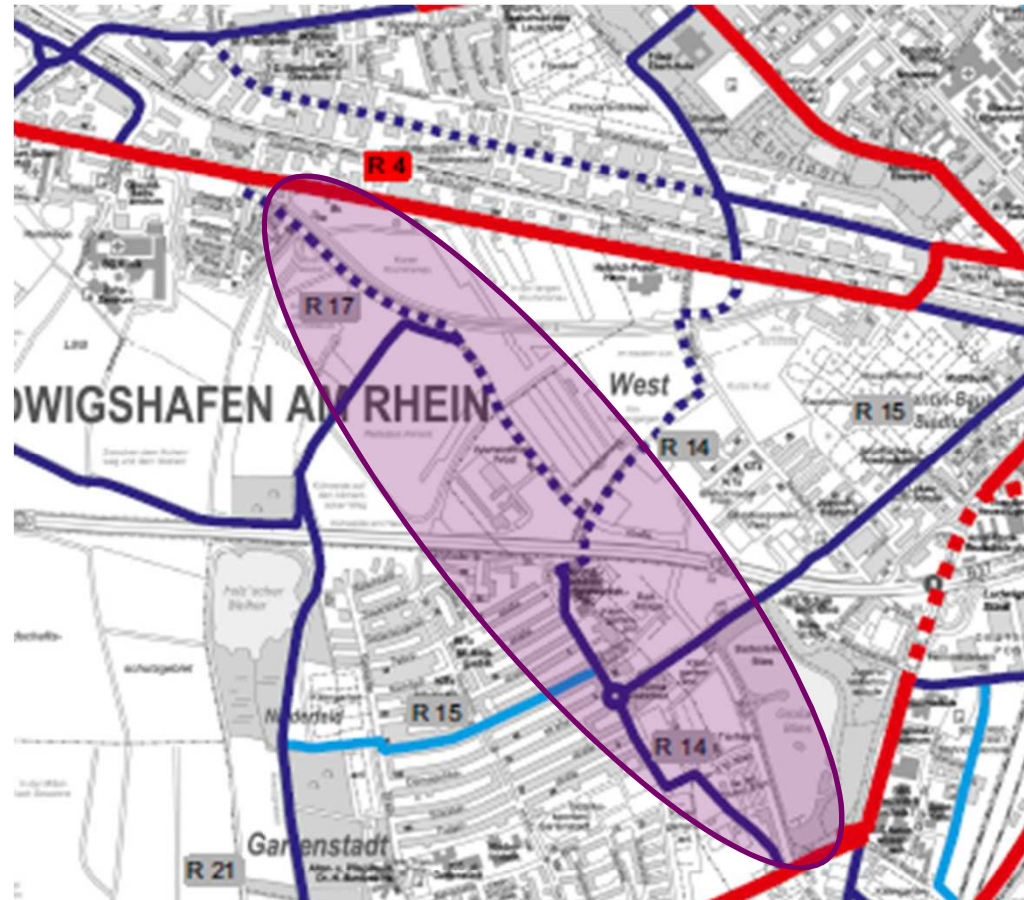


Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

- Die Wollstraße stellt im Radkonzept eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Oggersheim und Gartenstadt bzw. Mundenheim dar.
- Bei einer Komplettbetrachtung wird der Anschluss an das Bestandsnetz im Norden entlang der Alexander-Fleming-Straße an die Mannheimer Straße hergestellt. Im Süden ist der Anschluss an die Radwege der Raschigstraße vorhanden.
- Länge der Gesamtstrecke: ca. 2,7 km





Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Grundlegende Vorüberlegungen, Ziele und Erfordernisse

- Ziel der Machbarkeitsstudie ist eine möglichst fahrbahnnahе Führung zu finden, die verkehrliche und soziale Sicherheit bietet und ein komfortables Fahrradfahren ermöglicht
- Fußgängerverkehre sind auf der Länge der Gesamttrasse in weiten Bereich nicht in hoher Zahl zu erwarten
- Bestehende (Quer-)Verbindungen sollen durch sichere Querungen der Wollstraße aktiviert werden
- Möglichst geringe Eingriffe in die Seitenbereiche, in denen häufig Grünbewuchs vorhanden ist
- Möglichst geringe Eingriffe in Privateigentum. Dadurch ist eine möglichst zeitnahe Umsetzung zu erzielen
- Berücksichtig der Erschließung der Freizeiteinrichtungen, z.B. Bliesbad
- Aussagen zu erforderlichem Baurecht können erst gemacht werden, wenn die Varianten festgelegt sind und das Maß der Eingriffe detailliert beschrieben ist. Generell ist die Herstellung des Baurechts als Teil der Maßnahme zu sehen und falls erforderlich auch darüber zu finanzieren, ggf. durch Beauftragung externer Planungsbüros

Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

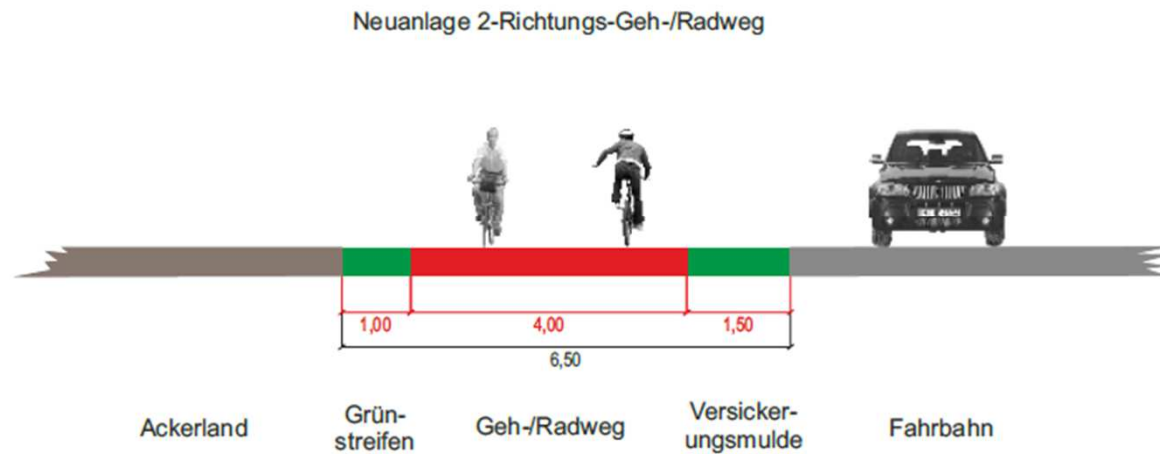
Potentialbetrachtung

- Die Radwegverbindung entlang der Wollstraße ist hauptsächlich interessant für die Verbindung der Stadtteile Oggersheim - Gartenstadt. Für diese Beziehung werden auf der Grundlage von Verkehrserhebungen (Modus Consult) unter Berücksichtigung der aktuellen Einwohnerentwicklung eine Größenordnung von ca. 6.300 tägliche Kfz-Fahrten ermittelt.
- Modal-Split-Verteilung:
Die Fußwege über die gesamte Strecke werden als vernachlässigbar eingestuft
Der ÖPNV-Anteil wird aufgrund der fehlenden Direktverbindung nur auf 5% eingeschätzt
Der aktuelle Radverkehrsanteil gesamtstädtisch liegt bei 15% und wird hier unterstellt.
- Die 6.300 Kfz-Fahrten entsprechen also 80% aller Wege zwischen Oggersheim und Gartenstadt. Demnach besteht ein Potential von ca. 1.200 Radfahrten (15%) zwischen Oggersheim und Gartenstadt.
- Neben der Wollstraße gibt es für Radler noch andere Möglichkeiten zwischen Oggersheim und Gartenstadt (z.B. Maudacher Bruch). Man kann aber annehmen, dass bei einem ausgebauten Radweg in der Wollstraße zwischen 60 und 70% der Radfahrer die Wollstraße nutzen würden. So sind zwischen 700 bis 850 Radfahrten/d in der Wollstraße anzunehmen.
- Wird vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende als Prognose-Szenario ein Radanteil von 25% als Zielwert unterstellt, liegt das Rad-Potential bei 1.900 Fahrten/d zwischen den Stadtteilen und so gemäß der o.g. Verteilung bei 1.100 bis 1.350 täglichen Radfahrten auf der Wollstraße

Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Zielquerschnitt

Radverkehrsführung mit
gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr



Machbarkeitsstudie Wollstraße

Einteilung der Wollstraße in 5 Planungs-Abschnitte

Abschnitt 1

Alexander-Fleming-Straße bis nördl. Wertstoffhof
→ 1 Variante westl. der Fahrbahn

Abschnitt 2

Nördl. Wertstoffhof bis Am Hilbertshof
→ 2 Varianten: westl. und östl. der Fahrbahn

Abschnitt 3

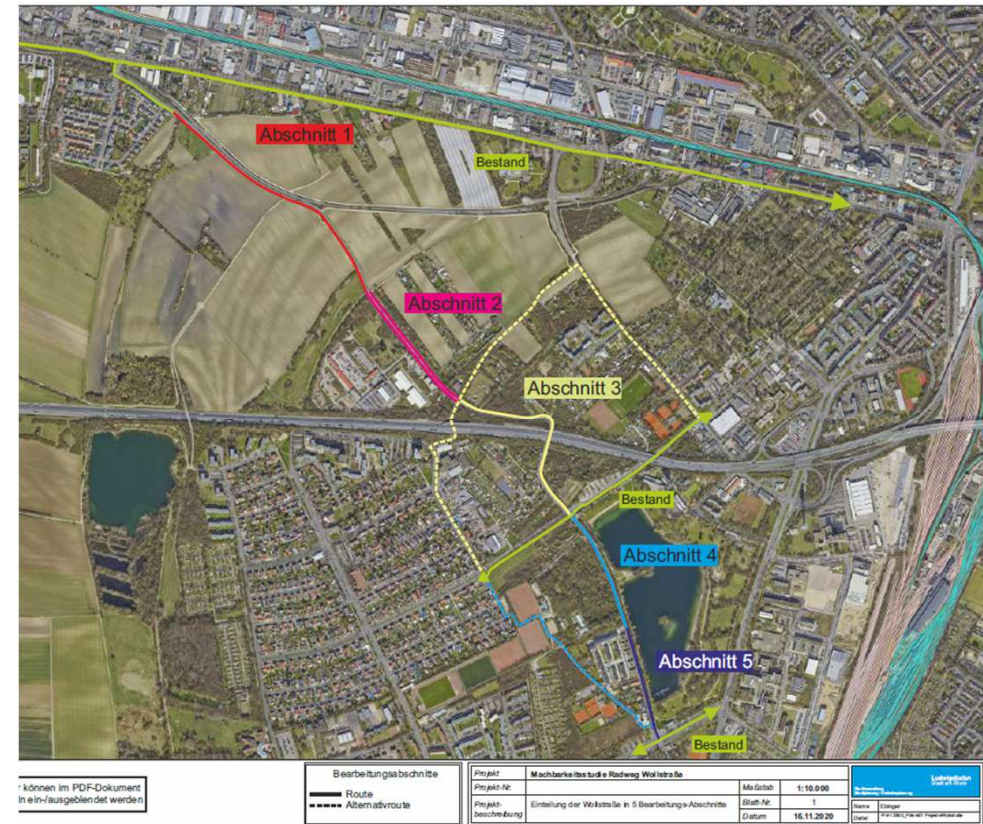
Am Hilbertshof bis Bliesstraße
→ 1 Variante östl. der Fahrbahn,
2 Alternativrouten

Abschnitt 4

Bliesstraße bis zum Beginn der Bebauung
→ 1 Variante mit richtungsbezogenen Lösungen

Abschnitt 5

Bebauung bis Raschigstraße
→ 1 Variante mit richtungsbezogenen Lösungen
1 Alternativroute möglich für die Abschnitte 4 + 5



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 1 zwischen Alexander–Fleming- Straße und nördlich Wertstoffhof

Länge ca. 0,8 km

ca. 10.000 Kfz/d

Tempo 50 km/h + Tempo 70 km/h

durchgängige Führung auf der Westseite der Wollstraße

- städtisches Grundeigentum (gelb hinterlegt) bis auf ein Grundstück (ca. 26 m Länge, jedoch ca. 5,6 m städtische Fläche bis zur Fahrbahn) vorhanden: hier evtl. punktuelle Engstelle möglich, Prüfung erforderlich



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 1 zwischen Alexander–Fleming- Straße und nördlich Wertstoffhof

durchgängige Führung auf der Westseite der Wollstraße

- keine zusätzliche Querung der Wollstraße zwingend erforderlich,
- jedoch zur Anbindung des Weges südlich der Gleistrasse sinnvoll; da sowohl Anknüpfung an zukünftige Haltestelle Heinrich-Pesch-Siedlung und auch vor dem Hintergrund einer geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung für den Kfz-Verkehr
- Führung von landwirtschaftlichen Verkehr auf gemeinsamen Rad- und Fußweg vermeiden
- Anlage einer Baumreihe ist anzustreben, wenn möglich sogar zweireihig



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 2

zwischen nördl. Wertstoffhof bis Am Hilbertshof

Länge ca. 0,4 km

ca. 10.000 Kfz/d

Tempo 70 km/h + 50 km/h

→ Variante 1 durchgängige Führung auf der Westseite der Wollstraße

- städtisches Grundeigentum (gelb hinterlegt) durchgängig vorhanden
- Eingriffe in städtische Grundstücke mit derzeit anderer Nutzung erforderlich, um ausreichende Breiten zu erhalten.
- Betroffen ist die gesamte Länge des Geländes des Wertstoffhofes, da hier nur Breiten zwischen Zaunanlage und Fahrbahn zwischen 2,70 m und 2,20 m vorhanden sind. Insbesondere problematisch ist Grünfläche mit Baumbestand vor den relativ neu erstellten Einfachwohnhäusern
- Weiterhin betroffen ist eine vermutlich als Gartengelände verpachtete Fläche direkt an der Kreuzung Hilbertshof. Darauf befindet sich Grünbewuchs, teilweise mit Baumbestand



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 2 zwischen nördl. Wertstoffhof bis Am Hilbertshof

→ Variante 1 durchgängige Führung auf der Westseite der Wollstraße

- bei Herstellung einer entsprechend ausreichenden Breite die Möglichkeit, für den Zugang Wertstoffhof eine strukturierte Fläche, auch für den Fußgängerverkehr anzubieten. Eine separate Verkehrsfläche für den Fußgängerverkehr ist anzustreben
- Querung der Wollstraße grundsätzlich nicht erforderlich, wenn Anschluss in die Gartenstadt geplant wird.
- Querung allerdings sinnvoll, um sichere Verknüpfung des Bestandsweg Rotkreuzweg herzustellen und ebenso zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs

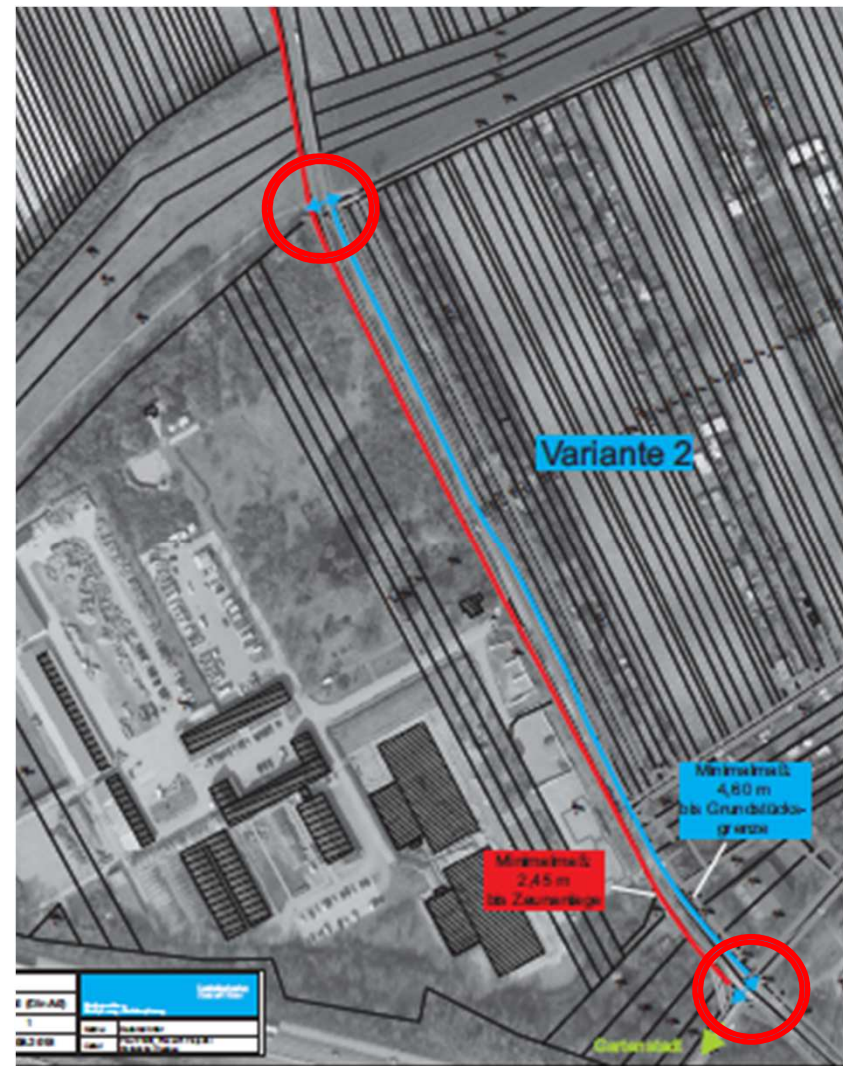


Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 2 zwischen nördl. Wertstoffhof bis Am Hilbertshof

→ Variante 2 Führung auf der Ostseite der Wollstraße

- städtisches Grundeigentum durchgängig vorhanden, jedoch im Bereich vor dem TWL-Gelände mit Umzäunung Breiten von 4,60 m bis 5,60 m. Bei leichter Reduzierung des Regelquerschnittes aber keine Eingriffe in bestehende Nutzungen erforderlich. Nördlich davon städtische Grundstücke mit mindestens 7,50 m vorhanden.
- zwei zusätzliche Querungen der Fahrbahn der Wollstraße sind zwingend erforderlich (Verkehrssicherheit); dient aber auch dem sicheren Anschluss der Bestandswege
- Strommaste (Oberleitung) und Lampenmast befinden sich auf der Trasse, Versetzung erforderlich
- Eingriffe in Grünbewuchs, teilweise mit Baumbestand erforderlich



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 2 zwischen nördl. Wertstoffhof bis Am Hilbertshof

→ Variante 3 Verschiebung der Fahrbahn der Wollstraße nach Osten

- Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage durch teilweise Nutzung der heutigen Fahrbahn. Diese wird auf den städtischen Eigentumsflächen errichtet, da ohnehin Eingriffe im Bereich der Zufahrt des Wertstoffhofes ertüchtigt werden müssen vor dem Hintergrund der Umstrukturierung in diesem Bereich.
- Wie bei Variante 2 sind die Strommaste (Oberleitung) und Lampenmast zu versetzen und Eingriffe in Grünbewuchs erforderlich
- Höhere Kosten durch zusätzliche Fahrbahnherstellung
- Querung am Rotkreuzweg sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit hergestellt werden



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 3 südl. Am Hilbertshof bis Blies- und Damaschkestraße

Variante 1 durchgängige Führung auf der
Ostseite der Wollstraße

Variante 2 Führung des Radverkehrs ab
Am Hilbertshof auf der Fahrbahn, zum
größten Teil Tempo-30-Zone. Über Heuweg
und Damaschkestraße Anbindung an
Wollstraße

Variante 3 Führung des Radverkehrs über
Bestandsweg Rotkreuzweg, Bayreuther
Straße und über Bliesstraße Anbindung
der Wollstraße



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 3

südl. Am Hilbertshof bis Blies-/Damaschkestraße

Variante 1

→ Radverkehrsführung über einen neuen Radwege
östlich der Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr

Länge ca. 0,7 km

ca. 5.000 Kfz/d

Tempo 50 km/h

- Kürzeste Strecke für Verbindung Am Hilbertshof zur Bliesstraße
- Führung auf Ostseite wegen Böschung A 650
- Soziale Sicherheit durch Fahrbahnnähe
- Hoher Anteil an städtischen Grundstücken vorhanden, bis auf 2 private Kopf-Grundstücke; Engstelle im Bereich von TWL-Grundstück (ehem. Gaskessel)
- Engstellen im Bereich der Kurve nördlich der Unterführung der A650 und in der Unterführung
- Eingriffe in Grünbewuchs, teilweise mit Baumbestand, erforderlich



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 3

südl. Am Hilbertshof bis Blies-/Damaschkestraße

Variante 2

→ Radverkehrsführung ab Am Hilbertshof auf der Fahrbahn in der Gartenstadt, über Heuweg und Damaschkestraße
Anbindung an Wollstraße

Länge ca. 1 km

ca. 5.500- 4.500 Kfz/d

Tempo 50 km/h + 30 km/h-Zone

- Keine neuen Verkehrsanlagen erforderlich und somit keine bzw. geringe Eingriffe in Privatgrundstücke und Grünbestand erforderlich
- Soziale Sicherheit durch anliegende Bebauung auf ca. 2/3 der Streckenlänge vorhanden
- schnelle Netzergänzung nach Umsetzung der Abschnitt 1 und 2, da – zumindest als Zwischenlösung - lediglich Wegweisung erforderlich ist
- verkehrliche Sicherheit nicht so hoch wie auf eigenständigem Radweg;
- Prüfung einer Temporeduzierung Am Hilbertshof auf Tempo 30



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 3

südl. Am Hilbertshof bis Blies-/Damaschkestraße

Variante 3

→ Radverkehrsführung über Bestandsweg
Rotkreuzweg, Bayreuther Straße und über
Bliesstraße Anbindung der Wollstraße

Länge ca. 1,8 km

Anliegerverkehr, nur Prognosewerte vorhanden

Tempo 50 km/h + 30 km/h-Zone

- keine neuen Verkehrsanlagen erforderlich und somit keine Eingriffe in Privatgrundstücke und Grünbestand erforderlich – allerdings Bestandoptimierung Rotkreuzweg
- schwierige soziale Sicherheit durch weitgehend eigenständig geführte Wege auf ca. 2/3 der Streckenlänge
- Radverkehrsanlage entlang Bayreuther Str. muss noch gebaut werden, in eigenem bereits aktivierten Verfahren
- stark umwegehaft



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 4 südlich Damaschkestraße bis An der kleinen Blies

2 grundsätzliche Varianten zur Radverkehrsführung

- **Variante 1**
Führung des Radverkehrs neben der Fahrbahn
- **Variante 2**
Führung des Radverkehrs auf dem separatgeführten Bestandweg Heuweg – allerdings nur auf der kompletten Länge bis zur Raschigstraße (also in Abschnitt 4 und 5) ohne ergänzende Maßnahmen möglich



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 4 südlich der Bliesstraße und Damaschkestraße bis An der kleinen Blies

Variante 1

→ Radverkehrsführung auf Borden neben Fahrbahn

Länge ca. 0,4 km

ca. 5.000 Kfz/d

Tempo 50 km/h

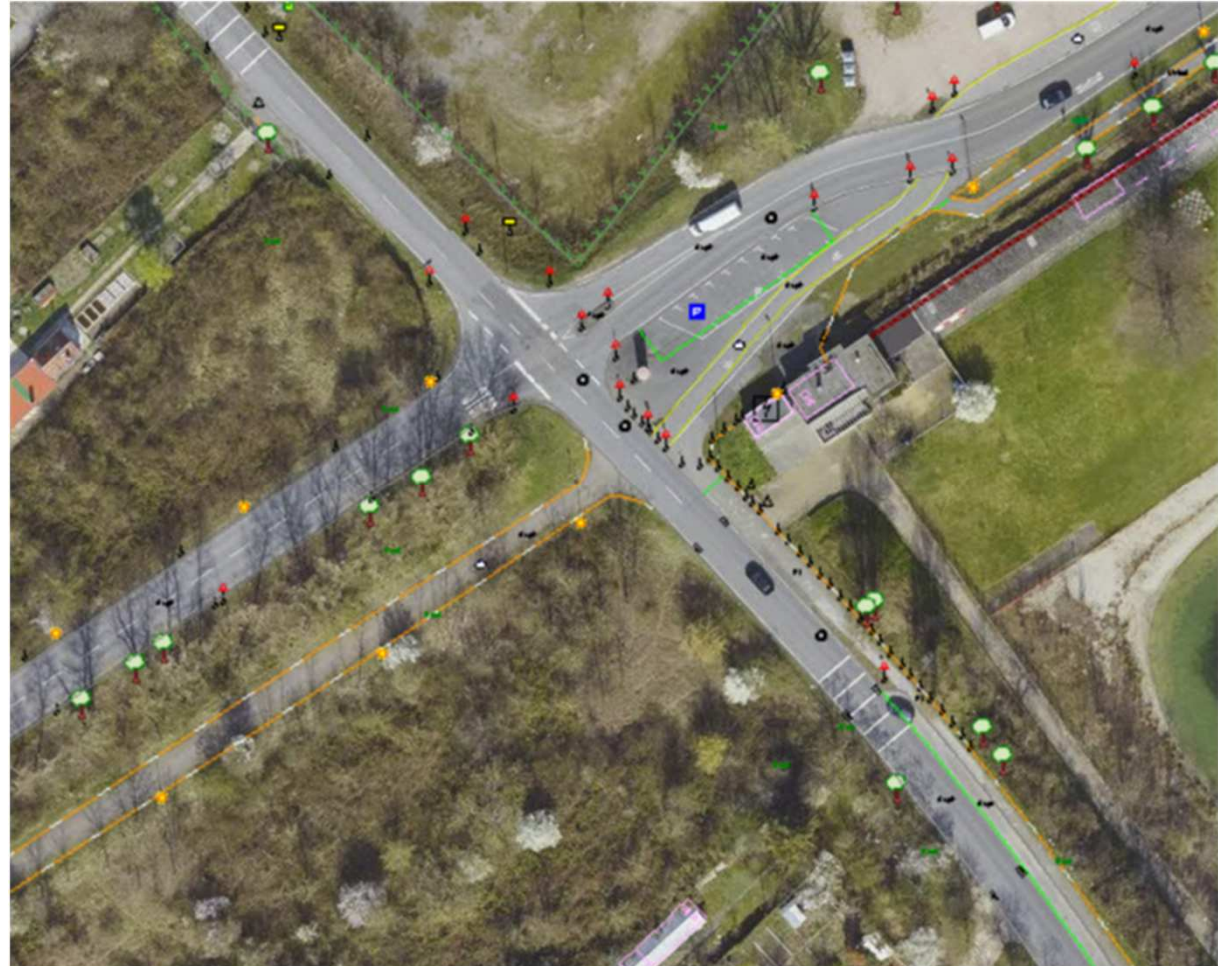
- Schwierige Grundstückssituation vor dem Hintergrund der schmalen städtischen Flächen östlich der Fahrbahn und insbesondere der Böschung. Bestehender Bord hat in Minimalfall Breite von 1,60 m, streckenweise auch mehr. Dies ist die Mindestanforderung für einen benutzungspflichtigen richtungsbezogenen Radweg, ohne Fußgänger
- Auf westlicher Seite neben der Fahrbahn städtische Flächen von ca. 1,60 m vorhanden. Allerdings liegt lt. Luftbild eine Zaunanlage auf dieser Fläche. Prüfung erforderlich. Vermutlich gehört diese Zaunanlage zu den Privatflächen ohne Bebauung dahinter. Weiteres Problem ist Böschung direkt hinter Zaunanlage.
- Soziale Sicherheit durch Fahrbahnnähe vorhanden
- Kreuzungsoptimierung der Woll-/Blies-/Damaschkestraße zur Verknüpfung und Sicherung zwingend erforderlich



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Kreuzungsertüchtigung Woll-/Blies-/Damaschkestr.

- Bei Realisierung eines Radweges zwischen Am Hilbertshof und Bliesstraße ist Verknüpfung der Radbeziehungen durch Auflösung der Zweirichtungsradwege erforderlich
- Unfallgeschehen im Kfz-Verkehr vorhanden, durch schlechte Sichtbeziehungen und überhöhte Geschwindigkeiten
- Jahrelange Diskussion zur Reduzierung des Unfallgeschehens. Kreisverkehrsanlage erscheint eine sinnvolle Lösung, wenn auch komplexe Situation vorhanden.
- Detailplanungen erscheinen erst sinnvoll, wenn konkret sicher ist, welche Radbeziehungen in die Planung einbezogen werden müssen.



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 5 südlich der An der kleinen Blies bis Raschigstraße Variante 1

→ Radverkehrsführung richtungsbezogen auf der Fahrbahn

Länge ca. 0,4 km

ca. 5.500 Kfz/d

Tempo 50 km/h

- Vorhandene Gehwege weisen Breiten zwischen 1,60 m und 2,30 m auf. Diese Breiten lassen unter Berücksichtigung der vorhandenen Fußgängerverkehre, insbesondere im Bereich der Bebauung erforderlich, keine regelkonforme Radverkehrsanlage zu. Erweiterungen sind auf der Ostseite wegen der Böschung und auf der Westseite wegen der anliegenden Bebauung nicht oder mit nicht zu vertretendem Aufwand möglich
- Bei der vorhanden Fahrbahnbreite von ca. 5,60 m können keine Radverkehrsanlagen installiert werden
- Lediglich ein Führung auf der Fahrbahn bei Temporeduzierung des Kfz-Verkehrs könnte als Möglichkeit in Betracht kommen. Dafür ist aber eine Rücknahme der mobilen Geschwindigkeitsdrosselungen sinnvollerweise erforderlich
- Kreuzungsoptimierung der Woll-/Raschigstraße bei Maßnahmen zu prüfen



Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlage Wollstraße

Abschnitt 4 + 5

südlich der Damaschkestraße bis Raschigstraße

Variante 2

→ Radverkehrsführung auf dem Bestandsweg
Heuweg

Länge ca. 0,8 km + Anschluss Wollstraße 0,3 km
Kfz-Verkehr nur als Anliegerverkehr der Sportstätten
vorhanden

- Städtisches Grundeigentum durchgängig vorhanden.
Breiten im Regelfall über 5,00 m vorhanden,
Asphaltoberfläche, teilweise Beleuchtung bereits
vorhanden
- schnelle Umsetzung möglich, durch
Oberflächenoptimierung des Bestandsweges und
Verbesserung der Beleuchtung
- Soziale Sicherheit durch eigenständige Führung
eingeschränkt
- Nur als durchgängige Lösung für die Abschnitte 4 + 5
möglich.



Empfehlungen

- Im nördlichen **Abschnitt 1** zwischen Alexander-Fleming-Straße bis nördlich des Wertstoffhofes soll der neue Radweg, weitgehend mit Standardmaßnahmen, auf der Westseite der Fahrbahn geführt werden. Eine Baumreihe ist anzustreben. Sinnvoll ist hier eine Quermöglichkeit zum Radweg entlang der Stadtbahngleise.
- Im **Abschnitt 2** entlang des Wertstoffhofes soll der Radweg auf der westlichen Seite weitergeführt werden. Hierdurch ist keine zweimalige Querung der Wollstraße erforderlich. Das erhöhte Fußverkehrsaufkommen - teilweise auch mit Handkarren u.ä. - zum Wertstoffhof ist zu berücksichtigen. Die Erschließung des Wertstoffhofes wird vor dem Hintergrund der anstehenden Neugestaltung separat diskutiert werden müssen. Grundsätzlich sind zwei Erschließungsalternativen (Nordseite des Geländes + Bestandsoptimierung) möglich. Die weiteren Planungen der beiden Projekte sind abzustimmen und zusammenzuführen. Um das Rahmengrün am Wertstoffhof beibehalten zu können und gleichzeitig den durchgängigen Radweg anbieten zu können ist eine Verschiebung der Fahrbahn nach Osten anzustreben. Eine weitere Quermöglichkeit am Rotkreuzweg ist vorzusehen.

Empfehlungen

- Im **Abschnitte 3** zwischen Am Hilbertshof und Bliesstraße stellt ein straßenbegleitender Radweg zwar, die kürzeste Anbindung zur Bliesstraße dar. Jedoch sollte aufgrund der dortigen Engstellen, der schwierigen Kreuzungssituation an der Bliesstraße sowie der fehlenden Möglichkeit zur Weiterführung des Radweges im Zuge der Wollstraße bis zur Raschigstraße zunächst die alternative Führung über Am Hilbertshof über Heuweg realisiert werden. Die Realisierung eines Radweges einschließlich des Knotenumbaus könnte in einer zweiten Stufe mittelfristig erfolgen.
- Im Zuge dieser alternativen Führung sind die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen und die baulichen Möglichkeiten im Bereich Am Hilbertshof zu prüfen. Im Heuweg sind zudem Beleuchtung und der Straßenbelag zu optimieren.
- Im **Abschnitt 4** und im **Abschnitt 5** sind keine vernünftigen Radverkehrsanlagen möglich.
- Baumreihen sollen in allen Abschnitten angestrebt werden, wenn die Grundstückssituation dies möglich macht.