



Verkehrskonzept für die Stadt Springe
Funktionale Gliederung der Verkehrsnetze
zur Ergänzung des Flächennutzungsplans

Anlage 4: Querschnitt-Steckbriefe

Hannover, 07.01.2014



Gesellschaft für
Verkehrsberatung und
Systemplanung mbH

Vorbemerkungen

Die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze anhand der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 08) zielt auf eine aufgabengerechte Bündelung der Verkehrsströme ab. Im Rahmen der funktionalen Netzgestaltung wird jedem Netzelement eine bestimmte *Kategorie* zugewiesen.

Eine Auswahl von relevanten Netzelementen wird in den **QUERSCHNITTSTECKBRIEFEN**, welche die *funktionalen Merkmale* in einer Übersicht darstellen, jeweils einzeln analysiert.

Die betrachteten **Netzelemente** sind jeweils zweiseitig aufgeführt. Neben der Lagebeschreibung des Abschnitts finden sich auf der ersten Seite verkehrliche und bauliche Eigenschaften, die eine Kategorisierung ermöglichen. Sie ergeben zusammen mit einer Auswahl von Fotos auf der zweiten Seite ein Gesamtbild des Abschnitts. Abschließend stellen die Steckbriefe eine stichwortartige Argumentationskette bereit, welche die Einordnung in eine **Straßenkategorie** und **Verbindungsfunktionsstufe** begründet. Folgende funktionale Merkmale werden beschrieben:

Das **Straßenprofil** zeigt die Maße der Entwurfs Elemente des Straßenraum-Querschnitts. Zudem ist die Blickrichtung für eine eindeutige Zuordnung der Straßenseiten angegeben.

Der **Begegnungsfall** beschreibt die Raumbanspruchung zweier sich begegnender Fahrzeuge unterschiedlicher oder gleicher Art (LKW und PKW) mit oder ohne Geschwindigkeitsreduktion ($V_{\text{Red.}}$) auf der nutzbaren Fahrbahn. Die Einstufung des Begegnungsfalls ist hauptsächlich abhängig von der Fahrbahn- und der Fahrzeugbreite. Näheres findet sich in der Legende auf Seite 3.

Die Rubrik **Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage** bezieht sich auf die Tauglichkeit der Straße zur Führung des Radverkehrs auf der für den Kraftfahrzeugverkehr nutzbaren Fahrbahn. Dabei werden vier Abstufungen („hoch“, „mittel“, „gering“ und „keine“) vorgenommen.

Die **Belastung für Radverkehr nach ERA** („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“) beschreibt Belastungsbereiche (I bis IV, mit aufsteigender Belastung) zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen auf Stadtstraßen. Die Eignung hängt im Wesentlichen von Stärke und Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs ab.

In tabellarischer Form ist die **Einschätzung der Nutzungsansprüche** aufgeführt. Hierbei geht es um die durch potenzielle Nutzer bestimmten Ansprüche und Möglichkeiten der Nutzung des Straßenabschnitts. Die Nutzungsansprüche werden für die sechs Nutzerkategorien Fußgängerverkehr, Radverkehr, Parken, Liefern und Laden, Versorgung und Aufenthalt bewertet. Dabei werden erneut vier Abstufungen („hoch“, „mittel“, „gering“ und „keine“) vorgenommen.

Die **durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV)** beinhaltet die Anzahl der Kraftfahrzeuge an einem Werktag, die den Straßenquerschnitt durchschnittlich passieren. Weiterhin wird die Anzahl der durch diesen Straßenabschnitt fahrenden Lastkraftwagen (hier: LKW über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger sowie Sattelzüge und Zugmaschinen) als absoluter Wert und als Anteil in der für die Bemessung maßgebenden Stunde aufgeführt. Abschließend wird die Anzahl der ÖSPV-Fahrten („Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr“), ebenfalls eine Teilmenge der DTV, genannt.

Im Zuge der Messung der DTV wurden auch die **Geschwindigkeiten** der durch den Straßenabschnitt fahrenden Fahrzeuge erfasst. Der Wert V_{max} beschreibt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit in diesem Straßenabschnitt. Der Wert V_{85} gibt an, welche Geschwindigkeit 85 % der motorisierten Fahrzeuge nicht überschreiten.

Die Bestimmung des **Straßenstils** geschieht über einen Vergleich mit **typischen Entwurfsituationen**, die in der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) abgebildet sind. In Abhängigkeit zur Auswahl des Straßenstils steht die Zuordnung zu einer Straßenkategorie. Bei der Fragestellung, ob eine Entwurfsituation zu einer Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraße passt, fordert die RASt bei Wohnweg, Wohn-, Sammel-, Verbindungs- und anbaufreier Straße unter dem Vorbehalt sich ändernder Nutzungsansprüche eine eindeutige Zuweisung.

Legende

Eigenschaft im Steckbrief	Abkürzung	Bedeutung	Zusätzliche Informationen
Straßenprofil	G	Gehweg	Sofern ein Straßenabschnitt als Einbahnstraße ausgewiesen ist, ist dies mit einem Kreuz vermerkt.
	R	Radweg	
	GS	Grünstreifen	
	P/L	Flächen für Parken und Liefern bzw. Laden	
	g	Bei g in der Spalte des Radweges: Gehweg- und Radwegbreite stehen bei Gehweg im Falle eines "gemeinsamen Geh- und Radweges" (Vz 240).	
	f	Bezeichnet eine Fußgängerzone.	
Begegnungsfall	* LKW/LKW (ohne V-Red.)	Bei * hinter der Gehwegbreite: Gehwegbreite steht bei Gehweg im Falle eines Gehweges mit "Radfahrer frei" oder einer Fußgängerzone. Dabei kann der Fußweg oder die Fußgängerzone von Radfahrern mitbenutzt werden (Vz 1022-10).	Sofern eine Einbahnstraße ausgewiesen ist, wird der Begegnungsfall nicht bewertet. LKW-Breite: 2,55m. PKW-Breite: 1,75m. Sicherheitsraum der KFZ: beidseitig jeweils 0,25m. Mindestabstand zwischen den Sicherheitsräumen sich begegnender KFZ: 0,25m.
	LKW/LKW (mit V-Red.)	Zwei LKW können sich mit Geschwindigkeitsminderung bei einer Mindestbreite von 5,5 bis 6,5m begegnen.	
	PKW/LKW (ohne V-Red.)	Ein PKW und ein LKW können sich ohne Geschwindigkeitsminderung bei einer Mindestbreite von 5,5m oder mehr begegnen.	
	PKW/LKW (mit V-Red.)	Ein PKW und ein LKW können sich mit Geschwindigkeitsminderung bei einer Mindestbreite von 5,5m oder weniger begegnen.	
	PKW/PKW	Zwei PKW können sich ohne Geschwindigkeitsminderung begegnen.	
Eignung im Radverkehr ohne eigene Anlagen	FR	Fahrtrichtung der KFZ	
Argumente	NMIV	Nicht-motorisierter Individualverkehr	
	NW	Nordwesten	
	SV	Schwerverkehr	
	Vz	Verkehrszeichen	

Liste der Querschnitte

Die Nummerierung befindet sich auf den Steckbriefen unten rechts.

Nummer	Name
11	ADOLF-REICHWEIN-STR. nördlich Am Kalkwerk
12	AM GRÜNEN BRINK östlich Fünfhausenstr
13	AM KALKWERK westlich Leipziger Str.
14	AUF DEM BURGHOFF nördlich In der Worth
15	BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 10
16	BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 35
17	BERLINER STR. bei Hausnr. 1 (nordwestlich Brandenburger Str.)
18	BERLINER STR. im Übergang zur Ellernstr.
19	BERNAUER STR. bei Hausnr. 2
20	BOHNSTR. bei Hausnr. 6
21	BRANDENBURGER STR. bei Hausnr. 25
22	BÜRGERMEISTER-PETERS-STR.
23	BURGSTR. nördlich Schulstr.
24	BURGSTR. zwischen Echternstr. und Schulstr.
25	ECHTERNSTR. bei Hausnr. 25
26	ECHTERNSTR. bei Hausnr. 3
27	ELLERNSTR. südlich Rosenstr.
28	FRIEDRICH-BÄHRE-STR. bei Hausnr. 12
29	FRIEDRICH-BÄHRE-STR. westlich Käthe-Kollwitz-Str.
30	FRIEDRICHSTR. bei Hausnr. 7
31	FRIEDRICHSTR. östlich Bahnhofsstr.
32	FÜNFHAUSENSTR. nördlich Friedrichstr.
33	FÜNFHAUSENSTR. südlich Friedrichstr.
34	GÖBELBASTEI bei Hausnr. 24
35	HAMELNER STR. westlich Heinrich-Göbel-Str.
36	HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 29
37	HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 61a
38	HARMSMÜHLENSTR. südlich An der Haller
39	HEIDSTR. nördlich Am Markt
40	HINTER DER BURG ggü. der Sporthalle (bei Hausnr. 6)
41	INDUSTRIESTR. bei Hausnr. 13 (östlich Jägerallee)
42	INDUSTRIESTR. nordwestlich der Bahnunterführung
43	JÄGERALLEE bei Hausnr. 12 (südlich In der Wanne)
44	JOHANN-HEINRICH-SCHRÖDER-STR. bei Hausnr. 3
45	KURZER GING bei Hausnr. 13 südlich Zum Ebersberg
46	KURZER GING nördlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.
47	KURZER GING südlich Berliner Str.
48	KURZER GING südlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.
49	MILITSCH-TRACHENBERGER-STR. bei Hausnr. 7
50	MÜHLENWEG bei Hausnr. 6
51	NORDWALL östlich Fünfhausenstr.

- 52 OPPELNER STR. südlich Danziger Str.
- 53 OSTTANGENTE nördlich des Kreisverkehrs
- 54 OSTTANGENTE nördlich Friedrichstraße
- 55 OSTWALL südlich Zum Niederntor (bei Hausnr. 11-13)
- 56 ROSENSTR. bei Hausnr. 10
- 57 SCHULSTR. östlich Burgstr.
- 58 SCHULSTR. östlich Hinter der Burg
- 59 ST.-ANDREAS-STR. bei Hausnr. 2
- 60 TIVOLISTR. bei Hausnr. 18
- 61 VÖLKSENER STR. östlich Grasweg
- 62 VÖLKSENER STR. westlich Harmsmühlenstr.
- 63 WOLFSTALSTR. südwestlich Schiergrund
- 64 ZUM EBERSBERG westlich Kurzer Ging
- 65 ZUM NIEDERNTOR westl. Völsener Str.
- 66 ZUM OBEREN FELDE bei Hausnr. 7
- 67 ZUM OBERNTOR zwischen Ellernstr. und Echterstr.

ADOLF-REICHWEIN-STR. nördlich Am Kalkwerk

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7				7,5				1,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	gering	gering	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	3.593
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	78

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Sammeln des Verkehrs von Wohngebieten und Schulen
- hauptsächliche Nutzung ist Wohnen
- lockere Bebauung
- Supermarkt
- viel Busverkehr
- kein Parken am Fahrbahnrand im südlichen Abschnitt
- Tempo-30-Zone
- Nutzungskonflikte durch kreuzenden Schulweg

Nummer 11

ADOLF-REICHWEIN-STR. nördlich Am Kalkwerk



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Erschließung von Wohngebieten und Schulen
- mittlere DTV
- Sammelstraße
- Tempo-30-Zone
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 11

AM GRÜNEN BRINK östlich Fünfhausenstr

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse ☒

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0				6,0				1,4

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	keine	mittel	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	1.692
davon LKW°	78
LKW-Anteil°	3,70 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	30
V85	39,00

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- dichte Bebauung (Zweifamilienhäuser)
- Parkbedarf
- kein Radweg
- Tempo-30-Zone
- Einzelgebäude mit gewerblicher Nutzung (z.B. Bank)

Nummer 12

AM GRÜNEN BRINK östlich Fünfhausenstr



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viele direkte Anlieger
- nur kleinräumige Verbindungsfunktion (letzte Möglichkeit aus Richtung Norden die Innenstadt zu umfahren)
- Tempo-30-Zone
- breite Fahrbahn bei Einbahnstraßenregelung ermöglicht Parken am Fahrbahnrand
- Radfahrer im Gegenverkehr (Vz 1000-33)
- tw. Halteverbot, um Innenstadtverkehr sicher ableiten zu können



Nummer 12

AM KALKWERK westlich Leipziger Str.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,5				7,4				2,0

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	keine	gering	hoch	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	6.176
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	29

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Verbindungsstraße

Argumente

- Hohe Verkehrsstärke
- Teil der Achse Bundesstraße - Osttangente - Industriestr. - Bernauer Str.
- halboffene Bebauung
- Wohnen und gewerbliche Nutzung
- Busverkehr

Nummer 13

AM KALKWERK westlich Leipziger Str.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- nähräumige Verbindungsfunktion
- Durchgangsverkehr und Erschließung
- hohe DTV
- teilweise absolutes Halteverbot zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses
- Verbindung zu Wohnvierteln und Schulen sowie zum Bahnhof -> wenig Schwerverkehr



Nummer 13

AUF DEM BURGHOFF nördlich In der Worth

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0	G			6,7			1,7	3,2

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
keine

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	hoch	keine	gering	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	7.951
davon LKW°	215
LKW-Anteil°	2,20 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	142

V_max	50
V85	50,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtstraße

Argumente

- Haupteinfahrtstraße aus Richtung Süden
- Anbindung an die B 217 (Südümgehung)
- hohe Verkehrsstärke
- breiter nutzbarer Straßenraum
- gemischte Nutzung (Wohnen, öffentl. Einrichtungen, Gewerbe)
- Busverkehr
- hohe Durchschnittsgeschwindigkeit
- punktueller Querungsbedarf

Nummer 14

AUF DEM BURGHOF nördlich In der Worth



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- sehr hohe DTV
- regionale Verbindungsfunktion (Örtliche Einfahrtstraße mit Beschilderung für den überörtlichen Verkehr
- innerörtliche Verbindungsfunktion (Innenstadt/Volkspark/Krk.haus/Schulen)
- geringe Erschließungsfunktion
- Getrennter Rad- und Fußweg rechts (Vz 241), gemeinsamer Radweg (Vz 240) links
- Parkverbot
- breiter nutzbarer Straßenraum
- ÖSPV-Nutzung





BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 10

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,2	1,5		1,9	6,8	1,9			3,4*

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	3.468
davon LKW°	157
LKW-Anteil°	3,60 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	39

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	47,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- dichte Bebauung
- Geschäfte und Dienstleister prägen das Bild
- viele Fußgänger
- Parkflächen am Straßenrand

Nummer 15

BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 10



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viele direkte Anlieger und Geschäfte
- Parken nur auf den vorgesehenen Flächen
- Vorfahrtstraße
- lichtzeichengeregelter Knotenpunkt
- DTV über dem Durchschnitt
- Verbindung zu Bahnhof und ZOB
- Nutzung durch ÖSPV
- Teil der Innenstadtumgehung
- beidseitig Parken in Parkbuchten
- Getrennter Geh- und Radweg links (Vz 241), rechts Gehweg mit Radfahrer frei (Vz 1022-10) zwischen Völkener Str. u. Am Handanger
- absolutes Halteverbot
- breiter Straßenraum
- vielfältige Nutzungsansprüche



BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 35

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,5	1,5			6,5	2,0			2,2

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	gering	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.146
davon LKW°	103
LKW-Anteil°	3,80 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	39

V_max	50
V85	44,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zufahrtstraße zum (Bus-)Bahnhof
- Wohnen als vorherrschende Nutzung, vereinzelt Gewerbe
- breiter Straßen- und Seitenraum
- Parkflächen
- Busverkehr

Nummer 16

BAHNHOFSTR. bei Hausnr. 35



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vorfahrtstraße
- Verbindung zu Bahnhof und ZOB
- Nutzung durch ÖSPV
- Parken nur auf den vorgesehenen Flächen
- getrennter Geh- und Radweg links (Vz 241) durch Grünstreifen
- absolutes Halteverbot
- Parkbuchten
- breiter Straßenraum
- diversifizierte Nutzungsansprüche



Nummer 16

BERLINER STR. bei Hausnr. 1 (nordwestlich Brandenburger Str.)

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0				7,6				2,0

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	keine	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	974
davon LKW°	22
LKW-Anteil°	1,80 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	46,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Zufahrt zum Wohngebiet Kurzer Ging
- Anschlussstraßen
- Wohnbebauung

Nummer 17

BERLINER STR. bei Hausnr. 1 (nordwestlich Brandenburger Str.)



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viele direkte Anlieger
- Sammelstraße
- geringe DTV
- Tempo 30-Zone
- Keine spezielle Regelung für
Fahrradfahrer
- Fahrbahnverengung am östlichen Ende



Nummer 17



BERLINER STR. im Übergang zur Ellernstr.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9 (-)				7,2 (5,0)				1,8 (0,8)

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	keine	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	7.485
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	84

V_max	~~
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Verbindungsstraße

Argumente

- Hohe Verkehrsstärke
- Nadelöhr (Bahnunterführung)
- Überquerungshilfen für gebündelten Fußgängerverkehr
- ausschließlich verkehrliche Nutzung

Nummer 18

BERLINER STR. im Übergang zur Ellernstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vmax in nördlicher Richtung 50 km/h, in südlicher Richtung 30 km/h
- Keine direkten Anlieger
- Nadelöhr für alle Verkehrsteilnehmer (Bahnunterführung)
- Nahräumige Verbindungsfunktion (Innenstadt/Bahnhof --> Göbelbastei/Kurzer Ging/Schulen A.-Reichwein-Str.
- viel Durchgangsverkehr
- sehr hohe DTV
- ÖSPV-Nutzung
- breite nutzbare Fahrbahn (Verengung an Unterführung)
- teilweise eingeschränktes Halteverbot
- Überquerungshilfen für Fußgänger



Nummer 18

BERNAUER STR. bei Hausnr. 2

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7				7,4				2,1

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	mittel	keine	mittel	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	4.460
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	49

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Verbindungsstraße

Argumente

- Hohe Verkehrsstärke
- mitteldichte Wohnbebauung, tw. Freiflächen
- Tankstelle
- Busverkehr
- hauptsächlich Durchgangsverkehr

Nummer 19

BERNAUER STR. bei Hausnr. 2



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- hohe DTV
- eher wenige Anlieger = viel Durchgangsverkehr (zu den Schulen, zum Bahnhof, in die Innenstadt)
- Ringschluss (Innenstadtumgehung)
- Hauptstrom verläuft Am Kalkwerk-Bernauer Str.-Ellernstr.
- breite nutzbare Fahrbahn
- ÖSPV-Nutzung
- Tankstelle



Nummer 19

BOHNSTR. bei Hausnr. 6

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6				6,9				1,5

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	hoch	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- Geringe Verkehrsstärke
- Wohnen als einzige Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand
- keine Radverkehrsanlagen
- keine besonderen Ansprüche an Gehwegbreiten

Nummer 20

BOHNSTR. bei Hausnr. 6



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- Spurverengungen auf 3m
- farbliche Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung
- viele direkte Anlieger
- kaum Durchgangsverkehr
- Stil einer Wohnstraße
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 20

BRANDENBURGER STR. bei Hausnr. 25

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6				6,0				1,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefen und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	mittel	gering	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.339
davon LKW°	71
LKW-Anteil°	2,40 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	50
V85	47,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Sammelstraße

Argumente

- Zufahrtsachse zum Wohngebiet Ebersberg
- straßenabgewandte Zeilenbebauung mit Mietshauskomplexen
- Busverkehr
- leicht erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit

Nummer 21

BRANDENBURGER STR. bei Hausnr. 25



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Viele direkte Anlieger (Mietshauskomplexe)
- mäßige DTV, Hauptstrom ist Bernauer Straße-Ellernstraße
- Sammelstraße
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer

Nummer 21

BÜRGERMEISTER-PETERS-STR.

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0		1,4		6,2				2,4

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	hoch	hoch	gering	hoch	hoch

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	2.987
davon LKW°	80
LKW-Anteil°	2,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	190

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	51,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Verbindungsstraße

Argumente

- südlich lockere Einzelhausbebauung (Wohnen)
- viele Parkflächen
- starke Nutzung durch ÖSPV

Nummer 22

BÜRGERMEISTER-PETERS-STR.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Teil des Vorfahrtstraßennetzes
- Zufahrt zu Bahnhof und ZOB
- starke Nutzung durch ÖSPV (überörtliche Verbindung und Anbindung an südliche nördliche und westliche Stadtviertel)
- breite nutzbare Fahrbahn
- tw. absolutes Halteverbot, tw. zeitlich begrenztes Parken auf dem Gehweg, nördlich Flächen für Langzeitparker im Seitenraum
- hoher Anteil Schwerverkehr



Nummer 22

BURGSTR. nördlich Schulstr.

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse ☒

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0	1,3			6,4			1,3	2,0

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering (mittel in FR, keine gegen FR)

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	mittel	hoch	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.904
davon LKW°	611
LKW-Anteil°	21,0 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	135

V_max	30
V85	34,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- geschlossene Bauweise mit hohem Geschäftsbesatz
- vielfältige Nutzungsansprüche: Fußgängerlängs-/querverkehr, Busverkehr, Parken, Liefern und Laden
- Längenentwicklung ca. 300 m
- Teil der Ortsdurchfahrt (Einrichtungsverkehr)

Nummer 23

BURGSTR. nördlich Schulstr.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Tempo-30-Zone
- viel Fußgängerquerverkehr
- eher hohe DTV und hoher LKW-Anteil (Erschließung der Innenstadt starker Zielverkehr)
- Parken mit Parkscheibe am Fahrbahnrand
- Durchgangsverkehr nicht gewollt (außer ÖSPV zur Erschließung der Innenstadt)



BURGSTR. zwischen Echternstr. und Schulstr.

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,3	G			6,4			1,3	2,2

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

keine

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	hoch	keine	keine	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	7.576
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	117

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtstraße

Argumente

- Haupteinfahrtstraße aus Richtung Süden
- Anbindung an die Bundesstraße 217 (Südumgehung)
- sehr hohe Verkehrsstärke
- breiter Straßenraum
- Parkplatzzufahrten
- dichte Bebauung mit gemischter Nutzung
- Busverkehr

Nummer 24

BURGSTR. zwischen Echternstr. und Schulstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- sehr hohe DTV
- überörtliche Verbindung nach Eldagsen (ausgeschildert)
- innerörtliche Verbindungsfunktion zu Schulen/Krankenhaus
- Haupteinfahrtstraße
- Teil der Innenstadtumgehung
- Nutzung durch ÖSPV
- Getrennter Geh- und Radweg rechts (Vz 241), gemeinsamer Geh- und Radweg links (Vz 240)
- Parkverbot



Nummer 24

ECHTERNSTR. bei Hausnr. 25

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6				6,0	1,8			1,6

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	mittel	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	4.882
davon LKW°	141
LKW-Anteil°	2,30 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	64

V_max	50
V85	46,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Hauptstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- geschlossene dichte Altstadtbebauung
- ÖSPV und SV
- Parkmöglichkeiten und Parkbedarf hoch
- Busverkehr
- Straßenraumbreite annähernd 12m

Nummer 25

ECHTERNSTR. bei Hausnr. 25



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vorfahrtstraße
- Teil der Innenstadtumgebung
- Beschilderung für den überörtlichen Verkehr
- viel Durchgangsverkehr
- relativ hohe DTV
- Parkverbot am Fahrbahnrand an Werktagen
- Parken im Seitenraum
- Nutzung durch ÖSPV
- relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeit



Nummer 25

ECHTERNSTR. bei Hausnr. 3

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,4				3,2	2,0			1,6

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel (mittel in FR, keine gegen FR)

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	gering	gering	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	15

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Hauptstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- Dichte Altstadtwohnbauung / Gewerbe- u. Dienstleistungsnutzung
- Parkmöglichkeiten
- Fußgängerlängsverkehr
- Busverkehr
- breiter Straßenraum (Einbahnstraße)

Nummer 26

ECHTERNSTR. bei Hausnr. 3



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Teil der Innenstadtumgebung
- Nutzung durch ÖSPV
- Parken im Seitenraum
- vielfältige Nutzungsansprüche
- DTV ähnlich Echternerstr. FR West



ELLERNSTR. südlich Rosenstr.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9				7,6				1,8

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	mittel	keine	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	5.682
davon LKW°	184
LKW-Anteil°	2,60 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	39

V_max	50
V85	45,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Verbindungsstraße

Argumente

- Hohe Verkehrsstärke
- Teil der Achse Hamelner Str. - Ellernstraße - Wohngebiet NW
- Wohnen und vereinzelt gewerbliche Nutzung
- viele Anschlussstraßen
- Busverkehr
- breiter Straßenraum
- halboffene Bauweise

Nummer 27

ELLERNSTR. südlich Rosenstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Nahräumige Verbindungsfunktion (Innenstadt --> Göbelbastei/Kurzer Ging/Schulen A.-Reichwein-Str.
- viel Durchgangsverkehr
- hohe DTV
- ÖSPV-Nutzung
- Vorfahrtsstraße
- breite nutzbare Fahrbahn
- teilweise eingeschränktes Halteverbot



Nummer 27

FRIEDRICH-BÄHRE-STR. bei Hausnr. 12

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,6			2,1	6,4				

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	mittel	mittel	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	13

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Gewerbestraße

Argumente

- Hauptsächlich gewerbliche Nutzung (Arztpraxen, Tanzschule, Autowerkstatt, Büros)
- eher großparzellige Grundstücke mit Einzelgebäuden und zugehörigen Parkierungsflächen
- privates Parkangebot wird durch öffentliches ergänzt
- breiter Straßenraum
- Parkmöglichkeiten (auf dem Gehweg)
- geringe Querbezüge (nördlich anbaufrei)

Nummer 28

FRIEDRICH-BÄHRE-STR. bei Hausnr. 12



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- Erschließung des Gewerbegebietes
- nur kleinräumige Verbindungsfunktion
- Abweichende Pflasterung und Fahrbahnverengung auf Höhe des Bahnhofs sollen Durchgangsverkehr und Geschwindigkeiten verringern
- Rechts-vor-Links
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 28

FRIEDRICH-BÄHRE-STR. westlich Käthe-Kollwitz-Str.

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
3,7				7,2				

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	mittel	keine	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.380
davon LKW°	42
LKW-Anteil°	5,20 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	13

V_max	50
V85	47,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- geringe Verkehrsstärke
- einseitig offene Wohnbebauung mit Einzelhäusern
- Wohnen als einzige Umfeldnutzung
- Erschließung des Gewerbegebiets und Zuwegung zum Bahnhof
- Parken am Fahrbahnrand (ausreichendes Angebot)
- undefinierter Straßenraum
- keine Sammelstraße => Verkehr wird eher in südlich parallel verlaufender Friedrichstr. gesammelt => nördlich keine Orte von bedeutsamer Zentralität

Nummer 29

FRIEDRICH-BÄHRE-STR. westlich Käthe-Kollwitz-Str.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- geringe DTV
- keine spezielle Regelung für
Fahrradfahrer



FRIEDRICHSTR. bei Hausnr. 7

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,6	1,0			6,0			G	2,1

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	hoch	mittel	gering	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.179
davon LKW°	93
LKW-Anteil°	3,40 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	50
V85	44,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Erschließung eines Wohngebietes
- relativ dichte Bebauung
- Wohnen mit vereinzelt gewerblicher Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand

Nummer 30

FRIEDRICHSTR. bei Hausnr. 7



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Erschließung eines Wohngebiets mit relativ dichter Bebauung
- eher geringe DTV
- verhältnismäßig wenig Durchgangsverkehr
- geringe V85
- Vorfahrt muss gewährt werden (Vz 205)
- schmaler Seitenraum
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer links



Nummer 30

FRIEDRICHSTR. östlich Bahnhofsstr.

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,1				6,0				2,8

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	gering	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.467
davon LKW°	90
LKW-Anteil°	4,90 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	35,90

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Sammelstraße

Argumente

- Erschließung eines größeren Wohngebietes
- Aufnahme des Verkehrs aus den angeschlossenen Wohnstraßen
- Wohnen ist überwiegende Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand
- Tempo-30-Zone

Nummer 31

FRIEDRICHSTR. östlich Bahnhofsstr.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viele direkte Anlieger
- wenig Durchgangsverkehr: eher kleinräumige Verbindungsfunktion (Gewerbegebiet Osttangente - nördliche Innenstadt)
- geringe DTV und V85
- Tempo-30-Zone
- Trennung von übergeordnetem Straßennetz durch Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) an Fünfhausenstr./Bahnhofstr./Osttangente



Nummer 31

FÜNFHAUSENSTR. nördlich Friedrichstr.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9			1,8	6,4				2,3

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	gering	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.606
davon LKW°	66
LKW-Anteil°	2,00 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	163

V_max	50
V85	44,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtstraße

Argumente

- Hauptzufahrtstraße aus Richtung Norden zur Innenstadt
- Wohnen mit vereinzelt gewerblicher Nutzung
- größere Seitenräume
- viel Busverkehr

Nummer 32

FÜNFHAUSENSTR. nördlich Friedrichstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- innerstädtische Verbindungsfunktion aus der Innenstadt in nördliche Stadtviertel und zum Bahnhof (Einfahrtstraße)
- Durchgangsverkehr und einige direkte Anlieger (Parkmöglichkeiten)
- Vorfahrtstraße
- starke Nutzung durch ÖSPV (auch überörtlicher)



FÜNFHAUSENSTR. südlich Friedrichstr.

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,0	1,1		2,0	6,7				1,9

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	4.017
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	202

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- Teil der Ortsdurchfahrt
- dichte Bebauung mit hohem Geschäftsbesatz
- Dienstleistungsangebote
- viel Fußgängerlängsverkehr
- Busverkehr

Nummer 33

FÜNFHAUSENSTR. südlich Friedrichstr.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Tempo-30-Zone
- Durchgangsverkehr nicht gewollt
- Aufpflasterungen in Abstimmung zum Seitenraum als Maßnahme der Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsfunktion
- eher hohe DTV (Erschließung der Innenstadt / starker Zielverkehr)
- Nutzung durch (überörtlichen) ÖSPV zur Erschließung der Innenstadt



Nummer 33

GÖBELBASTEI bei Hausnr. 24

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6				6,7				1,6

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	mittel	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt **Sammelstraße**

Argumente

- Wohnen (tw. Punkthäuser)
- Parken am Fahrbahnrand und auf Parkflächen
- Linienbusverkehr

Nummer 34

GÖBELBASTEI bei Hausnr. 24



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Erschließung eines größeren Wohngebietes
- kein Durchgangsverkehr (nur eine Zuwegung)
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



HAMELNER STR. westlich Heinrich-Göbel-Str.

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0	2,2			7,4			1,2	2,1

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	gering	gering	hoch	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	4.592
davon LKW°	401
LKW-Anteil°	7,00 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	33

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	53,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtstraße

Argumente

- Haupteinfahrtstraße aus Richtung Westen
- hohe Verkehrsstärke
- breiter Straßenraum
- gemischte Nutzung (Wohnen und Gewerbe)
- Busverkehr
- halboffene Bauweise

Nummer 35

HAMELNER STR. westlich Heinrich-Göbel-Str.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Örtliche Einfahrtsstraße -> überörtliche Verbindungsfunktion
- sehr hohe DTV
- viel Durchgangsverkehr
- Getrennter Geh- und Radweg auf beiden Seiten (Vz 241)
- Nutzung durch ÖSPV



Nummer 35

HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 29

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,5	G			6,0			1,7	1,2

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.730
davon LKW°	157
LKW-Anteil°	7,30 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	50
V85	44,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Zufahrt zu Sport- und Freizeitanlagen
- geringe Verkehrsstärke
- überwiegend Wohnen und vereinzelt gewerbliche Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand (ausreichendes Angebot)
- Aufnahme des Verkehrs der umliegenden Wohnstraßen

Nummer 36

HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 29



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- die parallel verlaufende Eldagsener Str. nimmt überörtlichen Verkehr auf, deshalb keine Verbindungsfunktion
- Erschließung der Sport- und Freizeitanlagen
- geringe DTV



Nummer 36

HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 61a

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
3,2	1,4		2,0	5,8			1,6	1,3

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	hoch	mittel	gering	mittel	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.008
davon LKW°	52
LKW-Anteil°	4,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	3

V_max	50
V85	58,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtsstraße

Argumente

- Straße in Ortsrandlage
- ausreichend Flächen für Seitenräume
- erhöhte Geschwindigkeiten durch Geradlinigkeit und geringe Dichte der Seitenraumnutzungen
- Parkbedarf bei Veranstaltungen
- westlich Nutzung durch Sport-/Reitvereine/Hallenbad
- östlich kaum Bebauung / viele Felder
- Fußgängerlängsverkehr
- Stil einer Einfahrtsstraße, Stil entspricht nicht mehr verkehrlicher Bedeutung (geringe Verkehrsstärke)
- = Stil hier kein geeignetes Kriterium zur Kategorisierung

Nummer 37

HARMSMÜHLENSTR. bei Hausnr. 61a



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Straße in Ortsrandlage
- die parallel verlaufende Eldagsener Straße nimmt überörtlichen Verkehr auf, deshalb keine Verbindungsfunktion vorgesehen
- keine Nutzung durch ÖSPV
- geringe DTV
- Erschließung der Sport-/Freizeitanlagen



Nummer 37

HARMSMÜHLENSTR. südlich An der Haller

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7	g			5,8			1,6	1,9

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	gering	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	1.509
davon LKW°	91
LKW-Anteil°	4,80 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	57,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtsstraße

Argumente

- Straße in Ortsrandlage
- ausreichend Flächen für Seitenräume
- erhöhte Geschwindigkeiten durch Geradlinigkeit und geringe Dichte der Seitenraumnutzungen
- Lockere Einzelhausbebauung, Nutzung fast ausschließlich Wohnen (außerdem: Schützenhaus)
- Fußgängerlängsverkehr
- Stil einer Einfahrtsstraße, Stil entspricht nicht mehr verkehrlicher Bedeutung (geringe Verkehrsstärke)
- = Stil hier kein geeignetes Kriterium zur Kategorisierung

Nummer 38

HARMSMÜHLENSTR. südlich An der Haller



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Straße in Ortsrandlage
- die parallel verlaufende Eldagsener Straße nimmt überörtlichen Verkehr auf, deshalb keine Verbindungsfunktion vorgesehen
- keine Nutzung durch ÖSPV
- geringe DTV
- Erschließung der Sport-/Freizeitanlagen



Nummer 38

HEIDSTR. nördlich Am Markt

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse ☒

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,2				4,2				0,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch (hoch in FR, keine gegen FR)

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	gering	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	67

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Hauptstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- verdichtete Altstadtwohnbebauung
- sehr schmaler Straßenraum
- Busverkehr

Nummer 39

HEIDSTR. nördlich Am Markt



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- eher hohe DTV (Erschließung der Innenstadt, starker Zielverkehr)
- Nutzung durch (überörtlichen) ÖSPV zur Erschließung der Innenstadt
- Tempo-30-Zone
- relativ geringe Straßenbreite
- Durchgangsverkehr nicht gewollt
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer

Nummer 39

HINTER DER BURG ggü. der Sporthalle (bei Hausnr. 6)

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0*				5,7	1,5			2,4

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	gering	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	4.144
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	52

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- Teil der Ortsdurchfahrt
- einseitig geschlossene Bauweise mit Geschäftsbesatz
- vielfältige Nutzungsansprüche
- Zugang Schulhof und Sporthalle
- Parkmöglichkeiten
- Busverkehr

Nummer 40

HINTER DER BURG ggü. der Sporthalle (bei Hausnr. 6)



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Lenkung des über- und innerörtlichen Verkehrs über entsprechende Beschilderung
- relativ viel Durchgangsverkehr
- eher hohe DTV
- Nutzung durch ÖSPV
- teilweise absolutes Halteverbot
- Parken nur auf den vorgesehenen Flächen
- Westseite: Gehweg frei für Radverkehr (Vz 1022-10)
- vielfältige Nutzungsansprüche
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Lichtzeichengeregelt
- Vorfahrtstraße



Nummer 40

INDUSTRIESTR. bei Hausnr. 13 (östlich Jägerallee)

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0	1,0			7,0	2,0		G	2,8

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	mittel	mittel	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	6.522
davon LKW°	279
LKW-Anteil°	3,40 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	2

V_max	50
V85	48,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Industriestraße

Argumente

- hohe Verkehrsstärke
- Industrie-/Gewerbekomplexe auf groß parzellierten Grundstücken
- vereinzelt Wohnen
- breiter Straßenraum
- viele Parkmöglichkeiten (Bahnhofsnahe)

Nummer 41

INDUSTRIESTR. bei Hausnr. 13 (östlich Jägerallee)



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vorfahrtsstraße
- Straße durch Industrie- und Gewerbegebiet
- wenige Anlieger
- Teil der Verbindung Bundesstraße/Gewerbegebiet Ost -> Jägerallee/Kurzer Ging
- hohe DTV
- breite nutzbare Fahrbahn
- Geradlinigkeit
- Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig (Vz 240)
- Überquerungshilfen für Fußgänger
- viele Parkmöglichkeiten im Seitenraum



Nummer 41

INDUSTRIESTR. nordwestlich der Bahnunterführung

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,8	G			7,5			1,0	1,9

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	keine	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	2

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Industriestraße

Argumente

- hohe Verkehrsstärke
- Industrie- und Gewerbekomplexe auf groß parzellierten Grundstücken
- breiter Straßenraum
- minimale sonstige Nutzungsansprüche
- kaum Fußgänger- oder Radverkehr

Nummer 42

INDUSTRIESTR. nordwestlich der Bahnunterführung



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vorfahrtstraße
- Nadelöhr (Bahnunterführung)
- Teil der Verbindung Bundesstraße/Gewerbegebiet Ost -> Jägerallee/Kurzer Ging
- Schwerverkehr (Industriegebiet)
- Geradlinigkeit
- Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig (Vz 240)



Nummer 42

JÄGERALLEE bei Hausnr. 12 (südlich In der Wanne)

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,8	G	7,4		7,3				2,5

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	mittel	keine	mittel	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	3.582
davon LKW°	94
LKW-Anteil°	2,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	50
V85	54,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Gewerbestraße

Argumente

- Hauptsächlich gewerbliche Nutzung (Arzt-Praxen / Dienstleister / Büros)
- großparzellig
- breiter Straßen- und Seitenraum
- geringe Querbezüge

Nummer 43

JÄGERALLEE bei Hausnr. 12 (südlich In der Wanne)



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Vorwiegend Erschließungsfunktion
- kein überörtlicher Durchgangsverkehr
- mittlere DTV
- nahräumige Verbindungsfunktion
- breiter Grünstreifen -> Aufenthaltsfunktion relevant



Nummer 43

JOHANN-HEINRICH-SCHRÖDER-STR. bei Hausnr. 3

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7	0,4			6,4	2,0		0,4	1,4

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	hoch	keine	mittel	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- Erschließung eines Wohngebietes / Supermarkt
- viele Parkmöglichkeiten
- Tempo-30-Zone

Nummer 44

JOHANN-HEINRICH-SCHRÖDER-STR. bei Hausnr. 3



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- wenig Durchgangsverkehr
- Tempo-30-Zone
- abseits des Vorfahrtstraßennetzes
- Parkplätze am Fahrbahnrand und im Seitenraum -> viele direkte Anlieger -> hpstl. Erschließung
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 44

KURZER GING bei Hausnr. 13 südlich Zum Ebersberg

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,3				7,3				1,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	hoch	keine	gering	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	808
davon LKW°	32
LKW-Anteil°	3,20 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	35,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- Erschließung von Einfamilienhäusern
- kein ÖSPV
- Tempo-30-Zone
- kein Radweg
- aber: breite nutzbare Fahrbahn

Nummer 45

KURZER GING bei Hausnr. 13 südlich Zum Ebersberg



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- sehr geringe DTV (kaum Durchgangsverkehr, Erschließung von Einfamilienhäusern)
- Wohnstraße
- Tempo-30-Zone
- Mischungsprinzip
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer

KURZER GING nördlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7		2,6		7,7				

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	hoch	keine	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.239
davon LKW°	33
LKW-Anteil°	2,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Zufahrt zu größerem Wohngebiet
- Aufnahme des Verkehrs aus den umliegenden Straßen
- lockere Wohnbebauung
- viele Grünflächen
- Tempo-30-Zone

Nummer 46

KURZER GING nördlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Viele direkte Anlieger
- Verbindungsfunktion nachrangig (geringe Zentralität)
- Tempo-30-Zone
- Parken am Fahrbahnrand
- Flächen für den Aufenthalt (Grünflächen / Parkbänke etc.)
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer

Nummer 46

KURZER GING südlich Berliner Str.

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,1				7,3			0,4	1,7

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	hoch	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.201
davon LKW°	115
LKW-Anteil°	7,70 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	50
V85	48,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Sammelstraße

Argumente

- Anbindung eines größeren Wohngebiets
- viele Anschlussstraßen
- Zeilenbebauung
- Busverkehr
- erhöhte Geschwindigkeit durch tw. straßenabgewandte
Bebauung

Nummer 47

KURZER GING südlich Berliner Str.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Viele direkte Anlieger
- nur nachrangige Verbindungsfunktion (Hamelner Str.-Kurzer Ging)
- geringe DTV
- Parken am Fahrbahnrand und auf Privatgrundstücken (Garagen)
- Sammelstraße
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer

KURZER GING südlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9		2,6		7,5				2,2

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	hoch	gering	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.239
davon LKW°	33
LKW-Anteil°	2,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	50
V85	45,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Zufahrt zu größerem Wohngebiet
- Zeilenbebauung
- viele Anschlussstraßen
- Busverkehr
- 50 km/h Vmax
- Fußgängerlängsverkehr

Nummer 48

KURZER GING südlich Johann-Heinrich-Schröder-Str.



Strassenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Viele direkte Anlieger
- nur nachrangige Verbindungsfunktion
- geringe DTV
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Verengung des Straßenraums)
Hinweis auf Kinder)
- Parken am Fahrbahnrand
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 48

MILITSCH-TRACHENBERGER-STR. bei Hausnr. 7

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,7				6,0				2,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	mittel	mittel	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.827
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Sammeln des Verkehrs aus dem Kurzen Ging
- hauptsächliche Nutzung ist Wohnen
- Schule
- Tempo-30-Zone

Nummer 49

MILITSCH-TRACHENBERGER-STR. bei Hausnr. 7



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- mäßige DTV --> Hauptverkehrsstrom von Am Kalkwerk nach Bernauer Str.
- Tempo-30-Zone
- Sammelstraße
- Parkverbot nur zu Schulzeiten
- Rechts-vor-Links bzw. Vorfahrt achten
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



MÜHLENWEG bei Hausnr. 6

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,4	g			3,3	1,8		G	2,5

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering (mittel in FR, keine gegen FR)

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	hoch	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	49

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Altstadtstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- dichte Wohnbebauung mit Reihenhäusern / Gewerbenutzung / Dienstleistungsnutzung
- Parkmöglichkeiten im Seitenraum
- Fußgängerlängsverkehr
- Busverkehr

Nummer 50

MÜHLENWEG bei Hausnr. 6



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Teil der Innenstadtumgehung
- Lenkung des überörtlichen Verkehrs durch Beschilderung
- viel Durchgangsverkehr
- gemeinsamer Fuß- und Radweg auf beiden Straßenseiten (Vz 240)
- Nutzung durch den ÖSPV
- Teil der Innenstadtumgehung
- Lenkung des überörtlichen Verkehrs mit Beschilderung
- vielfältige Nutzungsansprüche
- DTV ähnlich Echternstr. FR Ost



Nummer 50

NORDWALL östlich Fünfhausenstr.

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,0*				5,1f				4,5*

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	keine	mittel	hoch	hoch

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	07
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Hauptsächlich viele kleine Geschäfte
- kein Autoverkehr (Fußgängerzone)
- nur Liefern und Laden zu bestimmten Tageszeiten möglich

Nummer 51

NORDWALL östlich Fünfhausenstr.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- Viele kleine Geschäfte
- kaum Durchgangsverkehr
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigter Bereich
- lediglich der Lieferverkehr kann zu bestimmten Zeiten die Straße nutzen
- kann von Fußgängern als Verbindung zur Fünfhausenstraße genutzt werden
- Radfahrer frei (Vz 1022-10)



Nummer 51

OPPELNER STR. südlich Danziger Str.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,5				6,5				1,0

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	keine	keine	mittel	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	6.947
davon LKW°	906
LKW-Anteil°	10,4 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	2

V_max	50
V85	57,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtsstraße

Argumente

- Lage am Ortsrand
- Einfahrt des überörtlichen Verkehrs (B 217)
- breiter Straßenraum
- Halboffene Bauweise bestimmt Baustruktur
- Gemischte Nutzung, kaum Geschäftsbesatz
- Abschnittslängen ca. 200m

Nummer 52

OPPELNER STR. südlich Danziger Str.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Am Ortsrand gelegene Vorfahrtstraße, die zu übergeordneter Bundesstraße führt und überörtlichen Verkehr aufnimmt
- wenige direkte Anlieger
- breite nutzbare Fahrbahn
- sehr hoher DTV-Wert
- hoher LKW-Anteil
- hohe V85



Nummer 52

OSTTANGENTE nördlich des Kreisverkehrs

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6*	G			8,0		5,0		2,1*

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

keine

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	mittel	keine	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	8.656
davon LKW°	562
LKW-Anteil°	5,20 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	15

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	52,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Anbaufreie Straße

Argumente

- hohe Verkehrsstärke mit relevantem SV-Anteil
- breiter Straßenraum
- straßenabgewandte Bebauung
- Zufahrt zu großparzelligem Gewerbe
- klare bauliche Trennung durch Grünstreifen
- minimale sonstige Nutzungsansprüche
- seperater Gehweg
- Radfahrer frei (Vz 1022-10) (beidseitig)
- v.a. Bedeutung für KFZ-Verkehr

Nummer 53

OSTTANGENTE nördlich des Kreisverkehrs



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Anbaufreie Vorfahrtstraße in Ortsrandlage
- Aufnahme des überörtlichen Verkehrs und nähräumige Verbindungsfunktion (Verbindung der Wohngebiets im NW)
- Teil der großräumigen Innenstadtumgehung
- Zufahrt zu großparzelligem Gewerbe
- ausschließlich verkehrliche Funktionen
- Überquerungshilfen für NMIV
- seperater Gehweg mit Radfahrer frei (Vz 1022-10) (beidseitig)
- sehr breite nutzbare Fahrbahn
- höchste DTV im Stadtgebiet
- Lichtzeichenregulierter Knotenpunkt
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h



Nummer 53

OSTTANGENTE nördlich Friedrichstraße

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,6*				7,0		2,3	G	1,6*

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

keine

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	mittel	keine	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	7.939
davon LKW°	722
LKW-Anteil°	7,30 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	15

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	57,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Anbaufreie Straße

Argumente

- hohe Verkehrsstärke mit relevantem SV-Anteil
- breiter Straßenraum
- straßenabgewandte Bebauung (klare bauliche Trennung durch Lärmschutzwand und Grünstreifen)
- minimale sonstige Nutzungsansprüche
- seperater Gehweg
- Radfahrer frei (Vz 1022-10) (beidseitig)
- vor allem Bedeutung für KFZ-Verkehr

Nummer 54

OSTTANGENTE nördlich Friedrichstraße



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Anbaufreie Vorfahrtstraße in Ortsrandlage
- Aufnahme des überörtlichen Verkehrs und nähräumige Verbindungsfunktion (Verbindung des Wohngebiets im NW)
- Teil der großräumigen Innenstadtumgehung
- Zufahrt zu großparzelligem Gewerbe
- ausschließlich verkehrliche Funktionen
- Überquerungshilfe für Fußgänger
- seperater Gehweg mit Radfahrer frei (Vz 1022-10) (beidseitig)
- breite nutzbare Fahrbahn
- sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeit
- höchste DTV im Stadtgebiet
- Lichtzeichenregulierter Knotenpunkt
- Bahnunterführung (keine Wartezeiten)



Nummer 54

OSTWALL südlich Zum Niederntor (bei Hausnr. 11-13)

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
			2,0	5,3	2,0			

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefen und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	mittel	keine	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	07
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnweg

Argumente

- ausschließlich Wohnen
- viele Parkflächen für die Anwohner
- Mischungsprinzip
- schmale Straße (Begegnung PKW/PKW) führt in eine Sackgasse
=> für Fußgänger und Radfahrer durchlässig gestaltet

Nummer 55

OSTWALL südlich Zum Niederter (bei Hausnr. 11-13)



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- keine Verbindung für KFZ zum Niederter
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer
- Kein gesonderter Gehweg



Nummer 55

ROSENSTR. bei Hausnr. 10

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,3				5,7			1,0	1,8

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	hoch	hoch	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.342
davon LKW°	48
LKW-Anteil°	1,70 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	45

V_max	50
V85	43,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Sammelstraße

Argumente

- Erschließung eines Wohngebietes
- viele Anschlussstraßen
- Einfamilienhäuser
- Wohnen mit vereinzelt gewerblicher Nutzung
- Busverkehr
- Parken am Fahrbahnrand

Nummer 56

ROSENSTR. bei Hausnr. 10



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viele direkte Anlieger
- unterdurchschnittliche DTV
- Rechts-vor-Links bzw. Zeichen 205
- Parken am Fahrbahnrand
- PKW/LKW im Begegnungsverkehr mit Geschwindigkeitsreduktion



Nummer 56

SCHULSTR. östlich Burgstr.

Straßenkategorie

Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9				5,7				1,9*

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA

II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	keine	keine	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	5.157
davon LKW°	202
LKW-Anteil°	3,10 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	52

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	50
V85	46,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Hauptstraße

Argumente

- Wohnen als hauptsächliche Nutzung sowie eine Außenstelle der Stadtverwaltung
- 50 km/h Vmax
- Busverkehr
- enger Seitenraum

Nummer 57

SCHULSTR. östlich Burgstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- viel Durchgangsverkehr
- hohe DTV
- beidseitiges Parkverbot um Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten
- viel Durchgangsverkehr -> Teil der Innenstadtumgehung
- Nutzung durch ÖSPV



Nummer 57

SCHULSTR. östlich Hinter der Burg

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,5				5,4				2,2

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	gering	gering	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	1.887
davon LKW°	46
LKW-Anteil°	1,90 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	36,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- Erschließung eines Wohngebietes
- gleichrangige Anschlussstraßen
- keine ausgeprägte Sammelfunktion
- geringe Verkehrsstärke
- Wohnen als einzige Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand
- Tempo-30-Zone
- geringe Längsentwicklung

Nummer 58

SCHULSTR. östlich Hinter der Burg



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- viele direkte Anlieger
- geringe DTV
- Tempo-30-Zone
- wenig Durchgangsverkehr (wird abgewickelt über Hinter der Burg / Völkseiner Str.)
- Schulweg
- geringe V85
- geringer LKW-Anteil
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 58

ST.-ANDREAS-STR. bei Hausnr. 2

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse ☒

Blickrichtung Süd

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
0,6			1,7	2,9				1,6

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch hoch in FR, keine gegen FR

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	mittel	gering	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

DTV	2.714
davon LKW°	233
LKW-Anteil°	6,90 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	67

Geschwindigkeiten in km/h

V_max	30
V85	34,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Hauptstraße

Argumente

- verdichtete Bebauung
- gemischte Nutzung
- Parken im Seitenraum
- ÖSPV und SV
- Abschnittslängen ca. 100m

Nummer 59

ST.-ANDREAS-STR. bei Hausnr. 2



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- eher hohe DTV (Erschließung der Innenstadt, starker Zielverkehr)
- Nutzung durch (überörtlichen) ÖSPV zur Erschließung der Innenstadt
- Tempo-30-Zone
- relativ geringe Straßenbreite
- Durchgangsverkehr nicht gewollt
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer
- geringe Fahrbahnbreite



Nummer 59

TIVOLISTR. bei Hausnr. 18

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Süd

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,4				5,4				1,9

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	gering	mittel	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Aufnahme des Verkehrs der umliegenden Wohnstraßen und Wohnwege
- geringe Verkehrsstärke
- Einzelhausbebauung
- Wohnen als einzige Nutzung
- Parken am Fahrbahnrand (ausreichende Kapazitäten)
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung
- optisch gegliederter Straßenraum

Nummer 60

TIVOLISTR. bei Hausnr. 18



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- viele direkte Anlieger
- kaum Durchgangsverkehr
- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnmarkierungen
- Sammelstraße
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 60

VÖLKSENER STR. östlich Grasweg

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
				6,8	2,0	10,5	1,7	1,5

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	keine	keine	keine	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	6.450
davon LKW°	274
LKW-Anteil°	3,40 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	13

V_max	50
V85	53,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Anbaufreie Straße

Argumente

- Haupteinfahrtstraße aus Richtung Osten
- hohe Verkehrsstärke
- breiter Straßenraum
- straßenabgewandte und separat erschlossene Wohnbebauung
- klare bauliche Trennung durch Grünstreifen

Nummer 61

VÖLKSENER STR. östlich Grasweg



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Haupteinfahrtsstraße aus Richtung Osten ins Zentrum
- Vorfahrtsstraße
- regionale Verbindungsfunktion
- viel Durchgangsverkehr
- hohe DTV und V85
- breite nutzbare Fahrbahn
- bei Zufahrt auf den Kreisverkehr Radweg auf beiden Straßenseiten getrennt vom Fußweg (Vz 241), mit Vz 138 "Radfahrer kreuzen", weiter westlich anbaufrei
- Abwicklung Radverkehr teilweise über parallel verlaufende Seitenstraßen
- hohe Nutzung durch Lastverkehr



Nummer 61

VÖLKSENER STR. westlich Harmsmühlenstr.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
III

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,3	1,3		1,3	6,9	1,3		1,6	1,7

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
- LKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/LKW (ohne V-Red.)
- PKW/LKW (mit V-Red.)
- PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
gering

Belastung für Radverkehr nach ERA
II

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	gering	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	6.403
davon LKW°	180
LKW-Anteil°	2,20 %
ÖSPV-Fahrplanfahrten	13

V_max	50
V85	61,00

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Einfahrtsstraße

Argumente

- Haupteinfahrtstraße aus Richtung Osten
- hohe Verkehrsstärke
- breiter Straßenraum, ausreichend Flächen für Seitenräume
- gemischte Nutzung (Wohnen, Schule, Friedhof, Gewerbe bei westl. Harmsmühlenstr.)
- punktueller Parkbedarf
- Trennungsprinzip sichtbar

Nummer 62

VÖLKSENER STR. westlich Harmsmühlenstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe III

Begründung

- Haupteinfahrtstraße aus dem Osten ins Zentrum
- Vorfahrtstraße
- regionale Verbindungsfunktion
- viel Durchgangsverkehr
- sehr hohe DTV
- breite nutzbare Fahrbahn
- Getrennter Geh- und Radweg beidseitig (Vz 241)



Nummer 62

WOLFSTALSTR. südwestlich Schiergrund

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,9				6,7				1,9

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	hoch	keine	keine	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	35

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Wohnen (vereinzelt Punkthäuser)
- Parken am Fahrbahnrand und auf Parkflächen
- hohe Aufenthaltsfunktion (Sitzbänke, Spielplatz)
- Linienbusverkehr

Nummer 63

WOLFSTALSTR. südwestlich Schiergrund



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Erschließung eines größeren Wohngebietes
- kein Durchgangsverkehr (nur eine Zuwegung)
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer
- hohe Aufenthaltsfunktion (Sitzbänke, Spielplatz)



Nummer 63

ZUM EBERSBERG westlich Kurzer Ging

Straßenkategorie

Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe

IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,3				5,8				1,5

Begegnungsfall

- LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage

hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA

I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
mittel	mittel	gering	gering	gering	gering

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	70

V_max	50
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt

Sammelstraße

Argumente

- Zufahrt zu größerem Wohngebiet
- viele Anschlussstraßen
- Wohnbebauung
- vereinzelt Kleingewerbe
- Busverkehr
- Vmax = 50 km/h
- Fußgängerlängsverkehr

Nummer 64

ZUM EBERSBERG westlich Kurzer Ging



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Erschließung eines größeren Wohngebietes
- kein Durchgangsverkehr (nur eine Zuwegung)
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer
- Parken am Fahrbahnrand (teilweise Halteverbot)
- Rechts-vor-links

ZUM NIEDERTOR westl. Völksener Str.

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
2,1*			2,0	4,2*	2,0			4,3*

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	hoch	hoch	hoch	hoch

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	2.292
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	07
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- geschlossene Bauweise mit hohem Geschäftsbesatz
- verkehrsberuhigter Bereich
- viel Fußgängerlängs-/querverkehr
- hohe Aufenthaltsfunktion
- Parkmöglichkeiten
- Liefern und Laden wichtig

Nummer 65

ZUM NIEDERTOR westl. Völkener Str.



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Verkehrsberuhigter innerstädtischer Geschäftsbereich mit wenig Durchgangsverkehr
- eher hohe DTV
- Parkbedarf
- Aufenthaltsfunktion maßgebend
- viel Fußgängerlängs- und querverkehr
- Stufe IV für örtliche Geschäftsstraßen
- Radverkehr frei (Vz 1022-10)



Nummer 65

ZUM OBEREN FELDE bei Hausnr. 7

Straßenkategorie
Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
V

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung Nord

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,2				5,3				1,5

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
hoch

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
gering	gering	hoch	keine	keine	keine

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	0

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Wohnstraße

Argumente

- geringe Verkehrsstärke
- ausschließlich Wohnen
- Parken am Fahrbahnrand
- kein Schwerverkehr
- Tempo-30-Zone

Nummer 66

ZUM OBEREN FELDE bei Hausnr. 7



Straßenkategorie Erschließungsstraße

Verbindungsfunktionsstufe V

Begründung

- bei geringer Verkehrsstärke wenig Durchgangsverkehr
- Tempo-30-Zone
- Parken am Fahrbahnrand
- Keine spezielle Regelung für Fahrradfahrer



Nummer 66

ZUM OBERNTOR zwischen Ellernstr. und Echternstr.

Straßenkategorie
Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe
IV

Straßenprofil in m

Einbahnstrasse

Blickrichtung West

G	R	GS	P/L	Nutzbare Fahrbahn	P/L	GS	R	G
1,8	1,1			5,4	2,0		1,1	3,2

Begegnungsfall

LKW/LKW (ohne V-Red.)
 LKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/LKW (ohne V-Red.)
 PKW/LKW (mit V-Red.)
 PKW/PKW

Eignung Radverkehr ohne eigene Anlage
mittel

Belastung für Radverkehr nach ERA
I

Einschätzung der Nutzungsansprüche

Fußgängerverkehr	Radverkehr	Parken	Liefern und Laden	Versorgung	Aufenthalt
hoch	mittel	mittel	gering	hoch	mittel

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

Geschwindigkeiten in km/h

DTV	
davon LKW°	
LKW-Anteil°	%
ÖSPV-Fahrplanfahrten	15

V_max	30
V85	

° Lkw über 3,5t zulässigem Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger, Sattelzüge, Zugmaschinen

Straßenstil nach RASt Örtliche Geschäftsstraße

Argumente

- Zentrale Lage
- geschlossene Bauweise mit hohem Geschäftsbesatz
- viel Fußgängerlängs-/querverkehr
- Busverkehr

Nummer 67

ZUM OBERNTOR zwischen Ellernstr. und Echtenstr.



Straßenkategorie Hauptverkehrsstraße

Verbindungsfunktionsstufe IV

Begründung

- Teil der Innenstadtumgehung
- Nutzung durch ÖSPV
- getrennter Geh- und Radweg beidseitig (Vz 241)
- Parken im Seitenraum
- vielfältige Nutzungsansprüche

