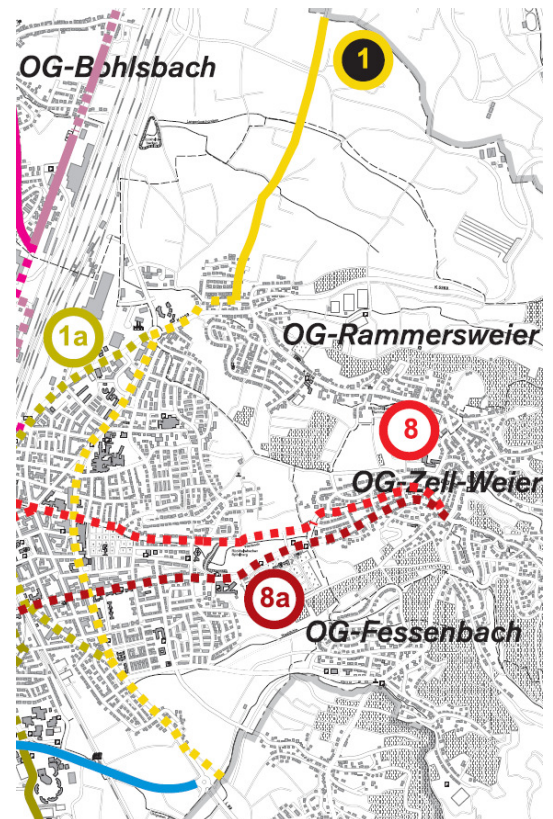


Bestandsaufnahme und erste Überlegungen zur Maßnahmenachse 1

1. Betrachtung der gesamten Maßnahmenachse

Die Maßnahmenachse 1 umfasst den Blättlesweg ab der Gemarkungsgrenze im Norden über den Ebersweierweg, die Eisenbahnstraße, Durbacher Straße, Moltkestraße, Ortenberger Straße bis zur Gemarkungsgrenze an der Alten L99. An dem Streckenverlauf bzw. der Radverkehrsführung des Blättleswegs, des Ebersweierweg und der Eisenbahnstraße sind keine Veränderungen notwendig. Die Radwegführung entlang der Durbacher Straße wurde bereits überplant und umgesetzt (Aufhebung der Gegenläufigkeit und der Benutzungspflicht, somit Wahlmöglichkeit Fahrbahn oder Landwirtschaftlicher Weg. Das Hauptaugenmerk dieser Maßnahmenachse liegt daher bei der Moltkestraße (vgl. folgende Kapitel). Die Radverkehrsführung in der Ortenberger Straße wurde bereits mit der Umgestaltung der Ortenberger Straße im Rahmen der Umsiedlung des Gebietes Seidenfaden beraten und umgesetzt. Die Weiterführung auf der Alten L99 bis zur Gemarkungsgrenze bedarf keiner Überplanung.



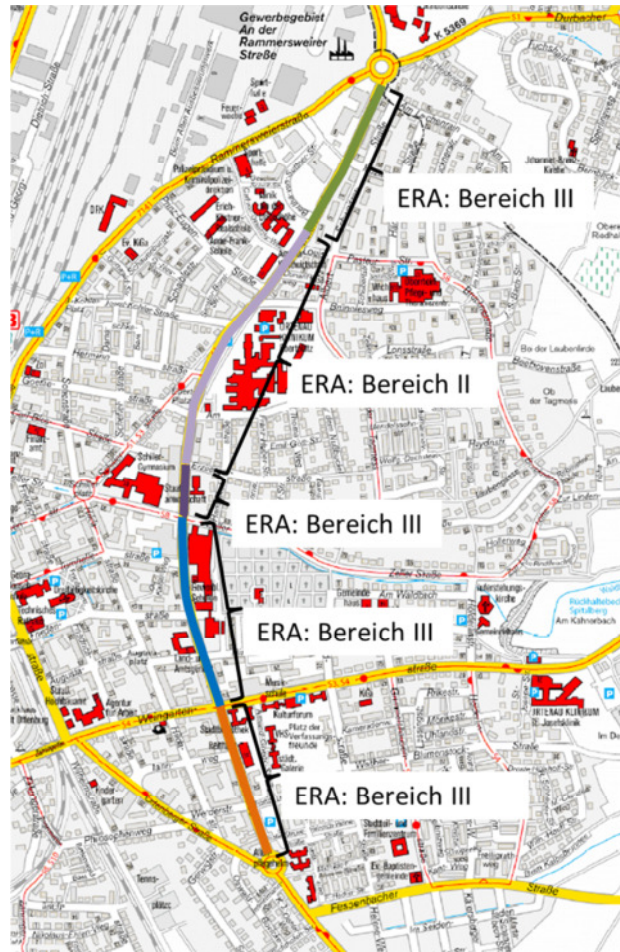
2 Grundsätzliche Überlegungen zur Moltkestraße

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gibt in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Vorauswahl von geeigneten Führungsformen. Es stehen grundsätzlich 4 Bereiche zur Verfügung:

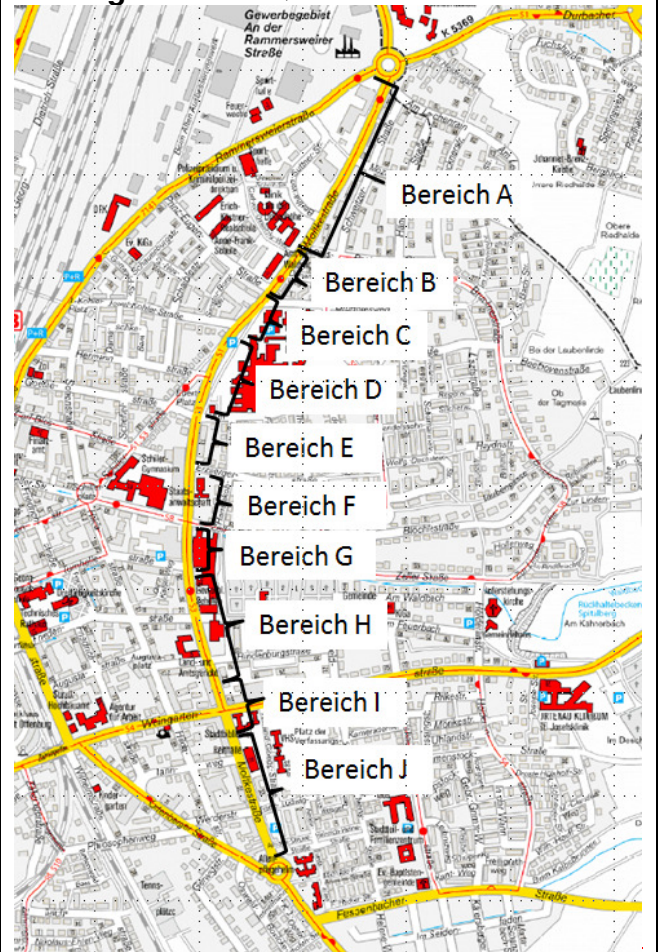
| Belastungsbereich | Geeignete Führungsform Führungsform |
|-------------------|---|
| I | Mischverkehr (ohne Radverkehrsanlage) |
| II | Mischverkehr (Schutzstreifen, Gehweg mit Radverkehr frei) |
| III | Trennverkehr empfohlen (Radweg, Radfahrstreifen) |
| IV | Trennverkehr unerlässlich (Radweg, Radfahrstreifen) |

Zusammen mit weiteren Faktoren wie zum Beispiel Schwerlastverkehrsanteil, Linienführung, Gefälle, Sichtbeziehungen, Kreuzungen, Linienführung soll in einer Einzelfallbetrachtung die beste Radverkehrsanlage ermittelt werden.

Einteilung in Abschnitte entsprechend ERA



Einteilung in Straßenabschnitte vor dem Hintergrund der Querschnitte



Für die Moltkestraße ergeben sich meist der Bereich III (Radweg, Radfahrstreifen), nur für den Streckenabschnitt vor dem Klinikum, in dem die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h besteht, der Bereich II (Schutzstreifen, Gehweg mit Radverkehr frei).

Vor dem Hintergrund, dass – sofern ausreichend Platz vorhanden ist – im ERA-Bereich II (Schutzstreifen oder Gehweg mit Radverkehr frei) auch ein Radfahrstreifen angelegt werden kann, da dieser eine sicherere Führungsform als der Schutzstreifen darstellt, kann postuliert werden, dass für die gesamte Moltkestraße grundsätzlich von einem **Trennsystem (Radweg, Radfahrstreifen)** in Bezug auf die Radverkehrsführung ausgegangen werden sollte. Im Sinne der Fahrradförderung sollte versucht werden, die ERA-Empfehlungen als Mindeststandard aufzufassen. Breitere und sicherere Radverkehrsführungen werden selbstverständlich bevorzugt eingesetzt, sofern dies möglich ist.

Betrachtet man die Moltkestraße in Bezug auf ihre Straßenquerschnitte, so ergeben sich 10 Streckenabschnitte mit deutlich unterschiedlicher Charakteristik, für die jeweils eine Lösung vor dem Hintergrund der angrenzenden Abschnitte gefunden werden muss.

3. Überlegungen zu Alternativstrecken zur Moltkestraße

Als Alternativstrecken wurden folgende Straßenzüge untersucht:

- östlich der Moltkestraße: keine durchgehende Verbindung ohne zu große Steigungen
- westlich der Moltkestraße: im Norden keine Alternative, erst Schillerstraße, Hildastraße

Dieser Straßenzug ist für schnellere Radfahrer wie z.B. Berufspendler, die zügig von A nach B kommen wollen, nicht geeignet. Es gilt an den Knoten i.d.R. rechts-vor-links gilt und streckenweise muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden (verkehrsberuhigter Bereich).

Im Sinne der Fahrradförderung muss eine attraktive, zügig befahrbare Radverkehrsführung – ähnlich dem Angebot für die Kfz-Fahrer – vorgehalten werden.

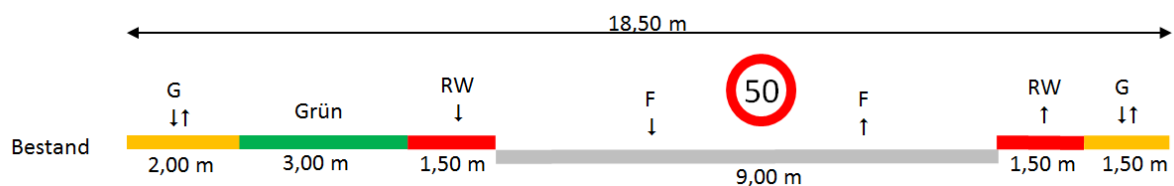
4. Beispielhafte Querschnitte und Problemstellen in der Moltkestraße

Zum jetzigen frühen Planungsstand sollen ein paar beispielhafte Querschnitte und deren Problemstellen aufgezeigt werden.

4.1 Bereich A (zwischen Kreisel Durbacher Straße und Brännlesweg)

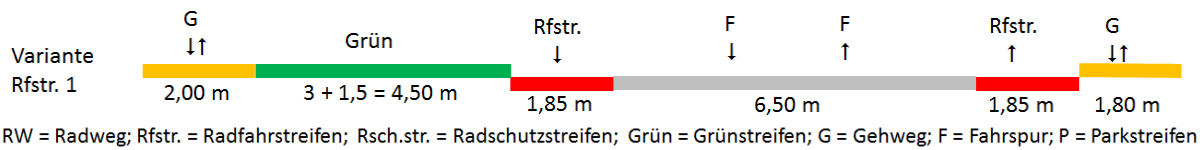


Im Bereich A weist die Moltkestraße einen Regelquerschnitt von 18,50 m auf.

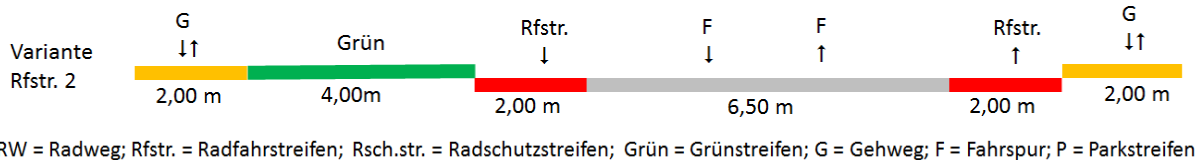


RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

Es sind grundsätzlich 2 Varianten mit reinen Radfahrstreifen denkbar:

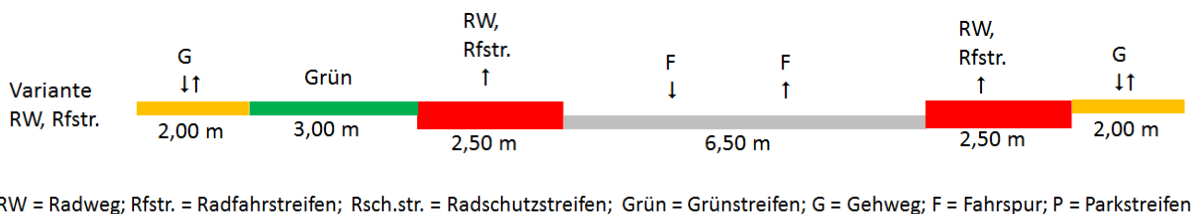


Bei der Variante „Radfahrstreifen 1“ wird der Asphalt des Bestandsradwegs entnommen, diese Fläche dem Grünstreifen zugeschlagen und der Bordstein des heutigen Radwegs beibehalten. Somit werden die Wurzeln der Bäume weitestgehend geschont. Der Gehweg auf der Westseite wird in seiner Breite beibehalten. Das Regelmaß eines Radfahrstreifens beträgt 1,85 m. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m können sich Lkws bequem begegnen (Regelmaß bei 50 km/h beträgt 6,35 m). Diese Maße aneinandergereiht haben zur Folge, dass der Gehweg auf der Westseite lediglich eine Breite von 1,80 m aufweist, was recht schmal (Regelmaß bei angrenzender Fahrbahn 2,30 m), aber immer noch breiter als der Bestand (1,50 m) ist. Eine Gehwegbreite von 1,80 m sind als noch vertretbar einzustufen, wenn man bedenkt, dass die Fußgänger auch auf der anderen Straßenseite abgetrennt durch einen breiten Grünstreifen angenehm laufen können.



Bei der Variante „Radfahrstreifen 2“ wird der Gehweg auf der Ostseite (im Vergleich zur obigen Variante) zu Ungunsten des Grünstreifens auf 2 m verbreitert. Wenn ohnehin der Bordstein bei den Bäumen versetzt und somit in das Wurzelwerk teilweise eingegriffen werden muss, können die Radfahrstreifen von 1,85 m (heutiges Regelmaß 1,85 m; in der neuen ERA voraussichtlich $\geq 1,85$ m, wohl 2 m) um jeweils 0,15 m auf 2 m verbreitert. Der Grünstreifen wird somit um 1 m im Vergleich zum Bestand verbreitert.

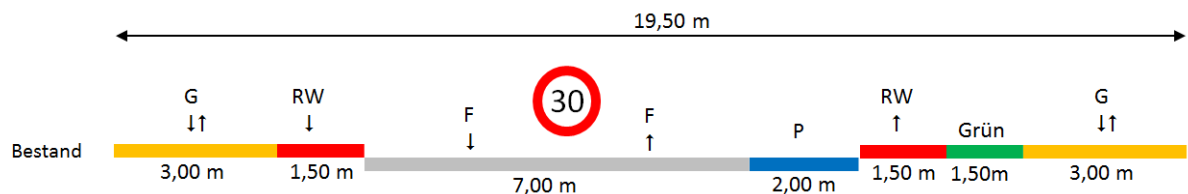
Soll das Element Radweg umgesetzt werden, so sollte in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen der Radweg „herunter“ auf das Fahrbahnniveau abgesenkt werden, damit sich der Radfahrer im Aufmerksamkeitsfeld der Kfz-Fahrer aufhält. Das Regelmaß des Radwegs (2,50 m) wird auch in diesen Bereichen durchgezogen. Der Grünstreifen behält seine heutige Breite von 3 m. Somit ergibt sich eine weitere Variante mit dem Namen „Radweg, Radfahrstreifen“.



4.2 Bereich E (zwischen Am Rittweg und Erzberger Straße)

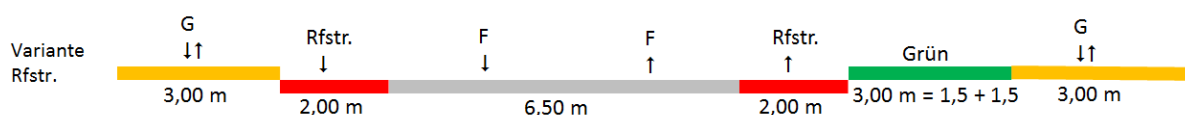


Im Bereich E weist die Moltkestraße einen Regelquerschnitt von 19,50 m auf.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

Zunächst wird eine Variante geprüft, bei der der heutige Baumbestand bestmöglich geschützt wird.

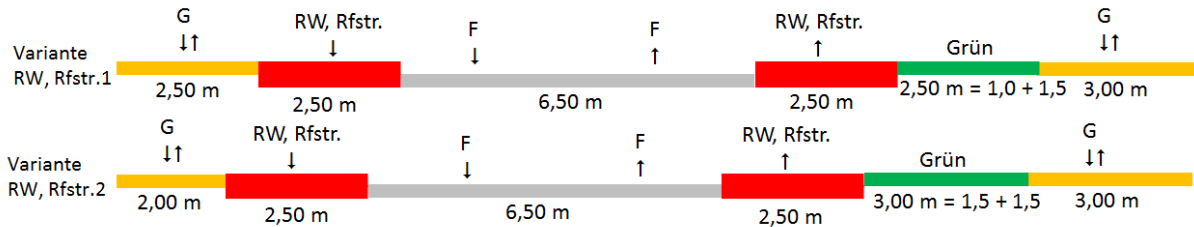


RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

Bei der Variante „Radfahrstreifen“ wird der Asphalt des Bestandsradwegs entnommen, diese Fläche dem Grünstreifen zugeschlagen und der Bordstein des heutigen Radwegs beibehalten. Somit werden die Wurzeln der Bäume weitestgehend geschont. Auch der östliche Gehweg wird beibehalten. Für die Entwicklung des Straßenquerschnittes nach Westen können Radfahrstreifen mit einer zukunftsweisenden Breite von 2 m (heutiges Regelmaß 1,85 m; in der neuen ERA voraussichtlich $\geq 1,85$ m, wohl 2 m) einem komfortabel breitem Gehweg von 3 m und einer Fahrbahnbreite von 6,5 m, bei der sich Lkws bequem begegnen können (Regelmaß bei 50 km/h beträgt 6,35 m) umgesetzt werden. Ein Parkstreifen von 3,00 m (2,50 m Parken + Sicherheitstrennstreifen 0,50 m) ist in diesem Querschnitt nicht mehr unterzubringen.

Soll das Element Radweg umgesetzt werden, so sollte in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen der Radweg „herunter“ auf das Fahrbahnniveau abgesenkt werden, damit sich der Radfahrer im Aufmerksamkeitsfeld der Kfz-Fahrer aufhält. Hier

sind grundsätzlich 2 Varianten „Radweg, Radfahrstreifen“ denkbar, bei denen kein Parkstreifen realisiert werden kann. Die beiden Varianten unterscheiden sich lediglich in der Breite des westlichen Gehwegs (3 m bzw. 2,50 m) bzw. des Baumbetriebs (Bestandsbreite von 1,50 m mit Bordsteinversetzen und 2 m).

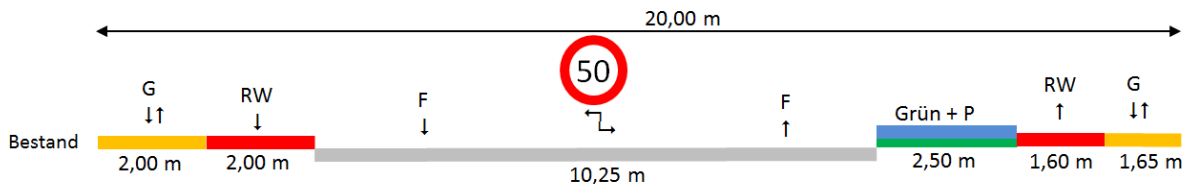


RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

4.3 Bereich H (zwischen Turnhallestraße und vor dem Kreuzungsbereich Weingartenstraße)



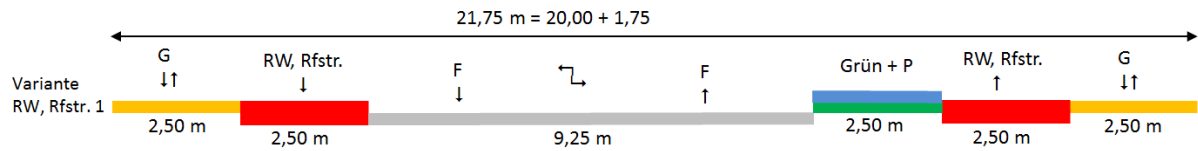
Im Bereich H weist die Moltkestraße einen Regelquerschnitt von 20 m auf.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

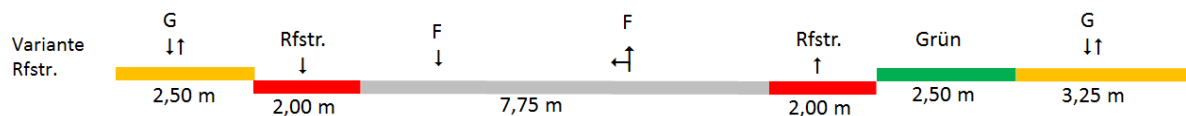
Zunächst wird eine Variante geprüft, bei der der heutige Baumbestand bestmöglich geschützt wird. Die Bestandsbaumreihe (Breite 2,50 m) liegt in einem Abstand von 3,25 m von der östlichen Grundstücksgrenze entfernt. Diese 3,25 m sind zu schmal, um Radfahrer und Fußgänger östlich der Baumreihe angemessen zu führen (getrennte Führung nötig, da hoher Fuß- und Radverkehrsanteil vor Schule). Ein Grunderwerb von 1,75 m von dem Gewerbeschulgelände wäre hilfreich. Somit könnte der Rad- und Fußverkehr in Richtung Norden östlich der Bestandsbaumreihe mit jeweils 2,50 m geführt werden. In der Gegenrichtung können die gleichen Breiten auf der Westseite vorgesehen

werden. Im Bereich von Einmündungen wird der Radweg vor an die Fahrbahn geführt. In diesen Bereichen müssen (sofern dies im Bestand noch nicht geschehen ist), Bäume weichen und an anderer Stelle neu gepflanzt werden. Die Fahrbahn würde sich wie folgt aufteilen: je 3,25 m für die Geradeauspuren in Nord-bzw. Südrichtung und 2,75 m für die Linksabbiegespuren. Bei dieser Variante „Radweg, Radfahrstreifen 1“ können die Bestandsparkplätze zwischen den Bäumen erhalten bleiben.



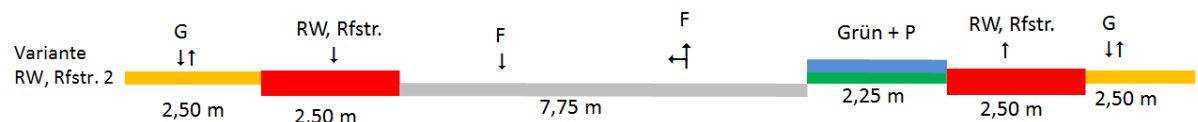
RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

Ist kein Grunderwerb möglich, so könnte der Straßenquerschnitt wie in der folgenden Variante „Radfahrstreifen“ aussehen. Hier ist eine „zukunftsweisende“ (vgl. oben) Radfahrstreifenbreite von 2 m gewählt worden. Bei dieser Variante muss auf die Linksabbiegespuren verzichtet werden. Es wären nur noch „aufgeweitete Fahrspuren“ von 4,50 m möglich, auf denen zwei Pkws nebeneinander zum Linksabbiegen aufstellen bzw. geradeaus fahren können, nicht aber ein Lkw und ein Pkw.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen

Ist kein Grunderwerb möglich und soll trotzdem mit dem Element „Radweg/Radfahrstreifen“ gearbeitet werden, ergibt sich eine Variante „Radweg, Radfahrstreifen 2“. Die Bestandsbäume müssen ersetzt werden. Es ist zu überlegen, ob die Baumreihe an die Ostseite des Straßengrundstücksverlegt werden kann. Auch bei dieser Variante muss auf die Linksabbiegespuren verzichtet werden.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen