

# Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 56

in Sankt Augustin

Sankt Augustin  
Rhein-Sieg-Kreis

## Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



2. Bestandsanalyse



3. Planung



4. Fazit & Ausblick



## Inhaltsverzeichnis

### 1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



### 2. Bestandsanalyse



### 3. Planung



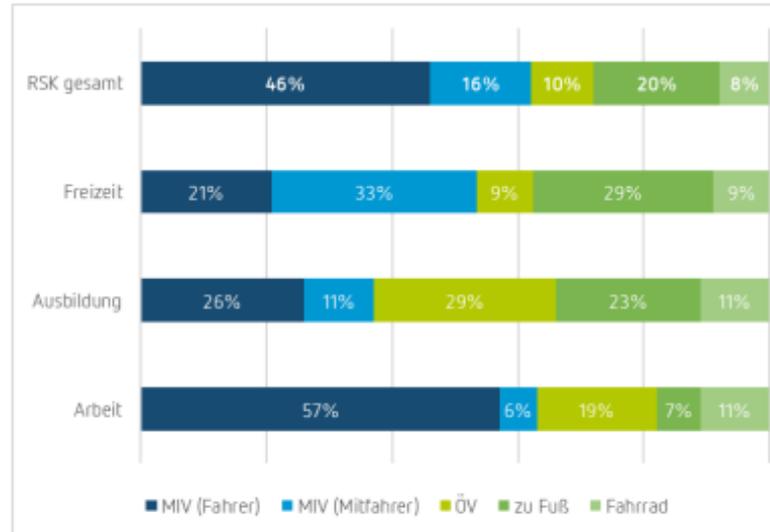
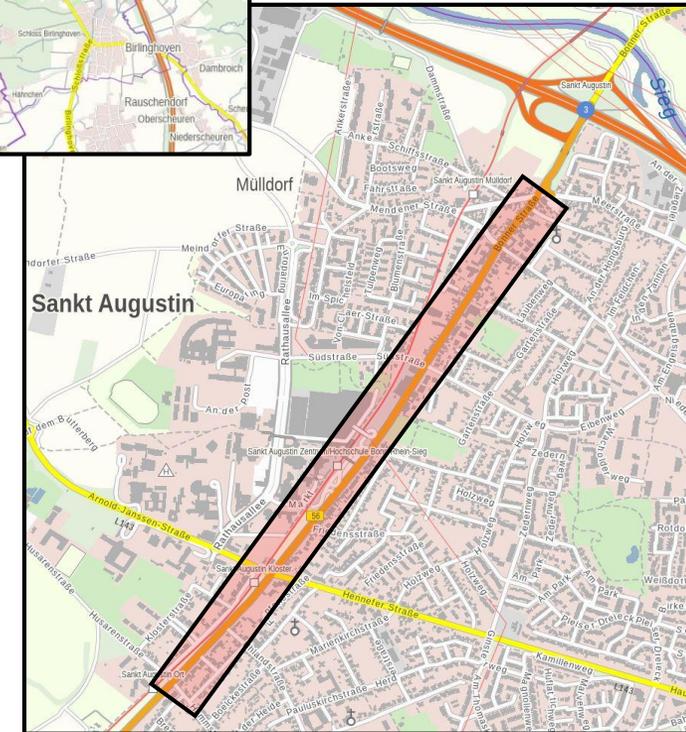
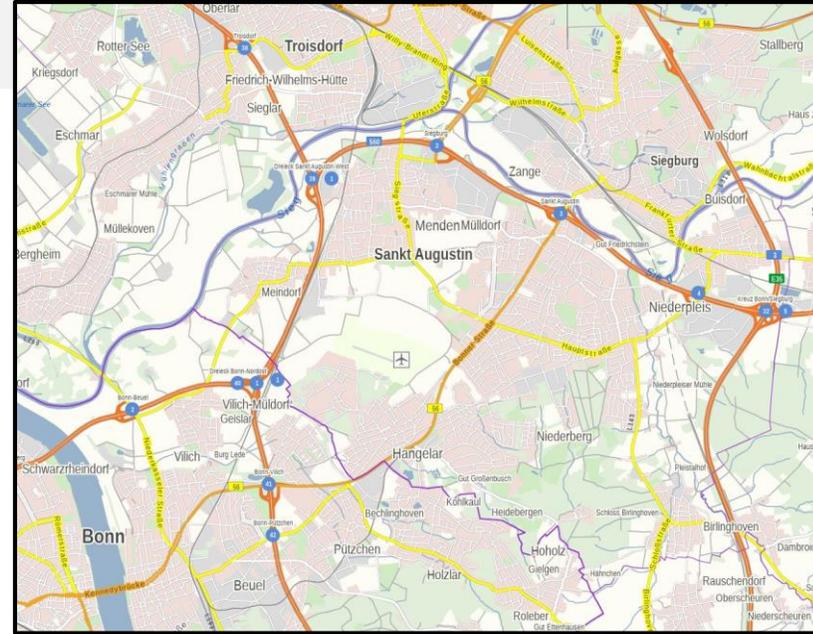
### 4. Fazit & Ausblick



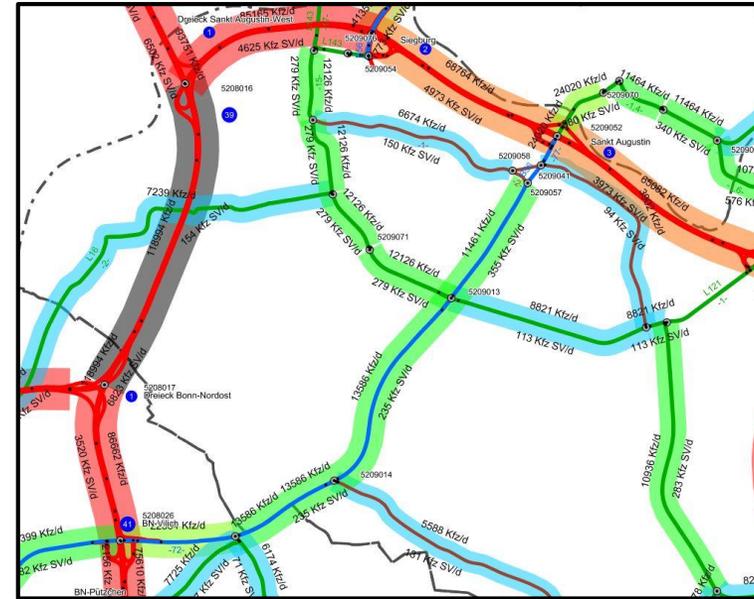
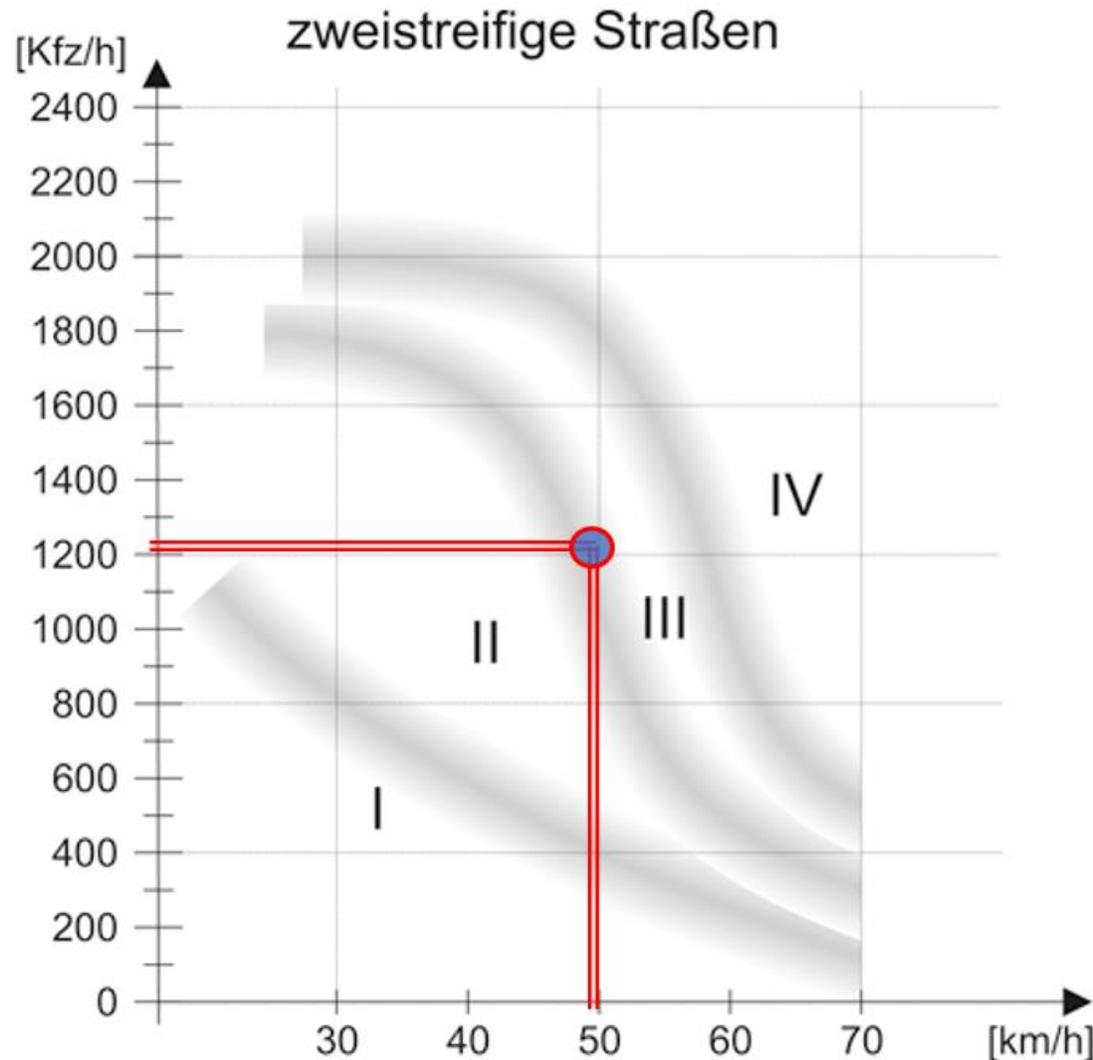
## 1. Beschreibung des Untersuchungsraumes

### Beschreibung des Untersuchungsraumes

- Ortsdurchfahrt B 56 zwischen Bonn und Siegburg
  - Hoher Durchgangsverkehr
- Verkehrsverhalten Rhein-Sieg-Kreis (MiD 2017)
  - 3/5 der Wege mit dem MIV
  - 1/10 der Wege mit dem ÖPNV
- Parallele Stadtbahnlinie 66
  - Taktverdichtung auf 5-Minuten-Takt



## 1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



**B 56 DTV:** 11.461 – 13.586 Kfz/24h (SV-Anteil:  $\approx 2,36\%$ )  
**Spitzenstundenbelastung:** 1.146 – 1.356 Kfz/h

Belastungs- bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen</li> <li>• Radweg</li> <li>• gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit "Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden</li> </ul>

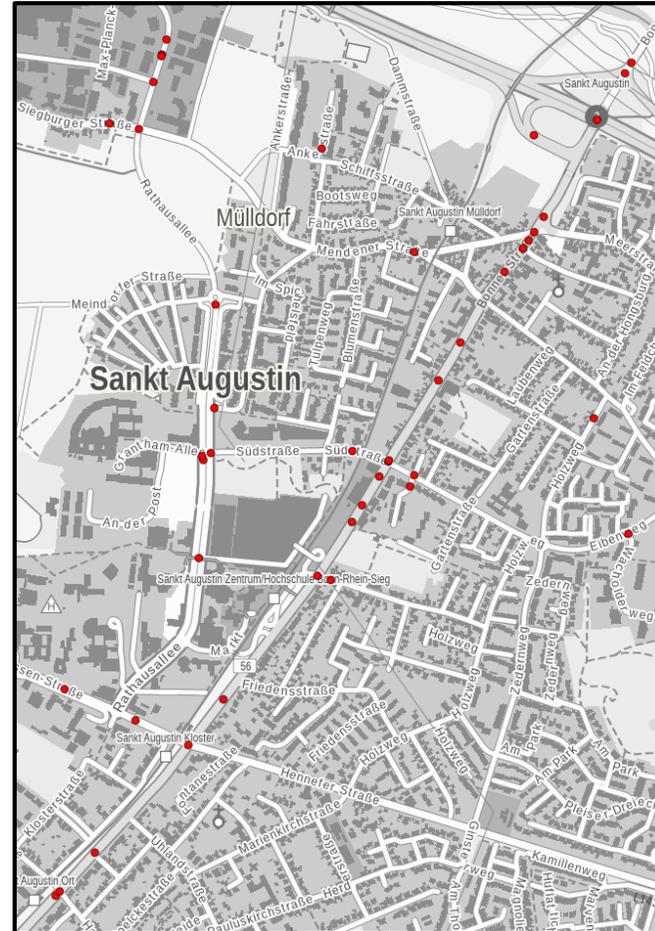
## 1. Beschreibung des Untersuchungsraumes

### Unfallstatistik entlang der B 56

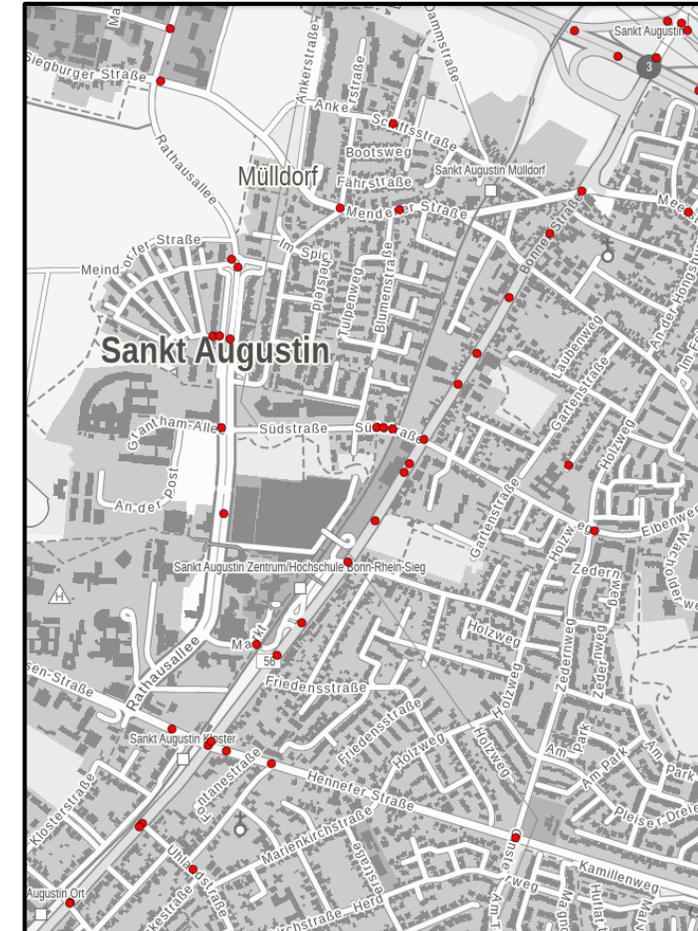
- 18 Unfälle mit Personenschaden (2021)
  - Davon 5 mit Fußgänger-Beteiligung
  - Davon 7 mit Fahrrad-Beteiligung
  - Davon 0 mit Getöteten

### Im Vergleich zu ...

- 18 Unfälle mit Personenschaden (2019)
  - Davon 4 mit Fußgänger-Beteiligung
  - Davon 6 mit Fahrrad-Beteiligung
  - Davon 1 mit Getöteten



2021



2019

## Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



2. Bestandsanalyse



3. Planung



4. Fazit & Ausblick



2. Bestandsanalyse

## Bestandsanalyse

### Städtebauliche Struktur



2. Bestandsanalyse

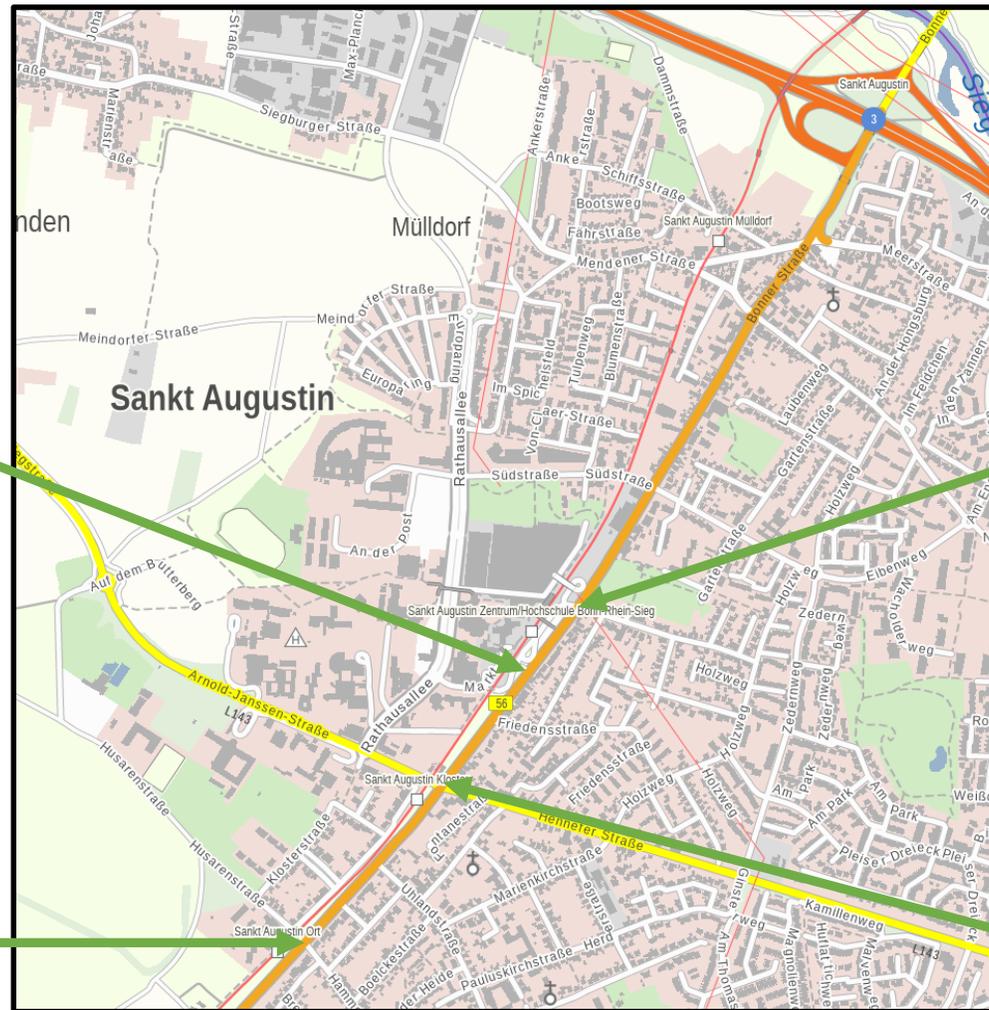
Knotenpunkt-Übersicht



**Ost-West-Spange**



**Husarenstr./Hammstr.**



**Sandstr./ÖPNV-Verknüpfung**



**Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str.**

## 2. Bestandsanalyse

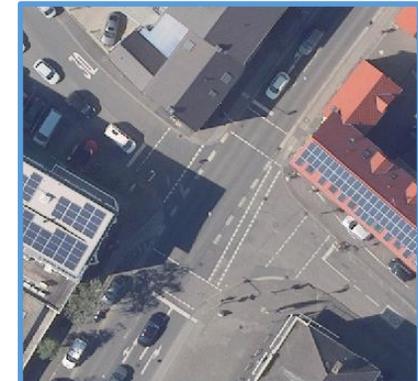
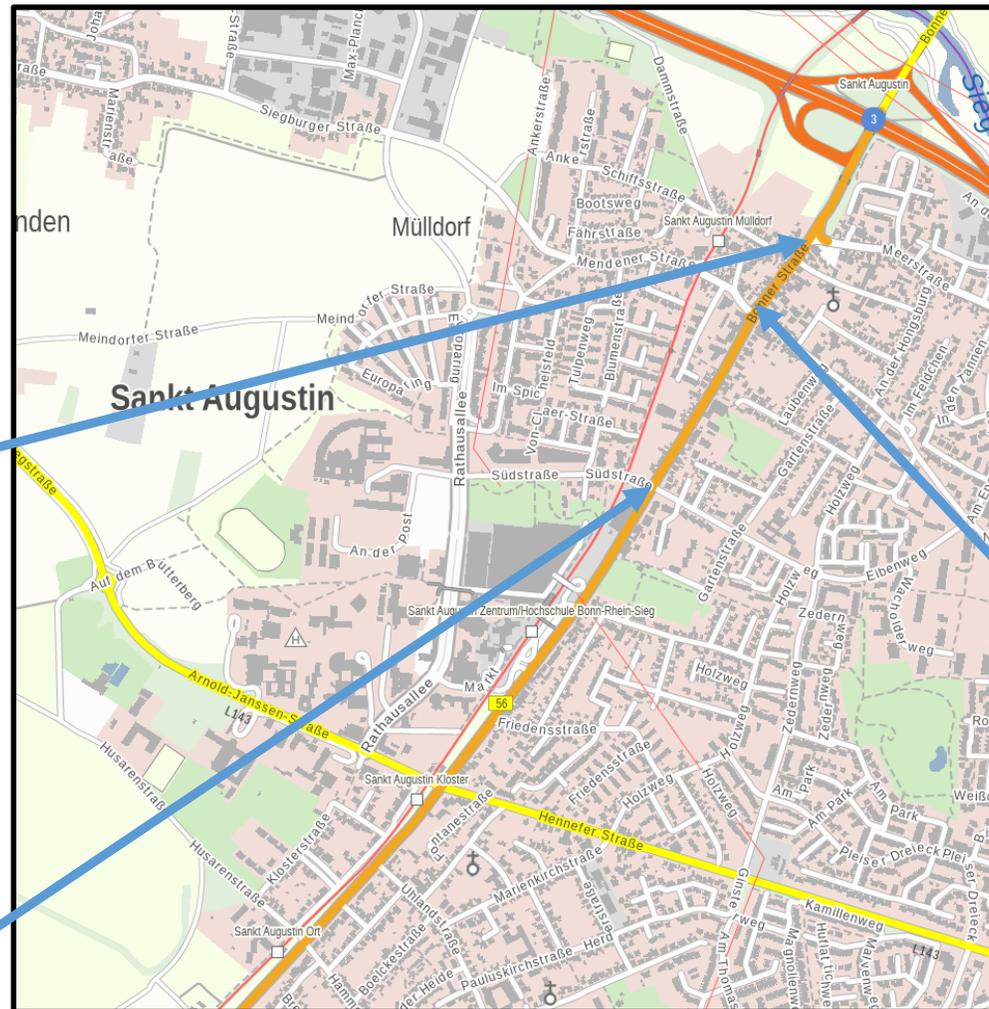
### Knotenpunkt-Übersicht



**Mendener Str./Meerstr.**



**Südstr./Wehrfeldstr.**



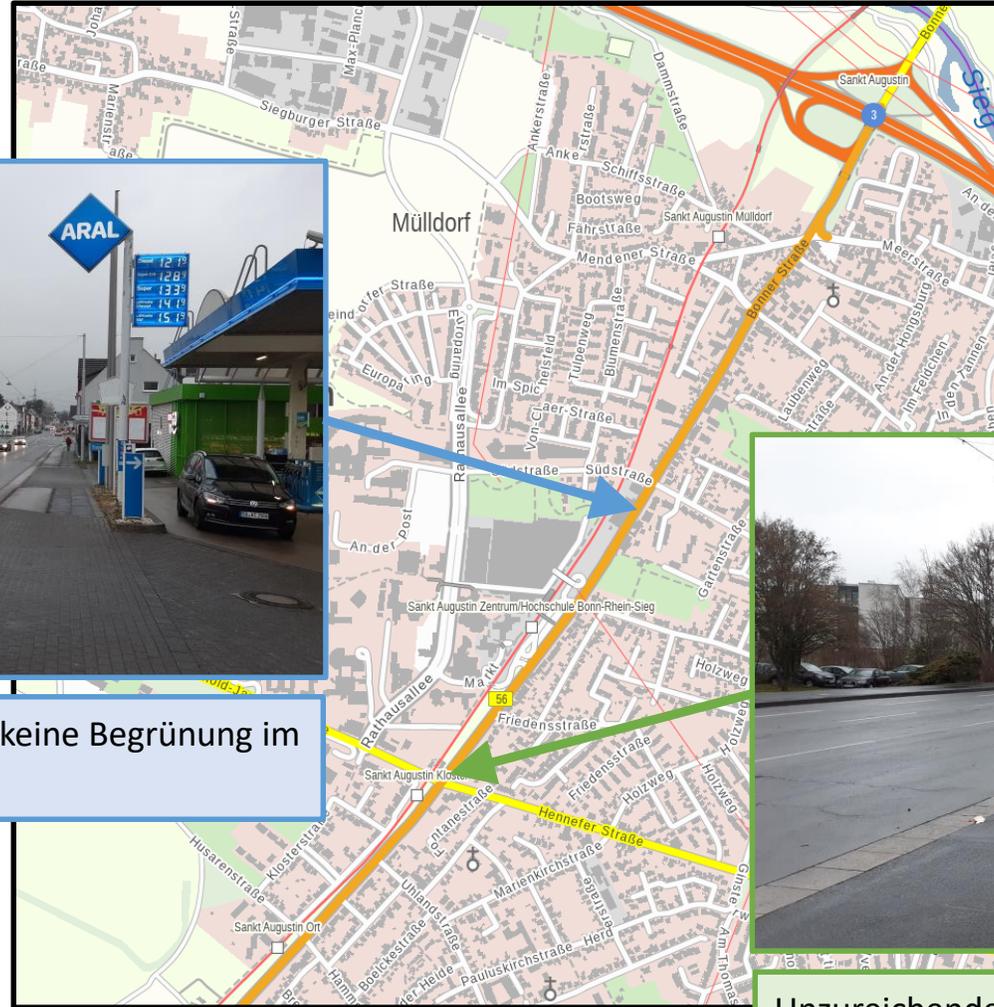
**Am Lindenhof/Niederpleiser Str.**

2. Bestandsanalyse

Defizite

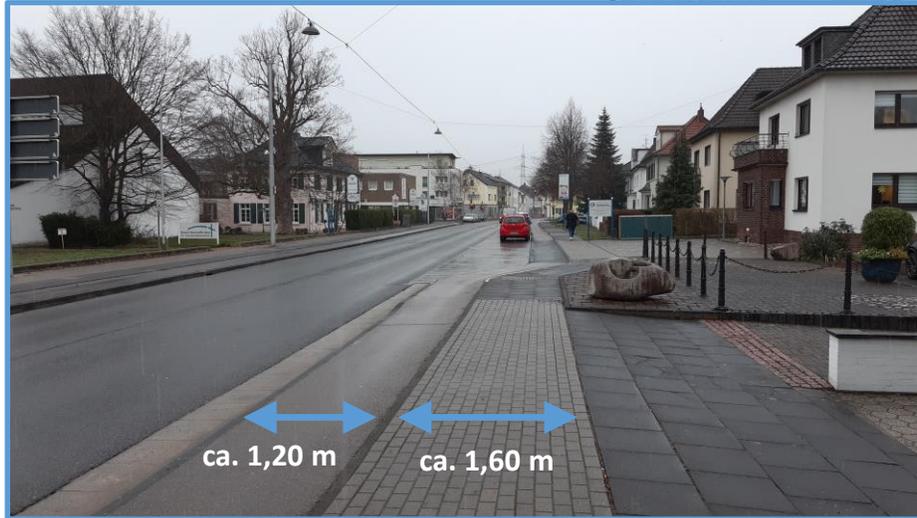


Abbiegeverkehr mit Geschäftsbesatz, keine Begrünung im Straßenraum



Unzureichende Breite für den Rad- und Fußgängerverkehr

2. Bestandsanalyse



Unzureichende Breite für den Rad- und Fußgängerverkehr, Keine Begrünung im Straßenraum

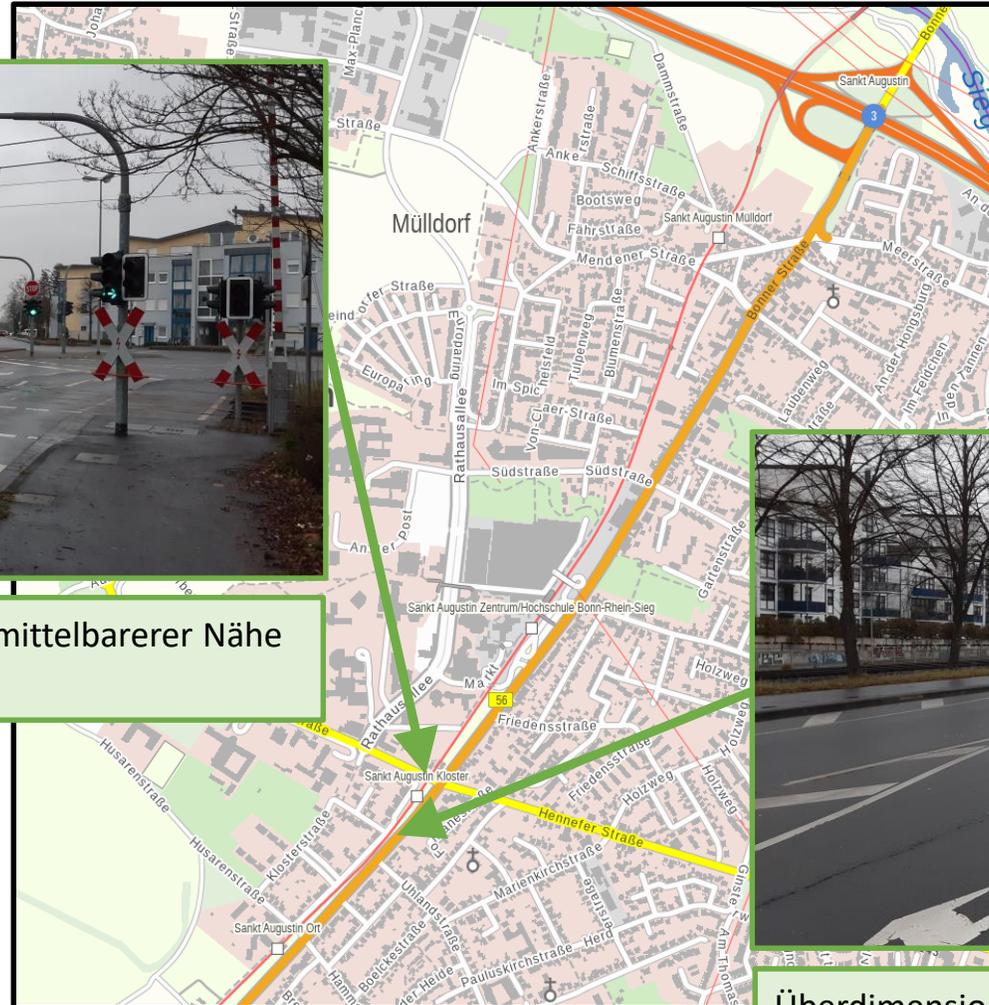


Unzureichende Breite für den Rad- und Fußgängerverkehr, Keine Begrünung im Straßenraum

2. Bestandsanalyse



Unübersichtliche Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe eines Bahnübergangs



Überdimensionierte Aufstellbereiche

2. Bestandsanalyse



Unzureichende Breite für den Rad- und Fußgängerverkehr an Knotenpunkten

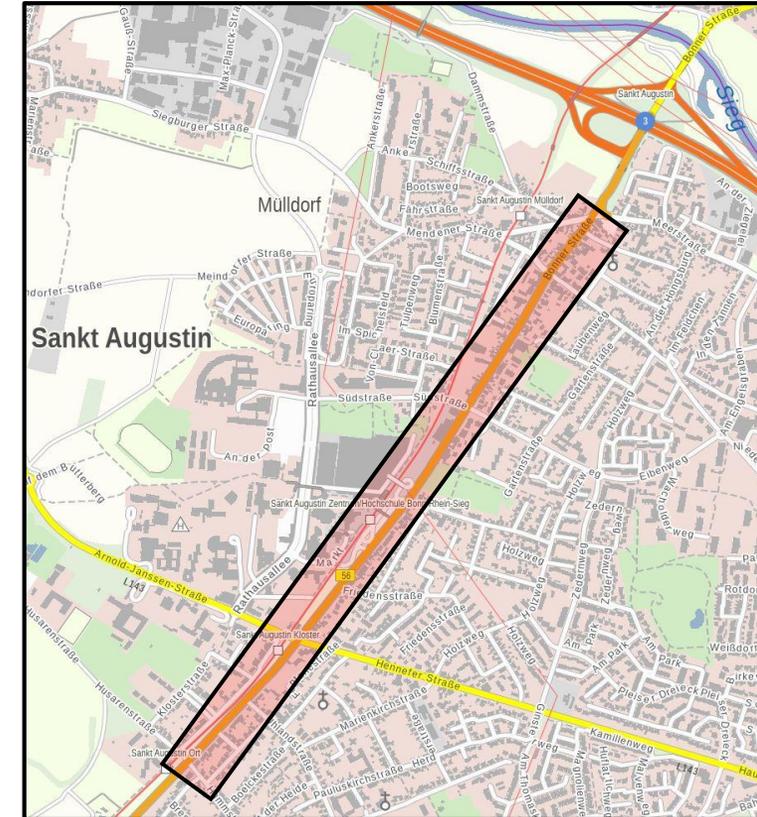


Unzureichende Breite für den Rad- und Fußgängerverkehr an Knotenpunkten

## 2. Bestandsanalyse

### Zusammenfassung

- Keine sichere und regelkonforme Rad- und Fußwegführung
- Unübersichtliche und überdimensionierte Knotenpunkte
- Fehlende Betonung der Innerortslage in den Ortseingangssituationen
- Querungsprobleme für den Fußgängerverkehr



## Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



2. Bestandsanalyse



3. Planung



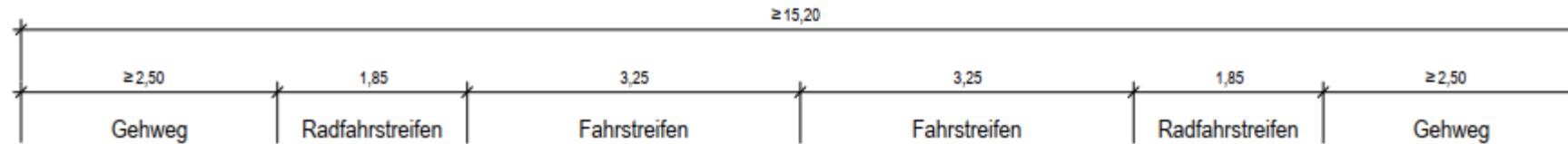
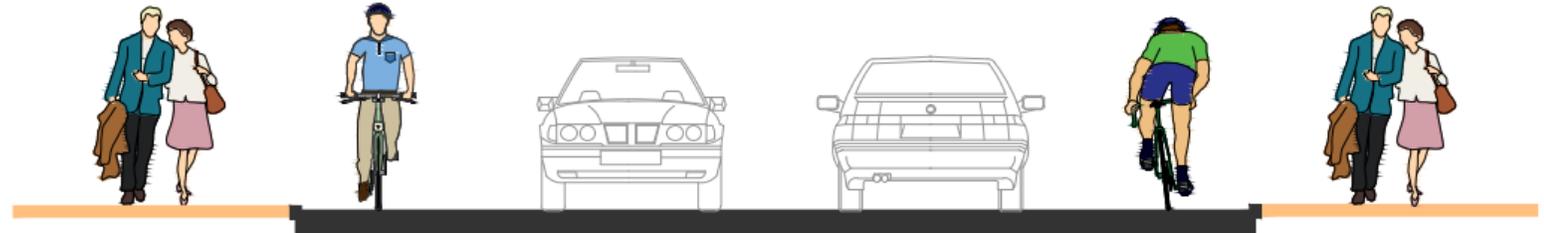
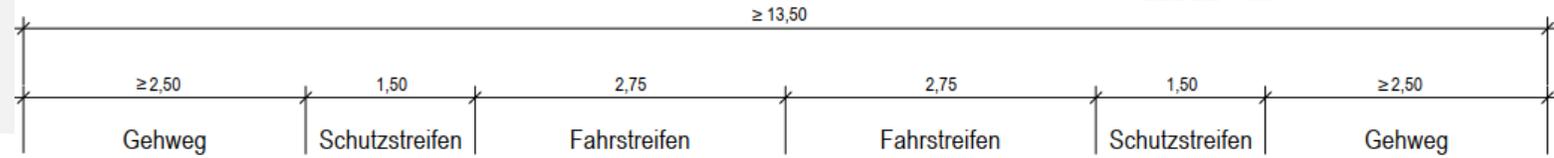
4. Fazit & Ausblick



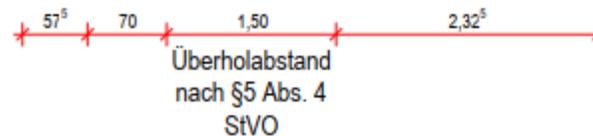
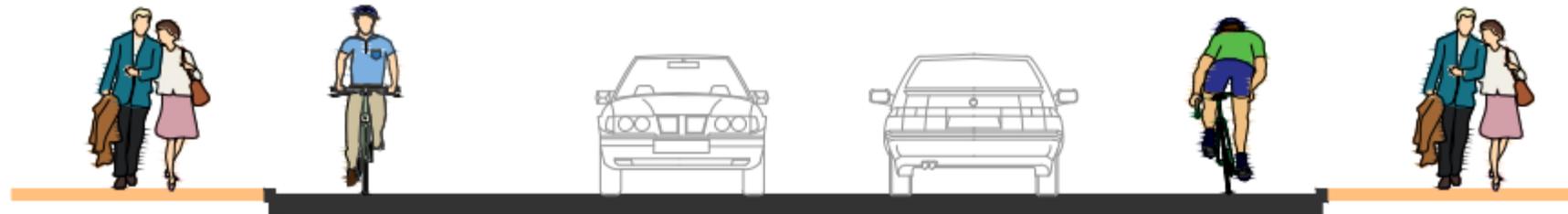
## Planung

### Schematische Querschnitte

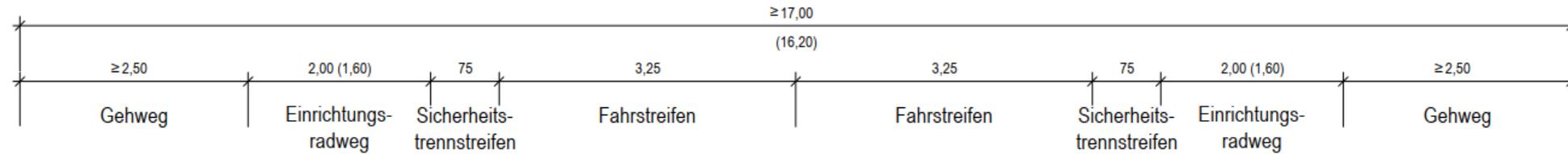
Schutzstreifen **ohne**  
**Überholabstand** nach §5  
Abs. 4 StVO



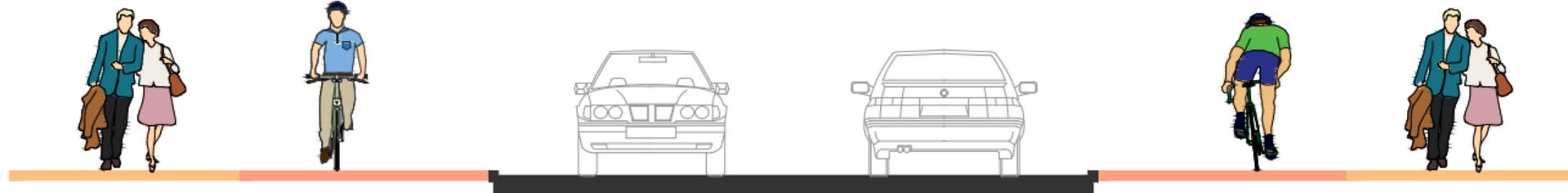
Radfahrstreifen inkl.  
Überholabstand nach §5  
Abs. 4 StVO



## Schematische Querschnitte



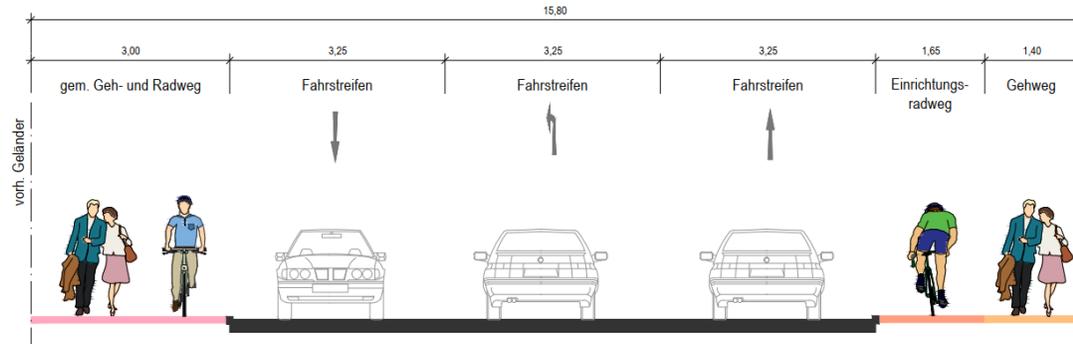
## Baulich angelegter Radweg



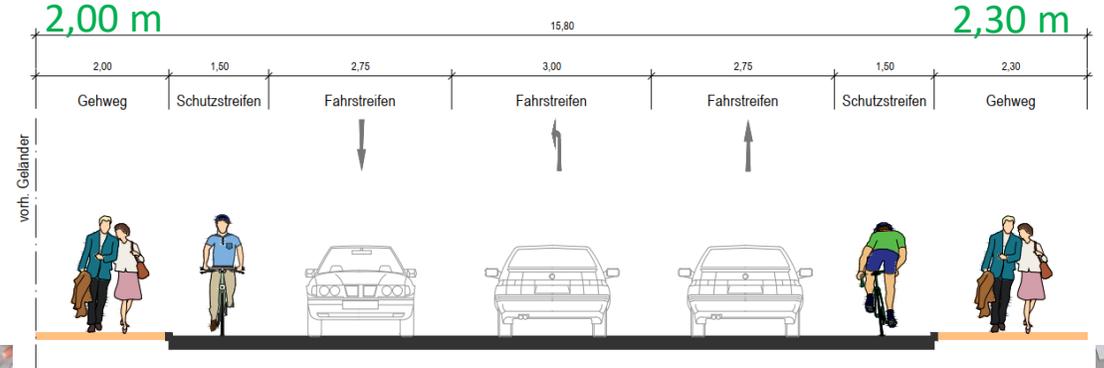
3. Planung

Kritische Straßenraumbreiten – Ost-West-Spange

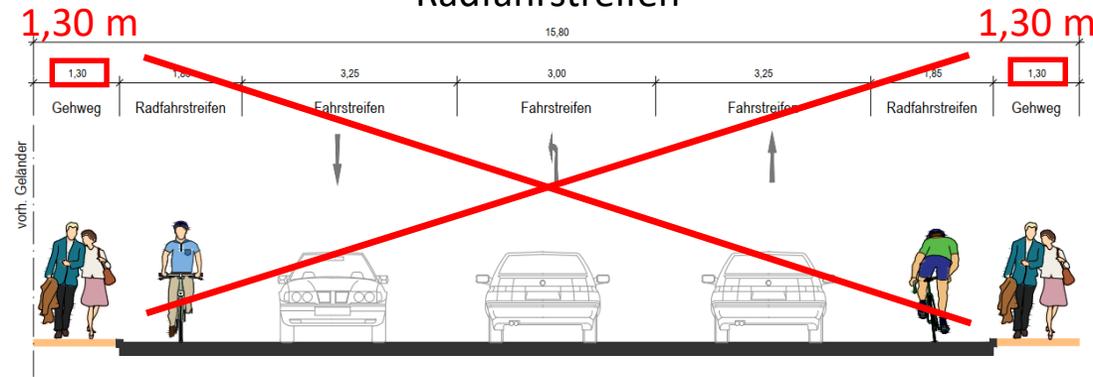
Bestand



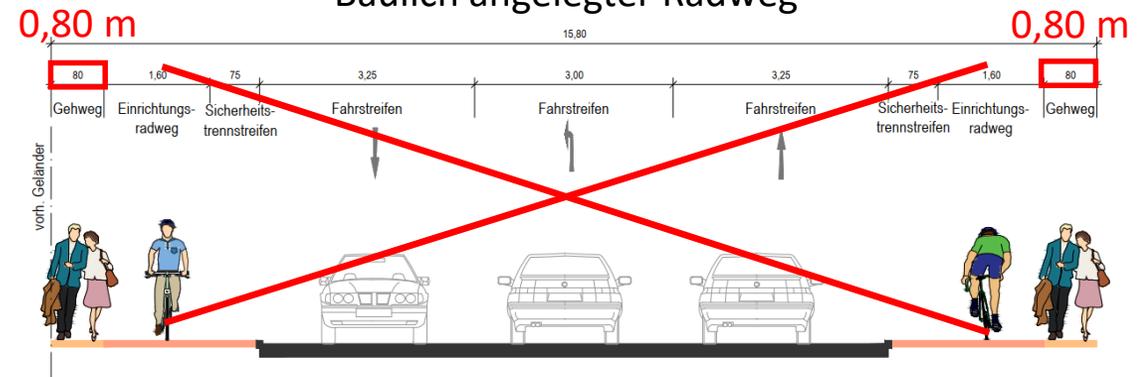
Schutzstreifen ohne Überholabstand nach §5 Abs. 4 StVO



Radfahrstreifen



Baulich angelegter Radweg



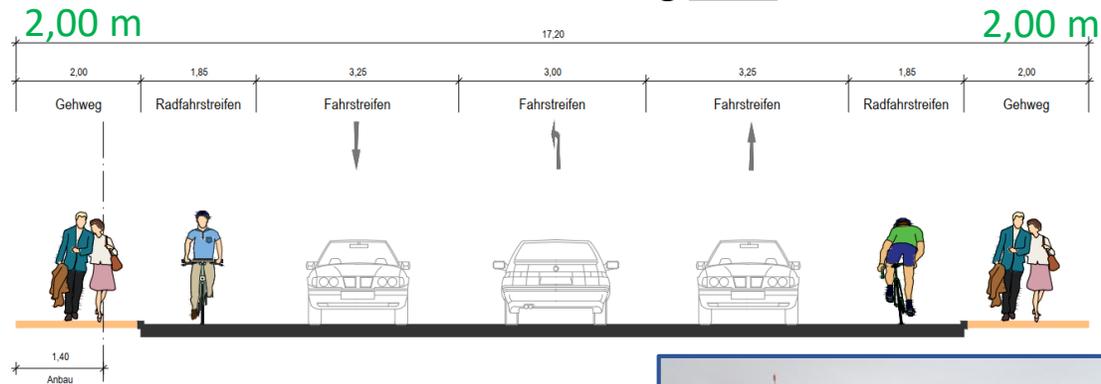
3. Planung

Kritische Straßenraumbreiten – Ost-West-Spange



Alternative Führungsformen:

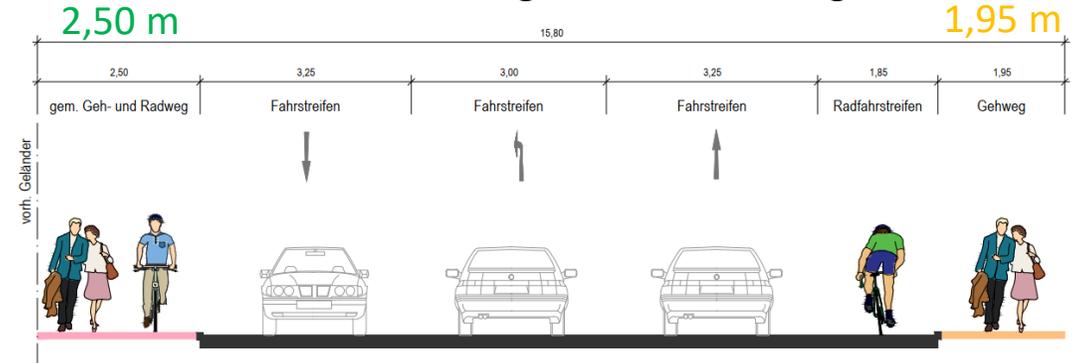
Radfahrstreifen inkl. Verbreiterung ohne Grunderwerb



- Anbau ohne Grunderwerb: 1,40 m
- Abfangen des Höhenunterschiedes mit Winkelstützwand (h = 1,8-2,0 m)
- L = ca. 100 m



Radfahrstreifen/gem. Geh-/Radweg

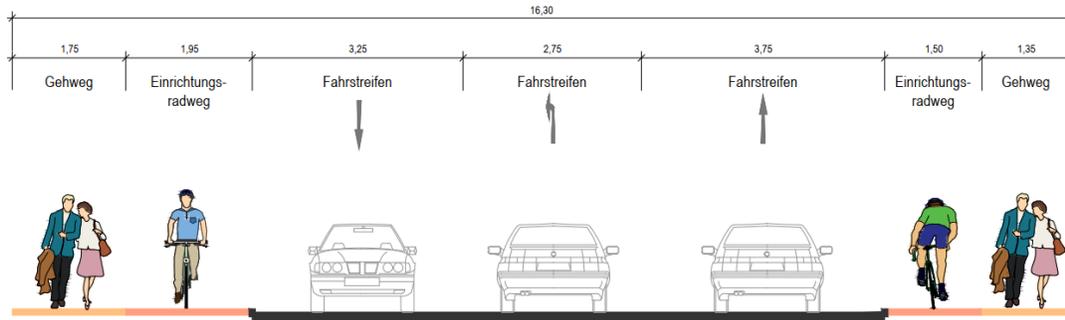


- Geplante RadPendlerRoute sorgt für deutlich geringere Radverkehrsstärke entlang der Bundesstraße
- L = ca. 100 m

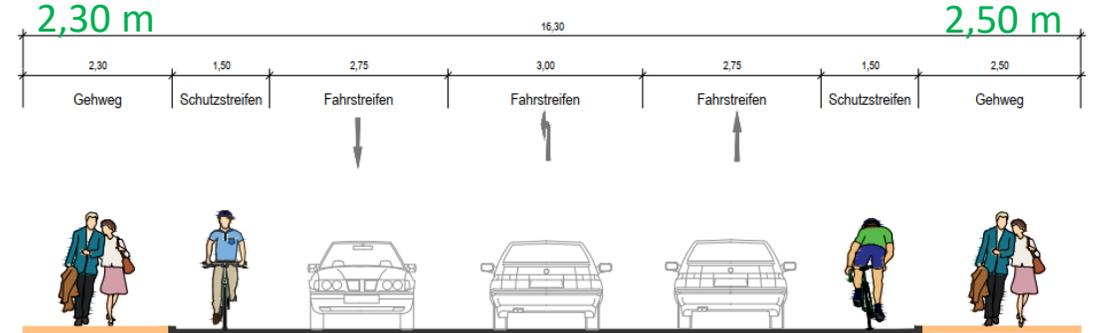
3. Planung

Kritische Straßenraumbreiten – Tankstelle/Einzelhandel

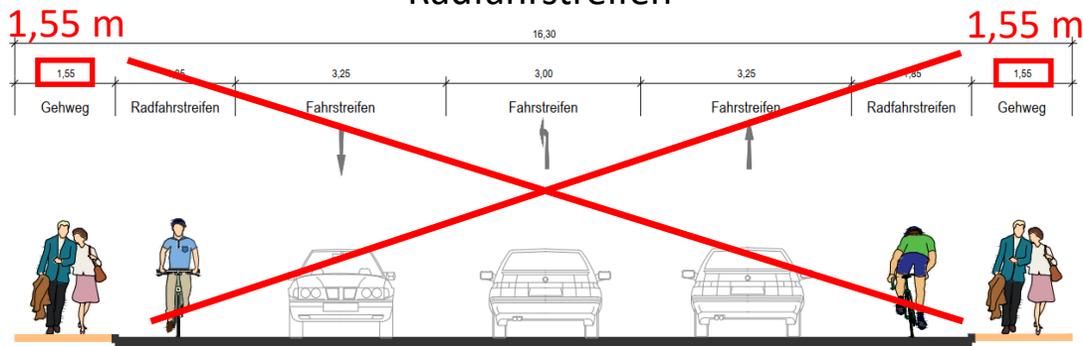
Bestand



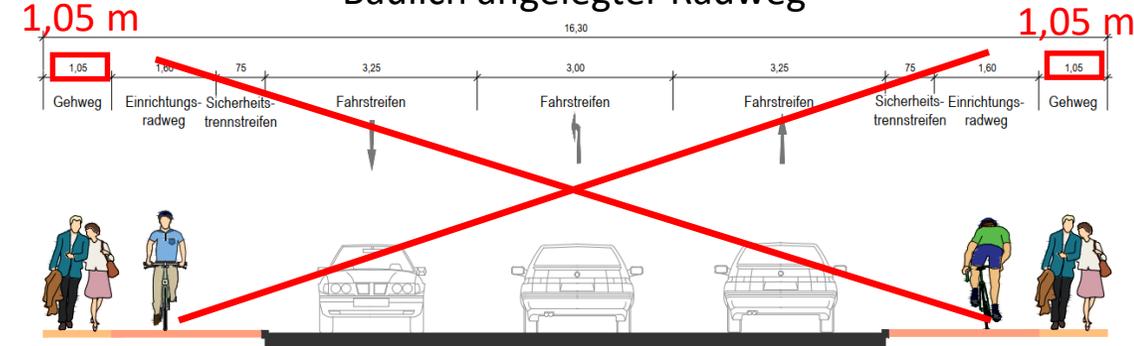
Schutzstreifen ohne Überholabstand nach §5 Abs. 4 StVO



Radfahrstreifen



Baulich angelegter Radweg



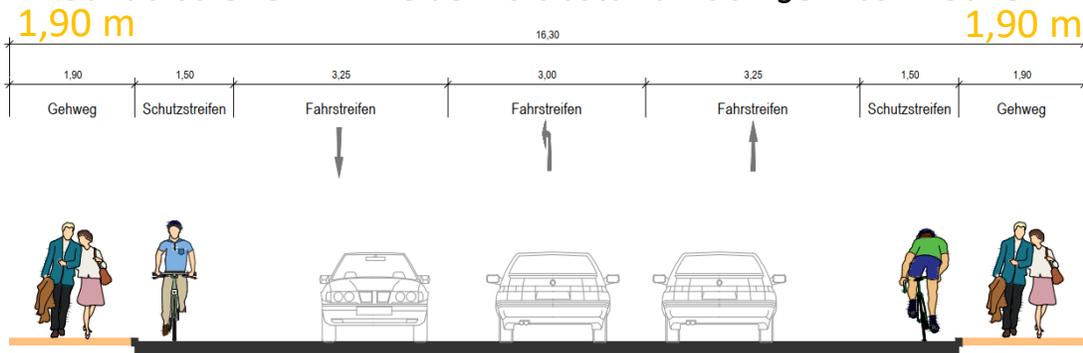
3. Planung

Kritische Straßenraumbreiten – Tankstelle/ Einzelhandel

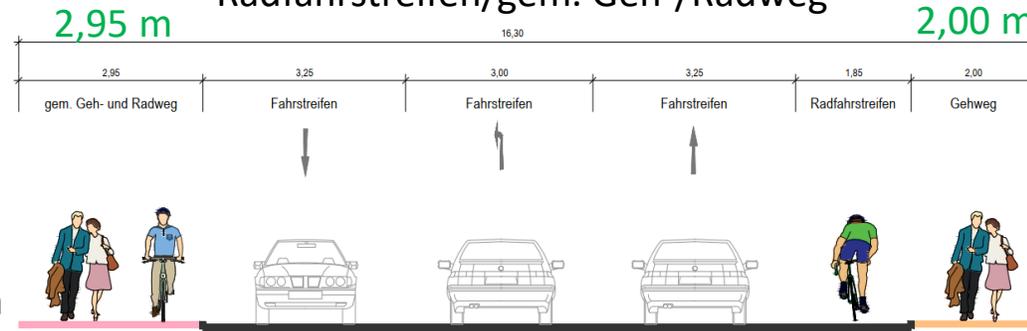


Alternative Führungsformen:

Schutzstreifen inkl. Überholabstand nach §5 Abs. 4 StVO



Radfahrstreifen/gem. Geh-/Radweg

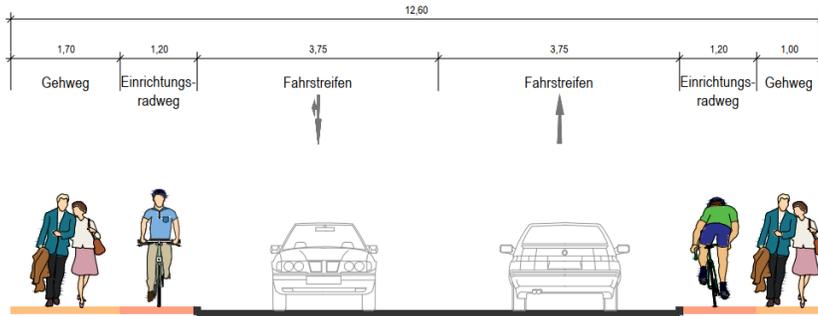


- Geplante RadPendlerRoute sorgt für deutlich geringere Radverkehrsstärke entlang der Bundesstraße
- L = ca. 50 m

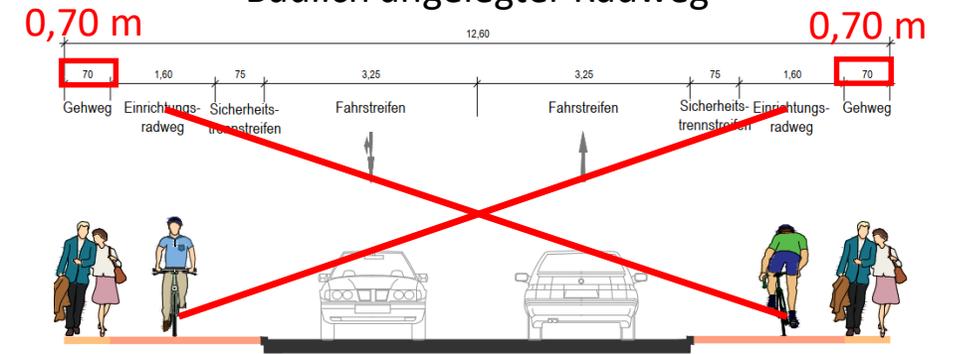
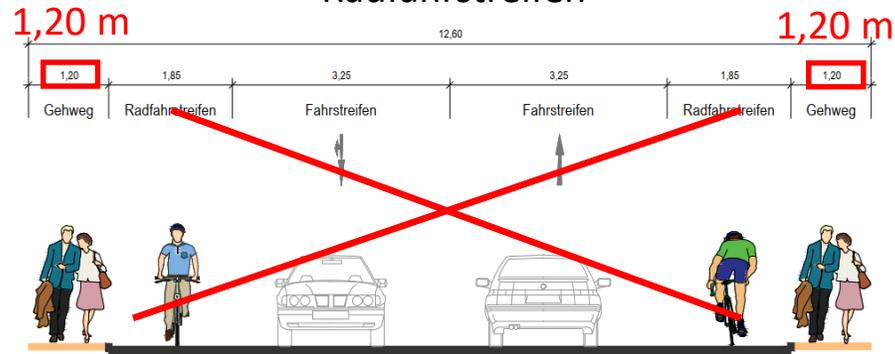
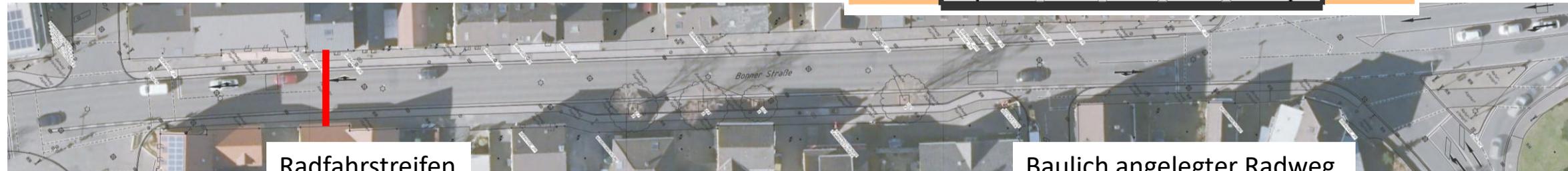
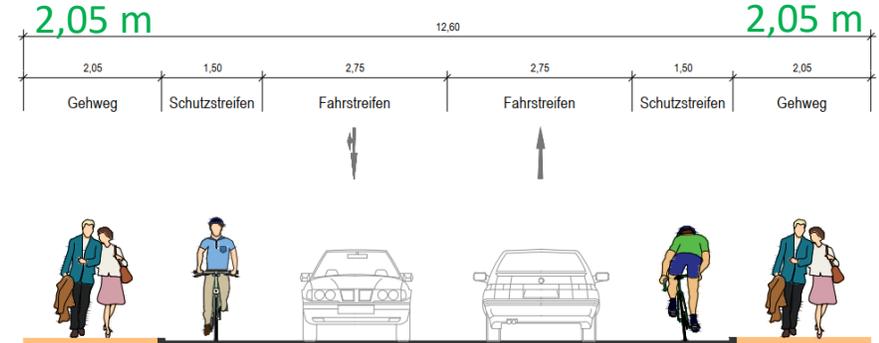
3. Planung

Kritische Straßenraumbreiten – Am Lindenhof/Niederpleiser Str.

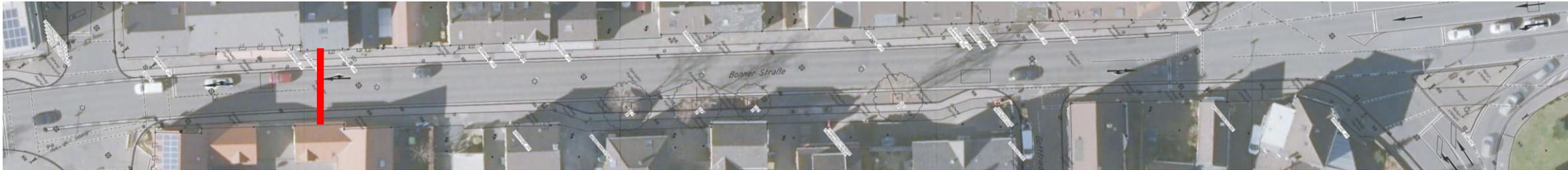
Bestand



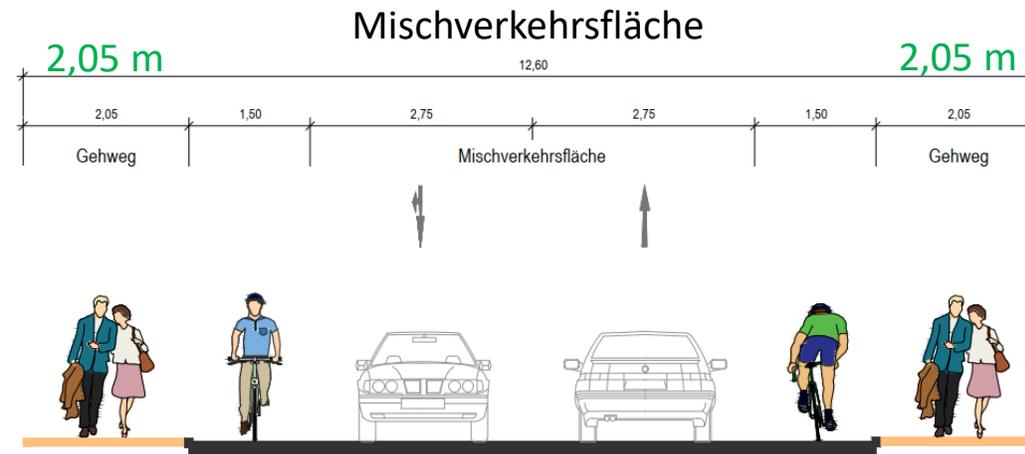
Schutzstreifen ohne Überholabstand nach §5 Abs. 4 StVO



## Kritische Straßenraumbreiten – Am Lindenhof/Niederpleiser Str.

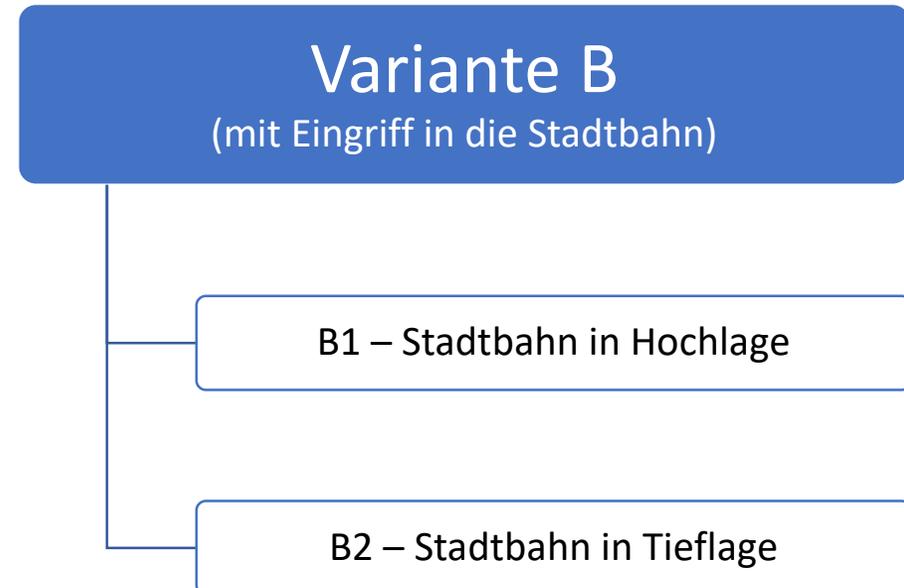
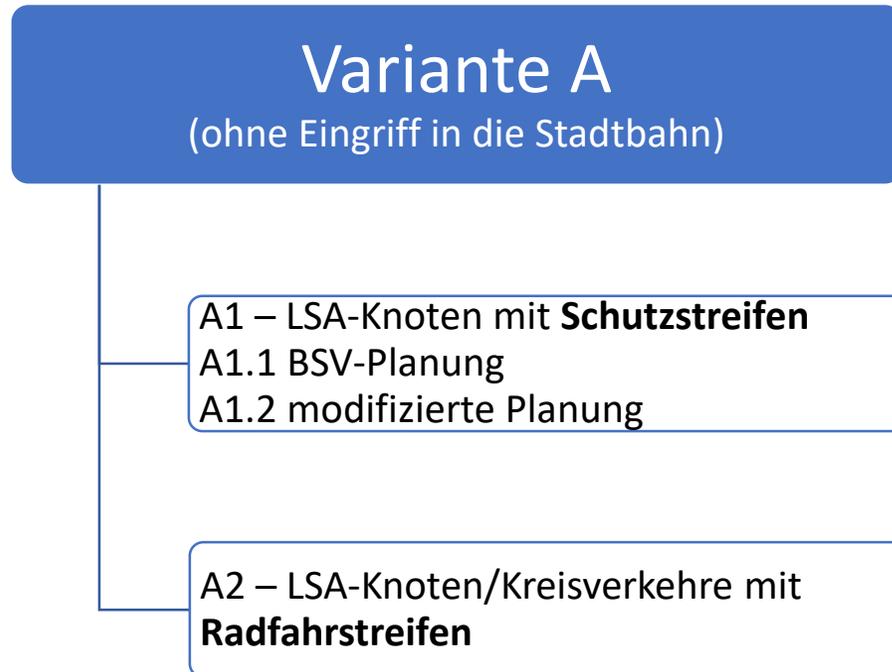


Alternative Führungsformen:

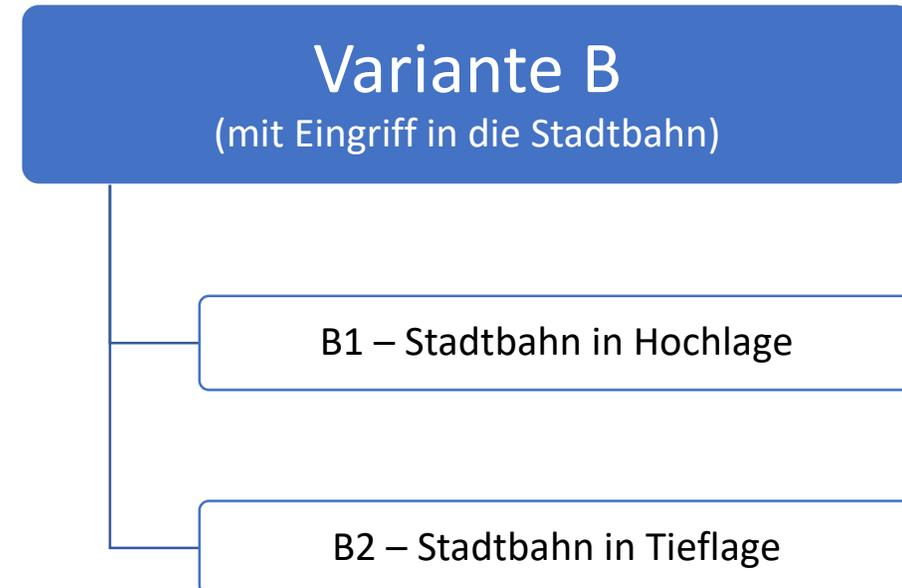
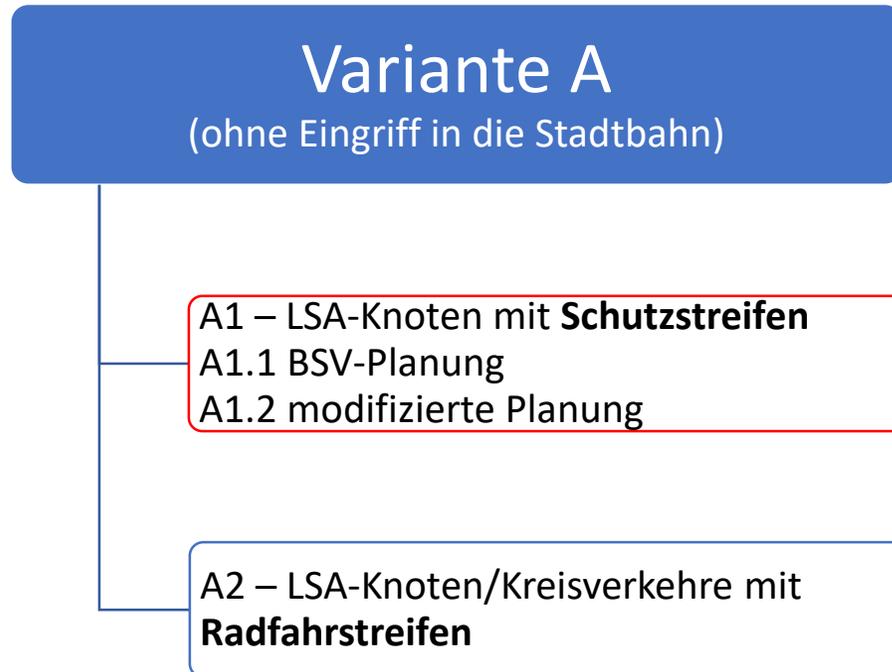


- Pflasterbauweise, rötliches Pflaster für Schutzstreifen
- Rundbord mit 3 cm Auftritt
- Tempo 30
- Beleuchtung unmittelbar am Fahrbahnrand
- L = ca. 175 m

## Untersuchungsvarianten



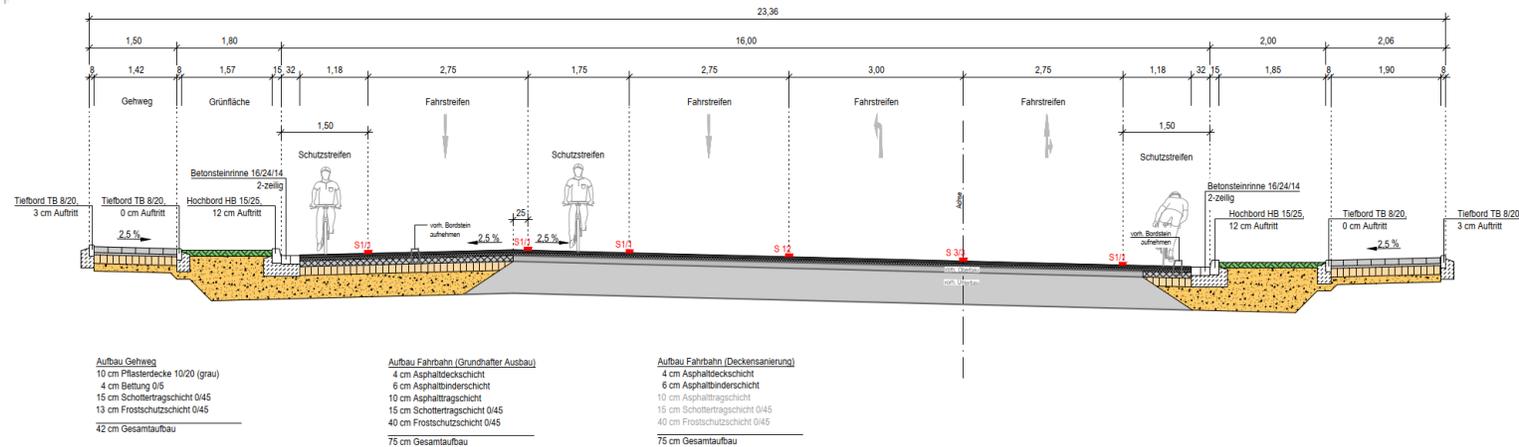
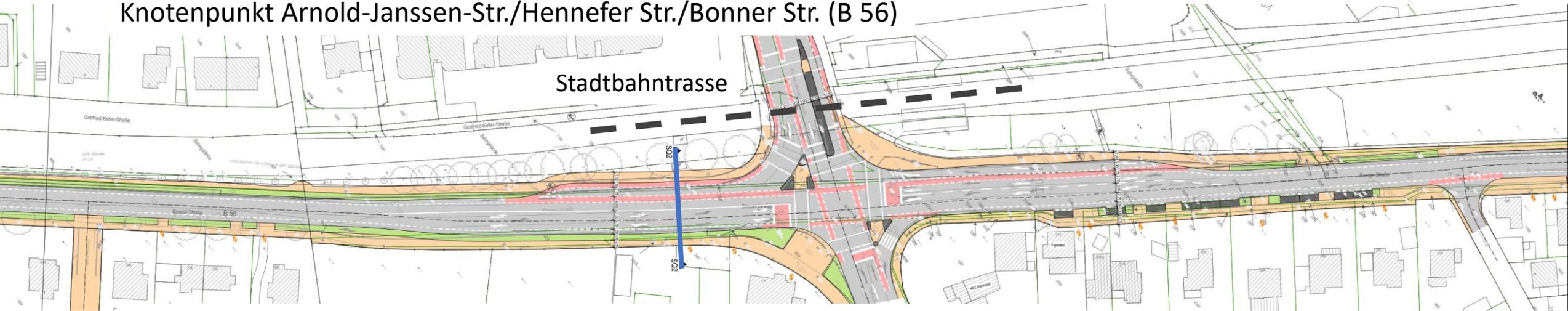
## Untersuchungsvarianten



3. Planung

**Variante A1.1: LSA-Knoten mit Schutzstreifen (BSV-Planung)**

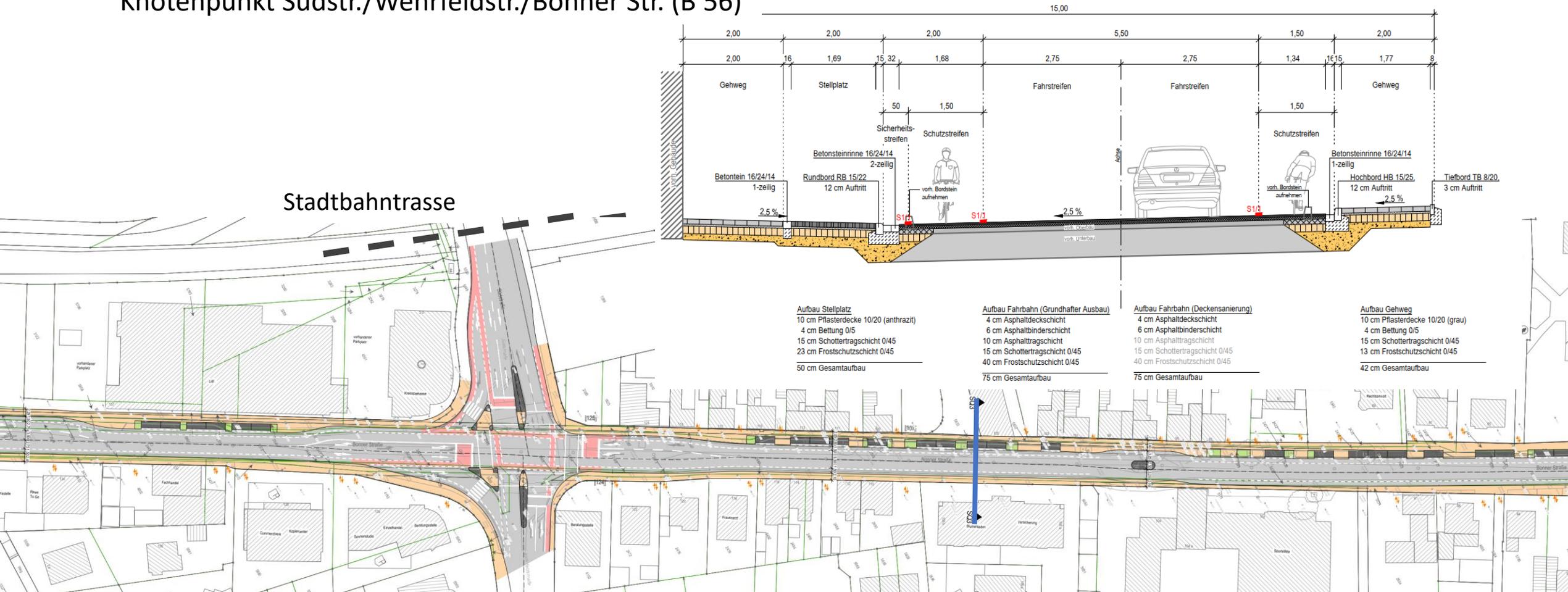
**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56)**



3. Planung

**Variante A1.1: LSA-Knoten mit Schutzstreifen (BSV-Planung)**

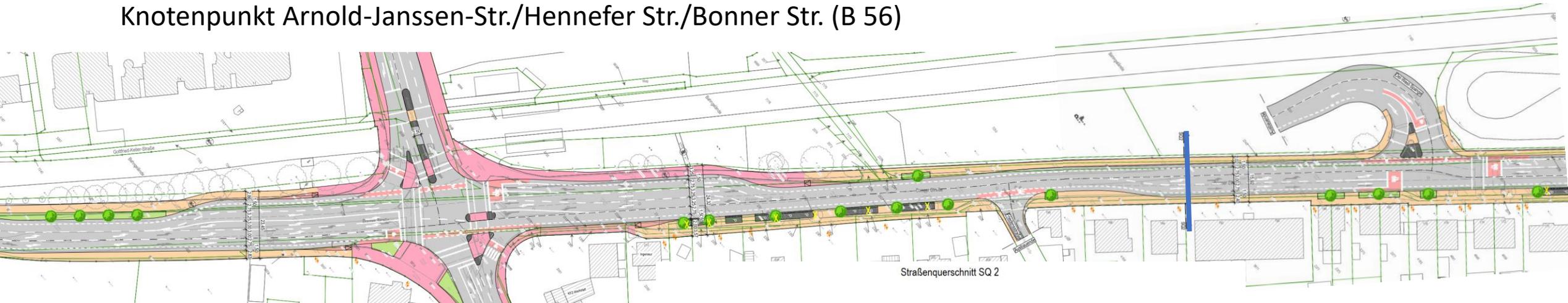
Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr./Bonner Str. (B 56)



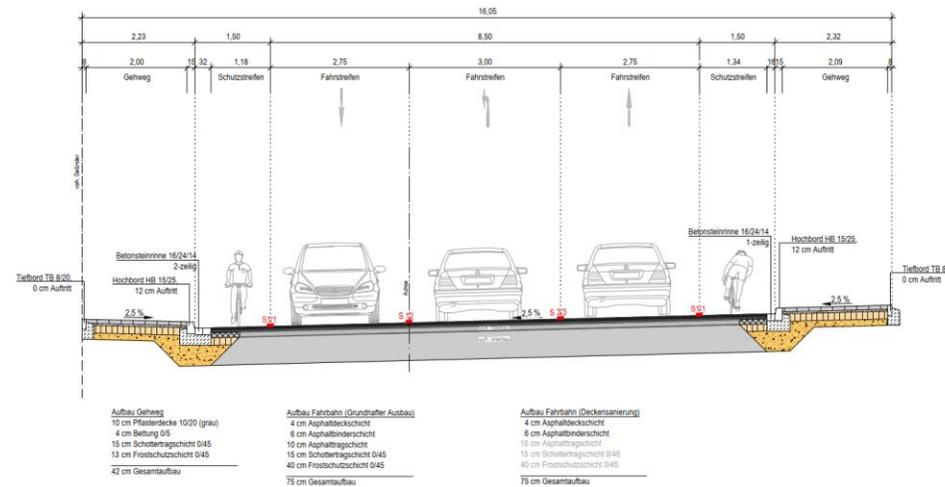
3. Planung

**Variante A1.2: LSA-Knoten mit Schutzstreifen (modifizierte Planung)**

**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56)**



Straßenquerschnitt SQ 2



3. Planung

**Variante A1.2: LSA-Knoten mit Schutzstreifen (modifizierte Planung)**

Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56)

Veränderungen:

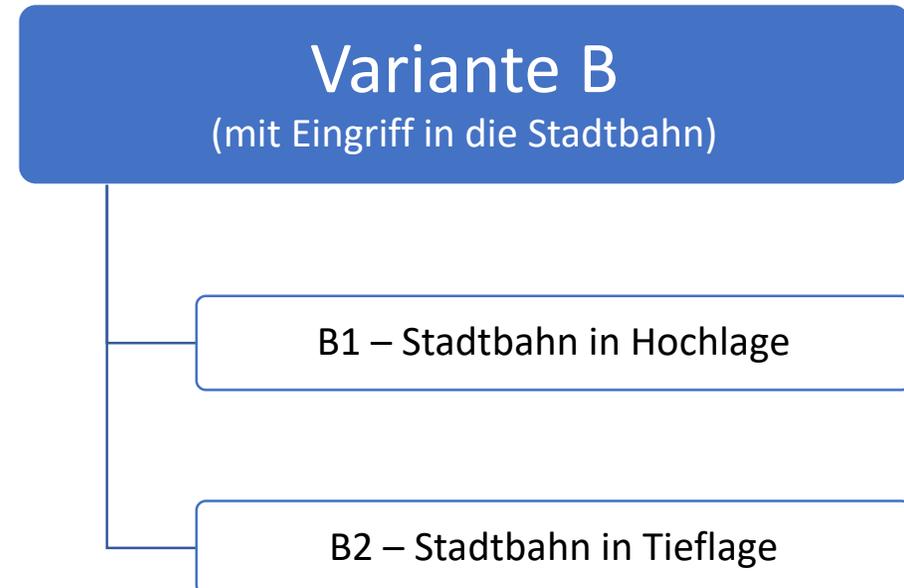
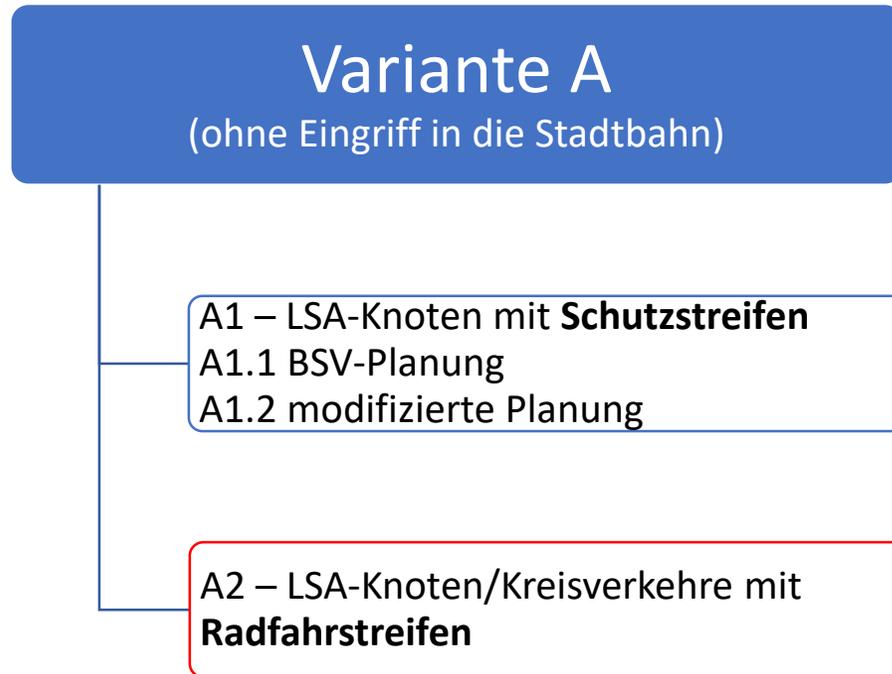
- Zweistreifiger Linksabbieger in die Arnold-Janssen-Str.
- Wegfall Rechtsabbieger in die Arnold-Janssen-Str. (Alternativroute über Ost-West-Spange)
- Überstauung Geradeausfahrstreifen verhindern



Modifizierte Planung



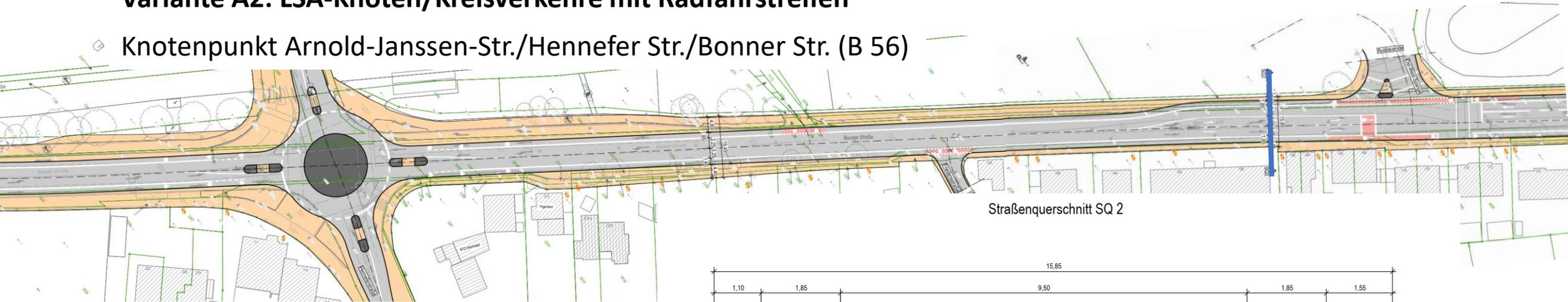
## Untersuchungsvarianten



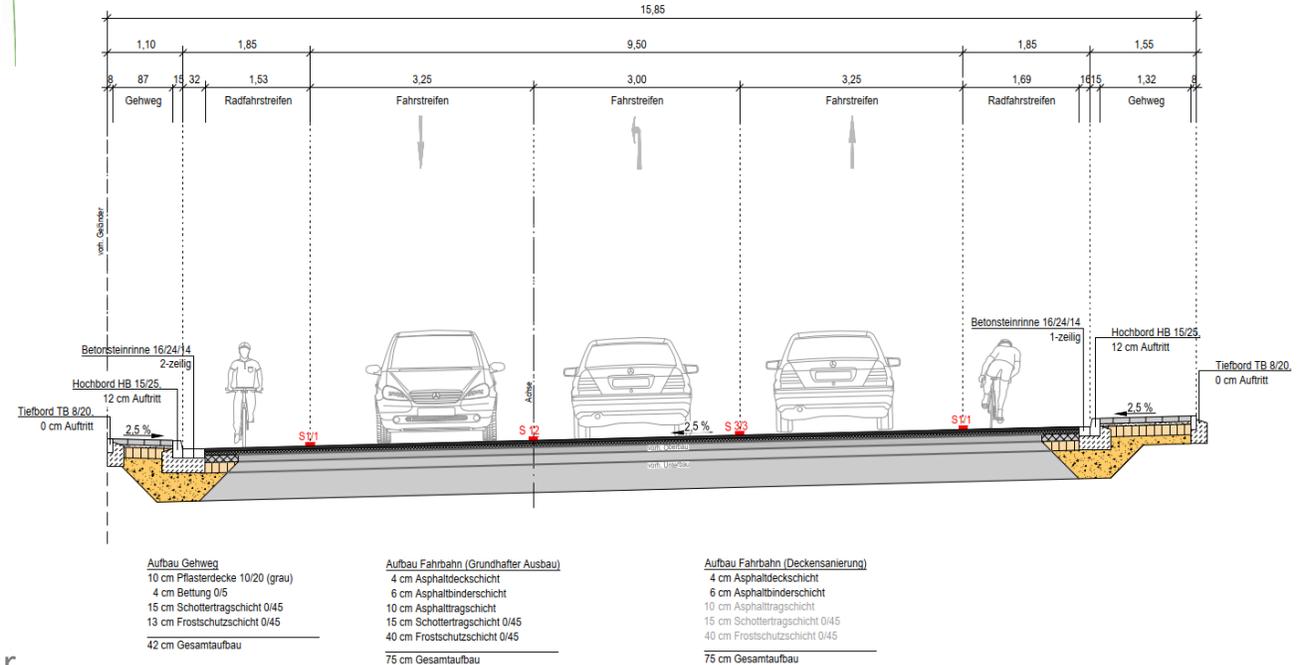
3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56)



Straßenquerschnitt SQ 2



## Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen

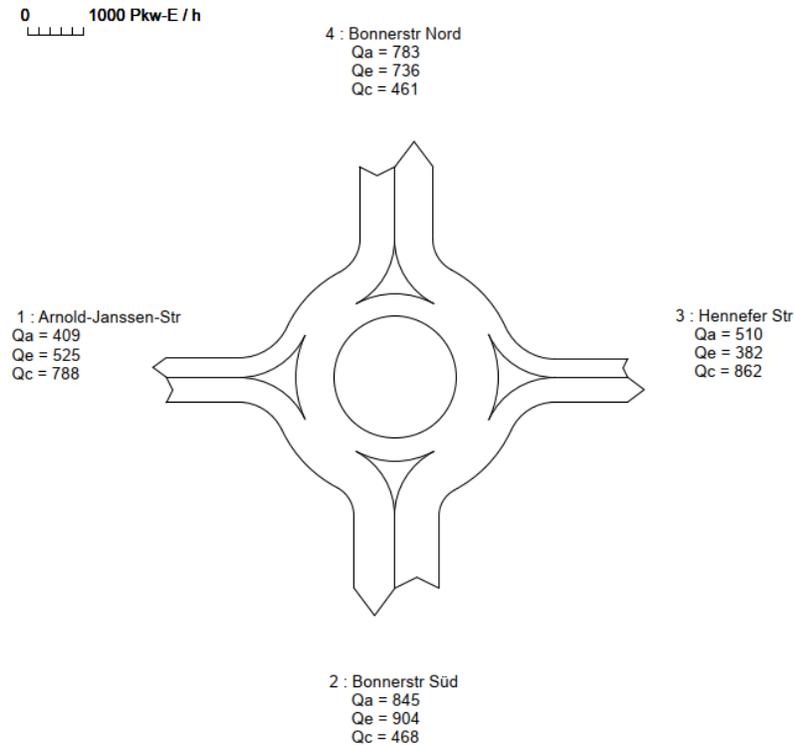
Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung



3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**



Sum = 2547

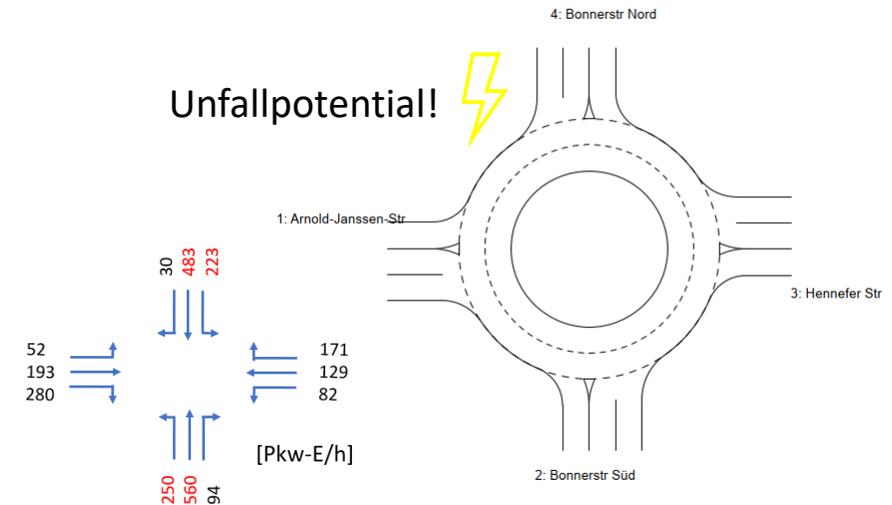
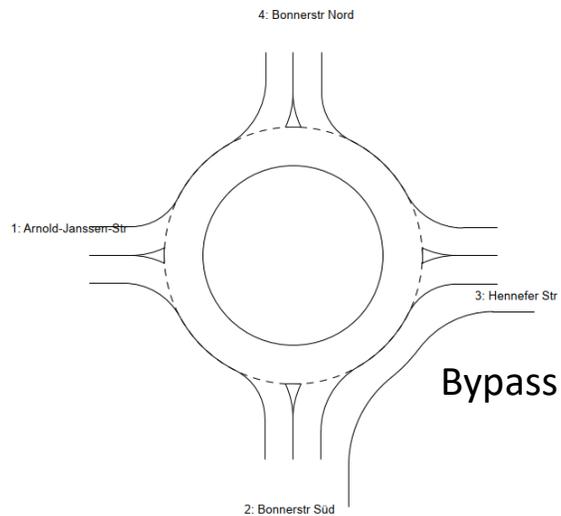
Zufahrt	Beurteilung der Verkehrsqualität			
	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	55	52,8	45	E
2	-89	238,6	45	F
3	154	22,9	45	C
4	68	43,1	45	D
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
Erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>F</b>

Pkw-Einheiten

3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

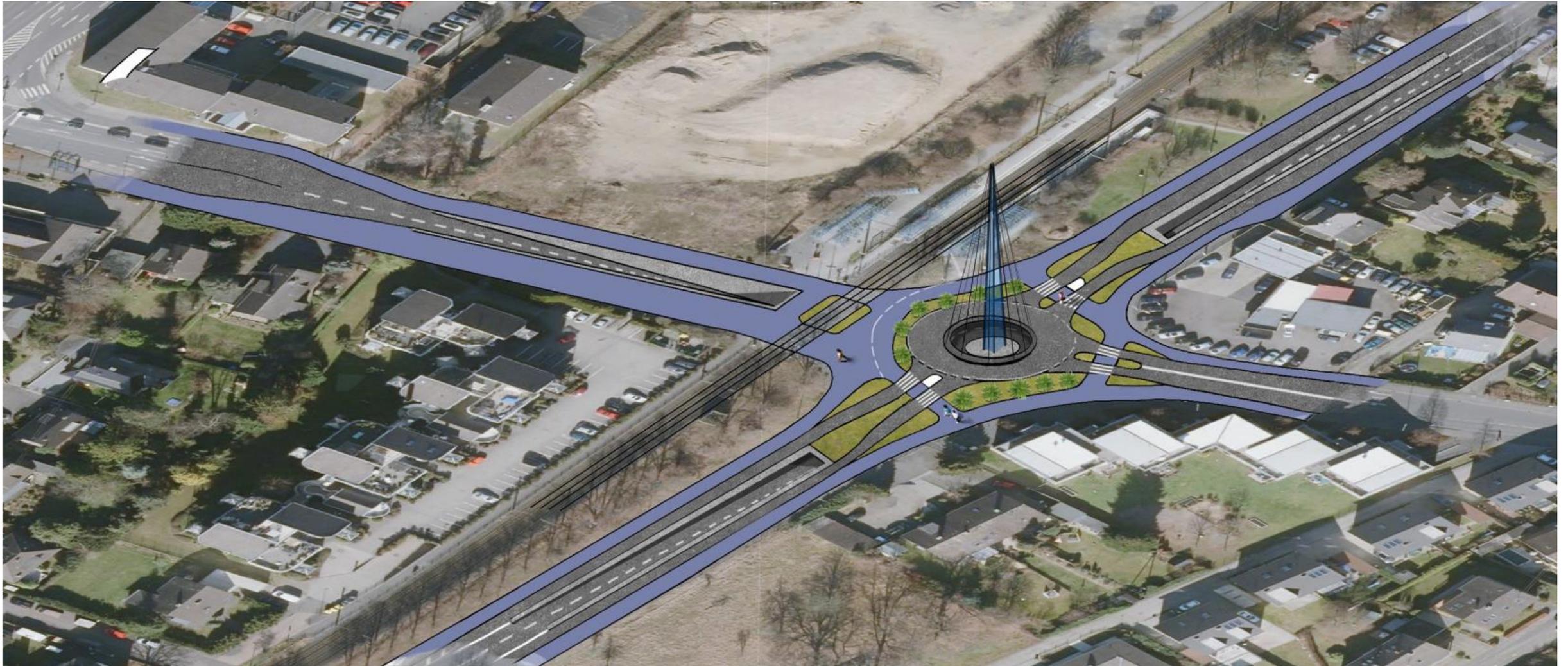
**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**



Zufahrt	Beurteilung der Verkehrsqualität			
	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	55	52,8	45	E
2	5	88,0	45	E
3	154	22,9	45	C
4	68	43,1	45	D
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
Erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>E</b>

Zufahrt	Beurteilung der Verkehrsqualität			
	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	670	5,4	45	A
2	670	5,4	45	A
3	746	4,8	45	A
4	817	4,4	45	A
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
Erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>A</b>

Alternative: Kreisverkehr auf zwei Ebenen





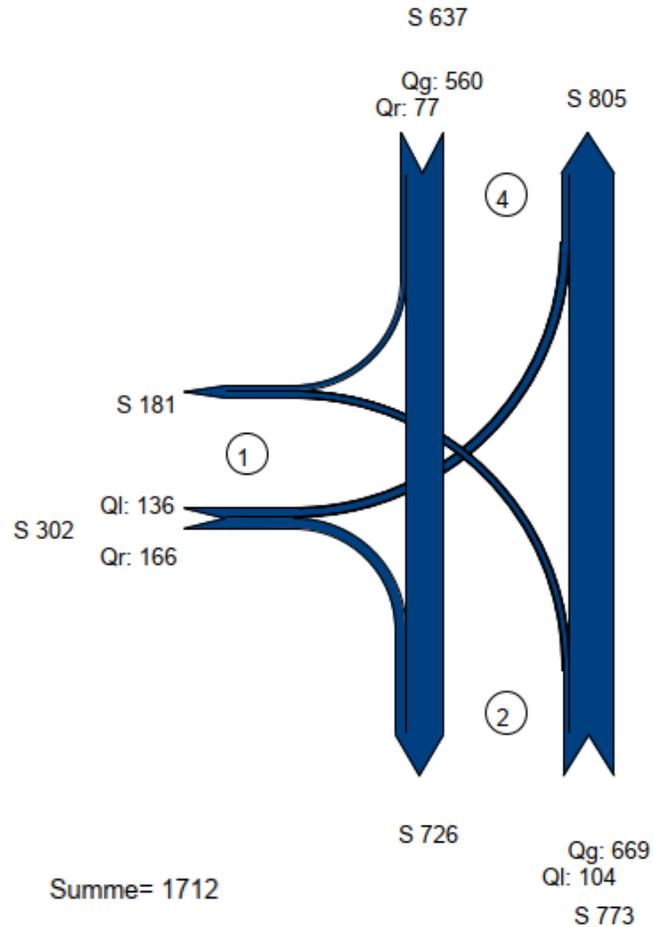
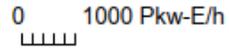


3. Planung

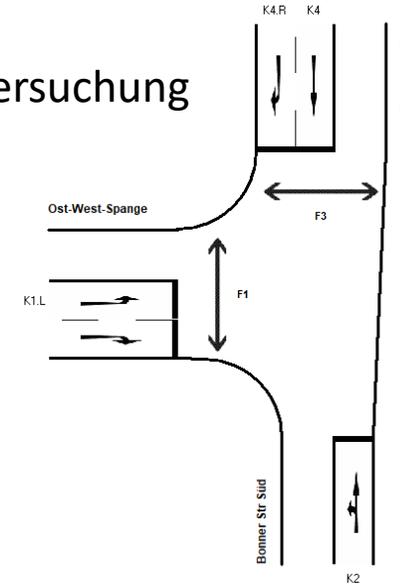
**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

**Knotenpunkt Ost-West-Spange/Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**

Pkw-Einheiten



- Zufahrt 1 : Ost-West-Spange
- Zufahrt 2 : Bonner Str Süd
- Zufahrt 3 :
- Zufahrt 4 : Bonner Str Nord



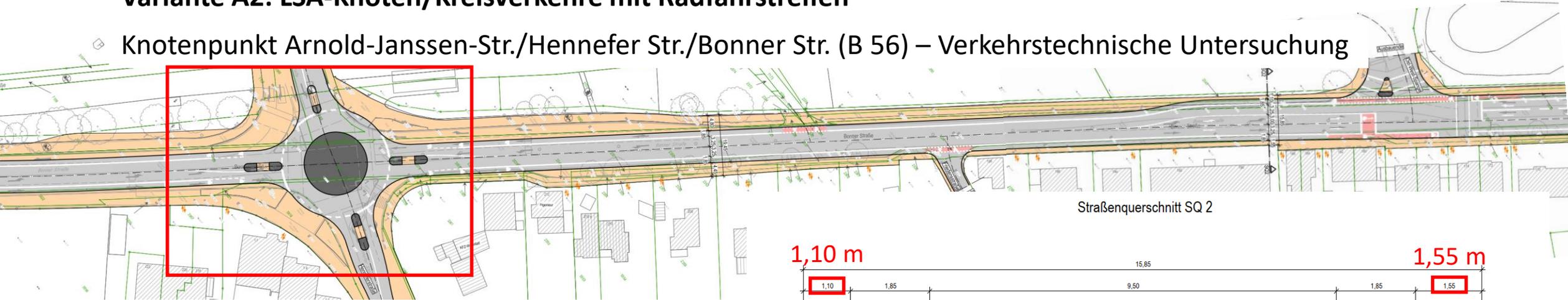
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11			0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0	
12	K1.L	1	123	0,290	0,22	0,234	2,790	34	31,1	B (D) <sup>R</sup>
21	K2	4, 5	724	3,549	0,13	260,694	278,794	1869	4664,5	F (E) <sup>R</sup>
41	K4.R	12	66	0,155	0,25	0,102	1,392	21	27,3	B (D) <sup>R</sup>
42	K4	11	525	0,856	0,31	5,352	17,678	151	60,6	D (D) <sup>R</sup>
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1	100	0	1	52					C
4	F3	100	0	1	63					D
Gesamtbewertung:										F (E) <sup>R</sup>

R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

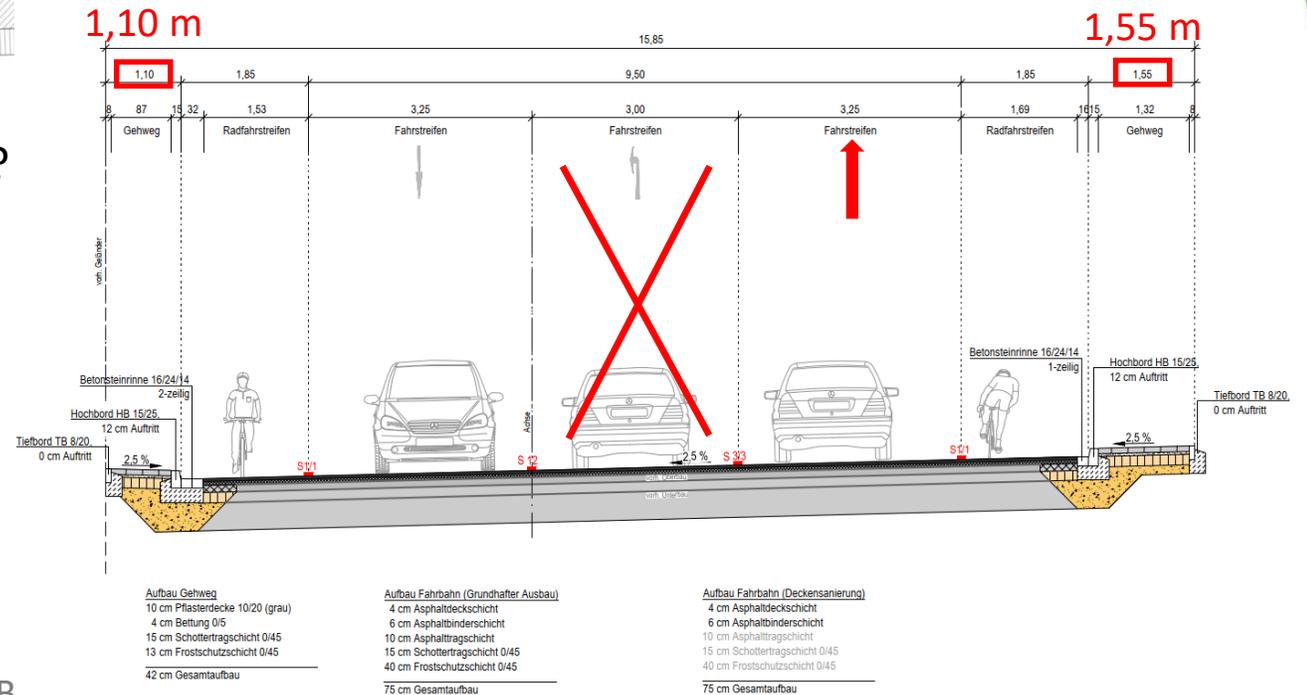
3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**



Straßenquerschnitt SQ 2



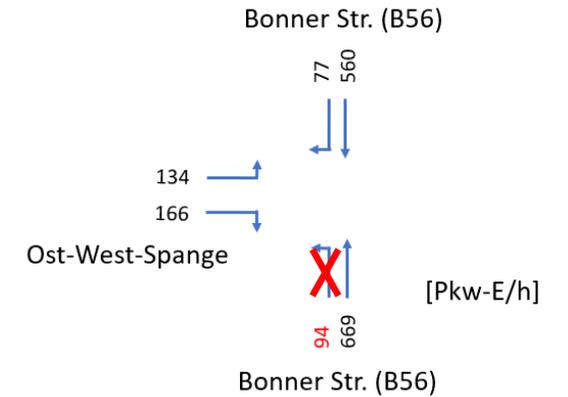
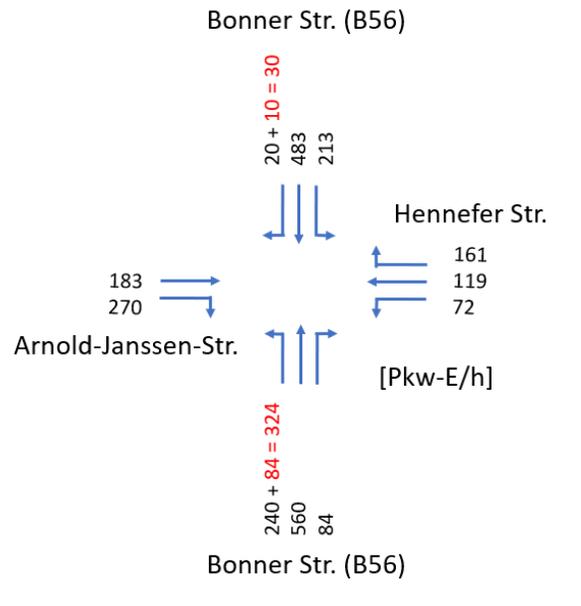
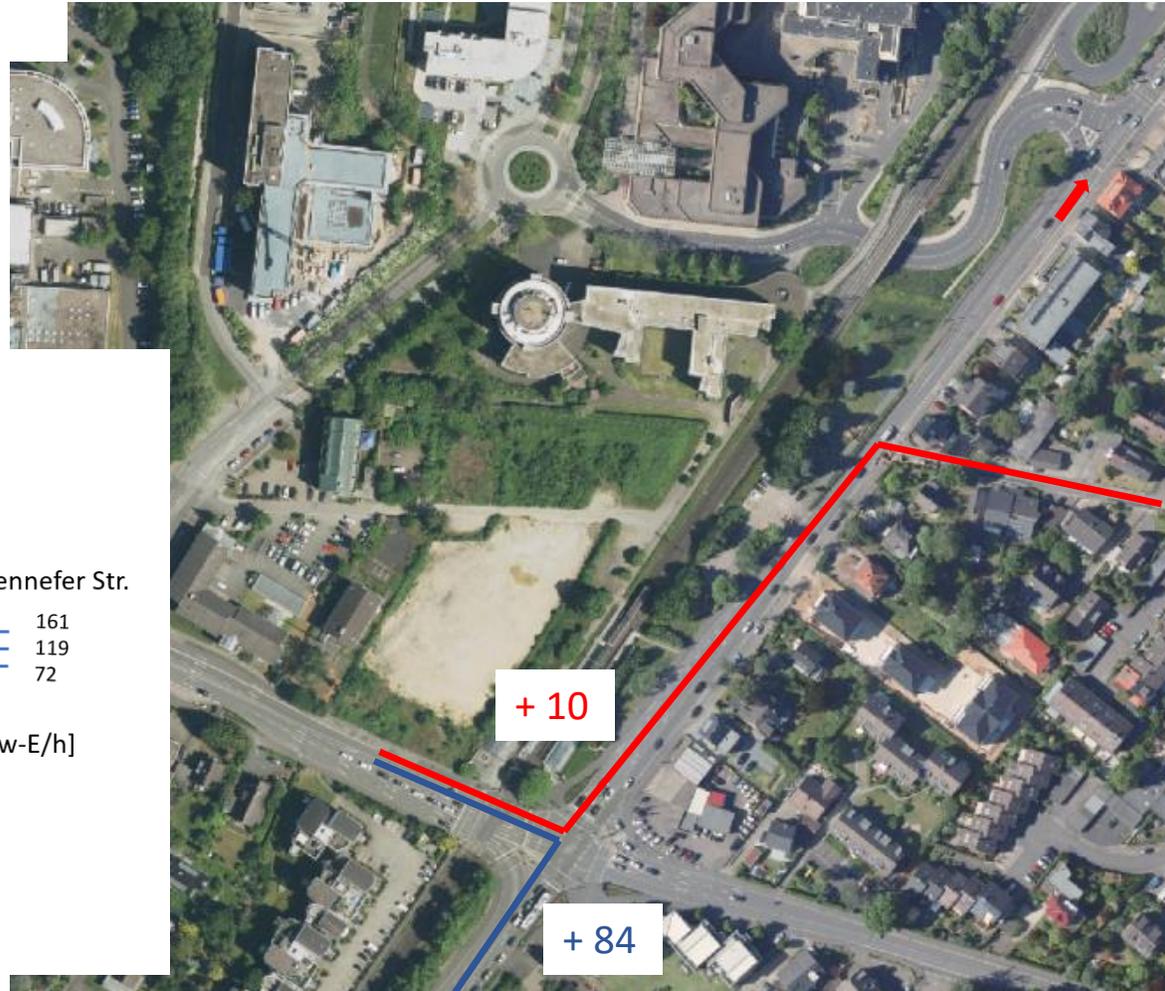
Wegfall Linksabbiegestreifen Bonner Str. (B56) Süd?

- Verkehrstechnische Untersuchung des Knotenpunktes Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) erforderlich

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

Verkehrsverlagerung

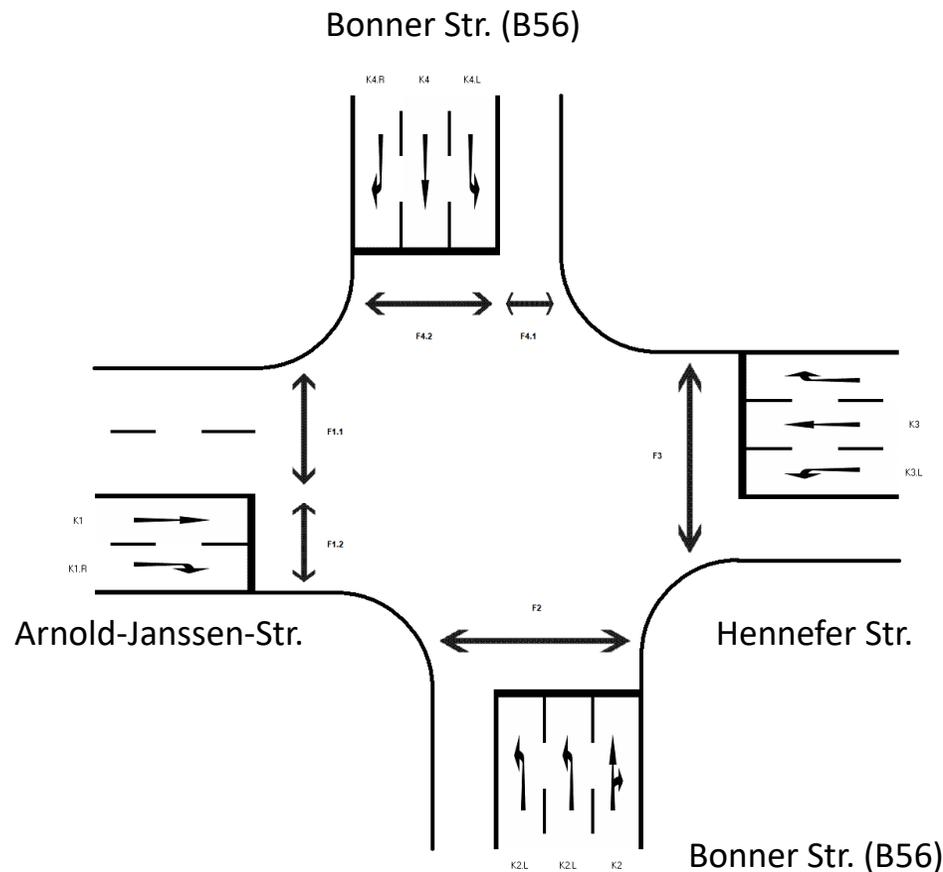
Annahme:



3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

**Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**



Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1.R	3	265	0,392	0,39	0,378	5,154	55	21,8	B
12	K1	2	179	0,746	0,12	1,973	6,295	64	67,8	D
21	K2	5, 6	607	0,767	0,40	2,529	15,656	136	34,8	B (C) <sup>R</sup>
22	K2.L	4	158	0,658	0,12	1,233	5,004	54	56,2	D
23	K2.L	4	158	0,658	0,12	1,233	5,004	54	56,2	D
31			0	0,000	1,00	0,000	0,000	0	0,0	
32	K3	8	117	0,267	0,22	0,207	2,625	33	30,6	B
33	K3.L	7	71	0,538	0,07	0,694	2,412	31	59,6	D
41	K4.R	12	30	0,226	0,07	0,164	0,875	15	44,3	C
42	K4	11	449	0,855	0,27	5,080	15,744	137	66,2	D (D) <sup>R</sup>
43	K4.L	10	209	0,733	0,14	1,868	6,868	69	60,4	D
Gesamt			2243						48,3	
Fußgänger- /Radfahrerrfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1.1	100	20	1	45					C
1	F1.2	100	20	1	18					A
2	F2	100	20	1	69					D
3	F3	100	20	1	61					D
4	F4.1	100	20	1	44					C
4	F4.2	100	20	1	63					D
1	F1.1+F1.2	100	20	2	45					C
4	F4.1+F4.2	100	20	2	63					D
Gesamtbewertung:									D (D) <sup>R</sup>	

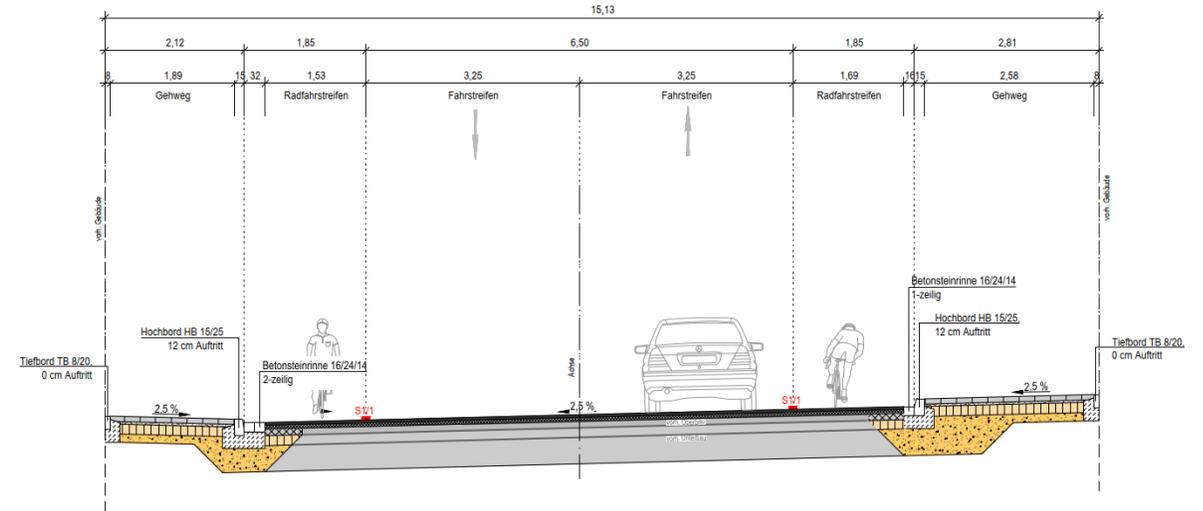
R: Qualitätsstufe für die Radfahrer auf dem Fahrstreifen.

3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr./Bonner Str. (B 56)

Straßenquerschnitt SQ 3



- Aufbau Gehweg**  
10 cm Pflasterdecke 10/20 (grau)  
4 cm Betung 0/5  
15 cm Schottertragschicht 0/45  
13 cm Frostschuttschicht 0/45  
42 cm Gesamtaufbau
- Aufbau Fahrbahn (Grundhafter Ausbau)**  
4 cm Asphaltdeckschicht  
6 cm Asphaltbinderschicht  
10 cm Asphalttragschicht  
15 cm Schottertragschicht 0/45  
40 cm Frostschuttschicht 0/45  
75 cm Gesamtaufbau
- Aufbau Fahrbahn (Deckensanierung)**  
4 cm Asphaltdeckschicht  
6 cm Asphaltbinderschicht  
10 cm Asphalttragschicht  
15 cm Schottertragschicht 0/45  
40 cm Frostschuttschicht 0/45  
75 cm Gesamtaufbau

3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

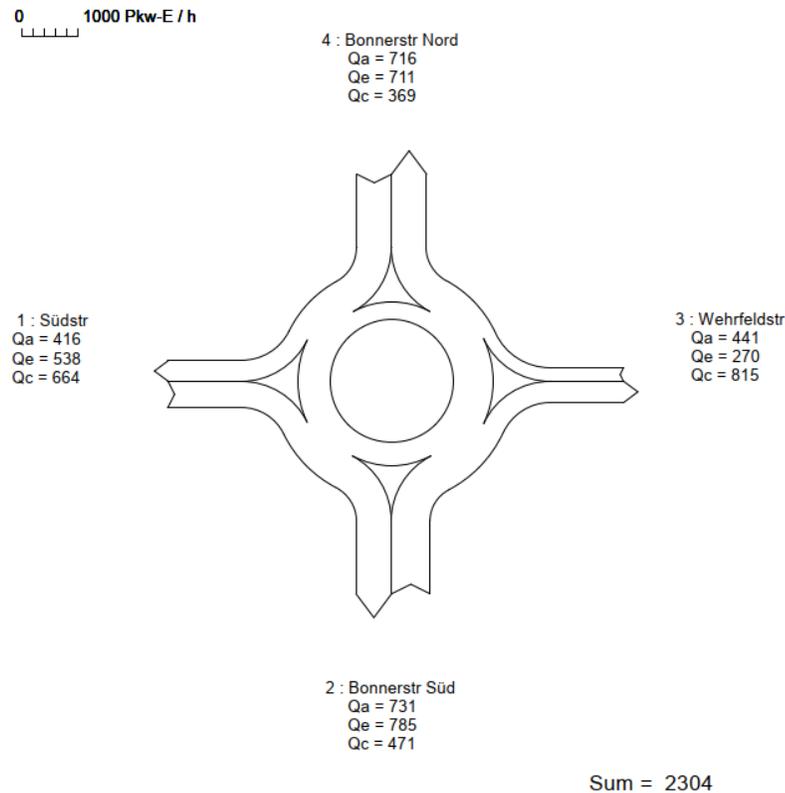
Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr./Bonner Str. (B 56)



3. Planung

**Variante A2: LSA-Knoten/Kreisverkehre mit Radfahrstreifen**

**Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr./Bonner Str. (B 56) – Verkehrstechnische Untersuchung**



Zufahrt	Kapazitätsreserve $R_i$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	Beurteilung der Verkehrsqualität		
		mittlere Wartezeit $w_i$ [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit $w$	Qualitätsstufe QSV [-]
	23	24	25	26
1	118	28,8	45	C
2	28	66,5	45	E
3	294	12,2	45	B
4	158	21,8	45	C
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
Erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>				<b>E</b>

Kreisverkehr am Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr. nur mit Bypass aus Richtung Süd leistungsfähig!

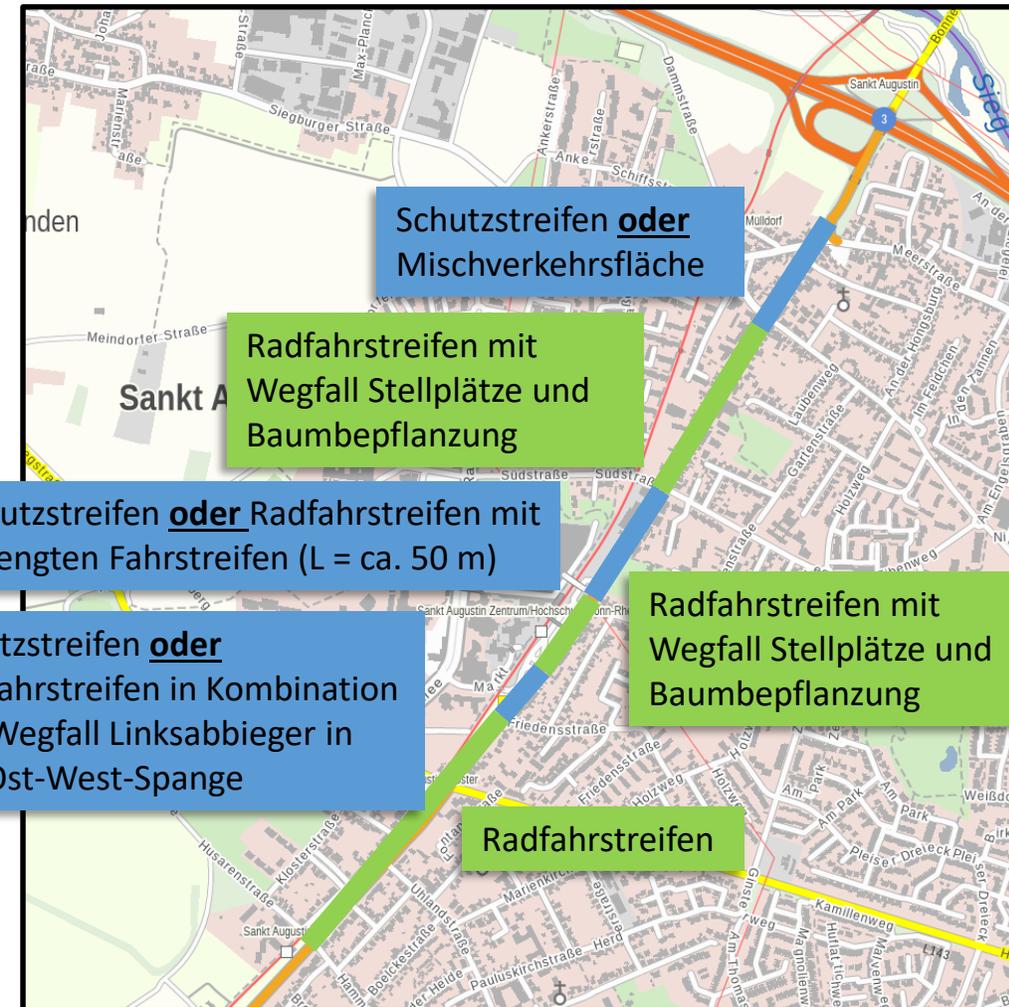
➤ Eingeschränkte Flächenverfügbarkeit für Fußgänger



3. Planung

Zusammenfassung

- Kreisverkehre wegen hoher Verkehrsbelastungen und notwendigen Verflechtungen innerhalb des Kreisverkehrs nicht leistungsfähig!
- Empfehlung: Kombination aus Radfahrstreifen und Schutzstreifen mit LSA-Knoten
  - Einhaltung der Mindestbreiten für den Rad- und Fußverkehr
  - Leistungsfähigkeit
- Südlicher Abschnitt: baulich angelegter Radweg denkbar
  - Wegfall Stellplätze und Baumbepflanzung
  - Wechsel der Führungsform



3. Planung

Parkraumbilanz

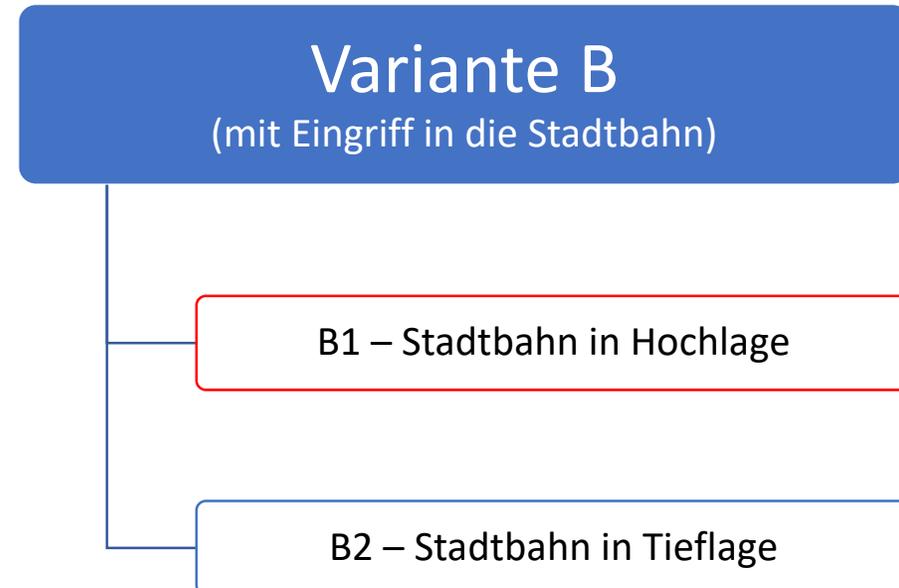
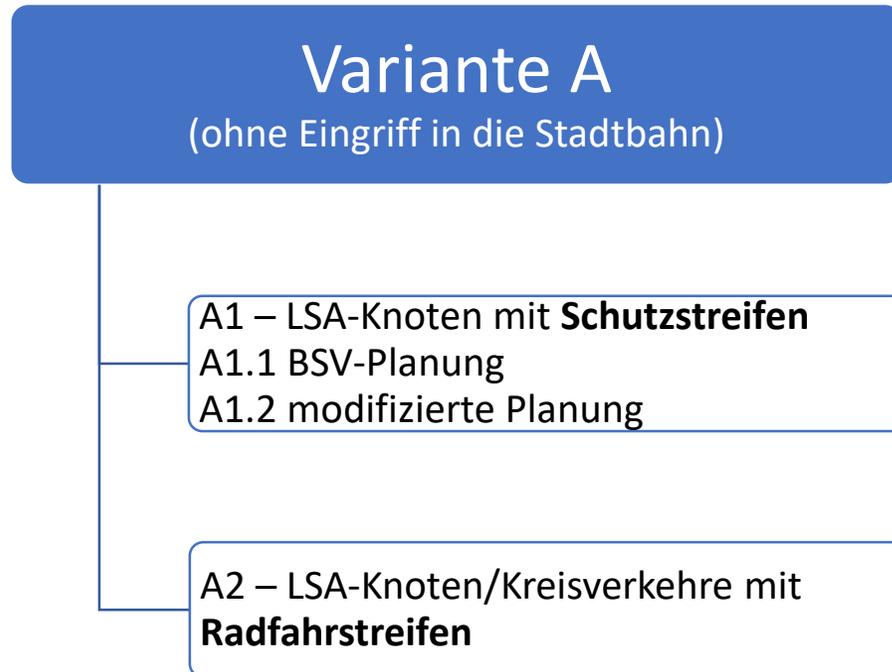
A1 – LSA-Knoten mit Schutzstreifen  
(A1.1 BSV-Planung, A1.2 modifizierte Planung)

A2 – LSA-Knoten/Kreisverkehre  
mit Radfahrstreifen

Bestand	Variante A1.1	Variante A1.2	Variante A2 (Durchgängig Radfahrstreifen)	Variante A2 (Radfahrstreifen - Kompromisslösung)
52	52	52	ca. 14	ca. 42



## Untersuchungsvarianten



3. Planung

Mittlere Schließdauer über den Tagesverlauf (6:00 – 20:00 Uhr)

Bahnübergang Arnold-Janssen-Straße

Fahrtrichtung	Mittlere Schließdauer [min] (Zeitraum 06:00 – 20:00 Uhr)
Siegburg	00:58
Bonn	00:48
Beide Richtungen	01:52
Durchschnitt	00:59

- Maximale Schließzeit: 02:27 Minuten  
(Begegnungsfall beider Fahrtrichtungen)
- Begegnungsfall: 15-mal am Tag; 1-2mal in der Spitzenstunde
- i. M. 10:51 Min pro Std geschlossen (18% Stundenanteil)

Bahnübergang Südstraße

Fahrtrichtung	Mittlere Schließdauer [min] (Zeitraum 06:00 – 20:00 Uhr)
Siegburg	01:02
Bonn	00:50
Beide Richtungen	01:28
Durchschnitt	01:00

- Maximale Schließzeit: 03:10 Minuten  
(Ursache unbekannt)
- Begegnungsfall: 18-mal am Tag; 2-3-mal in der Spitzenstunde
- i. M. 10:51 Min pro Std geschlossen (18% Stundenanteil)

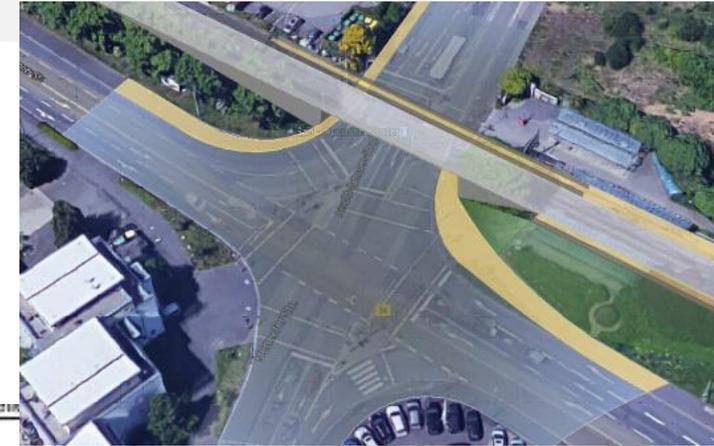
**Taktverdichtung: Zunahme der Anzahl der Schrankenschließungen, Begegnungsfall wahrscheinlicher**

**➤ i. M. 1 Minute geschlossen – 4 Minuten offen**

3. Planung

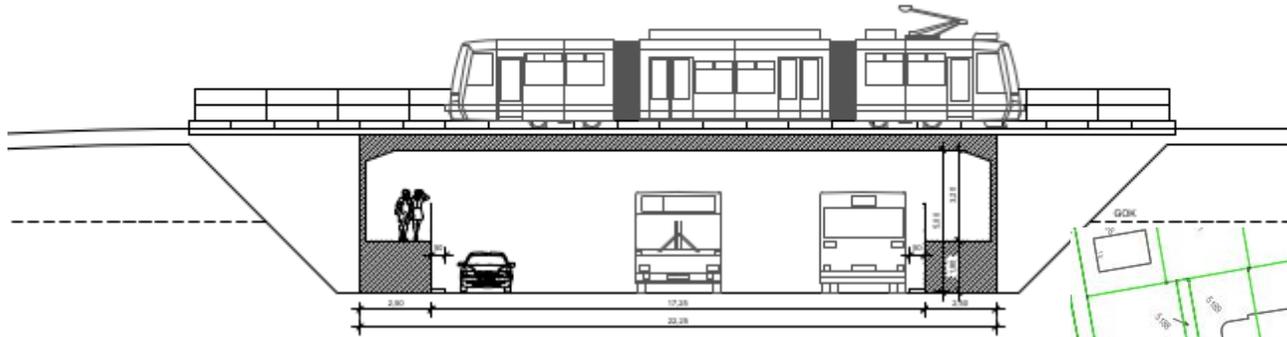
**Variante B1: Hochlage der Stadtbahn**

Knotenpunkt Arnold-Janssen-Str./Hennefer Str./Bonner Str. (B 56)

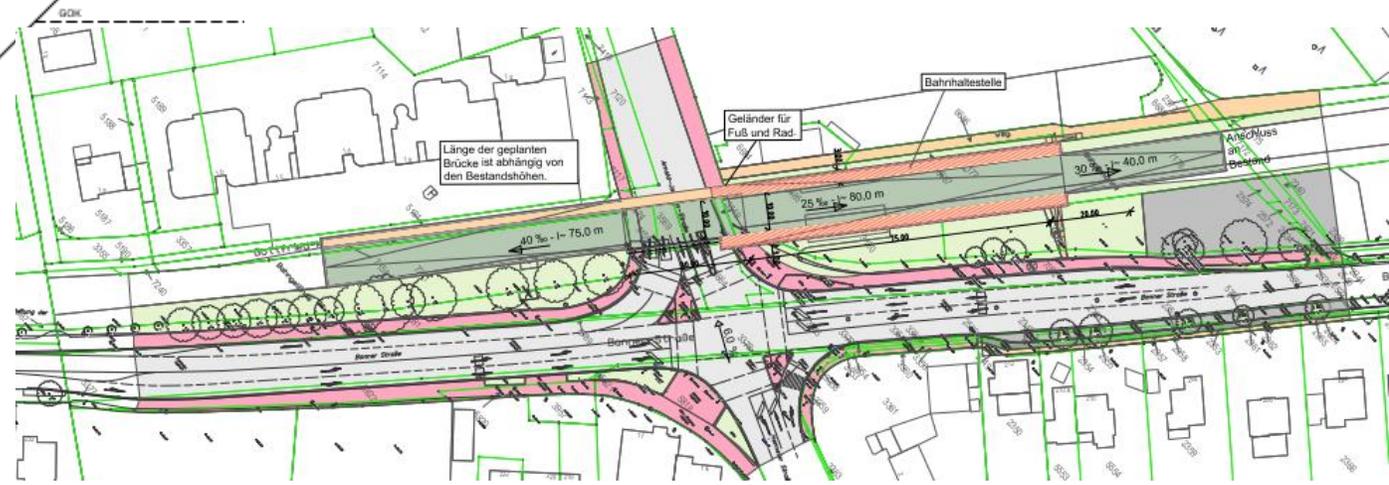
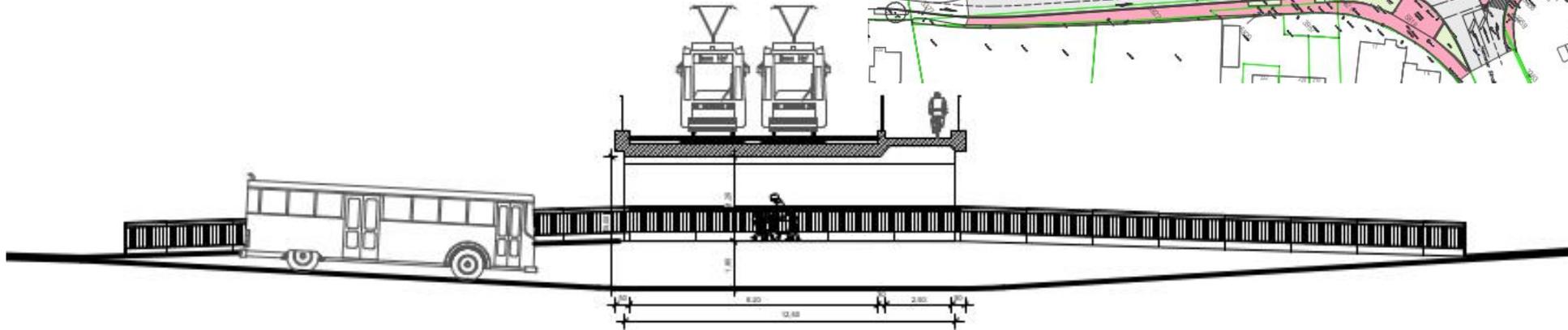


3. Planung

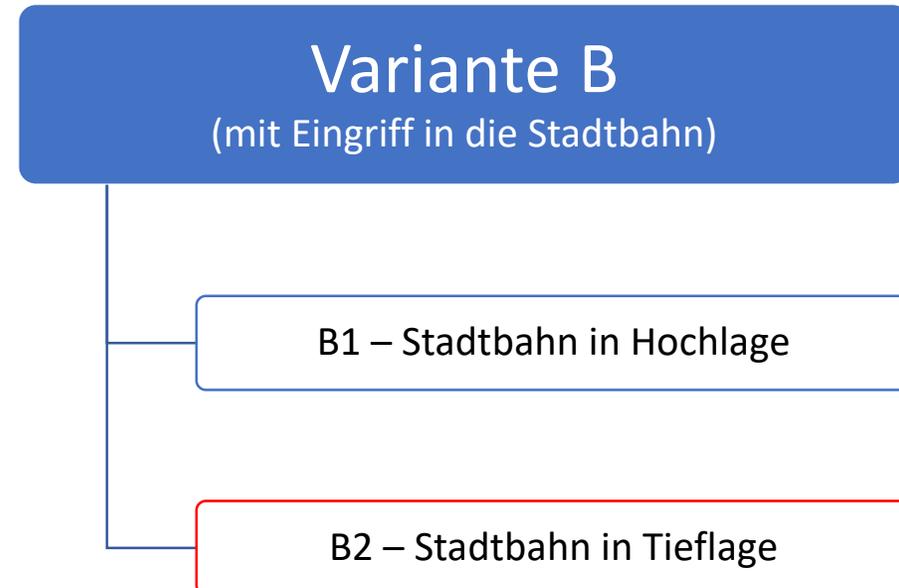
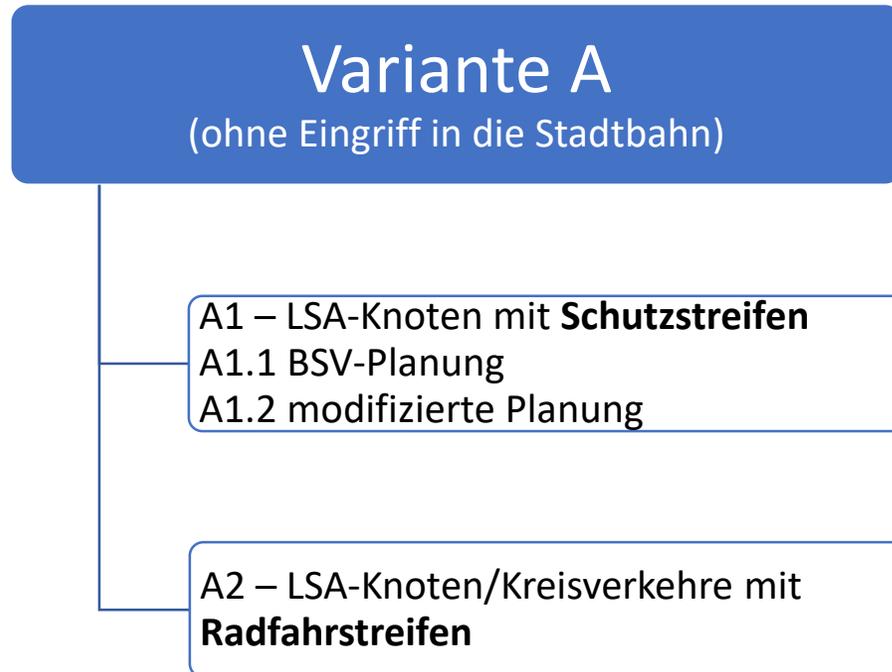
Längsschnitt



Querschnitt



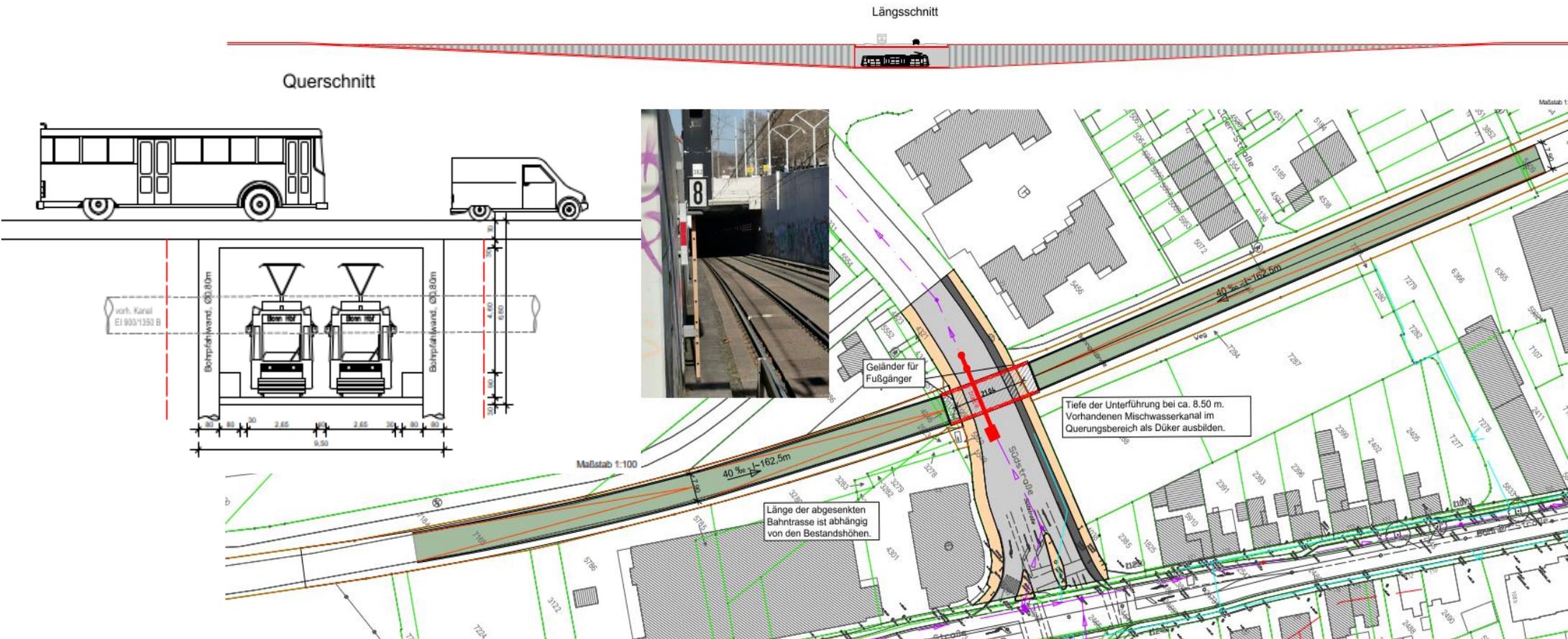
## Untersuchungsvarianten



3. Planung

**Variante B2: Tieflage der Stadtbahn**

**Knotenpunkt Südstr./Wehrfeldstr./Bonner Str. (B 56)**



## Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Untersuchungsraumes



2. Bestandsanalyse



3. Planung



4. Fazit & Ausblick



4. Fazit & Ausblick

## Fazit & Ausblick

### Bewertungsmatrix

A1 – LSA-Knoten mit Schutzstreifen  
(A1.1 BSV-Planung, A1.2 modifizierte Planung)

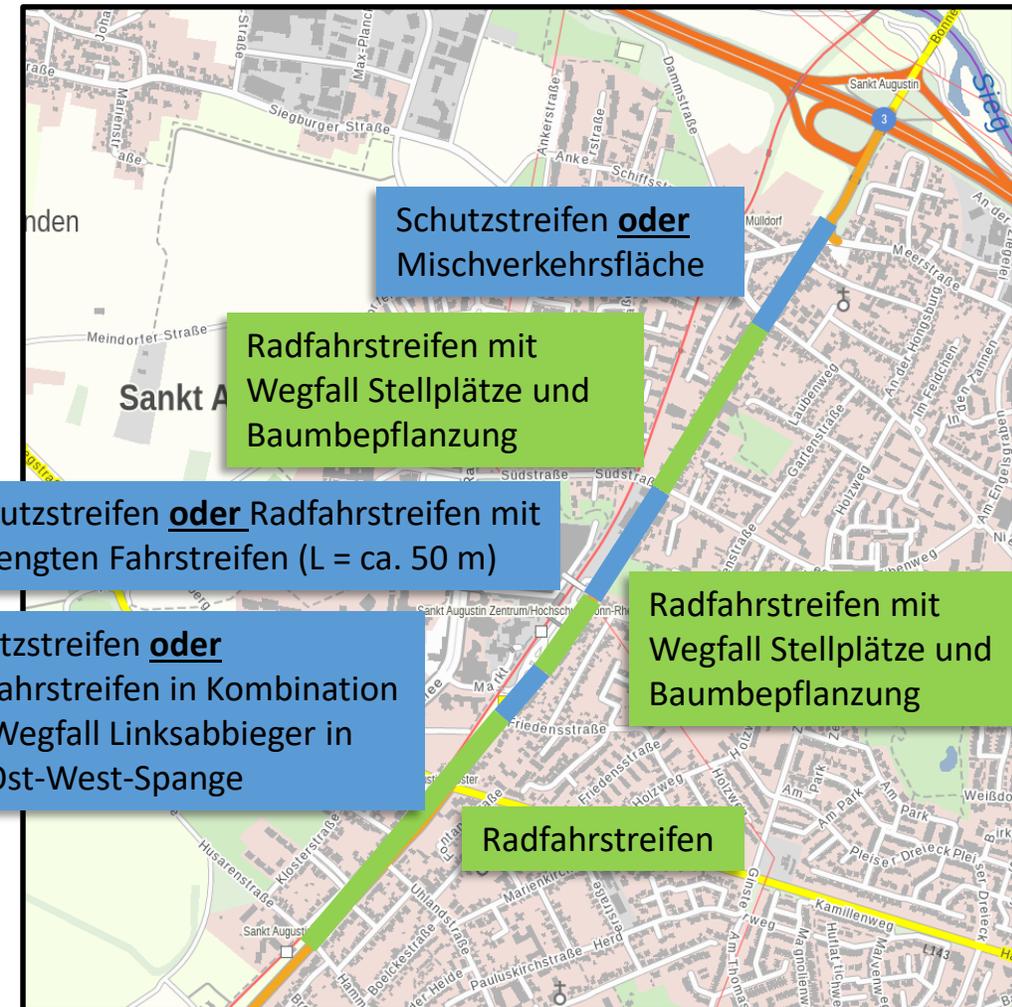
A2 – LSA-Knoten/~~Kreisverkehre~~ mit  
Radfahrstreifen (Kompromisslösung)

Legende	
Bewertung	Beschreibung
1	sehr gut
2	gut
3	befriedigend
4	ausreichend
5	mangelhaft
6	ungenügend

Nr.	Kriterien	Anteil am Kriterium	Beschreibung	Bewertungsmatrix				Bemerkung
				Bestand	Variante A1.1	Variante A1.2	Variante A2	
1	Mobilität	40%		3,60	1,80	2,10	1,60	
1.1	Erreichbarkeit	30%	Direkte Wegeverbindungen	1	1	2	2	A1.1: Wegfall Linkseinbieger aus Arnold-Janssen-Str., A1.2: Wegfall Linkseinbieger aus Arnold-Janssen-Str., zweistreifiger Linksabbieger in Arnold-Janssen-Str., Wegfall Rechtsabbieger in die Arnold-Janssen-Str., A2: Wegfall Linkseinbieger aus Arnold-Janssen-Str., zweistreifiger Linksabbieger in Arnold-Janssen-Str., Wegfall Linksabbieger in die Ost-West-Spange
1.2	Verkehrssicherheit	60%	Konfliktpotential, Verkehrsberuhigung, Querungsmöglichkeiten	5	2	2	1	Bestand: Konfliktpotential zw. Rad- und Fußverkehr (schmale Geh- und Radwege), begrenzte Querungsmöglichkeiten, keine Verkehrsberuhigung, Planung: Betonung der Innerortslage in den Ortseingangssituationen, vereinzelt zus. Querungsmöglichkeiten, A1: Schutzstreifen (jedoch: Konfliktpotential zw. Rad- und Schwerverkehr), A2: Radfahrstreifen in Kombination mit Schutzstreifen
1.3	Ruhender Verkehr	10%	Parkraumverfügbarkeit, Stellplatzbilanz	3	3	3	4	Stellplatzbilanz: 52/52/52/42 (Radfahrstreifen durchgängig: 14)
2	Sozialverträglichkeit	40%		4,00	3,00	2,00	2,00	
2.1	Aufenthaltsqualität	100%	Flächengestaltung, Flächennutzung, Förderung der Nahmobilität	4	3	2	2	Bestand: schmale Geh- und Radwege, abschnittsweise Stellflächen sowie Baumbepflanzung und Grünflächen, A1: Schutzstreifen (jedoch: Konfliktpotential zw. Rad- und Schwerverkehr), abschnittsweise Stellflächen sowie Baumbepflanzung und Grünflächen, (A1.2: angepasste Linienführung und Knotenpunkte ermöglichen mehr Raum für den Fußgänger), A2: Radfahrstreifen in Kombination mit Schutzstreifen, vereinzelt Stellflächen sowie Baumbepflanzung und Grünflächen
3	Umwelt	20%		3,40	2,00	2,00	2,30	
3.1	Emissionen	70%	Lärmbelastung, Schadstoffbelastung	4	2	2	2	Bestand: Rückstau an Knotenpunkten, Planung: Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung durch Förderung der Nahmobilität (jedoch: Rückstau an Knotenpunkten)
3.2	Grünflächen	30%	Anteil der Grünflächen	2	2	2	3	Bestand: Abschnittsweise Baumbepflanzung und Grünflächen, A1: Abschnittsweise Baumbepflanzung und Grünflächen, A2: vereinzelt Baumbepflanzung und Grünflächen
5	Gesamt			3,72	2,32	2,04	1,90	

4. Fazit & Ausblick

- Kreisverkehre wegen hoher Verkehrsbelastungen und notwendigen Verflechtungen innerhalb des Kreisverkehrs nicht leistungsfähig!
- Empfehlung: Kombination aus Radfahrstreifen und Schutzstreifen mit LSA-Knoten
  - Einhaltung der Mindestbreiten für den Rad- und Fußverkehr
  - Leistungsfähigkeit
- Südlicher Abschnitt: baulich angelegter Radweg denkbar
  - Wegfall Stellplätze und Baumbepflanzung
  - Wechsel der Führungsform





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!!**