



Aktenzeichen: 613 OM

Datum: 21.11.2019

Hinweis:

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Ortsbeirat Studernheim Ortsbeirat Eppstein Ortsbeirat Mörsch Ortsbeirat Flomersheim Planungs- und Umweltausschuss Stadtrat

Vorschlag für ein Haupttroutennetz für den Radverkehr in Frankenthal (Pfalz)

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 1 (Eppstein – Am Römig) wird zugestimmt.
2. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 2 (Eppstein und Flomersheim) wird zugestimmt.
3. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 3 (Studernheim) wird zugestimmt.
4. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 4 (Flomersheim und Kernstadt Südwest) wird zugestimmt.
5. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 5 (Kernstadt Nordwest) wird zugestimmt.
6. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 6 (Frankenthal Nordost) wird zugestimmt.
7. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 7 (Frankenthal Südost) wird zugestimmt.
8. Den Radverkehrs-Haupttrouten gemäß Karte 8 (Zentrum) wird zugestimmt.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Der Radverkehr ist ein weiterer Baustein des integrierten Verkehrskonzeptes. In einem ersten Schritt wird für den Radverkehr ein Hauptroutennetz festgelegt. Dieses soll die Basis für planerische Entscheidungen, wie z.B. den Umbau von Straßen und Knotenpunkten, sein. Eine strukturelle Verbesserung sollte sich jedoch zunächst schwerpunktmäßig auf die wichtigsten Radrouten beziehen.

Für den vorliegenden Netzentwurf waren die Planungskriterien:

- Strecken, bei denen eine Radwegebenutzungspflicht angeordnet ist, sind im Netz enthalten,
- das Netz ist verbunden mit den vorhandenen und geplanten regionalen Radwegen,
- das Netz stellt wichtige Verbindungen von der Kernstadt zu den Stadtteilen her,
- Schaffung eines Systems von Umfahrungen in der Innenstadt, um eine Durchfahrt durch die Fußgängerzone überflüssig zu machen und
- es wird eine Verbindung zu wichtigen Zielen wie z. B. dem Hauptbahnhof, dem Haltepunkt Süd und öffentlichen Einrichtungen hergestellt.

Der aktuelle Ausbauzustand spielt bei der Festlegung keine Rolle. Ebenso ist im aktuellen Stadium die Frage des Straßenbaulastträgers nachrangig, und Fragen hinsichtlich der Durchfahrbarkeit von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung werden auch erst im nächsten Arbeitsschritt betrachtet.

Die nachfolgende Vorstellung erfolgt in Teilbereichen der Stadt (Stadtteile, westliche Kernstadt, östliche Kernstadt).

Im Anhang finden sich die entsprechenden Übersichtskarten.

Eppstein – Industriegebiet Am Römig

Die Hauptroute Eppstein – Industriegebiet Am Römig dient zur Anbindung des Industriegebietes von Frankenthal aus.

Eppstein und Flomersheim, Studernheim

Durch Eppstein verläuft von Süden nach Norden eine Hauptroute über die Dürkheimer Straße.

Der Eppsteiner Westen soll durch eine am Sportplatz vorbei führende Hauptroute erschlossen werden.

Der Eppsteiner Osten soll durch eine über die Verdistrasse laufende Hauptroute erschlossen werden.

Von der Weingartenstraße kommend verläuft über die Studernheimer Weg eine Hauptroute nach Studernheim. In diesem Bereich besteht auch ein Anschluss an eine Regio-Route nach Maxdorf.

In Studernheim wird im Süden im Bereich der Bahnunterführung an das Ludwigshafener Radverkehrsnetz angeschlossen.

In Studernheim verläuft die Nord-Süd-Hauptroute über die Sonnenstraße. Diese erscheint auf Grund der Struktur des Straßenraumes (Fahrbahnbreite, keine parkenden Kfz auf der Fahrbahn) für eine solche Route besser geeignet als die Oggersheimer Straße und der südliche Teil der Frankenthaler Straße.

In Studernheim ist die Mühlbergstraße einbezogen als Querverbindung zur Hauptroute Studernheim – Strandbad über den „Kleinen Wald“.

Von Studernheim Nord aus verläuft eine Hauptroute in Richtung Mahlastraße als direkte Verbindung in die Kernbereiche der Innenstadt.

Flomersheim und Kernstadt Südwest

In Flomersheim verläuft eine Hauptroute über die Eppsteiner Straße Richtung Innenstadt. Im Westen besteht eine Verbindung nach Lamsheim.

Die Falterstraße ist einbezogen als Querverbindung Richtung Freinsheimer Straße und weiter nach Lamsheim. Hier ist zu beachten, ob die eventuelle Einrichtung eines Geradeausfahrgebotes nördlich des Bahnübergangs zur Vermeidung eines Rückstaus auf Kfz beschränkt werden kann. Alternativ kann die Falterstraße nur in Nord-Süd-Richtung benutzt werden.

Zwischen Lauterecken und der Carl-Bosch-Siedlung wird die Hauptroute von Süden kommend über die Hans-Kopp-Straße zur Mahlastraße weitergeführt.

Zur Herstellung der Querverbindung Westring – Haltepunkt Süd – Pilgerpfad verläuft in der Carl-Bosch-Siedlung eine Hauptroute über den Carl-Bosch-Ring.

Der Westring stellt eine „Westtangente“ für den Radverkehr dar. So wird hier z.B. die Verbindung aus Richtung Südwesten (Eppstein, Flomersheim, Carl-Bosch-Siedlung, Lauterecken) zur Stadtklinik und ins Gewerbegebiet Frankenthal Nord hergestellt, ebenso Richtung Wohngebiet Ormsheimer Hof.

Die Lamsheimer Straße wird einbezogen als Fortsetzung der Verbindung von Lamsheim nach Frankenthal Hauptbahnhof/Innenstadt.

Das Wohngebiet Ormsheimer Hof wird von Süden aus über die Straße „An der Langgewann“ angebunden.

Von der Flomersheimer Straße wird eine Verbindung zur Verbindung Carl-Bosch-Siedlung – Innenstadt geschaffen. Diese Verbindung verläuft unmittelbar westlich entlang der Hauptbahn, dabei zunächst über den Carl-Bosch-Ring, dann durch eine Grünanlage und weiter über die Albertstraße.

Kernstadt Nordwest

Vom Wohngebiet Ormsheimer Hof ausgehend wird eine Verbindung Richtung Norden vorgesehen. Damit erfolgt die Anbindung an die Stadtklinik und an die Hauptachse Heßheimer Straße. Hier verläuft die Hauptverbindung von Heßheim zur Frankenthaler Innenstadt.

Von Westen kommend zweigt in Höhe Haydnstraße die heutige Hauptverkehrsführung im Zuge des Nordrings von der ehemals durchgängigen Heßheimer Straße in Richtung Norden ab. Entlang dieser Strecke soll bis zur Wormser Straße ebenfalls eine Hauptroute des Radverkehrs führen.

Die Verbindung nach Beindersheim wird über eine Hauptroute entlang der Beindersheimer Straße hergestellt.

Entlang der Carl-Benz- und Industriestraße verläuft eine Querverbindung durch das Industriegebiet Frankenthal Nord.

Die Johann-Klein-Straße stellt die westliche stadtnahe Tangente entlang der Bahngleise im Abschnitt Lamsheimer Straße – Heßheimer Straße dar. So ist es z.B. möglich, von der Frankenthaler Innenstadt in Richtung Stadtklinik die auch von Kfz benutzte Unterführung zu umfahren; ebenso ist die Strecke interessant für die Verbindung Lauterecken Ost – Stadtklinik bzw. zu KSB.

Frankenthal Nordost

Die von Norden aus Bobenheim-Roxheim kommende Radverkehrsverbindung verläuft nach Unterquerung der BAB A6 über die Wormser Straße in die Innenstadt von Frankenthal.

Die von der Industriestraße kommende Hauptroute führt nach Querung der Wormser Straße weiter Richtung Mörsch. Dort besteht auch Anschluss Richtung Roxheimer Altrhein.

Von Norden über die Wormser Straße kommend soll eine Hauptroute südlich der Stadtwerke über die Berliner Straße und den Ostring bis zum Nachtweideweg führen.

Die Hauptroute im Zuge des Nordrings aus Richtung Heßheimer Viertel führt weiter über die Wormser Straße hinweg. Sie stellt somit auch die Verbindung von den östlichen Stadtteilen bzw. Ludwigshafen-Pfingstweide zum Einkaufszentrum und zur Stadtklinik her.

Von Mörsch kommend verläuft eine Hauptroute Richtung Innenstadt über die Mörscher Straße. Die aus Frankenthal Kernstadt kommende Hauptroute führt weiter über den Petersauer Weg Richtung nördliches BASF-Werksgelände und Rheinradweg.

Im Bereich des Hauptfriedhofes verläuft eine Querverbindung entlang des Schlachthausweges. Diese dient einerseits zur östlichen Erschließung des Hauptfriedhofes und andererseits dazu, den südlichen Bereich der Nordendsiedlung an die Innen-

stadt anzuschließen oder umgekehrt auch das Wohngebiet um die Breitscheidstraße und den Schießgartenweg an den Norden von Frankenthal.

Zur Erschließung von Frankenthal Ost und Herstellung einer Verbindung nach Ludwigshafen-Pfingstweide verläuft eine Hauptachse über den Nachtweideweg.

Eine östliche Tangente verläuft von der Straße „Am Kanal“ über den Starenweg und die Dudelsackstraße nach Mörsch. Diese dient auch zur Herstellung einer Verbindung von Ludwigshafen-Pfingstweide nach Mörsch sowie von der Vogelsiedlung nach Mörsch.

Auf der Ludwigshafener Straße verläuft eine Querverbindung.

Im Bereich der nördlichen Innenstadt verläuft eine Parallelverbindung zur Wormser Straße über die nördliche Eisenbahnstraße. Die nördliche Eisenbahnstraße ist allein deswegen im Netz enthalten, da dort aktuell ein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Eine Radroute in diesem Teilstück der Eisenbahnstraße erfordert die Schaffung der Querverbindung von der Wormser Straße. So ist es möglich, Radfahrer zwischen Frankenthal Nord und dem Hauptbahnhof oder auch Frankenthal West aus dem mitunter recht komplizierten und verkehrsbelasteten Innenstadtbereich herauszuhalten.

Frankenthal Südost

Vom Frankenthaler Süden aus verläuft eine Hauptachse in die Innenstadt über die Mahlastraße. Über die Schraderstraße und Hammstraße wird die Querverbindung in Richtung Carl-Bosch-Siedlung (über die Eisenbahnstrecke) hergestellt. Diese findet von Westen nach Osten ihre Fortsetzung auf dem Albrecht-Dürer-Ring.

Auf der Schraderstraße verläuft eine Parallelverbindung zur Mahlastraße, die zur Anbindung des Mischgebietes sowie von Einkaufsmärkten und dem Haltepunkt Süd aus Richtung Norden dient.

Die von der Flomersheimer Straße kommende Hauptachse verläuft weiter über die Hans-Kopp-Straße zum Knoten Mahlastraße/Frankenstraße/Hans-Kopp-Straße, wo sie auf die Hauptroute in die Innenstadt führt.

Von Flomersheim kommend verläuft eine Hauptroute über die Philipp-Karcher-Straße. Diese dient zur Anbindung der westlichen Innenstadt sowie als Zubringer zum Hauptbahnhof.

Von Haltepunkt Süd aus verläuft eine Querverbindung durch das Zuckerfabrikviertel zur Mahlastraße und weiter zum nördlichen Albrecht-Dürer-Ring. Diese dient auch zur Anbindung des Frankenthaler Südwestens an das Strandbad. In diesem Zuge führt eine Hauptroute auch durch die Colombesstraße. Eine Direktverbindung Jahnplatz – Haltepunkt Süd ist ebenso vorgesehen.

Vom nördlichen Albrecht-Dürer-Ring verläuft eine Hauptroute über die Benderstraße in Richtung Schulzentrum und südöstliche Innenstadt.

Vom Strandbad aus verläuft eine Verbindung zur Straße „Am Kanal“, um die Verbindung nach Mörsch, zur Vogelsiedlung und nach Ludwigshafen-Pfingstweide herzustellen.

Das Gebiet um den Jakobsplatz wird, auch zumal es nicht durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr erschlossen werden kann, mit einer Stichstrecke an das Hauptnetz angebunden.

Die bereits bestehende Querverbindung vom Jahnplatz zur Benderstraße wird, zumal hierdurch auch eine Erschließung des Schulzentrums erreicht wird, mit in das Haupttroutennetz integriert.

Zentrum

Für das Zentrum sind zunächst Umfahrungen im Norden und Süden vorgesehen:

- Die Achse Welschgasse – Westliche Ringstraße stellt die westliche Umfahrung dar.
- Die Achse Europaring – Foltzring (bis Pilgerstraße) stellt die östliche Umfahrung dar.

Die Straße Foltzring zwischen Pilgerstraße und Wormser Tor sowie die sich anschließende Westliche Ringstraße und Heinrich-Heine-Straße stellt eine nördliche weiträumige Umfahrung dar.

Die Carl-Theodor-Straße würde die Innenstadt an ihrem östlichen Rand von Nord nach Süd und umgekehrt erschließen.

Die Mühlstraße würde das Zentrum im Süden erschließen, dabei ist auf eine Durchgängigkeit der Fahrbeziehung Europaring – Mühlstraße Wert zu legen.

Eine Querung der Innenstadt soll über die Emil-Rosenberg-Straße und Sterngasse möglich sein.

Von der Unterführung Lambsheimer Straße kommend soll über die Bahnhofstraße und die Welschgasse die Verbindung zur Route über die Sterngasse hergestellt werden.

Mit diesem System von Durchquerungen und Tangenten ist es möglich, den Radverkehr gänzlich aus der Fußgängerzone heraus zu halten.

Die von Norden kommende Hauptachse entlang der Wormser Straße wird über das Wormser Tor weiter bis zum Rathausplatz geführt. Damit der Rathausplatz auch in Richtung Osten angebunden ist, führt diese Route weiter über die August-Bebel-Straße und Rheinstraße/Kanalstraße.

Von der Wormser Straße zur Eisenbahnstraße soll südlich des Nordrings eine Verbindung hergestellt werden. Diese dient dazu, eine Verbindung zum Hauptbahnhof und Richtung Stadtklinik herzustellen sowie generell die Umfahrung der Innenstadt zu ermöglichen.

Weitere Vorgehensweise

Die festgelegten Hauptrouten für den Radverkehr werden in kommenden Planungen schrittweise auf längere Sicht umgesetzt. Das Hauptroutennetz dient im nächsten Schritt als Grundlage für die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht und wird mit den Analyseergebnissen der Situation des Fußgängerverkehrs überlagert. Zudem werden die Gefahrenpunkte mit Radfahrer anhand des Netzes überprüft. Bei der weiteren Planung von Knotenpunkten, Kreisverkehrsplätzen und Straßenumgestaltungen werden die Ergebnisse berücksichtigt. Hinsichtlich der weiteren Planung wird eine Prioritätenliste erarbeitet.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage 1
Karten 1 bis 8

Anlage 2
Jede Fraktion erhält einen großen Übersichtslageplan der Radwegehaupttrouten im gesamten Stadtgebiet