

**TOP 4 Ausschuss Wirtschaft Stadtentwicklung Umwelt und
Verkehr am 16.12.2009:
Verkehrsuntersuchung Gieschen Kreuzung**



Ausgangslage

Stark belasteter Kreuzungsbereich
Konfliktpunkt in Prognosebetrachtung

Verkehrsstudie SHP zur Verbesserung der
Situation mit Ergebnis:
kleiner einspuriger Kreisverkehr mit
abgesetzten Querungshilfen und
Zebrastreifen für Fußgänger und Radfahrer

Beschluss zur Aufstellung Bebauungsplan
am 02.10.2008

Bürgerbeteiligung am 23.03.2009 und
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange



öffentliche Informationsveranstaltung am 23.03.2009

- Präsentation der Verkehrssimulation
- Darstellung der Ausbauplanung zum Kreisverkehrsplatz
- Vorstellung der Bebauungsplanänderung

Kritik von Bürgern:

- Leistungsfähigkeit (Verkehrsfluss) und Sicherheitsaspekte für Fußgänger und Radfahrer werden angezweifelt und sind in der Simulation nicht überzeugend dargestellt.
- Zu geringe Anzahl von Fußgängern und Radfahrern insbesondere zum Schulschluss (13:00) und an Markttagen (Mi + SA) berücksichtigt.

Erweiterte (Echtzeit) Verkehrssimulation

- Simulationsnetz umfasst den gesamten Streckenzug der Embser Landstraße/ Am Schmiedeberg/ Feldstraße/ Obernstraße
- Optimierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) von der Pavillonstraße bis zur Feldstraße wurde in die Simulation eingestellt und eine leistungsgerecht angepasste Grünzeitverteilung vorgenommen
- Anzahl der Fußgänger und Radfahrer basiert auf Zählwerten am Markttag, Mittwoch 17.06.09 von 12:00 bis 18:00 Uhr
- PKW Verkehrszählung am Knotenpunkt Pavillonstraße; Spitzenstunde am 17.06.09
- Die Erschließung des Scherf- Grundstücks für eine Fachmarktnutzung und geplante Entwicklungsflächen im Bereich Baumplatz/ Amtsgericht sind berücksichtigt. (Analyse + Prognose 2025)

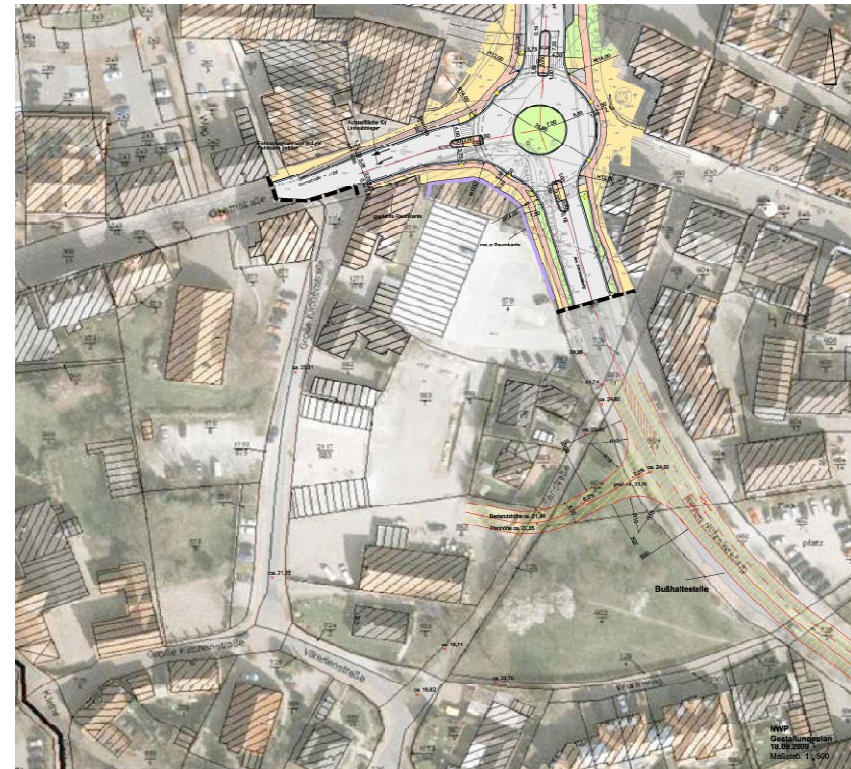
Kreisverkehr und Erschließung Grundstück Scherf

Teilbereich des öffentlichen Grundstücks
Apfelwiese für Erschließung

Berücksichtigung Bushaltestelle mit
Haltebucht

Alle Verkehrsbeziehungen werden über „Am
Schmiedeberg“ abgewickelt
Keine zusätzlichen Verkehre über die Große
Kirchenstraße

Aufstellfläche für Linksabbieger in die Große
Kirchenstraße und Verbesserung Radweg



Gegenüberstellung (1)

Lichtsignalanlage

- Wartezeiten und Rückstaus sowohl in der Spitzenstunde als auch in verkehrsarmen Zeiten
- Erhöhte Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer auch in verkehrsarmen Zeiten (im Durchschnitt 30sec.)
- Konfliktpunkte zwischen Fußgängern und Radfahrern und abbiegenden Autos in den Grünphasen
- Erhöhter Lärmpegel und stärkere Umweltbelastung (Feinstaub, Abgase) durch Anfahren und Abbremsen vor den LSA

Kreisverkehrsplatz

- Geringere Verlust-/ Wartezeiten außer in der Spitzenstunde von 17 Uhr bis 18 Uhr
- Keine Wartezeiten, da Fußgänger und Radfahrer vorfahrtsberechtigt sind
- Vorfahrt für Fußgänger wird durch Zebrastreifen klar definiert
- Geringere Lärm- und Umweltbelastung durch stetigen Verkehrsfluss

Gegenüberstellung (2)

Lichtsignalanlage

- Problematische Situation für PKW Linksabbieger in die Große Kirchenstraße; Rückstauungen in den Kreuzungsbereich
- Grundstück „Scherf“ kann nicht mit allen Verkehrsbeziehungen über die Straße „Am Schmiedeberg“ abgewickelt werden
- Wegen geringer Straßenbreite zwischen Große Kirchenstraße und Kreuzung kann der Radfahrerverkehr in der Obernstraße keine eigene Fahrspur erhalten und muss über den Fußweg geführt werden

Kreisverkehrsplatz

- Problemloses Linksabbiegen in die Große Kirchenstraße durch Möglichkeit zur Errichtung einer Linksabbiegespur
- Optimierte Erschließung des Grundstücks „Scherf“ ohne zusätzliche Belastung der Großen Kirchenstraße
- Verbesserte Radwegführung zwischen Kreuzungspunkt und Große Kirchenstraße möglich

Lichtsignalanlage

- Gefahrenpunkte zwischen PKW - Rechtsabbiegern und Fußgängern/ Radfahrern
- Höheres Unfallrisiko und schwerere Unfälle durch schnelles Anfahren und Geschwindigkeitsbeschleunigung zwischen den LSA
- Aufweitung der Fuß- und Radwege nach Abbruch der Gebäude
- Kosten für Unterhaltung und Wartung LSA- Technik

Kreisverkehrsplatz

- Erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch Querungshilfe mit Mittelinsel und Zebrastreifen (besseres Blickfeld für Autofahrer durch Absetzen vom Kreisverkehr)
- Erhöhte Sicherheit / geringere Schwere von Unfällen durch Verlangsamung der Geschwindigkeit vor und im Kreisverkehr
- Aufweitung der Fuß- und Radwege und städtebauliche Neugestaltung der Eingangssituation und Öffnung der Fußgängerzone
- Geringere Betriebs- und Unterhaltskosten gegenüber einer LSA.

Neubau mit Kreisverkehrsplatz und Bestandssituation LSA

