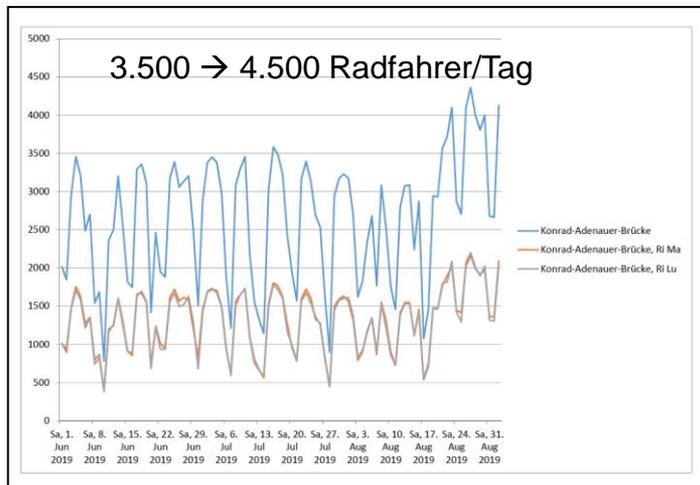


Maßnahmen zur Sicherstellung des innerstädtischen Verkehrs als Folge der Sperrung der Hochstraße Süd

Problemsituation durch Sperrung der Hochstraße Süd

- Grundsätzlich: 55.000 – 60.000 Kfz können nicht störungsfrei und vollständig im bestehenden Verkehrsnetz aufgefangen werden, Stauungen sind unausweichlich, Auswirkungen weniger gravierend als befürchtet, da
 - geänderte Verkehrsmittelwahl (z.B. Zunahme Radverkehr, Fahrgastzunahme ca. 5-10%, d.h. ca. 5.000 bis 10.000 zusätzliche Fahrgäste)
 - Nutzung von großräumigen Ausweichrouten
 - Anpassungen der Arbeitszeitmodelle
- Hauptproblem: Rückstau aus Wredestraße wegen Vorfahrtsregelung und Signalanlage im Zuge der Querung Ludwigsstraße behindert Abfluss Richtung Norden



Verkehr Abfahrtsrampe

Zunahme um ca. 50%
von ca. 14.000 Kfz/Tag auf 21.000 Kfz/Tag

7.000 der vorher 30.000 Kfz/Tag auf
Hochstraße Süd in Richtung DÜW,
restliche 23.000 Kfz/Tag ?

Bereits realisierte Maßnahmen

- Regelmäßige Verkehrsbeobachtung
 - vor Ort,
 - mittels Online-Diensten und
 - Auswertung von Zählstellen
- Anpassung/Überprüfung der verkehrsabhängigen Schaltungen an Signalanlagen und Überprüfung der Hardware
- Ergänzung/Optimierung der Beschilderung der Umleitungsrouten, aber abweichende Routenführung bei Navigationssystemen
- Abarbeitung von Prüfaufträgen (städtische Dienststellen, Polizei, rnv)

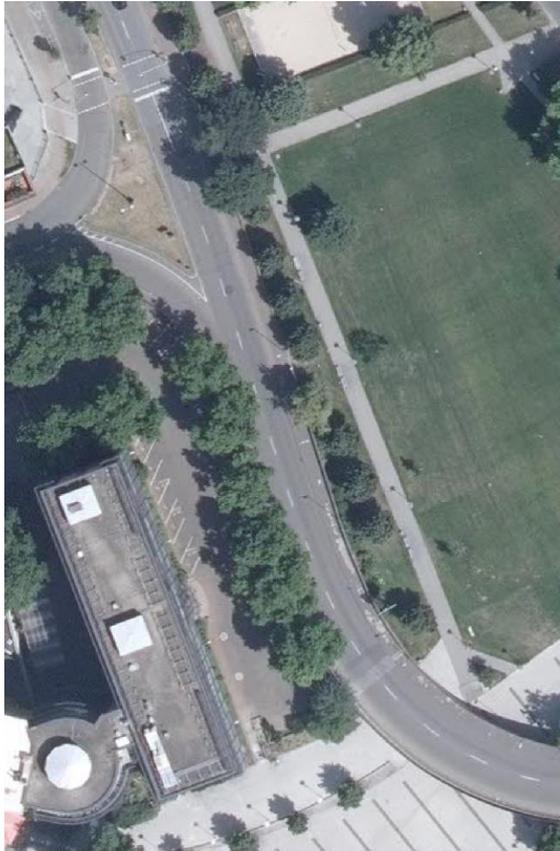
Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Radweges an der Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke



Hintergrund

- Herstellung des Zweirichtungs-Radweges im Jahre 2017 durch den Verzicht auf eine Kfz-Fahrspur (Kosten ca. 115.000 Euro) im Rahmen von Sanierungsarbeiten
- Anlass: Unfälle, Stürze, Konfliktsituationen aufgrund der geringen Breite und Belag
- Zielsetzung: Förderung des Radverkehrs und Aufwertung des Lichtenberger Ufers
- Meist ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben, punktuelle Behinderungen im Verkehrsfluss in abendlicher Hauptverkehrszeit wie sie auch in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf der Kurt-Schumacher-Brücke nach Mannheim entstehen

Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Radweges an der Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke



Bauliche Herstellung des „Urzustandes“

- Entfernung der Bordsteine (ca. 170m)
- Pflasterfläche ausbauen und asphaltieren
- geschätzte Kosten: ca. 230.000 Euro (incl. Verkehrssicherung und Verkehrslenkung)
- Bauzeit ca. 6 Arbeitstage, davon voraussichtlich 4 Tage unter Vollsperrung

Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Radweges an der Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke

Verkehrliche Auswirkungen Kfz-Verkehr

- Zielsetzung: möglichst störungsfreier Verkehrsfluss im Stadtgebiet wegen Umweltbelastung, Belastung Anwohner und für Einsatzfahrzeuge
- Entscheidend für den Verkehrsteilnehmer ist die Gesamtreisezeit, d.h. freie Strecke nach Durchfahrung einer großen Engstelle versus kleinere Stauungen im Zuge der gesamten Strecke
- Rückbau des Radwegs zugunsten einer Fahrspur bedeutet:
 - Verlängerung Rückstaubereich in die Wredestraße
 - besserer und schnellerer Abfluss über die Abfahrtsrampe
- aber:
 - schnellerer Abfluss bedeutet mehr Zufluss auf die nachfolgende Signalanlagen Kaiser-Wilhelm-Straße, Rheinallee und Wredestraße mit Überschreitung der Leistungsfähigkeit, d.h. dortige Rückstauungen (keine Reduzierung der Reisezeit
 - zudem kaum signifikante Reduzierung der Rückstaulängen aus Mannheim zu erwarten

Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Radweges an der Abfahrt Konrad-Adenauer-Brücke

Verkehrliche Auswirkungen Fahrradverkehr

- Herstellung des ursprünglichen Radverkehrsführung, d.h. Radfahrer absteigen in beiden Fahrtrichtung und Rad schieben
 - keine Akzeptanz für diese Regelung bei Radfahrern zu erwarten
- dadurch Konfliktsituationen bei gegenüber ursprünglich deutlich höherem Verkehrsaufkommen, auch Lkw
- Aufgabe des Zwei-Richtung-Radwegverbindung zwischen Lichtenberger Ufer und Kaiser-Wilhelm-Straße
 - potentieller Pendlerradweg über Wredestraße mit beidseitigen Radverkehrsanlagen zur Konrad-Adenauer-Brücke nicht mehr möglich
 - insgesamt Verschlechterung der Radverkehrsinfrastruktur

Untersuchung von weiteren potentiellen Maßnahmen

Sperrung von Verkehrsbeziehungen



- geringere Behinderungen des Verkehrs nach Norden

versus

- Einschränkung der Erreichbarkeit der Innenstadt
- Verkehrsverlagerungen in Kaiser-Wilhelm-Straße mit Störungen im Stadtbahnbetrieb
- Höhere Unfallgefährdung Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Straße / Ludwigstraße
- höhere Belastung der folgenden Signalanlagen

Untersuchung von weiteren potentiellen Maßnahmen Änderung der Vorfahrtsregelung



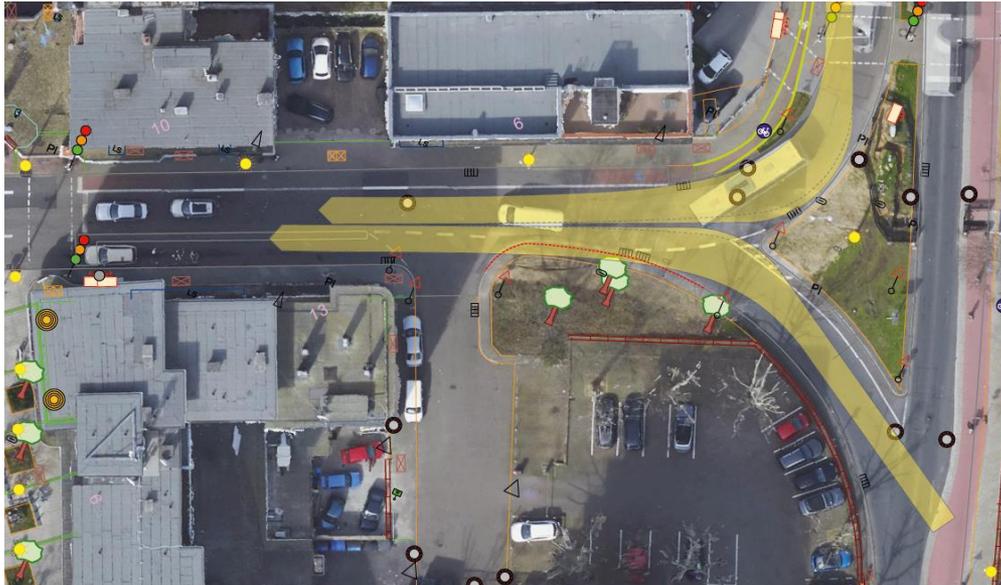
- besserer Abfluss in Richtung Wredestraße
- Reduzierung der Verkehrsbehinderungen nach Norden

versus

- lange Rückstauungen aus Richtung Norden
- Fahrzeitverlängerung der von Norden kommenden Busse, dadurch höhere Belastung der Kaiser-Wilhelm-Straße
- höhere Belastung der folgenden Signalanlagen

Untersuchung von weiteren potentiellen Maßnahmen

Verflechtung von Fahrspuren



- besserer Abfluss in Richtung Wredestraße
- Reduzierung der Verkehrsbehinderungen nach Norden (ca. 30m zus. Stauraum)

versus

- Verzicht auf Taxiwartepplätze
- Verflechtungsvorgänge in Wredestraße, da keine Weiterführung nach Westen möglich (Busspur)
- Potentieller Pendlerradweg über Wredestraße mit beidseitigen Radverkehrsanlagen nicht mehr möglich
- höhere Belastung der folgenden Signalanlagen

Ausblick weitere Maßnahme

In Abhängigkeit des Prüfergebnisses Hochstraße Süd bzw. Dauer der Sperrung



Sanierung Abfahrtsrampe B44 als Option bei Veränderungen im Umleitungskonzept

Regionalverkehr
Abstimmungen zwischen VRN und DB wegen höherer Kapazitäten im Schienenverkehr

Maßnahmen im ÖPNV:

- Abstimmungen mit rnv laufen
- Verbesserungen bei der Infrastruktur (Busspuren)
- vorgezogene zusätzliche Buslinie (Linie 80 BASF – Mundenheim)
- Einsatz von älteren Fahrzeugen im Regelverkehr (nicht vor Januar 2020)
- usw.



TOP 3 – Maßnahmen zur Verbesserung ÖPNV i.V.m. Hochstr. Süd

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit