

Ausführungen aus fachlicher Sicht des Tiefbaubereiches unter Einbeziehung verkehrsbedingter Einschätzungen des Amtsleiters:

Einsatzkriterien für Minikreisverkehre

- Der Haupteinsatzbereich liegt bei Knotenpunktbelastungen von 5.000 bis 12.000 Kfz/24h. Die obere Grenze (Kapazität) beträgt ca. 16.000 Kfz/24h bzw. 1.600 Kfz/h (Anhang 2).
- Außerorts und bei Knotenpunkten mit 5 Armen oder starkem Schwerverkehr kommen Minikreisverkehre grundsätzlich nicht in Betracht.
- Auf allen verknüpften Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Bei Außendurchmessern $D < 18$ m wird eine Begrenzung auf 30 km/h empfohlen.



INFO / Beispiel

Aus der Ortschaftsratsitzung Barleben am 10.09.2020 gingen zwei Anträge hervor:

- Zum einen ist die Auskömmlichkeit der Fläche um Geltungsbereich am Breiteweg hinsichtlich der Einordnung eines Kreisverkehrs (Minikreis) zu prüfen.

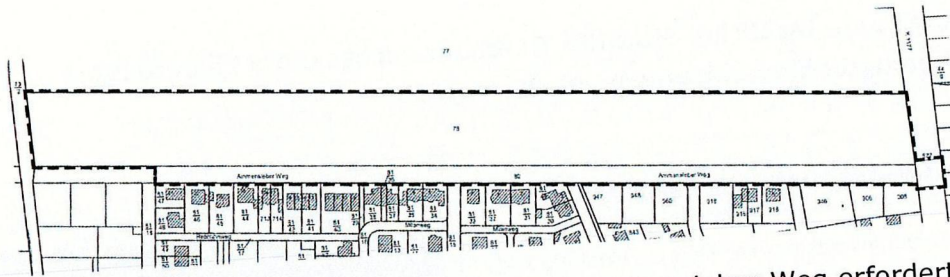
Die Entwicklung im Norden der Ortschaft Barleben mit den Gewerbe- und vor allem erheblichen Ansatz weiterer Wohnbauflächen lässt das Gedankenspiel zur Errichtung eines Kreisverkehrs nördlich der Bahn durchaus zu.

Jedoch sollte hierbei nicht nur die derzeitige Weiterentwicklung (B-Plan Nr. 37- Aufstellungsbeschluss) von Wohngebieten im Norden von Barleben betrachtet, sondern die Gesamtentwicklung nicht aus dem Auge verloren werden. Hier verweise ich auf das aktuell erschlossene Wohngebiet *Am lütgen Feld* und dem derzeitig laufenden Verfahren zum Flächennutzungsplan der Gemeinde Barleben und den sich daraus ergebenden weiteren Wohnbauflächen im Norden von Barleben hin.

Die Anordnung eines Kreisverkehrs, egal in welcher Ausführung (Minikreis oder auch größer), in Höhe Ammensleber Weg ist nicht zweckdienlich. Zum einen sind die Platzverhältnisse ohne Grunderwerb einfach nicht gegeben, zum anderen sollte, wie vorweg erläutert, die Wohngebietsentwicklung perspektivisch unbedingt berücksichtigt werden.

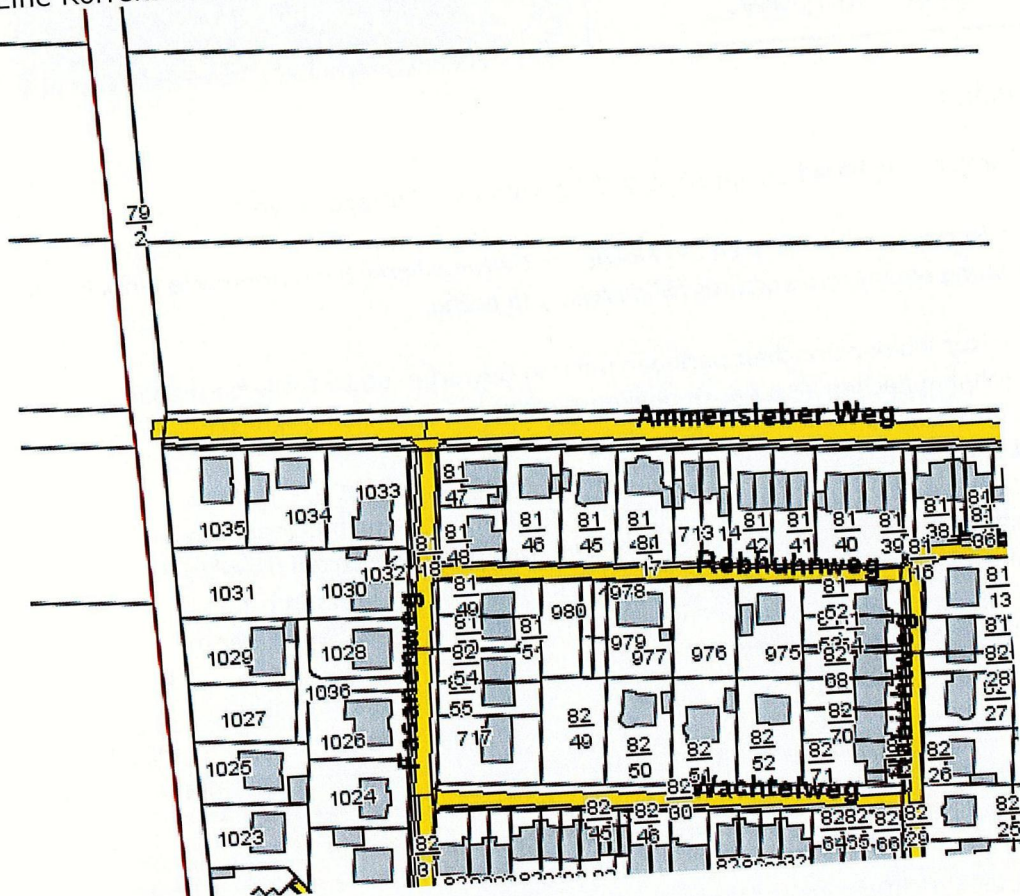
Denkbar wäre somit die Errichtung eines Kreisverkehrs oder aber auch einer Verkehrsberuhigung (baulich z.B. Verschwenkung der Fahrbahn, Einordnen einer Mittelinsel) am nördlichen Ende der Beamtensiedlung. Im Zusammenhang mit vorbeschriebener Betrachtung wird zudem auf die damit verbundene Entwicklung des Fußgängeraufkommens in Bezug auf die Ortsmitte hingewiesen. Die derzeitigen Verhältnisse zuzüglich der perspektivischen Entwicklung im westlichen Seitenbereich des Breitewegs sind für Fußgänger und Benutzer der Bushaltestelle völlig unzureichend.

- Im Weiteren forderte der OR den Ausbau des Ammensleber Weges bis zur Schinderwuhne.



Die derzeitige Wohngebietsentwicklung nördlich des Ammensleber Weg erfordert die Ergänzung verschiedener Teileinrichtungen im Ammensleber Weg, da diese ausschließlich das südlich angrenzende Wohngebiet erschließen.

Aus den durch den Tiefbaubereich erarbeiteten Ausführungsbestimmungen erfolgte die Betrachtung des Ammensleber Weges zwischen Breiteweg und Schinderwuhne. Ein direkter Verweis zu den Ausführungsbestimmungen, konkret zwischen Fasanenweg und Schinderwuhne, gibt es nicht.
Eine Korrektur zum Geltungsbereich im B-Plan sollte vorgenommen werden.



Aus Sicht der Verkehrsbetrachtung besteht für den Ammensleber Weg kein Potential zur Aufnahme von zusätzlichem Verkehr aus den nördlichen Erweiterungsflächen. Die Verkehrseinrichtung steht ausschließlich für die südlich angrenzenden Gebiete, einschließlich der Erweiterungsflächen bis zur Bahn, sowie der Fläche des Bebauungsplanes Nr. 37 zur Verfügung. Folglich hat die Entwicklung / Erschließung weiterer Flächen dann über den Breiteweg zu erfolgen. Auszuschließen ist damit ebenfalls die Verbindung der gesamten Wohnbauflächen nördlich des Ammensleber Weges, eine „Notumfahrung“ ist denkbar.