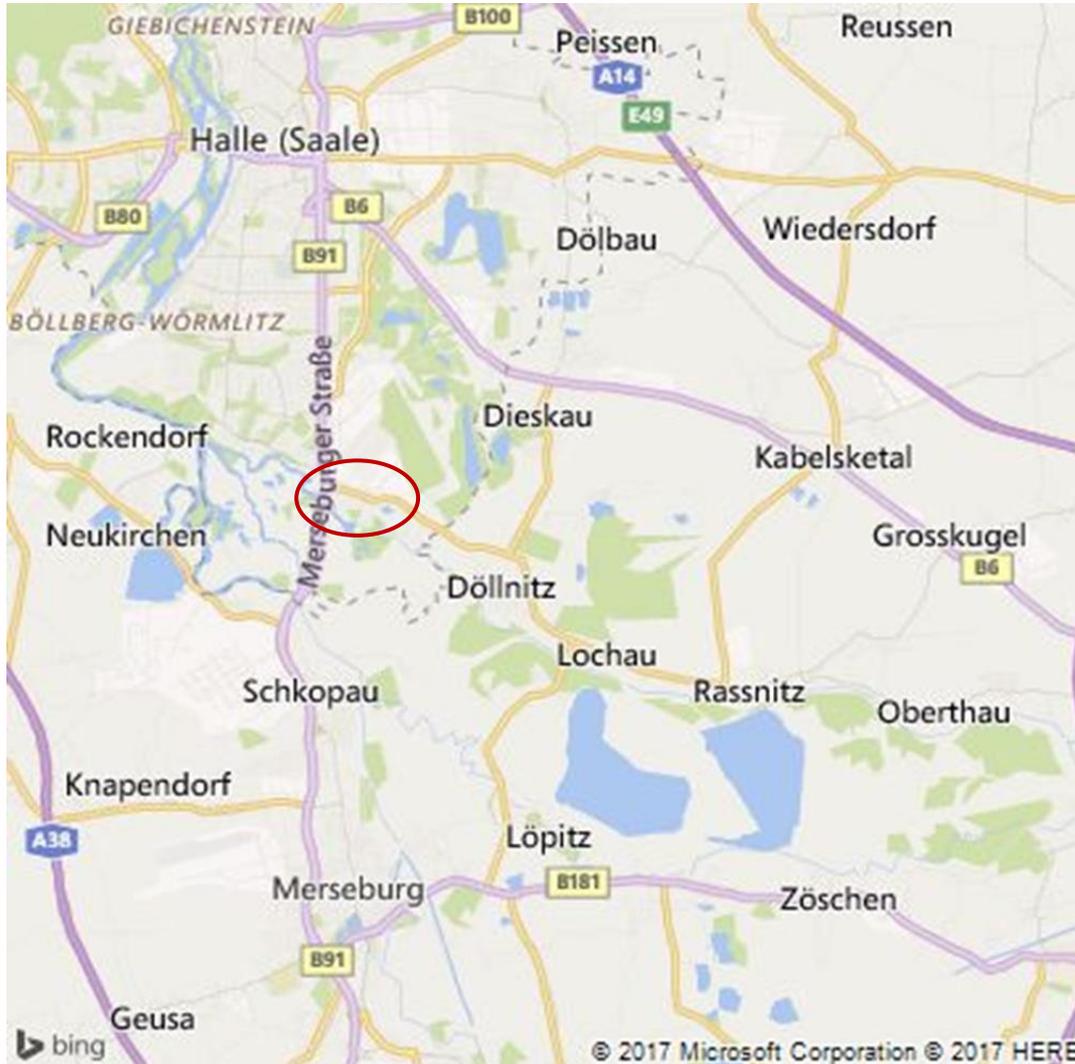
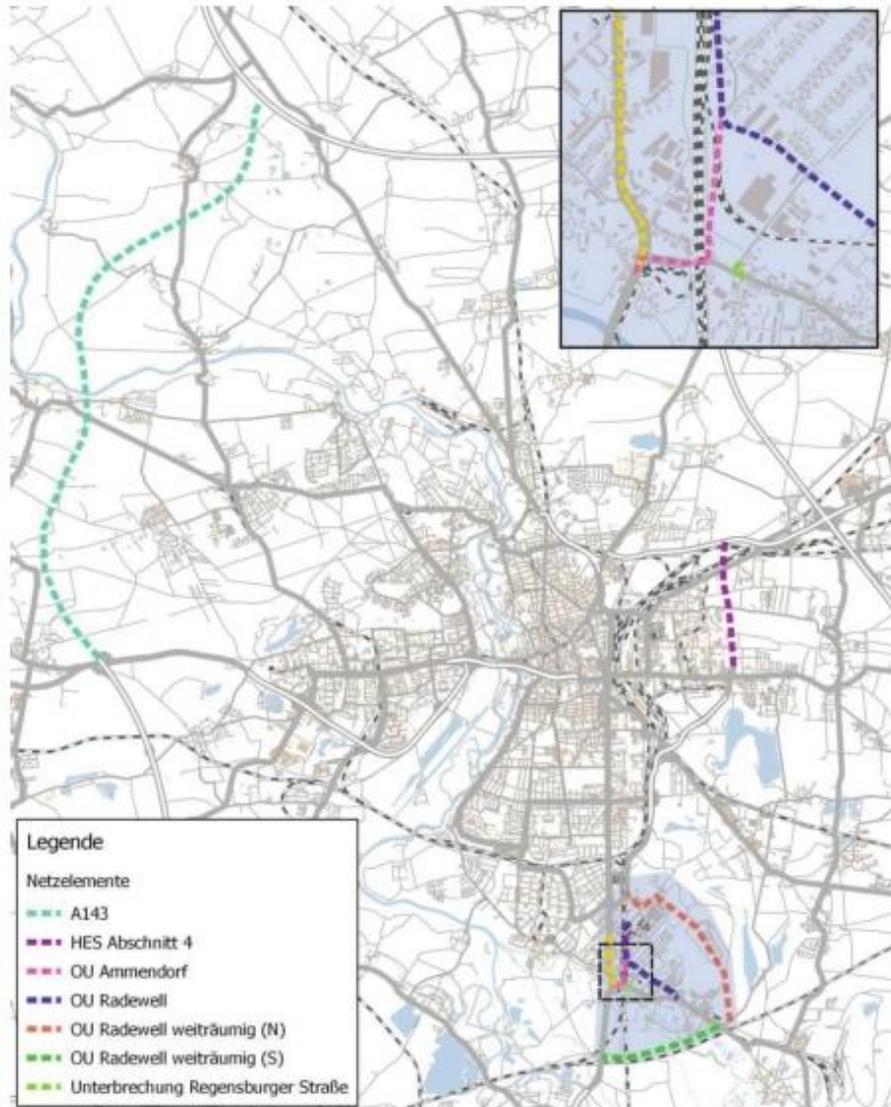


# Innerstädtische Ortsumgehungen in der Bauleitplanung Ammendorf/Radewell



Lage des Untersuchungsgebietes



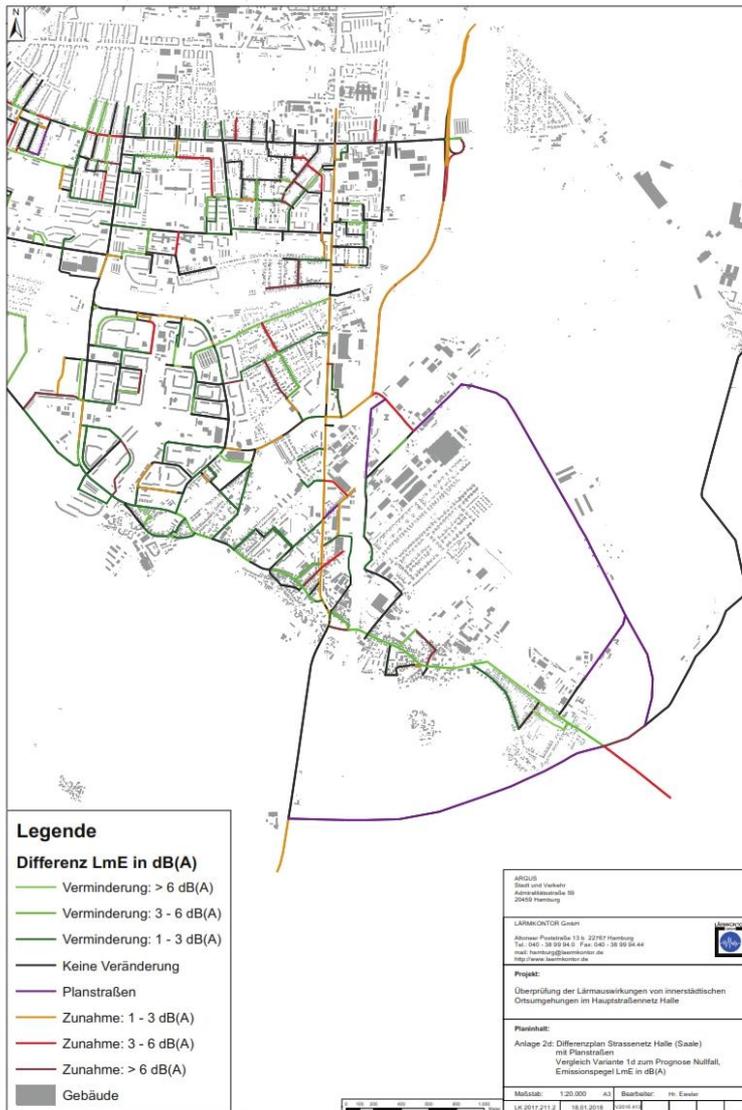
Informationen zu den weiträumigen Umgehungen:

#### Südliche Umfahrung

- 2,5 km Länge
- Baukosten ~ 50 Mio. EURO
- Bauwerk als hochwassersichere Brückenkonstruktion
- zum Teil im Saalekreis weitere Belastungen in der Saaleaue

#### Nördliche Umfahrung

- 4 km Länge
- Baukosten ~ 5 Mio. EURO

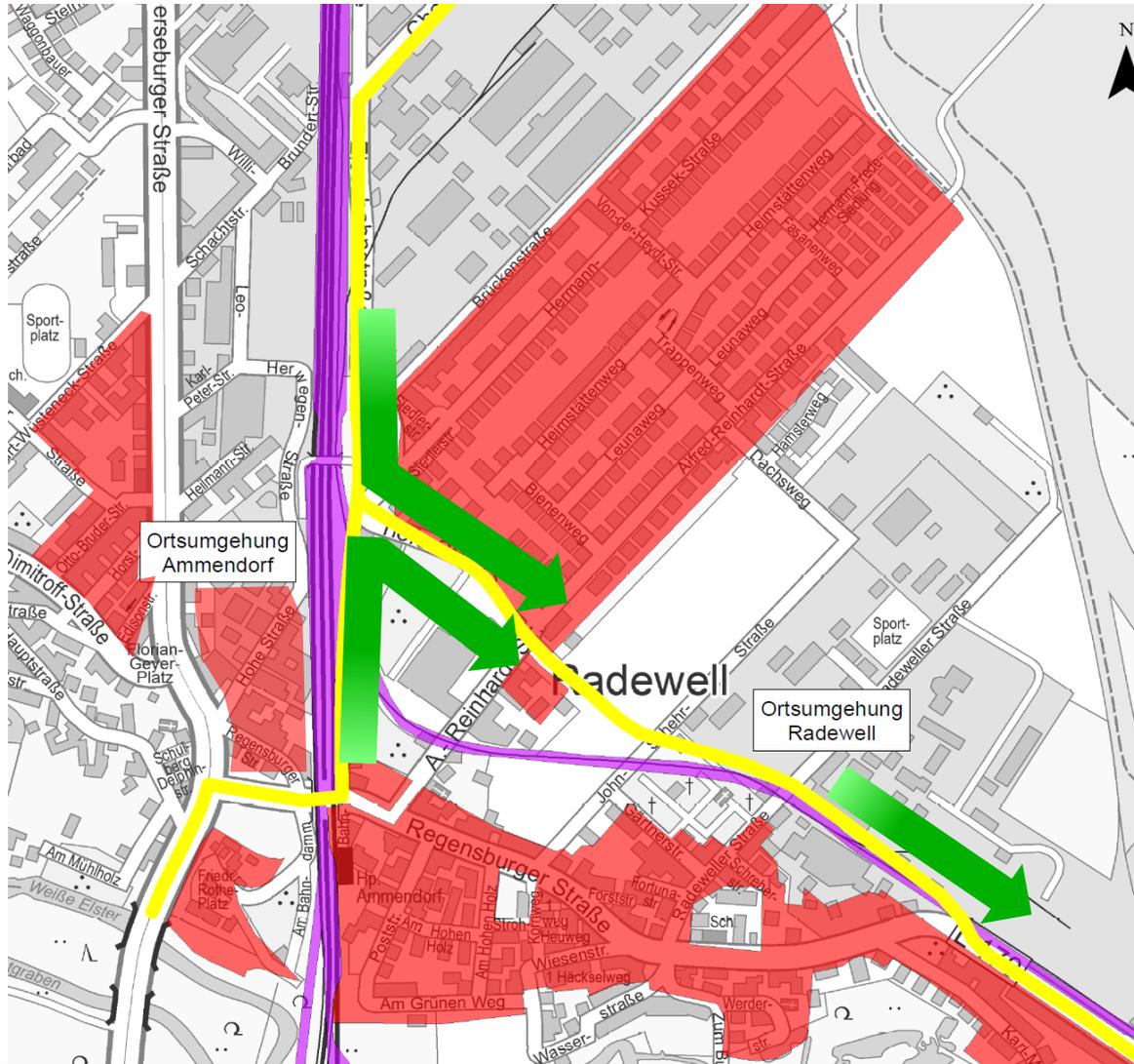


Die Legende erläutert die Veränderungen der Lärmsituation in der Ortslage Radewell.

Der LKW-Anteil wird bei einem beidseitigen Neubau der Ortsumgehungen auf der Regensburger Straße signifikant auf unter 100 LKW in 24 Stunden reduziert.

Durch die unmittelbare Nähe zum Straßenraum ändert sich die Lärmbelastung für die Bewohnerinnen und Bewohner an der Regensburger Straße, bei dann noch vorhandenen 2.500 PKW, nicht wesentlich.

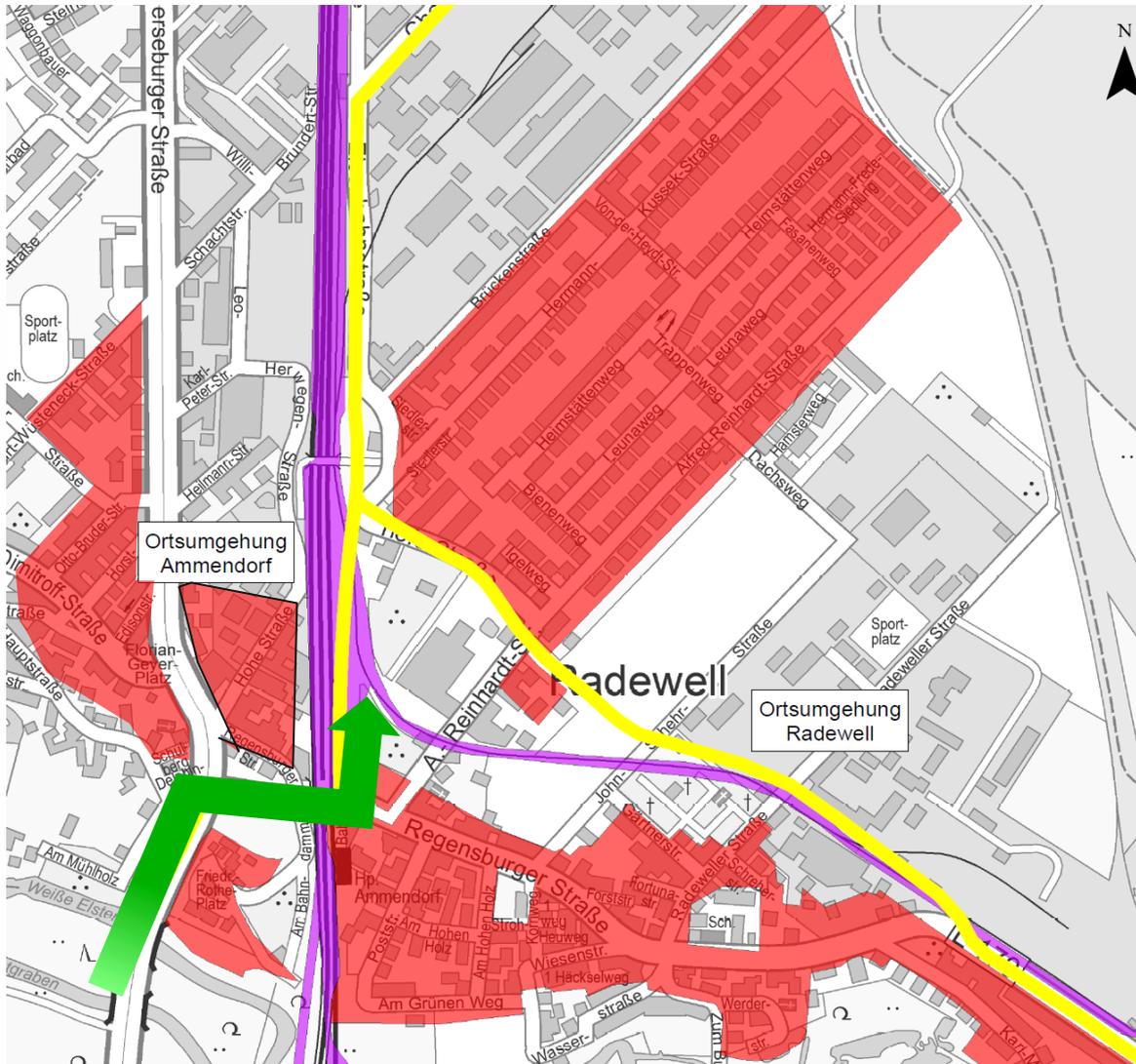
Eine Reduzierung des Gesamtaufkommens des Schwerverkehrs wird vor allem durch die Fertigstellung der A143 im Nord-Westen der Stadt erreicht.



Darstellung der möglichen Trassenführungen

## Legende

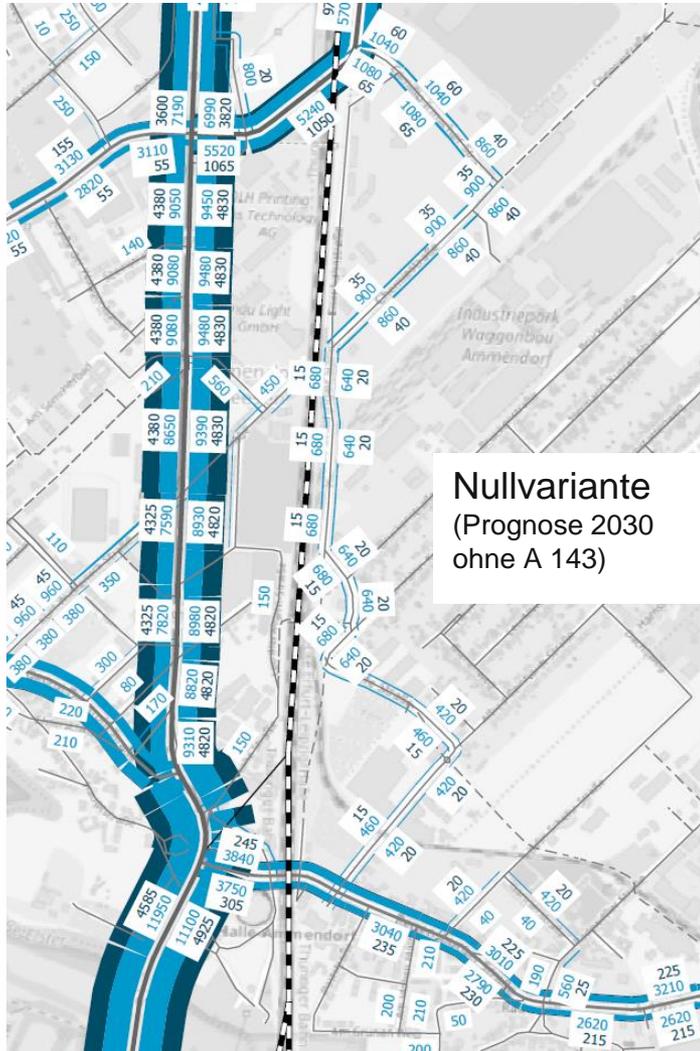
-  neue Verkehrsstraße
-  Bahnanlagen
-  Wohngebiete
-  mögliche Wegeführung



Darstellung der möglichen Trassenführungen

### Legende

-  neue Verkehrsstraße
-  Bahnanlagen
-  Wohngebiete
-  mögliche Wegeführung



Die verkehrliche Wirkung der potentiellen neuen Trassen wird anhand des elektronischen Verkehrsmodells überprüft.

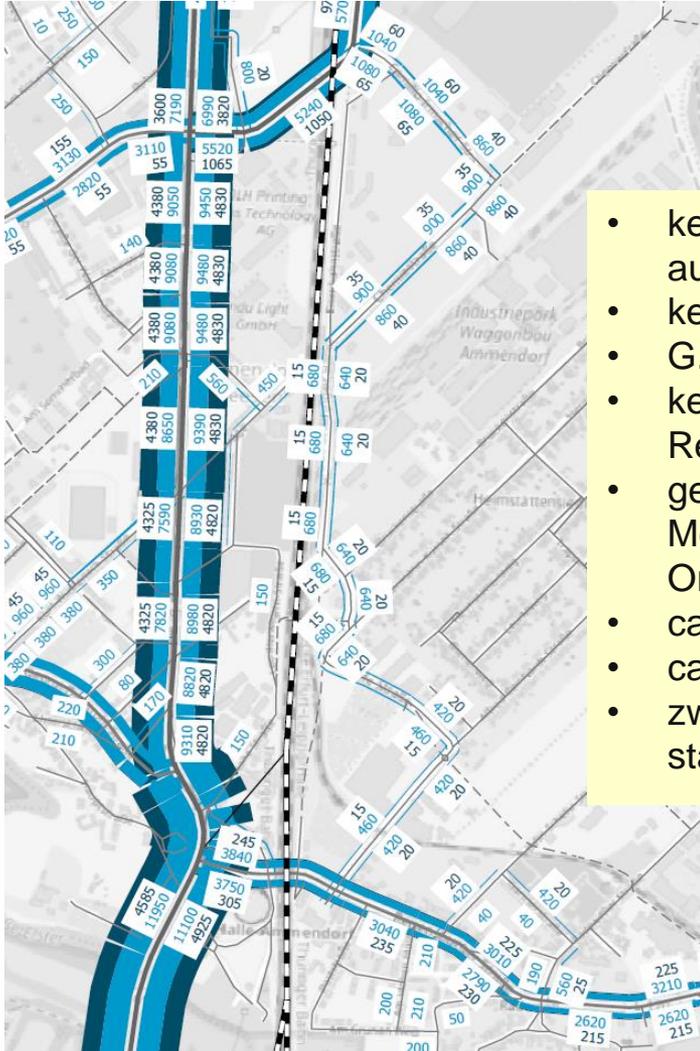
Grundlage ist die Prognose des Verkehrsaufkommens für 2030 (= planerische Nullvariante).

Dargestellt sind die gesamten Kfz (hell) und die LKW ab 2,8t (dunkel).

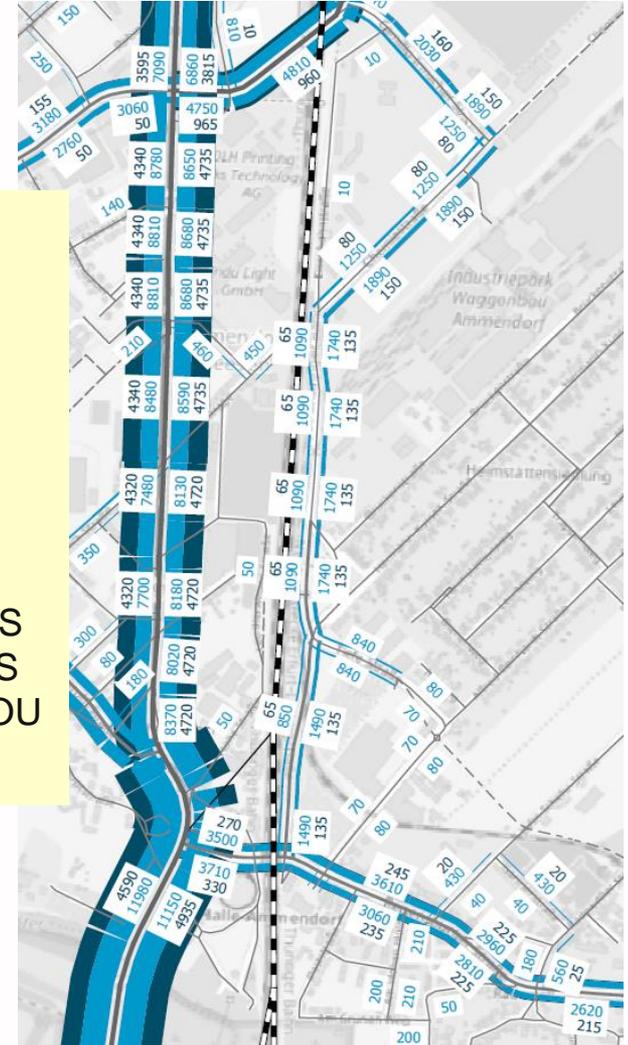
Die 2,8 t bezeichnen in diesem Fall die Motorgröße, ab der Fahrzeuge in die Lärmberechnung für LKW nach der Richtlinie RLS-90 (basierend auf der 16. BlmschV) eingehen.

Im nächsten Untersuchungsschritt wird geprüft, ob eine wirksame Lärmreduzierung auf den entlasteten Streckenabschnitten eintritt. Nur sie könnte den Planungsanlass für eine Umgehung liefern – sofern nicht andere Bebauungsbereiche durch die neue Trasse verlärmert werden.

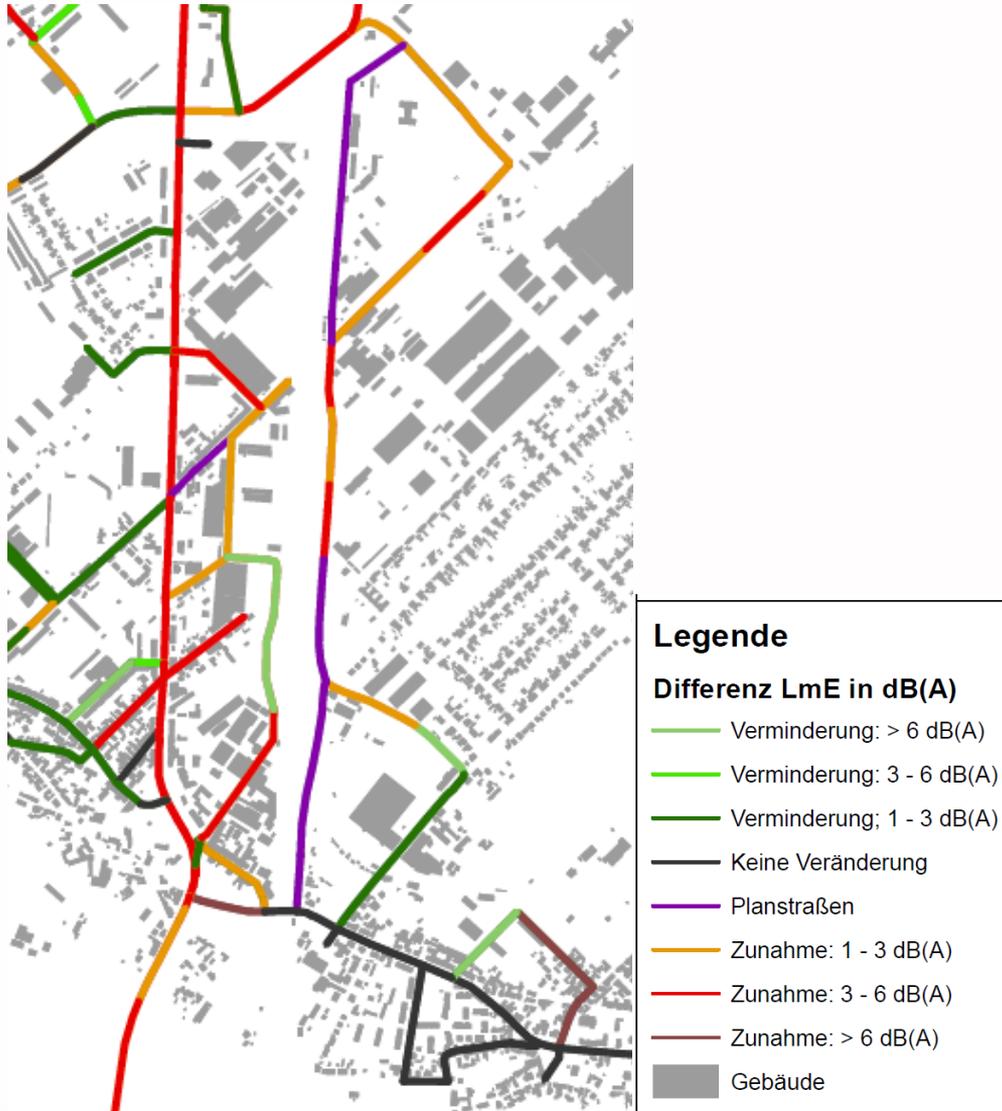
Wie wirkt die OU Ammendorf?



- keine Auswirkung auf B91 außerorts
- keine Auswirkung auf G.-Dimitroff-Str.
- keine Auswirkung auf Regensburger Straße
- geringe Auswirkung auf die Merseburger Straße in der Ortslage Ammendorf
- ca. 500 PKW mehr auf der HES
- ca. 100 LKW mehr auf der HES
- zwei Drittel der Belegung der OU stammen aus den Wohnlagen



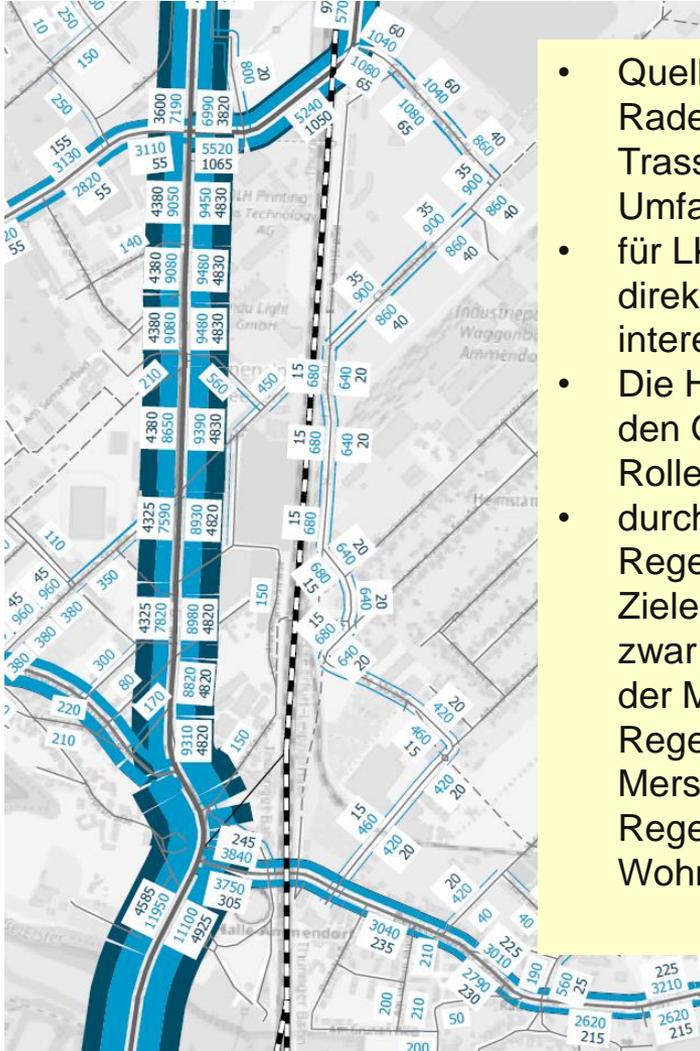
Wie wirkt die OU Ammendorf?



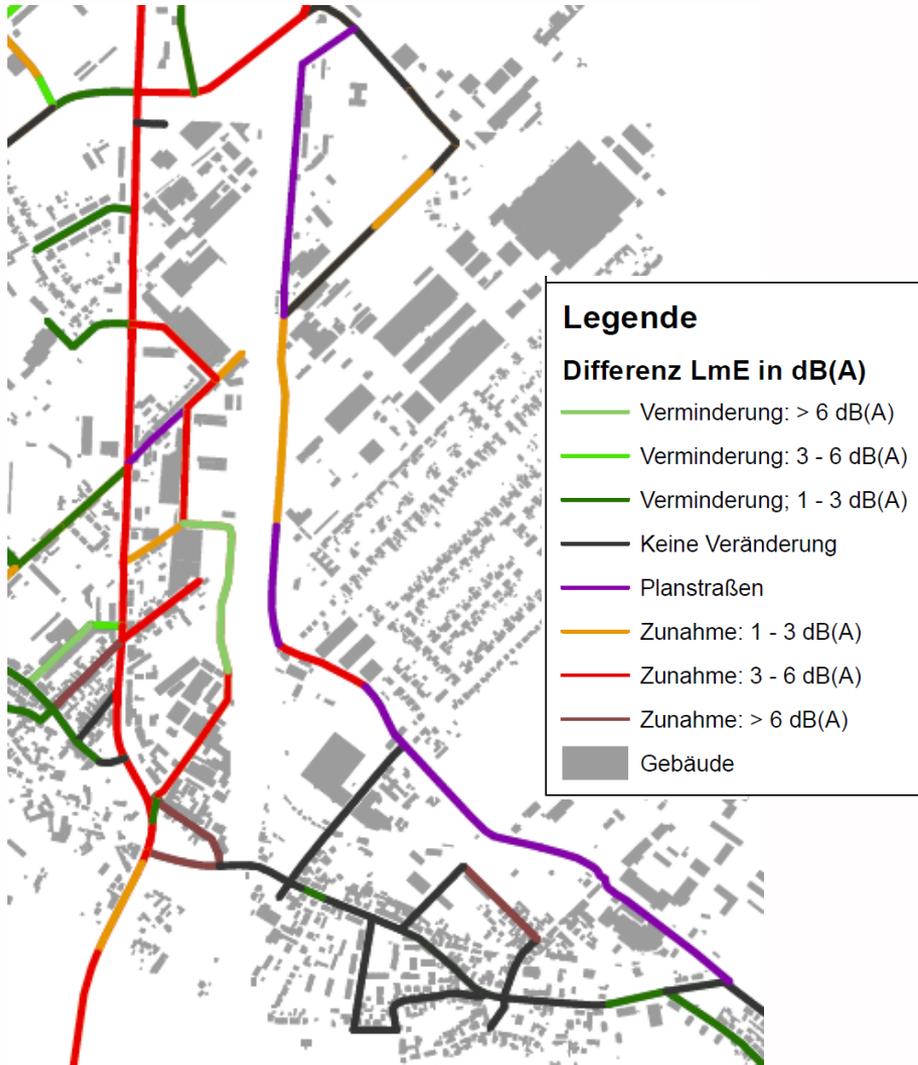
- Das Ziel der wirksamen verkehrlichen Entlastung der Merseburger Straße wird nicht erreicht. Damit wird dort keine effektive Lärminderung oder eine Reduzierung des Straßenquerschnitts möglich.
- Das Ziel der besseren Annahme der HES wird nicht erreicht.
- Es werden durch das Angebot der Trasse neue Verkehre angezogen, die sonst auf den Fernstraßen bleiben würden.
- Die Lärmbelastung an der neuen Ortsumgehung steigt.
- Die Gesamtemissionsituation in Ammendorf verschlechtert sich, weil die Nord-Süd-Achse sich verdoppelt und insgesamt mehr belastet wird.

Wie wirkt die OU Radewell?

- Quell-/Zielverkehre Radewell/Osendorf würden die Trasse nur in ganz geringem Umfang nutzen
- für LKW ist das Angebot der direkten Führung zur HES nicht interessant
- Die HES spielt als Quelle/Ziel für den Gesamtverkehr fast keine Rolle
- durchfahrende Kfz auf der Regensburger Straße haben Ziele in anderen Richtungen, und zwar in der Georgi-Dimitroff-Str., der Merseburger Str. nördlich Regensburger Straße, der Merseburger Str. südlich Regensburger Straße und in den Wohngebieten.



Wie wirkt die OU Radewell?



- Die Regensburger Straße wird um ca. 1/3 des Verkehrs entlastet. Der LKW-Verkehr bleibt jedoch unverändert hoch.
- Das Ziel der besseren Annahme der HES wird nicht erreicht.
- Die Lärmbelastung an der neuen Ortsumgehung steigt um bis zu 5 db/A. Die Auswirkungen reichen bis nach Radewell aufgrund der Verdopplung der Achse. Die Grenzwerte werden hier dennoch eingehalten.
- In der Ortslage Radewell verbessert sich die Lärmsituation subjektiv nicht. Die Verkehrsrückgänge sind nicht hoch genug, um die relevante Abnahme der Dezibelzahl zu erreichen (nur -1db/A).
- Durch die Mehrbelastung der Eisenbahnstraße wird auch das Zentrum Ammendorf stärker verlärm.
- Die Emissionssituation verschiebt sich etwas, wird aber insgesamt ungünstiger.