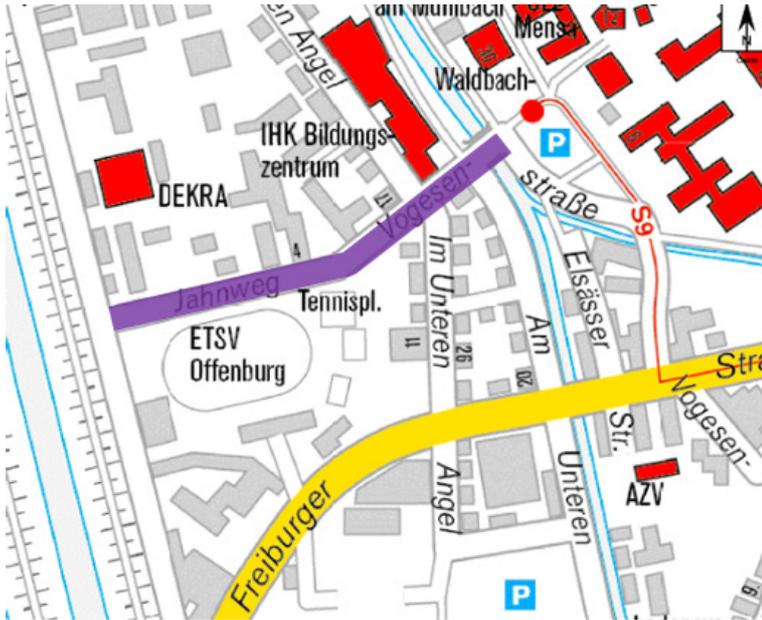


**Jahnweg – Vogesenstraße Nordwest**

⇒ **Empfehlung: umsetzen**



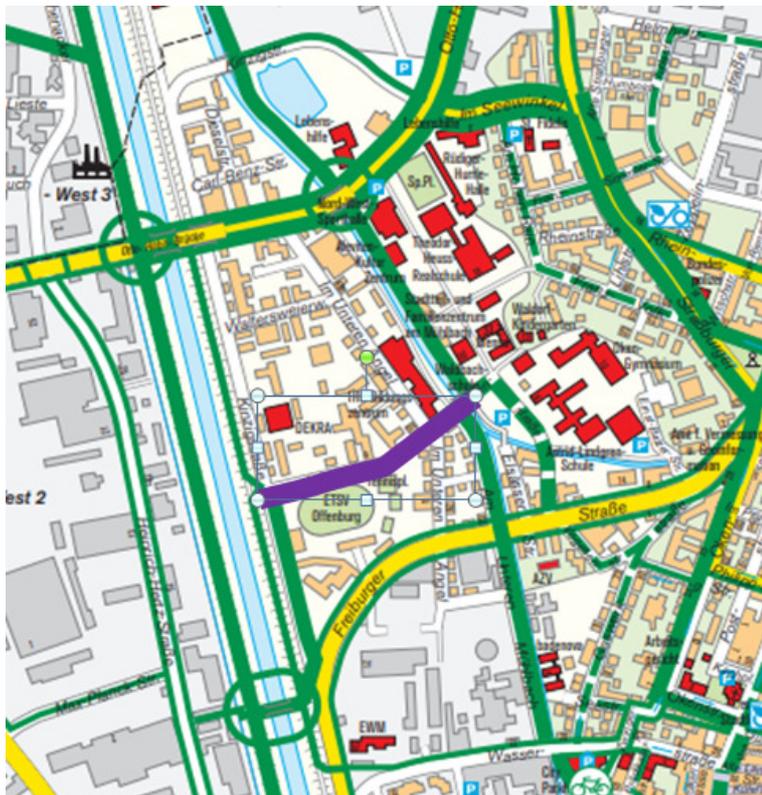
**Radrouten, Radverkehrsaufkommen:**

- 🚲 Nähe Schulzentrum Nordwest, Radschulwegempfehlung
- 🚲 attraktive Alternative zu Freiburger Straße
- 🚲 Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Vogesenstraße/Jahnweg/Im Unteren Angel

**Hauptzielgruppe:** Schülerverkehr

**Hauptverkehrsart: Abschätzung der künftigen Bedeutung des Radverkehrs**

⇒ Es ist mit einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils aufgrund der Bündelungsfunktion der Fahrradstraße zu rechnen. Im Rahmen des Sanierungskonzepts Bahnhof/Schlachthof ist geplant, die Einmündungssituation Freiburger Straße/Kinzigstraße zu entschärfen, ggf. mit einem weiteren Kinzigsteg. Nach der Realisierung dieser Maßnahme wird sich eine weitere Zunahme des Radverkehrs einstellen.



	heutige Situation	Fahrradstraße
<b>Zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	30	✓
<b>Kfz-Verkehrsmenge</b>	gering	✓
<b>Schwerlastverkehr</b>	gering	✓
<b>Bus</b>		
Jahnweg	nein	✓
Vogesenstraße (S9 Studentakt, Schulbusse)	gering	✓
<b>Straßentyp /-kategorie</b>	Erschließungsstraße	✓
<b>Freigabe von Kfz</b>	ja	erforderlich, wie heute

## Vorfahrtsregelungen

Die Fahrradstraße Jahnweg-Vogesenstraße-Nord soll gegenüber den einmündenden Straßen Im Unteren Angel und Am Unteren Mühlbach bevorrechtigt geführt werden. Im Westen soll die Fahrradstraße untergeordnet gegenüber der Kinzigstraße sein. Im Osten mündet die Fahrradstraße in den Bereich der Vogesenstraße, der nur von den Bussen und den Radfahrern befahren werden darf, bzw. in den Vogesenparkplatz.

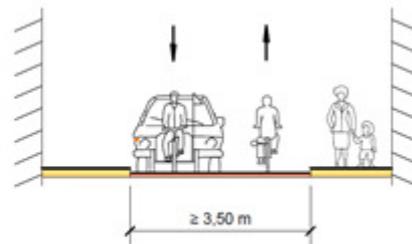
## Straßenbreite [m], ruhender Verkehr?

Die Straßenbreiten variieren zwischen 5,50 - 6 m mit vereinzelt einseitigem Längsparken im Jahnweg und 6,80 – 8,80 m teils mit beidseitigem Längsparken in der Vogesenstraße.

## Empfehlung zum Einsatz folgender Musterlösungen:

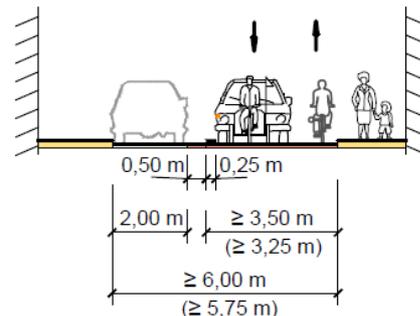
### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig



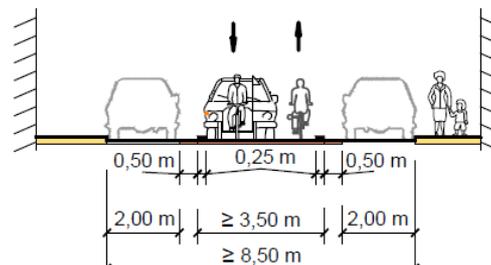
### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



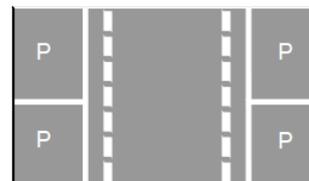
### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite $\geq 8,50$ m

- beidseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



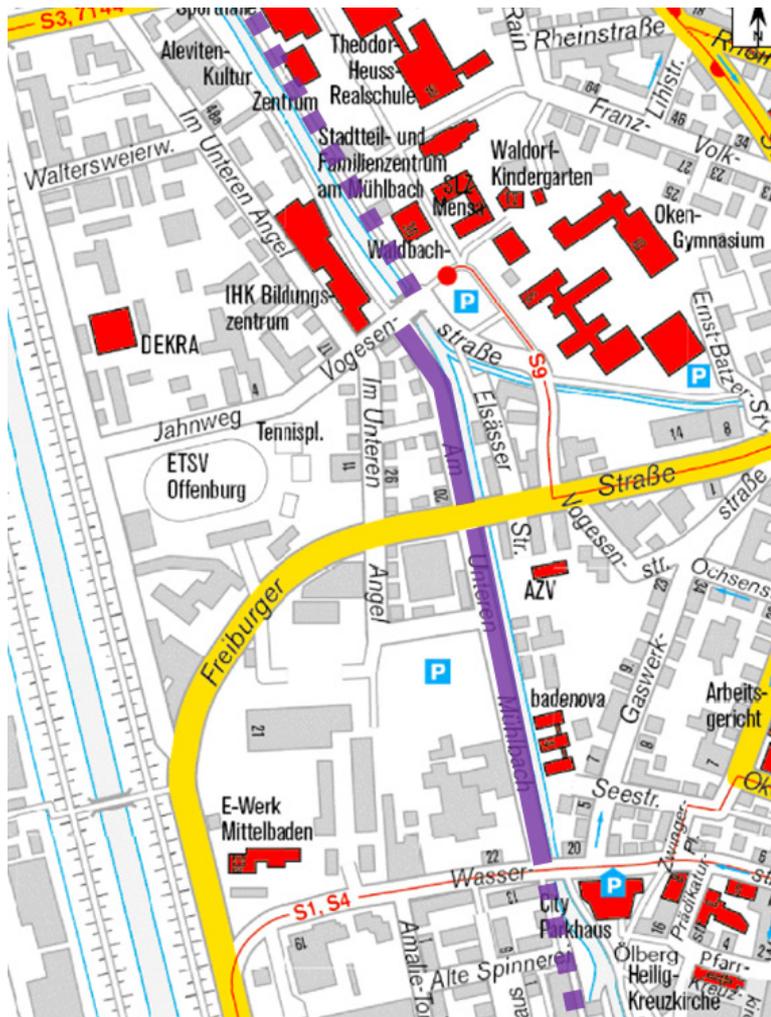
### Markierungsbeispiel

- Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 0,50 m Länge, 0,20 m Lücke)



## Am Unteren Mühlbach zw. Freiburger Str. und Vogesenstr.

⇒ Empfehlung: **umsetzen**



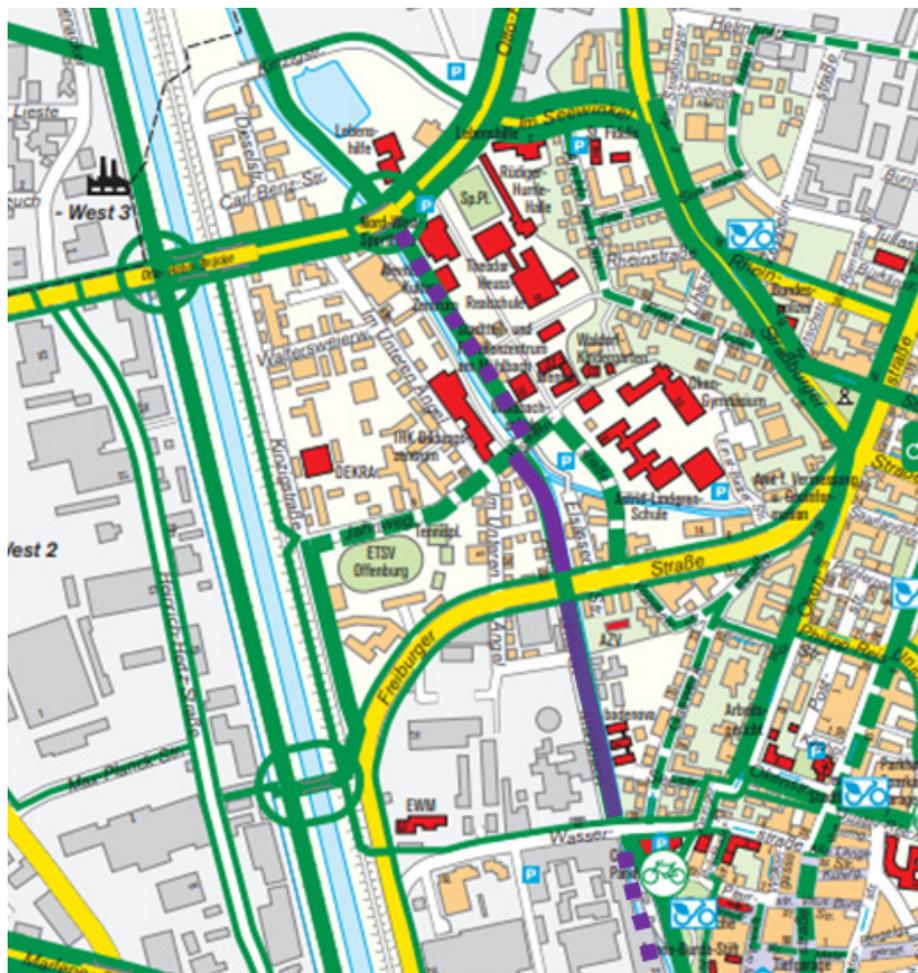
### Radrouten, Radverkehrsaufkommen:

- ☺ Nähe zum Schulzentrum Nordwest
- ☺ Lücke der Radachse Nord-Süd im Norden Mühlbachradweg im Süden aufgewertetes Mühlbach- bzw. Schlachthofareal

**Hauptzielgruppe:** Schülerverkehr, Berufsverkehr

### Hauptverkehrsart: Abschätzung der künftigen Bedeutung des Radverkehrs

⇒ Es ist mit einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils aufgrund der Bündelfunktion der Fahrradstraße zu rechnen. Nach der Realisierung der Maßnahmen im Rahmen des Sanierungskonzepts Bahnhof/Schlachthof wird sich eine weitere Zunahme des Radverkehrs einstellen. Es sind weitere Querungshilfen im Zuge des Ausbaus der Freiburger Straße vorgesehen.



	heutige Situation	Fahrradstraße
<b>Zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	30	✓
<b>Kfz-Verkehrsmenge</b>	gering	✓
<b>Schwerlastverkehr</b>	gering	✓
<b>Bus</b>	nein	✓
<b>Straßentyp /-kategorie</b> nördlich der Freiburger Straße südlich der Freiburger Straße	Wohnstraße Erschließungsstraße	✓ ✓
<b>Freigabe von Kfz</b> nördlich der Freiburger Straße südlich der Freiburger Straße	ja ja	Anlieger frei erforderlich

### Vorfahrtsregelungen

Die Fahrradstraße Am Unteren Mühlbach soll gegenüber der einmündenden Straßen Im Unteren Angel wie heute bevorrechtigt geführt werden. Im Norden soll die Fahrradstraße untergeordnet zur Vogesenstraße sein. Die Freiburger Straße bleibt bevorrechtigt gegenüber der Fahrradstraße. Es sind weitere Querungshilfen im Zuge des Ausbaus der Freiburger Straße vorgesehen. Im Süden wird die Fahrradstraße untergeordnet gegenüber der Wasserstraße geführt.

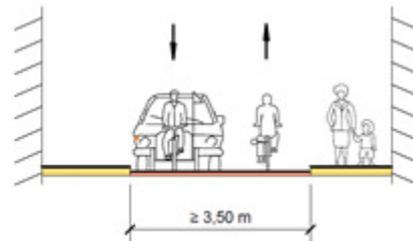
### Straßenbreite [m], ruhender Verkehr?

Die Straßenbreite Am Unteren Mühlbach nördlich der Freiburger Straße beträgt 4,70 – 6,40 m mit vereinzelt einseitigem Längsparken. In dem Bereich mit einer Straßenbreite unter 5 m ist gesetzlich ein Parken generell verboten, da ansonsten das Passieren der Rettungskräfte nicht mehr möglich ist. Südlich der Freiburger Straße weist die Straße Am Unteren Mühlbach eine Fahrbahnbreite von 5 m auf plus im südlichen Bereich Parktaschen zum Längsparken.

### Empfehlung zum Einsatz folgender Musterlösungen:

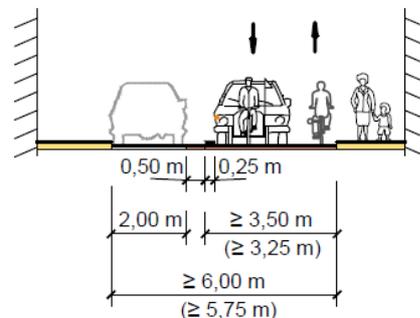
#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig

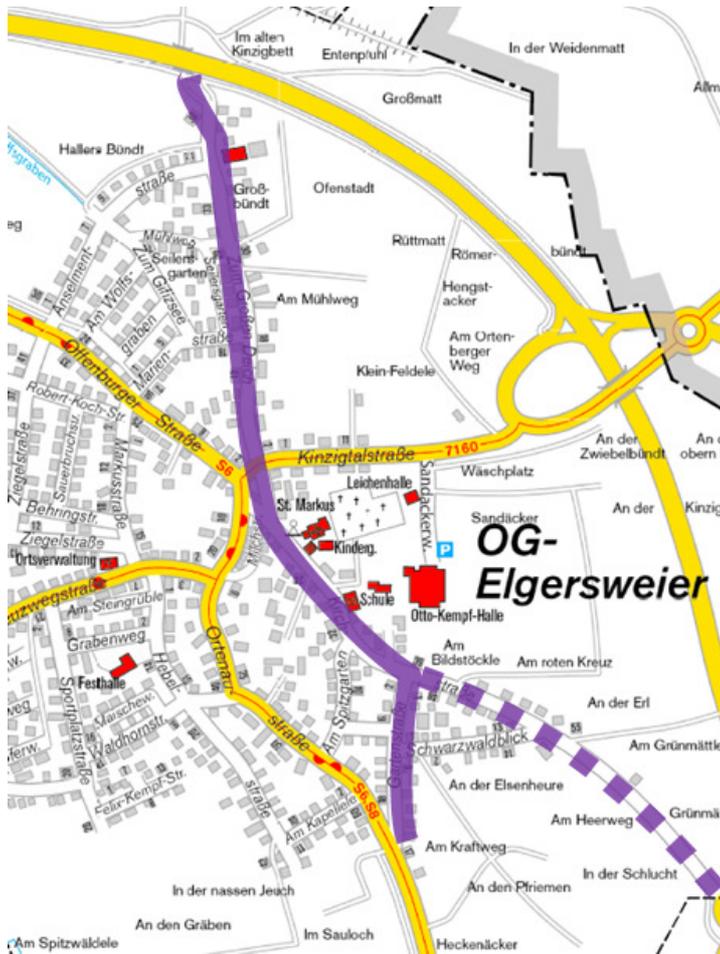


#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



**Gärtnerstr. – Kirchstr. – Zum Großen Deich** ⇒ Empfehlung: **umsetzen mit FGÜ Kinzigtalstr.**



**Radrouten, Radverkehrsaufkommen:**

- 🚲 Radachse von Süden zum Kinzigdammradweg
- 🚲 Radschulwegempfehlung
- 🚲 Attraktive Alternative zur Ortsdurchfahrt

**Hauptzielgruppe:** Schülerverkehr, Berufsverkehr

**Hauptverkehrsart: Abschätzung der künftigen Bedeutung des Radverkehrs**

⇒ Es ist mit einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils aufgrund der Bündelungsfunktion der Fahrradstraße zu rechnen.

	heutige Situation	Fahrradstraße
<b>Zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	30	✓
<b>Kfz-Verkehrsmenge</b>	gering	✓
<b>Schwerlastverkehr</b>	gering	✓
<b>Bus</b>	nein	✓
<b>Straßentyp /-kategorie</b>	Wohnstraßen	✓
<b>Freigabe von Kfz</b>	ja	erforderlich

**Vorfahrtsregelungen**

Die Fahrradstraße soll gegenüber den einmündenden Straßen Schwarzwaldstraße, Kirchstraße Ost, Kinzigtalstraße, Marienstraße, Mühlweg, Anselmentstraße bevorrechtigt geführt werden. In diesem Zuge könnte der Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) über die Kinzigtalstraße an der Kreuzung Kinzigtalstraße/Kirchstraße/Zum GroßenDeich nach den aktuellen Richtlinien ausgebaut

werden. Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber der Kinzigtalstraße würde voraussichtlich eine Verkehrsberuhigung in der Kinzigtalstraße mit sich bringen. Im Süden mündet die Fahrradstraße untergeordnet in die Ortenaustraße. Im Norden endet die Fahrradstraße in den landwirtschaftlichen Weg bei der B33-Unterführung.

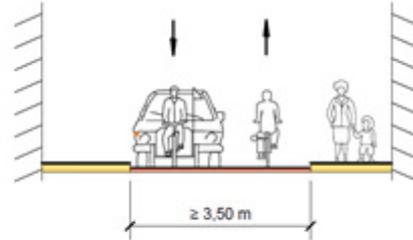
### Straßenbreite [m], ruhender Verkehr?

Die Straßenbreiten in der Gärtnerstraße, Kirchstraße und Zum Großen Deich variieren zwischen 5 -6,50 m vereinzelt mit Längsparken.

### Empfehlung zum Einsatz folgender Musterlösungen:

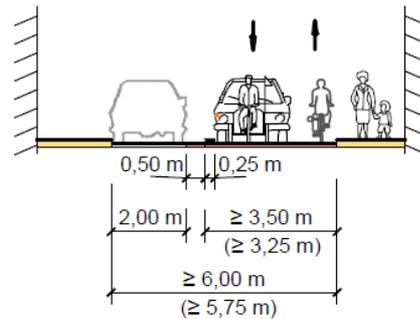
#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig



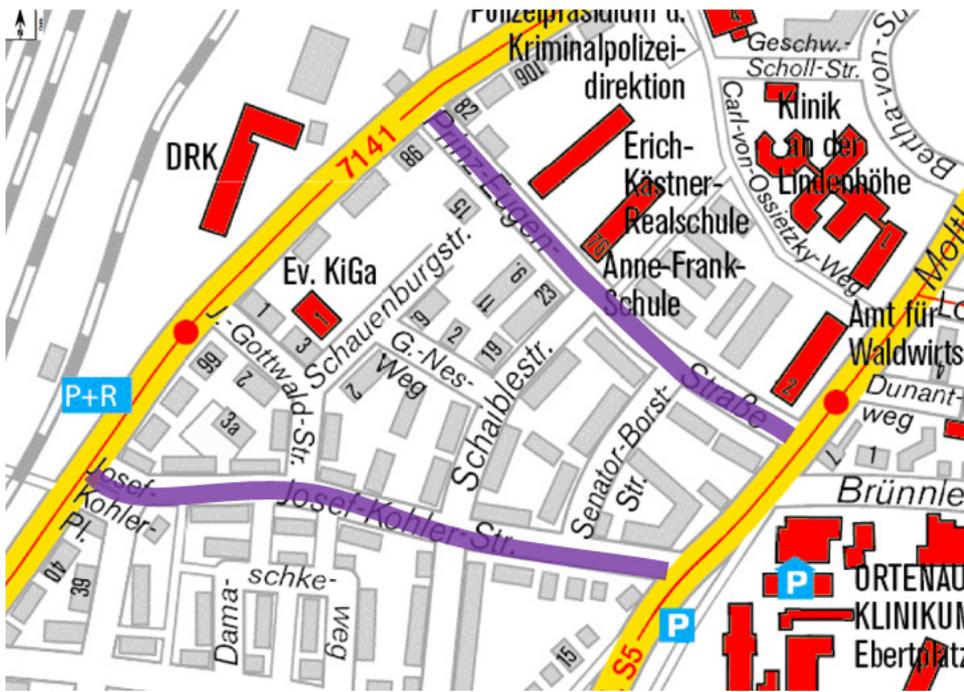
#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



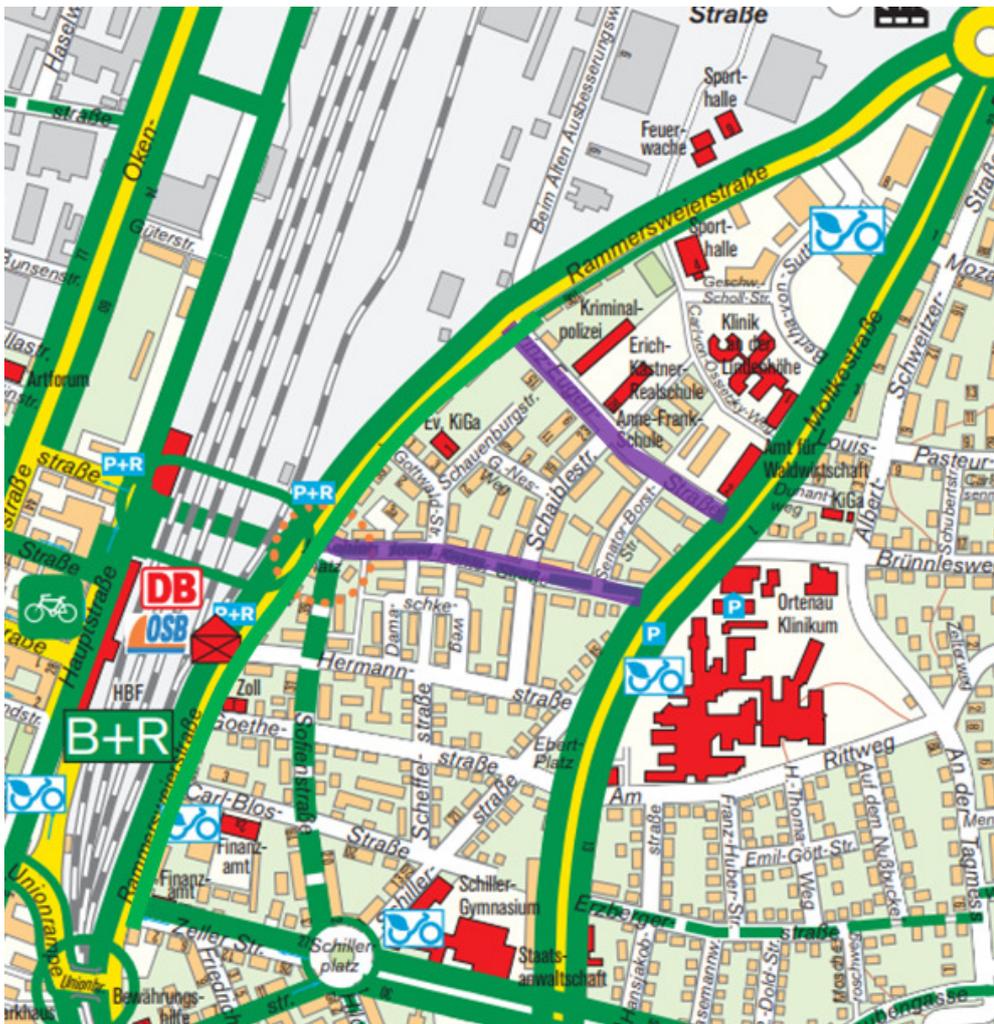
## Josef-Kohler-Straße und/oder Prinz-Eugen-Straße

⇒ Empfehlung: zurückstellen



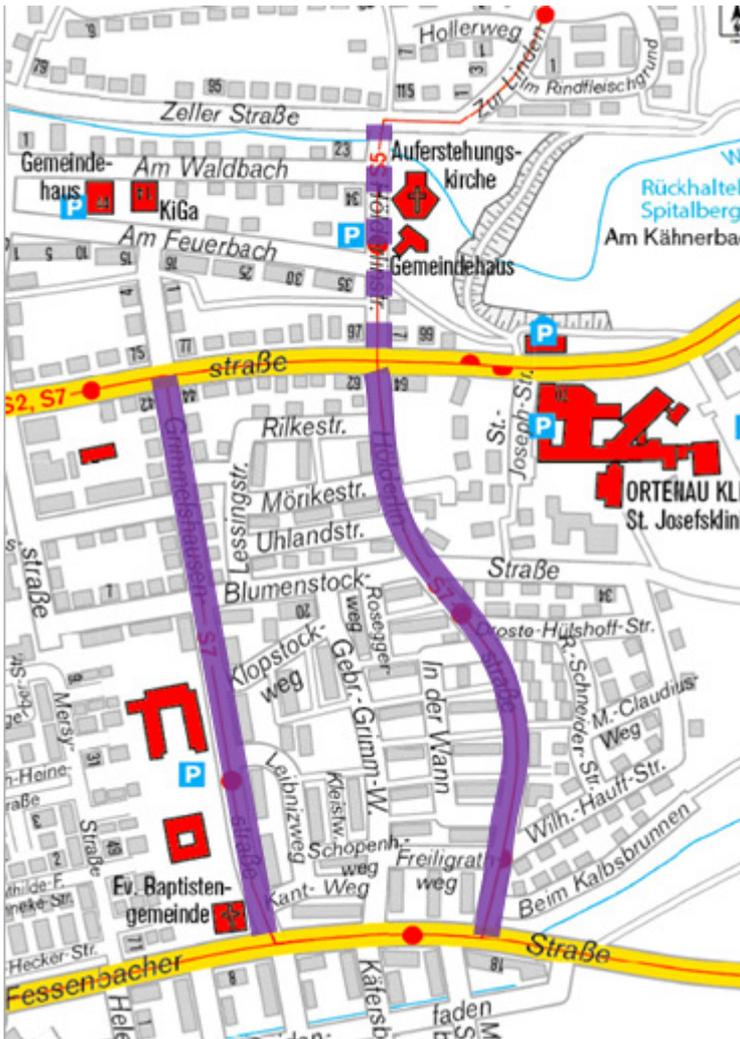
Beide Straßenzüge eignen sich aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion im Netz der Radverkehrsanlagen als Fahrradstraße. Allerdings würde sich der Parkdruck in diesen beiden Straßen durch das Einrichten von Fahrradstraßen erhöhen, da einige Parkplätze wegfallen würden.

Es wird empfohlen, die Prüfung, ob und unter welchen Bedingungen eine Fahrradstraße eingerichtet werden könnten, vorerst zurück zu stellen. Zudem sollen die Planungen zur Karrendurchfahrt und zum Ausbau der Moltkestraße abgewartet werden.

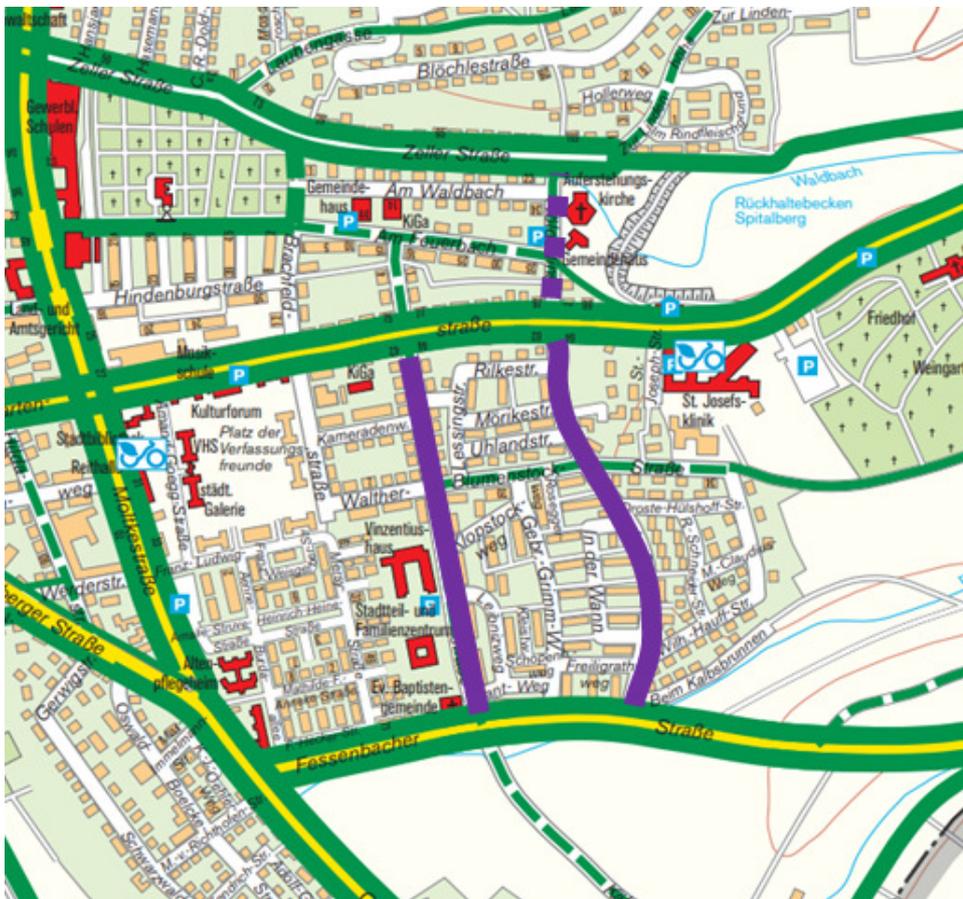


## Grimmelshausenstraße und/oder Hölderlinstraße

⇒ Empfehlung: zurückstellen

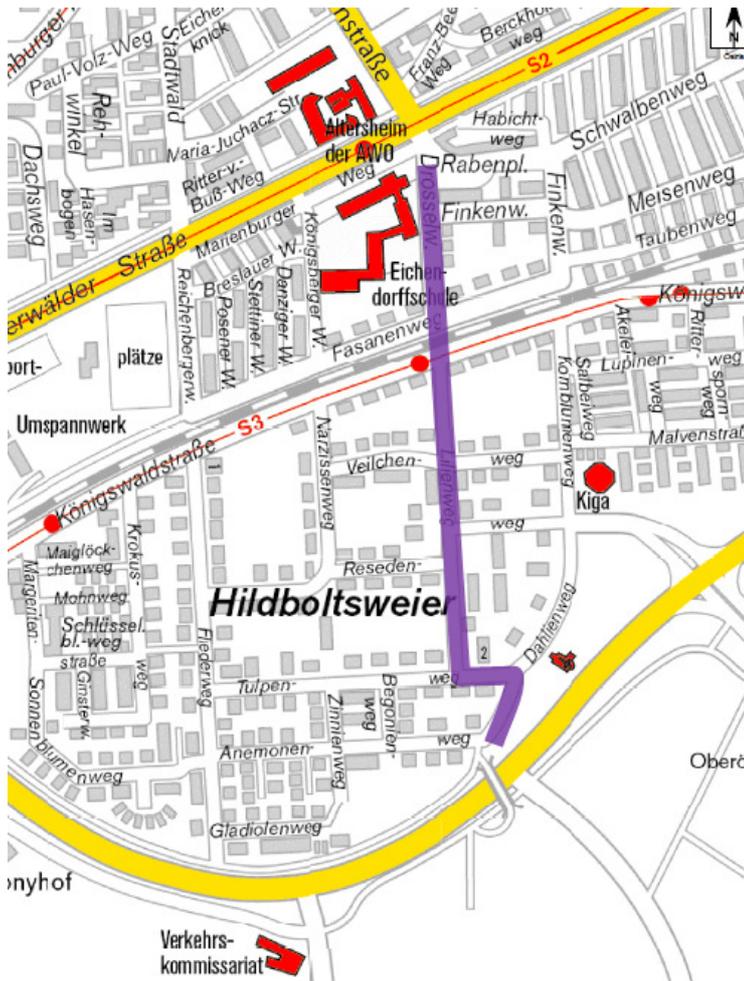


Beide Straßenzüge eignen sich aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion im Netz der Radverkehrsanlagen als Fahrradstraße. Aufgrund der Topografie und des Stadtteil- und Familienzentrums könnte sich die Grimmelshausenstraße als Fahrradstraße qualifizieren, auf der anderen Seite bietet die Hölderlinstraße eine Durchgängigkeit zur Zeller Straße, was ein Vorteil wäre. Solange nicht klar ist, welche Nutzung das Gelände der St. Josefsklinik erhalten wird, soll die Entscheidung, in welcher der beiden Straße eine Fahrradstraße eingerichtet werden soll, zurück gestellt werden. zudem sollen die Planungen zum Ausbau der Weingartenstraße abgewartet werden.



## Drosselweg – Lilienweg – Dahlienweg -

⇒ Empfehlung: zurückstellen bis EÜ Mitte



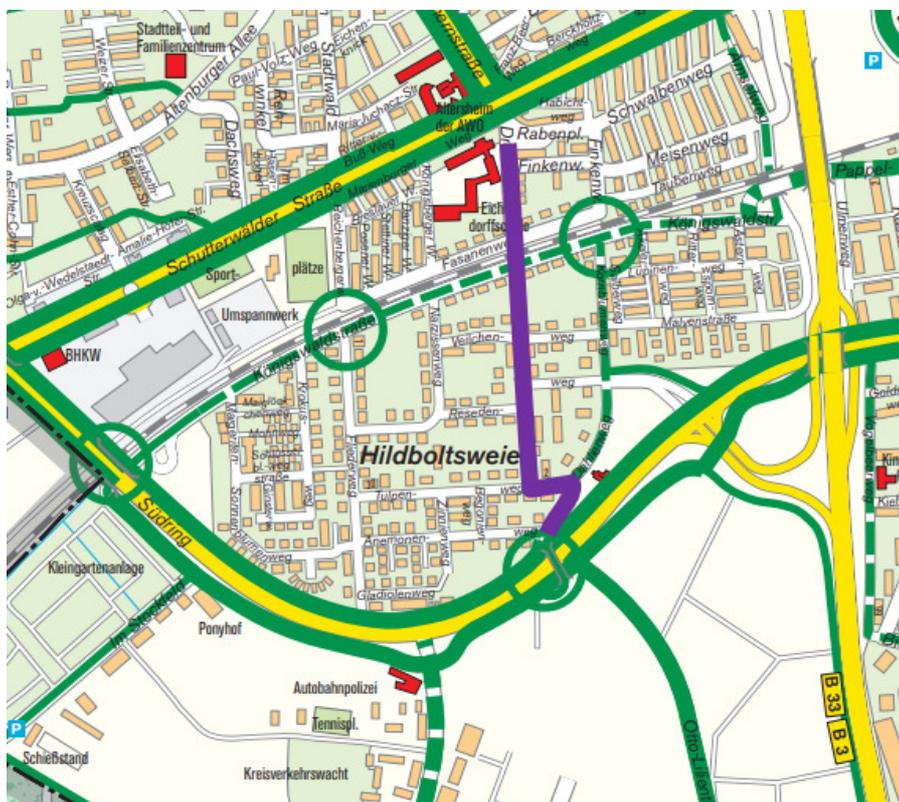
### Radrouten, Radverkehrsaufkommen:

- 🚲 Radachse Nord-Süd
- 🚲 Anbindung Kreuzschlag/ Eichendorffschule nach Süden

**Hauptzielgruppe:** Schülerverkehr, Alltagsverkehr

### Hauptverkehrsart: Abschätzung der künftigen Bedeutung des Radverkehrs

⇒ Es ist mit einer weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils aufgrund der Bündelfunktion der Fahrradstraße zu rechnen. Nach Realisierung der Eisenbahnunterführung Mitte auf der Höhe des Drosselwegs bzw. des Lilienwegs wird sich der Radverkehr weiter erhöhen.



	heutige Situation	Fahrradstraße
Zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]	30	✓
Kfz-Verkehrsmenge	gering	✓
Schwerlastverkehr	gering	✓
Bus	nein	✓
Straßentyp /-kategorie	Wohnstraßen	✓
Freigabe von Kfz	ja	erforderlich

### Vorfahrtsregelungen

Die Fahrradstraße soll gegenüber den einmündenden Straßen Finkenweg, Fasanenweg, Feilchenweg, Resedenweg, Tulpenweg und Dalienweg bevorzugt geführt werden. Im Norden endet die Fahrradstraße untergeordnet am Ebertplatz. Im Süden mündet die Fahrradstraße in den Fuß- und Radsteg über den Südring

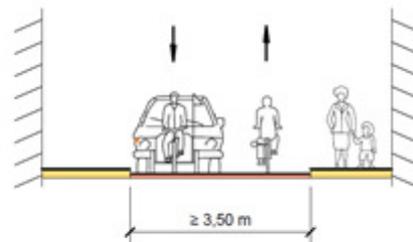
### Straßenbreite [m], ruhender Verkehr?

Die Straßenbreiten im drosselweg, Lilienweg und Dalienweg varriieren zwischen 5 -5,75 m vereinzelt mit Längsparken.

### Empfehlung zum Einsatz folgender Musterlösungen:

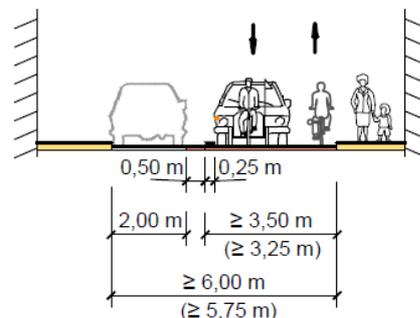
#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

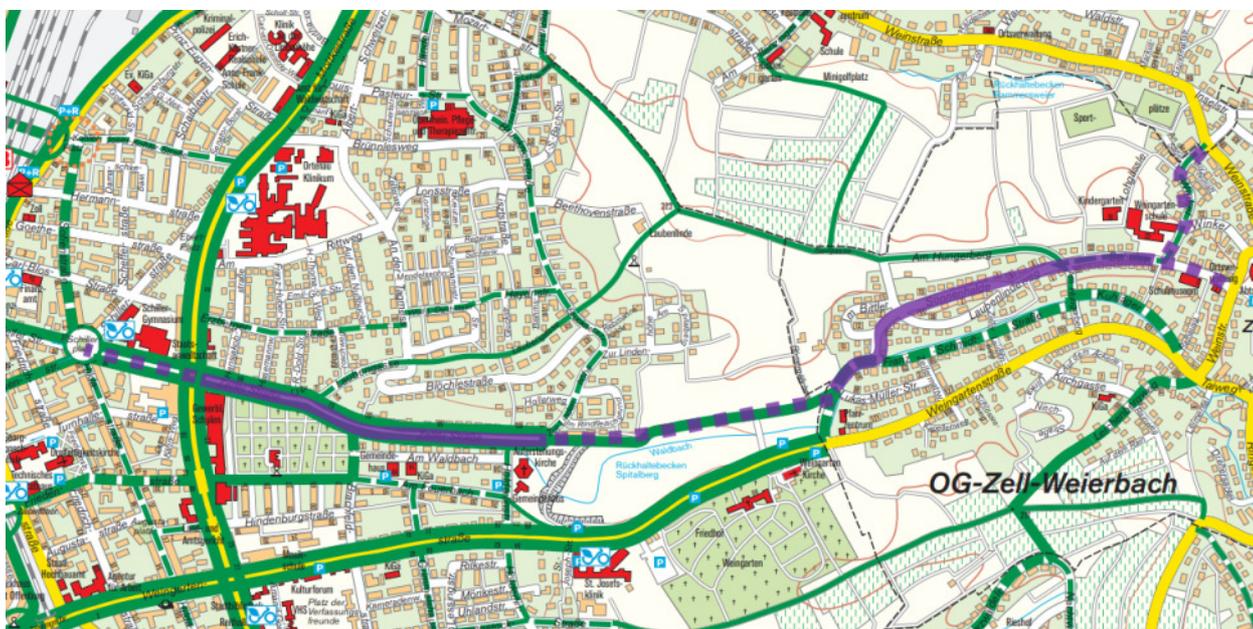
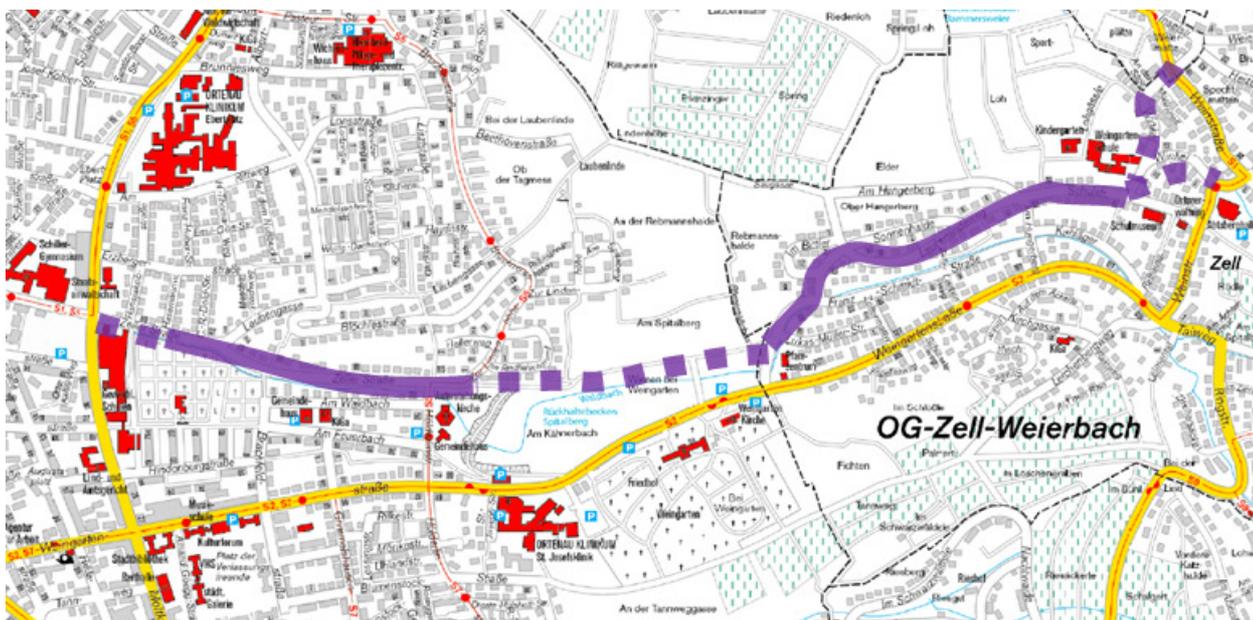
- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig



#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstrennstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden



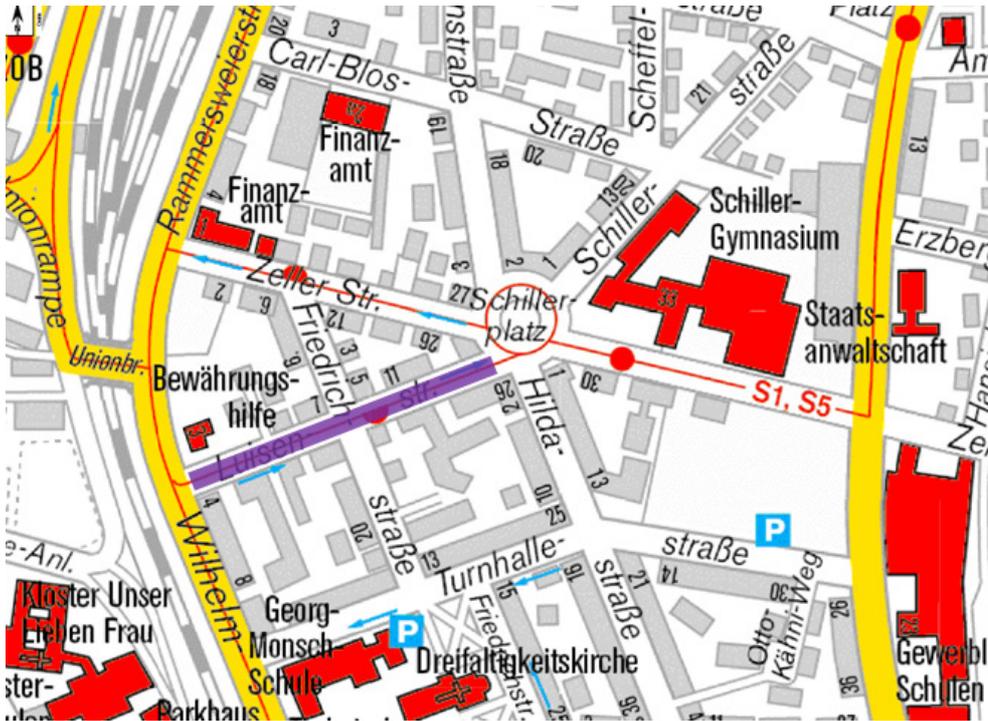


Es soll im Rahmen des Projekts Schulstandort Zell-Weierbach geprüft werden, ob und in welchen Abschnitten sich eine Fahrradstraße in der Ost-West-Verbindung zwischen (Schulbereich) Zell-Weierbach über die Waldbachschenke und Zeller Straße bis zur Moltkestraße eignet. Das Verkehrskonzept zum Schulstandort Zell-Weierbach beinhaltet drei Radverkehrsverbindungen von der Oststadt zur Schule. Eine davon ist die oben genannte Relation. Die gesamte Strecke soll in einem Zug geplant und realisiert werden, damit die Durchgängigkeit gewährleistet wird. Sobald verschiedene Varianten für diese Ost-West-Verbindung erarbeitet und bewertet sind, werden die politischen Gremien zur Entscheidung eingebunden werden.

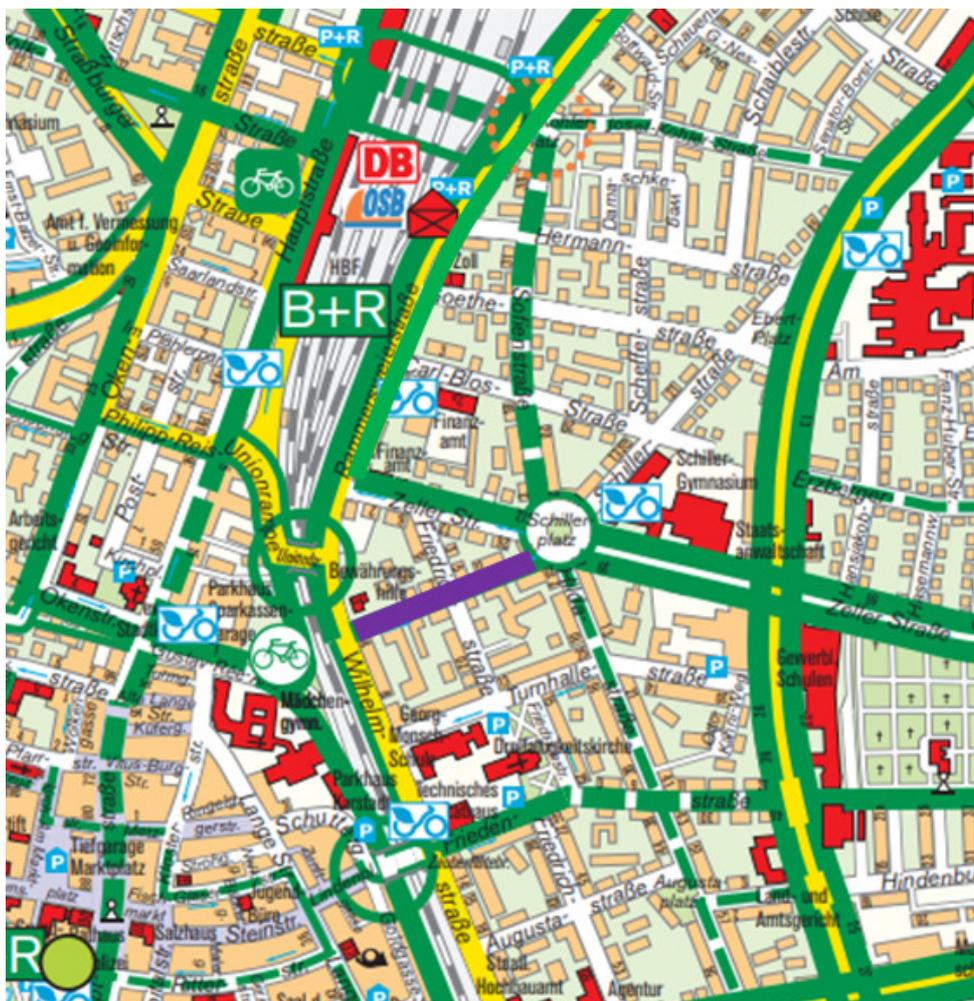
An dieser Stelle sei bereits angemerkt, dass die östliche Zeller Straße zwischen Waldbachschenke und Moltkestraße nicht die idealen Voraussetzungen für eine Fahrradstraße bietet. Unter anderem wird die (künftige) Dominanz des Radverkehrs nur schwer zu erreichen sein.

## Luisenstraße

→ Empfehlung: **nicht umsetzen**

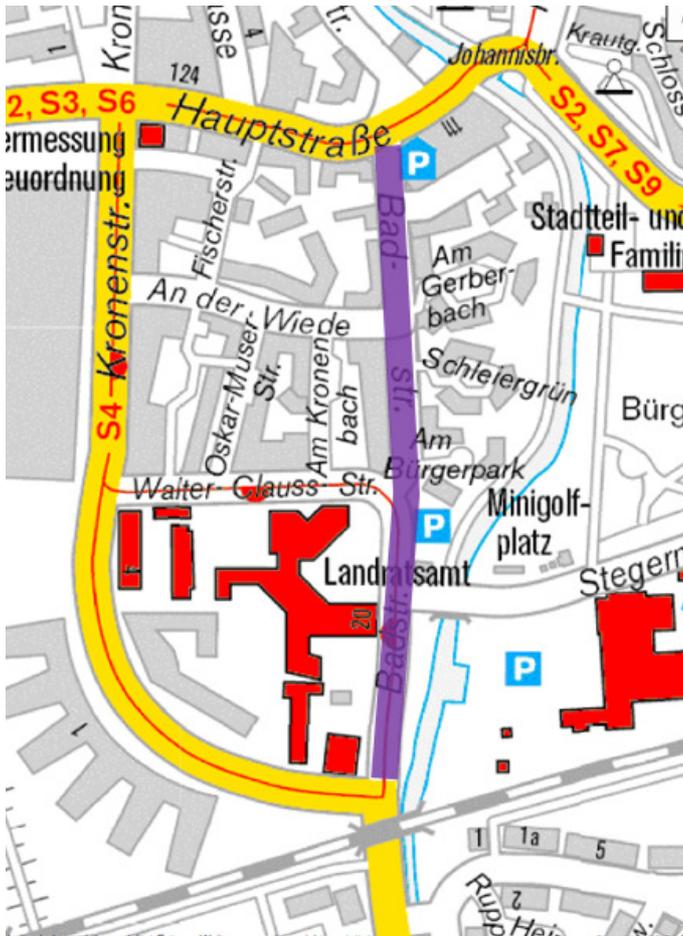


Die Luisenstraße eignet sich nicht für eine Fahrradstraße, da die Restfahrbahnbreite von 3,10 m (nach Abzug 2 x 0,50 m Sicherheits-trennstreifen zum Längsparken) bei gleichzeitigem Beibehalt der Längsparktaschen zu schmal ist.



## Badstraße zw. Hauptstraße und Kestendamm

⇒ Empfehlung: **nicht umsetzen**



Die Badstraße eignet sich nicht für eine Fahrradstraße, da sie zwischen der Hauptstraße und der Walter-Clauss-Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325) ausgewiesen ist. Der südliche Bereich der Badstraße zwischen Walter-Clauss-Straße und Kestendamm ist zu kurz für eine Fahrradstraße.

