

Anlagen

Anlage 1 – tabellarischer Variantenvergleich

Kriterium	Haltestellenanordnung in Bestandslage gegenüberliegend südlich der Heidestraße		Haltestellenanordnung in neuer Lage versetzt jeweils vor der Zeithainer Straße		Haltestellenanordnung teils in neuer Lage stadtwärts in Bestandslage landwärts vor der Zeithainer Straße		Haltestellenanordnung teils in neuer Lage landwärts in Bestandslage stadtwärts vor der Heidestraße	
	Variante 1	Variante 4	Variante 2	Variante 3	Variante 5	Variante 6	Variante 7	
	stw. angehobene IV-Fahrbahn ldw. angehobene Radfahrbahn	beidseitig angehobene IV-Fahrbahn	beidseitig angehobene Radfahrbahn	stw. angehobene IV-Fahrbahn ldw. angehobene Radfahrbahn	stw. angehobene IV-Fahrbahn ldw. angehobene Radfahrbahn	beidseitig angehobene Radfahrbahn	stw. angehobene IV-Fahrbahn ldw. angehobene Radfahrbahn	
ÖPNV-Erschließung								
- in der Fläche (Haltestellenabstände)	unverändert		verbessert		etwas verbessert		verschlechtert	
- zentraler Aufkommensschwerpunkte	unverändert		verschlechtert		etwas verschlechtert		verschlechtert	
Haltestellenqualität								
- Barrierefreiheit	vollständig gegeben (unter Verlegung Zufahrt)	vollständig gegeben	unzureichend gegeben (trotz Entfall Zufahrt)	vollständig gegeben	vollständig gegeben	vollständig gegeben (unter Entfall Zufahrt)	vollständig gegeben	
- Warteflächen- und Gehwegbreiten	ausreichend	ausreichend	ausreichend	unzureichend	ausreichend	ausreichend	unzureichend	
- fußläufige Erreichbarkeit (LSA-Anbindung)	unverändert (F-LSA an der Heidestraße - wie im Bestand)		etwas verschlechtert (F-LSA an der Zeithainer Straße)		verschlechtert (F-LSA südlich der stw. Hst.)	verschlechtert (Knoten-LSA an der Heidestr.)	verschlechtert (ungesicherte Querung Heidestraße, keine Querungsmöglichkeit Großenhainer Straße Nordseite)	
Verkehrfluss	nahezu unverändert (F-LSA zur Hst.-Sicherung)	nahezu unverändert (F-LSA zur Hst.-Sicherung)	günstiger	günstiger	günstiger	ungünstiger (Knoten-LSA zur Sicherung)	ungünstiger (Haltlichtquerschnitt zur Verflechtung Strab/MIV stadtwärts erforderlich)	
Integration separater Radverkehrsanlagen	durchgängig möglich	nicht durchgängig möglich	durchgängig möglich	nicht durchgängig möglich	durchgängig möglich	durchgängig möglich	durchgängig möglich	
Grundstückserschließung	etwas eingeschränkt	etwas eingeschränkt	nicht ausreichend gegeben (Entfall Zufahrt)	etwas eingeschränkt	etwas eingeschränkt	nicht ausreichend gegeben (Entfall Zufahrt)	etwas eingeschränkt	
Eingriffe in den ruhenden Verkehr	nein		ja	ja	ja	ja	nein	
Eingriffe in den Grünbestand (nur auf Haltestellenbereich bezogen)	3 Baumfällungen	3 Baumfällungen	1 Baumfällung	nein	3 Baumfällungen	nein	3 Baumfällungen	
Trassierung	ungünstiger	günstiger	günstiger	günstiger	günstiger	günstiger	ungünstiger	
Städtebauliche Integration	mittelmäßig	ungünstiger	günstiger	mittelmäßig	mittelmäßig	günstiger	ungünstiger	
FAZIT	Vorzugsvariante	Variantausschluss wegen Sicherheitsdefiziten beim Radverkehr	Variantausschluss wegen Entfall Grundstückszufahrt	Variantausschluss wegen Sicherheitsdefiziten beim Radverkehr	Variante aus verkehrlichen Gründen (Erschließung/Erreichbarkeit) nicht empfohlen	Variantausschluss wegen Entfall Grundstückszufahrt	Variante aus verkehrlichen Gründen (Erschließung/Erreichbarkeit) nicht empfohlen	

Anlage 2 – Nachweis der Entwurfsgeschwindigkeit und Ermittlung der zulässigen Geschwindigkeit stadtwärtige und landwärtige Gleisachse