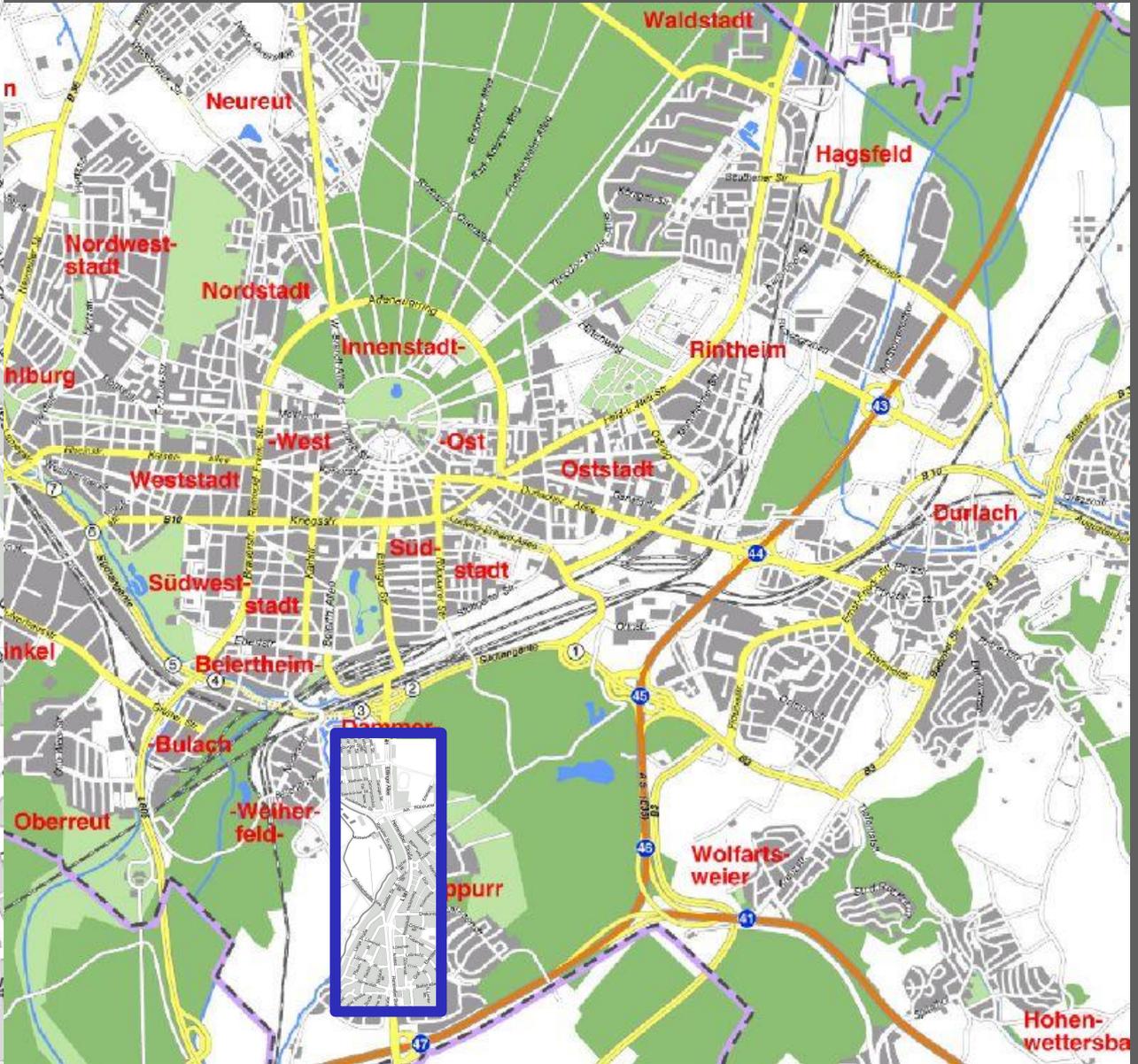

Rückbau einer 4-streifigen Hauptverkehrsstraße zu Gunsten der Nahmobilität

Beispiel: Herrenalber Straße Karlsruhe

VCD-Fachtagung „Verkehr heute – morgen – 2050

Prof. Dr.-Ing. Jan Riel



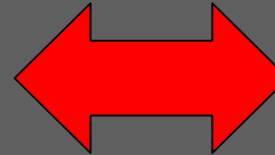


Langjährige Diskussion

Die Herrenalber Straße seit den 80er Jahren diskutiert als ...

... Ursache für

- Lärm
- Abgase
- Gefährdung
- Trennwirkung



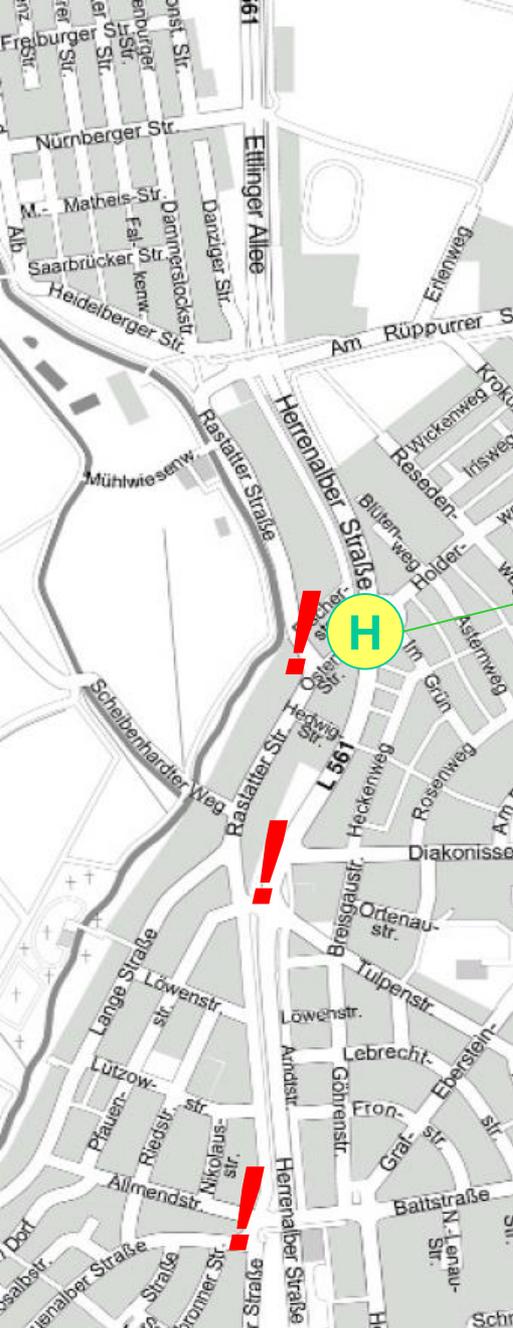
wichtige Verkehrsader

Jahr 2005:

Oberbürgermeister kündigt auf Bürgerversammlung Gutachten für Spielräume für Veränderungspotenziale an

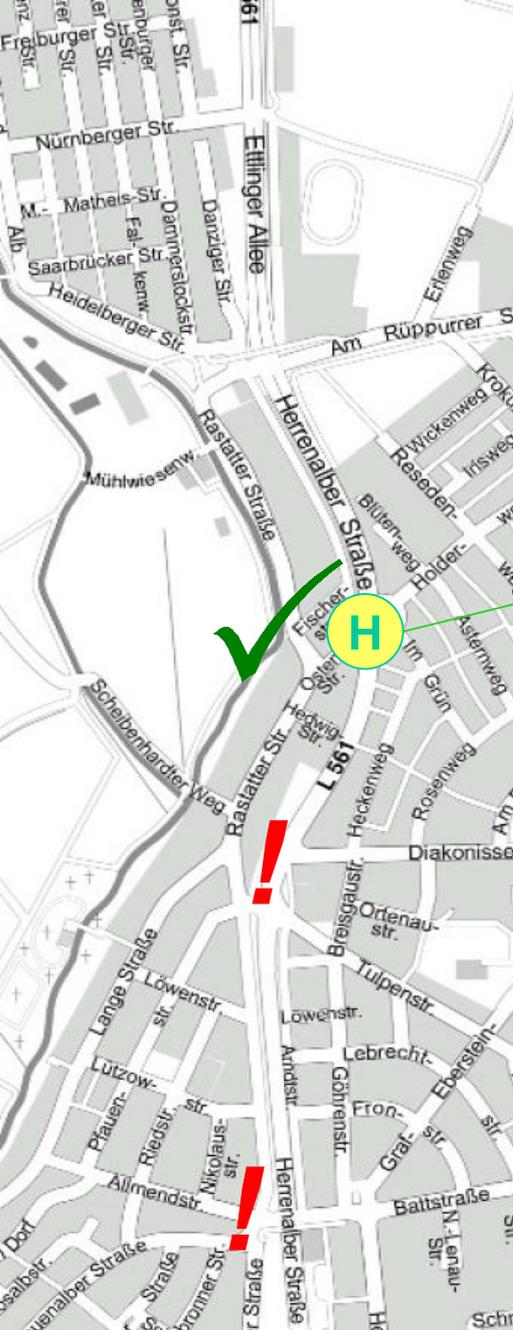


Unstrittiger Mangel



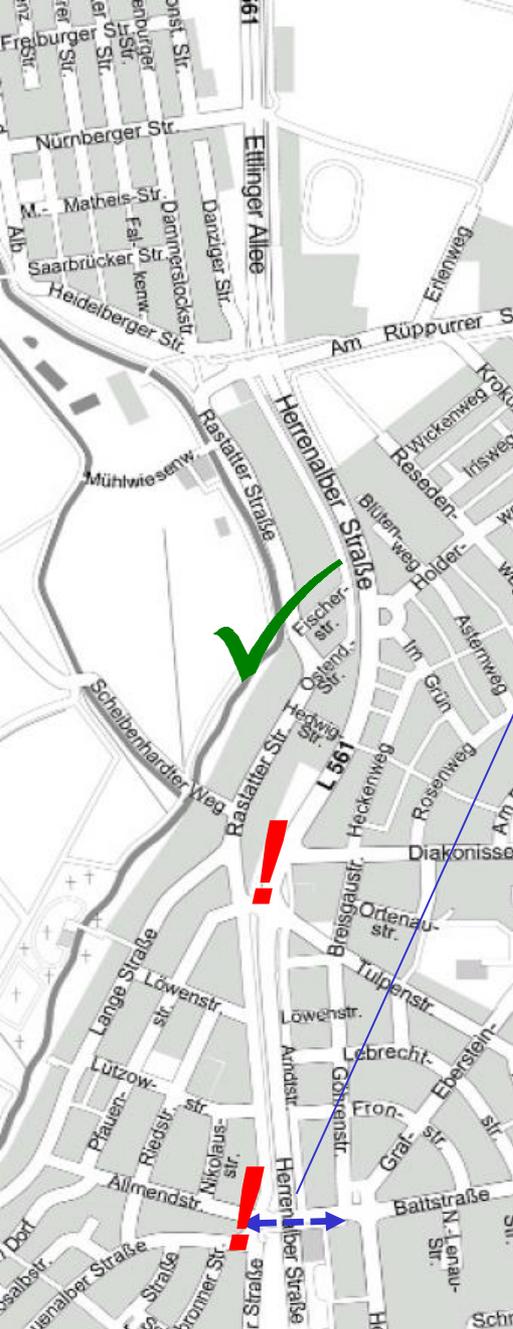
Haltestelle Ostendorfplatz: Zu geringe Aufstellfläche für Fußgänger

Unstrittige „Lösung“



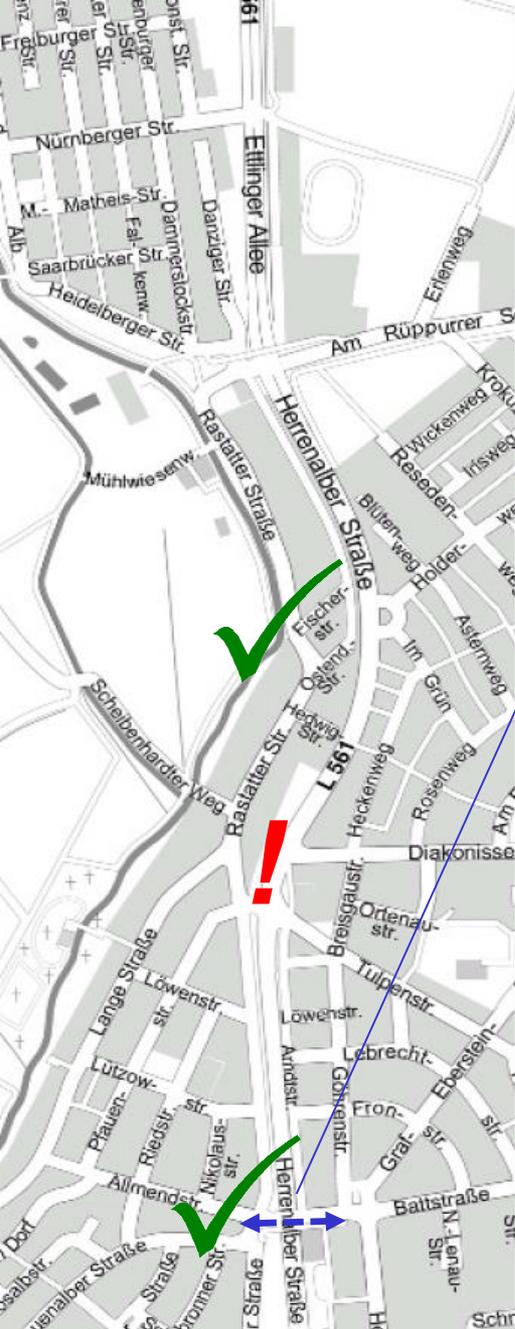
Verbreiterung des Bahnsteigs von 1,90 m auf 2,50 m (Anfang 2009)

Unstrittiger Mangel



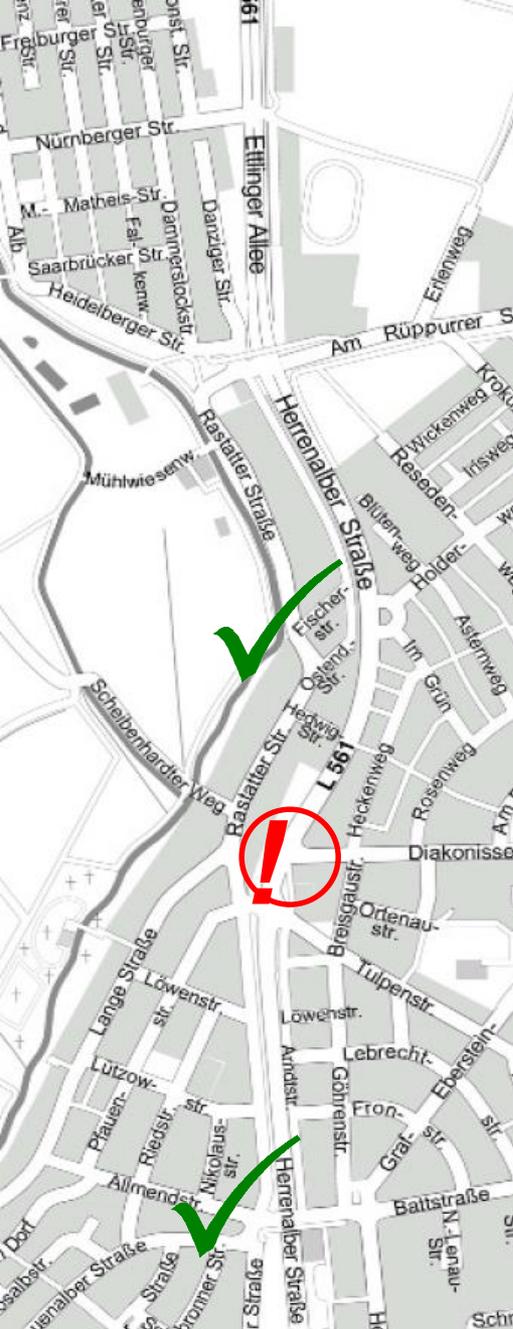
Battstraße: Regelwidrige Fußgängerquerungen

Unstrittige Lösung



Bau des ebenerdigen Überwegs Anfang 2009

Unstrittiger Mangel



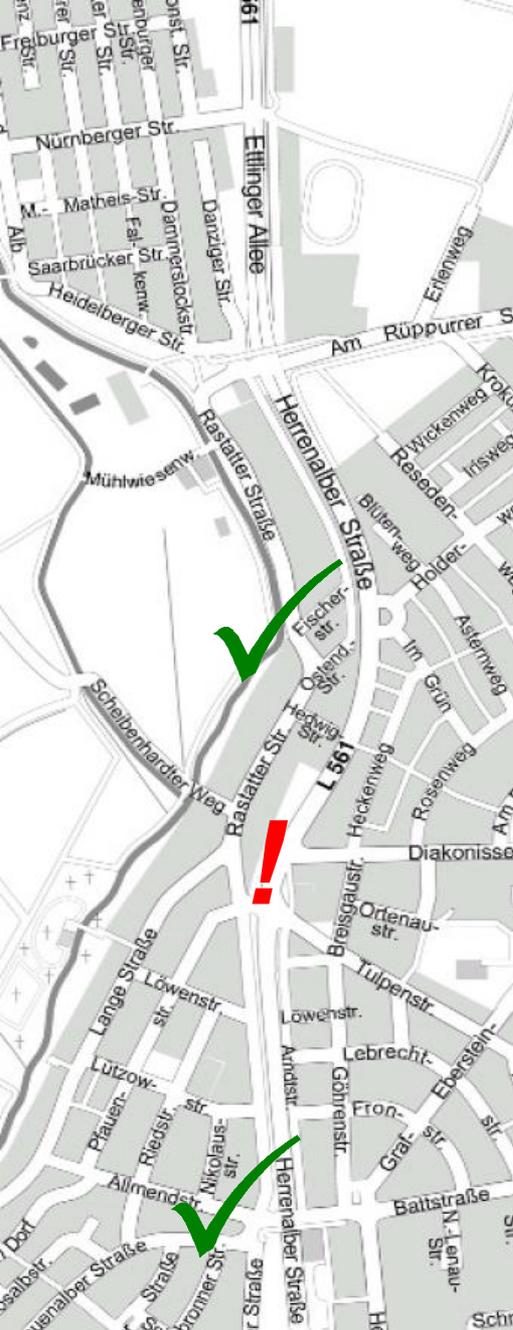
Einmündung Diakonissenstraße: Unfallhäufungsstelle

Unstrittige Lösung?

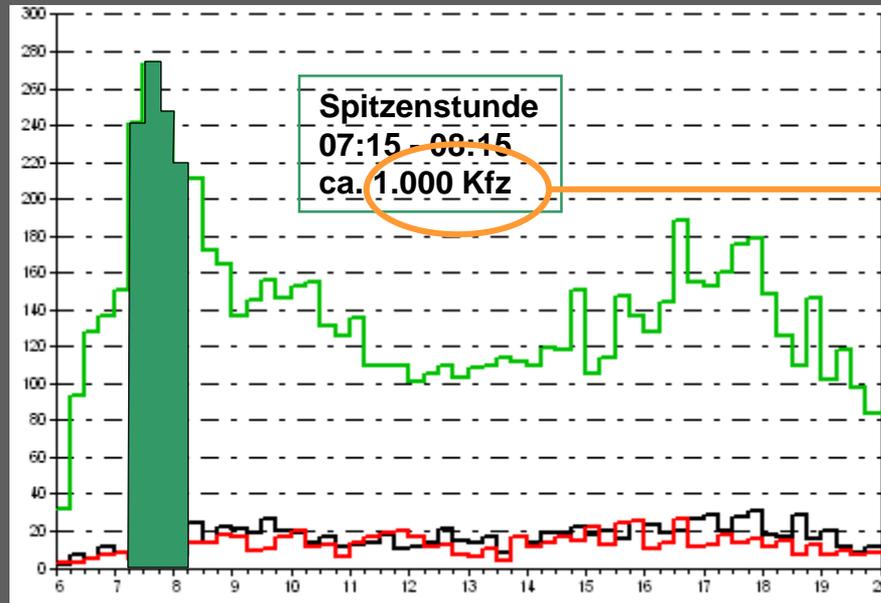
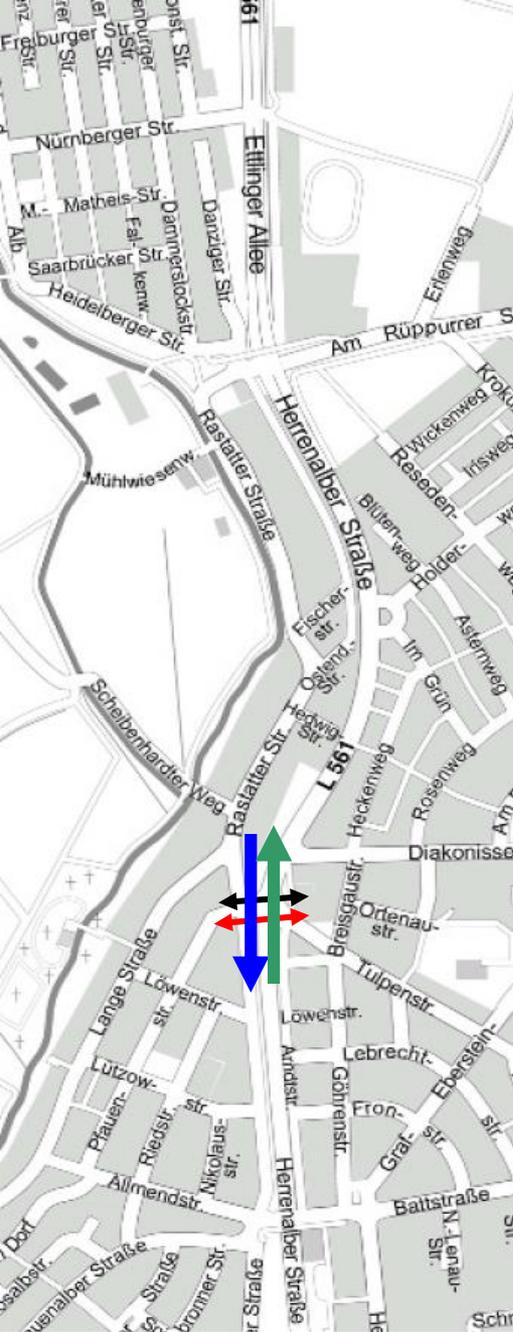
Nicht in Sicht!

Zu klärende Fragen im Gutachten:

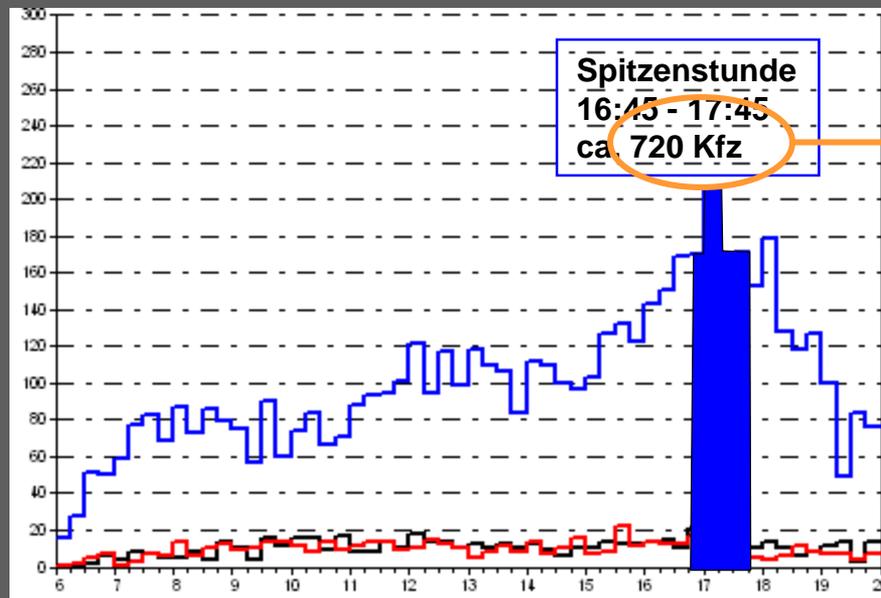
- Kann ein eigenes (legales) Angebot für den Radverkehr die Probleme beheben?
- Ist eine Reduzierung der Fahrstreifen möglich?
- Was wären sonst noch Vorteile?
- Was wären Nachteile?



Knackpunkt: Verkehrsmenge Spitzenstunde



An Knotenpunkten i.d.R. mit einem Fahrstreifen problematisch



An Knotenpunkten i.d.R. mit einem Fahrstreifen eher unproblematisch

Verkehrsversuch Radstreifen (Mitte 2009)



Gründe für Radstreifen anstatt Begrünung:

- Rückbau ggf. einfacher
- Richtung Süden kein durchgehendes Angebot vorhanden

Verkehrsversuch Radstreifen (Mitte 2009)



Gründe für Radstreifen anstatt Begrünung:

- Sicherheitsgewinn an Haltestelle Ostendorfplatz

Verkehrsversuch Radstreifen (Mitte 2009)



Gründe für Radstreifen anstatt Begrünung:

- Reduzierung der Radfahrer-Unfälle an der Diakonissenstraße

→ Entscheidung für Verkehrsversuch mit Radstreifen



VERKEHRSANALYSE
Lage der Erfassungsstellen
im Bereich Herrenalber Straße / Tulpenstraße

- LEGENDE**
- ▶ KENNZEICHENERFASSUNGSSTELLE
VON 11⁰⁰ BIS 13⁰⁰ UHR UND
VON 16⁰⁰ BIS 18⁰⁰ UHR
 - ◀ VIDEOBEOBACHTUNGSSTELLE
VON 11⁰⁰ BIS 13⁰⁰ UHR UND
VON 16⁰⁰ BIS 18⁰⁰ UHR
 - ▶ VIDEOBEOBACHTUNGSSTELLE
VON 6⁰⁰ BIS 21⁰⁰ UHR

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADTPLANUNGSAMT KARLSRUHE
HERRENALBER STRASSE **5**

KOHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Begleituntersuchung

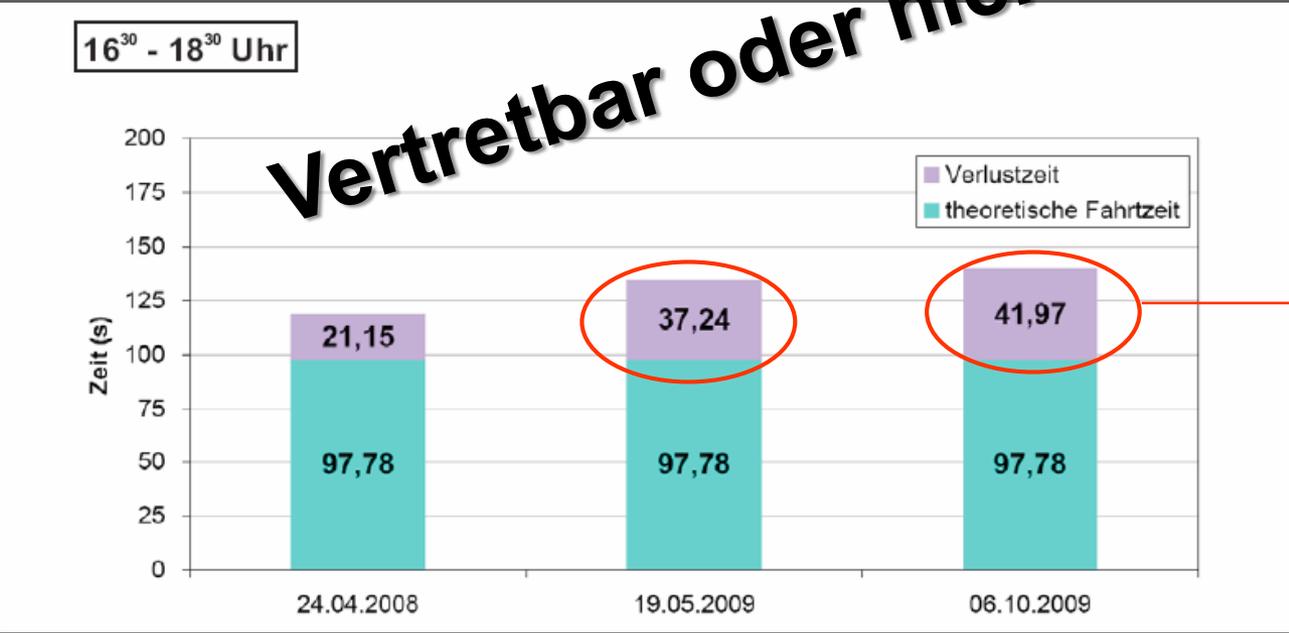
Gutachten Büro Köhler+Leutwein (Vorge stellt im Planungsausschuss 10/2010)

- Keine Verdrängung von Verkehr in Nebenstraßen
- Sicherheitsgewinn an Haltestelle Ostendorfplatz
- Fahrzeit Richtung Süden:

Vertretbar oder nicht?

Messung der Geschwindigkeiten:
Vor Radstreifen: 36% Überschreitung
Mit Radstreifen: 8% Überschreitungen

Mit Radstreifen: 5 Sekunden länger



Situation vorher

Unstrittige Maßnahmen

Verkehrsversuch

Entscheidungsfindung

Kritik am Verkehrsversuch:

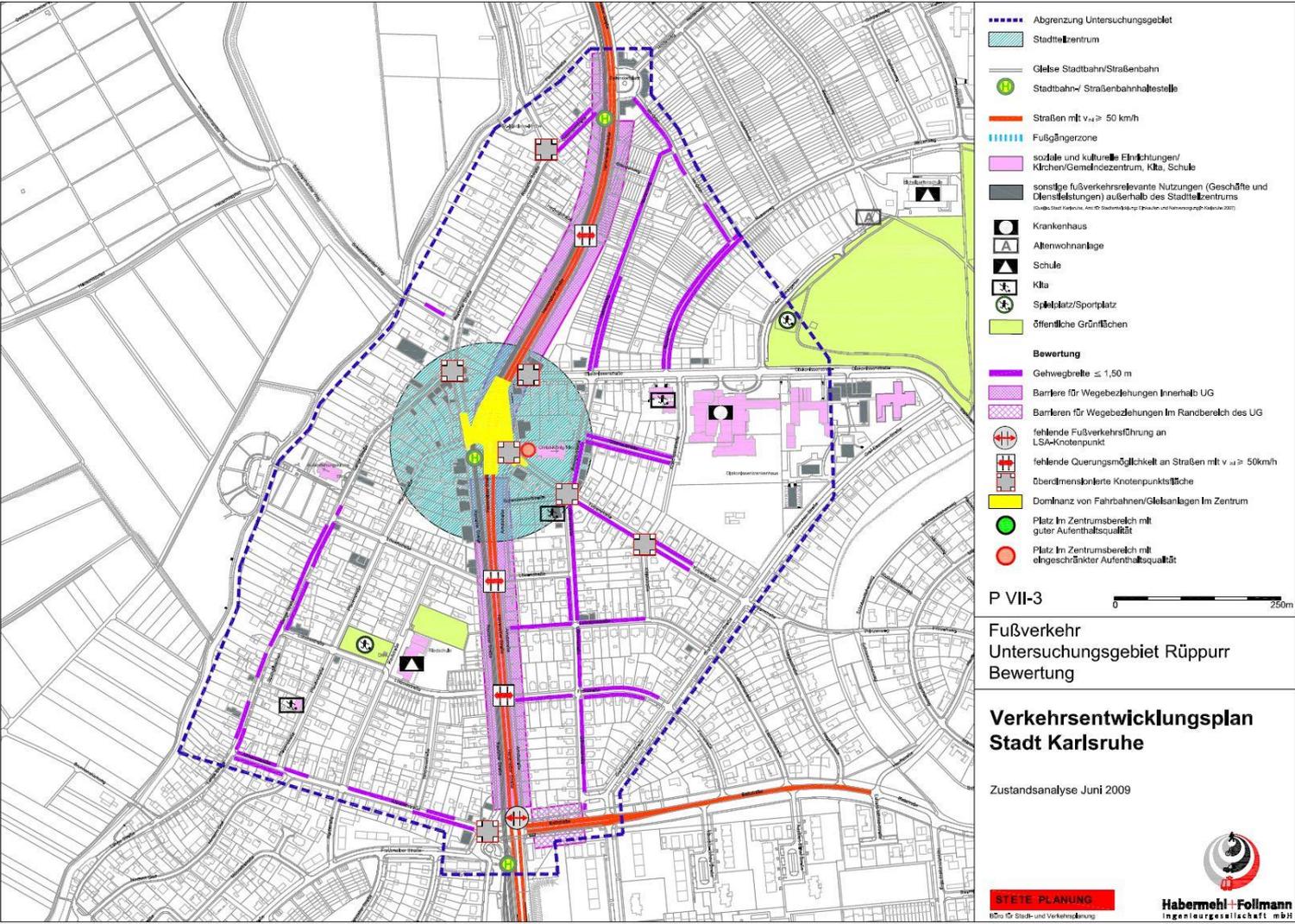
- Trennwirkung der Straße nicht aufgehoben
- keine Gestalterische Aufwertung

Dezember 2010: Gemeinderat

- Prüfauftrag: Reduzierung auf einen Fahrstreifen in Richtung Norden
- Zurückstellung der Entscheidung über Verkehrsversuch

Prüfauftrag: Reduzierung der Trennwirkung durch „echten“ Rückbau

Trennwirkung der Straße auch in VEP-Analyse erkannt (2009)



Knoten zweistreifig...



Strecke einstreifig...

... mit der Möglichkeit, an ehemals gekappten Verbindungen wieder Querungen für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen.



„Verkehrsversuch“



Verkehrliche Auswirkungen: Ergebnis der Mikrosimulation

Dargestellt ist die Verlustzeit [Sek.] gegenüber einer konstanten Fahrt bei 60 km/h bzw. 50 km/h von Battstraße bis Nürnberger Straße

Planfall		Morgenspitze		Mittagszeit		Abendspitze	
		Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd
0		16 (ist)	18 (ist)	7 (ist)	16 (ist)	15 (ist)	23 (ist)
1		38 (+22)	18 (+0)	21 (+14)	16 (+0)	23 (+8)	22 (-1)
2		38 (+22)	19 (+1)	25 (+18)	17 (+1)	25 (+10)	27 (+4)
3		41 (+25)	19 (+1)	27 (+20)	17 (+1)	27 (+12)	28 (+5)

Planfall		Morgenspitze		Mittagszeit		Abendspitze	
		Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd
4		30 (*)	13 (*)	8 (*)	36 (*)	23 (*)	28 (*)
5		50 (+20)	13 (+0)	19 (+11)	34 (-2)	34 (+11)	25 (-3)
6		56 (+26)	16 (+3)	27 (+19)	41 (+5)	40 (+17)	39 (+11)
7		58 (+28)	16 (+3)	28 (+20)	41 (+5)	44 (+21)	38 (+10)

Aktueller Entscheidungsstand:

Umbau ja, aber zunächst nur in einem Teilabschnitt