



Stadt Speyer

Klimafreundliche Mobilität

Radverkehrskonzept 2016
Berichtsteil zum Handlungsbedarf



Stadt Speyer

Klimafreundliche Mobilität
Radverkehrskonzept 2016

Berichtsteil zum Handlungsbedarf

Auftraggeber: Stadt Speyer
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung und Bauwesen

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Linn Schröder

Hannover, im Mai 2017

Inhalt

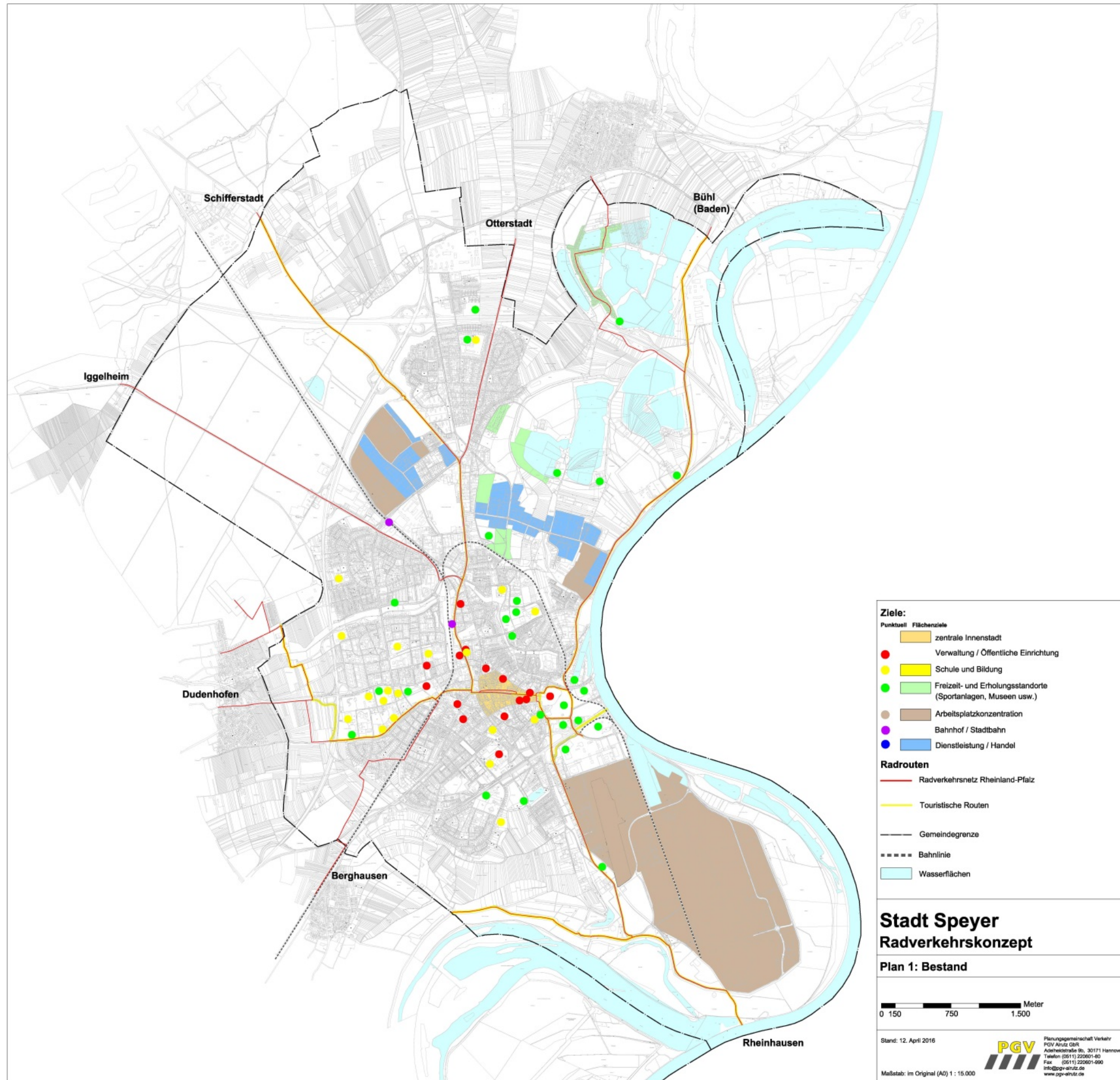
1	Übersichtspläne	1
2	Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz.....	9
3	Querschnitte	129

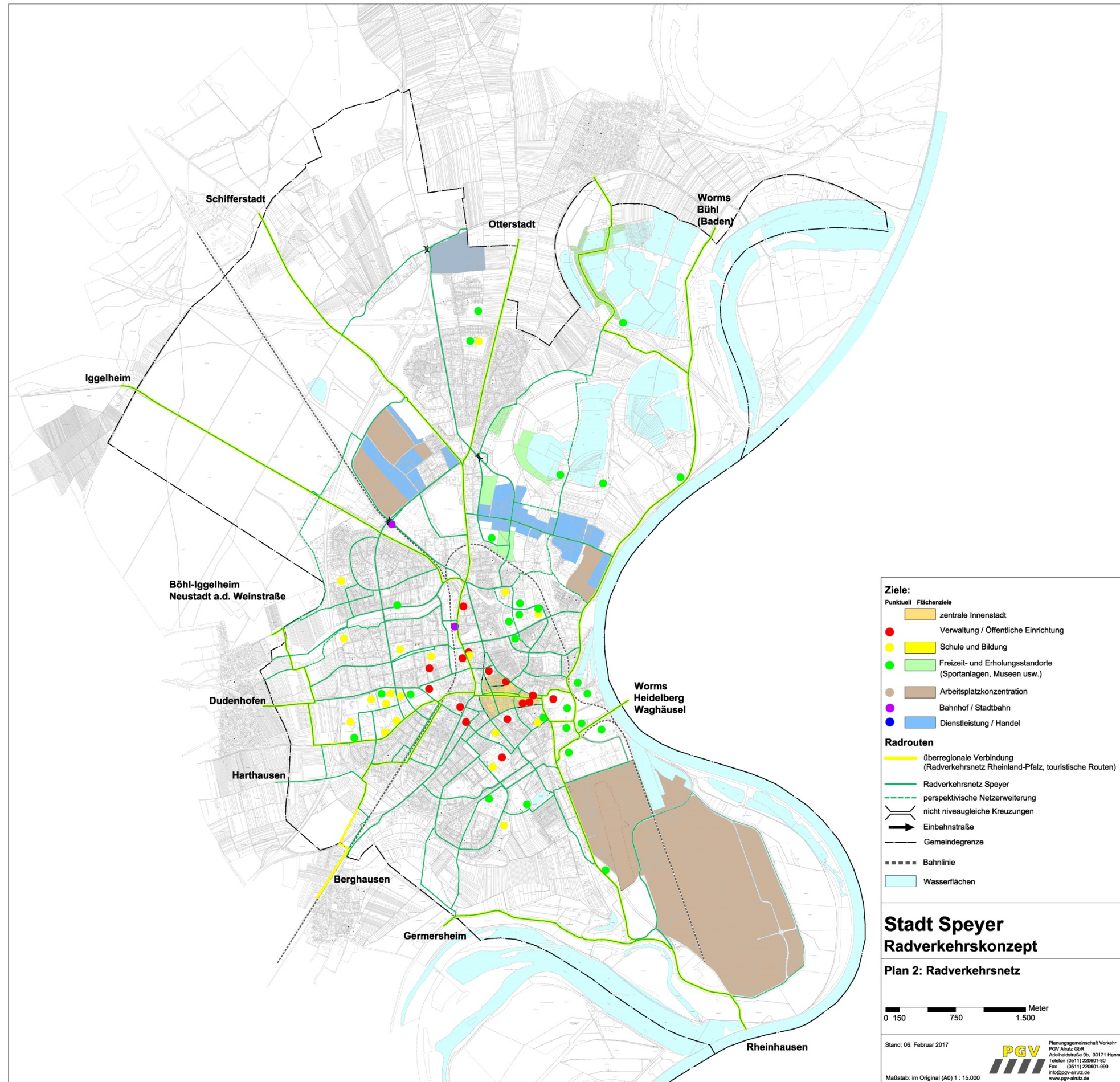
1 **Übersichtspläne**

Plan 1 - Bestand

Plan 2 - Radverkehrsnetz

Plan 3 - Handlungsbedarf





- Ziele:**
- Punktuell** **Flächenziele**
- zentrale Innenstadt
 - Verwaltung / Öffentliche Einrichtung
 - Schule und Bildung
 - Freizeit- und Erholungsstandorte (Sportanlagen, Museen usw.)
 - Arbeitsplatzkonzentration
 - Bahnhof / Stadtbahn
 - Dienstleistung / Handel
- Radrouten**
- überregionale Verbindung (Radverkehrsnetz Rheinland-Pfalz, touristische Routen)
 - Radverkehrsnetz Speyer
 - perspektivische Netzerweiterung
 - nicht niveaugleiche Kreuzungen
 - Einbahnstraße
 - Gemeindegrenze
 - Bahnlinie
 - Wasserflächen

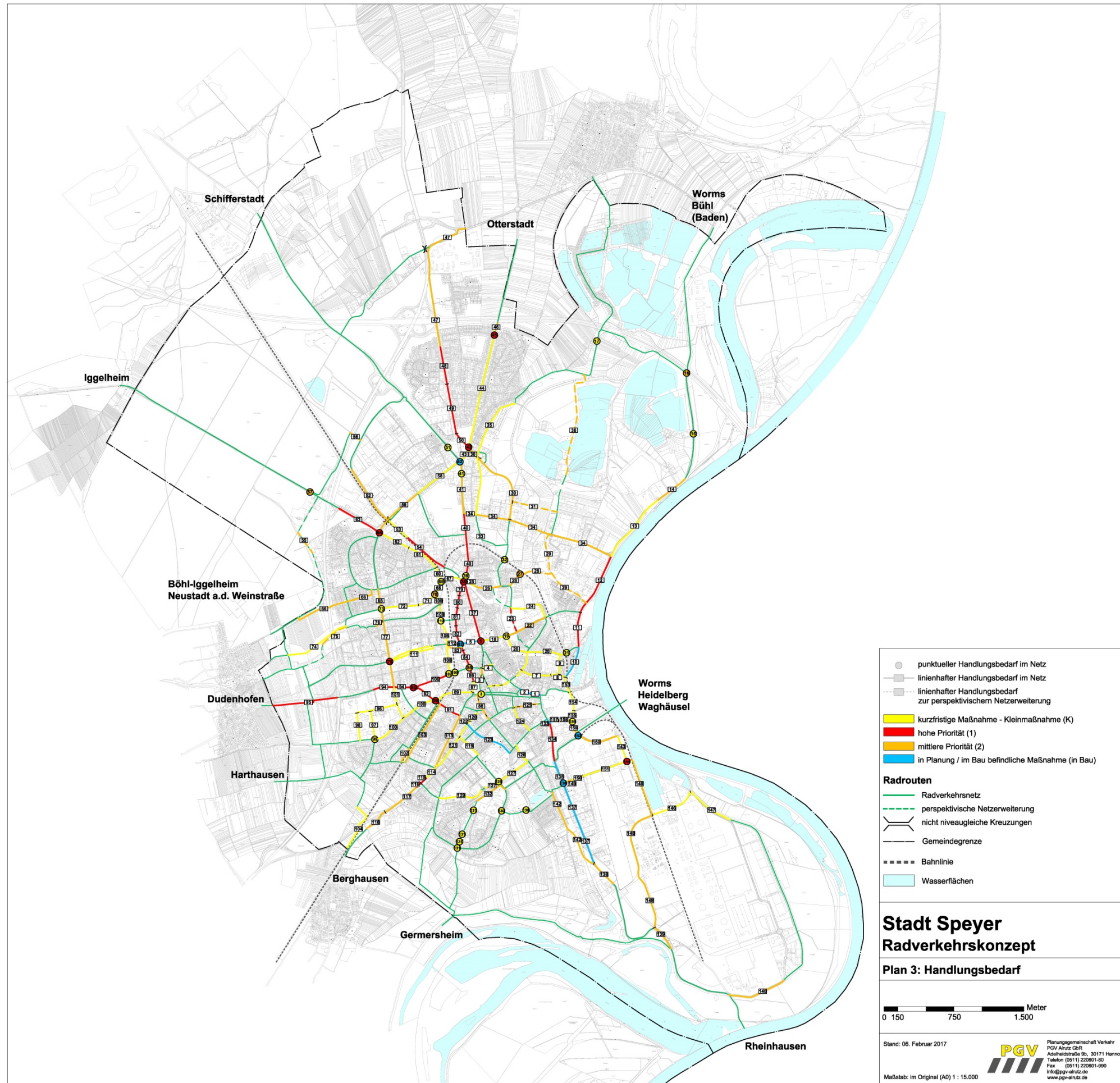
Stadt Speyer
Radverkehrskonzept
Plan 2: Radverkehrsnetz





Stand: 06. Februar 2017


PGV Planungsgemeinschaft Verkehr
 PGV Alrutz GbR
 Achenstraße 36, 30171 Hannover
 Telefon: (0511) 220001-80
 Fax: (0511) 220001-990
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de



Maßstab: im Original (A0) 1 : 15.000







2 Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
1.	Große Himmelsgasse zwischen Domplatz und St.-Georgen-Gasse	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung Zum Befahrungszeitpunkt Baustelle	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr nach Fertigstellung der Bauarbeiten Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Vollausbau der Straße	Im Bau	
2.	Johannesstraße zwischen St.-Georgen-Gasse und Pfaugasse	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung Problem: abbiegende Kfz aus Richtung Finanzamt Zum Befahrungszeitpunkt Baustelle	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr nach Fertigstellung der Bauarbeiten Ergänzen von rot-weißen Piktogrammen an Gefahrenstellen Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Vollausbau der Straße	Im Bau	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
3.	<p>Gutenbergstraße, Wormser Straße</p> <p>Zwischen Matthäus- Hotz-Straße und Augustinergasse</p>	<p>Unzureichende Bordabsenkung im Übergang zur Maximilianstraße</p> <p>Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung</p>	<p>Bordabsenkung im Übergang zur Maximilianstraße</p> <p>Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr (nur bei Aufgabe Kfz-Parken möglich)</p> <p>Zur Verdeutlichung der geänderten Verkehrsführung ggf. Piktogramme markieren</p> <p>Hinweis: Gutenbergstraße und Wormser Straße werden im Netzplan weiterhin als Einbahnstraße gekennzeichnet</p>	<p>K</p> <p>2</p>	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
4.	Augustinergasse	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr	K	
5.	Hirschgraben	<p>Fehlende Radverkehrsanlage DTV ca. 5.300-6.000 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p><i>2019: Vollausbau des Hirschgrabens und der Kreuzung Hirschgraben/Wormser Landstraße/Petschengasse/St.-Guido-Stifts-Platz</i></p>	<p>Markieren beidseitiger Schutzstreifen Entwürfe liegen vor</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau)</p>	In Planung	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
6.	Hirschgraben / Wormser Landstraße	<p>Ungünstige Radverkehrsführung im Knoten Engstelle im Übergang in den südlichen Knotenarm der Wormser Landstraße (Höhe St.-Guido-Stifts-Platz)</p> <p>Erreichbarkeit Aufstellbereich (ARAS) für Radverkehr im südlichen Knotenarm der Wormser Landstraße unzureichend</p>	<p>Am ARAS im südlichen Knotenarm Wormser Landstraße Vorbeifahrstreifen ergänzen</p> <p>Westseitiger Schutzstreifen über Knoten weiterführen und geradlinig auslaufen lassen</p> <p>Markierung von Vorbeifahrstreifen, vorgezogenen Haltlinien für Radverkehr bzw. aufgeweitete Aufstellbereiche (ARAS) prüfen</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau)</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	
7.	Hasenpühlstraße Zwischen Salzturm- und Sonnengasse	<p>Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung</p> <p>Natursteingroßpflaster mit breiten Fugen</p>	<p>Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr</p> <p>Ebenen Fahrbereich für Radverkehr herstellen, z.B. durch Fugen verfüllen oder Einbau ebener Pflasterstreifen in Mittellage</p>	K 2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
8.	Hasenpühlstraße Zwischen Sonnengasse und Hafenstraße	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung Natursteingroßpflaster mit breiten Fugen	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr Ebenen Fahrbereich für Radverkehr herstellen, z.B. durch Fugen verfüllen oder Einbau ebener Pflasterstreifen in Mittellage	K 2	
9.	Schiffergasse	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung Keine Gehwege - Prinzip shared space	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
10.	Hafenstraße	Umwegige Radverkehrsführung an Einmündungen Am Heringsee und Nonnenbachstraße Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radverkehrsfurt an Einmündung Am Heringsee geradlinig und fahrbahnnah markieren Rückbau Knoten Nonnenbachstraße zur Verbesserung der Sichtbeziehungen	In Planung	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
11.	Franz-Kirrmeier-Straße Zwischen Hafenstraße und Ziegelofenweg	<p>Westseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr in nur knapp ausreichender Breite</p> <p>Fehlender Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Radwegebelag an Grundstückszufahrten unterbrochen</p> <p>Stark frequentierte Grundstückszufahrt (Tankstelle) ohne ausreichende Sicherung</p> <p>Ungünstige Sichtbeziehungen am Knoten Ziegelofenweg (Werbeschilder)</p> <p>DTV ca. 12.350 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Sicherheitstrennstreifen und Hinweis auf Zweirichtungsradverkehr ergänzen</p> <p>Radverkehrsfurten an Grundstückszufahrten ergänzen und rot einfärben (inkl. Piktogramme und Richtungspfeile)</p> <p>Langfristig: Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p>	1	





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
12.	Franz-Kirrmeier-Straße Zwischen Ziegelofenweg und Auestraße	Westseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (2,12 m). Fehlender Sicherheitstrennstreifen Zahlreiche Grundstückszufahrten mit unzureichenden Sichtbeziehungen DTV ca. 13.100 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Ausreichende Sicherung der Einmündungen und Grundstückszufahrten Hinweis: Umbau Kreuzungsbereich Ziegelofenweg/Franz-Kirrmeier-Straße in 2018 geplant	1	
13.	Franz-Kirrmeier-Straße Zwischen Auestraße und Nonnenwühl	Westseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,40 m). Höhenungleiche Abtrennung zum Gehweg Fehlender Hinweis auf Zweirichtungsverkehr Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Hinweis auf Zweirichtungsverkehr ergänzen Langfristig Wegeausbau und Entfernen der höhenungleichen Abtrennung zum Gehweg	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
14.	Franz-Kirrmeier-Straße Zwischen Nonnenwühl und Hockey-Club	Westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Fehlender Hinweis auf Zweirichtungsradverkehr Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Hinweis auf Zweirichtungsradverkehr ergänzen Detailplanung nötig	2	
15.	K 2 (Franz-Kirrmeier- Straße) Höhe Einmündung Pumpwerk Nord	Unzureichende Sicherung Zweirichtungsradverkehr Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radverkehrsfurt rot einfärben Piktogramme und Richtungspfeile ergänzen	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
16.	K 2 (Franz-Kirrmeier-Straße) Höhe Autobahnbrücke A 61	Engstelle Höhe Autobahnbrücke Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Langfristig Verbreiterung Unterführung Alternativ: Fahrbahn einengen und Radweg verbreitern (wichtige touristische Achse) Detailplanung nötig Hinweis: Brückenbauwerk: Zuständigkeit Bund, Kreisstraße Tempo 70)	2	
17.	Spitzenrheinhof	Höhe Hausnummer 6 A: Schranke (0,8 m Durchlassbreite)	Schranke entfernen oder einkürzen. Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
18.	Petschengasse	<p>Beidseitig benutzungspflichtige Radwege Nordseite Radweg im Zweirichtungsradsverkehr Höhe Brücke Nonnenbach gemeinsame Geh- und Radwege (ca. 2,55 m breit), nordseitig im Zweirichtungsradsverkehr Hohe Kfz-Geschwindigkeiten (<i>Anmerkung aus Workshop</i>) DTV ca. 6.250-7.700 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Beidseitig Benutzungspflicht aufheben Nordseitigen Zweirichtungsradsverkehr aufgeben Markierungslösung prüfen Detailplanung nötig Alternativ: Zweirichtungsradsverkehr deutlich kennzeichnen (z.B. Piktogramme und Richtungspfeile an Einmündungen und Grundstückszufahrten)</p>	K	
19.	Petschengasse / Eselsdamm	<p>Benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zuge Petschengasse Unklare Radverkehrsführung für Radverkehr in Richtung Fritz-Ober-Straße</p>	<p>Radverkehr im Vorfeld der Einmündung gesichert auf Fahrbahn führen (Schutzstreifen)</p>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
20.	Eselsdamm zwischen Petschengasse und Nonnenbachstraße	West- bzw. südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, abschnittsweise getrennter Geh- und Radweg Streckenordnung 30 km/h DTV ca. 3.00-5.450 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Benutzungspflicht aufheben Langfristig: Radweg zugunsten Gehweg aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen Rückbau Radweg insbesondere an den Einmündungen Piktogramme und Furtmarkierungen entfernen	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
21.	Eselsdamm Einmündung Nonnenbachstraße	Radverkehrsfurt markiert	Bei Aufgabe Radweg im Zuge Eselsdamm Radverkehrsfurt entfernen	K	
22.	Fritz-Ober-Straße	<p>Beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Zuge einer Tempo 30 Zone.</p> <p>Nordseite: Zweirichtungsverkehr. Hohes Geschwindigkeitsniveau aufgrund geradliniger und ungegliederter Straßenraumgestaltung</p>	<p>Benutzungspflicht aufheben (bereits erfolgt)</p>  <p>Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten (z. B. Einengungen, Plateau-Aufpflasterung, alternierendes Kfz-Parken)</p>	<p>✓</p> <p>2</p>	 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
23.	Wegeverbindung zwischen Raiffeisenstraße und Fritz-Ober-Straße <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Gemeinsamer Geh-/Radweg Engstelle an Schranke (Durchlassbreite ca. 1,10 m) Keine direkte Anbindung der Wegeverbindung an Fritz-Ober-Straße	Wegeverbindung herstellen Schranke entfernen bzw. Durchlassbreite von mind. 1,50 m gewährleisten Anbindung und Querung Fritz-Ober-Straße sicherstellen	1p	 <p>The top photograph shows a paved path leading to a narrow opening blocked by a red and white striped barrier. A blue circular sign with a white bicycle symbol is visible on the right. The bottom photograph shows a paved path leading to a white van parked on a paved area, with a large log on the right side of the path.</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
24.	Dr.-Eduard-Orth-Straße	<p>Tempo 30-Zone Radverkehr im Mischverkehr Hohes Geschwindigkeitsniveau aufgrund geradliniger und ungegliederter Straßenraumgestaltung</p> <p>Fast die Hälfte der bei der Radverkehrszählung beobachteten Radfahrende befährt regelwidrig die Gehwege <i>Konflikte mit Kindern, die Höhe der KiTa Abenteuerland ungesichert auf die Straße laufen</i> DTV: 1.100 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	Installation von Absperrbügeln Höhe KiTa Abenteuerland im Übergang zur Straße	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
25.	Mausbergweg zwischen Wormser Landstraße und Pulverturmweg	Tempo 30-Zone Einbahnstraße, benutzungspflichtiger Radweg entgegen Kfz-Einbahnrichtung Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz Konfliktsituation Radverkehr, ruhender Verkehr	Benutzungspflicht für linken Radweg aufgeben, Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung auf Fahrbahn führen, ggf. Schutzstreifen markieren Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz ergänzen Langfristig: Radweg aufgeben, Umnutzung für Kfz-Parken (inkl. Bordabsenkung) prüfen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
26.	Mausbergweg zwischen Pulverturmweg und Höhe Salierschule	Tempo 30-Zone Südseitig baulicher Radweg Übergang auf Fahrbahnführung (Mischverkehr) Höhe Salierschule Fehlende Bordabsenkung an der Salierschule (Anregungen Workshop)	Radweg aufgeben, Umnutzung für Kfz-Parken Radverkehr durchgängig im Mischverkehr auf Fahrbahn führen Borde zur Salierschule absenken Ausweisung Fahrradstraße prüfen Hinweis: Verkehrsversuch erfolgt, Umbauten jetzt dauerhaft	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
27.	Mäuseweg Höhe Mausbergweg	Vz 357 StVO mit Ergänzung Fußverkehr	Durchlass auch für Radverkehr durch Ergänzung des Vz 357 StVO um Radverkehrs-Symbol Anmerkung: Maßnahme im Zusammenhang mit Nr. 28	2p	

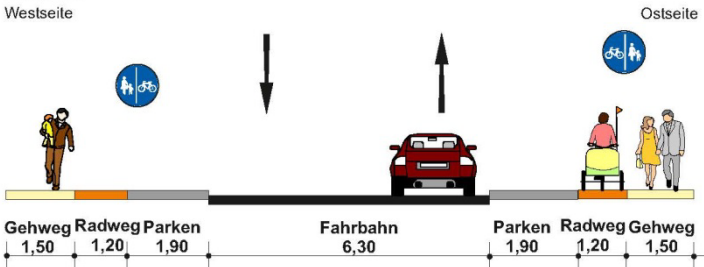
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
28.	Mäuseweg zwischen Tierheim und Wegeverbindung Austraße - Franz- Kirmeyer-Straße <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Belagsqualität, Wegequalität	Durchgehender Wegebau inkl. Beleuchtung	2p	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
29.	Wegeverbindung zwischen Franz-Kirrmeier-Straße und Austraße <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Wegequalität fehlende Anbindung Austraße und Franz-Kirrmeier-Straße	Wegeausbau Anbindung an Austraße und Franz-Kirrmeier-Straße herstellen Grunderwerb nötig	2p	 <p>The photograph shows a narrow, unpaved path made of gravel and dirt, cutting through a field of tall grass and dense bushes. In the background, a multi-story residential building with light-colored walls and windows is visible under a clear sky. The path appears to be a potential route for a new road or cycleway.</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
30.	Tullastraße Zwischen Waldseer Straße und Auestraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege mit unzureichender Breite</p> <p>Fehlende Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz</p> <p>Parkstreifen zu schmal, Kfz parken überwiegend auf Radweg</p> <p>DTV: 9.800-11.250 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Knoten Waldseer Straße/ Spaldinger Straße/ Tullastraße: Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung</p> <p>Hinweis: Ausbau Gewerbegebiet geplant</p>	<p>Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg)</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz ergänzen</p> <p>Kfz-Parkstreifen in ausreichender Breite markieren (mind. 2 m) bzw. aufgesetztes Parken anordnen</p> <p>Abschnittsweise Aufgabe Kfz-Parken nötig</p> <p>Alternativ: Einseitiger Ausbau zum Zweirichtungsradweg in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz inkl. deutliche Kennzeichnung Zweirichtungsradweg an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Radweg auf Gegenseite aufgeben.</p> <p>Detailplanung nötig</p>	2	

Tullastraße, nördlich Auestraße
Bestand

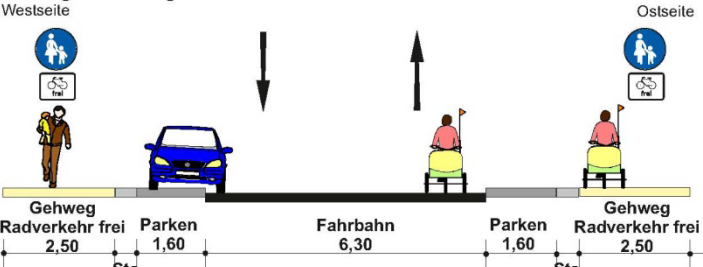
Westseite






Ostseite


Tullastraße, nördlich Auestraße
Lösungsvorschlag




Westseite





Ostseite

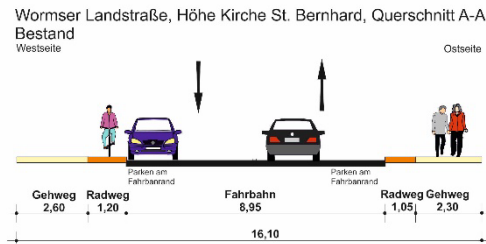
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
31.	Wegeverbindung zwischen Tullastraße und Am Rübsamenwühl <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	keine durchgängige Wegeverbindung	Durchgängige Wegeverbindung herstellen Anmerkung: Bereits in Planung bzw. im Bau	2p	
32.	Verlängerung Tullastraße zur Anbindung an Hetzelstraße	Schranke am Bahnübergang Unzureichende Durchlassbreite für Radverkehr (1,20 m und 1,30 m)	Durchlassbreite für Radverkehr mit mind. 1,50 m gewährleisten. Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen.	K	
33.	Kuhweide	Anliegerstraße Radverkehr im Mischverkehr punktuelle Belagsschäden Höhe Sportplätze	Belagsausbesserung	✓	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
34.	Auestraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite</p> <p>Weit abgesetzte Furten und fehlende Fußgängerüberwege in den Zufahrten der Kreisverkehre</p> <p>DTV: 11.900-15.200 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Durchgängiger Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p>In Kreiszufahrten Fußgängerüberwege in Kombination mit Radverkehrsfurt markieren</p> <p>Alternativ: Radweg im Vorfeld des Kreises gesichert auf Fahrbahn führen, Radverkehrsfurten in Kreiszufahrten entfernen und durch Fußgängerüberwege ersetzen.</p> <p>Detailplanung nötig</p> <p>Hinweis: Schwerlastverkehr, 50 km/h Bereich</p>	2	

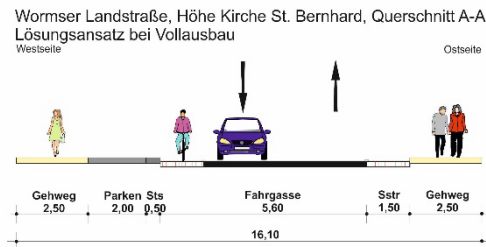
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
35.	Am Stöckelgraben	<p>Unzureichend gesicherte Schranken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhe Netto-Markt (Durchlassbreite ca. 1,60 m) - Höhe Schwarzer Weg (Durchlassbreite ca. 0,95 m) - zwischen Tullastraße und Otterstadter Weg (Durchlassbreite ca. 1,08 m) <p>Fehlende Beleuchtung, u.a. in Unterführung</p>  <p>Unterführung Tullastraße</p>	<p>Beleuchtung ergänzen - insbesondere in Unterführung</p> <p>Schranken bzw. Mittelstrebe durch reflektierenden Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten</p>  <p>Beispiel Bruchsal – beidseitige Poller mit Bodenmarkierung</p>	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
36.	Verlängerung Am Rübsamenwühl zwischen den Seen <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	fehlende Wegeverbindung südlich des Steinhäuser Wühlsees Unzureichende Belagsqualität nördlich des Steinhäuser Wühlsees	Wegeaus- bzw. Neubau ggf. Grunderwerb nötig	2p	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
37.	Wormser Landstraße Zwischen Hirschgraben und Friedrich-Ebert- Straße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite (ca. 0,95 m)</p> <p>Beidseitig fehlende Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz</p> <p>DTV ca. 10.900-12.300 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Langfristig Vollausbau geplant</p>	<p>Kfz-Parken auf Ostseite aufgeben, bisheriger Radweg zugunsten Gehweg zurückbauen</p> <p>Westseite aufgesetztes Kfz-Parken auf bisherigem Radweg</p> <p>Beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Lösungsansatz bei Vollausbau: Einseitiges Kfz-Parken (ggf. alternierend) und beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	


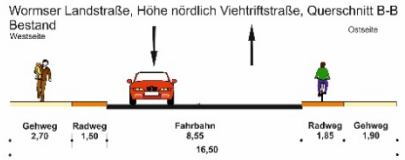
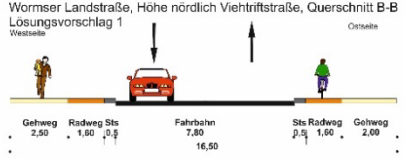
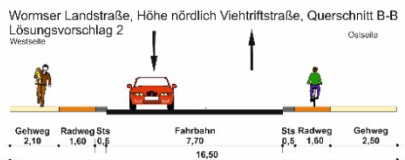






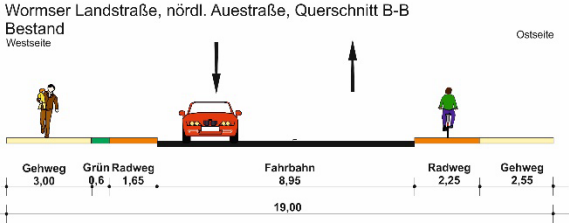
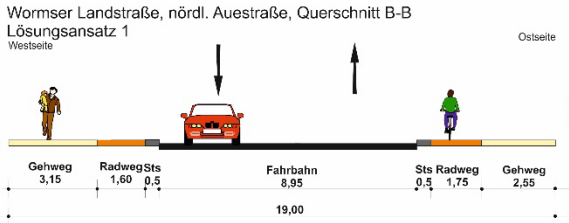

DTV: 10.900 Kfz/24h
SV: 2% = 232/Tag





Einseitig Kfz-Parken, ggf. alternierend
Beidseitiges Kfz-Parken nur bei Unterschreitung der Regelbreiten für Fuß- und Radverkehr möglich



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
38.	Kreuzung „Rauschendes Wasser“	<p>Umgewige Führung und lange Wartezeiten (mehrfach Grünanforderung nötig) für Radverkehr</p> <p>Freie Rechtsabbieger</p> <p>Bevorrechtigung Fußverkehr durch Fußgängerüberweg ohne Berücksichtigung Radverkehr</p> <p>Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Fußgängerüberwege durch Radverkehrsfurten ergänzen</p> <p>Fuß- und Radverkehr in Signalisierung einbinden und ausreichend berücksichtigen (Aufgabe Anforderungstaster)</p> <p>Freie Rechtsabbieger in Signalisierung einbinden</p> <p>Radverkehr im Seitenraum beibehalten</p> <p>Langfristig Gesamtumbau des Knotens mit Komplettsignalisierung und gleichberechtigter Berücksichtigung des Radverkehrs</p> <p>Hinweis: Abhängig von Standortentscheidung Feuerwache</p>	1	
39.	Wormser Landstraße/ Mausbergweg	Verblasste Roteinfärbung	Radverkehrsfurt fahrbahnnah führen und rot einfärben	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
40.	Wormser Landstraße zwischen Mausbergweg und Auestraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in z.T. nur knapp ausreichender Breite (ca. 1,60 - 1,85 m)</p> <p>Beidseitig fehlende Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Engstelle an Bahngleisen</p> <p>Radweg an Einmündung Auestraße stark verschwenkt (Sichtbehinderung)</p> <p>Unfallhäufungsstelle mit Radfahrereteiligung an Einmündung Am Rabensteiner Weg</p>  <p>Häufiges Linksfahren aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Sicherheitsbereich auf Fahrbahn durch Leitschwellen/Leitbaken abtrennen</p> <p>Radverkehrsfurt an Einmündung Auestraße fahrbahnnah und geradlinig führen (vor Baumstandort)</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau)</p> <p>Sichtbeziehung an Einmündung Am Rabensteiner Weg verbessern (z.B. Plakate, Werbeaufsteller entfernen), Radverkehrsfurt rot markieren und Piktogramme ergänzen</p> <p>Querungsstellen für Rad- und Fußverkehr ergänzen/prüfen</p> <p>Langfristig: Ausbau beidseitiger baulicher Radwege auf Regelbreite (mind. 1,60 m) zzgl. Sicherheitstrennstreifen (z.T. Wegeausbau bzw. Bordversatz nötig)</p> <p>Detailplanung nötig</p> <p>Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße, Querschnitt B-B Bestand DTV: 18.700-21.800 Kfz/24h SV: 5% = 1.013/Tag</p>  <p>Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße, Querschnitt B-B Lösungsvorschlag 1</p>  <p>beidseitig Wegeausbau</p> <p>Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße, Querschnitt B-B Lösungsvorschlag 2</p>  <p>beidseitig Wegeausbau</p>	1	  

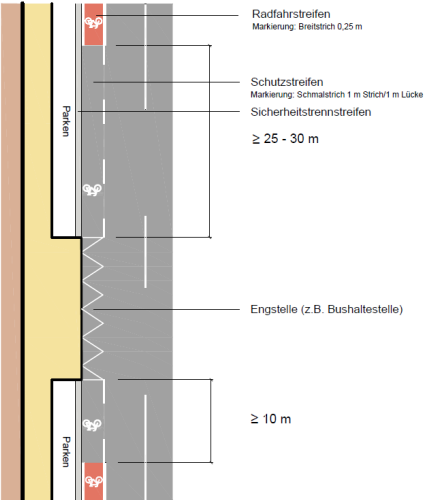

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
41.	Wormser Landstraße zwischen Auestraße und Waldseer Straße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in z.T. nur knapp ausreichender Breite (ca. 1,65 - 2,25 m) Beidseitig fehlende Sicherheitstrennstreifen Unfallhäufungsstelle mit Radfahrereteiligung an Einmündung Schwarzer Weg</p>  <p>Häufiges Linksfahren aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten Häufiges Kfz- und Lkw-Parken auf Höhe Bäckerei</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ausbau beidseitiger baulicher Radwege auf Regelbreite (mind. 1,60 m) zzgl. Sicherheitstrennstreifen Querungsstellen für Rad- und Fußverkehr prüfen und ergänzen Radverkehrsfurt an Einmündung Schwarzer Weg rot einfärben und Piktogramme ergänzen/prüfen Parken und Halten von Kfz und Lkw auf Radweg verhindern (regelmäßige Kontrolle oder bauliche Maßnahmen)</p> <p>Detailplanung nötig</p> <p>Wormser Landstraße, nördl. Auestraße, Querschnitt B-B Bestand</p>  <p>Wormser Landstraße, nördl. Auestraße, Querschnitt B-B Lösungsansatz 1</p> 	<p>2</p> <p>K</p>	

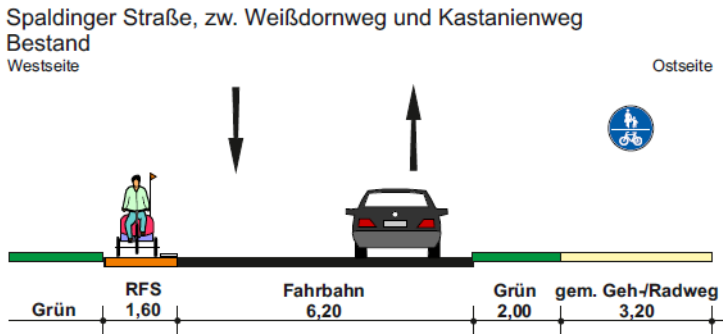
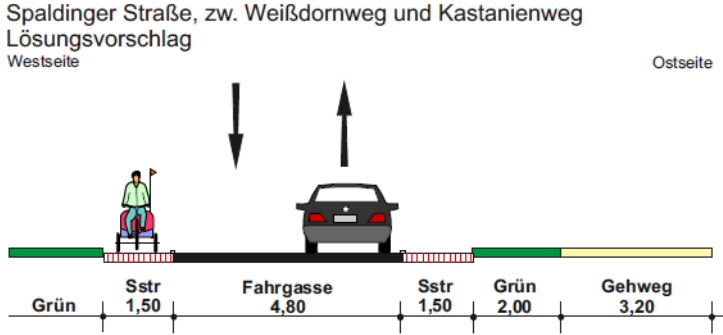

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
42.	Kreuzung am Wartturm Wormser Landstraße / Waldseer Straße / Schifferstadter Straße / Landwehrstraße	<p>Umgewige Führung und lange Wartezeiten (mehrfach Grünanforderung nötig) für Radverkehr</p> <p>Freie Rechtsabbieger</p> <p>Bevorrechtigung Fußverkehr durch Fußgängerüberweg ohne Berücksichtigung Radverkehr</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Rückbau freie Rechtsabbieger bzw. Einbindung in Signalisierung</p> <p>Fußgängerüberwege durch Radverkehrsfurten ergänzen</p> <p>Fuß- und Radverkehr in Signalisierung einbinden und ausreichend berücksichtigen (Aufgabe Anforderungstaster)</p> <p>Langfristig Gesamtumbau des Knotens mit Komplettsignalisierung und gleichberechtigter Berücksichtigung des Radverkehrs</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau)</p>	in Planung	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
43.	Waldseer Straße Zwischen Wormser Landstraße und Tullastraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege Ostseite: fehlender Sicherheitstrennstreifen Radverkehrsfurt Einmündung Tullastraße weit abgesetzt</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ostseitig Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn ergänzen Radverkehrsfurt an Einmündung Tullastraße fahrbahnnah ergänzen (ggf. Signalanlagenmast versetzen)</p> <p>Detailplanung nötig</p>	<p>K 1</p>	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
44.	Waldseer Straße Zwischen Tullastraße und Am Sandhügel	Beidseitig bauliche Radwege Fehlender Sicherheitstrennstreifen Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Beidseitig Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn ergänzen	K	
45.	Waldseer Straße / Ruhhecke	Querungsbedarf für Radverkehr Richtung Innenstadt Signalisierter Knoten mit Dauergrün für Kfz im Zuge Waldseer Straße Signalisierung im Seitenraum nur für Fußverkehr (ab 01.01.2017 muss sich der Radverkehr nach dem Kfz-Signal richten) Kontaktschleife reagiert nicht auf Radverkehr aus Ruhhecke Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Querungshilfe im Übergang von Zweirichtungsradweg auf richtungstreue Führung einrichten Alternativ: Querungsbedarf Waldseer Straße in Signalisierung einbinden Kontaktschleife Ruhhecke für Radverkehr sensibilisieren oder Anforderungstaster für Radverkehr einrichten (Radverkehr auf Fahrbahn) Radverkehrssignal im Zuge Waldseer Straße ergänzen Alternativ: Dauergrün aufheben Hinweis: „Pfortnerampel“ (Geschwindigkeitsreduktion) Verkehrsschau notwendig	1	

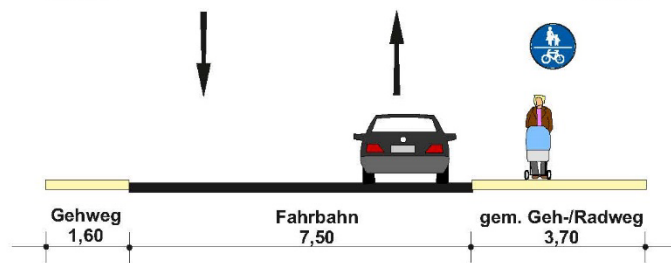
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
46.	Waldseer Straße Zwischen Am Sandhügel und A 61	Ostseite: Baulicher Radweg im Zweirichtungsverkehr in nur knapp ausreichender Breite (1,90 m), Fehlender Sicherheitstrennstreifen Außerortscharakter Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen ausbauen Hinweis: Abstimmung mit LBM nötig (außerorts) Detailplanung nötig	2	
47.	Spaldinger Straße Zwischen K1 und Nachtigallenweg	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (1,80 m)	Wegeausbau auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
48.	Spaldinger Straße Zwischen Nachtigallenweg und Weißdornweg	Westseitig: Radfahrstreifen in zu geringer Breite (1,50 m inkl. Breitstrichmarkierung). Ostseitig: Gemeinsamer Einrichtungs-Geh-/Radweg in unzureichender Breite (1,8 m). Höhe Bussardweg: Westseitiger Radfahrstreifen wird im Bereich des Bushalt über Seitenraum geführt.	<p>Ostseite: Wegeausbau auf Regelbreite (mind. 2,50 m)</p> <p>Westseite: Radfahrstreifen im Bereich des Bushalt unterbrechen (alternativ Mittelinsel entfernen) Radverkehr durchgängig auf Fahrbahn führen</p> <p>Vgl. Musterblatt 3.3-11</p>  <p>Radfahrstreifen Markierung: Breitstrich 0,25 m</p> <p>Schutzstreifen Markierung: Schraffur 1 m Sticht/1 m Lücke</p> <p>Sicherheitstrennstreifen ≥ 25 - 30 m</p> <p>Engstelle (z.B. Bushaltestelle)</p> <p>≥ 10 m</p> <p>Radfahrstreifen an Engstellen oder Haltestellen</p>	1	

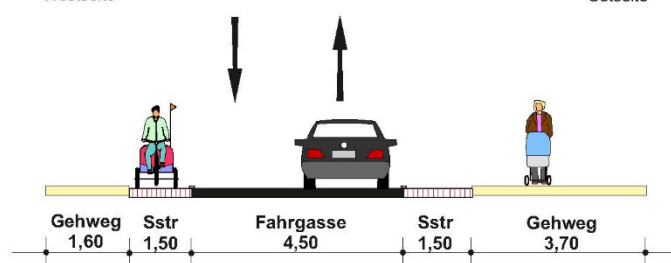
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
49.	Spaldinger Straße Zwischen Weißdornweg und Kastanienweg	<p>Ostseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite Westseitig: Radfahrstreifen in unzureichender Breite (1,50 m inkl. Breitstrichmarkierung).</p> <p>Spaldinger Straße, zw. Weißdornweg und Kastanienweg Bestand Westseite</p>  <p>Ostseite</p> <p>Spaldinger Straße, zw. Weißdornweg und Kastanienweg Lösungsvorschlag Westseite</p>  <p>Ostseite</p>	<p>Beidseitig Schutzstreifen markieren Ostseitigen Schutzstreifen Höhe Nussbaumweg geradlinig auslaufen lassen</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
50.	Spaldinger Straße Zwischen Kastanienweg und Waldseer Straße	<p>Ostseitig: Gemeinsamer Geh- und Radweg Westseitig fehlende Radverkehrsanlage (Hinweis: parallele Wegeverbindung vorhanden)</p> <p>DTV: 8.750 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Markierungslösung prüfen ggf. ARAS am Knoten Waldseer Straße</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	


Spaldinger Straße, zw. Kastanienweg und Waldseer Straße
Bestand





Spaldinger Straße, zw. Kastanienweg und Waldseer Straße
Lösungsvorschlag






Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
51.	Schifferstadter Straße Zufahrt Bauhaus	Außerortscharakter Umwegige Radverkehrsführung und freier Rechtsabbieger an Einmündung Bauhaus Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radverkehrsfurt rot einfärben und Piktogramme und Richtungspfeile ergänzen Langfristig: Radverkehrsfurt an Einmündung Bauhaus geradlinig und fahrbahnnah führen Hinweis: abhängig von Weiternutzung des Geländes	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
52.	Siemensstraße Zwischen Zufahrt IGATEC (Siemensstraße 18) und Landwehrstraße	Einseitiger Zweirichtungsradweg in nur knapp ausreichender Breite abschnittsweise kein Gehweg Zweirichtungsführung unklar DTV ca. 2.400-3.700 Kfz/24 h, 10 % SV (VEP 2020 - Entwurf)	Durchgängiger Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Deutliche Kennzeichnung Zweirichtungsführung durch Piktogramme und Richtungspfeile, insbesondere an Grundstückszufahrten Detailplanung nötig	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
53.	Siemensstraße Höhe Tyco Electronics AMP	unklare Aufteilung Seitenraum	Deutliche Kennzeichnung von Fuß- und Radweg durch Piktogramme und Richtungspfeile	K	 A photograph showing a paved path on the side of a road, likely Siemensstraße, with a building and trees in the background. The path is dark asphalt and runs parallel to a road. There are green bushes and a tree on the right side of the path. In the background, there is a long, low building with a red roof and several cars parked in front of it. The sky is overcast.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
54.	Siemensstraße zwischen Einfahrt Autohaus und Armensünderweg	Einseitiger Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite abruptes Ende der Radverkehrsanlage DTV ca. 2.400-3.700 Kfz/24 h, 10 % SV (VEP 2020 - Entwurf)	Gesicherter Übergang auf Fahrbahn und Weiterführung Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Piktogramme markieren) Detailplanung nötig Alternativ: Durchgängiger Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Deutliche Kennzeichnung Zweirichtungsführung durch Piktogramme und Richtungspfeile, insbesondere an Grundstückszufahrten	1	





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
55.	Wegeverbindung nördlich Brucknerweg bis Erster Richtweg <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Wegequalität Schranke	Wegeausbau	2p	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
56.	Anbindung Richtweg an Siemensstraße	Belagsqualität	Wegeausbau	2	
57.	Erster Richtweg Querung Iggelheimer Straße	Ungesicherte Querung	Querungshilfe einrichten Hinweis: Abstimmung mit dem LBM notwendig	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
58.	Landwehrstraße (L 534) zwischen Wormser Landstraße und Brunckstraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in nur knapp ausreichender Breite</p> <p>Fehlende Sicherheitstrennstreifen</p> <p>DTV: 14.250-14.600 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung am Knoten Brunckstraße (überwiegend Südseite)</p> <p>Hinweis: wichtige Schülerverbindung</p>	<p>Piktogramme und Richtungspfeile auf Radverkehrsfurten ergänzen</p> <p>Nordseite: Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markieren</p> <p>Südseite: Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz baulich herrichten (Parkstreifen zur Fahrbahn hin verbreitern)</p> <p>Langfristig: Ausbau beidseitiger baulicher Radwege auf Regelbreite (mind. 1,60 m) zzgl. Sicherheitstrennstreifen, ggf. Aufgabe Kfz-Parkfläche</p>	K 2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
59.	Landwehrstraße (L 534) zwischen Brunckstraße und Iggelheimer Straße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite</p> <p>Fehlende Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Außerortscharakter</p> <p>DTV: 13.700 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Hinweis: wichtige Schülerverbindung</p>	<p>Ausweisung gemeinsamer Geh- und Radwege</p> <p>Demarkieren Mittelleitlinie</p> <p>Markieren von Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p>Langfristig: Ausbau beidseitiger baulicher Radwege auf Regelbreite (mind. 1,60 m) zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Alternativ Markierungslösung prüfen ggf. Aufgabe Kfz-Parkfläche</p>	2	
60.	Iggelheimer Straße (L 528) zwischen Friedrich Ebert-Straße (L 528) und Im Ehrlich	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite (1,00 m).</p> <p>DTV: 7.900 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Fahrbahnbreite: 7,70 m</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
61.	Iggelheimer Straße (L 528) zwischen Im Ehrlich und Lina-Sommer-Straße	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite, Kfz-Parken Nordseite: Schutzstreifen Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Südseite: Aufgabe Radweg, Markieren Schutzstreifen Aufgabe Kfz-Parken nötig Detailplanung nötig	K	

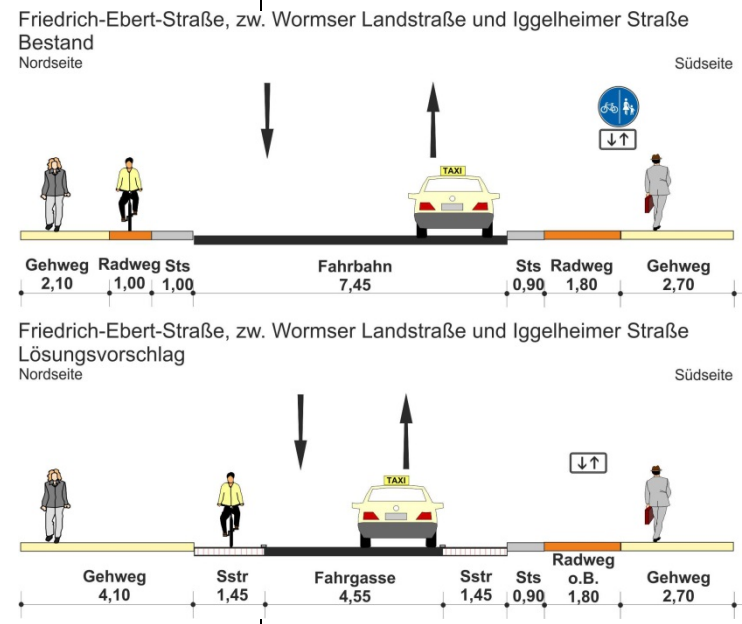
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
62.	Iggelheimer Straße (L 528) zwischen Lina-Sommer- Straße und Kurt- Schumacher Straße (L 528)	<p>Nordseite: Höhe Lina-Sommer-Straße Überführung vom Schutzstreifen in den Seitenraum mit Beschilderung getrennter Zweirichtungs-Geh- /Radweg.</p> <p>Höhe Lidl-Einfahrt Ende der baulichen Trennung von Geh-/Radweg ohne Beschilderung, Engstelle (1,70 m)</p>  <p>Südseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite Engstelle Bushalt</p> <p>DTV: 7.400-9.000 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Umbau Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße inkl. Ausbau südseitiger Seitenraum Iggelheimer Straße für 2017 geplant Nach Umbau der Kreuzung südseitigen Gehweg für Radverkehr freigeben Südseite: Übergang auf Schutzstreifen sichern Nordseite: Höhe Supermarkt Zweirichtungsführung beibehalten (Gehweg, Radverkehr frei) und deutlich kennzeichnen (auch Ende „Radverkehr frei“)</p>	K	  


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
63.	Iggelheimer Straße (L 528) zwischen Kurt-Schumacher Straße (L 528) und Anschlussstelle Speyer West	<p>Nordseite: baulicher Einrichtungs-Radweg in unzureichender Breite, Ende auf Parkplatz Fehlende Sicherheitstrennstreifen Fehlende Querungsmöglichkeit bei Ausfahrt aus Gewerbegebiet und Weiterfahrt Richtung Osten</p> <p>Südseite: Gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (2,20 m)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Nordseite: Neubau straßenunabhängige Wegeverbindung zur Anbindung Gewerbegebiet an Knoten zur Landwehrstraße</p> <p>Südseite: Durchgängiger Ausbau Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Detailplanung nötig</p> <p>Hinweis: Umbau geplant</p>	1	

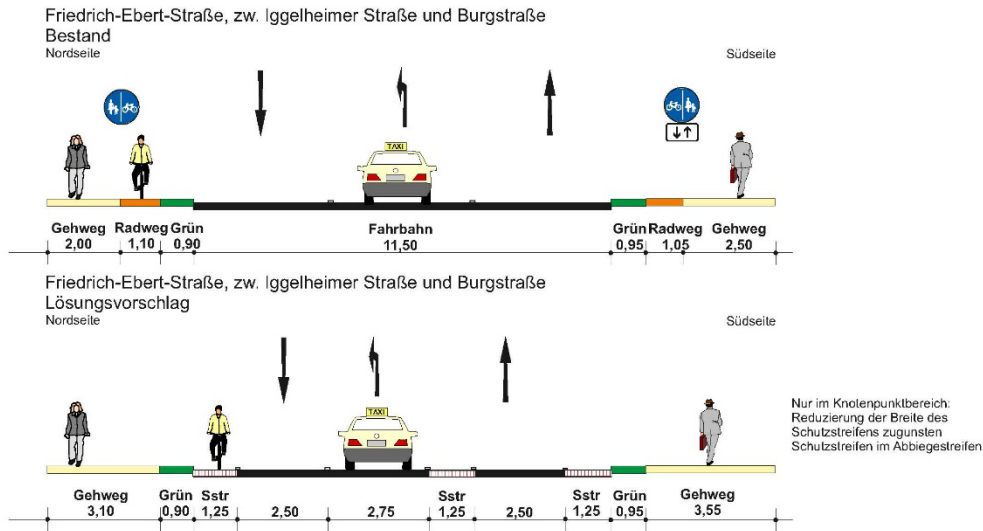
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
64.	Kurt-Schumacher-Straße (L 528) / Iggelheimer Straße (L 528)	<p>Umgewige Radverkehrsführung am Knoten Freier Rechtsabbieger Weit abgesetzte Radverkehrsfurten Ungünstige Sicht aufgrund von Bebauung</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Radverkehrsfurten geradlinig und fahrbahnnah markieren Rückbau freier Rechtsabbieger bzw. Einbindung in Signalisierung</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Umbau der Kreuzung zur Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs</p>	1	
65.	Kurt-Schumacher-Straße (L 528) zwischen Im Ehrlich und Friedrich-Ebert-Straße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite Fehlende Sicherheitstrennstreifen DTV: 11.550 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</p> <p>Detailplanung nötig</p>	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
66.	Wegeverbindung Hermann-Ehlers-Straße Richtung Schillerstraße	Poller unzureichende Wegequalität im Bereich der Anbindung an Schillerstraße	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten Wegeausbau	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
67.	Friedrich-Ebert-Straße Zwischen Wormser Landstraße und Iggelheimer Straße	<p>Nordseite: nicht benutzungspflichtiger Einrichtungsrادweg in unzureichender Breite. Südseite: Zweirichtungsrادweg in unzureichender Breite (1,80 m) Unfallhäufungsstelle am Knoten Friedrich-Ebert-Straße/ Karl-Spindler-Straße DTV ca. 7.400 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Sehr hohes Radverkehrsaufkommen laut Radverkehrszählung vom 21.06.2016</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Beidseitig Schutzstreifen markieren Im Seitenraum beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Zweirichtungsführung Südseite zwischen Anbindung Waldstraße und Einmündung Iggelheimer Straße beibehalten</p> <p>Anmerkung: Von den gezählten 1.734 Radfahrenden fuhren 314 bereits heute auf der Fahrbahn (entspricht ca. 20 %)</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	

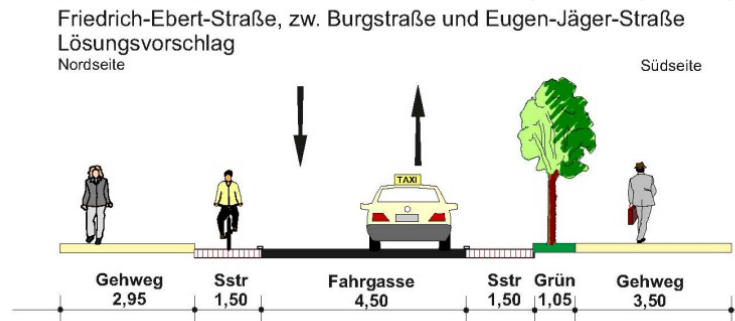
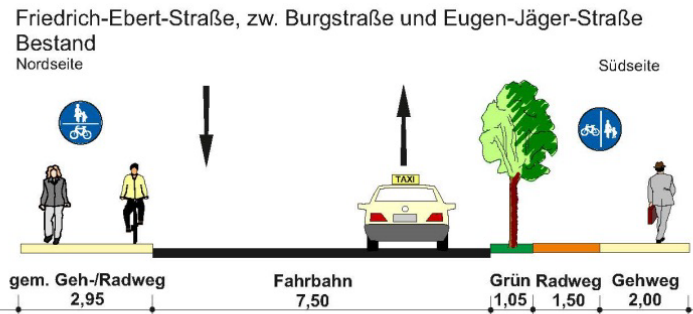



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
68.	Friedrich-Ebert-Straße Zwischen Iggelheimer Straße und Burgstraße	<p>Nordseite: Einrichtungsradweg in unzureichender Breite.</p> <p>Südseite: Zweirichtungsradweg in unzureichender Breite (1,00 m).</p> <p>DTV ca. 7.400 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Im Seitenraum beidseitig Gehweg, Radverkehr frei - nur richtungstreu (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg)</p> <p>Im Knotenbereich Breite Schutzstreifen zugunsten Schutzstreifen im Abbiegestreifen in Mindestbreite markieren</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
69.	Friedrich-Ebert-Straße / Iggelheimer Straße	<p>umwegige Führung Radverkehr am Knoten Freier Rechtsabbieger</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Radverkehrsfurt parallel zum Fußgängerüberweg rot einfärben und Piktogramme ergänzen</p> <p>Schutzstreifen für links abbiegenden Radverkehr in Richtung Iggelheimer Straße in Abbiegefahrstreifen integrieren</p> <p>langfristig: Freier Rechtsabbieger zurückbauen und Radverkehrsfurt fahrbahnnah und geradlinig über den Knoten führen, ggf. rot einfärben</p> <p>Alternativ: Freier Rechtsabbieger signalisieren</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	
70.	Friedrich-Ebert-Straße / Burgstraße	<p>umwegige Führung Radverkehr am Knoten Freier Rechtsabbieger</p>	<p>Freier Rechtsabbieger zurückbauen und Radverkehrsfurt fahrbahnnah und geradlinig über den Knoten führen, ggf. rot einfärben</p> <p>Alternativ: Freier Rechtsabbieger signalisieren</p> <p>Detailplanung nötig</p>	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
71.	Friedrich-Ebert-Straße Zwischen Burgstraße und Eugen-Jäger- Straße	<p>Nordseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite</p> <p>Südseite: baulicher Radweg in unzureichender Breite (1,40 m)</p> <p>DTV ca. 4300 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Im Seitenraum beidseitig Gehweg, Radverkehr frei - nur richtungstreu - bis Anfang Bebauung (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg)</p> <p>gesicherter Übergang auf Fahrbahn vor Bebauung</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	





Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
72.	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Eugen-Jäger- Straße und Kurt- Schumacher-Straße	<p>Nordseite: Gemeinsamer Einrichtungs-Geh- und Radweg in unzureichender Breite</p> <p>Südseite: Gemeinsamer Einrichtungs-Geh- und Radweg in unzureichender Breite, teilweise mit Bäumen in Mittellage</p> <p>DTV ca. 4300 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Radwege aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen ggf. Piktogramme auf Fahrbahn ergänzen (zur Verdeutlichung der geänderten Radverkehrsführung)</p> <p>Langfristig: Umnutzung südseitiger Seitenraum für Kfz-Parken prüfen, ggf. Bordsteinabsenkung notwendig</p> <p>Detailplanung nötig</p>	K	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
73.	Friedrich-Ebert-Straße / Theodor-Heuss-Straße	Fehlender Übergang vom baulichen Radweg im Zuge der östlichen Friedrich-Ebert-Straße auf Mischverkehr westlich der Theodor-Heuss-Straße	Vorbeifahrstreifen für Radverkehr markieren Anmerkung: Kein Handlungsbedarf bei Schutzstreifen im Vorfeld des Knotens	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
74.	Wegeverbindung entlang Woogbach (Nordseite) westlich Woogbachschule	<p>Schranke mit zu geringer Durchlassbreite (1,20 m) zur Anbindung an Friedrich-Ebert-Straße</p> <p>punktueller Belagsschaden zwischen Autobahnunterführung und Höhe Waldstraße (Dudenhofen)</p>	<p>Schranke entfernen und durch reflektierende, herausnehmbare Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten</p> <p>punktueller Belagsausbesserung</p> <p>Hinweis: Zufahrt Kleingartenanlage für PKW muss erhalten bleiben</p>	K	

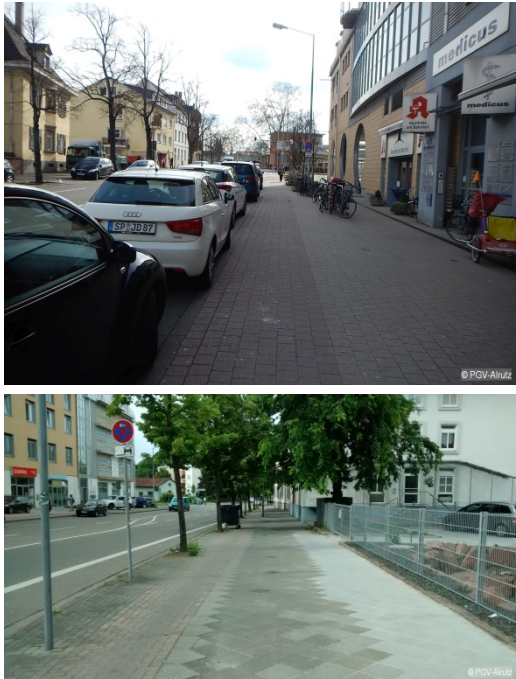
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
75.	Wegeverbindung südlich Woogbach zwischen Radnetz Rheinland Pfalz (westlich B 9) und Anbindung Friedrich-Hölderlin-Weg <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Keine durchgängige Wegeverbindung	Neubau Wegeverbindung Grunderwerb nötig	2p	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
76.	Wegeverbindung zwischen Peter-Rosegger-Weg und Am Woogbach	Gehweg (2,50 m breit) unzureichende Bordabsenkung Verkehrszeichen in Mittellage	Verkehrszeichen entfernen und durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Alternativ Verkehrszeichen versetzten und durch Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) ergänzen Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten Querung Theodor-Heuss-Straße (z.B. Mittelinsel) sichern	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
77.	Theodor-Heuss-Straße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in nur knapp ausreichender Breite Überwiegend fehlende Sicherheitstrennstreifen Fehlende Querungsmöglichkeit zwischen der Burgfeldschule und der Lessingstraße für den Schülerverkehr (Anregungen Workshop)</p> <p>DTV: 12.450-14.850 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zu parkenden Kfz Querungshilfe Höhe Burgfeldschule ergänzen</p> <p>Detailplanung nötig</p>	2	 <p>The first photo shows a perspective view of Theodor-Heuss-Straße with a narrow, unseparated bike lane. The second photo shows a row of cars parked along the curb, illustrating the lack of space for a wider bike lane. The third photo shows a sidewalk next to a building, highlighting the need for a crossing point between the school and Lessingstraße.</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
78.	Theodor-Heuss-Straße / Josef-Schmitt-Straße	Radweg stark verschwenkt und weit abgesetzt ungünstige Sichtbeziehungen	Radweg geradlinig und fahrbahnnah führen Detailplanung nötig	2	
79.	Bahnhofstraße Zwischen Kreuzung „Rauschendes Wasser“ und Waldstraße	Beidseitiger Einrichtungsradweg in unzureichender Breite (ca. 1,0 m) DTV 10.400 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Unfallhäufungsstelle (VEP 2020 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Sicherung des Radverkehrs an stark frequentierten Grundstückszufahrten (z.B. Tankstelle) Westseite: Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h Detailplanung nötig	1	 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
80.	Bahnhofstraße Zwischen Waldstraße und Schubertstraße	<p>Beidseitiger Einrichtungsradweg in unzureichender Breite.</p> <p>Westseite: fehlender Sicherheitstrennstreifen.</p> <p>Einmündung Schubertstraße</p> <p>Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung.</p> <p>DTV: 10.800 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Unfallhäufungsstelle (VEP, 2015 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ostseite: Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg)</p> <p>Westseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden • Demarkieren der Radverkehrsfurten • Deutliche Kennzeichnung der Nutzungsänderung im Seitenraum (Vz 237 StVO und Rückbau Radweg mindestens in den Einmündungsbereichen) <p>Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
81.	Bahnhofstraße Zwischen Schubertstraße und Prinz-Luitpold-Straße	Beidseitiger Einrichtungsradweg in überwiegend unzureichender Breite. Westseite Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz DTV ca. 10.950-12.450 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Einmündung Prinz-Luitpold-Straße: Unfallhäufungsstelle mit Radfahrereteiligung (VEP 2020 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Ostseite: Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Westseite: <ul style="list-style-type: none"> • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden • Demarkieren der Radverkehrsfurten • Deutliche Kennzeichnung der Nutzungsänderung im Seitenraum (Vz 237 StVO und Rückbau Radweg mindestens in den Einmündungsbereichen) Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h Detailplanung nötig	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
82.	Bahnhofstraße Zwischen Prinz-Luitpold-Straße und St.-Guido-Straße	<p>Beidseitiger Einrichtungsradweg in unzureichender Breite.</p> <p>Ostseite: Führung des Radverkehrs rechts neben der Bushaldebucht „Hirschgraben“. Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und Radfahrenden.</p> <p>Ostseite: zwischen Beethovenstraße und Prinz-Luitpold-Straße nicht benutzungspflichtiger Radweg</p> <p>Höhe St.Guido-Straße: Grünfläche zwischen Fahrbahn und Radweg erhöht das Risiko für Radfahrer in der Einmündung der St. Guido Straße übersehen zu werden.</p> <p>DTV: 13.150-18.500 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Unfallhäufungsstelle (VEP, 2015 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ostseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau baulicher Radweg) • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Norden • Gesicherter Übergang in Seitenraum (Gehweg, Radverkehr frei) etwa Höhe Beethovenstraße <p>Westseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden • Demarkieren der Radverkehrsfurten • Deutliche Kennzeichnung der Nutzungsänderung im Seitenraum (Vz 237 StVO und Rückbau Radweg mindestens in den Einmündungsbereichen) <p>Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
83.	Bahnhofstraße/ Hirschgraben	<p>Umwegige Radverkehrsführung Mehrfaches Halten/Warten</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Rückbau Einmündungsbereich geradlinige fahrbahnahe Radverkehrsfurt Optimierung der Signalanlage für den Radverkehr</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau)</p>	in Planung	
84.	Bahnhofstraße Zwischen St-Guido- Straße und Obere Langgasse	<p>Beidseitiger Einrichtungsradweg in unzureichender Breite. Unfallhäufungsstelle mit Radfahrereteiligung zwischen St.-Guido-Straße und Rützhaubstraße. Ostseite: fehlender Sicherheitstrennstreifen. DTV: 19.150 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Unfallhäufungsstelle (VEP, 2015 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ostseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau baulicher Radweg) • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Norden <p>Westseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden • Demarkieren der Radverkehrsfurten • Deutliche Kennzeichnung der Nutzungsänderung im Seitenraum (Vz 237 StVO und Rückbau Radweg mindestens in den Einmündungsbereichen) <p>Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
85.	Bahnhofstraße/ Obere Langgasse	Fehlende Querungsmöglichkeit für Fußverkehr nördlich des Knotens lange Wartezeiten Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Fußgängerschutzanlage im nördlichen Knotenarm ergänzen Für den Radverkehr Richtung Süden erfolgt die Signalisierung zukünftig mit dem Kfz-Verkehr (Schutzstreifen) Detailplanung nötig	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
86.	Bahnhofstraße Zwischen Obere Langgasse und Untere Langgasse	<p>Beidseitiger Einrichtungsradweg in unzureichender Breite.</p> <p>Ostseite fehlender Sicherheitstrennstreifen.</p> <p>Konfliktbereich Westseite: Radweg wird in Bushaltestelle geleitet. An Einmündung Untere Langgasse muss sich der Radverkehr ungeschützt in fließenden Verkehr einordnen (Unfallhäufungsstelle mit Radfahrerbeteiligung)</p> <p>DTV: 16.300 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ostseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau baulicher Radweg • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Norden <p>Westseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden • Schutzstreifen Höhe Bushalt ggf. rot einfärben und über Einmündung Untere Langgasse markieren • Deutliche Kennzeichnung der Nutzungsänderung im Seitenraum (Vz 237 StVO und Rückbau Radweg mindestens in den Einmündungsbereichen) <p>Empfehlung: Durchgängige Temporeduzierung auf 30 km/h</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
87.	Bahnhofstraße zwischen Untere Langgasse und Mühlturmstraße	Mischverkehr Tempo 30 DTV: 16.100 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Unfallhäufungsstelle (VEP, 2015 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Im Übergang von Schutzstreifen zum Mischverkehr Piktogramme für den Radverkehr markieren Alternative Westseite: <ul data-bbox="987 502 1494 614" style="list-style-type: none">• Markieren eines Schutzstreifens für den Radverkehr Richtung Süden• Schutzstreifen vor Postplatz geradlinig auslaufen lassen	K	

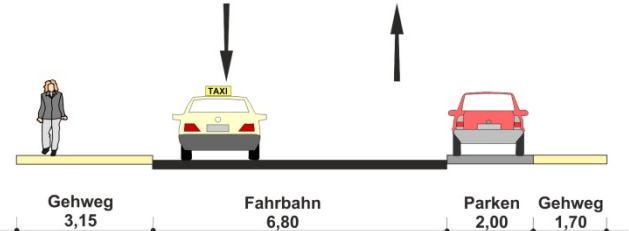
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
88.	Karmeliterstraße	<p>Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung</p> <p>Hinweis: Busersatzstrecke bei Veranstaltungen</p>	<p>Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr nur bei Aufgabe Kfz-Parken zwischen Parkplatz und Große Gailergasse möglich</p> <p>Bauliche Verdeutlichung des Einfahrtbereiches an der Einmündung Ludwigstraße</p> <p>Alternative Heydenreichstraße</p> <p>Hinweis: Karmeliterstraße wird im Netzplan weiterhin als Einbahnstraße gekennzeichnet</p>	2	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
89.	Mühlturmstraße	<p>Einbahnstraße mit Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung</p> <p>Konflikte zwischen Kfz und entgegen der Einbahnrichtung fahrendem Radverkehr</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Einfahrtstaschen für Radverkehr an Einmündungen markieren</p> <p>Piktogramme für Radverkehr entgegen der Kfz-Einbahnrichtung markieren (im Einfahrtbereich und an Einmündungen)</p> <p>Langfristig Ausweisung zur Fahrradstraße</p>	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
90.	Anbindung Mühlturnstraße - Holzstraße (über Schützenstraße K 4)	<p>Wichtige Achse für den Radverkehr (Landesroute, touristische Route)</p> <p>unzureichend gesicherte Querung der Kreisstraße</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Anlage einer geteilten Mittelinsel für links abbiegenden Radverkehr (ggf. markiert, siehe Beispiel Kirchheim)</p> <p>Musterlösungen für den Radverkehr des Landesbetrieb Mobilität - Musterblatt 5.2-2 (alternativ 5.2-1)</p>  <p>Beispiel für direktes Linksabbiegen in Kirchheim (Teck)</p> <p>Quelle: Luftbild Stadt Kirchheim</p>	1	

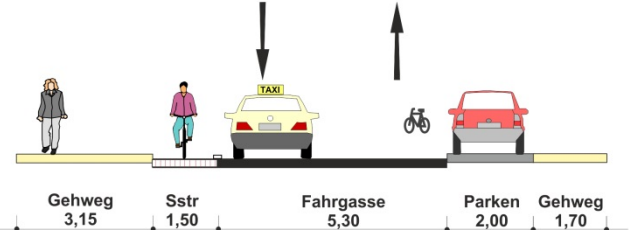
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
91.	Schützenstraße Zwischen Landauer Straße und Mühlturnstraße	<p>Mischverkehr 50 km/h DTV: 9.850-10.700 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf) Unfallhäufungsstelle (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Lärmaktionsplan: Tempo 30 angedacht</p> <p>Befindet sich z.T. auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Markierungslösung prüfen</p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	

Schützenstraße, zw. Landauer Straße und Mühlturnstraße
Bestand
Südseite



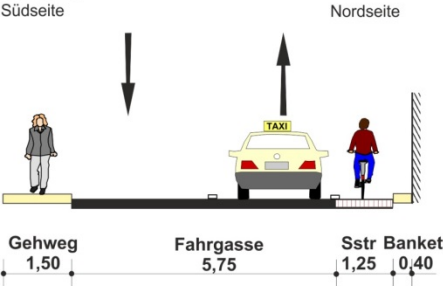
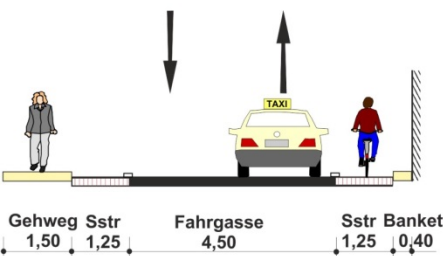

Gehweg 3,15 Fahrbahn 6,80 Parken 2,00 Gehweg 1,70



Schützenstraße, zw. Landauer Straße und Mühlturnstraße
Lösungsvorschlag
Südseite







Gehweg 3,15 Sstr 1,50 Fahrgasse 5,30 Parken 2,00 Gehweg 1,70



Piktogramme auf Fahrbahn auf Nordseite



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
92.	Schützenstraße Zwischen Mühlturmstraße und Obere Langgasse	<p>Nordseite: Schutzstreifen. Südseite: Keine Radverkehrsanlage 50 km/h DTV: 11.600 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf) Unfallhäufungsstelle (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Lärmaktionsplan: Tempo 30 angedacht</p> <p>Befindet sich z.T. auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Markierungslösung prüfen</p> <p>Detailplanung nötig</p> <p>Schützenstraße, zw. Mühlturmstraße und Obere Langgasse Bestand</p>  <p>Südseite Nordseite</p> <p>Gehweg 1,50 Fahrgasse 5,75 Sstr 1,25 Bankett 0,40</p> <p>Schützenstraße, zw. Mühlturmstraße und Obere Langgasse Lösungsvorschlag</p>  <p>Südseite Nordseite</p> <p>Gehweg 1,50 Sstr 1,25 Fahrgasse 4,50 Sstr 1,25 Bankett 0,40</p> <p>Mittelmarkierung entfernen</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
93.	Schützenstraße / Dudenhofer Straße	Bei Rückstau wird der Schutzstreifen blockiert Verkehrsinselfür gering dimensioniert für hohes Schüleraufkommen	Verlängerung Abbiegefahrstreifen (inkl. Schutzstreifen) durch Aufgabe Sperrfläche Verbreiterung Verkehrsinselfür Langfristig: Umbau zum Kreisverkehr prüfen Detailplanung nötig	1	
94.	Dudenhofer Straße zwischen Schützenstraße und Freiherr-vom-Stein- Straße	Beidseitig bauliche Radwege in z.T. unzureichender Breite (ca. 0,95 m) Engstellen durch Bäume DTV 15.900-19.700 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Durchgängiger Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Detailplanung nötig	1	

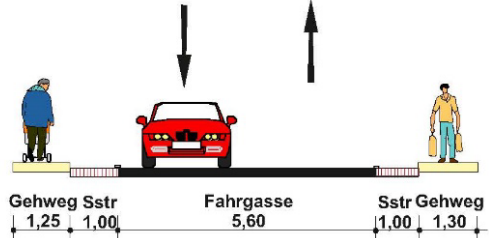
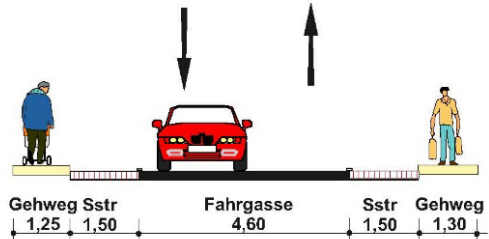

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
95.	B 39 zwischen Dudenhofer Straße und Speyerer Straße	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege Unzureichende Sicherung zum fließenden Verkehr	Bauliche Abtrennung der Seitenräume durch Leitschwellen/Leitbaken Beleuchtung ergänzen	1 2	
96.	Otto-Mayer-Straße	Wichtige Achse Schülerverkehr Radverkehr im Mischverkehr	Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen	K	


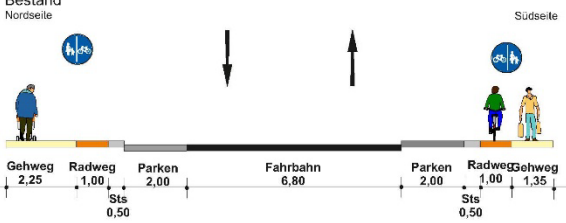
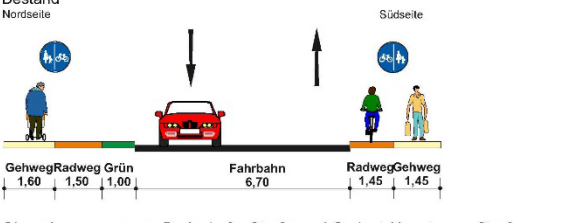
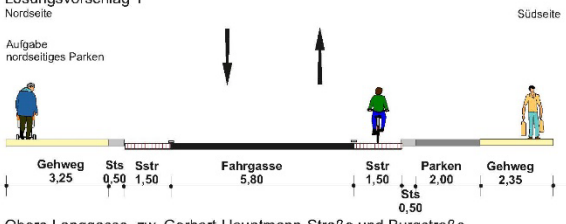
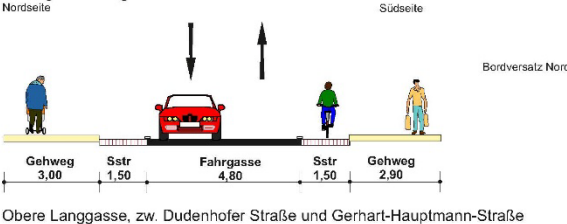
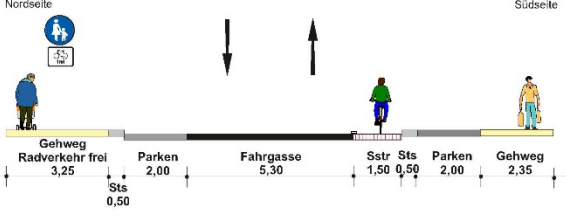
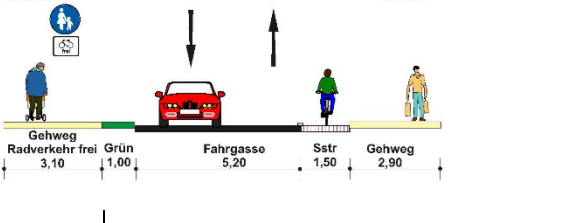
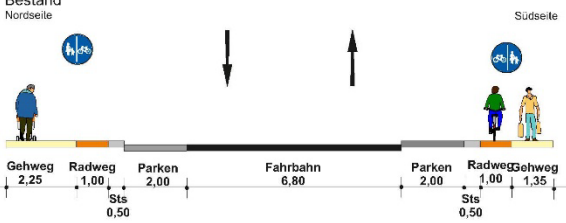
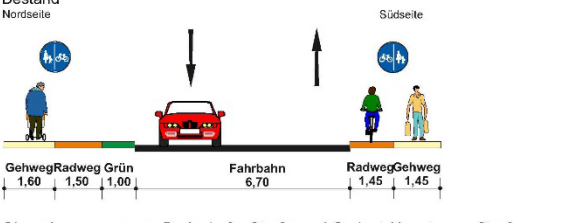
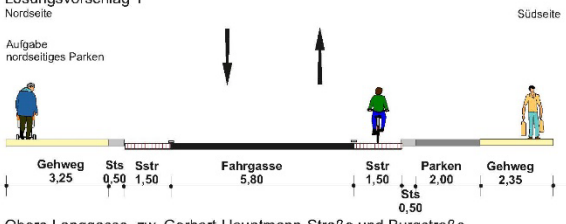
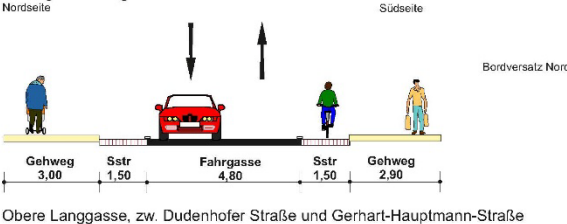
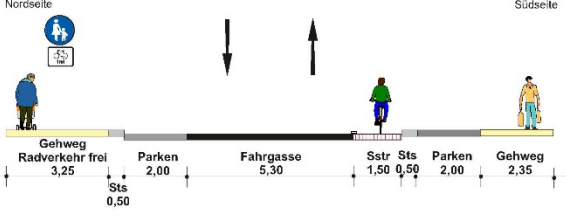
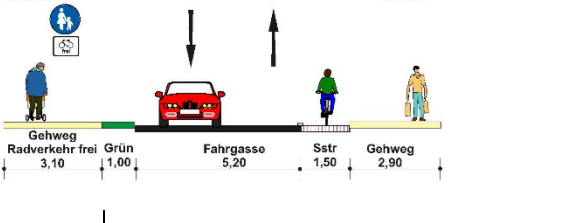
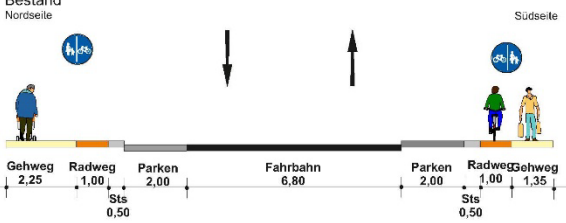
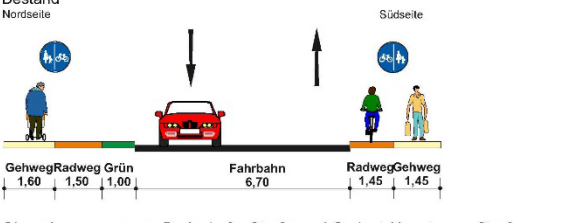
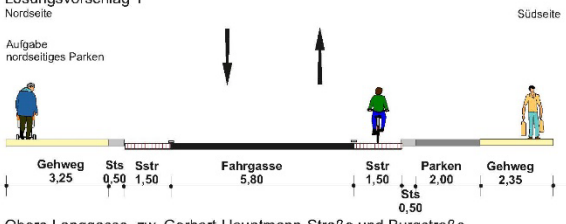
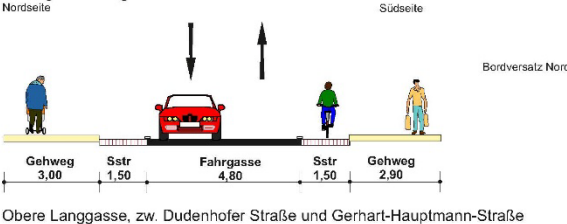
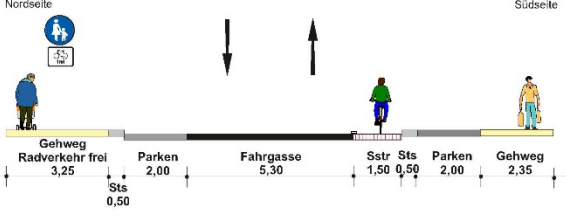
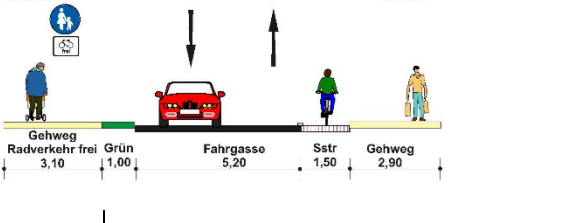

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
97.	Nicolaus-von-Weis-Straße	Wichtige Achse Schülerverkehr Radverkehr im Mischverkehr	Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen	K	
98.	Butenschönstraße	Wichtige Achse Schülerverkehr Radverkehr im Mischverkehr	Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
99.	Fußgängerbrücke Zwischen Wimphelingstraße und Holzstraße	Gehweg Radfahrer absteigen Breite ca. 2,3 m Geländerhöhe ca. 1,50 m	Freigabe für Radverkehr ergänzen Langfristig: Verbreiterung der Brücke Detailplanung nötig	K	
100.	Holzstraße	Tempo 30-Zone, Radverkehr im Mischverkehr Zufahrt St. Vincentius Krankenhaus Zahlreiche Schulstandorte Unfallhäufungsstelle (VEP 2020 - Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Zwischen Schützenstraße und Vincentiusstraße Piktogramme für den Radverkehr markieren Westlich Zufahrt St. Vincentius Krankenhaus Ausweisung zur Fahrradstraße	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
101.	Vincentiusstraße	Wichtige Achse Schülerverkehr Radverkehr im Mischverkehr	Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen	K	
102.	Hasenstraße Zwischen Alte Schwegenheimer Straße und Wichernstraße <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Wegequalität	Wegeausbau	2p	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
103.	Hirschstraße	<p>Mischverkehr Belagsschäden</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Belagserneuerung</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Vollausbau im Bereich Paulstraße bis Bismarckstraße</p>	2	
104.	Wegeverbindung zwischen militärischem Übungsgelände und Bahngleisen	Poller auf beiden Zufahrten der Brücke (Durchlassbreite 1,20 m)	<p>Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten</p> <p>Zuständigkeit: LBM</p>	K	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
105.	Obere Langgasse Höhe Bahnbrücke	Beidseitig Schutzstreifen in unzureichender Breite Bauliche Abtrennung zum Gehweg Stark verschwenkte Überleitung auf baulichen Radweg vor Einmündung Burgstraße DTV ca. 9.100 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Hinweis: 30 km/h Beschränkung im Rahmen des Lärmaktionsplanes	Schutzstreifen in Regelbreite markieren und über Einmündung Burgstraße hinaus führen Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Neubau der Überführung in der Oberen Langgasse Detailplanung nötig Obere Langgasse, zw. Burgstraße und Bahnhofstraße Bestand Nordseite Südseite  Gehweg Sstr Fahrgasse Sstr Gehweg 1,25 1,00 5,60 1,00 1,30 Obere Langgasse, zw. Burgstraße und Bahnhofstraße Lösungsvorschlag Nordseite Südseite  Gehweg Sstr Fahrgasse Sstr Gehweg 1,25 1,50 4,60 1,50 1,30	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos						
106.	Obere Langgasse Zwischen Bahnbrücke und Dudenhofer Straße	Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite (ca. 1 m) Beidseitig Kfz-Parken DTV ca. 6.950-9.350 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Hinweis: 30 km/h Beschränkung im Rahmen des Lärmaktionsplanes	Aufgabe Radwege Beidseitig Schutzstreifen markieren unter abschnittsweise Bordversatz oder Aufgabe Kfz-Parken (jeweils einseitig) Detailplanung nötig	1							
<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg 2,25 Radweg 1,00 Parken 2,00 Fahrbahn 6,80 Parken 2,00 Radweg/Gehweg 1,00 1,35 Sts 0,50 Sts 0,50</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg/Radweg Grün 1,60 1,50 1,00 Fahrbahn 6,70 Radweg/Gehweg 1,45 1,45</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Aufgabe nordseitiges Parken</p> <p>Gehweg 3,25 Sts 0,50 Sstr 1,50 Fahrgasse 5,80 Sstr 1,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Bordversatz Nordseite</p> <p>Gehweg 3,00 Sstr 1,50 Fahrgasse 4,80 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei 3,25 Parken 2,00 Fahrgasse 5,30 Sstr Sts 1,50 0,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei Grün 3,10 1,00 Fahrgasse 5,20 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p> </td> </tr> </table>						<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg 2,25 Radweg 1,00 Parken 2,00 Fahrbahn 6,80 Parken 2,00 Radweg/Gehweg 1,00 1,35 Sts 0,50 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg/Radweg Grün 1,60 1,50 1,00 Fahrbahn 6,70 Radweg/Gehweg 1,45 1,45</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Aufgabe nordseitiges Parken</p> <p>Gehweg 3,25 Sts 0,50 Sstr 1,50 Fahrgasse 5,80 Sstr 1,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Bordversatz Nordseite</p> <p>Gehweg 3,00 Sstr 1,50 Fahrgasse 4,80 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei 3,25 Parken 2,00 Fahrgasse 5,30 Sstr Sts 1,50 0,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei Grün 3,10 1,00 Fahrgasse 5,20 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p>
<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg 2,25 Radweg 1,00 Parken 2,00 Fahrbahn 6,80 Parken 2,00 Radweg/Gehweg 1,00 1,35 Sts 0,50 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Bestand</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg/Radweg Grün 1,60 1,50 1,00 Fahrbahn 6,70 Radweg/Gehweg 1,45 1,45</p>										
<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Aufgabe nordseitiges Parken</p> <p>Gehweg 3,25 Sts 0,50 Sstr 1,50 Fahrgasse 5,80 Sstr 1,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 1</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Bordversatz Nordseite</p> <p>Gehweg 3,00 Sstr 1,50 Fahrgasse 4,80 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p>										
<p>Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei 3,25 Parken 2,00 Fahrgasse 5,30 Sstr Sts 1,50 0,50 Parken 2,00 Gehweg 2,35 Sts 0,50</p>	<p>Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße Lösungsvorschlag 2</p>  <p>Nordseite Südseite</p> <p>Gehweg Radverkehr frei Grün 3,10 1,00 Fahrgasse 5,20 Sstr 1,50 Gehweg 2,90</p>										
											


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
107.	Obere Langgasse / Burgstraße	Umwegige Radverkehrsführung zwischen südseitigem baulichen Radweg im Zuge Obere Langgasse und zukünftigem Mischverkehr im Zuge Burgstraße Hinweis: 30 km/h Beschränkung im Rahmen des Lärmaktionsplanes	Radverkehr im Zuge Obere Langgasse vor Einnündung Burgstraße gesichert auf Fahrbahn führen Kein Handlungsbedarf bei durchgängiger Führung im Zuge der Obere Langgasse auf Schutzstreifen (vgl. lfd. Nr. 105)	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
108.	Burgstraße Zwischen Obere Langgasse und Am Woogbach	Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite Abschnittsweise fehlende Gehwege Abschnittsweise Kfz-Parken (beide Seiten) DTV ca. 2.800-3.400 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Radwege zugunsten Fußverkehr aufgeben Streckenordnung 30 km/h prüfen Ggf. einseitige Schutzstreifen bei Aufgabe des Kfz-Parkens (einseitig) markieren	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
109.	Burgstraße Zwischen Am Woogbach und Friedrich-Ebert-Straße	Beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege DTV ca. 2.800 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Benutzungspflicht aufheben Ggf. Gehweg, Radverkehr frei ausweisen	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
110.	Burgstraße Anbindung Schneckenudelbrücke	Beidseitig fehlende Bordabsenkung für Radverkehr auf ostseitigem Radweg Höhe Schneckenudelbrücke	Westseitig Bordabsenkung einrichten Ostseitig kein Handlungsbedarf bei Aufgabe Radwege im Zuge Burgstraße	K	
111.	Langensteinweg	Wegeverbindung zur Anbindung Edith-Stein-Gymnasium Fehlende Freigabe für Radverkehr	Freigabe für Radverkehr prüfen	K	
112.	Fußgängerbrücke zwischen Bahnhofstraße und Burgstraße <i>Perspektivische Netzerweiterung</i>	Unzureichende Breite für Freigabe Radverkehr Wichtige Verbindung für Radverkehr	Brücke ausbauen	2p	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
113.	Landauer Straße Zwischen Schützenstraße und Karolingerstraße	Mischverkehr Streckenordnung 30 km/h Konflikte im Knoten Schützenstraße DTV: 10.700-11.800 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf) Hinweis: 2016/17 Verkehrsversuch Landauer Straße (Temporeduzierung 30 km/h)	Markierungslösung prüfen Alternativ Piktogramme für Radverkehr markieren Im Knoten Schützenstraße Vorbeifahrtstreifen ergänzen, nach Möglichkeit in allen Fahrstreifen	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
114.	Landauer Straße Zwischen Karolingerstraße und Höhe Triefelsstraße	Ostseite: Gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite Engstellen an Baumstandorten Höhe Schwerdtstraße: Umwegige Führung im Zuge der Landauer Straße Anbindung Karolinger Straße ungünstig	Gemeinsamer Geh- und Radweg aufgeben Markierungslösung prüfen Langfristig: Rückbau Bypass Schwerdtstraße zugunsten beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Gesicherter Übergang von Fahrbahnführung auf Seitenraumführung Überlegungen seitens der Stadt zur Einrichtung eines Kreisverkehrs liegen vor	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
115.	Landauer Straße Zwischen Höhe Triefelsstraße und Paul- Egell-Straße	<p>Beidseitiger Radweg in unzureichender Breite</p> <p>DTV: ca. 16.100 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf)</p> <p>Gegenüber der Tankstelle befindet sich eine Treppe, über die viele Schüler, die zum Doppelgymnasium fahren, ihr Fahrrad tragen</p>  <p>(Anregungen Workshop)</p>	<p>Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen</p> <p><i>Anmerkung:</i> <i>Anbindung des Schulstandortes erfolgt über Karolingerstraße. Umbau der Treppe aufgrund der Steigung (Geschwindigkeit, Sicherheit) nicht möglich.</i></p> <p>Detailplanung nötig</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
116.	Landauer Straße Zwischen Paul-Egell- Straße und bft- Tankstelle	Ostseitiger Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (1,00 m) Furtmarkierung Höhe Tankstelle verblasst	Ausbau ostseitige Radverkehrsanlage in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Furtmarkierung an Tankstelle rot einfärben und Piktogramme und Richtungspfeile (Zweirichtungsradverkehr) ergänzen Detailplanung nötig	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
117.	Landauer Straße Zwischen bft-Tankstelle und Hofeinfahrt Stadtgärtnerei (Landauer Straße 75)	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (ca. 2,00 m) Außerortscharakter	Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Regelmäßiger Grünschnitt Detailplanung nötig	2 D	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
118.	Germersheimer Straße Zwischen Landauer Straße und Wasengartenstraße	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite Außerorts	Ausbau Radverkehrsanlage auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Detailplanung nötig Zuständigkeit: LBM	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
119.	Slevogtstraße	Führung auf gemeinsamem Geh- und Radweg in T30-Zone Fehlende Anbindung Salierstraße	Benutzungspflicht aufheben Anbindung Salierstraße baulich herstellen	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
120.	Bartholomäus-Weltz-Straße	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr	K	
121.	Schwertstraße zwischen Landauer Straße und Hilgardstraße	<p>Mischverkehr Aufgesetztes Kfz-Parken (markiert)</p> <p>DTV: 3.400-4.450 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)</p>	<p>Kfz-Parkstände längerfristig weiter auf Fahrbahn markieren (zugunsten Gehweg)</p> <p>Prüfung Temporeduzierung 30km/h</p>	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
122.	Schwertstraße Zwischen Hilgardstraße und Bartholomäus- Weltz-Platz	Mischverkehr DTV: 9.950 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Markierungslösung prüfen Vorbeifahrstreifen im Knoten ergänzen Umbaupläne seitens der Stadt liegen vor	K	
123.	Hilgardstraße	Mischverkehr DTV:6.300-9.950 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Piktogramme für Radverkehr ergänzen Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Vollausbau im Bereich Schwertstraße bis Ludwigstraße	In Planung	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
124.	Herdstraße	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung Bus- und Schwerlastverkehr im Einmündungsbereich zur Ludwigstraße	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr bei Aufgabe von zwei Kfz-Stellplätzen am Knoten Ludwigstraße Kfz-Parken auf eine Straßenseite (in Kfz-Fahrtrichtung) reduzieren Hinweis: Umbaumaßnahmen an Einmündung Ludwigstraße/Herdstraße für 2017 geplant	K	
125.	Kleine Pfaffengasse	Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung	Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr nur bei Aufgabe Kfz-Parken möglich Hinweis: Kleine Pfaffengasse wird im Netzplan weiterhin als Einbahnstraße gekennzeichnet	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
126.	Lindenstraße zwischen St.-German- Straße und Paul-Egell- Straße	Mischverkehr Gemeinsamer Geh- und Radweg im Kreisverkehr, weit abgesetzte Furten DTV: 8.000-8.300 Kfz/24h	Benutzungspflicht im Kreis aufheben und Radverkehr im Kreis im Mischverkehr führen Alternativ: Gehweg, Radverkehr frei im Kreisel, Fußgängerüberwege und Radverkehrsfurten ergänzen Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): <i>Erneuerung</i>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
127.	Paul-Egell-Straße Zwischen Lindenstraße und Else-Krieg-Straße	<p>Südseite: Radweg in unzureichender Breite (1,55 m). Bushaltestelle im Verlauf des Radwegs ohne Anlage für den Fußverkehr. Nordseite: Radweg in unzureichender Breite (1,50 m).</p> <p>DTV: ca. 3.800 Kfz/24h <i>An der Bushaltestelle Diakonissenkrankenhaus: abgesetzter Übergang für Rollstuhl- und Radfahrer. Wird zum Pkw-Parken genutzt</i></p>	<p>Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Piktogramme auf der Fahrbahn markieren (zur Verdeutlichung der geänderten Radverkehrsführung)</p> <p>Langfristig südseitiger Wegeausbau auf maximal mögliche Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Detailplanung nötig</p>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
128.	Unterführung Zwischen Paul-Egell- Straße und Am Germansberg	Poller und Umlaufsperrn (Durchlassbreite 1,6 m) Radverkehr absteigen	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten	K	
129.	Paul-Egell-Straße Zwischen Else-Krieg- Straße und Closweg	Tempo 30-Zone Radwege im Seitenraum (unzureichende Breite) noch zu erkennen	Rückbau der Radwege zumindest im Bereich der Einmündungen	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
130.	Haspelweg	Unzureichende Bordabsenkung im Übergang von Am Germansberg Poller	Bord absenken Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
131.	Im Palmer zwischen Kardinal-Wendel-Straße und Remlingstraße	<p>Mehrfach unzureichende Bordabsenkung (Höhe Kardinal-Wendel-Straße, Im Vogelgesang, Remlingstraße)</p> <p>Hindernis Höhe Alois-Gruber-Weg</p> <p>Ungünstige Sichtbeziehungen Höhe Remlingstraße (Grünschnitt nötig)</p>	<p>Borde absenken</p> <p>Verkehrszeichen Höhe Alois-Gruber-Weg entfernen</p> <p>Grünschnitt</p>	<p>2</p> <p>D</p>	




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
132.	Verlängerung Im Palmer Zwischen Remlingstraße und Am Germansberg	Belagsqualität Unzureichende Bordabsenkung im Übergang zu Am Germansberg	Belagserneuerung Borde absenken	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
133.	Domplatz, Industriestraße Zwischen Steingasse und südlich Klipfelsau	Westseitig baulicher Radweg im Zweirichtungsradverkehr Ungünstige Sicht an Einmündung Steingasse Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Markieren beidseitiger Schutzstreifen Übergang vom Schutzstreifen auf baulichen Zweirichtungsradweg im Bereich der heutigen Grünfläche baulich an legen Übergang vom baulichen Zweirichtungsradweg in Schutzstreifen durch Querungshilfe (Mittelinsel) sichern Radweg zurückbauen	In Planung	 A photograph showing a paved path leading to a street intersection with trees and a clear sky. The path is made of light-colored paving stones and leads towards a road with a white curb. There are trees and a clear blue sky in the background. A small copyright notice '© PGV-Alrutz' is visible in the bottom right corner of the photo.


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
134.	Industriestraße Zwischen südlich Klipfelsau und Am Technik Museum	<p>Einseitiger Zweirichtungsweg in nur knapp ausreichender Breite (1,90 m)</p> <p>Unzureichende Sicherung der Einmündung Karl-Leiling-Allee</p> <p>Freier Rechtsabbieger im Knoten Am Technikmuseum</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Deutlicher Hinweis auf Zweirichtungswegverkehr an Einmündungen</p> <p>Beispiel für Radverkehrsfurt Zweirichtungswegverkehr:</p>  <p>Musterlösung 3.4-1</p> <p>Langfristig: Rückbau freier Rechtsabbieger am Knoten Am Technik Museum</p> <p>Alternativ: Freier Rechtsabbieger signalisieren</p>	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
135.	Industriestraße Zwischen Am Technik Museum und Heinkelstraße	<p>Westseitig baulicher Zweirichtungs-Radweg in unzureichender Breite</p> <p>Fehlender Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkständen bei teils zu geringer Breite der Kfz-Parkstände</p> <p>Ostseite baulicher Radweg in unzureichender Breite (1,0-1,25 m)</p> <p>DTV ca. 9.800-14.850 Kfz/24h 16-20 % SV (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Westseite: Ausbau Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz Versetzung Straßenbeleuchtung erforderlich Deutliche Kennzeichnung Zweirichtungsradweg</p> <p>Ostseite: Radweg aufgeben</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahn Industriestraße</p>	In Planung	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
136.	Industriestraße / Heinkelstraße	<p>Umwegige Radverkehrsführung am Knoten</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Umbau der Kreuzung Industriestraße/Heinkelstraße</p>	In Planung	
137.	Industriestraße Zwischen Heinkelstraße und Rheinhäuser Straße	<p>Westseitiger Zweirichtungsradweg in knapp ausreichender Breite (ca. 2,15 m) für geringes Radverkehrsaufkommen</p> <p>Fehlender Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Ausbau Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz</p> <p>Deutliche Kennzeichnung</p> <p>Zweirichtungsradweg</p> <p>Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahn Industriestraße</p>	In Planung	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
138.	Industriestraße Zwischen Rheinhäuser Straße und Zufahrt Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd	Westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr Fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Belagsqualität Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Sicherheitstrennstreifen baulich anlegen oder markieren Langfristig Belagserneuerung	2	
139.	Industriestraße Zwischen Joachim- Becher-Straße und Alte Rheinhäuser Straße	Beidseitig benutzungspflichtig Poller Höhe Einmündung Alte Rheinhäuser Straße, Durchlassbreite 1,20 m	Querungshilfe am Knoten Alte Rheinhäuser Straße einrichten Anbindung Joachim-Becher-Straße über ostseitige Wegeverbindung Poller entfernen Aufgabe westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg Verkehrsschau nötig	2	 <p data-bbox="1637 1074 1861 1102">Quelle: Google Earth</p> 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
140.	Industriestraße Zwischen Stockholmer Straße und K 3	Belagsqualität	Belagserneuerung Hinweis: Belagsqualität auf Dammkrone muss mit Struktur-und Genehmigungsdirektion abgestimmt werden falls Asphalt	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
141.	Wegeverbindung zwischen Industriestraße und Rheinhäuser Straße Höhe Seilerbahn	Poller Unzureichende Bordabsenkung im Übergang zur Rheinhäuser Straße	Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten Bord absenken	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
142.	Rheinhäuser Straße	Belagsschäden	Belagserneuerung	2	
143.	Am Neuen Rheinhafen Zwischen Geibstraße und Heinkelstraße	Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite (1,25 m) Engstelle Bushalt DTV ca. 1.950 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Piktogramme auf Fahrbahn markieren (zur Verdeutlichung der geänderten Radverkehrsführung)	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
144.	Am Neuen Rheinhafen / Heinkelstraße	Umgewige Querung für Radverkehr Fehlende Radverkehrsfurten	Radverkehrsfurten ergänzen Radverkehr südlich Heinkelstraße wird auf einseitigem Zweirichtungsradweg geführt (vgl. Nr. 144) Detailplanung nötig	1	
145.	Am neuen Rheinhafen Zwischen Heinkelstraße und Joachim-Becher- Straße	Mischverkehr DTV: 2.900 Kfz/24h, 8 % SV (VEP 2020 - Entwurf)	Neubau ostseitiger Radverkehrsanlage in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn im Zuge der Baumaßnahme zum Hochwasserschutz Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Erhöhung des Hochwasserschutzes Detailplanung nötig	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
146.	Am neuen Rheinhafen Zwischen Joachim- Becher-Straße und Stockholmer Straße	Beidseitige Markierung (durchgezogener Schmalstrich) Breite ca. 1,00 m Poller im Übergang zur Stockholmer Straße (Durchlassbreite 1,50 m).	Neubau nordseitiger Radverkehrsanlage in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Poller entfernen oder durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Vollausbau im Bereich Stockholmer Straße bis Joachim-Becher-Straße Detailplanung nötig	2 K	 


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
147.	Stockholmer Straße Zwischen Am neuen Rheinhafen und Abzweigung Wegeverbindung	Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (3,20 m). Z.T. fehlender Sicherheitstrennstreifen	Sicherheitstrennstreifen markieren Deutliche Kennzeichnung der Zweirichtungsführung	K	
148.	Joachim-Becher-Straße	Keine Radverkehrsanlage Geschwindigkeit: 50km/h DTV: 400 Kfz/24h (VEP 2020 - Entwurf)	Neubau Radverkehrsanlage	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
149.	Heinkelstraße Zwischen Industriestraße und Autohaus St. Kempl	beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite DTV: 5.500 Kfz/24h, 8 % SV(VEP 2020 – Entwurf)	Ausbau beidseitiger Radverkehrsanlagen in Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen Prüfung Anordnung Benutzungspflicht Teil des 5-Jahres-Programms 2016 (Tiefbau): Erneuerung Detailplanung nötig (Prüfung Flächenbedarf)	2	
150.	Heinkelstraße Zwischen Autohaus St. Kempl und Rheinhäuser Weide	Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg fehlender Sicherheitstrennstreifen DTV: 5.500 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf)	Südseite Sicherheitstrennstreifen ergänzen Prüfung Anordnung Benutzungspflicht	K	

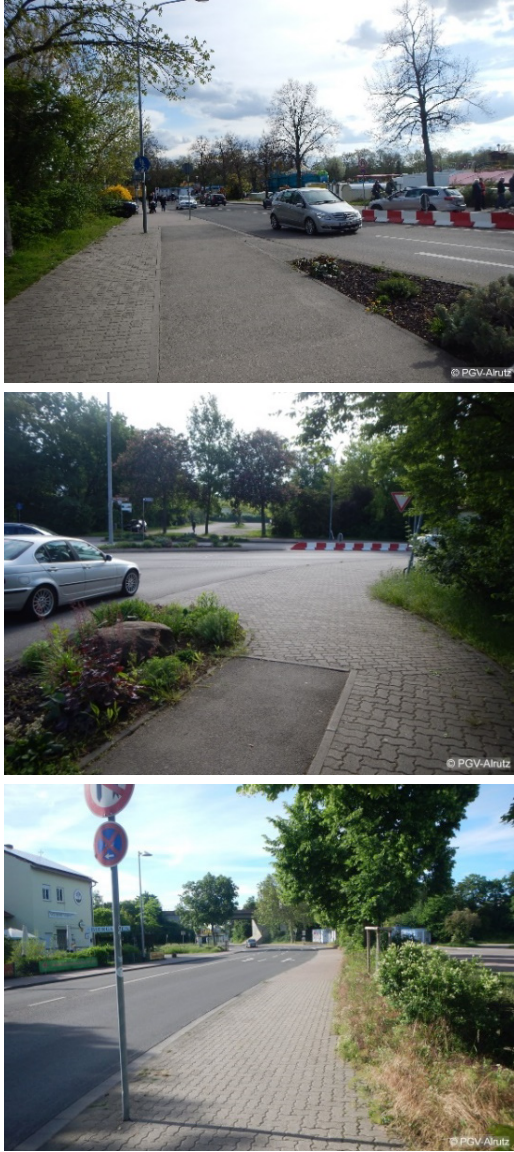
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
151.	Heinkelstraße Zwischen Rheinhäuser Weide und Am neuen Rheinhafen	Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite Kfz-Parken auf Radverkehrsanlage DTV: 3.150-3.950 Kfz/24 h (VEP 2020 – Entwurf)	Beidseitig Gehweg, Radverkehr frei (sukzessive Rückbau/Demarkierung baulicher Radweg) Piktogramme auf Fahrbahn markieren (zur Verdeutlichung der geänderten Radverkehrsführung) Kfz-Parken auf Radverkehrsanlage unterbinden	K	
152.	Am Technik Museum / Geibstraße	Freier Rechtsabbieger Fehlende Anbindung für Radverkehr (u.a. zur Rheinbrücke) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Anbindung Radweg an Furt zur Querung Geibstraße Anbindung Rheinbrücke berücksichtigen Detailplanung unter Berücksichtigung Nr. 143 nötig Anmerkung: Pläne zur Signalisierung des Knotens liegen vor - hierdurch Verbesserung bezüglich Erreichbarkeit Rheinbrücke erwartet	In Planung	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
153.	Schillerweg Zwischen Hasenpühlstraße und Edith-Stein-Platz	Westseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg Ostseitig fehlende Radverkehrsanlage Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Freigabe westseitiger Radverkehrsanlage für gegengerichteten Radverkehr Alternativ: Ostseite Radverkehrsanlage herstellen	K	
154.	Schillerweg Zwischen Edith-Stein- Platz und Rheinallee	Westseitige Wegeverbindung Fehlende Freigabe für Radverkehr Belagsqualität im Domgarten Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Freigabe für Radverkehr (Zweirichtungsführung) ergänzen Piktogramme und Richtungspfeile auf Radverkehrsfurt ergänzen Belag im Domgarten erneuern, ggf. heller Asphalt	K 2	

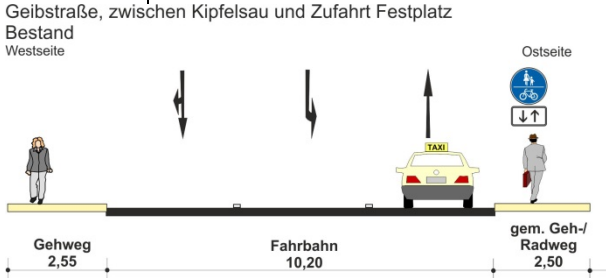
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
155.	Schillerweg Zwischen Rheinallee und Klipfelsau	Ostseitige Wegeverbindung Belagsmängel Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Belag erneuern (Asphaltierung prüfen) Langfristig richtungstreue Radverkehrsführung bis Klipfelsau bzw. Rheinbrückenanbindung prüfen (Detailplanung nötig)	2	
156.	Schillerweg / Klipfelsau	Unübersichtlicher Knoten Fehlende Radverkehrsfurten Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radverkehrsfurten ergänzen Langfristig: Umbau Knoten unter Berücksichtigung Radverkehr ggf. Umbau zum Kreisverkehr prüfen Langfristig richtungstreue Radverkehrsführung bis Klipfelsau bzw. Rheinbrückenanbindung prüfen (Detailplanung nötig)	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
157.	Klipfelsau Zwischen Industriestraße und Haltestelle Festplatz (Südseite)	Nordseitiger Radweg in unzureichender Breite (1,00 m) Südseitig gemeinsamer Geh- und Radweg in unzureichender Breite (2,00 m) DTV: 850 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf) Befindet sich auf überregionaler Verbindung	Radwege aufgeben Beidseitig Schutzstreifen markieren Gesicherter Übergang vom Seitenraum auf Fahrbahnführung Detailplanung nötig	K	 A photograph showing a street scene. On the left, there is a paved sidewalk. A road with a white line runs parallel to it. A cyclist is visible on the road. In the background, there are trees and a blue sky with some clouds. The photo is credited to PGV-Alrutz in the bottom right corner.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
158.	Klipfelsau Zwischen Haltestelle Festplatz (Südseite) und Geibstraße	<p>Beidseitig bauliche Radwege in unzureichender Breite (1,50 m)</p> <p>Fehlende Sicherheitstrennstreifen</p> <p>Südseite: abruptes Ende der Radverkehrsanlage</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Radwege aufgeben</p> <p>Beidseitig Schutzstreifen markieren</p> <p>Gesicherter Übergang vom Seitenraum auf Fahrbahnführung</p> <p>Detailplanung nötig (vgl. Nr. 154, 155)</p>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
159.	Geibstraße Zwischen Klipfelsau und Am Technik Museum	<p>Ostseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr</p> <p>Westseite: keine Radverkehrsanlage</p> <p>DTV: 17.350-17.450 Kfz/24h (VEP 2020 – Entwurf)</p> <p>Befindet sich auf überregionaler Verbindung</p>	<p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Westseitiger Wegebau unter Erhalt der Baumstandorte</p> <p>Ostseite für richtungstremen Radverkehr beibehalten. Abschnittsweise Ausbauoptionen prüfen</p> <p>Detailplanung nötig (vgl. Nr. 154, 155, 157)</p>	2	

Geibstraße, zwischen Klipfelsau und Zufahrt Festplatz
Bestand
Westseite



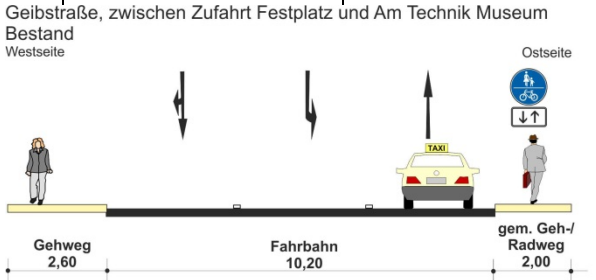
Gehweg 2,55 Fahrbahn 10,20 gem. Geh-/Radweg 2,50

Geibstraße, zwischen Klipfelsau und Zufahrt Festplatz
Lösungsvorschlag
Westseite



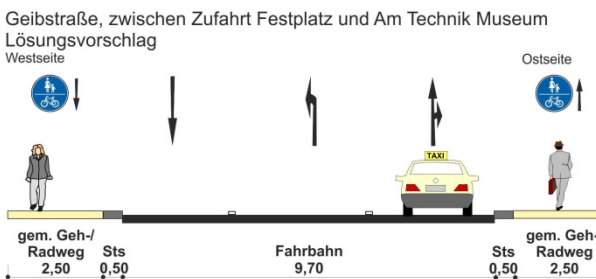
gem. Geh-/Radweg 2,55 Sts 0,50 Fahrbahn 9,70 Sts 0,50 gem. Geh-/Radweg 2,50-3,00

Geibstraße, zwischen Zufahrt Festplatz und Am Technik Museum
Bestand
Westseite




Gehweg 2,60 Fahrbahn 10,20 gem. Geh-/Radweg 2,00

Geibstraße, zwischen Zufahrt Festplatz und Am Technik Museum
Lösungsvorschlag
Westseite



gem. Geh-/Radweg 2,50 Sts 0,50 Fahrbahn 9,70 Sts 0,50 gem. Geh-/Radweg 2,50

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
160.	Geibstraße Zwischen Am Technik Museum und Am Neuen Rheinhafen	<p>Ostseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite (2,30 m)</p> <p>Südlich Bushaltestelle getrennter Geh- und Radweg (Aufteilung aus Richtung Norden unklar)</p> <p>DTV ca. 2.450-3.750 Kfz/24h, ca. 4 % SV (VEP 2020 - Entwurf)</p> <p>Westseite: keine Radverkehrsanlage.</p>	<p>Radverkehr richtungstreu führen</p> <p>Wegeausbau Südseite</p> <p>Alternativ Markierungslösung prüfen</p> <p>Detailplanung nötig (vgl. Nr. 154, 155, 157, 158)</p>	2	

3

Querschnitte

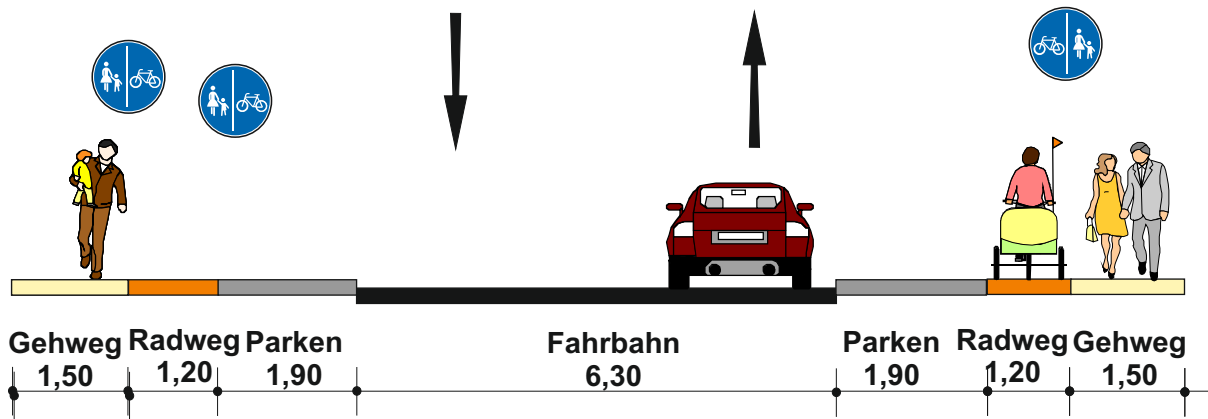
- Tullastraße
- Wormser Landstraße
- Spaldinger Straße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Schützenstraße
- Obere Langgasse
- Geibstraße

Tullastraße, nördlich Auestraße

Bestand

Westseite

Ostseite

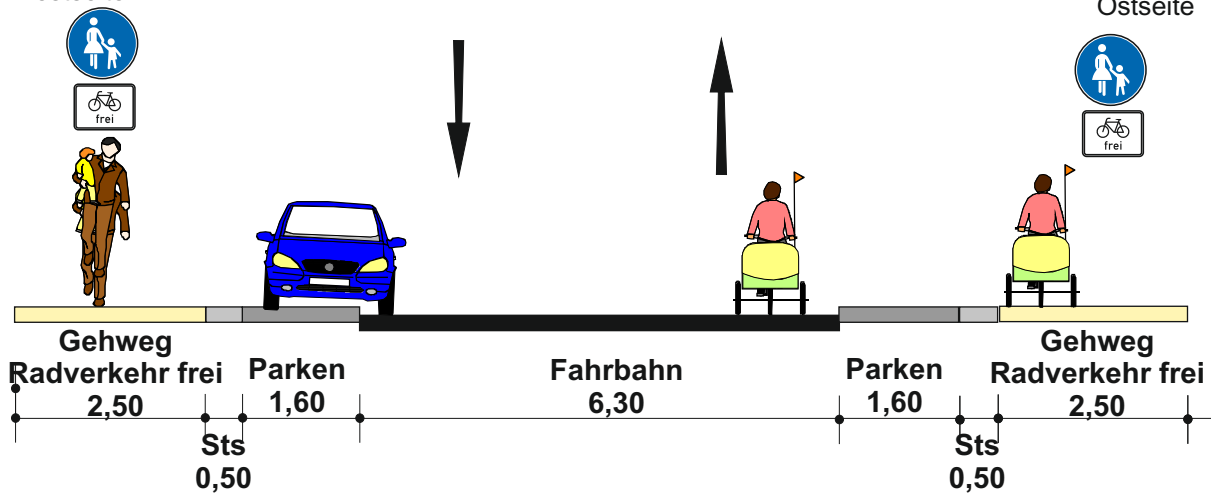


Tullastraße, nördlich Auestraße

Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Tullastraße
Querschnitt nördlich Auestraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



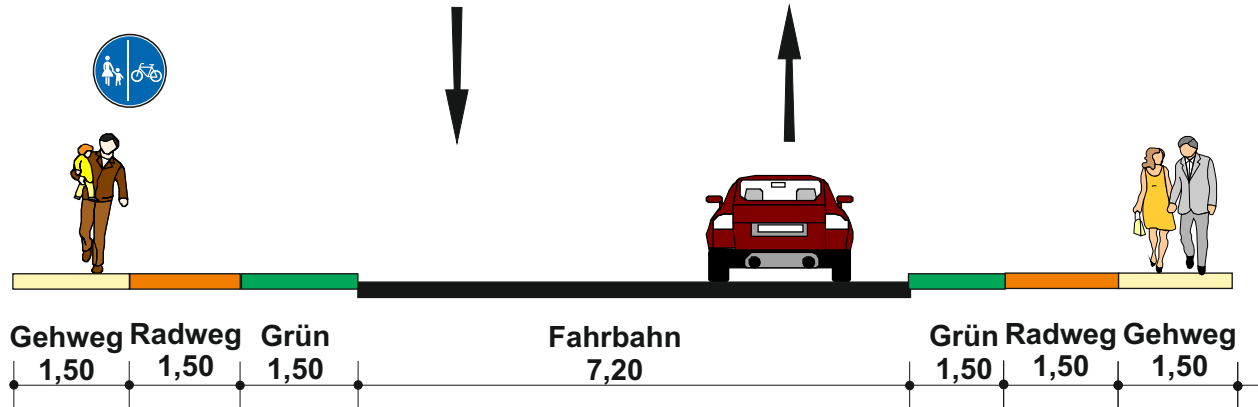
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Tullastraße, kurz vor Abzweig

Bestand

Westseite

Ostseite

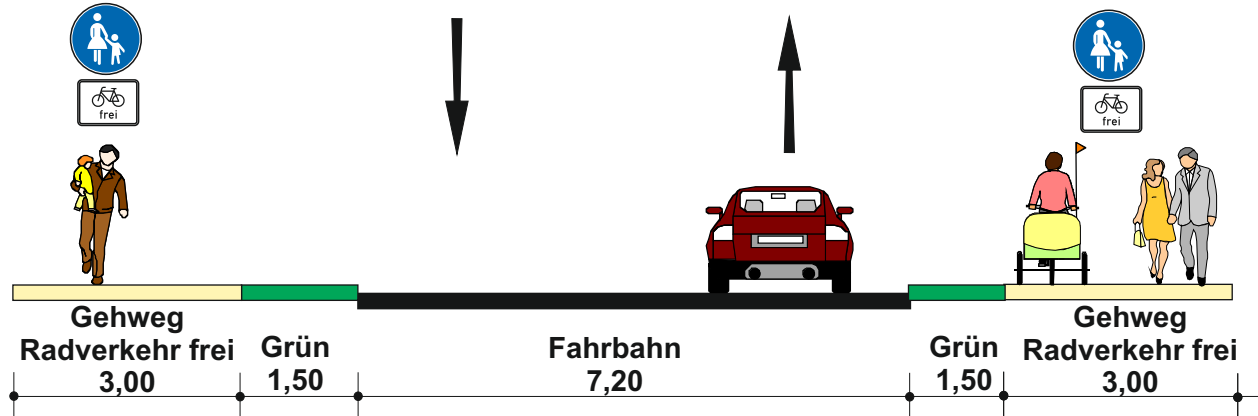


Tullastraße, kurz vor Abzweig

Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Tullastraße
Querschnitt kurz vor Abzweig

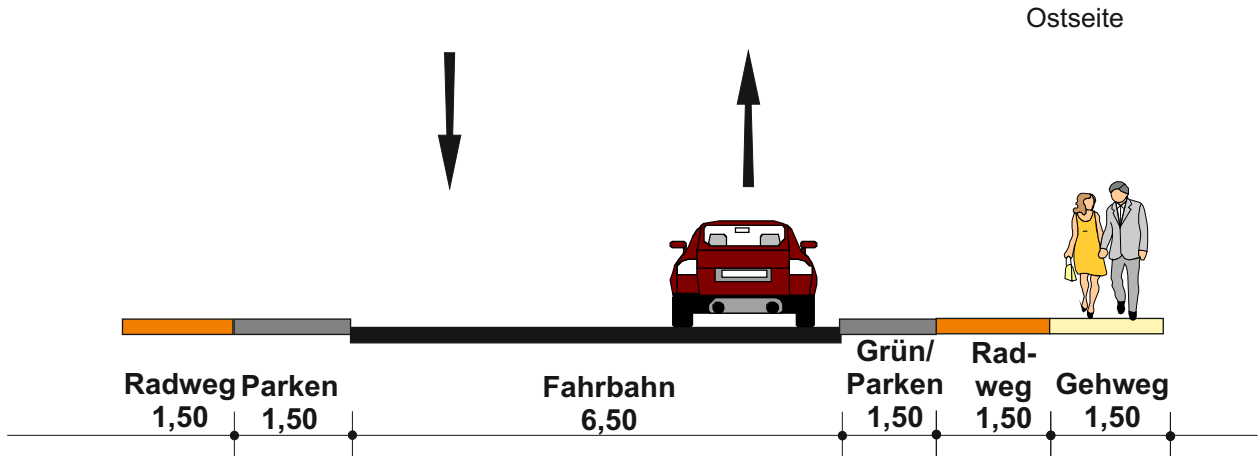
Maßstab 1:100

Februar 2017

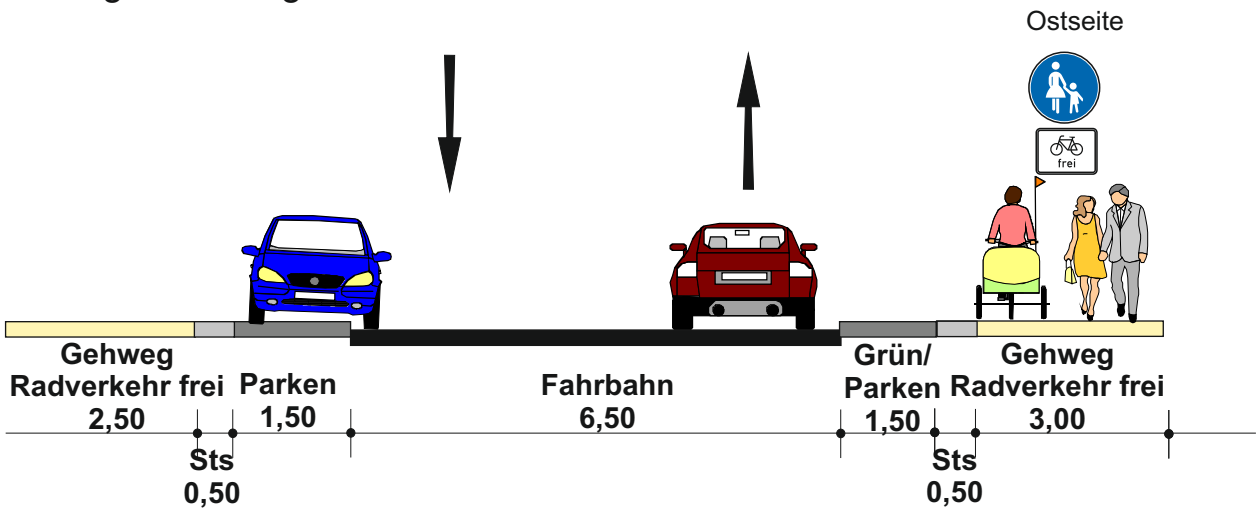


PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Tullastraße, östlich Stöckelgraben
Bestand



Tullastraße, östlich Stöckelgraben
Lösungsvorschlag



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Tullastraße
Querschnitt östlich Stöckelstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

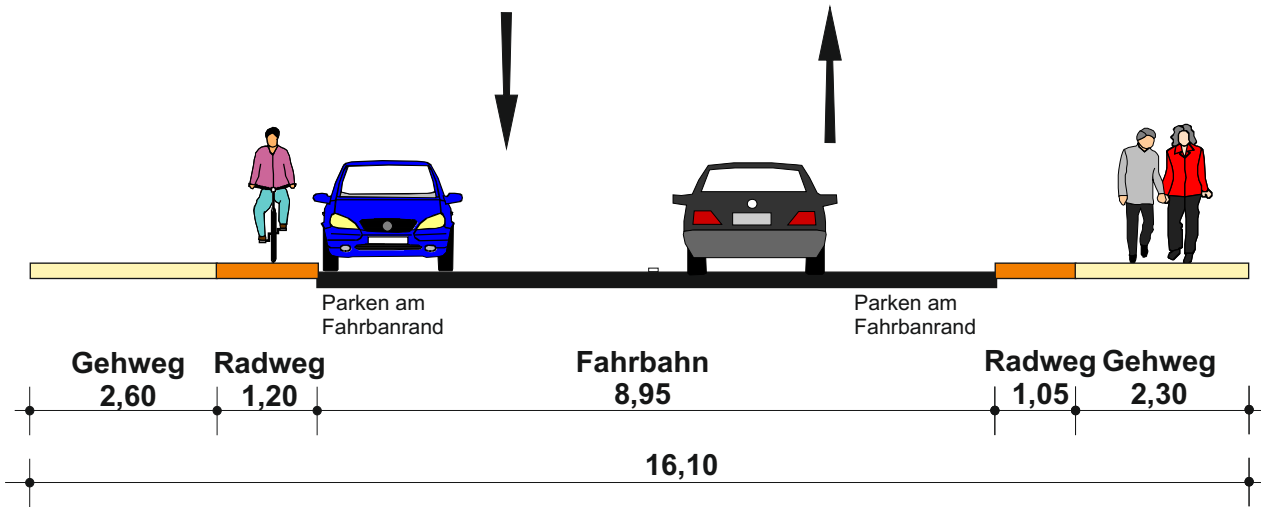
Wormser Landstraße, Höhe Kirche St. Bernhard

Bestand

DTV: 10.900 Kfz/24h
SV: 2% = 232/Tag

Westseite

Ostseite

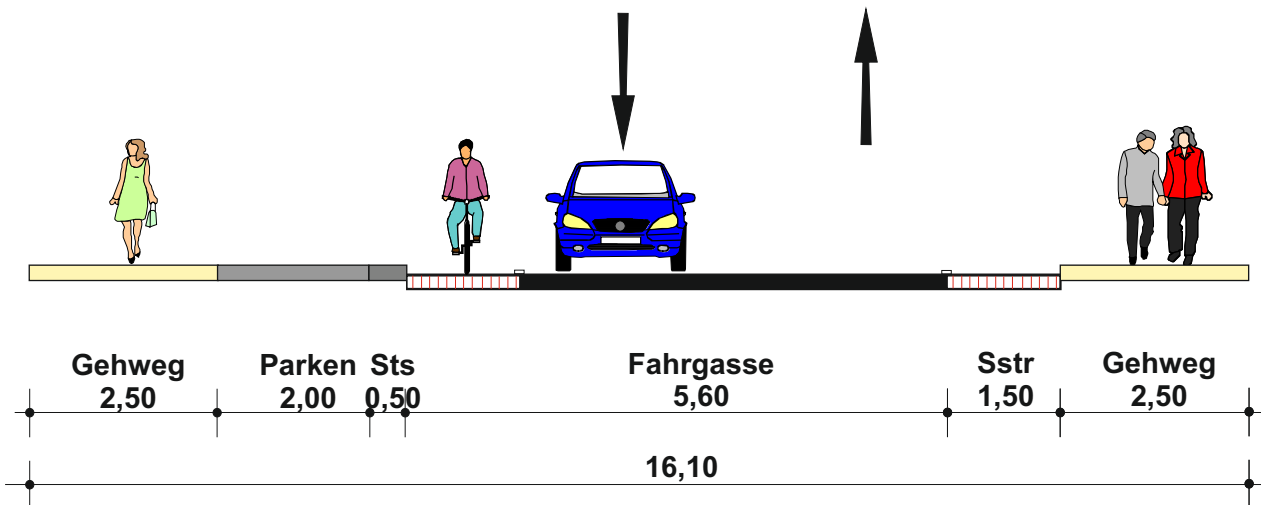


Wormser Landstraße, Höhe Kirche St. Bernhard

Lösungsansatz bei Vollausbau

Westseite

Ostseite



Einseitig Kfz-Parken,
ggf. alternierend
Beidseitiges Kfz-Parken
nur bei Unterschreitung
der Regelbreiten für
Fuß- und Radverkehr
möglich

Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Wormser Landstraße
Querschnitt Höhe Kirche St. Bernhard

Maßstab 1:100

Februar 2017



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

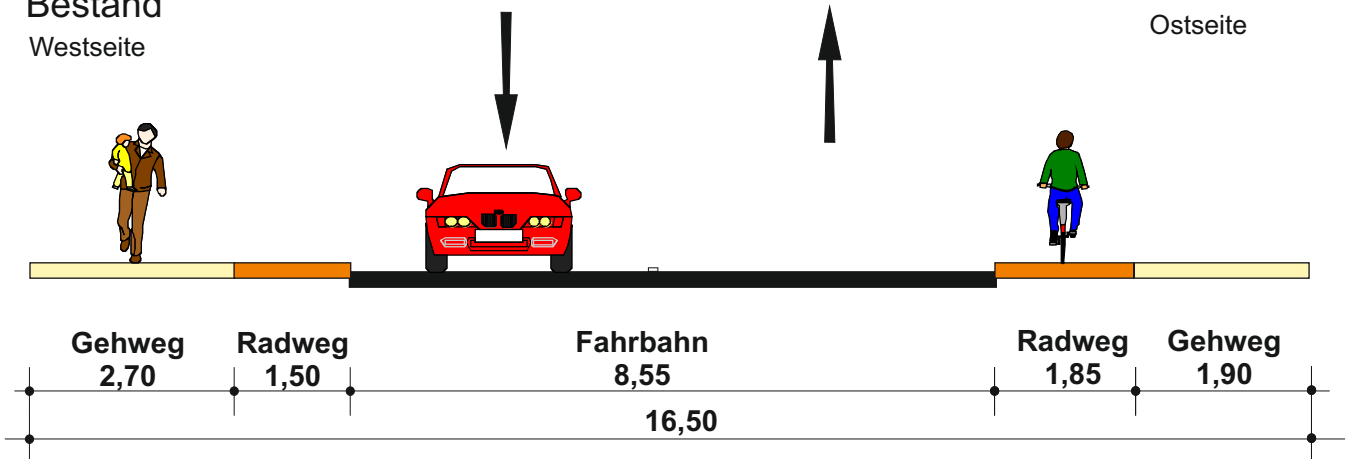
DTV: 18.700-21.800 Kfz/24h
 SV: 5% = 1.013/Tag

Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße

Bestand

Westseite

Ostseite

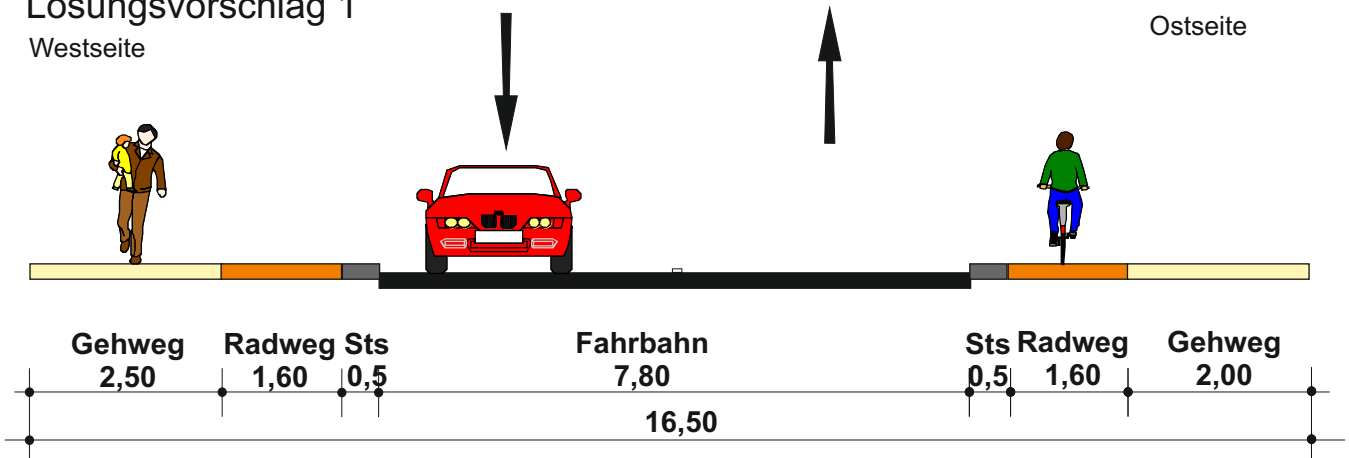


Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße

Lösungsvorschlag 1

Westseite

Ostseite



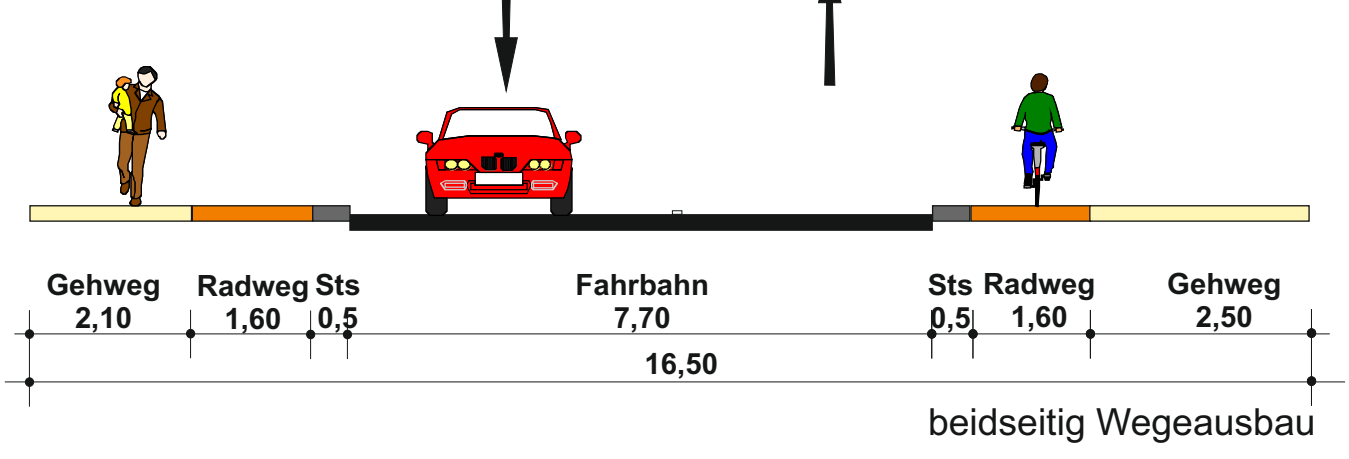
beidseitig Wegeausbau

Wormser Landstraße, Höhe nördlich Viehtriftstraße

Lösungsvorschlag 2

Westseite

Ostseite



beidseitig Wegeausbau

Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Wormser Landstraße
 Querschnitt höhe nördlich Viehtriftstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



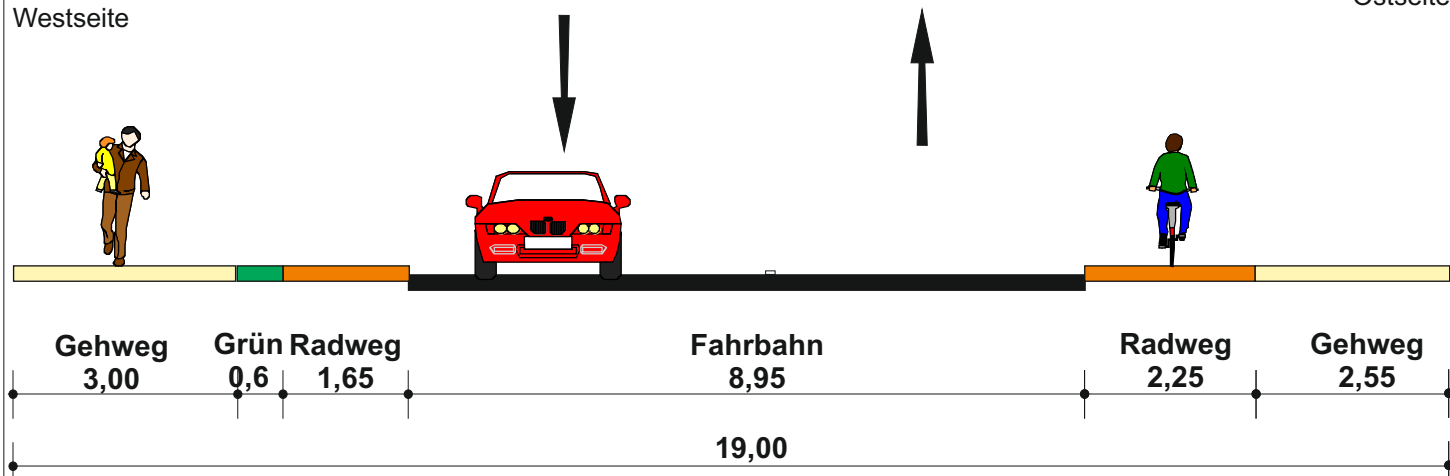
PGV-Alrutz GbR
 Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de

Wormser Landstraße, nördl. Austraße

Bestand

Westseite

Ostseite

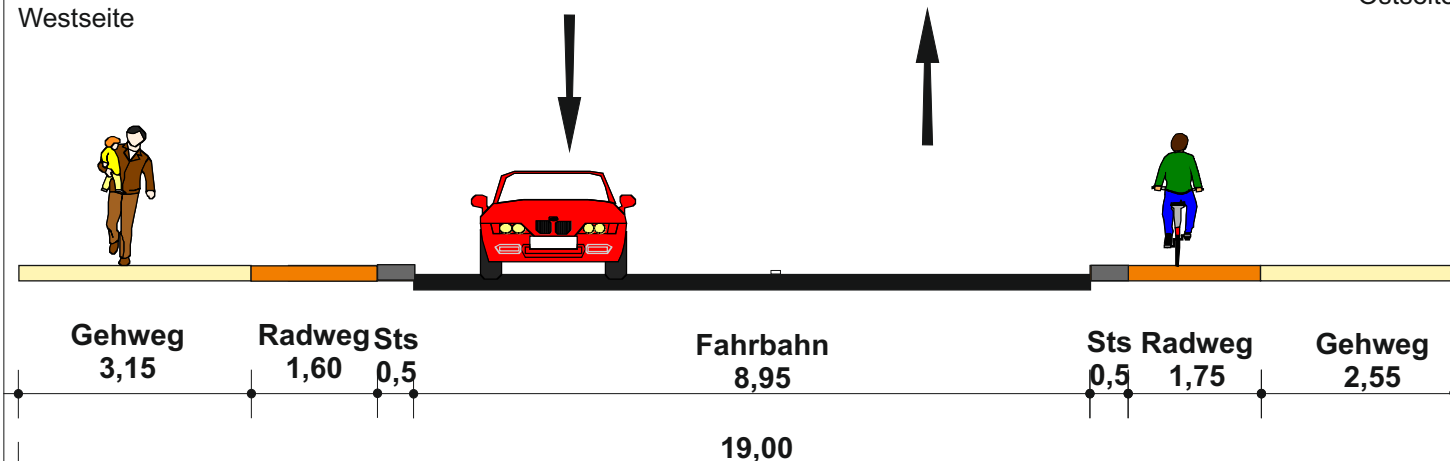


Wormser Landstraße, nördl. Austraße

Lösungsansatz 1

Westseite

Ostseite



beidseitig Neuaufteilung
Seitenraum (ohne Bordversatz)

Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Wormser Landstraße
Querschnitt nördlich Austraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



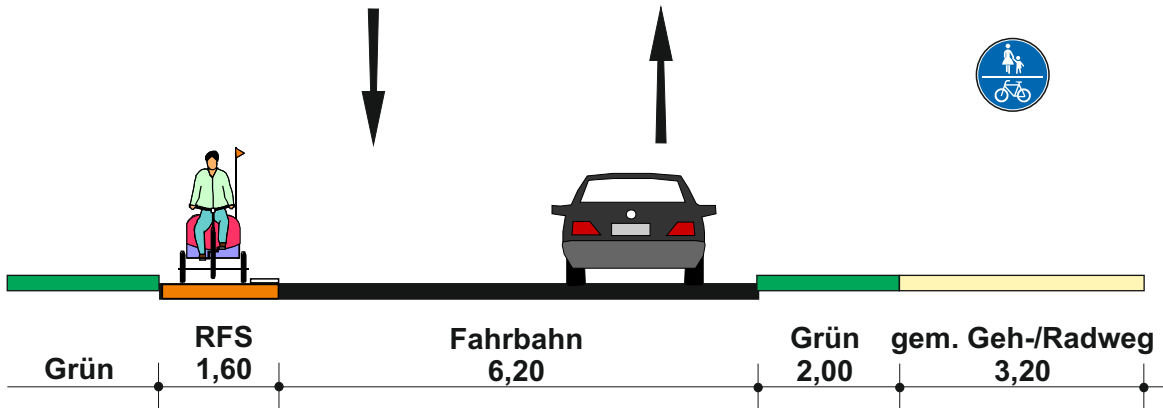
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Spaldinger Straße, zw. Weißdornweg und Kastanienweg

Bestand

Westseite

Ostseite

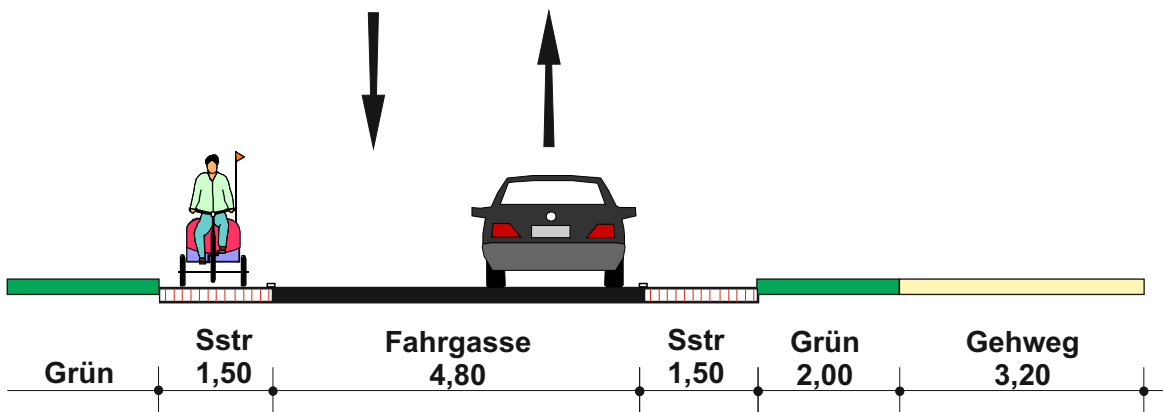


Spaldinger Straße, zw. Weißdornweg und Kastanienweg

Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Spaldinger Straße
Querschnitt zw. Weißdornweg und Kastanienweg

Maßstab 1:100

Februar 2017



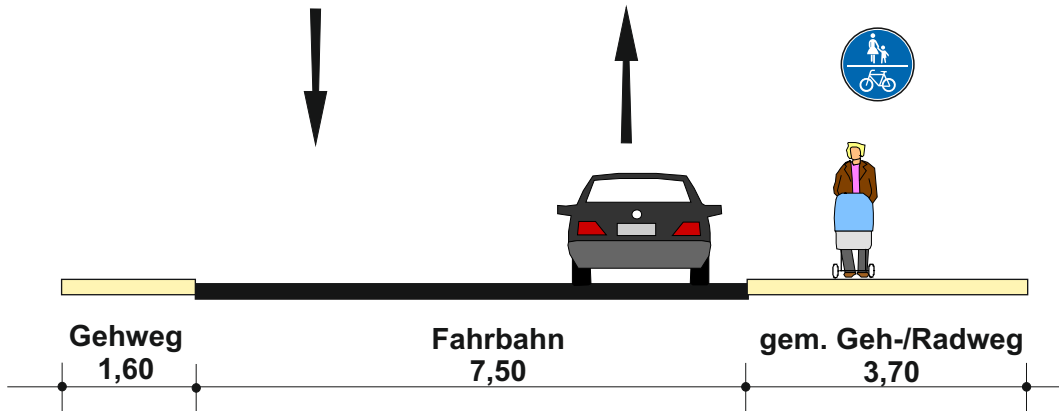
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Spaldinger Straße, zw. Kastanienweg und Waldseer Straße

Bestand

Westseite

Ostseite

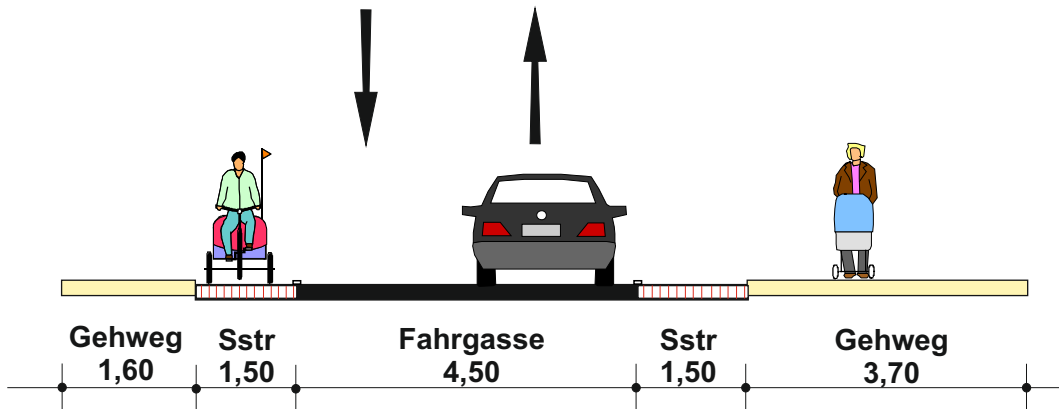


Spaldinger Straße, zw. Kastanienweg und Waldseer Straße

Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Spaldinger Straße

Querschnitt zw. Kastanienweg und Waldseerstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



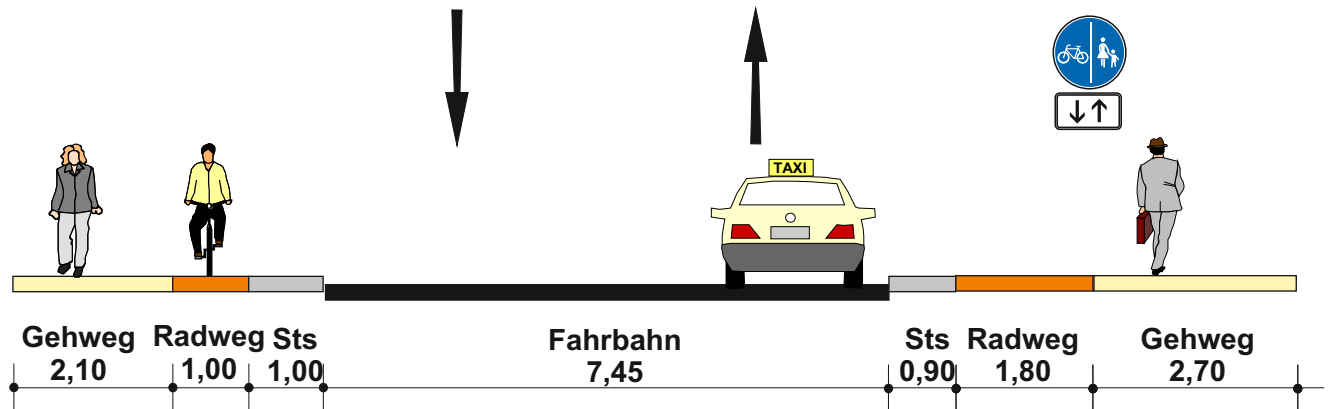
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Friedrich-Ebert-Straße, zw. Wormser Landstraße und Iggelheimer Straße

Bestand

Nordseite

Südseite

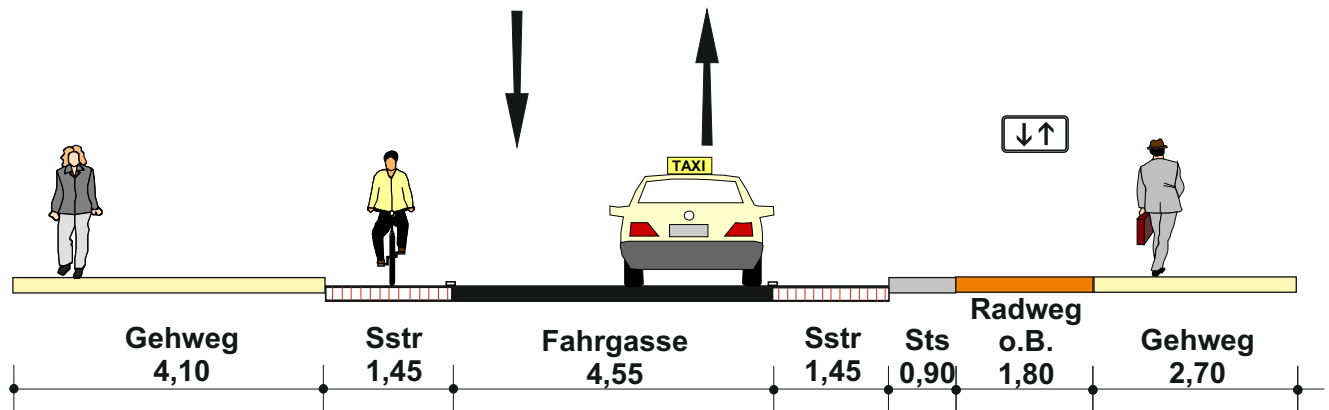


Friedrich-Ebert-Straße, zw. Wormser Landstraße und Iggelheimer Straße

Lösungsvorschlag

Nordseite

Südseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Friedrich-Ebert-Straße
Querschnitt zw. Wormser Landstraße
und Iggelheimer Straße

Maßstab 1:100

Februar 2017



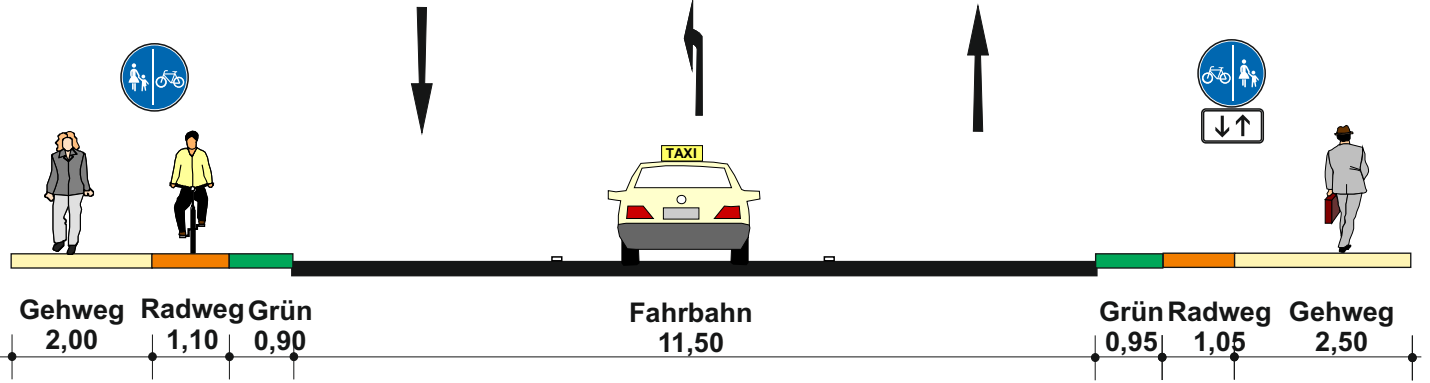
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Friedrich-Ebert-Straße, zw. Iggelheimer Straße und Burgstraße

Bestand

Nordseite

Südseite

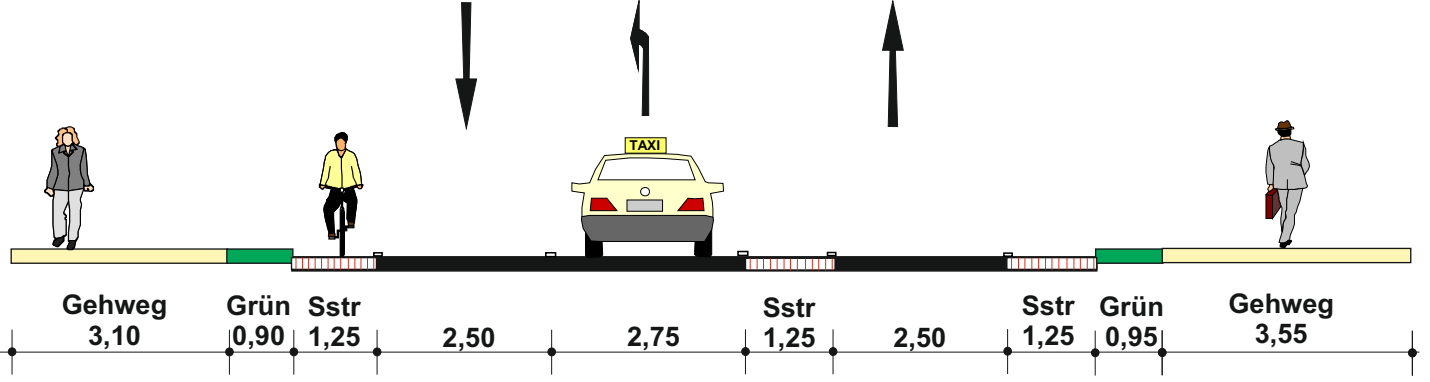


Friedrich-Ebert-Straße, zw. Iggelheimer Straße und Burgstraße

Lösungsvorschlag

Nordseite

Südseite



Nur im Knotenpunktbereich:
 Reduzierung der Breite des
 Schutzstreifens zugunsten
 Schutzstreifen im Abbiegestreifen

Stadt Speyer
 Radverkehrskonzept
 Friedrich-Ebert-Straße
 Querschnitt zw. Iggelheimer Straße und Burgstraße

Februar 2017

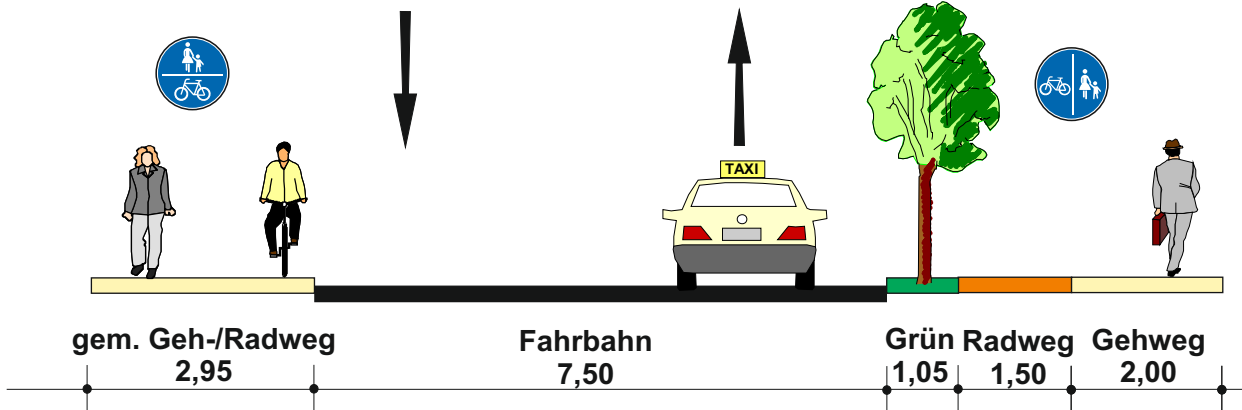
PGV
 PGV-Alrutz GbR
 Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de

Friedrich-Ebert-Straße, zw. Burgstraße und Eugen-Jäger-Straße

Bestand

Nordseite

Südseite

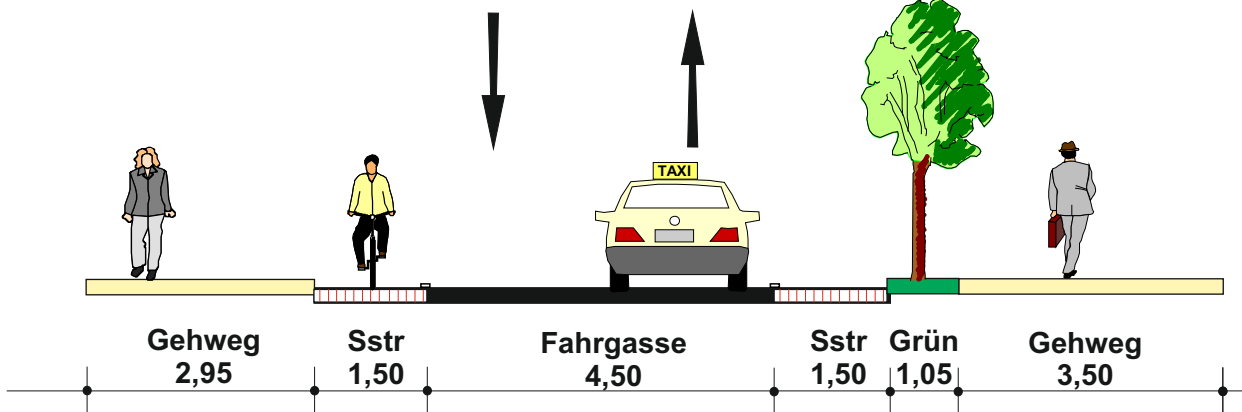


Friedrich-Ebert-Straße, zw. Burgstraße und Eugen-Jäger-Straße

Lösungsvorschlag

Nordseite

Südseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Friedrich-Ebert-Straße

Querschnitt zw. Burgstraße und Eugen-Jäger-Straße

Maßstab 1:100

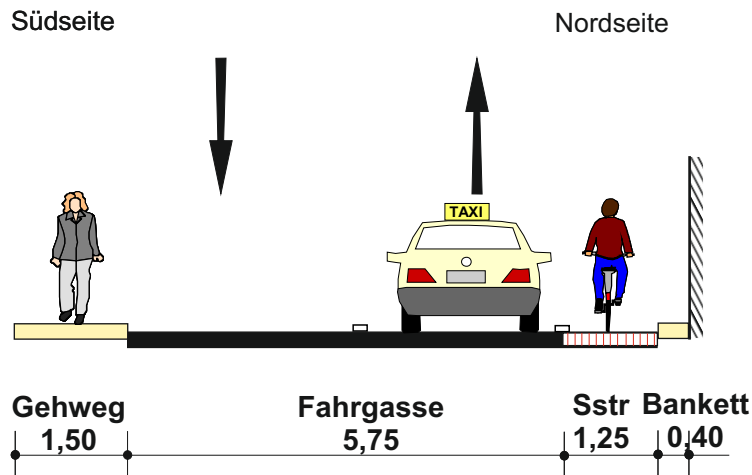
Februar 2017



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

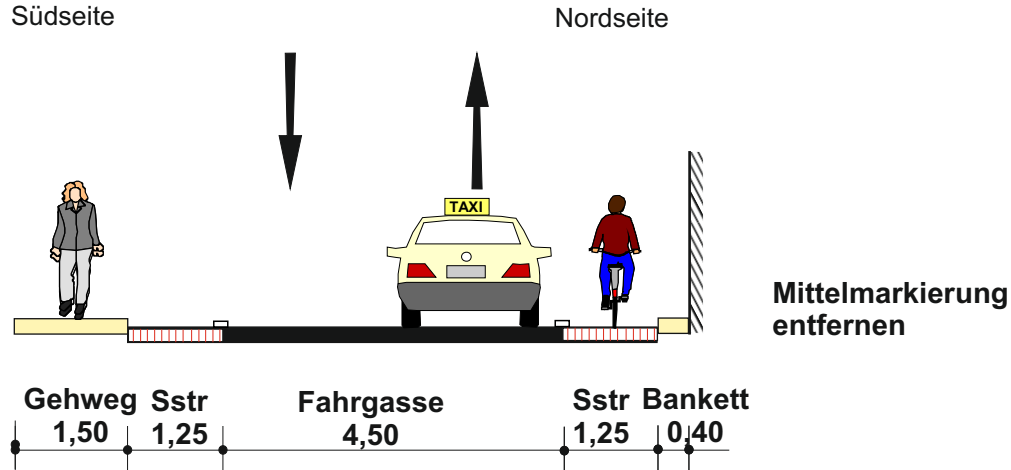
Schützenstraße, zw. Mühlturnstraße und Obere Langgasse

Bestand



Schützenstraße, zw. Mühlturnstraße und Obere Langgasse

Lösungsvorschlag



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Schützenstraße
Querschnitt zw. Mühlturnstraße und Obere Langgasse

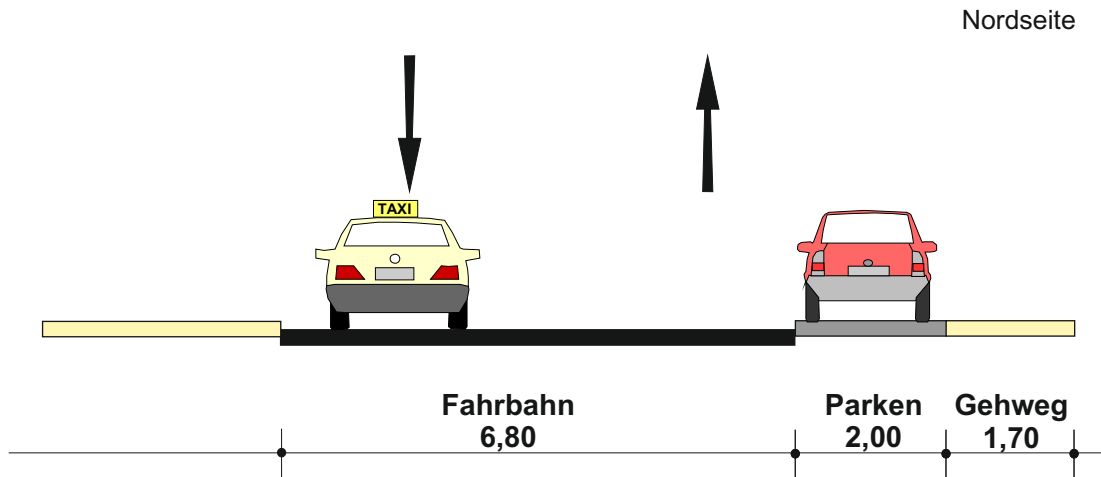
Maßstab 1:100

Februar 2017

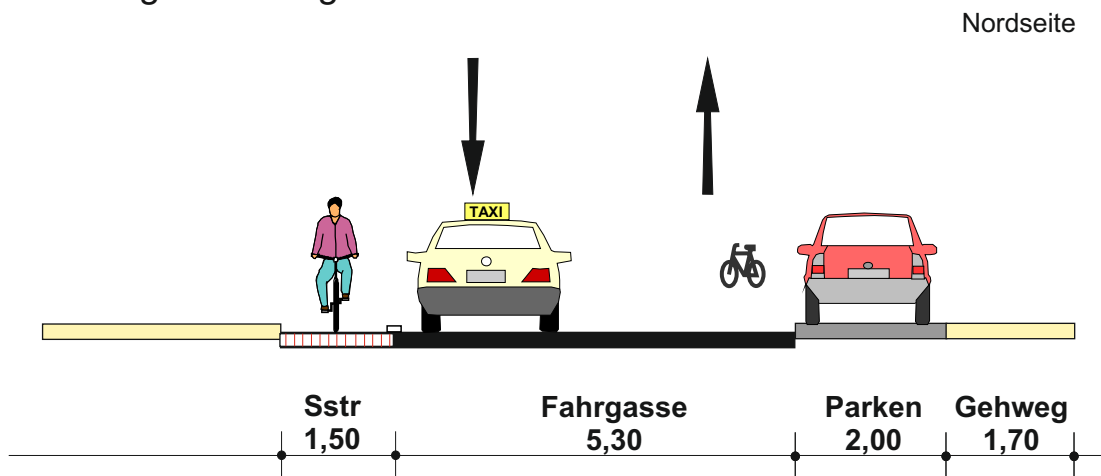


PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Schützenstraße, zw. Landauer Straße und Mühlturnstraße
Bestand



Schützenstraße, zw. Landauer Straße und Mühlturnstraße
Lösungsvorschlag



Stadt Speyer
Radverkehrskonzept

Schützenstraße
Querschnitt zw. Landauer Straße und Mühlturnstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



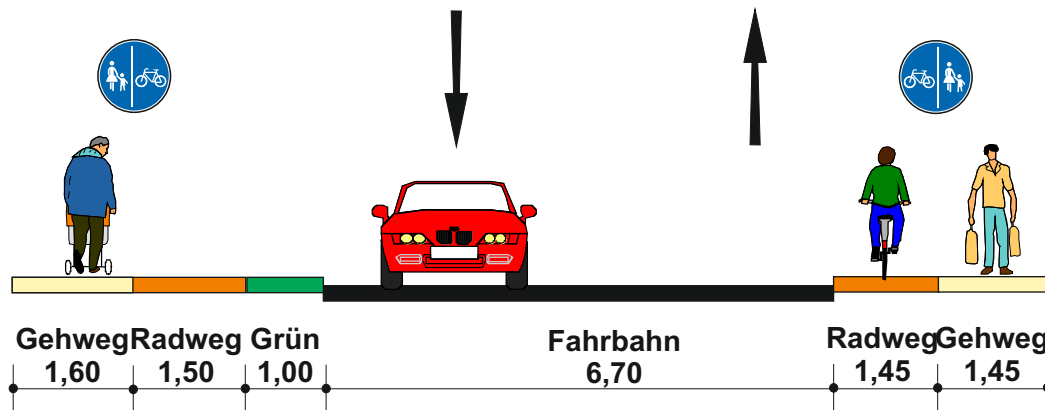
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße

Bestand

Nordseite

Südseite



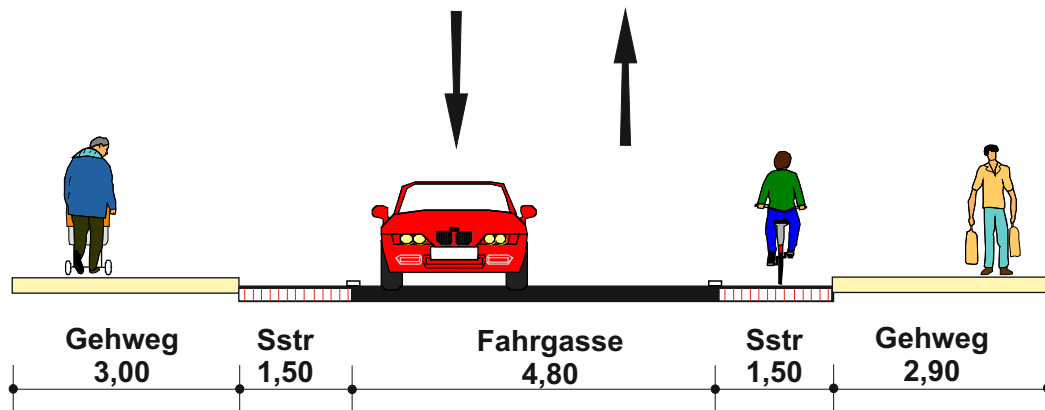
Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße

Lösungsvorschlag 1

Nordseite

Südseite

Bordversatz Nordseite

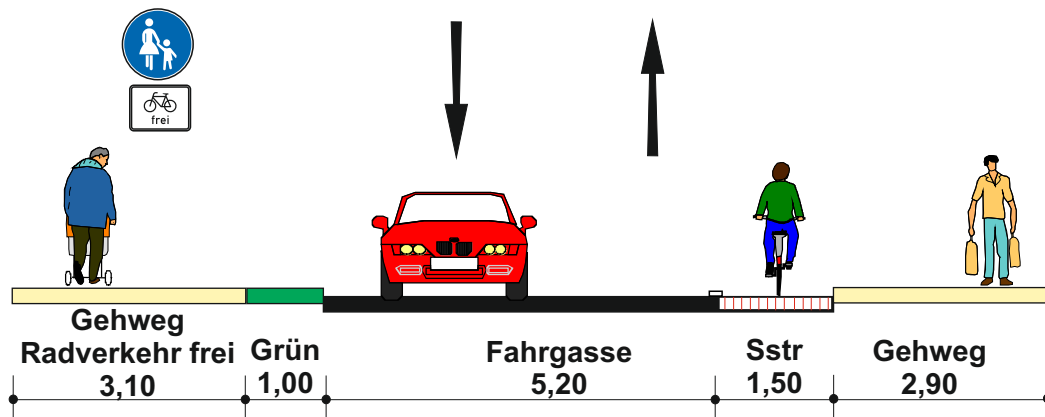


Obere Langgasse, zw. Dudenhofer Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße

Lösungsvorschlag 2

Nordseite

Südseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Obere Langgasse
Querschnitt zw. Dudenhofer Straße
und Gerhart-Hauptmann-Straße

Maßstab 1:100

Februar 2017



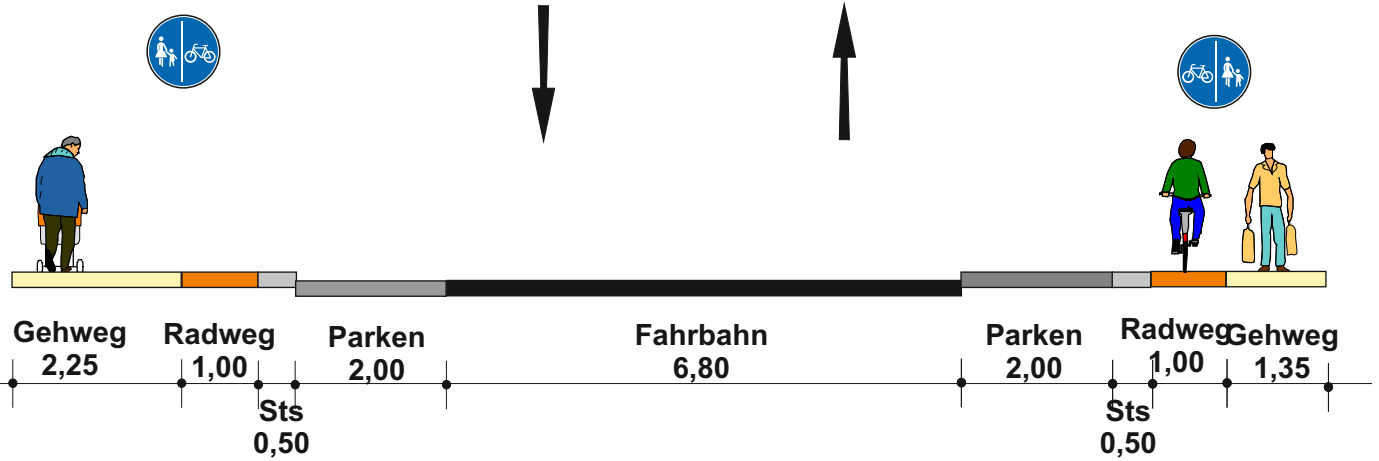
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße

Bestand

Nordseite

Südseite



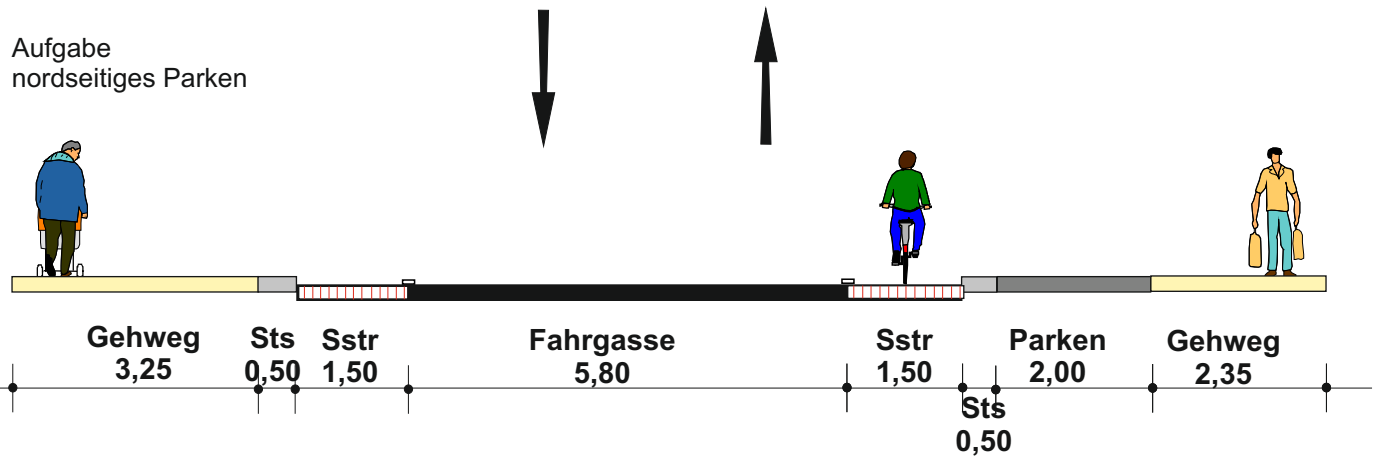
Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße

Lösungsvorschlag 1

Nordseite

Südseite

Aufgabe
nordseitiges Parken

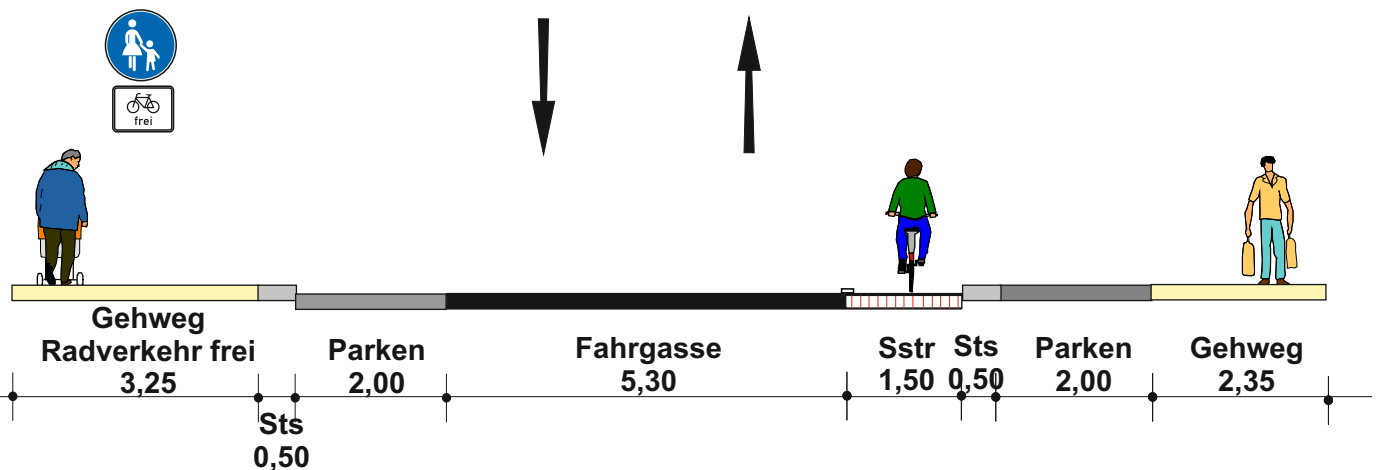


Obere Langgasse, zw. Gerhart-Hauptmann-Straße und Burgstraße

Lösungsvorschlag 2

Nordseite

Südseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Obere Langgasse
Querschnitt zw. Gerhart-Hauptmann-Straße
und Burgstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017



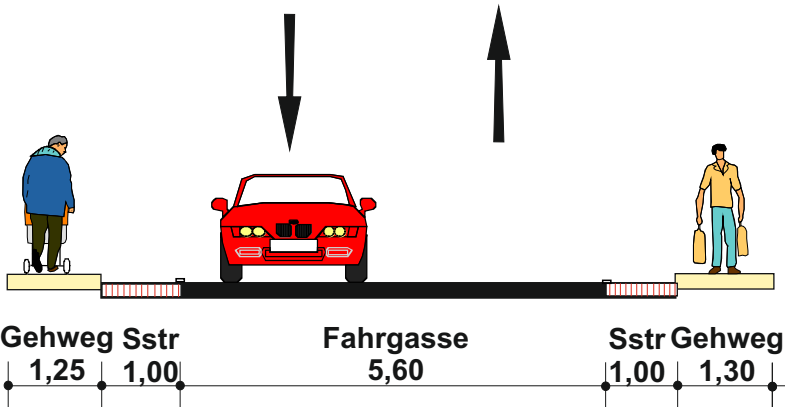
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Obere Langgasse, zw. Burgstraße und Bahnhofstraße

Bestand

Nordseite

Südseite

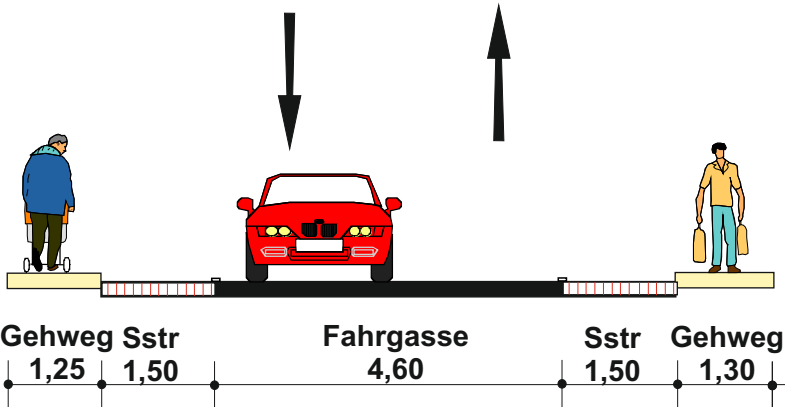


Obere Langgasse, zw. Burgstraße und Bahnhofstraße

Lösungsvorschlag

Nordseite

Südseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Obere Langgasse
Querschnitt zw. Burgstraße und Bahnhofstraße

Maßstab 1:100

Februar 2017

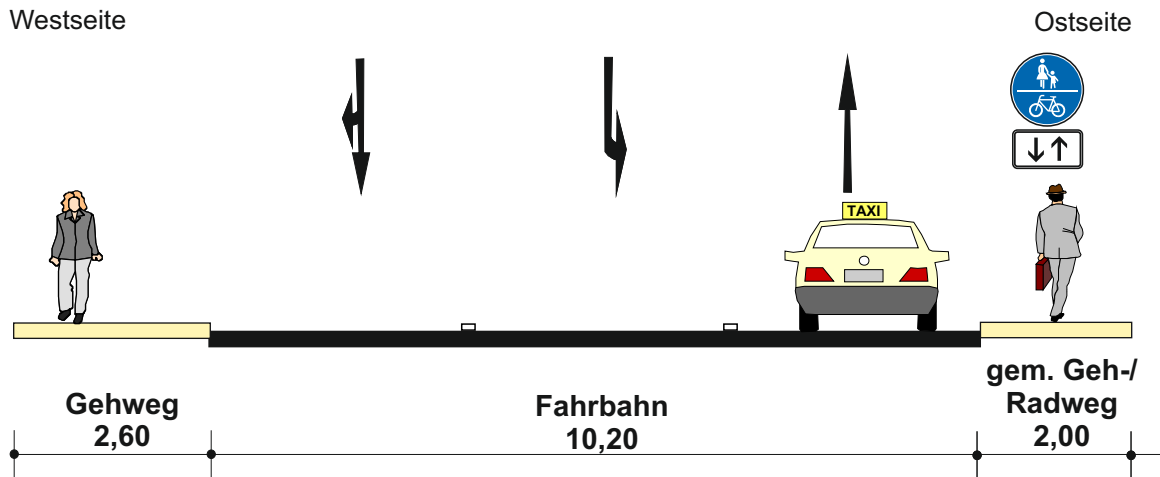


PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Geibstraße, zwischen Zufahrt Festplatz und Am Technik Museum

Bestand

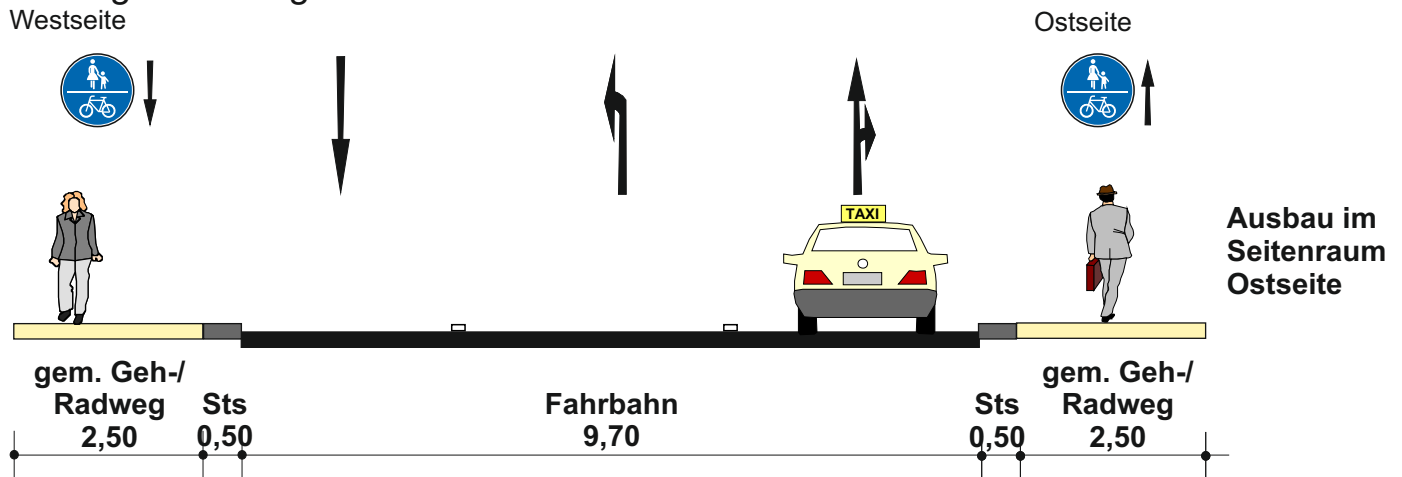
Westseite



Geibstraße, zwischen Zufahrt Festplatz und Am Technik Museum

Lösungsvorschlag

Westseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Geibstraße
Querschnitt zw. Zufahrt Festplatz
und Am Technik Museum

Maßstab 1:100

Februar 2017

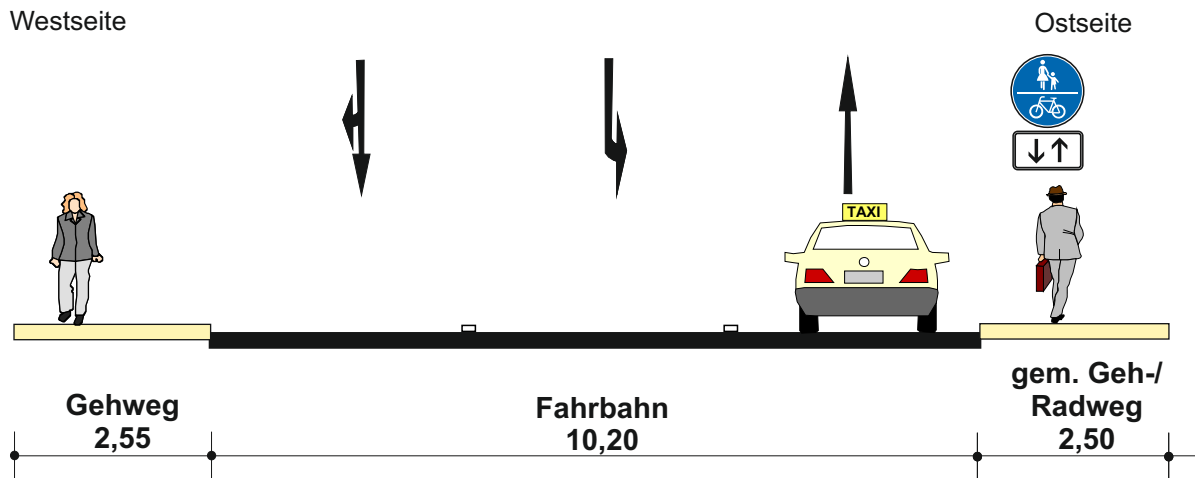


PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Geibstraße, zwischen Klipfelsau und Zufahrt Festplatz

Bestand

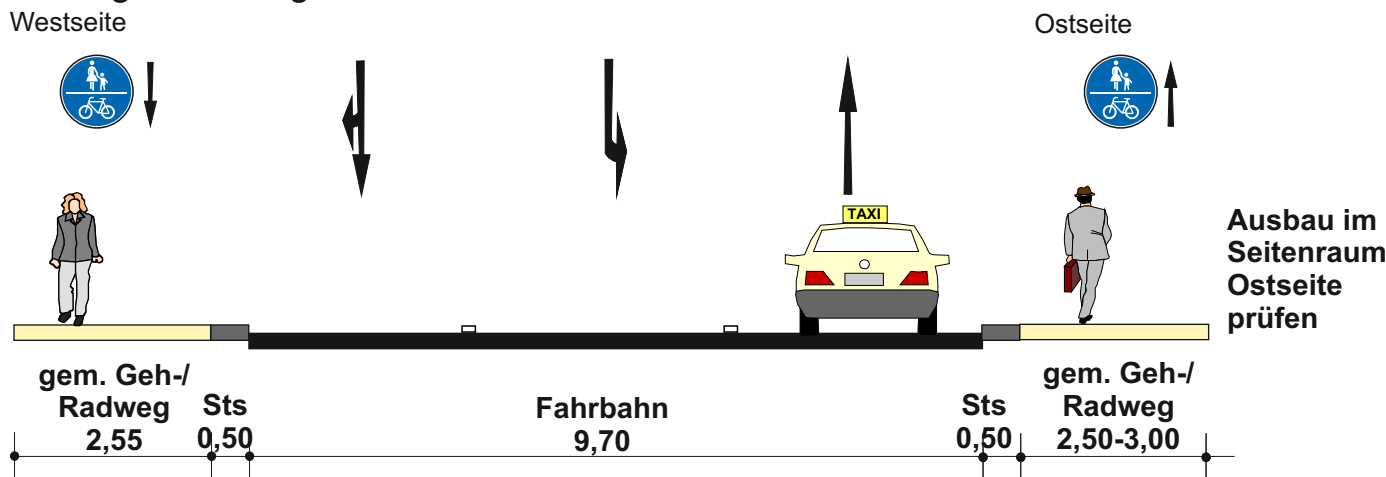
Westseite



Geibstraße, zwischen Klipfelsau und Zufahrt Festplatz

Lösungsvorschlag

Westseite



Stadt Speyer

Radverkehrskonzept

Geibstraße
Querschnitt zw. Klipfelsau und Zufahrt Festplatz

Maßstab 1:100

Februar 2017



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de