

Kurzbericht

Verkehrsuntersuchung Öffnung Bayreuther Straße in Ludwigshafen

1. Vorbemerkungen

Die Bayreuther Straße in Ludwigshafen soll grundhaft saniert werden. In diesem Zusammenhang bestehen Überlegungen, die Bayreuther Straße gleichzeitig auch auszubauen und nach Norden zur Frankenthaler Straße durchzubinden. Im Bestand verbindet die Bayreuther Straße die Bruchwiesenstraße am Bruchwiesenknotten mit der Frankenthaler Straße im Bereich Kopernikusstraße. Zwischen Emmi-Knauber-Platz und Kopernikusstraße ist die Bayreuther Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt (siehe Übersicht in Anlage 1).

Um die verkehrlichen Auswirkungen einer angedachten Öffnung besser beurteilen zu können, wurde auf der Basis des vorliegenden Verkehrsmodells der Stadt Ludwigshafen eine Betrachtung verschiedener Planfälle vorgenommen. Es wurde aufgezeigt, wie sich der Verkehr in den verschiedenen Planfällen gegenüber der Ausgangslage verändert bzw. welche Verkehre die neuen Verkehrsanlagen nutzen.

2. Planfälle

Folgende Fälle wurden untersucht (siehe Anlage 2.1 - 2.5):

Nullfall: Der Nullfall entspricht der heutigen Ausgangslage mit Sperrung der Bayreuther Straße zwischen Emmi-Knauber-Platz und Kopernikusstraße für den Kfz-Verkehr

Planfall 1: Durchgehender Ausbau Bayreuther Straße zwischen Bruchwiesenstraße und Frankenthaler Straße



Planfall 2: Planfall 1 + Verbindung zwischen Bayreuther Straße und Wollstraße im Bereich Rotkreuzstraße

Planfall 3: Planfall 2 + Sperrung Bliesstraße zwischen Bayreuther Straße und Badestelle Blies

Planfall 4: Planfall 2 + Sperrung Wollstraße im Bereich Badestelle Blies

Basis für den Nullfall und die Planfälle ist das aktuelle weiterentwickelte VISUM-Modells (Tagesverkehr) der Stadt Ludwigshafen. Betrachtet wird hierbei der Analysefall 2011 / 2012 (PTV Traffic Consult / Durth Roos Consulting GmbH, 27.04.2015).

3. Ergebnisse

Folgende Auswertungen bzw. Darstellungen wurden je Planfall bzw. für den Nullfall erstellt:

- Tagesbelastungen (Kfz/24 h) (Anlage 3.1 - 3.5)
- Differenzbelastungen gegenüber dem Nullfall (Kfz/24 h) (Anlage 4.1 - 4.4)
- Knotenstrombelastungen im Umfeld der Bayreuther Straße (Kfz/24 h) (Anlage 5.1 - 5.20)
- Streckenspinnen Bayreuther Straße (Anlage 6.1 - 6.10)

Die relevanten Veränderungen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Planfall	Bestand				Planfall 1				Planfall 2				Planfall 3				Planfall 4			
	Verkehr		Diff.		Verkehr		Diff.		Verkehr		Diff.		Verkehr		Diff.		Verkehr		Diff.	
Straße	Kfz/24/h	Kfz/24/h	Kfz/24/h	%	Kfz/24/h	Kfz/24/h	Kfz/24/h	%	Kfz/24/h	Kfz/24/h	Kfz/24/h	%	Kfz/24/h	Kfz/24/h	Kfz/24/h	%	Kfz/24/h	Kfz/24/h	Kfz/24/h	%
Bayreuther Straße Süd	1.531	7.450	5.919	+387 %	7.419	5.888	+385 %		7.689	6.158	+402 %		7.787	6.256	+409 %					
Kopernikusstraße	5.733	9.354	3.621	+63 %	9.429	3.696	+64 %		9.408	3.675	+64 %		9.070	3.337	+58 %					
Sternstraße Mitte	17.852	19.458	1.606	+9 %	19.472	1.620	+9 %		19.627	1.775	+10 %		19.142	1.290	+7 %					
Industriestraße	9.173	10.296	1.123	+12 %	10.297	1.124	+12 %		10.565	1.392	+15 %		10.379	1.206	+13 %					
Frankenthaler Straße	12.877	11.844	-1.033	-8 %	11.843	-1.034	-8 %		11.975	-902	-7 %		12.629	-248	-2 %					
Wollstraße Nord	10.033	8.971	-1.062	-11 %	8.969	-1.064	-11 %		10.027	-6	-0 %		7.298	-2.735	-27 %					
Raschigstraße	12.067	12.375	308	+3 %	12.360	293	+2 %		14.408	2.341	+19 %		12.172	105	+1 %					
Damaschkestraße	8.577	8.212	-365	-4 %	8.226	-351	-4 %		3.696	-4.881	-57 %		10.288	1.711	+20 %					
Bruchwiesenstraße Süd	18.012	18.766	754	+4 %	18.776	764	+4 %		20.124	2.112	+12 %		17.476	-536	-3 %					
Bruchwiesenstraße Nord	24.818	21.327	-3.491	-14 %	21.313	-3.505	-14 %		19.066	-5.752	-23 %		21.224	-3.594	-14 %					

Tabelle 1: Differenzen der Planfälle gegenüber dem Planfall

Die Öffnung der Bayreuther Straße bewirkt in allen Planfälle in einer ähnlichen Größenordnung eine zusätzliche Belastung auf der Kopernikusstraße (ca. + 60 %) und weiter auf die Sternstraße (ca. + 10 %). Dieser zusätzliche Verkehr ist im Wesentlichen in Richtung Friesenheim und Oppau orientiert (siehe Streckenspinnen in Anlage 6).



Während die Frankenthaler Straße eine Entlastung zwischen 2 und 8 % erfährt, erhält die Industriestraße gleichzeitig eine Zusatzbelastung zwischen 12 und 15 %. Dieser Verkehr ist vor allem in Richtung Oggersheim orientiert (siehe Streckenspinnen in Anlage 6).

In der Orientierung nach Süden unterscheiden sich die einzelnen Planfälle dagegen signifikant. Die Raschigstraße erhält durch die Sperrung der Bliesstraße im Planfall 3 19 % mehr Verkehr. Gleichzeitig wird die Damaschkestraße stark entlastet, auch die Entlastung der nördlichen Bruchwiesenstraße ist mit -23 % gegenüber den anderen Planfällen (-14 %) deutlich ausgeprägter. Die südliche Bruchwiesenstraße erhält dagegen deutlich mehr Verkehr (+12 %). Im Planfall 4 mit abschnittsweiser Sperrung der Wollstraße erhält wiederum die Damaschkestraße deutlich mehr Verkehr (+20 %)

Weiter wird deutlich, dass eine zusätzliche Verbindung zwischen Bayreuther Straße und Wollstraße in keinem der Planfälle relevanten zusätzlichen Verkehr erzeugt. Erklärbar wird dies bei Betrachtung der beiden Streckenspinnen für die Wollstraße und die Bayreuther Straße. Auf der Bayreuther Straße ist der Verkehr auf einer Achse zwischen Friesenheim und Hochfeld bzw. Mundenheim orientiert, auf der Wollstraße zwischen Oggersheim und Mundenheim bzw. Gartenstadt.

Darmstadt, den 07.07.2015

gez. i.V. Dipl.-Ing. Manuel Hitscherich
Teamleiter Planung
Handlungsbevollmächtigter

Anlagen