

Anlage 3: Kurzübersicht der Knotenpunkt-Lösungen

Zusätzlich zur Streckengestaltung wurde der Knotenpunkt am Südring/Waldluststraße genau untersucht, zu dem ebenfalls mehrere Alternativen erstellt wurden (siehe nachfolgende Tabelle):

Bei **Alternative A** handelt es sich um einen kleinen Kreisverkehr, welcher entsprechend den Grundstücksgrenzen angepasst wurde.

Für **Alternative B** wurde ebenfalls ein kleiner Kreisverkehr vorgesehen. Dieser ist jedoch nicht an die Grundstücksgrenzen angepasst, sodass Grunderwerb notwendig werden würde.

Alternative C entspricht größtenteils der jetzigen Kreuzungssituation. Anstelle des Linksabbiegestreifens zur Waldluststraße wird eine Mittelinsel eingeordnet.

Diese ermöglicht ein leichteres Queren der Straße für Zufußgehende und Radfahrende, um auf den östlich gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg Richtung Schönberg zu gelangen.

In **Alternative D** wird die aktuelle Kreuzung beibehalten und eine zusätzliche Mittelinsel nördlich des Knotenpunkts auf Höhe der Bushaltestelle eingeordnet.

Knotenpunkt-Lösungen		
Alternative	Vorteile	Nachteile
A: eingepasster kleiner Kreisverkehr	- Ohne Grunderwerb - Hohe Leistungsfähigkeit → besserer Verkehrsfluss als bei standardmäßiger Kreuzung - Weniger Konfliktpunkte der Kfz-Verkehrsströme gegenüber einer konventionellen Kreuzung - Befahrung des Kreisverkehrs führt zu einer reduzierten Einfahrtsgeschwindigkeit ins Stadtgebiet	- Höherer Flächenbedarf - Radfahrstreifen endet vor Kreisverkehr → Radfahrende werden kurz vor dem Kreisverkehr in den Mischverkehr überführt → Beeinträchtigung der Sicherheit für Radfahrende - Aus dem Südring kommend keine Möglichkeit zum direkten Rechtsabbiegen für Busse, Lkw etc. - Fußgänger müssen zum Überqueren der Straßen längere Wege zurücklegen.
B: kreisrunder kleiner Kreisverkehr	- Hohe Leistungsfähigkeit → besserer Verkehrsfluss als bei standardmäßiger Kreuzung - Weniger Konfliktpunkte der Kfz-Verkehrsströme gegenüber einer konventionellen Kreuzung - Befahrung des Kreisverkehrs führt zu einer reduzierten Einfahrtsgeschwindigkeit ins Stadtgebiet	- Höherer Flächenbedarf - Radfahrstreifen endet vor Kreisverkehr → Radfahrende werden kurz vor dem Kreisverkehr in den Mischverkehr überführt → Beeinträchtigung der Sicherheit für Radfahrende) - Grunderwerb notwendig, aber aktuell keine Verkaufsbereitschaft - Aus dem Südring kommend keine Möglichkeit zum direkten Rechtsabbiegen für Busse, Lkw etc.
C: Kreuzung mit einer Querungshilfe südlich	- Kürzere Fußwege gegenüber dem Kreisverkehr - Beidseitig durchgängiger Radfahrstreifen über den Knotenpunkt → höhere Sicherheit für den Radverkehr - Direktes Abbiegen aus dem Südring von Linienbussen etc. möglich	- Mehr Konfliktpunkte zwischen Kfz-Verkehrsströmen - Reduzierte Leistungsfähigkeit durch Vorfahrtsregelung - Keine Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb des Kreuzungsbereichs, da gerade Überfahrt möglich
D: Kreuzung mit Zwei Querungshilfen (nördlich und südlich)	- Kürzere Fußwege gegenüber dem Kreisverkehr - Durchgängiger Radfahrstreifen über den Knotenpunkt in südlicher Richtung - Direktes Abbiegen aus dem Südring von Linienbussen etc. möglich	- Mehr Konfliktpunkte zwischen Kfz-Verkehrsströmen - Reduzierte Leistungsfähigkeit durch Vorfahrtsregelung - Keine Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb des Kreuzungsbereichs, da gerade Überfahrt möglich - Unterbrochener Radfahrstreifen stadteinwärts

Bei allen Knotenpunktalternativen ist südlich eine Verschwenkung der Fahrbahn geplant, um die Kfz vor Erreichen der Mittelinsel im Süden des Knotenpunkts auf eine moderate Geschwindigkeit zu bringen. Einerseits wird so die Sicherheit für den querenden Fuß- und Radverkehr sichergestellt, andererseits wird somit ebenso auch eine gemäßigte Geschwindigkeit bei der Einfahrt in das Stadtgebiet entlang der Altdorfer Straße (auch ohne Kreisverkehr) erreicht. Dieser Verschwenk wurde nach dem letzten Planstand, der in der Bauausschusssitzung vom 06.12.2022 vorgestellt wurde, gemäß dem Prüfauftrag grundlegend angepasst. Demnach ist er derart gestaltet, dass ein Begegnungsverkehr noch komfortabel möglich ist und nach Passieren der Autobahnbrücke nur ein sanftes, allmähliches Einlenken erforderlich ist, sodass die Geschwindigkeitsreduktion sanft abläuft – ohne überraschende, abrupte Lenk- oder Bremsmanöver.