



Radverkehrskonzept

1. Initialmaßnahme Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung



Prüfbericht erweiterter Innenstadtbereich

Arbeitskreises Radverkehrskonzept

abgestimmt mit der Verkehrskommission
zur Vorlage in den kommunalen Gremien

10.08.2015



Inhaltsübersicht

1	Aufgabenstellung	3
1.1	Hintergrund.....	3
1.2	Rechtlicher Rahmen	3
1.3	Prüfkriterien	4
2	Vorgehensweise	7
2.1	Abgrenzung Untersuchungsgebiet.....	7
2.2	Eingrenzung der zu untersuchenden Straßenabschnitte	8
3	Untersuchung der einzelnen Straßenabschnitte	10
3.1	Echte Einbahnstraßen	10
	Arndtstraße: ARD_01 Talstraße - Jahnstraße.....	10
	Bahnhofstraße: BAH_01 Landauer Straße - ZOB.....	12
	Branchweilerhofstraße: BRA_01 Martin-Luther-Straße – Winzinger Straße	14
	Friedrichstraße: Konrad-Adenauer-Straße - Maximilianstraße	16
	Fröbelstraße: Hauptstraße - Talstraße.....	19
	Gabelsbergerstraße: GAS_01 Landauer Straße - Schütt	22
	Gerichtsstraße: GER_01 Rathausstraße - Lindenstraße	24
	Gipserstraße: GIP_01 Talstraße – Jahnstraße	26
	Gipserstraße: GIP_02 Jahnstraße – Amalienstraße	28
	Gutenbergstraße: GUT_01 Landauer Straße - Schütt	30
	Heinestraße: HEI_01 Alter Hohenzollernstraße – Turnplatz/ Karl-Helfferich-Straße.....	31
	Hetzelstraße: HET_01 Fröbelstraße - Stangenbrunnengasse.....	32
	Hindenburgstraße: Winzinger Straße - Exterstraße	35
	Hohenzollernstraße: Konrad-Adenauer-Straße – Landauer Straße	40
	Klausengasse: KLG_01 Kohlplatz - Talstraße	43
	Klausengasse: KLG_02 Ludwigstraße – Rathausstraße	45
	Kleine Böhlstraße: KLB_01 Robert-Stolz-Straße – Mußbacher Landstraße	47
	Luisenstraße: LUI_01 Talstraße - Amalienstraße	51
	Moltkestraße: Landauer Straße – Konrad-Adenauer-Straße	53
	Schütt: Gutenbergstraße - Hauptstraße	56
	Stangenbrunnengasse: STA_02 Hetzelstraße - Schwesternstraße	58
	Volksbadstraße: VOB_01 Talstraße - Jahnstraße	60
	Volksbadstraße: VOB_02 Jahnstraße – Amalienstraße	62
	Wiesenstraße: WIE_01 Konrad-Adenauer-Straße – Hindenburgstraße	64
	Winzinger Straße: Branchweilerhofstraße / Hindenburgstraße - Martin-Luther-Straße.....	66
3.2	Unechte Einbahnstraßen	71
	Neumayerstraße: NEU_01 Konrad-Adenauer-Straße – Hindenburgstraße	71
3.3	Übersicht über die Empfehlungen.....	73

1 Aufgabenstellung

1.1 Hintergrund

Einbahnstraßen dienen innerorts vorrangig der Lenkung und Regelung des Kfz-Verkehrs. Für den Radverkehr unterbrechen sie dagegen vielfach direkte Verbindungen und erschweren die Benutzung z.T. verkehrsarmer Erschließungsstraßen. Gravierend tritt diese Thematik in Neustadt zunächst im erweiterten Innenstadtbereich zu Tage.

Im Agenda-Konzept zum Radverkehr wurde ebenso wie im Rahmen der aktuellen Bürger- und Akteursbeteiligung 2014 mehrfach die Forderung nach einer Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr formuliert. Dies verbunden mit Kommentaren wie *„Einbahnstraßen zwingen Radler immer wieder zu Umwegen“* oder *„besonders das Zentrum ist für Radfahrer immer noch ein Hindernisparcours“*.

In den letzten 15 Jahren wurden in vielen Städten Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet. Generelle Ziele der Öffnung von Einbahnstraßen sind die Reduzierung von Lücken im Radverkehrsnetz, die Vermeidung von Radverkehren auf den Gehwegen mit den dadurch verbundenen Nachteilen für die Fußgänger sowie die Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr. Untersuchungen haben ergeben, dass sich die Verkehrssicherheit durch die Legalisierung des Radfahrens gegen die Einbahnstraßenrichtung verbessern kann, da die Verkehrsteilnehmer i.d.R. stärker aufeinander Rücksicht nehmen und oft eine Verlagerung des Radverkehrs von benachbarten Hauptverkehrsstraßen erfolgt.

Bislang sind in Neustadt nur wenige Einbahnstraßen, z.T. auf kurzen Abschnitten, für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung freigegeben. Eine systematische Überprüfung der Rahmenbedingungen auf Basis aktueller rechtlicher Grundlagen hat noch nicht stattgefunden.

Auf Grund der Bedeutung des Themas für die Attraktivierung des Radverkehrs in Neustadt, wurde eine systematische Prüfung der Voraussetzungen für die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr vom Arbeitskreis Radverkehrskonzept als eine **Initialmaßnahme des Neustadter Radverkehrskonzepts definiert**.

1.2 Rechtlicher Rahmen

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung 1997 können Einbahnstraßen unter bestimmten Rahmenbedingungen für Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben werden. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörden. Mit der neuen Straßenverkehrsordnung wurden die Voraussetzungen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erleichtert. Dies ist u. a. eine Folge der positiven Ergebnisse der Sicherheitsforschung und der Praxiserfahrungen anderer Städte.

Während das Öffnen von Einbahnstraßen früher noch als Ausnahme gesehen wurde, die einer besonderen Begründung bedurfte, ist die Öffnung für den Radverkehr heute als Regel anzusehen. ...wenn keine besondere Gefahrenlage vorliegt.

Die StVO führt in § 45 (9) dazu aus: *„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. (...).“*

Gem. VwV-StVO-Regelung zu Zeichen 220 (Einbahnstraße) kann Radverkehr in Einbahnstraßen in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als **30 km/h** beträgt
- eine **ausreichende Begegnungsbreite** vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen
- die **Verkehrsführung** im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen **übersichtlich** ist
- für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein **Schutzraum** angelegt wird.

Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 (Sinnbild eines Fahrrades und „frei“ anzubringen.)



Zeichen 220
mit Zusatzzeichen 1000-32



Zeichen 267
mit Zusatzzeichen 1022-10

Auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) nehmen darauf Bezug. Radverkehr soll Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Anzustreben ist innerhalb einer Stadt bei vergleichbaren Rahmenbedingungen eine **weitgehend einheitliche Regelung**. Es ist dabei auch zu überprüfen, ob die Einbahnregelung gänzlich aufgehoben werden kann.

1.3 Prüfkriterien

Die Regelungen der VwV-StVO lassen mit ihren Begriffen wie „ausreichende Begegnungsbreite“ einen gewissen Interpretationsspielraum. Um, wie in der ERA 2010 gefordert, eine weitgehend einheitliche Regelung bei vergleichbaren Rahmenbedingungen erreichen zu können, wird nachfolgend dargelegt, wie die Kriterien für die systematische Analyse in Neustadt interpretiert werden.¹

1 Die Interpretation der Kriterien orientiert sich in ihren Grundaussagen an der Veröffentlichung „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“, Alrutz, D./ Angenendt, W./ Draeger, W./ Gründel, D. von 2002. Sie wurden in verschiedenen Radverkehrskonzepten, z.B. in Cottbus, als Grundlage für die Bewertung herangezogen.

Regelung gem. VwV-StVO	Interpretation der Kriterien für die systematische Analyse
Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	30 km/h
<p>Ausreichende Begegnungsbreite (ausgenommen an kurzen Engstellen)</p> <p>bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit LKW mindestens 3,5 m</p>	<p><u>Zu ermitteln sind folgende Aspekte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzbare Fahrgassenbreite: Regelquerschnitt zwischen Borden, Parkstandsmarkierungen oder der Flucht im Fahrbahnquerschnitt parkender Fahrzeuge • Engstellen, die den Regelquerschnitt deutlich unterschreiten (Länge, Häufigkeit, Sichtverhältnisse) • Linienbusverkehr (Vorhandensein) • ggf. Lkw-Anteil und Verkehrsbelastung Spitzenstunde <p><u>Beurteilungsgrundlage ausreichende Begegnungsbreite</u></p> <p>> 3,50 m grundsätzliche Eignung für eine Freigabe</p> <p>3,0-3,5m Bei stärkerem Lkw-Verkehr (> 50 Lkw/h) nur für eine Freigabe geeignet, wenn regelmäßig Ausweichstellen, z.B. durch Parkstandsunterbrechungen an Grundstückszufahrten bestehen, in die Radfahrer im Begegnungsfall ausscheren und in denen sie ggf. warten können.</p> <p>Bei Breiten unterhalb 3,25 m sollten Ausweichmöglichkeiten auch bei Straßen mit starkem Pkw-Verkehr (Anhaltswert: über 300 Kfz/h) gegeben sein, da regelmäßige Begegnungen bei schmalen Fahrgassen für Radfahrer sehr unattraktiv sind</p> <p>< 3,0m Regelmäßige Ausweichstellen sind vorhanden, Kfz-Verkehr ist nur sehr gering (Anhaltswert unter 100 Kfz/h) oder die Einbahnstraße ist kurz und übersichtlich</p> <p>Engstellen, die den Regelquerschnitt deutlich unterschreiten, sind i.d.R. hinnehmbar, wenn ihre Länge überschaubar ist und die Sichtverhältnisse gut sind, so dass sich die Verkehrsteilnehmer problemlos arrangieren können. Dies ist bei Längen bis etwa 50 m der Fall. Sich im Streckenverlauf wiederholende Engstellen (z.B. Einengungen zur Verkehrsberuhigung) sollten allerdings deutlich kürzer sein.</p>
Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen	<p><u>Zu ermitteln sind folgende Aspekte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienführung auf der Straße / Sichtbeziehungen • Gefälle • ruhender Verkehr (einseitig, beidseitig, im Knotenpunktbereich, Häufigkeit von Parkwechsellvorgängen) • Knotenpunktbereich, Sichtverhältnisse (Störfaktoren), Vorfahrtsregelung im Knotenpunktbereich <p><u>Beurteilungsgrundlage Streckenverlauf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die meisten Einbahnstraßen weisen eine gestreckte Linienführung mit ausreichenden Sichtbeziehungen für entgegenkommende Verkehre auf (hier ist i.d.R. von einer Übersichtlichkeit im Streckenverlauf auszugehen).

Regelung gem. VwV-StVO	Interpretation der Kriterien für die systematische Analyse
	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziell problematisch können unübersichtliche Kurven sein, bei denen der gegenläufige Radverkehr in der Innenkurve fährt, da hier die Gefahr des Schneidens durch den Kfz-Verkehr besteht. Maßnahmen, die zur Entschärfung dieser Situation dienen, können sein: unterstützende Radfahrer-Piktogramme, partielle Abtrennung als Radfahrstreifen, bauliche Abtrennung des gegenläufigen Radverkehrs im Kurvenbereich. Eine partiell unübersichtliche Streckencharakteristik ist i.d.R. kein alleiniges Ausschlusskriterium für eine Öffnung der Einbahnstraße • Starkes Gefälle gegen die Einbahnrichtung kann wegen des möglichen höheren Geschwindigkeitsniveaus der Radfahrer bei ohnehin schon ungünstigen Randbedingungen problemverstärkend wirken. <p><u>Ruhender Verkehr</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anordnung des ruhenden Verkehrs ist für die Frage der Öffnung weitgehend unerheblich (Anm.: Was ist mit der Gefahr der sich öffnenden Autotüren, insbes. bei beidseitigem Parken?). • Hoher Parkdruck mit häufigen Parkwechselforgängen, wie in Geschäftsstraßen üblich, ist generell konflikt erhöhend. <p><u>Beurteilungsgrundlage Kreuzungen und Einmündungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu Prüfen ist, ob die Kreuzung aus allen Richtungen gut einsehbar ist (freie Sichtbeziehungen). Potenziell kritisch ist das unerlaubte Parken in Knotenpunktbereichen. Die damit verbundenen Gefahren treffen allerdings alle Verkehrsteilnehmer (unabhängig von ihrer Fahrtrichtung). Insofern sollte hier ggf. neben einer verstärkten Überwachung die Abmarkierung von Sperrflächen in Betracht gezogen werden, sofern nicht vorhanden. • Rechts-vor-Links geregelte Knotenpunkte sind zwar in ihrer Gesamtheit potenzielle Gefahrenpunkte, die Gefährdung ist jedoch im Normalfall für den einzelnen Knotenpunkt nur gering (wichtig ist eine gut sichtbare Beschilderung). In besonderen Situationen (z.B. in Straßen, die eine höhere Netz- oder Sammelfunktion im Vergleich zu den kreuzenden Straßen haben) können zur Erhöhung der Aufmerksamkeit Begleitmaßnahmen vorgesehen werden (Markierung von Wartelinien, Ein- und Ausfahrtschleusen). • Knotenpunkte mit übergeordneten Straßen / mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen oder Ampeln Für Radfahrer, die gegenläufig in eine endende Einbahnstraße fahren, sind meist keine besonderen Maßnahmen erforderlich, hilfreich ist die Anlage einer „Einfahrtschleuse“. Bei Einbahnstraßen, die von der bevorrechtigten Straße abzweigen, ist der gegenläufig ausfahrende Radverkehrs in die Verkehrsregelung einzubeziehen (meist Vorfahrt achten). Die Markierung von Ausfahrtschleusen ist zu empfehlen, u. U. notwendig.

Regelung gem. VwV-StVO	Interpretation der Kriterien für die systematische Analyse
<p>Anlage eines Schutzraumes, dort, wo es orts- und verkehrsbezogen für den Radverkehr erforderlich ist</p>	<p>Schutzräume können sowohl im Streckenverlauf als auch im Bereich von Kreuzungen / Einmündungen notwendig sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Streckenverlauf geht es hier z.B. um die Markierung von Ausweichstellen für Begegnungen, oder um bauliche Absicherungen in Kurvenbereichen. • Bei unübersichtlichen Situationen an Einmündungen gehört hierzu z.B. a) die Markierung einer „Einfahrtschleuse“ oder „Ausfahrtstasche“ oder b) eines baulich getrennten Ausfahrtsbereichs notwendig ist.
<p>Zusätzliche Überlegungen Funktion der Straße für den Radverkehr</p>	<p>Bei vorliegendem Prüfschema geht es zunächst um eine möglichst flächenhafte Öffnung der Einbahnstraßen. Auf Grund der vielfach engen Straßenquerschnitte in Neustadt und der bereichsweise dichten Beparkung können sich u. U. erhebliche Restriktionen für die Öffnung der Einbahnstraßen ergeben.</p> <p>Eine hohe Netzfunktion für den Radverkehr (z.B. als Teil einer durchgängigen Ost-West-Verbindung) rechtfertigt bei erforderlichen Maßnahmen ggf. einen höheren Aufwand (z.B. Signalisierung am Ende einer Einbahnstraße, um eine Hauptverkehrsstraße ins angrenzende Wohnquartier gesichert überqueren zu können oder Eingriffe in andere Nutzungsansprüche, z.B. Parkstandsunterbrechungen, um Ausweichstellen zu schaffen).</p> <p>Umgekehrt kann es im Einzelfall zweckmäßig sein, eine Einbahnstraße, die nur geringe Erschließungsfunktion für den Radverkehr bietet und potenzielle Problempunkte oder eine im Verhältnis zur Kfz-Funktion kritische Fahrgassenbreite besitzt, aus der Öffnung herauszunehmen (insbesondere, wenn es problemlose Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr gibt).</p>

2 Vorgehensweise

2.1 Abgrenzung Untersuchungsgebiet

In einem ersten Arbeitsschritt wurde das Untersuchungsgebiet festgelegt. Da die Thematik der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung zunächst insbesondere für den erweiterten Innenstadtbereich als wichtig angesehen wird, wurde das Untersuchungsgebiet gemäß nachfolgender Karte abgegrenzt.



Untersuchungsgebiet

Eine Ausdehnung der Untersuchung auf alle Straßen im Bereich der Kernstadt sowie der Ortsteile soll zu einem späteren Zeitpunkt der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes folgen.

2.2 Eingrenzung der zu untersuchenden Straßenabschnitte

Der zweite Arbeitsschritt umfasst die Eingrenzung auf die zu überprüfenden Straßenabschnitte. Dazu wurden in einer Ortsbegehung sowie mit ergänzenden Materialien ermittelt:

- Temporegelung 50 km/h bzw. 30 km/h oder Verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerzonen
- Einbahnstraßen mit Einbahnrichtung
- Straßen mit Zweirichtungsverkehr
- Für Radverkehr jetzt schon freigegebene Einbahnstraßen durch das Zusatzzeichen VZ 1000-32
- Unechte Einbahnstraßen sowie ggf. bereits erfolgte Freigabe für Radverkehr durch das Zusatzzeichen VZ 1022-10 (Radfahrer frei)
- Route der Buslinien

Im Ergebnis zeigt sich:

Bereits freigegebene Einbahnstraßen

Folgende Einbahnstraßen bzw. Abschnitte von Einbahnstraßen sind bereits heute für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben:

- Friedrichstraße: Abschnitt Strohmarkt – Wallgasse
- Landschreibereistraße: Abschnitt Schwanengasse – Hauptstraße
- Moltkestraße: Abschnitt Gartenstraße – Landauer Straße
- Stangenbrunnengasse: Abschnitt Hauptstraße – Hetzelstraße
- Strohmarkt: Abschnitt Friedrichstraße – Maximilianstraße
- Villenstraße: Abschnitt Gimmeldinger Straße – Haardter Straße

Unechte Einbahnstraßen mit Freigabe

Folgende unechte Einbahnstraßen sind bereits heute für Radfahrer freigegeben:

- Hetzelstraße: Einfahrt für Radfahrer von der Fröbelstraße Richtung Talstraße
- Gartenstraße: Einfahrt für Radfahrer von der Winzinger Straße aus
- Pfarrgasse: Einfahrt für Radfahrer von der Klausengasse aus

Die zu untersuchenden Einbahnstraßen

Straße	In Einbahnrichtung von - bis
Arndtstraße	Talstraße – Jahnstraße
Bahnhofstraße	Landauer Straße – ZOB
Branchweilerhofstraße	Martin-Luther-Straße – Winzinger Straße
Friedrichstraße	Konrad-Adenauer-Straße – Wallgasse
Friedrichstraße	Strohmarkt – Maximilianstraße
Fröbelstraße	Talstraße – Schwesternstraße
Fröbelstraße	Schwesternstraße – Hauptstraße
Gabelsbergerstraße	Landauer Straße – Schütt
Gerichtsstraße	Rathausstraße – Lindenstraße
Gipserstraße	Talstraße – Amalienstraße
Gutenbergstraße	Landauer Straße – Schütt
Heinestraße	Alter Turnplatz – Hohenzollernstraße
Hetzelstraße	Fröbelstraße – Stangenbrunnengasse
Hindenburgstraße	Winzinger Straße – Exterstraße
Hohenzollernstraße	Konrad-Adenauer-Straße – Landauer Straße
Klausengasse	Kohlplatz – Talstraße
Klausengasse	Ludwigstraße – Rathausstraße
Kleine Böhlstraße	Robert-Stolz-Straße – Mußbacher Landstr.
Luisenstraße	Talstraße – Amalienstraße
Moltkestraße	Gartenstraße – Konrad-Adenauer-Straße
Schütt	Gutenbergstraße – Hauptstraße
Stangenbrunnengasse	Hetzelstraße – Schwesternstraße
Volksbadstraße	Talstraße – Amalienstraße
Wiesenstraße	Hindenburgstraße – Konrad-Adenauer-Straße
Winzinger Straße	Branchweilerhofstraße – Martin-Luther-Straße

Die Bergstraße, Karolinenstraße und Wittelsbacherstraße wurden aktuell auf Grund der Baustellensituation aus der Analyse ausgeklammert. Dies wird zu gegebener Zeit nachgeholt.

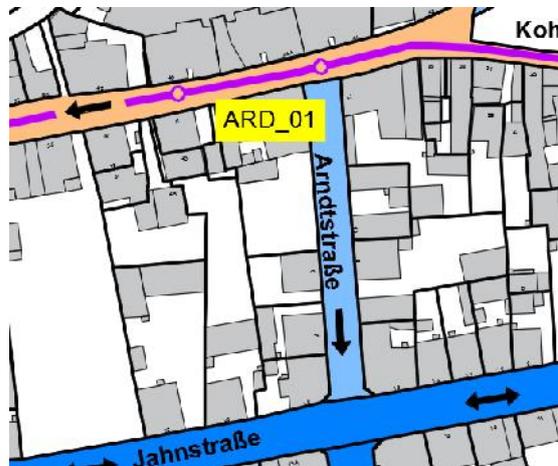
Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes sind in Karte 1 „Analyse Einbahnstraßen“ zusammenfassend dargestellt.

3 Untersuchung der einzelnen Straßenabschnitte

3.1 Echte Einbahnstraßen

Arndtstraße: ARD_01 Talstraße - Jahnstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite
(Engstellen)

- 3 m durchgängig
- keine Engstellen
- Ausweichstellen (Parkstandsunterbrechungen und Grundstückseinfahrten vorhanden)
- **Auf Grund der regelmäßig vorhandenen Ausweichstellen auch bei der geringen Breite von 3 m grundsätzliche Eignung für eine Freigabe.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Jahnstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung
- übersichtlich

Knotenpunkt Talstraße

- Einbahnstraße zweigt von der bevorrechtigten Straße ab / Knotenpunkt mit einer übergeordneten Straße
- beengte Verhältnisse, nicht ausreichend Raum zur Markierung einer Ausfahrtsschleuse, Gefahrenpotenzial im Knotenpunktbereich

Parken

- Einseitig, in Fahrtrichtung links mit deutlichen Parkstandsunterbrechungen
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben, problematisch im Knotenpunkt Talstraße.**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Bisher gibt es in der Weststadt für Radfahrer keine direkte Süd-Nord-Querung. Eine Freigabe der Arndtstraße könnte einen Beitrag zur Verbesserung leisten. Allerdings eignet sich hier die Volksbadstraße eher, da es über den Kohlplatz auch eine direkte weitergehende Verbindung in Richtung Norden gibt.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe wird auf Grund der beengten Verhältnisse am Knotenpunkt Talstraße und da sich die Volksbadstraße besser zur Freigabe eignet, nicht empfohlen.

Fotodokumentation



Blick aus dem im Zweirichtungsverkehr befahrbaren Abschnitt der Arndtstraße (gegen die Einbahnrichtung)



Blick in die Arndtstraße vom Knotenpunkt Jahnstraße (gegen die Einbahnrichtung)



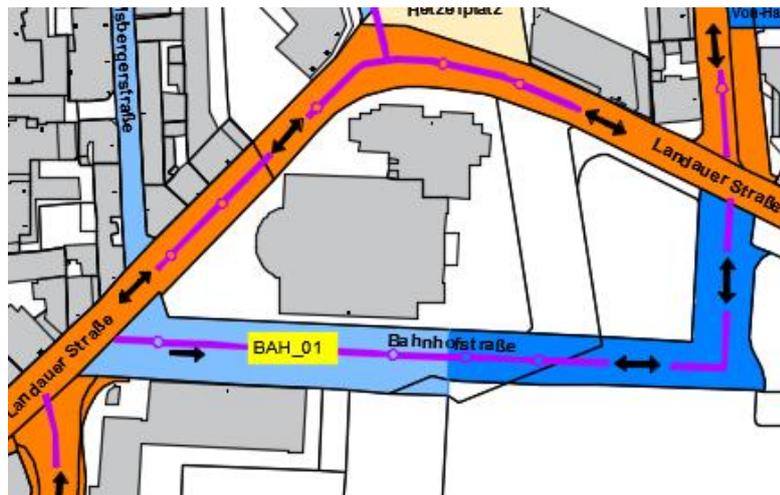
Nutzbare Fahrgassenbreite 3 m, einseitige Beparkung mit Ausweichstellen (Blick gegen die Einbahnrichtung)



Konfliktpotenzial auf Grund beengter Verhältnisse im Knotenpunkt Talstraße (Blick gegen die Einbahnrichtung)

Bahnhofstraße: BAH_01 Landauer Straße - ZOB

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km /h

Linienbusverkehr Ja

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- 4,20 m im Bereich des rechtsseitigen Parkens vor der Post, im Einfahrtsbereich von der Landauer Straße deutlich mehr
- **Auf Grund der Fahrgassenbreite > 3,5 m auch bei Linienbusverkehr grundsätzlich für eine Freigabe geeignet**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Landauer Straße

- Einbahnstraße zweigt von einer vielbefahrenen übergeordneten Straße ab

Knotenpunkt Busbahnhof

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- parallel zur Straße in Einbahnrichtung rechts
- zusätzlich Schrägaufsteller vor dem Saalbau in Einbahnrichtung links

- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Rechtsabbiegen am Knotenpunkt Landauer Straße möglich (ausreichend Platz).**
- **Erhebliches Gefahrenpotenzial beim Linksabbiegen, Übersichtlichkeit nicht gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Verbindung könnte wichtige Netzfunktion übernehmen vom Bahnhof in Richtung Westen und auf die Hambacher Höhe.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe wird nicht empfohlen. Eine Freigabe für Rechtsabbieger mit Fahrtrichtung Osten ist grundsätzlich denkbar, bringt aber für das Radverkehrsnetz keine Vorteile. Die wichtigen Verbindungen nach Westen bzw. auf die Hambacher Höhe können durch den gefährlichen Knotenpunkt Landauer Straße bei der aktuellen Verkehrsführung nicht realisiert werden.

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich von der Landauer Straße



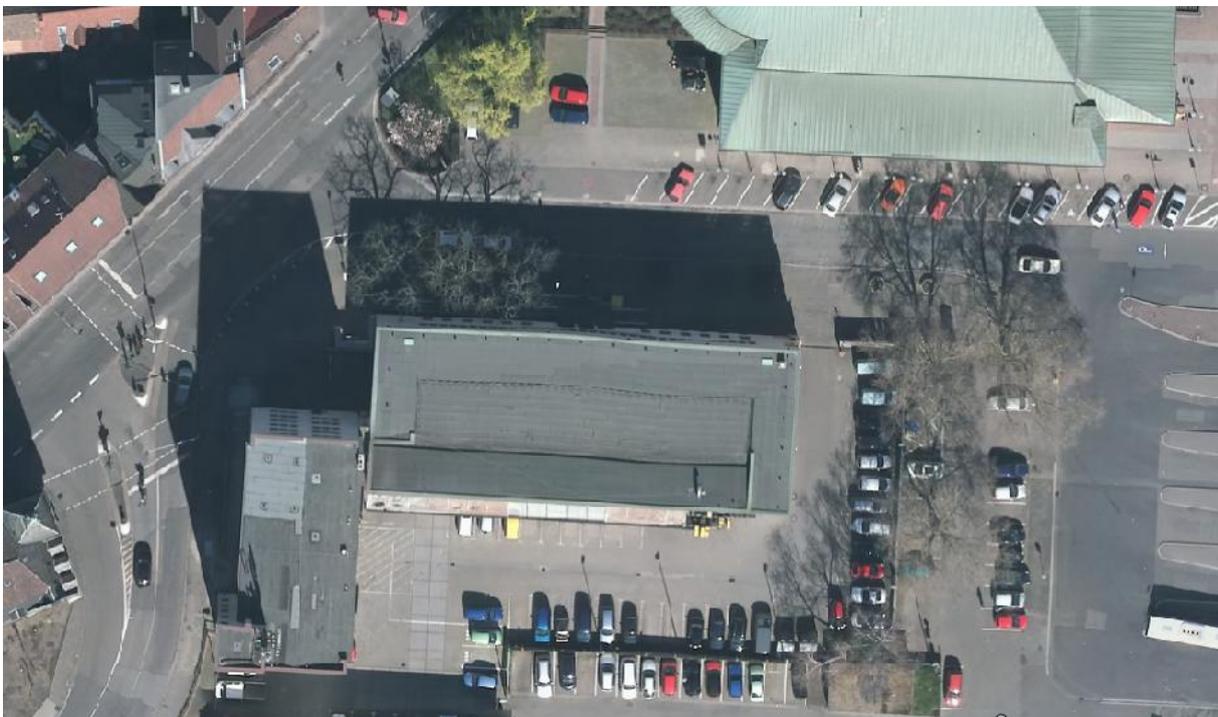
Fahrbahnquerschnitt (in Einbahnrichtung)



*Blick vom Busbahnhof durch die Bahnhofstraße
(gegen die Einbahnrichtung)*



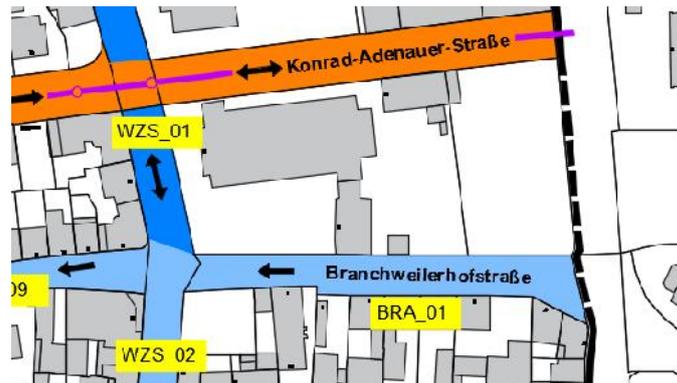
*Kreuzungsbereich Landauer Straße (gegen die
Einbahnrichtung)*



Luftbildausschnitt

Branchweilerhofstraße: BRA_01 Martin-Luther-Straße – Winzinger Straße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- durchgängig mindestens 3,5 m, z.T. mehr
- **Grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**
- gestreckt Linienführung, eben

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

Knotenpunkt Winzinger Straße

- Rechts-vor-Links-Regelung

...im Streckenverlauf

Knotenpunkt Martin-Luther-Straße

- Einbahnstraße zweigt von übergeordneter Straße ab (Knotenpunkt ampelgeregelt)

...an Kreuzungen und Einmündungen

Parken

- beidseitiges Parken
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Übersichtlichkeit am Knotenpunkt Winzinger Straße z.T. durch parkende PKW im Kreuzungsbereich eingeschränkt**
- **Gefährliche Kreuzung im Knotenpunkt Martin-Luther-Straße**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Bei Freigabe großer Teile der Hindenburgstraße in Richtung stadtauswärts könnte der hier betrachtete Abschnitt der Branchweilerhofstraße ein wichtiges Bindeglied für eine durchgängige West-Ost-Verbindung darstellen. Die Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Branchweiler sollte aber vorrangig über die Konrad-Adenauer-Straße laufen. Beim anstehenden Ausbau werden Schutzstreifen für Radfahrer vorgesehen und entsprechende Maßnahmen für Radfahrer getroffen.

Empfehlung	Nein	Die Freigabe kann nicht empfohlen werden . Die Fahrgassenbreite ist zwar ausreichend, aber insbesondere der Ausfahrtsbereich zur Martin-Luther-Straße wird als Gefahrenpunkt gesehen. Der stadtauswärts fahrende Radverkehr wird vorrangig über die Konrad-Adenauer-Straße geleitet.
-------------------	-------------	--

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich Branchweilerhofstraße von der Martin-Luther-Straße aus gesehen



Blick auf den Knotenpunkt mit der Winzinger Straße (in Einbahnrichtung)



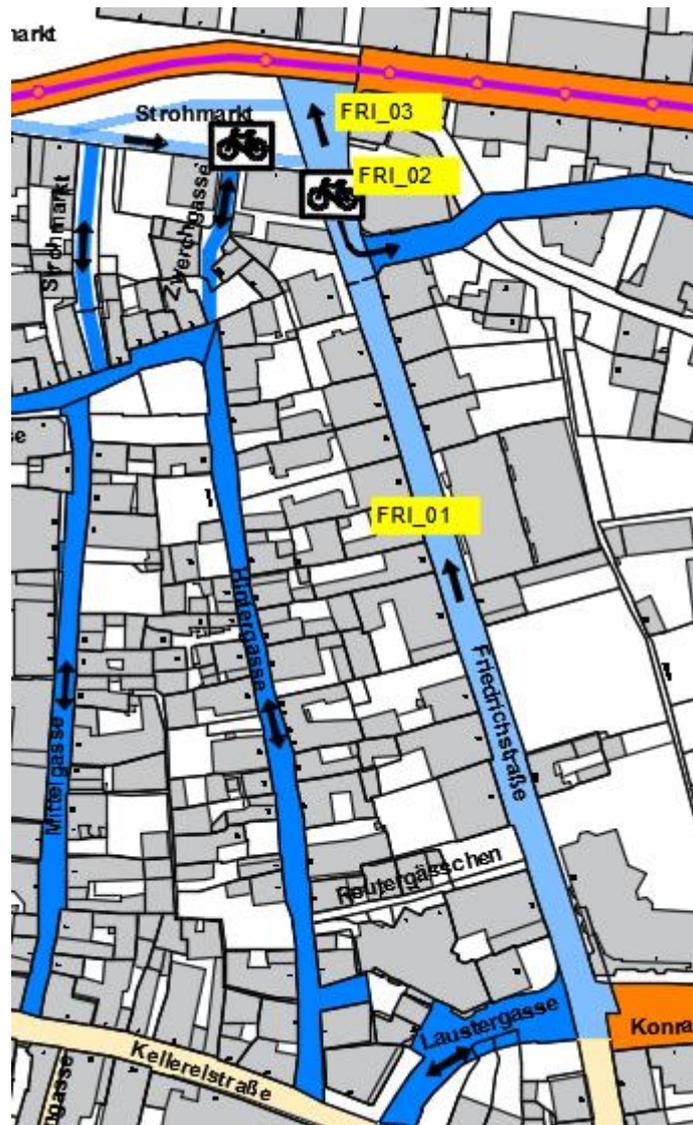
Knotenpunkt Winzinger Straße, im Hintergrund Blick in die Branchweilerhofstraße (gegen Einbahnrichtung)



Luftbildausschnitt Knotenpunkt Branchweilerhofstraße / Martin-Luther-Straße

Friedrichstraße: Konrad-Adenauer-Straße - Maximilianstraße

Planausschnitt



FRI_02 bereits für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben (Verbindung Strohmart – Wallgasse)

Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

FRI_01	Konrad-Adenauer-Straße – Wallgasse	Wechselnd zwischen 2,70 m und 3,20
FRI_02	Wallgasse – Strohmart	Zwischen 5,0 m und 7,5 m
FRI_03	Strohmart – Maximilianstraße	Mindestens 10 m

- **FRI_01: Auf Grund des höheren Verkehrsaufkommens (u. a. bedingt durch die zwei großen Parkplätze), der relativ geringen Fahrgassenbreite, kaum geeigneten Ausweichstellen und einer Gesamtlänge von ca. 190 m eignet sich der Abschnitt**

**Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im
...im Streckenverlauf
...an Kreuzungen und Einmündungen**

nicht für eine Freigabe

➤ **FRI_02/03: grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

- gestreckte Linienführung eben

Knotenpunkt Maximilianstraße

- Einbahnstraße mündet in übergeordnete Straße ein (Ausbildung einer Rechts- sowie einer Linksabbiegerspur)

Knotenpunkt Strohmarkt

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Wallgasse

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- FRI_01: i.d.R. einseitig, Seite wechselt in Straßenverlauf mehrfach
- FRI_02: kein Parken
- FRI_03: Parken in Fahrtrichtung rechts

➤ **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf im Abschnitt FRI_01 insbesondere durch den mehrfachen Wechsel des Parkens sowie durch die Ein- bzw. Ausfahrt zweier größerer Parkplätze eingeschränkt**

➤ **Übersichtlichkeit im Bereich der Knotenpunkte Strohmarkt und Wallgasse gegeben**

➤ **Übersichtlichkeit im Abschnitt FRI_03/Knotenpunkt Maximilianstraße nicht gegeben, insbesondere durch Einmündung vom Parkplatz Strohmarkt direkt vor dem Knotenpunkt.**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Da nahe zu alle umgebenden Straßen im Zweirichtungsverkehr genutzt werden können, kommt der Friedrichstraße keine besonders hohe Netzfunktion für den Radverkehr zu. Der schon freigegebene Abschnitt ermöglicht eine West-Ost-Querung vom Strohmarkt in Richtung Wallgasse.

Empfehlung FRI_01	Nein	Eine Freigabe wird nicht empfohlen
FRI_02	Schon freigegeben	Abschnitt ist schon heute für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
FRI_03	Nein	Eine Freigabe wird auf Grund der Unübersichtlichkeit am Knotenpunkt Maximilianstraße nicht empfohlen.

Fotodokumentation



Abschnitt FRI_01 Einfahrtsbereich



Abschnitt FRI_01 Ausfahrtsbereich Parkplatz



Knotenpunkt Wallgasse (in Einbahnrichtung)



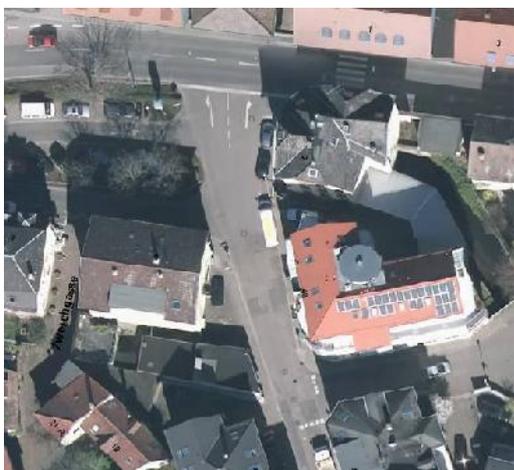
Ausfahrtsbereich in die Maximilianstraße (im Vordergrund links Einfahrtsbereich Strohmarkt)



Bereich Strohmarkt bereits für Radfahrer gegen Einbahnrichtung freigegeben



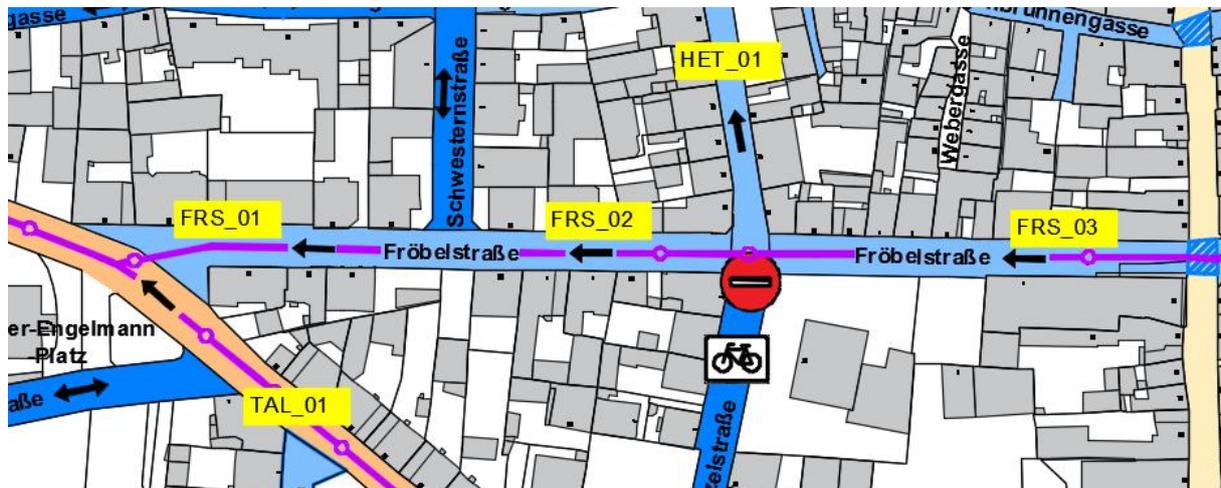
Abschnitt FRI_02 zwischen Strohmarkt und Wallgasse (bereits freigegeben)



Luftbildausschnitt FRI_02/03

Fröbelstraße: Hauptstraße - Talstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km/h

Linienbusverkehr Ja, Busverkehr in kurzen Zeitabschnitten

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

FRS_01	Talstraße - Schwesternstraße	in weiten Teilen durchgängig ca. 3,80 m, im Bereich Hausnr. 17 kurze Engstelle
FRS_02	Schwesternstraße – Hetzelstraße	i.W. durchgängig 3,80 m, keine Engstellen, zusätzlich Ausweichstelle auf Höhe Hausnr. 9
FRS_03	Hetzelstraße - Hauptstraße	Durchgängig 3,6 – 3,7 m, Kreuzungsbereich Hetzelstraße 4,15 m, große Parkstandsunterbrechung, Einfahrtsbereich Hausnr. 5

➤ **Auf Grund der Fahrgassenbreite > 3,5 m trotz Buslinie ist Freigabe denkbar; allerdings Engstelle !**

➤ **Ausweichpunkte sind häufig beparkt**

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Talstraße

- Einbahnstraße mündet in eine übergeordnete Straße ein (Einbahnstraße)

Knotenpunkt Schwesternstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Hetzelstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Hauptstraße

- Knoten mit Fußgängerzone

Parken

- einseitiges Parken in Fahrtrichtung links

➤ **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf und an den**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

Knotenpunkten im Grundsatz gegeben, Sicherheitsbedenken wg. hoher Busfrequenz und häufig zugeparkten Ausweichstellen

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Da eine Weiterfahrt in Richtung Schütt nicht möglich ist, kann der Fröbelstraße keine wichtige Funktion als West-Ost-Verbindung zukommen. Hier ist der Route über Klausen- und Stangenbrunnengasse der Vorzug zu geben.

Für die Anwohner im Umfeld könnte eine Freigabe allerdings zur Reduzierung von Umwegen führen.

<p>Empfehlung</p>	<p>Nein</p>	<p>Eine Freigabe aller drei Abschnitte wird nicht empfohlen.</p> <p>Zwar sprechen einzelne Aspekte für eine Freigabe. Allerdings überwiegen folgende, auch im Arbeitskreis Radverkehrskonzept zusammengetragene Bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweichpunkte teils beparkt (Eigentümer) - Linienverkehr in kurzen Zeitabschnitten - Aufgrund fehlender Fortführung (Schütt) ist illegale Weiterfahrt zu vermuten. - Konzentration im Konzept auf die besser zu befahrende Achse Landschreibereistraße, Stangenbrunnengasse, die auf Grund der deutlich geringeren Verkehrsmengen eine attraktive Ost-West-Verbindung darstellt.
--------------------------	--------------------	--

Fotodokumentation



FRS_03 Blick in Einbahnrichtung vom Knotenpunktbereich Hauptstraße



FRS_02 Blick vom Knoten Hetzelstraße



FRS_01 Blick vom Knoten Schwesternstraße



FRS_01 Blick Einfahrtsbereich in die Talstraße



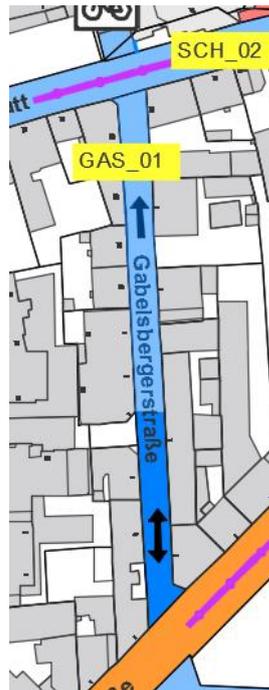
FRS_01 Querschnitt (Blick gegen Einbahnrichtung)



Blick gegen die Einbahnrichtung vom Knotenpunktbereich Hetzelstraße

Gabelsbergerstraße: GAS_01 Landauer Straße - Schütt

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Zwischen 2,30 m und 2,65 m
- Keine darüber hinausgehenden Engstellen
- **Fahrgassenbreite deutlich unter 3 m für eine Freigabe nicht geeignet. Außerdem auch keine ausreichenden Ausweichstellen**
- gerade Linienführung
- an der Kreuzung Landauer Straße nur Rechtsabbiegen erlaubt

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Könnte perspektivisch Teil einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung in Richtung Bahnhof darstellen. Aktuell ist der Bahnhof aus Richtung Stadtzentrum kommend nur schwer zu erreichen.

Empfehlung	Nein	<p>Freigabe kann auf Grund der geringen Fahrgassenbreite aktuell nicht empfohlen werden.</p> <p>Da dem Abschnitt eine wichtige Netzfunktion zukommt, wurde in der Verkehrskommission nach weitergehenden Lösungsmöglichkeiten gesucht.</p>
-------------------	-------------	--

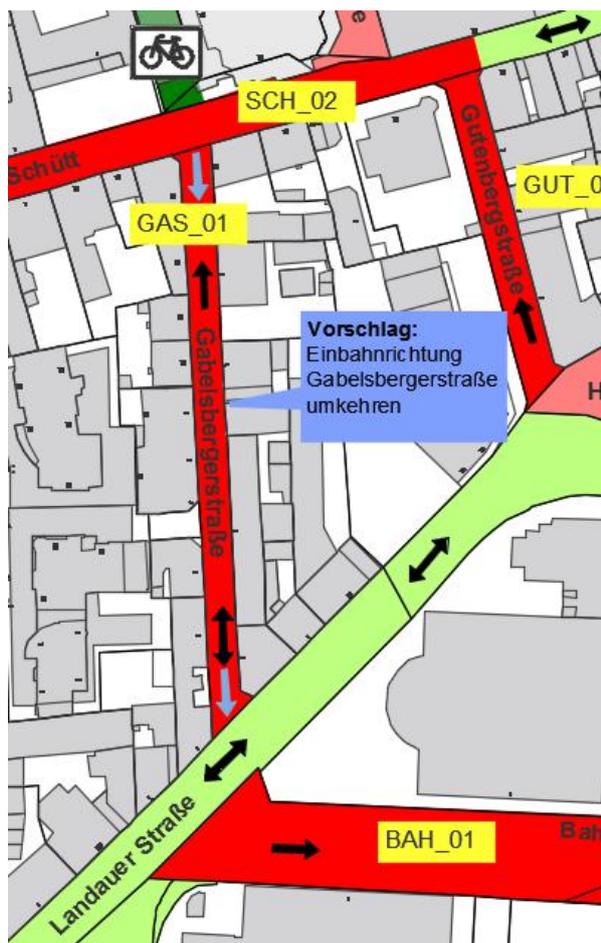
Fotodokumentation



Blick aus der Schütt in die Gabelbergerstraße
(gegen die Einbahnrichtung)

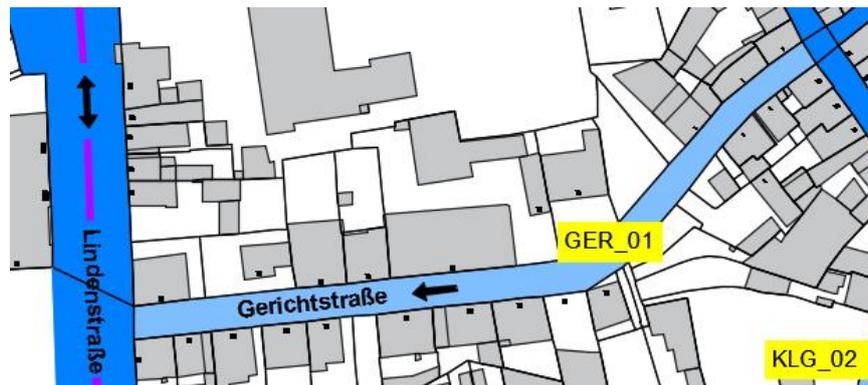
Lösungsvorschlag

Da die Gabelbergerstraße konzeptionell für eine Nord-Süd-Verbindung vom Stadtzentrum zum Hauptbahnhof eine wichtige Rolle spielt, wird vorgeschlagen, die Gabelbergerstraße zukünftig als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung auszugestalten. Die Verkehrskommission hat diesen Vorschlag geprüft und ihm zugestimmt.



Gerichtsstraße: GER_01 Rathausstraße - Lindenstraße

Planausschnitt



30 km/h

Zulässige Höchstgeschw.

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer LKW Verkehr

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Im westlichen Teil Fahrgassenbreiten zwischen 3,10 m und 3,20 m, im östlichen Teil im Bereich Nr. 6 Engstelle 2,85 m
- Im Knotenpunktbereich zur Rathausstraße 5 m
- Ausweichmöglichkeiten schlecht
- Straßenausbau teils schlecht

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im ...im Streckenverlauf

- **Auf Grund der geringen Fahrgassenbreite, der Beparkung und der schlechten Ausweichmöglichkeiten nicht für eine Freigabe geeignet.**

...an Kreuzungen und Einmündungen

- westlicher Teil gestreckte Linienführung, Linkskurve im mittleren Teil, östlicher Teil i.W. wieder gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Lindenstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Rathausstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- in Fahrtrichtung links
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf nur teilweise gegeben, wird durch die Kurve beeinträchtigt, Ausweichmöglichkeiten schlecht**
- **Übersichtlichkeit in den Knotenpunktbereichen i.W. gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Der Gerichtsstraße kommt keine besonders wichtige Netzfunktion für den Radverkehr zu. Als „Parallelroute“ und durchgängige West-Ost-Verbindung steht die Fahrradstraße Sauterstraße zur Verfügung (im Gegensatz zur Gerichtsstraße allerdings in erhöhter Lage). Da es sich bei der Gerichtsstraße um eine längere Einbahnstraße handelt, wäre durch die Freigabe insbesondere für die Anwohner eine Verbesserung zu erreichen.

Empfehlung	Nein	In der Gesamtbetrachtung wird eine Freigabe nicht empfohlen. Dazu führen die geringen Breiten zusammen mit dem parkenden Verkehr, den schlechten Ausweichmöglichkeiten und der vergleichsweise geringen Bedeutung für den Radverkehr.
-------------------	-------------	---

Fotodokumentation



Blick vom Knotenpunkt Lindenstraße in die Gerichtsstraße (gegen die Einbahnrichtung)



Straßenverlauf



Straßenverlauf im Kurvenbereich, schlechter Ausbaurzustand



Straßenverlauf



Blick vom Knotenpunkt Rathausstraße in die Gerichtsstraße (in Einbahnrichtung)

Gipserstraße: GIP_01 Talstraße – Jahnstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nein

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Ca. 4 m
- keine Engstellen

➤ **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

- gestreckte Linienführung, eben

...im Streckenverlauf

Knotenpunkt Jahnstraße

...an Kreuzungen und Einmündungen

- Rechts-vor-Links-Regelung
- Verkehr aus der Jahnstraße hat Vorfahrt

Knotenpunkt Talstraße

- Einfahrt in eine übergeordnete Straße, unweit entfernt von der Ampel an der Einmündung Talstraße / Ludwigstraße

Parken

- Gesamter Straßenabschnitt „Zone eingeschränktes Halteverbot“
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Übersichtlichkeit an Kreuzungen bzw. Einmündungen wird nicht durch PKW eingeschränkt, die Ausfahrtssituation in die Talstraße gestaltet sich auf Grund der vor der Ampel (Talstraße) wartenden PKW schwierig (gefährlich / Unübersichtlich)**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Gipserstraße kommt keine besonders wichtige Netzfunktion für den Radverkehr zu. Öffnung käme i.W. den Anwohnern zu Gute.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe wird nicht empfohlen, da die Situation an der Einmündung Talstraße unübersichtlich und gefährlich ist.

Fotodokumentation



Blick in die Jahnstraße (Zweirichtungsverkehr)



Blick in Richtung Talstraße (z.Zt. wg. Baustelle im Zweirichtungsverkehr geöffnet)



Ausfahrtsbereich in die Talstraße (z.Zt. wg. Baustelle gesperrt).



Luftbildausschnitt mit Ausfahrtsbereich in die Talstraße

Gipserstraße: GIP_02 Jahnstraße – Amalienstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nein

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Ca. 5 m im Einfahrtsbereich von der Amalienstraße (Sperrflächen, Parkverbot)
- 3,20 m im Bereich der Stellplätze (auf einer Länge von maximal 30 m), zusätzlich Ausweichstellen durch Hofeinfahrten
- keine sonstigen Engstellen
- **Auf Grund des geringen Verkehrs, der mit 30 m nur kurzen Strecke von 3,20 m Breite und der zusätzlich vorhandenen Ausweichstellen grundsätzliche Eignung für eine Freigabe.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

- gestreckte Linienführung, eben

...im Streckenverlauf

Knotenpunkt Amalienstraße

- Einfahrt aus einer übergeordneten Straße

...an Kreuzungen und Einmündungen

Knotenpunkt Jahnstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- in Fahrtrichtung links (ca. 4 Stellplätze), in Richtung Amalienstraße Sperrflächen, Parkverbot
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Übersichtlichkeit an Kreuzungen i.W. gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Gipserstraße kommt keine besonders wichtige Netzfunktion für den Radverkehr zu. Öffnung käme i.W. den Anwohnern zu Gute.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe ist denkbar, wird aber nicht empfohlen, da dem Abschnitt keine wichtige Funktion im Gesamtkonzept zukommt und da Bedenken bzgl. der Gefahr der illegalen Weiterfahrt in Richtung Talstraße bestehen.

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich aus der Amalienstraße (am rechten Fahrbahnrand sind Sperrflächen markiert)



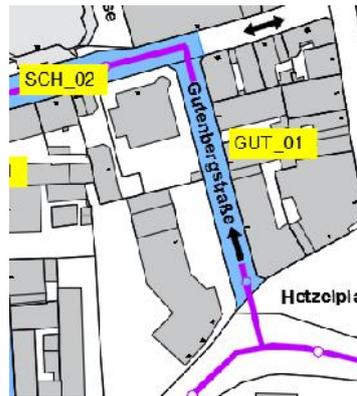
Blick (Fahrrichtung PKW) in Richtung Amalienstraße, linksseitig Stellplätze



Rechts-vor-Links-Regelung am Knotenpunkt Jahnstraße

Gutenbergstraße: GUT_01 Landauer Straße - Schütt

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Ja

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Zwischen 3,40 m und 3,65 im Bereich des einseitigen Parkens, 4,10 im Übergangsbereich zur Schütt hin
- Keine weitergehenden Engstellen
- **Notwendige Mindestbreite der Fahrgasse bei Linienbusverkehr (3,50 m) nicht überall gegeben.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- Gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Schütt

- Rechts-Vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Landauer Straße

- Einbahnstraße zweigt von einer übergeordneten Straße ab

Parken

- einseitig, zunächst in Fahrtrichtung rechts, dann links
- kein Parken in Knotenpunktbereichen

Funktion für den Radverkehr

-

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe wird nicht empfohlen, da die notwendige Mindestbreite der Fahrgasse bei Linienbusverkehr nicht überall gegeben ist.

Fotodokumentation

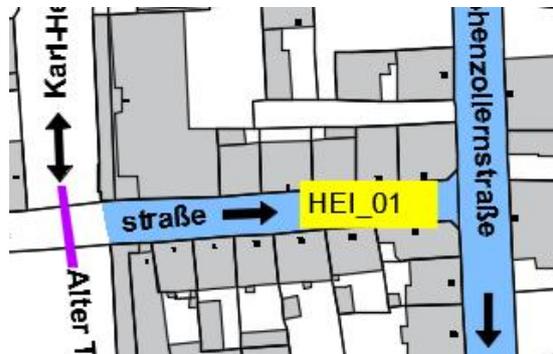


Einfahrtsbereich von der Schütt aus (Blick gegen

die Einbahnrichtung

Heinestraße: HEI_01 Alter Hohenzollernstraße – Turnplatz/ Karl-Helfferich-Straße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Durchgängig etwa zwischen 2,90 m und 3,10 m
- keine Engstellen, aber auch keine Ausweichstellen
- **Für eine Freigabe nicht geeignet.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

- gestreckte Linienführung, eben

...im Streckenverlauf

Knotenpunkt Turnplatz/ Karl-Helfferich-Straße

...an Kreuzungen und Einmündungen

- Einbahnstraße zweigt von der bevorrechtigten Straße ab / Knotenpunkt mit übergeordneter Straße

Knotenpunkt Hohenzollernstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- einseitig, in Einbahnrichtung rechts

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Keine besonders wichtige Netzfunktion für den Radverkehr.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe des Abschnitts wird nicht empfohlen.

Fotodokumentation



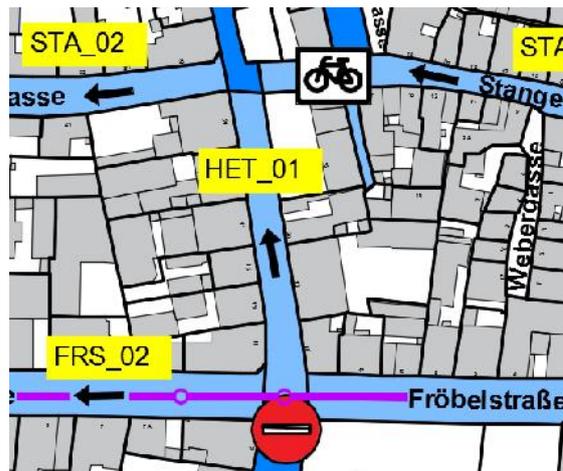
Einfahrtsbereich von der Karl-Helfferich-Straße in die Heinestraße (in Einbahnrichtung) – Parken rechts



Blick in die Heinestraße (gegen die Einbahnrichtung) von der Hohenzollernstraße aus gesehen

Hetzelstraße: HET_01 Fröbelstraße - Stangenbrunnengasse

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- im Bereich der parkenden PKW auf einer Länge von ca. 35 m, Breite von 3,20 m, keine Parkstandsunterbrechungen oder Grundstückseinfahrten als Ausweichstellen vorhanden
- **Der Bereich bildet eine Engstelle, die als problematisch zu werten ist, da starker Zielverkehr in Richtung Parkplatz Juliusplatz, Hetzelstraße (Innenstadt) herrscht.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gerade Linienführung, eben

Knotenpunkt Stangenbrunnengasse

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Fröbelstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- in Fahrtrichtung rechts
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben, allerdings sehr eng**
- **Übersichtlichkeit in den Knotenpunktbereichen im Grundsatz gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Bei einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung könnte die Hetzelstraße eine wichtige Netzfunktion im Sinne einer direkten Nord-Süd-Verbindung (vom Markt- platz / Bachgängel zum Lidl und weiter zum Bahnhof) übernehmen.

Empfehlung

Nein

Auf Grund der geringen Fahrgassenbreite, fehlender Ausweichstellen und des starken Zielverkehrs kann eine Freigabe aktuell nicht empfohlen werden. Da dem Abschnitt eine wichtige Netzfunktion zukommt, wurde in der Verkehrskommission nach weitergehenden Lösungsmöglichkeiten gesucht.

Fotodokumentation



Blick vom Knotenpunkt Fröbelstraße in die Hetzelstraße (in Einbahnrichtung)



Blick vom Knotenpunkt Stangenbrunnengasse in die Hetzelstraße (gegen die Einbahnrichtung)

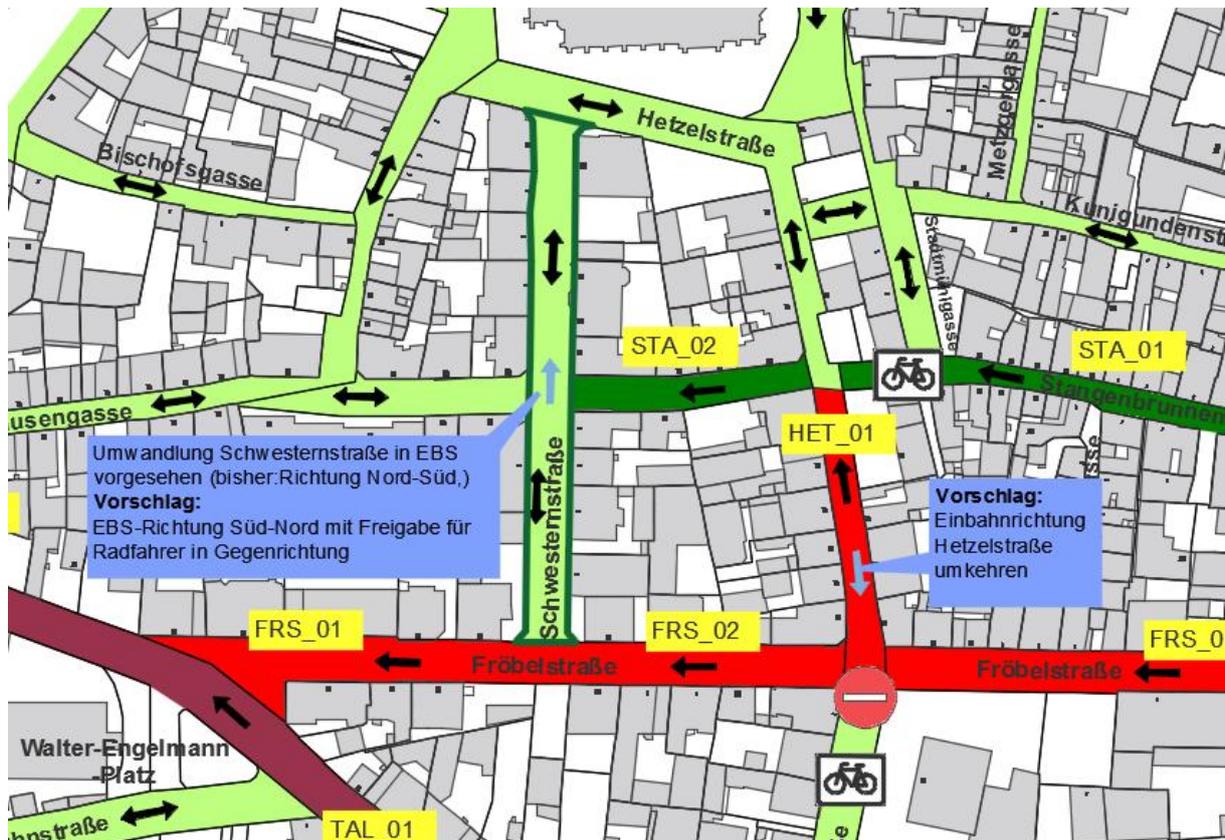


Straßenquerschnitt der Hetzelstraße 3,20 m (Blick gegen die Einbahnrichtung)

Lösungsvorschlag

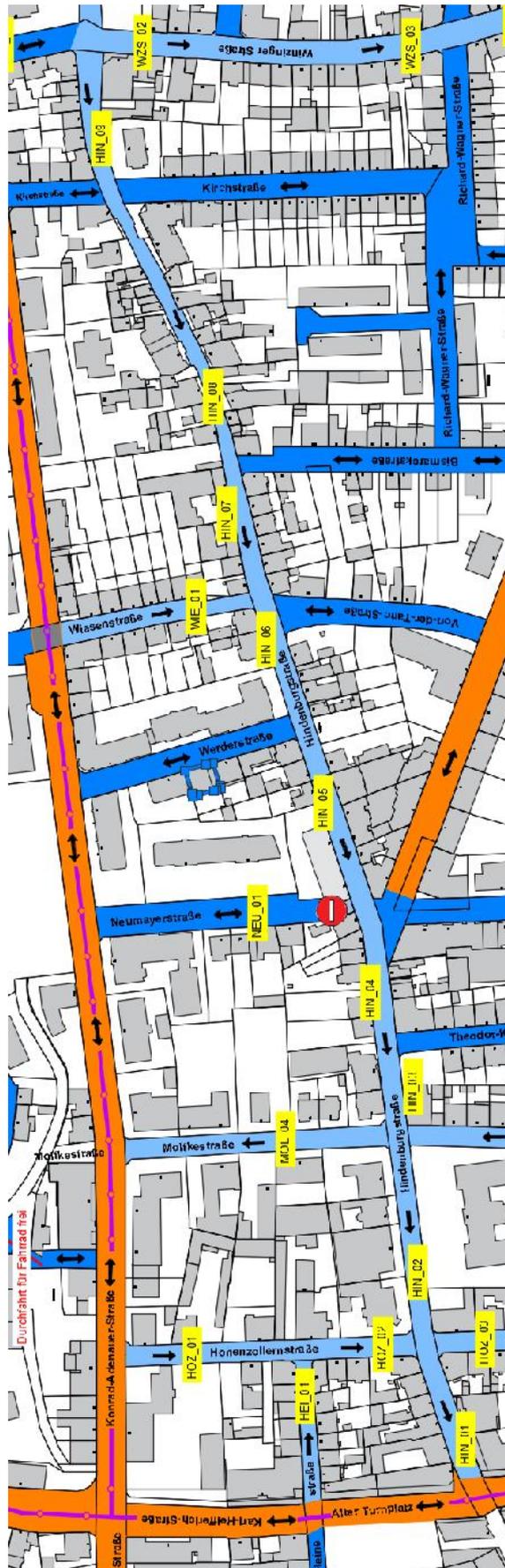
Es wird vorgeschlagen, die Einbahnrichtung der Hetzelstraße zwischen Fröbelstraße und Stangenbrunnengasse für Autofahrer und Radfahrer umzudrehen. Die Hetzelstraße könnte dann in Nord-Süd-Richtung befahren werden.

Ergänzend soll die Schwesternstraße, die mit einem Fahrbahnquerschnitt von 3,5 m als Einbahnstraße ausgebaut wird, von Süden nach Norden orientiert werden (Fahrtrichtung: Fröbelstraße – Hetzelstraße). Die Schwesternstraße soll dann auch für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.



Hindenburgstraße: Winzinger Straße - Exterstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.	30 km / h		
Linienbusverkehr	Nein		
Stärkerer Verkehr mit LKW			
Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)	HIN_09	Winzinger Straße – Kirchstraße	3,5 – 3,7 m, kurze Engstelle von 3,3 m im Bereich Hsnr. 83
	HIN_08	Kirchstraße - Bismarckstraße	3,8 m – 4,2 m, kurze Engstelle von 3,0 m im Bereich Hsnr. 54
	HIN_07	Bismarckstraße - Wiesenstraße / Von-der-Tann-Str.	Min. 3,65 m
	HIN_06	Von-der-Tann-Str. / Wiesenstraße – Werderstraße	4,2 m – 4,4 m
	HIN_05	Werderstraße – Neumayerstraße	4,0 m – 4,3 m, Einmündung Neumayerstr. im Bereich der Abmarkierung 3,5 m
	HIN_04	Neumayerstraße – Theodor-Körner-Straße	4,2 m
	HIN_03	Theodor-Körner-Straße - Moltkestraße	4,0 m – 4,1 m
	HIN_02	Moltkestraße – Hohenzollernstraße	3,1 – 3,2 m im Bereich des beids. Parkens, 4,5 m im Ausfahrtsbereich Hohenzollernstraße
	HIN_01	Hohenzollernstraße - Exterstraße	Etwa 3,8 m durchgängig
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alle Abschnitte bis auf HIN_02 auf Grund der Fahrgassenbreite grundsätzlich für eine Freigabe geeignet. Engstellen nur sehr kurz, Ausweichstellen vorhanden ➤ HIN_02: Geringe Fahrgassenbreite, beidseitiges Parken und häufige Parkwechsellvorgänge, keine Ausweichstellen: keine Eignung für eine Freigabe 		
Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im	<ul style="list-style-type: none"> • gesamte Linienführung i.W. gestreckt, HIN_09 leichte Kurve (schränkt Übersichtlichkeit nicht ein), eben 		
...im Streckenverlauf	<u>Knotenpunkt Exterstraße</u>		
...an Kreuzungen und Einmündungen	<ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraße mündet in eine übergeordnete Straße, nur rechts abbiegen, Vorfahrt gewähren, Fußgängerampel 		
	<u>Restliche Knotenpunkte</u>		
	<ul style="list-style-type: none"> • Rechts-vor-Links-Regelung 		

Parken

- HIN_09 Einseitig, in Einbahnrichtung rechts
- HIN_08 Zu Beginn 2 Kurzzeitparkplätze in Einbahnrichtung rechts (Apotheke), im weiteren Verlauf einseitig links
- HIN_07 Einseitig, in Einbahnrichtung links
- HIN_06 Einseitig, in Einbahnrichtung links
- HIN_05 Einseitig, in Einbahnrichtung links
- HIN_04 Im aufgeweiteten (dreieckigen) Kreuzungsbereich beidseitig, im weiteren Verlauf in Einbahnrichtung rechts
- HIN_03 Einseitig, in Einbahnrichtung links
- HIN_02 Beidseitig, häufiger Parkwechselerkehr (Stadthaus, Volkshochschule)
- HIN_01 Beidseitig

- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf in weiten Teilen gegeben, in Abschnitt HIN_02 eingeschränkt**
- **Übersichtlichkeit an Knotenpunkten i.W. gegeben, z.T. durch parkende PKW eingeschränkt**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Der Hindenburgstraße könnte als West-Ost-Verbindung durch die östliche Innenstadt eine hohe Netzfunktion für den Radverkehr zukommen. Mit dem Ausbau der Konrad-Adenauer-Straße wird es zukünftig allerdings eine direkte und schnelle Verbindung mit Schutzstreifen und aufgeweiteten Radaufstellstreifen geben.

<p>Empfehlung HIN_03 bis HIN_09</p>	<p>Ja</p>	<p>Eine Freigabe der benannten Abschnitte wird empfohlen. Geeignete Begleitmaßnahmen, insbesondere solche, die einem Freihalten der Kreuzungsbereiche von parkenden PKW dienen, sind zu prüfen.</p> <p>Maßnahmen zur Radfahrerführung an der Kreuzung Hindenburg-Neumayer-Friedrich-Ebert-Straße müssen vor Ort geprüft werden.</p>
<p>HIN_02</p>	<p>Nein</p>	<p>Eine Freigabe kann bei den geringen Fahrgassenbreiten von 3,1 – 3,2 m, dem beidseitigen Parken mit häufigen Parkwechsellvorgängen / hohe Frequenz von Kurzzeitparkern, damit verbunden hoher Unfallgefahr und den nicht vorhandenen Ausweichstellen nicht empfohlen werden.</p> <p>Eine Freigabe wäre nur zu erreichen, wenn Parkstände entfernt und gleichzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um parkende Fahrzeuge fernzuhalten. Die Stellplätze haben in diesem Bereich allerdings eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit des Stadthauses sowie der VHS. Außerdem soll zukünftig mit der Konrad-Adenauer-Straße eine attraktive Ost-West-Achse zur Verfügung stehen, zusätzlich können Moltke- und Hohenzollernstraße für Radfahren im Gegenverkehr freigegeben werden.</p>
<p>HIN_01</p>	<p>Nein</p>	<p>Eine Freigabe wird nicht empfohlen. Dies steht im Zusammenhang mit dem nicht freigegebenen Abschnitt HIN_02.</p>

Fotodokumentation



HIN_09 Einfahrt in die Hindenburgstraße von der Winzinger Straße



Knotenpunkt Kirchstraße



Übergang HIN_05/HIN_04 Knoten Neumayerstraße (in Einbahnrichtung)



Blick vom Knoten Moltkestraße auf HIN_03/04 (gegen die Einbahnrichtung)



Übergang HIN_03/HIN_02 Knotenpunkt Moltkestraße (in Einbahnrichtung)



HIN_02 (gegen Einbahnrichtung), enger Querschnitt, zweiseitiges Parken im Bereich von Stadthaus und Volkshochschule



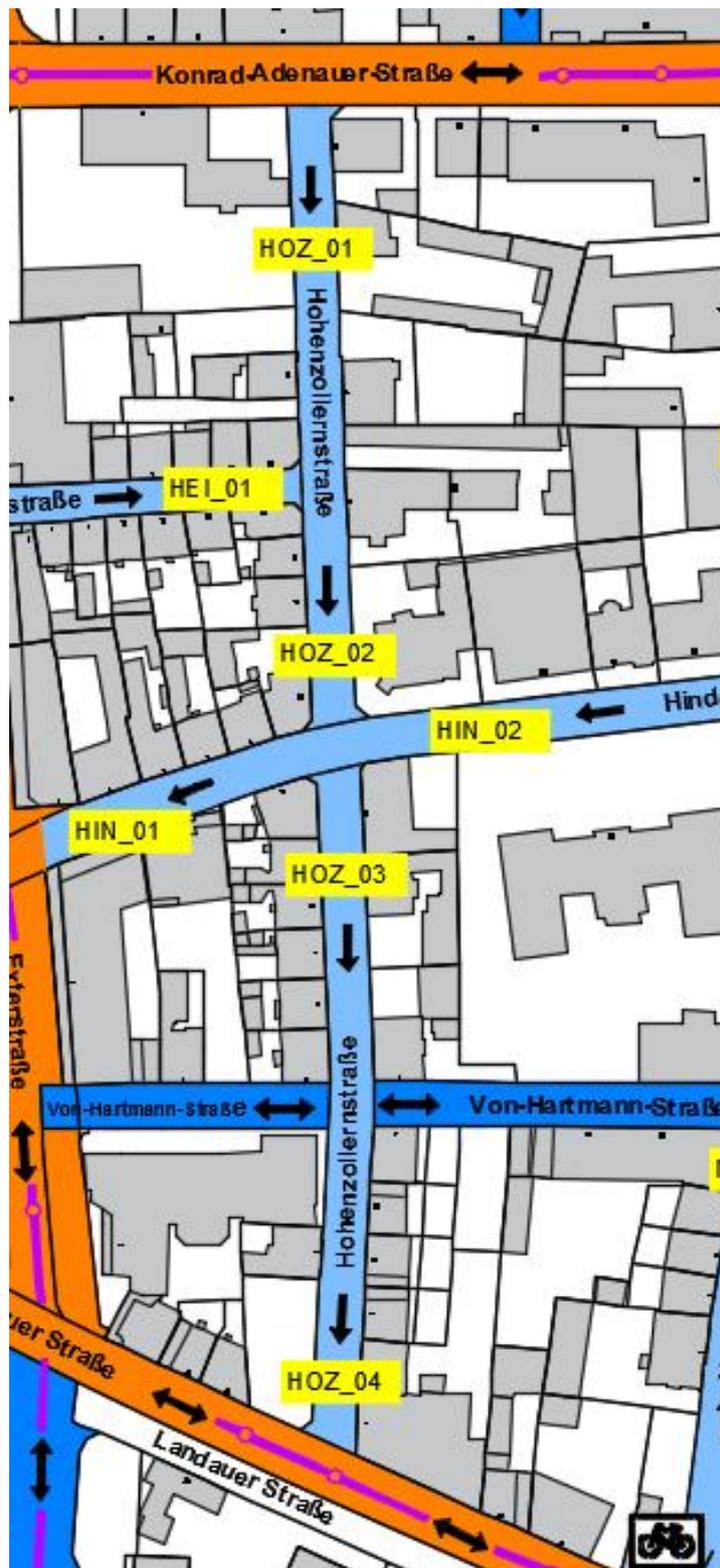
Übergang HIN_02 / HIN_01 Knotenpunkt Hohenzollernstraße (in Einbahnrichtung)



HIN_01 Ausfahrtsbereich Hindenburgstraße auf die Exterstraße (gegen Einbahnrichtung)

Hohenzollernstraße: Konrad-Adenauer-Straße – Landauer Straße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km/h
 Linienbusverkehr Nein
 Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- HOZ_01 Konrad-Adenauer-Straße – Heinestraße Regelbreite 4,3 m, im Knotenpunkt zur Konrad-Adenauer-Straße ca. 6 m
- HOZ_02 Heinestraße – Hindenburgstraße Regelbreite 4,3 – 4,4 m, in den Knotenpunktbereichen mehr
- HOZ_03 Hindenburgstraße – Von-Hartmann-Straße Regelbreite 5,0 – 5,1 m, in Knotenpunktbereichen mehr
- HOZ_04 Von-Hartmann-Straße – Landauer Straße Regelbreite 7 m

**Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im
...im Streckenverlauf
...an Kreuzungen und Einmündungen**

- **Grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**
 - gestreckte Linienführung, eben
- Knotenpunkt Landauer Straße
 - Einbahnstraße mündet in eine bevorrechtigte Straße ein (getrennte Links- und Rechtsabbiegerspur, Ampelregelung)
- Knotenpunkt Von-Hartmann-Straße
 - Rechts-vor-Links-Regelung
- Knotenpunkt Heinestraße
 - Rechts-vor-Links-Regelung
- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße
 - Einbahnstraße geht von übergeordneter Straße ab
- Parken
 - in Fahrtrichtung rechts, z.T. nahe an Knotenpunkten
 - **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
 - **Übersichtlichkeit an den Knotenpunkten i.W. gegeben. Prüfen, ob parkende Kfz Sicht behindern.**
 - **Problematisch ist die Situation aktuell am beampelten Knotenpunkt Landauer Straße**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Der Hohenzollernstraße kommt eine wichtige Netzfunktion zu. Die Freigabe kann Umwege in diesem Innenstadtbereich für Radfahrer deutlich reduzieren. Allerdings hat der Abschnitt HOZ_04 geringere Bedeutung als die Übrigen.

Empfehlung HOZ_01 - 03	Ja	Eine Freigabe wird grundsätzlich empfohlen. Mögliche Begleitmaßnahmen (z.B. Ausfahrtschleuse markieren, Freihalten der Knotenpunkte von Beparkung) sind zu prüfen.
Empfehlung HOZ_04	Nein	Die Freigabe wird nicht empfohlen. Radfahrer haben wegen der an der Ampel wartenden Fahrzeuge keine sichere Möglichkeit in die Hohenzollernstraße einzufahren.

Fotodokumentation



HOZ_02, Knoten Heinestraße in Einbahnrichtung – PKW parken rechts



HOZ_02 über den Knotenpunkt Hindenburgstraße hinweg in Abschnitt HOZ_03



Blick über den Knotenpunkt Von-Hartmannstraße hinweg in Abschnitt HOZ_04



Blick auf die Ausfahrtssituation in die Landauer Straße (mit Ampelregelung)



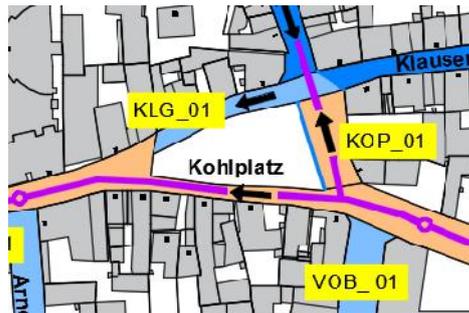
Blick von der Landauer Straße auf die Ausfahrtssituation aus der Hohenzollernstraße



Landauer Straße stadteinwärts, rechts hinter der Ampel mündet die Hohenzollernstraße

Klausengasse: KLG_01 Kohlplatz - Talstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- durchgängig mindestens 4,5 m
- keine Engstellen
- **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- Linienführung mit leichter Kurve, eben

Knotenpunkt Talstraße

- Einfahrt aus einer übergeordneten Straße (Einbahnstraße)

Knotenpunkt Kohlplatz

- Rechts-vor-Links-Regelung beginnt am Knotenpunkt (Abschnitt KOP_01 außerhalb der Tempo-30-Zone)

Parken

- in Fahrtrichtung links (Senkrechtparker)
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben.**
- **Übersichtlichkeit an den Knotenpunkten i.W. gegeben.**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Keine sinnvolle Funktion für den Radverkehr. Da die Talstraße eine Einbahnstraße ist, können die von Osten kommenden Radfahrer über die direkte Verbindung Kohlplatz in Richtung Norden gelangen

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe wird nicht empfohlen, da dies nicht zu einer Verbesserung der Situation für Radfahrer führen würde.

Fotodokumentation



Knotenpunkt Talstraße



Einfahrtsbereich in die Klausengasse von der Talstraße (gegen die Einbahnrichtung)



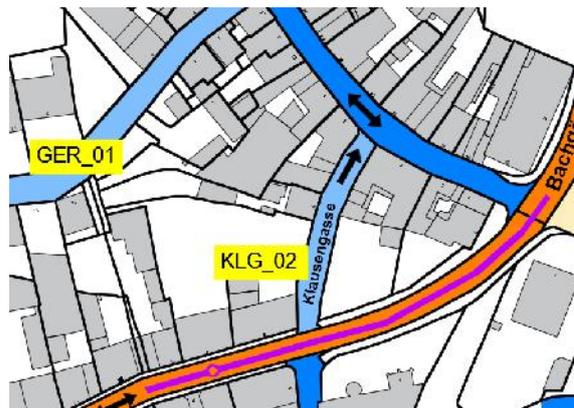
Klausengasse vom Knotenpunkt Kohlplatz aus gesehen (in Einbahnrichtung)



Knotenpunkt Klausengasse / Kohlplatz

Klausengasse: KLG_02 Ludwigstraße – Rathausstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

Verkehrsberuhigter Bereich

Linienbusverkehr

nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

nein

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Zwischen 4,0 m und 4,2 m
- Keine Engstellen

➤ **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

- Leicht kurvige Linienführung, eben

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

Knotenpunkt Rathausstraße

...im Streckenverlauf

- Rechts-vor-Links-Regelung

...an Kreuzungen und Einmündungen

Knotenpunkt Ludwigstraße

- Einfahrt in eine übergeordnete, viel befahrene Straße (Zweirichtungsverkehr)

Parken

- Kein Parken im Straßenraum
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Übersichtlichkeit am Knotenpunkt Ludwigstraße insbesondere durch Eckhaus (Nr. 6) stark eingeschränkt / sehr schlecht. Führt unweigerlich zu gefährlichen Situationen, speziell bei Querungsversuchen**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Dem Abschnitt kommt keine besonders wichtige Netzfunktion für den Radverkehr zu.

Empfehlung

Nein

Eine Freigabe für Radfahrer wird wegen der gefährlichen Ausfahrtssituation in die Ludwigstraße nicht empfohlen.

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich von der Rathausstraße



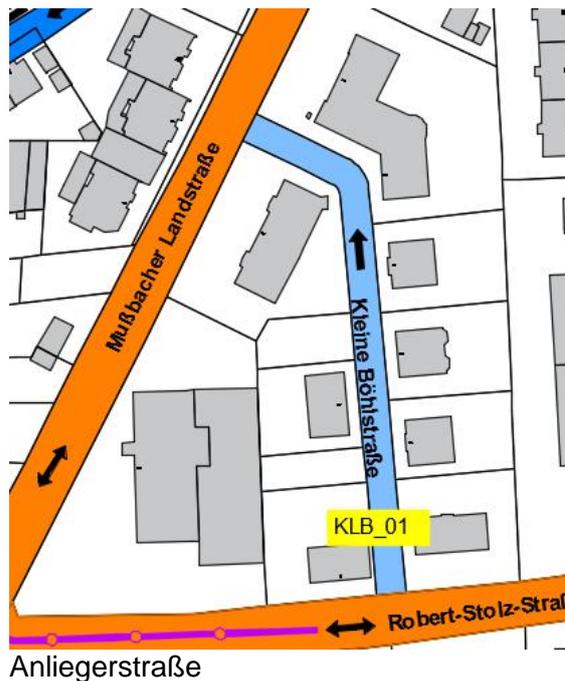
Straßenquerschnitt (kein Parken)



Ausfahrtsbereich auf die Ludwigstraße

Kleine Böhlstraße: KLB_01 Robert-Stolz-Straße – Mußbacher Landstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km / h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nein

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Von Robert-Stolz-Straße bis in den Kurvenbereich ca. 3,9 m, im nördlichen Teilbereich 3,7 m, keine Engstellen

➤ **Grundsätzlich für eine Freigabe geeignet**

- eben, in großen Teilen gestreckt, Kurve im nördlichen Teil

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

Knoten Mußbacher Landstraße

- Einbahnstraße mündet in eine übergeordnete Straße

...an Kreuzungen und Einmündungen

Knoten Robert-Stolz-Straße

- Einbahnstraße zweigt von einer übergeordneten Straße ab

Parken

- in Fahrtrichtung rechts, extra Parkbuchten
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben. Kurve beeinträchtigt diese nur geringfügig**
- **Übersichtlichkeit an den Knotenpunkten i. W. gegeben, leicht eingeschränkt durch Mauer an Mußbacher Landstraße**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Keine wichtige Netzfunktion, aber Bedeutung für Anwohner.

Empfehlung

Ja

Eine Freigabe wird empfohlen. Allerdings liegt die Straße nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt (Privatstraße)

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich von der Robert-Stolz-Straße



Querschnitt (gegen die Einbahnrichtung)



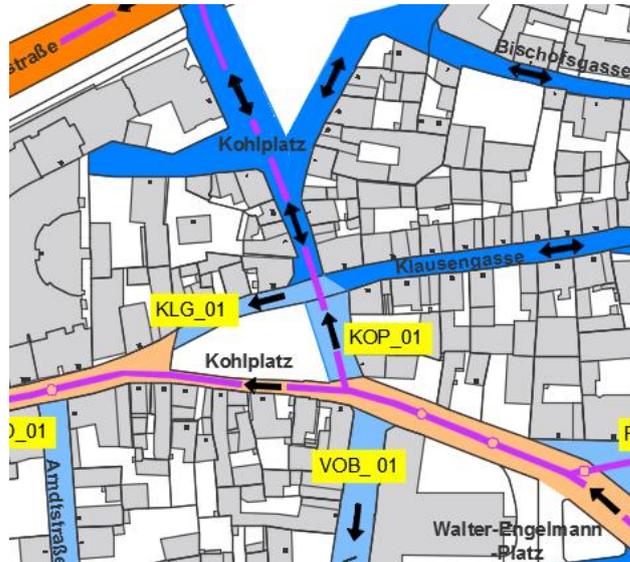
Ausfahrtsbereich auf die Mußbacher Landstraße



Ausfahrtsbereich auf die Mußbacher Landstraße

Kohlplatz: KOP_01 Talstraße - Klausengasse

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km/h

Linienbusverkehr Ja

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- ca. 5 m Höhe Talstraße
- ca. 6,3 m Höhe Klausengasse
- **auf Grund der Breite grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Klausengasse

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Talstraße

- Einfahrt in eine übergeordnete Straße (Einbahnstraße)

Parken

- kein Parken
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf gegeben**
- **Übersichtlichkeit insbesondere am Knotenpunkt Talstraße nicht gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Freigabe könnte direkte Nord-Süd-Verbindung verbessern, Nord-Süd-Wegeführung allerdings auch über die Klausengasse und Arndtstraße mit geringem Umweg möglich

Empfehlung	Nein	<p>Eine Freigabe wird nicht empfohlen.</p> <p>Die Fahrgasse ist zwar ausreichend breit, aber der Knotenpunkt mit der Talstraße stellt einen erheblichen Gefahrenpunkt dar. Um weiter in Richtung Volksbadstraße fahren zu können, müssten Radfahrer darüber hinaus auch ein Stück in der Talstraße gegen die Einbahnrichtung fahren, denn die Einmündungen Kohlplatz und Talstraße liegen einander nicht gegenüber.</p>
-------------------	-------------	---

Fotodokumentation



Knotenpunkt mit der Klausengasse



Kohlplatz (gegen die Einbahnrichtung)



Ausfahrtsbereich Kohlplatz auf die Talstraße



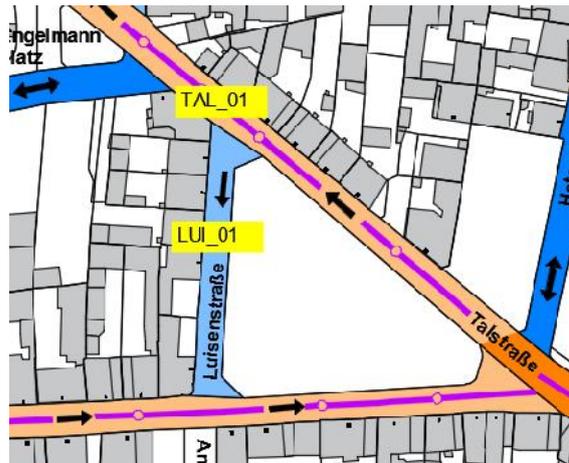
*Ausfahrtsbereich Kohlplatz auf die Talstraße
(rechts Einfahrtbereich zur Volksbadstraße)*



Übergangsbereich aus von der Talstraße aus gesehen

Luisenstraße: LUI_01 Talstraße - Amalienstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- durchgängig ca. 4,60 m
- im Bereich der Knotenpunkte bis zu 6,10 m
- **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Amalienstraße

- Einfahrt aus einer übergeordneten Straße (Einbahnstraße)

Knotenpunkt Talstraße

- Einfahrt in eine übergeordnete Straße (Einbahnstraße)

Parken

- Parallel zur Straße in Fahrtrichtung rechts
- Schrägaufsteller in Fahrtrichtung links (Hetzelanlage)
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf i. W. gegeben. Auf Grund des beidseitigen Parken (u. a. rückwärts ausfahrende Schrägparker) ist eine erhöhte Aufmerksamkeit geboten, die große Straßenbreite ermöglicht aber dennoch eine ausreichende Übersichtlichkeit.**
- **Übersichtlichkeit an Kreuzungen insbesondere an der Talstraße nicht gut. Sichtsituation für Autos und Radfahrer nicht gerade hervorragend. Im Ausfahrbereich schränkt Bepflanzung die Sicht etwas ein. Ausreichende Breite, um ggf. Ein- bzw.**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Eine Freigabe der Luisenstraße würde für Radfahrer kaum dazu beitragen, Umwege zu reduzieren.

Empfehlung

Nein

- Eine Freigabe wird nicht empfohlen. Die Ausfahrtsituation an der Talstraße ist weder für Radfahrer noch für Autofahrer als komfortabel zu bewerten. Die Sichtsituation ist schlecht. Außerdem sind die Umwege für Radfahrer ohne Freigabe gering.

Fotodokumentation



*Einfahrtsbereich aus der Amalienstraße
(Blick gegen die Einbahnrichtung)*



*Fahrgasse von ca. 4,60 mit beidseitigem Parken
(Blick in Einbahnrichtung)*



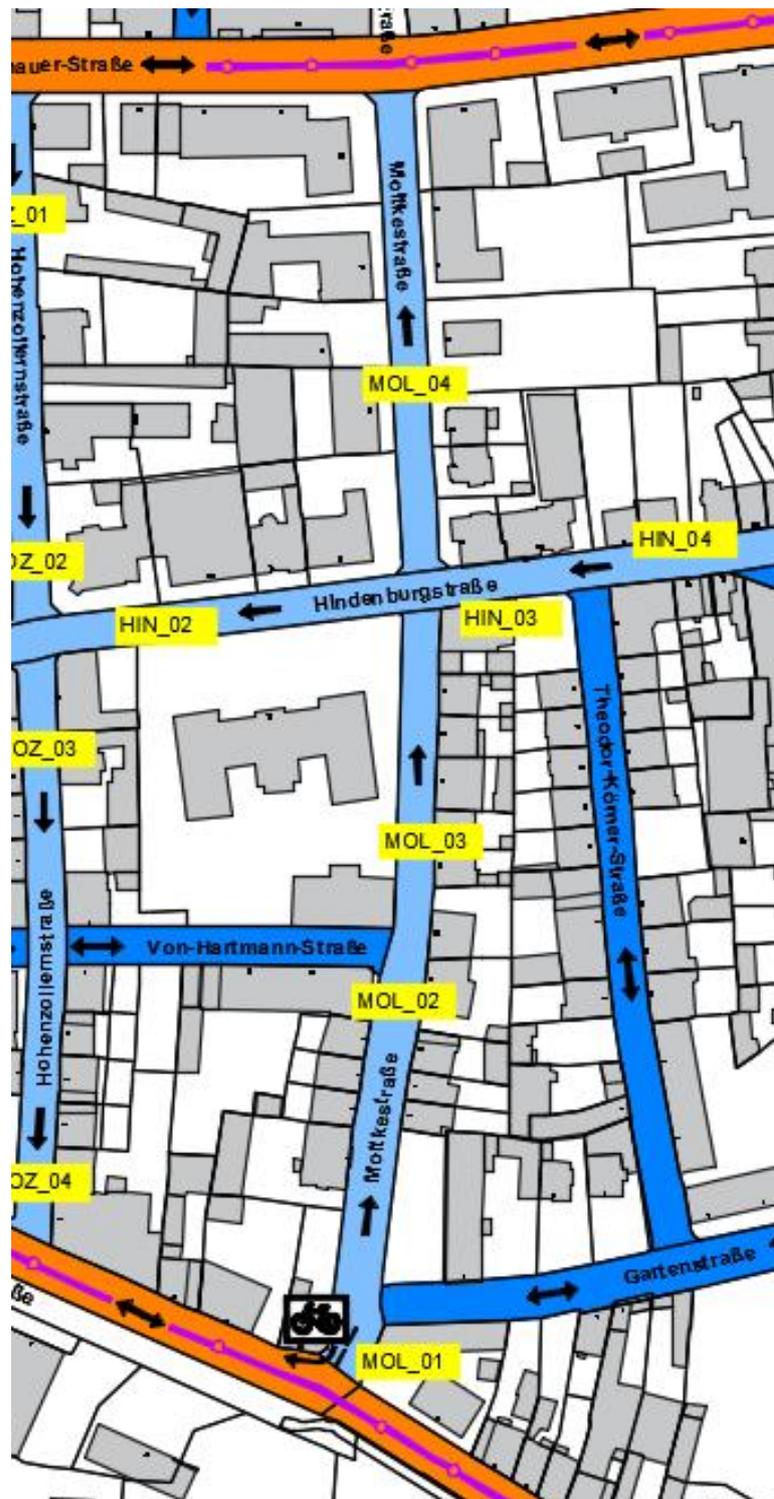
*Ausfahrtsbereich in die Talstraße
(gegen die Einbahnrichtung)*



*Linkerhand die Luisenstraße von der Talstraße
aus gesehen*

Moltkestraße: Landauer Straße – Konrad-Adenauer-Straße

Planausschnitt



MOL_01 bereits für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben (Ausfahrschleuse mit Insel)

Zulässige Höchstgeschw.

30 km /h

Linienbusverkehr

nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)	MOL_01	Landauer Straße - Gartenstraße	7,6 m nahe der Landauer Straße
	MOL_02	Gartenstraße – Von-Hartmann-Straße	Regelbreite 4,3 m, engste Stelle ca. 3,7m
	MOL_03	Von-Hartmann-Straße - Hindenburgstraße	Zwischen 4,2 und 4,5 m
	MOL_04	Hindenburgstraße – Konrad-Adenauer-Straße	Mindestbreite 4,1 m
Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im ...im Streckenverlauf ...an Kreuzungen und Einmündungen	➤ Engste Stelle 3,7 m, sonst über 4 m, bedeutet grundsätzliche Eignung für eine Freigabe		
	• gesamte Straße gestreckte Linienführung		
	<u>Knoten Konrad-Adenauer-Straße</u>		
	• Einbahnstraße mündet in eine übergeordnete Straße		
	<u>Knoten Hindenburgstraße</u>		
	• Rechts-vor-Links-Regelung, die Sichtverhältnisse an der Kreuzung sind schlecht. Prüfung vor Ort notwendig.		
	<u>Knoten Von-Hartmann-Straße</u>		
	• Rechts-vor-Links-Regelung, die Sichtverhältnisse an der Einmündung sind nicht besonders gut		
	<u>Knoten-Gartenstraße</u>		
	• Rechts-vor-Links-Regelung		
Funktion der Verbindung für den Radverkehr	<u>Knoten Landauer-Straße</u>		
	• Einbahnstraße geht von einer übergeordneten Straße ab, Ausfahrtschleuse mit Insel vorhanden, Vorfahrt-Gewähren beim Einbiegen in die Landauer Straße		
	<u>Parken</u>		
	• In den Abschnitten MOL_02 – MOL_04 einseitiges Parken in Einbahnrichtung rechts		
➤ Übersichtlichkeit im Streckenverlauf und an Knotenpunkten i.W. gegeben			
Der Moltkestraße kommt eine wichtige Netzfunktion zu. Die Freigabe dieses Abschnitts kann Umwege in diesem Innenstadtbereich für Radfahrer deutlich reduzieren			

Empfehlung	Ja	Freigabe wird grundsätzlich empfohlen. Geeignete Begleitmaßnahmen, wie z.B. die Markierung einer Ausfahrtschleuse im Bereich Konrad-Adenauer-Straße sowie weitere an den benannten Knoten sind vor Ort zu überprüfen.
-------------------	-----------	---

Fotodokumentation



MOL_01 Einfahrtsbereich Landauer Straße mit baulich getrennter Ausfahrtschleuse für Radfahrer im Gegenverkehr



MOL_02 Knotenpunkt Von-Hartmann-Straße



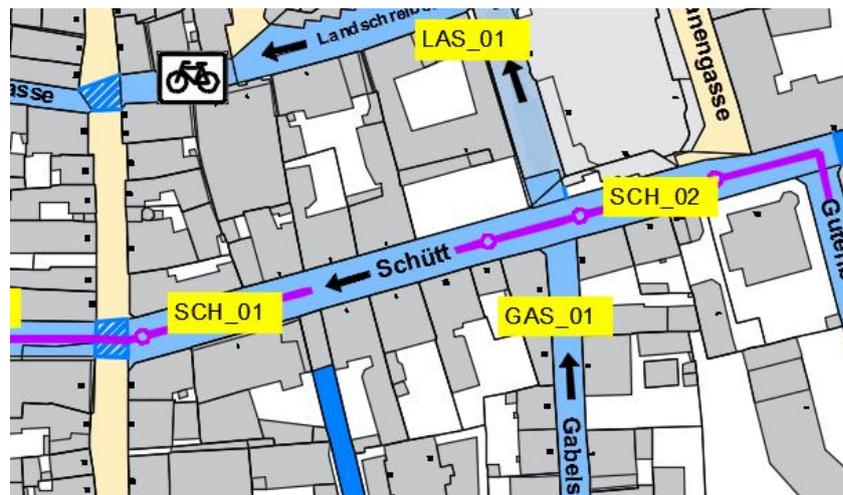
MOL_03 Knotenpunkt Hindenburgstraße



MOL_04 Ausfahrtsbereich in die Konrad-Adenauer-Straße

Schütt: Gutenbergstraße - Hauptstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km/h

Linienbusverkehr Ja

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)	SCH_01	Gabelsbergerstraße – Hauptstraße	Zwischen 3,25 und 3,7 m
	SCH_02	Gutenbergstraße – Gabelsbergerstraße	Zwischen 3,05 m und 3,25 m

➤ **Notwendige Mindestbreite der Fahrgasse bei Linienbusverkehr (3,50 m) nicht gegeben.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im
...im Streckenverlauf
...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben
- Knotenpunkt Hauptstraße
 - Knoten mit Fußgängerzone
- Knotenpunkt Gabelsbergerstraße
 - Rechts-vor-Links-Regelung
- Knotenpunkt Gutenbergstraße
 - Rechts-vor-Links-Regelung

Parken
 • In Fahrtrichtung links

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Könnte von der Lage her, auch zusammen mit einer Freigabe der Fröbelstraße, eine wichtige Netzfunktion als West-Ost-Verbindung übernehmen.

Empfehlung	Nein	Eine Freigabe kann insbesondere wegen der geringen Fahrgassenbreite i.V.m. dem Linienbusverkehr nicht empfohlen werden.
-------------------	-------------	---

Fotodokumentation



SCH_02 Knotenpunkt Gutenbergstraße



SCH_01 Knotenpunkt Gabelsbergerstraße



Abzweig Landschreibereistraße



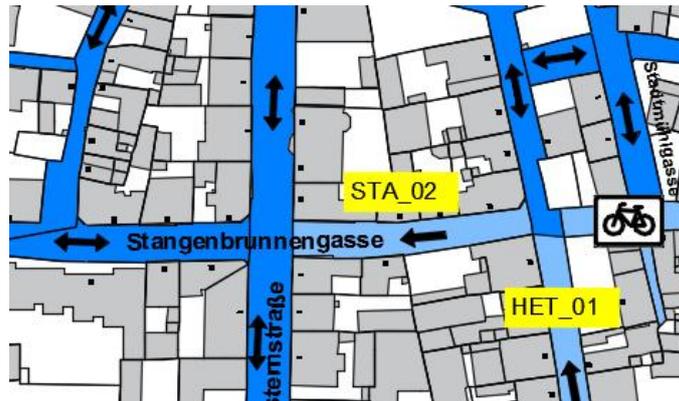
SCH_01 Knotenpunkt Hauptstraße mit Blick in die Fröbelstraße



Schmaler Fahrbahnquerschnitt im Bereich Gabelsbergerstraße (gegen die Einbahnrichtung)

Stangenbrunnengasse: STA_02 Hetzelstraße - Schwesternstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw. 30 km/h

Linienbusverkehr Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- Zwischen 3,10 m und 3,30 m (im Bereich des Parkens: zieht sich über ca. 50 m Straßenlänge)
- darüber hinausgehend keine Engstellen
- aktuelle keine geeigneten Ausweichstellen durch Parkstandsunterbrechungen vorhanden
- Straßenzustand ist sehr schlecht
- **Bei den vorhandenen Fahrgassenbreiten wäre zur Freigabe die Einrichtung von Ausweichstellen empfehlenswert.**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gerade Linienführung, eben

Knotenpunkt Schwesternstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Hetzelstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung (Hausecke Hetzelstraße 21) schränkt die Sicht etwas ein

Parken

- Parken in Einbahnrichtung rechts
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf i.W. gegeben**
- **Übersichtlichkeit an den Kreuzungen gegeben**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Dem hier betrachteten Abschnitt der Stangenbrunnengasse kommt eine wichtige Netzfunktion für den Radverkehr zu. Zusammen mit den bereits für Radfahrer in Gegenrichtung freigegebenen Abschnitten der Stangenbrunnengasse (zwischen Hetzelstraße und Hauptstraße) sowie der Landschreibereistraße würde die Freigabe dieses Abschnitts eine durchgängige West-Ost-Verbindung vom Kohlplatz bis zur Landschreibereistraße ermöglichen.

Empfehlung	Ja	Eine Freigabe wird auf Grund der hohen Netzfunktion des Straßenabschnitts empfohlen. Als schwierig ist aktuell der Straßenzustand zu werden. Darüber hinaus ist bei der Umsetzung zu prüfen, ob zusätzlich Ausweichstellen geschaffen werden sollten.
-------------------	-----------	---

Fotodokumentation



Blick in die Stangenbrunnengasse vom Knotenpunkt Schwesternstraße (gegen die Einbahnrichtung)



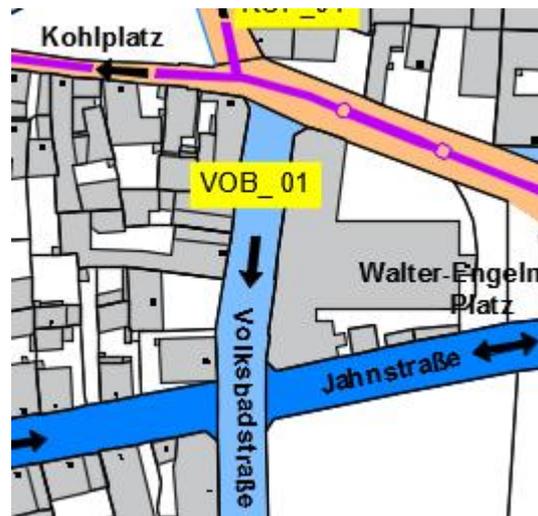
Fahrbahnquerschnitt der Stangenbrunnengasse gegen die Einbahnrichtung



Blick vom Knotenpunkt Hetzelstraße in die Stangenbrunnengasse (in Einbahnrichtung)

Volksbadstraße: VOB_01 Talstraße - Jahnstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite
(Engstellen)

- 3,8 m – 3,90 m (je nach Breite der parkenden PKW)
- kürzere Engstelle im Bereich Hausnr. 17 (3,35 m)
- **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**
- gestreckte Linienführung, eben

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im
...im Streckenverlauf
...an Kreuzungen und Einmündungen

Knotenpunkt Jahnstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Knotenpunkt Talstraße

- Einfahrt in eine übergeordnete Straße (Einbahnstraße)

Parken

- Fast durchgängig beidseitig
- insbesondere im Knotenpunkt Jahnstraße Parken im Knotenpunktbereich
- **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf i.W. gegeben**
- **Übersichtlichkeit an Kreuzungen durch parkende PKW z.T. eingeschränkt**
- **Ausfahrtssituation Talstraße etwas unübersichtlich. Evtl. können beim Ausbau an der Einmündung Talstraße schon Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Bisher gibt es in der Weststadt für Radfahrer keine direkte Süd-Nord-Querung. Die Freigabe der Volksbadstraße in dieser Richtung würde die Verbindungsqualität deutlich verbessern und über den Kohlplatz auch eine direkte weitergehende Verbindung in Richtung Norden ermöglichen.

Empfehlung	Ja	<p>Eine Freigabe wird grundsätzlich empfohlen.</p> <p><u>Begleitmaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Freihaltung des Knotenpunkts Jahnstraße von parkenden Fahrzeugen • Sicherungsmaßnahmen (z.B. Markierung einer Ausfahrschleuse) im Knotenpunkt Talstraße zusammen mit dem Ausbau, Einbeziehung des ausfahrenden Radverkehrs in die Verkehrsregelung
-------------------	-----------	---

Fotodokumentation



Kreuzungsbereich Jahnstraße



Weitgehend durchgängig beidseitige Bekparkung



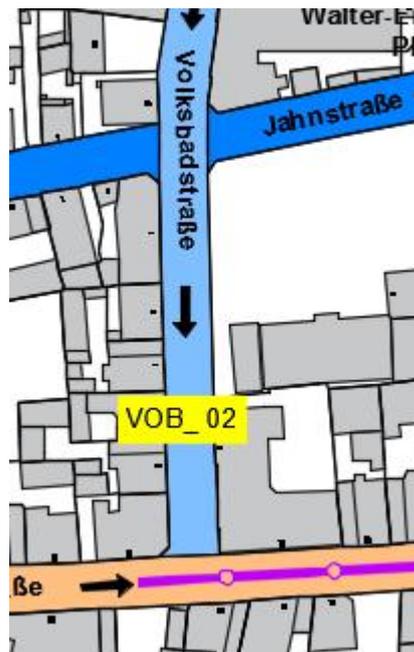
Weitgehend durchgängig beidseitige Bekparkung



Ausfahrtsbereich in die Talstraße

Volksbadstraße: VOB_02 Jahnstraße – Amalienstraße

Planausschnitt



Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite
(Engstellen)

- i.d.R. 4,7 m
- im Bereich des beidseitigen Parkens auf einer Länge von ca. 3 parkenden PKW 3,70 m
- **grundsätzliche Eignung für eine Freigabe**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- gestreckte Linienführung, eben

Knotenpunkt Amalienstraße

- Einfahrt aus einer übergeordneten Straße

Knotenpunkt Jahnstraße

- Rechts-vor-Links-Regelung

Parken

- i.W in Fahrtrichtung rechts
- in einem kurzen Abschnitt (ca. 3 PKW) beidseitig
- insbesondere im Knotenpunkt Jahnstraße Parken im Knotenpunktbereich

➤ **Übersichtlichkeit im Streckenverlauf i. W. gegeben**

➤ **Übersichtlichkeit an Kreuzungen durch parkende PKW z.T. eingeschränkt**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Bisher gibt es in der Weststadt für Radfahrer keine direkte Süd-Nord-Querung. Die Freigabe der Volksbadstraße in dieser Richtung würde die Verbindungsqualität deutlich verbessern und über den Kohlplatz auch eine direkte weitergehende Verbindung in Richtung Norden ermöglichen.

Empfehlung	Ja	<p>Eine Freigabe wird grundsätzlich empfohlen.</p> <p><u>Begleitmaßnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung einer Einfahrtsschleuse im Knotenpunkt Amalienstraße • Freihaltung des Knotenpunkts Jahnstraße von parkenden Fahrzeugen
-------------------	-----------	---

Fotodokumentation



Einfahrtsbereich aus der Amalienstraße



I.W. einseitiges Parken in Fahrtrichtung rechts



Kurzer Abschnitt mit beidseitigem Parken

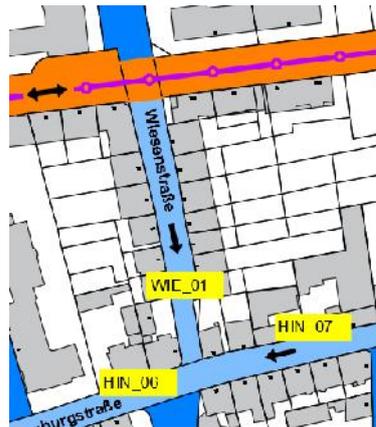


Kreuzungsbereich Jahnstraße

Die Volksbadstraße soll neu ausgebaut werden. Die aktuell vorliegende Entwurfsplanung geht durchgängig von einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 3,5 m und einem zweiseitigen Parken aus, so dass eine Freigabe auch nach dem Umbau möglich wäre.

Wiesenstraße: WIE_01 Konrad-Adenauer-Straße – Hindenburgstraße

Planausschnitt



Aktuelle Einbahnrichtung ist Baustellenregelung

Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)

- durchgängig mindestens zwischen 4,05 m und 4,15 m
- **Freigabe grundsätzlich zu empfehlen**

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im ...im Streckenverlauf

- gerade Linienführung, eben
- Knotenpunkt Hindenburgstraße
- Rechts-vor-Links-Regelung

...an Kreuzungen und Einmündungen

- Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße
- Einbahnstraße zweigt aktuell von einer übergeordneten Straße ab (Baustellenregelung)

Parken

- einseitig, in aktuelle Einbahnrichtung (Baustellenregelung) links

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Wichtige Netzfunktion für die Nord-Süd-Verbindung durch das Plangebiet

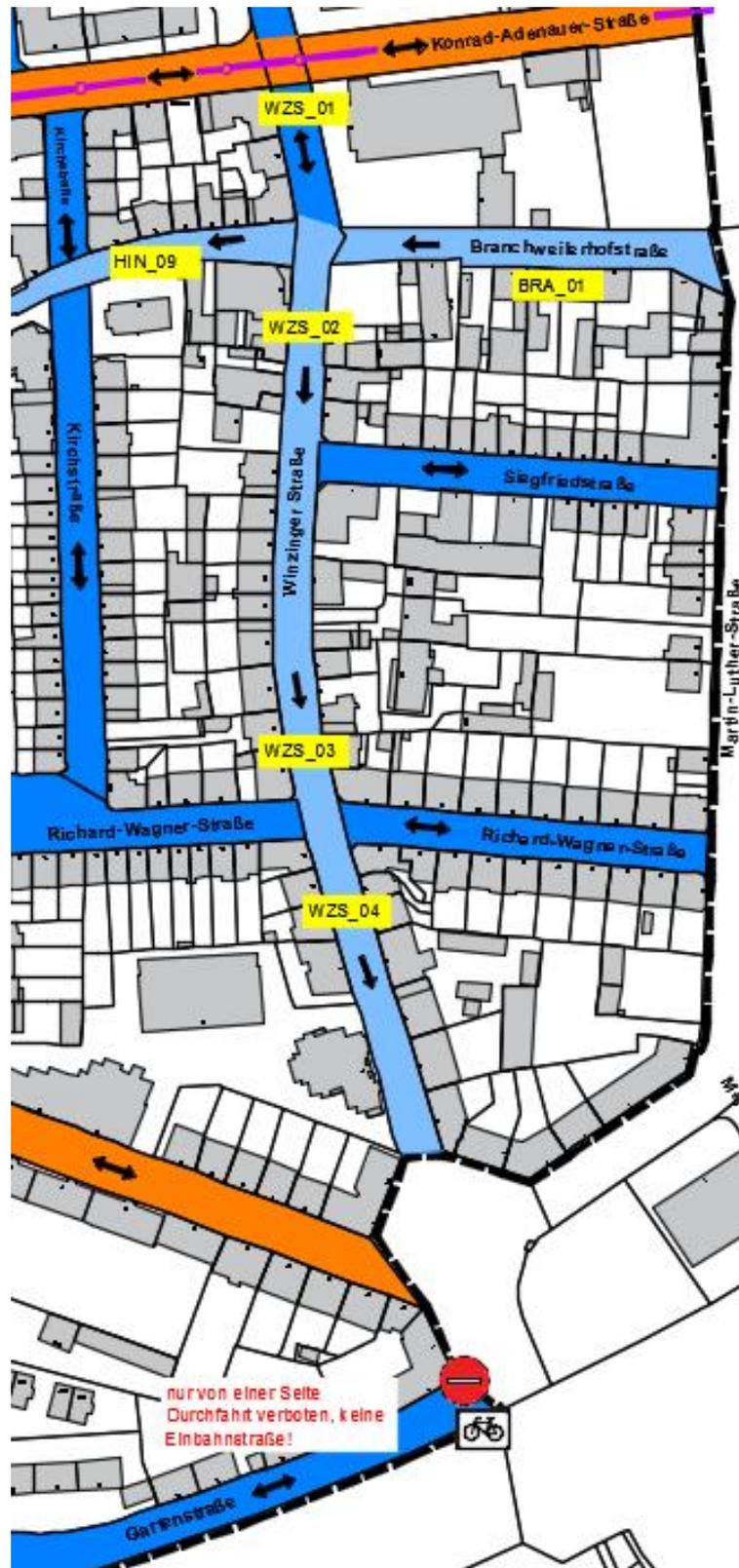
Empfehlung	Ja	Eine Freigabe wird grundsätzlich empfohlen. Geeignete Begleitmaßnahmen, insbesondere im Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße sind zu überprüfen.
-------------------	-----------	--

Fotodokumentation



Blick aus der Wiesenstraße in Richtung Konrad-Adenauer-Straße

Winzinger Straße: Branchweilerhofstraße / Hindenburgstraße - Martin-Luther-Straße



Zulässige Höchstgeschw. 30 km /h
 Linienbusverkehr Nein
 Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite (Engstellen)	WZS_02	Branchweilerhofstraße / Hindenburgstraße - Siegfriedstraße	Zwischen 5,0 m und 5,9 m
	WZS_03	Siegfriedstraße – Richard-Wagner-Straße	Min. 3,5 m, je nach Breite der parkenden Autos, teilweise auch mehr
	WZS_04	Richard-Wagner-Straße – Martin-Luther-Straße	Min. 3,5, je nach Breite der parkenden Autos, teilw. auch mehr, im Ausfahrtsbereich über 8,5 m
Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im ...im Streckenverlauf ...an Kreuzungen und Einmündungen	<p>➤ Alle Abschnitte für eine Freigabe geeignet</p> <ul style="list-style-type: none"> • weitgehend gestreckte Linienführung, z.T. leicht kurvig, eben <p><u>Knotenpunkt Martin-Luther-Straße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraße mündet in eine übergeordnete Straße, komplizierte Verkehrssituation durch viele Einmündungen. Aufteilung in eine Linksabbiegerspur sowie eine Rechts- und Geradeausspur <p><u>Knotenpunkt Richard-Wagner-Straße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechts-vor-Links-Regelung, teilweise zugeparkt <p><u>Knotenpunkt Siegfriedstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechts-vor-Links-Regelung, teilweise zugeparkt <p><u>Knotenpunkt Branchweilerhofstraße / Hindenburgstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechts-vor-Links-Regelung, teilweise zugeparkt <p><u>Parken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • WSZ_02 Einseitig, in Einbahnrichtung rechts • WSZ_03 und 04 beidseitig, im Ausfahrtsbereich kein Parken <p>➤ Übersichtlichkeit im Streckenverlauf auf Grund der leichten Kurve und der z.T. beiseitigen Beparkung nicht übersichtlich</p> <p>➤ Übersichtlichkeit an den Rechts-vor-Links-Kreuzungen gegeben, z.T. durch parkende PKW eingeschränkt.</p> <p>➤ Übersichtlichkeit am Knotenpunkt Martin-Luther-Straße nicht gegeben, komplizierte Verkehrssituation</p>		
	Funktion der Verbindung für den Radverkehr	Winzinger Straße hat keine besonders hohe Netzfunktion für den Radverkehr	

<p>Empfehlung WSZ_02 WSZ_03</p>	<p>Nein</p>	<p>Eine Freigabe wird nicht empfohlen. Durch beidseitiges Parken bestehen Einschränkungen in der Übersichtlichkeit. Wegen der unübersichtlichen Situation am „Bermudadreieck“ WSZ_04 ist keine durchgehende Nutzung möglich. Dem Bereich kommt keine hohe Netzfunktion zu.</p> <p>Der Bereich muss allerdings im Zusammenhang mit einer anzustrebenden Radinfrastruktur in der Martin-Luther-Straße gesehen werden.</p>
<p>WSZ_04</p>	<p>Nein</p>	<p>Von der Fahrgassenbreite her ist der Abschnitt für eine Freigabe geeignet. Da der Knotenpunkt Martin-Luther-Straße („Bermudadreieck“) sehr unübersichtlich ist, ist aktuell nicht abzusehen, wie eine Einfahrtssituation sicher ausgestaltet werden kann.</p> <p>Ggf. in Zusammenhang mit Umplanung Kreuzungsbereich beachten.</p>

Fotodokumentation



WSZ_02 Knotenpunkt Hindenburgstraße (in Einbahnrichtung)



WSZ_03 Knotenpunkt Siegfriedstraße (gegen Einbahnrichtung)



Blick aus der Siegfriedstraße (Zweirichtungsverkehr) in Richtung Winzinger Straße



WSZ_03 Blick auf den Knotenpunkt Richard-Wagner Straße (in Einbahnrichtung)



WSZ_04 Ausfahrtsbereich auf die Martin-Luther-Straße



WSZ_04 Ausfahrtsbereich auf die Martin-Luther-Straße



Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße (im Hintergrund Ausfahrtsbereich Winzinger Straße)



Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße (rechts Ausfahrtsbereich Winzinger Straße)

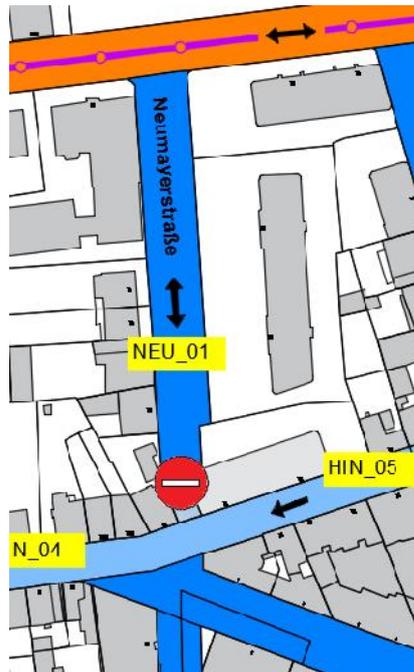


Luftbildausschnitt Einmündungsbereich Martin-Luther-Straße

3.2 Unechte Einbahnstraßen

Neumayerstraße: NEU_01 Konrad-Adenauer-Straße – Hindenburgstraße

Planausschnitt



Unechte Einbahnstraße

Zulässige Höchstgeschw.

30 km/h

Linienbusverkehr

Nein

Stärkerer Verkehr mit LKW

Nutzbare Fahrgassenbreite
(Engstellen)

- Überbauter Durchgangsbereich verfügt über eine Breite von 3,5 m, Länge ca. 13 m

Übersichtlichkeit der Verkehrsführung im

...im Streckenverlauf

...an Kreuzungen und Einmündungen

- **Grundsätzliche Eignung für eine Freigabe für Radfahrer**
- Überbauung schränkt Übersichtlichkeit ein, durch die Sperrmarkierung in der Hindenburgstraße hat der dort fahrende Verkehr mindestens 3 m Abstand vom Ausfahrtsbereich aus der Neumayerstraße
- **Übersichtlichkeit eingeschränkt**
- **gegeben, es ist ausreichend Raum, damit sich Autofahrer und Radfahrer per Blickkontakt verständigen können**

Funktion der Verbindung für den Radverkehr

Keine besondere Netzfunktion. Freigabe kann aber dazu beitragen, Umwege reduzieren

Empfehlung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konzepts und in Abhängigkeit der Gestaltungsmöglichkeiten des gesamten Kreuzungsbereich genauer zu betrachten.

Fotodokumentation



Durchfahrtbereich Neumayerstraße mit Blick auf den Knotenpunkt Hindenburgstraße



Blick aus der Hindenburgstraße (in Einbahnrichtung), rechterhand Zufahrtbereich von der Neumayerstraße



Blick aus der Hindenburgstraße direkt in die Neumayerstraße



Luftbildausschnitt

3.3 Übersicht über die Empfehlungen

Einbahnstraßen

Straße	Ab-schnitt	In Einbahnrichtung von - bis	Linien-bus	Empfehlung z. Freigabe
Arndtstraße	ARD_01	Talstraße – Jahnstraße	nein	Nein
Bahnhofstraße	BAH_01	Landauer Straße – ZOB	ja	Nein
Branchweilerhofstraße	BRA_01	Martin-Luther-Straße – Winzinger Straße	nein	Nein
Friedrichstraße	FRI_01	Konrad-Adenauer-Straße – Wallgasse	nein	Nein
Friedrichstraße	FRI_03	Strohmarkt – Maximilianstraße	nein	Nein
Fröbelstraße	FRS_01	Talstraße – Schwesternstraße	ja	Nein
Fröbelstraße	FRS_02	Schwesternstraße – Hetzelstraße	ja	Nein
Fröbelstraße	FRS_03	Hetzelstraße – Hauptstraße	ja	Nein
Gabelsbergerstraße	GAS_01	Landauer Straße – Schütt	nein	Nein
Gerichtsstraße	GER_01	Rathausstraße – Lindenstraße	nein	Nein
Gipserstraße	GIP_01	Talstraße – Jahnstraße	nein	Nein
Gipserstraße	GIP_02	Jahnstraße – Amalienstraße	nein	Nein
Gutenbergstraße	GUT_01	Landauer Straße – Schütt	ja	Nein
Heinestraße	HEI_01	Alter Turnplatz – Hohenzollernstraße	nein	Nein
Hetzelstraße	HET_01	Fröbelstraße – Stangenbrunnengasse	nein	Nein
Hindenburgstraße	HIN_09	Winzinger Straße – Kirchstraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_08	Kirchstraße – Bismarckstraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_07	Bismarckstraße – Wiesenstraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_06	Wiesenstraße – Werderstraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_05	Werderstraße – Neumayerstraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_04	Neumayerstraße – Theodor-Körner-Straße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_03	Theodor-Körner-Straße – Moltkestraße	nein	Ja
Hindenburgstraße	HIN_02	Moltkestraße – Hohenzollernstraße	nein	Nein
Hindenburgstraße	HIN_01	Hohenzollernstraße – Exterstraße	nein	Nein

Straße	Ab-schnitt	In Einbahnrichtung von - bis	Linien-bus	Empfehlung z. Freigabe
Hohenzollern-straße	HOZ_01	Konrad-Adenauer-Straße – Heinestraße	nein	Ja
Hohenzollern-straße	HOZ_02	Heinestraße – Hindenburgstraße	nein	Ja
Hohenzollern-straße	HOZ_03	Hindenburgstraße – Von-Hartmann-Straße	nein	Ja
Hohenzollern-straße	HOZ_04	Von-Hartmann-Straße – Landauer Straße	nein	Nein
Klausengasse	KLG_01	Kohlplatz – Talstraße	nein	Nein
Klausengasse	KLG_02	Ludwigstraße – Rathausstraße	nein	Nein
Kleine Böhlstraße	KLB_01	Robert-Stolz-Straße – Mußbacher Landstr.	nein	Ja
Luisenstraße	LUI_01	Talstraße – Amalienstraße	nein	Nein
Moltkestraße	MOL_02	Gartenstraße – von-Hartmann-Straße	nein	Ja
Moltkestraße	MOL_03	von-Hartmann-Straße – Hindenburgstraße	nein	Ja
Moltkestraße	MOL_04	Hindenburgstraße – Konrad-Adenauer-Straße	nein	Ja
Schütt	SCH_02	Gutenbergstraße – Gabelsberger Straße	ja	Nein
Schütt	SCH_01	Gabelsberger Straße – Hauptstraße	ja	Nein
Stangenbrunnengasse	STA_02	Hetzelstraße – Schwesternstraße	nein	Ja
Volksbadstraße	VOB_01	Talstraße – Jahnstraße	nein	Ja
Volksbadstraße	VOB_02	Jahnstraße – Amalienstr.	nein	Ja
Wiesenstraße	WIE_01	Hindenburgstraße – Konrad-Adenauer-Straße	nein	Ja
Winzinger Straße	WZS_02	Branchweilerhofstraße – Siegfriedstraße	nein	Nein
Winzinger Straße	WZS_03	Siegfriedstraße – Richard-Wagner-Straße	nein	Nein
Winzinger Straße	WZS_04	Richard-Wagner-Straße – Martin-Luther-Straße	nein	Nein

Unechte Einbahnstraßen

Straße	Ab-schnitt	In Einbahnrichtung von - bis	Linien-bus	Empfehlung z. Freigabe
Neumayerstraße	NEU_01	Konrad-Adenauer-Straße - Hindenburgstraße	nein	Bei Umsetzung der Kreuzungssituation genauer zu betrachten