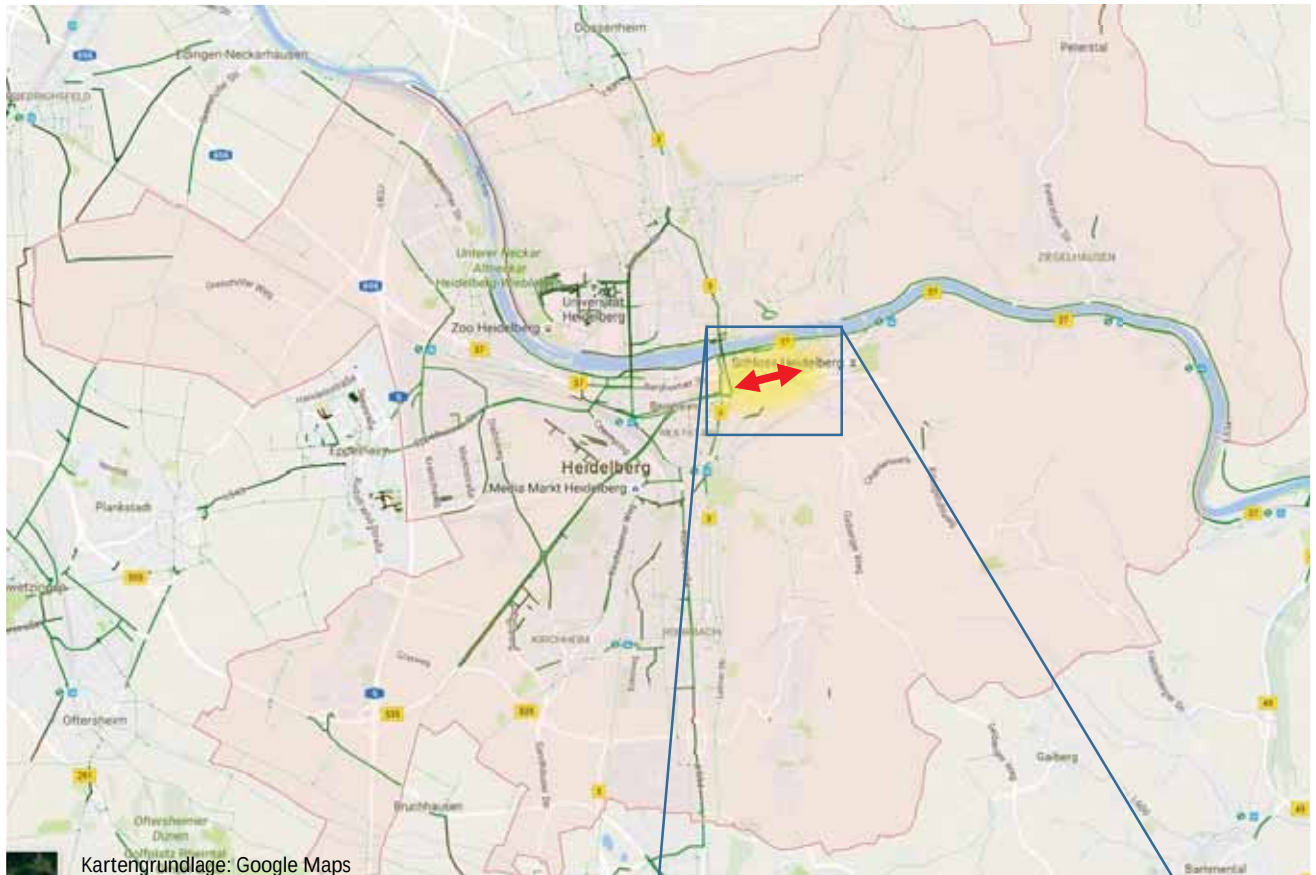


Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 600 Meter

Nr.1: Plöck zwischen kleiner Plöck und Grabengasse



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 1 - Plöck zwischen kleiner Plöck und Grabengasse - Altstadt

A. Kenndaten

Länge in m:	600
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Nebenstraßen in historischer Altstadt
Netzfunktion:	Haupttradrouten (Campusroute)
Parken:	kein Parken
Anzahl Radfahrer:	8.234 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	ca. 85 %
Knotenpunkte:	7
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	15 bis 20 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	20	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	7	von 20
Knotenpunktdichte:	6	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	10	von 20
Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20
Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	6	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		Σ 69 von 100

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

Einschätzung:

Fahrradstraße Abschnittsweise sinnvoll

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

		detaillierte Bewertung						
		(++ / + / 0 / - / --)						
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Kleine Plöck	80	++ 4,0	-	0	+	unterg. / LSA	-
b	Sofienstraße bis Neugasse	120	++ 4,2	0	0	+	LSA / bevor.	+
c	Neugasse bis F.-E.-Platz	225	+ 4,2	0	-	+	bevor. / unterg.	0
d	Märzgasse bis Schießtorstr.	110	- 3,0	+	++	-	RvL / unterg.	-
e	Sandgasse bis Grabengasse	65	+ 3,8	0	+	+	RvL / unterg.	0

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- hohe Radverkehrsmengen im Bestand
- abschnittsweise bereits als Fahrradstraße ausgewiesen
- geringes Geschwindigkeitsniveau

negativ:

- problematische Straßenquerung an der Rohrbacher Straße im westl. Bereich
- durchgängig geringe Fahrbahnbreiten
- Konflikte durch häufig regelwidrig parkende Fahrzeuge
- Strecke führt 110 m durch Fußgängerzone (Ausschlusskriterium)

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Plöck eignet sich nur in Abschnitten als Fahrradstraße. In den Abschnitten b und c (Sofienstraße bis Friedrich-Ebert-Platz) kann die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen werden. Die Abschnitte a und d kommen wegen hoher Interaktionsdichte und vorhandener Fußgängerzone im Bestand mit hohem Fuß-Verkehrsaufkommen nicht zur Einrichtung in Frage.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

4 untersuchte Abschnitte - Länge: 650 Meter

Nr. 2 Poststraße und Alte Bergheimer Straße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 2 - Poststraße und Alte Bergheimer Straße

A. Kenndaten

Länge in m:	650
Anzahl Abschnitte:	4
Charakterisierung:	Mischnutzung mit Gewerbe
Netzfunktion:	Haupttradrouten (Campusroute)
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	1.259 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	30%
Knotenpunkte:	6
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

Punkte

		Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	15	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	13	von 20	
		Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20	begleitende Kriterien
		Funktion der Straße: Mischnutzung	3	von 10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ	61 von 100	

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt: 2 Abschnitte bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 1 Abschnitt geeignet > 70 Pkt 0 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Alte Bergheimer Straße	120	+	4,2	0	++	++	untergeordnet/RVL	0
b	Alte Bergheimer Straße bis Alte Glockengießerei	65	++	5,9	0	+	++	RVL/bevorrechtigt	++
c	A. Glockeng. bis A. Hallenbad	225	++	4,8	--	0	++	bevorrechtigt/RVL	++
d	Altes Hallenbad bis Rohrb. Str.	240	+	4,2	--	--	0	RVL/RVL/LSA	+

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- durchgängige gute Befahrbarkeit
- ausreichende Fahrbahnbreiten
- geringes Geschwindigkeitsniveau

negativ:

- hoher Anteil Parksuchverkehr
- Rückstau von Kfz auf der Poststraße
- versetzte Führung der Abschnitte a zu c
- fehlende Querungsmöglichkeit der Rohrbacher Straße
- hoher Lieferverkehrsanteil

F. Zusammenfassung und Empfehlung

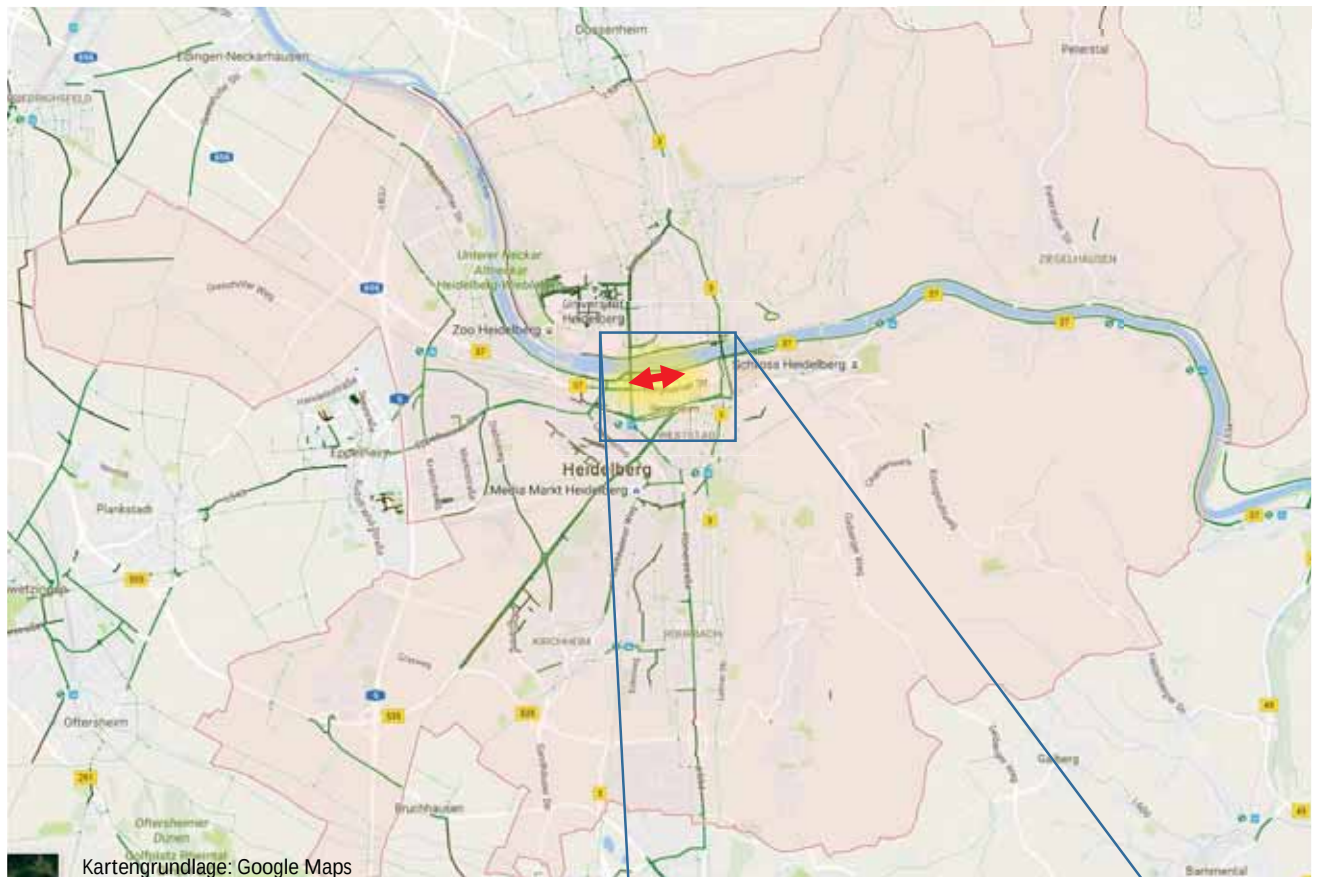
Die Poststraße eignet sich derzeit nur bedingt zur Einrichtung als Fahrradstraße. Dem relativ hohen Kfz-Verkehr zur Tiefgarage steht ein zu geringer Radverkehrsanteil gegenüber. Im Abschnitt d der östlichen Poststraße entstehen Behinderungen durch den Rückstau von Kfz zum Parkhaus. Nach Durchführung geeigneter Maßnahmen könnte die Einrichtung einer Fahrradstraße in den Abschnitten b und c erfolgen. Im Abschnitt a wurde eine hohe Parkwechselfrequenz festgestellt, die sich negativ auf die Eignung als Fahrradstraße auswirkt.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

3 untersuchte Abschnitte - Länge: 330 Meter

Nr. 3 Vangerowstraße Ost



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 3 - Vangerowstraße Ost

A. Kenndaten

Länge in m:	330
Anzahl Abschnitte:	3
Charakterisierung:	Nebenstraße
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	3.207 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	52%
Knotenpunkte:	3
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
 		Hauptkriterien
 		begleitende Kriterien
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang	Σ 80 von 100	

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 0 Abschnitte geeignet > 70 Pkt 3 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Mittermaierstr. bis Kirchstraße	50	- 3,7	++	++	0	LSA/RVL	0
b	Kirchstraße bis Bluntschlistraße	160	++ 5,4*	+	+	+	RVL/RVL	+
c	Bluntschlistr. bis Fehrentzstraße	120	-- 3,4	+	0	+	RVL/RVL	+

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- hohe Radverkehrsmengen
- geringes Geschwindigkeitsniveau
- gute Einbindung der Strecke ins Radverkehrsnetz

negativ:

- Parkwechselverkehr in Höhe Thermalbad/Wickenschule (Parkverbot wird nicht eingehalten)
- geringe Fahrbahnbreiten im Abschnitt c
- Überleitung getrennter Geh- und Radweg im Bestand

F. Zusammenfassung und Empfehlung

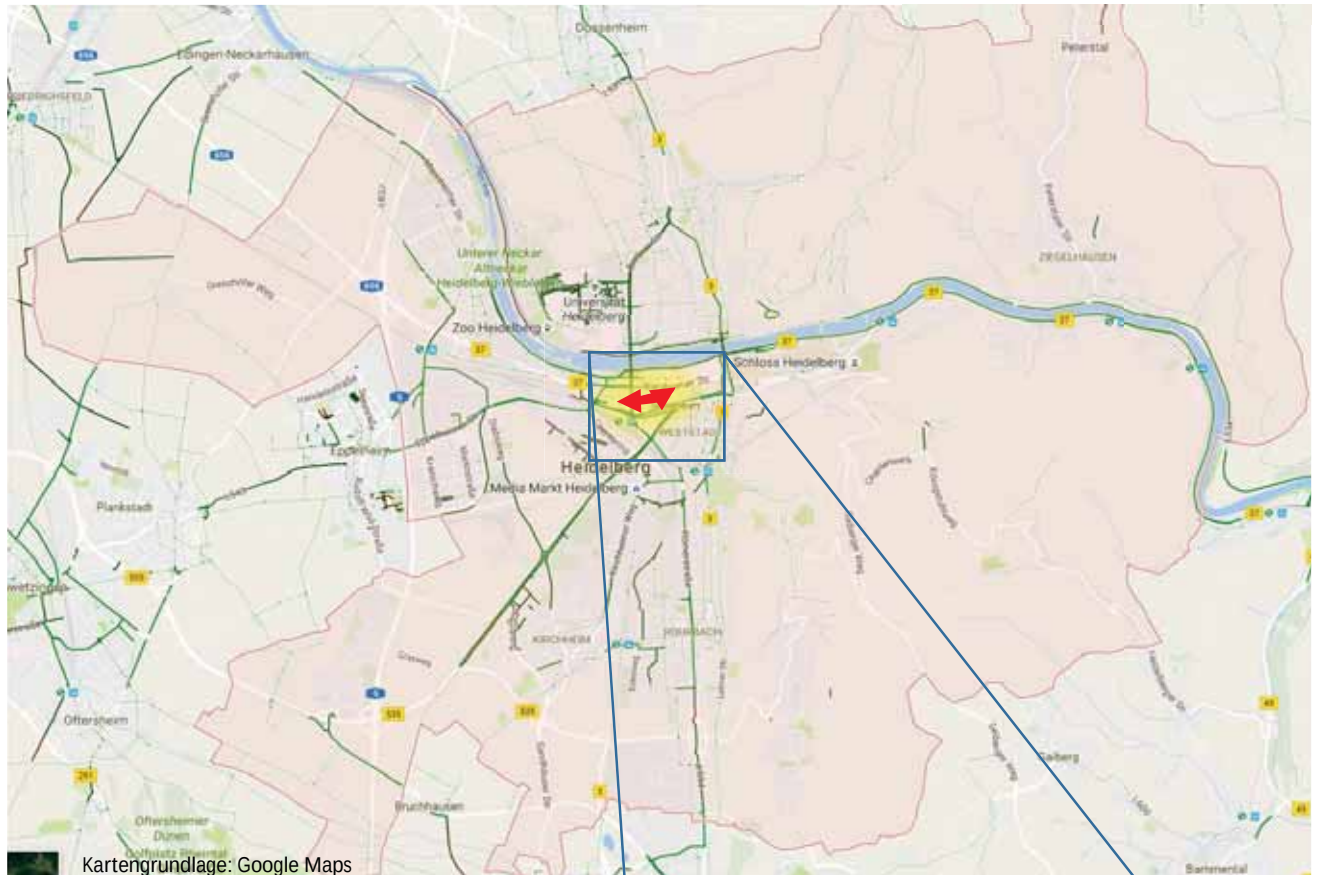
Die Vangerowstraße eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Die geradlinige Führung, der hohe Radverkehrsanteil mit geringem Kfz-Verkehr, die Einbahnstraße (in Richtung Osten) sind Gründe für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sollte das Kfz-Parken bei einer Ausweisung als Fahrradstraße neu geordnet werden.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.010 Meter

Nr. 4 Alte Eppelheimer Straße



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 4 - Alte Eppelheimer Straße

A. Kenndaten

Länge in m:	1.010
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Nebenstraßen mit Teilfunktionen
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	276 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	31%
Knotenpunkte:	7
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 / 50 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
 		Hauptkriterien
 		begleitende Kriterien

laut def. Bewertungsskala siehe Anhang

Σ **71 von 100**

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt: 0 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt: 5 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	--	---------------------------------

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Cernyring bis Emil-Maier-Straße	130	10,0	+	++	++	untergeordnet / LSA-	0
b	Emil-Maier-Str. bis Mittermaierstraße	310	5,5	0	++	++	LSA/LSA/LSA	0
c	Mittermaierstraße bis Kirchstraße	150	7,3	+	+	++	LSA/RVL	+
d	Kirchstraße bis Bluntschlistraße	150	7,6	0	++	++	RVL/RVL	++
e	Bluntschlistraße bis Römerstraße	270	5,7	0	++	++	RVL/untergeordnet	0

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- durchgängig breite Fahrbahnen im Bestand
- geringe Interaktionsdichte (Fußgänger und parkende Fahrzeuge)
- geradlinige Führung
- Verbindung zwischen Hbf. und Campus Bergheim

negativ:

- geringe Radverkehrsanteile
- Führung auf Hauptverkehrsstraße im Abschnitt a
- Querung der Karl-Metz-Straße (Verbindung zum Betriebshof) problematisch (Stopp und Lichtzeichenanlage)
- schlechte Oberflächenqualität im Abschnitt b und c

F. Zusammenfassung und Empfehlung

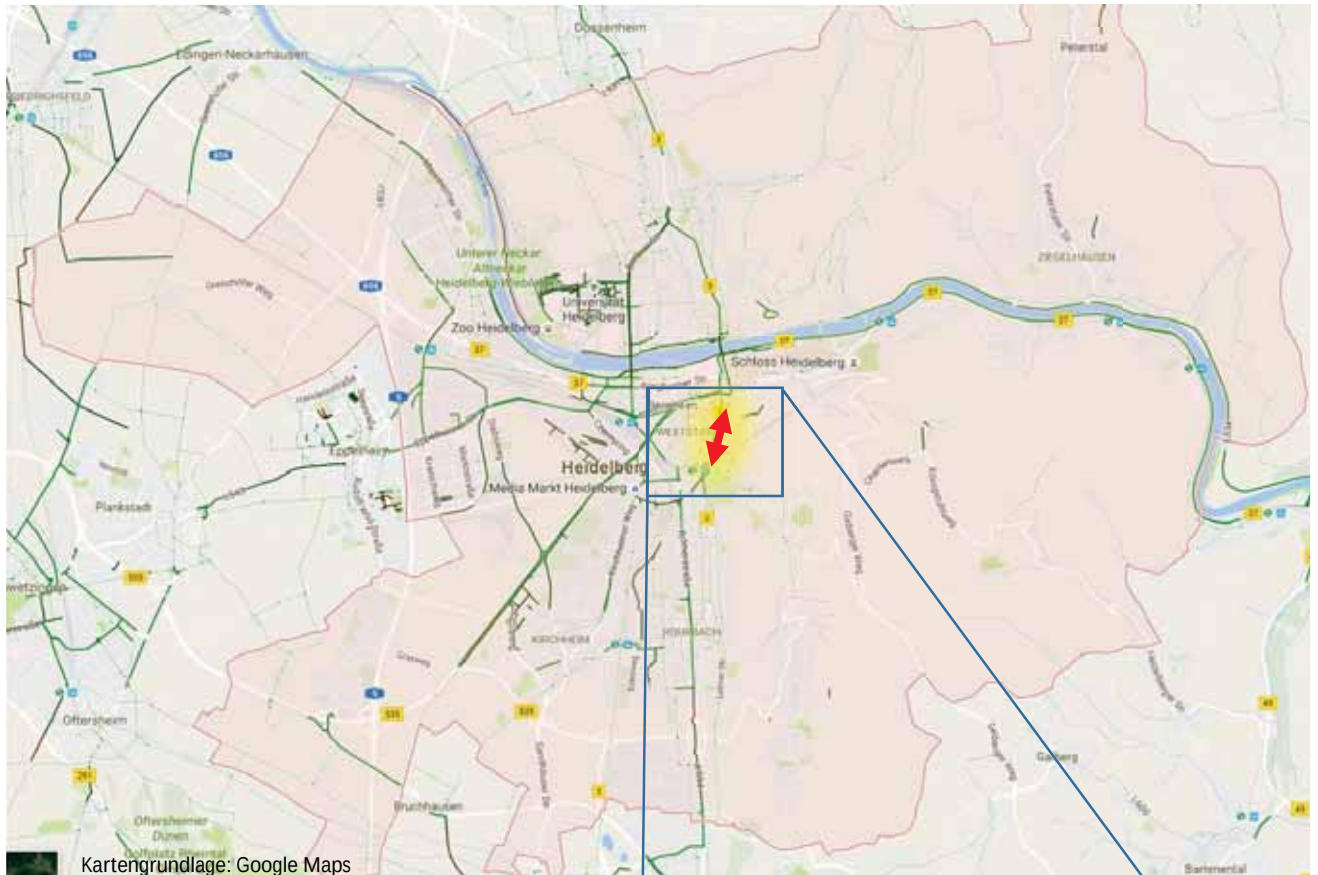
Die Strecke eignet als Fahrradstraße. Der geradlinigen Verlauf und der durchgängig komfortablen Querschnitts-breiten stehen dem positiv gegenüber. Die Querung der Schienentrasse zum Betriebshof der Straßenbahn ist zu beachten. Der Abschnitt (a) wurde aufgrund der Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr als Verbindung zwischen dem Cernyring und der Kurfürsten-Anlage nicht berücksichtigt. Hier ist eine andere Maßnahme zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu suchen.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

6 untersuchte Abschnitte - Länge: 730 Meter

Nr. 5 Gaisbergstraße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 5 - Gaisbergstraße

A. Kenndaten

Länge in m:	730
Anzahl Abschnitte:	6
Charakterisierung:	Nebenstraßen im Wohngebiet
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	4.036 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	> 75 %
Knotenpunkte:	5
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

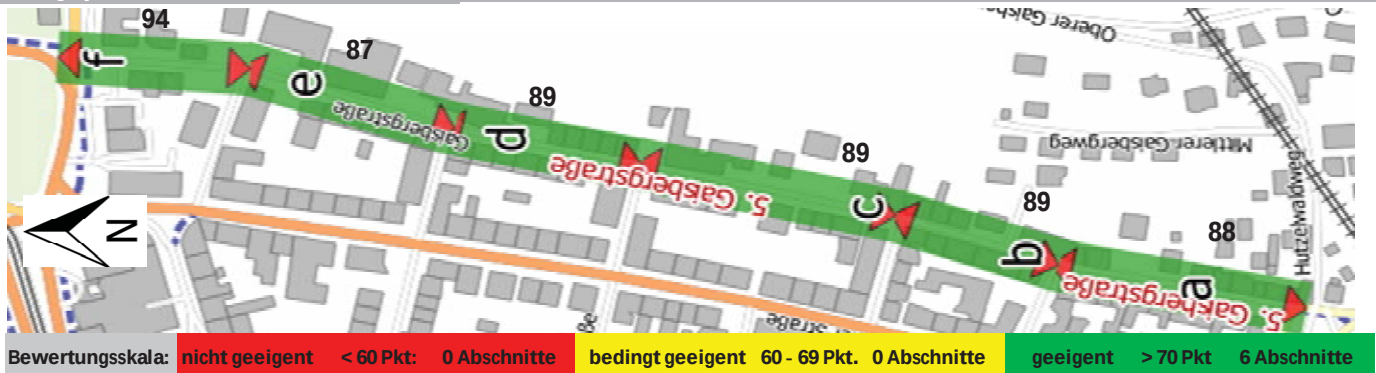
	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	20	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	11	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	18	von 20
Klassifizierung der Straße: bedeutende Radverkehrs-hauptverbindung	20	von 20
Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	10	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		
Σ	89	von 100

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktionsdichte		Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
							Interaktion Fußgänger			
a	Dantestraße bis Zähringerstraße	155	+	4,0	++	++	++		untergeordnet/RVL	0
b	Zähringerstraße bis Schlosserstraße	100	+	4,0	++	++	++		RVL/RVL	+
c	Schlosserstraße bis Blumenstraße	165	+	4,0	++	++	++		RVL/RVL	+
d	Blumenstraße bis Bunsenstraße	130	+	4,0*	++	++	++		RVL/RVL	+
e	Bunsenstraße bis Hans-Böckler-Str	130	+	4,1	+	++	++		RVL/RVL	+
f	Hans-Böckler-Straße bis Adenauerplatz	80	++	4,7	+	+	+		RVL/LSA	0

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- hoher Radverkehrsanteil
- gute Einbindung der Strecke in das Radverkehrsnetz
- geringe Verkehrsbelastung
- geringe Interaktionsdichte (Parken und Fußgänger)

negativ:

- geringe Fahrbahnbreiten durch teilweise beidseitiges Parken

F. Zusammenfassung und Empfehlung

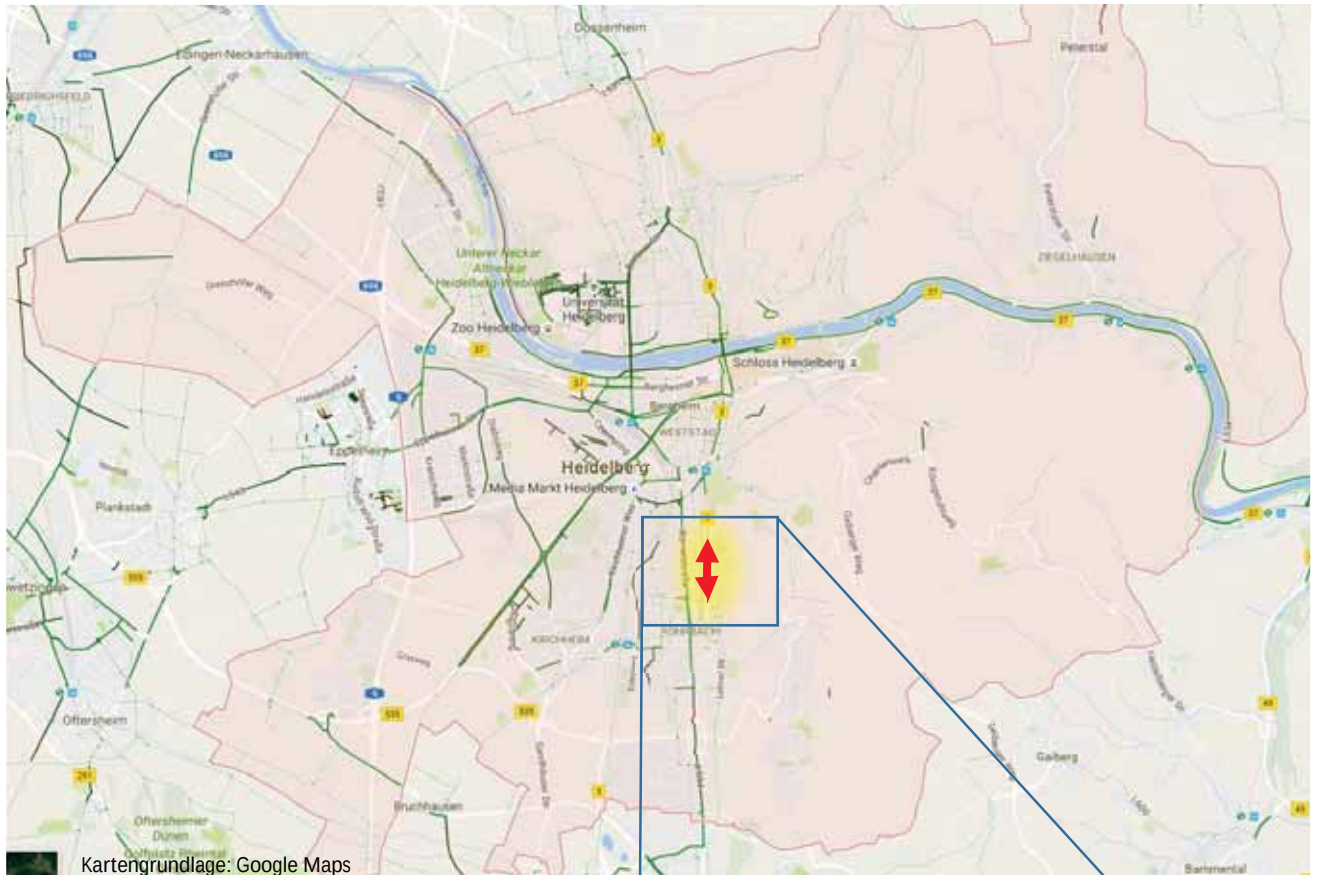
Die Gaisbergstraße eignet sich zur Einrichtung als Fahrradstraße. Insbesondere der hohe Radverkehrsanteil spricht für eine Widmung für den dominierenden Verkehrsträger "Fahrrad". Die Einrichtungsführung des Kfz-Verkehrs und der hohe Anteil von Langzeitparkern bilden gute Voraussetzungen. Wegen geringer Fahrbahnbreiten sollte umsetzungsbegleitend im Abschnitt d eine Parkraumsortierung erfolgen.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.635 Meter

Nr. 6 Görrestraße und von der Tann Straße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 6 - Görrestraße und Von-der-Tann-Straße

A. Kenndaten

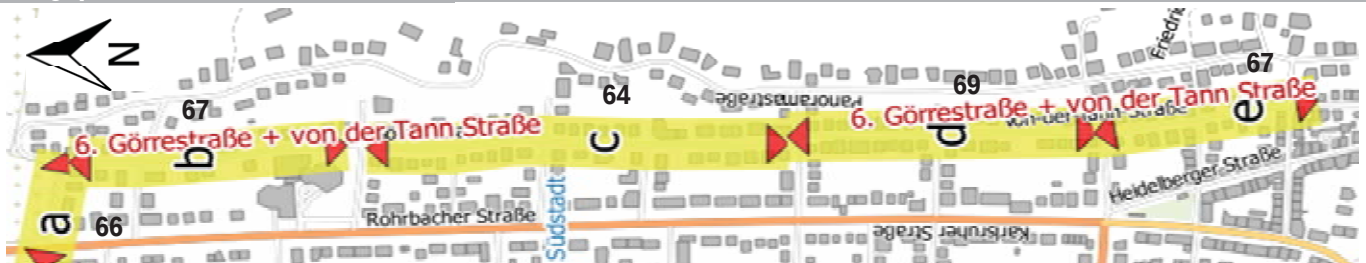
Länge in m:	1635
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Wohnstraße
Netzfunktion:	Nebenroute - Schülerradroute
Parken:	ein /beidseitig
Anzahl Radfahrer:	509 Rf/Tag
Knotenpunkte:	41%
Knoten/ Einmündungen:	11
zulässige Höchst- geschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	4	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	18	von 20
Klassifizierung der Straße: Nebenroute	10	von 20
Funktion der Straße: Wohnstraße	10	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		
Σ	67	von 100
Einschätzung:	derzeit keine Fahrradstraße realisierbar	

Hauptkriterien
begleitende
Kriterien

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt. 0 Abschnitte bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 5 Abschnitte geeignet > 70 Pkt. 0 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	zw. Rohrbacherstr. u. Panoramastr.	90	-	3,6	++	++	++	untergeordnet/RVL	+
b	Panoramastr. bis große	335	-	3,6	++	+	+	RVL/RVL	++
c	Große Michelsgasse bis An der	475	--	3,3	++	++	++	RVL/RVL	++
d	An der Marktscheide bis	330	-	3,7	++	++	++	RVL/RVL	++
e	Eichendorffstr. bis	405	-	3,6	++	++	+	RVL/untergeordnet	+

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- geringe Interaktionsdichten durch Führung über eine ruhige Wohnstraße
- Strecke stellt eine gute Verbindung in Richtung der Eichendorffgrundschule dar
- hoher Schülerradverkehr im Bestand

negativ:

- Lage abseits der Hauptradrouten
- Höhendifferenz zur Rohrbacher Straße
- problematische Querungsstelle an der Rohrbacher Str.
- kein Potenzial für Berufspendler
- abschnittsweise schlechte Oberflächenqualität
- durchgängig geringe Fahrbahnbreiten

F. Zusammenfassung und Empfehlung

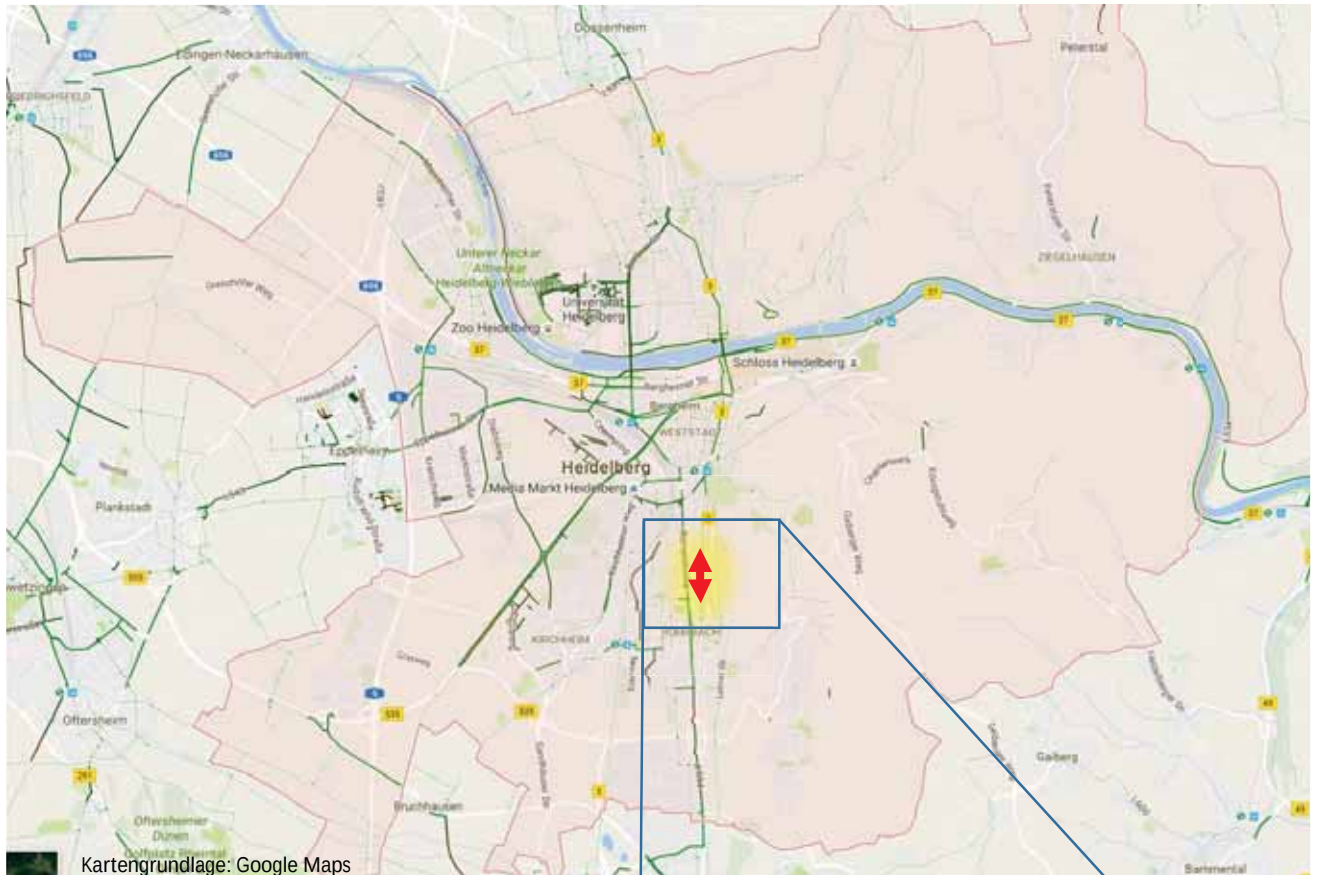
Die Ausweisung der Strecke zur Fahrradstraße ist nur bedingt geeignet: Höhenunterschied zum Erreichen der östlich hinter dem Friedhof gelegenen Achse, es müssen zunächst die Schienen auf der Rohrbacher Straße gequert werden. Die Strecke ist lediglich als Nebenroute im Radverkehrsnetz eingestuft und bietet bis auf den vorhandenen Schülerradverkehr für Pendler wenig Potenzial.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

9 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.230 Meter

Nr. 7 Veit-Stross-Straße (Ost) und Turnerstraße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 7 - Turnerstraße von Veit-Stoss-Straße bis Römerstraße

A. Kenndaten

Länge in m:	1230
Anzahl Abschnitte:	9
Charakterisierung:	Nebenstraße in Wohngebiet
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	ein/beidseitig
Anzahl Radfahrer:	424 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	65%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung



Verkehrsmengenverhältnis:

20 von 20



durchschnittliche Fahrbahnbreite:
(siehe D.)

12 von 20



Knotenpunktdichte:

10 von 10



Interaktionsdichte (siehe D.)

16 von 20



Klassifizierung der Straße:
Radverkehrshauptverbindung

20 von 20



Funktion der Straße:
Wohnstraße

10 von 10

laut def. Bewertungsskala siehe Anhang

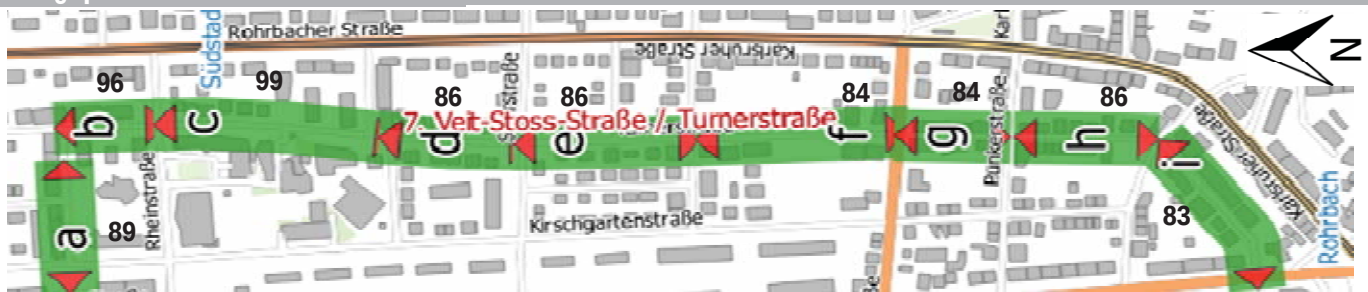
Σ 88 von 100

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt. 0 Abschnitte bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 0 Abschnitte geeignet > 70 Pkt. 9 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte				
					Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Veit-Stoss-Straße (ost)	70	+	4,0	++	++	++	RVL/RVL	+
b	Turnerstr. (V.-Stoss-Str. bis Rheinstr.)	90	++	4,6*	++	-	++	RVL/RVL	+
c	Turnerstr. (Rheinstr. bis Lenbachweg)	225	+	4,2	++	++	++	RVL/RVL	+
d	Turnerstr. (Lenbachweg bis Saarstr.)	110	0	4,0*	++	-	++	RVL/RVL	+
e	Turnerstr. (Saarstr. bis Grünewaldstr.)	150	0	4,0*	++	-	++	RVL/RVL	+
f	Turnerstr. (Grünewaldstr.-Sickingenstr.)	195	0	4,0*	++	-	++	RVL/untergeordnet	-
g	Turnerstr. (Sickingenstr. bis Punkerstr.)	95	0	4,0*	++	-	++	untergeordnet/RVL	-
h	Turnerstr. (Punkerstr. bis Am Rohrbach)	135	0	4,0*	++	-	++	RVL/RVL	+
i	Turnerstr. (Am Rohrbach bis Römerstr.)	160	0	4,0*	++	-	++	RVL/untergeordnet	-

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- direkte Anbindung an bestehende Fahrradstraße
- gute Einbindung in das Radverkehrsnetz
- Strecke stellt eine gute Alternative zur Rohrbacher Straße für ungeübtere Radfahrer dar

negativ:

- teilweise geringe Fahrbahnbreiten bei beidseitigem Parken
- Querung / bzw. Anbindung an die Römerstraße ist nicht bzw. nur aus einer Fahrtrichtung möglich

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Strecke eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Zwischen den vom Kfz-Verkehr stark belasteten Römer- und Rohrbacher Straße (B3) kann die vorh. Fahrradstraße (Fichtestraße) als sichere Nord-Süd Achse zw. Rohrbach-Mitte u. der Station HD-Weststadt-Südstadt mit Anbindung zur City verlängern. Eine Neuordnung der Kfz-Stellplätze sollte im Verlauf vorgenommen (einseitiges Parken empfohlen) u. eine Anbindung an die Römerstraße geschaffen werden.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Handschuhsheim

6 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.270 Meter



Nr. 8 Steubenstraße, An der Tiefburg und Burgstraße



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 8 - Steubenstraße (nördl. Kapellenweg), An der Tiefburg und Burgstraße

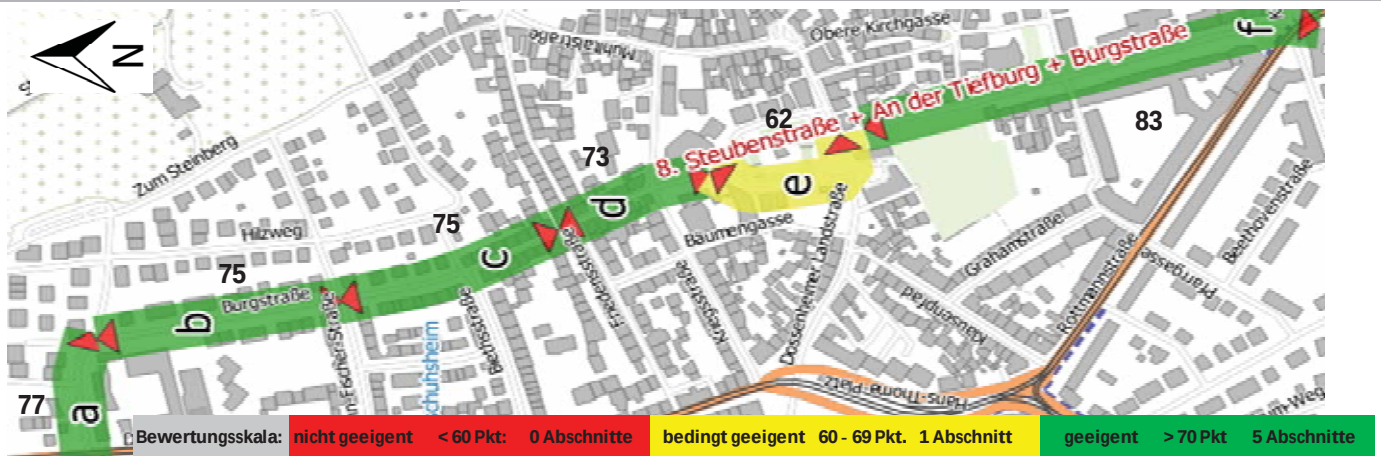
A. Kenndaten

Länge in m:	1.270
Anzahl Abschnitte:	6
Charakterisierung:	Nebenstr.-Teilfunk., Stadtteilzentrum
Netzfunktion:	Haupttradrouten touristische Route
Parken:	ein- / beidseitig Gehwegparken
Anzahl Radfahrer:	1.971 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	44%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h + verkehrsberuhigter Bereich

B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	10	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	13	von 20	begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: bedeutende Radverkehrs- hauptverbindung	20	von 20	
		Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	6	von 10	
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			Σ	74 von 100	
Einschätzung:		Einrichtung einer Fahrradstraße nur bei einseitigem Parken sinnvoll			

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

			detaillierte Bewertung						(++ / + / 0 / - / --)
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Burgstraße Dossenh. Landstr. bis Dallgarten	80	+	4,0	+	++	++	untergeordnet/RVL	0
b	Burgstr. (Dallgarten-J.-Fischer-Str.)	205	+	4,2*	++	--	++	RVL/RVL	+
c	Burgstr. (J.-Fischer-Str.-Friedensstr.)	205	+	4,2*	++	--	++	RVL/RVL	+
d	Burgstr. (Friedensstr.-A. d. Tiefburg)	125	+	4,2*	0	0	0	RVL/RVL	+
e	An der Tiefburg	325	-	3,4	--	0	0	RVL/RVL	+
f	Steubenstr. (Tiefburg-Kapellenw.)	375	+	4,8	0	+	0	RVL/LSA	0

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- gute Einbindung in das Radverkehrsnetz
- Führung tour. Routen über die Verbindung

negativ:

- geringe Fahrbahnbreiten in den Abschnitten b, c, d und e
- hoher Parkdruck inkl. Parkwechselerkehr

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Strecke eignet sich nur unter der Bedingung einer einseitigen Parkraumordnung als Fahrradstraße. Es könnte sich zunächst die Umsetzung des südlichen der Tiefburg verlaufenden Abschnitts f anbieten. Hier ist ein höherer Radverkehrsanteil und größere Fahrbahnbreiten vorhanden. In den Abschnitten b bis d wurden Konflikte aufgrund zahlreicher Begegnungsfälle Rad / Kfz festgestellt. In diesen Abschnitten könnte die Einrichtung im Rahmen der Neuordnung des Parkraumes erfolgen.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Handschusheim

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.530 Meter

Nr. 9 Trübnerstraße und Zeppelinstraße



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 9 Trübnerstraße und Zeppelinstraße (bis Blumenthalstraße)

A. Kenndaten

Länge in m:	1.530
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Nebenstraße/ Wohnstraße
Netzfunktion:	Nebenroute mit Überörtlicher Funktion
Parken:	beidseitig
Anzahl Radfahrer:	1.813 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	57%
Knotenpunkte:	16
zulässige Höchst- geschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	20	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	16	von 20
Knotenpunktdichte:	6	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	16	von 20
Klassifizierung der Straße: Nebenroute Überörtlich	15	von 20
Funktion der Straße: Wohnstraße	10	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		Σ 83 von 100

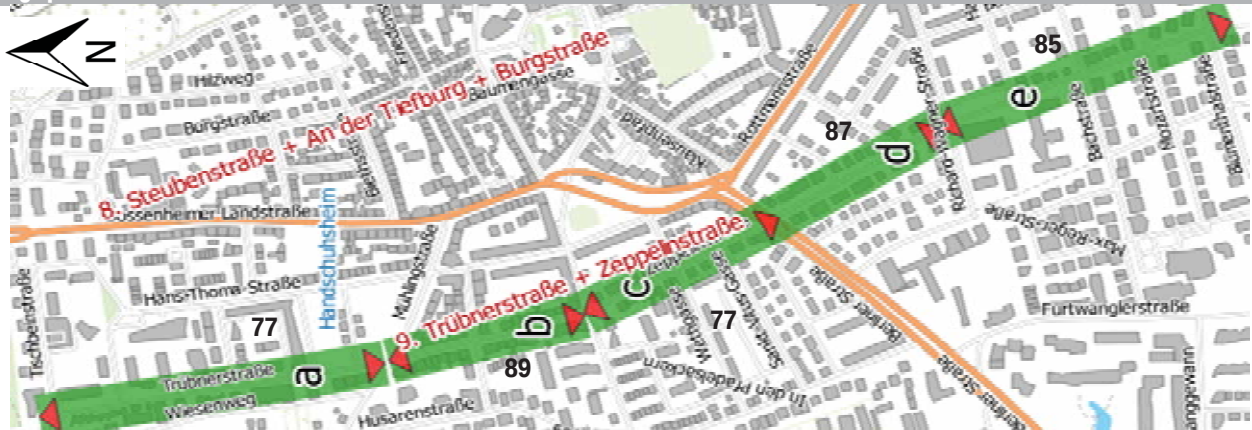
Hauptkriterien

Begleitende Kriterien

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 0 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt 6 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	--	--------------------------------

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte				
			Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt			
a	Trübnerstraße	420	+	4,0*	++	+	++	untergeordnet/RVL	0
b	Zeppelinstr. Mühlingstr.-Angelweg	250	++	5,4*	++	+	++	RVL/RVL	+
c	Zeppelinstr. Angelweg-Berliner Str.	250	+	4,2	++	+	++	RVL/LSA	0
d	Zeppelinstr. Berliner Str.-R.-Wagner-Str.	260	++	5,2*	++	+	++	LSA/RVL	0
e	Zeppelinstr. (R.-Wagner-Str. bis Blumenthalstr.)	350	++	5,2*	-	0	0	RVL/RVL	+

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- geradliniger Streckenverlauf ermöglicht Fahren ohne Zeitverluste
- hoher Radverkehrsanteil (57% im Verhältnis zum Kfz-Verkehr)

negativ:

- im Schnitt geringe Fahrbahnbreiten aufgrund beidseitigem Parken
- unübersichtlicher, großflächig gestalteter Knotenpunkt Mühlingstraße

F. Zusammenfassung und Empfehlung

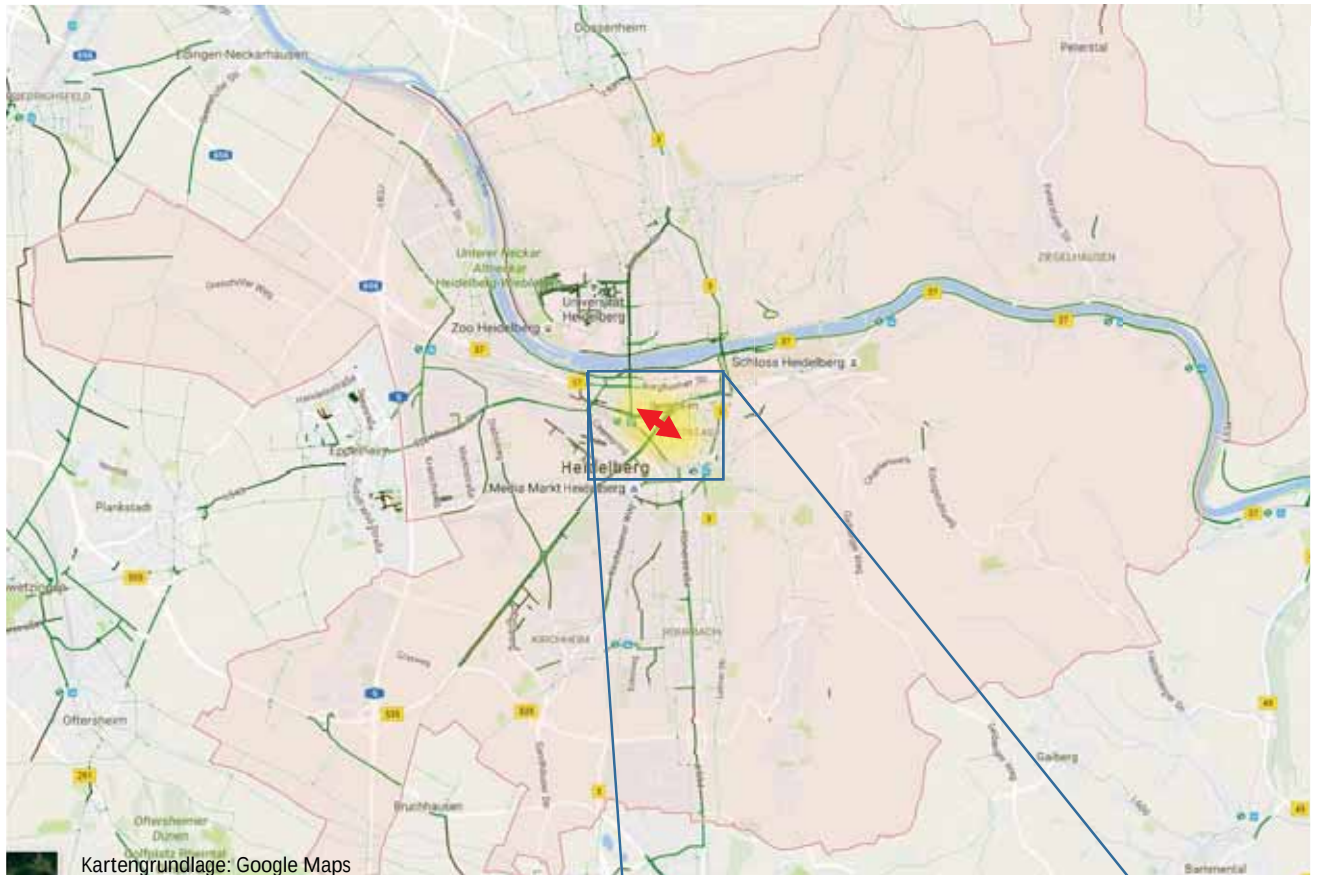
Die Strecke eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Schatten der Hauptverkehrsstraßen kann somit eine attraktive Nord-Süd Radverkehrsverbindung im Stadtteil Handschuhsheim geschaffen werden, die dem hohen Radverkehrsanteil gerecht wird, der heute schon die Einrichtung einer Fahrradstraße rechtfertigt. Aufgrund von beidseitigem Parken (Gehwegparken) wird eine Neuordnung des Kfz-Verkehrs im Rahmen einer Fahrradstraße empfohlen.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Altstadt

2 untersuchte Abschnitte - Länge: 198 Meter

Nr. 10 Kaiserstraße (westl. Ringstraße)



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 10 - Kaiserstraße (westl. Ringstraße)

A. Kenndaten

Länge in m:	198
Anzahl Abschnitte:	2
Charakterisierung:	Nebenstraße
Netzfunktion:	Nebenroute mit Anbindung an Hbf.
Parken:	beidseitig
Anzahl Radfahrer:	428 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	47%
Knotenpunkte:	1
zulässige Höchst- geschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

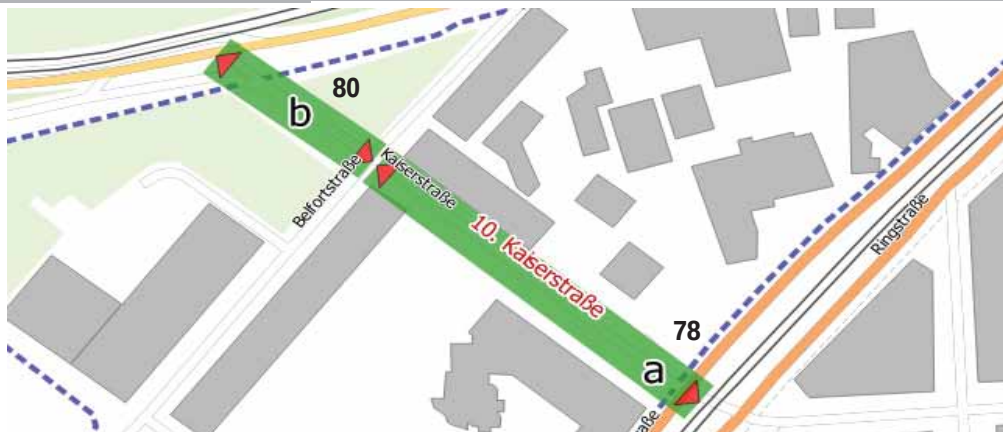
	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	20	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	12	von 20
Klassifizierung der Straße: Nebenradroute (Verbindung z. Hbf.)	15	von 20
Funktion der Straße: Nebenstraße	6	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		
Σ	78	von 100

Hauptkriterien
begleitende
Kriterien

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt. 0 Abschnitte bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 0 Abschnitte geeignet > 70 Pkt. 2 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Kurfürsten-Anlage bis Belfortstr.	50	++	8,0	+	+	LSA/RVL	0
b	Belfortstraße bis Ringstraße	148	++	6,8	+	0	RVL	+

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- gute Anbindung in Richtung Weststadt (LSA)
- Direktverbindung von und zum Hbf.
- hoher Radverkehrsanteil (trotz VZ 267 Abschnitt b)

negativ:

- Radfahren Richtung Hbf. derzeit nur Richtung Innenstadt (Osten) zulässig
- bauliche bzw. verkehrsrechtliche Umgestaltung zwischen Kurfürsten-Anlage und Kaiserstr. erforderlich

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Kaiserstraße eignet sich zur Führung als Fahrradstraße und wird auch aufgrund der geplanten neuen Führung zum Hbf. an Bedeutung gewinnen. Eine Umgestaltung im Abschnitt b zwischen Kurfürsten-Anlage und Belfortstraße ist bereits in Planung.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rorhbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.270 Meter

Nr. 11 Fabrikstraße und Kolbenzeil



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 11 Fabrikstraße und Kolbenzeil (bis Konstanzer Straße)

A. Kenndaten		B. Bewertung		Punkte		
Länge in m:	1.270			Verkehrsmengenverhältnis:	0 von 20	
Anzahl Abschnitte:	5			durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	14 von 20	Hauptkriterien
Charakterisierung:	Sammel- / Verbindungsstraße			Knotenpunktdichte:	10 von 10	
Netzfunktion:	Haupttradrouten			Interaktionsdichte (siehe D.)	16 von 20	
Parken:	einseitiges Parken			Klassifizierung der Straße: Haupttradrouten	20 von 20	begleitende Kriterien
Anzahl Radfahrer:	1.018 Rf/Tag			Funktion der Straße: Mischnutzung	3 von 10	
Verhältnis Rad/Kfz:	20%	laut def. Bewertungsskala siehe Anhang				
Knotenpunkte:	11					
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h					
				Σ	63 von 100	
Einschätzung:		derzeit keine Fahrradstraße realisierbar				

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte		detaillierte Bewertung							(++ / + / 0 / - / --)	
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt		
a	Fabrikstr.(Sickingenstr. - F.-W.-Str.)	150	+	4,1	0	+	++	untergeordnet/RVL	0	
b	Fabrikstr. (F.-W.-Str. - H.-F.-Str.)	340	+	4,0	0	++	++	RVL/Kreisverkehr	+	
c	Kolbenzeil (H.-F.-Str. - M.-Joseph.-Str.)	150	+	4,0	++	+	++	RVL/RVL	+	
d	Kolbenzeil (M.-J.-Str. - Freiburger Str.)	500	++	5,5	--	-	++	RVL/Kreisverkehr	+	
e	Freiburger Str. bis Konstanzer Str.	130	++	5,5	0	0	++	Kreisverkehr/RVL	+	

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- geradlinige Führung
- durchgängig Fahrbahnbreiten von 4,0 m
- entsprechend den Empfehlungen der RAST

negativ:

- Verhältnis von Rad- zum Kfz-Verkehr zu gering
- hohe Verkehrsbelastung mit ca. 4.100 Kfz/24h
- Verkehrsraumgestaltung als Durchgangsstraße
- Stop an der Einmündung Sickingenstraße

F. Zusammenfassung und Empfehlung

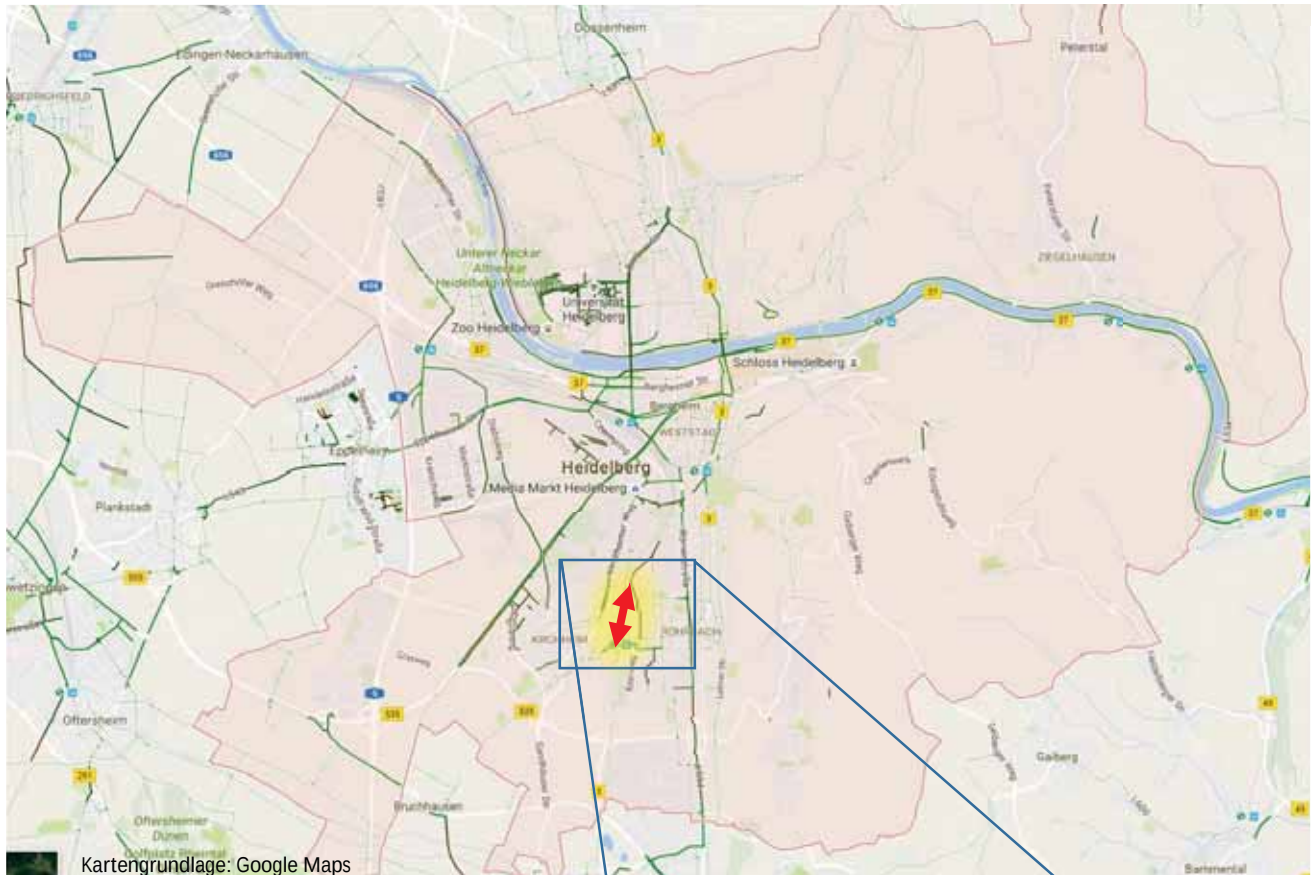
Die Strecke ist nur bedingt als Fahrradstraße geeignet. Einschränkend wirkt sich die im Verhältnis reaktiv hohe Belastung des Kfz-Verkehrs mit über 4.000 Kfz/Tag aus. Es sollte eine Verlagerung des MIV auf die parallel verlaufende Römerstraße durch Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den Kfz-Verkehr erfolgen, um die Voraussetzungen zur Einrichtung der Fahrradstraße zu verbessern.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

7 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.430 Meter

Nr. 12 Hardtstraße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 12 - Hardtstraße (von Im Franzosengewann bis Unterführung Dohlweg)

A. Kenndaten

Länge in m:	1.430
Anzahl Abschnitte:	7
Charakterisierung:	Nebenstraße im Gewerbegebiet
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	einseitig bzw.
Anzahl Radfahrer:	972 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	40%
Knotenpunkte:	8
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

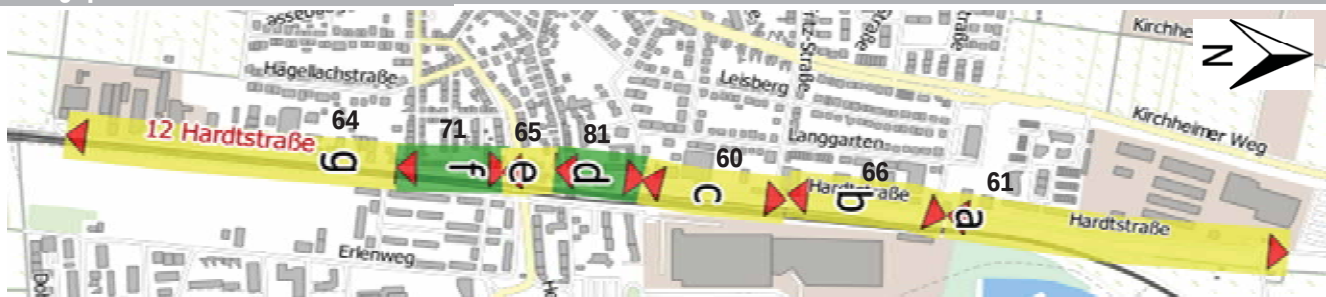
B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	9	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	15	von 20	
		Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20	begleitende Kriterien
		Funktion der Straße: Gewerbegebiet	0	von 10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ	69	von 100

Einschätzung:

Fahrradstraße Abschnittsweise sinnvoll

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt. 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 5 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt. 2 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	--	---------------------------------

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

		(++ / + / 0 / - / --)						
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt
					Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	
a	Zentralb. bis Franzosengewann	510	--	3,4	0	++	+	RVL/RVL +
b	Franzosengewann bis A.-Fritz-Str.	260	-	3,7	0	+	++	RVL/RVL +
c	A.-Fritz-Straße bis Bogenstr.	220	--	3,3	-	+	++	RVL/RVL +
d	Bogenstraße bis Odenwaldstraße	110	++	4,5	0	+	++	RVL/RVL +
e	Odenwaldstraße bis Bürgerstraße	80	-	3,8	++	0	0	RVL/RVL +
f	Bürgerstraße bis Hegenichstraße	160	+	4,2	++	-	++	RVL/RVL +
g	Hegenichstr. bis Wendeschleife	520	+	4,0	--	--	++	RVL/sonstiges +

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- wichtige Nord-Süd-Verbindung im Radverkehrsnetz HD
- hoher Radverkehrsanteil
- geradlinige Führung, geringe Zeitverluste
- im Verlauf geringer Anlieger-Verkehr
- direkt Anbindung des Bahnhofs Kirchheim/Rohrbach
- gemeinsamer Geh-/Radweg im Abschnitt b und c

negativ:

- im Abschnitt g vorhandene Gewerbebetriebe mit Schwerverkehrsanteil
- parkende Lkw (40 t) im Abschnitt g auf der Fahrbahn
- abschnittsweise geringe Fahrbahnbreiten

F. Zusammenfassung und Empfehlung

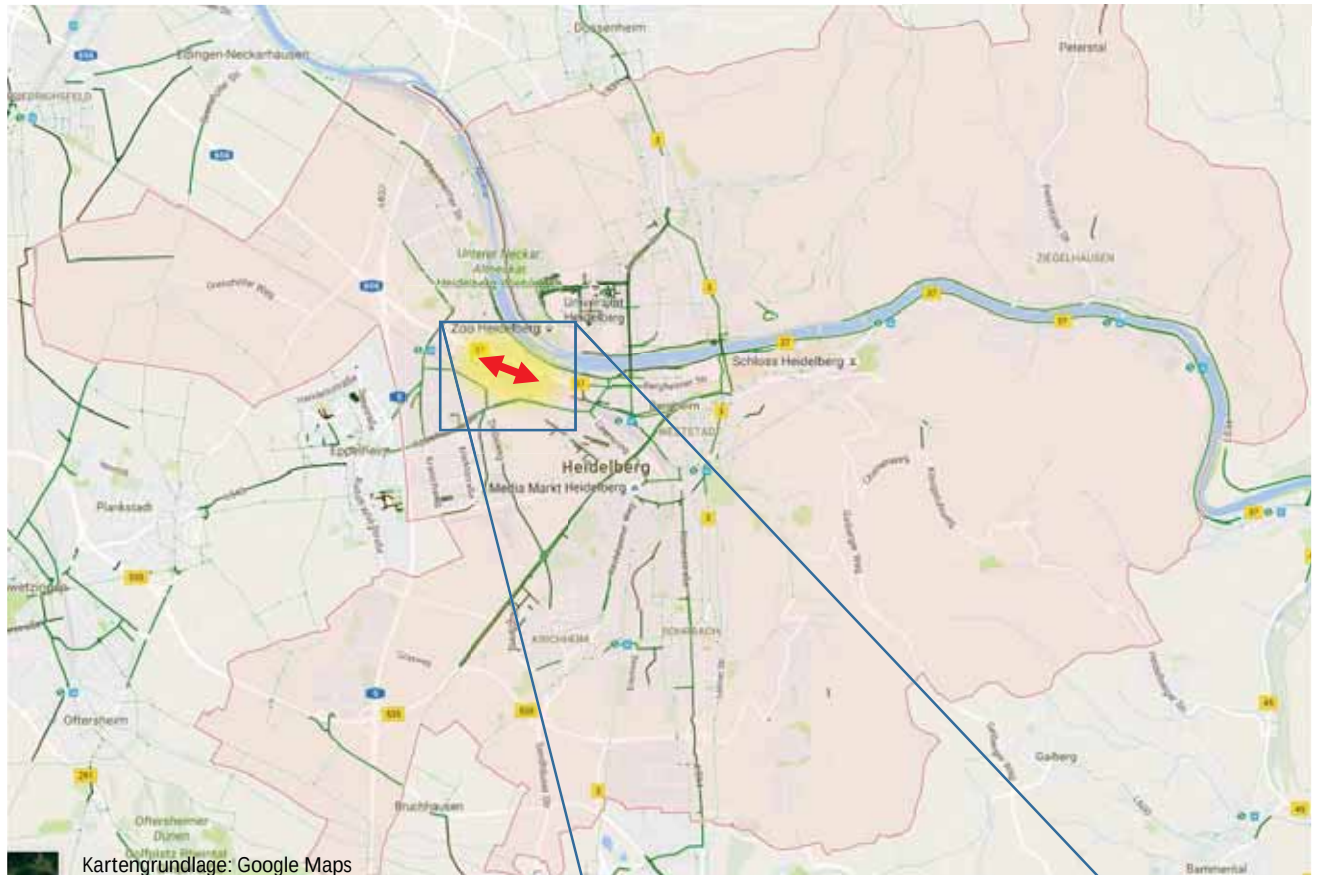
Die Hardtstraße ist nur bedingt als Fahrradstraße geeignet. Die Einrichtung steht im Widerspruch zum vorhandenen LKW-Verkehr zur Andienung der erschlossenen Gewerbebetriebe. Dies betrifft die Abschnitte b bis c und den Abschnitt g. Die Einrichtung kann jedoch in den Abschnitten d bis f auf 350 m im Bereich südlich und nördlich des Bahnhofs HD-Kirchheim/Rohrbach empfohlen werden. Hier sollten jedoch auch begleitende Maßnahmen zur Parkraumneuordnung vorgesehen werden.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Weststadt

3 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.115 Meter

Nr. 13 Wieblinger Weg



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 13 - Wieblinger Weg (von Mannheimer Straße bis OEG Ochsenkopf)

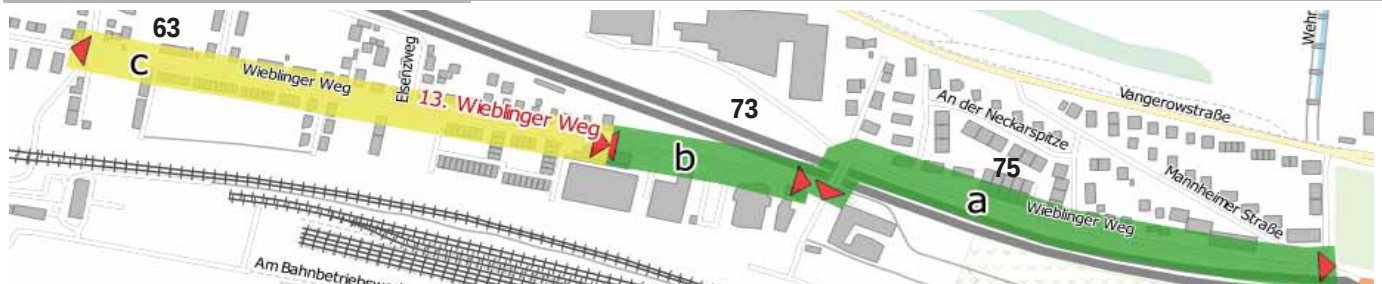
A. Kenndaten

Länge in m:	1.115
Anzahl Abschnitte:	3
Charakterisierung:	Nebenstraßen in Wohngebiet
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	einseitig
Anzahl Radfahrer:	1.165 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	34%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h Abschnitt c) 10 km/h

B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	8	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	7	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	15	von 20	Begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20	
		Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	10	von 10	
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			Σ	70	von 100
Einschätzung:		Fahrradstraße in Teilabschnitten realisierbar			

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 1 Abschnitt	geeignet > 70 Pkt 2 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	---	--------------------------------

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

		(++ / + / 0 / - / --)						
		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt			
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger		
a	Mannheimer Str. - Autobahnbr.	460	+ 4,0	+	++	++	untergeordnet/RVL	0
b	Autobahnbrücke bis Elsenzweg	150	+ 4,0	0	-	+	RVL/RVL	+
c	Elsenzweg bis Ochsenkopf	500	-- 3,0	+	-	++	RVL/RVL	+

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- Verlauf im Radverkehrsnetz
- geradlinige Verbindung, die ohne Zeitverluste befahrbar ist

negativ:

- abschnittsweise geringe Fahrbahnbreiten von 3,0 m führen bei Gegenverkehr zu Konfliktsituationen
- teilweise Lkw-Verkehr
- pulkarter Kfz-Verkehr (Campus HIS und Berufsschule)

F. Zusammenfassung und Empfehlung

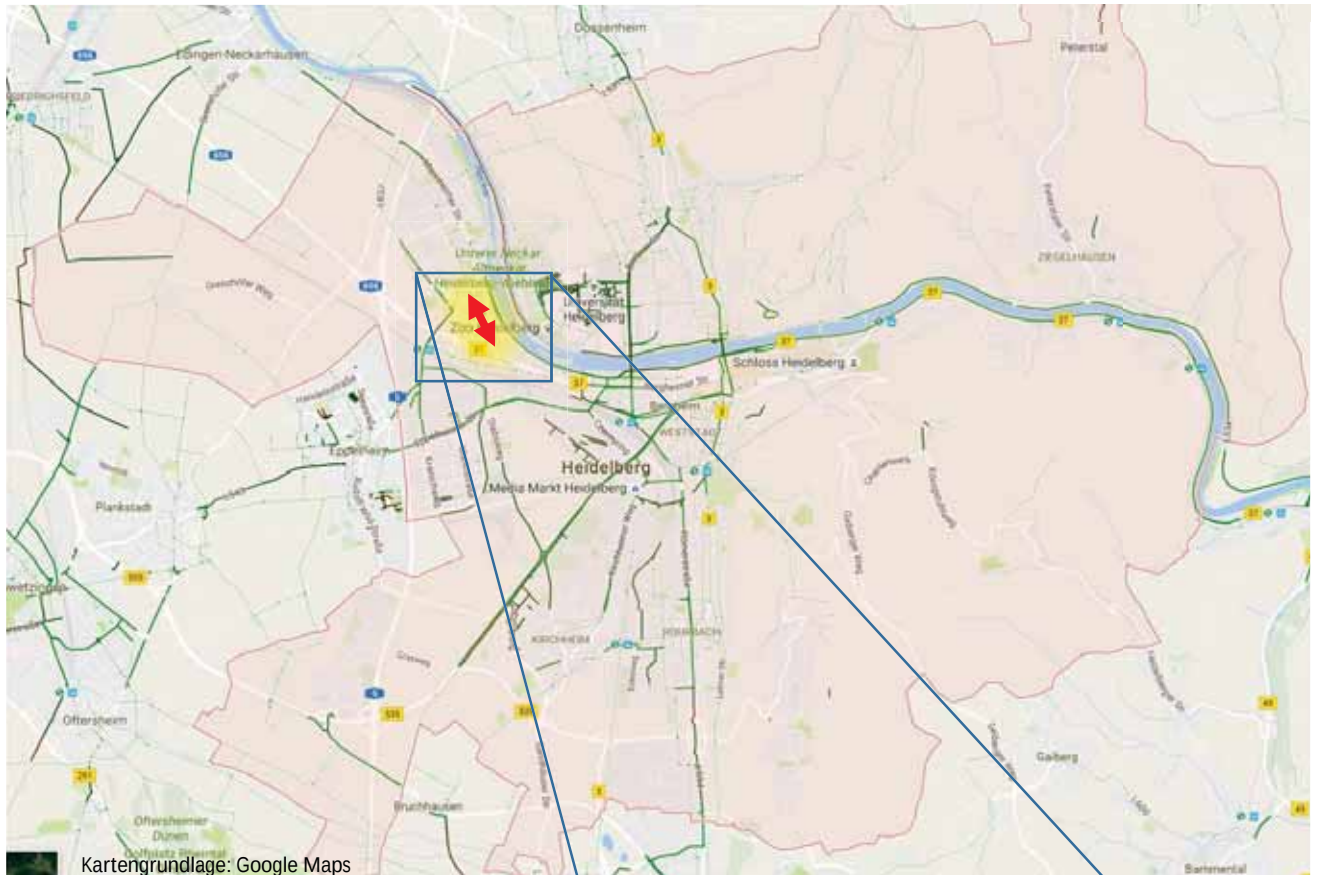
Der Wieblinger Weg eignet sich bis auf den Abschnitt c zur Einrichtung als Fahrradstraße. Aufgrund der Engpasssituation durch parkende Kfz müssten die KFZ-Stellplätze im Abschnitt c neu geordnet werden, um diesen als Fahrradstraße aufnehmen zu können. Hier stehen derzeit teilweise nur Querschnittsbreiten von 3,0 m zur Verfügung.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Wieblingen

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.380 Meter

Nr. 14 Bahnstadt - Wieblingen, Gutachweg und
Pfälzerstraße



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017

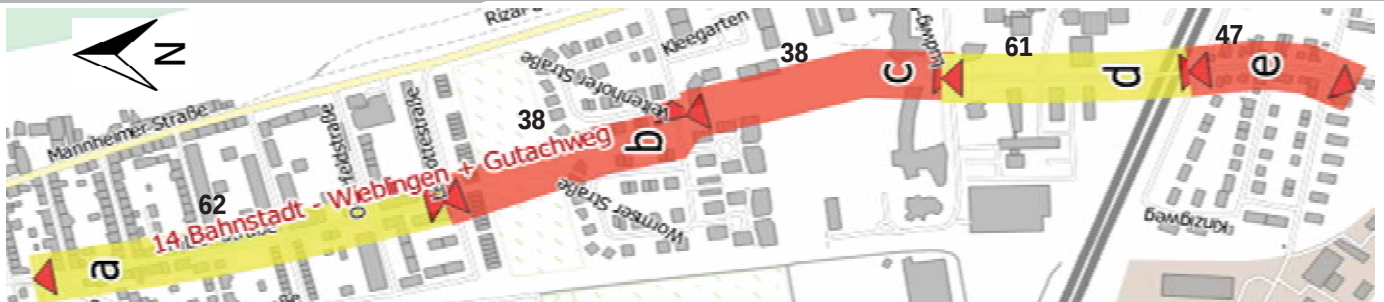


Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 14 - Bahnstadt / Wieblingen (Bahnbetriebswerk), Gutachweg und Pfälzerstraße

A. Kenndaten		B. Bewertung			Punkte	Hauptkriterien
Länge in m:	1.380		Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20	
Anzahl Abschnitte:	5		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	9	von 20	
Charakterisierung:	Nebenstraße/ Anbindung SRH		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
Netzfunktion:	Nebenroute		Interaktionsdichte (siehe D.)	14	von 20	begleitende Kriterien
Parken:	ein- / beidseitig		Klassifizierung der Straße: Nebenroute	10	von 20	
Anzahl Radfahrer:	542		Funktion der Straße: Wohnstraße/Geh- und Radweg	6	von 10	
Verhältnis Rad/Kfz:	27%	laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ 49	
Knotenpunkte:	12				von 100	
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h	Einschätzung:			derzeit keine Fahrradstraße realisierbar	

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt. 3 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 2 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt. 0 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	--	---------------------------------

D. Streckenabschnitte		detaillierte Bewertung							(++ / + / 0 / - / --)	
ID	Abschnitt	Lang e in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt			
a	Pfälzer Str. (Wildstr. - Liselottestr.)	380	++ 4,7*	++	+	++	RVL/untergeordnet		0	
b	Pfälzer Str. (Liselottestr. - R.-K.-Str.)	245	-- 3,0	++	++	-	untergeordnet/untergeordnet		--	
c	Gutachw. (R.-Kuhn-Str - L.-Guttmann-Str.)	275	-- 3,0	++	++	-	untergeordnet/untergeordnet		--	
d	Gutachweg (L.-G.-Str. bis Kinzigweg)	280	++ 5,0	-	++	-	untergeordnet/RVL		0	
e	Gutachweg (Kinzigw.-Wiebling W.)	140	- 3,8	++	0	+	RVL/sonstiges		+	

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken * Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- direkte Anbindung der privaten Hochschule Heidelberg
- geradlinige Führung

negativ:

- Abschnitt über Geh- und Radweg (b und c)
(hohe Fußgängerfrequentierung)
- versetzte Führung im Bereich der Ludwig-Guttmann- Straße mit hoher Interaktionsdichte
- parkende Kfz in den Abschnitten a und e

F. Zusammenfassung und Empfehlung

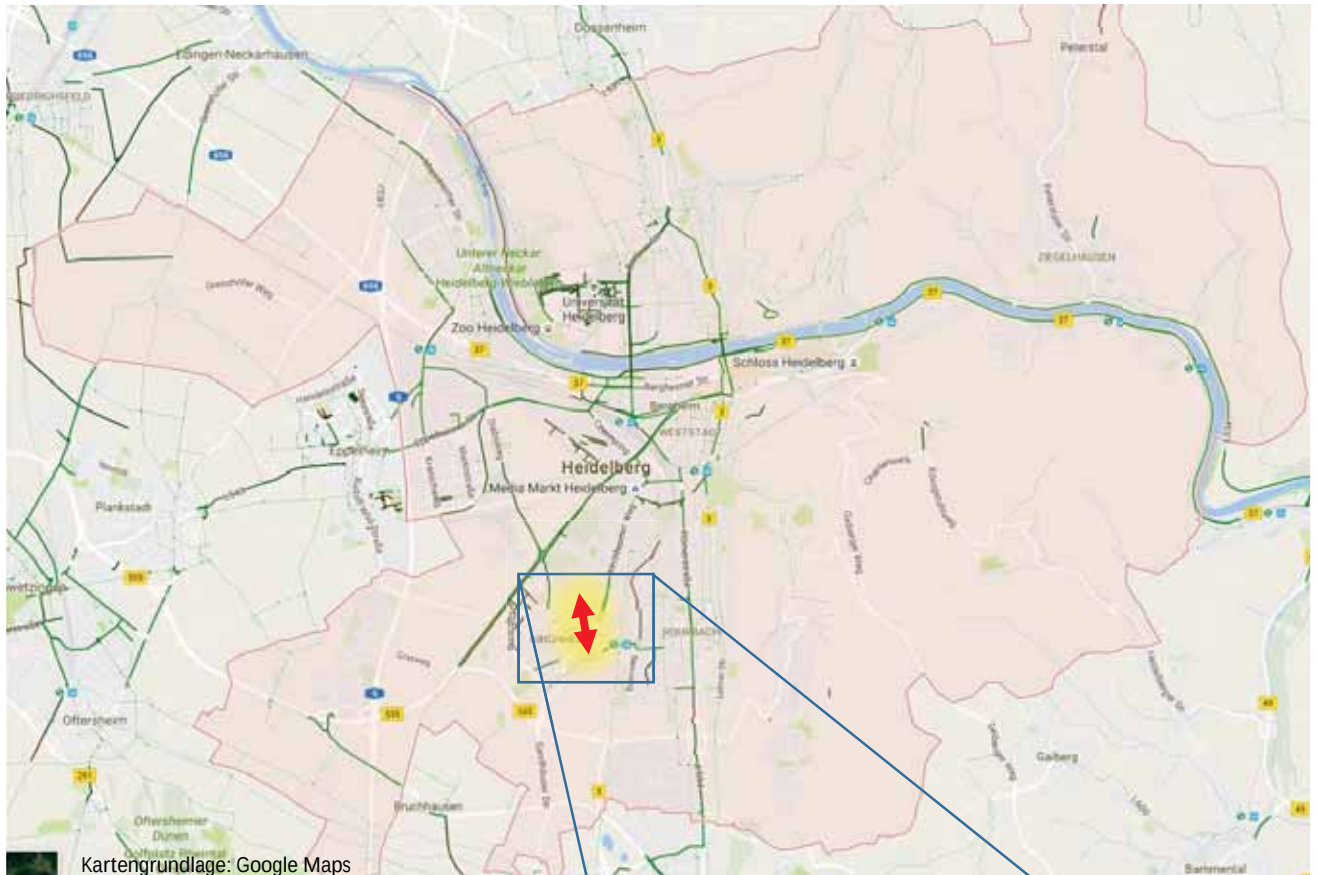
Der Abschnitt b und c verläuft über einen gem. Geh-/Radweg u. eignet sich nicht als Fahrradstraße. Es wurde im Rahmen einer Kurzzeitzählung ein im Verhältnis geringe Radverkehrsmenge festgestellt. Eine weitere Radverkehrszählung sollte durchgeführt werden. Im Zusammenhang mit flankierenden Maßnahmen könnte im Abschnitt Gutachweg die Einrichtung einer Fahrradstraße bei nachgewiesenem Potenzial angestrebt werden. Es liegen für den Abschnitt a keine Angaben über Verkehrsmengen des Rad- und Kfz- Verkehrs vor. Damit hier eine abschließende Beurteilung erfolgen kann, müssten weitere Nacherhebungen erfolgen. Die durchschnittlichen Fahrbahnbreiten (Abschnitte b und c) könnten bei einer Neuordnung des Kfz-Parkens eine Fahrradstraße ermöglichen.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 795 Meter

Nr. 15 Königsberger Straße und
Schäfergasse in Kirchheim



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 15 - Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südl. Breslauer Str.)

A. Kenndaten

Länge in m:	795
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Nebenstraße / Wohnstraße
Netzfunktion:	Nebenroute und Schülerradroute ein- / beidseitig
Parken:	
Anzahl Radfahrer:	665 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	25%
Knotenpunkte:	6
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
	0	von 20
	8	von 20
	10	von 10
	16	von 20
	15	von 20
	6	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang	Σ 55	von 100
Einschätzung:	derzeit keine Fahrradstraße realisierbar	

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

			detaillierte Bewertung					(++ / + / 0 / - / --)
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Stettiner Str. bis Breslauer Straße	170	++ 4,6	+	++	++	RVL/RVL	+
b	Breslauer Str. bis Albert-Fritz-Str.	170	++ 6,8	0	++	++	RVL/RVL	+
c	A.-Fritz-Str. bis Schmitthennerstr.	175	- 3,8*	++	0	++	RVL/RVL	+
d	Schmitthennerstr. bis Lochh. Str.	140	-- 3,4*	++	0	++	RVL/RVL	+
e	Lochh. Str. bis Schwetzingen Str.	140	-- 2,5	+	0	-	untergeord./untergeord.	--

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken

* Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- ausreichende Fahrbahnbreiten im Großteil der Strecke
- geradlinige Führung ohne Zeitverluste
- Schülerradroute (Anbindung der Kurpfalzschule, Geschwister-Scholl-S. und der Gregor-Mendel- Reals.)

negativ:

- für die Ausweisung als Fahrradstraße ein zu geringer Radverkehrsanteil
- die Schäfergasse im Abschnitt e ist eine Einbahnstraße, die in Gegenrichtung für den Radverkehr nicht freigegeben ist

F. Zusammenfassung und Empfehlung

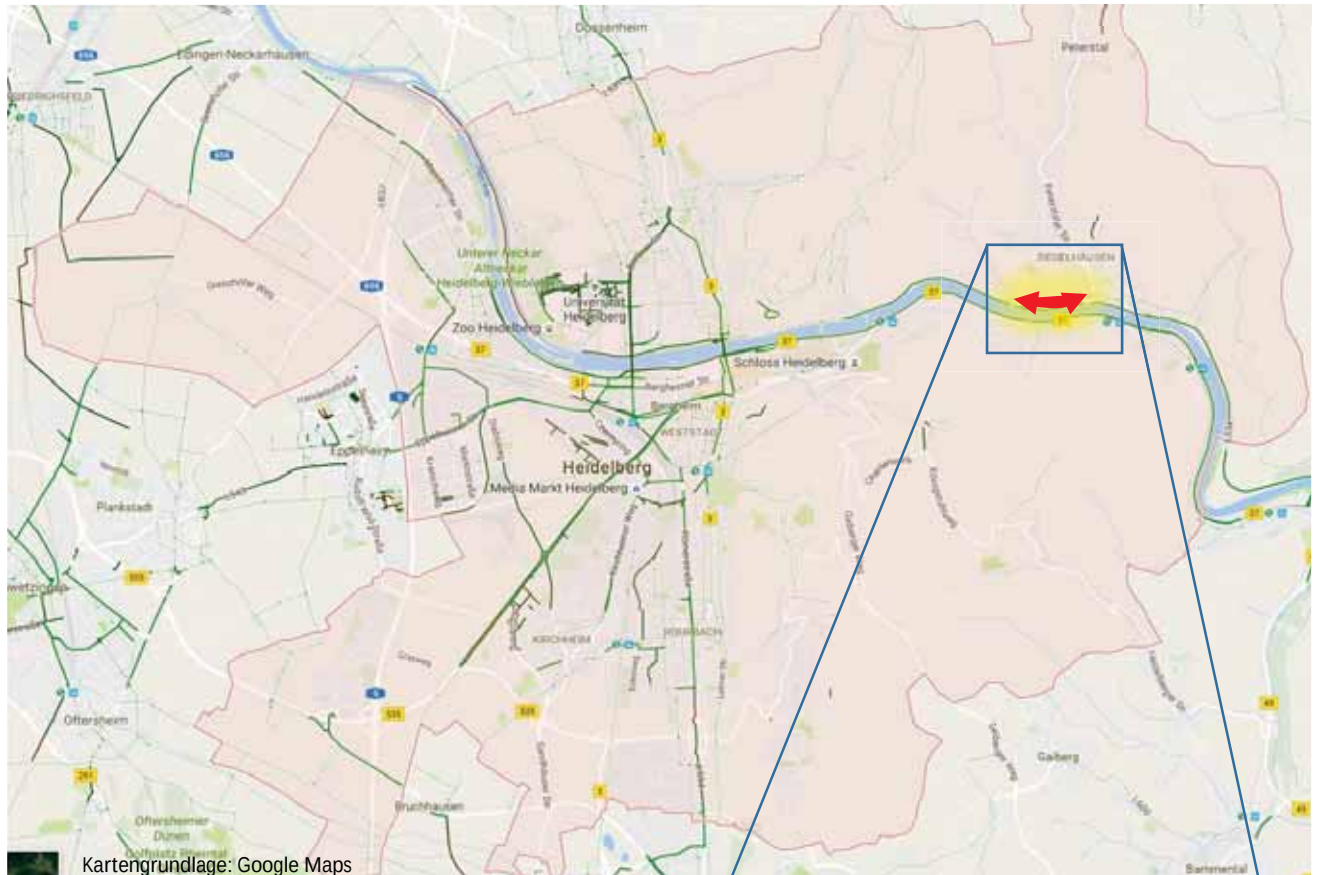
Die Abschnitte a und b können sich insbesondere aufgrund des Schülerradverkehrs zur Einrichtung als Fahrradstraße eignen, eventuell unterstützt durch Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den Kfz-Verkehr (Parkraummanagement). Für den südlichen Teil wird zunächst die Freigabe der Einbahnstraße Schäfergasse im Abschnitt e empfohlen um dann den Radverkehrsanteil neu zu ermitteln.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Ziegelhausen

2 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.030 Meter

Nr. 16 Neckarhelle (von Recyclinghof)



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 16 - Neckarhelle (HD-Ziegelhausen)

A. Kenndaten

Länge in m:	1.030
Anzahl Abschnitte:	2
Charakterisierung:	Wohnstraße
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	einseitig
Anzahl Radfahrer:	309 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	25%
Knotenpunkte:	3
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	13	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	14	von 20
Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20
Funktion der Straße: Wohnstraße / Sammelstraße	10	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang	Σ 67	von 100

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 1 Abschnitt	geeignet > 70 Pkt 1 Abschnitt
------------------	---------------------------------------	---	-------------------------------

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte				
					Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Recyclinghof bis Abzweig L534	150	0	3,7	++	0	++	untergeord./untergeord.	++
b	Abzweig L534 bis Steinbachweg	880	++	4,5	0	+	++	untergeordnet/sonstiges	++

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- sehr gute Einbindung in das Radverkehrsnetz
- Nutzung als touristische Radverkehrsverbindung

negativ:

- teilweise regelwidriges Parken im Abschnitt a
- Buslinienverkehr
- geringes Radverkehrsverhältnis (25 %)

F. Zusammenfassung und Empfehlung

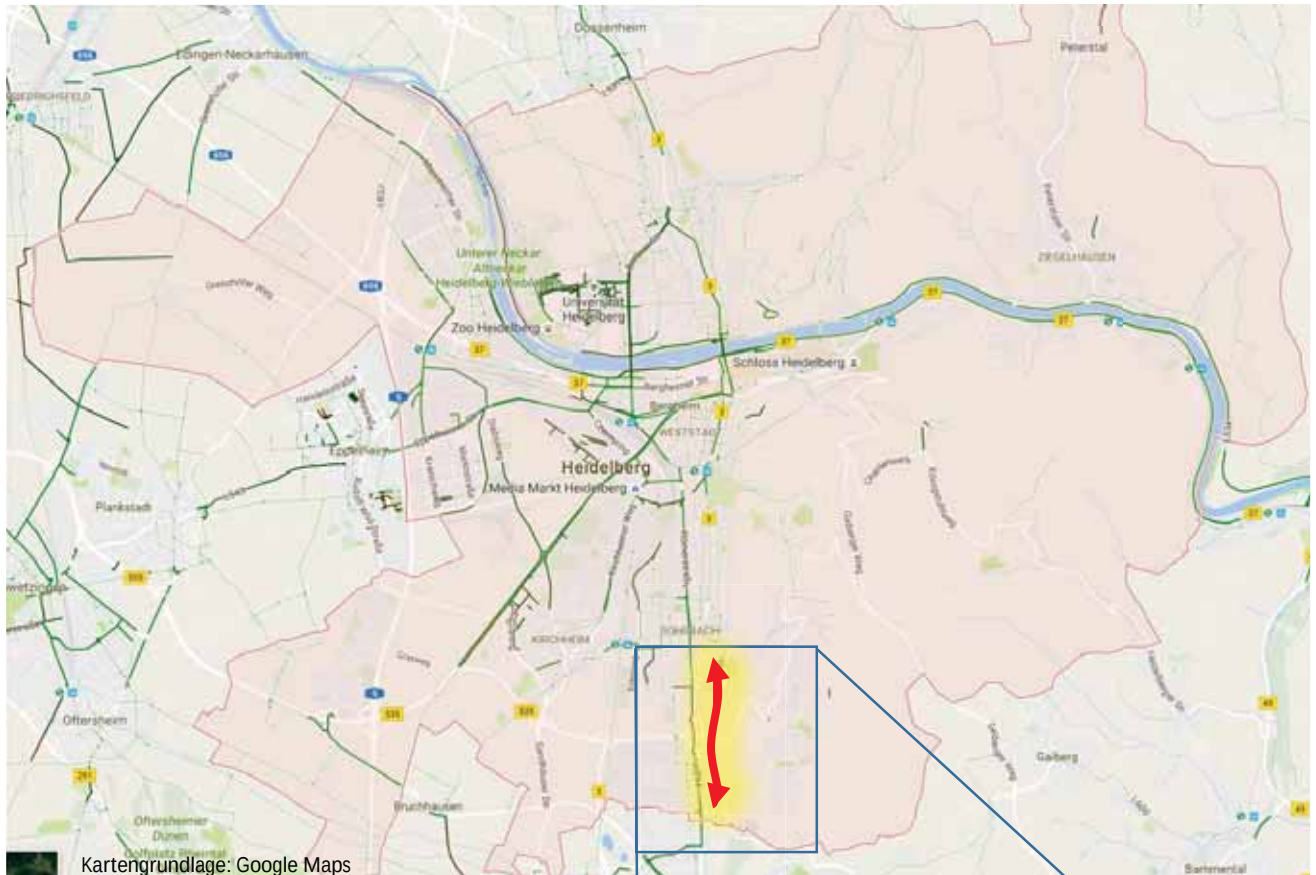
Die Verbindung "Neckarhelle" eignet sich im Abschnitt (b) zur Einrichtung als Fahrradstraße. Im Abschnitt a sprechen der vorhandene Buslinienverkehr (3 Busse / Stunde und Richtung) der Parkdruck sowie das geringere Radverkehrsverhältnis gegen die Ausweisung einer Fahrradstraße.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

2 untersuchte Abschnitte - Länge: 2.200 Meter

Nr. 17 Leimer Straße von Rohrbach nach Leimen



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 17 - Leimer Straße zwischen Rohrbach und Leimen

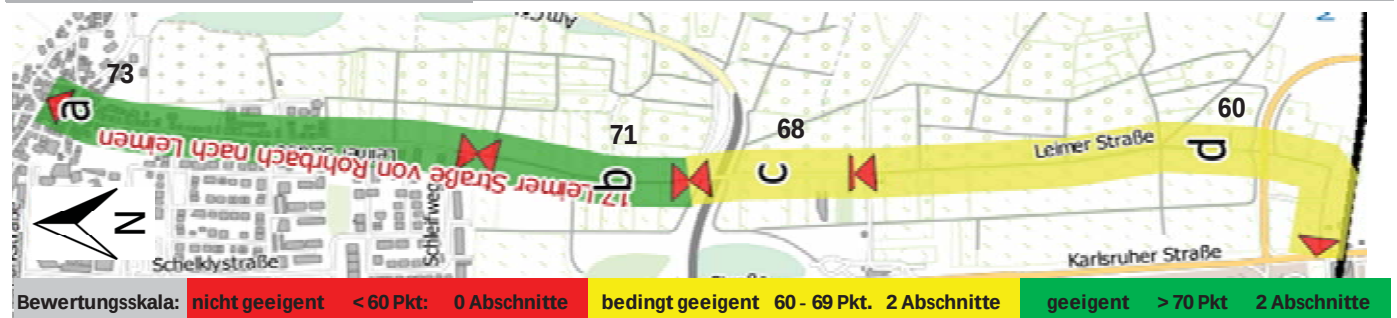
A. Kenndaten

Länge in m:	2.200
Anzahl Abschnitte:	4
Charakterisierung:	Wohnstraße / landw Verbindung
Netzfunktion:	Haupttradrouten / Außerorts
Parken:	einseitig
Anzahl Radfahrer:	624 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	35%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchst- geschwindigkeiten:	20 / 30 km/h Außerorts

B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	8	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	15	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	12	von 20	begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung außerorts	15	von 20	
		Funktion der Straße: Wohnstraße / landwirt. Weg	8	von 10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ 68	von 100	
Einschätzung:		Fahrradstraße nur bei Gesamtbetrachtung der Strecke sinnvoll			

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 0 Abschnitte	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt: 2 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt: 2 Abschnitte
------------------	---------------------------------------	--	---------------------------------

D. Streckenabschnitte

		detaillierte Bewertung							(++ / + / 0 / - / --)	
				Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt			
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger				
a	Bierhelderweg - Schleifweg	650	+	4,0	+	+	++	RVL/RVL		+
b	Schleifweg- Abzweig B3	415	++	5,0	0	0	-	RVL/RVL		+
c	Abzweig B3/ Abzweig Bus Hast	290	++	5,0	--	0	-	RVL/RVL		+
d	Abzweig Bus-Hst- Leimen	900	0	3,7	++	+	-	RVL/RVL		+

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- gute Anbindung an das Radverkehrsnetz
- Führung im Nebenstraßennetz
- hohe Attraktivität aufgrund geringer Kfz-Mengen

negativ:

- keine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts
- Konflikte mit Fußgängern und parkenden Kfz
- landwirtschaftliche Nutzung
- starker Buslinienverkehr im Abschnitt c

F. Zusammenfassung und Empfehlung

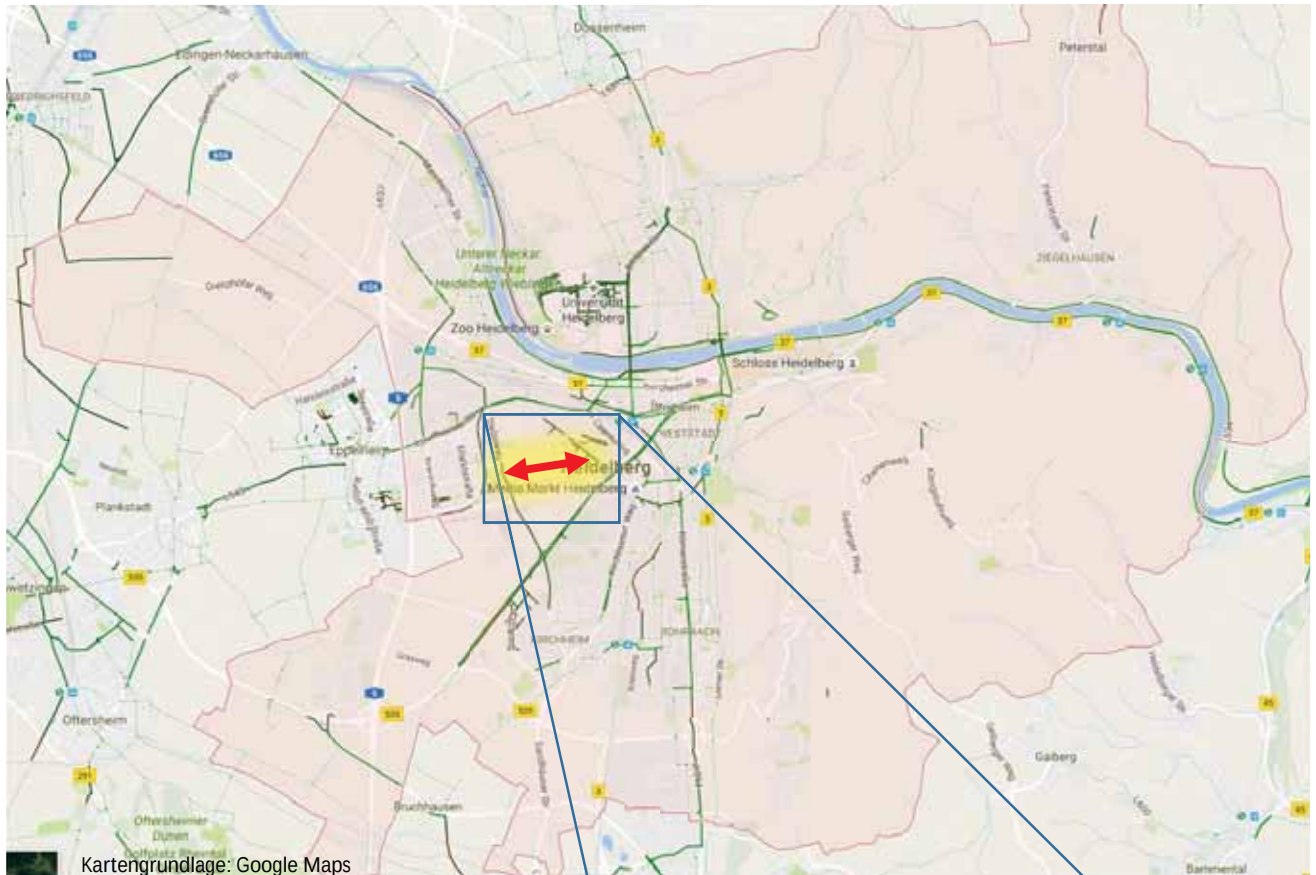
Die Verkehrszusammensetzung auf der Leimer Straße und die zulässigen Geschwindigkeiten sind abschnittsbedingt sehr unterschiedlich. Für die Abschnitte a und b im Stadtteil Rohrbach kann die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen werden. Die weiteren Abschnitte werden aufgrund der zulässigen Geschwindigkeiten, des Busverkehrs, der geringen Wirkung aufgrund der überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung erst nach einhergehender Detailplanung empfohlen. Dabei ist die Strecke im Gesamtzusammenhang zu betrachten.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Weststadt

1 untersuchter Abschnitt - Länge: 1.080 Meter

Nr. 18 Feldweg nördl. Baumschulenweg



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 18 - Feldweg nördl. Baumschulenweg (Bahnstadt - Pfaffengrund - Eppelheim)

A. Kenndaten

Länge in m:	1.080
Anzahl Abschnitte:	2
Charakterisierung:	landwirtschaftlicher Weg
Netzfunktion:	Nebenradroute
Parken:	kein Parken
Anzahl Radfahrer:	nur Kurzzeitzahlung durchgeführt
Verhältnis Rad/Kfz:	ca. 45 %
Knotenpunkte:	2
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	---

B. Bewertung

Punkte



Verkehrsmengenverhältnis:

15 von 20



durchschnittliche Fahrbahnbreite:
(siehe D.)

4 von 20



Knotenpunktdichte:

10 von 10



Interaktionsdichte (siehe D.)

14 von 20



Klassifizierung der Straße:
Nebenradroute

10 von 20



Funktion der Straße:
landw. Weg

8 von 10

laut def. Bewertungsskala siehe Anhang

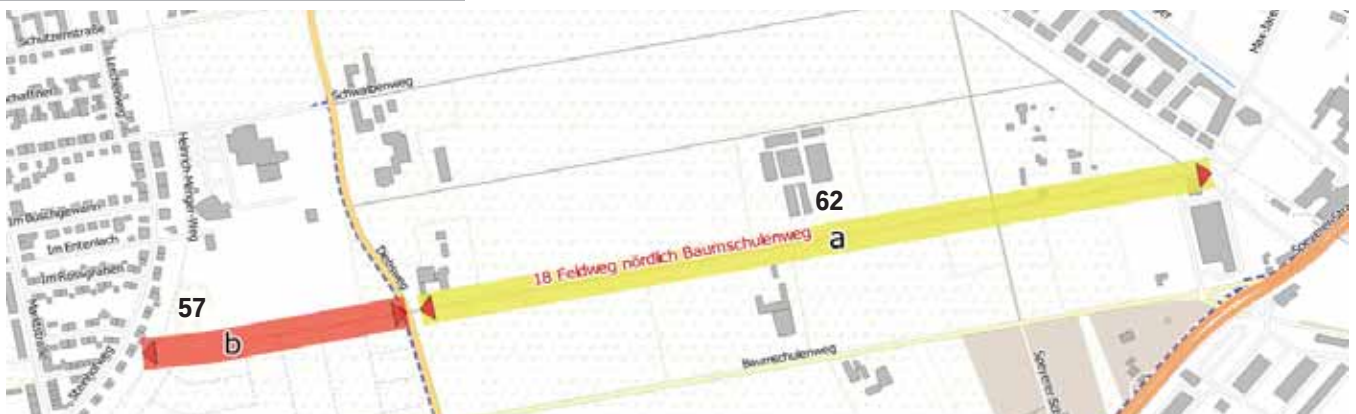
Σ 61 von 100

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

C. Lageplan



Bewertungsskala: nicht geeignet < 60 Pkt. 1 Abschnitt bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 1 Abschnitt geeignet > 70 Pkt. 0 Abschnitte

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

(++ / + / 0 / - / --)

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
a	Gewann Spitzgewann - Diebsweg (K9706)	1.000	-- 3,0	++	++	-	untergeordnet / RvL	-
b	Diebsweg (K9706) - Heinrich-Menger-Weg	325	-- 3,0	++	++	-	untergeordnet / RvL	-

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- geradlinige Führung ohne Umwege
- gute Anbindung in das weitere Radverkehrsnetz
- hohe Radverkehrsmenge

negativ:

- fehlende Querungshilfe (Diebsweg)
- landwirtschaftliche Nutzung der Strecke
- geringe Fahrbahnbreite 3,0 m
- Nutzungskonflikte mit Fußgängern

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Strecke eignet sich bedingt zur Einrichtung als Fahrradstraße. Die landwirtschaftliche und Freizeitnutzung von erholungssuchenden Familien zu Fuß, die ungesicherte Querung des Diebswegs sprechen gegen das Instrument Fahrradstraße als Führungsform für den Radverkehr. Aufgrund der hohen Radverkehrsmenge und der aktuell schon guten Einbindung in das Radverkehrsnetz wird von der Einrichtung einer Fahrradstraße kein hoher Effekt erwartet.

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Schlierbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 950 Meter

Nr. 19 Gutleuthofweg (Schlierbach - Orthopädie)



Kartengrundlage: Google Maps



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 19 - Gutleuthofweg (Schlierbach)

A. Kenndaten

Länge in m:	950
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Wohnstraße verkehrsber. Bereich
Netzfunktion:	Nebenroute
Parken:	einseitig
Anzahl Radfahrer:	482 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	35%
Knotenpunkte:	5
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h + Verkehrsberuhigter Bereich

B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	10	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	10	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	16	von 20
Klassifizierung der Straße: Hauptroute des Radverkehrs	10	von 20
Funktion der Straße: Wohnstraßen	10	von 10
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang Σ 66 von 100		
Einschätzung:	derzeit keine Fahrradstraße realisierbar	

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt: 1 Abschnitt	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 3 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt 1 Abschnitt
------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------

D. Streckenabschnitte

			detaillierte Bewertung						(++ / + / 0 / - / --)	
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte		Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt			
					Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger			
a	S-Bahnhof bis In der Aue	60	+	4,0	++	+	++	untergeordnet/RVL		-
b	In der Aue bis Im Anger	410	+	4,0	++	+	++	RVL/RVL		+
c	Im Anger bis im Grund	140	+	4,0	++	0	++	RVL/RVL		+
d	Im Grund bis Im Wiesengrund	90	++	6,6	++	0	++	RVL/RVL		+
e	Im Wiesengrund bis Im Hofert	250	--	3,0	+	++	0	RVL/untergeordnet		-

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- verfügbare Fahrbahnbreiten
- geradlinige Führung
- Hauptroute im Radverkehrsnetz
- Anbindung S-Bahnstationen Schlierbach/Ziegelhausen und HD-Orthopädie

negativ:

- verkehrsberuhigter Bereich mit Einbauten in Abschnitt c
- geringe Querschnittsbreiten im Abschnitt e
- keine Gehwege im Bestand
- viele Ein- und Ausfahrten von Anliegern

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Strecke zwischen den S-Bahnstationen Schlierbach/Ziegelhausen und HD-Orthopädie eignet sich mit Ausnahme des Abschnitts e wegen geringer Breite und einem verkehrsberuhigten Bereich im Abschnitt c. Aufgrund der begleitenden Wirkung zur Verkehrsberuhigung sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße wegen fehlender Gehwege jedoch weiter verfolgt werden.

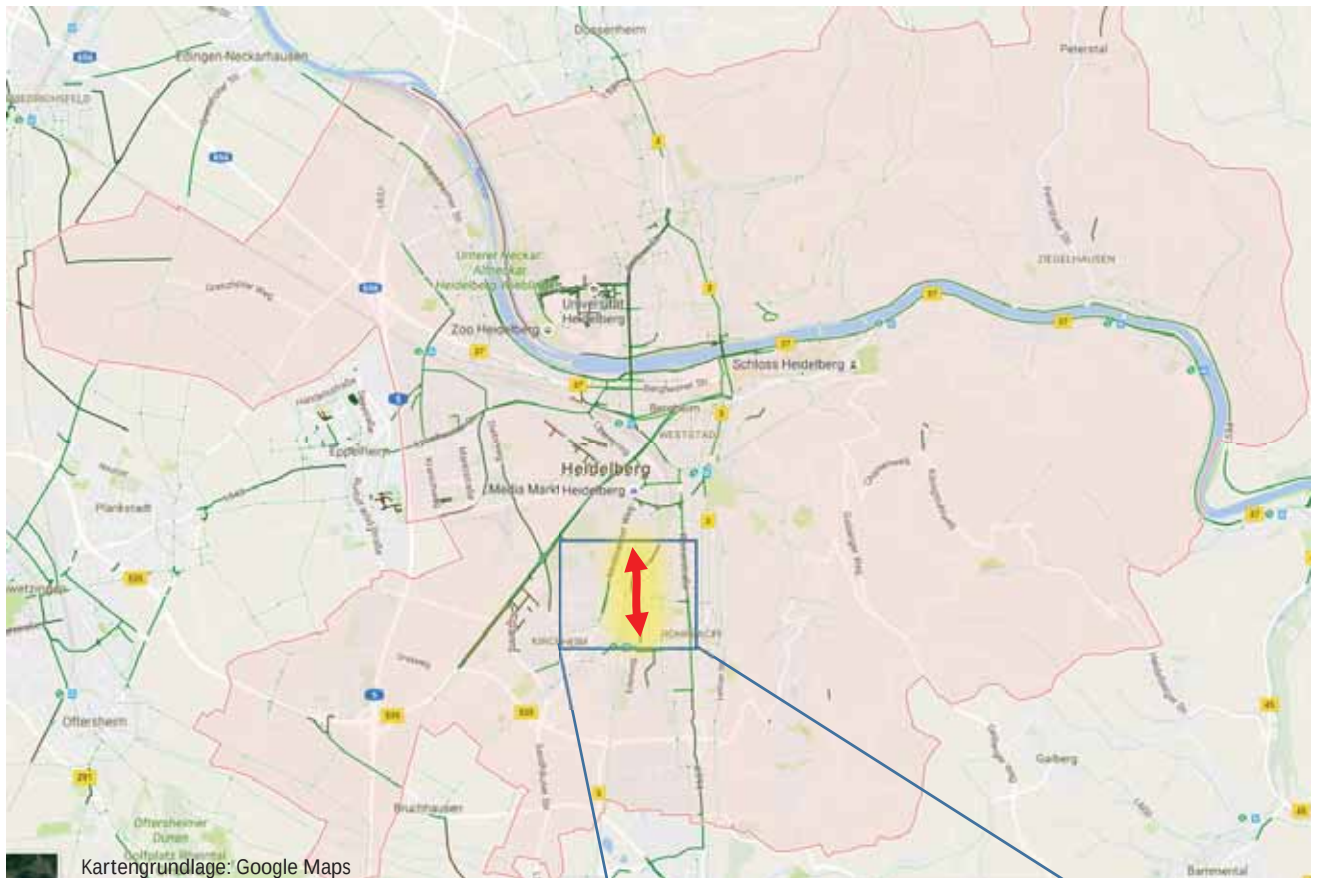
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

3 untersuchte Abschnitte - Länge: 450 Meter

Nr. 20 Brechtelstraße

(Heinrich-Fuchs-Straße bis Sickinger Straße)



Planungsbüro **VAR**



April 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 20 - Brechtelstraße (Heinrich-Fuchs-Straße bis Sickinger Straße)

A. Kenndaten

Länge in m:	400
Anzahl Abschnitte:	3
Charakterisierung:	Wohnstraße
Netzfunktion:	Nebenroute/ zukünftig Haupttradrouten
Parken:	ein- bzw. beidseitig
Anzahl Radfahrer:	k.A.
Verhältnis Rad/Kfz:	k.A.
Knotenpunkte:	5
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	13	von 20	
		Knotenpunktdichte:	6	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	19	von 20	begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Hauptroute des Radverkehrs	15	von 20	
		Funktion der Straße: Wohnstraßen	10	von 10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ	63	von 100
Einschätzung:		Einrichtung einer Fahrradstraße nur bei einseitigem Parken sinnvoll			

C. Lageplan



Bewertungsskala:	nicht geeignet < 60 Pkt. 1 Abschnitt	bedingt geeignet 60 - 69 Pkt. 3 Abschnitte	geeignet > 70 Pkt. 1 Abschnitt
------------------	--------------------------------------	--	--------------------------------

D. Streckenabschnitte			detaillierte Bewertung (++) / + / 0 / - / --)							
ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktionsdichte			
			Fahrbahnbreite [m]				Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt		
a	H.-Fuchs-Straße bis Lindenweg	125	+	4,25*	++	+	++	untergeordnet/RVL		0
b	Lindenweg bis Am Rohrbach	400	++	4,75*	++	++	++	RVL/RVL		+
c	Am Rohrbach bis Wendeschleife	125	+	4,0	++	++	++	RVL/sonstiges		+

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken * Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:

- geringe Verkehrsbelastung
- Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung

negativ:

- geringe Fahrbahnbreiten durch beidseitiges Parken
- Strecke im Bestand nicht durchlässig (Sackgasse) - genaue Anzahl Radverkehr kann nur schwer abgeschätzt werden

F. Zusammenfassung und Empfehlung

Die Brechtelstraße ist bedingt als Fahrradstraße geeignet. Sie stellt eine alternative Strecke zur Fabrikstraße für den in Nord-Süd-Richtung fahrenden Radverkehr dar. Dabei ist die Strecke als perspektivische Strecke geplant. So kann nach der Durchführung der Konversion des Kasernengeländes eine attraktive Strecke geschaffen werden. Aufgrund des erlaubten beidseitigen Parkens auf dem Gehweg ist ein einseitiges Parkverbot in den Abschnitten a und b notwendig.