

1. Variantenuntersuchung Knoten Salzmünder Straße / Lieskauer Straße / Alfred-Oelßner-Straße

Variante	Kurzbeschreibung	Verkehrsqualität (nach HBS 2001)	Verkehrssicherheit	Herstellungskosten (zusätzlich)	Betriebs- u. Unterhaltungskosten	Grund-erwerb	Ergebnis der Abwägung
0	Zustand im Bestand; verkehrsregelnde Beschilderung	F		Reparatur notwendig, aber unwirtschaftlich		0 m ²	Ausschluss
1	Knoten mit Lichtsignalanlage	C		+ 70.000 €	5.000 €/a	20 m ²	verworfen *
2	Knoten als Kleiner Kreisverkehrsplatz (Kreisdurchmesser: 26 m)	B		+ 30.000 €	gering	70 m ²	Vorzugsvariante **
3	Knoten als Minikreisverkehrsplatz (Kreisdurchmesser: 22 m)	nicht berechenbar		gering	gering	0 m ²	verworfen ***

HBS 2009: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2009
 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln

* Variante 1: Knoten mit Lichtsignalanlage

Wurde verworfen, weil

- die Herstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltungskosten höher sind als bei Variante Kleiner Kreisverkehr,
- die Verkehrssicherheit unmittelbar vom Funktionieren der LSA abhängig ist. Ist die LSA ausgeschaltet, entsteht die Verkehrssituation der Variante 0.
- bei Knoten mit LSA höhere Geschwindigkeiten in den Grünphasen zu erwarten sind als bei KV.

** Variante 2: **Kleiner Kreisverkehrsplatz (KVP)**

Vorzugsvariante, weil

- die Herstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltungskosten geringer sind als bei Variante LSA,
- KVP immer funktioniert,
- der Verkehr durchweg langsam, aber gleichmäßig geführt wird (hohe Verkehrssicherheit)

*** Variante 3: Minikreisverkehr

Wurde verworfen, weil eine Berechnung der Verkehrsqualität nicht möglich ist. Sobald Schwerverkehr den Minikreisverkehrsplatz befährt, blockiert er alle anderen Fahrbeziehungen, weil er immer die Kreismittelinsel überfahren muss. Die Verkehrsqualität würde aufgrund des Schwerverkehranteils schlechter werden. Zudem liegt dieser Knoten eher im Bereich der Einsatzkriterien für einen Kleinen Kreisverkehrsplatz. In Summe fahren ca. 14.000 Kfz/24h über den Knoten. Die Hauptbelastung liegt auf 3 Zufahrten. Damit liegt hier die Belastung außerhalb der empfohlenen Einsatzgrenzen für einen Minikreisverkehr (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006, FGSV). Der Minikreisverkehr scheidet deshalb aus der weiteren Variantenuntersuchung aus.

2. Variantenuntersuchung zur Verkehrsraumaufteilung

Variant	Führungsform des Radverkehrs (beidseitig) Anlagentyp	erforderliche Gesamtbreite des Straßenraums	Verfügbarkeit	Verkehrssicherheit	Herstellungskosten	Ergebnis der Abwägung
1	Schutzstreifen	12,50 m	ja			möglich
2	Radfahrstreifen	15,20 m	nein			Ausschluss wegen Breite
3	Einrichtungsrادweg	16,50 m	nein			Ausschluss wegen Breite
4	Gemeinsamer Geh- und Radweg ** (für Radfahrer benutzungspflichtig)	12,50 m	ja			möglich
5	Gehweg mit „Radfahrer frei“ *** (für Radfahrer nicht benutzungspflichtig; Benutzung der Fahrbahn erlaubt)	12,50 m	ja			Vorzugsvariante

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung schieden die Varianten 2 und 3 aus, weil diese Querschnitte im verfügbaren Verkehrsraum nicht durchgehend realisierbar sind.

Dagegen sind Varianten 1, 4 und 5 grundsätzlich möglich, weil sie, mit Ausnahme kurzer Engstellen, in den Verkehrsraum eingepasst werden können.

Grundsätzlich soll für die Salzmünder Straße ein Prinzip der Führung des Radverkehrs möglichst durchgängig realisiert werden.

Bei Variante 1 ist der Schutzstreifen in die Fahrbahn integriert. Diese ist dann insgesamt 7,50 m breit. Für alle Radfahrer, die älter als 10 Jahre sind, besteht die Pflicht, den Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu benutzen. Dies wird bei der Salzmünder Straße, die eine Landesstraße (L159) ist, und die im Fall des Autobahnlückenschlusses im Zuge der BAB 143 zudem als Autobahnzubringer mit der Anschlussstelle Salzmünde fungieren wird, als kritisch eingeschätzt. Zudem sind die Herstellungskosten für die Befestigung der Schutzstreifen als Teil der Fahrbahn höher als bei der Nebenanlage.

Bei Variante 4 besteht ausnahmslos für alle Radfahrer die Pflicht, den gemeinsamen Geh- und Radweg zu benutzen. Diese Variante bietet hohe Sicherheit des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr, erhöht jedoch aufgrund der höheren Verdichtung auf den Gehwegen das Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern. Deshalb wird diese Variante in der Salzmünder Straße nicht favorisiert.

Als **Vorzugsvariante** wird die kombinierte Führungsform Mischverkehr auf der Fahrbahn und „**Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“**“ (Variante 5) vorgeschlagen, weil

- die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ohne Benutzungspflicht zulässig ist, insbesondere bei relativ geringem Verkehrsaufkommen an Fußgängern und Radfahrern,
- die Radfahrer hierbei die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung haben,
- dadurch das Konfliktpotenzial durch schneller fahrende Radfahrer auf den Gehwegen vermindert werden kann,
- der „schnelle“, zügige Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar ist,
- eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für den Kfz-Verkehr ausreichend ist.