

## Konzeption der Radwegführung in der Weißenburger Straße

Sitzung des Stadtrates der Stadt Gunzenhausen am 30.09.2021

i.n.s. – Institut für  
innovative Städte  
Beraten. Realisieren. Qualifizieren.



# 1. Zielsetzung



# Das Hauptziel der Machbarkeitsuntersuchung ist es, den Weg zu einer sicheren und zeitgemäßen Radverkehrsführung in der Weißenburger Straße aufzuzeigen

Hauptverkehrsstraße mit begleitenden Radwegen





# Eine wichtige Rahmenbedingung lautet: Die Feuerwehr Gunzenhausen muss die gesetzliche Hilfsfrist von 10 Minuten weiterhin einhalten können

Anfahrtsstrecke zum Feuerwehrgerätehaus



Konsequenz:  
Befahrbarkeit Richtung Süden dauerhaft gewährleisten!



## 2. Bestandssituation und Handlungsempfehlungen



# Im Bestand gibt es zwei Problemsituationen: Erstens sind vorhandene Radwege veraltet und nicht verkehrssicher

## Bestandssituation Radwege

- zu schmale Radwege
- zu schmale Parkplätze
- kein Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parken





# Zweitens fehlt zwischen Saumarkt und Auweg eine Radverkehrsanlage. Für eine Führung auf der Fahrbahn ist die Verkehrsbelastung durch Kfz zu hoch

## Soll-Ist-Abgleich Radwege

- Radwege fehlen
- Verkehrsbelastung rd. 10.000 Kfz/24h

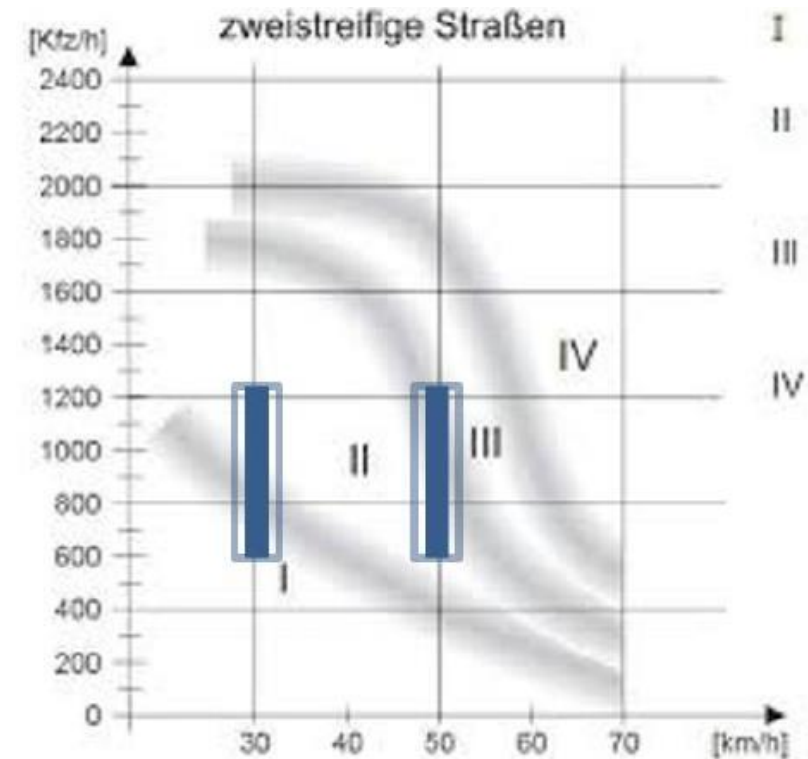
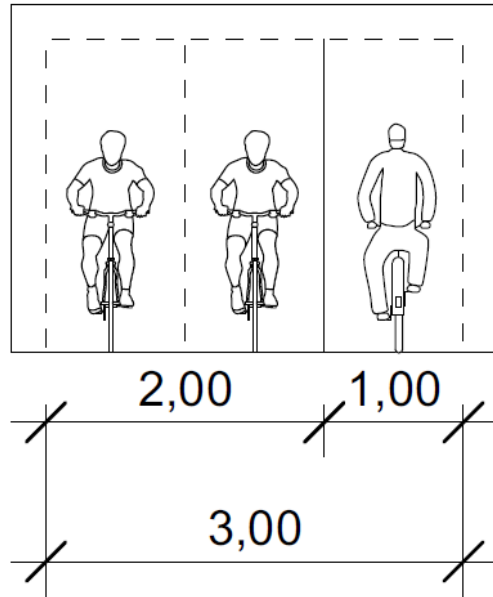


Tabelle: ERA 2010



# Für eine sichere Radverkehrsführung sind getrennte Radwege in ausreichender Breite erforderlich

Stand der Technik



Einrichtungsradweg: 2,00 m oder mehr (2,30 m)  
Zweirichtungsradweg: 3,00 m oder mehr

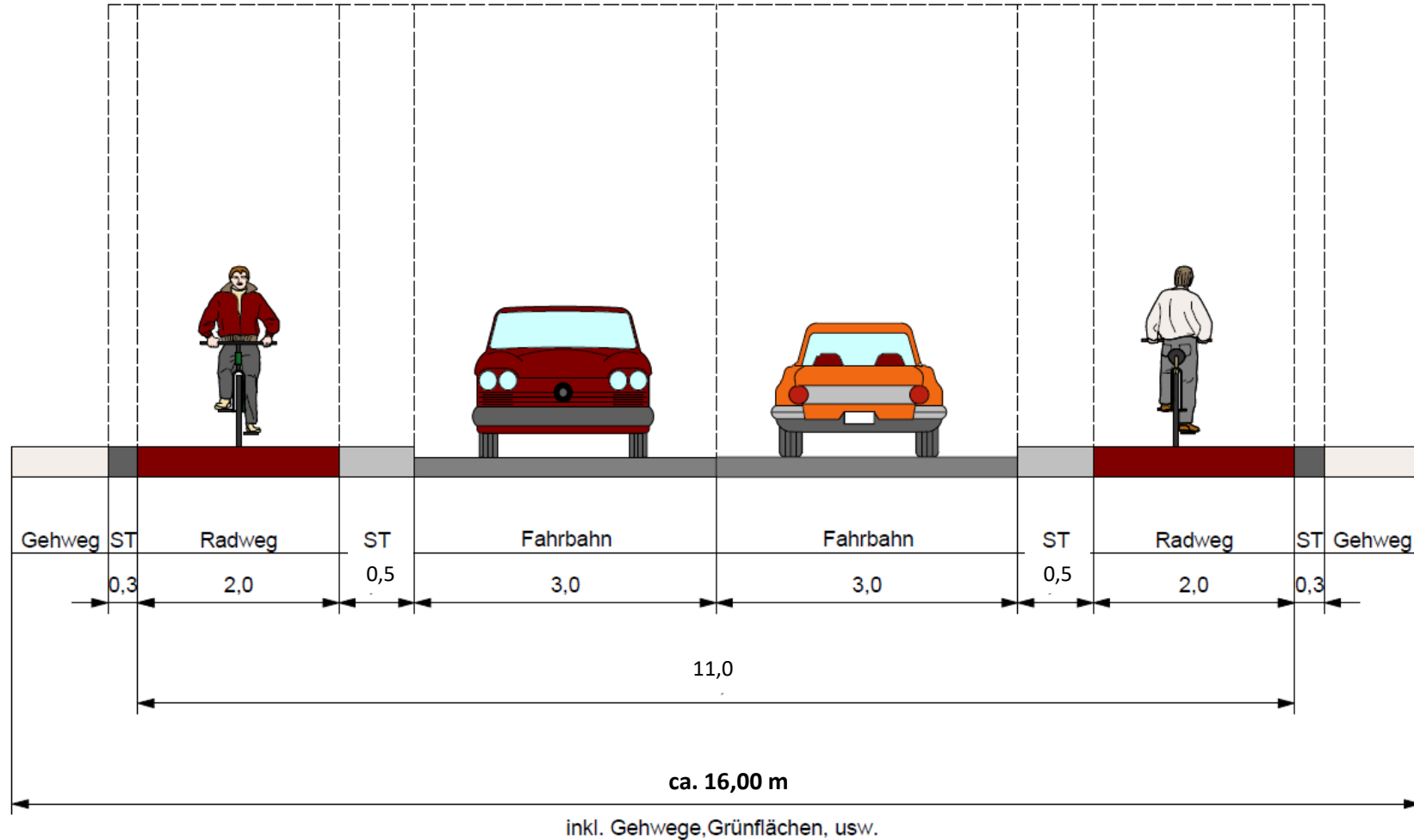
- zzgl. Gehwege!





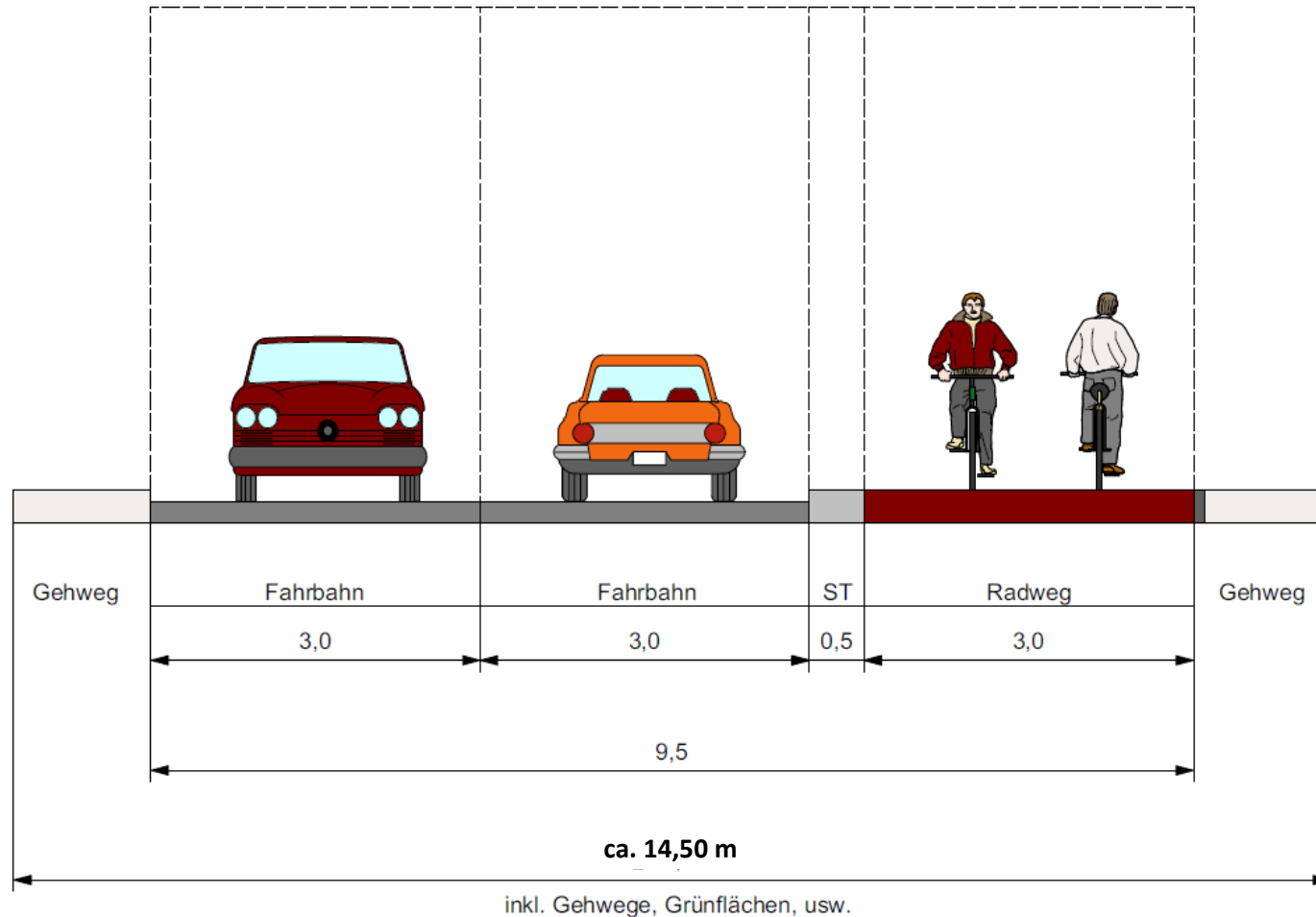
# Straßenräume werden von außen nach innen geplant. Für Straßen mit Radwegen auf beiden Seiten werden im Querschnitt rund 16,50 m benötigt

Breitenanforderungen in Metern



# Alternativ kann mit einem einseitigen Zweirichtungsrادweg geplant werden. Der Raumbedarf fällt hier etwas geringer aus und beträgt rund 14,50 m

Breitenanforderungen in Metern



# Das Plangebiet Weißenburger Straße ist zwischen Saumarkt und Theodor-Heuss-Straße in fünf charakteristische Abschnitte aufgeteilt

## Abschnittsübersicht



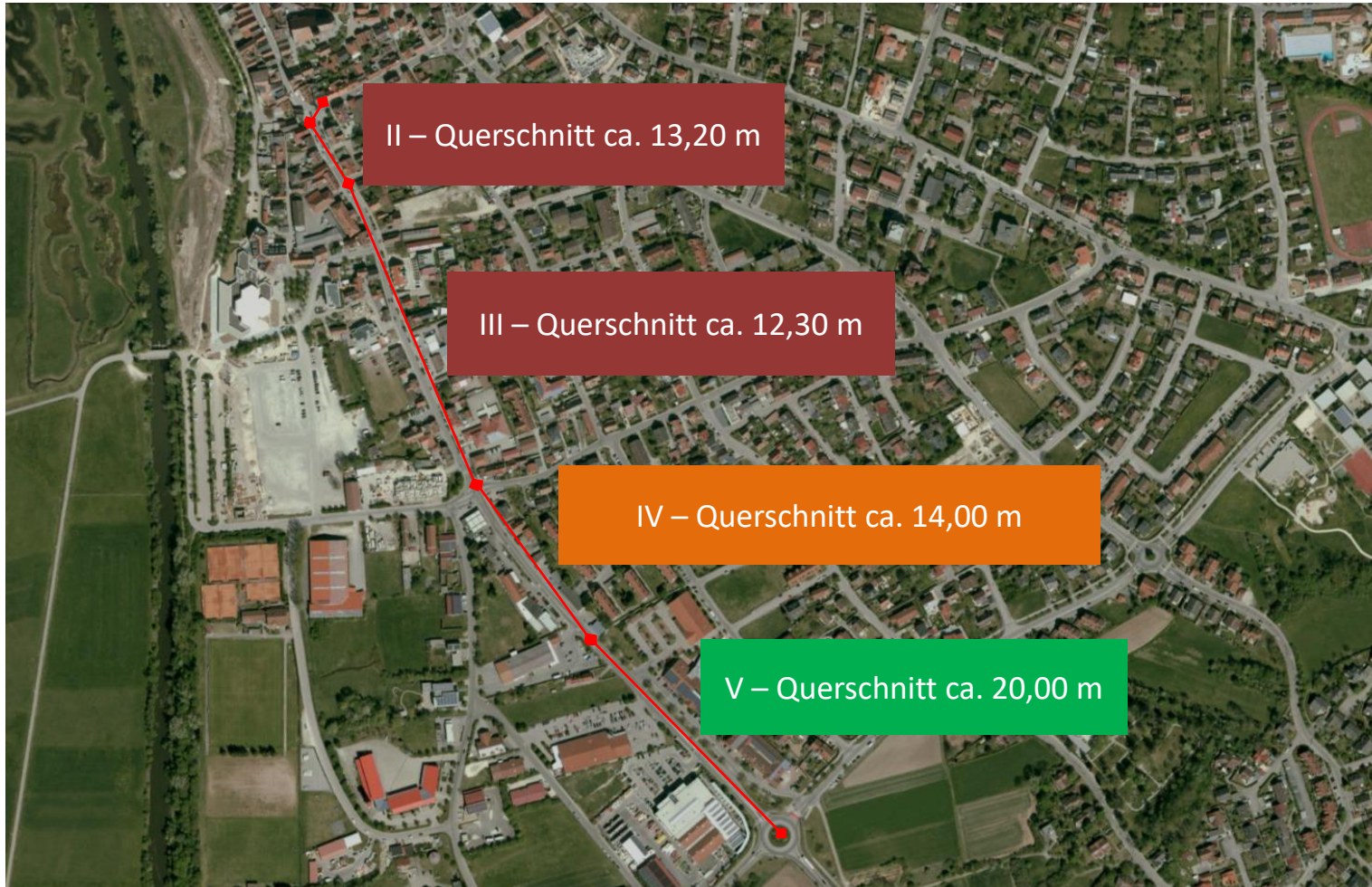
Foto: Bayern-Atlas





# Im nördlichen Bereich ist der Straßenraumquerschnitt zu gering, um zusätzlich zu den Radwegen auch einen Zweirichtungsverkehr für Kraftfahrzeuge zu ermöglichen

## Querschnittsbreiten und mögliche Radwege



### Legende:

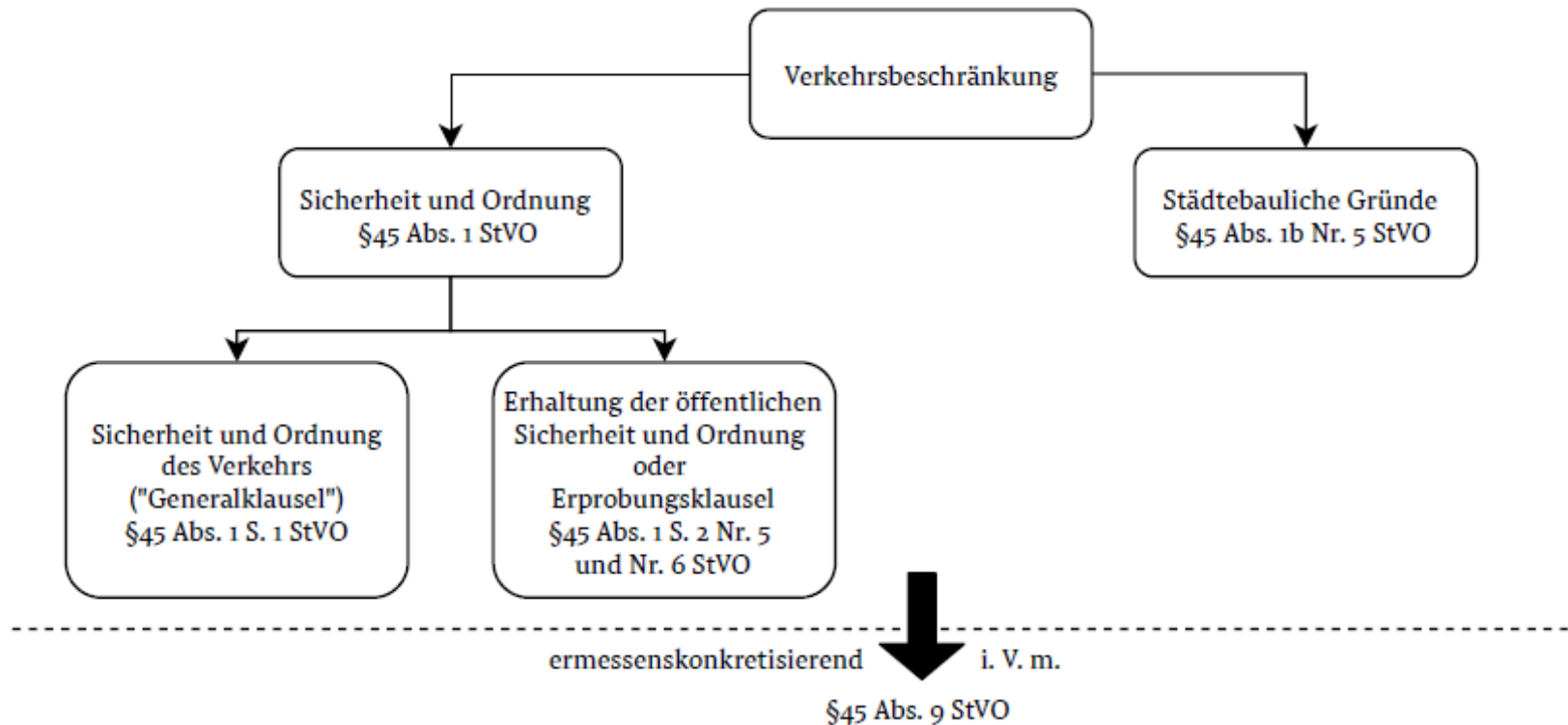
- nur eine Fahrtrichtung möglich (Kfz)
- beide Fahrtrichtungen nur mit Zweirichtungsradweg möglich (Kfz)
- beide Fahrtrichtungen möglich

Foto: Bayern-Atlas



# Eine Lösung ist nur mit Verlagerung von Kfz-Verkehr möglich. Die StVO lässt solche Verkehrsbeschränkungen zu, um die Sicherheit zu gewährleisten

## Anordnungsgrundlagen für Verkehrsbeschränkungen gemäß StVO



Quelle: Graf, Thiemo. Fahrradstraßen und Fahrradzonen. 2. überarbeitete Ausgabe. 2021



# 3. Planungsvarianten





# Für die Neugestaltung haben wir drei Varianten entwickelt: Alle sind aus Platzgründen mit einer Einrichtungsführung für den Kfz-Verkehr verbunden

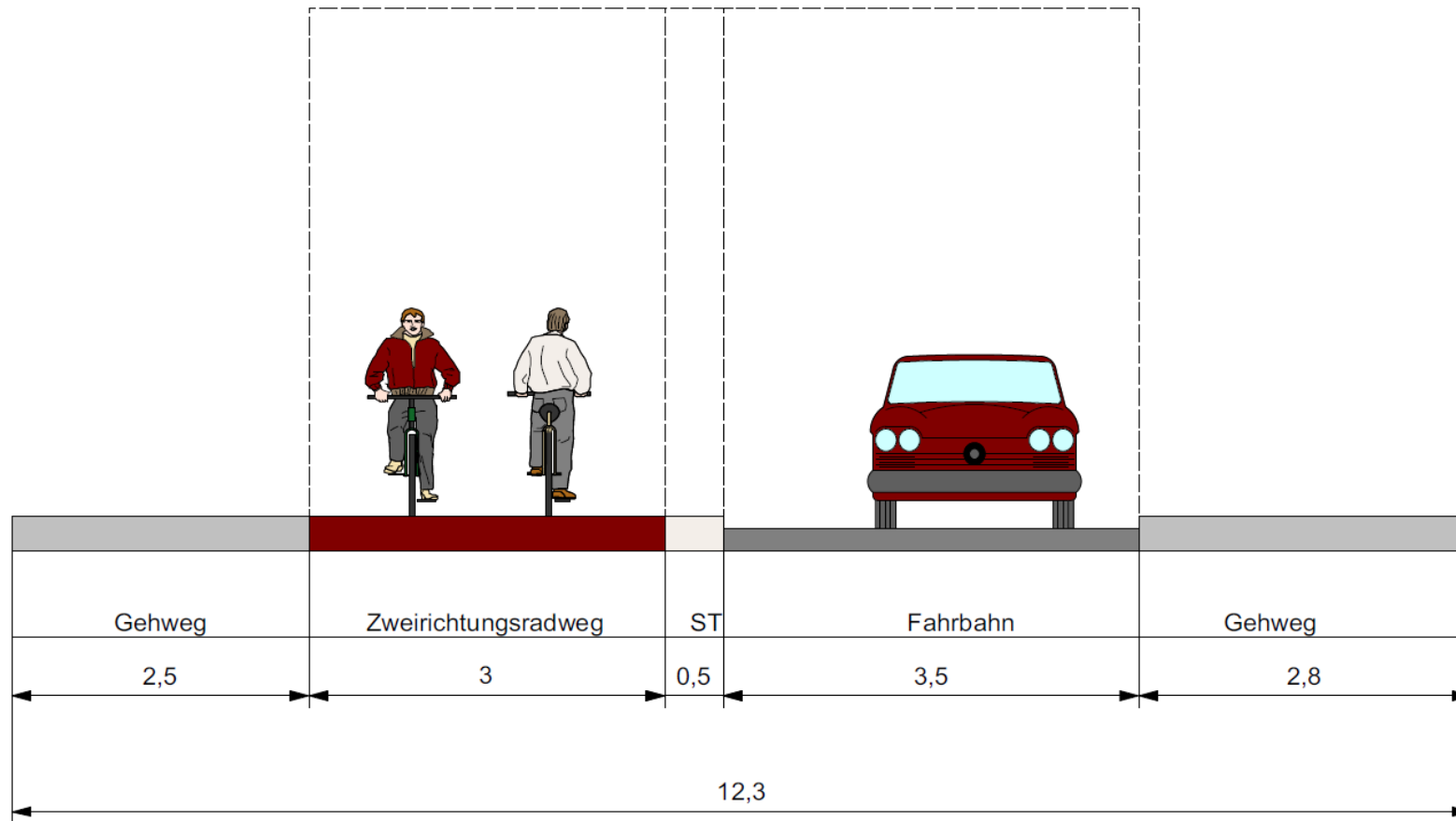
## Planungsvarianten

	Variante 1 - Zweirichtungsradweg	Variante 2 – Beidseitiger separater Radweg	Variante 3 - Umweltspur
<b>Kurzbeschreibung und Kerninhalte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweirichtungsradweg</li> <li>• Einbahnstraße mit Tempo 30 bis Schützenstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnitt 1 bis 3: beidseitiger separater Radweg</li> <li>• Abschnitt 4 und 5: Zweirichtungsradweg</li> <li>• Einbahnstraße mit Tempo 30 bis Schützenstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtung Norden: Umweltspur für Busse und Radverkehr</li> <li>• Richtung Süden: separater Radweg, Einbahnstraße mit Tempo 30 bis Schützenstraße</li> <li>• Radweg Richtung Süden</li> </ul>
<b>Straßenbegleitgrün</b>	o In Teilbereichen	o In Teilbereichen	- Nicht möglich
<b>Multifunktionsstreifen (Parkplätze)</b>	o In Teilbereichen	o In Teilbereichen	- Nicht möglich
<b>Fußgängerführung und Querungsmöglichkeiten</b>	+ Im Regelfall 2,30 m (bei Engstellen 2,00 m) Sichere Querungsmöglichkeiten	+ Im Regelfall 2,30 m (bei Engstellen 2,00 m) Sichere Querungsmöglichkeiten	+ Im Regelfall 2,30 m (bei Engstellen 2,00 m) Sichere Querungsmöglichkeiten
<b>Radverkehrsführung</b>	+ Sichere Radwegeführung und Komfortsteigerung	+ Sichere Radwegeführung und Komfortsteigerung	+ Sichere Radwegeführung und Komfortsteigerung
<b>Bus-Verbindung</b>	o Richtung Süden möglich	o Richtung Süden möglich	+ In Beide Richtungen möglich, Takt kann gesteigert werden
<b>MIV</b>	- Einbahnstraße bis Schützenstraße	- Einbahnstraße bis Schützenstraße	- Einbahnstraße bis Schützenstraße



# Variante 1 sieht einen einseitigen komfortablen Zweirichtungsradweg sowie eine Einbahnstraße Richtung Süden vor

## Variante 1 - Zweirichtungsradweg



Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)



# Am Knotenpunkt Schmalespanstraße könnte eine (bevorrechtigte) Querung für den Radverkehr entstehen

Querung Weißenburger Straße – Schmalespanstraße (Prinzipdarstellung)

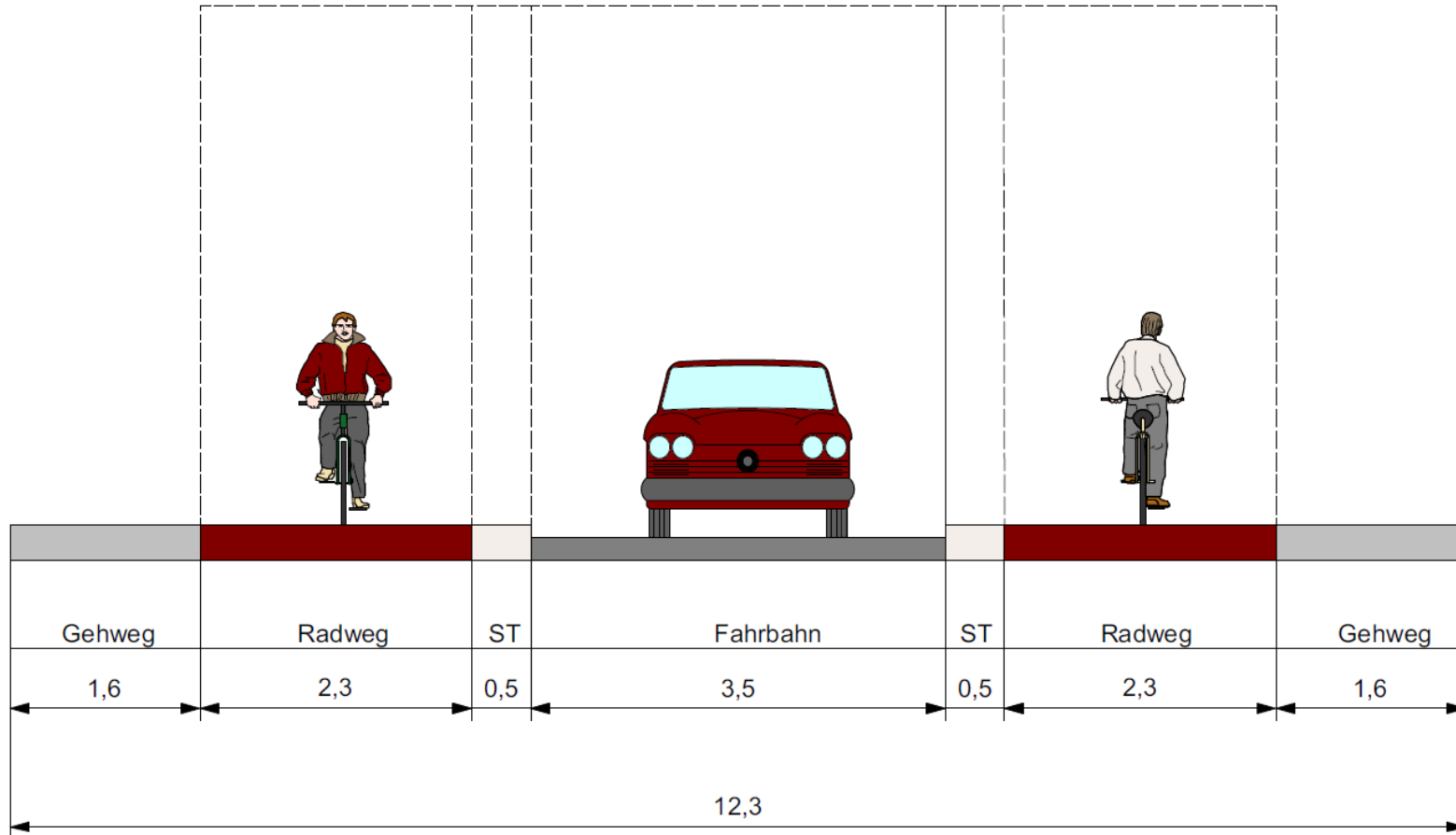


Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)



# Variante 2 sieht je einen Radweg auf beiden sowie eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden vor

## Variante 2 – Beidseitiger Einrichtungsradweg

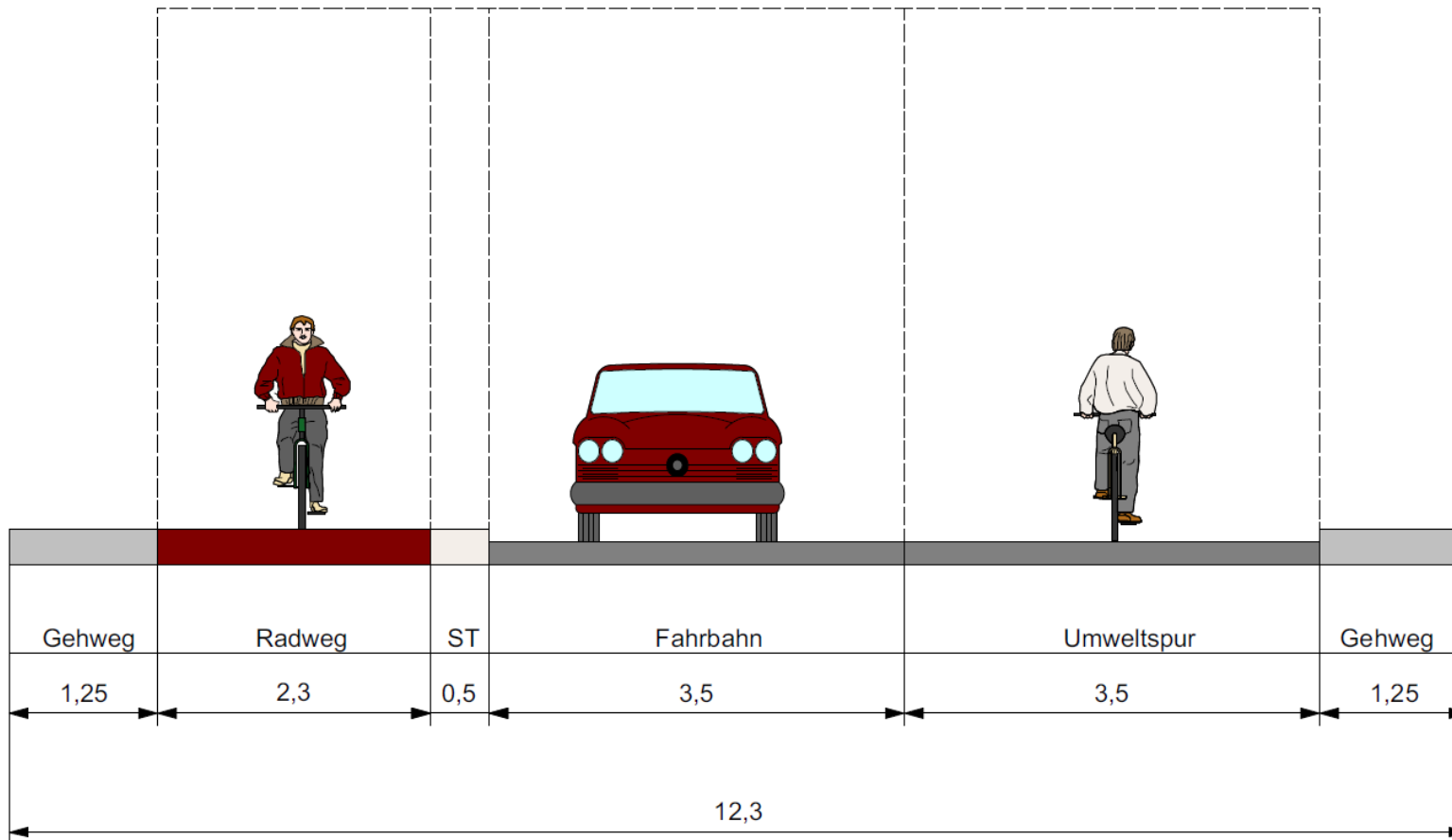


Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)



# Variante 3 sieht einen Radweg sowie eine Einbahnstraße Richtung Süden und eine Umweltspur (Bus + Rad) in Fahrtrichtung Norden vor

## Variante 3 - Umweltspur



Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)



# Am Saumarkt sollte der Platzcharakter erhalten, die Verkehrsströme aber besser voneinander getrennt werden

## Neukonzeption am Saumarkt



Informationsstele mit Wegweisung für Alltags-, Freizeitradverkehr

Aufrechterhaltung des Platzes

Einbahnstraße bis zur Schmalespanstraße mit Zweirichtungsrادweg

Einzelner Abbiegestreifen für links- und rechtsabbiegende Pkw



Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte





2,2 2 3,5 1,5 3,0 2,0  
~ Fahrradfreundliche u. StraÙe  
nach der Umgestaltung ~



Variante 1 = Vorzugsvariante

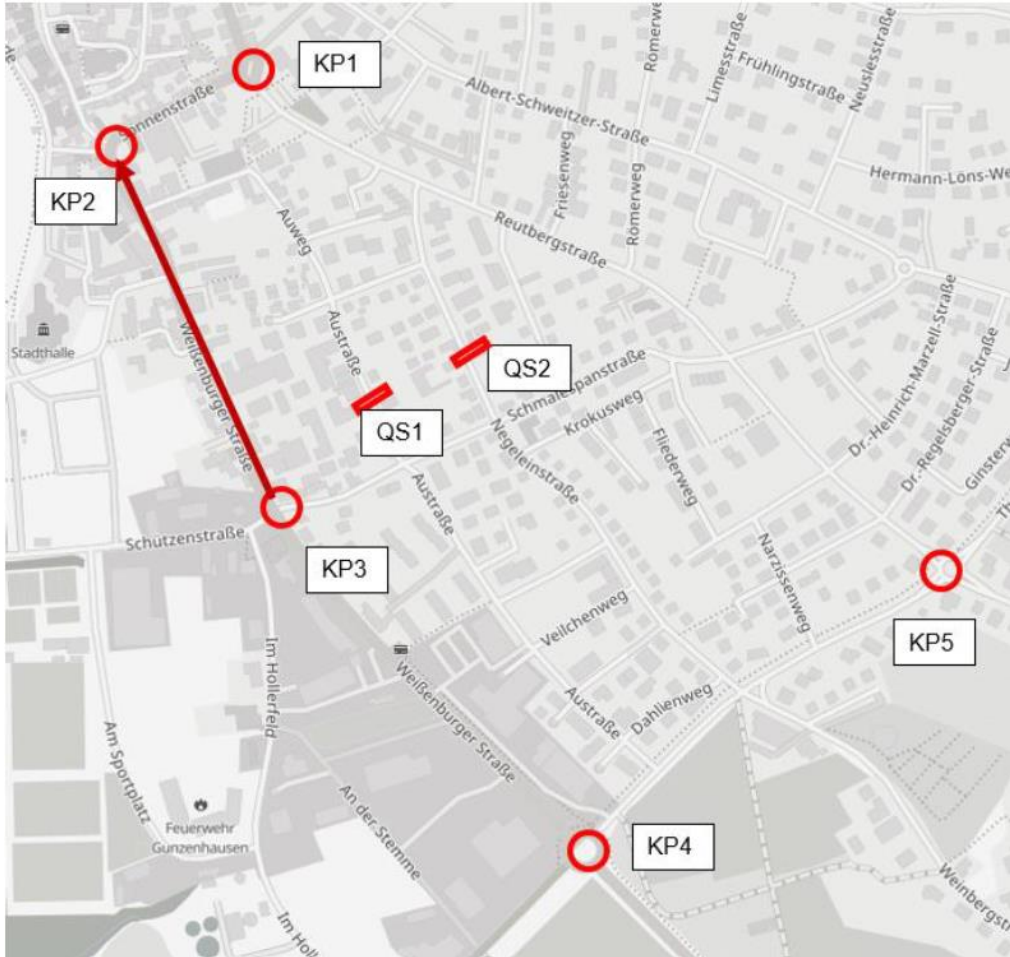


## 4. Verkehrsprognosen



# Um die Auswirkung einer Einbahnregelung abschätzen zu können, wurde eine Verkehrsprognose beauftragt und zu diesem Zweck Verkehrsdaten erhoben

## Gesperrte Verkehrsbewegung und Erhebungsstellen



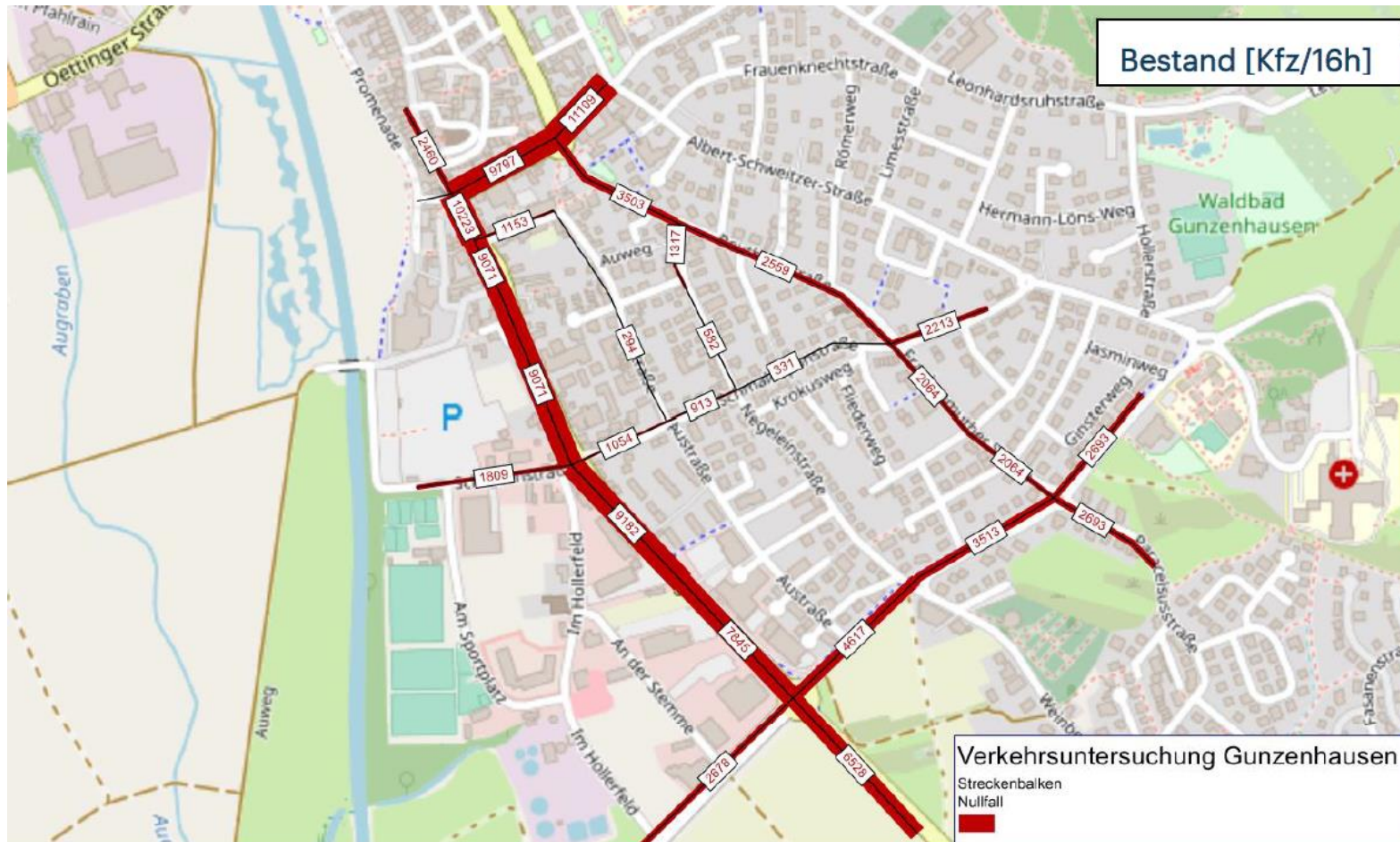
Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)





# Im Bestand nimmt die Weißenburger Straße den Großteil des Kfz-Verkehrs auf

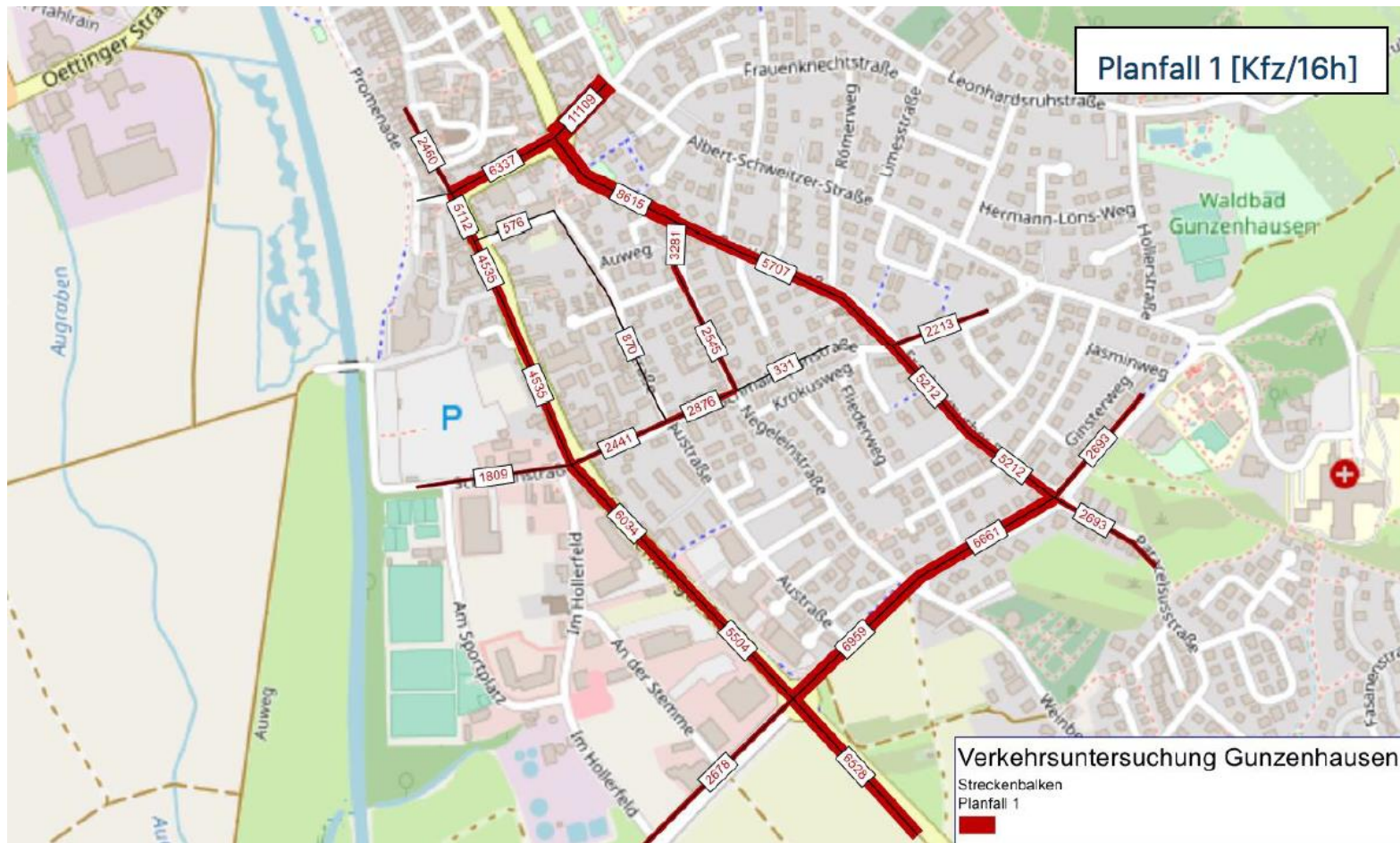
## Kfz-Verkehrsaufkommen im Bestand



Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)

# Mit Einbahnstraßenregelung in der Weißnburger Straße verteilt sich der Kfz-Verkehr auf die Reutberg- und teilweise auch auf die Negeleinstraße

Kfz-Verkehrsaufkommen im Planfall 1



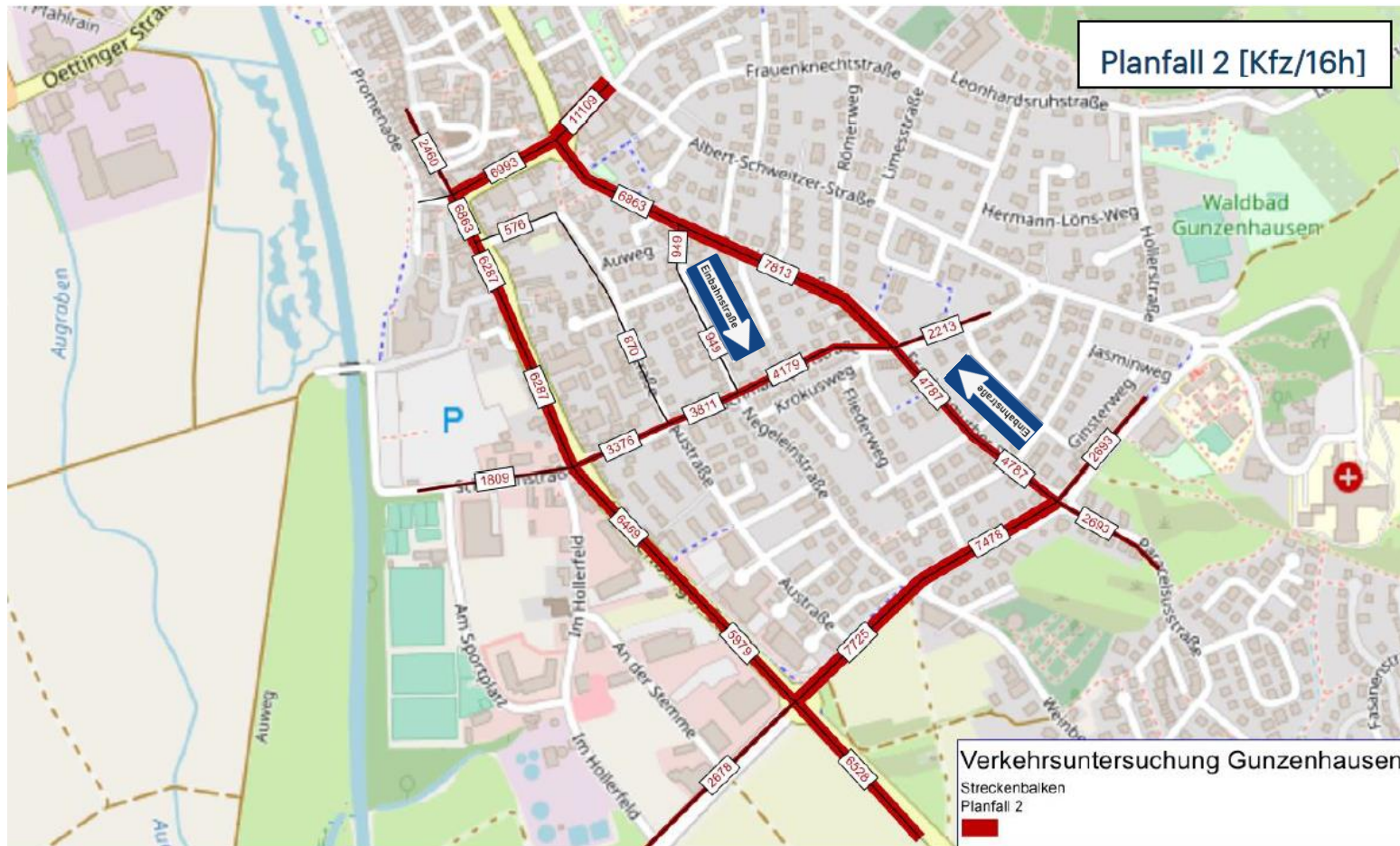
Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)





# Durch weitere Einbahnregelungen in der Negeleinstraße sowie Teilen der Reutbergstraße kann der Kfz-Verkehr noch zielgerichteter verteilt werden

Kfz-Verkehrsaufkommen im Planfall 2



Quelle: i.n.s. – Institut für innovative Städte (2020)





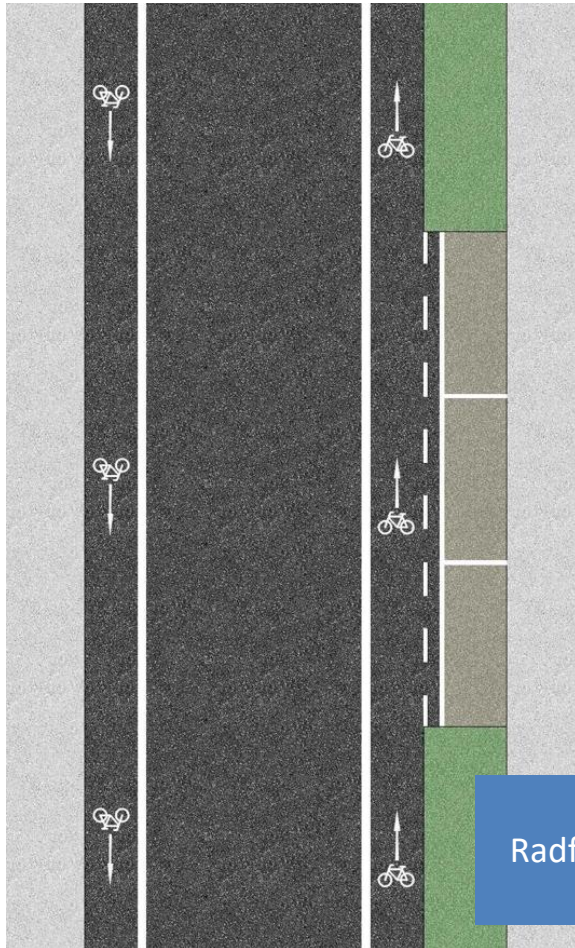
# Die Reutbergstraße ist breiter dimensioniert. Hier bietet sich die Chance, parallel Verbesserungen für Radfahrende und Anliegerinnen und Anlieger zu erreichen

## Breiten Reutbergstraße



# In der Reutbergstraße könnten Radfahrstreifen in ausreichender Breite oder eine kombinierte Bus- und Radspur eingerichtet werden

## Radfahrstreifen und Umweltspur



Radfahrstreifen und Begrünung

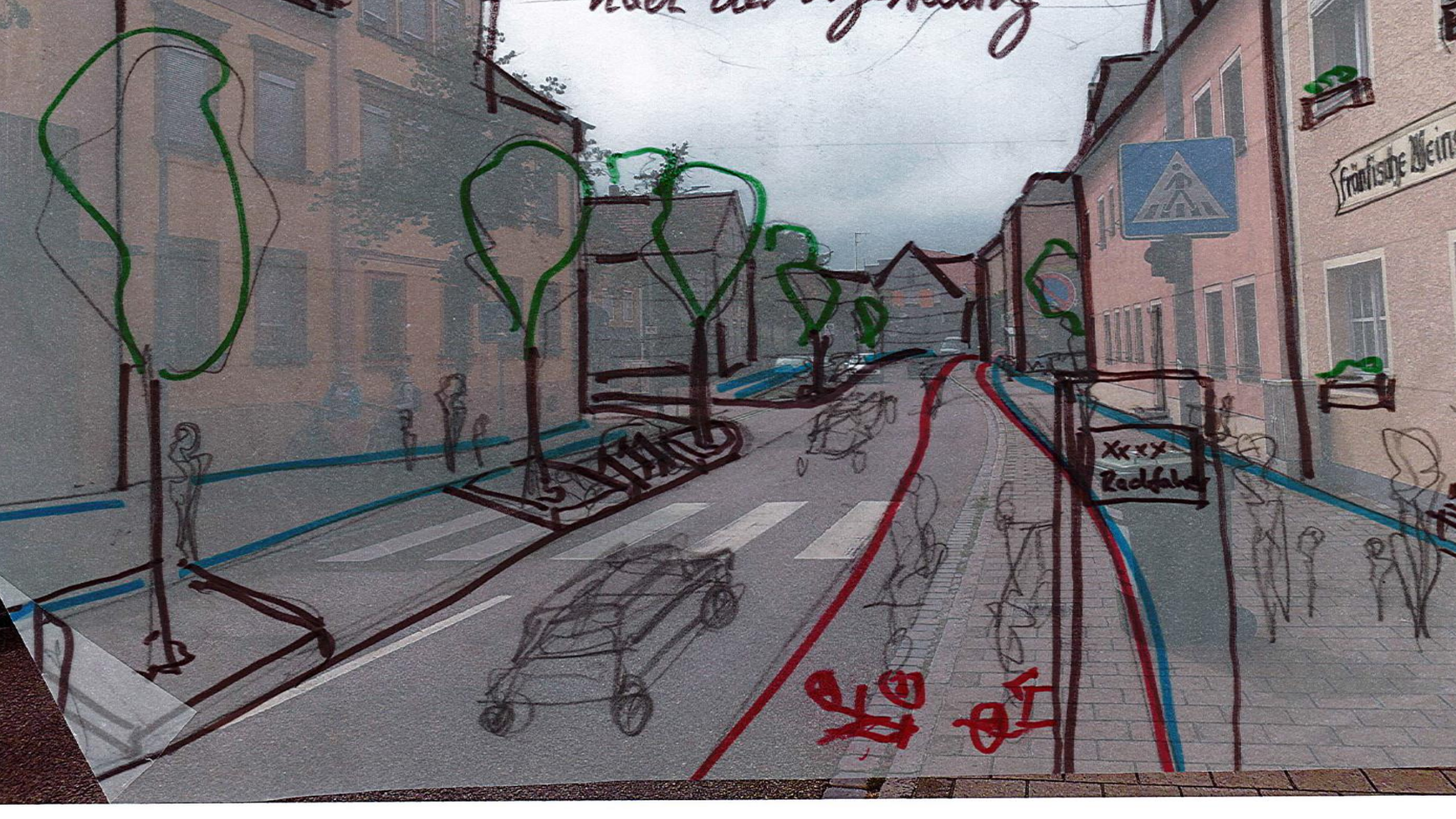


Einbahnstraße mit kombinierter Bus- und Radspur in Gegenrichtung

Quelle: i.n.s. – Institut für Innovative Städte







nach der ...

fränkische Wein



Xxx  
Redfaher

Handwritten red symbols, possibly representing a bicycle or a specific traffic sign.



**i.n.s. – Institut für innovative Städte**

Alter Kirchenweg 27 • D-90552 Röthenbach a.d. Pegnitz

Telefon: +49 (0)911/95 33 98 - 65 • E-Mail: [team@innovative-staedte.de](mailto:team@innovative-staedte.de)

[www.innovative-staedte.de](http://www.innovative-staedte.de)

i.n.s. – Institut für  
innovative Städte

Beraten. Realisieren. Qualifizieren.

