

Vorplanung, Variantenvergleich Bereich 6 Am Eisenbahndamm - Zufahrt Knoten Stadtrodaer Straße

	Variante 2.1 - mit 2 Fahrstreifen geradeaus Ri. Knebelstraße	Variante 2.2 - mit 1 Fahrstreifen geradeaus Ri. Knebelstraße
Kriterien		
MIV		
Leistungsfähigkeit	Für die HBS-Leistungsfähigkeitsberechnung tritt eine Verbesserung gegenüber Variante 2.2 ein. Auch bei durch Fußgänger behindertem Abfluss von Rechtsabbiegern ist der Abfluss der Geradeausfahrenden noch gewährleistet. Eine erforderliche Länge der 2. Geradeauspur ist nicht belegbar. Defizite in der Fahrspur gerade und linksabbiegend in der Zufahrt Stadtrodaer Str. verbleiben wegen vorh. Bauwerke.	Nach HBS-Leistungsfähigkeitsberechnung Einstufung der Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrspur in die Qualitätsstufe D -Wartezeit bis 70 s, häufiger Rückstau-. Verbleibende Defizite in der Fahrspur gerade und linksabbiegend in der Zufahrt Stadtrodaer Str.:
Verkehrsorganisation	Zwei Fahrstreifen abfließend, damit ohne Veränderungen in der Knebelstraße gegenüber dem Bestand. Zufluss nur aus dem Eisenbahndamm mit 2 Fahrstreifen.	Ein Fahrstreifen abfließend in der Knebelstraße, weil nur je eine Zufahrtsspur aus den Zufahrten Am Eisenbahndamm, Stadtrodaer Straße und Fischergasse.
Verkehrssicherheit	Konflikt Radfahrer - MIV bei Einfahrt in den 2-streifigen Querschnitt Knebelstraße aus dem Knoten. Radfahrer müssen sich in den rechten MIV- Fahrstreifen einordnen - ggf. muss der Radfahrer warten.	Der Radfahrer fährt bis zur Querung Paradiesstr. auf einer separaten Radverkehrsanlage, muss sich aber nachfolgend bei Weiterfahrt im Zuge der Knebelstr. auch in den Längsverkehr MIV einordnen.
Fußgänger		
Gehwegangebot	ohne Verbesserungen - Erhalt Satus Quo der Gehwegeinengung (ca. 1,50 m)	Mit der Reduzierung auf einen Fahrstreifen in der Knebelstraße kann die bestehende Engstelle im Gehweg vor der Stützmauer beseitigt und auf eine regelkonforme Gehwegbreite gebracht werden.
Querungsangebote	Die bestehende Fußgängerfurt über die Knebelstraße mit dem beengten Aufstellraum auf der bahnabgewandten Seite verbleibt. Die Fußgängerfurten in West-Ost-Richtung sind je um eine Fahrstreifenbreite länger.	Die Fußgängerfurt über die Knebelstraße verbleibt. Der Aufstellraum auf der bahnabgewandten Seite wird großzügiger. Die Fußgängerfurten in West-Ost-Richtung sind je um je eine Fahrstreifenbreite kürzer.
Radverkehr		
Funktionalität	Die Radverkehrsanlage endet an der Ausbaugrenze am Knoten mit der dann notwendigen Einordnung in den rechten Fahrstreifen MIV. Dabei sind Konflikte zu erwarten.	Die Radverkehrsanlage wird im Zuge der Knebelstraße zumindest bis zum Querungsangebot Paradiesstraße sicher weitergeführt. Für alle Radfahrer mit Ziel Richtung Südost tritt kein Einordnungskonflikt in den MIV-Fahrstrom auf.
Beeinträchtigt, Dritter		
Grunderwerb	Flächenbedarf an Flurstück 14/13 (Grünstreifen) und 14/3 (Parkplatz) Beides sind städtische Flurstücke.	Flächenbedarf nur an Flurstück 14/13 (Grünstreifen) Städtisches Flurstück.
Zufahrten, Anbindungen	ohne Auswirkungen	ohne Auswirkungen
ruhender Verkehr	von 41 PP + 1 Behind.PP verbleiben 16 PP + 1 beh.PP, Entfall 25 PP ohne Ersatzangebot	ohne Entfall von Parkplätzen
Umweltverträglichkeit		
Baumerhalt	ohne Unterschied	ohne Unterschied
Denkmalrecht	ohne Eingriffe	ohne Eingriffe
Ausbauumfang	Ohne Ausbauumfang in der Knebelstraße.	Ausbauumfang in der Knebelstraße bis zur Querung am Paradies.
Eingriffe in VU-Trassen	Umverlegung Telekom Rohr und Formsteinanlage ohne Belegungsangaben am PP-Rand	TWL HW-400GGG im SR-800St teilweise nahe bzw.unter neuer Fb-Bordlinie in der Knebelstraße.

Die Leistungsfähigkeit der Osttangente insbesondere in den Knotenlösungen soll höchste Priorität haben. Nur dann wird das Ausbauziel erreicht. Die Kategorie MIV - Leistungsfähigkeit erhält deshalb die höchste Wichtung. Verbesserungen für Radverkehr und Fußgänger in der Alternativvariante treten in den Hintergrund bzw. werden weniger stark gewichtet.

grün	positive Einschätzung
gelb	weniger gute Einschätzung, mit negativen Aspekten
rot	negative, ungünstige Einschätzung