

# Bedenken und Anregungen zum Umbau der Bismarckstraße und Frankfurter Straße einschließlich der Maßnahmen am Mathildenplatz und am Willy-Brandt-Platz (Bauabschnitt 3)

3.1 Dolivo Straße bis Kasinostraße

3.2 Bismarckstraße 56 bis Grafenstraße

3.3 Willy-Brandt-Platz Südteil

3.4 Mathildenplatz

3.5 Willy-Brandt-Platz Nordteil bis Mitte Herrngarten

3.6 Frankfurter Straße bis Schloßgartenstraße

3.7 Frankfurter Straße bis Emilstraße

Vorplanung, Emilstraße bis Kasinostraße



Interessengemeinschaft zum  
Umbau von Bismarckstraße, Willy-  
Brandt-Platz und Frankfurter Straße

**Nachtrag:** 22. Januar 2018

# **Straßenbahnumbau/Neuordnung des Verkehrs am Willy-Brandt-Platz/ Frankfurter Straße - Vorschläge und Anregungen**

## **Wartehalle auf der Ostseite des Willy-Brandt-Platzes**

Die **Wartehalle** kann nach Süden verschoben werden. Dadurch wird der Engpass entschärft.

## **Parkplatz-Zufahrt über das Grundstück Scentral :**

Die Zufahrt muss einen ausreichenden Abstand vom Herrngartentor haben, um Fußgänger und Radfahrer nicht zu gefährden.

## **Herrngartenmauer gegenüber Landwehrstraße:**

Die **Herrngartenmauer** wurde in den 60iger Jahren umgebaut, an der Frankfurter Str. rechtwinklig abgelenkt und nach Osten in den Herrngarten verschoben. Ein Streifen der Herrngarten-Grünfläche liegt seit dem außerhalb der Mauer. Bei dem anstehenden Umbau sollte der Mauerverlauf korrigiert und an die Neuplanung angepasst werden. So könnte auch hier eine Einengung des Fußgänger/Radfahrer-Bereichs behoben werden.

Auch der Zwickel am Gebäude Nr. 5/7 sollte bereinigt werden.

## **Herrngartenzugang gegenüber Kahlertstraße:**

Der schmale Herrngartenzugang gegenüber Kahlertstraße ist schon heute eine Gefahrenstelle, die durch zunehmenden Radverkehr auf dem Rad- und Gehweg noch gefährlicher wird. Ein aus dem Herrngarten durch das enge Tor gehender Fußgänger ist für Radfahrer auf dem Kombiweg entlang der Herrngartenmauer bis zuletzt unsichtbar, so dass erhebliche Kollisionsgefahr besteht.

Um diese Gefahrenstelle zu beseitigen, bietet sich an, den Ein/Ausgang nach Norden an den Einmündungsbereich der Schlossgartenstraße zu verlegen. So wird auch eine günstige Verbindung zur Haltestelle Pallaswiesenstraße hergestellt. (Siehe Planskizze)

## **Übergang Emilstraße:**

Durch die Emilstraße verläuft eine bei Radfahrern und Fußgängern beliebte, weitgehend verkehrsberuhigte Verbindung zwischen Johannesviertel und Martinsviertel, allerdings ohne gesicherten Übergang über die Frankfurter Straße. Da die westseitige Haltestelle künftig bereits kurz hinter der Kreuzung Emilstraße beginnt, werden auch Fahrgäste, die Richtung Martinsviertel gehen wollen, hier queren.

Ein lichtsignalgeregelter Übergang südlich der Kreuzung ermöglicht Fahrgästen und dem Rad- und Fuß-Verkehr die sichere Querung von Schienen und Fahrbahnen. Die Signalsteuerung könnte mit der Anlage an der Pallaswiesenstraße und den Haltestellen der Bahn verknüpft werden.

## **Gestaltung der Einmündungen von "Wohnstraßen":**

Die Pallaswiesenstraße hat eine Sammelfunktion und dient auch dem öffentliche Nahverkehr. Die anderen in die Frankfurter Straße einmündenden Straßen sind Anlieger-/ Erschließungsstraßen mit geringer Belastung durch Autoverkehr, sprich "Wohnstraßen". Um den Wohngebietscharakter und die Verkehrsberuhigung zu betonen und in das Gebiet einmündenden Autofahrern zu signalisieren, wurden Einmündungen an der Frankfurter Straße als Gebietszugänge gestaltet: Pflasterung der Einmündung, Baumstellung an der Einmündung.

In die aktuelle Planung wurde diese Gestaltung der Gebietszugänge nicht übernommen. Sie ist jedoch wichtig für die Gebietsqualität und sollte beibehalten bzw. weiter angewandt werden.

## **Radweg Landwehrstraße:**

Die vorliegende Planung sieht in der Landwehrstraße einseitiges Parken (Südseite), Einrichtungsverkehr Richtung Osten und einen Radweg mit Richtungsverkehr nach Westen vor. Auf dieses Verkehrstrennungssystem sollte in einer Wohnstraße verzichtet werden. Es führt mit Sicherheit zu einer Beschleunigung des Autoverkehrs (auch wenn Tempo 30 vorgeschrieben wird) und auch des Radverkehrs, was in einer Wohnstraße ebenfalls nicht erwünscht ist. Zudem bedeutet es einen erhebliche Verlust an Parkplätzen. Wie in den meisten anderen Wohnstraßen

des Johannesviertels sollte das beidseitige Parken beibehalten werden. Die mittlere Fahrspur dient bei Tempo 30 dem Rad- und Autoverkehr. Dieses System der Verkehrsmischung und die Enge der Fahrgasse führen zu Langsamfahren und gegenseitiger Rücksichtnahme. Es betont den Wohngebietscharakter und hat sich z.B. in der Kahlerstraße ohne Richtungsverkehr bewährt. (vergleichbare Gesamtbreite)

### **Übergang Landwehrstraße (Alternative):**

Der Übergang bleibt in der heutigen Lage auf der Nordseite der Einmündung mit geräumiger Wartefläche auf der Westseite und direkter Zuführung zum Herrngartentor. Die Bahngleise werden in den gesicherten Übergang einbezogen. Das erleichtert den Bahnverkehr vermeidet Gedrängel auf schmalen Warteflächen zwischen Bahn und Autoverkehr. Die Sperrflächen neben dem Übergang könnten mit Schotter ausgelegt werden, um sie deutlich von den begehbaren Flächen abzuheben und von regelwidrigem Begehen abzuhalten.

### **Fahrradverkehr:**

Die Fahrrad-Erschließung der City für die nördlichen Wohnviertel ist schon heute unzureichend.

Die meistgenutzte Verbindung verläuft durch den Herrngarten (weiter über den Karolinenplatz und den Friedensplatz). Dort steht der Radverkehr in Konkurrenz, manchmal auch im Konflikt mit Fußgängern und Naherholung. Der Herrngarten sollte durch zunehmenden Radverkehr nicht noch stärker belastet werden. Radverkehrsführungen direkt von und zur City-Fußgängerzone, außerhalb des Herrngartens, sind dringend erforderlich.

Die vorliegende Planung sieht folgendes vor:

Auf der Westseite der Frankfurter Straße (Fahrtrichtung Süden) gibt es eine Fahrradspur (1,5 m) die nach Westen entlang der Bismarckstraße weiterführt. Richtung City wird eine rechts angeordnete 1,5 m breite Wartefläche für Linksabbieger vor dem zentralen ampelgesicherten Übergang zum W.B.-Platz angeboten. Radfahrer, die hier beide Fahrbahnen queren, landen gegenüber in der Multifunktionsfläche des neugestalteten W.B.-Platzes zwischen vielen Schienen und Weichen.

Eine Weiterführung Richtung City gibt es nicht.

Aus der City Richtung Norden steht Radfahrern die zur Anliegerstraße herabgestufte Luisenstraße (Ostseite Mathildenplatz) zur Verfügung. (Wegen Liefer- und Parkverkehr nicht problemlos) Unter der Gerichtsbrücke hindurch geht es dann weiter auf der Ostseite Fußgänger/Straßenbahnfläche des neugestalteten W.B.-Platzes, dann weiter auf dem Bürgersteig entlang der Herrngartenmauer. Auf der ganzen Strecke nördlich des Mathildenplatzes müssen sich Radfahrer und Fußgänger arrangieren. Konflikte werden nicht ausbleiben.

### **Vorschlag zur Radverkehrsführung:**

Zweirichtungs-Radweg auf der Westseite des Mathildenplatzes und Radstreifen beidseitig am Willy-Brandt-Platz. Siehe Planskizze.

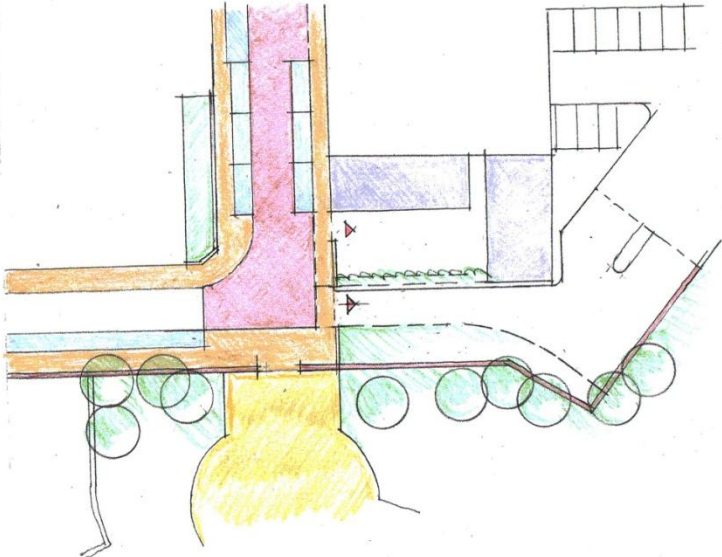
Autoverkehr aus dem Innenstadtring Richtung Nord /Frankfurter Straße/B3 wird auf der Bleichstraße weiter nach Westen geführt. Abbiegemöglichkeiten nach Norden bestehen an der Grafenstraße und bevorzugt an der Kasinostraße (B3). Für Autos sind das zumutbare Umwege.

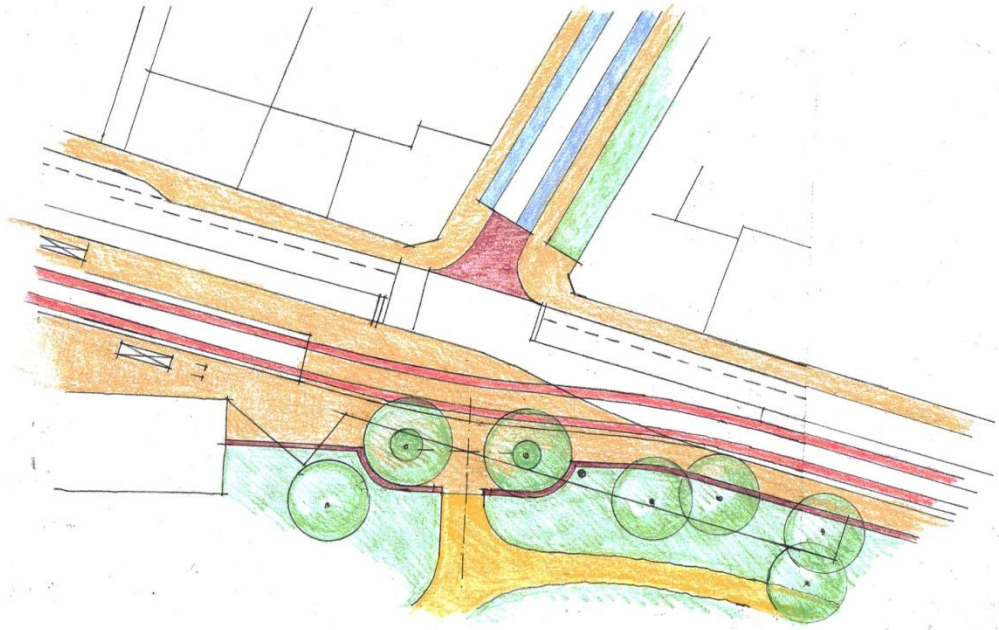
Auf der freiwerdenden Fahrspur an der Westseite des Mathildenplatzes wird ein Radweg für beide Verkehrsrichtungen geschaffen, der gut mit dem Zugang zwischen RP und Tunnel zum Luisenplatz verknüpft ist. Diese Lösung bringt eine attraktive Verbindung für den Radverkehr zwischen den nördlichen Stadtteilen und der City/Luisenplatz/Fußgängerzone. Sie bewirkt gegenüber der aktuellen Planung eine Aufwertung für den Mathildenplatz, der so sein Format mit einem durchgehenden Seitenstreifen behält und nicht von verschwenkten Autoverkehrsspuren beschnitten wird.

An der Nordwestseite des Willy-Brandt-Platzes gibt es (weiterhin) je eine Autofahrspur in beide Fahrtrichtungen, aber auch einen Fahrradstreifen für Fahrtrichtung Norden, so dass Radfahrer nicht gezwungen sind, über die Mischverkehrsfläche mit den Haltestellen und der Schienenverknüpfung zu fahren. Breite Aufstellflächen für Räder vor den Überwegen. Hinweis auf Linkseinordnen für nach Süden Richtung Mathildenplatz/Luisenplatz abbiegende Radfahrer. Gummieinlagen in den Schienen verhindern Fahrradstürze beim Queren.

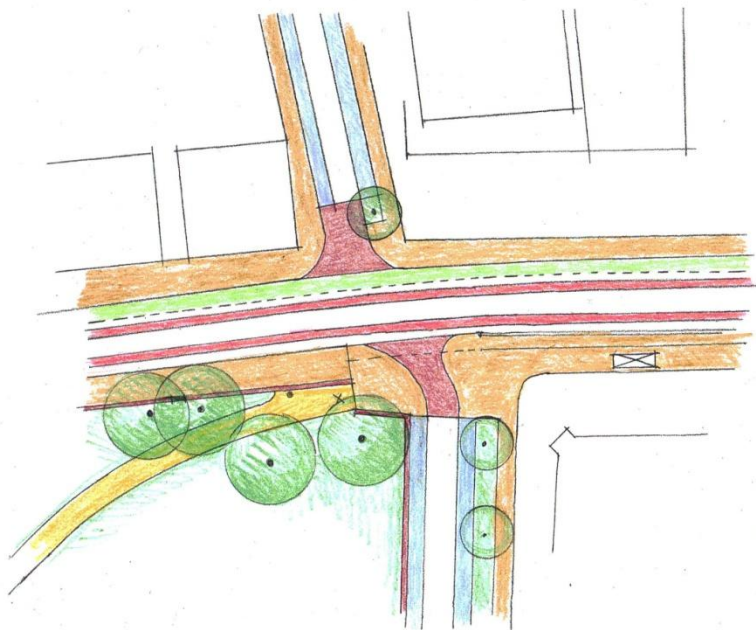
# Planskizzen

**Parkplatz-Zufahrt über das Grundstück Scentral :**  
Die Zufahrt muss einen ausreichenden Abstand vom Herrgartentor haben, um Fußgänger und Radfahrer nicht zu gefährden.

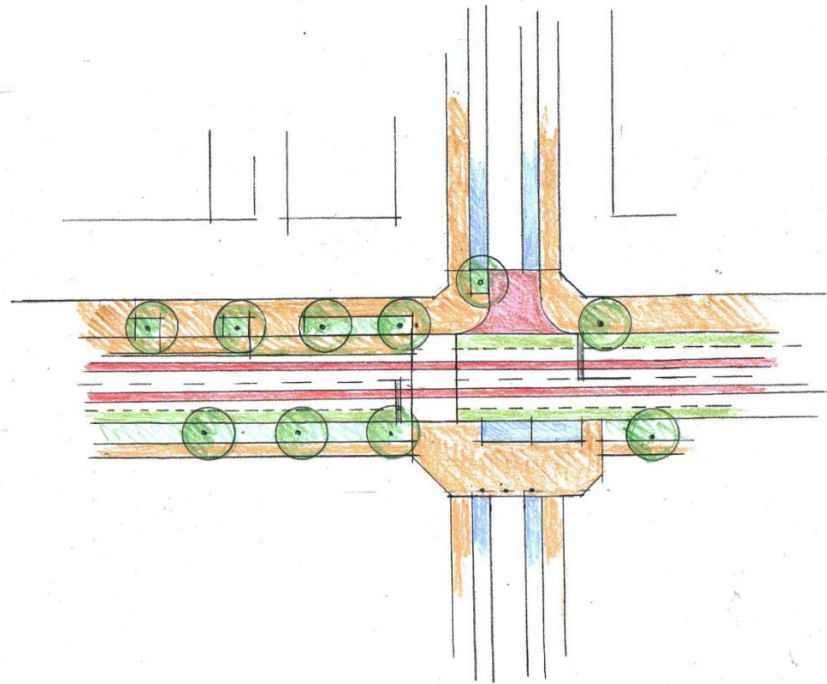




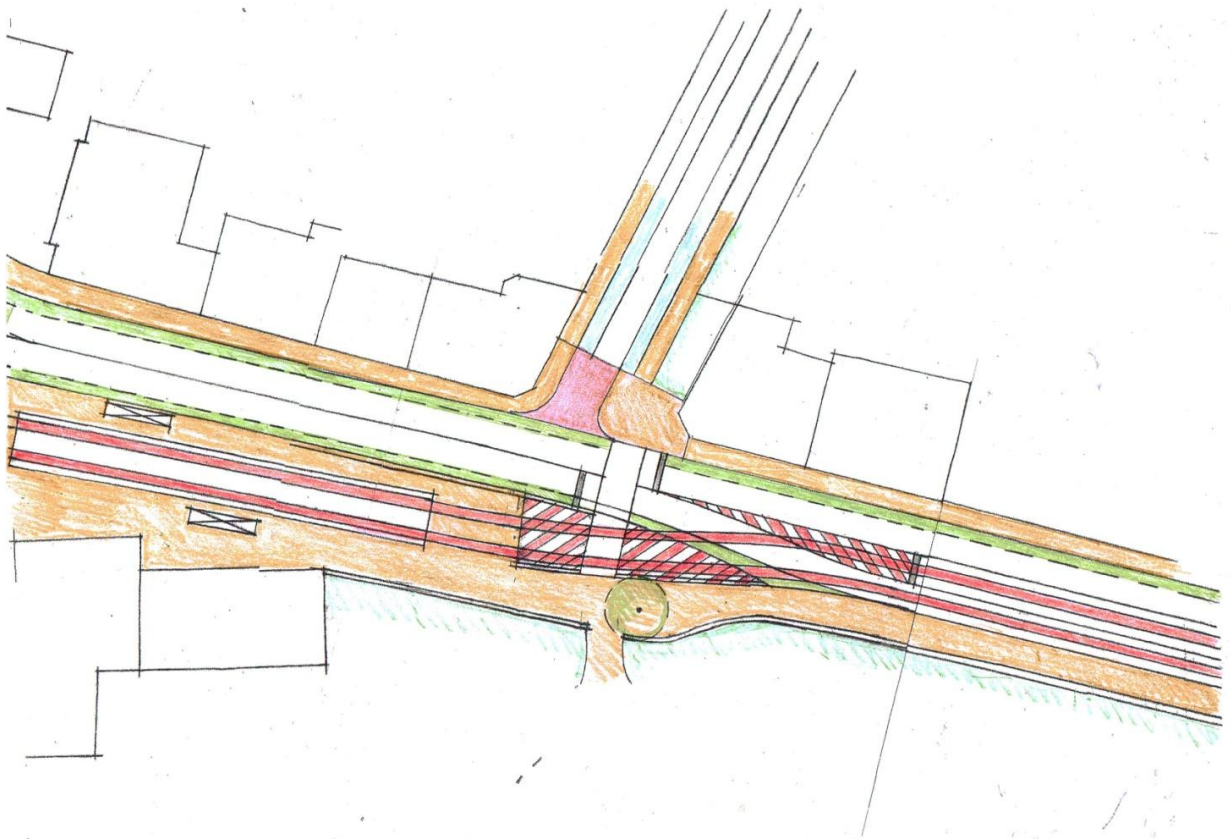
Willy-Brand-Platz Nord/Herrngartenmauer



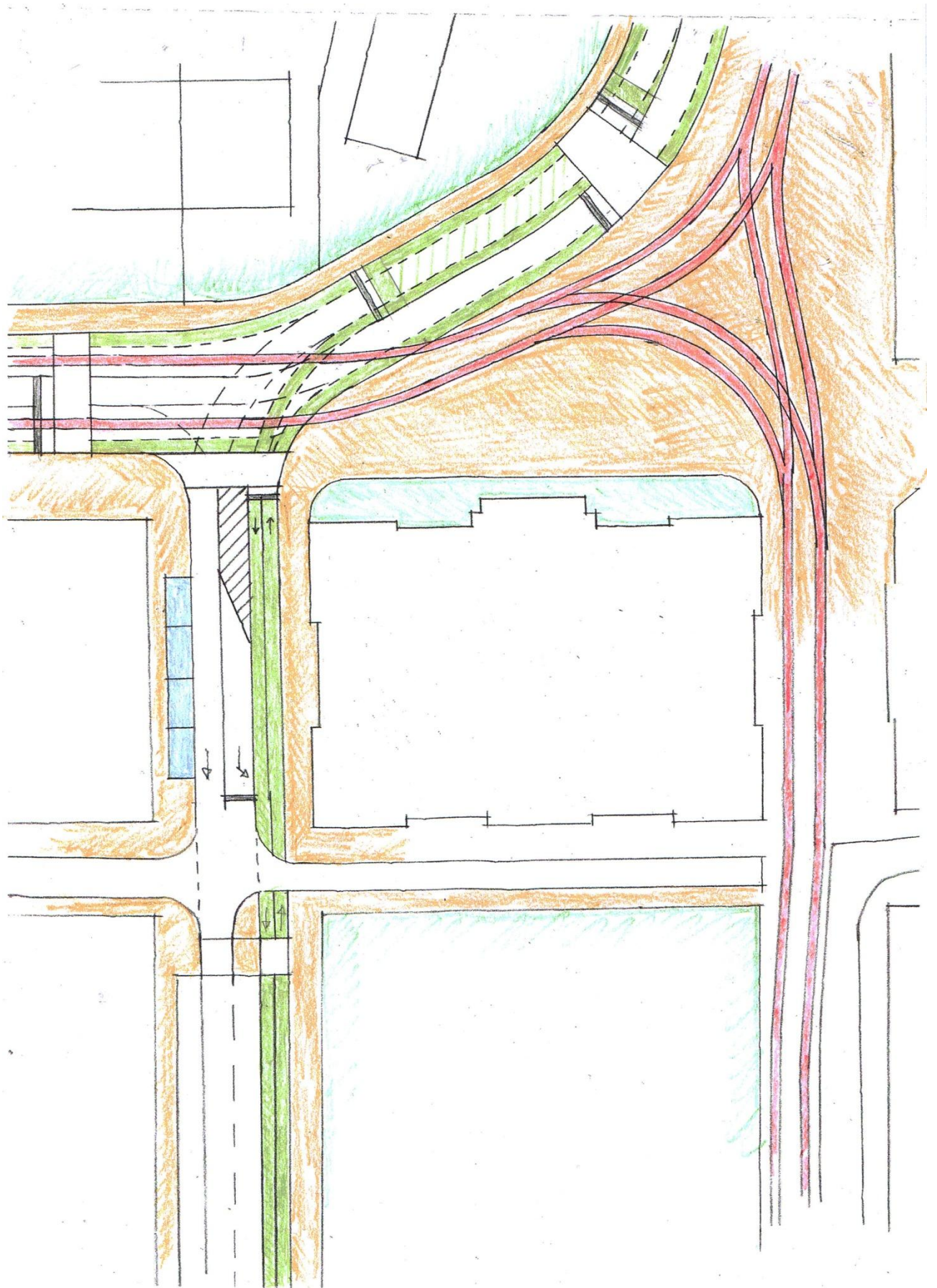
Herrngartenzugang gegenüber Kahlertstraße



Übergang Emilstraße



Übergang Landwehrstraße-Herrngarten



Vorschlag zur Radverkehrsführung