

Anfrage 1

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	28.01.2019	öffentlich

Anfrage CDU-Stadtratsfraktion

„Zwischenstand fahrradfreundliches Ludwigshafen,,

Vorlage Nr.: 20196658

Stellungnahme der Verwaltung

1. Das Zukunftskonzept des Radverkehrs in Ludwigshafen wird auf der Grundlage des bestehenden Konzeptes aus dem GVP/VEP 2020 derzeit planerisch weiterentwickelt. Eine Diskussion von Einzelmaßnahmen muss noch aufbereitet und fachlich abgestimmt werden. Dabei sollen dann auch die Anregungen aus dem für das erste Quartal 2019 geplanten Bürgerforum Radverkehr einfließen.

Vorrangig werden aktuell die Machbarkeitsstudien zu den Lückenschlüssen Langgartenstraße Wollstraße und Speyerer Straße durchgeführt. Zudem werden auch einfacher zu realisierende Planungen zu kleineren Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz, wie beispielsweise in der Prälat-Caire-Straße und der Berliner Straße, entwickelt.

Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen wird in jedem Einzelfall geprüft inwieweit ein Radweg ausgebaut bzw. neu hergestellt wird.

Als Projekte, bei denen dies der Fall ist seien die Mundenheimer Straße, Rohrlachstraße, Sternstraße, Von-Weber-Straße und die Erneuerung des Radweges an der Dürkheimer Straße erwähnt.

An folgenden Straßen werden Radwege neu hergestellt. Stadtteilverbindungsstraße Oggersheim / Notwende-Melm, Stadtstraße als Ersatz für die Hochstraße Nord und der Radweg Rheinpromenade in mehreren Abschnitten.

2. Aktuell werden zwei Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen bearbeitet, die das Stadtgebiet von Ludwigshafen betreffen. Für den regionalen Radschnellweg zwischen Schifferstadt und Heidelberg wurde bereits eine erste Machbarkeitsstudie im Auftrag des Verbandes Region Rhein Neckar erstellt. Diese wurde jedoch im Auftrag des Landes nochmals überarbeitet, um die Interessen des Landes stärker zu

berücksichtigen. Ergebnisse dieser Überarbeitung werden am 29.01.2019 vom Land vorgestellt. Im Gegensatz zur ursprünglichen Untersuchung ist hier die Stadt Ludwigshafen nur am Rande eingebunden.

Eine zweite Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg zwischen Worms und Ludwigshafen ist aktuell durch den Planungsverband Region Rhein-Neckar und das Land Rheinland-Pfalz auf den Weg gebracht worden. Diese Studie befindet sich demnach noch in der Anfangsphase, in der zunächst potentielle Trassenvarianten für einen Radschnellweg gefunden werden müssen.

3. Im Jahr 2018 wurden gemeinsam von der Straßenverkehrsbehörde und der Abteilung Verkehrsplanung Prüfungen aller Einbahnstraßen zur Öffnung für den Radverkehr in der Gegenrichtung durchgeführt. Das Thema Öffnung von Fußgängerzonen für Radfahrer muss noch geprüft werden. Die Ergebnisse dieser Prüfung müssen von 2-15 dargestellt werden, da von dort die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen erfolgen.

Der Bereich Straßenverkehr beantwortet den Teilbereich der Frage 3 in Bezug auf die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung.

Die beiden Verkehrsschauen fanden am 11.07.18 für die nördlichen Stadtteile und 18.10.18 für die südlichen Stadtteile statt.

Bei der Beurteilung wurde zugrundegelegt, dass geprüft wird

- ist die Einbahnstraße noch erforderlich.
- Warum besteht die Einbahnstraße (LSA-Bereich, Ermöglichen von Parken etc.).
- Ob die Einbahnstraße selbst von der Fahrbahnbreite her eine Öffnung zulässt und trotzdem noch Fahrzeugverkehr stattfinden kann (Fahrgassenbreite ohne parkende Fahrzeuge i. d. R. = 3,50 m, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, bei Linienbus- und stärkerem Schwerverkehr > 3,50 m
- Sind die Grundvoraussetzungen
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit = 30 km/h
 - geringe Verkehrsbelastung
 - übersichtliche Verkehrsführung
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs
 - gegebenenfalls punktuelle Maßnahmen an Knotenpunkten durch Schaffung von Schutzbereichen
 - andere Möglichkeiten wie generelle Aufhebung der Einbahnregelung, unechte Einbahnstraße oder Sonderweg in Gegenrichtung entfallen erfüllt.

Folgende Einbahnstraßen werden per Beschilderung, Markierung, teilweise zu Lasten von Parkraum bzw. Umbau von Lichtsignalanlagen geöffnet:

Ortsteile Oppau und Edigheim

Nobelstraße
Silbergasse
Badgasse
Langgasse
Auholzstraße
Welschstraße
Klosterstraße
Oberlinstraße
Kriemhildstraße
Martinsgasse
Buchnerstraße
Gutenbergstraße
Wilhelmstraße
Kleine Almelgasse

Ortsteil Friesenheim

Spatenstraße
Hagellochstraße
Arnimstraße
Platenstraße
Schopenhauerstraße
Schellingstraße
Bremsenstraße
Berthold-Schwarz-Straße

Ortsteil Nord und West

Ganderhofstraße
Hemshofstraße
Schmale Gasse zwischen Hemshofstraße und Hartmannstraße
Falkenstraße
Blücherstraße zwischen Rohrlachstraße und Kanalstraße
Seilerstraße
Walkürenstraße
Amalienstraße
Margarethenstraße

Ortsteile Mitte und Süd

Benckiserstraße zwischen Zufahrt Messplatz und Heinigstraße
Benckiserstraße zwischen Heinigstraße und Berliner Straße
Maxstraße
Pfalzgrafenstraße zwischen Schützen- und Wittelsbachstraße
Rottstraße zwischen Wittelsbach- und Bayernstraße
Rottstraße zwischen Schützen- und Pranckhstraße
Grünerstraße
Thorwaldsenstraße
Van-Leyden-Straße
Schumannstraße
Brucknerstraße
Silcherstraße zwischen Arnulf-Straße und Sebastian-Bach-Straße
Arnulfstraße zwischen Pfalzgrafen- und Rottstraße

Ortsteil Mundenheim

Wasgaustraße zwischen Fürstenstraße und Maudacher Straße
Wilhelminenstraße zwischen Rheingönheimer Straße und Dorisstraße
Treiblergasse
Entenstraße
Osterlachstraße

Ortsteil Rheingönheim

Spraterstraße
Bürgermeister-Horlacher-Straße zwischen Hoher Weg und Limesstraße

Ortsteil Oggersheim

Hans-Böckler-Straße
Adam-Stegerwald-Straße
Alter Frankenthaler Weg
Hölderlinstraße

Unechte Einbahnstraße

Hier handelt es sich um Verkehrslenkungsmaßnahmen, die die Einfahrt aus einer Fahrtrichtung mittels Verkehrszeichen (VZ) 267 „Verbot der Einfahrt“ verbieten. Innerhalb der Straße selbst darf in beide Richtungen gefahren werden. Deshalb wird die Einfahrt für Radfahrer entgegen VZ 267 erlaubt.

Ruppertsberger Straße,
Agirostraße,
Cordovastraße,

Hans-Warsch-Straße,
Martha-Saalfeld-Straße,
Hölderlinstraße,

Gesonderte Prüfung von Einbahnstraßen

Bahnhofstraße (zwischen Heinigstraße und Zollhof-/Rheinuferstraße) wird nach Abschluss der Bauarbeiten TWL geprüft.

Adolf-Diesterweg-Straße (zwischen Raiffeisenstraße und Speyerer Tor) wird wegen der Lichtsignalanlage gesondert geprüft.

Bereits vor 2018 geöffnete Einbahnstraßen:

Giselherstraße zwischen Gunter- und Oppauer Straße
Ruthenstraße zwischen Brunck- und Sternstraße
Bahnhofstraße zwischen Heinigstraße und Bürgermeister-Kutterer-Straße
Benckiserstraße zwischen Bürgermeister-Kutterer-Straße und Zufahrt Messplatz
Berliner Straße zwischen Jaeger- und Lutherstraße (baulich hergestellter Radweg)
Bleichstraße zwischen Halberg- und Saarlandstraße
Friedrich-Lux-Straße
Wörthstraße
Krügerstraße
Goethestraße zwischen Goerdeler Platz und Rohrlachstraße
Gräfenaustraße (baulich hergestellter Radweg)
Behrendsstraße
Brahmstraße
Fontanestraße
Georg-Büchner-Straße
Georg-Herwegh-Straße
Heinrich-Heine-Straße
Ludwig-Börne-Straße
Roonstraße zwischen Halberg- und Yorckstraße
Rubensstraße
Bruno-Körner-Straße
Burgundenstraße
Deutsche Straße (gegenläufiger Radweg von Lorientallee bis Ziegeleiweg)
Franz-Josef-Erhardt-Straße
Hermann-Hofmann-Straße
Sieglingenstraße zwischen Deutsche Straße und Gudrunstraße

Bereits vor 2018 geöffnete unechte Einbahnstraßen:

Orangeriestraße

Gesonderte Prüfung von Einbahnstraßen in 2019

Bahnhofstraße (zwischen Heinigstraße und Zollhof-/Rheinuferstraße) wird nach Abschluss der Bauarbeiten TWL geprüft.

Adolf-Diesterweg-Straße (zwischen Raiffeisenstraße und Speyerer Tor) wird wegen der Lichtsignalanlage gesondert geprüft.

Folgende Einbahnstraßen werden aus Verkehrsgründen - in () kurz erläutert - nicht geöffnet:

August-Bebel-Straße

(geringe Restfahrbahnbreite von unter 3 m wenn Fahrzeuge abgestellt sind)

Steinbachstraße

(in den engen Ein- und Ausfahrtsbereichen ist die Fahrbahnbreite nur 3,05 m)

Keplerstraße

(die Grundvoraussetzung, Bestandteil einer Tempo-30-Zone, trifft nur auf wenige Meter vor der Einmündung Luitpoldstraße zu. Da eine Erweiterung der Zone - die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Kreisstraße konnte nur wegen dem Altenwohnheim Luitpoldstraße angeordnet werden - ist rechtlich nicht zulässig da es hierfür keinen zulässigen Verkehrsgrund, z.B. Unfälle, gibt)

Kopernikusstraße

(die Grundvoraussetzung, Bestandteil einer Tempo-30-Zone, trifft nur auf wenige Meter nach der Einmündung Luitpoldstraße zu. Da eine Erweiterung der Zone - die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Kreisstraße konnte nur wegen dem Altenwohnheim Luitpoldstraße angeordnet werden - ist rechtlich nicht zulässig da es hierfür keinen zulässigen Verkehrsgrund, z.B. Unfälle, gibt)

Rohrlachstraße zwischen Seilerstraße/Hartmannstraße und Schmale Gasse

(aufgrund der durchgehend geringen Fahrbahnbreite von 3,60 m, dem beidseitigen Parken und der Nichterkennbarkeit von Ausweichstellen - diese werden teilweise auch beparkt - unter Berücksichtigung, dass die Straße auch von größeren Fahrzeugen im Lieferverkehr befahren werden muss ist eine Öffnung nicht verkehrssicher durchführbar)

Sieglindenstraße zwischen Valentin-Bauer-Straße und Gudrunstraße

(aufgrund dem Torbogen ist eine Öffnung für Radfahrer nicht verkehrssicher möglich, da weder der Radfahrer noch der einbiegende Fließverkehr die erforderlichen Sichtbeziehungen haben)

Westendstraße

(aus Richtung Benckiserstraße kommend ist die Straße im Kreuzungsbereich soweit zurück-

gebaut, dass keine verkehrssichere Einleitung in die Benckiserstraße geschaffen werden kann)

Pfalzgrafenstraße zwischen Pranckh- und Schützenstraße

(keine Ausweichstellen vorhanden, deshalb kann aufgrund der schmalen Fahrbahn keine verkehrssichere Begegnung Radfahrer/entgegenkommende Fahrzeuge hergestellt werden)

Pfalzgrafenstraße zwischen Pranckh- und Mundenheimer Straße

(infolge der Umbaumaßnahme rund um den Pfalzgrafenplatz mit Rückbau der Fahrgasse im verkehrsberuhigten Bereich, verbunden mit der LSA Mundenheimer Straße/Pfalzgrafenstraße und Seydlitzstraße keine verkehrssichere Ausleitung möglich)

Schützenstraße

(wegen der Straßenbahngleise ist ein verkehrssicheres Befahren für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße nicht möglich. Damit darf keine Freigabe erfolgen)

Silcherstraße zwischen Bayern- und Arnulfstraße

(aufgrund des beidseitigem Parkens sind keine Ausweichstellen vorhanden, sodass im Begegnungsfall ein Ausweichen oder Warten nicht möglich ist)

Herderstraße

(hier ist beidseitiges Parken erlaubt, die Restfahrbahnbreite ist in der gesamten Straße unter 3,50 m sodass dadurch keine Begegnung Radfahrer/KFZ möglich ist. Dies schließt auch die verkehrssichere Ausleitung aus. Eine Öffnung ist deshalb nicht zulässig)

Wielandstraße

(hier ist beidseitiges Parken erlaubt, die Restfahrbahnbreite ist in der gesamten Straße unter 3,50 m sodass dadurch keine Begegnung Radfahrer/KFZ möglich ist. Dies schließt auch die verkehrssichere Einleitung aus. Eine Öffnung ist deshalb nicht zulässig)

Wildermuthstraße

(hier ist beidseitiges Parken erlaubt, die Restfahrbahnbreite ist in der gesamten Straße unter 3,50 m sodass dadurch keine Begegnung Radfahrer/KFZ möglich ist. Dies schließt auch die verkehrssichere Einleitung aus. Eine Öffnung ist deshalb nicht zulässig)

Martin-Greif-Straße

(da im vorderen Bereich für die von der Saarlandstraße kommenden Fahrzeuge (insbesondere größere Fahrzeuge) auf der linken Seite VZ 299 „Grenzmarkierung“ zur Verlängerung des gesetzlichen Haltverbot zum Einbiegen markiert ist und keine Sichtbeziehung auf einen entgegenkommenden Radfahrer hergestellt werden kann ebenso wenig wie eine Aufstellfläche für den Radfahrer, ist eine verkehrssichere Öffnung nicht möglich)

Wasgaustraße zwischen Rheingönheimer Straße und Nansteinstraße

(hier ist einseitig das Parken erlaubt, sodass nur eine Restfahrbahnbreite von 3 m verbleibt und keine Ausleitung auf die Rheingönheimer Straße möglich ist. Damit die eine verkehrssichere Öffnung nicht möglich)

Wilhelminenstraße zwischen Rheingönheimer Straße und Krügerstraße

in diesem Teilabschnitt der Wilhelminenstraße ist der Zugang zur Grundschule/Förderschule und gleichzeitig auch die Feuerwehrezufahrt zur Schillerschule. Eine verkehrssichere Ausleitung aus der Straße könnte wegen den örtlichen Gegebenheiten auf der Rheingönheimer Straße (Versatz in der Fahrbahn und dadurch eingeschränkte Sicht, sowie die Haltstelle der Straßenbahn und die nicht erkennbare Fußgängerbedarfsampel) nicht angelegt werden. Diese wäre zwingend erforderlich. Deshalb ist eine Öffnung nicht verkehrssicher möglich.

Herxheimer Straße im Teilbereich zur Leistadter Straße

in diesem Teilabschnitt der Herxheimer Straße ist der Zugang zur Grundschule und gleichzeitig auch die Feuerwehrezufahrt zur Hochfeldschule. Eine verkehrssichere Ausleitung aus der Straße könnte wegen den örtlichen Gegebenheiten aufgrund der Feuerwehrezufahrt nicht angelegt werden. Diese ist zwingend erforderlich da damit zu rechnen ist, dass bedingt durch die Grundschule auch Kinder die Fahrbahn mit dem Rad (nur bis zum vollendeten 8. Lebensjahr besteht eine Verpflichtung den Gehweg zu benutzen) befahren. Deshalb ist eine Öffnung nicht verkehrssicher möglich.

Hambacher Platz

(hier ist eine Öffnung nicht zielführend, da in diesem Bereich bei parkenden Fahrzeugen regelmäßig eine Engstelle entsteht)

Aichgasse

(hier können keine Ein- und Ausleitungsaufstellflächen geschaffen werden, da durch die enge Fahrbahn Engstellen entstehen und auch keine Sicht auf entgegenkommenden Verkehr besteht. Deshalb ist eine verkehrssichere Öffnung nicht möglich)

Hafnergasse

(aufgrund der beengten Fahrbahnbreite von durchgehend weniger wie 3,50 m ist kann die Öffnung nicht verkehrssicher durchgeführt werden)

Dürkheimer Straße

(hier sind massive Maßnahmen zur Absicherung des Radfahrers im Gegenverkehr, insbesondere auch in den 3 mit Lichtsignal geregelten Kreuzungen erforderlich, sodass sich dies im ähnlichen Kostenaufwand wie die Aufhebung der Einbahnstraße bewegt. Es ist also die Aufhebung der Einbahnstraße, die aus Verkehrsgründen nicht mehr erforderlich ist, anzustreben)

Valentin-Bauer-Straße

(bedingt durch den Busverkehr müssten in der Straße massive Eingriffe in Bezug auf das Parken und Schaffung von Aufstellflächen durchgeführt werden, deshalb wird eine Öffnung nicht durchgeführt, sondern auf den Radweg Freiastraße/Deutsche Straße verwiesen)

Moltkestraße

(wegen dem Gebäudeüberbau können keine Sichtbeziehungen Radfahrer/anderer Fließverkehr hergestellt werden. Die Öffnung ist deshalb nicht verkehrssicher möglich)

Seydlitzstraße zwischen Mundenheimer Straße und Pranckhstraße

(infolge der Umbaumaßnahme rund um den Pfalzgrafenplatz mit Rückbau der Fahrgasse im verkehrsberuhigten Bereich, verbunden mit der LSA Mundenheimer Stra-

ße/Pfalzgrafenstraße und Seydlitzstraße keine verkehrssichere Ausleitung möglich)

Hans-Sachs-Straße

(hier können durch den Straßenverlauf die erforderlichen Sichtbeziehungen für/auf die Radfahrer von Mundenheimer Straße kommend nicht hergestellt werden und größere Fahrzeuge benötigen den die gesamte Einmündung zur Einfahrt, sodass eine verkehrssichere Ausleitung auf die Mundenheimer Straße nicht möglich ist)

Dammstraße zwischen Bismarckstraße und Verbindungsspanne zur Abfahrt B 37

(die Straße ist soweit zurückgebaut, dass vor der Einmündung Bismarckstraße keine verkehrssichere Ausleitung möglich ist und der Fahrzeugverkehr die gesamte Breite zur Einfahrt benötigt)

Zusammenfassung:

- 26 Einbahnstraßen sind bereits vor 2018 für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet worden
 - 55 Einbahnstraßen werden für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Der Bereich Straßenverkehr fertigt aufgrund der Planvorlagen der Verkehrsplanung im Februar die Anordnung und gibt sie zur Ausführung an den Bereich Tiefbau weiter.
 - Zwei Straßen werden 2019 gesondert geprüft
 - 27 Einbahnstraßen können aus Verkehrssicherheitsgründen nicht geöffnet werden.
4. Im Dezember 2018 wurden im Hinblick auf die im Frühjahr 2019 beginnende Radfahrersaison bereits fünf neue VRNnextbike-Stationen im Betrieb genommen und auch die Anzahl der Mietfahrräder erhöht. Somit sind im Stadtgebiet Ludwigshafen derzeit 19 Stationen mit insgesamt 184 Einstellmöglichkeiten vorhanden. Hinsichtlich einer weiteren Ausweitung des Vermietsystems sollen zunächst die aktuellen Entwicklungen beobachtet und dann in Abstimmung mit dem VRN über den weiteren Ausbau diskutiert werden.

Eine Neuerung kann sich in 2019 in der technischen Ausstattung der Mietfahrräder ergeben durch die Nachrüstung mit sogenannten „Framelocks“. Dabei handelt es sich um digitalisierte Schließeinrichtungen am Rad selbst mit GPS-Ortung, aufgrund derer eine Ausweitung der Vermietstationen erleichtert wird. Der hierfür beantragte Bundeszuschuss wurde bisher aber noch nicht positiv beschieden.