

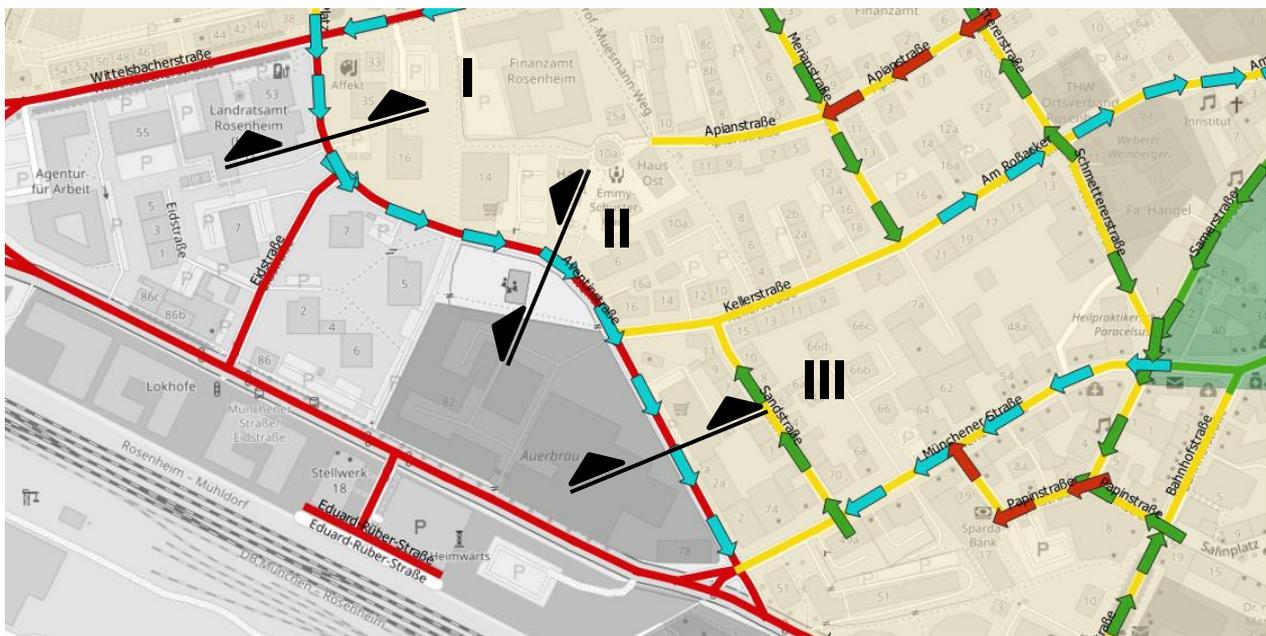


Maßnahmenblätter

Aventinstraße zwischen Wittelsbacherstraße und Luitpoldstraße

Straßentyp	Umfeld	v_{zul} [km/h]	Länge [m]
Sammelstraße	Mischgebiet	50	500
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
8,00 – 9,10	Basisradnetz	Abschnitt I: einseitiger Schutzstreifen, sonst Mischverkehr	1,50

Lageplan



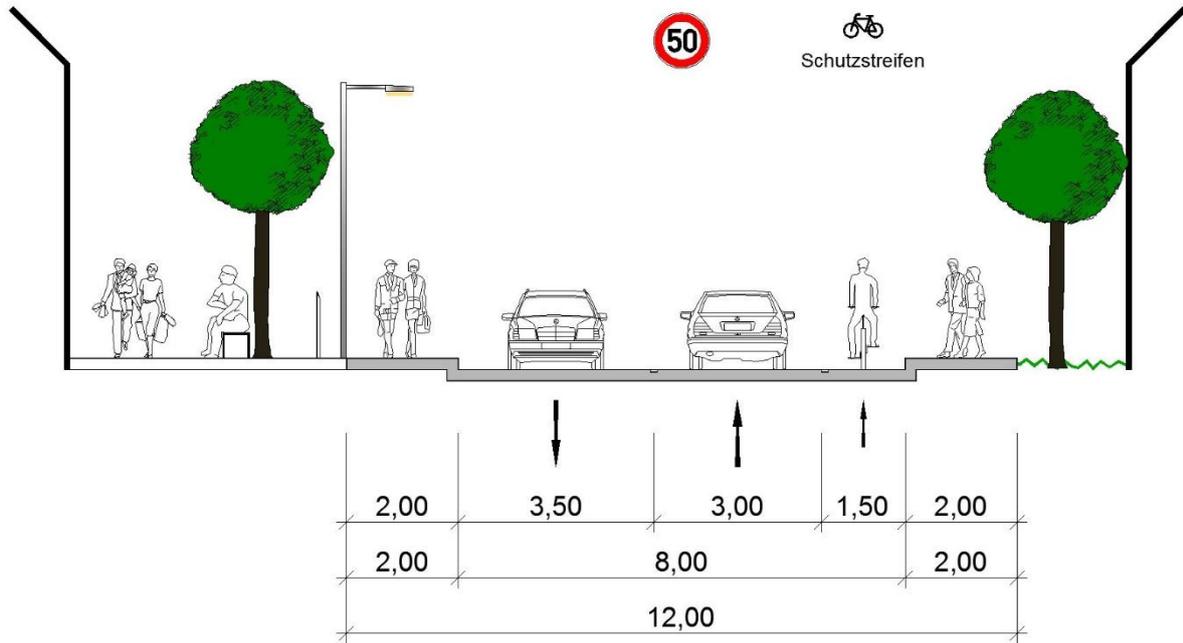
Mangel / Problembeschreibung:

Die Aventinstraße liegt in einem Mischgebiet und dient als Zugang sowohl zu Wohnbebauung als auch zu den Nahversorgungsstandorten (Norma, Edeka) sowie dem großen Gewerbestandort Auerbräu. Aufgrund der Brauerei und der Einzelhandelsstandorte spielt der Schwerverkehrsanteil bei der Gestaltung des Straßenquerschnitts eine große Rolle.

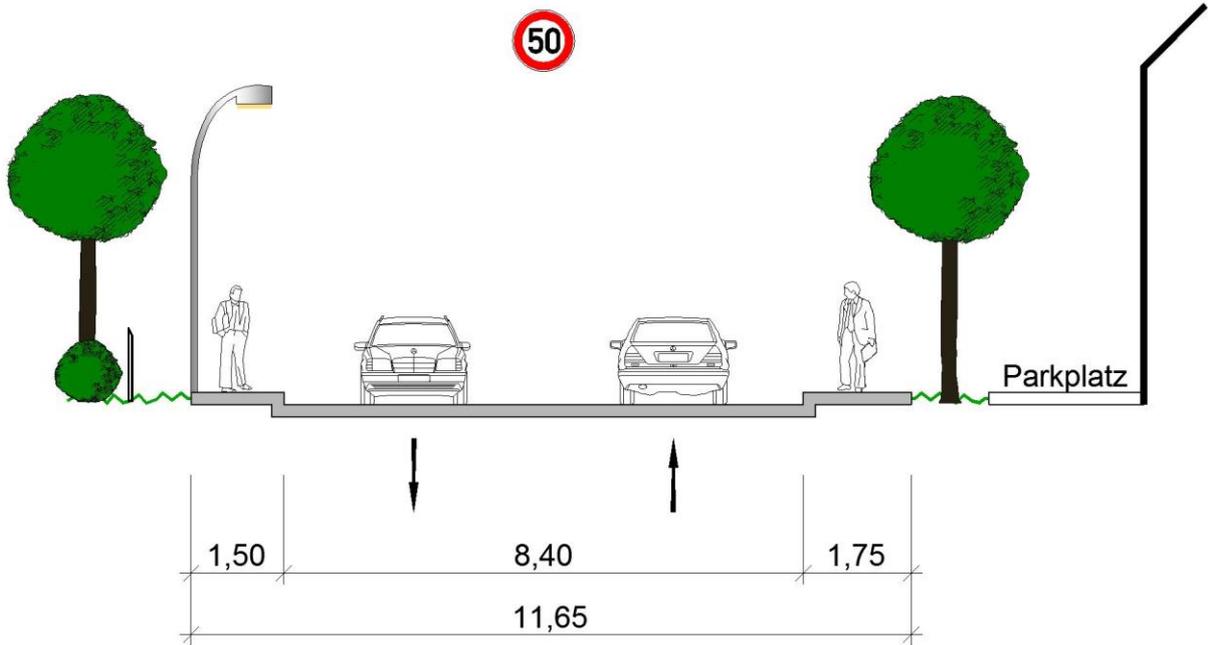
Der Radverkehr wird derzeit abschnittsweise (I) auf einem einseitigen Schutzstreifen Richtung Norden geführt. Auf den übrigen Abschnitten (II und III) und in Fahrtrichtung Bahnhof wird der Radverkehr ungesichert im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt.

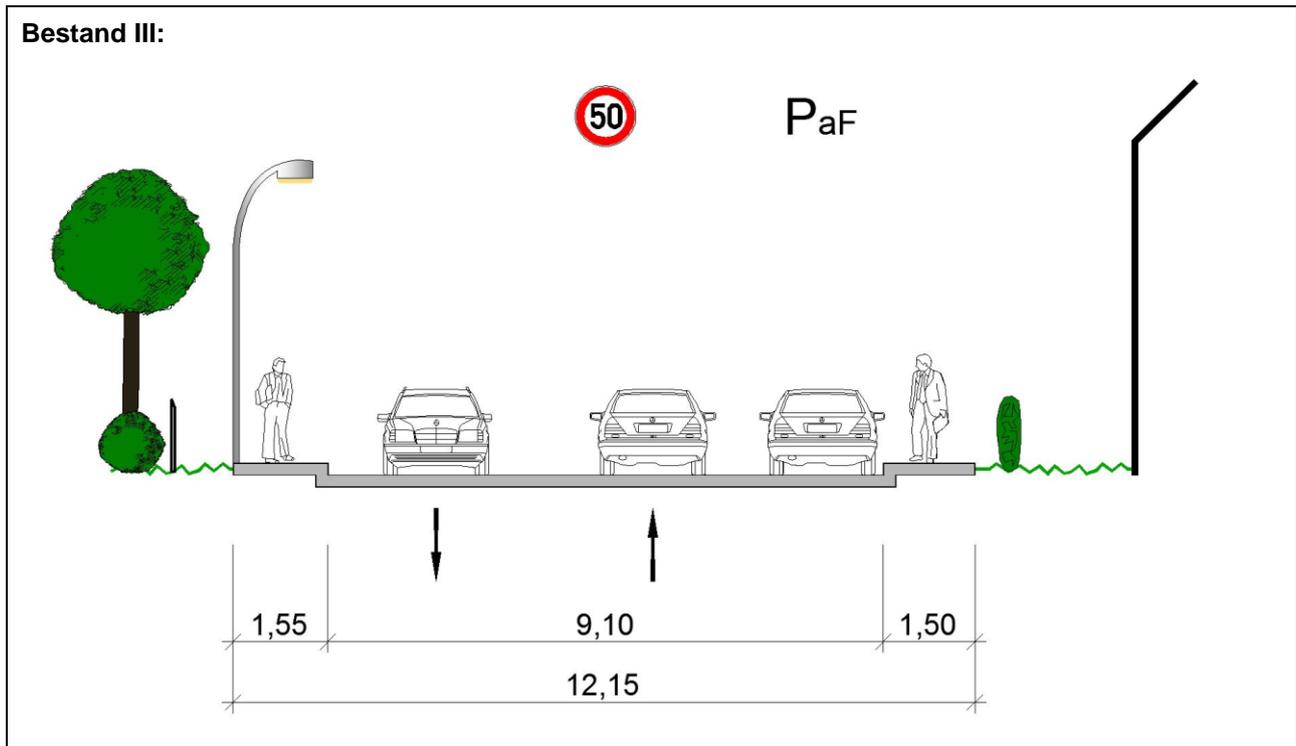
Entlang der Straßenachse wird ein- bzw. beidseitig am Fahrbahnrand geparkt.

Bestand I:



Bestand II:





Maßnahme:

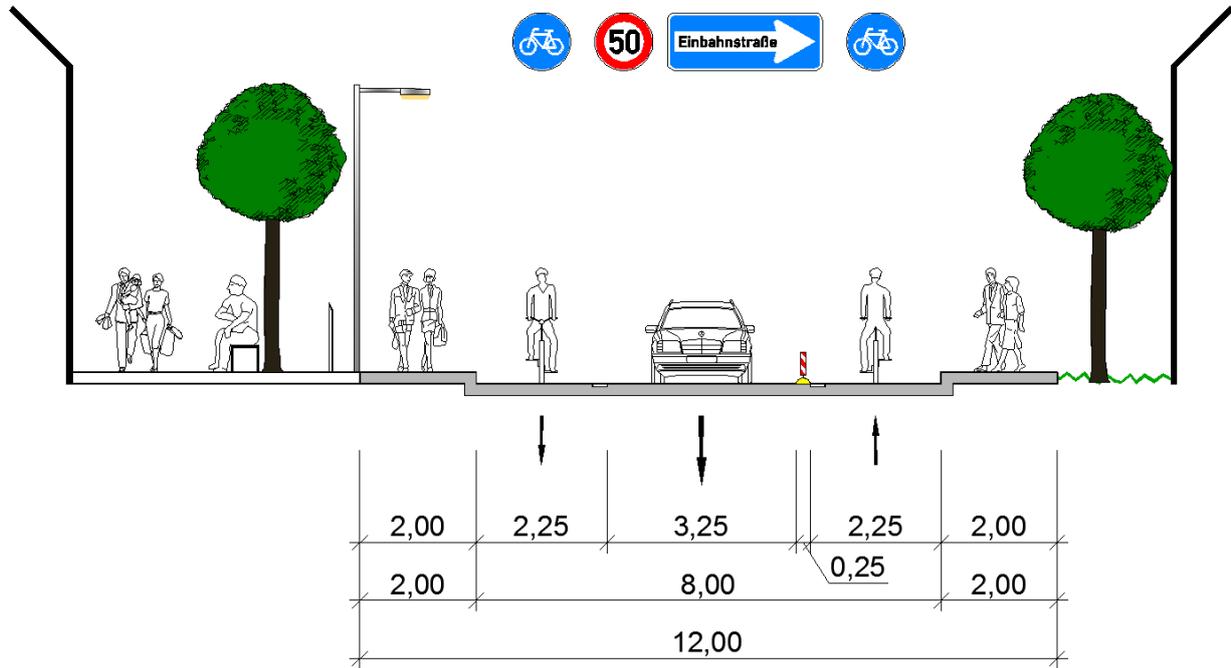
Als Teil des Zielkonzeptes wird die Aventinstraße als Einbahnstraße ausgewiesen. Der Kfz-Fahrverkehr von Süden (Bahnhof) Richtung Norden (Wittelsbacherstraße) wird unterbunden. Durch die Wahl der Fahrtrichtung wird verhindert, dass Kfz-Verkehr vom Bahnhof kommend die Aventinstraße als Abkürzung zur Münchener Straße / Hubertusstraße nutzt.

Aufgrund ihrer Funktion als Sammelstraße und zur Anbindung der Gewerbestandorte wird die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h beibehalten. Die Einbahnstraße wird daher nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Stattdessen wird entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr ein (geschützter) Radfahrstreifen angelegt. Als Trennung zum Kfz-Verkehr können kurzfristig Leitschwellen oder Schutzborde dienen (Breite ca. 25 – 30 cm).

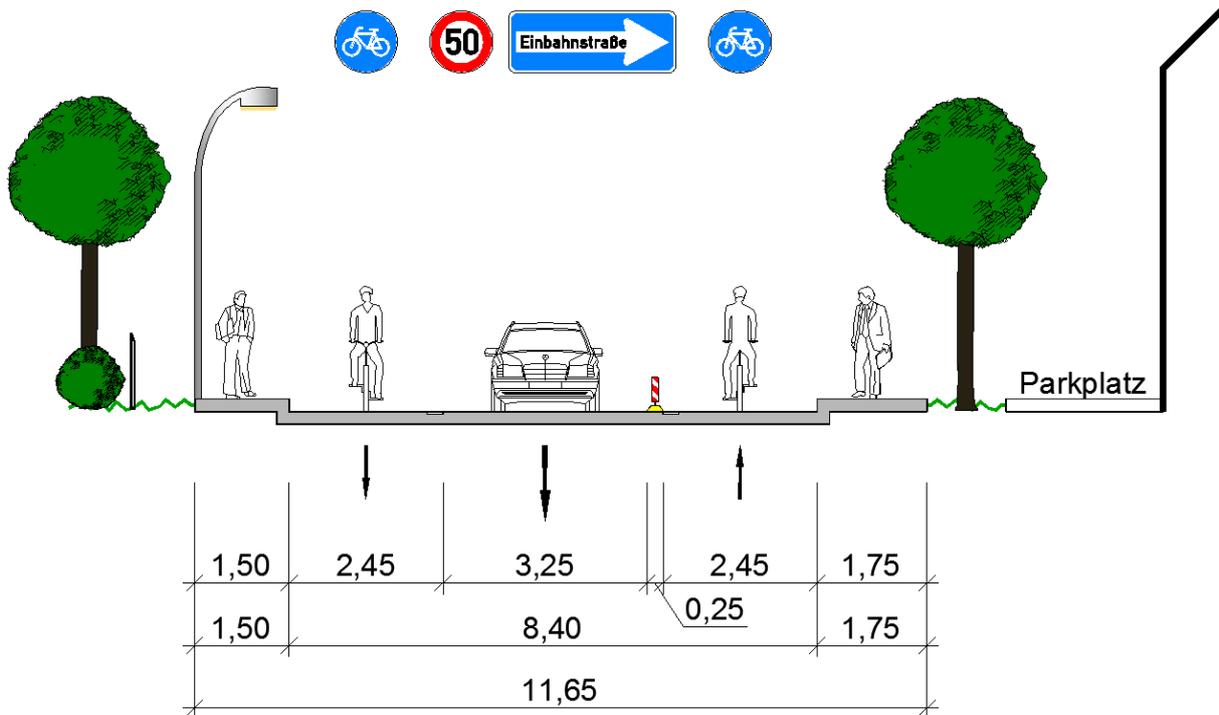
Aufgrund des Schwerverkehrs ist es sinnvoll, den Radverkehr auch in Fahrtrichtung zu schützen. Dazu wird ebenfalls ein Radfahrstreifen markiert. Eine bauliche Trennung ist aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht möglich und sollte prioritär für den Radfahrstreifen entgegen der Fahrtrichtung vorgesehen werden. Die Fahrbahn ist aufgrund des Schwerverkehrs mit mindestens 3,25 m zu bemessen. Ist die Fahrbahnbreite ausreichend (z.B. auf Abschnitt II), können die Radfahrstreifen verbreitert oder alternativ eine bauliche Sicherung (mittels Leitschwellen) des zweiten Radfahrstreifens umgesetzt werden. Das Parken am Fahrbahnrand entfällt auf diesem Abschnitt.

Zwischen Kellerstraße und Münchener Straße weitet sich die Fahrbahn etwas auf (Abschnitt III), sodass zwei Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung dargestellt werden können: Die beiden Radfahrstreifen können baulich geschützt fortgeführt werden. Alternativ kann das Parken am Fahrbahnrand integriert werden. Der Radfahrstreifen in Gegenrichtung wird auf 2,00 m reduziert, eine bauliche Trennung kann nicht mehr eingerichtet werden. In Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs wird ein Schutzstreifen sowie ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum Parken markiert. Die Kernfahrbahn wird auf 2,50 m reduziert, dafür der Schutzstreifen mit 1,85 m entsprechend breit markiert werden (wirkt geschwindigkeitsdämpfend). Die Kernfahrbahn sollte aufgrund des vorhandenen Schwerverkehrs nicht mit dem Mindestmaß von 2,25 m dimensioniert werden. Diese Alternative kann einen Kompromiss darstellen, da dadurch weniger Parkplätze in der Aventinstraße entfallen.

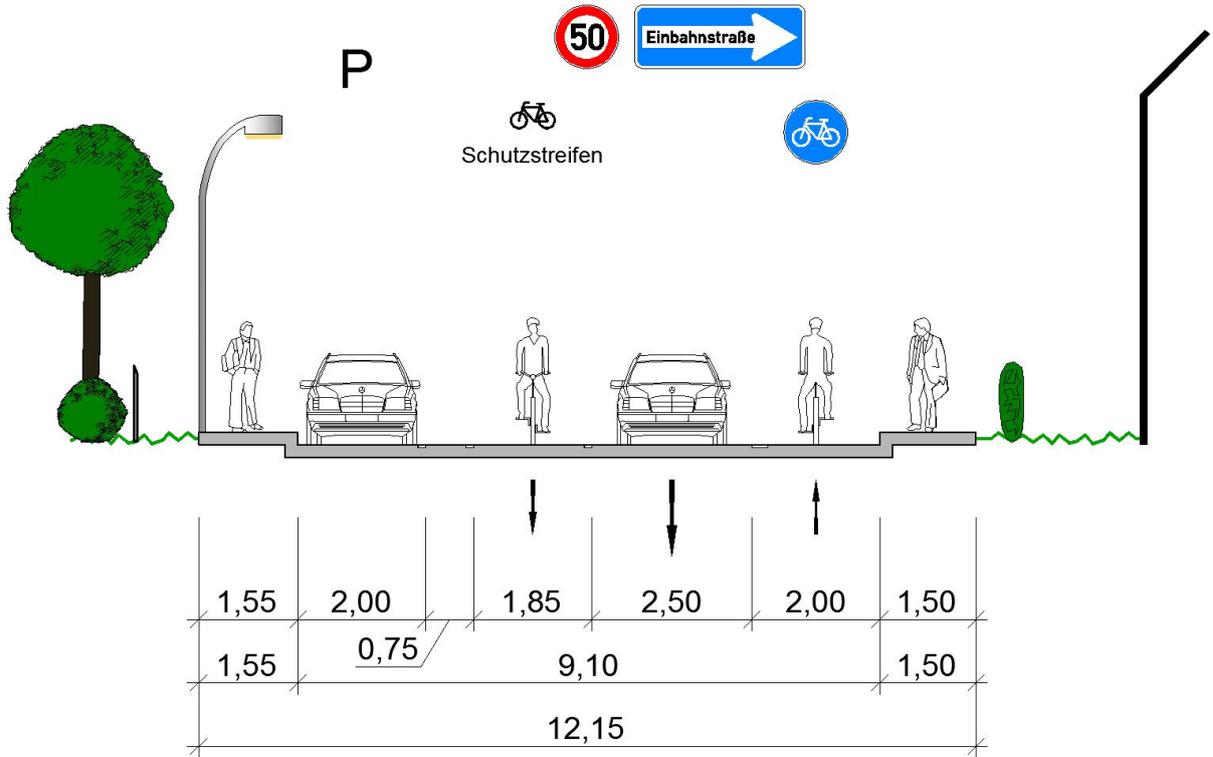
Planungsempfehlung I:



Planungsempfehlung II:



Planungsempfehlung III:



Frühlingstraße zwischen Herbststraße und Klosterweg

Straßentyp	Umfeld	v_{zul} [km/h]	Länge [m]
Wohnstraße	Mischgebiet	50	274
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
7,00	-	keine	-

Lageplan



Mangel / Problembeschreibung:

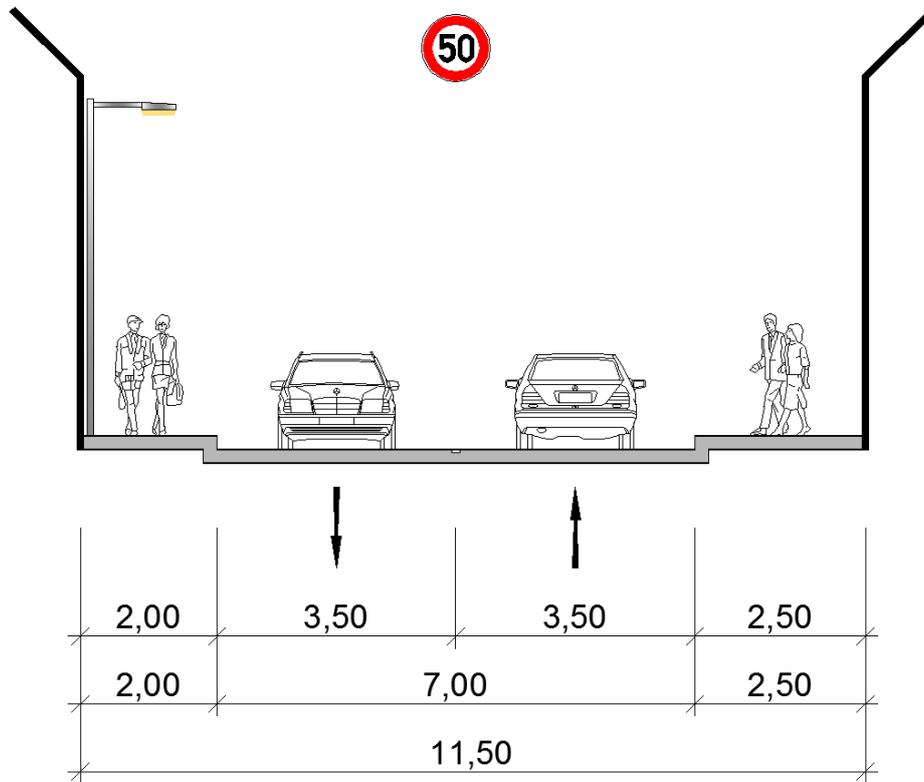
Die Frühlingstraße ist eine Wohnstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Aufgrund von Leitungsarbeiten wurde die Frühlingstraße vor kurzem umgebaut, sodass eine Integration in das Innenstadtkonzept und die damit verbundenen Maßnahmen lediglich beschilderungs- und markierungstechnisch erfolgen sollen.

Radverkehrsanlagen sind aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts nicht umsetzbar (für Schutzstreifen sind mindestens 7,50 m Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr notwendig). Der Radverkehr wird im Bestand ungesichert im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt.

Die Frühlingstraße wird durch den Buslinienverkehr (Linie 5) im Zweirichtungsverkehr befahren. Abschnittsweise befinden sich Parkplätze in Längsaufstellung im Seitenraum.

Als Teil des Innenstadtquartiers zwischen Prinzregentenstraße und Kaiserstraße soll die Frühlingstraße dazu beitragen, dass der Durchgangsverkehr im Quartier verringert wird.

Bestand:



Maßnahme:

Aufgrund des begrenzten Fahrbahnquerschnitts kann eine Sicherung des Radverkehrs nur durch eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie eine Markierungsmaßnahme bei Einrichtung einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr erfolgen.

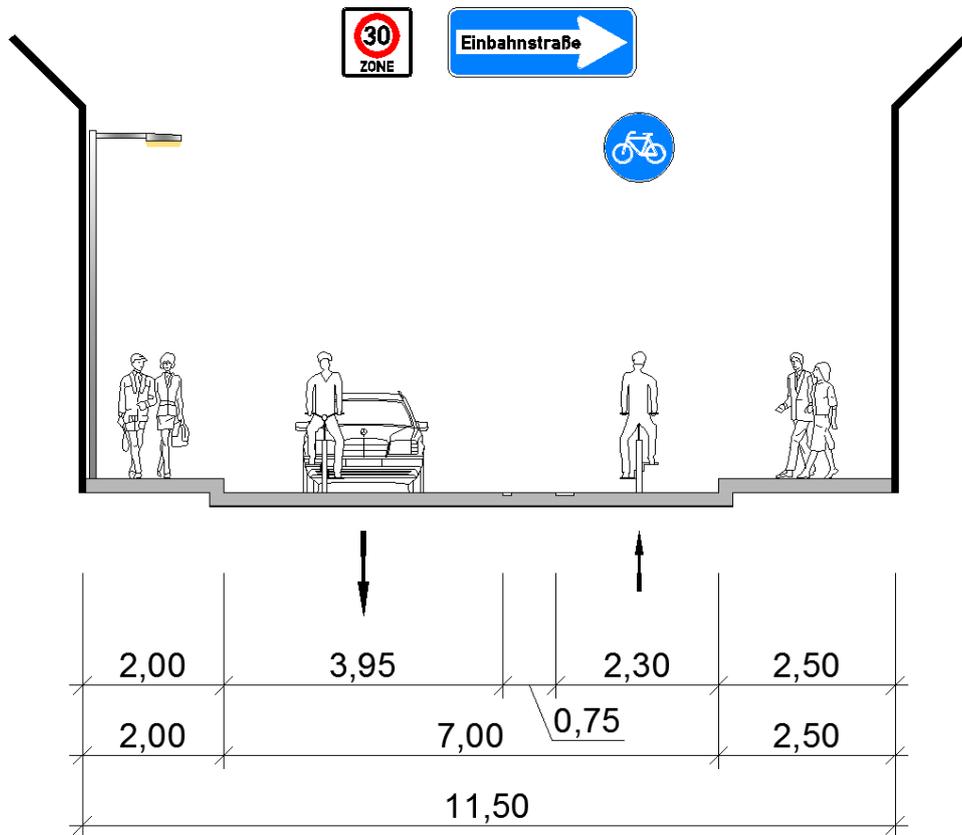
Als erste Maßnahme sollte daher die Integration der Frühlingstraße in die Tempo 30-Zone geprüft werden. Zur Umsetzung der Innenstadtquartiere sollte die Ausweisung des Quartiers zwischen Prinzregentenstraße und Kaiserstraße, sowie zwischen Herbststraße und Fußgängerzone als eine zusammenhängende Zone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft werden. Aufgrund der engen Straßenquerschnitte und der vorwiegenden Wohnbebauung dient eine Geschwindigkeitsreduzierung der Nahmobilität (Rad- und Fußverkehr) als auch den Anwohnenden (Reduzierung von Lärm).

Um Durchgangsverkehr im Quartier zu reduzieren, soll die Frühlingstraße in Richtung Süden als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Der Radverkehr kann bei einer gleichzeitigen Reduzierung auf 30 km/h im Mischverkehr geführt werden. Das Parken bleibt erhalten.

Die Fahrbahnbreite von 7,0 m ermöglicht es, den Radverkehr in Gegenrichtung zusätzlich auf einem Radfahrstreifen zu führen und diesen bei Bedarf auch baulich zu trennen (Sicherheitstrennstreifen für den Begegnungsfall mit dem Bus). In Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs können Radfahrende nicht überholt werden, da ein Überholabstand von 1,50 m nicht eingehalten werden kann.

Der Busverkehr kann bei Einrichtung einer Einbahnstraße ebenfalls nur noch im Einrichtungsverkehr auf der Frühlingstraße verkehren. Als Alternativroute in Richtung Norden bietet sich die Stollstraße und Am Salzwedel an, welche im Bestand bereits als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden ausgewiesen sind. Frühlingstraße und Stollstraße bzw. Am Salzwedel stellen entgegengesetzte Einbahnstraßen dar und bieten so auch den Anwohnenden die Möglichkeit, in das Quartier ein- und wieder auszufahren.

Planungsempfehlung:



Rathausstraße zwischen Hermann-Grober-Weg und Am Anger

Straßentyp	Umfeld	v _{zul} [km/h]	Länge [m]
Örtliche Geschäftstraße	Mischgebiet	50	480
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
8,65	Radhauptnetz	beidseitige Radwege ohne Benutzungspflicht	1,65 / 1,60

Lageplan

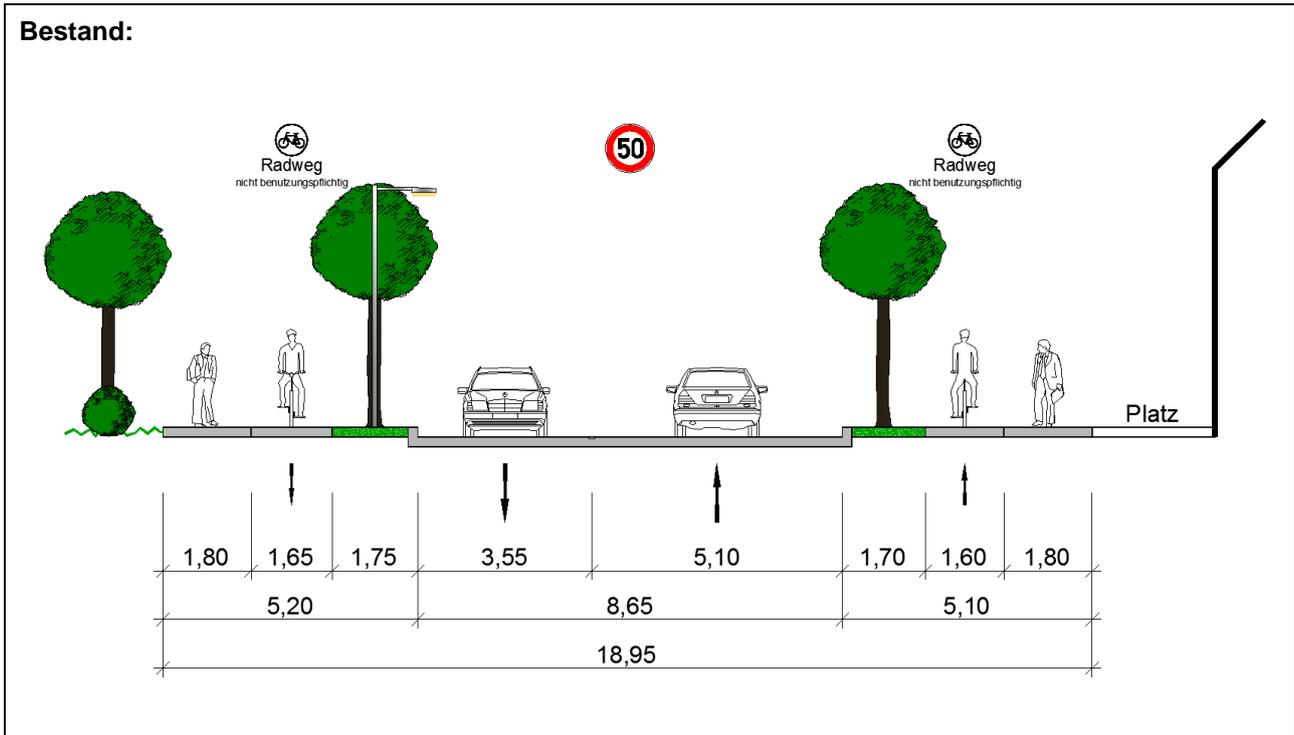


Mangel / Problembeschreibung:

Die Rathausstraße stellt derzeit als Teil der Bundesstraße durch die Innenstadt eine Straße mit hohen Verkehrsmengen dar. Aufgrund des überörtlichen Durchgangsverkehrs ist der Schwerverkehrsanteil entsprechend hoch. Die Buslinie 10 führt über die Rathausstraße in Richtung Osten. Als klassifizierte Straße liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Zwischen Brixstraße und Königstraße liegt die Fahrbahnbreite aufgrund der sich entwickelnden Abbiegestreifen bei ca. 8,65 m.

Der Radverkehr wird beidseitig im Seitenraum auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Zwischen Radweg und Fahrbahn befindet sich beidseitig ein Grünstreifen mit Baumbesatz von ca. 1,70 m Breite. Die Trennung zum Gehweg (Breite 1,80 m) erfolgt lediglich über einen Materialwechsel.

Problematisch ist neben den zu schmal dimensionierten Rad- und Gehwegen die fehlende Möglichkeit, die Fahrbahn außerhalb der Knotenpunktbereiche zu queren. Aufgrund des Grünstreifens und der durchgängigen Hochborde ist ein Queren der Rathausstraße entlang der Strecke kaum möglich. Für eine innerstädtische Straße mit entsprechenden beidseitigen Quell- und Zielpunkten würde ein lineares Queren jedoch eine deutliche Verbesserung für den Fußverkehr bedeuten. Die derzeitige Trennwirkung der Straße soll daher verbessert werden.



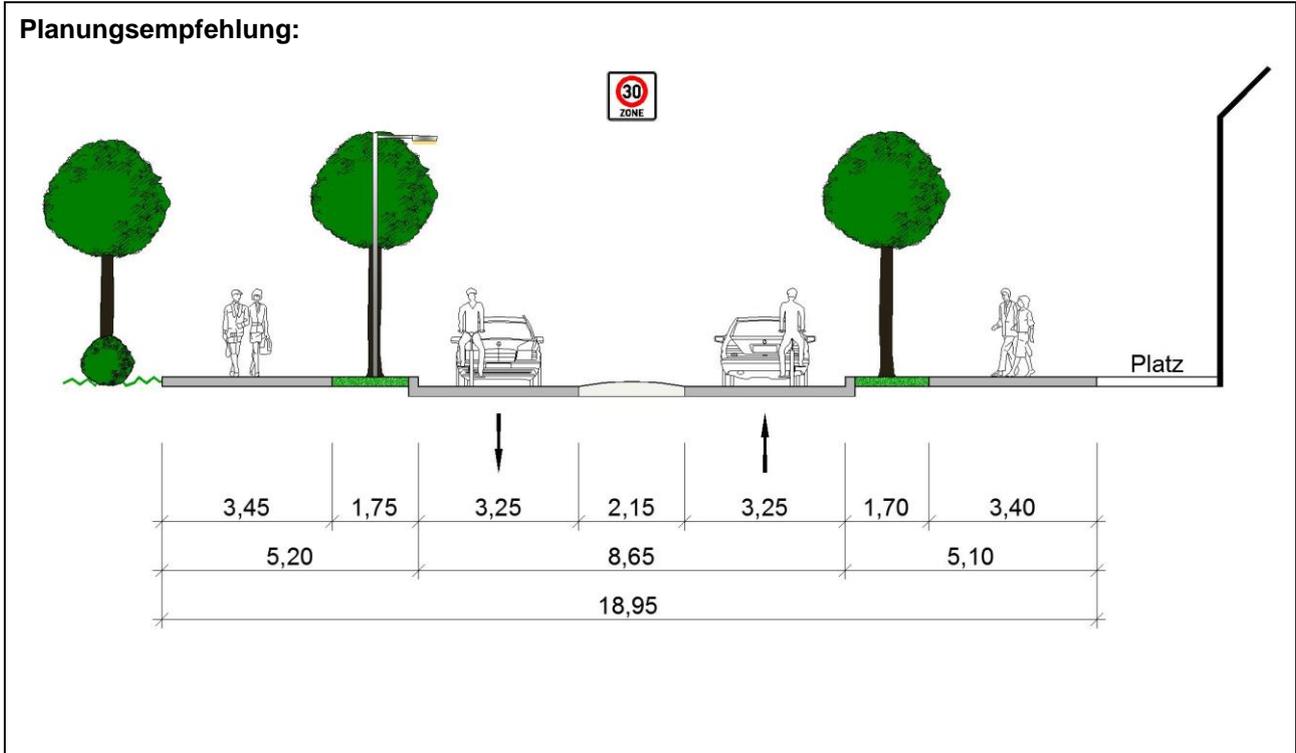
Maßnahme:

Mit der Fertigstellung der Westtangente wird das Ziel verfolgt, den überörtlichen Durchgangsverkehr vollständig und den innerstädtischen Durchgangsverkehr vermehrt im Stadtzentrum zu reduzieren. Obwohl das Zentrum mit dem Einzelhandelsschwerpunkt weiterhin für alle Verkehrsmittel gut erreichbar bleibt (Erreichbarkeit Parkhäuser bleibt bestandsorientiert), soll die Innenstadt kompakt und ohne die Trennwirkung der derzeitigen Durchfahrtsstraße gestaltet werden. Durch die Herabstufung der Bundesstraße kann der Innenstadtbereich zwischen Frühlingstraße und Königstraße verkehrsberuhigt gestaltet werden.

Für die Rathausstraße bedeutet dies eine schrittweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 oder 20 km/h bzw. die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Da die Baumallee erhalten bleiben soll, erfolgt die Neustrukturierung des Straßenraums bestandsorientiert. Vorrangiges Ziel ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, sodass der Seitenraum mit einer Breite von ca. 3,40 m ausschließlich für den Fußverkehr vorgesehen ist. Aufgrund der innerstädtischen Lage ist eine Gehwegbreite von 3,40 m angemessen und ein deutlicher Komfortgewinn für den Fußverkehr.

Der Radverkehr kann bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h oder weniger im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Abbiegestreifen werden aufgrund der deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs zurückgebaut, sodass die Fahrbahnbreite reduziert werden kann. Dies wird empfohlen, insbesondere da breite Fahrbahnen zu einem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verleiten.

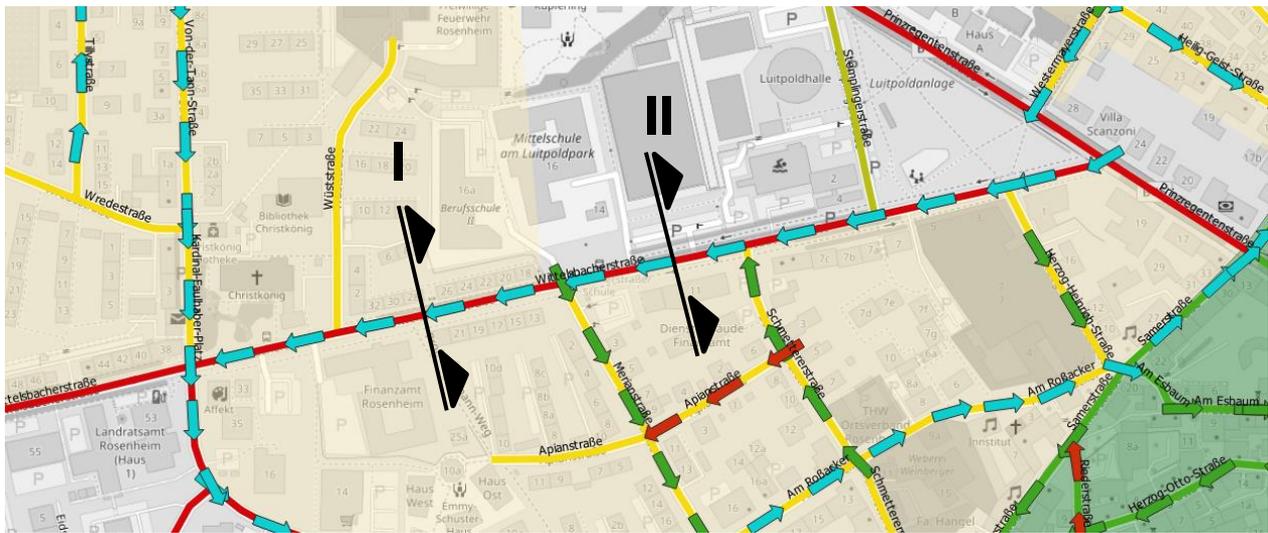
Stattdessen kann über eine Aufpflasterung (mit möglicher abschnittsweiser Begrünung) in Mittellage die lineare Querbarkeit der Rathausstraße verbessert werden. Zwischen den Bäumen im Grünstreifen müssen regelmäßige Durchlässe befestigt und das Bord an den entsprechenden Stellen abgesenkt werden. Der Alleecharakter der Straße kann so erhalten bleiben, während für den Rad- und insbesondere für den Fußverkehr die Situation deutlich verbessert und die Trennwirkung der Straße reduziert wird.



Wittelsbacherstraße zwischen Aventinstraße und Prinzregentenstraße

Straßentyp	Umfeld	v _{zul} [km/h]	Länge [m]
Örtliche Einfahrtsstraße	Mischgebiet	50	705
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
8,85 – 11,70	Radschnellverbindung / Radhauptnetz	beidseitige Radwege ohne Benutzungspflicht	1,35 – 1,90

Lageplan



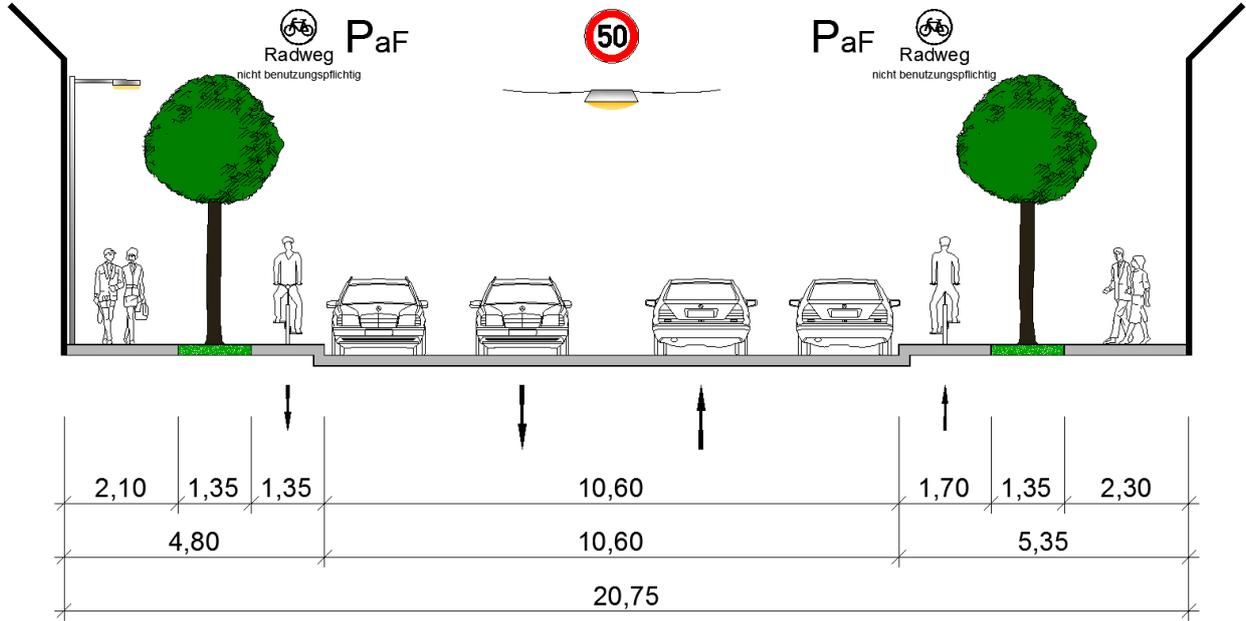
Mangel / Problembeschreibung:

Als wichtige Hauptverkehrsstraße weist die Wittelsbacherstraße Fahrbahnbreiten zwischen 8,85 m und 11,70 m auf. Abschnittsweise wird ein- oder beidseitig am Fahrbahnrand geparkt. Die Straße wird durch die Busse der Linie 12 im Einrichtungsverkehr von Norden in Richtung Pichlmayrstraße befahren. Der Linienweg führt nicht durch die Wittelsbacherstraße zurück ins Stadtzentrum.

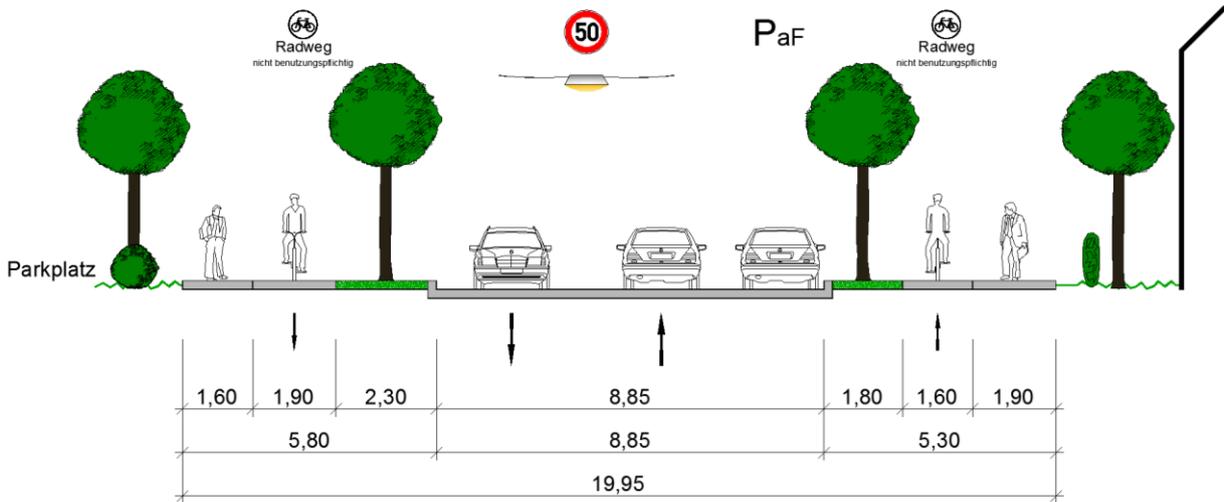
Der Radverkehr wird beidseitig über schmale nicht benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite von ca. 1,35 – 1,70 m geführt. Abschnittsweise befindet sich kein Sicherheitstrennstreifen zwischen baulichem Radweg und den parkenden Kfz auf der Fahrbahn. Aufgrund der geringen Radwegebreite und des angrenzenden Grünstreifens verschärft sich die Gefahr von Doorings-Unfällen, da ein Ausweichen des Radfahrenden nach rechts kaum möglich ist.

Die Gehwege sind mit Breiten von 1,60 – 2,00 m für eine innerstädtische Straße deutlich zu schmal dimensioniert. Abschnittsweise werden Rad- und Fußverkehr durch einen Grünstreifen getrennt (Abschnitt I). Zwischen Merianstraße und Herzog-Heinrich-Straße trennt der Grünstreifen mit Baumbesatz den getrennten Geh- und Radweg von der Fahrbahn (Abschnitt II).

Bestand I:



Bestand II:



Maßnahme:

Aufgrund der beidseitigen Grünstreifen mit Baumbesatz ist eine bauliche Neuverteilung des Straßenraums nur begrenzt möglich. Das Einrichten von Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn (z.B. durch das Markieren von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) hätte den Entfall aller Parkplätze am Fahrbahnrand zur Folge.

Um das Parken abschnittsweise zu erhalten und den Radverkehr auf der Hauptroute sicher und komfortabel zu führen, wird zwischen Aventinstraße und Prinzregentenstraße das Einrichten einer Einbahnstraße Richtung Süd-Westen vorgeschlagen. Lieferverkehr kann die Aventinstraße so weiterhin über die Wittelsbacherstraße erreichen (auf diesem Abschnitt im Zweirichtungsverkehr sollten Radfahrstreifen unter Entfall des Parkens markiert werden).

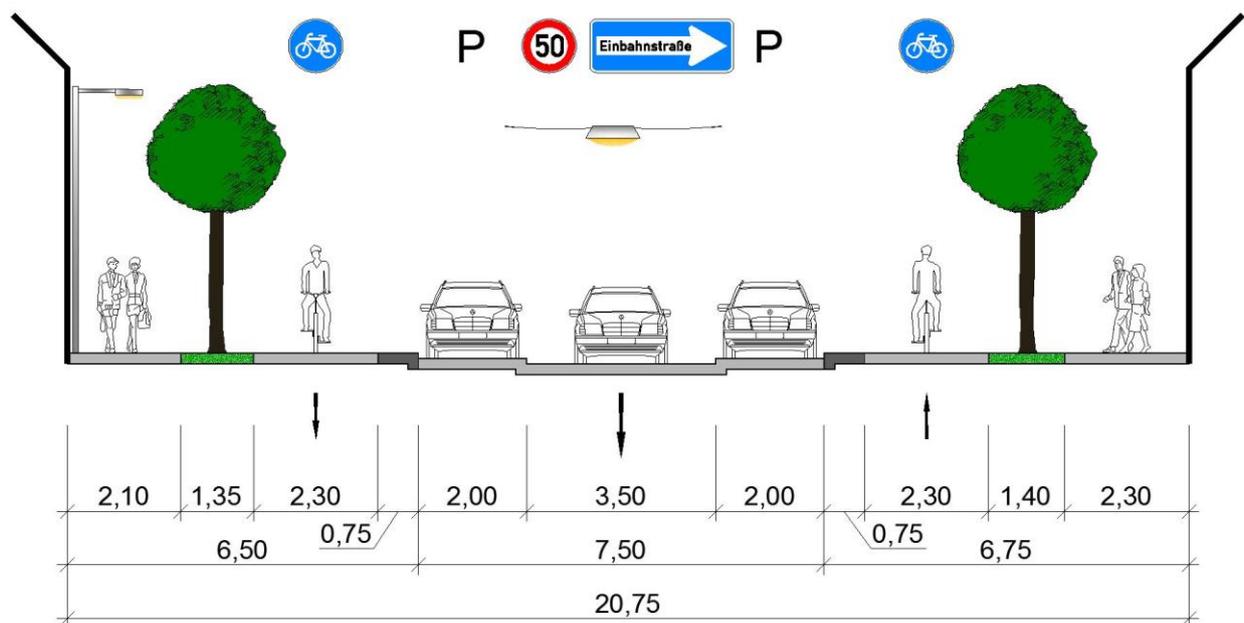
Zwischen Aventinstraße und Merianstraße werden die beidseitigen baulichen Radwege auf 2,30 m verbreitert und ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken eingerichtet. Das Parken am Fahrbahnrand kann beidseitig erhalten bleiben, da eine Fahrgasse von 3,50 m für den Einrichtungsverkehr verbleibt (Schnitt I).

Zwischen Merianstraße und Prinzregentenstraße ist der Seitenraum hinter dem Grünstreifen zukünftig allein für den Fußverkehr vorgesehen, um Konflikte mit dem Radverkehr zu reduzieren und eine angemessene Gehwegbreite zu erzielen. Um den Baumbestand zu erhalten, wird die Radverkehrsinfrastruktur auf die schmalere Fahrbahn verlegt. Bei einer Fahrbahnbreite von 3,50 m kann ein Radfahrstreifen von 2,30 m und in Gegenrichtung ein baulicher Radweg (oder ein geschützter Radfahrstreifen) mit baulicher Trennung von 2,30 m Breite eingerichtet werden. Das einseitige Parken am Fahrbahnrand entfällt (Schnitt II, Alternative 1).

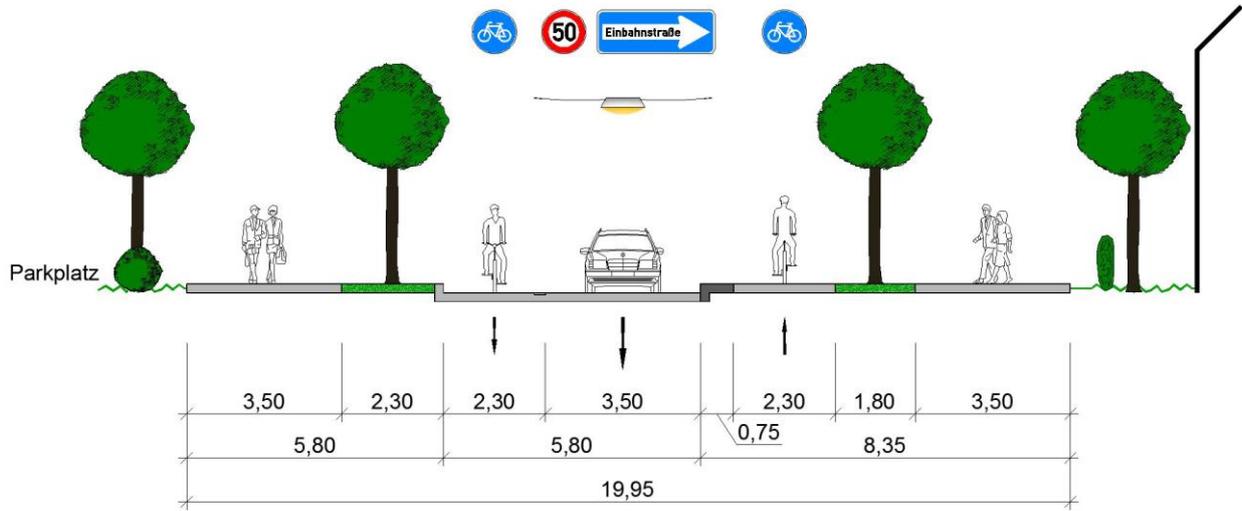
Soll das Parken am Fahrbahnrand auf diesem Abschnitt erhalten bleiben, kann alternativ ein Radfahrstreifen von 2,00 m in Gegenrichtung und ein Schutzstreifen (Breite 1,60 m) in Fahrtrichtung markiert werden (Schnitt II, Alternative 2). Die Kernfahrbahn wird mit einer Breite von 2,60 m dimensioniert. Zwischen Radfahrstreifen und Parkstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m markiert.

Die zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h kann beibehalten werden, da der Radverkehr in Gegenrichtung auf einer eigenen Verkehrsfläche geführt wird. Die Einbahnstraßenregelung ist so gewählt, dass der Buslinienverlauf der Linie 12 bestehen bleibt und die Wittelsbacherstraße entgegengesetzt zur Küberlingstraße verläuft.

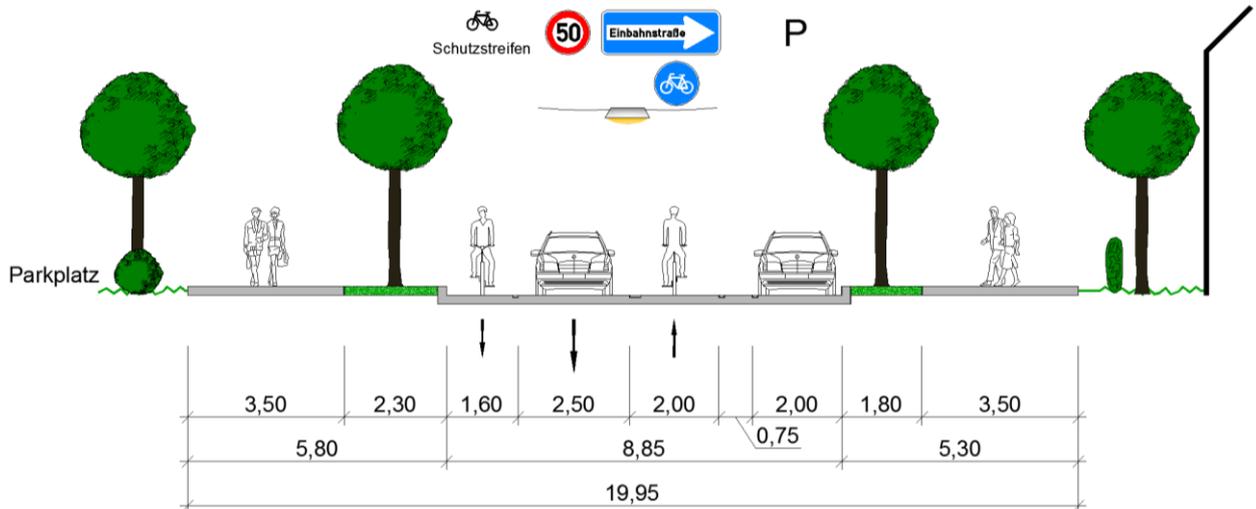
Planungsempfehlung I:



Planungsempfehlung II:



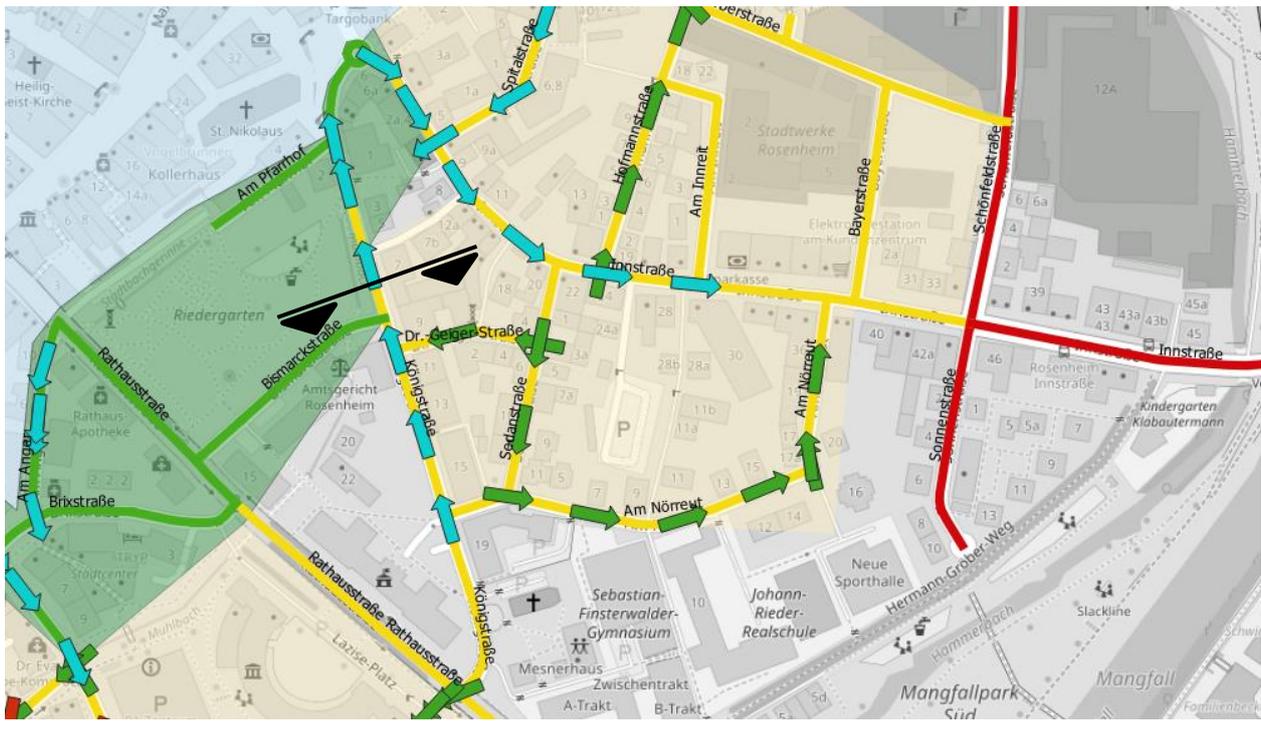
Planungsempfehlung II – Alternative:



Königstraße zwischen Rathausstraße und Ludwigplatz / Zone 20

Straßentyp	Umfeld	v_{zul} [km/h]	Länge [m]
Sammelstraße	Mischgebiet	50	320
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
9,95	Radhauptnetz	keine	-

Lageplan

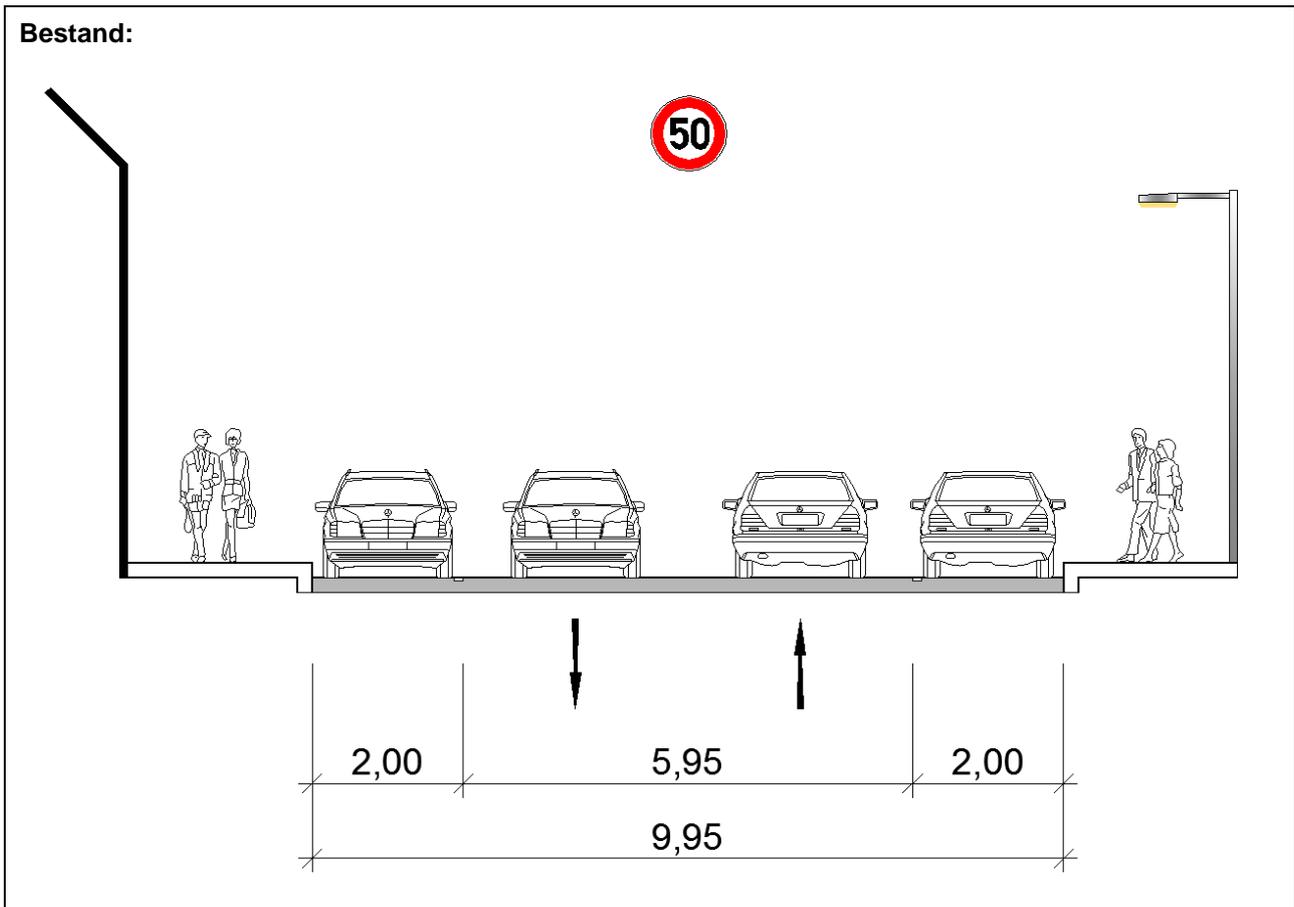


Mangel / Problembeschreibung:

Die Königstraße weist im Bestand nur im Knotenpunktbereich Rathausstraße Schutzstreifen auf, welche teilweise zu schmal sind. Im weiteren Verlauf endet der einseitige Schutzstreifen zugunsten der Parkplätze am Fahrbahnrand. Das Markieren von Radverkehrsinfrastruktur wäre im Bestand nur unter Entfall der Parkplätze am Fahrbahnrand möglich. Daher wird der Radverkehr ungesichert im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt.

Es führt keine Buslinie durch die Königstraße.

Bestand:



Maßnahme:

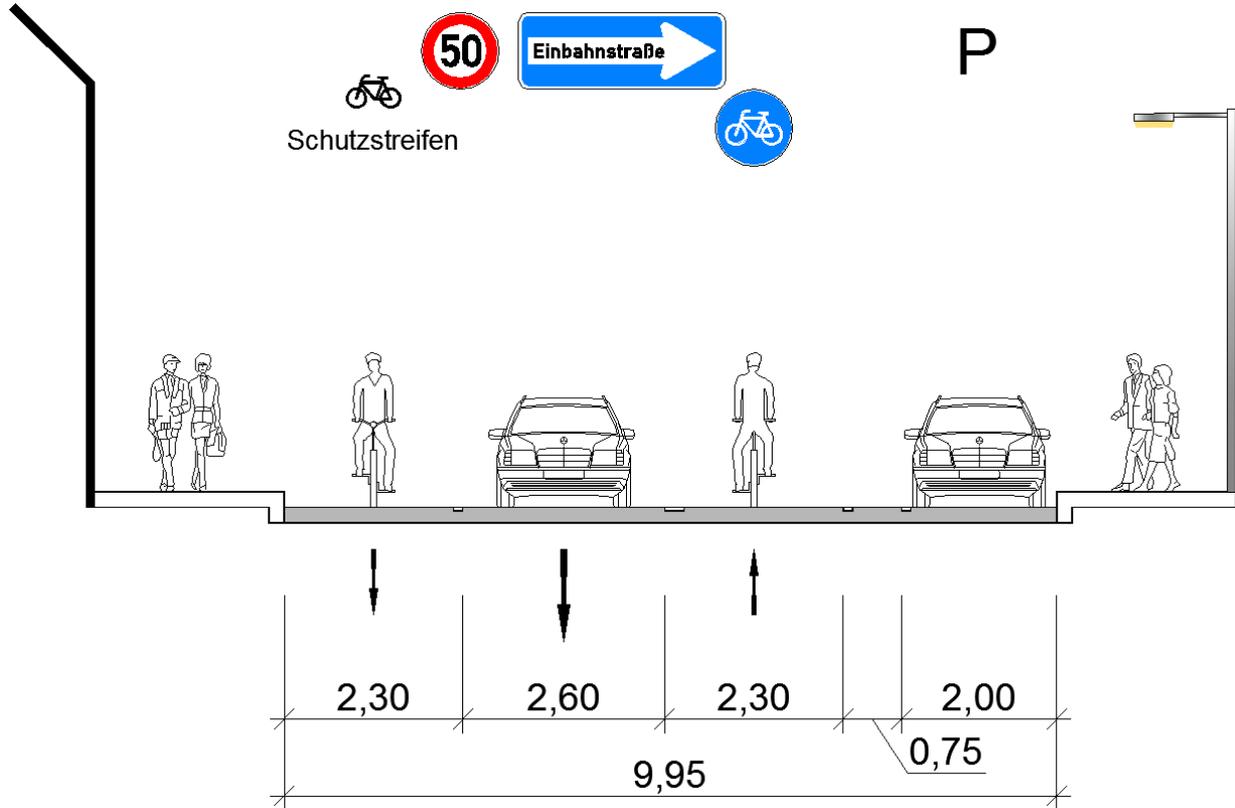
Das Einrichten einer Einbahnstraße in der Königstraße ab Am Nörret mit der Fahrtrichtung Rathausstraße Richtung Ludwigplatz eröffnet die Möglichkeit, den Radverkehr zu sichern und die Parkplätze einseitig (auf der Süd-West Seite) zu erhalten. Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs über einen Schutzstreifen mit einer Breite von 2,30 m geführt. Die Kernfahrbahn wird auf 2,60 m reduziert. In Gegenrichtung wird ein Radfahrstreifen (Breite 2,30 m) sowie ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken markiert.

Wird der vorgezogene Seitenraum (Gehwegnase) im Bereich der Einmündung Bismarckstraße zurückgebaut, kann der Radfahrstreifen auch hinter den Parkstreifen gelegt und so baulich geschützt werden. Der Sicherheitstrennstreifen kann als Sperrfläche markiert oder mit Baken / Schutzborden, welche auf die Fahrbahn geschraubt oder geklebt werden, abgetrennt werden. Zudem müssen Kfz den Radfahrstreifen zum Parken nicht mehr Überfahren, wodurch Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr reduziert werden (Planungsempfehlung – Alternative 1).

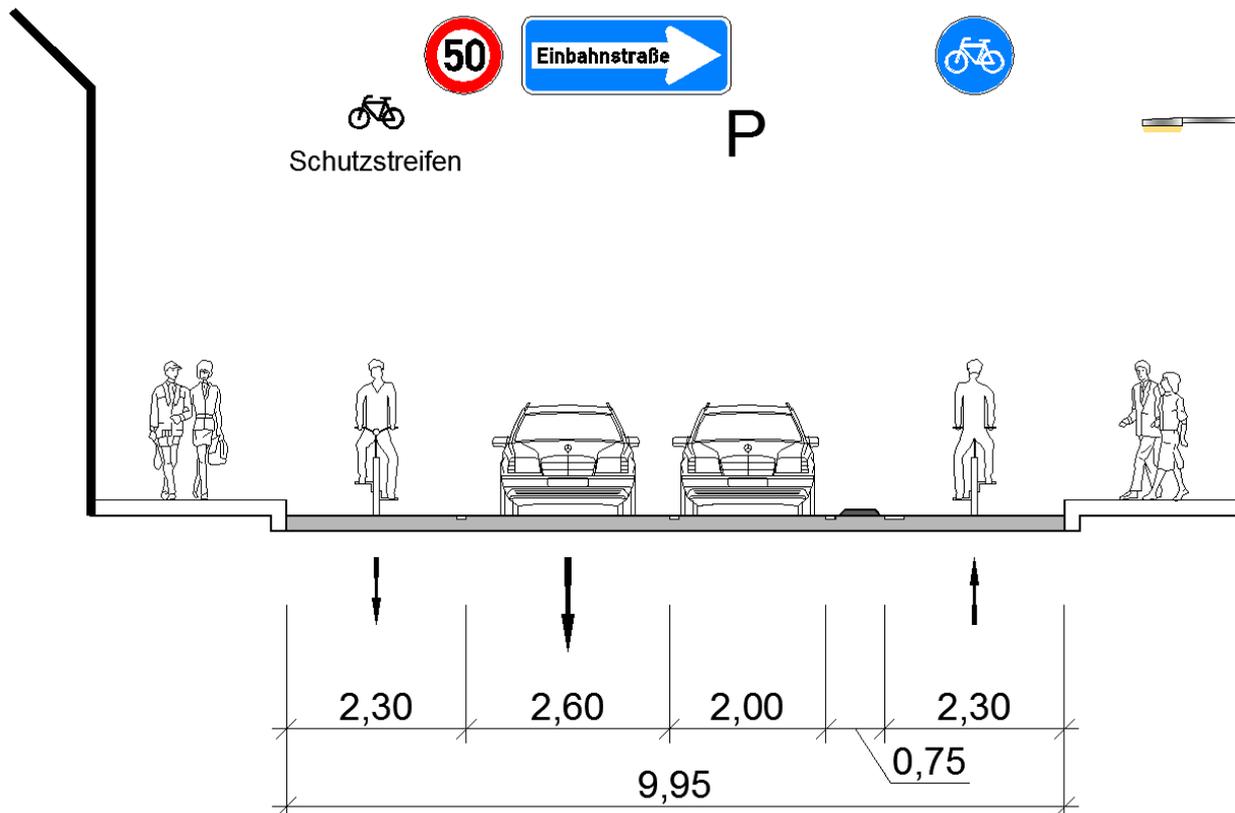
Im Bereich der bestehenden Fußgängerquerungshilfe muss das Parken entfallen. Es empfiehlt sich, die Querungshilfe auf die Seite nördlich der Einmündung Am Nörret zu verlegen. Wird sie dann nicht mittig im Straßenraum angeordnet, kann auf der Seite des Kfz-Verkehrs der Schutzstreifen durchgezogen werden und Durchlass für den Radverkehr auf der Süd-West-Seite auf 2,30 m reduziert werden. Kfz-Verkehr aus der Straße „Am Nörret“ kann links in Richtung Rathausstraße abbiegen und das Quartier über die Königstraße – Rathausstraße verlassen.

Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Königstraße zusätzlich auf 30 km/h reduziert, kann der Radverkehr Richtung Ludwigplatz im Mischverkehr geführt werden, sodass das Parken beidseitig am Fahrbahnrand erhalten bleiben kann. Für den Radverkehr in Gegenrichtung kann ein Schutzstreifen sowie ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m markiert werden (Planungsempfehlung – Alternative 2).

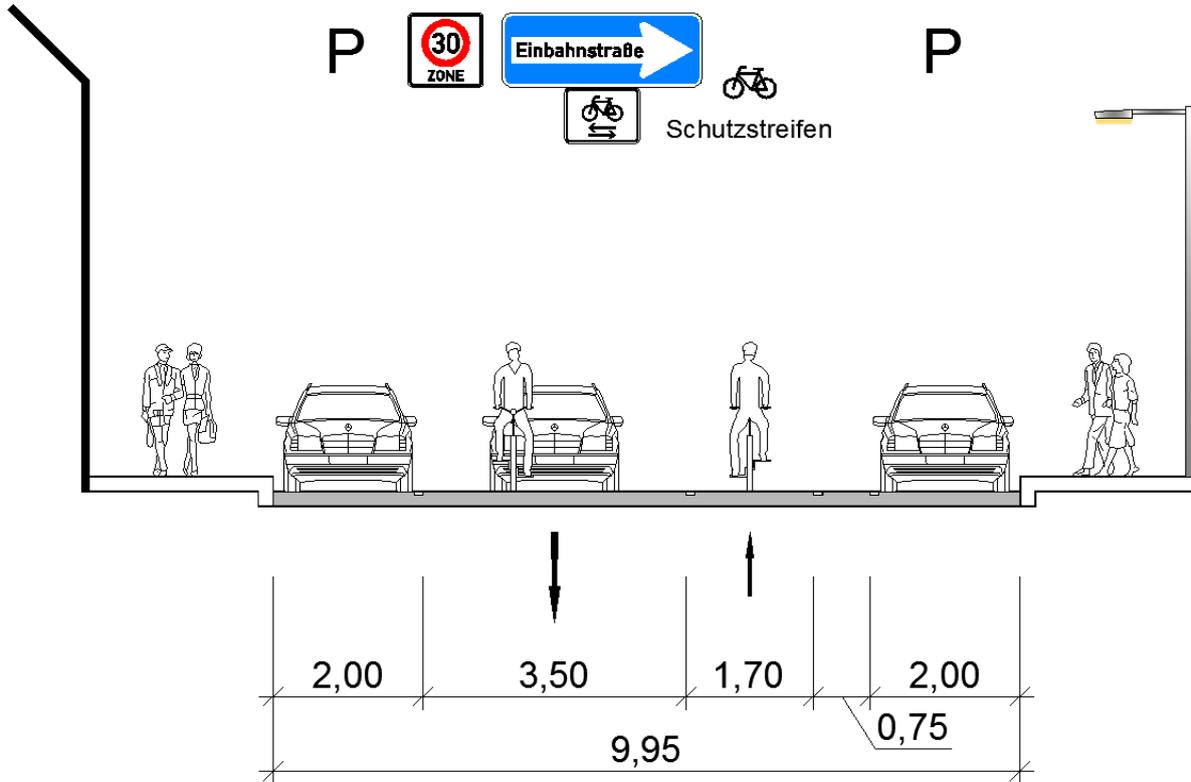
Planungsempfehlung:



Planungsempfehlung – Alternative 1:



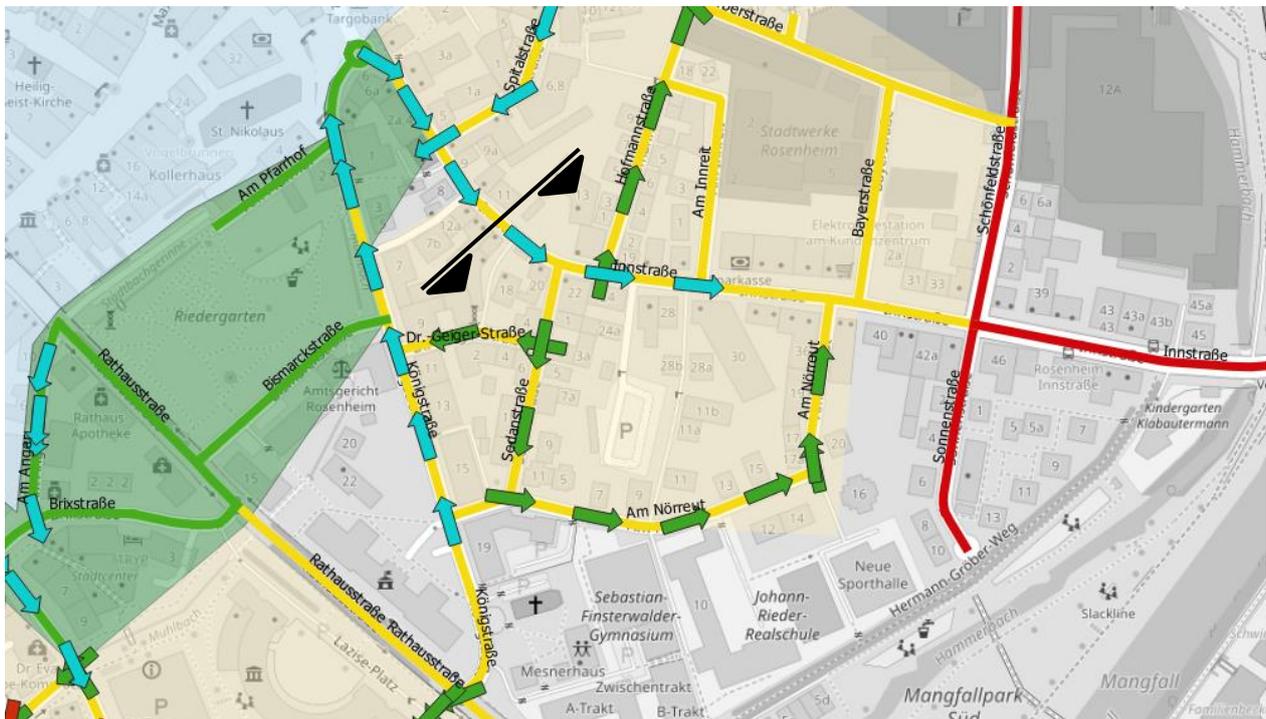
Planungsempfehlung – Alternative 2:



Innstraße zwischen Ludwigplatz und Am Innreit

Straßentyp	Umfeld	v_{zul} [km/h]	Länge [m]
Sammelstraße	Mischgebiet	50	245
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
10,60	Radhauptnetz	Schutzstreifen (einseitig / beid-seitig)	2,20

Lageplan

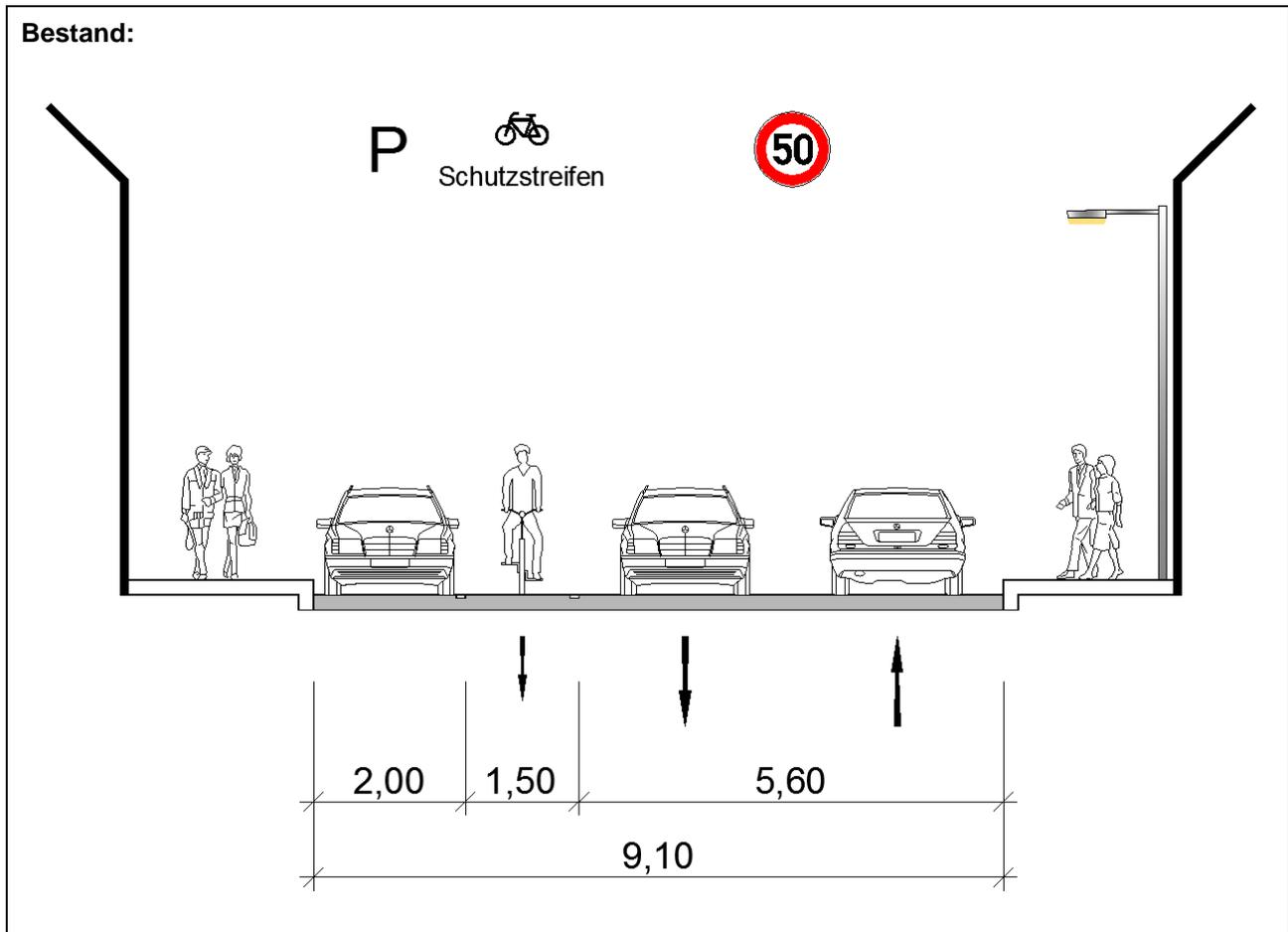


Mangel / Problembeschreibung:

Zwischen Ludwigplatz und Hofmannstraße ist der derzeitige Fahrbahnquerschnitt so schmal, dass nur ein einseitiger Schutzstreifen (Breite 1,50 m) zur Sicherung des Radverkehrs markiert worden ist. In Gegenrichtung wird der Radverkehrs ungesichert im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt. Abschnittsweise befinden sich Parkbuchten in Längsaufstellung im Seitenraum. Ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkbucht und Schutzstreifen fehlt.

Die Gehwege sind beidseitig stellenweise sehr schmal, im Einmündungsbereich der Spitalstraße reduziert sich die Gehwegbreite auf bis zu 1,75 m.

Eine Buslinie führt nicht durch die Innstraße.



Maßnahme:

Im Rahmen des Zielkonzeptes ist die Einrichtung einer Einbahnstraße entgegengesetzt zur Königstraße vorgesehen. So kann der Kfz-Verkehr über die Königstraße in das Quartier hineinfahren und über die Innstraße, die Verbindung Sedanstraße – Am Nörreut oder die Färberstraße das Quartier wieder verlassen. Der Ludwigplatz soll mittelfristig in die Fußgängerzone integriert werden, sodass der derzeitige Kreisverkehr am Ludwigplatz als Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr dient.

Wird die Innstraße wie die Königstraße als Einbahnstraße ausgewiesen, kann der Radverkehr beidseitig gesichert werden. Insbesondere ist es möglich, den erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlage und Parkstreifen in den Querschnitt zu integrieren.

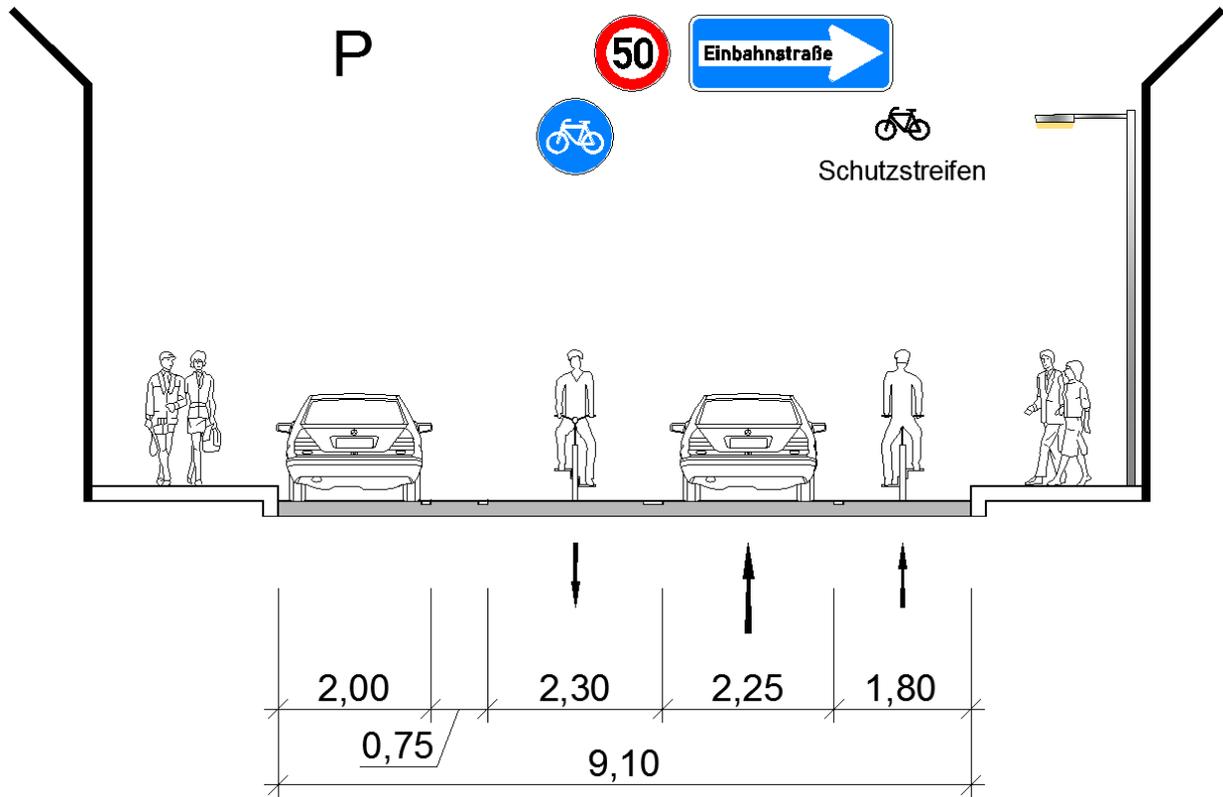
Der bestehende Schutzstreifen wird demarkiert und in einen Radfahrstreifen von 2,30 m Breite umgewandelt. Im Bereich des Parkens wird eine Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m markiert. Der Kfz-Verkehr wird im Einrichtungsverkehr stadtauswärts geführt. In gleicher Fahrtrichtung wird für den Radverkehr ein Schutzstreifen (Breite 1,80 m) angelegt. Die verbleibende Kernfahrbahn weist eine minimale Breite von 2,25 m im Bereich des Parkens auf (Planungsempfehlung).

In Abschnitten, in denen keine Parkbucht vorhanden ist, ist auch kein Sicherheitstrennstreifen notwendig. Die Kernfahrbahn kann in diesen Bereichen auf 2,50 m und der Schutzstreifen auf 2,30 m verbreitert werden.

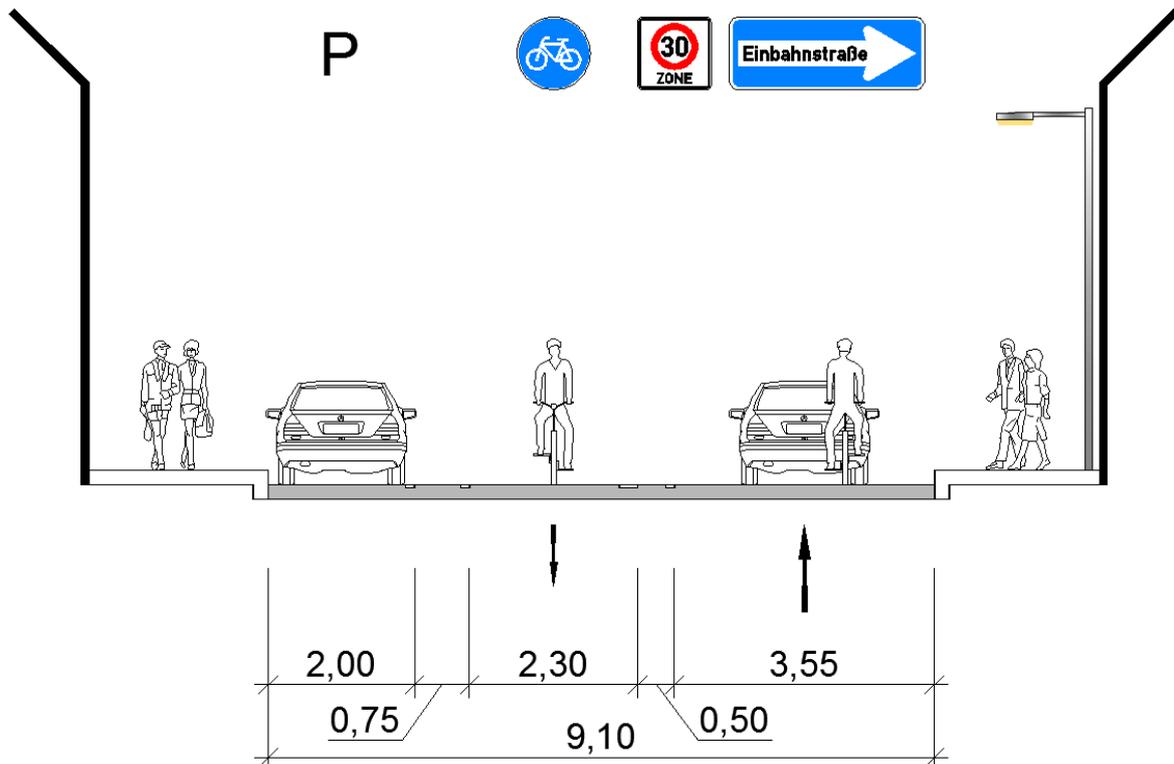
Wird die Innstraße zusätzlich in eine Tempo 30-Zone integriert, entfällt der Schutzstreifen. Zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen kann stattdessen ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Für lineares Tempo 30 gilt der gleiche Planungsquerschnitt wie für Tempo 50 (Planungsempfehlung – Alternative).

Wird die Innstraße aufgrund notwendiger Tiefbauarbeiten umgestaltet, wird die Verbreiterung der Gehwege empfohlen.

Planungsempfehlung:



Planungsempfehlung – Alternative:



Münchener Straße zwischen Luitpoldstraße und Samerstraße

Straßentyp	Umfeld	v_{zul} [km/h]	Länge [m]
Sammelstraße	Mischgebiet	50	264
Fahrbahnbreite [m]	Radverkehrsnetz	Radverkehrsanlage	Breite RVA [m]
11,95 – 12,15	Radhauptnetz	keine (Schutzstreifen geplant)	1,85

Lageplan



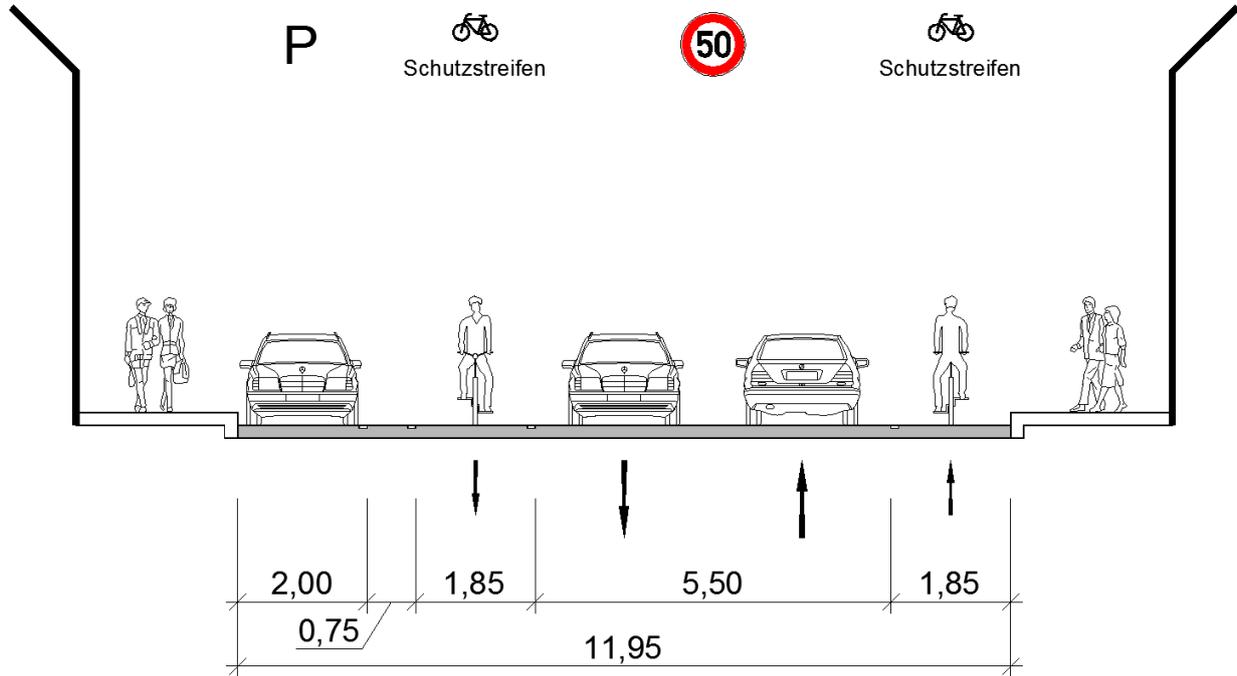
Mangel / Problembeschreibung:

Im Bestand weist die Münchener Straße keine Radverkehrsanlagen auf, sodass der Radverkehr ungesichert im Mischverkehr bei 50 km/h geführt wird. Da die zwischen den Bordern befindliche Verkehrsfläche eine Breite von etwa 12 m aufweist, wird beidseitig am Fahrbahnrand bzw. in Parkbuchten geparkt.

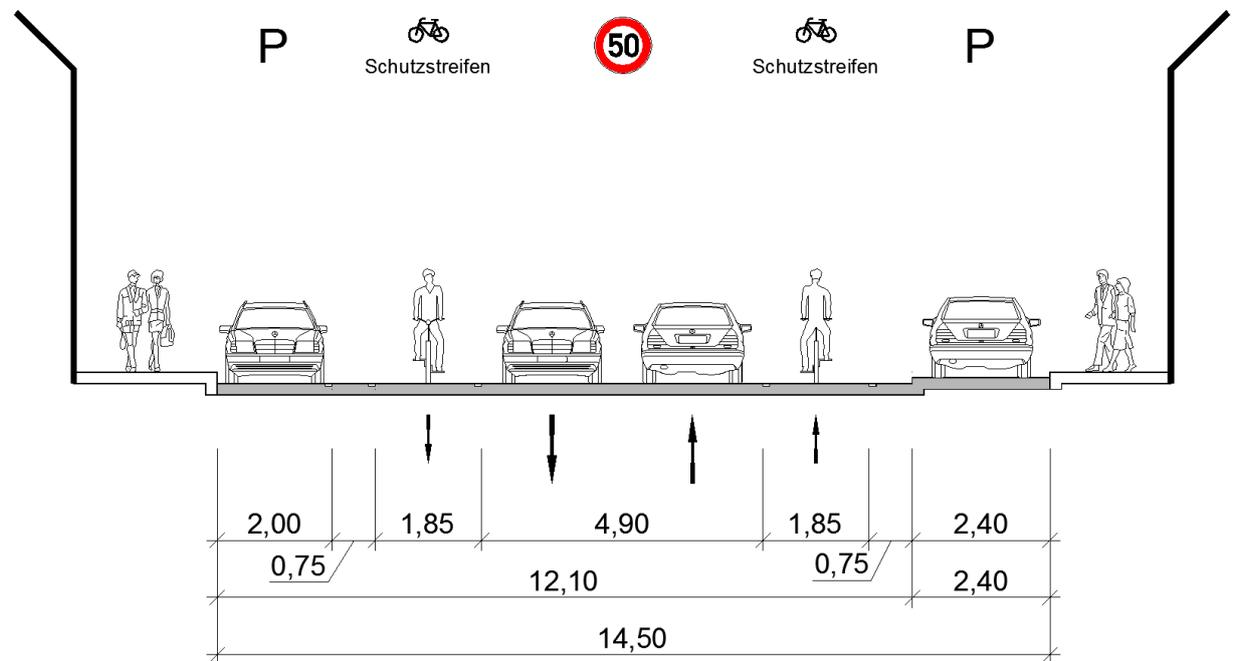
Linienverkehr befindet sich nicht auf der Strecke.

Die derzeitige Planung sieht das Markieren von beidseitigen Schutzstreifen (Breite 1,85 m) zwischen Samerstraße und Luitpoldstraße vor. Ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken ist mit 0,75 m, die Kernfahrbahn mit 4,90 m dimensioniert. Zwischen Papinstraße und Samerstraße entfallen aufgrund der Markierungsmaßnahme in Abschnitt I einseitig die Parkplätze am Fahrbahnrand.

Bestand I (derzeitiger Planungsquerschnitt):



Bestand II (derzeitiger Planungsquerschnitt):



Maßnahme:

Durch das Einrichten einer Einbahnstraße in der Münchener Straße von der Samerstraße in Richtung Sandstraße kann das Parken beidseitig erhalten bleiben bei einer gleichzeitigen Sicherung des Radverkehrs in beide Richtungen.

Bei Beibehaltung von Tempo 50 muss der Radverkehr in Gegenrichtung über eine eigene Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen / Radweg) geführt werden, die Einbahnstraße darf nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Wird die Einbahnstraße zudem nur bis zur Sandstraße ausgewiesen, kann der Parkplatz am Hauptzollamt noch über die Luitpoldstraße oder Aventinstraße erreicht werden.

Zwischen Samerstraße und Papinstraße kann die Westseite (Parken, Sicherheitstrennstreifen und Schutzstreifen mit einer Breite von 1,85 m) entsprechend der derzeitigen Planung umgesetzt werden. Die Kernfahrbahn wird auf 2,30 m reduziert, da kein Buslinienverkehr vorhanden ist. In Gegenrichtung kann ein baulicher Radweg eingerichtet werden. Der Radweg kann ohne Umbau auch auf Fahrbahnniveau rechts des Parkstreifens markiert und mittels temporärer Elemente zum ruhenden Verkehr abgegrenzt werden. Der Sicherheitstrennstreifen kann als Sperrfläche markiert oder mit Baken / Schutzborden, welche auf die Fahrbahn geschraubt oder geklebt werden abgetrennt werden (Planungsempfehlung I).

Aufgrund der vorhandenen baulichen Parkplätze im Seitenraum ist auf dem Abschnitt Luitpoldstraße – Papinstraße (Abschnitt II) diese Führung ohne Umbaumaßnahmen nicht möglich. Durch den Einrichtungsverkehr kann der Radverkehr in Fahrtrichtung Stadtzentrum über einen Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zum Parken geführt werden. Stadtauswärts kann ein baulich geschützter Radfahrstreifen hinter dem Parkstreifen eingerichtet werden. Radfahrstreifen hinter Parkstreifen haben den Vorteil, dass ein- und ausparkende Fahrzeuge den Radfahrstreifen nicht überfahren müssen und das Konfliktpotenzial damit gesenkt wird (Planungsempfehlung II). Es ist zu gewährleisten, dass die Radverkehrsführung trotz Verschwenkung zügig und sicher befahren werden kann (Berücksichtigung der Kurvenradien).

Wird die Münchener Straße zudem in eine Tempo 30 integriert, muss der Radverkehr in der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs im Mischverkehr geführt werden. Für lineares Tempo 30 gilt der gleiche Planungsquerschnitt wie für Tempo 50.

Planungsempfehlung I:

