

	Planung 1993 (PGV)	Anforderungen nach aktuellen Regelwerken (Richtwerte / FGSV)	Empfehlungen 2013 (ABSV)
Fußverkehr (Längsverkehr, Barrierefreiheit)	<u>nördlicher Seitenraum:</u> - gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsradweg) - Breite Richtwert $\geq 3,25\text{m}$ (abschnittsweise schmaler) <u>südlicher Seitenraum</u> - Gehwege - Breite Richtwert $\geq 2,0\text{m}$	<u>Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt 2006):</u> S. 81: Aus den Grundmaßen der Verkehrsräume für Fußgänger sowie den Sicherheitsräumen leitet sich die Regelbreite für Gehwege an Hauptverkehrsstraßen von mindestens 2,5m ab (siehe auch EFA 2002, S. 16). Zusätzlicher Raumbedarf ergibt sich aufgrund besonderer Anforderungen / Randnutzungen (z.B. Grünstreifen mit Bäumen $\geq 2,0\text{m}$). <u>Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002):</u> S. 13: „Gemeinsame Geh- und Radwege kommen grundsätzlich nur infrage, wenn getrennte Führungen des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind [...].“ S. 15: Die Breitenanforderung für Anlagen des Fußverkehrs an Ortsdurchfahrten mit geringer Dichte wird in Tabelle 2 mit 3,30m angegeben. <u>Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011):</u> S. 40: „Soll eine ungehinderte Begegnung von zwei mobilitätsbehinderten Personen gemäß der Grundmaße ihrer Verkehrsräume ermöglicht werden, [...] ergibt sich daraus eine einbaufreie Mindestbreite des Seitenraums von 2,70m.“	<u>Art der Führung:</u> Gehweg / keine Freigabe für Radverkehr <u>Breite Gehwege:</u> mindestens anzusetzende Breite: 3,0m anzustrebende Breite: $\geq 3,3\text{m}$ Zuschläge für Warteflächen von Haltestellen, Grünstreifen, regelmäßige Einbauten etc.
Fußverkehr (Querverkehr, Barrierefreiheit)	<u>Querungsstellen</u> - 5 Mittelinseln (Abschnitt Am Eichelkämpchen - Pleistalstr.) - alle 60m eine Querungsstelle (Mittelinsel oder LSA-Furt) - Sicht auf Querungsstellen tlw. eingeschränkt (Bäume) <u>ergänzend:</u> - gepflasterter Mittelstreifen	<u>Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt 2006):</u> S. 88: Nach Bild 77 kommen für die Hauptstraße Niederpleis (Kfz/h > 1.250; $V_{\text{zul.}} = 50\text{ km/h}$) nur Mittelinseln / Mittelstreifen oder Lichtsignalanlagen als Querungsanlagen in Betracht. S. 89: „Besonders hilfreich für Fußgänger bei der Überquerung von Straßen sind Mittelinseln. Es kommt sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Überquerungsanlage als auch der linienhafte Einsatz in nicht zu großen Abständen (maximal 80m) infrage.“ S. 89: „Mittelstreifen dienen insbesondere dem linearen Überquerungsbedarf, wie er z.B. in Stadtstraßen mit beidseitigem Geschäftsbesatz auftritt.“ S. 89: Die Breite von Mittelinseln und Mittelstreifen beträgt nach Tabelle 32 / 33 (mind.) 2,0m. S. 88: „Auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsstelle ist zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, [...] sind zu vermeiden.“ <u>Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011):</u> S.49: „Für blinde und sehbehinderte Menschen bieten signalisierte Überquerungsstellen mit akustischen Zusatzeinrichtungen die größte Sicherheit und die besten Orientierungsmöglichkeiten. [...] Mittelinseln sind erst ab einer Tiefe von 2,50m durch Menschen mit Rollstuhl ohne Einschränkungen nutzbar [...].“	<u>Art der Querungsstellen:</u> Mittelinseln, Mittelstreifen oder LSA <u>Breite der Querungsanlagen:</u> bei Mittelinseln bzw. Mittelstreifen mindestens anzusetzende Breite: 2,5m anzustrebende Breite: $\geq 2,5\text{m}$
Radverkehr	<u>nördlicher Seitenraum:</u> - gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsradweg) - Breite Richtwert $\geq 3,25\text{m}$ (abschnittsweise schmaler) <u>südlicher Seitenraum</u> - keine Führung	<u>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010):</u> S. 26: „Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen daher nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden. [...] Es sollen nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu passieren sein [...]“ S. 19: Nach Bild 7 ist die Hauptstraße Niederpleis (Kfz/h > 1.250; $V_{\text{zul.}} = 50\text{ km/h}$) dem Belastungsbereich III zuzuordnen (untere Grenze). Als Führungsformen wären daher belastungsseitig v.a. bauliche Radwege, gemeinsame Geh-/Radwege oder Radfahrstreifen erste Wahl. Schutzstreifen können bei der vorhandenen Linienführung ebenfalls eine gute Lösung darstellen. S. 27: Nach den Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (u.a. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, stärker frequentierte Bushaltestellen [...] etc.) ist die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf der Hauptstraße eher nicht zu empfehlen. S.16: Das absolute Mindestmaß für eine Radverkehrsanlage beträgt pro Fahrtrichtung 1,25m (Schutzstreifen) sowie 1,50m bei angrenzendem Parken (Schutzstreifen plus Sicherheitsraum).	<u>Art der Führung:</u> Radfahrstreifen, Schutzstreifen, (baulicher Radweg) <u>Breite Radverkehrsanlage:</u> Die Breite ist abhängig von der Wahl der Führungsform, abweichend von ERA 2010 wird auch für die „flächensparsamste“ Führungsform Schutzstreifen eine größere als die angegebene Mindestbreite empfohlen: mind. anzusetzende Breite ohne Parken: 1,5m mind. anzusetzende Breite mit Parken: 1,75m anzustrebende Breite: je nach Führungsform
ÖPNV (Haltestellen, Barrierefreiheit)	<u>Lage im Querschnitt (Bushalt)</u> - Haltestellenkaps statt Busbuchten <u>Lage im Straßenverlauf (Bushalt)</u> - mittig zwischen Schulstraße und Antoniusstraße <u>Fahrbahnbreite (Strecke)</u> - Fahrstreifenbreite: 3,25m (inkl. 0,52m breite Rinne zu optischen Gliederung)	<u>Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003):</u> S. 36: „Die Lage der Haltestellen ist so zu wählen, dass die Fahrgäste die Nahverkehrsfahrzeuge bequem, sicher und auf kurzem Weg erreichen können. [...] Typische Stellen für die Anlage von Haltestellen sind Knotenpunkte, Fußgängerüberwege und Fußgängerfurten.“ S. 38 f.: Haltestellenkaps sind u.a. aufgrund der leichteren Gestaltung sowie Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen in Erwägung zu ziehen. Haltestellenkaps sind bei den an der Hauptstraße vorliegenden Randbedingungen (Kfz/h und Richtung < 650; Taktzeit ≥ 10 Minuten) für den Kfz-Verkehr verträglich. <u>Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003):</u> S. 22: „Verkehrsräume von sich begegnenden Bussen haben [...] in der Regel eine Breite von 6,50m.“ (siehe auch RAST 2006, S. 26).	<u>Lage im Querschnitt (Bushalt)</u> Haltestellenkaps sollten realisiert werden. <u>Lage im Straßenverlauf (Bushalt)</u> Die Lage im Straßenverlauf ist städtebaulich & verkehrstechnisch im Detail zu prüfen. (anzustreben: zentrale Lage/Umfeld Ortsmitte) <u>Fahrbahnbreite (Strecke)</u> mindestens anzusetzende Breite: 3,25mm anzustrebende Breite: 3,25m (Schutzstreifen dürfen im Begegnungsfall überfahren werden!)
Kfz-Verkehr (fließend)	<u>Streckenabschnitte</u> - Fahrstreifenbreite von 3,25m plus Mittelstreifen (Funktion eines Vorbeifahrstreifens und Aufstellfläche für Linksabbieger) <u>Knotenpunkte</u> - „bestimmend für die Leistungsfähigkeit der Hauptstraße (OD) sind die Knotenpunkte Hauptstraße/ Schulstraße und L 143 / L 121 [...]“	<u>Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt 2006):</u> S. 26: Grundmaße für Verkehrsräume von Kraftfahrzeugen einschließlich des Öffentlichen Personennahverkehrs ergeben sich aus den Fahrzeugbreiten.“ Maßgeblich für die Hauptstraße in Niederpleis sind die Breitenanforderungen des ÖPNV- Linienverkehrs (s.o.). <u>Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001):</u> Nach den Berechnungsverfahren des HBS wird der Zusammenhang zwischen Verkehrsbelastung und der Qualität des Verkehrsablaufs ermittelt. Im Allgemeinen wird eine Verkehrsqualität der Stufe D oder besser angestrebt (Stufe D stellt die letzte stabile Form des Verkehrsablaufs dar). Mit dem Verkehrsgutachten zum Fachmarktzentrum Niederpleis wurde für den Knotenpunkt Hauptstraße/Schulstraße die Qualitätsstufe C (befriedigend) und für den Knotenpunkt Hauptstraße / Pleistalstraße (L 143 / L 121) vor dem Umbau zum Kreisverkehrsplatz die Qualitätsstufe F (ungenügend) ermittelt.	<u>Fahrbahnbreite (Strecke)</u> siehe ÖPNV <u>Knotenpunkte</u> Ein Fixpunkt ist der geplante Kreisverkehrsplatz Hauptstraße/Pleistalstraße . Die ausreichende Leistungsfähigkeit der übrigen Knotenpunkte und Einmündungen ist zu gewährleisten (Prüfung in Abhängigkeit von der Querschnittsaufteilung erforderlich).
Kfz-Verkehr (Parken)	<u>Parken entlang der Hauptstraße</u> -„Im Verlauf der Hauptstraße sollen soviel Parkstände wie straßenräumlich vertretbar angelegt werden“ (S. 10) -Zusätzlich sind 5 Stellplätze am Jakob-Fußhöller-Platz vorgesehen	<u>Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05):</u> Die Regelbreite beträgt 2,0m neben einem Hochbord mit sich daran anschließender begehbarer Fläche. [...] Bei niedrigem Umschlagsgrad [...] können die genannten Maße geringfügig reduziert werden.	<u>Parken entlang der Hauptstraße</u> mindestens anzusetzende Breite: 2,0m anzustrebende Breite: 2,0m Die Anordnung von Parkplätzen kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses nur in dem Maße erfolgen in dem die Mindestanforderungen der anderen Verkehrsarten erfüllt sind.