

Kurzbeschreibung der Radverkehrsmaßnahmen

Hinweis: Für die meisten der dargestellten Maßnahmen sind noch keine Plangrundlagen vorhanden. Aus Zeit- und Aufwandsgründen konnten keine detaillierten Kostenermittlungen erstellt werden. Die folgenden Kostangaben sind deshalb meist grobe Schätzungen, die auf einem Preis von 260,- €/m² basieren. In der weiteren Planung können deshalb gegebenenfalls erhebliche Abweichungen bei den Kosten auftreten.

A Streckenbezogene Abschnitte

1. Ost-West Achse Karlstor – Hauptbahnhof (besonders Kurfürstenanlage/Friedrich-Ebert-Anlage/Plöck/Poststraße)

Auf der gesamten Achse sind besonders die folgenden Aufgabenstellungen zu bearbeiten:

- Beibehaltung und Verbesserung der Benutzung der Fahrradstraße Plöck
- verbesserte Querung der Kleinen Plöck in Höhe Rohrbacher Straße (ein Teil dieser Maßnahme ist schon ausgeführt worden: die Aufstellfläche zwischen Gleisen und Fahrbahn wurde auf 2,20m verbreitert)
- Parallelroute über die Friedrich-Ebert-Anlage
- bessere Führung im Bereich des Adenauerplatzes über die Rohrbacher Straße
- bessere Anbindung und Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes

Bewertung Amt 81:

Die verkehrstechnische Untersuchung des Knotens Adenauerplatz ist noch nicht abgeschlossen.

Weitere Maßnahmen im Bereich Kleine Plöck / Rohrbacher Straße sind nicht umsetzbar, da sie nur zu Lasten der anderen Verkehrsarten durchgeführt werden können (Kraftverkehr, Fußgänger, Linienverkehr Bahn und Bus).

Veränderungen der Fahrradinfrastruktur im Bereich des Hauptbahnhofes werden im Rahmen der anstehenden Untersuchungen zur Neugestaltung der Verkehrsflächen auf der Nordseite des Hauptbahnhofes betrachtet.

Kostenschätzung: ca. 150.000,- € Bereich Adenauerplatz und Juristisches Seminar

2. Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße

Realisierung von Radverkehrsanlagen im Rahmen der Gesamtmaßnahme.
Baubeginn II. Quartal 2010.

3. Gneisenaustraße zwischen Blücherstraße und Hauptbahnhof

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr ist hier eine Verbreiterung des bestehenden gegenläufig befahrbaren Geh-/Radwegs geplant.

Der Gedanke, in diesem Bereich eine Verbesserung der Radwegführung durchzuführen, besteht schon seit Jahren. Radverkehrsanlagen sollten im Zusammenhang mit CBC gebaut werden. Durch Nichtrealisierung der Hochbaumaßnahme ist der Radwegbau bisher immer zurückgestellt worden.

Diese Maßnahme ist noch nicht im Haushalt erfasst, eine rasche Umsetzung unabhängig von der Hochbaumaßnahme wird jedoch angestrebt.

Kostenschätzung: ca. 200.000,- € bis 300.000,- €

4. Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße

Dieser Abschnitt kann nur im Zusammenhang mit der Neuaufteilung des gesamten Querschnittes und der Neuanlage der Haltestelle Biethsstraße durchgeführt werden.

Bewertung Amt 81: Die Aufgabenstellung liegt darin, die Konflikte durch die Nutzungsanforderungen Straßenbahn, Fahrspuren und Parken am Fahrbahnrand bei begrenztem Querschnitt und starkem Kraftverkehrsaufkommen zu ordnen.

Dieser Straßenzug ist auch Bestandteil der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Eine zeitliche Einordnung kann noch nicht erfolgen.

5. Fahrradwege Bahnstadt ↔ Bergheim ↔ Im Neuenheimer Feld

Die Verbindung führt von der Bahnstadt mit einer Fuß- und Radwegbrücke über die DB-Gleise mit Anschluss an die Gneisenaustraße und über den Autobahnstutzen B37, Bergheimer Straße, weiter über eine Brücke im Bereich des Wehrstegs in Richtung Neuenheimer Feld. Diese Verbindung Gneisenaustraße - Neuenheimer Feld entlastet die Mittermaierstraße (Beziehung Hbf – Neuenheimer Feld) erheblich vom Radverkehr.

Kostenschätzung: ca. 1,3 Mio. € Brücke zwischen Bahnstadt und Gneisenaustraße

ca. 2,5 - 3,6 Mio. € Brücke parallel Wehrsteg

6. Hauptbahnhof-Römerstraße/Hebelstraße

Eine Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen Hauptbahnhof und den schulischen Einrichtungen südlich des S-Bahnhaltepunktes HD West/Süd soll mit diesem Ausbau erreicht werden.

Kostenschätzung: ca. 1,2 Mio. €

7. Schlierbach – Neckargemünd und Ziegelhausen – Kleingemünd

Im Anschluss an die Zufahrt Ziegelhäuser Brücke soll auf der Neckarseite der B37 der vorhandene Rad- und Gehweg auf 3,50 m verbreitert werden. Weiter in Richtung Neckargemünd soll auch eine Verbreiterung des neckarseitigen Rad- und Gehwegs auf 3,50 m erfolgen. In diesem Zusammenhang ist eine Änderung des gesamten Querschnittes angedacht.

Auch auf der Nordseite des Neckars ist eine Verbreiterung des Weges angedacht.

Die Maßnahmen auf beiden Neckarseiten können nur in Abstimmung mit der Gemeinde Neckargemünd und dem Regierungspräsidium ausgeführt werden. Das Regierungspräsidium ist hier Straßenbaulastträger. Die Verbesserung der Verbindung auf der Nordseite wird derzeit im Regierungspräsidium erarbeitet.

8. Fußgängerbrücke Kirchheim/Rohrbach – Franzosengewann – Im Bieth

Verbindung Rohrbach und Kirchheim mit der Fuß- und Radwegbrücke über die DB-Gleise und die weitere Verbindung Stettiner Straße bis zum Neubaugebiet „Im Bieth“.

Kostenschätzung: ca. 1.8 Mio. € Fuß- und Radwegbrücke zwischen Rohrbach und

Kirchheim

240.000,- € Fuß- und Radweg zwischen Königsberger

Straße und Pleikartsförsterstraße

9. Sofienstraße (Plöck Richtung Theodor-Heuss-Brücke)

Eine Verbesserung der Radwegebeziehung in Richtung Theodor-Heuss-Brücke kann nur durch bauliche Änderung oder Verbreiterung des Radstreifens erfolgen. Die Verbreiterung des Radweges kann nur zu Lasten der zwei Fahrspuren des Kraftverkehrs oder des Gehwegs durchgeführt werden. Der kleinste Querschnitt besteht im Bereich der Taxistände, dort beträgt die Fahrbahnbreite inklusive Radstreifen 6,92 m. Bei einem

von der Fahrbahn abgesetzten Radweg verbleibt für die Fahrbahn nur eine Breite an dieser Stelle von ca. 4,50m. Die Fußgängerströme sind hier sehr stark, eine Einschränkung der Gehwegbreite ist ebenfalls nicht vorstellbar. Eine weitere Gefahr besteht bei einem breiteren Angebot für den Radverkehr, dass dann dieses auch in Gegenrichtung benutzt wird. Dies ist schon jetzt bei dem schmalen Radstreifen zu beobachten.

Eine Verbesserung kann nur im Rahmen einer Gesamtumgestaltung des Bismarckplatzes erfolgen. Erst dann ist auch eine Veränderung der heute vorhandenen Abstellanlagen längs der Sofienstraße vorstellbar, dadurch wird jedoch in erster Linie eine Verbesserung für den Fußgängerverkehr erreicht.

10. Abschnitt Am Rohrbach bis Ortenauer Straße (Römerstraße/Karlsruher Straße)

Der vorhandene Querschnitt beträgt in diesen Bereich von Fahrbahnrand zu Fahrbahnrand auf einer Länge von 120 m ca. 11,80 m mit Gehwegbreiten von teilweise 1,50 m und 1,70 m. Die Fahrbahnbreiten betragen dort ca. 3,00 m und der Gleisbereich 5,80 m. Um dort eine angemessene Radwegeverbindung zu schaffen, muss der gesamte Querschnitt überdacht werden, das heißt dass der Individualverkehr in diesem Bereich gezwungen wird mit auf dem Gleisbereich zu fahren, was der ÖPNV-Beschleunigung entgegenstehen würde.

Bewertung Amt 81: Der Radverkehr wird weiter auf Parallelstraßen verwiesen.

11. Bergheimer Straße (zwischen Mittermaierstraße und Bismarckstraße)

Der Bereich liegt in einer Tempo 30 Zone, deshalb ist keine Radverkehrsanlage erforderlich

12. Diebsweg - Radverkehrsanlage (Lückenschluss) zwischen Schwalbenweg und Eppelheimer Straße

Die Radwegeverbindung endet im Bereich des Schwalbenwegs als gegenläufiger Rad- und Gehweg auf der westlichen Seite. Die Fortführung auf dieser Seite soll bis zur Schützenstraße weitergeführt werden und dann auf dem im Zusammenhang mit dem Bau des Friedhofes auf der östlichen Seite angelegten Rad- und Gehweg bis zur Eppelheimer Straße fortgeführt werden.

Kostenschätzung: ca. 1.2 Mio. €

13. Radverkehrsanlage Lessingstraße/Franz-Knauff-Straße/Römerstraße

Siehe Punkt A 6

B Knotenpunkte

1. Hauptbahnhof (Kurfürstenanlage/Mittermaier Straße/Lessingstraße)

Dieser Bereich ist unter Streckenabschnitte Punkt A 1 schon behandelt worden.

2. Karlstorbahnhof

Im Zusammenhang mit den Planungen Neckaruferpromenade werden die Wegbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert, die Erreichbarkeit des Karlstorbahnhofs für den Radverkehr wird deutlich verbessert.

3. Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße/Platz (Kreisverkehr)

Auch die Radwegebeziehungen werden in diesem Bereich durch den Bau eines Kreisverkehrs verbessert. Der provisorische Umbau ist abgeschlossen. Der endgültige Ausbau soll, je nach Haushaltslage, ab 2015 durchgeführt werden.

4. Kurfürstenanlage/Rohrbacher Straße/Adenauerplatz

Diese Maßnahme ist im Punkt A 1 (Streckenabschnitte) enthalten.

5. Bergheimer Straße/Mittermaier Straße (Nördlicher Schutzstreifen vom Knotenpunkt bis Knoten Czernyring)

An diesem Knoten ballen sich starke Ströme des ÖPNV mit starken Strömen des IV. Eine Verbesserung der Querung Mittermaierstraße in Richtung Westen wird angestrebt, durch die Maßnahme A 5 wird eine Verlagerung von Nord-Süd fahrendem Radverkehr angestrebt.

Kostenschätzung: ca. 25.000,- €

6. Theodor-Heuss-Brücke (Süd) – Neckarstaden

Eine geradlinigere Radwegführung in Richtung Norden wird angestrebt. Eine Verbesserung für Radfahrer ist erst mit Umsetzung der Neckaruferpromenade möglich. Die Aufteilung der Verkehrsflächen im Ist-Zustand ist nicht möglich.

7. Speyerer Straße / Pleikartsförster Straße / Diebsweg

Eine geradlinigere Radwegführung in allen Richtungen soll erreicht werden. Dafür muss auch ein umfangreicher Umbau der Signalisierung vorgenommen werden.

Kostenschätzung: ca. 1.500.000,- €

8. Speyerer Straße / Czernyring (Kirchheim ↔ Bahnhof Süd)

Ein Radwegangebot von der Speyerer Straße /Montpellierbrücke in Richtung Westen zum neu zu errichteten Bahnhof Süd (Bahnstadt) soll die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes vom Süden aus verbessern. Dazu müssen zusätzliche Querungen der Speyerer Straße geschaffen werden.

Dies kann erst im Zusammenhang mit den weiteren Baufortschritten der Bahnstadt erfolgen, dieser Knoten ist bei Umsetzung der Rahmenplanung Bahnstadt umzubauen.

9. Römerstraße/Lessingstraße

Dieser Knotenpunkt ist in der Maßnahme A 6 enthalten und kann nur in diesem Zusammenhang mit umgebaut werden.

10. Karlsruher Straße / Haberstraße (Querung B3 alt)

Durch eine bessere Querungsmöglichkeit für Radfahrer (z. B. durch fahrbahnbegleiteten Radweg und separater Radfurt) soll die Erreichbarkeit des Umsteigepunktes Rohrbach-Süd verbessert werden, beziehungsweise die Verbesserung der Anbindung von Rohrbach-Ost und Altrohrbach.

Kostenschätzung: ca. 100.000,- € für diese Variante

11. Karlsruher Straße / Freiburger Straße (Querung West-Ost)

Eine Verbesserung der Querung West-Ost in Richtung Christian-Bitterer-Straße und Nord-Süd der Karlsruher Straße soll durch separate Radmarkierungen und Umbauten im Kreuzungsbereich geschaffen werden. Die Signalisierung muss hierfür angepasst werden.

Kostenschätzung: ca. 250.000,- €

C Radverkehrsmarkierungen/Bordsteinabsenkungen

Ergänzend zu den Markierungen sind teilweise Absenkungen erforderlich, um Radfahrer am Beginn oder am Ende der Maßnahme wieder auf einen vorhandenen, von der Fahrbahn abgesetzten Radweg zu führen. Gegebenenfalls müssen auch Signalanlagen angepasst werden. Eine Kostenschätzung konnte hierfür noch nicht erstellt werden.

Die mit Sternchen (*) versehenen Maßnahmen wurden aus der Machbarkeitsstudie entnommen, die ein Ingenieurbüro 2008 im Auftrag der Stadt erstellt hat. Die restlichen Punkte wurden auf der Sondersitzung der Arbeitsgruppe Rad am 07.11.2009 ergänzt.

1. Rohrbacher Straße (zwischen Franz-Knauff-Straße und Adenauerplatz)*

Aus Verwaltungssicht sollte Markierung in diesem Bereich nicht zum Einsatz kommen, da viele Längsparkstände vorhanden sind und die Radfahrer im Bereich Rohrbacher Straße/ Adenauerplatz durch den geringen Querschnitt nicht sicher geführt werden können. Der zweistreifige Aufstellbereich vor dem Knotenpunkt beträgt ca. 60m und ist notwendig um den Kraftverkehr abzuwickeln. Das gleiche gilt für den Ausfahrbereich aus dem Adenauerplatz Richtung Süd.

2. Friedrich-Ebert-Anlage (Nord, zwischen Grabengasse und Sofienstraße)*

Der vorhandene Querschnitt (Gehweg, Parken, zwei Fahrstreifen) wird für die Abwicklung des Verkehrs (insbesondere als zeitweise Umleitungsstrecke für die B 37 bei Hochwasser oder während der Baumaßnahme Neckarufertunnel) benötigt. An den lichtsignalgeregelten Knoten wurden „Vorbeifahrstreifen“ realisiert.

3. Dossenheimer Landstraße

Siehe unter Streckenabschnitte, Punkt A 4.

(Querschnitt der Straße: 14,20m (in großen Abschnitten halb Gehwegparken)). Bei Radstreifen von 2,20m (inkl. Sicherheitsstreifen zu parkenden Fahrzeugen) und halbes Gehwegparken von 1,20m verbleibt Restfahrbahn von 7,40m. Straßenbahn und Individualverkehr müssen sich dann die Restfläche teilen.

Im Bestand sind keine Radverkehrsangebote möglich.

4. Hans-Thoma-Platz (Fahrtrichtung Süd)

Decken- beziehungsweise Grundsanierung sind zeitlich nicht absehbar. Die Radstreifenmarkierung Richtung Süd wurde 2010 ausgeführt.

5. Franz-Knauff-Straße

Die Franz-Knauff-Straße ist zwischen Römerstraße und Schillerstraße als Tempo 30 Strecke ausgewiesen, deshalb ist kein separates Angebot für Radfahrer notwendig. Mit Fertigstellung der Baumaßnahme Rohrbacher Straße/Karlsruher Straße/Rohrbach Markt wird der heute hier geführte Umleitungsverkehr abnehmen.

6. B 37 Neckarstaden (zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Synagogenplatz)*

Im weiteren Verlauf der B 37 nach Osten sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung keine Schutzstreifen möglich. Alternierende Schutzstreifen kommen aufgrund der Verkehrsbelastung ebenfalls nicht in Frage.

Für Radfahrstreifen ist der Querschnitt nicht ausreichend.

7. Römerstraße (zwischen Rheinstraße und Sickingenstraße)*

In diesem Bereich ist ein Verwaltungsgerichtsverfahren anhängig. Dieses ist abzuwarten, ehe über weitere Planungsabsichten diskutiert werden kann.

Fahrradverkehr kann über die parallel verlaufenden Rohrbacher Straße und Turnerstraße geführt werden.

8. B 37 Schurmannstraße (zwischen Fehrentzstraße und Theodor-Heuss Brücke)*

Siehe C 6

9. Poststraße ↔ Kaiserstraße

Dieser Bereich umfasst die Fortführung eines Radstreifens in der Rohrbacher Straße zwischen der Poststraße über den Adenauerplatz bis zur Kaiserstraße. Es treffen die gleichen Anmerkungen wie unter Punkt C 1 zu.

10. Hebelstraße (zwischen Carl-Benz-Straße und Römerstraße)*

In der Machbarkeitsstudie wurde dieser Bereich geprüft. Bei einer Querschnittsbreite der Fahrbahn von ca. 12m wäre ein Schutzstreifen von 1,50m möglich. Im östlichen Anschlussbereich der Hebelstraße ist ein Schutzstreifen von 1,25m machbar. Eine gesamte Änderung der Fahrspuraufteilung ist in diesem Bereich notwendig. Zu beachten ist in diesem Bereich die Verkehrsbelastung von ca. 21.000 Kfz/24h mit hohem Lkw-Anteil, da es sich um ein Gewerbegebiet handelt.

Eine Neuordnung der Hebelstraße wird im Zusammenhang mit der Umsetzung des Rahmenplans Bahnstadt sowie des Neubaus der Hebelstraßenbrücke möglich. Der Querschnitt der neuen Hebelstraßenbrücke weist beidseitig 3m breite Rad- / Gehwege auf.

11. B 37 Iqbalufer (zwischen Carl-Metz-Straße und Fehrentzstraße/Schurmannstraße)*

Siehe Punkt C 6 und C 8

12. Mannheimer Straße (zwischen Grenzhöfer Weg und Ortseingang)*

Für diesen Abschnitt wurde ein Planungsauftrag vergeben. Die Umsetzung soll 2011 erfolgen.

13. Neckarstaden (zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Vincentius Krankenhaus)*

In diesem Abschnitt wurden in 2010 beidseitig Schutzstreifen markiert.

14. Sandhäuser Straße (zwischen Cuzaring und Kirchheimer Spinne)*

Der Bereich zwischen Cuzaring und Oberdorfstraße soll mit Schutzstreifen versehen werden und in Höhe des Leimer Weges eine Mittelinsel eingefügt werden.

Die Umsetzung kann 2011 erfolgen.

15. Baumschulenweg (zwischen Marktstraße und Diebsweg)*

Die Machbarkeitsstudie sah einen Schutzstreifen auf der südlichen Seite vor. Auf der nördlichen Seite wurde vorgeschlagen den Bereich als kombinierten Rad- und Gehweg auszubauen. Diese Maßnahme soll im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr Diebsweg/Baumschulenweg geplant und ausgeführt werden.

16. L534 bei Ziegelhausen (zwischen In der Neckarhelle und Ziegelhausen Ost)*

Die Verwaltung sieht keinen vordringlichen Handlungsbedarf. Der Radfahrer in Richtung Kleingemünd benutzt den vorhandenen gemeinsamen Rad- und Gehweg auf der südlichen Fahrbahnseite.

In Richtung Westen fährt der Radfahrer mit dem Autoverkehr durch die Kleingemünder Straße und in der Neckarhelle bis zum Stiftweg und benutzt dann weiter den gegenläufigen Rad- und Gehweg auf der Neckarseite.