

Alexandra Klein  
Vermietung und Verpachtung

Verkehrsgutachten

zur Umnutzung des ehemaligen  
Praktiker-Marktes in der  
Langensalzaer Straße in Gotha

Abschlussbericht

**SVU**Dresden

**Titel:** Verkehrsgutachten zur Umnutzung des ehemaligen  
Praktiker-Marktes in der Langensalzaer Straße in Gotha

**Auftraggeber:** Alexandra Klein  
Vermietung und Verpachtung  
Goldbacher Landstr. 9  
99869 Nesselal

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden  
Fon: 0351-422 11 96,  
Fax: 0351-422 11 98  
Mail: [info@svu-dresden.de](mailto:info@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

**Stand:** 26. April 2024

## Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>4</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>1 Veranlassung und Zielstellung</b>	<b>6</b>
<b>2 Bestandsanalyse</b>	<b>7</b>
2.1 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur	7
2.2 Verkehrsaufkommen im Bestand	8
<b>3 Zukünftig geplante Nutzung</b>	<b>9</b>
<b>4 Einschätzung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen</b>	<b>10</b>
<b>5 Verkehrstechnische Bewertung</b>	<b>11</b>
5.1 Methodik	11
5.2 Verwendete Eingangsdaten	12
5.3 Verkehrsablauf KP Langensalzaer Straße / Müllersweg	13
<b>6 Weitere allgemeine Hinweise</b>	<b>15</b>
<b>7 Zusammenfassung / Fazit</b>	<b>16</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>17</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1: ÜBERSICHTSLAGEPLAN EHEMALIGER PRAKTIKER-MARKT.....	6
ABB. 2: UMFELDPLAN EHEMALIGER PRAKTIKER-MARKT.....	7
ABB. 3: BESTANDSSITUATION KP LANGENSALZAER STRAÙE / MÜLLERSWEG.....	8
ABB. 4: VERKEHRSENTWICKLUNG AN DER DAUERZÄHLSTELLE B 247 „WARZA“ .....	9
ABB. 5: QUALITÄTSSSTUFEN DES VERKEHRSABLAUFES .....	11
ABB. 6: ÜBERSICHT VERKEHRSTRÖME AM KP LANGENSALZAER STRAÙE / MÜLLERSWEG...	12
ABB. 7: BESTANDSSITUATION / SICHTBEDINGUNGEN ZUFAHRT AUS RICHTUNG SÜDEN.....	15

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1	ZUSAMMENFASSUNG DER ZUSÄTZLICH ENTSTEHENDEN KFZ-VERKEHRSAUFKOMMEN.....	10
TAB. 2	LEISTUNGSFÄHIGKEITSPOTENZIAL KP LANGENSALZAER STRAÙE / MÜLLERSWEG .....	13
TAB. 3	KP LANGENSALZAER STRAÙE / MÜLLERSWEG - LEISTUNGSFÄHIGKEITSGRENZE QSV D - E .....	14

## Abkürzungsverzeichnis

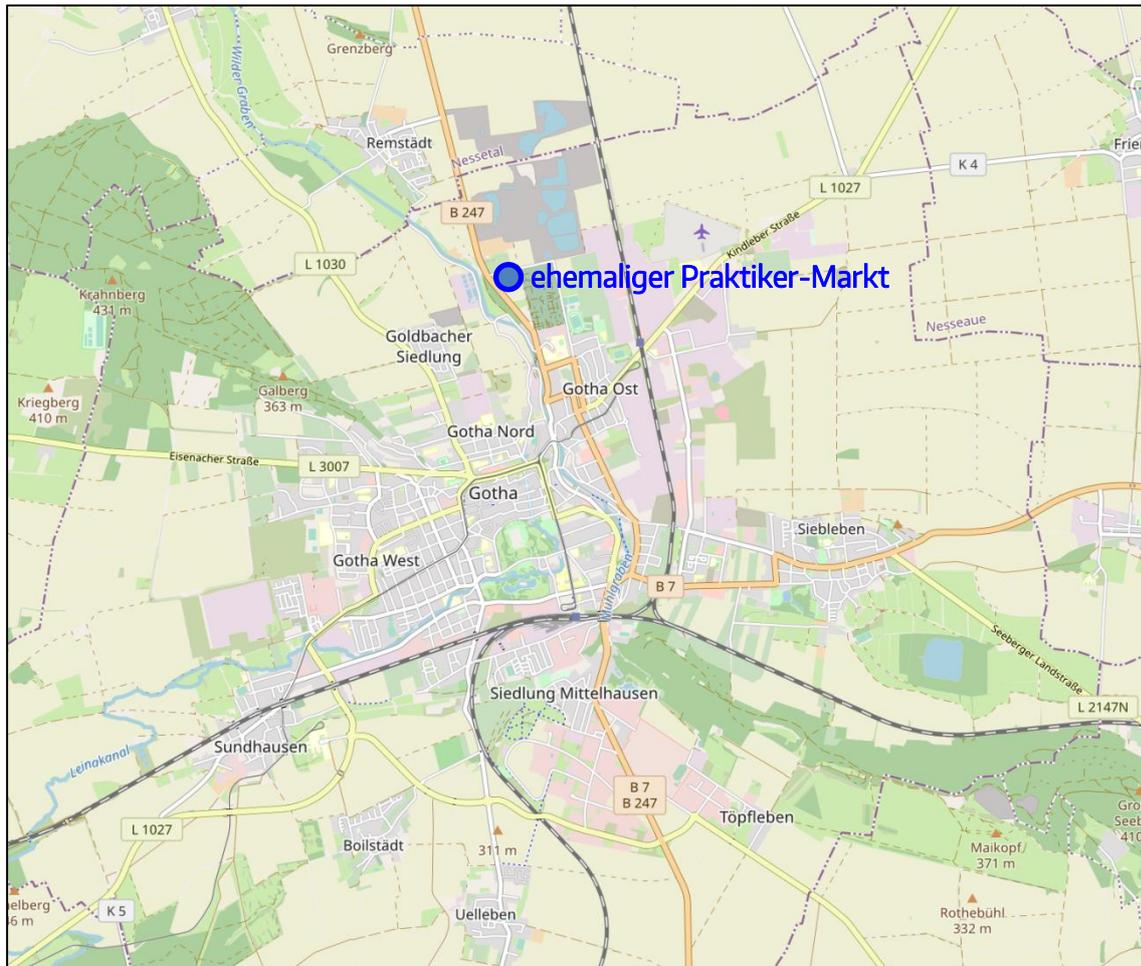
Abb.	Abbildung
BAB	Bundesautobahn
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
Lfw	Lieferwagen
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Pkw-E	Pkw-Einheiten
Tab.	Tabelle

### Abkürzungen Tabellen Leistungsfähigkeitsberechnungen:

$q_{\text{Vorh}}$	vorhandene Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde
$q_{\text{Haupt}}$	maßgebende Hauptstrombelastung
$q_{\text{Max}}$	Grundkapazität des Verkehrsstromes
$N_{95}$	95%-Staulänge
$N_{99}$	99%-Staulänge
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes
$t_f$	mittlere Folgezeitlücke
$t_g$	mittlere Grenzzeitlücke
W	Wartezeit

# 1 Veranlassung und Zielstellung

Für den ehemaligen Praktiker-Markt an der Langensalzaer Straße in Gotha (siehe Abb. 1) ist die Einrichtung einer Lagerhalle geplant. Im Rahmen des Bebauungsplanes soll für die Umnutzung ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Darin sind die verkehrlichen Auswirkungen der Umnutzung zu untersuchen und die Grundstückerschließung verkehrsplanerisch zu bewerten.



**Abb. 1:** Übersichtslageplan ehemaliger Praktiker-Markt

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.  
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Als Grundlage für die verkehrsplanerischen Untersuchungen sind die durch die Umnutzung neu entstehenden Verkehrsaufkommen sowie deren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Langensalzaer Straße / Müllersweg einzuschätzen.

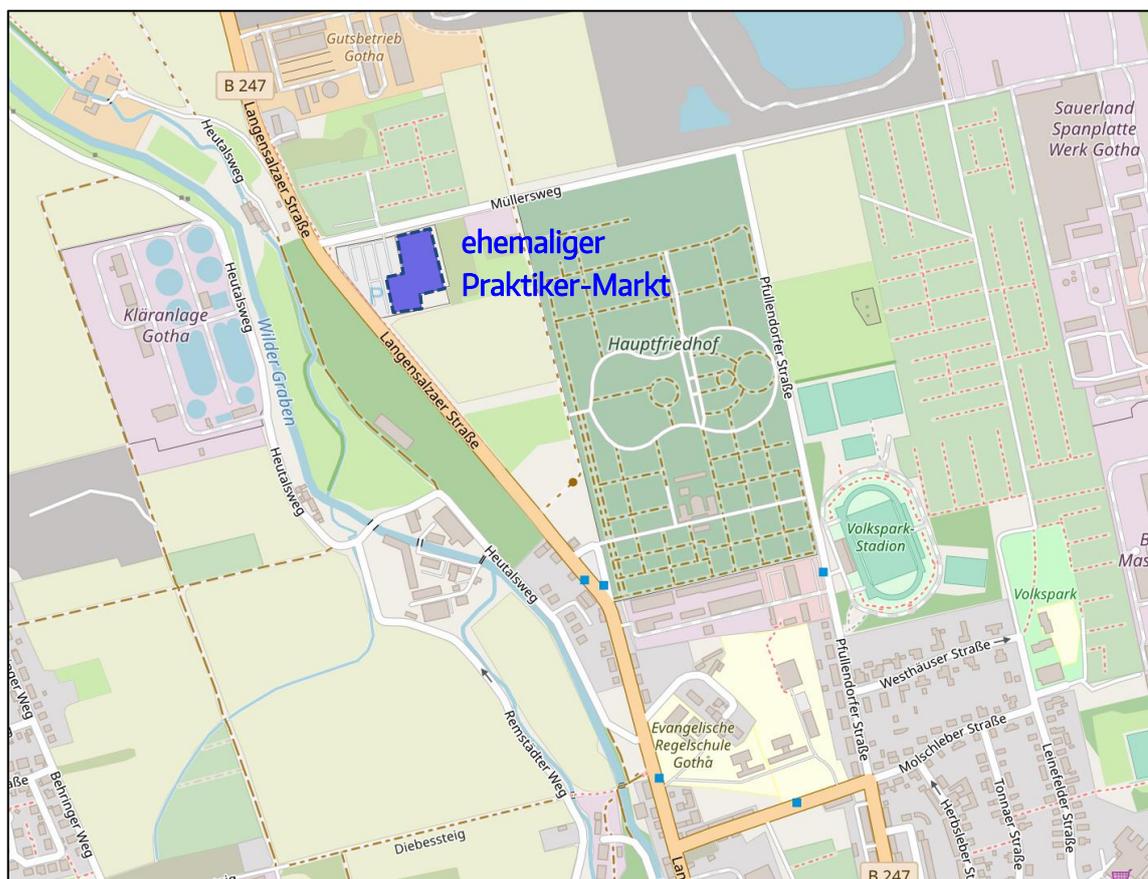
Anschließend ist eine verkehrsplanerische Bewertung bzw. Gesamteinschätzung der Rahmenbedingungen für die Erschließung vorzunehmen.

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Der ehemalige Praktiker-Markt befindet sich unmittelbar östlich der Langensalzaer Straße (B 247) am Abzweig Müllersweg (siehe Abb. 2). Die Erschließung des Grundstückes erfolgt ausgehend von der Nebenstraße. Der Müllersweg fungiert gleichzeitig als rückwärtige Zufahrt zum Hauptfriedhof sowie zur Anbindung eines Spanplattenwerkes. Für den Lkw-Verkehr besteht mit Ausnahme der Anlieger ein Zufahrtsverbot. Am östlichen Ende des Müllersweges besteht über die Pfullendorfer Straße eine zweite Anbindung an die B 247.

Die Bundesstraße fungiert als Hauptverbindung zwischen Gotha und Bad Langensalza. Gleichzeitig ist die B 247 jedoch auch für den innerstädtischen Binnen- sowie für den Stadt-Umland-Verkehr von zentraler Bedeutung. Im Süden bestehen vielfältige Verknüpfungen u. a. zur BAB 4 sowie zur B 7.



**Abb. 2:** Umfeldplan ehemaliger Praktiker-Markt

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)  
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.  
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Das direkte Umfeld des ehemaligen Praktiker-Marktes ist durch gewerbliche Nutzungen, den Hauptfriedhof sowie Freiflächen geprägt.



**Abb. 3:** Bestandssituation KP Langensalzaer Straße / Müllersweg

Die Langensalzaer Straße befindet sich im betreffenden Teilabschnitt innerhalb der geschlossenen Ortslage. Allerdings beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit aktuell 70 km/h. Die Einmündung des Müllersweges liegt im Innenbogen einer leichten Krümme (siehe Abb. 3). Dabei handelt es sich um einen Vorfahrtknotenpunkt. Aus Richtung Norden kommend ist die Zufahrt im Sinne einer überbreiten Mischspur aufgeweitet. Für linksabbiegende Pkw stehen entsprechend gesonderte Aufstellmöglichkeiten zur Verfügung.

## 2.2 Verkehrsaufkommen im Bestand

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Gotha 2014 wurde in der Langensalzaer Straße unmittelbar nördlich des Müllersweges im Bereich des Ortsteinganges der Stadt Gotha eine Seitenradarerhebung durchgeführt. Hierbei erfolgte eine Erfassung repräsentativer Verkehrsaufkommen über den Zeitraum einer kompletten Woche. Im Ergebnis der Zählungen wurde ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen von 8.859 Kfz/24h bei einem Schwerververkehrsanteil von 11,8 % festgestellt.

Inwiefern die Verkehrsdaten aus dem Jahr auch aktuell noch repräsentativ sind, kann auf Grundlage einer Dauerzählstelle im Verlauf der B 247 im Bereich der Ortslage Warza eingeschätzt werden. An dieser werden die Verkehrsaufkommen durchgängig über das gesamte Jahr automatisch erfasst. Die durchschnittlichen Verkehrsaufkommen der vergangenen Jahre sind in Abb. 4 dargestellt.

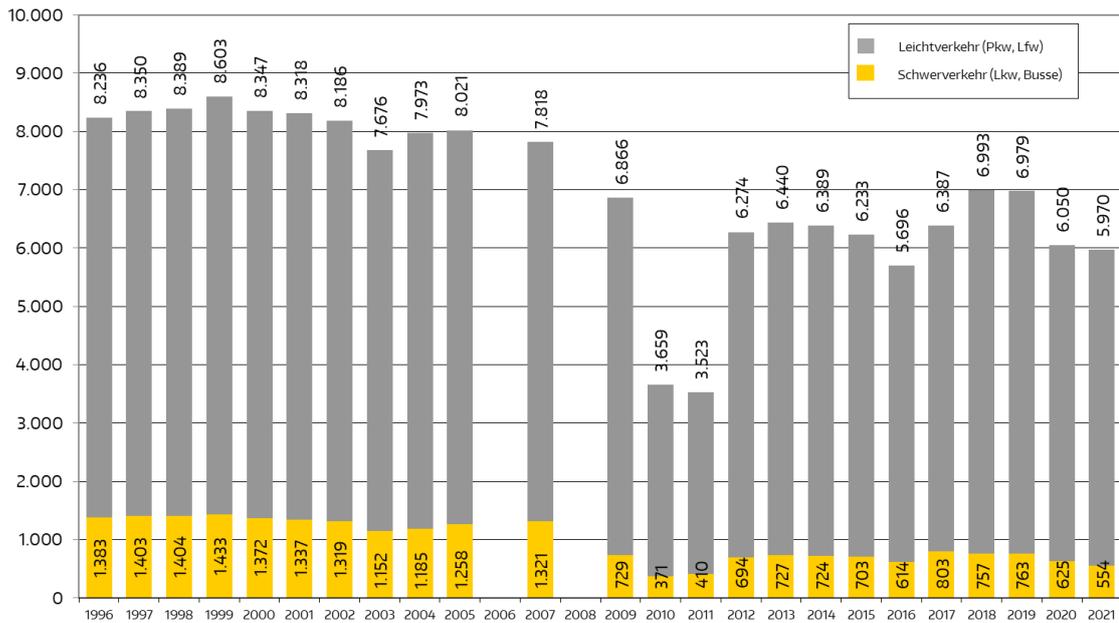


Abb. 4 Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B 247 „Warza“

Datenquelle: (BASt, 2022)

Im Ergebnis wird deutlich, dass die Verkehrsaufkommen im Verlauf der B 247 im Bereich Warza seit 2012 im Wesentlichen zwischen 6.000 und 7.000 Kfz/24h liegen. Ein erkennbarer und länger andauernder Trend in Bezug auf eine generelle Zu- und Abnahme ist nicht erkennbar. Das Jahr 2014 liegt im mittleren Bereich des Belegungskorridors seit 2012 und zudem über den Werten aus den Jahren 2020 und 2021. Insofern sind für die Langensalzaer Straße keine größeren generellen Veränderungen erkennbar, so das aus verkehrsplanerischer Sicht auf den Verkehrsdaten aus dem Jahr 2014 aufgebaut werden kann.

### 3 Zukünftig geplante Nutzung

Die bestehenden Gebäude des ehemaligen Praktiker-Marktes an der Langensalzaer Straße sollen als Lagerflächen umgenutzt werden. Hier sollen zukünftig Handelswaren und Güter von verschiedenen Großkunden, Händlern, Wiederverkäufern und Produzenten eingelagert und in der Regel direkt vom Lager aus an die Endkunden versendet werden. Kleinteilige endkundenbezogene Verkehre sind nicht vorgesehen.

Nach Angaben des Grundstückseigentümers in Bezug auf die konkrete Nutzung wird das Lager von bis zu drei Mitarbeitern Vor-Ort betreut. Zudem wird von 2 bis 5 Lkw pro Tag ausgegangen. Diese Angaben werden im nachfolgenden Kapitel 4 auf Grundlage verkehrsplanerischer Erfahrungswerte sowie der Fachliteratur validiert.

## 4 Einschätzung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen

Für die Abschätzung der Verkehrsaufkommen kann auf verschiedene verkehrsplanerische Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Diese sind beispielsweise im Programm Ver\_Bau (Bosserhoff D., 2019) und in den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV, 2006b) dokumentiert.

Für Lager und Logistikeinrichtungen wird auf Grundlage der Fläche die Zahl der Beschäftigten und über diese die Zahl der täglich entstehenden Fahrten abgeleitet. Hierbei besteht abhängig von den tatsächlichen Nutzungen eine vergleichsweise große Spannweite.

Für Hallen und Lager werden in der Fachliteratur Werte zwischen 100 und 1.000 m<sup>2</sup> pro Mitarbeitendem angegeben. Bezogen auf den konkreten Standort würde sich damit eine Bandbreite von 5 bis 50 Beschäftigten ergeben. Hinsichtlich des Lkw-Verkehrs ist pro Mitarbeitendem von 2 bis 4 Fahrzeugen auszugehen. Damit ergibt sich für den Lkw-Verkehr eine Spannweite von 10 bis 200 Fahrzeugen pro Tag.

Die von Seiten der Grundstückseigentümer angegebenen Zahlen bewegen sich am unteren Ende der zu erwartenden Verkehrsaufkommen, sind jedoch durchaus in einem Bereich, welcher in Abhängigkeit von den Nutzungen nur geringfügig unter den bundesweiten Erfahrungswerten liegt.

	neu entstehende Fahrten [Kfz/24h]
Lkw-Verkehr	20
Beschäftigtenverkehr	10
<b>Summe der täglichen Ein- und Ausfahrten</b>	<b>30</b>

**Tab. 1** Zusammenfassung der zusätzlich entstehenden Kfz-Verkehrsaufkommen

Angesichts des Nutzungskonzeptes wird entsprechend mit dem unteren Schwellwert der vorliegenden Erfahrungswerte als realistischstes Szenario für die zukünftigen Verkehrsaufkommen ausgegangen. Neben der Zahl der Lkw-Fahrten ist der Beschäftigtenverkehr zur berücksichtigen. Hier wurde im Sinne der Vereinfachung von einem MIV-Anteil von 100 % ausgegangen. Kleinteilige endkundenbezogene Verkehre sind nicht vorgesehen.

Insgesamt ergibt sich damit durch die Umnutzung des ehemaligen Praktiker-Marktes ein Zusatzverkehrsaufkommen von 30 Kfz/24h (siehe Tab. 1). Hierbei handelt es sich um die Summe der Ein- und Ausfahrten.

Darüber hinaus kann festgestellt werden, dass im ungünstigsten Fall - bei einer anderen als der tatsächlich vorgesehen Nutzung - maximal mit einem Verkehrsaufkommen von 500 Kfz/24h zu rechnen wäre. Ein entsprechendes Worst-Case-Szenario ist jedoch nach aktuellem Kenntnisstand unwahrscheinlich.

## 5 Verkehrstechnische Bewertung

### 5.1 Methodik

Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen bilden die Vorgaben des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (FGSV, 2015). Die Bewertung erfolgt anhand folgender Parameter:

- » Mittlere Wartezeit: Diese gibt an, wie lange Fahrzeuge in den Zeiten mit den höchsten Verkehrsaufkommen durchschnittlich warten müssen, bis sie den Knotenpunkt passiert haben.
- » Sättigungsgrad: Dieser verdeutlicht, wie hoch der Anteil der aktuell am Knotenpunkt abgewickelten Verkehrsaufkommen im Vergleich zur maximal abwickelbaren Fahrzeuganzahl ist. Ab einem Sättigungsgrad von 95 % gilt ein Knotenpunkt oder Verkehrsstrom als überlastet.
- » Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV): Hierbei handelt es sich um ein Notensystem (A bis F) zur Bewertung des Verkehrsablaufes in Abhängigkeit von Sättigungsgrad und mittlerer Wartezeit (siehe Abb. 5).

Ausgehend von QSV A mit freiem Verkehrsfluss steigen die Interaktionen und Wartezeiten sukzessive an. Bis QSV D ist der Verkehrszustand dabei stabil. Bei QSV E wird die maximale Kapazität des Knotenpunktes / Verkehrsstromes erreicht. Bei QSV F ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

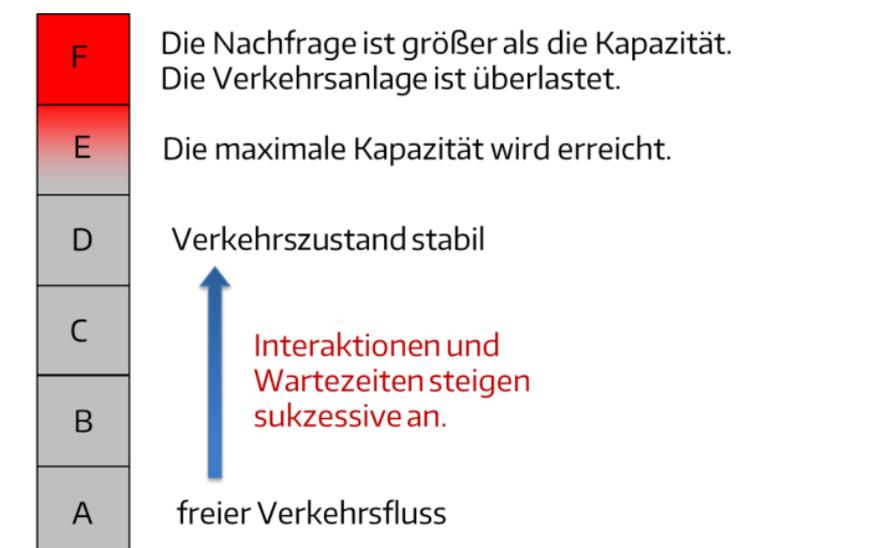


Abb. 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen erfolgten mit dem Programmsystem KNOBEL der BPS GmbH, welches auf Grundlage der aktuell geltenden Richtlinien der FGSV arbeitet.

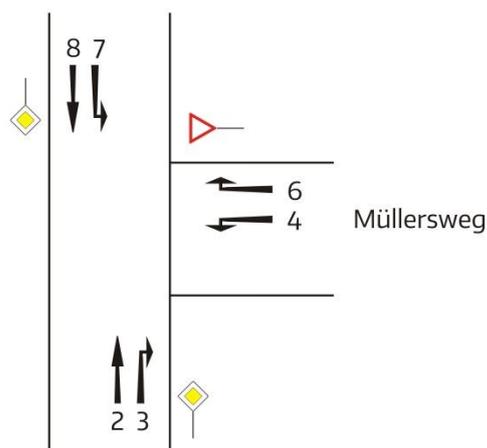
## 5.2 Verwendete Eingangsdaten

Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen bilden die Ergebnisse der Seitenradarerhebungen im Zuge der Langensalzaer Straße aus dem Jahr 2014 (Plausibilisierung siehe Kapitel 2.2). Hierbei wurden die Zählraten der werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde richtungsbezogen unter Berücksichtigung der Schwerverkehrsaufkommen in Pkw-E umgerechnet. Für die bemessungsrelevante Spitzenstunde ist im Verlauf der Langensalzaer Straße ein Verkehrsaufkommen von ca. 911 Pkw-E/h zu berücksichtigen.

Für die Ein- und Ausbiegerströme am Knotenpunkt mit dem Müllersweg liegen keine Informationen zum aktuellen Verkehrsaufkommen vor. Um dennoch die Verkehrsabläufe einschätzen zu können, wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse die Verkehrsaufkommen der Nebenrichtung schrittweise bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöht. Hierbei wurde von einer Gleichverteilung zwischen den einzelnen Fahrtrichtungen ausgegangen.

Die potenziell leistungsfähig abwickelbaren Verkehrsaufkommen können anschließend mit den ermittelten Zusatzverkehrsaufkommen (siehe Kapitel 4) ins Verhältnis gesetzt werden. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich bei den dort angegebenen Werten um Ganztageswerte handelt. Bei den im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen vorgenommenen Spitzenstundenbetrachtungen sind entsprechend lediglich Teilmengen zu berücksichtigen.

Langensalzaer Straße B 247  
von / nach Bad Langensalza



Langensalzaer Straße B 247  
von / nach Gotha

**Abb. 6:** Übersicht Verkehrsströme am KP Langensalzaer Straße / Müllersweg

Die im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knotenpunkt Langensalzaer Straße / Müllersweg verwendeten Knotenstromnummern sind in Abb. 6 dargestellt.

### 5.3 Verkehrsablauf KP Langensalzaer Straße / Müllersweg

Auf Grundlage der Steigerungs-/ Sensitivitätsbetrachtungen für die Nebenrichtung (siehe Tab. 2) wird deutlich, dass der Knotenpunkt bis zu einem Verkehrsaufkommen in der Nebenrichtung (Müllersweg) von ca. 472 Kfz/h leistungsfähig ist. Etwa bei dieser Belegung wird die Wartezeitgrenze von 45 s am Übergang zwischen den Qualitätsstufen D und E erreicht. Die Detailergebnisse für dieses Belegungsszenario sind in Tab. 3 dargestellt.

Gesamtverkehrsaufkommen Nebenrichtung	Linksabbieger B 247 aus Richtung Norden			Nebenstraßenzufahrt Müllersweg		
	W [s]	QSV	N 99	W [s]	QSV	N 99
50 Kfz/h	5,0	A	1	9,1	A	1
100 Kfz/h	5,2	A	1	10,0	A	1
150 Kfz/h	5,4	A	1	11,3	B	2
200 Kfz/h	5,6	A	1	12,7	B	2
250 Kfz/h	5,8	A	1	14,8	B	3
300 Kfz/h	6,0	A	1	17,4	B	4
350 Kfz/h	6,2	A	1	21,4	C	5
400 Kfz/h	6,5	A	1	27,3	C	7
450 Kfz/h	6,7	A	1	38,2	D	10
472 Kfz/h	6,8	A	2	44,8	D	12
500 Kfz/h	7,0	A	2	58,7	E	14

**Tab. 2** Leistungsfähigkeitspotenzial KP Langensalzaer Straße / Müllersweg

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		489				1800					A
3		118				1600					A
4		118	6,5	3,2	1088	209		39,0	4	6	D
6		118	5,9	3,0	548	614		7,3	1	2	A
Misch-N		236				312	4 + 6	44,8	8	12	D
8		422				1800					A
7		118	5,5	2,8	607	644		6,8	1	2	A
Misch-H		422				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**

**Tab. 3** KP Langensalzaer Straße / Müllersweg - Leistungsfähigkeitsgrenze QSV D - E

Bezogen auf den Gesamttag entspricht diese einem potenziell abwickelbaren Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 5.300 Kfz/24h. Demgegenüber stehen die Bestandsverkehrsaufkommen, welche im Wesentlichen durch das Spanplattenwerk sowie den Hauptfriedhof geprägt werden. Angesichts der städtebaulich-räumlichen sowie der netzstrukturellen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung von Informationen aus dem Bebauungsplanverfahren zum Spanplattenwerk ist für den Müllersweg im Bestand von deutlich geringeren Verkehrsaufkommen auszugehen<sup>1</sup>.

Sowohl im Bestand als auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsaufkommen des Müllersweges werden die potenziell abwickelbaren Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 5.300 Kfz/24h deutlich unterschritten. Die prognostizierten Zusatzverkehrsaufkommen von 30 Kfz/24h können entsprechend problemlos abgewickelt werden. Selbst für das beschriebene Worst-Case-Szenario ist am betrachte-

<sup>1</sup> Zum Vergleich: In der Stadt Gotha weist beispielsweise die Südstraße ein entsprechendes Verkehrsaufkommen (zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/24h) auf. Diese hat im Vergleich zum Müllersweg jedoch eine deutlich höhere Verbindungs- und Erschließungsfunktion.

ten Knotenpunkt ohne Einschränkungen von einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auszugehen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind für die Umnutzung des ehemaligen Praktiker-Marktes als Lager aus verkehrstechnischer Sicht keine zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der Erschließung notwendig. Die Verkehrsaufkommen durch die ursprüngliche Nutzung, auf welche die Erschließungssituation ausgelegt ist, waren deutlich höher als die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen.

## 6 Weitere allgemeine Hinweise

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist für den ausfahrenden Verkehr am Müllersweg eine Anfahrtsichtweite von 110 m zu gewährleisten. Aufgrund der Zufahrt in der Innenkrümme sowie dem existierenden Baumbestand ergeben sich hierbei insbesondere in Bezug auf den aus Richtung Süden kommenden Verkehr (siehe Abb. 7) Einschränkungen. Die Sichtbedingungen auf den bevorrechtigten Verkehr im Zuge der Bundesstraße sind nicht optimal.



**Abb. 7:** Bestandssituation / Sichtbedingungen Zufahrt aus Richtung Süden

Darüber hinaus existiert im Teilabschnitt zwischen Müllersweg und Ortsausgang keine gesonderte Radverkehrsführung. Gemäß den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung bildet diese jedoch eine Voraussetzung zur Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Konkret heißt es hier:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen

- » benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und
- » der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird.

» Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.“

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sowie der Einschränkungen im Hinblick auf die Sichtbedingungen ist aus verkehrsplanerischer Sicht eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h zu empfehlen.

Eine entsprechende Anpassung ist unabhängig von den Entwicklungen im Bereich des ehemaligen Praktiker-Marktes sinnvoll.

## 7 Zusammenfassung / Fazit

Im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens wurde für die geplante Einrichtung einer Lagerhalle im Bereich des ehemaligen Praktiker-Marktes an der Langensalzaer Straße in Gotha die Erschließung verkehrsplanerisch bewertet.

Hierbei wurden die durch die geplante Nutzung zusätzlich entstehenden Verkehrsaufkommen auf Grundlage von verkehrsplanerischen Kenn- und Erfahrungswerten sowie den Informationen des Auftraggebers zu den zusätzlich geplanten Nutzungen abgeschätzt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in Summe der Ein- und Ausfahrten mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von maximal ca. 30 Fahrzeugen zu rechnen ist.

Diese sind zusätzlich am Knotenpunkt Langensalzaer Straße / Müllersweg abzuwickeln. Entsprechend wurden für diesen Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt. Steigerungs-/ Sensitivitätsbetrachtungen haben gezeigt, dass der Knotenpunkt bis zu einem Verkehrsaufkommen der Nebenrichtung von ca. 472 Kfz/h leistungsfähig ist. Die damit möglichen Gesamtverkehrsaufkommen für den Müllersweg (5.300 Kfz/24h) werden sowohl aktuell als auch unter Berücksichtigung der Zusatzverkehrsaufkommen deutlich unterschritten. Selbst für das beschriebene Worst-Case-Szenario ist am betrachteten Knotenpunkt ohne Einschränkungen von einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auszugehen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind für die Umnutzung des ehemaligen Praktiker-Marktes als Lager aus verkehrstechnischer Sicht keine zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der Erschließung notwendig. Die Verkehrsaufkommen durch die ursprüngliche Nutzung, auf welche die Erschließungssituation ausgelegt ist, waren deutlich höher als die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen.

Unabhängig von den geplanten Nutzungsänderung sollte aus verkehrsplanerischer Sicht die aktuell im entsprechenden Teilabschnitt der Langensalzaer Straße zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h abgesenkt werden. Maßgebend sind hierbei die Rahmenbedingungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sowie die Sichtbedingungen am Knotenpunkt Langensalzaer Straße / Müllersweg.

## Literaturverzeichnis

- BAST. (2022). *Automatische Straßenverkehrszählungen*. (B. f. Straßenwesen, Hrsg.)  
<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Verkehrszaehlung.html> (zuletzt abgerufen 31.08.2023):  
Bundesanstalt für Straßenwesen. Abgerufen am 2017 von  
[http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl\\_node.html](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html)
- Bosserhoff D. (2019). *Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Version 01/2019)*. Gustavsburg: Dr. Ditmar Bosserhoff.
- FGSV. (2006b). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2015). *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.