

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

- Radverkehr**
- Unfallgeschehen
- Radverkehrsmaßnahmen
- Priorisierung
- Konzeption

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Jugendgemeinderat	19.06.2012	Ö	() ja () nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2012	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	17.07.2012	Ö	() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Jugendgemeinderates, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Information über das Radwegekonzept 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:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Das Radfahren wird gefördert, indem bessere und sichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden Ziel/e:
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

I. Unfallgeschehen im Radverkehr

Unfälle

In den Unfalluntersuchungen der Polizei Heidelberg wurden im Jahr 2011 im Stadtgebiet Heidelberg insgesamt 328 Radverkehrsunfälle registriert. Davon ereigneten sich 308 innerorts und 20 außerorts. Zum Vergleich: In 2010 waren es 283 Radverkehrsunfälle, in 2007 311 und in 2005 289

Der Mai 2011 war mit 52 Unfällen der unfallträchtigste Monat. Im Februar ereigneten sich mit 11 Unfällen die wenigsten. Tageszeitlich ereigneten sich die meisten Unfälle in der Zeit zwischen 16 und 18 Uhr. Der Sonntag ist mit 20 Unfällen über das Jahr der Tag mit den wenigsten Radverkehrsunfällen; an den einzelnen Werktagen lag die Unfallzahl in 2011 zwischen 41 und 60.

Unfallschwere

In 2011 wurde ein Radfahrer bei einem Verkehrsunfall getötet. 34 erlitten schwere Verletzungen, 269 wurden leicht verletzt.

Unfallbeteiligte / Unfallverursacher

Insgesamt waren an den Unfällen 362 Radfahrer beteiligt. Bei 34 Unfällen waren die Radfahrer unter sich, in 191 Fällen waren PKW beteiligt, in 17 weiteren LKW oder Kraftomnibusse. Radfahrer und Fußgänger kamen sich 23-mal ins Gehege.

In 172 Fällen traten die Radfahrer als Unfallverursacher auf, in 129 Fällen waren es die PKW-Fahrer und in 12 Fällen die Fahrer von LKW oder Kraftomnibussen.

Unfalltypen

Die Polizei unterscheidet dabei folgende sieben Unfalltypen:

- Unfalltyp 1: Fahr Unfall (30 mal)
- Unfalltyp 2: Unfall beim Abbiegen (56 mal)
- Unfalltyp 3: Fehler bei Einbiegen oder Kreuzen (95 mal)
- Unfalltyp 4: Unfall mit ruhendem Verkehr (21 mal)
- Unfalltyp 5: Unfall wegen nicht angepasster Geschwindigkeit (32 mal)
- Unfalltyp 6: Unfall mit Längsverkehr (40 mal)
- Unfalltyp 7: Sonstiger Unfall (44 mal)

Häufigster Unfalltyp war Typ 3 in 95 Fällen, gefolgt von Typ 2 in 56 Fällen.

Unfallhäufungsstellen

Man spricht in der Jahresbetrachtung von einer Unfallhäufungsstelle oder einem Unfallschwerpunkt, wenn sich fünf „gleichartige“ Unfälle ereignen. Gleichartig bedeuten gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallumstände, wie zum Beispiel Radfahrerbeteiligung.

Bei den Unfalluntersuchungen haben sich 2011 fünf Unfallhäufungsstellen im Radverkehr (Unfallschwerpunkte) mit insgesamt 32 Unfällen herauskristallisiert.

Alle Unfallschwerpunkte werden gemeinsam mit der Polizei in Augenschein genommen.

1. Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße

Hier ereigneten sich 2011 sieben Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (Unfalltyp 2 und 3). In den meisten Fällen beachteten Kraftfahrer beim Rechtsabbiegen aus dem provisorischen Kreisverkehr nicht den im Kreis weiterfahrenden bevorrechtigten Radverkehr.

Zwischenzeitlich wurde durch einen sogenannten „Bypass“ für die Rechtsabbieger Abhilfe geschaffen. In 2012 gab es hier keine Unfälle mehr. Mit dem geplanten endgültigen Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz wird die Radverkehrsführung insgesamt optimiert und sicherer. Dieser endgültige Umbau kann im Haushalt 2015/16 angemeldet werden.

2. Brückenstraße nördlich und südlich der Ladenburger Straße

Hier ereigneten sich 2011 fünf Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (Unfalltyp 2, 4, 5, 6 und 7)

Mit der Umgestaltung der Brückenstraße sind auch Angebote für den Radverkehr entstanden (Radwege hinter den Haltestellen und Seitenstreifen). Alle fünf Unfälle haben verschiedene Unfalltypen. Zudem ereigneten sich zwei auf der Westseite der Brückenstraße und drei auf der Ostseite, sodass auch keine räumliche Konzentration gegeben ist. Insofern ist es schwierig bestimmte Verbesserungsmaßnahmen zu identifizieren.

3. Eppelheimer Straße zwischen ehemaliger Eisenbahnunterführung und Czernybrücke

Hier ereigneten sich 2011 acht Unfälle mit Radfahrereteiligung (Unfalltyp 2, 5 und 7). Die große Anzahl von Unfällen ist auch bedingt durch die Länge des untersuchten Abschnittes. Fünf Unfälle sind dem Unfalltyp 2 (Abbiegeunfall) zuzuordnen.

In diesem Bereich gibt es Planungsüberlegungen, den ruhenden Verkehr und den Radweg zu tauschen. Das bedeutet, dass der Radverkehr der bisher auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt wird auf die Fahrbahn verlegt wird und dort einen Radfahrstreifen erhält. Die Parkreihe wird auf die bisherige Radverkehrsfläche verlegt. Dadurch wird der Radverkehr vom Kraftfahrzeugverkehr besser wahrgenommen.

4. Mittermaierstraße/Vangerowstraße

Hier ereigneten sich 2011 sechs Unfälle mit Radfahrereteiligung (Unfalltyp 2, 3 und 7)

In diesem Kreuzungsbereich sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Es gibt derzeit keine weiteren Planungsüberlegungen. Durch eine separate Fuß- und Radwegbrücke östlich des Wehrstegs Wieblingen soll eine Entzerrung des Radverkehrs erreicht werden.

5. Plöck zwischen Sankt-Anna-Gasse und Sandgasse

Hier ereigneten sich 2011 sechs Unfälle mit Radfahrereteiligung, davon drei mit Fußgängern (Unfalltyp 2, 3 und 4).

Die Plöck ist in diesem Bereich teilweise als Fahrradstraße ausgewiesen. Es gibt Planungsüberlegungen für den schnellen Radverkehr Angebote in der Friedrich-Ebert-Anlage und insbesondere im Übergangsbereich zum Adenauerplatz zu schaffen. Dadurch soll die Situation in der Plöck entspannt werden.

Überwachungstätigkeit der Polizei

Bei den drei Schwerpunktaktionen der Polizei in 2011 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr waren insgesamt 318 Polizeikräfte im Einsatz. Es mussten dabei 1181 Radfahrer beanstandet werden, 887 erhielten ein Verwarnungsgeld, 228 wurden mündlich verwarnt. Die Hauptbeanstandungsgründe waren:

- Verbotswidriges Befahren eines Gehweges in 365 Fällen,
- Missachtung des Rotlichts in 331 Fällen,
- vorschriftswidriges Befahren eines Radweges in 309 Fällen und
- Befahren eines Radweges in falsche Richtung in 178 Fällen.

II. Maßnahmen im Fahrradwegenetz Heidelberg

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. In der Informationsvorlage „Handlungskonzept Radverkehr“ aus dem Jahre 2010 (0037/2010/IV) wurden diese Themenbereiche detailliert dargestellt und bewertet, sie werden hier nur stichpunktartig aufgeführt. Neue Sachverhalte werden nachgetragen. Dabei sind einzelne Knotenpunkte auch in den Streckenabschnitten enthalten. Bewertungskriterien waren die Netzbedeutung und Wirksamkeit der Maßnahmen.

A Streckenbezogene Abschnitte:

A1 Ost-West Achse Karlstor - Hauptbahnhof (besonders Kurfürstenanlage/Friedrich-Ebert-Anlage-Plöck/Poststraße)

a) Der östlichste Abschnitt dieser Achse wird im Jahr 2012 für beide Fahrtrichtungen verbessert:

- In Fahrtrichtung Karlstor wird vom Neckarmünzplatz bis in den Knoten Karlstor hinein ein Radstreifen abmarkiert, die Lichtsignalanlage am Karlstor wird angepasst.

- In der Fahrtrichtung West wird der Belag des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Flußseite der B37 erneuert.

b) Mit dem Umbau der Zwingerstraße wird diese für den Fahrradverkehr in Richtung Ost geöffnet. Die Umsetzung der Maßnahme nach dem Gestaltungskonzept der Altstadtstraßen ist noch offen.

c) Die Verbesserung der Knotenpunktssituation Friedrich-Ebert-Anlage / Sofienstraße ist weiterhin Ziel der Verwaltung, damit kann dem schnellen Radverkehr in Richtung West neben der Plöck eine gute Fahrmöglichkeit angeboten werden.

d) Eine Verbesserung der Querungssituation Kleine Plöck / Rohrbacher Straße / Poststraße kann im Jahre 2013 erreicht werden, gemeinsam mit der Sanierung der Gleisstrasse zwischen Adenauerplatz und Bismarckplatz. Hier sind umfangreiche Abstimmungen mit der RNV und der Technischen Aufsichtsbehörde notwendig.

A2 Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße

Im Jahre 2011 konnte das Bauvorhaben am Nordufer abgeschlossen werden, seitdem steht eine durchgängige Fahrradverbindung von Ziegelhausen nach Neuenheim zur Verfügung, im Bereich der Baumaßnahme verkehrsrechtlich als „Gehweg Radfahrer frei“ gewidmet.

A3 Gneisenaustraße zwischen Blücherstraße und Hauptbahnhof

Im Jahre 2011 konnte der vorhandene in zwei Richtungen befahrbare kombinierte Geh-/Radweg vom Hauptbahnhof auf der Südseite der Gneisenaustraße bis in den Bereich Blücherstraße deutlich verbreitert werden, er ist mit einer Asphaltdecke befestigt.

Im Frühling 2012 wurde im Zuge des Schwarzen Wegs von der Gneisenaustraße bis zur Internationalen Schule am Wieblinger Weg eine neue Deckschicht eingebaut werden.

A4 Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße

Dieser Bereich der Bundesstraße B3 im Heidelberger Stadtgebiet ist ein Engpass für alle Verkehrsarten. Unter dem starken Kraftverkehr leidet hier insbesondere die Qualität des dort verkehrenden schienengebundenen ÖPNV, Der Radverkehr kann auf parallele Straßen ausweichen.

In den kommenden Jahren werden die zwei Straßenbahn-Haltestellen Biethsstraße und Burgstraße barrierefrei ausgebaut. Hier wird der Fahrradverkehr bereits besonders berücksichtigt werden.

Sollte der Gemeinderat eine Neugestaltung der Straße im Zuge der Haltestellenausbaumaßnahmen beschließen wird auch die Einrichtung eines Angebots für den Fahrradverkehr in diesem Straßenzug geprüft.

A5 Fahrradachse Bahnstadt ↔ Bergheim ↔ INF

Diese Fahrradachse besteht aus

- a) der Brücke von der Bahnstadt (in Verlängerung der Da-Vinci-Straße) zur Gneisenaustraße,
- b) der Verbindung von der Gneisenaustraße zum Neckarufer im Bereich Wehrsteg Wieblingen und
- c) einer Geh- und Radwegverbindung über den Neckar.

Für die Brücke a) gibt es erste Vorstudien, zur Umsetzung kann noch kein Zeitraum genannt werden.

Für die Neckarquerung c) gibt es erste Gespräche mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt als zuständiger Behörde für die Bundeswasserstraße Neckar und Wehrsteg Wieblingen. Eine Mitnutzung des Wehrstegs wird derzeit nicht weiter verfolgt, da die Sanierung des Wehres voraussichtlich 2015 weitergeführt wird und erst in 2022 abgeschlossen wird. Während der Bauzeit wird es immer wieder zu Sperrungen für den Fußgängerverkehr kommen, eine Führung für den Radverkehr kann während der Bauzeit nicht gewährleistet werden.

Die Verbindung von der Bahnstadt ins Neuenheimer Feld über diese Achse kann als Radschnellweg ausgeführt werden, da sie großteils kreuzungsfrei geführt wird. Lediglich die Kreuzung mit der B37 im Abschnitt b) wird lichtsignalgeregelt, die Leistungsfähigkeit wurde bereits im Zuge der Vorbereitung der Baustelle Neckarufertunnel nachgewiesen. Der Radschnellweg bezieht ebenfalls die wichtige Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof ins Neuenheimer Feld ein, die heute über die vom Kraftverkehr dominierte Mittermaierstraße geführt wird.

A6 Hauptbahnhof-Römerstraße/Hebelstraße

Ein Projekt für diese Verbindung wurde bereits vor vielen Jahren aufgestellt jedoch bislang nur teilweise umgesetzt. Diese Verbindung wird mit der Umnutzung der heute noch von der US-Armee genutzten Flächen in der Südstadt wesentlich an Bedeutung zunehmen. Die ersten freigestellten Wohnhäuser im Bereich Holbeinring werden heute bereits als Studentenwohnheime genutzt.

A7 Schlierbach – Neckargemünd und Ziegelhausen – Kleingemünd

Für die Verbindung Schlierbach – Neckargemünd kann bereits heute der Ingenieurweg zwischen der Orthopädischen Klinik und Neckargemünd genutzt werden. Über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln im Doppelhaushalt 2013/2014 ist im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zu entscheiden.

Die Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer auf der Bundesstraße B37 ist dem Baulastträger der Bundesstraße vorbehalten. Hier werden derzeit intensive Gespräche geführt.

Die Verbindung auf der anderen Neckarseite nach Kleingemünd liegt ebenfalls nicht in Baulast der Stadt Heidelberg. Die Verwaltung führt auch hier Gespräche mit den zuständigen Stellen.

A8 Fußgängerbrücke Kirchheim/Rohrbach – Franzosengewann – Im Bieth

Über die Bereitstellung der für die Entwurfsplanung der Brücke im Zuge über die Gleise der Deutschen Bahn notwendigen Planungsmittel im Doppelhaushalt 2013/14 ist im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zu entscheiden.

. Im Projektumfang wird auch die Anpassung der Verbindung bis zum Neubaugebiet im Bieth enthalten sein.

A12 Diebsweg (Lückenschluss) zwischen Schwalbenweg und Eppelheimer Straße

Der Lückenschluss der Fahrradverbindung entlang des Diebswegs kann im Zusammenhang mit dem Neubau eines Kreisverkehrs am Knoten Diebsweg / Baumschulenweg erfolgen.

B Knotenpunkte

B1 Hauptbahnhof Nord (Kurfürstenanlage/Mittermaier Straße/Lessingstraße)

Der Knotenpunkt wird im Zuge der Umsetzung eines Bestandteils des Mobilitätsnetzes – Neubau der Haltestellenanlage Hbf Nord – umgestaltet. Hier werden auch die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

B2 Knoten Karlstorbahnhof

Siehe Maßnahme A1

B3 Rohrbacher Straße/Franz-Knauff-Straße/Platz (Kreisverkehr)

Der Kreisverkehr kann nach Modifikation in der Versuchsphase nun als verkehrssicher betrachtet werden. Nach weiterer Beobachtung und weiteren Modifikationen im Umfeld kann der Kreisverkehr in den Jahren 2015/16 endgültig ausgebaut werden – vorbehaltlich verfügbarer Haushaltsmittel.

B6 Theodor-Heuss-Brücke (Süd), Neckarstaden

Bisherige Prüfungen haben keine kurzfristig umsetzbaren Verbesserungen ergeben. Erst im Zuge einer Umgestaltung des Bismarckplatzes können hier Verbesserungen erreicht werden. Der Bismarckplatz ist jedoch ein auch durch Kraftfahrzeuge extrem stark belasteter Knoten im Heidelberger Straßennetz.

B8 Speyerer Straße/Czernyring (Kirchheim ↔ Bahnhof Süd)

Im Zuge der Umsetzung der Teilmaßnahme Straßenbahn in der Bahnstadt und dem Anschluß an die Speyerer Straße wird der Knoten großflächig umgebaut werden, dabei werden Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt.

Die Anbindung der Bahnstadt wird über eine neu zu errichtende Brücke über die Speyerer Straße und Radschnellwege auf alten Güterbahntrassen kreuzungsfrei in Richtung Weststadt erfolgen. Die Umsetzung der Brücke und der Radschnellwege soll – vorbehaltlich der Fördermittelzusage des Landes – noch in 2012 starten.

C Radverkehrsmarkierungen/Bordsteinabsenkungen – Vorschläge aus Gutachten

C1 Rohrbacher Straße (zwischen Franz-Knauff-Straße und Adenauerplatz)

Im Zuge der Rohrbacher Straße werden in 2012 Schutzstreifen zwischen Steigerweg und der Hans-Böckler-Straße markiert.

C4 Hans-Thoma-Platz (Haltestelle Süd)

Ein Schutzstreifen auf der Richtungsfahrbahn Süd wurde mittlerweile markiert.

C7 Römerstraße (zwischen Rheinstraße und Sickingenstraße)

Die Wege auf beiden Seiten der Römerstraße werden als Gehweg Radfahrer frei ausgewiesen. Radverkehr in Nord-Süd-Richtung kann auf die mittlerweile fertig gestellte Rohrbacher Straße ausweichen. Die zukünftige Gestaltung der Römerstraße kann im Rahmen der Konversion der heute von Us-Armee genutzten Flächen betrachtet werden (siehe Maßnahme A6)

C10 Hebelstraße (zwischen Carl-Benz-Straße und Römerstraße)

Der Bau der Hebelstraßenbrücke verzögert sich aufgrund fehlender Fördermittel, damit verzögern sich auch weitere Planungen für die Fortführung der Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten der Brücke.

C12 Mannheimer Straße (zwischen Grenzhöfer Weg und Ortseingang)

Hier werden Radstreifen auf beiden Straßenseiten vorgesehen. Diese Maßnahme soll gemeinsam mit der Markierung von Fahrradstreifen (und anderen Maßnahmen) in der Mannheimer Straße zwischen Wieblingen und Bergheim durchgeführt werden. Vorbehaltlich der Fördermittelzusage soll der Baubeginn in 2012 liegen.

C13 Neckarstaden (zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Vincencius Krankenhaus)

Hier wurden in 2010 Schutzstreifen markiert.

C14 Sandhäuser Straße (zwischen Cuzaring und Kirchheimer Spinne)

Markierungsmaßnahmen sollen hier im Jahre 2014 umgesetzt werden – vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

C15 Baumschulenweg (zwischen Marktstraße und Diebsweg)

Diese Maßnahme soll im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr Diebsweg / Baumschulenweg geplant und ausgeführt werden (siehe Maßnahme A12)

C16 L 534 bei Ziegelhausen

Entgegen der Stellungnahme aus 2010 werden hier Schutz- beziehungsweise Mehrzweckstreifen angeordnet. Die Maßnahme wird im Jahr 2012 umgesetzt.

Eine ergänzende Kurzbeschreibung der Maßnahmen zum damaligen Stand siehe Anlage 2 zur Drucksache: 0037/2010/IV.

Weitere Maßnahmen, die im Workshop 2010 nicht priorisiert wurden:

D1 Radwegverbindung zwischen Grenzhof und Plankstadt

Im Zuge der Kreisstraße K4144 von Plankstadt kommend verläuft auf der Westseite ein separater Geh- und Radweg bis zur Ortsgrenze Heidelberg. Planung und Bau der Fortsetzung dieses Weges auf Heidelberger Gemarkung (hier K9704) bis zum Grenzhof wird aufgenommen.

D2 Radwegeverbindung vom Grenzhof in Richtung Wieblingen

Beim Neubau der Brücke im Zuge des Grenzhöfer Wegs Kreisstraße K9702 über die Gleise der Bahnstrecke Heidelberg – Mannheim wurden bereits Geh- und Radwege angefügt. Planung und Bau der Verbindung dieser Wege mit weiterführenden Wegeverbindungen wird aufgenommen.

D3 Verbindung vom Hauptbahnhof in die Weststadt

Im Zuge des Baus der Straßenbahnlinie 26 nach Kirchheim wurde in der Ringstraße eine Querungsmöglichkeit für Radfahrer von der Weststadt in die zum Hauptbahnhof führende Kaiserstraße geschaffen. Auch für die Gegenrichtung soll eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden, dies ist verbunden mit einem Eingriff in die Lichtsignalanlage. An dieser Stelle herrscht heute für den Kraft- und Radverkehr ein Rechtsabbiegegebot in Richtung Montpellierbrücke.

III. Weiteres Vorgehen

In einer vertiefenden Zusammenarbeit mit der AG Rad werden die oben aufgeführten Maßnahmen in Hinblick auf

- Verkehrssicherheit und
- Netzbedeutung

neu bewertet. Diese Bewertung wird bei den Haushaltsanmeldungen für große Maßnahmen im Fahrradnetz für die Jahre 2015/2016 berücksichtigt. Für die laufende Arbeit im Jahr 2012 sowie für den kommenden Doppelhaushalt 2013/2014 wird der bisher erarbeitete Planungsstand berücksichtigt. Für die Umsetzung von Kleinmaßnahmen soll eine jährliche Pauschale in Höhe von 100.000 Euro (aufgeteilt in je 50.000 Euro für Markierungen und Mittel für kleine bauliche Maßnahmen) vorgesehen werden. Darüber ist im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zu entscheiden.

Die Fördermittelsituation im Radwegbereich wird sich nach aktueller Information der Landesregierung in den Jahren 2013 und 2014 deutlich verbessern. Dies nehmen wir als Ansporn innerhalb des möglichen Fördervolumens eine ausreichende Anzahl an Maßnahmen im Radverkehrsbereich umzusetzen.

Die Umsetzung von Kleinmaßnahmen erfolgt unabhängig von der Fördermittelsituation.

gezeichnet

Bernd Stadel