

**23.3.1
Planungsfall 01 Gilgenstraße**

**23.3.1.1
Verkehrliche Untersuchung**

Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich der Planungsfälle PF 01.1 bis 01.3 mit dem Prognosenullfall PF 0.

- PF 01.1: Vollsperrung Gilgenstraße in beiden Fahrtrichtungen
- PF 01.2: Teilspernung Gilgenstraße Südrichtung Einbahnstraße in Nordrichtung
- PF 01.3: Teilspernung Gilgenstraße Nordrichtung Einbahnstraße in Südrichtung

Tabelle 32: Belastungsvergleich PF 0/PF 01 Gilgenstraße [Kfz/24 h]

Querschnitt	PF 0	PF 01.1 Vollsperrung	PF 01.2 Teilspernung Süd	PF 01.3 Teilspernung Nord
Bahnhofstraße Nord	18.500 (100 %)	9.900 - 46,5 %	14.750 - 20,3 %	13.950 - 24,6 %
Bahnhofstraße Süd	18.350 (100 %)	5.300 - 71,1 %	11.450 - 37,6 %	11.850 - 35,4 %
Gilgenstraße	17.400 (100 %)	0	9.300 - 46,6 %	7.100 - 59,2 %
	19.700 (100 %)	4.700 - 76,1 %	8.600 - 56,3 %	8.350 - 57,6 %
Untere Langgasse	5.250 (100 %)	5.750 + 9,5 %	5.000 - 4,8 %	5.600 + 6,7 %
	2.750 (100 %)	4.700 + 70,9 %	3.550 + 29,1 %	4.400 + 60 %
Obere Langgasse	10.500 (100 %)	15.700 + 49,5 %	14.400 + 37,1 %	13.700 + 30,5 %
	7.600 (100 %)	14.400 + 89,5 %	12.400 + 63,2 %	11.850 + 55,9 %
Mühlturmstraße Ost	1.650 (100 %)	1.950 + 18,2 %	2.300 + 39,4 %	1.650 0 %
Mühlturmstraße West	4.600 (100 %)	6.750 + 46,7 %	5.850 + 27,2 %	6.250 + 35,9 %
Schützenstraße	14.250 (100 %)	17.750 + 25,0 %	14.400 + 1,1 %	14.100 - 1,1 %
	11.750 (100 %)	19.150 + 63,0 %	15.450 + 31,5 %	15.400 + 31,1 %

Abbildung 06: PF 0.1.1 Vollsperrung Gilgenstraße

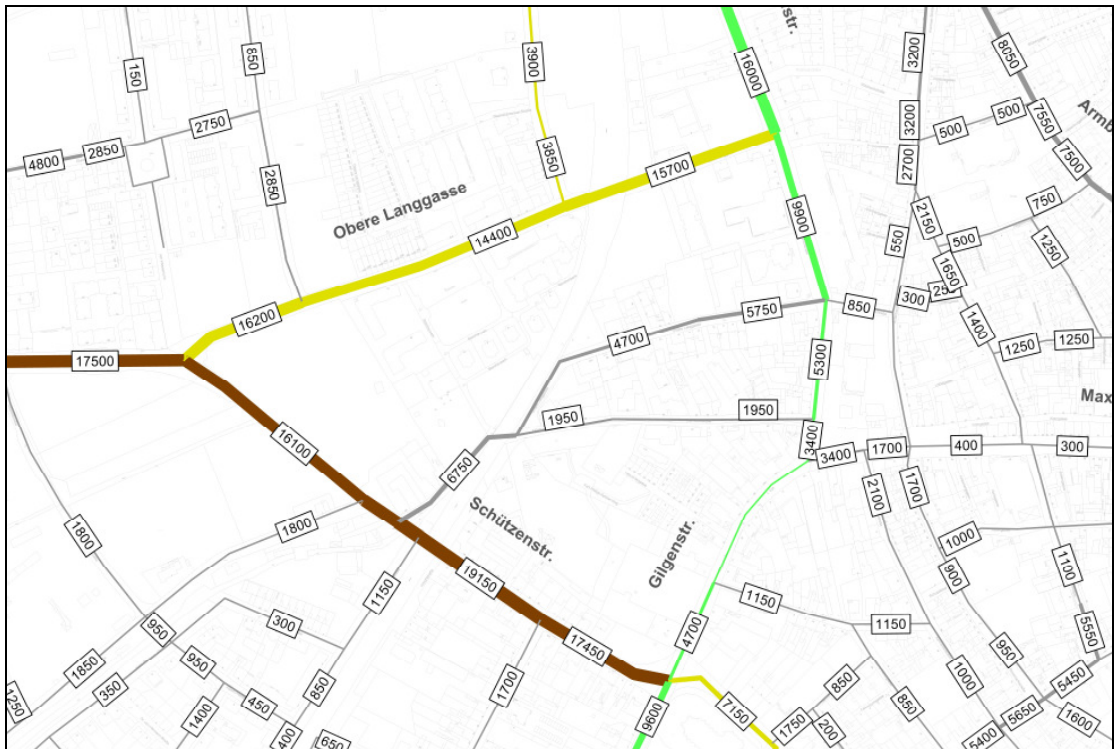
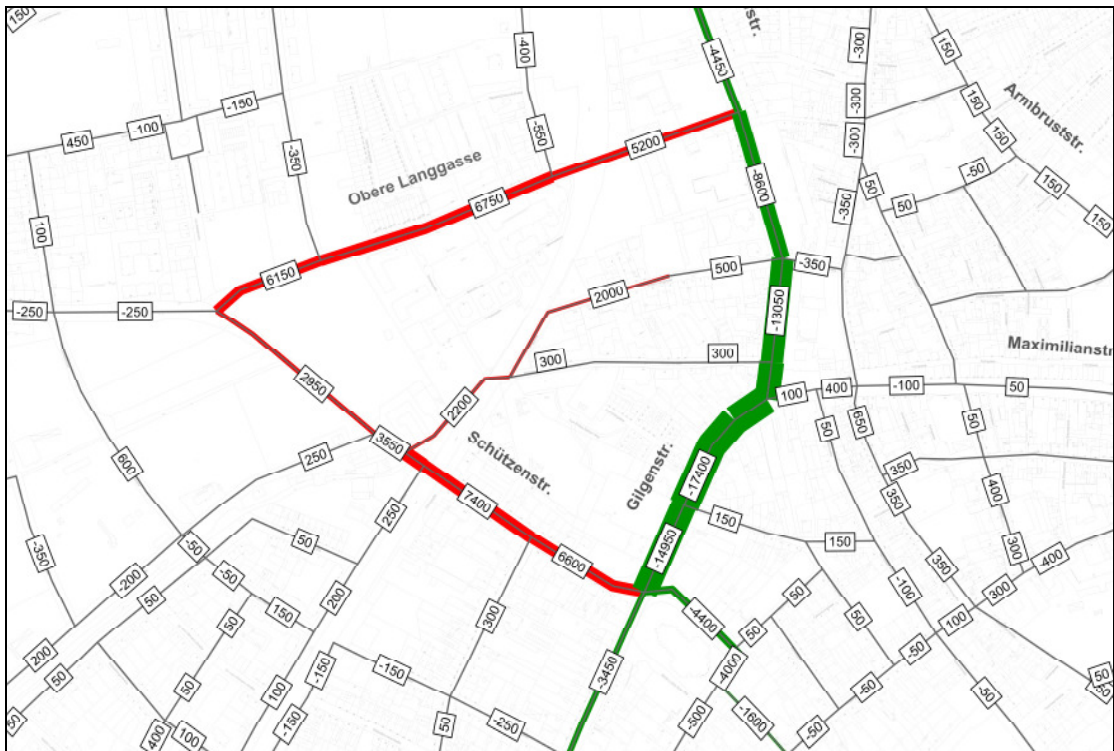


Abbildung 07: Differenzplan PF 0 - PF 0.1.1 Vollsperrung Gilgenstraße



Es zeigt sich, dass die Voll- bzw. Teilsperren der Gilgenstraße erhebliche Auswirkung auf das umgebende Straßennetz haben. Zwar bewirken die Sperrung maßgebende Entlastungen entlang der Gilgen- und Bahnhofstraße, gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen jedoch in allen 3 Planungsfällen vergleichsweise kleinräumig im Quartier westlich der Gilgenstraße verteilt.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass bei Voll- oder Teilsperren das übergeordnete Straßennetz (Bahn- und Gilgenstraße) entlastet wird, wohingegen das untergeordnete Straßennetz zusätzlich belastet wird.

Sehr hohe Mehrbelastungen ergeben sich im Bereich Obere und Untere Langgasse. Insbesondere in der Oberen Langgasse bewegen sich die Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall auf hohem Niveau mit ca. 10.000 Kfz/24 h. Dieser Vorgang ist unter dem Hintergrund der Tonnagebeschränkung auf der dortigen Bahnbrücke als besonders kritisch zu bewerten. Gegebenenfalls weichen Lkw dann auf die umliegenden Streckenzüge aus und führen dort zu unerwünschten Mehrbelastungen.

Gleiches gilt im Wesentlichen für die Zusatzbelastungen auf der Unteren Langgasse. Auch hier sind Verkehrszunahmen in der Größenordnung von 60 % bis 70 % zu verzeichnen.

Besonders signifikant ist jedoch die Erhöhung der Verkehrsbelastung entlang der Schützenstraße, die durch den Knotenpunkt mit der Landauer Straße und dem vorhandenen Bahnübergang ohnehin über einen in der Realität als mangelhaft zu bezeichnenden Verkehrsablauf verfügt.

Wenn die Nord-Süd-Achse auf Höhe der Gilgenstraße unterbrochen wird, weichen die Kfz auf die Schützenstraße aus.

Aus verkehrlicher Sicht sind die Planungsfälle zur Sperrung der Gilgenstraße auf diesen Querschnitt bezogen zwar als sehr positiv zu bewerten, entlang der umgebenden Straßenquerschnitte ergeben sich dadurch jedoch erhebliche Nachteile.

Aus diesen Gründen wird dieser Planungsfall nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.