

Stadt Lutherstadt Eisleben
FB 3 / Kommunalentwicklung Bau
SG Tiefbau
Herr Eigendorf
Markt 1

Beratende Ingenieure VBI

eMail: info@its-eisleben.de
Web: www.its-eisleben.de

06295 Lutherstadt Eisleben

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter	Datum
		Anschreiben_Umgestaltung_KP_260122.docx	Hr. Kersten	22.01.2026

Projekt: Lutherstadt Eisleben, Umbau Knotenpunkt Hallesche Straße / Bahnhofstraße / Landwehr

Hier: Informationen zur baulichen Umgestaltung

Sehr geehrter Herr Eigendorf,

im Folgenden übermitteln wir Ihnen eine fachliche Kurzbeschreibung der geplanten Umbaumaßnahmen:

Gegenstand der Planung ist der Umbau des bestehenden 4-armigen Knotenpunktes Hallesche Straße / Bahnhofstraße / Landwehr zu einem Kreisverkehr. Die Maßnahme erfolgt unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien und Regelwerke des Straßenbaus, insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012), der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie der Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).

Im Zuge der ersten Überlegungen erfolgte eine grundsätzliche Abstimmung (28.08.2025 und 17.11.2025) mit den zuständigen Behörden (in diesem Fall steht die Verkehrsbehörde des Landkreises dem Ordnungsamt der Stadt beratend zur Seite) sowie dem Buslinienbetreiber „VGS Südharzlinie“.

Die Planung berücksichtigt ausdrücklich den vorhandenen Bestand unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten. Seitens der Stadt wurde als planerische Zielsetzung vorgegeben, dass die Eingriffe in den Bestand auf das notwendige Maß zu beschränken sind, wobei die angestrebte Lösung als temporäre Übergangs- bzw. Zwischenlösung bis zum grundhaften Ausbau der angrenzenden bzw. noch nicht sanierten Bereiche angedacht ist.

Insbesondere sollen Anpassungen im Bereich der Bordlinien nur dort erfolgen, wo sie aus verkehrstechnischen oder sicherheitsrelevanten Gründen zwingend erforderlich und notwendig sind. Diese Vorgehensweise entspricht den Grundsätzen der RAST, wonach bei Umbaumaßnahmen im Bestand bestandsorientierte Lösungen unter Wahrung der Verkehrssicherheit zulässig und anzustreben sind.

Aufgrund der örtlichen Randbedingungen kann der Kreisverkehr nur mit einem maximalen Außendurchmesser von 24,00 m realisiert werden. Damit ist die Anlage als innerörtlicher Klein- bis Mini-Kreisverkehr gemäß RASSt 06 einzuordnen. Die gewählte Geometrie stellt unter den gegebenen Platzverhältnissen eine regelkonforme Lösung dar.

Die Kreisfahrbahn wird mit einer Breite von 9,00 m ausgebildet. Innerhalb der Kreisfahrbahn ist ein Innenring mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen, der als überfahrbarer Bereich ausgeführt und durch Markierung abgegrenzt wird. Die zentrale Kreisinsel weist einen Durchmesser von 6,00 m und soll mittels Klebeborden überhöht ausgebildet werden.

Die Ausbildung des überfahrbaren Innenrings entspricht den Empfehlungen der RASSt und der RAL, wonach bei beengten Verhältnissen entsprechende Flächen vorzusehen sind, um die Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge sicherzustellen und zugleich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen. Auf eine Fräsung wurde verzichtet, um die hierbei auftretenden Geräuschentwicklungen für den Innenstadtbereich mit dicht angrenzender Wohnbebauung vernachlässigen zu können.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist im Bereich des Baufeldes eine Deckensanierung der Fahrbahn vorgesehen, da die Oberfläche derzeitig stark geschädigt ist und ein starkes Gefälle entlang der Linienführung Hallesche Straße sowie der einmündenden Bahnhofstraße vorliegt.

Durch die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche wird die Griffigkeit der Fahrbahn verbessert und damit insbesondere die Brems- und Anfahrvorgänge im Bereich des Kreisverkehrs sowie der Ein- und Ausfahrten positiv beeinflusst. Diese Maßnahme entspricht den Anforderungen der RASSt und RAL hinsichtlich einer sicheren und verkehrsgerechten Fahrbahnbeschaffenheit, insbesondere an Knotenpunkten mit erhöhter Beanspruchung.

Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs wurde anhand maßgebender Schleppkurven nachgewiesen. Als Bemessungsfahrzeuge wurden ein Linienbus mit einer Länge von 15,00 m, ein Sattelzug sowie ein Lastzug mit Anhänger zugrunde gelegt.

Die Schleppkurvennachweise berücksichtigen die nach RASSt und RAL erforderlichen Sicherheitsabstände. Die Untersuchungen zeigen, dass die Abbiege- und Fahrvorgänge sowohl innerhalb der vorgesehenen Verkehrsflächen als auch – im Rahmen der Richtlinien zulässig – unter teilweiser Mitnutzung der Gegenfahrbahn ausgeführt werden können. Auch bei dieser Fahrweise werden die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke eingehalten, sodass eine sichere und regelkonforme Befahrbarkeit für den Regel- und Schwerverkehr gewährleistet ist.

In Bereichen, in denen aufgrund vorhandener Leitungsbestände oder bestehender Bauwerke im Untergrund keine ausreichende bauliche Bordführung hergestellt werden kann, erfolgt die Führung des Verkehrs durch die Anordnung von markierten Sperrflächen. Diese Sperrflächen übernehmen eine optische Leitfunktion und unterstützen die gewünschte Fahrweise der Verkehrsteilnehmer. Durch das Aufsetzen der Markierungen wird ein Überfahren dieser Bereiche als störend wahrgenommen, sodass eine lenkende und disziplinierende Wirkung auf die Fahrzeugführer erzielt wird. Die Maßnahme stellt eine bestandsverträgliche Alternative zur baulichen Ausbildung dar und entspricht den Vorgaben der RMS.

Die Markierung des Kreisverkehrs erfolgt gemäß den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) und umfasst insbesondere:

- Leitlinien zur Führung des Verkehrs in den Zufahrts- und Ausfahrtsbereichen,
- Sperrflächen zur optischen Führung des Verkehrs und zur Abgrenzung nicht zu befahrender Bereiche,
- Randmarkierungen zur Verdeutlichung der Fahrbahnränder, soweit örtlich erforderlich.

Mit Zustimmung der zuständigen Behörde wird ein gesonderter Verkehrszeichenplan erstellt. Dieser erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der einschlägigen Vorgaben der StVO, der VwV-StVO und der RMS und dient der abschließenden Festlegung der Verkehrszeichen und Markierungen.

Die Gestaltung der Ein- und Ausfahrten sowie die Ausbildung der Kreisfahrbahn unterstützen insgesamt die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung im Sinne der RAST und der RAL und tragen damit zu einer nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

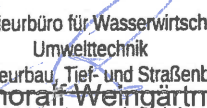
Im Bereich der einmündenden Straßen wurden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur angemessenen Berücksichtigung der Belange des nichtmotorisierten Verkehrs zusätzliche Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Es wurde eine zusätzliche Querungsstelle sowie zwei Querungen für den Fußgängerverkehr angeordnet. Lage und Ausgestaltung der Querungsstellen orientieren sich an den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), insbesondere im Hinblick auf Querungslängen, Sichtbeziehungen und barrierearme Ausführung.


Insgesamt stellt der geplante Umbau eine verkehrssichere, leistungsfähige und bestandsorientierte Lösung dar, die den einschlägigen Regelwerken (RASt, RAL, EFA, RMS) entspricht. Mit vorliegendem Vorschlag können die Zielsetzungen (Übergangs- / Zwischenlösung) der Stadt hinsichtlich eines möglichst geringen Eingriffs in den Bestand erfüllt werden.

Grundsätzlich ist die geplante Maßnahme durch die zuständige Verkehrsbehörde des Landkreises zu prüfen sowie durch das Ordnungsamt der Lutherstadt Eisleben genehmigen zu lassen. Der VGS sind die finalen Planungsunterlagen ebenfalls zur Genehmigung vorzulegen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



 G
m
b
H
Ingenieurbüro für Wasserwirtschaft
Umweltechnik
Ingenieurbau, Tief- und Straßenbau
Dipl.-Ing. (FH) Thoralf Weingärtner
Lindenallee 1 • 06295 Lutherstadt Eisleben
Geschäftsführer
Telefon: 03475 / 7506-0 Telefax: 03475 / 7506-66