

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Radverkehrswege hier: Handlungskonzept
(Ersetzt die Drucksache: 0004/2009/IV_JGR)**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Jugendgemeinderat	23.11.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.11.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	02.12.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Jugendgemeinderats, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information zum Radverkehrskonzept zur Kenntnis.

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Das Radfahren wird gefördert, indem bessere Radwege geschaffen werden
MO6	+	Mehr Mobilität ohne motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden attraktive Verbindungen für den Radverkehr geschaffen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Einige der dargestellten Maßnahmen sind mit erheblichen Kosten verbunden. Diese sind vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage hinsichtlich ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu bewerten.

B. Begründung:

1. Aufgabe und Vorgehensweise

In der Informationsvorlage 0004/2009/IV_JGR wurde der aktuelle Entwicklungsstand der Maßnahmen für den Radverkehr mit Bezug zum Verkehrsentwicklungsplan dargestellt. Die Verwaltung wurde aufgefordert, auf dieser Grundlage ein Handlungskonzept zu erarbeiten. Dabei sollte die AG Rad eingebunden werden.

In einem Workshop der AG Rad, der gemeinsamen Arbeitsgruppe von Vertretern der Stadtverwaltung und der IG Rad als ehrenamtliche Interessenvertreter für den Radverkehr, am Samstag, dem 7. November 2010, wurde ein Handlungskonzept systematisch erarbeitet. Aufgeteilt nach den Themenbereichen

A streckenbezogene Abschnitte,

B Knotenpunkte und

C Markierungen

wurden Handlungsbedarfe identifiziert und priorisiert. Einzelne Knotenpunkte sind auch in den Streckenabschnitten enthalten. Bewertungskriterien waren die Netzbedeutung und Wirksamkeit der Maßnahmen.

Als Grundlage für die Markierungen diente eine Studie, die ein Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt erstellt hat. Darin wurden Streckenabschnitte untersucht, auf denen mit geringen finanziellen Mitteln auf der Fahrbahn Radfahrstreifen oder Schutzstreifen abmarkiert werden können.

2. Radverkehrskonzept

2.1. Zielsetzung

Das Radverkehrskonzept zielt auf die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad. Das Handlungskonzept zeigt anzustrebende Maßnahmen auf, die zu einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz führen. Der Fokus der Umsetzung soll dabei auf Maßnahmen mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis liegen, die schnell zu Verbesserungen im Radverkehrsnetz führen.

2.2. Analyse der Haupt-Radverkehrsachsen

Die wesentlichen Hauptachsen für den Radverkehr sind in Anlage 1 dargestellt. Die Darstellung zeigt, dass mit der Fertigstellung der Baumaßnahme Neuenheimer Landstraße/Ziegelhäuser Landstraße, die im Mai 2010 begonnen wurde, sowie der Modifizierung der Radverkehrsangebotes in der Mannheimer Straße (Anlage Fahrradstreifen stadtwärts, Vergrößerung des Haltestellenbereichs „Lerchenbuckel“), die für 2011 geplant ist, ein Netz zur Verfügung steht, dass in allen wesentlichen Achsen grundsätzlich nutzbare Radverkehrswege zur Verfügung stellt.

Das Netz setzt sich zusammen aus Radwegen („auf dem Bordstein“), Radfahrstreifen und Schutzstreifen (Markierungen auf der Fahrbahn) sowie einer Führung auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr. Die Art der Radverkehrsanlage ist abhängig von den jeweiligen Randbedingungen, insbesondere die verfügbare Straßenraumbreite, dem Verkehrsaufkommen und der Geschwindigkeitsregelung.

Teilweise sind insbesondere aus Gründen der begrenzten Straßenraumbreite Radverkehrsanlagen nur in eingeschränkter Art und Weise möglich:

- Fußweg, Radfahrer frei, z. B.: Kirchheimer Weg Richtung Süden, Hebelstraße Richtung Norden, Römerstraße in Teilabschnitten (zwischen Hermann-Maas-Brücke und Hebelstraße Richtung Süden, zwischen Rheinstraße und Sickingenstraße, zwischen Sickingenstraße und Rheinstraße Richtung Norden)
- Gemeinsamer Fuß- und Radweg in beiden Richtungen, z. B.: B37 Neckarstaden zwischen Karlstor und Schurmannstraße, In der Neckarhelle zwischen Russenstein und Stiftsweg, Iqbalufer Nord- und Südseite bis Einmündung Vangerowstraße und dann Richtung Wieblingen auf der Nordseite.

Auf den Radwegeachsen bestehen einige wesentliche Lücken. Im Norden ist die Radverkehrsachse in der Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße unterbrochen. Im Süden ist der Bereich Römerstraße zwischen Am Rohrbach und Ortenauerstraße als größte Unterbrechung erkennbar.

Weitere Problemstellen im Netz sind meist punktuell, sie beziehen sich auf kürzere Streckenabschnitte oder die Führung an Knotenpunkten. Weitere Problemstellen sind bestehende Radverkehrsanlagen die gegenüber dem Zeitpunkt der Einrichtung eine stärkere Nutzung aufweisen und daher angepasst werden müssen (Beispiel Geh-/Radweg auf Südseite der Gneisenaustraße).

Diese Problemstellen sind in der folgenden Maßnahmenliste berücksichtigt.

2.3. Maßnahmenliste

Aufbauend auf den genannten Zielen und Bewertungskriterien hat sich die folgende Prioritätenreihung ergeben:

A Streckenbezogene Abschnitte:

1. *Ost-West Achse Karlstor- Hauptbahnhof (besonders Kurfürstenanlage/Friedrich-Ebert-Anlage-Plöck/Poststraße)*
2. *Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße*
3. *Gneisenaustraße zwischen Blücherstraße und Hauptbahnhof*
4. *Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße*
5. *Fahrradachse Bahnstadt ↔ Bergheim ↔ INF*
6. *Hauptbahnhof-Römerstraße/Hebelstraße*
7. *Schlierbach – Neckargemünd und Ziegelhausen – Kleingemünd*
8. *Fußgängerbrücke Kirchheim/Rohrbach – Franzosengewann – Im Bieth*
9. *Sofienstraße (Plöck, Richtung Theodor-Heuss-Brücke)*
10. *Römerstraße/Karlsruher Straße Abschnitt Am Rohrbach bis Ortenauer Straße*
11. *Bergheimer Straße (zwischen Mittermaierstraße und Bismarckstraße)*
12. *Diebsweg (Lückenschluss) zwischen Schwalbenweg und Eppelheimer Straße*
13. *Lessingstraße / Franz-Knauff-Straße / Römerstraße*

B Knotenpunkte

1. *Hauptbahnhof Nord (Kurfürstenanlage/Mittermaier Straße/Lessingstraße)*
2. *Knoten Karlstorbahnhof*
3. *Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße/Platz (Kreisverkehr)*
4. *Kurfürstenanlage/Rohrbacher Straße/Adenauerplatz*
5. *Bergheimer Straße/Mittermaier Straße*
6. *Theodor-Heuss-Brücke (Süd) Neckarstaden*
7. *Speyerer Straße/Pleikartsförster Straße/Diebsweg*
8. *Speyerer Straße/Czernyring (Kirchheim ↔ Bahnhof Süd)*
9. *Römerstraße/Lessingstraße*
10. *Karlsruher Straße/Haberstraße*
11. *Karlsruher Straße/Freiburger Straße (Querung West-Ost)*

C Radverkehrsmarkierungen/Bordsteinabsenkungen – Vorschläge aus Gutachten

1. *Rohrbacher Straße (zwischen Franz-Knauff-Straße und Adenauerplatz)*
2. *Friedrich-Ebert-Anlage (Nord, zwischen Grabengasse und Sofienstraße)*
3. *Dossenheimer Landstraße*
4. *Hans-Thoma-Platz (Haltestelle Süd)*
5. *Franz-Knauff-Straße*
6. *B 37 Neckarstaden (zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Synagogenplatz)*
7. *Römerstraße (zwischen Rheinstraße und Sickingenstraße)*
8. *B 37 Schurmannstraße (zwischen Fehrenzstraße und Theodor-Heuss Brücke)*
9. *Poststraße ↔ Kaiserstraße*
10. *Hebelstraße (zwischen Carl-Benz-Straße und Römerstraße)*
11. *B 37 (Iqbalufer, zwischen Carl-Metz-Straße und Fehrenzstraße/Schurmannstraße)*
12. *Mannheimer Straße (zwischen Grenzhöfer Weg und Ortseingang)*
13. *Neckarstaden (zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Vincencius Krankenhaus)*
14. *Sandhäuser Straße (zwischen Cuzaring und Kirchheimer Spinne)*
15. *Baumschulenweg (zwischen Marktstraße und Diebsweg)*

Die Maßnahmen sind in Anlage 2 jeweils kurz beschrieben.

Radverkehrsmarkierungen und Bordsteinabsenkungen haben im Handlungskonzept einen besonderen Stellenwert, da sich mit vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln mit kurzen Realisierungszeiträumen spürbare Verbesserungen für den Radverkehr erreichen lassen. Für die Umsetzung der Maßnahmen unter B Knotenpunkte kann nur im Zusammenhang mit den Streckenbezogenen Maßnahmen gesehen werden oder muss aus den Mitteln „Signalanlagen“ mit umgesetzt werden. Die Umsetzung der unter C genannten Maßnahmen kann im Rahmen der bei Amt für Verkehrsmanagement eingestellten Mittel für Markierungen bzw. Kinderfreundlichen Verkehrsplanung ausgeführt werden.

Bei den Auflistungen A, B und C ist zu beachten, dass sie auf einer rein fachlichen Beurteilung basieren. Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich der jeweiligen Haushaltssituation und unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen. Eine konkrete Zeitplanung ist vor diesem Hintergrund nicht möglich. Der Fokus liegt dementsprechend auf der Umsetzung der Markierungen, da sie ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen.

3. Stand der Förderanträge beim Land Baden-Württemberg im Bereich Radverkehr

In der Ausführung befindet sich derzeit die Radverkehrsverbindung Neuenheim – Ziegelhausen im Rahmen der geförderten Gesamtmaßnahme „Erneuerung Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße (L 534)“.

Weiter vom Land geförderte Radwegemaßnahmen sind:

1. *Verbesserung der Radwegebeziehungen entlang der Speyerer Straße (1. Bauabschnitt Baumschulenweg – Rudolf-Diesel-Straße)*
2. *Radverkehrsverbindung L598 Franz-Knauff-Straße / L 600a Lessingstraße / Römerstraße(siehe Anlage 2 A6) RE-Entwurf 2002, geschätzte Kosten 820.000 €, beantragter Zuschuss 570.000 €. Es liegt kein Fördermittelbescheid vor. Eine Überarbeitung entsprechend der neuen Richtlinien und der neuen Straßenverkehrsordnung ist erforderlich.*
3. *Radweg Kurfürsten-Anlage (Römerkreis bis Adenauerplatz)RE-Entwurf 2002, geschätzte Kosten 975.000 €, beantragter Zuschuss 682.000 €. Es liegt kein Fördermittelbescheid vor. Eine Überarbeitung wegen geänderter Randbedingungen durch neue Gebäude sowie neue Vorschriften (siehe 2) ist erforderlich.*
4. *Radweg Mannheimer Straße – Verbindung Altstadt – Wieblingen RE-Entwurf 2002, geschätzte Kosten 1.100.000 €, beantragter Zuschuss 777.000 €. Es liegt kein Fördermittelbescheid vor. Im Haushalt stehen derzeit 250.000 €. Angedacht ist ein Schutzstreifen stadteinwärts und der Ausbau der Haltestelle Lerchenbuckel stadtauswärts.*

4. Weitere Aktivitäten

4.1. AG Rad

In der AG Rad diskutieren die Fachverwaltung (Amt für Verkehrsmanagement, Tiefbauamt) aktuelle Radverkehrsthemen mit der IG Rad, also Vertretern der Interessenverbände wie z. B. ADFC und VCD. Den Schwerpunkt stellen dabei bestehende Mängel im Radwegenetz dar, weiterhin werden laufende Projekte sowie Grundsatzfragen des Radverkehrs besprochen.(z.B. Bordsteinabsenkungen Heuauerweg, Kirchheimer Weg, versetzen Absperrbügel Technologiepark, Verbreiterung Radwegfurt Mittermaierstraße/Ecke Kurfürstenanlage)

4.2. Radroutenbeschilderung

Die Beschilderung für den Radverkehr in Heidelberg wurde im Jahr 2003 nach den Vorgaben des Ministeriums für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg neu konzipiert. Im Jahr 2004 wurde entlang des Neckartalradwegs damit begonnen die Radwegweisung nach diesen Standards zu beschildern. Mittlerweile sind 2/3 des gesamten Radverkehrsnetzes der Stadt Heidelberg mit einer Radwegweisung ausgestattet. Im Herbst 2010 soll der letzte Bauabschnitt beschildert werden. Derzeit wird gemeinsam mit der Universität und dem Universitätsbauamt eine zusätzliche Wegweisung zwischen den Universitätsstandorten und dem Hauptbahnhof erarbeitet. Die Umsetzung soll im Frühjahr 2011 erfolgen.

4.3. Planungshinweise für Radverkehrsanlagen in Heidelberg

Das Amt für Verkehrsmanagement hat Hinweise erstellt, die eine anforderungsgerechte Planung von Radverkehrsanlagen sicherstellen soll. Sie berücksichtigen den aktuellen Stand des technischen Regelwerks und spezifische Anforderungen in der Stadt Heidelberg. Die Hinweise sind mit der IG Rad sowie den betroffenen Ämtern abgestimmt. Sie werden bei verwaltungsinternen Planungen berücksichtigt und beauftragten Büros ausgehändigt. Die Leitlinien sind in Anlage 3 dargestellt.

4.4. Abstimmung mit der Kinderfreundlichen Verkehrsplanung

Viele Probleme im Radverkehrsnetz lassen sich mit Kleinmaßnahmen beseitigen. Hier bestehen häufig Synergien mit Aktivitäten der Kinderfreundlichen Verkehrsplanung, die ebenfalls als eigener Themenschwerpunkt im Amt für Verkehrsmanagement bearbeitet wird. Typische Beispiele sind Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kraftverkehr sowie Bordsteinabsenkungen. Dies wird derzeit am Beispiel des Verkehrskonzepts Kirchheim vorbereitet und schrittweise umgesetzt.

4.5. Fahrrad-Mitnahmemöglichkeit in Bussen

Grundsätzlich wird die Fahrradmitnahme im ÖPNV im Rahmen der Beförderungsbedingungen im Verbundgebiet (VRN) geregelt. Die Regelung ist dem Kapitel Besondere Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme (Anlage zu §11 Absatz 1 Satz 3 der Beförderungsbedingungen) zu entnehmen.

Im Stadtverkehr Heidelberg gilt darüber hinaus eine kostenlose Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder bei den Berglinien auf den Hangabschnitten montags – freitags ab 19 Uhr und samstags, sonntags und feiertags ganztägig. Bei Linie 36 bergauf besteht dieses Angebot nach Bedarf und Möglichkeit auch montags-freitags ganztägig. Bei den übrigen Berglinien (34 Neckarsteinach-Heiligkreuzsteinach, 29 Rohrbach-Süd – Boxberg, 33 Neckarschule-Heidebuckel, 39 Hauptbahnhof-Königstuhl) sollte nach Bedarf und Möglichkeit die Fahrradmitnahme auf den genannten Teilstücken auf ganztägig ausgeweitet werden. (Nahverkehrsplan Heidelberg 2005-2010, S. 42-43).

4.6. Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

Heidelberg ist Gründungsmitglied der am 4. Mai 2010 in Stuttgart ins Leben gerufenen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Die Arbeitsgemeinschaft hat das Ziel, gemeinsame Projekte und Aktionen zur Förderung des Radverkehrs zu realisieren, den Austausch zwischen den Mitgliedskommunen zu fördern, Beratung und Hilfestellung bei radverkehrsspezifischen Fragen anzubieten, eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und dem Land zu stärken.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Haupt-Radverkehrsachsen in Heidelberg
A 02	Kurzbeschreibung der Radverkehrsmaßnahmen
A 03	Planungshinweise für Radverkehrsanlagen in Heidelberg