

Anlage 1 / 23 – 2014

Hinweis: Aufgenommene Ergänzungen aufgrund der Hinweise aus dem OR Wolfen vom 19.03.2014 sind in **roter Schrift** gekennzeichnet.

Verkehrskonzept Steinfurth – Grundsätzliche Überlegungen zum weiteren Straßenausbau und zur Verkehrsführung

Zweck des Verkehrskonzepts

Dieses Verkehrskonzept beinhaltet eine Zustandsbeschreibung der Straßen, Problemanalyse und Empfehlung für einen zukünftigen Straßenausbau im Hinblick auf Ausbauart und damit verbundene zulässige Höchstgeschwindigkeiten in Steinfurth. Dieses Konzept soll als grobe Richtschnur für die folgenden detaillierteren Vorhabenplanungen dienen.

Allgemein / Bestand

Steinfurth ist ein Wohngebiet mit niedriger Einwohnerdichte (Einfamilienhausgebiet). Der westliche Teil Steinfurths ist derzeit als Tempo 30 Zone ausgeschildert, während der östliche Teil als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist. Einige Straßenabschnitte verfügen über keine eigenständigen Gehwege und sind unbefestigt. Nur wenige Straßen befinden sich in einem guten Zustand. Es besteht dadurch eine hohe Priorität für einen weiteren Straßenvollausbau. Im östlichen Teil Steinfurths wurden einige Straßen (Edgar-Andre-Str., Otto-Krahmann-Str. und Fiete-Schulze-Str.) bereits in der Art eines Verkehrsberuhigten Bereichs niveaugleich ausgebaut. Damit wurden gute Erfahrungen gemacht.

Zustandsbewertung der Straßen in Steinfurth in Werten von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft), Befestigungsart der Fahrbahnoberflächen, Sonstiges, Stand 02/2014			
Straße	Zustand	Befestigungsart	Sonstiges
Am Meilenstein	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Amselweg	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
An der Kuschelburg (2. BA)	1	Asphalt	
An der Kuschelburg (1. BA)	4,5	Asphalt	
An der Kuschelburg (3. BA)	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Drosselweg	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Edgar-Andre-Straße	1	Asphalt	
Feldrain	2,5	Dünnschicht Kalteinbau auf Asphalt	Kurze Haltbarkeit
Fiete-Schulze-Straße	1	Asphalt	
Finkenplatz	5	Deckschicht ohne Bindemittel	Einbahnstraße
Fritz-Heckert-Straße	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Fuhneweg	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Heuweg	4	Asphalt	
Hitschkendorfer Str.	1	Asphalt	Wird derzeit ausgebaut
In den Pusseln	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Jörichauer Straße	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Krautstückenweg	3	Asphalt	
Martha-Bratzsch-Straße	5	Deckschicht ohne Bindemittel	

Otto-Krahmann-Straße	1	Asphalt	
Sandweg	5	Dünnschicht Kalteinbau auf Asphalt	Vz. 260
Schilfweg	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Steinstückenweg	5	<i>Steilstück zwischen In den Pusseln und Jörichauer Straße: Querrinnen gepflastert, Deckschicht ohne Bindemittel</i> <i>Oberer Teil zwischen Jörichauer Straße und Heuweg: Tränkmakadambefestigung mit Asphaltflicken und Dünnschicht (Oberflächenteerung)</i>	
Stiller Winkel	4	Dünnschicht Kalteinbau auf Asphalt	
Thomas-Müntzer-Straße	3	Asphalt und Beton	Einbahnstraße
Triftweg (B184-Jörichauer Str.)	4	Asphalt	
Triftweg (Platzumfahrung a. d. Kita)	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Triftweg (Jörichauer - Triftweg Nr. 63)	4	Asphalt	
Triftweg (Triftweg Nr. 63 – Ende)	5	Deckschicht ohne Bindemittel	
Wunderburg (kleine)	4,5	Asphalt	Einbahnstraße
Wunderburg (große)	4	Beton	
Wunderburg (Verb.weg)	5	Deckschicht ohne Bindemittel	Vz. 260
Ehemalige Straße nach Jeßnitz	4	Asphalt und Pflaster	

Problemstellung

Die Straßenquerschnitte in Steinfurth sind häufig so schmal, dass sich für eine Tempo 30 Zone keine richtliniengerechten Gehwegbreiten (mindestens 2,10 m in Wohnstraßen auf jeder angebauten Seite) bzw. ausreichend breite Fahrbahnen (mindestens 5,50 m) realisieren lassen, die einen Begegnungsverkehr (Müllfahrzeug/Pkw) zulassen würden. Dieser Sachverhalt führte in Verbindung mit der Situation als Einfamilienhausgebiet (mit niedriger Einwohnerdichte) dazu, dass man sich im östlich der B 184 gelegenen Teil Steinfurths für den Ausbau der Straßen als Verkehrsberuhigter Bereich entschieden hatte. Mittlerweile sind dort einige Straßen entsprechend ausgebaut worden. Probleme sind nicht bekannt.

Wollte man unbedingt eine Tempo 30 Zone mit richtliniengerechten Gehwegen und Fahrbahnbreiten ermöglichen, müsste man in den meisten Straßen „Einbahnstraßen“ anordnen. Dies ist allerdings aus verkehrsplanerischer Sicht abzulehnen, da Einbahnstraßen entscheidende Nachteile aufweisen:

- Es entstehen Umwegfahrten für die Anwohner
- Es ist eine erhebliche Zahl von Verkehrszeichen notwendig (Stichwort: „Überbeschilderung“)
- Im Straßenraum kann nicht mehr geparkt werden
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind in Einbahnstraßen höher

Daher wird von Einbahnstraßen dringend abgeraten. Die Empfehlung lautet daher, auch für die zukünftig auszubauenden Straßen in diesem Wohngebiet vorrangig einen Ausbau als Verkehrsberuhigten Bereich vorzusehen (mit nur wenigen Ausnahmen).

Übersicht der geltenden Regelungen in einem Verkehrsberuhigten Bereich:

- Mischverkehrsfläche: Fußgänger dürfen die Straße in der gesamten Breite nutzen, Kinder dürfen spielen, Fahrzeugverkehr hat untergeordnete Bedeutung
- Die Straßen haben Aufenthalts- und Erschließungsfunktion
- Ein niveaugleicher Ausbau der Verkehrsfläche ist vorgeschrieben
- Schrittgeschwindigkeit ist vorgeschrieben, hohe Verkehrssicherheit
- Geschwindigkeitsdämpfende Einbauten (wie z.B. Einengungen, Verschwenkungen, Parkplätze, Aufpflasterungen) sind unbedingt vorzusehen, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen
- Stellplätze sind zu markieren
- Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen

Vorteile von verkehrsberuhigten Bereichen

- Hohe Wohnqualität
- Sehr niedrige Geschwindigkeiten
- Die gesamte Verkehrsfläche steht allen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) zur Verfügung und kann entsprechend flexibel genutzt werden
- Stellplätze werden eindeutig gekennzeichnet
- Es sind nur sehr wenige Verkehrszeichen notwendig
- Auch in schmalen Straßen können sich Fahrzeuge begegnen. Dadurch kann auf Einbahnstraßen in der Regel verzichtet werden. Umwegfahrten und ein Mehraufwand an Kilometern werden dadurch vermieden.

Nachteile von verkehrsberuhigten Bereichen

- Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit („Schrittgeschwindigkeit“) ist auf längeren Abschnitten schwer möglich. Jedoch bewegen sich die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Regel um die 20 km/h und liegen damit in einem sehr niedrigen und sicheren Bereich.

Betrachtung ausgewählter Straßen zur Erläuterung der Problematik:

- Hitschkendorfer Straße

Die Straße ist ein typisches Beispiel für Straßen in Steinfurth. Der Straßenquerschnitt ist zu schmal für eine richtliniengerechte Bemessung von Gehwegen, Stellplätzen und Fahrbahn. Ausreichend breite Gehwege (Tempo 30 Zone) wären hier nur möglich mit der Anordnung als Einbahnstraße. Dies würde jedoch zu Umwegfahrten und höheren Geschwindigkeiten beitragen. Außerdem könnten keine Stellplätze im Straßenraum angelegt werden. Deshalb wurde für die Hitschkendorfer Straße der Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich festgelegt. Die Straße wird derzeit entsprechend umgebaut und soll 2014 fertig gestellt werden.

- An der Kuschelburg

Ein erster Bauabschnitt der Straße wurde aufgrund der Nähe zur Schule bzw. Kindereinrichtung mit einem eigenständigen Gehweg ausgebaut. Zukünftig kann die Straße in Verbindung mit dem Heuweg als Tempo 30 Zone weitergeführt und entsprechend ausgebaut werden.

- Krautstückenweg (ehemals Rudolf-Breitscheid-Straße)

Es handelt sich hierbei um eine Sackgasse. Die Breite der Fahrbahn beträgt derzeit rund 5,50 m und ist damit ausreichend breit, jedoch sind die beiden Gehwege zu schmal. Daher erscheint es ratsam, den Krautstückenweg als Verkehrsberuhigten Bereich auszubauen.

- Thomas-Müntzer-Straße

Die Straße ist z.Zt. als Einbahnstraße (in Fahrtrichtung Nord) ausgeschildert. Dies ist sinnvoll, um einen Umgehungsverkehr der Lichtsignalanlage (an der Stadtwerkekreuzung) durch Steinfurth zu verhindern und sollte daher vorerst beibehalten werden. Ansonsten ist auch hier der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll, da nur eine Straßenraumbreite (von Zaun zu Zaun) von rund 6,20 m vorhanden ist. Nach einem erfolgten Straßenausbau ist zu prüfen, ob auf eine Einbahnstraßenregelung verzichtet werden kann, da durch den Einbau geschwindigkeitssenkender Elemente ein Durchfahren unattraktiv geworden sein müsste.

- Heuweg (östlicher Teil)

Heuweg und Triftweg dienen stärker als alle anderen Straßen in Steinfurth der Erschließung des gesamten Wohngebiets. Aufgrund des vorhandenen, breiten Straßenquerschnitts und der besonderen Erschließungsfunktion ist ein Ausbau mit Fahrbahn und getrenntem Gehweg als Tempo 30 Zone sinnvoll.

- Heuweg (westlicher Teil)

Der westliche Teil des Heuwegs verfügt nur über eine Straßenraumbreite von insgesamt rund 6,20 m. Die beiden Gehwege und die Fahrbahn sind zu schmal. Ein Begegnungsverkehr ist auf der Fahrbahn nicht möglich. Daher bietet sich hier ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich an, um die Konflikte zu lösen.

- Triftweg (östlicher Teil)

Triftweg und Heuweg dienen stärker als alle anderen Straßen in Steinfurth der Erschließung des gesamten Wohngebiets.

Der Triftweg weist mit rund 15,0 m einen ungewöhnlich breiten Straßenquerschnitt auf. Mit dem vorhandenen ausgeprägten Baumbestand hat der Triftweg auch eine besondere stadtbildprägende, fast parkartige Wirkung. Aufgrund der Erschließungsfunktion, des breiten Straßenquerschnitts und der Abschnittslänge bietet sich hier der Ausbau als klassische Straße mit Fahrbahn, Parkplätzen, Grünbereichen und getrennten Gehwegen als Tempo 30 Zone an. Der Baumbestand ist weitestmöglich zu erhalten und zu ergänzen.

- Triftweg (Platzumfahrung an der Kita)

Für dieses Teilstück bietet sich der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich an.

- Triftweg (westlicher Teil, Jörichauer Str.-Am Feldrain)

Auch hier liegt noch ein relativ breiter Straßenquerschnitt vor, der auch weiterhin eine Unterteilung in Fahrbahn mit getrennten Gehwegen zulässt. Die Erschließungsfunktion ist hier nicht so stark ausgeprägt wie im östlichen Teil des Triftwegs. Ein Straßenausbau im Rahmen einer Tempo 30 Zone mit Gehwegen stellt zum jetzigen Zeitpunkt die sinnvollste Lösung dar.

- Wunderburg

Die Wunderburg teilt sich auf in die Kleine und Große Wunderburg sowie den Verbindungsweg zum Triftweg. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts ist die kleine Wunderburg derzeit als Einbahnstraße ausgeschildert. Hier muss während der Vorhabenplanung im Detail geprüft werden, welche Querschnittsbreiten vorliegen bzw. ob Ausweichstellen möglich sind, damit auf eine Einbahnstraßenregelung eventuell verzichtet werden kann. Beim „Verbindungsweg“ sollte das Verkehrszeichen 260 bestehen bleiben, da der Weg zu schmal für einen 2-Richtungsverkehr ist. Ansonsten ist auch hier insgesamt der Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll.

- Sandweg

Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts ist ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich angeraten. Eine Begegnungsverkehr ist nur bedingt möglich. Aufgrund der kurzen Abschnittslänge wird eine Einbahnstraßenregelung jedoch für verzichtbar gehalten.

- Amselweg, Drosselweg (südl.), Stiller Winkel

Diese Straßen bilden kurze Sackgassen, die von einer Tempo 30 Zone abgehen. Ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich ist sinnvoll. Aufgrund der kurzen Abschnittslänge und der Sackgassensituation brauchen diese Straßen allerdings nicht unbedingt als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert zu werden, sondern können evt. als Teil der Tempo 30 Zone beibehalten werden.

Anmerkung zur StVO

Falls in der deutschen StVO zukünftig eine sogenannte „Begegnungszone“, in der Tempo 20 gilt analog der Regelungen in der Schweiz, Österreich, Belgien und Frankreich eingeführt werden sollte, könnte diese Beschilderung/Verkehrsregelung wahrscheinlich in Verkehrsberuhigten Bereichen übernommen werden. Aufgrund der Ausdehnung des Steinfurth Gebiets und der bisherigen Charakteristik als Tempo 30 Zone erscheint diese Regelung für Steinfurth zukünftig durchaus denkbar und praktikabel zu sein.

Verkehrsplanerische Zielstellung

Folgende Ziele sollen durch den Straßenausbau erreicht werden:

- Sanierung der Verkehrsflächen in Asphaltbauweise
- Erneuerung der unterirdischen Leitungssysteme
- Lösung der Niederschlagswasserproblematik
- Verkehrsberuhigung
- Erhöhung der Wohnqualität
- Vermeidung von Einbahnstraßen bzw. Vermeidung von Umwegfahrten

Empfehlung

1. Der Straßenausbau sollte aufgrund der überwiegend vorhandenen schmalen Straßenquerschnitte und der vorhandenen Wohnnutzung (Einfamilienhausgebiet) vorrangig als Verkehrsberuhigter Bereich („niveaugleich / Mischverkehrsfläche“) erfolgen.
2. Ausnahme ist der östliche Teil des Heuwegs, der Triftweg und An der Kuschelburg. Diese Straßenbereiche sollten als Tempo 30 Zone mit Fahrbahn und Gehwegen ausgebaut werden, da sie die Hauptzufahrten in das Wohngebiet darstellen und dabei relativ lange Fahrstrecken zurückzulegen sind. Eine Höchstgeschwindigkeit mit „Schrittgeschwindigkeit“ wäre dafür nicht geeignet. Im Vergleich mit anderen Straßen in Steinfurth weisen diese Straßenabschnitte deutlich breitere Straßenquerschnitte auf. Damit verfügen sie über eine ausreichende Breite für die Anlage von richtliniengerechten Gehwegen, Fahrbahnen und Parkplätzen.
3. Nach einem erfolgten Straßenausbau kann zukünftig weitgehend auf Einbahnstraßen verzichtet werden. Einige Straßen (z.B. Wunderburg, Finkenplatz) haben jedoch einen derart schmalen Querschnitt, dass es aller Voraussicht nach angeraten erscheint, eine

Einbahnstraßenregelung vorzusehen. Die Entscheidung dafür oder dagegen wird jedoch erst im Rahmen der Vorhabenplanung möglich sein, wenn eine genaue Vermessung vorliegt. Unter Umständen sind Ausweichbereiche möglich.

Für die Thomas-Müntzer-Straße wäre auf jeden Fall eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung möglich, sobald die Straße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut worden ist. Um nachteilige Auswirkungen auf das Wohngebiet auszuschließen, wird eine testweise Aufhebung der Einbahnstraßenregelung empfohlen. In diesem Zusammenhang ist dann auch zu überprüfen, ob im Sandweg eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll wäre.

4. Der Straßenausbau sollte nach Möglichkeit so erfolgen, dass mit den zukünftig fertiggestellten Straßenabschnitten zusammenhängende Bereiche entstehen, die dann sinnvoll als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden können. Bis dann sollten keine inselartigen Beschilderungen vorgenommen werden, um die Zahl der Verkehrszeichen niedrig zu halten.

Geplante Ausbauart und Verkehrsführung			
Straße	Ausbauart	Verkehrsführung	Sonstiges
Am Meilenstein	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Amselweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich (evt. zu Tempo 30 Zone zuordnen)	Kurze Streckenlänge
An der Kuschelburg (2. BA)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	Bereits realisiert
An der Kuschelburg (1. BA)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	
An der Kuschelburg (3. BA)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	
Drosselweg (nördlich des Heuwegs)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Drosselweg (südlich des Heuwegs)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich (evt. zu Tempo 30 Zone zuordnen)	Kurze Streckenlänge
Edgar-Andre-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Bereits realisiert
Feldrain	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Fiete-Schulze-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Bereits realisiert
Finkenplatz	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Einbahnstraße im Rahmen der Vorhabenplanung überprüfen
Fritz-Heckert-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Fuhneweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Heuweg (B 184-An der Kuschelburg)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	
Heuweg (An der Kuschelburg – Ende)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Hitschkendorfer Str.	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Realisierung in 2014
In den Pusseln	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Jörichauer Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Krautstückenweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	

Martha-Brautzsch-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Otto-Krahmann-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Bereits realisiert
Sandweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Wenn Einbahnstr. in Th.-Müntzer-Str. aufgehoben wird: Überprüfung
Schilfweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Steinstückenweg	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Stiller Winkel	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich (evt. zu Tempo 30 Zone zuordnen)	Kurze Streckenlänge
Thomas-Müntzer-Straße	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Einbahnstraße aufheben, testweise die Auswirkungen überprüfen
Triftweg (B184-Jörichauer)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	
Triftweg (Platzumfahrung a.d. Kita)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Triftweg (Jörichauer-Triftweg Nr. 63)	Fahrbahn, Gehweg	Tempo 30 Zone	
Triftweg (Triftweg Nr. 63 – Ende)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich (evt. zu Tempo 30 Zone zuordnen, da kurzes Teilstück)	Kurzes Teilstück, Anschluss von wenigen Grundstücken
Wunderburg (Kleine)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Einbahnstraße; Überprüfung in Vorhabenplanung
Wunderburg (Große)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	
Wunderburg (Verb. Weg)	Mischverkehrsfläche, niveaugleich	Verkehrsberuhigter Bereich	Vz. 260 beibehalten
Ehemalige Straße nach Jeßnitz	Ein Ausbau erscheint nicht notwendig, da keine Anlieger vorhanden sind.		

Umsetzung und Finanzierung

Die Fertigstellung der im Bau befindlichen Hitschkendorfer Straße ist für 2014 geplant.

Der Ausbau der Jörichauer Straße ist für 2015 geplant.

Die Umsetzung und Finanzierung der weiteren Straßensanierung in Steinfurth ist abhängig von der Entwicklung des Finanzhaushalts der Stadt Bitterfeld-Wolfen sowie der politischen Prioritätensetzung. Daher lässt sich derzeit keine verbindliche Zeitschiene für die Umsetzung der Maßnahmen benennen.