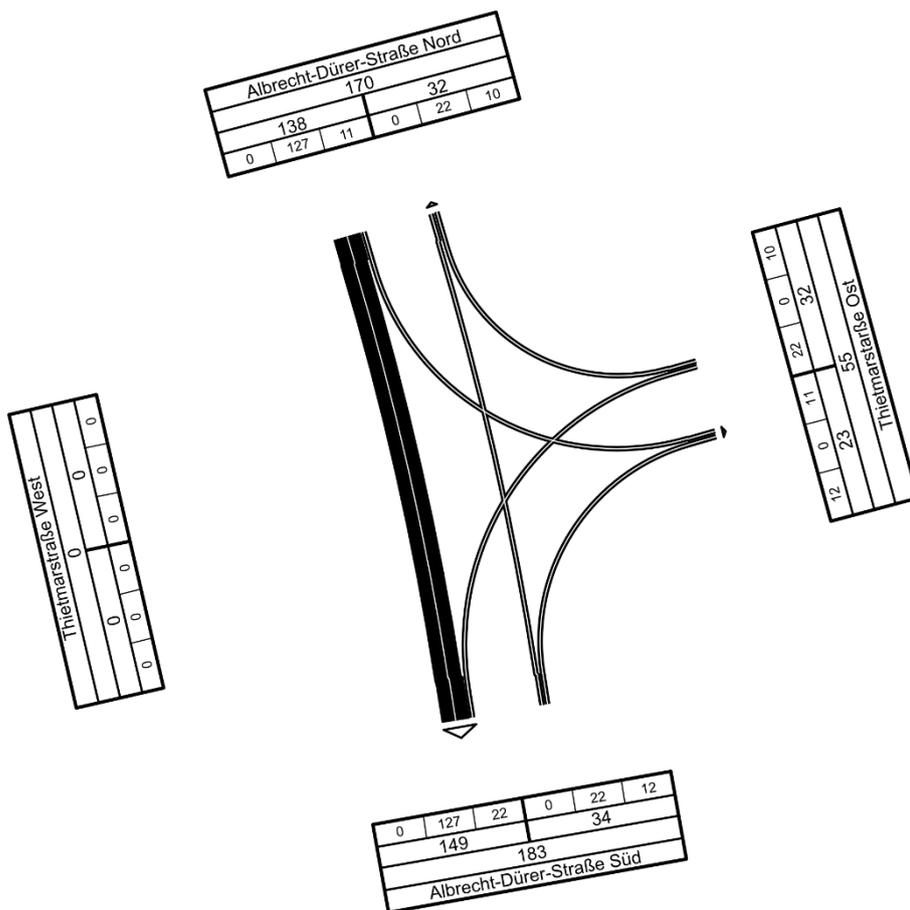


Abb. 8 Knotenstromplan Albrecht-Dürer-Str. / Thietmarstr. 7:00-8:00 Uhr

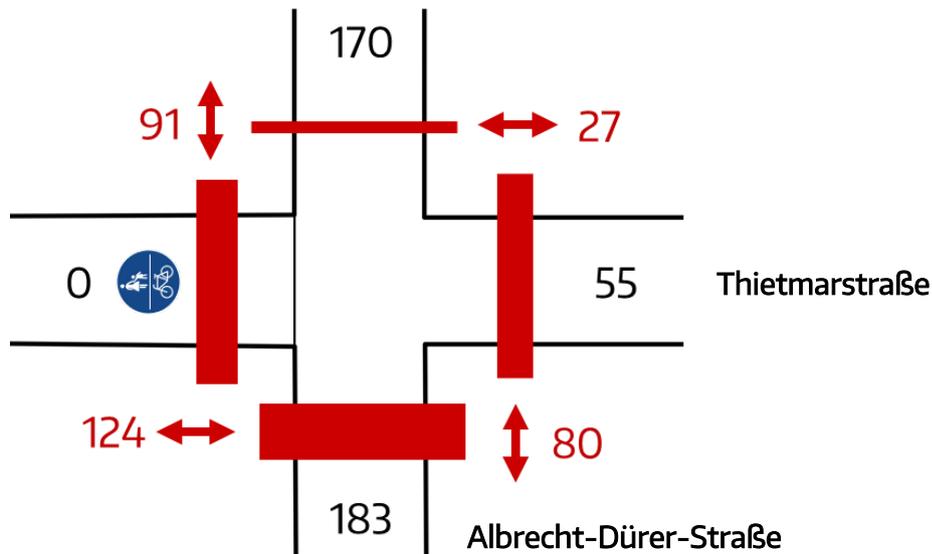


Abb. 9 Querungen Fuß- & Radverkehr Albrecht-Dürer-Str. / Thietmarstr. 7:00-8:00 Uhr

Am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße dominieren beim Kfz-Verkehr die Geradeausverkehrsströme in Richtung Süden. In der Spitzenstunde haben diese einen Anteil von ca. 62 %. Die restlichen Verkehre verteilen sich weitgehend gleichmäßig auf die anderen Verkehrsströme. Lediglich die Gegenrichtung des Hauptstromes der Geradeausverkehr im Zuge der Thietmarstraße in Fahrtrichtung Norden ist etwa doppelt so stark, wie die anderen verbleibenden Ströme. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Fahrtrichtungen deutlich geringer. Der Nutzungsanteil der Nord-Süd-Richtungen ist jedoch auch dann höher als die Kfz-Verkehre mit Bezug zur Thietmarstraße.

Anders ist die Situation beim Fuß- und Radverkehr (siehe Abb. 9). Hier sind die Wegverbindungen entlang der Thietmarstraße bzw. der Fuß- und Radweg zur B 91-Unterführung von zentraler Bedeutung. Am höchsten ist der Querungsbedarf im südlichen Knotenpunktarm im Bereich der markierten Querungsstelle. Darüber hinaus ist jedoch auch in Längsrichtung parallel zur Albrecht-Dürer-Straße beidseitig ein signifikanter Querungsbedarf festzustellen.

Auch am Knotenpunkt Wilhelm-Liebknecht-Straße / Rektor-Block-Straße / Friesenstraße, kann die in der Albrecht-Dürer-Straße für die Vormittagsspitze festgestellte Hauptfahrtrichtung mit einem Anteil des Verkehrs aus Richtung Westen mit ca. 64 % nachvollzogen werden. Im Bereich der Kreuzung erfolgt eine Aufspaltung der Verkehrsströme. Die eine Hälfte nutzt im weiteren Verlauf die Wilhelm-Liebknecht-Straße, während die andere Hälfte in die Rektor-Block-Straße abbiegt.

In der Gegenrichtung ist der Zufluss von der Rektor-Block-Straße etwa doppelt so stark, wie die Verkehre aus Richtung östlicher Wilhelm-Liebknecht-Straße. Alle anderen Verkehrsströme sind während der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu Schulbeginn von untergeordneter Bedeutung.

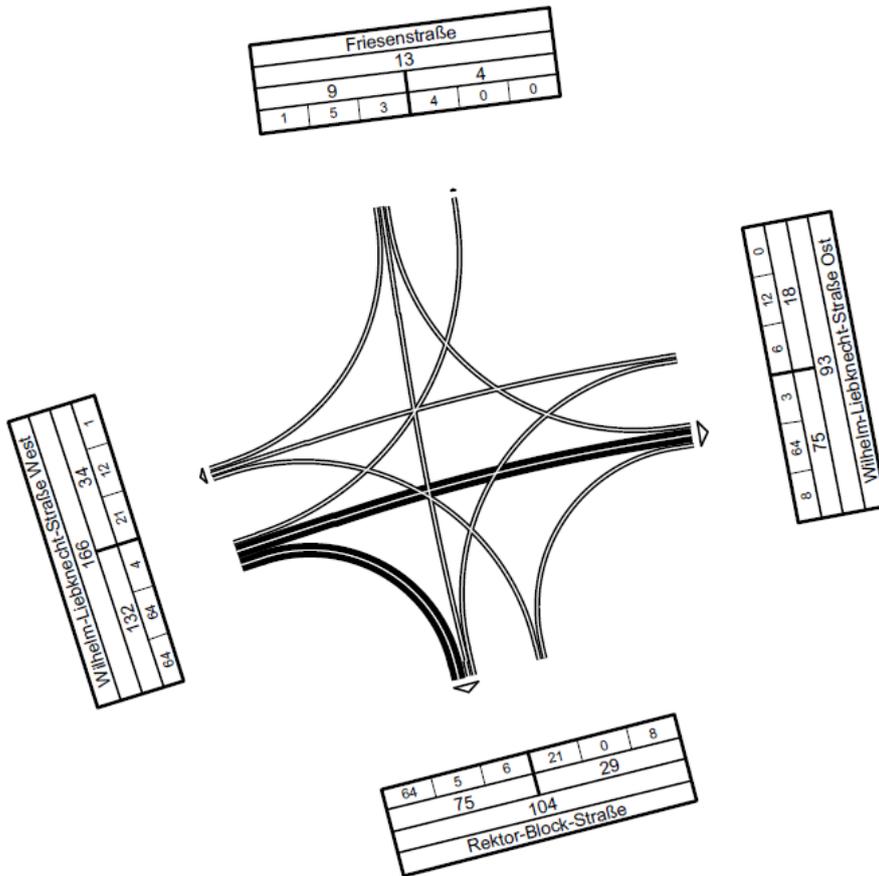


Abb. 10 Knotenstromplan W.-Liebknecht-Str. / R.-Block-Str. / Friesenstr. 7:00-8:00 Uhr

Beim Fuß- und Radverkehr (siehe Abb. 11) dominieren die Wegebeziehungen beidseitig entlang der Wilhelm-Liebkecht-Straße. Wobei die Nutzungen auf der Nordseite etwas höher sind. Auf der Südseite kommt es zu einer Überschneidung mit dem abfließenden Elterntaxiverkehr.

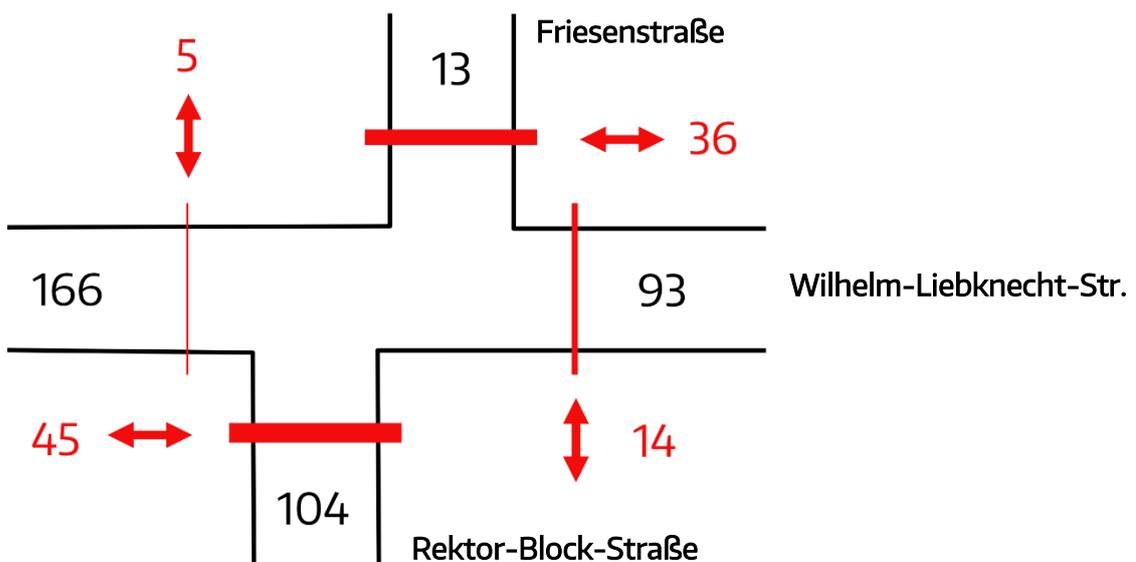


Abb. 11 Querungen Fuß- & Radverkehr W.-Liebknecht-Str. / R.-Block-Str. 7:00-8:00 Uhr

Die Ergebnisse der Seitenradarerhebungen bestätigen die Erkenntnisse aus den Knotenstromzählungen. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu Schulbeginn dominieren im Verlauf des Straßenzuges Brotuffstraße / Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße die von Norden kommenden und in Fahrtrichtung Süden orientierten Verkehrsströme. Diese sind sowohl in der Tages- (siehe Abb. 12) als auch in der Wochenganglinien (siehe Abb. 13) sehr deutlich zu erkennen.

Parallel wird jedoch deutlich, dass auch im gesamten Tagesverlauf sowie am Wochenende nahezu durchgehend ein Überschuss in Fahrtrichtung Westen bzw. Süden existiert. Auch für die generelle Gebietserschließung bestehen entsprechend unterschiedliche Präferenzen für die Ein- und Ausfahrt.

Beim schulbezogenen Kfz-Verkehr ist nachmittags eine deutlich breitere Verteilung als am Vormittag zu beobachten. Entsprechend sind die Spitzenverkehraufkommen durchgehend geringer. Insgesamt ist festzustellen, dass abgesehen von der zeitlich abgegrenzten Hauptnachfragezeit für eine Stunde am Morgen im restlichen Tagesverlauf eher geringe Verkehrsmengen zu verzeichnen sind. Dies betrifft gleichfalls auch den Busverkehr (dunkle Teilbalken in den Abb. 12 und Abb. 13). Dieser weist ebenfalls sein Auslastungsmaximum während der morgendlichen Spitzenstunde zu Schulbeginn auf. Nachmittags verteilen sich die Fahrten auf den Zeitraum zwischen 13 und 16 Uhr.

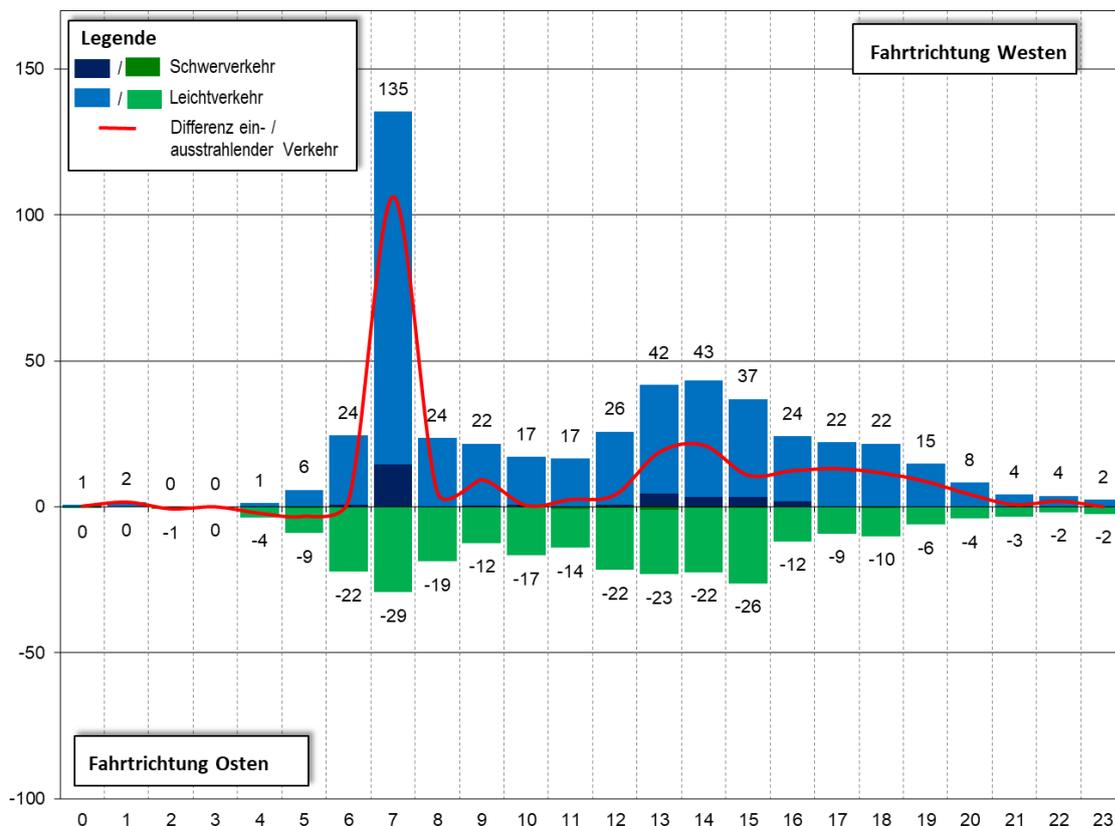


Abb. 12 Tagesganglinie Brotuffstraße, Werktag richtungsfine

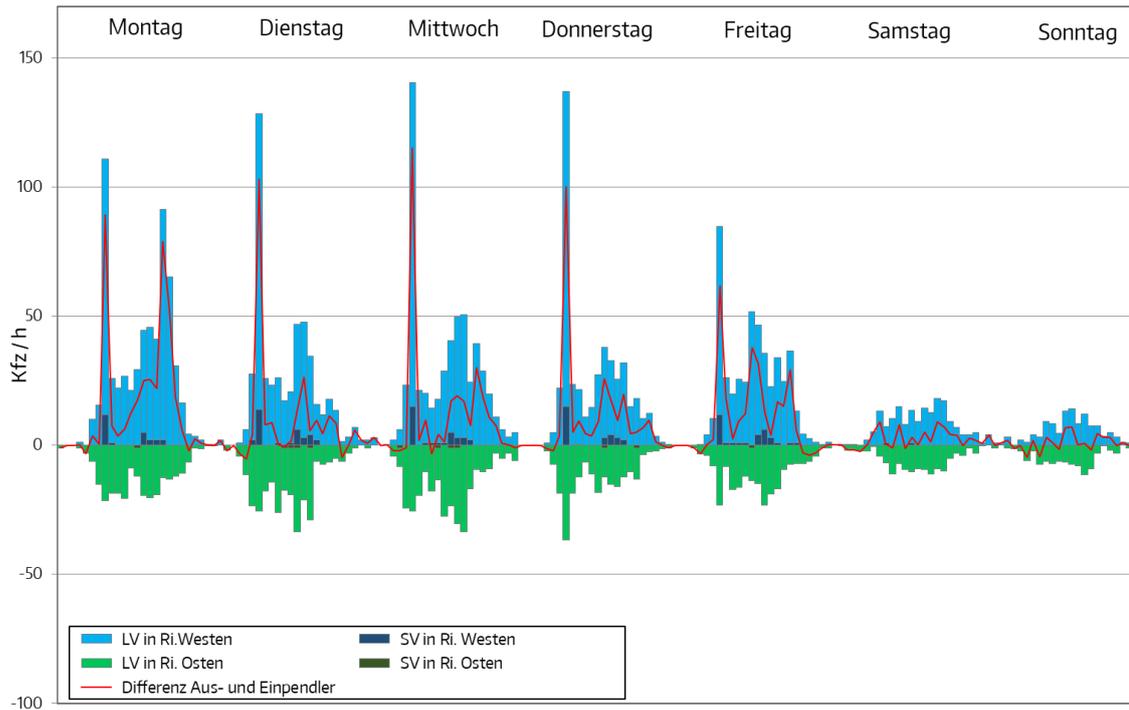


Abb. 13 Wochenganglinie Brotuffstraße, richtungsfein

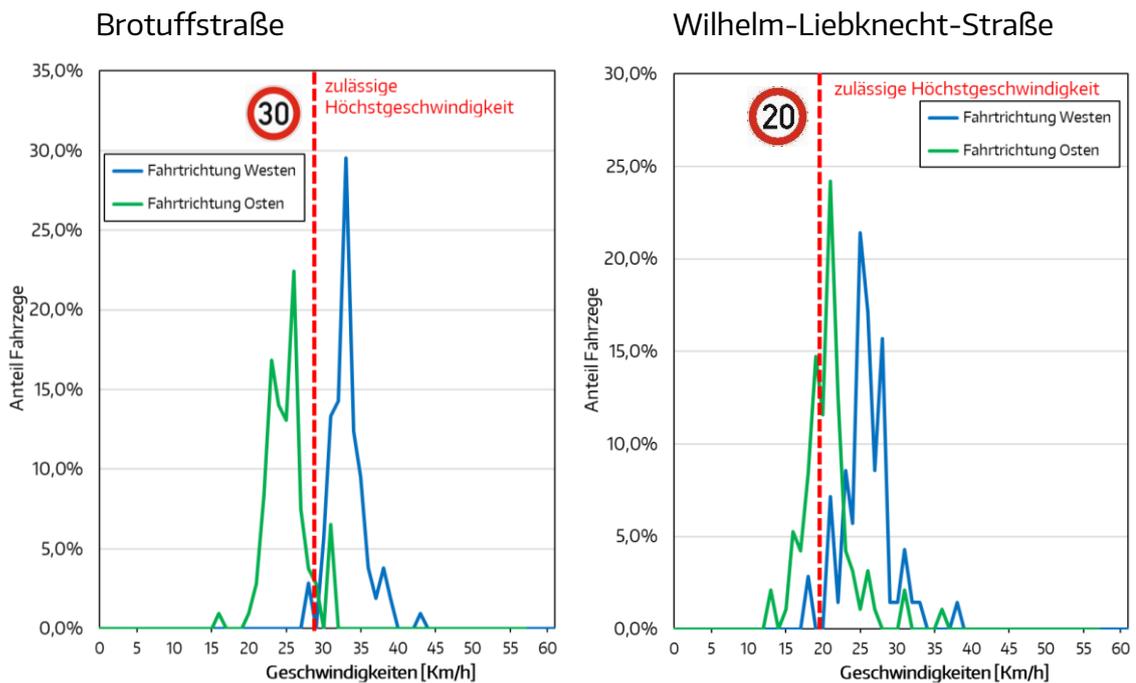


Abb. 14 Geschwindigkeitsverteilung der Stundendurchschnittswerte

In Abb. 14 ist die Geschwindigkeitsverteilung für die beiden Seitenradarmesspunkte dargestellt. Bei deren Interpretation ist zu berücksichtigen, dass hier eine Auswertung für die Stundendurchschnittswerte erfolgt ist, weil die entsprechenden Einzelfahrzeugdaten nicht zur Verfügung standen.

An beiden Standorten sind deutliche richtungsbezogene Unterschiede festzustellen. In der Brottaufstraße (siehe Abb. 14 links) liegen in Fahrtrichtung Westen die Geschwindigkeiten etwas über der hier zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Gegenrichtung ist das Geschwindigkeitsniveau um ca. 10 km/h niedriger. Maßgebend sind hierbei die Wechselwirkungen mit den Parkständen auf der Südseite. Bei Gegenverkehr muss entsprechend im Bedarfsfall gewartet werden.

Ähnlich ist die Situation in der Wilhelm-Liebknecht-Straße (siehe Abb. 14 rechts). Auch hier befinden sich einseitig Parkstände. Maßgebend für die geringeren Geschwindigkeiten in Richtung Süden ist allerdings die Wartepflicht an der unmittelbar anschließenden Einmündung Rektor-Block-Straße. Generell wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beiden Richtungen nicht durchgehend eingehalten. Im Mittel sind Überschreitungen zwischen 5 und 10 km/h zu beobachten. Vereinzelt bestehen jedoch auch deutlich darüber hinaus gehende Geschwindigkeitsübertretungen.

3.5 Verkehrssituation zu Schulbeginn

Parallel zu den Verkehrszählungen wurden während des Schulbeginns am Morgen auch Beobachtungen zum Verkehrsablauf im Umfeld des Schulkomplexes Albrecht-Dürer-Straße durchgeführt. Jahreszeitenbedingt war es in den Morgenstunden verhältnismäßig kalt und zudem durch Schneefall geprägt. Dies hatte wahrscheinlich Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr. Die Busse waren bis auf wenige Ausnahmen gut gefüllt.



Abb. 15 Verkehrssituation zu Schulbeginn in der Albrecht-Dürer-Straße

Die Schülerinnen und Schüler des Domgymnasiums nutzten vorrangig den seitlichen Eingang ausgehend von der Wilhelm-Liebknecht-Straße. Entsprechend waren hier vielfältige Nutzungsüberlagerungen zu beobachten.

Die Sekundar- und Grundschüler sammelten sich hingegen vorrangig im Bereich des Haupteinganges in der Albrecht-Dürer-Straße sowie im direkten Umfeld. Hier erfolgte parallel auch das Absetzen der Kinder, welche mit dem Pkw gebracht wurden. Die bestehende Parkreihe wurde hierfür nach Bedarf in beide Richtungen beliebig erweitert. Vereinzelt hielten Fahrzeuge in zweiter Reihe auf der Fahrbahn und erzeugten kurzzeitige Stausituationen. Auch im Haltestellenbereich sowie auf den Flächen der beiden Anschlussknotenpunkte wurde gehalten oder für die Weiterfahrt rangiert.

Am unübersichtlichsten war hierbei die Situation am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße sowie im Bereich der südlich angrenzenden Hauptquerungsstelle über die Albrecht-Dürer-Straße. Zu Fuß Gehende und Radfahrende querten in allen Richtungen den Kreuzungsbereich. Wartende und haltende Fahrzeuge sowie die Busse blockierten regelmäßig die Sicht auf die Hauptquerungsstelle vor der Grundschule.

Die beschriebenen Situationen konzentrieren sich im Wesentlichen auf einen Zeitraum von ca. 30 Minuten zwischen 7:30 und 8:00 Uhr.

3.6 ÖPNV-Anbindung

Der Busverkehr in Merseburg wird durch die Personenverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt GmbH (PNVG) sowie vereinzelt durch die Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS) betrieben. Aufgabenträger ist der Saalekreis.

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes wird durch verschiedene Haltestellenstandorte sowie verschiedene Stadt- und Regionalbuslinien gewährleistet (siehe Abb. 16). Von zentraler Bedeutung für die allgemeine Gebietserschließung sind dabei insbesondere folgende Haltestellenstandorte.

- » Haltestelle „Thomas-Müntzer-Park“
(Bedienung durch die Linien A, C, 721 und 722 stündlich sowie Linie 273 im 2h-Takt bzw. durch Linie S in den Tagesrandzeiten)
- » Haltestelle „Lauchstädter Straße“
(Bedienung durch die Linie B stündlich)
- » Haltestelle „August-Bebel-Straße“
(Bedienung durch die Linien A und C stündlich bzw. durch Linie S in den Tagesrandzeiten)

Darüber hinaus besteht durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof eine gute Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr. Der äußere westliche Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich Luftlinie lediglich ca. 700 m vom rückwärtigen Bahnhofsausgang entfernt. Ausgehend vom Bahnhof werden über die aktuell drei Regionalbahn- bzw. Regionalexpresslinien in der Nord-Süd-Achse u. a. direkte Verbindungen nach Halle (Saale), Weißenfels, Naumburg, Jena, Saalfeld und Erfurt ermöglicht. Eine weitere Bahnverbindung besteht nach Mücheln bzw. Querfurt. Zudem besteht am unmittelbar angrenzenden ZOB die Zugangsmöglichkeit zu weiteren Regional- und Stadtbuslinien.

Die Erschließung des Schulstandortes wird im Wesentlichen über die Schulbushaltestelle „Albrecht-Dürer-Straße“ gewährleistet. Diese befindet sich unmittelbar vor dem Gebäude des Domgymnasiums und wird ausschließlich in Fahrtrichtung Süden und nur zu Schulbeginn sowie zum Unterrichtsschluss bedient. Die Zufahrt der Busse

erfolgt über die Brotuffstraße. Die Abfahrt wird über die Wilhelm-Liebknecht-Straße gewährleistet.

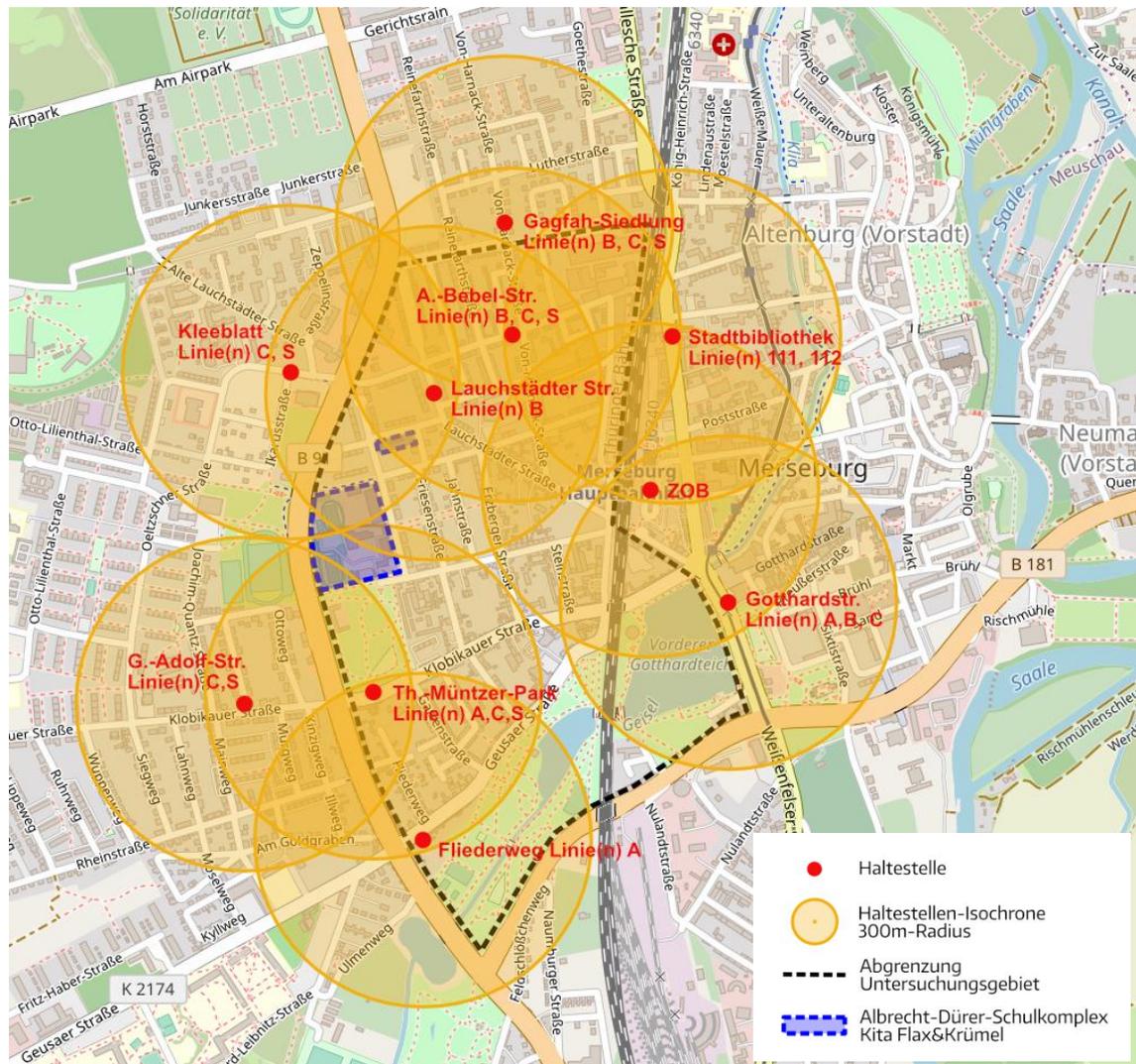


Abb. 16 Haltestellen bzw. Haltestelleneinzugsbereiche im Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Die Andienung der Haltestelle erfolgt durch einzelne insbesondere auf den Schülerverkehr ausgerichtete Fahrten verschiedener Regionalbuslinien. Morgens finden 13 Busfahrten statt, welche zumeist aus Richtung Teichstraße bzw. vom ZOB kommend zufahren. Auch am Nachmittag ist in der Gegenrichtung hauptsächlich eine Verknüpfung mit der Teichstraße bzw. dem ZOB zu verzeichnen. Hierbei bedienen insgesamt 16 Fahrten die Schulbushaltestelle.

Durch diese wird eine direkte Erschließung des Schulstandortes ermöglicht, den der Albrecht-Dürer-Schulkomplex befindet sich fußläufig je nach Zugang ca. 350 bis 550 m vom nächsten regulären Haltestellenstandort („Thomas-Müntzer-Park“ bzw. „Lauchstädter Straße“) entfernt. Zudem sind an diesen Standorten die betrieblichen

Rahmenbedingungen mit teilweise längeren Aufenthaltszeiten für den Schulbusverkehr nicht optimal.

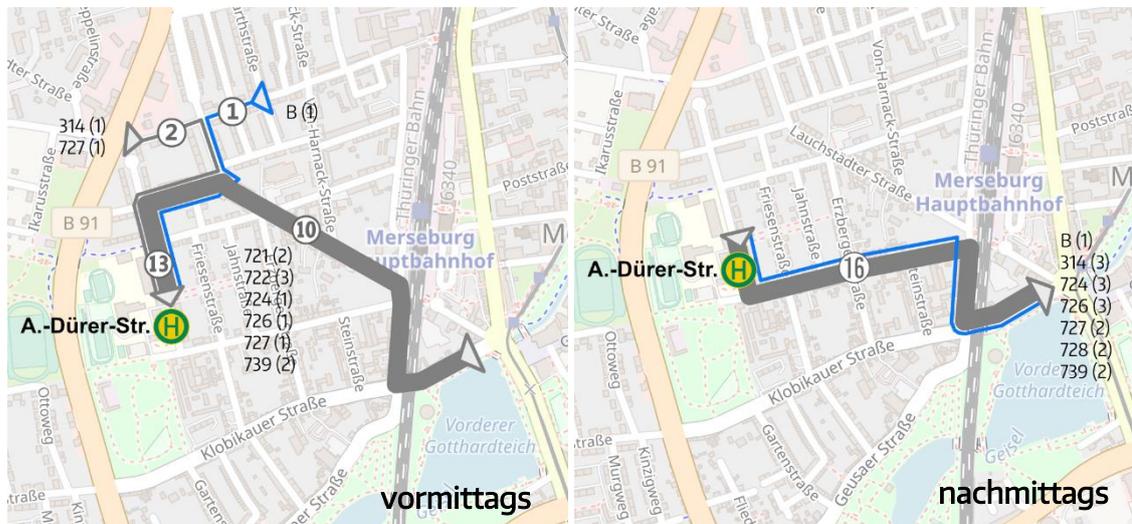


Abb. 17 Linienfahrten zum und vom Schulkomplex

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>



Abb. 18 Bestandssituation Haltestelle Albrecht-Dürer-Straße

Insgesamt ist sowohl für den Schulkomplex als auch das Untersuchungsgebiet eine gute Anbindung durch den ÖPNV vorhanden. Dennoch ist eine weitere Verbesserung der Verknüpfungen mit den Ortsteilen sowie dem Umland wünschenswert. Entsprechende Hinweise gingen auch aus den Schülerfragebögen hervor (siehe Kapitel 5.2).

Weitere Handlungspotenziale bestehen im Hinblick auf die Haltestellenausstattung. Dies betrifft insbesondere die Schulbushaltestelle in der Albrecht-Dürer-Straße. Hier sind weder ein Fahrgastunterstand noch Sitzmöglichkeiten bzw. ein Mülleimer vorhanden (siehe Abb. 18).

3.7 Rad- und Fußverkehr

In Abb. 19 ist die bestehende Radinfrastruktur im Untersuchungsgebiet dargestellt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Führungsformen im Seitenraum. Im Zuge der B 91 dürfen die Radverkehrsanlagen teilweise in beiden Richtungen genutzt werden. Erhöhte Konfliktpotenziale bestehen aufgrund der beengten Verhältnisse und geringen Radwegbreiten in der Klobikauer Straße (siehe Abb. 20 links).

In der Geusaer Straße wurden in stadtauswärtiger Richtung Schutzstreifen markiert (siehe Abb. 20, rechts). Auf der Südseite sind unmittelbar angrenzend Parkstände in Senkrechtaufstellung vorhanden. Hier ist die Markierung eines stadteinwärtigen Schutzstreifens aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen sowie aufgrund der fehlenden Fahrbahnfläche nicht möglich. Der Schutzstreifen setzt sich in der Teichstraße auf der Nordseite fort.

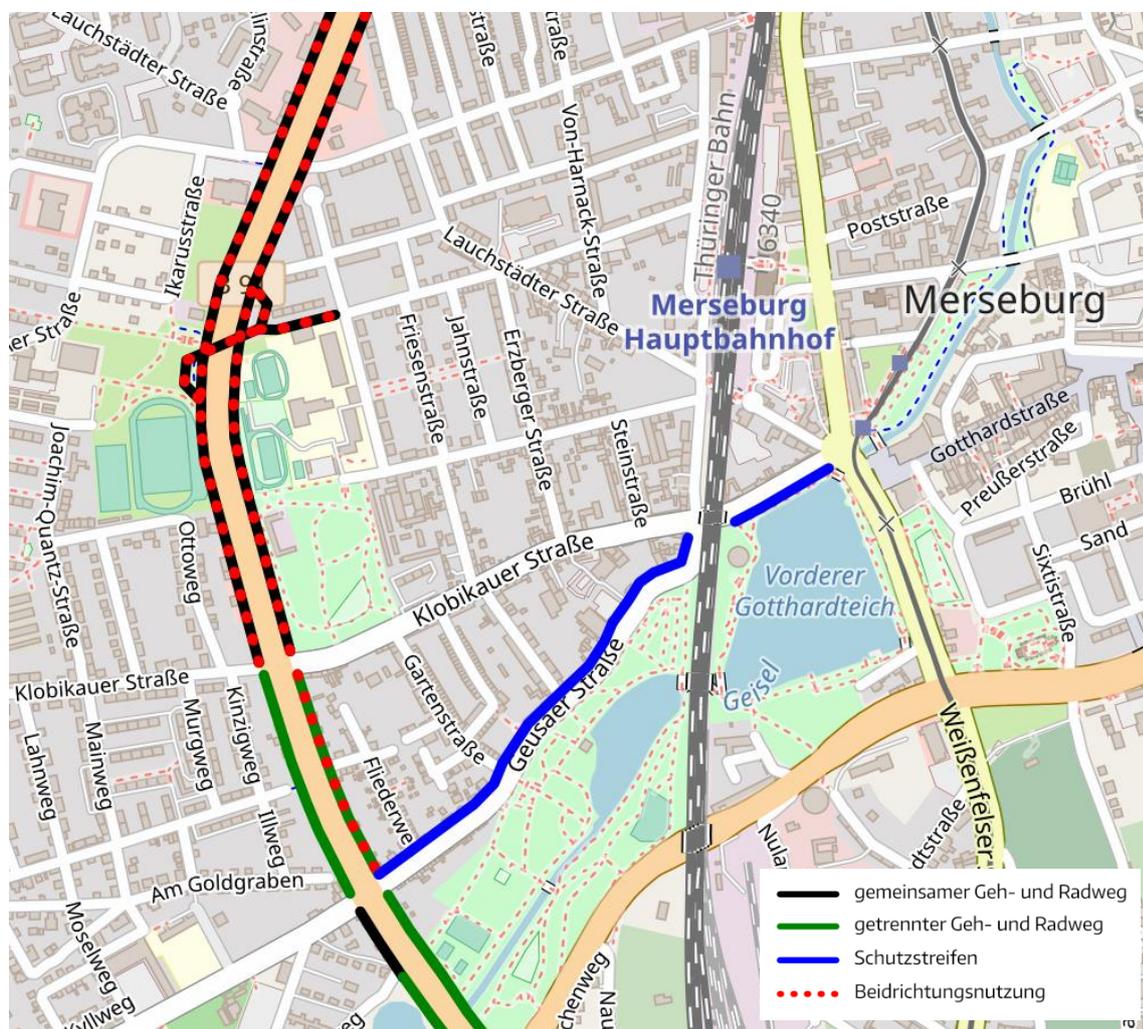


Abb. 19 Übersicht bestehende Radinfrastruktur im Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>



Abb. 20 Bestehende Radinfrastruktur

Innerhalb des Wohngebietes besteht kein Bedarf für eine gesonderte Radinfrastruktur. Maßgebend sind hierbei das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie die deutlich niedrigeren Verkehrsaufkommen. Gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erst ab einem Verkehrsaufkommen zwischen 4.000 und 5.000 Kfz/24h eine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur erforderlich.

Allerdings bestehen auch bei Mischnutzung auf der Fahrbahn sowie unter Berücksichtigung der Nutzungspflicht des Gehweges für Kinder¹ Anforderungen an die Dimensionierung, die Oberflächenbeschaffenheit, das Freihalten der erforderlichen Sichtfelder und in Bezug auf die Barrierefreiheit. Hier sind im Untersuchungsgebiet noch deutliche Optimierungspotenziale zu erkennen. Durch die Kopfsteinpflasteroberflächen u. a. im Verlauf der Albrecht-Dürer-Straße, Wilhelm-Liebknecht-Straße weicht der Radverkehr auf die Gehwege aus. Dadurch kommt es einerseits zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Andererseits werden Radfahrende im Seitenraum vom Kfz-Verkehr schlechter wahrgenommen und die Unfallgefahr an Knotenpunkten, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten steigt.

Für den schulbezogenen Radverkehr bildet die Anbindung der Albrecht-Dürer-Straße an die August-Bebel-Straße einen wichtigen Verknüpfungspunkt. Im Bestand ist der Verbindungsweg nördlich der Sackgasse für den Radverkehr jedoch nicht offiziell freigegeben. Zudem bestehen hinsichtlich der Breite in Verbindung mit den Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs weitere Optimierungspotenziale. Teilweise weichen Radfahrende auf die Verbindungswege der Hausnummern 21 bis 29 aus, welche ebenfalls nicht für den Radverkehr gedacht sind.

¹ Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr sowie deren Begleitpersonen dürfen den Gehweg benutzen.

Für den Fußverkehr steht insgesamt ein flächiges und i. d. R. beidseitiges Gehwegnetz zur Verfügung. Die Gehwege sind jedoch allgemein in einem schlechten Zustand. Kopfsteinpflaster, Einbauten und Stolperfallen stellen Hindernisse in den Gehwegachsen dar.

Angebotslücken sind hingegen in Bezug auf die Quermöglichkeiten im Verlauf der B 91 festzustellen. Die Bundesstraße kann im Untersuchungsgebiet abseits der Hauptverkehrsknotenpunkte lediglich im Bereich der Unterführung in Verlängerung der Thietmarstraße gequert werden. Der Abstand zwischen den einzelnen Querungsstellen beträgt zwischen 350 und 400 m.

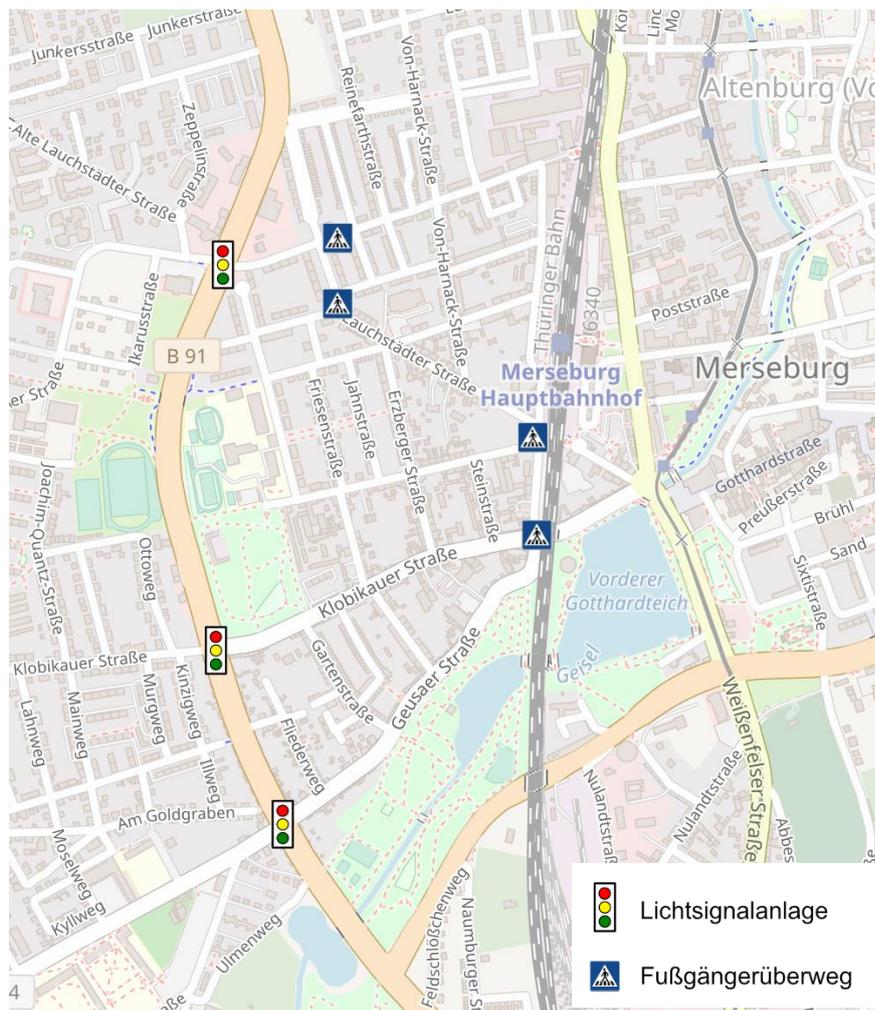


Abb. 21 Übersicht gesicherter Querungsstellen im Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

An den Hauptstraßenkreuzungen (siehe Abb. 21) bestehen zusätzliche Einschränkungen für den Fußverkehr durch die jeweils ausschließlich einseitig angeordneten Quermöglichkeiten über die Bundesstraße. Sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr müssen im Extremfall drei Fußgängerfurten (einschließlich der entsprechenden Wartezeiten) passiert werden, um das Ziel auf der anderen Seite der

Bundesstraße erreichen zu können. Zudem bestehen für die einseitige Furt über die B 91 weitere Konfliktpotenziale aufgrund der parallelen Freigabe der bedingt verträglichen Linksabbiegeströme aus der Nebenrichtung. Im Rahmen der Schülerbefragung (siehe Kapitel 5.2) wurden die Querungsstellen an der B 91 als zentrale Gefahrenpunkte eingestuft.



Abb. 22 Unterführung B 91

Im Bereich der Unterführung in Verlängerung der Thietmarstraße (siehe Abb. 22) war in der Schülerbefragung vor allem der schlechte Zustand und die mangelhafte Beleuchtung für eine Einstufung als „Angstraum“ maßgebend. Die grundsätzlichen Rahmenbedingungen (Länge, Breite, Sichtbedingungen, Rampen, etc.) sind aus fachlicher Sicht als gut einzuschätzen. Lediglich auf der Nordseite fehlt für den Radverkehr eine direkte Anbindung zur Oelzschner Straße.

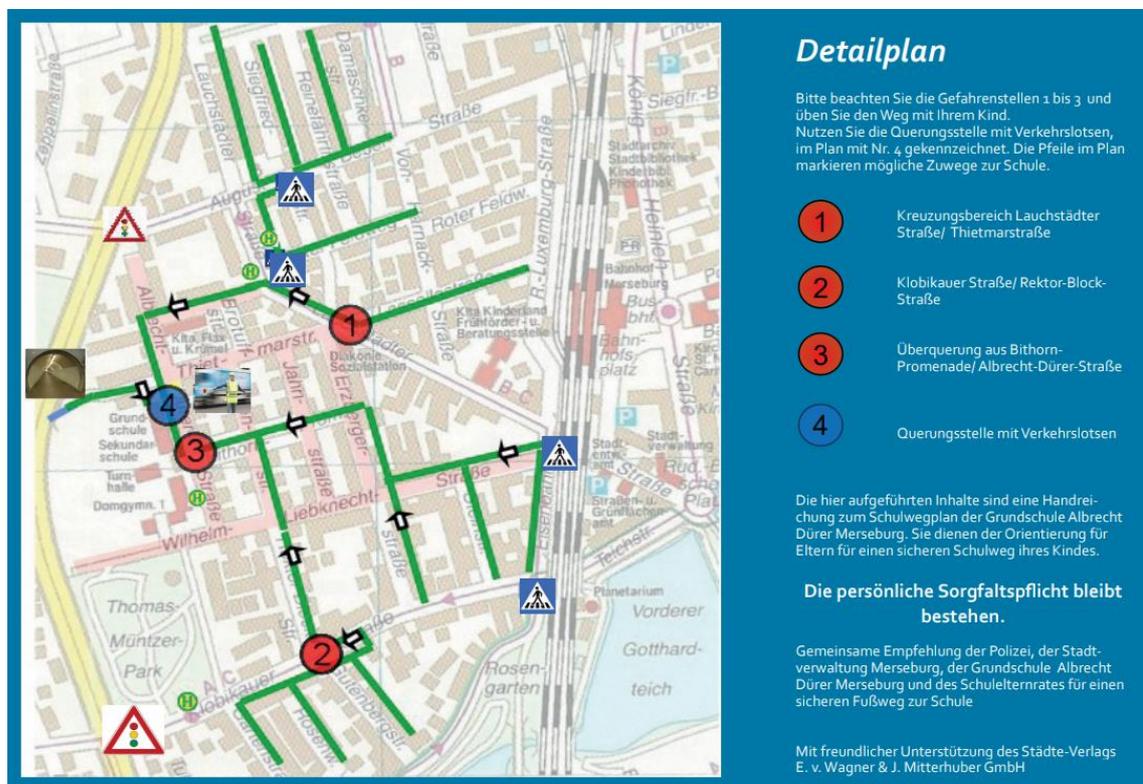


Abb. 23 Ausschnitt Schulwegeplan Grundschule Albrecht Dürer Merseburg

Quelle: Stadt Merseburg bzw. Städte-Verlag E. v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es insgesamt sechs Fußgängerüberwege (siehe Abb. 21). Drei von diesen befinden sich allerdings im Knotenpunktbereich Geusaer Straße / Klobikauer Straße / Teichstraße / Rainer-Zille-Straße. Die übrigen wurden als Querungshilfen für die Schul- und Kita-Wege in die Straßenräume integriert und sind auch Bestandteil des für die Grundschule erstellten Schulwegeplanes (siehe Abb. 23). Darin sind neben Hinweisen für die Eltern auch drei Gefahrenstellen identifiziert und hervorgehoben wurden.

Als Gefahrenstelle ist u. a. der Knotenpunkt Lauchstädter Straße / Thietmarstraße / Lassallestraße / Erzbergerstraße / Zufahrt ehemaliger REWE ausgewiesen. Aufgrund der zahlreichen aufeinandertreffenden Straßenzüge sind weitläufige und unübersichtliche Knotenpunktfelder vorhanden (siehe Abb. 24). Damit einher gehen vergleichsweise lange Querungswege bzw. Umwege. Insbesondere unter Berücksichtigung der wichtigen Fuß- und Radwegachse im Verlauf des Straßenzuges Thietmarstraße / Lassallestraße besteht hier erhöhter Handlungsbedarf zur Neuordnung der Knotenpunktfelder.



Abb. 24 Knotenpunkt Lassallestr./ Lauchstädter Str. / Thietmarstr. / Zufahrt REWE



Abb. 25 Hauptquerungsstelle Albrecht-Dürer-Straße, Höhe Grundschule

Eine zentrale Querungsstelle für die Schulkinder befindet sich in der Albrecht-Dürer-Straße unmittelbar südlich der Einmündung der Thietmarstraße vor der Grundschule (siehe Abb. 25). Dieser wurde in der Vergangenheit zu Schulbeginn teilweise durch einen Schülerlotsen zusätzlich gesichert. Aktuell und wahrscheinlich auch zukünftig

ist dies nicht mehr der Fall. Speziell zum Schulbeginn bestehen hier Konflikte (siehe Kapitel 3.5).

Eine weitere wichtige Querungsstelle im Bereich des Schulkomplexes Albrecht-Dürer-Straße ergibt sich in Verlängerung der Bithorn-Promenade.

3.8 Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Erfassung der Bestandssituation wurde für das direkte Umfeld des Schulkomplexes der Bestand der Parkstände im öffentlichen Straßenraum erfasst. Zudem wurde an einem repräsentativen Werktag (14. / 15. März 2023) stichprobenhaft deren Auslastung erhoben. Dabei wurde die Zahl der abgestellten Fahrzeuge (einschließlich Falschparkern) straßenabschnittsfein in zwei Zeitintervallen erfasst (siehe Abb. 26). Die Nachterhebung bildet die Stellplatznachfrage der Bewohner kleinteilig und präzise ab. Die Vormittagszeitscheibe diente der Erfassung der Nachfrage bzw. Auslastung während des Schulbetriebs.

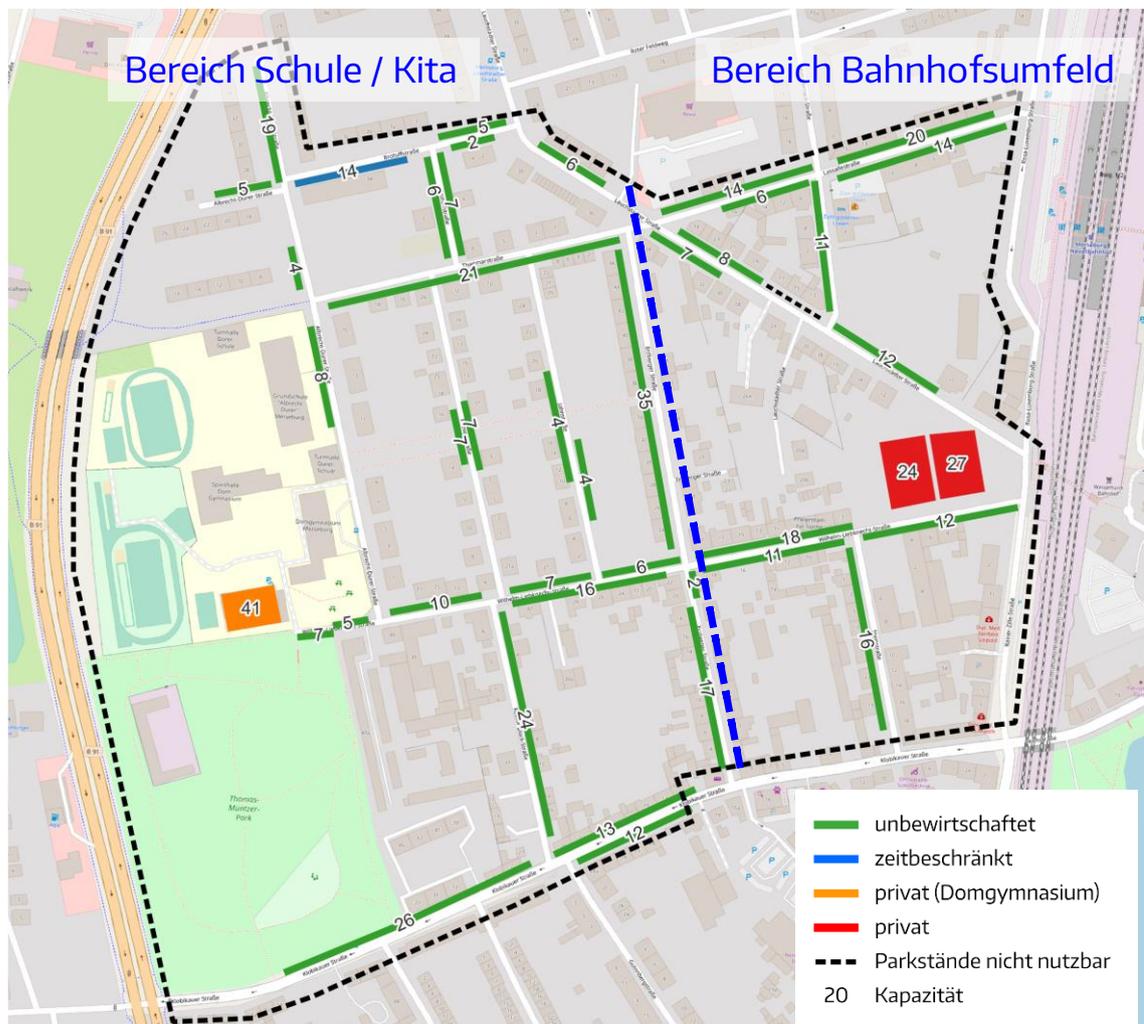


Abb. 26 Parkstände im öffentlichen Straßenraum im direkten Schulumfeld

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Im direkten Umfeld des Schulstandortes (Teilbetrachtungsgebiet siehe Abb. 26) stehen im öffentlichen Straßenraum insgesamt 442 Parkstände zur Verfügung². Diese sind zum überwiegenden Teil unbewirtschaftet und können entsprechend ohne Gebühr und Parkdauerbegrenzung genutzt werden. Lediglich vor der Kita in der Brottuffstraße existiert werktags zwischen 6 und 17 Uhr eine Parkdauerbeschränkung auf 0,5 Stunden.

Neben den Parkständen im öffentlichen Straßenraum sind im Wohngebiet eine Vielzahl weitere kleinteilige, teilöffentliche und private Parkmöglichkeiten vorhanden. Deren Anzahl und Auslastung wurde im Rahmen der Erhebung nicht durchgehend erfasst. Lediglich einzelne größere zusammenhängende Parkierungseinrichtungen wurden mit betrachtet. So stehen beispielsweise auf dem Hof des Gymnasiums 41 Stellplätze für die Beschäftigten zur Verfügung. Weitere zusammenhängende teilöffentliche Parkmöglichkeiten existieren auf der Brachfläche zwischen Lauchstädter Straße und Wilhelm-Liebknecht-Straße.

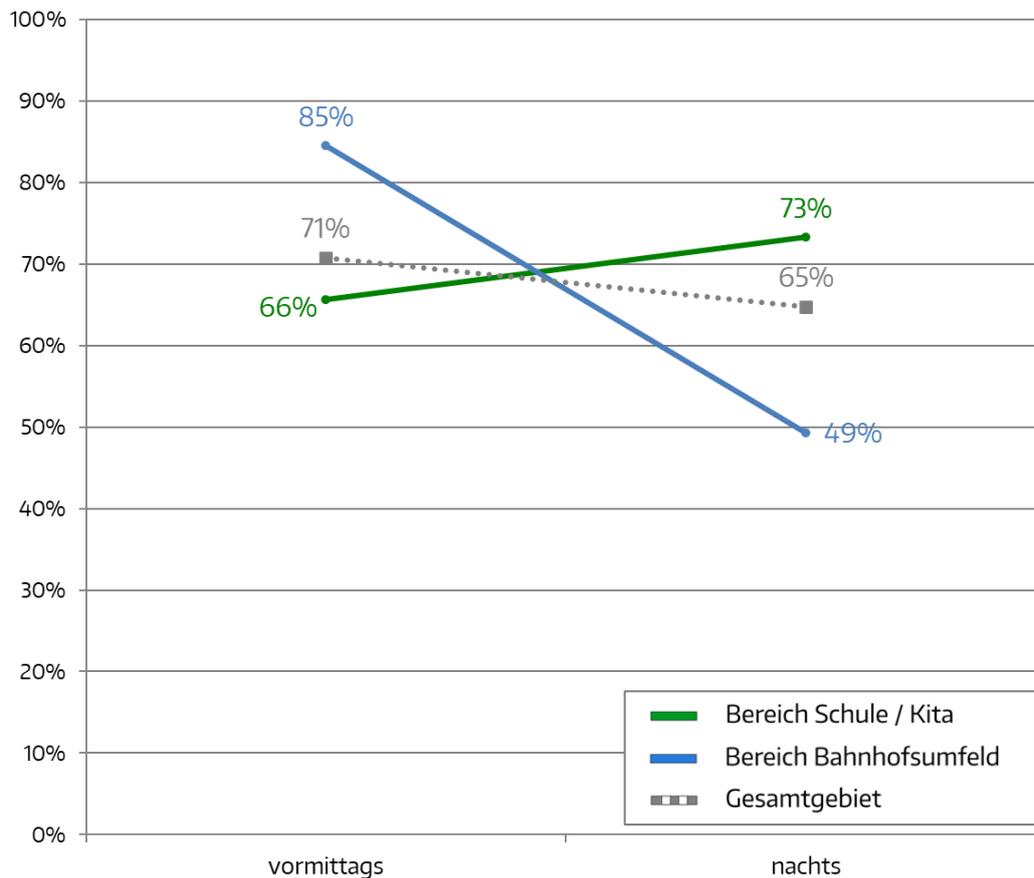


Abb. 27 Auslastung nach Teilgebieten, öffentliche Parkstände

² Während der Erhebungen bestanden lediglich für 6 Parkstände in der Lauchstädter Straße unmittelbar östlich der Von-Harnack-Straße Nutzungsbeschränkungen. Darüber hinaus waren zum Erhebungszeitpunkt im Teiluntersuchungsgebiet sowie im näheren Umfeld keine Einschränkungen zu verzeichnen.

Bezogen auf alle öffentlichen Parkstände ist für den gesamten betrachteten Bereich eine maximale Auslastung von 71 % zu verzeichnen (siehe graue Linie in Abb. 27). Diese wurde für die Vormittagszeitscheibe erfasst. In den Nachtstunden wurde für das gesamte Teiluntersuchungsgebiet eine Grundauslastung von ca. 65 % festgestellt.

Im Rahmen der vertiefenden Auswertung der Auslastungserhebungen erfolgte eine Untergliederung in zwei Teilbereiche („Bereich Schule / Kita“ und „Bereich Bahnhofsumfeld“ siehe Abb. 26) sowie eine straßenabschnittsfeine Differenzierung. Hierbei zeigen sich deutliche Unterschiede.

Im Bahnhofsumfeld ist die Auslastung in den Nachtstunden mit ca. 49 % deutlich geringer als im dichter bebauten westlichen Teilbereich. Tagsüber fallen die Auslastungen jedoch deutlich höher aus. Dann werden die Parkflächen im Bahnhofsumfeld zusätzlich durch Pendler und Beschäftigte genutzt und erreichen eine Auslastung von ca. 85 %. Neben der Lassallestraße sind u. a. auch für die Parkstände in der Lauchstädter Straße und die Steinstraße hohe Auslastungen zu verzeichnen (siehe Abb. 28). Nachts sind hingegen im „Bereich Bahnhofsumfeld“ lediglich für die Steinstraße Maximalauslastungen festzustellen (siehe Abb. 29).

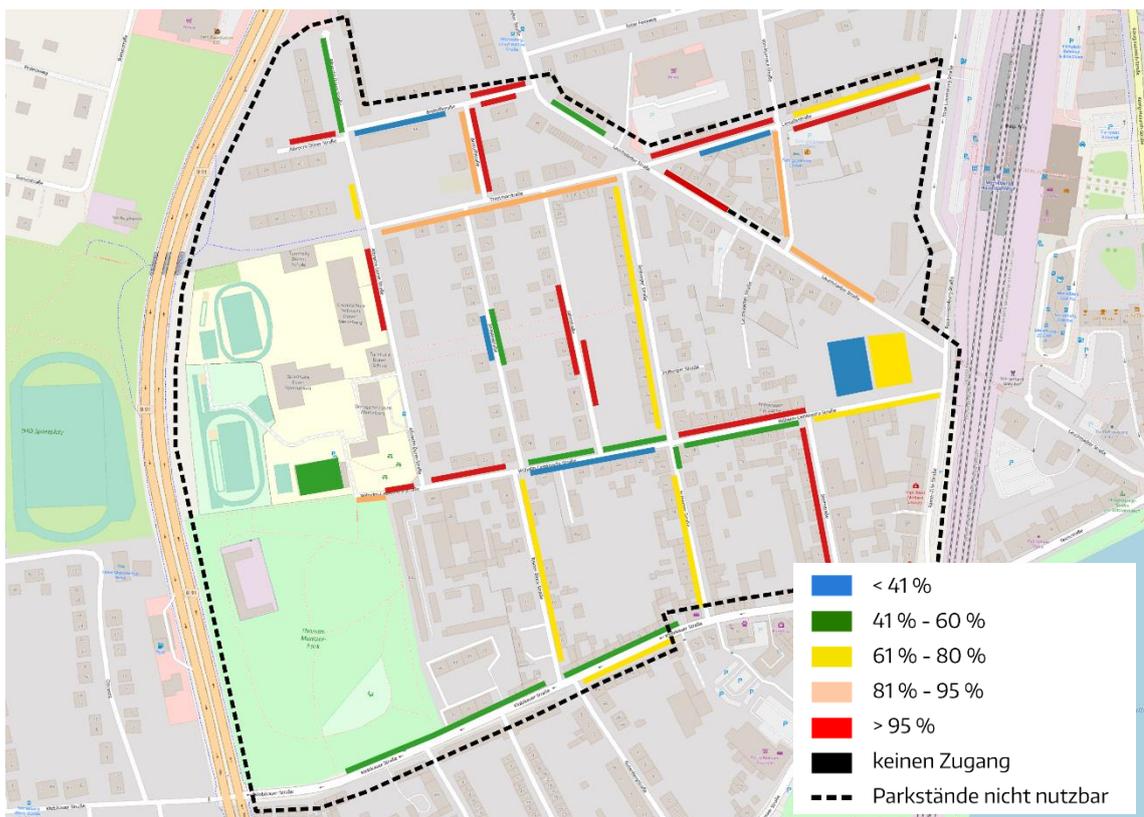


Abb. 28 Auslastung öffentliche Parkstände vormittags

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Im Schulbereich ist nachts die Auslastung der Parkstände mit ca. 73 % hingegen etwas höher als am Tag. Nachfrageschwerpunkte bilden dabei die Rektor-Block-Straße, die Wilhelm-Liebknecht-Straße im Teilabschnitt östlich der Albrecht-Dürer-Straße, die Erzberger Straße sowie der Anschlussbereich der Brotuffstraße an die Lauchstädter Straße (siehe Abb. 29).

In den Tagesstunden (siehe Abb. 28) konzentriert sich die Nachfrage hingegen auf das direkte Umfeld des Schulkomplexes und der Kita (Albrecht-Dürer-Straße, Wilhelm-Liebknecht-Straße westlich der Rektor-Block-Straße, Thietmarstraße, Brotuffstraße). Parallel sind auch in der Jahnstraße hohe Auslastungen zu verzeichnen. Im weiteren Umfeld stehen in akzeptabler fußläufiger Entfernung (Wegstrecke < 300 m) weitere Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Bezogen auf alle öffentlichen Parkmöglichkeiten im betrachteten Teilgebiet existiert vormittags eine Reserve von 125 Parkständen (28 %) und nachts von 152 Parkständen (34 %).

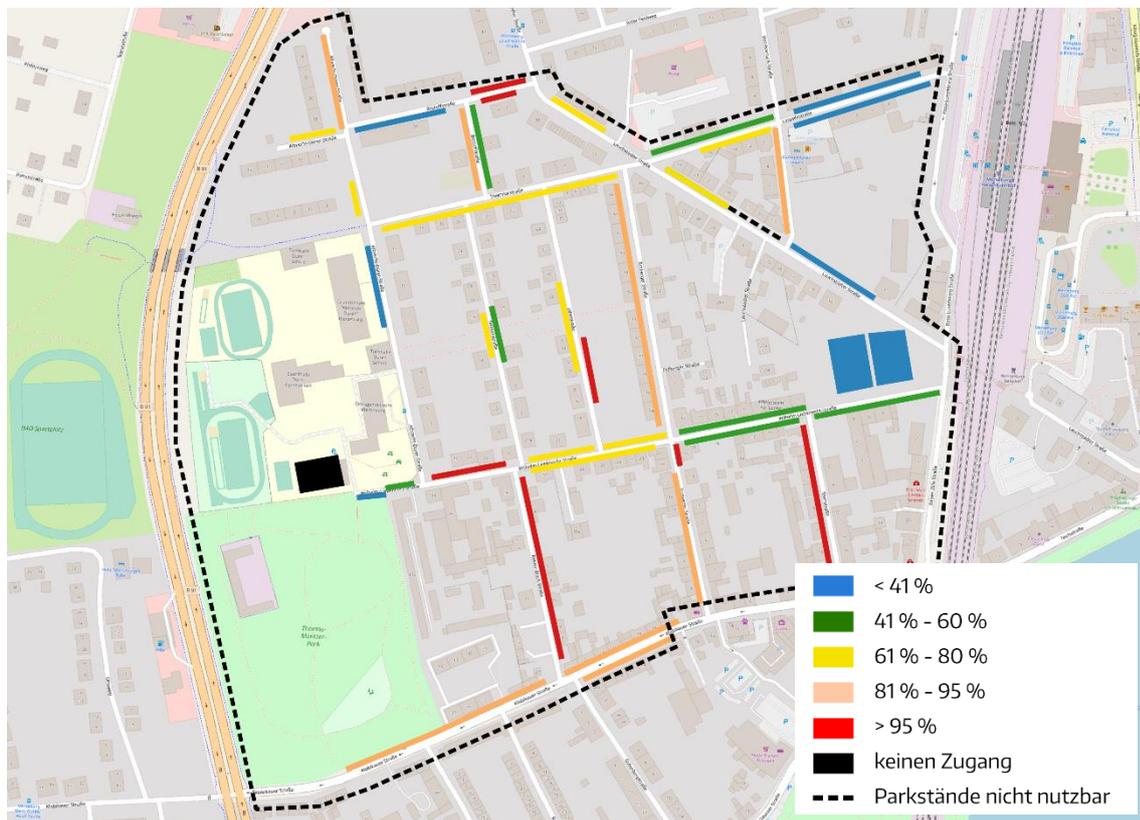


Abb. 29 Auslastung öffentliche Parkstände nachts

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Für den privaten Parkplatz des Domgymnasiums war zum Erhebungszeitpunkt am Vormittag eine Auslastung von 60 % festzustellen. Die Beschäftigten können sich hier gegen eine Gebühr einen Parkstand anmieten. In den Nachtstunden ist der Parkplatz nicht zugänglich. Auch für die teilöffentliche Fläche im Eckbereich zwischen

Lauchstädter Straße und Wilhelm-Liebknecht-Straße ist der Erwerb eines Parkausweises erforderlich. Auch hier sind nur geringe Auslastungen zu verzeichnen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet ausreichend öffentliche Parkstände zur Verfügung stehen. Auslastungsbedingte Einschränkungen sind im Bestand vorrangig kleinteilig und ortsbezogen vorhanden.

3.9 Unfallauswertung

Grundlage der Unfallanalysen bilden die amtlichen Daten der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion aus den Jahren 2020 bis 2022. Im untersuchten Zeitraum (3 Jahre) wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 235 Unfälle polizeilich registriert. Dies entspricht ca. 78,3 Unfällen pro Jahr. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden ist mit ca. 11,9 % vergleichsweise gering.

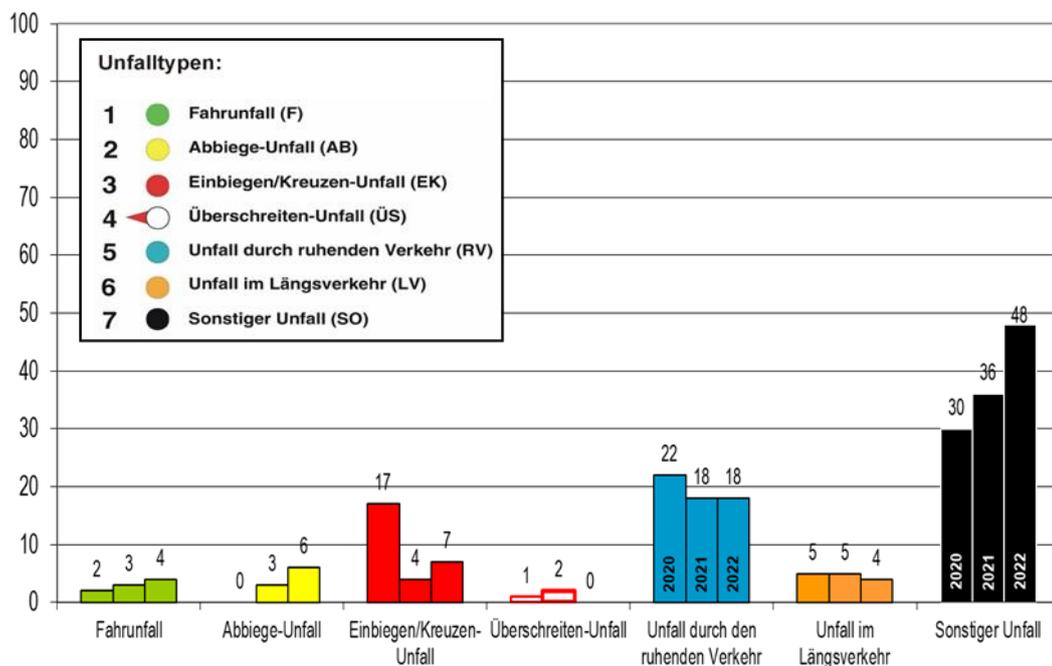


Abb. 30 Zahl der Unfälle nach Unfalltypen für den Zeitraum 2020-2022

Bei Betrachtung der absoluten Unfallzahlen dominieren mit einem Anteil von 49 % die sonstigen Unfälle (siehe Abb. 30). Allerdings handelt es sich hierbei zumeist um eher unbedeutende Kollisionen z. B. beim Parken sowie im Nebennetz.

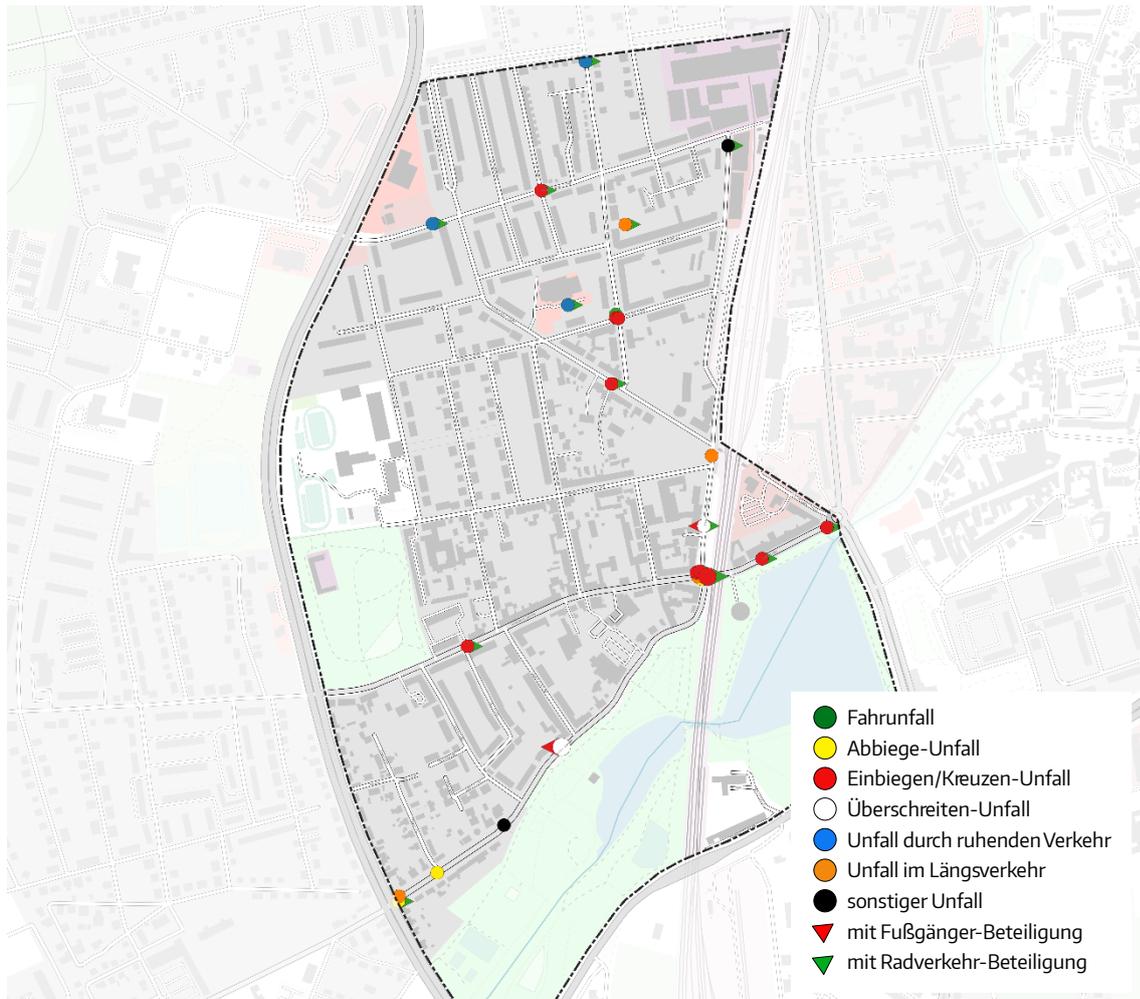


Abb. 31 Unfälle mit Personenschaden 2020 – 2022

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet) <http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Verkehrsplanerisch relevant sind insbesondere die Unfälle mit Personenschäden (siehe Abb. 31). Eine Konzentration entsprechender Kollisionen ist für den Knotenpunkt Klobikauer Straße / Teichstraße / Rainer-Ziller-Straße / Geusaer Straße festzustellen. Hier ereigneten sich insgesamt sieben Unfälle mit Verletzten. Bis in das Jahr 2020 handelte es sich vielfach um Unfälle vom Typ „Einbiegen und Kreuzen“. Nach einer Anpassung der Markierung und Beschilderung haben sich entsprechende Unfälle bisher nicht wieder ereignet.

Weitere Auffälligkeiten bestehen am Knotenpunkt Lassallestraße / Von-Harnack-Straße. Hier ereigneten sich trotz der vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommen innerhalb des Betrachtungszeitraumes immerhin drei Unfälle mit Personenschaden. Darüber hinaus ist das Unfallgeschehen im Untersuchungsgebiet unauffällig.

4 Zusammenfassung der Bestandssituation

Folgende Chancen und Potenziale konnten für das Untersuchungsgebiet herausgearbeitet werden:

- » Sowohl in der Albrecht-Dürer-Straße als auch in der Brotuffstraße dominieren die süd- bzw. westwärts gerichteten Verkehre.
- » Vor dem Kita-Gebäude existiert eine Kurzzeitparkzone.
- » Das Gymnasium verfügt über einen gebührenpflichtigen Parkplatz für seine Beschäftigten.
- » Es stehen ausreichend Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.
- » Die Schulhaltestelle „Albrecht-Dürer-Straße“ befindet sich unmittelbar vor dem Schulgebäude.
- » Die hohen Verkehrsbelastungen treten lediglich in überschaubaren Zeiträumen im Tagesverlauf auf.
- » Das Gymnasium verfügt über eine Vielzahl attraktiver Radabstellmöglichkeiten auf dem Schulhof.

Darüber hinaus wurden verschiedene Herausforderungen identifiziert:

- » Im unmittelbaren Schul- und Kita-Umfeld sind die Nutzungsüberlagerungen und damit einhergehenden Konflikte am größten.
- » Der Hol- und Bringeverkehr sowie der Busverkehr belasten das Straßennetz des Wohnquartiers.
- » Gegenüber dem Schulkomplex existieren mehrere Wohngebäude, deren Erschließung ebenfalls über die Albrecht-Dürer-Straße erfolgt.
- » Für den Schulkomplex existiert bisher keine definierte Absetzzone.
- » Die Parkstände unmittelbar vor dem Schulkomplex werden durch das Lehr- und Betreuungspersonal mit genutzt.
- » Der Hol- und Bringe-Verkehr hält und parkt ungeordnet im Straßenraum.
- » Die Schulhaltestelle „Albrecht-Dürer-Straße“ ist nicht optimal ausgestattet.
- » Die Oberflächenbeläge in der Albrecht-Dürer-Straße, der Wilhelm-Liebknecht-Straße und der Erzbergerstraße sowie vielerorts in den Seitenräumen sind in einem schlechten Zustand.
- » Die Radabstellanlagen vor dem Haupteingang der Sekundar- und Grundschule reichen weder qualitativ noch quantitativ aus, um den Bedarf abzudecken.
- » Im Bereich der Kita existieren keine Radabstellanlagen.
- » In der Albrecht-Dürer-Straße existiert keine gesicherte Querungshilfe für die Schulkinder.

5 Beteiligungsformate

5.1 Lenkungsgruppe

Der Bearbeitungsprozess wurde durch eine projektbegleitende Lenkungsgruppe begleitet. Diese setzte sich im Kern aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Landkreises, den Schuldirektoren der Grundschule und des Gymnasiums, der Kita-Leitung, Eltern- und Lehrervertretern, der Polizei, einem Vertreter der Anwohner sowie den Fachplanern des Planungsbüros SVU Dresden zusammen. Repräsentanten der Sekundarschule waren eingeladen, nahmen aber an den Lenkungsgruppenterminen nicht teil.

Bei insgesamt drei Terminen, am 22.02.2023, 26.06.2023 und 27.11.2023 wurden Untersuchungsergebnisse, Handlungsansätze und Maßnahmenideen vorgestellt und diskutiert. Die Lenkungsgruppenmitglieder hatten die Möglichkeit auf die Auswahl der Standorte für die Verkehrserhebungen (siehe Kapitel 3.4) sowie auf die Inhalte des Schülerfragebogens einzuwirken. Im Ergebnis der Abstimmungen wurden zusätzliche Seitenradarerhebungen / Geschwindigkeitsanalysen sowie eine stärkere Einbindung der Kita in die Online-Befragung vorgenommen.

In der dritten Lenkungsgruppe wurde besprochen, dass vor Abschluss der Bearbeitung die Bevölkerung im Umfeld des Schulstandortes nochmals gezielt zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung informiert werden sollte.

Zwischen dem zweiten und dritten Lenkungsgruppentermin wurden die Zwischenergebnisse bereits in verschiedenen öffentlichen Ausschüssen vorgestellt und diskutiert.

5.2 Schülerfragebogen

Im Rahmen der Bearbeitung sollten auch die Schülerinnen und Schüler des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes sowie die Kita-Kinder die Möglichkeit erhalten sich zur Schulwegeplanung zu äußern. Der eigens entworfene Schülerfragebogen stand über einen Zeitraum von sechs Wochen für Rückmeldungen zur Verfügung. Eltern jüngerer Kinder wurden gebeten die Fragebögen gemeinsam mit ihren Kindern auszufüllen. Insgesamt wurden 348 Fragebögen online und analog ausgefüllt. Die Umfrage ist nicht repräsentativ, sondern diente lediglich als niederschwelliges Beteiligungselement.

5.2.1 Statistische Fragen

Mit den ersten drei Fragen wurden verschiedene statistische Informationen zu Bildungs- und Betreuungseinrichtung, Alter und Wohnort erfasst.

1. Auf welche Schule (oder Kita) gehst du?

Von allen vier befragten Bildungs- und Betreuungseinrichtungen gingen Rückmeldungen ein. Wobei die größte Beteiligung mit 168 Antworten (48,6 %) Seitens des

Gymnasiums erfolgte. Der geringste Rücklauf (3,9 %) kam von der Sekundarschule. Dieser Umstand lässt sich auch auf die fehlende Präsenz der Sekundarschule in der Lenkungsgruppe zurückführen. Von der Grundschule gingen 115 (33,0 %) und von der Kita 52 (14,9 %) Rückmeldungen ein.

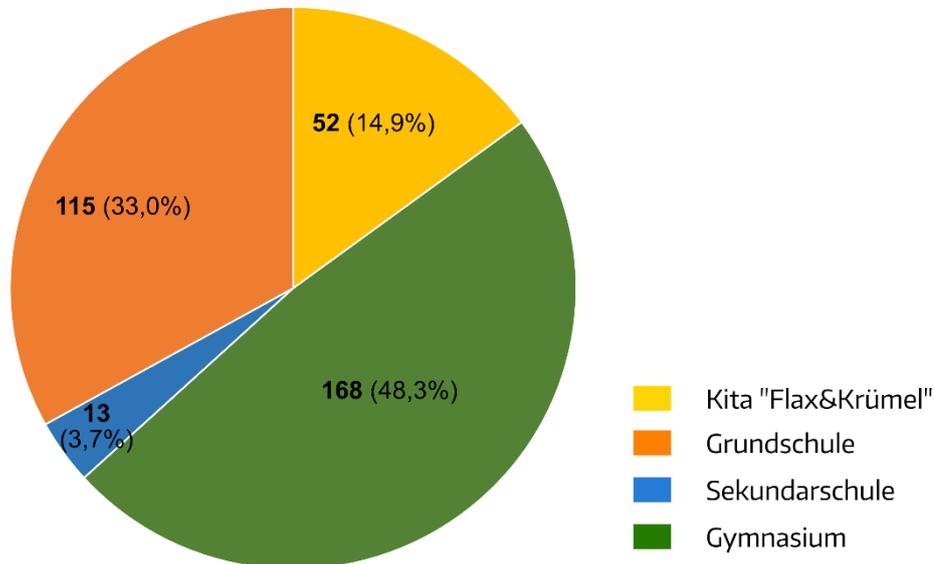


Abb. 32 Anteil der Einrichtungen an der Online-Schülerumfrage

2. Wie alt bist du?

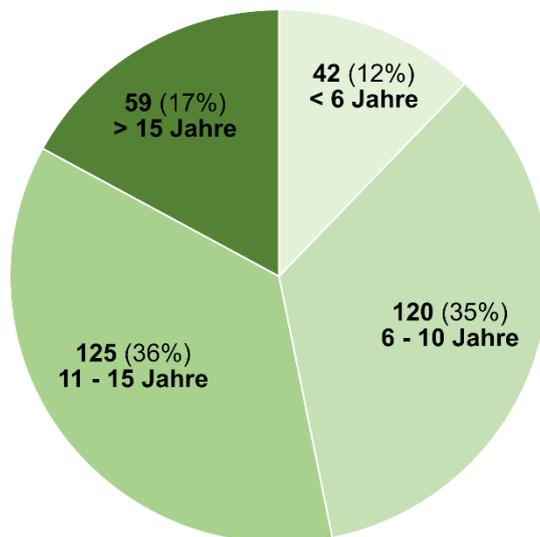


Abb. 33 Altersverteilung der Teilnehmenden an der Online-Schülerumfrage

Für die Auswertung des Alters wurden Kluster gebildet. Die erste Gruppe beinhaltet alle Kinder die „jünger als 6 Jahre“ und damit im Wesentlichen der Kita zuzuordnen sind. Die 6 – 10-jährigen bilden die Klassenstufen 1 bis 4 ab. Dabei sind aufgrund der Varianzbreite beim Einschulungsalter Überschneidungen möglich. Aufgrund der erweiterten Mobilitätsmöglichkeiten ab dem 16.-Lebensjahr wurde hier noch einmal

geteilt. Daher gibt es eine Altersgruppe für die 11. bis 15.-Jährigen sowie eine Gruppe für die Schülerinnen und Schüler die „älter als 15 Jahre“ sind.

Wie zu erwarten, kamen die meisten Antworten von Schülerinnen und Schülern zwischen 6 und 15 Jahren. Wobei sich beide Altersgruppen mit einem Anteil von 35 % bzw. 36 % in einem ähnlichen Umfang beteiligt haben. Zudem nahmen 42 Kinder im Kindergartenalter sowie 59 Schülerinnen und Schüler über 16 an der Umfrage teil.

3. Wo wohnst du?

276 (82 %) der Teilnehmenden gaben an in Merseburg zu wohnen. Lediglich 62 (18 %) stammten aus dem Umland. Hier lässt sich weiter differenzieren. Die meisten im Umland wohnenden Schülerinnen und Schüler stammen aus Braunsbedra (24), Bad Lauchstädt (14) und Schkopau (10). Darüber hinaus kommen 6 Schulkinder aus Roßbach, 3 aus Teutschenthal, je 2 aus Leuna und Mücheln und einer aus Halle.

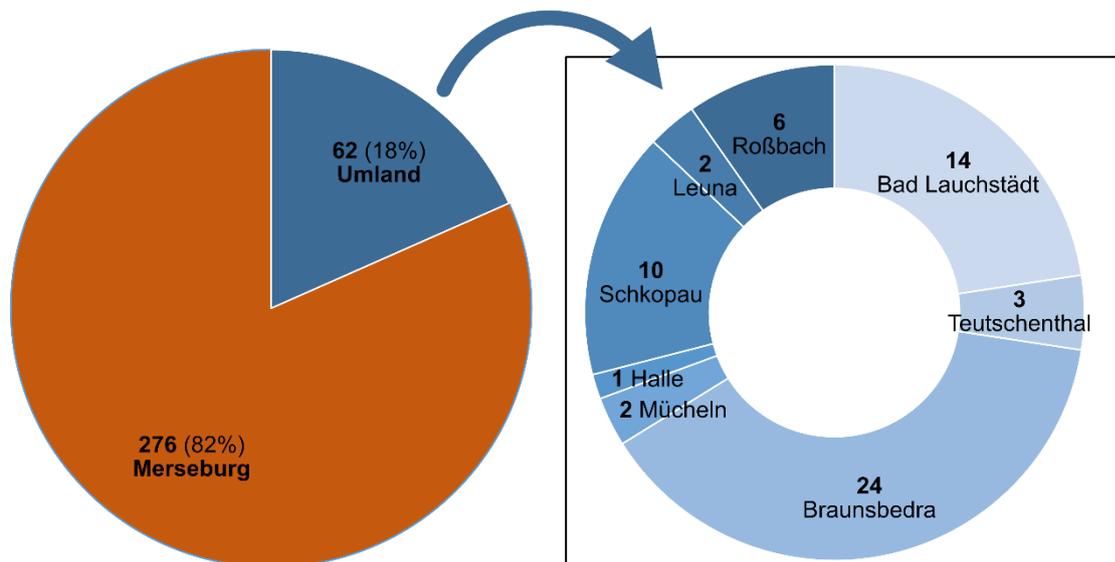


Abb. 34 Herkunft der Teilnehmenden an der Online-Schülerumfrage

5.2.2 Fragen zum Schulweg

Die Fragen vier bis sechs beziehen sich direkt auf den Schulweg. Dabei waren die Antwortmöglichkeiten vordefiniert. War keine passende Vorgabe vorhanden, konnte jeweils über das Feld „Sonstiges“ konkreter geantwortet werden. Bei der sechsten Frage ging es um einen „Modal Shift“, also einen Wechsel der Fortbewegungsart. Hier waren Mehrfachnennungen möglich.

4. Wie kommst du normalerweise zur Schule / in die Kita?

Der größte Anteil von 35,5 % der Befragten erreicht die Bildungs- oder Betreuungseinrichtung zu Fuß. Weitere 1,4 % gaben an das Laufrad oder den Tretroller zu nutzen. Diese Gruppe zählt strenggenommen ebenfalls zum Fußverkehr. 26,1 % der Schul- und Kitakinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht. Geringfügig

weniger Kinder, 23,3 % nutzen den ÖPNV. Nur 8,9 % der Schulkinder kommen mit dem Fahrrad. Insbesondere hier zeichnen sich deutliche Entwicklungspotenziale ab.

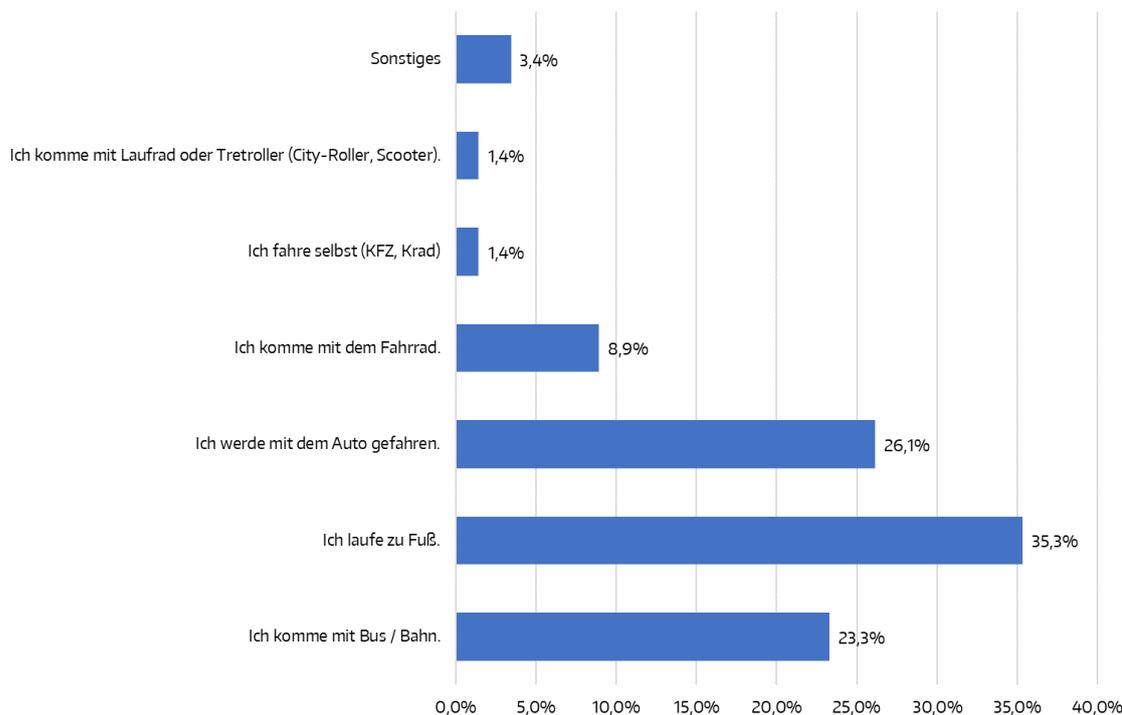


Abb. 35 Übersicht Hauptverkehrsmittel zur Schule / Kita

Mit 3,4 % ist der Anteil an „sonstigen“ Fortbewegungsmitteln verhältnismäßig hoch. Eine genauere Untersuchung ergab, dass dieses Feld Großteils für Mehrfachnennungen genutzt wurde, wenn ein Schulkind zu etwa gleichen Teilen verschiedene Verkehrsmittel für den Schulweg nutzt.

5. Kommst du normalerweise auf die gleiche Art wieder Heim?

91,7 % der Befragten geben an, auf die gleiche Art auch wieder nach Hause zu kommen. Lediglich 8,3 % nutzen für den Heimweg ein anderes Verkehrsmittel. Die größte Abweichung war bei der Gruppe der Mitfahrenden im Pkw festzustellen. Hier geben 18 Kinder an, nachmittags das Verkehrsmittel zu wechseln. Wer selbst mit dem Fahrrad, Motorrad oder Pkw zur Schule kommt, fährt damit auch wieder nach Hause. Auch beim ÖPNV und Fußverkehr treten nur geringe Abweichungen auf.

6. Würdest du gerne anders zur Schule, Kita oder nach Hause kommen?

84,7 % der Befragten (293) finden gut, wie sie zur Kita, Schule oder wieder nach Hause gelangen. 15,3 % (53) gaben an, lieber ein anderes Verkehrsmittel nutzen zu wollen. Auch hier waren Antwortmöglichkeiten vorgegeben. Anschließend wurden noch die Gründe erfragt, wieso das gewünschte Fortbewegungsmittel derzeit nicht genutzt werden kann.

17 (30,9 %) Schülerinnen und Schüler gaben an lieber mit Fahrrad fahren und 15 (27,3 %) lieber Bus & Bahn nutzen zu wollen. Je 11 Befragte würden lieber mit dem eigenen Auto fahren bzw. lieber zu Fuß zur Schule gehen.

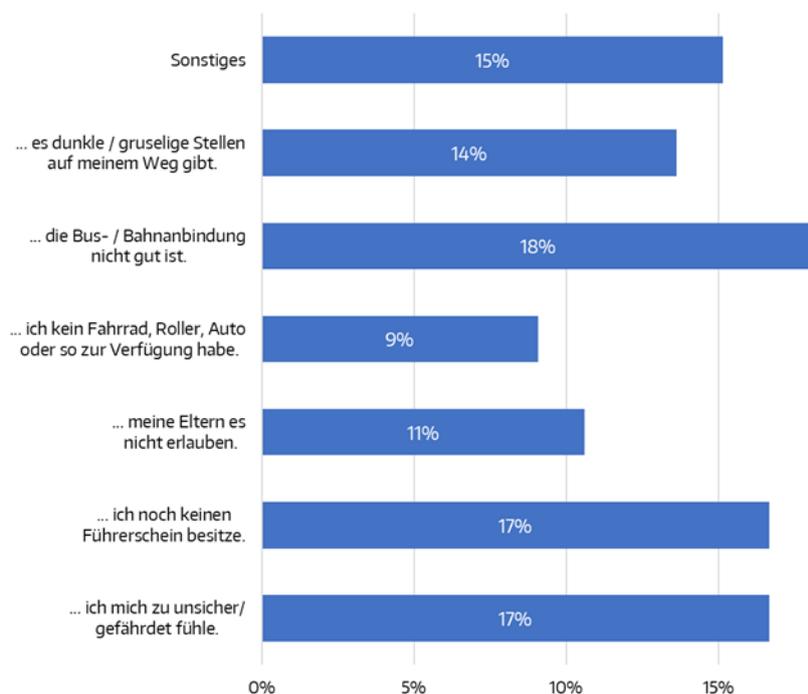


Abb. 36 Gründe, wieso die Wunsch-Fortbewegung derzeit nicht möglich ist

Auch bei der Begründung, wurden Antworten vorgeschlagen. Zudem waren Mehrfachnennungen erlaubt. Über das Feld „Sonstiges“ konnten diese bei Bedarf erweitert werden.

Mit jeweils 14 % bis 17 % haben Gründe wie „...ich fühle mich unsicher / gefährdet“ und „es gibt dunkle / gruselige Stellen auf meinem Weg“ einen hohen Anteil an der „Nicht-Nutzung“ des gewünschten Verkehrsmittels. 11 % gaben an, dass „...die Eltern es nicht erlauben“. Hier sind i. d. R. ebenfalls Sicherheitsbedenken der Grund.

Konkret auf den ÖPNV bezogen, gaben 18 % an, diesen aufgrund des schlechten Angebots nicht nutzen zu können.

Bei den Antwortmöglichkeiten „...ich kein Fahrrad, Roller, Auto zur Verfügung habe“ und „...ich noch keinen Führerschein besitze“ treten Einschränkungen aufgrund des Alters sowie fehlender Ressourcen auf. 9 % haben keinen Zugang zum gewünschten Verkehrsmittel. 17 % gaben an noch keinen Führerschein zu besitzen. Auch aus den unter „Sonstiges“ gegebenen Antworten gehen oft derartige Einschränkungen ein, „...weil ich noch nicht Fahrrad fahren kann“, „...weil es zu teuer wäre“.

5.2.3 Rückmeldungen, Informationen und Hinweise

Die letzte Frage ermöglichte die Verortung von Stellen bzw. Orten auf dem Schulweg, wo Unsicherheiten bestehen. Es konnten aber auch allgemein Hinweise und Wünsche geäußert und mitgegeben werden.

Nach Sichtung der Anmerkungen erfolgte eine ortsbezogene teilweise auch themenbezogene Bündelung. Eine entsprechende Nummerierung ist in Abb. 37 vermerkt. Die zu den Nummern gehörenden Hinweise werden nachfolgend zusammengefasst.

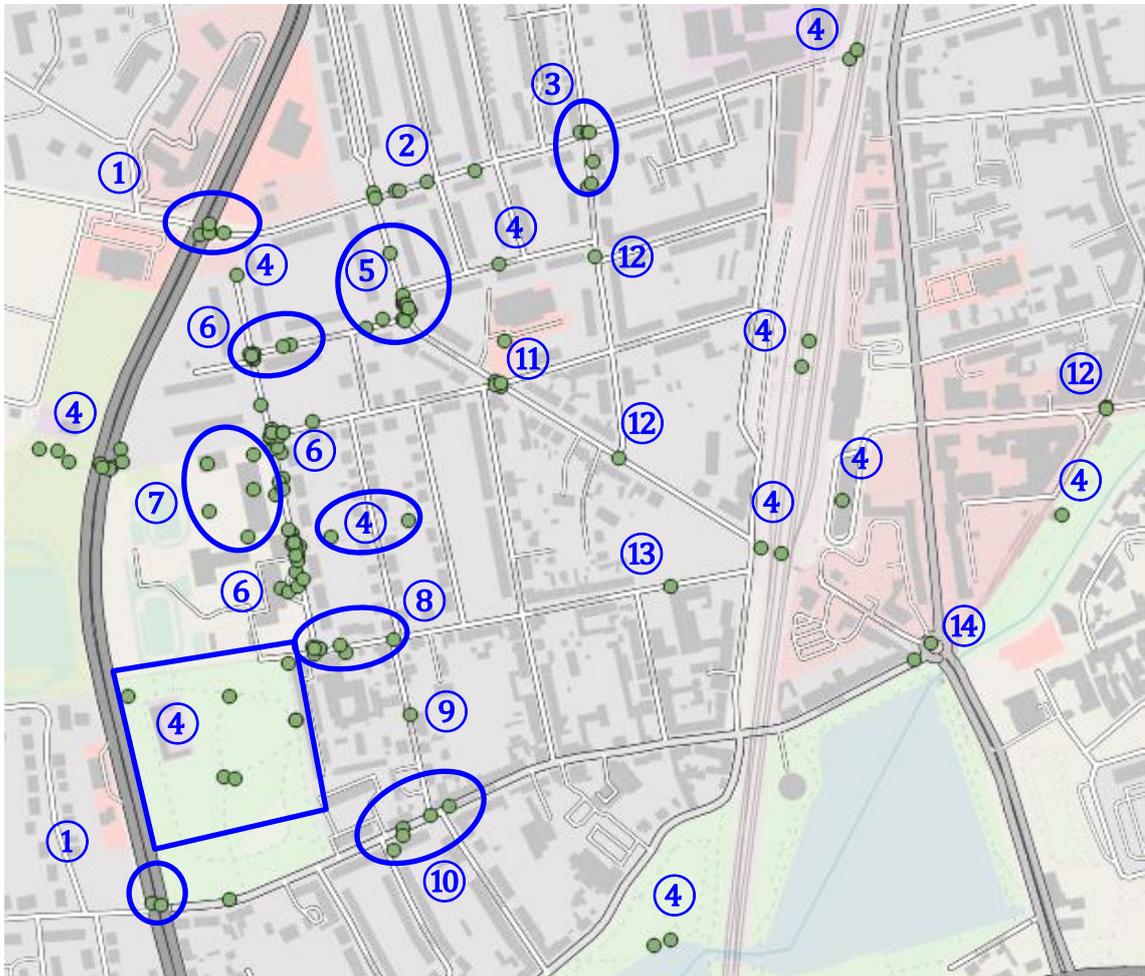


Abb. 37 Übersichtsplan vermerkter Hinweise und Problemunkte

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

- ① Gefahr bei Querung der B 91 aufgrund der bedingtverträglichen Ampelschaltung sowie unaufmerksamer Autofahrer.
- ② In der August-Bebel-Straße wird die schlechte Wahrnehmbarkeit des FGÜ kritisiert (Kfz fährt zu schnell, FGÜ wird nicht beachtet). Am Knotenpunkt und am FGÜ bestehen Sichteinschränkungen durch parkende Fahrzeuge.
- ③ Schlechte Querungsbedingungen am Knotenpunkt. Querungshilfe gewünscht sowie generelle Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.
- ④ Angstraum (gruselig, dunkel, fehlende Soziale-Kontrolle)

- ⑤ Dieser Bereich wird als sehr unübersichtlich wahrgenommen. Insbesondere die parkenden Fahrzeuge schränken die Sicht auf die Kinder ein. Zudem erfolgt der Wunsch nach einer Querungshilfe in der Brotuffstraße.
- ⑥ Dieser Bereich wird als chaotisch wahrgenommen. Zu viel Kfz-Verkehr, teilweise Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge (Sichteinschränkungen, zu geringe Fläche bei Begegnungen), Querungsdefizite, überhöhte Geschwindigkeiten, fehlende Rücksichtnahme. Fehlende Überdachung der Haltestelle.
- ⑦ Sanierung von Grundschul- / Sekundarschulgebäude erforderlich, Lehrerparken fehlt, fehlende Kurzzeitparkplätze für Besucher
- ⑧ Unübersichtlicher Knotenpunkt, schlechte Oberflächen, Lärmbelästigungen der Anwohner, zu viel Kfz-Verkehr, eingeschränkte Sichtbeziehungen.
- ⑨ schlechter Gehwegzustand
- ⑩ Der Bereich wird als unübersichtlich wahrgenommen. Die Fahrzeuge fahren zu schnell, parkende Autos versperren die Sicht.
- ⑪ unübersichtlicher Bereich, zu viel Fläche, zu viele Straßen treffen aufeinander
- ⑫ unübersichtlicher Bereich
- ⑬ schlechte Oberfläche
- ⑭ Bereich wird als gefährlich für den Radverkehr wahrgenommen (Rutschgefahr bei Nässe, Nichtbeachtung der Vorfahrt bei Radfahrern).

Die wichtigsten und am häufigsten auftretenden Anmerkungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- » zu hohe Verkehrsaufkommen
- » fehlende Anpassung der Geschwindigkeiten
- » eingeschränkte Sichtbeziehungen i. d. R. durch parkende Fahrzeuge
- » fehlende Querungshilfen
- » unübersichtliche Knotenpunkte
- » Angsträume durch fehlende Beleuchtung und unzureichende soziale Kontrolle
- » schlechte Fahrbahn- und Gehweg Oberflächen

Darüber hinaus wurden allgemeine und nicht in der Karte verortete Hinweise mitgegeben. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen, wobei die Zahl in den eckigen Klammern die Nenn-Häufigkeit einer Anmerkung angibt.

Beleuchtung, soziale Kontrolle, Sauberkeit

- » Verbesserung der Rahmenbedingungen in folgenden Bereichen: Unterführung B 91, Weg durch Thomas-Müntzer-Park zur Haltestelle Klobikauer Straße [17]

ÖPNV

- » Busangebot verbessern (Verbindungen, Zeiten, Takt) [14]
- » Bushaltestelle aufwerten (Beleuchtung, Haltestellendichte, Aufenthaltsfläche schaffen, Unterstellhäuschen ohne Löcher im Dach, Sitzgelegenheiten, breitere Warteflächen (bspw. Haltestelle bei Autohaus Hartung) [6]
- » Warmer bzw. kalter Aufenthaltsort notwendig, um auf den Bus zu warten [5]
- » Bedingungen beim Bus fahren verbessern (mehr Platz in den Bussen, vorsichtig fahren, Freundlichkeit des Personals) [4]
- » Kostenfreie Nutzung der Bahn für Kinder, Zuschuss zum ÖPNV-Fahrschein auch bei geringeren Entfernungen [2]
- » Halteposition der Schulbusse anpassen [2]
- » direkte Busanbindung Merseburg - Bad Lauchstädt ohne unnötigen Zeitverlust [1]
- » Taktverdichtung Straßenbahn (Linie 5) [1]
- » Wartepflicht des Anschlussbusses in Bad Lauchstädt, Verbindung Merseburg / Delitz, Alternativ die 3,00 km Laufen möglich, aber sehr gefährlich – gehen am Fahrbahnrand erforderlich (fehlender Gehweg K 2155) [1]

Querungssituation

- » Querung über Albrecht-Dürer-Straße Höhe Grundschule verbessern (FGÜ, bessere Kennzeichnung, Lotse) [6]
- » allgemein mehr Querungshilfen (LSA, FGÜ, Schülerlotsen) [2]
- » FGÜ über Von-Harnack-Straße Höhe Bushaltestelle [2]
- » Verkehrssituation unübersichtlich (KP Rektor-Block-Straße, Einfahrt Parkplatz Domgymnasium [2]
- » sichere Querung über B 91 schaffen (aktuelle LSA-Steuerung ist nicht sicher) [1]
- » mehr Querungsstellen im Zuge der Klobikauer Straße [1]

Parksituation

- » Parkverbot Albrecht-Dürer-Straße (mit Überwachung) [2]
- » Mehr Parkplätze (allgemein, vor der Schule) [2]
- » Kiss & Ride-Zone vor der Schule [1]
- » Absetzzone für Hol- und Bringe-Verkehre [1]

Verschiedenes

- » Reduzierung Geschwindigkeitsniveau [6]
- » Fahrbahn- und Gehwegoberflächen verbessern [6]
- » Verbesserung der Sichtbedingungen [4]
- » Einbahnstraßenlösung Albrecht-Dürer-Straße [3]
- » mehr Platz, Fläche (im Straßenraum) [3]
- » Reduzierung der Verkehrsaufkommen [3]
- » Optimierung Schulbetriebe (Zugang Schulgebäude, Gepäckaufbewahrung) [3]
- » Verkehrsberuhigter Bereich vor der Schule [2]
- » Bedarfsgerechte Radabstellanlagen (Platz für Fahrrad-Anhänger) [2]
- » Verbesserung betrieblicher Ablauf (Räumung der Gehwege von Schnee, Schotterbereich „Ottoloch“ gefährlich bei Glatteis) [2]

6 Maßnahmenkonzeption

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und Konfliktanalyse (siehe Kapitel 3) sowie unter Berücksichtigung der verkehrsplanerischen Regelwerke und Richtlinien wurden für das Untersuchungsgebiet Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen abgeleitet. Sie untergliedern sich in folgende Themenschwerpunkte:

Kapitel 6.1 Neuordnung der Hol- und Bringeverkehre

Kapitel 6.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Kapitel 6.3 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung

Kapitel 6.4 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

Nachfolgend werden die konkreten Maßnahmen in den einzelnen Themenfeldern erläutert.

Insgesamt wird dabei eine integrierte Strategie zur Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen empfohlen.

6.1 Neuordnung der Hol- und Bringeverkehre

Neben einer Vielzahl kleinteiliger Probleme und Konflikte wurde im Rahmen der Bestandsanalysen der Hol- und Bringeverkehr des Schulkomplexes als größter Störfaktor im Untersuchungsgebiet identifiziert. Maßgebend sind hierbei die unterschiedlichen sich gegenseitig überlagernden Kfz-Fahrtbeziehungen bei gleichzeitig hohen Nutzungsanforderungen im Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus ergeben sich auch allein durch die schulbedingt höheren Kfz-Verkehrsaufkommen im Anliegerstraßennetz zusätzliche Konfliktpotenziale.

Entsprechend ist eine Neuordnung der Hol- und Bringeverkehre sinnvoll. Hierbei setzt das Handlungskonzept auf mehreren Ebenen an:

- » Innerhalb des Wohnquartiers bzw. im direkten Schulumfeld werden die Nutzungswiderstände für den Kfz-Hol- und Bringeverkehr erhöht.
- » Ergänzend erfolgt eine stärkere Lenkung und Ordnung der Kfz-Verkehrsströme innerhalb des Wohnquartiers.
- » Parallel werden in weniger sensiblen Bereichen definierte Möglichkeiten zum Absetzen der Kinder geschaffen.

Dabei muss sowohl die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anwohner als auch die Erreichbarkeit der Schulbushaltestelle weiterhin gewährleistet werden. Ebenso sollten Verlagerungen der Hol- und Bringe-Verkehre in Parallelstraßen vermieden werden. Langfristiges Ziel bildet eine Verlagerung / Verdrängung der Hol- und Bringeverkehre aus dem Wohngebiet heraus.

6.1.1 Erhöhung der Kfz-Nutzungswiderstände im Schulumfeld

Auf der verkehrsorganisatorischen Ebene ist bereits heute durch die bestehende Tempo-30-Zone ein Grundwiderstand im Wohngebiet vorhanden. Eine weiterführende Geschwindigkeitsbegrenzung bzw. eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich ist in der Fläche aufgrund der bestehenden separaten Gehwege nicht möglich bzw. zielführend.

Zentraler Ansatzpunkt für die Erhöhung der Kfz-Nutzungswiderstände bildet entsprechend die Straßenraumgestaltung (konkrete Ausgestaltung siehe Kapitel 6.3.3). Vor allem im Bereich der Knotenpunkte sowie an wichtigen Querungsstellen sind hierbei die Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs stärker zu berücksichtigen. Parallel wird durch das bauliche Untersetzen der Tempo-30-Zonen-Regelung zu einem tatsächlich niedrigeren Geschwindigkeitsniveau beigetragen.

Im Rahmen der Umsetzung ist allerdings zu berücksichtigen, dass die entsprechenden Verbindungen parallel auch durch den Schulbusverkehr mitgenutzt werden. Daher ist ergänzend eine stärkere Lenkung und Ordnung der Kfz-Verkehrsströme erforderlich. Dies betrifft insbesondere den Straßenzug Albrecht-Dürer-Straße.

6.1.2 Verkehrsorganisation Albrecht-Dürer-Straße

Die Albrecht-Dürer-Straße fungiert im Bestand als zentrale Absetzzone für den Kfz-Verkehr zu Schulbeginn sowie zum Unterrichtschluss. Durch den Beidrichtungsverkehr sowie die direkt im Schulumfeld gelegene Verknüpfung mit der Thietmarstraße kommt es hier zu vielfältigen Nutzungsüberlagerungen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurden folgende Varianten zur Optimierung der Verkehrsorganisation in der Albrecht-Dürer-Straße untersucht:

- ① Durchfahrtsverbot im Bereich der Schule

- ② Einbahnstraßenregelung Albrecht-Dürer-Straße
- ③ Einbahnstraßenregelung Albrecht-Dürer-Straße und Friesenstraße sowie Diagonalsperre Thietmarstraße

Die Rahmenbedingungen, Vorteile, Herausforderungen, Probleme und Konflikte der einzelnen Varianten zur zukünftigen Verkehrsführung werden nachfolgend im Einzelnen beschrieben.

Für die Einbahnstraßenregelungen wird generell davon ausgegangen, dass eine Nutzung für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.

Variante ① Durchfahrtsverbot im Bereich der Schule

Die Durchfahrtsmöglichkeit für den Pkw-Verkehr wird mithilfe einer Busschleuse (siehe Beispiele in Abb. 39) in Höhe der Bithorn-Promenade unterbunden (siehe Abb. 38). Größere Fahrzeuge, wie Busse und Müllfahrzeuge können weiterhin die Albrecht-Dürer-Straße durchfahren. Parallel wird die Zufahrt zu den beiden entstehenden Sackgassen auf den Anliegerverkehr beschränkt. Die Parkplätze vor der Schule entfallen. Die Herstellung einer Wendemöglichkeit ist nicht notwendig, da die Straße nunmehr ausschließlich der Erschließung der Grundstücke dient. Die Anwohner-Pkw-Verkehre können im Bereich der Zufahrten wenden.

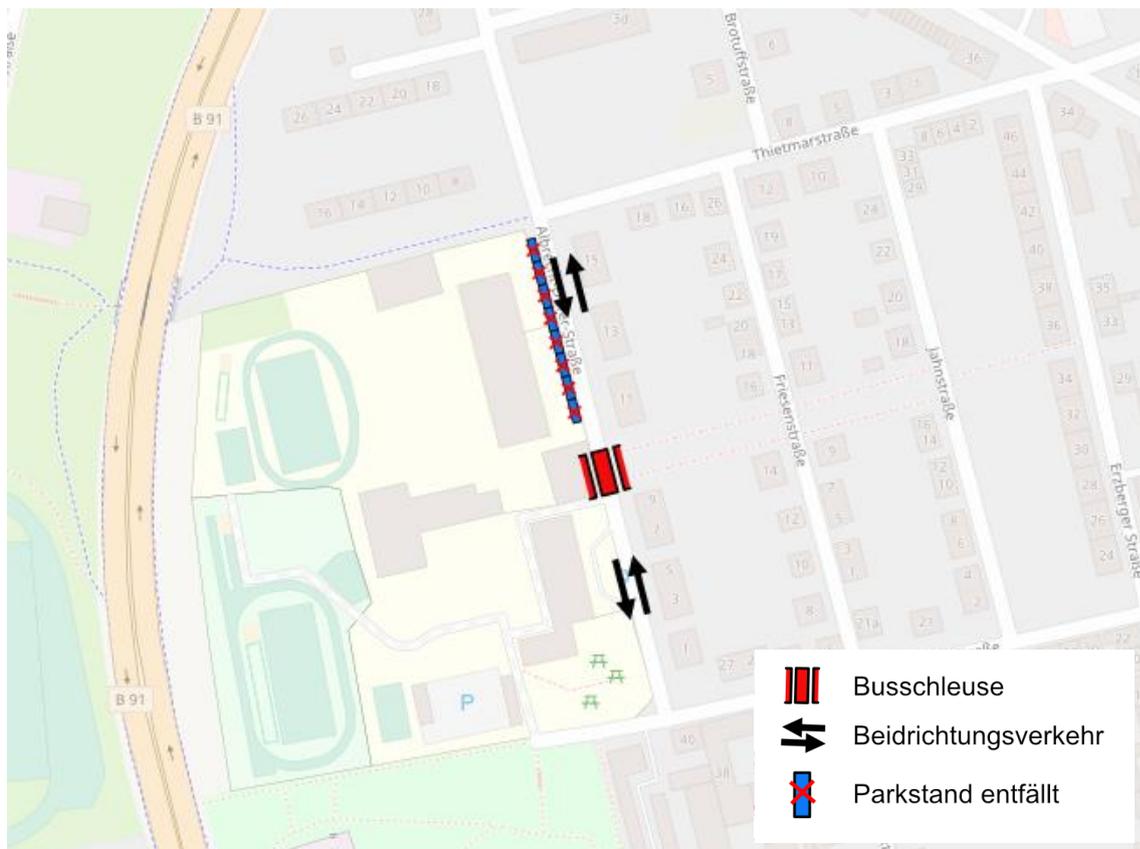


Abb. 38 Variante ① Durchfahrtsverbot im Bereich der Schule

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>



Abb. 39 Beispiele für Busschleusen

Die Rahmenbedingungen und Effekte von Variante ① werden in Tab. 1 zusammengefasst. Für die Anpassung des Straßenraumes bzw. für die Flächen vor der Schule ergeben sich bei dieser vielfältige Gestaltungspotenziale. Die bestehenden Fahrbahnflächen können deutlich reduziert werden. Ohne eine entsprechende bauliche Umgestaltung des Straßenraumes besteht allerdings in den beiden Sackgassenästen die Gefahr von Fehlnutzungen. Zudem ist mit einer Verlagerung des Hol- und Bringeverkehrs in die parallel verlaufende Friesenstraße zu rechnen.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » bauliche Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeiten » vielfältige Gestaltungspotenziale für die Flächen vor der Schule » Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr » Nutzung durch den Bus- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr weiter gewährleistet » Erschließung der anliegenden Grundstücke gewährleistet » Reduzierung der Nutzungsüberlagerungen an den Knotenpunkten Albrecht-Dürer-Straße / Thiemarstraße und Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> » potenzielle Verlagerung der Hol- und Bringe-Verkehre in die parallel verlaufende Friesenstraße » Gefahr von Fehlnutzungen in den beiden Sackgassenästen (insbesondere ohne Umgestaltung) » Schaffung einer alternativen Absetzzone (siehe Kapitel 6.1.3) zwingend erforderlich » kurzfristig nicht umsetzbar

Tab. 1: Rahmenbedingungen Variante ① Durchfahrtverbot im Bereich der Schule

Daher ist die Schaffung einer alternativen Absetzzone (siehe Kapitel 6.1.3) als Voraussetzung für die Umsetzung von Variante ① zwingend erforderlich. Zudem sollte parallel eine grundlegende bauliche Umgestaltung der Albrecht-Dürer-Straße erfolgen. Damit ist eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich. Zudem ergeben sich hohe Investitionskosten.

Variante ② Einbahnstraße Albrecht-Dürer-Straße

Der Lösungsansatz bei Variante ② orientiert sich an der bestehenden Hauptnutzungsrichtung der Albrecht-Dürer-Straße. Bereits im Bestand wird diese von ca. 62 % der Fahrzeuge in Richtung Süden befahren. Auch der Busverkehr ist in Richtung Süden ausgerichtet. Entsprechend beinhaltet Variante ② eine Einbahnstraßenregelung in der Albrecht-Dürer-Straße im Abschnitt zwischen Brotuffstraße und Wilhelm-Liebknecht-Straße in Fahrtrichtung Süden (siehe Abb. 40). Diese ist für den Radverkehr zur Nutzung in der Gegenrichtung freizugeben.

Die Rahmenbedingungen und Effekte von Variante ② werden in Tab. 2 zusammengefasst. Durch die Neuordnung der Verkehrsströme reduzieren sich die Nutzungsüberlagerungen am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße deutlich. Von bisher sechs verbleiben nur noch drei Kfz-Verkehrsströme. Dadurch ergeben sich vor allem für den Fuß- und Radverkehr deutliche Vorteile. Ähnlich ist die Situation am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße.



Abb. 40 Variante ② Einbahnstraße Albrecht-Dürer-Straße

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Allerdings findet bei Variante ② keine generelle Verlagerung der Elterntaxi- Eltern-taxi-Verkehre statt. Die zum Bringen und Holen der Kinder vorgesehenen Haltemöglichkeiten sollten daher klar definiert werden. Angesichts der wegfallenden Begegnungssituationen können die bestehenden Parkstände vor der Schule gänzlich auf die Fahrbahn verlegt werden. Zudem sollte eine Parkdauerbegrenzung versehen werden.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

Die Parkdauerbegrenzung (Kurzzeitparkstände) dient dazu, die Parkstände für den Hol- und Bringe-Verkehr zu reservieren. Mittels eines Zusatzschildes kann die Kurzzeitparkregelung auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt werden. Nachmittags / abends und an den Wochenenden können die Parkplätze ohne Zeitbeschränkung genutzt werden. Teilnehmer von Sportveranstaltungen und Anwohner können so die Parkstände in der Albrecht-Dürer-Straße in diesen Zeiten größtenteils wie im Bestand nutzen.

Weiterer Anpassungsbedarf ergibt sich im Bereich der Kita. Die bestehenden Parkmöglichkeiten auf der Südseite wären ohne Veränderungen nur noch durch ein

Wenden am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Brotuffstraße erreichbar. Dies wäre im Sinne einer Entflechtung der Verkehrsströme kontraproduktiv. Entsprechend sollten die Parkmöglichkeiten auf die Nordseite verlagert werden. Das Queren der Straße kann durch eine Gehwegvorstreckung im Bereich des Kita-Zuganges unterstützt werden. Ergänzend ist eine zusätzliche Kurzzeitparkzone an der Ostflanke der Kita in der südlich von der Brotuffstraße gleichnamig abzweigenden Stichstraße möglich. Hierbei kann ggf. der Abschnitt im Bereich der Wertstoffcontainer mit einbezogen werden.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » bessere Ordnung des Hol- und Bringeverkehrs / Entflechtung der Verkehrsströme » Reduzierung der Nutzungsüberlagerungen an den Knotenpunkten Albrecht-Dürer-Straße / Thiemarkstraße und Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße » Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr » Nutzung durch den Bus- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr weiter gewährleistet » Erschließung der anliegenden Grundstücke gewährleistet » kurzfristig umsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> » Weiternutzung der Albrecht-Dürer-Straße durch den Hol- und Bringeverkehr » potenzielle Verlagerung der Verkehre in Richtung Norden in die parallel verlaufende Friesenstraße » Anpassung der Parkstände im Bereich der Kita notwendig » kleinteilige Umwege für Anwohner der Albrecht-Dürer-Straße

Tab. 2: Rahmenbedingungen Variante ② Einbahnstraße Albrecht-Dürer-Straße

Auch bei Variante ② ist mit potenziellen Verlagerungseffekten in die Friesenstraße zu rechnen, allerdings in geringerem Umfang als bei Variante ①. Die Alternativverbindung kommt hier lediglich für die in Fahrtrichtung Norden ausgerichteten Verkehrsströme in Frage.

Eine Einbahnstraßenregelung in der Albrecht-Dürer-Straße in Fahrtrichtung Norden wurde nicht vertiefend betrachtet, da diese keine wesentlichen zusätzlichen Vorteile generiert und deutlichen Anpassungsbedarf im Hinblick auf den Schulbusverkehr zur Folge hätte.

Variante ③ Einbahnstraßenregelung Albrecht-Dürer-Straße und Friesenstraße sowie Diagonalsperre Thietmarstraße

Aufbauend auf Variante ② zielt Variante ③ auf eine Unterbindung der Ausweichverkehre in der Friesenstraße und eine zusätzliche Aufwertung der Thietmarstraße für den Fuß- und Radverkehr. Neben der Albrecht-Dürer-Straße wird auch für die Friesenstraße (in Fahrtrichtung Süden) sowie der Abschnitt Thietmarstraße zwischen Albrecht-Dürer-Straße und Friesenstraße (in Fahrtrichtung Osten) eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen (siehe Abb. 41). Damit ist ein nahräumiges Ausweichen der in Richtung Norden ausgerichteten Verkehrsströme aus der Albrecht-Dürer-Straße nicht mehr möglich. Zudem ergibt sich eine zusätzliche Reduzierung der Kfz-Verkehrsströme am Knotenpunkt Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße.

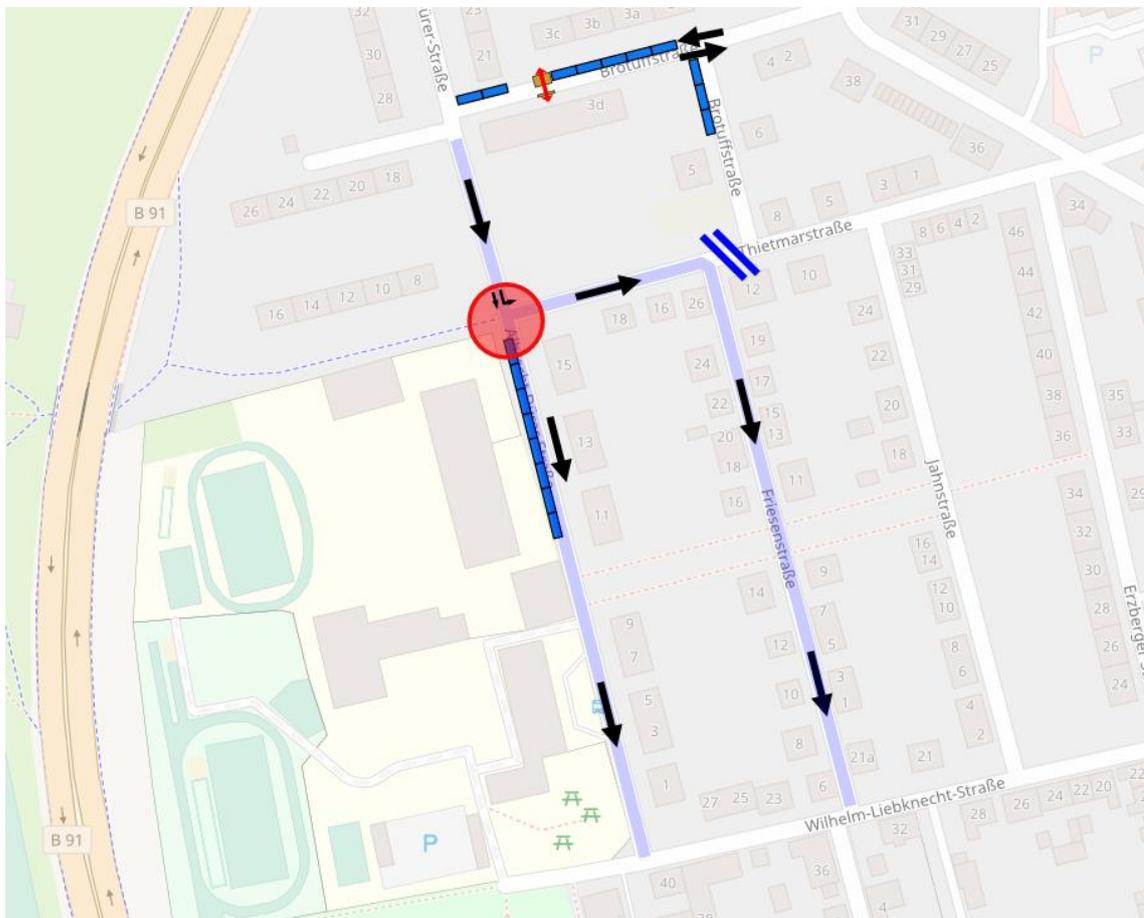


Abb. 41 Variante ③ Einbahnstraßen und Diagonalsperre

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Dies wird zusätzlich durch eine Diagonalsperre in der Thietmarstraße zwischen Friesenstraße und Brotuffstraße (siehe Abb. 42) unterstützt. Deren Hauptfunktion ist jedoch eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen in der Thietmarstraße, welche damit als zentrale Achse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Schulstandort bzw. B 91-Unterführung wesentlich aufgewertet wird. Demgegenüber

stehen Umwege für den Hol- und Bringe-Verkehr der Kita sowie für Anwohner der Albrecht-Dürer-Straße und Friesenstraße. Allerdings betreffen diese lediglich den Kfz-Verkehr. Negative Auswirkungen auf den Umweltverbund entstehen nicht. Zudem wurde mit einer zusätzlichen Absetzzone an der Westflanke der Kita (siehe Variante ②) eine Kompensationsmaßnahme für den Hol- und Bringe-Verkehr der Kita vorgesehen. Der für den übrigen Anwohner- bzw. Hol- und Bringe-Verkehr entstehende Umweg muss mit den entstehenden Vorteilen für den Fuß- und Radverkehr im Verlauf der Thietmarstraße abgewogen werden.

Die in Tab. 3 zusammengefassten Rahmenbedingungen und Effekte von Variante ③ sind in vielen Punkten vergleichbar mit denen von Variante ②. Deutliche Unterschiede bestehen lediglich im Hinblick auf die potenziellen Verlagerungseffekte. Demgegenüber stehen nunmehr auch kleinteilige Umwege für die Anwohner in der Friesenstraße.

Positive Aspekte	Herausforderungen / Konflikte
<ul style="list-style-type: none"> » bessere Ordnung des Hol- und Bringeverkehrs / Entflechtung der Verkehrsströme » Reduzierung der Nutzungsüberlagerungen an den Knotenpunkten Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße und Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße » Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr » deutliche Aufwertung der Thietmarstraße als Achse für den Fuß- und Radverkehr » Nutzung durch den Bus- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr weiter gewährleistet » Erschließung der anliegenden Grundstücke gewährleistet » Reduzierung potenzieller Ausweichmöglichkeiten » kurzfristig umsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> » Weiternutzung der Albrecht-Dürer-Straße durch den Hol- und Bringeverkehr » Anpassung der Parkstände im Bereich der Kita notwendig » kleinteilige Umwege für Anwohner der Albrecht-Dürer-Straße und der Friesenstraße

Tab. 3: Rahmenbedingungen Variante ③ Einbahnstraßen und Diagonalsperre



Abb. 42 Beispielfotos Diagonalsperre

Auch bei Variante ③ ist eine Anpassung der Parkmöglichkeiten im Bereich der Kita notwendig. Angesichts der Diagonalsperre in der Thietmarstraße ist jedoch ein abfließen in Richtung Norden deutlich schwieriger. Entsprechend wichtig sind für diese Variante daher die zusätzlichen Kurzzeitparkmöglichkeiten an der Westflanke der Kita in der südlich von der Brotuffstraße gleichnamig abzweigenden Stichstraße. Diese ermöglichen auf kurzem Weg eine Rückfahrtmöglichkeit zur Lauchstädter Straße.

Handlungsempfehlung

Auf Grundlage der beschriebenen Effekte, Herausforderungen und Konflikte für die einzelnen Varianten wird deutlich, dass Variante ① eine eher langfristige Handlungsoption darstellt und für die erforderliche kurzfristige Entflechtung bzw. Neuordnung des Hol- und Bringeverkehrs im Bereich des Schulkomplexes Albrecht-Dürer-Straße nicht geeignet ist.

Im Vergleich zwischen den Varianten ② und ③ ist aus verkehrsplanerischer Sicht Variante ③ deutlich besser geeignet die bestehenden Probleme und Konflikte zu reduzieren. Entsprechend bildet diese die Vorzugsvariante für die Neuordnung des Hol- und Bringeverkehrs im Bereich des Schulkomplexes Albrecht-Dürer-Straße.

Hinweis zum Lehrerparken

Bei allen drei Varianten ist es dem Lehrpersonal nicht mehr möglich in der Albrecht-Dürer-Straße zwischen Thietmarstraße und Wilhelm-Liebknecht-Straße zu parken.

Als mögliche Kompensationsflächen wurden wiederkehrend zwei Bereiche diskutiert. Die Stadt Merseburg würde die ehemalige Bauhoffläche im Thomas-Müntzer-Park zur Verfügung stellen, wohingegen seitens der Grundschule die Herrichtung einer Parkierungseinrichtung im Bereich der alten Turnhalle favorisiert wird. Aus verkehrsplanerischer Sicht bieten beide Flächen keine optimalen Rahmenbedingungen. In beiden Fällen führt die Zuwegung über wichtige Schulwegeachsen. Entsprechend würde sich durch eine verstärkte Pkw-Nutzung das Gefährdungspotenzial für die Schulkinder erhöhen. Alternative Flächen im Schulumfeld konnten nicht identifiziert werden. Daher kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Thematik des Lehrerparkens keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden.

Da keine Bereitstellungspflicht für Lehrerparkplätze besteht und gemäß der Parkraumerhebungen ausreichende Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum vorhanden sind, besteht kein dringender Handlungsbedarf. Das Lehrerparken wird entsprechend weiter über den öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Mit Auszug der Sekundarschule können im Rahmen der Neuorganisation des Grundschulstandortes bzw. der Gebäudesanierung die Rahmenbedingungen für das Lehrerparken nochmals diskutiert werden.

6.1.3 Absetzzone an der B 91

Hauptziele einer definierten Absetzzone für den Hol- und Bringeverkehr bilden die Ordnung des schulbezogenen Kfz-Verkehrs sowie die Schaffung eines attraktiven und möglichst direkt an das Hauptstraßennetz angebotenen Alternativangebots für die Eltern. Damit soll der Kfz-Verkehr aus den sensiblen Bereichen im direkten Schulumfeld herausgehalten und das Verkehrsaufkommen innerhalb des Wohngebietes insgesamt reduziert werden.

Für die Akzeptanz der Absetzzone sind insbesondere zwei Aspekte von zentraler Bedeutung. Einerseits muss diese effektiv mit dem Pkw erreichbar sein. Zum anderen ist für den verbleibenden Fußweg zur Schule ein hohes verkehrliches und soziales Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Zudem sollten die Absetzonen möglichst nicht direkt vor dem Schulgebäude, sondern mit einem gewissen Abstand zu den Einrichtungen positioniert werden.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sowie in der Lenkungsgruppe wurden verschiedene Flächen hinsichtlich ihrer Eignung als Absetzzone geprüft bzw. diskutiert.

Für Fläche im Eckbereich Lauchstädter Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße, welche aus der Bevölkerung vorgeschlagen wurde, ist lediglich mit einer geringen Akzeptanz zu rechnen. Um diese erreichen zu können, sind die Verkehrsteilnehmer bereits bewusst in das Wohnquartier hinein gefahren. Die Fahrstrecke bis unmittelbar vor das Schulgebäude ist nicht mehr weit. Gleichzeitig ist der verbleibende Fußweg bis zur Schule mit 450 – 600 m vergleichsweise lang und durch mehrere, wenn auch untergeordnete, Querungssituationen geprägt. Parallel bestehen Überlegungen zur Bebauung der Fläche. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist dieser Standort daher nicht für eine schulstandortbezogene Absetzzone geeignet.

Aus fachlicher Sicht zielführend wäre hingegen eine Absetzzone im Verlauf der unmittelbar westlich am Schulkomplex vorbeiführenden B 91. Hier stehen beidseitig der Hauptverkehrsstraße Flächen zur Verfügung, welche für ein Bringen und Holen der Kinder genutzt werden können (siehe Abb. 43). Hierfür wird im Seitenraum eine Parallelfahrbahn mit Kurzzeitparkmöglichkeiten geschaffen (siehe Abb. 44). Diese kann morgens zum Halten bzw. Aussteigen sowie nachmittags als Wartemöglichkeit genutzt werden.

Priorität hat die Absetzzone auf der Ostseite. Diese ist in Fahrtrichtung des Pendlerverkehrs nach Halle (Saale) und Schkopau ausgerichtet. Entsprechend besteht eine

große
Zustimmung der
Maßnahme
durch die
Öffentlichkeit

hohe Attraktivität für den Kfz-Verkehr. Zur Optimierung der fußläufigen Anbindung des Schulstandortes sollte ausgehend von der Absetzzone eine zusätzliche Rampe oder Treppe zur B 91-Querung in Verlängerung der Thietmarstraße geschaffen werden. Damit ergeben sich kurze und sichere Fußwege zum Schulstandort. Der Schulkomplex Albrecht-Dürer-Straße kann erreicht werden, ohne nochmals eine Straße queren zu müssen.

Die Absetzzone auf der Ostseite kann auch durch Verkehre genutzt werden, welche in Richtung Süden (z. B. Leuna, Weißenfels) ausgerichtet sind. Nach dem Absetzen der Kinder muss hierfür lediglich am Knotenpunkt B 91 / August-Bebel-Straße gewendet werden. Schwieriger ist hingegen die Zufahrt aus Richtung Norden, da am Knotenpunkt B 91 / Klobikauer Straße eine entsprechende Wendemöglichkeit nicht existiert. Eine Option zur Schaffung einer entsprechenden Anbindung bietet die Schaffung einer Wendemöglichkeit im Verlauf der B 91 unter Nutzung des bestehenden Mittelstreifens (siehe Beispiel in Abb. 45).

Alternativ ist auch auf der Westseite die Einrichtung einer Absetzzone möglich. Diese wäre dann speziell auf die Verkehre aus Richtung Norden und in Richtung Süden ausgerichtet. Unter Nutzung des bestehenden Fußgängertunnels in Verlängerung der Thietmarstraße besteht auch hier eine sichere und attraktive Fußwegverbindung zu den Schulen.

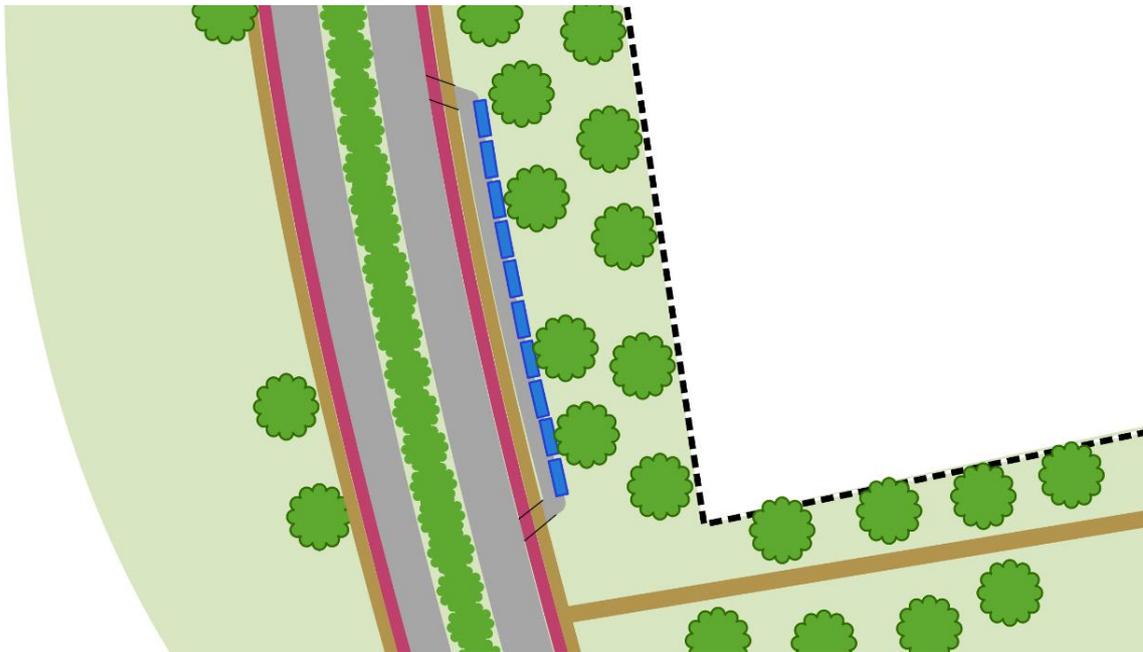


Abb. 43 Skizze Absetzzone an der B 91

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>



Abb. 44 Beispiel Parallelfahrbahn im Bereich eines Schulstandortes



Abb. 45 Beispiel Pkw-Wendemöglichkeit im Mittelstreifen

Um die Erkennbarkeit zu verbessern, ist eine möglichst auffällige Gestaltung zu empfehlen. Hierzu bedarf es einer ergänzenden, nicht amtlichen Beschilderung, welche den Standort deutlich als Hol- und Bringzone bzw. „Elternhaltestelle“ kennzeichnet (siehe Beispiele in Abb. 46 links und Mitte).



Abb. 46 Beispiele für die Beschilderung und Gestaltung von Absetzzonen

Quellen: ADAC, 2018 (Bild links), eigene Aufnahme (2. Bild v. links), www.wuppertal.de (2. Bild v. rechts), <http://www.rundschau-online.de/region/oberberg/gummersbach/eltern-taxi-in-dieringhausen-wurde-gummersbachs-erste-bring-und-abholzone-ingeweiht-25289974> (Bild rechts)

Parallel kann durch eine umfeldbezogene Gestaltung der Seitenräume, Gehwegflächen sowie Stadtmöblierung die Erkennbarkeit der Betreuungs- und Bildungseinrichtungen insgesamt, wie auch der Absetzzonen weiter verbessert werden. Optimal ist dabei eine Einbindung der jeweiligen Einrichtungen sowie der Kinder in die Gestaltung (siehe Abb. 46 rechts).

Wie bereits erläutert, ist durch die Lage der Absetzzone unmittelbar an der B 91 als Nord-Süd-Hauptachse in der Region mit einer hohen Akzeptanz der Absetzzone zu rechnen. Diese kann effektiv zur Reduzierung der Verkehrsaufkommen in der Albrecht-Dürer-Straße und im Wohngebiet insgesamt beitragen. Allerdings ergibt sich ein signifikanter Planungs-, Abstimmungs- und Investitionsbedarf, welcher im Rahmen der politischen Prioritätensetzung beschlossen und im Haushalt verankert werden muss. Entsprechend handelt es sich um eine eher mittel- bis langfristige Handlungsoption zur Neuordnung der Hol- und Bringeverkehre am Schulkomplex Albrecht-Dürer-Straße.

6.1.4 Weitere perspektivische Handlungsoptionen

Nach einer Umsetzung der Absetzzone an der B 91 (siehe Kapitel 6.1.3) ergeben sich u. a. für die Albrecht-Dürer-Straße zusätzliche Handlungs- und Gestaltungspotenziale. Neben einer dauerhaften Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeiten für den Pkw-Verkehr (siehe Variante ① in Kapitel 6.1.2) ist hierbei auch eine Ausweisung als „Schulstraße“ denkbar.

In verschiedenen Großstädten wird dieses Instrument aktuell diskutiert und teilweise bereits erprobt. Bei einer „Schulstraße“ wird temporär in den Morgen- und Nachmittagsstunden die Straße unmittelbar vor der Schule für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für Anwohner gilt eine Ausnahmeregelung. Parallel werden im erweiterten Schulumfeld zusätzliche „Elterntaxi-Haltestellen“ ausgeschildert sowie vor dem Schulgebäude zusätzliche Radabstellmöglichkeiten bereitgestellt. Die verkehrsrechtliche Handhabung des Instruments ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Zukünftig wird dieses jedoch ggf. ergänzend zur Verfügung stehen.

6.1.5 Zusätzliche Begleitmaßnahmen

Parallel zur Neuordnung des Hol- und Bringeverkehrs in der Albrecht-Dürer-Straße bedarf es zeitnah einer grundhaften Sanierung der Fahrbahnoberflächen in der Wilhelm-Liebknecht-Straße (siehe hierzu auch Kapitel 6.3.2). Aufgrund des hier aktuell vorhandenen Großkopfpflasters kommt es zu deutlichen Zusatzbelastungen für die Anwohner.

6.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

6.2.1 Ausweitung der flächenhaften Verkehrsberuhigung

Abseits des Hauptstraßennetzes sollte das zulässige Geschwindigkeitsniveau an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientiert sein. Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit einer Zonengeschwindigkeitsbegrenzung bildet hier entsprechend den Regelfall. Im § 39 der StVO heißt es hierzu:

„(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2013)

Der Abwägungsgrundsatz in Bezug auf eine konkrete Gefahrenlage existiert für Tempo-30-Zonen explizit nicht. Für Tempo 30-Zonen wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO folgendes festgehalten:

„Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Entsprechend wurden in einem ersten Schritt die Haupt- und Erschließungsstraßen im Untersuchungsgebiet als Grundlage für die Festlegung des Vorfahrtsstraßennetzes definiert (siehe Abb. 47). Für alle Bereiche abseits dieses Netzes sollte aufbauend auf den bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen die Anordnung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus geprüft werden:

- » Einbindung des Bereiches Reinefahrtstraße in die bestehende Temp-30-Zone Markwardstraße / Siegfriedstraße
- » Ausweitung der Temp-30-Zone Markwardstraße / Hatheburgstraße in Richtung Süden bis zur Lauchstädter Straße
- » Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Wohnquartier zwischen Geusaer Straße und Klobikauer Straße
- » Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Bereich Goethestraße / Fichtestraße

Die Möglichkeiten für eine entsprechende Anordnung sind jeweils anhand der konkreten Rahmenbedingungen zu prüfen. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 45 der Straßenverkehrsordnung dienen Tempo-30-zonen explizit und

„[...] vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer.“

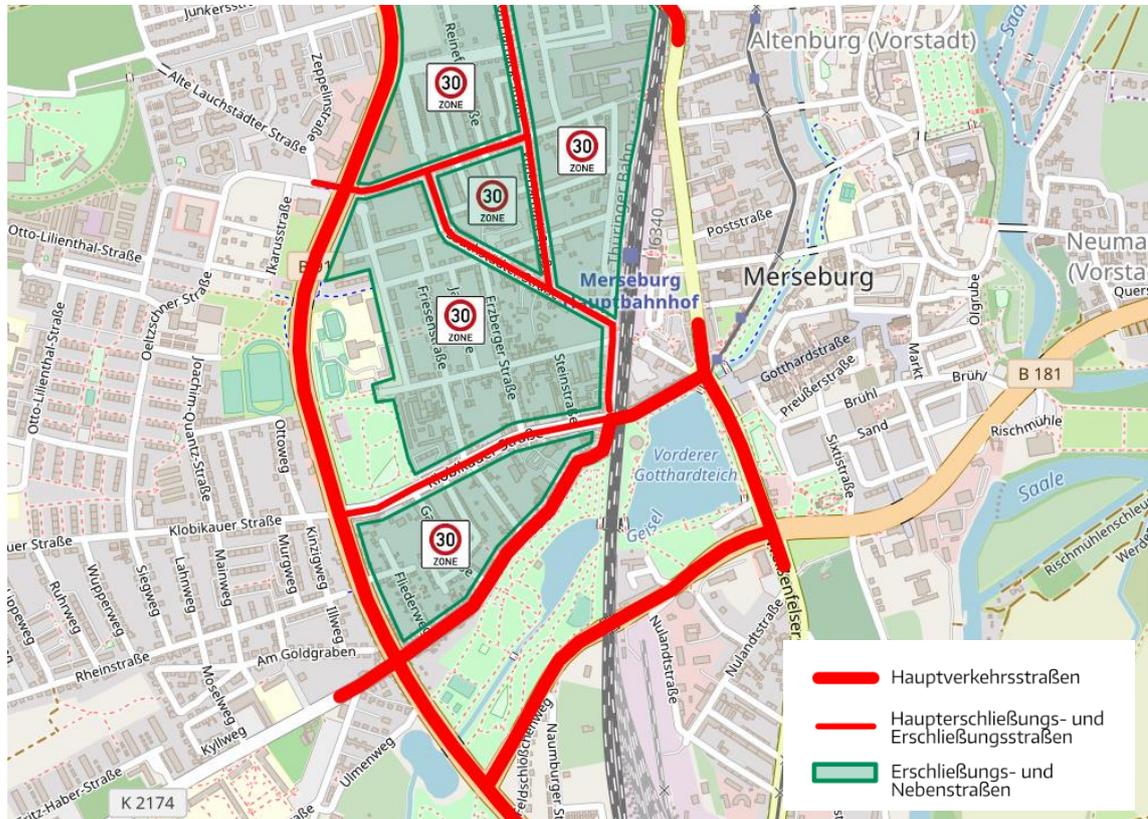


Abb. 47 Vorfahrtstraßennetz / Anpassung flächenhafte Verkehrsberuhigung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Mittel- bis langfristig sowie im Rahmen ohnehin anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen sind die lediglich verkehrsorganisatorischen Geschwindigkeitsbeschränkungen parallel durch bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus zu untersetzen (siehe hierzu auch Kapitel 6.3.3).

6.2.2 Reduzierung der Geschwindigkeiten im Zuge der B 91

Bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung (SVU Dresden, 2018) wurde festgestellt, dass die aktuell im Verlauf der B 91 zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im Sinne einer stadtverträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre nicht zielführend ist. Parallel ergeben sich auch im Hinblick auf den Schülerverkehr Einschränkungen. Diese betreffen einerseits die Querungsbedingungen im Bereich der Knotenpunkte, zum anderen jedoch auch den längs zur Bundesstraße stattfindenden Fuß- und Radverkehr.

Mit einer zusätzlichen Absetzzone unmittelbar an der B 91 (siehe Kapitel 6.1.3) würden sich die Nutzungsanforderungen des Schülerverkehrs nochmals erhöhen.

Insgesamt sollte daher sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch aus Gründen des Lärmschutzes bzw. der Aufenthalts- und Umfeldbedingungen die bestehende Höchstgeschwindigkeit in Frage gestellt und eine Absenkung auf 50 km/h angestrebt werden.

6.2.3 Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere Einbahnstraßen, welche auch durch den Radverkehr jeweils nur in einer Fahrtrichtung genutzt werden dürfen. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wird hierzu ausgeführt:

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beide Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“(FGSV, 2010)

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, ist jeweils von den konkreten örtlichen Rahmenbedingungen abhängig. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 220 der Anlage 2 zur Straßenverkehrsordnung kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- » zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 30 km/h
- » ausreichende Begegnungsbreite (mindestens 3,50 m bei Linienbus oder stärkerem Lkw-Verkehr, ausgenommen kurze Engstellen)
- » übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- » Schutzraum für den Radverkehr vorhanden, wo orts-/verkehrsbezogen erforderlich

Aus verkehrsplanerischer Sicht können diese Rahmenbedingungen für die Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet im Wesentlichen gewährleistet oder durch ergänzende Begleitmaßnahmen geschaffen werden. Entsprechend ist für folgende Einbahnstraßen eine Detailprüfung vorzusehen bzw. eine Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr anzustreben:

- » August-Bebel-Straße
- » Rosa-Luxemburg-Straße
- » Roter Feldweg
- » Siegfriedstraße

In der Klobikauer Straße ist über den baulich angelegten Radweg eine Nutzung entgegen der Einbahnstraßenrichtung bereits heute möglich. Die Seitenraumnutzung ist nicht optimal. Im Bestand bietet allerdings eine Freigabe der Fahrbahn für den Radverkehr in der Gegenrichtung keine Alternative. Durch die vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen sowie aufgrund des teilweise beidseitigen Parkens sind die

Gefährdungspotenziale zu groß. Allerdings sollte im Rahmen einer zukünftigen Neuaufteilung des Straßenraumes den Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs in der Klobikauer Straße stärker Rechnung getragen werden.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

6.2.4 Prüfung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs auf bestimmten Routen abseits des Hauptstraßennetzes leisten. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen

„[...] nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)



Abb. 48 Gestaltungsbeispiele Fahrradstraßen

Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass mit der Ausweisung einer Fahrradstraße in der Regel Bündelungseffekte durch die verbesserten Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verzeichnen sind.

Haupteinsatzgebiet von Fahrradstraßen bilden Haupttrouten des Radverkehrs im Nebennetz. Die Nutzung durch den Anlieger-Kfz-Verkehr muss zur Gewährleistung der Grundstückerschließung zumeist zugelassen werden. Durchgangsverkehr gilt es auszuschließen bzw. zu unterbinden. Hierzu sind ggf. ergänzende Maßnahmen wie z. B. Durchfahrts- bzw. Diagonalsperren notwendig. Zudem ist über die Beschilderung hinaus eine Kennzeichnung der Fahrradstraßen durch eine deutliche Markierung zu empfehlen (siehe Abb. 48).

Die erforderliche Fahrgassenbreite von Fahrradstraßen leitet sich aus verschiedenen Rahmenbedingungen ab (siehe Tab. 4). Maßgebend sind insbesondere der Umfang der Mitbenutzung durch den Kfz-Verkehr sowie angrenzende Parkmöglichkeiten.

Rahmenbedingungen	Breitenbedarf
ohne Kfz-Verkehr	≥ 2,50 m
< 1.500 Kfz/24h	≥ 3,50 m
> 1.500 Kfz/24h	≥ 4,00 m
bei Parken	+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
bei Linienbusverkehr	6,50 m einschl. Sicherheitstrennstreifen ³
bei Pkw-Zweirichtungsverkehr	4,60 m (4,10 m) einschl. Sicherheitstrennstreifen

Tab. 4 Breitenanforderungen von Fahrradstraße

Quelle: Entwurf Fortschreibung Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Bei einer einseitigen Parkreihe ist bei Kfz-Verkehrsbelegungen von weniger als 1.500 Kfz/24h im Kfz-Einbahnverkehr eine Breite von mindestens 4,25 m und beim Kfz-Beidrichtungsverkehr von mindestens 4,60 m erforderlich. Bei höheren Verkehrsmengen erhöht sich der Breitenbedarf auf 4,75 m.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes sowie in der Lenkungsgruppe wurden verschiedene Straßenabschnitte hinsichtlich Ihrer Eignung als Fahrradstraße diskutiert. Aus verkehrsplanerischer Sicht ergibt sich folgende Bewertung:

Thietmarstraße / Lasallestraße

Der Straßenzug Lasallestraße / Thietmarstraße stellt eine direkte und geradlinige Verbindung zwischen dem rückwärtigen Ausgang des Bahnhofs und der Unterführung der B 91 dar. Speziell für die westlichen Stadtgebiete ergibt sich daraus in Verknüpfung mit dem Bahnhof eine Bedeutung für den Radverkehr. Aufgrund der fehlenden bzw. beschränkten barrierearmen Durchbindung am Bahnhof (Treppen / Aufzug) ist diese Fahrtroute für Verbindungen in die Altstadt weniger attraktiv als die parallel verlaufende Klobikauer Straße bzw. Geusaer Straße. Andererseits fungiert die Lasallestraße / Thietmarstraße sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr als wichtige Verbindung zum Schulkomplex Albrecht-Dürer-Straße.

Netzstrukturell und im Hinblick auf die Bedeutung für den Radverkehr ist die Ausweisung einer Fahrradstraße im Verlauf des Straßenzuges Lasallestraße / Thietmarstraße begründbar und verkehrsplanerisch zielführend.

³ Bei geringen Busfrequenzen und Einrichtungsverkehr sind geringere Breiten möglich.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrbahnbreiten würde dies allerdings bedeuten, dass insgesamt ca. 41 Parkständen (Lassallestraße -20, Thietmarstraße - 21 Parkstände) im Straßenverlauf wegfallen würden, um den planerischen Gestaltungsanforderungen an eine Fahrradstraße gerecht werden zu können.

Parallel bedarf es einer Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs. In der Thietmarstraße ist dies am effektivsten durch die, bereits in Kapitel 6.1.2 in Variante ③ beschriebene, Diagonalsperre im Teilabschnitt zwischen Friesenstraße und Brotuffstraße möglich. Durch den bestehenden Versatz zwischen den beiden Einmündungen ist dieser Abschnitt hierfür besonders gut geeignet. In der Lassallestraße wäre der Einsatz von verschränkten Einbahnstraßen möglich. Hierbei würde jeweils eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten und eine in Fahrtrichtung Westen angelegt werden.

Angesichts der skizzierten Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr handelt es sich bei der Einrichtung einer Fahrradstraße um eine strategisch politische Entscheidung, für welche ein zeitlich abgestuftes Vorgehen möglich ist.

Mit der Diagonalsperre in der Thietmarstraße sowie den verschränkten Einbahnstraßen in der Lassallestraße ergeben sich auch ohne die Ausweisung einer Fahrradstraße bereits deutliche Vorteile für den Rad- und Fußverkehr. Entsprechend könnte dies eine erste Realisierungsstufe darstellen. Sofern sich dadurch deutliche Bündelungseffekte sowie ein Nachfragezuwachs ergeben, kann darauf aufbauend in einem zweiten Schritt eine Fahrradstraße erneut diskutiert und bei Bedarf ausgewiesen werden.

Unterstützend ist hierfür auch eine Umgestaltung des Knotenpunktes Lauchstädter Straße / Thietmarstraße (siehe Kapitel 6.3.5) sowie eine Verbesserung der Anbindung der Wohngebiete westlich der B 91 an die Unterführung im Zuge der Thietmarstraße zu empfehlen. Wünschenswert wäre beispielsweise eine attraktive und barrierefreie Anbindung an die Oeltzschner Straße. Hier ist im Bestand eine Treppenanlage vorhanden.

Die Netzbedeutung der Albrecht-Dürer-Straße für den Radverkehr beschränkt sich auf die nahräumige Erschließung des Schulkomplexes z. B. aus und in Richtung August-Bebel-Straße, Thietmarstraße bzw. Klobikauer Straße. Für durchgehende Verbindungen ist sie nicht relevant. Entsprechend besteht für den Radverkehr keine besondere Netzfunktion. Zudem sind im Bestand deutliche Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr aufgrund der Pflasteroberflächen zu verzeichnen.

Im Bestand sowie unter Berücksichtigung der aktuellen Nutzungen durch den ÖPNV sowie den Kfz-Verkehr ist die Ausweisung einer Fahrradstraße im Verlauf der Albrecht-Dürer-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zu empfehlen.

Wünschenswert wäre stattdessen zukünftig eine stärkere Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen durch zu Fuß Gehende. Hier ist aufgrund der Bündelungswirkung durch den Schulstandort eine besondere Netzbedeutung gegeben. Bei

zukünftig deutlich geringen Kfz-Verkehrsaufkommen und nach Sanierung der Fahrbahnoberflächen ist ggf. eine Neubewertung sinnvoll.

Wilhelm-Liebknecht-Straße

Im Bestand verfügt die Wilhelm-Liebknecht-Straße weder im Westen an der B 91 noch im Osten an der Bahnstrecke über eine direkte und barrierearme Querungsmöglichkeit. Die Ost-West-Verbindungsfunktionen für den Radverkehr werden durch andere parallel verlaufende Fahrtrichtungen (Klobikauer Straße, Geusaer Straße, Theitmarstraße / Lassallestraße) übernommen. Entsprechend hat auch die Wilhelm-Liebknecht-Straße lediglich nähräumige Erschließungs- und Verbindungsfunktionen. Hinzu kommen die Einschränkungen durch den aktuellen Fahrbahnoberflächenzustand sowie die Nutzungen durch den ÖPNV und MIV.

Insgesamt ist daher für die Wilhelm-Liebknecht-Straße festzustellen, dass aktuell und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig die Rahmenbedingungen für eine Ausweisung als Fahrradstraße nicht gegeben sind.

6.3 Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung

6.3.1 Straßenraumaufteilung

Im Innerortsbereich ist eine städtebauliche Gestaltung der Straßenräume notwendig, welche sich an den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST (FGSV, 2006) orientiert. In diesen wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV, 2006)

Zudem wird in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung bezogen auf die §§ 39 - 43 der StVO ausgeführt:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 in der Fassung vom 8.11.2021)

Entsprechend sind die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr bei der Straßenraumgestaltung auf das tatsächlich notwendige Maß zu reduzieren. Parallel bedarf es einer Abwägung mit den Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie von Fuß- und Radverkehr bzw. ÖPNV. Bei Flächenkonkurrenzen sind Kompromisslösungen zu entwickeln, welche allen Nutzungsanforderungen gerecht werden und nicht einseitig zu Gunsten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Parallel ist auch auf eine möglichst durchgehende Straßenraumbegrünung zu achten.

Im Untersuchungsgebiet existieren verschiedene Straßenabschnitte, die im Bestand diesen komplexen Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen noch nicht ausreichend gerecht werden. Dem ist durch eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes, eine städtebauliche Dimensionierung bzw. integrierte komplexe Straßenraumgestaltung entgegenzuwirken.

Besonderer Handlungsbedarf besteht hierbei in der Rainer-Zille-Straße. Die bestehende Kfz-Fahrbahn ist mit ca. 9,00 m deutlich zu breit.

6.3.2 Sanierung der Fahrbahn- und Wegeoberflächen

Die Gewährleistung schadensarmer und ebener Fahrbahnoberflächen bildet eine Grundvoraussetzung zur Lärmvermeidung sowie zur Sicherung attraktiver Nutzungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

Im Untersuchungsgebiet besteht vor allem im Anlieger- und Nebenstraßennetz Handlungsbedarf zur Verbesserung der Fahrbahnoberflächensituation. Dies betrifft insbesondere von den schulbezogenen Zusatzverkehren genutzten Pflasterabschnitte in der Wilhelm-Liebknecht-Straße und der Albrecht-Dürer-Straße. Hier sollten möglichst zeitnah eine grundhafte Sanierung sowie ein Ersatz der Pflasterflächen durch Asphalt erfolgen, um die Zusatzbelastungen für die Anwohner zu reduzieren.

Darüber hinaus besteht für verschiedene Gehwege im Untersuchungsgebiet Handlungsbedarf hinsichtlich einer Sanierung der Oberflächen.

6.3.3 Verkehrsberuhigte Gestaltung des Nebennetzes

Abseits des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes sollten die Nutzungsansprüche von Fußverkehr und Aufenthalt entwurfsprägend sein. Die Straßenraumgestaltung im Anliegerstraßennetz hat sich an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigungen zu orientieren.

Um dies erreichen zu können, ist die bestehende Beschilderung zur flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche) durch bauliche Maßnahmen im Sinne eines selbsterklärenden Straßenraumes zu ergänzen.

Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Gestaltung der Einmündungen und Knotenpunkte. Hier sind Maßnahmen umzusetzen, welche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sowie zur Gewährleistung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus beitragen können. Durch eine gezielte Gestaltung können potenzielle Konfliktbereiche hervorgehoben und Konfliktpotenziale reduziert werden. Gleichzeitig lassen sich die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr wesentlich verbessern.

Gehwegvorstreckungen (siehe Abb. 49) sollten beim Neu-, Aus- und Umbau an allen Knotenpunkten bzw. Querungsstellen im Anliegerstraßennetz die Regellösung bilden. Im Bestand sowie in bereits sanierten Bereichen ist eine kurzfristige Nachrüstung mit provisorischen Bordenlementen möglich (siehe Abb. 49 rechts). Damit können einerseits die Sichtbedingungen verbessert und andererseits die Möglichkeiten

des Parkens im Bereich der Querungsstellen effektiv eingeschränkt werden. Vor allem für Kinder, welche durch parkende Fahrzeuge nur schlecht erkennbar sind bzw. keine ausreichende Sicht auf den Kfz-Verkehr haben, ergeben sich damit deutliche Vorteile.



Abb. 49 Beispiele für Gehwegvorstreckungen

Darüber hinaus ist für die Abgrenzung zum Haupt- und Erschließungsstraßennetz eine konsequente Umgestaltung der Zufahrten in das Anliegerstraßennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen (siehe Abb. 50 links). Dadurch wird die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz noch besser verdeutlicht. Es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie bezüglich der Verkehrssicherheit. Zudem werden die Wohngebiete / Gebiete mit Niedriggeschwindigkeitsniveau deutlich erkennbar gegenüber dem Haupt- und Erschließungsstraßennetz abgegrenzt. Die Gehwegüberfahrten tragen entsprechend zur Geschwindigkeitsdämpfung bei.



Abb. 50 Beispiele für Gehwegüberfahrten bzw. Plateauaufpflasterungen

Auch an den Knotenpunkten innerhalb der Wohngebiete sollte die Kombination von Materialwechsel und Anrampung der Fahrbahn Anwendung finden. Bei den sog. Plateaufpflasterungen (siehe Abb. 50 rechts) erstrecken sich die Maßnahmen auf den gesamten Knotenpunkt. Auch hier können positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit erreicht werden. Hinzu kommt, dass parallel für den Kfz-Verkehr die Erkennbarkeit der Knotenpunkte (zumeist Rechts-vor-links-

Regelung) verbessert und Konfliktpotenziale reduziert werden. Bei der Gestaltung der Anrampungen bzw. beim Materialwechsel ist darauf zu achten, dass zusätzliche Lärmbelastungen möglichst vermieden werden.



Abb. 51 Beispiele für farbliche Einfärbung von Knotenpunkten bzw. Querungstellen



Abb. 52 Beispiel Zickzack-Markierung im Knotenpunktbereich

Überall dort, wo eine bauliche Umgestaltung als Gehwegüberfahrt bzw. Plateaufläpflasterung aktuell oder auch dauerhaft nicht umsetzbar ist (z. B. aufgrund der Nutzung durch den ÖPNV im Verlauf des Straßenzuges Brotuffstraße / Albrecht-Dürer-Straße / Wilhelm-Liebknecht-Straße), bildet eine farbliche Differenzierung im Bereich der Querungsstelle bzw. des Knotenpunktes eine mögliche Alternative (siehe Abb. 51). Hierbei ist darauf zu achten, dass keine Unklarheiten bezüglich des Vorranges entstehen.

Eine farbliche Gestaltung wäre beispielsweise für den Knotenpunkt Thietmarstraße / Albrecht-Dürer-Straße wünschenswert. Eine weitere Möglichkeit zur Verdeutlichung der bestehenden Rechts-vor-Links-Regelungen bildet die Markierung von „Haifischzähnen“. Darüber hinaus können auch die Querungsstellen sowie die notwendigen Sichtfelder kurzfristig auch durch eine Zickzack-Markierung (siehe Abb. 52) besser kenntlich gemacht und gegenüber parkenden Fahrzeugen geschützt werden.



Abb. 53 Straßenraumgestaltungsbeispiel Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)

Darüber hinaus besteht im Rahmen einer generellen Neuaufteilung bzw. grundhaften Sanierung von Straßenräumen die Möglichkeit, bei der Straßenraumgestaltung die Belange des Fußverkehrs, der Aufenthaltsfunktionen und insbesondere der Aktivitäten der Kinder noch stärker einzubeziehen. In Abb. 53 ist ein Beispiel dargestellt, bei welchem die klassische Straßenraumaufteilung aufgebrochen wurde, die verkehrsfremden Nutzungen im Vordergrund stehen und damit das Niedriggeschwindigkeitsniveau gezielt unterstützt wird.

6.3.4 Querung Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße

Besonderer Handlungsbedarf für eine Anpassung der Straßenraumgestaltung im Nebenstraßennetz besteht im Bereich des Knotenpunktes Albrecht-Dürer-Straße / Thietmarstraße. Hier ist im Zulauf zum Schulkomplex ein ausgeprägter Querungsbedarf vorhanden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie in der Lenkungsgruppe wurde im Umfeld des Knotenpunktes mehrfach die Anlage eines Fußgängerüberweges gewünscht. Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ (FGSV, 2001) sind Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich. Zudem liegen die Kfz- und Fußverkehrsaufkommen außerhalb des für den Einsatz von Fußgängerüberwegen möglichen bzw. empfohlenen Bereiches. Angesichts dieser Rahmenbedingungen bzw. Abweichungen vom Regeleinsatzbereich ist die Anordnung eines Fußgängerüberweges im Verlauf der Albrecht-Dürer-Straße unwahrscheinlich.

Stattdessen ist eine baulich-gestalterische Optimierung der Querungsbedingungen zu empfehlen. In einem ersten Schritt sollte durch den Einsatz provisorischer Bordelemente (siehe Abb. 54) die Querungsstelle noch besser hervorgehoben und die Querungsbreite reduziert werden. Parallel können hierbei die Bordkanten im Übergang zum Seitenraum angepasst werden.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert



Abb. 54 Hervorhebung der Querungsstelle durch provisorische Bordelemente



Abb. 55 Bauliche Neugestaltung der Querungsstelle als Aufpflasterung

Mittelfristig ist eine bauliche Umgestaltung der Querungsstelle als Aufpflasterung zu empfehlen (siehe Abb. 55). Die Rampen sind hierbei unter Berücksichtigung der Anforderungen sowie zusätzlichen Belastungen durch den Schulbusverkehr zu gestalten.

Für die Querungsstelle Bithornpromenade / Albrecht-Dürer-Straße ist der Handlungsbedarf geringer. Perspektivisch sollten jedoch auch hier die Querungsbedingungen weiter verbessert werden.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

6.3.5 Knotenpunktgestaltung Lauchstädter Straße

Im Verlauf der Lauchstädter Straße sind an den Knotenpunkten mit der Von-Harnack-Straße, Thietmarstraße / Lassallestraße / Erzbergerstraße und Brotuffstraße erhöhte Konfliktpotenziale aufgrund unübersichtlicher und weitläufige Fahrbahnflächen sowie ungünstige Einmündungswinkel zu verzeichnen. Die bisher existierende

Einmündungs- bzw. Kreuzungssituation wird den Anforderungen aller Nutzergruppen nicht ausreichend gerecht. Entsprechend ist eine Umgestaltung zu empfehlen.

Im Rahmen des Umbaus sollte auf eine eindeutige und gut erkennbare Verkehrsführung und Vorfahrtregelung geachtet werden. Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit. Die Nutzungsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen. Die Fahrbahnflächen sollten nur so breit wie nötig ausgebildet und möglichst rechtwinklige Kreuzungs- bzw. Einmündungssituationen geschaffen werden.

Während im Bereich der Einmündung der Brotuffstraße lediglich an der Südwestflanke die Fahrbahnflächen zu reduzieren sind, ist bei der Von-Harnack-Straße ein Abkröpfen der Zufahrten aus der Nebenrichtung zu empfehlen. Dadurch kann dazu beigetragen werden, dass sich die wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer senkrecht zur Hauptrichtung aufstellen. Damit verbessern sich die Sichtbedingungen auf den bevorrechtigten Kfz- und Radverkehr sowie den kreuzenden Fußverkehr einschließlich der Radfahrenden Kinder. Parallel werden hierbei in der Regel auch die Querschnittsbreiten reduziert.

Für den Knotenpunkt Lauchstädter Straße / Thietmarstraße / Lassallestraße / Erzbergerstraße ist eine komplexe Umgestaltung notwendig. Hierbei sind insbesondere auch die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs im Zuge der Verbindung zwischen Bahnhof und B 91 zu berücksichtigen. Eine Vereinfachung bzw. Reduzierung der Fahrbahnflächen im östlichen Teil der Kreuzung ist durch eine Einbahnstraßenregelung im Zuge der Lassallestraße möglich (siehe hierzu auch Kapitel 6.2.4). Darüber hinaus ist im westlichen Teilbereich des Knotenpunktes wahrscheinlich eine Brechung der durchgehenden Fahrtbeziehung im Verlauf der Erzbergerstraße und die Differenzierung in mehrere Teilknotenpunkte bzw. Einzelvorfahrtssituationen sinnvoll. Es besteht weiterer vertiefender Untersuchungsbedarf.

6.4 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

6.4.1 Barrierefreie Gestaltung

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet teilweise eingeschränkt. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne auch ältere Menschen sowie Kinder.

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen.

Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen. Zusätzlich sollte das Oberflächenmaterial möglichst gut berollbar sein.



Abb. 56 Beispiele für provisorische Gestaltung von Bordabsenkungen

In Bereichen in denen kurz- bis mittelfristig keine grundhafte und barrierefreie Umgestaltung des Straßenraumes möglich ist, sollte durch kleinteilige Maßnahmen eine Verbesserung der Bestandsituation erfolgen. Im Fokus stehen hierbei vor allem Bordabsenkungen. In Abb. 56 sind provisorische Möglichkeiten zur Minimierung der Barrierewirkung dargestellt. Darüber hinaus ist auch ein örtlich auf die Bordabsenkung begrenzter Umbau denkbar.

6.4.2 Verbesserung der Querung der B 91

Die Querung der B 91 im Verlauf der Schulwege ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht optimal. Zugunsten des Kfz-Verkehrs wurde an den LSA-Knotenpunkten auf beidseitige Fußgängerfurten verzichtet. Die Querung ist entsprechend lediglich auf einer Seite des Knotenpunktes möglich, was zu deutlichen Umwegen der Schülerinnen und Schüler führt. Dies widerspricht den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtverkehrsstraßen. Hier heißt es:

„Beim Entwurf eines Knotenpunktes [...] ist möglichst eine umwegfreie geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben. Dazu ist grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen.“ (FGSV, 2006)

Darüber hinaus sind die Abstände zwischen den Knotenpunkten zu groß. Im Untersuchungsgebiet sollte die Anlage weiterer sicherer Querungsmöglichkeiten für folgende Bereiche geprüft werden:

- » Markwardstraße / Zeppelinstraße
- » Wilhelm-Liebknecht-Straße / Ottoweg
- » Rheinstraße / Nelkenweg

Im Rahmen der Abwägung zusätzlicher Fußgänger-LSA sind die Ansprüche des Kfz-Verkehrs an Geschwindigkeit und Komfort (Koordinierung) hierbei ggf. zu Gunsten der Wiederherstellung kleinteiliger innerstädtischer Fuß- und Radwegebeziehungen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu reduzieren.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

6.4.3 Anbindung August-Bebel-Straße / Albrecht-Dürer-Straße

Die für den Rad- und Fußverkehr wichtige Wegebeziehung zwischen Albrecht-Dürer-Straße und August-Bebel-Straße darf im Bestand durch den Radverkehr nicht genutzt werden. Darüber hinaus sind die Rahmenbedingungen für eine verträgliche Nutzung beider Verkehrsarten nicht optimal.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

Im Sinne einer möglichst geradlinigen und direkten Schulwegeverbindung für den Radverkehr sollte der bestehende Weg verbreitert und für den Radverkehr freigegeben werden.

6.4.4 Schaffung bedarfsgerechte Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs stellt ein bedarfsgerechtes Angebot von Radabstellanlagen Nahe des Eingangsbereiches der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen einen wichtigen Baustein dar.

Das Angebot an Radabstellanlagen am Sekundar- und Grundschulstandort sollte kurzfristig erweitert werden. Im Zusammenhang mit dem perspektivischen Auszug der Sekundarschule und der damit verbundenen Neuordnung der Flächen ist auch eine Neuorganisation des Fahrradparkens zu empfehlen. Die vorhandenen Felgenklammern sollten durch Anlehnbügel ersetzt und zum Schutz vor Wind und Wetter mit einer Überdachung versehen werden. Hierbei sind die grundschulbezogenen Fahrradtypen sowie die vielfach genutzten Tretroller zu berücksichtigen.

Parallel bestehen auch im Bereich des Gymnasiums weitere Handlungspotenziale zur Ausweitung und Optimierung der Radabstellmöglichkeiten.



Abb. 57 bedarfsgerechte Abstellanlagen vor der Kita

Im Bereich der Kita sind bisher keine Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Hier sollten ebenfalls im Eingangsbereich Radbügel vorgehen werden. Diese sind so anzuordnen, dass auch ein Abstellen von Lastenfahrrädern bzw. von Fahrrädern mit Anhängern möglich ist. Sofern die Flächen im Seitenraum hierfür nicht ausreichen, ist

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

eine Umwidmung einzelner Pkw-Parkstände zu empfehlen. Auf der Fläche, welche durch einen Pkw in Anspruch genommen wird, können bis zu 10 Fahrräder parken.

6.4.5 Optimierung des ÖPNV-Angebotes

Mit den aktuellen Fahrtmöglichkeiten im Stadt- und Regionalverkehr besteht für das Untersuchungsgebiet ein solides Grundangebot. Dennoch wurde im Rahmen der Schülerbefragung mehrfach eine Verbesserung des Busangebotes gefordert.

Hierbei ist zu beachten, dass der Saalekreis als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Merseburg sowie für die Städte und Gemeinden in deren Umfeld fungiert. Entsprechend ist eine Umsetzung der Maßnahmen nur in Abstimmung mit dem Landkreis möglich. Zudem ist die Erweiterung des Linien- und Fahrtangebotes in der Regel mit zusätzlichen Kosten verbunden. Diese müssen refinanziert bzw. vom Aufgabenträger und / oder der Stadt übernommen werden. Eine substantielle Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Merseburg und in deren Umland ist entsprechend nur möglich, wenn von Seiten des Bundes sowie des Landes Sachsen-Anhalt eine zusätzliche Unterstützung bzw. generell eine Prioritätensetzung zu Gunsten einer weitergehenden Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt.

Die konkrete Ausgestaltung obliegt der Nahverkehrsplanung auf Landkreisebene. Hier sind die konkreten Rahmenbedingungen sowie die für die Umsetzung erforderlichen zusätzlichen finanziellen, personellen und infrastrukturellen Ressourcen zu ermitteln bzw. zu diskutieren. Ziel muss es dabei sein, bestehende Angebotslücken zu schließen und eine möglichst gute Verknüpfung in der Region zu gewährleisten.



Abb. 58 Beispiel attraktive Haltestellengestaltung

Konkret innerhalb des Untersuchungsgebietes ist eine weitere Aufwertung der Schulbushaltestelle in der Albrecht-Dürer-Straße erforderlich. Hier bedarf es eines Fahrgastunterstandes. Parallel sollten die Möglichkeiten für die Einrichtung attraktiver Wartemöglichkeiten (siehe Abb. 58) geprüft werden.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

6.4.6 Beleuchtung und soziale Kontrolle

Der Weg an der Ostflanke des Thomas-Müntzer-Parks und die B 91-Unterführung in Verlängerung der Thietmarstraße bilden wichtige Verbindungen für den Schülerverkehr. Im Rahmen der Beteiligung der Kinder wurde in beiden Bereichen darauf hingewiesen, dass es sich um Angsträume handelt.

Im Sinne einer Verbesserung der Rahmenbedingungen sollte daher für beide Wege geprüft werden, ob eine Verbesserung bzw. Erneuerung der Beleuchtung oder auch eine Verdichtung der Leuchtpunkte möglich ist. Dies gilt insbesondere für die B 91-Unterführung.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert



Abb. 59 Beispiel Gestaltung durch Kinder und Jugendliche

Hier ist parallel auch eine generelle Neugestaltung zu empfehlen. Gemeinsam mit der Landesstraßenbaubehörde sowie den Schulen sollten die Gestaltungsmöglichkeiten geprüft werden. Hierbei bietet sich eine direkte Einbindung der Kinder an (siehe Abb. 59).

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen zudem vermehrt Hinweise zur Bithornpromenade ein. Insbesondere im ca. 50 m langem Teilabschnitt zwischen Erzberger Straße und Jahnstraße fehlt es an einer Beleuchtung.

durch
Mitwirken der
Öffentlichkeit
Maßnahme
ergänzt bzw.
konkretisiert

7 Zusammenfassung / Fazit

Mit dem Verkehrskonzept zum Umfeld des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes und der Kita „Flax & Krümel“ liegen nunmehr die verkehrsplanerischen Grundlagen und Maßnahmenempfehlungen für die Neuordnung der bildungs- und betreuungseinrichtungsbezogenen Verkehre vor. Darin steht die Sicherheit der Schul- und Kita-Kinder im Vordergrund.

Zur Identifizierung der Chancen und Potenziale sowie Herausforderungen und Mängel des Verkehrssystems im Untersuchungsgebiet, wurde zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt. Dabei erfolgten auch Erhebungen der Verkehrsaufkommen, Fahrgeschwindigkeiten sowie zur Parkraumsituation. Im Ergebnis wurden als wichtigste Handlungspotenziale die Neuordnung der Hol- und Bringeverkehre, eine Reduktion der Geschwindigkeiten sowie gestalterische Eingriffe in die Straßenräume und Knotenpunkte identifiziert. Darüber hinaus ergaben sich zahlreiche weitere Schnittpunkte zur Förderung des Umweltverbundes und der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler sowie zur Reduktion verkehrsspezifischer Belästigungen für die Anwohner.

Darauf aufbauend wurden in einem Maßnahmenkonzept die verkehrsplanerischen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Schulumfeld-bezogenen Verkehrssystems zusammengefasst. Für die Albrecht-Dürer-Straße wurden verschiedenen Lösungsansätze zur Reduktion und Ordnung der Hol- und Bringeverkehre herausgearbeitet. Dabei waren Wechselwirkungen mit den Erschließungsverkehren der Kita sowie dem umliegenden Straßennetz zu berücksichtigen. Im Rahmen einer langfristigen Betrachtung wurde zudem die Errichtung einer attraktiven Absetzzone im Zuge der B 91 auf skizziert. Darüber hinaus sollen die Potenziale der Fuß- und Radverkehrsachse Thietmarstraße / Lassallestraße besser genutzt und mittels Diagonalsperre und verschränkter Einbahnstraßen weiter herausgearbeitet werden. Weitere Maßnahmenvorschläge orientieren sich an der Verbesserung der Sichtbedingungen an den Knotenpunkten, der Absenkung auf ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau, einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie einer Aufwertung der durch Kinder aufgezeigten Gefahren- und Angstbereiche im Schulumfeld.

Insgesamt existieren für das Umfeld des Albrecht-Dürer-Schulkomplexes und der Kita „Flax & Krümel“ zahlreiche kleinteilige Möglichkeiten die Verkehrssituation kurzfristig und auch nachhaltig zu verbessern.

8 Literaturverzeichnis

- Bundesrepublik Deutschland. (2013 zuletzt geändert 2021). *Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBI. I S. 3091) geändert worden ist.* https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- Bundesrepublik Deutschland. (1978). *Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen vom 21. November 1978 (BGBI. I S. 1824), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBI. I S. 2631) geändert worden ist.*
- Bundesrepublik Deutschland. (2001 in der Fassung vom 8.11.2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) BAnz AT 15.11.2021 B1.* https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 04.01.2022): Bundesrepublik Deutschland.
- Bundesrepublik Deutschland. (2007). *Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBI. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBI. I S. 3024) geändert worden ist.*
- Bundesrepublik Deutschland. (2013). *Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6.*
- FGSV. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2011). *Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2012). *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- SVU Dresden. (2018). *Lärmaktionsplan Stadt Merseburg.* Dresden .
- SVU Dresden. (2018). *Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsanzeigetafeln.* [https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068:](https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068) SVU Dresden im Auftrag des LfLUG Sachsen.