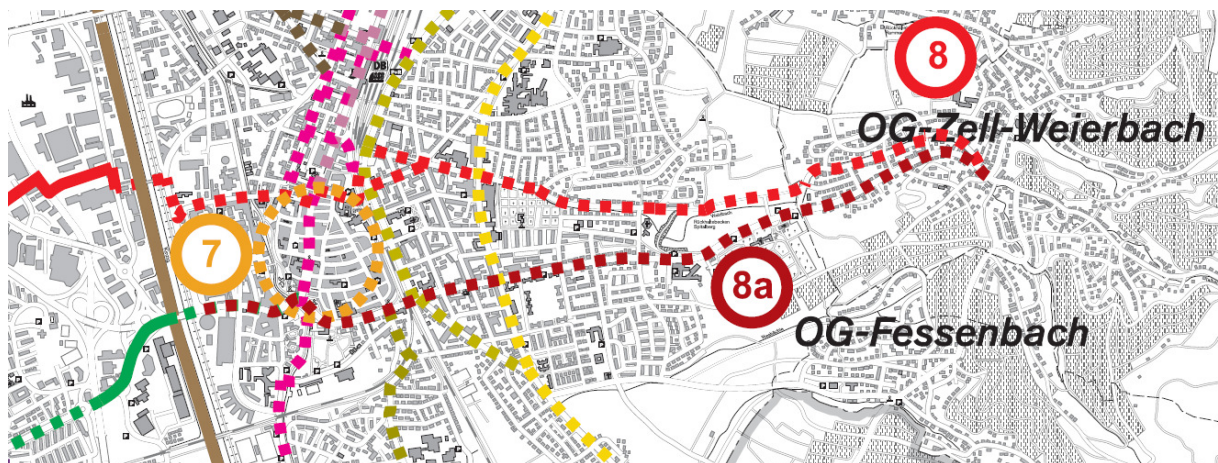


Bestandsaufnahme und erste Überlegungen zur Maßnahmenachse 8a Ost

1. Betrachtung der gesamten Maßnahmenachse

Die Maßnahmenachse 8a West, die sich von der Kinzigbrücke entlang der Hauptstraße bis zum Stadtbuckel und weiter entlang der Grabenallee bis zur Pfefferlekreuzung erstreckt, wurde in der Vorlage 125/16 beraten. Es wurde eine Radverkehrsführung im Trennverkehr empfohlen. Der Bereich um den Stadtbuckel und entlang der Grabenallee bis zur Gymnasiumstraße ist bereits umgesetzt. Das Hauptaugenmerk dieser Vorlage liegt in Bezug auf die Maßnahmenachse 8a Ost auf dem Streckenabschnitt der Weingartenstraße von der Pfefferlekreuzung bis zum Ortsanfang von Zell-Weierbach. Für den Bereich der Weingartenstraße in Zell-Weierbach besteht kein Überplanungsbedarf.



2. Grundsätzliche Überlegungen zur Weingartenstraße

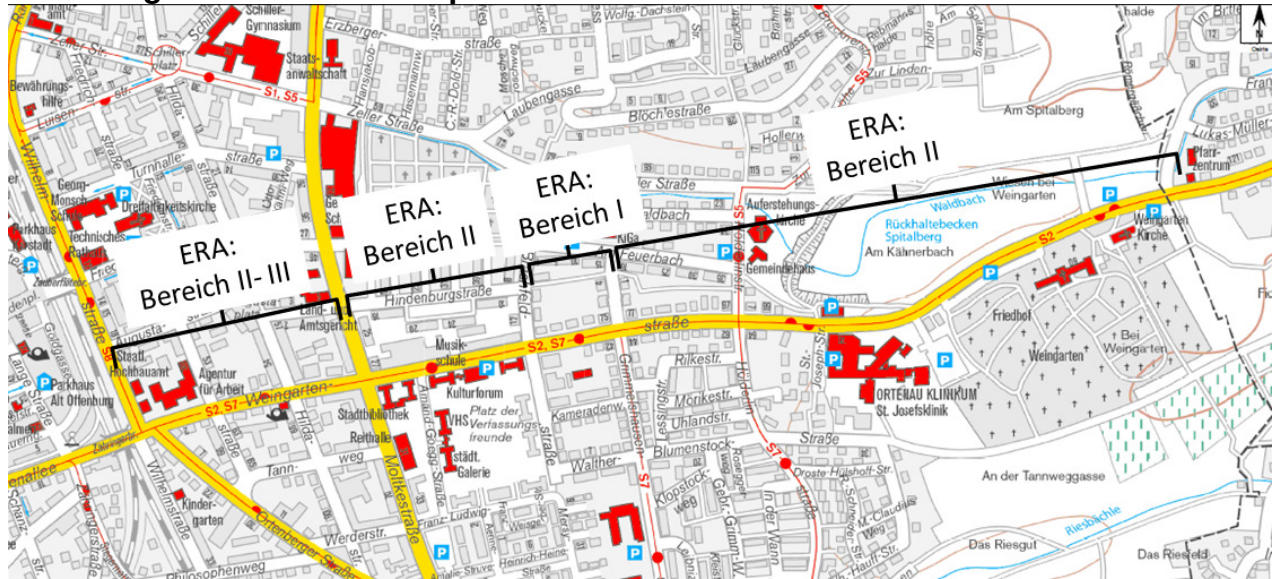
Bei der Analyse der Weingartenstraße wurde analog zur Moltkestraße vorgegangen.

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:

Belastungs- bereich	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



Die ERA empfiehlt für die Weingartenstraße grundsätzlich eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (ohne Radverkehrsanlage, Schutzstreifen, Gehweg mit Radverkehr frei) mit der Ausnahme des Bereichs zwischen Wilhelmstraße und Moltkestraße.

Dabei ist zu berücksichtigen, 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.

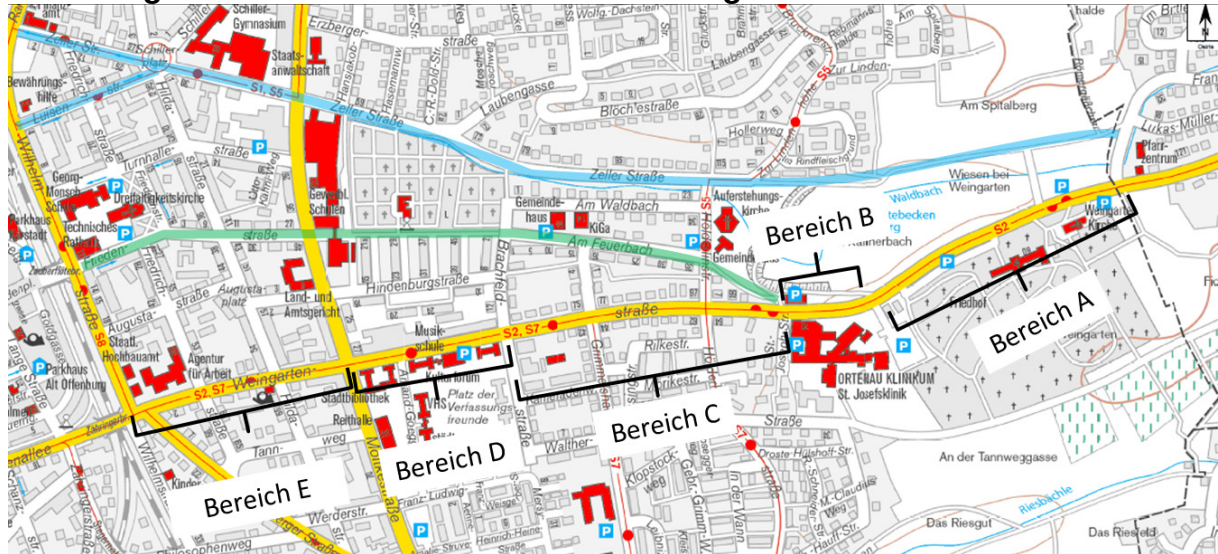
Diese Empfehlung muss in Einklang mit den postulierten Grundsätzen aus Kapitel 3 der Vorlage

- 🚲 konsequente Anwendung der Richtlinien insbesondere bei den Radwegbreiten (objektive Sicherheit)
- 🚲 Sicherstellung eines hohen Sicherheitsgefühl (subjektive Sicherheit)
- 🚲 Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume

gebracht werden.

Betrachtet man die Weingartenstraße in Bezug auf ihre Straßenquerschnitte, so ergeben sich 5 Streckenabschnitte mit deutlich unterschiedlicher Charakteristik, für die jeweils eine Lösung vor dem Hintergrund der angrenzenden Abschnitte gefunden werden muss.

Einteilung in Straßenabschnitte vor dem Hintergrund der Querschnitte



3. Überlegungen zu Alternativstrecken zur Weingartenstraße

Als Alternativstrecken wurden folgende Straßenzüge untersucht:

- nördlich der Weingartenstraße:
 1. Waldbachsenke, Zeller Straße (hellblau)
 2. Weg vom Parkdeck St. Josefsklinik „hinten herum“ bis Hölderlinstraße – Am Feuerbach– am alten Friedhof entlang – Friedenstraße (hellgrün)
- südlich der Weingartenstraße: keine durchgehende Verbindung ohne zu große Steigungen

zu 1. Waldbachsenke – Zeller-Straße

- ☺ attraktiv für Radfahrer mit Ziel Bahnhof, Reé-Carreé
- ☹ unattraktiv für Radfahrer mit Ziel Stadtbuckel, Messe, Forum, Landratsamt, Freizeitbad, Kinzig, südwestliche Stadtteile

zu 2. Weg Parkdeck Josefsklinik ... – Am Feuerbach– am alten Friedhof entlang – Friedenstraße

Unter der Voraussetzung, dass der Weg vom Parkdeck St. Josefsklinik bis zur Hölderlinstraße und die Straße Am Feuerbach als Fahrradstraße (mit Kfz-Anliegerverkehr frei ausgebaut wird (vgl. Kapitel 4.4 dieser Anlage), gilt folgende Beurteilung:

- ☺ attraktiv für Radfahrer mit Ziel Lindenplatz, Gewerbeschule
- ☹ unattraktiv für Radfahrer mit Ziel Stadtbuckel, Messe, Forum, Landratsamt, Freizeitbad, Kinzig, südwestl. Stadtteile

Wie auch bei der Moltkestraße muss im Sinne der Fahrradförderung eine attraktive, zügig befahrbare Radverkehrsführung – ähnlich dem Angebot für die Kfz-Fahrer – entlang der Weingartenstraße angeboten werden.

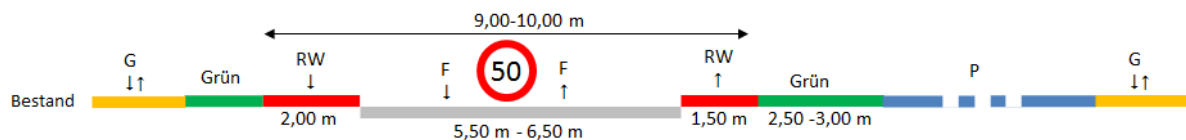
4 Beispielhafte Querschnitte und Problemstellen in der Weingartenstraße

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

4.1 Bereich A (zwischen Ortsanfang Zell-Weierbach und östlich der St. Josefsklinik)

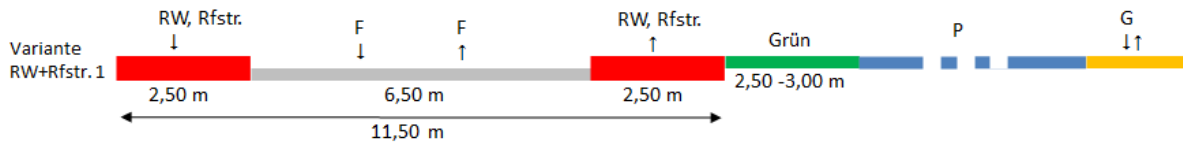


Im Bereich A weist die Weingartenstraße einen Regelquerschnitt von 9-10 m im asphaltierten Bereich, sprich von Nordseite des stadteinwärts verlaufenden Radwegs bis zur Südseite des stadtauswärts verlaufenden Radwegs, auf. Auf der Südseite fügt sich ein 2,50 m bis 3 m breiter Grünstreifen mit Bäumen und danach der Friedhof-parkplatz mit Gehweg an. Der Parkplatzbereich mit dem Gehweg soll nicht verändert werden. In Richtung Norden schließt sich ein Grünstreifen in einer Böschung mit Steinpollern und in Teilabschnitten Baumbestand, ein Gehweg und dann die Waldbachsenke an. Die heutige Fahrbahnbreite von 5,50 m bis 6,50 m ist uneinheitlich gestaltet. Das Regelmaß für den Begegnungsverkehr Lkw-Lkw beträgt 6,35 m bei 50 km/h. (NB: meist wird das Rastermaß von 6,50 m verwendet, da hier der Begegnungsverkehr angenehm abgewickelt werden kann.)



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

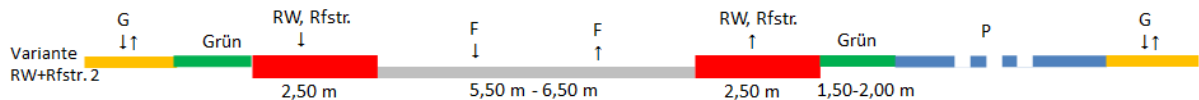
Soll das Element Radweg/Radfahrstreifen verwendet werden, so ergibt sich die Variante „Radweg/Radfahrstreifen 1“.



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

Hierbei bleibt die heutige Grenze zwischen dem südlichen Grünstreifen (und dem anschließenden Parkplatzbereich) und dem bestehenden Radweg unangetastet. Der bestehende Radweg wird lediglich nach Norden auf 2,50 m verbreitert (NB: in den Einmündungsbereichen wird ein Radfahrstreifen angelegt). Es schließt sich eine 6,50 m breite Fahrbahn, ein 2,50 m breiter Radweg/Radfahrstreifen an. Hierfür wird in die oben beschriebene Böschungslage eingegriffen. Ob ein Grünstreifen zwischen dem Gehweg gewollt ist, kann noch entschieden werden. Der asphaltierte Bereich (siehe oben) verbreitert sich um 2,50 m bis 3,50 m von 9-10 m auf 11,50 m.

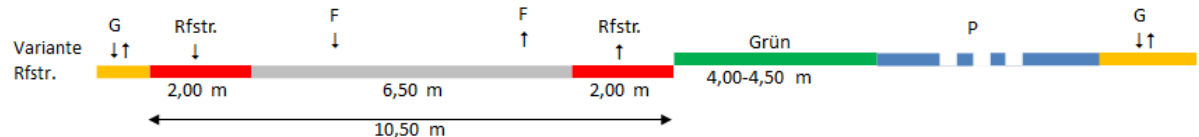
Will man die bestehenden Bordsteine beibehalten, so ergibt sich die Variante „Radweg/Radfahrstreifen 2“.



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

Hierbei werden dieselben Elemente wie bei der obigen Variante benutzt, allerdings verschmälert sich der Grünstreifen zum Friedhofparkplatz auf 1,50 m bis 2 m, so dass die Bestandsbäume durch neue Bäume ersetzt werden müssen. An den Stellen, an denen der Grünstreifen 2 m breit ist, können „normal große“ Bäume gepflanzt werden. An Stellen mit 1,50 m breite ist dies nicht möglich.

Soll das Element reiner Radfahrstreifen verwendet werden, ergibt sich die Variante „Radfahrstreifen“.



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

Bei dieser Variante kann dem Grünstreifen zum Friedhofparkplatz dem Bereich des heutigen Radwegs zugeschlagen werden, der südliche Bordstein bleibt bestehen und der Straßenquerschnitt baut sich ab dieser Stelle nach Norden mit einem 2 m breiten Radfahrstreifen („zukunftsweisend“ vgl. künftige ERA), einer 6,50 m breiten Fahrbahn, einem 2 m breiten Radfahrstreifen und einem Gehweg (mit oder ohne Grünstreifen) auf. Auch hierfür ist analog zur Variante „Radweg/Radfahrstreifen 1“ ein entsprechender, aufwändiger Eingriff in die bestehende Böschung notwendig. Die asphaltierte Fläche (vgl. oben) betrüge dann 10,50 m.

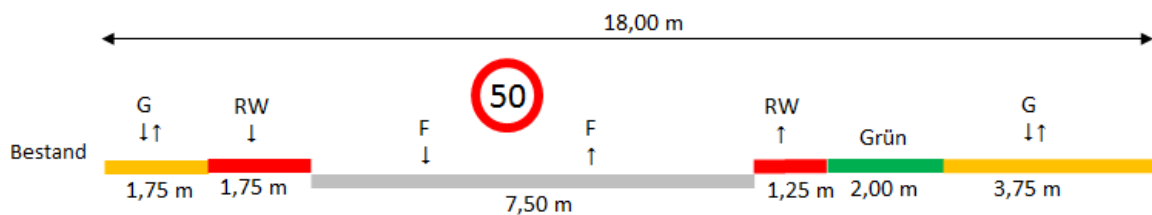
4.2 Bereich C (westlich der St. Josefsklinik bis Brachfeldstraße)



Oben ein Bild des Straßenquerschnitts, zufällig ohne parkende Pkw am rechten (südlichen) Fahrbahnrand und unten ein Bild von dem Kreuzungsbereich Grimmelshausenstraße.



Im Bereich C weist die Weingartenstraße einen Regelquerschnitt von 18 m auf.



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

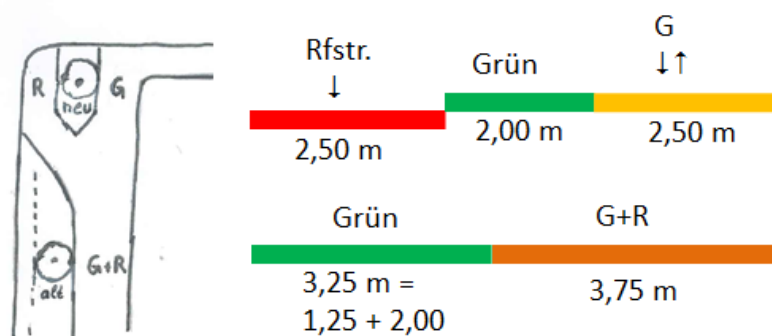
Dieser Querschnitt ist etwas „schwierig“, weil der südlichen Grundstücksgrenze zuerst ein Gehweg von 3,75 m Breite und dann eine Baumreihe von 2 m Breite folgt. Die 3,75 m breite Fläche (heute Gehweg) ist für einen reinen Gehweg sehr üppig bemessen, für einen getrennten Geh- und Radweg allerdings zu schmal.

Eine Kombination mit dem Radverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg) wäre grundsätzlich denkbar. Es müssen allerdings folgende Aspekte beachtet und abgewogen werden.

1. Die Führung des Radverkehrs (hier zusammen mit dem Fußverkehr) direkt an der Grundstücksgrenze, insbesondere an den privaten Ausfahrten, ist kritisch zu bewerten, da die Sichtverhältnisse der aus den privaten Grundstücken ausfahrenden Fahrzeuge nicht optimal auf die Radfahrer sind. Es ist in der Straßenverkehrsordnung klar geregelt, dass der aus einem Privatgrundstück Ausfahrende auf den Verkehr (hier Fuß- und Radverkehr) zu achten hat.
2. Die gemeinsame Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Fußverkehr ist ebenso kritisch zu bewerten, da es sich hier um Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten handelt.
3. In den Einmündungsbereichen (Brachfeldstraße, Grimmelshausenstraße, Hölderlinstraße und St.-Josephs-Straße) muss der Radverkehr zwangsläufig vor an die Fahrbahn und dort auf einem Radfahrstreifen geführt werden, damit sich der Radverkehr im Aufmerksamkeitsfeld des Kfz-Verkehrs aufhält. Hierfür kann es sein, dass der eine oder andere Bestandsbaum durch eine Neupflanzung ersetzt werden muss. Der Gehweg kann unabhängig davon „hinten“ an der Grundstücksgrenze geführt werden.

Im oben stehenden Bild wird der Radweg bereits „vorne“ an der Fahrbahn geführt. Diese Führung muss grundsätzlich beibehalten werden.

Soll die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der Südseite umgesetzt werden, muss zwischen den Bereichen mit reinem Längsverkehr und den Einmündungsbereichen unterschieden werden.

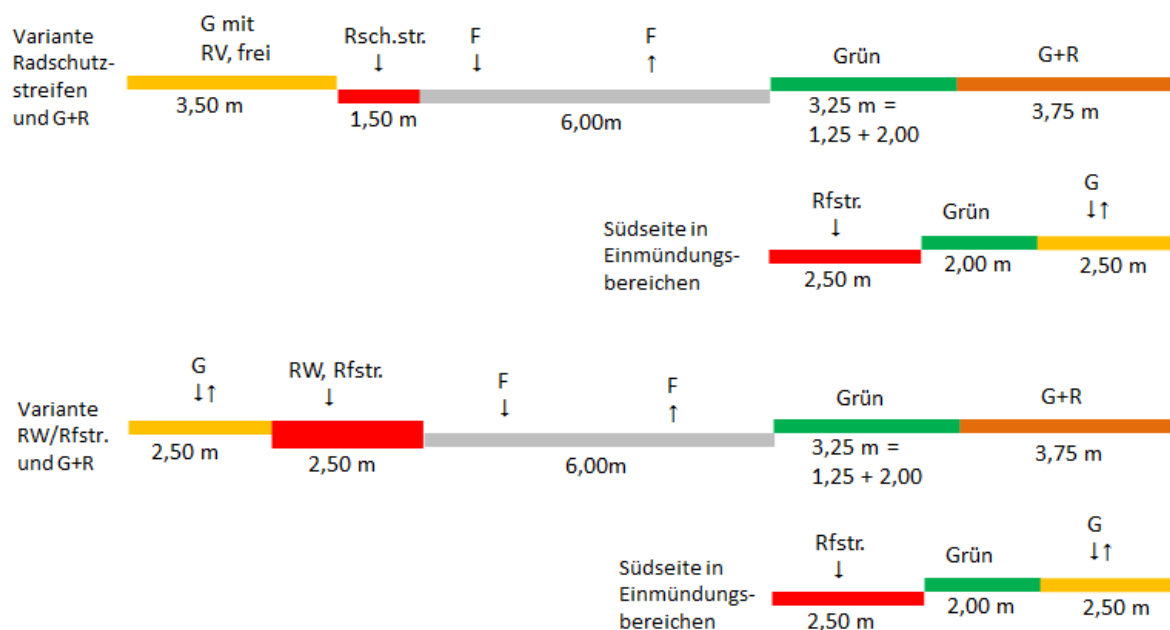


Rfstr. = Radfahrstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

Außerhalb der Einmündungsbereiche kann der Asphalt des heutigen Radwegs entfernt, die Fläche dem Grünbeet zugeordnet werden und der Bordstein erhalten bleiben. Somit würden die Bestandsbäume im Wurzelbereich weitestgehend geschützt werden.

Für den „restlichen“ Querschnitt nach Norden bieten sich eine Variante mit Radschutzstreifen unter Beibehalt des Bordsteins und eine Variante mit Radweg/Radfahrstreifen mit Versetzten des Bordsteins an.

Setzt man die Querschnittsteile zusammen, ergeben sich die folgenden 2 Varianten „Radschutzstreifen und Geh-/Radweg“ sowie „Radweg/Radfahrstreifen und Geh-/Radweg“ jeweils mit den Änderungen auf den Südseiten in den Einmündungsbereichen.

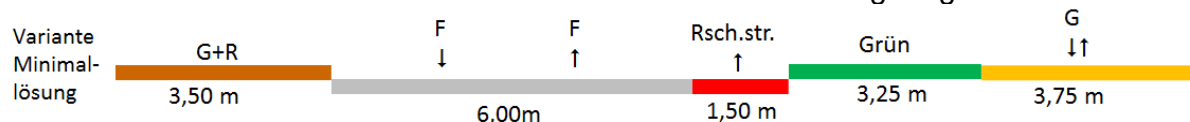


RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

Bei den oben skizzierten Varianten ist zu beachten, dass aufgrund des Platzmangels die Kfz-Fahrbahn nur 6 m breit ist. Das Regelmaß für den Begegnungsfall Lkw-Lkw beträgt 6,35 m bei 50 km/h und 5,90 m bei verminderter Geschwindigkeit.

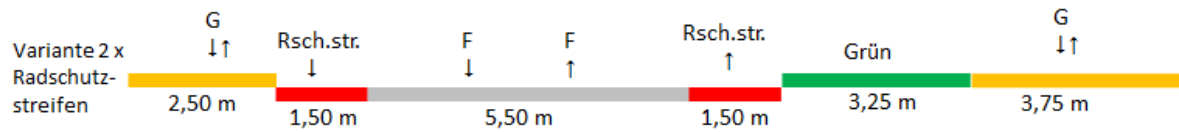
Soll der südliche 3,75 m breite Gehweg weiterhin als reiner Gehweg erhalten bleiben und gleichzeitig die Baumwurzeln maximal gut geschützt werden, so ergeben sich die Varianten „Minimallösung“ und „2 Radschutzstreifen“.

Bei der Variante Minimallösung wird der Radverkehr stadtauswärts auf einem Radschutzstreifen und stadteinwärts zusammen mit dem Fußverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (vgl. Nachteile siehe oben) geführt. Diese Führung des Radverkehrs stadteinwärts zusammen mit dem Fußverkehr auf einem nur 3,50 m breitem Streifen und teilweise angrenzenden Geschäften ist für eine Radhauptachse nicht attraktiv. Sie kann allenfalls in Verbindung mit einer Alternativroute z.B. Fahrradstraße Am Feuerbach in Betracht gezogen werden.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

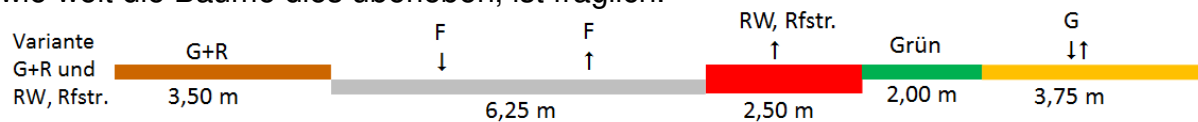
Auch die Variante „2 Radschutzstreifen“ ist für eine Radhauptachse nicht angemessen und ist nur in Verbindung mit einer Alternativroute denkbar.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

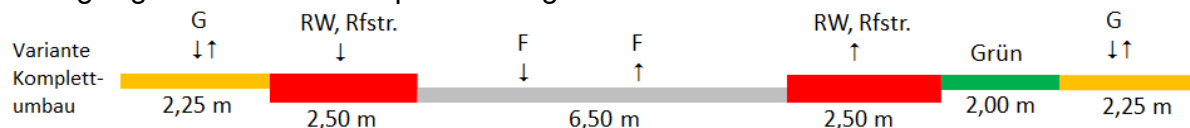
Soll der südliche 3,75 m breite Gehweg weiterhin als reiner Gehweg erhalten bleiben und macht man „Abstriche“ bei den Bauwurzeln bis hin zu „Neupflanzungen“, so ergeben sich die Varianten „G+R und Radweg/Radfahrstreifen“ und „Komplettumbau“.

Bei der Variante „G+R und Radweg/Radfahrstreifen“ wird der Bordstein auf der Südseite in Richtung Baumbet auf die Hinterkante des heutigen Radwegs versetzt. Da die Wurzeln bereits heute den Radweg anheben, muss davon ausgegangen werden, dass diese Wurzeln für das Bordsteinversetzen beseitigt werden müssen. In wie weit die Bäume dies überleben, ist fraglich.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

Wenn das Überleben der Bäume fraglich ist, sollte die Möglichkeit eines Komplettumbaus in Betracht gezogen werden. Hierbei könnte der gesamte zur Verfügung stehende Platz optimal ausgenutzt werden.

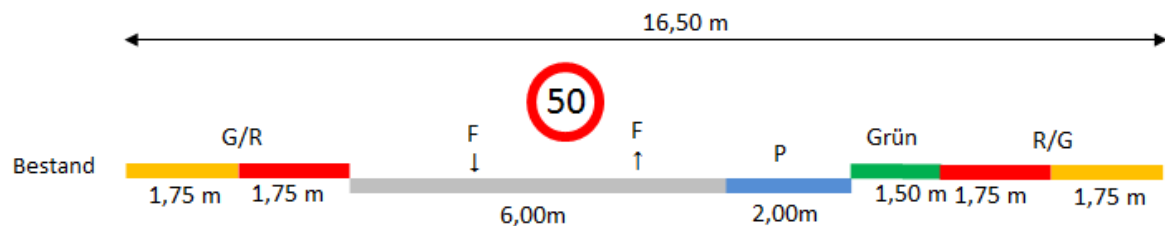


RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

4.3 Bereich D (vor Kulturforum)



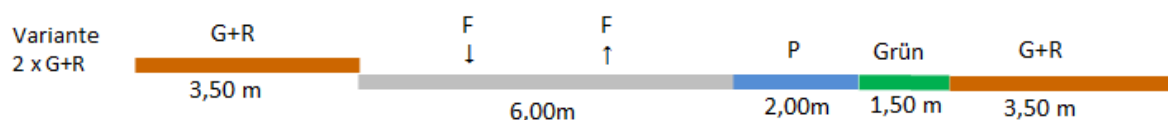
Im Bereich D weist die Weingartenstraße einen Regelquerschnitt von 16,50 m (von nördlicher Häuserkante bis zur Südgrenze des Gehwegs, also ohne Parkplatzreihe vor dem Kurzurforum) auf.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

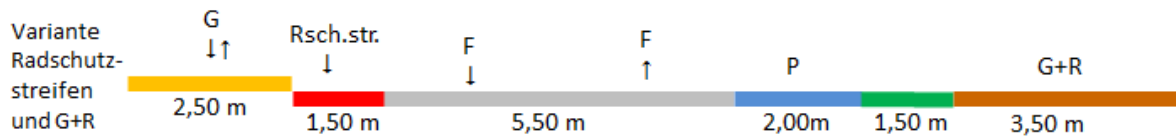
In diesem Bereich tritt das Problem „zu viele Nutzungsansprüche auf einer zu schmalen Breite“ massiv auf. Auch hier muss die Diskussion um die Flächenverteilung geführt werden. Der heute als getrennter Geh- und Radweg benutzte Bereich mit einer Breite von 3,50 m kann künftig nur als gemeinsame Fläche ausgewiesen werden. Allerdings ist eine Grünmarkierung zur Trennung möglich. Da es in diesem Streckenabschnitt keine Einmündungen und kaum Ein-/Ausfahrten gibt, wäre eine gemeinsame Führung der Fußgänger und Radfahrer verträglich.

Auf der Nordseite ist dies anders zu bewerten. Eine gemeinsame Führung (ggf. mit Trennung durch Grünmarkierung) ist kritisch zu sehen und nur in Verbindung mit einer Alternativroute (z.B. Fahrradstraße Am Feuerbach) angedacht werden. Der Straßenquerschnitt in der Weingartenstraße würde bei dieser Variante „2 x Geh- und Radweg“ wie folgt aussehen.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

Auf der Nordseite wäre eventuell auch ein Radschutzstreifen in Kombination mit einer Alternativroute denkbar. Dies führt uns zu der Variante „Radschutzstreifen und Geh- und Radweg“.



RW = Radweg; Rfstr. = Radfahrstreifen; Rsch.str. = Radschutzstreifen; Grün = Grünstreifen; G = Gehweg; F = Fahrspur; P = Parkstreifen; G+R = gemeinsamer Geh- und Radweg

4.4 Alternativroute Fahrradstraße Am Feuerbach (mit Kfz-Anliegerverkehr frei)

Die oben mehrfach erwähnte Alternativroute Fahrradstraße beinhaltet einen Ausbau des bestehenden Wegs, der am Parkdeck der Josefsklinik beginnt und auf der Höhe Am Feuerbach auf die Hölderlinstraße stößt. Der Radverkehr würde bevorzugt über die Hölderlinstraße in die Fahrradstraße (mit Kfz-Anliegerverkehr frei) Am Feuerbach geführt. Die Weiterführung über die Brachfeldstraße erfolgt ebenfalls bevorzugt und dann am alten Friedhof entlang.

Sie kann nicht als Ersatz für eine Radverkehrsanlage in der Weingartenstraße für den stadteinwärts gerichteten Radverkehr bewertet werden, da sie wie im Kapitel 3 dieser Anlage deutliche Schwächen aufweist.

Als Ergänzung zur Weingartenstraße könnte eine Fahrradstraße Am Feuerbach einen wertvollen Beitrag zum Radverkehrsnetz leisten.

Die Spezifika einer Fahrradstraße werden zu einem späteren Zeitpunkt genauer erläutert.