



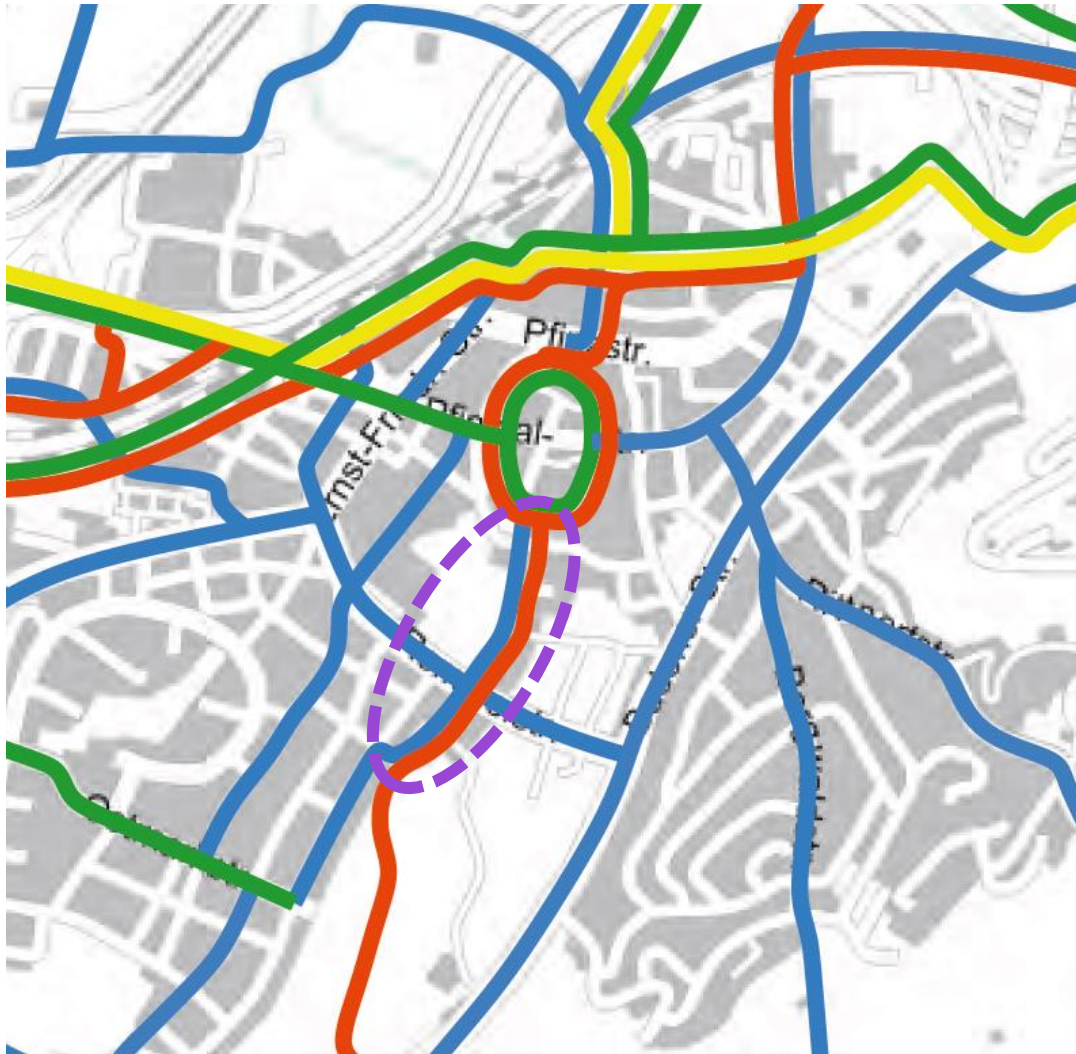
Ortschaftsrat Durlach 13.11.2024

Fahrradstraße Basler-Tor-Straße

Historie

- 2022: Anfrage OR Durlach zu Fahrradstraßen in Durlach Aue
→ Zunächst Ablehnung
- 2023: Zusage weitere Untersuchungen und Verkehrszählungen
 - Verkehrszählung
 - Querschnittsprüfung
 - Parkraumerfassung
- 2024: Auswertung der Ergebnisse und Abstimmung möglicher Varianten
→ Empfehlung zur Ausweisung der Basler-Tor-Straße als Fahrradstraße

Radverkehrs-Netz in Durlach



-  Hauptnetz
-  Nebennetz
-  RadNETZ BW Alltag
(Bestandteil des Hauptnetzes)
-  RadNETZ BW Freizeit
(Bestandteil des Hauptnetzes)

Verkehrsbelastung

Verkehrszählung am 26.07.2023,
Kreuzung Basler-Tor-Straße / Weiherstraße

Pro Tag: ca. 1.050 Kfz, geringer Schwerverkehr

Pro Tag: ca. 1.600 Rad

Ergebnis:

- Radverkehr überwiegt
- Gesamte Verkehrsbelastung gering (Fahrradstraße möglich)

Bedingungen für Fahrradstraße

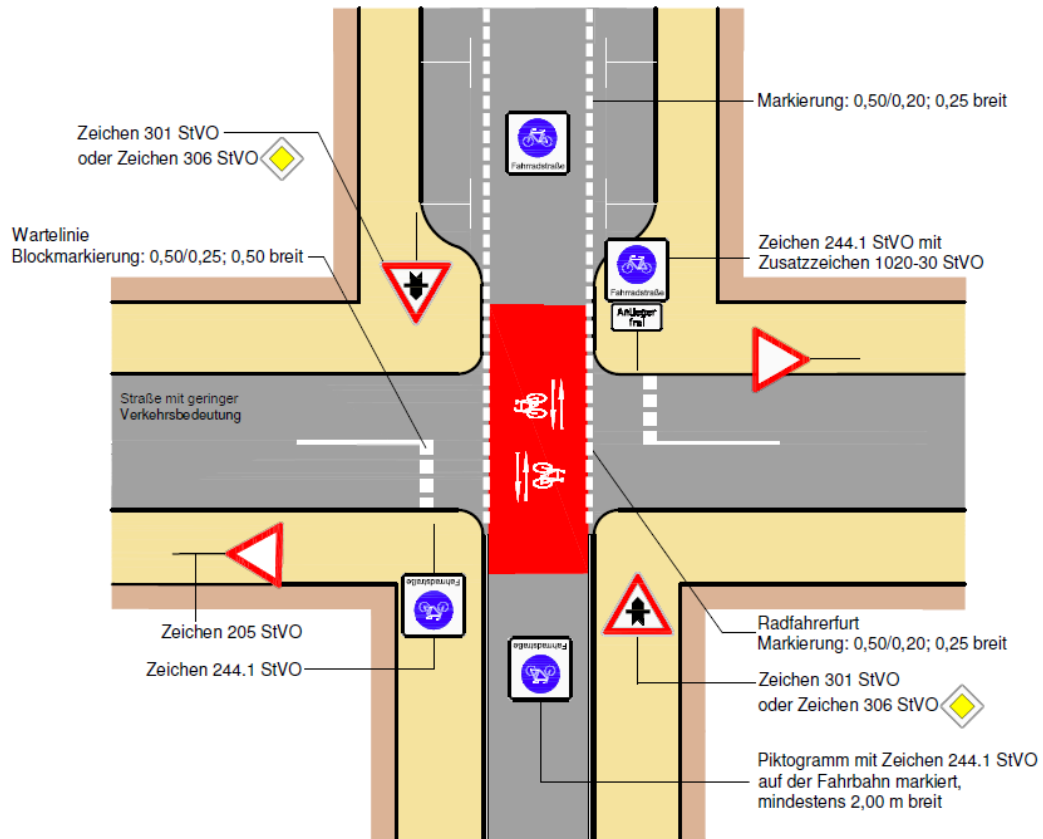
- Straße mit bedeutender Netzfunktion für den Radverkehr
- (Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart)
- Straße mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr
- Infrastruktur lässt Einrichtung einer Fahrradstraße zu

Vorgaben zu Gestaltung von Fahrradstraßen

Musterlösung

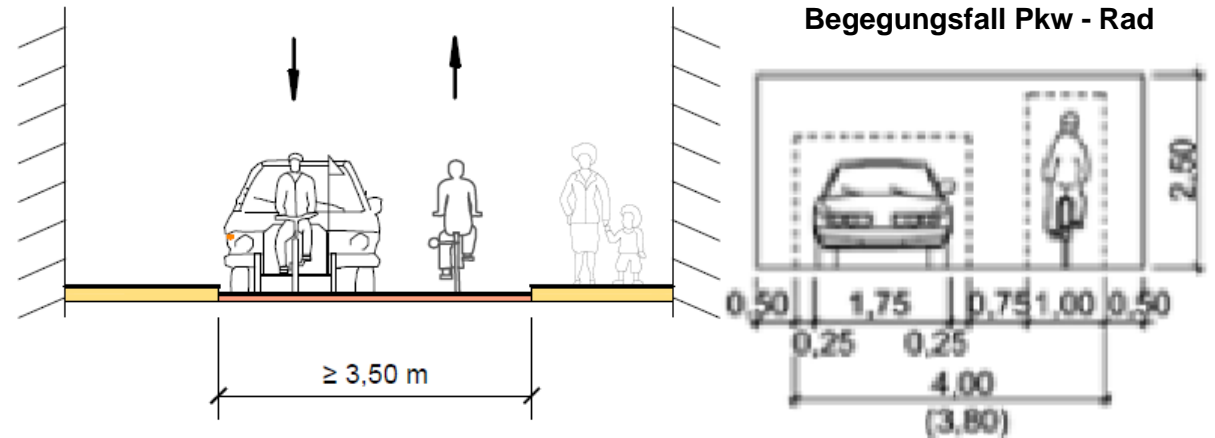
Radverkehr in Erschließungsstraßen

Gestaltung von Fahrradstraßen (1)



Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig



Ausgangslage Basler-Tor-Straße

- Aktuell 30er Zone
 - Längsparken entlang der Fahrbahn
(Eine Seite baulich, andere Seite Gehwegparken)
 - Breite der Fahrbahn (zwischen Bordstein) zwischen 6,3 m und 6,6 m
- Querschnitt nicht optimal

Entwurf

Variante 1

- Breite Fahrgasse mit ca. 5,3 m – 5,6 m Breite
- Entfall des Gehwegparkens
- Sicherheitstrennstreifen zu den baulichen Parkplätzen
- Vorfahrt an Einmündungen (ausgenommen Rommelstraße)

Entwurf Variante 1



Entwurf

Variante 2

- Schmale Fahrgasse mit ca. 3,5 m Breite (Abschnittsweise breiter)
- Gehwegparken bleibt bestehen
- Sicherheitstrennstreifen zu allen Parkplätzen
- Vorfahrt an Einmündungen (ausgenommen Rommelstraße)

Entwurf Variante 2



Auswirkungen Parkplätze - Nachterhebung

- Entfall nötig wegen:
 - Ermöglichen erforderlicher Sichtfelder (Verkehrssicherheit)
 - Schaffen der notwendigen Fahrgassenbreiten

| | Nördlicher Teil | Südlicher Teil | Summe | Differenz |
|--------------------|-----------------|----------------|-------|-----------|
| Entfall V1 | 45 | 30 | 75 | - 41 |
| Entfall V2 | 16 | 25 | 41 | - 8 |
| Kapazität öf. Raum | 12 | 21 | 33 | |

- Weitere Kapazität im privaten Raum vermutet

Auswirkungen Parkplätze - Tagerhebung

- Entfall nötig wegen:
 - Ermöglichen erforderlicher Sichtfelder (Verkehrssicherheit)
 - Schaffen der notwendigen Fahrgassenbreiten

| | Nördlicher Teil | Südlicher Teil | Summe | Differenz |
|--------------------|-----------------|----------------|-------|-----------|
| Entfall V1 | 45 | 30 | 75 | +1 |
| Entfall V2 | 16 | 25 | 41 | + 35 |
| Kapazität öf. Raum | 42 | 34 | 76 | |

- Weitere Kapazität im privaten Raum vermutet