

Dokumentation

Machbarkeitsuntersuchung „Prüfung von 20 Strecken zur Eignung als Fahrradstraße in Heidelberg“



Visualisierung „Fahrradstraße“ Infolyer vom ADFC – Quelle: www.adfc.de

Auftraggeber:

Stadt Heidelberg
Amt für Verkehrsmanagement
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Bearbeitung:

Planungsbüro **VAR**
Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt



Ort, Datum:

Darmstadt, den 3. Mai 2017

DOKUMENTATION

Machbarkeitsuntersuchung „Prüfung von 20 Strecken zur Eignung als Fahrradstraße in Heidelberg“

INHALT

1.	Vorbemerkungen und Zielsetzung	3
2.	Untersuchte Streckenabschnitte	4
3.	Bestandserhebung.....	5
4.	Bewertungsverfahren.....	5
5.	Feststellung der Eignung.....	7
6.	Beurteilung der Strecken	10
7.	Empfehlung und Zusammenfassung.....	11
8.	Weiteres Vorgehen.....	14

ANLAGEN

- Anlage 1 – Steckbriefe der untersuchten potenziellen Streckenabschnitte
- Anlage 2 – Übersichtskarte „Untersuchte Streckenabschnitte zur Einrichtung von Fahrradstraßen“



Planungsbüro **VAR**

Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt
Ansprechpartner: Uwe Petry
Tel.: 06151 / 10 19 10 5
Fax: 06151 / 66 03 71
E-Mail: kontakt@varad.de

1. Vorbemerkungen und Zielsetzung

Die Stadt Heidelberg – vom Land Baden-Württemberg als „Fahrradfreundliche Stadt“ ausgezeichnet – ist bestrebt, die Attraktivität des Radfahrens weiter zu fördern und den bereits hohen Radverkehrsanteil noch zu steigern.

Ein Baustein zur Fortführung der radverkehrsfreundlichen Politik ist die Umsetzung weiterer Fahrradstraßen.



Das Büro **VAR** aus Darmstadt hat im Auftrag der Stadt Heidelberg 19 Radverkehrsverbindungen auf Eignung als Fahrradstraße geprüft. Als Nacherhebung wurde die Brechtelstraße zusätzlich untersucht.

Ziel der Machbarkeitsuntersuchung war es, eine Beurteilung nach einheitlichen objektiven Kriterien entsprechend der Regelwerke vorzunehmen und Empfehlungen hinsichtlich der Einrichtung als Fahrradstraße zu geben.

Fahrradstraßen stellen ein wichtiges Gestaltungselement im Radverkehrsnetz dar und sind für Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil wie Heidelberg besonders gut geeignet, um im Nebenstraßennetz adäquate Lösungen zur Radverkehrsführung mit hoher Führungsqualität zu liefern. Auf Fahrradstraßen soll der Radverkehr gebündelt, sicher geführt und soweit möglich beschleunigt werden. Der Radverkehr soll dort langfristig die dominierende Verkehrsart sein und ist gegenüber dem Kfz-Verkehr, der in aller Regel zugelassen ist, bevorrechtigt. Fahrradstraßen bieten einen hohen Komfort, können Lücken auf wichtigen Radverkehrsachsen schließen und haben somit das Potenzial, Radverkehr nachhaltig zu fördern. Wichtige Grundvoraussetzungen für alle zu untersuchenden Strecken waren:

I. Funktion im Straßennetz

Es wurden keine klassifizierten Straßen und Hauptstraßen mit erheblicher Verkehrsbedeutung z. B. als Sammelstraße aufgenommen.

II. Geschwindigkeit

Es wurden nur Straßen aufgenommen, die bereits Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit haben z. B. in einer Tempo-30-Zone oder Straßen, auf denen 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit angestrebt wird. Die zukünftige Vorfahrtsregelung war nicht Gegenstand der Untersuchung. In Fahrradstraßen können sowohl Lösungen mit Vorfahrt (angestrebte Variante) als auch Lösungen ohne Vorfahrt angeordnet werden.

2. Untersuchte Streckenabschnitte

Folgende Strecken wurden zur Einrichtung von Fahrradstraßen untersucht und bewertet.

Nr.	Streckenverlauf	Länge [m]
1	Plöck und kleine Plöck – Teil der Campusradroute	600
2	Poststraße u. Alte Bergheimer Straße – Teil der Campusradroute	650
3	Vangerowstraße (östlicher Teil) – Teil der Campusradroute	330
4	Alte Eppelheimer Straße	1.010
5	Gaisbergstraße	730
6	Görrestraße und von der Tann Straße	1.635
7	Veit-Stoss-Straße (Ost) + Turnerstraße (südl. Veit-Stoss-Straße)	1.230
8	Steubenstraße (nördl. Kapellenweg) sowie An der Tiefburg und Burgstraße	1.270
9	Trübnerstraße + Zeppelinstraße (bis Blumenthalstraße)	1.530
10	Kaiserstraße (westlich Ringstraße)	198
11	Fabrikstraße + Kolbenzeil (bis Konstanzer Straße)	1.270
12	Hardtstraße (von Im Franzosengewann bis Unterführung Dohlweg)	1.430
13	Wieblinger Weg (von Mannheimer Straße bis OEG Ochsenkopf)	1.115
14	Bahnstadt - Wieblingen (Bahnbetriebswerk), Gutachweg und Pfälzer Straße	1.380
15	Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südl. Breslauer Straße)	795
16	Neckarhelle (von Recyclinghof)	1.030
17	Leimer Straße von Rohrbach nach Leimen	2.200
18	Feldweg nördlich Baumschulenweg (Bahnstadt - Pfaffengrund - Eppelheim)	1.080
19	Gutleuthofweg (Schlierbach - Orthopädie)	950
20	Brechtelstraße (Heinrich-Fuchs-Straße bis Sickinger Straße)	450

Die Lage aller Strecken im Stadtgebiet ist im Übersichtsplan – Anlage 2- dargestellt.

Die 20 untersuchten Radverkehrsverbindungen wurden von der Auftraggeber Radverkehr der Stadt Heidelberg benannt.

3. Bestandserhebung

Für die Beurteilung der Strecken wurden zahlreiche Bestandsdaten erhoben, eine Befahrung mit dem Fahrrad in beide Fahrtrichtungen durchgeführt, die Strecken per Videokamera dokumentiert sowie Mängel und Gefahrenstellen gesondert erfasst.

Im Rahmen der Vorauswertung sind die Radverkehrsverbindungen in Streckenabschnitte mit gleicher Verkehrsraumgestaltung und gleichen Verkehrsparametern unterteilt worden. Es wurden folgende Basiskriterien festgelegt und erfasst:

- **Verkehrsmengen des Kfz**
- **Verkehrsmengen des Radverkehrs
(aktuelle Verkehrszählung der Stadt Heidelberg und
Kurzzzeitählungen vom Büro VAR)**
- **Verkehrsbelastung durch Lkw / Linienverkehre**
- **Fahrbahnbreite**
- **Parkraumsituation des Kraftfahrzeugverkehrs**
- **Knotenpunktdichte**
- **Höchstgeschwindigkeit**

Als weitere Kriterien wurden die Funktion der Straße im Radverkehrsnetz, Interaktionen aufgrund von Ein- und Ausfahrten, Gewerbe- und Einzelhandelsfunktion, Taxisstände, Lieferverkehr sowie Beschilderung nach StVO (z.B. Vorfahrtregelung, Signalisierung etc.) erfasst, um eine qualifizierte Aussage zur Eignung treffen und eine nachvollziehbare Bewertung für jede Strecke geben zu können.

4. Bewertungsverfahren

Der Prüfung und Bewertung zur Eignung als Fahrradstraße wurden folgenden Regelwerke zugrunde gelegt:

- ¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt, 2007
- ² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), 2008, Köln 2008.
- ³ Straßenverkehrsordnung – StVO in der aktuellen Fassung
- ⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- ⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010
- ⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002
- ⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), 2015
- ⁸ Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen + der Öffnung von Einbahnstraßen, Unfallforschung der Deutschen Versicherungswirtschaft, Berlin 2016

Die Bewertung aller Kriterien wurde in einem Steckbrief für alle Strecken dargestellt (Anlage 1). Für die Empfehlung als Fahrradstraße wurde für die festgelegten Kriterien folgendes Punktesystem entwickelt.

Das Bewertungsverfahren ermöglicht eine Einordnung und Vergleichbarkeit der Strecken. Insgesamt kann eine Punktzahl von 100 erreicht werden. Die Bewertung der 20 untersuchten Radverkehrsverbindungen erfolgte dabei sowohl für jeden einzelnen Streckenabschnitt als auch für die gesamte Strecke einer Verbindung als Mittelwert.

Punktesystem zur Beurteilung der Eignung als Fahrradstraße

1. Verkehrsmengenverhältnis Rad / Kfz (max. 20 Punkte)

Bewertung des aktuellen Radverkehrsanteils:

< 30% - 0 Punkte	> 30% ≤ 35% - 5 Punkte
> 35% ≤ 40% - 10 Punkte	> 40% ≤ 45% - 15 Punkte
> 45% - 20 Punkte	

2. verfügbare Fahrbahnbreite (max. 20 Punkte)

< 3,5 m - 0 Punkte	> 3,5 m ≤ 4,0 m - 5 Punkte
> 4,0 m ≤ 4,5 m - 10 Punkte	> 4,5 m - 20 Punkte

Bei aktuell vorhandenem Gehwegparken erfolgte eine Bewertung der verfügbaren Fahrbahnbreite beim legalem Parken. Bei zu geringen Breiten muss einseitiges Parken angeordnet werden. Dies ist in den Steckbriefen gesondert dargestellt.

3. Knotenpunktdichte (max. 10 Punkte)

Anzahl Knotenpunkte pro 100 m

< 1,00 - 10 Punkte	> 1,00 ≤ 1,25 - 6 Punkte
> 1,25 ≤ 1,50 - 3 Punkte	> 1,50 - 0 Punkte

4. Interaktionsdichte (max. 20 Punkte)

(jeweils 5 Punkte, wenn keine nennenswerte Interaktion vorliegt)

- a) Vorfahrtsregelung
- b) Ein- und Ausfahrten
- c) Behinderung durch parkende Fahrzeuge
- d) Behinderung durch Fußgänger

5. Klassifizierung der Straße (max. 20 Punkte)

Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz

(Anbindung Ziele, Freizeitroute, Radverkehrshauptverbindung)

>3 erfüllte Kriterien - 20 Punkte	3 erfüllte Kriterien - 15 Punkte
2 erfüllte Kriterien - 10 Punkte	1 erfüllte Kriterien - 5 Punkte
0 erfüllte Kriterien - 0 Punkte	

6. Funktion der Straße (max. 10 Punkte)

Wohnstraßen - 10 Punkte	Nebenstraße mit Teilfunktion - 6 Punkte
Mischnutzung - 3 Punkte	Gewerbegebiet/Hauptverkehrsstr. - 0 Pkt.

Anmerkung zum Bewertungsverfahren: Oberflächenschäden wurden nicht im Rahmen der Bewertung berücksichtigt, da es sich um bauliche Gegebenheiten handelt, die im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße geändert werden können.

5. Feststellung der Eignung

Die ermittelte Punktzahl gibt jeweils das Maß der festgestellten Eignung des untersuchten Abschnittes als Fahrradstraße an.

Das vom Büro **VAR** entwickelte Bewertungsverfahren wurde dem Auftraggeber vorgestellt und die Bewertungsskala gemeinsam abgestimmt.

Bewertungsskala

- **≥ 70 Punkte: zur Einrichtung einer Fahrradstraße geeignet**
- **60 bis < 70 Pkt.: zur Einrichtung einer Fahrradstraße bedingt geeignet**
- **< 60 Punkte: zur Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geeignet**

Erläuterung zur Punkteskala

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße geeignet: ≥ 70 Punkte

Eine Umgestaltung des Streckenabschnittes als Fahrradstraße ist aufgrund der vorliegenden Kriterien möglich. Weitere begleitende planerische Maßnahmen sind im Rahmen der Detailplanung zu erarbeiten.

Einschätzung: Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll oder Fahrradstraßen in Teilen realisierbar

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße bedingt geeignet: 60 - <70 Pkt.

Diese Abschnitte sind anhand der festgestellten und im Steckbrief näher dokumentierten Mängel nur bedingt zur Einrichtung als Fahrradstraße geeignet. Die weitere planerische Beschreibung zur Verbesserung der Situationen für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist im Steckbrief dargestellt.

Einschätzung: Fahrradstraße Abschnittsweise sinnvoll, derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geeignet: < 60 Punkte

Der Streckenabschnitt ist aufgrund mehrerer nicht erfüllter Kriterien und Mängel als Fahrradstraße nicht geeignet. Auf diesen Strecken sind andere Führungsformen zur sicheren Abwicklung des Radverkehrs zu suchen.

Einschätzung: derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

Einordnung der Bewertungsergebnisse:

a) Abschnittseinteilung

Die Bewertung der Strecken erfolgte für jeden Streckenabschnitt getrennt. Eine aussagekräftige Bewertung liegt somit für den jeweiligen Streckenabschnitt mit homogener Verkehrsraumgestaltung mit gleichen Parametern vor.

Die Einteilung der Streckenabschnitte wurde entsprechend der Streckencharakteristik für jeden Abschnitt überprüft, um eine aussagekräftige Bewertung vorzunehmen. Die Einteilung der Streckenabschnitte wurde dabei bis auf die folgenden Strecken übernommen:

Nr. 4 – Alte Eppelheimer Straße

→ Abschnitt a) zwischen Czernybrücke und Emil-Maier-Straße stellt keine Straße im Nebenstraßennetz (keine Fahrradstraße möglich) dar.

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

→ Die Längen der Abschnitte b und c wurden angepasst um eine der Fahrbahnbreite entsprechende Bewertung durchzuführen.

Nr. 17 - Leimer Straßen zwischen Rohrbach und Leimen

→ Aufteilung des Außerorts-Abschnittes b) in: b bis d; Gründe: b) = verfügbare Fahrbahnbreite entspricht Abschnitt a), c) = Bus-Verkehr, d) = geringere Fahrbahnbreite

Nr. 18 - Feldweg nördl. Baumschulenweg

→ Aufteilung in Abschnitt a und b (je west- bzw. ostseitig der K9706 – Diebsweg)

b) Verkehrsmengenverhältnisse

Zwei der untersuchten Strecken (Nr. 17 und 18) befinden sich teilweise außerorts auf landwirtschaftlich genutzten Wegen. Hier ist zu beachten, dass es sich um nicht klassifizierte Straßen handelt. Landwirtschaftliche Wege sind nur bedingt zur Führung als Fahrradstraße geeignet.

c) Verkehrszählungen

Die Verkehrszählungen wurden jeweils nur an einem Tag und an einer bestimmten Stelle entlang der Strecken durchgeführt. Die ermittelten Werte sind deshalb als Annäherungswert zu verstehen und ggf. in einer weiteren Zählung zu überprüfen.

d) Fahrbahnbreiten

Von Seiten der Stadt Heidelberg wurden Angaben zu Fahrbahnbreiten, Parken (ein- oder beidseitig bzw. kein Parken) übermittelt. Dabei ist die verfügbare Fahrbahnbreite für die Bewertung ausschlaggebend. Hierzu erfolgte eine Berechnung: Fahrbahnbreiten minus der durch Parkplätze belegte Flächen (2,0 m).

Diese Berechnung wurde auch durchgeführt, wenn die real zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten aufgrund von verbotswidrigem Parken auf dem Gehweg höher sind. Allgemein sowie aufgrund der Einrichtung der Fahrradstraßen sollte ein Parken auf dem Gehweg nicht mehr toleriert werden, dass ist auch das Ziel der Stadt Heidelberg.

Sollte die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite unter der Prämisse eines derzeitigen stattfindenden Gehwegparkens unter 4,0 m liegen, sollte ein- bzw. beidseitiges Parkverbot angeordnet werden. In Fällen wo dies notwendig wird, erfolgte eine Darstellung in den Steckbriefen.

In folgenden Abschnitten sollte bei Einrichtung einer Fahrradstraße ein einseitiges Parkverbot angeordnet werden:

Nr. 3 – Vangerowstraße

→ Abschnitt b Kirchstraße bis Bluntschlistraße

Nr. 5 – Gaisbergstraße

→ Abschnitt b Zähringerstraße bis Schlosserstraße

Nr. 7 – Veit-Stoss-Straße + Turnerstraße

→ Abschnitt b Turnerstraße – Veit-Stoss-Straße bis Rheinstraße

→ Abschnitte c, d, e, f, g, h, i Turnerstraße – Veit-Stoss-Straße bis Römerstraße

Nr. 8 – Steubenstraße (nördl. Kappelenweg) + An der Tiefburg + Burgstraße

Nr. 9 – Trübnerstraße + Zeppelinstraße (bis Blumenthalstraße)

Nr. 20 – Brechtelstraße (Abschnitte a und b)

6. Beurteilung der Strecken

Die 20 zu untersuchenden Strecken unterscheiden sich aufgrund der vorliegenden Basisparameter teilweise stark voneinander.

Von 100 Punkten wurden maximal 99 Punkte (Abschnitt c – Veit-Stoss-Straße) erreicht. Das schwächste Ergebnis mit 38 Punkten wurde für die Abschnitte b und c der Strecke Nr. 14 Bahnstadt – Wieblingen, Gutachweg und Pfälzer Straße ermittelt. Neben der Bewertung der Abschnitte ist der Durchschnittswert für den gesamten Streckenabschnitt zu beachten.

Die einzelnen Streckenabschnitte wurden wie folgt bewertet:

Nr.	Streckenverlauf	a	b	c	d	e	f	g	h	i	∅
1	Plöck und kleine Plöck – Teil der Campusradroute	68	73	73	62	71					69
2	Poststraße und Alte Bergheimer Straße – Teil der Campusradroute	59	70	66	48						61
3	Vangerowstraße Ost – Teil der Campusradroute	78	92*	71							80*
4	Alte Eppelheimer Straße	72	70	72	72	71					71
5	Gaisbergstraße	88	89	89	89*	87	94				89*
6	Görrestraße und Von-der-Tann-Straße	66	67	64	69	67					67
7	Veit-Stoss-Straße (Ost) und Turnerstraße (südl. Veit-Stoss-Straße)	89	96*	99	86*	86*	84*	84*	86*	83*	88*
8	Steubenstraße (nördl. Kapellenweg), An der Tiefburg und Burgstraße	77	75*	75**	73**	62*	83				74*/**
9	Trübnerstraße + Zeppelinstraße (bis Blumenthalstraße)	77*	89*	77	87*	85*					83*
10	Kaiserstraße (westlich Ringstraße)	78	80								78
11	Fabrikstraße und Kolbenzeil (bis Konstanzer Straße)	61	60	61	64	68					63
12	Hardtstraße (von Im Franzosengewann bis Unterführung Dohlweg)	61	66	60	81	65	71	64			69
13	Wieblingener Weg (von Mannheimer Straße bis OEG Ochsenkopf)	75	73	63							70
14	Bahnstadt – Wieblingen (Bahnbetriebswerk) und Gutachweg und Pfälzer Straße	63**	38	38	61	47					49**
15	Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südlich Breslauer Straße)	69	68	48*	48*	40					55
16	Neckarhelle (von Recyclinghof)	60	73								67
17	Leimer Straße von Rohrbach nach Leimen	73	71	68	60						68
18	Feldweg nördlich Baumschulenweg (Bahnstadt - Pfaffengrund - Eppelheim)	62	57								61
19	Gutleuthofweg (Schlierbach - Orthopädie)	67	68	67	72	55					66
20	Brechtelstraße (H.-Fuchs-Str. bis Sickinger Str.)	60	70	60							63

nicht geeignet

< 60 Pkt

bedingt geeignet

60 - 69 Pkt.

geeignet

> 70 Pkt.

angewandte Bewertungsskala, Grundlage: Bewertungsverfahren entwickelt vom Büro VAR

* Bewertung unter der Annahme von legalem Parken (zumeist Aufhebung von Gehwegparken sowie Anordnung von einseitigem Parken)

** Bewertung unter der Annahme einer Parkraumumgestaltung

7. Empfehlung und Zusammenfassung

Sämtliche untersuchten Straßen verfügen über Potenzial zur Einrichtung einer Fahrradstraße, wobei aufgrund fehlender Randbedingungen eine Umwidmung nur bei Erfüllung bestimmter Kriterien empfohlen werden kann.

Zur Bündelung, Stärkung und Sicherung des Radverkehrs kommt das Instrument Fahrradstraße für vertiefende Untersuchungen in sieben Abschnitten in Frage. Für zehn Strecken kann mittels begleitender Maßnahmen die Voraussetzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen geschaffen werden. Lediglich zwei Strecken wurden als nicht geeignet bewertet.

Bewertung	Anzahl Strecken	Anzahl Abschnitte
geeignet	8	48
bedingt geeignet	10	33
nicht geeignet	2	10
Summe	20	90

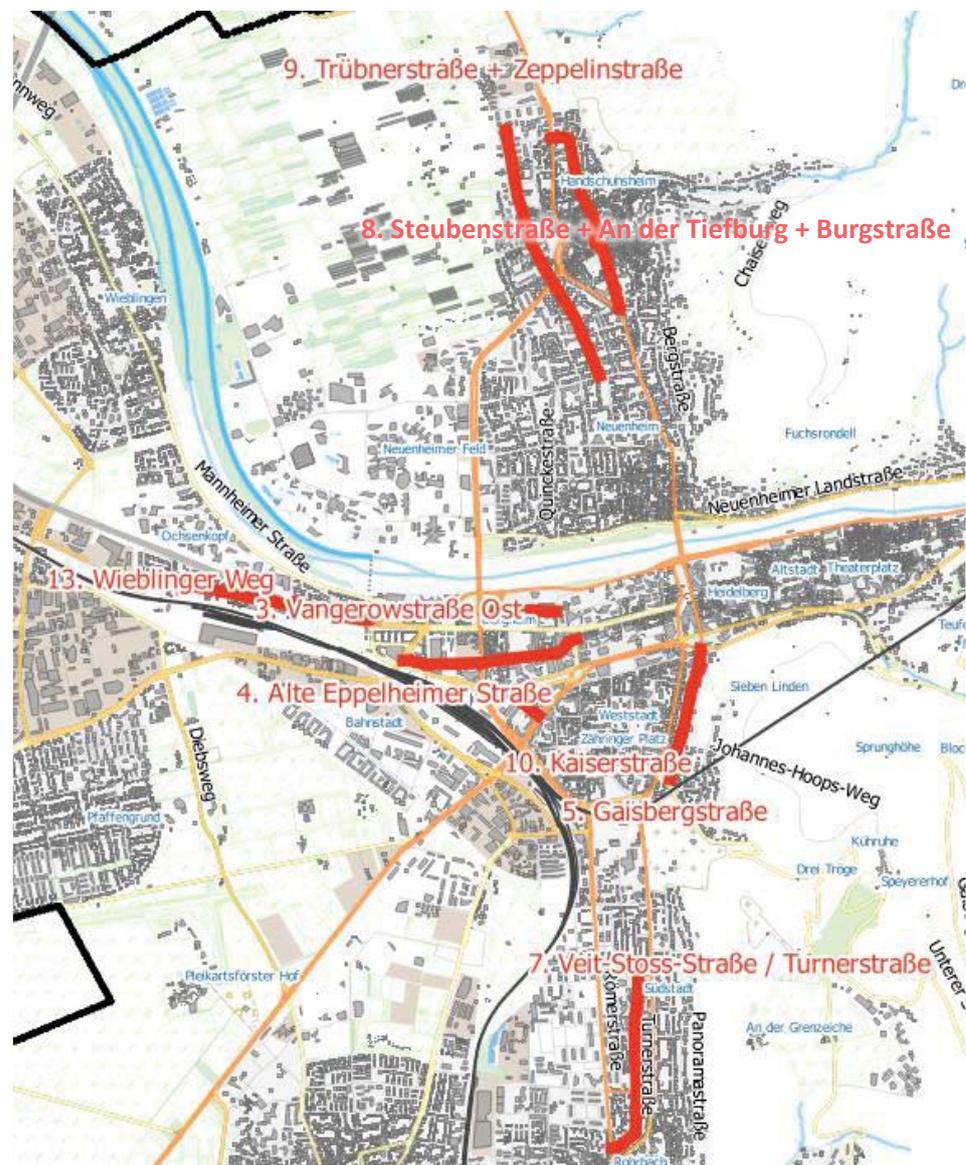
7.1 Geeignete Strecken

Die Einrichtung von Fahrradstraßen kann für acht Strecken aufgrund von Breiten, Verkehrsmengenverhältnissen und Infrastrukturdaten empfohlen werden. Unterstützende bauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen sollten bei der Planung berücksichtigt werden.

Nr.	Straße	DTV Rad	DTV Kfz	Gesamtpunktzahl
I.	Gaisbergstraße	4.036	k.A.	89
II.	Veit-Stoss-Straße (Ost), Turnerstraße (südl. Veit-Stoss-Straße) und Kaiserstraße (westlich Ringstraße)	424	228	88
III.	Trübnerstraße und Zeppelinstraße (bis Blumenthalstraße)	1.813	1.344	83
IV.	Vangerowstraße Ost (Campusroute Fahrrad)	1.259	2.960	80
V.	Kaiserstraße (westl. Ringstr.)	428	490	78

Nr.	Straße	DTV Rad	DTV Kfz	Gesamt- punktzahl
V.	Steubenstraße / An der Tiefburg und Burgstraße <i>Bei der Anordnung von einseitigen Parkverboten in einzelnen Abschnitten</i>	1.971	2.547	74
VI.	Alte Eppelheimer Straße	276	606	71
VIII.	Wieblinger Weg (Mannheimer Straße bis OEG Ochsenkopf) – ohne den westlichen Abschnitt	1.165	2.288	70

Lage der empfohlenen Strecken im Stadtgebiet:



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

7.2 Bedingt / nicht geeignete Strecken

Die Bewertung ergab für neun Strecken aufgrund von

- geringen Fahrbahnbreiten oder
- geringem Radverkehrsaufkommen

eine bedingte Eignung zur Einrichtung von Fahrradstraßen.

Ins besonders geringe verfügbare Fahrbahnbreiten (unter 4,0 m) mussten im Rahmen der Bewertung negativ berücksichtigt werden. In der Vielzahl der Fälle ist dies durch ein beidseitiges Parken begründet. Es wird empfohlen in diesen Fällen zu prüfen, ob eine Parkraumneuordnung erfolgen kann. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind vor allem im Bereich der Verkehrslenkung sowie in der Verbesserung der Anbindung an das Radverkehrsnetz zu sehen.

Lediglich zwei Verbindungen entfallen aufgrund als mangelhaft bewerteter Kriterien. Im Falle dieser Verbindungen ist eine andere Maßnahme zu wählen, um eine Radverkehrsförderung zu ermöglichen.

bedingt geeignete Streckenabschnitte:

Nr.	Straße	DTV Rad	DTV Kfz	Gesamtpunktzahl
I.	Plöck + kleine Plöck	8.324	k.A.	69
II.	Hardtstraße (Franzosegewann bis Unterführung Dohlweg)	976	1.472	69
III.	Leimer Straße von Rohrbach nach Leimen (Umsetzung nur empfohlen, wenn alle Abschnitte inbegriffen)	624	1.162	68
IV.	Neckarhelle	309	916	67
V.	Görrestraße + Von-der-Tann-Straße	509	745	67
VI.	Gutleuthofweg	482	879	66
VII.	Brechtelstraße	k.A.	k.A.	63
VII.	Fabrikstraße + Kolbenzeil	1.018	4.161	63
IX.	Poststraße + Alte Bergheimer Straße (Campusroute Fahrrad)	1.259	2.960	61
X.	Feldweg nördlich Baumschulenweg	k.A.	k.A.	61

Derzeit nicht geeignete Streckenabschnitte

Nr	Straße	DTV Rad	DTV Kfz	Gesamt- punktzahl
I.	Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim	665	2.007	55
II.	Bahnstadt-Wieblingen und Gutachweg und Pfälzerstraße	542	2.007	49

8. Weiteres Vorgehen

Die Bewertung ist als Empfehlung zu sehen. In welcher Form die weitere Funktion als Fahrradstraße gewährleistet werden kann, sollte in nachfolgenden Planungsschritten geklärt werden.

a. Weitere Ausarbeitung von Planunterlagen der acht Strecken mit festgestellter Eignung als Fahrradstraße

b. Empfehlung ggf. abschnittsweise Freigabe der (bedingt) geeigneten Strecken:

Nr. 1 - Plöck zwischen Sofienstraße und Friedrich-Ebert-Platz
 Nr. 8 - Steubenstraße zwischen Kappellenweg und Tiefburg unter Beachtung der Eignung der gesamten Strecke bei einseitigem Parken

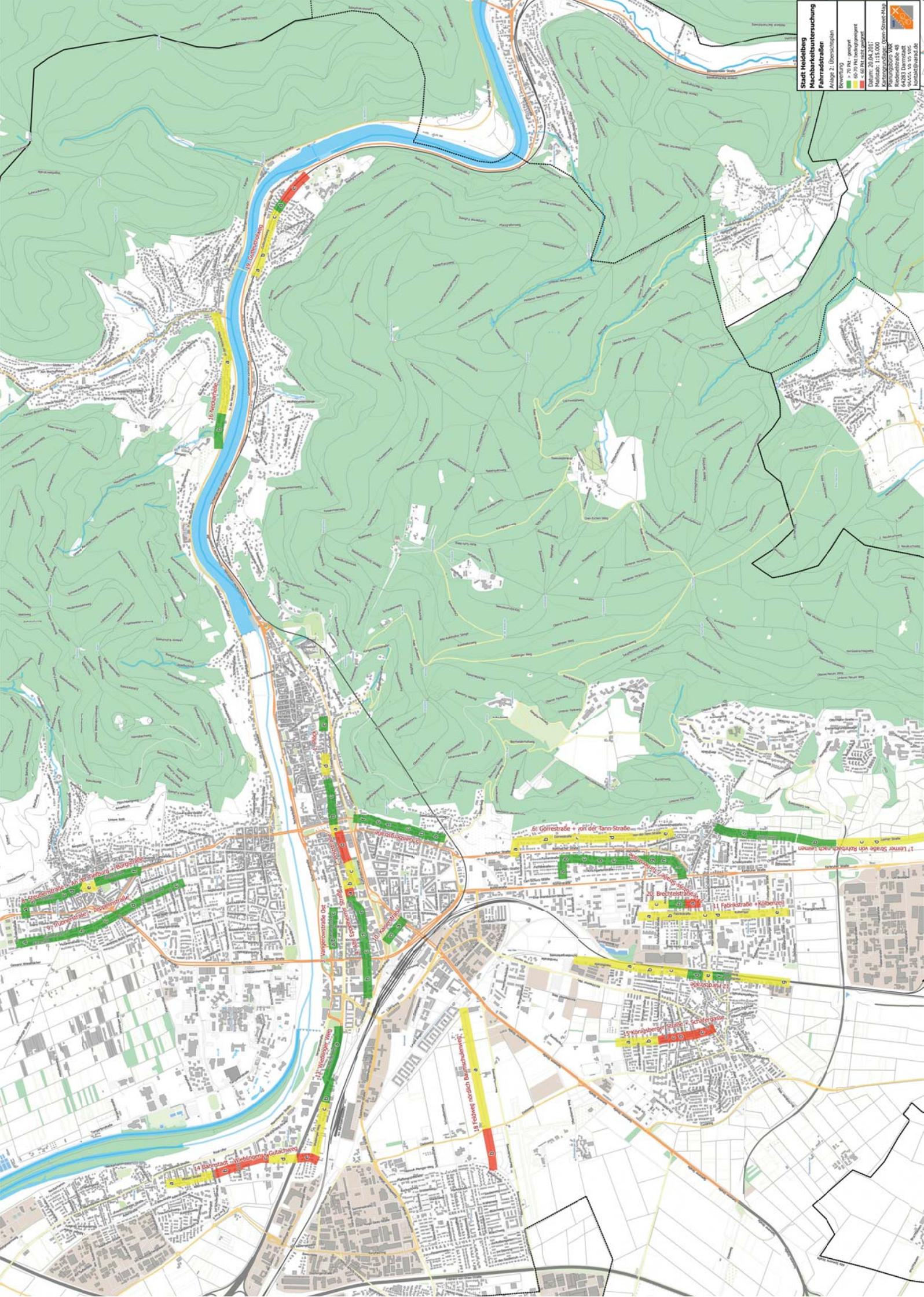
c. Für aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten als bedingt geeignet eingestufte Strecken bietet sich eine tiefergehende Untersuchung an, um ggf. im Rahmen des Parkraummanagements erforderliche Querschnittsbreiten zu generieren. Es handelt sich hierbei um folgenden Strecken:

Nr. 6 - Görrestraße und Von-der-Tann-Straße
 Nr. 12 - Hardtstraße

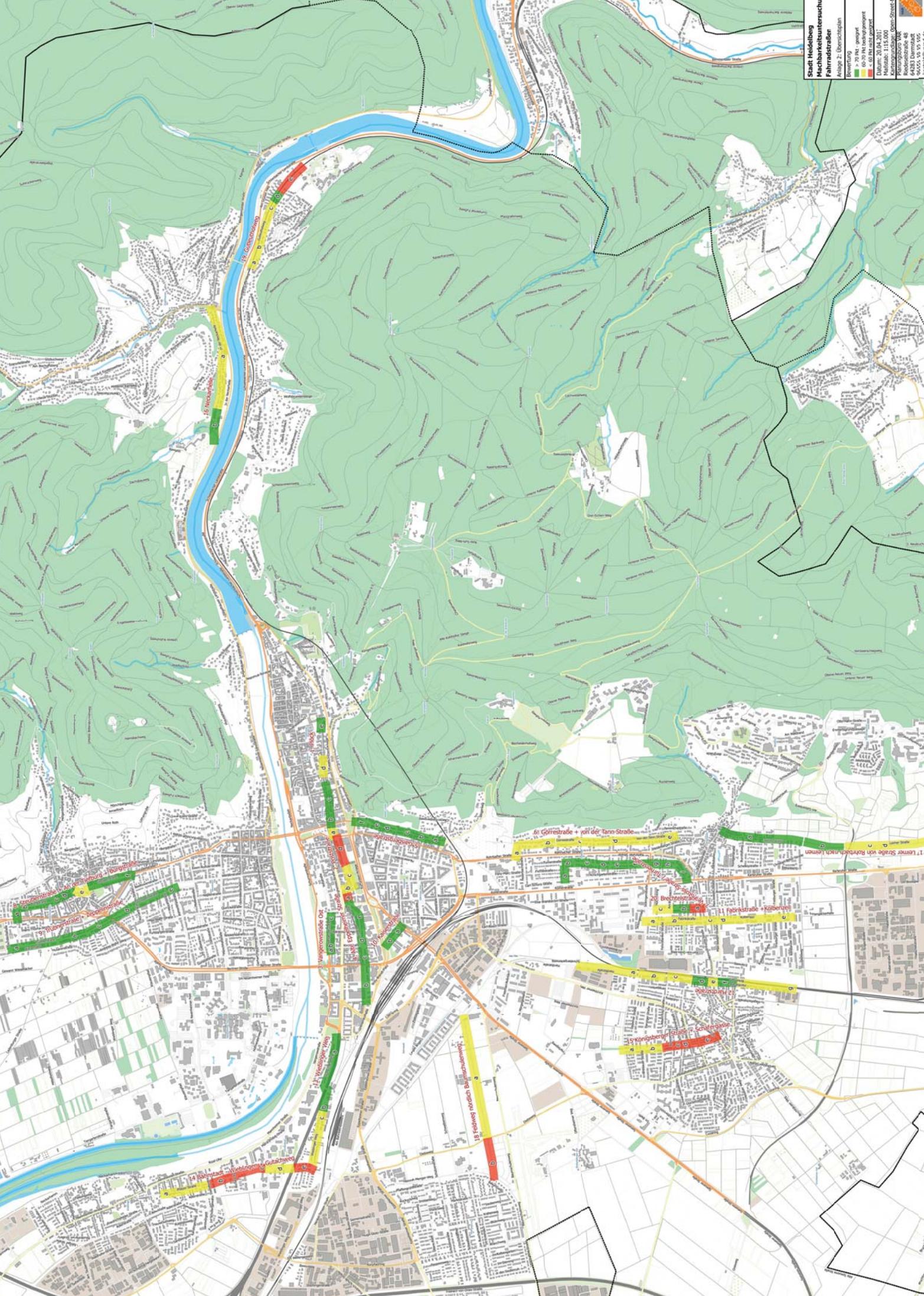
d. Zurzeit keine ausreichende Anzahl Radfahrer: Erneute Radverkehrszählung (in ca. zwei/drei Jahren) zur Ermittlung des Radverkehrsanteils auf nachfolgend genannten Strecken mit einem aktuell zu geringen Radverkehrsanteil:

Nr. 2 - Poststraße (weitere Konfliktstellen aufgrund Einbahnstraßen)
 Nr. 11 - Fabrikstraße / Kolbenzeil
 Nr. 16 - Neckarhelle
 Nr. 20 – erneute Zählung nach Durchführung der Konversion

e. weitere Bearbeitung – bedingt geeigneter Strecken unter Beachtung der spezifischen Einschränkungen



Stadt Heideberg
Machbarkeitsuntersuchung
Fahrradstraßen
 Anlage 2: Übersichtslinien
 Datum: 20.04.2011
 Kartengrundlage: Open-Street-Map
 Kartographie: V&E
 69263 Heideberg
 49° 55' 55" N
 8° 55' 55" E
 www.heideberg.de



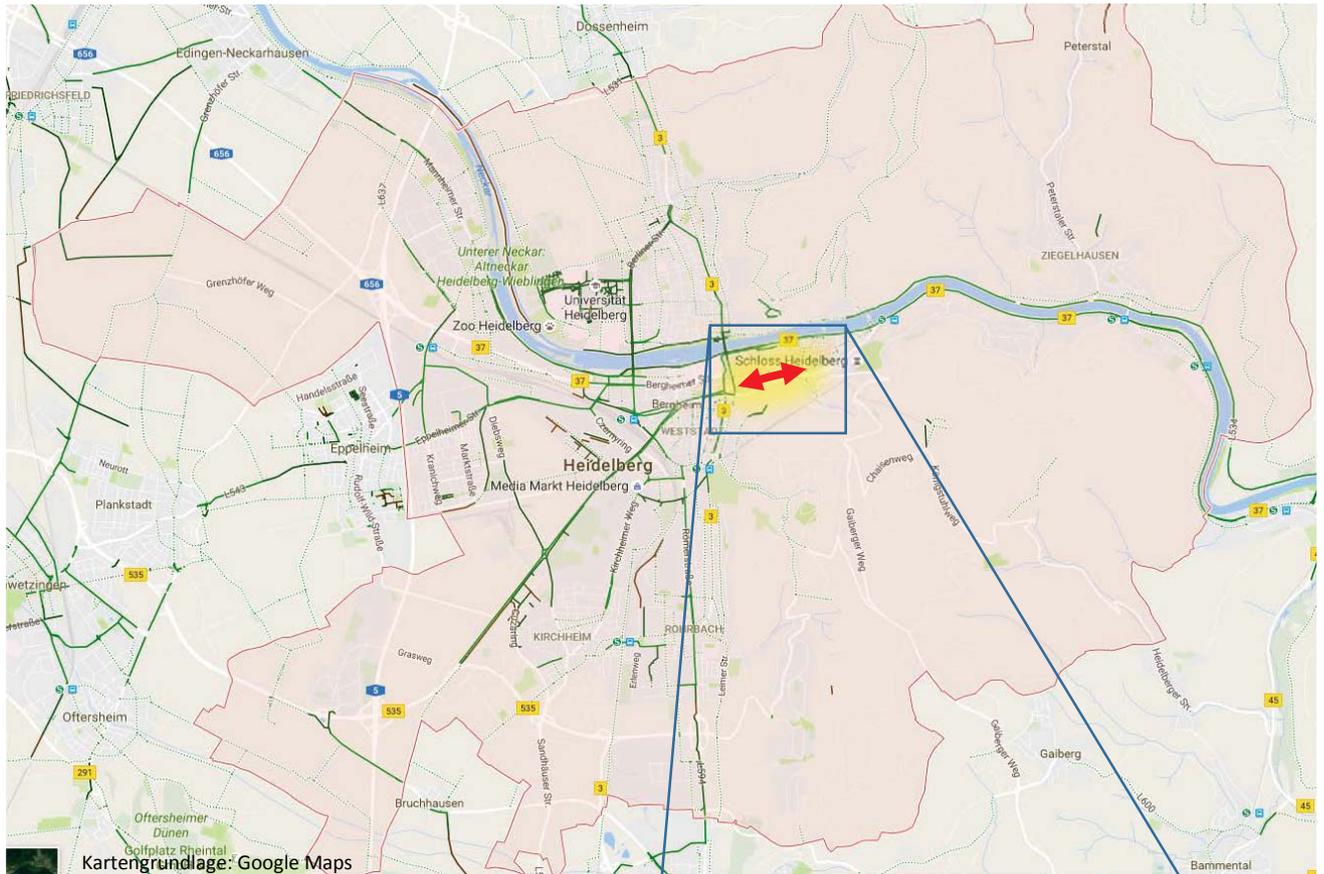
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

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
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>		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]	Interaktionsdichte				
				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 Schießstorstr.	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

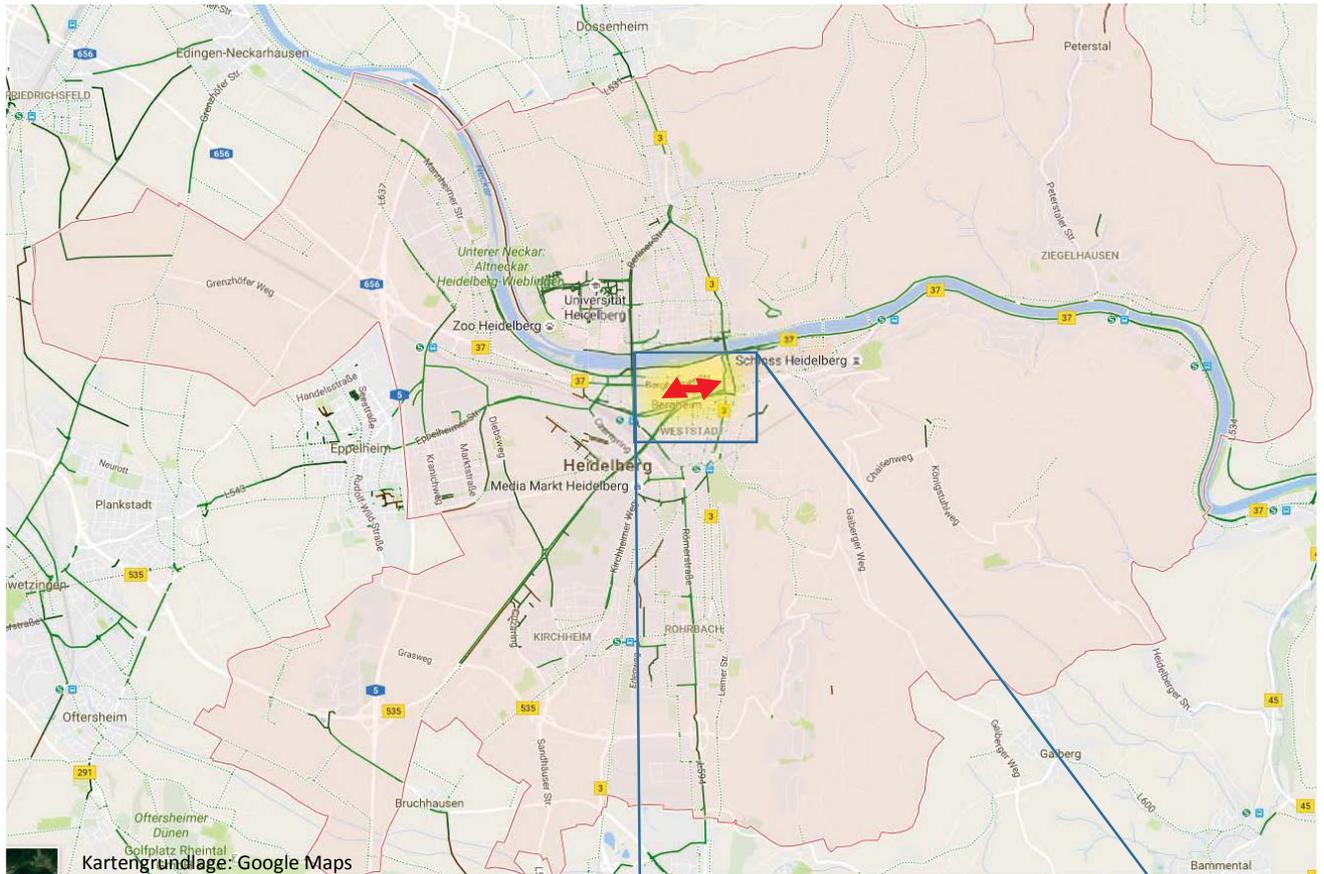
Die Plöck eignet sich nur in Abschnitten als Fahrradstraße. In den Abschnitten b und c (Sofienstraße bis Friedrich-Ebert-Platz) kann die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen werden. Die Abschnitte a und d kommen wegen hoher Interaktionsdichte und vorhandener Fußgängerzone im Bestand mit hohem Fuß-Verkehrsaufkommen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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

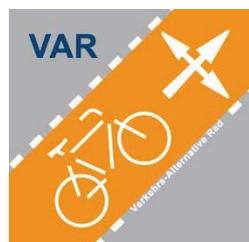
Altstadt

4 untersuchte Abschnitte - Länge: 650 Meter

Nr. 2 Poststraße und Alte Bergheimer Straße



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:	Haupttradroute (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	begleitende Kriterien
	Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20	
	Funktion der Straße: Mischnutzung	3	von 10	
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>		Σ	61 von 100	

Einschätzung: derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktionsdichte			
			+	4,2		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

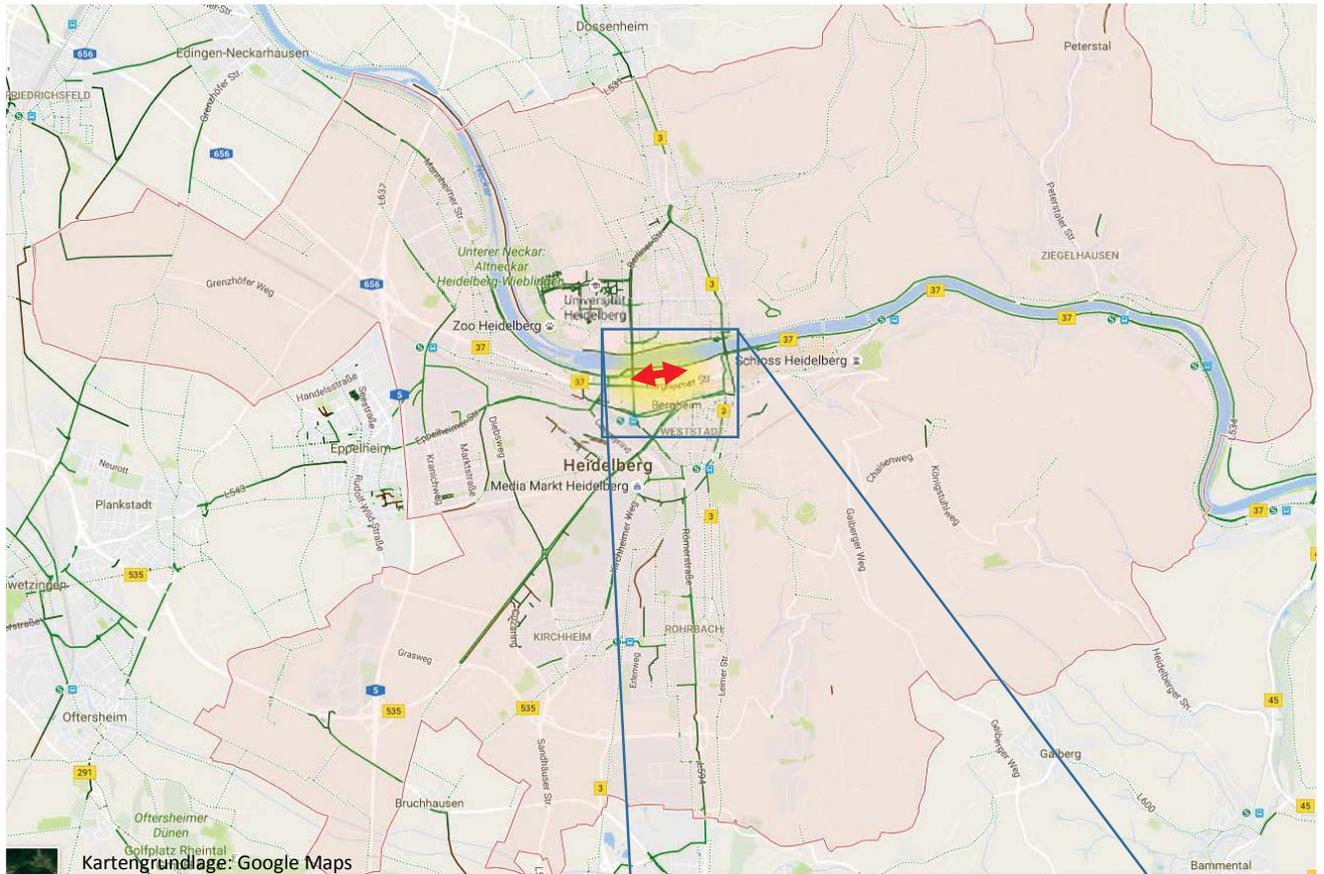
Die Poststraße eignet sich derzeit nur bedingt zur Einrichtung als Fahrradstraße. Dem relativ hohen Kfz-Verkehr zur Tiefgarage steht ein zu geringer Radverkehrsanteil gegenüber. Im Abschnitt d der östlichen Poststraße entstehen Behinderungen durch den Rückstau von Kfz zum Parkhaus. Nach Durchführung 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



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 3 - Vangerowstraße Ost

A. Kenndaten

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

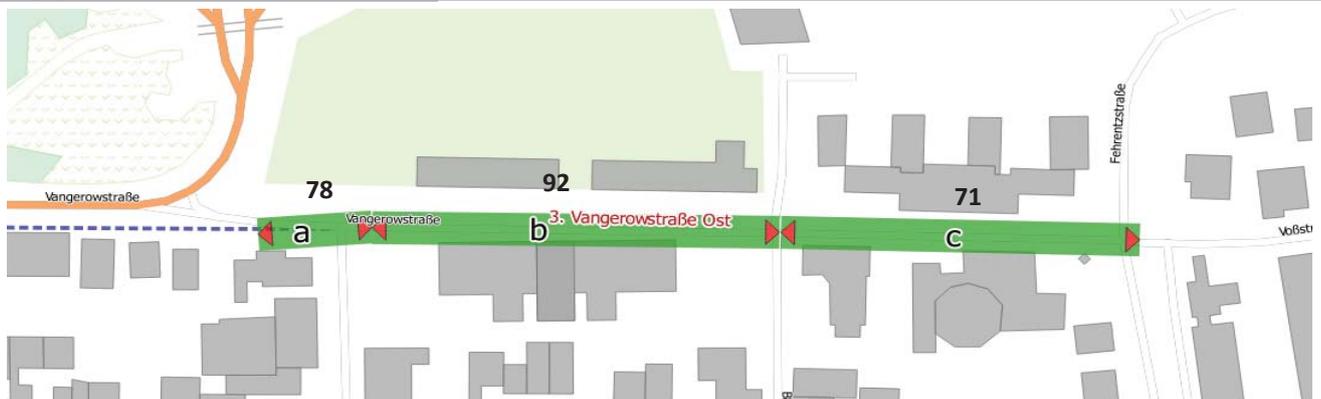
B. Bewertung

		Punkte			
		Verkehrsmengenverhältnis:	20	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.) -	8	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	16	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	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

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Interaktionsdichte					
				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

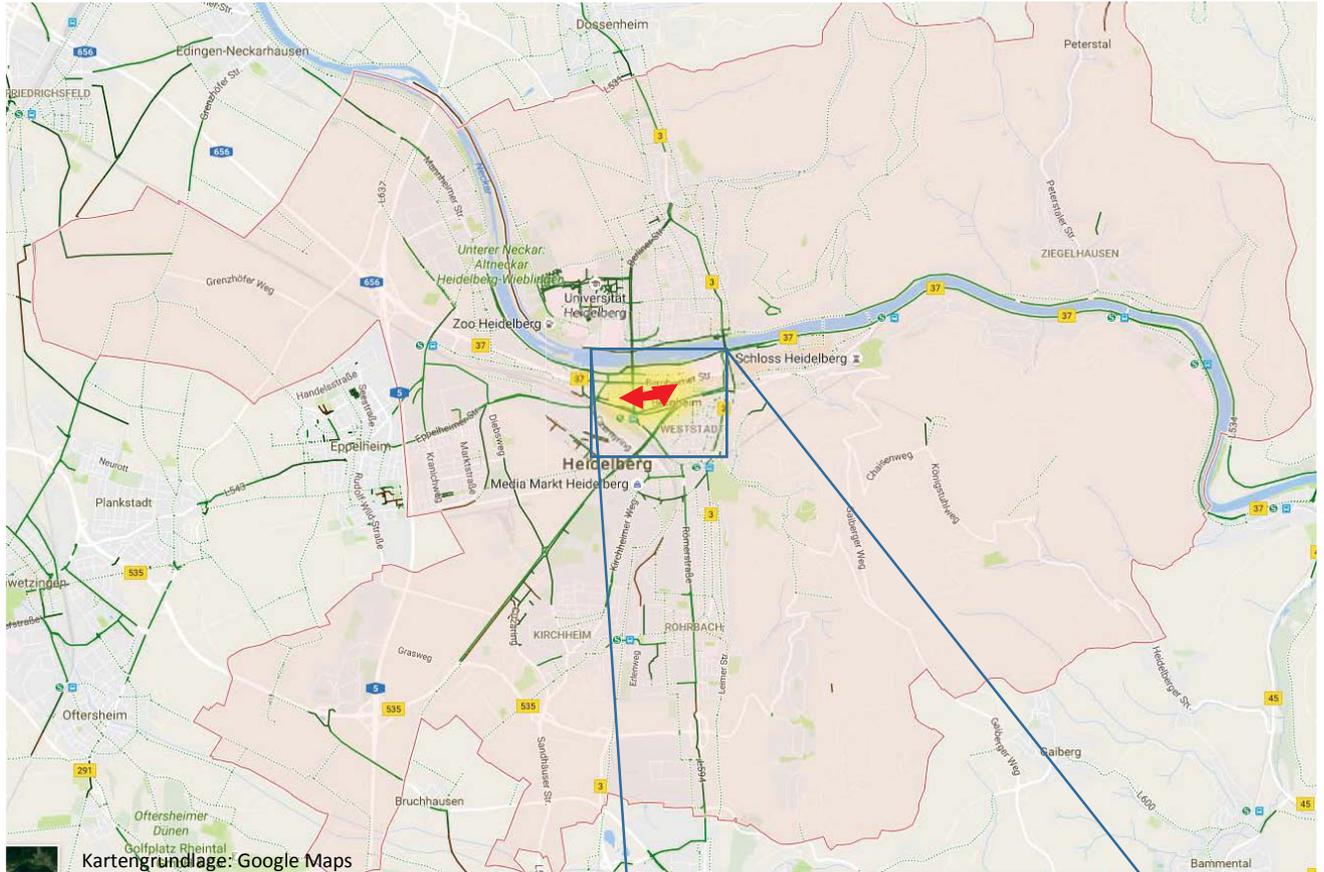
Die Vangerowstraße eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Die geradlinige Führung, der hohe Radverkehrsanteil mit geringem Kfz-Verkehr, die Einbahnstraße (in Richtung Osten) sind Gründe für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sollte das Kfz-Parken bei einer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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

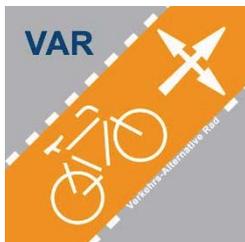
Altstadt

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:	Haupttradroute
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	276 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	31%
Knotenpunkte:	7
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 / 50 km/h

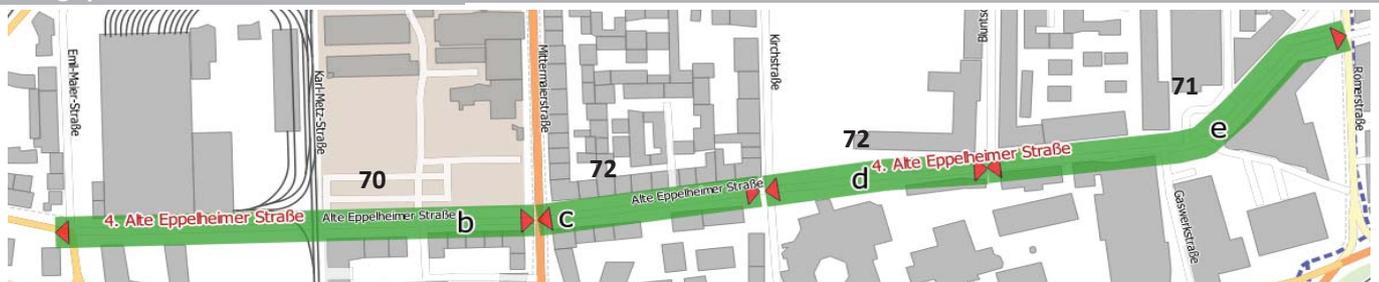
B. Bewertung

		Verkehrsmengenverhältnis:	5	von 20	Hauptkriterien	
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	20	von 20		
		Knotenpunktdichte:	10	von 10		
		Interaktionsdichte (siehe D.)	15	von 20		begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Nebenroute mit erhöhter Bedeutung	15	von 20		
		Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	6	von 10		
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			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]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			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

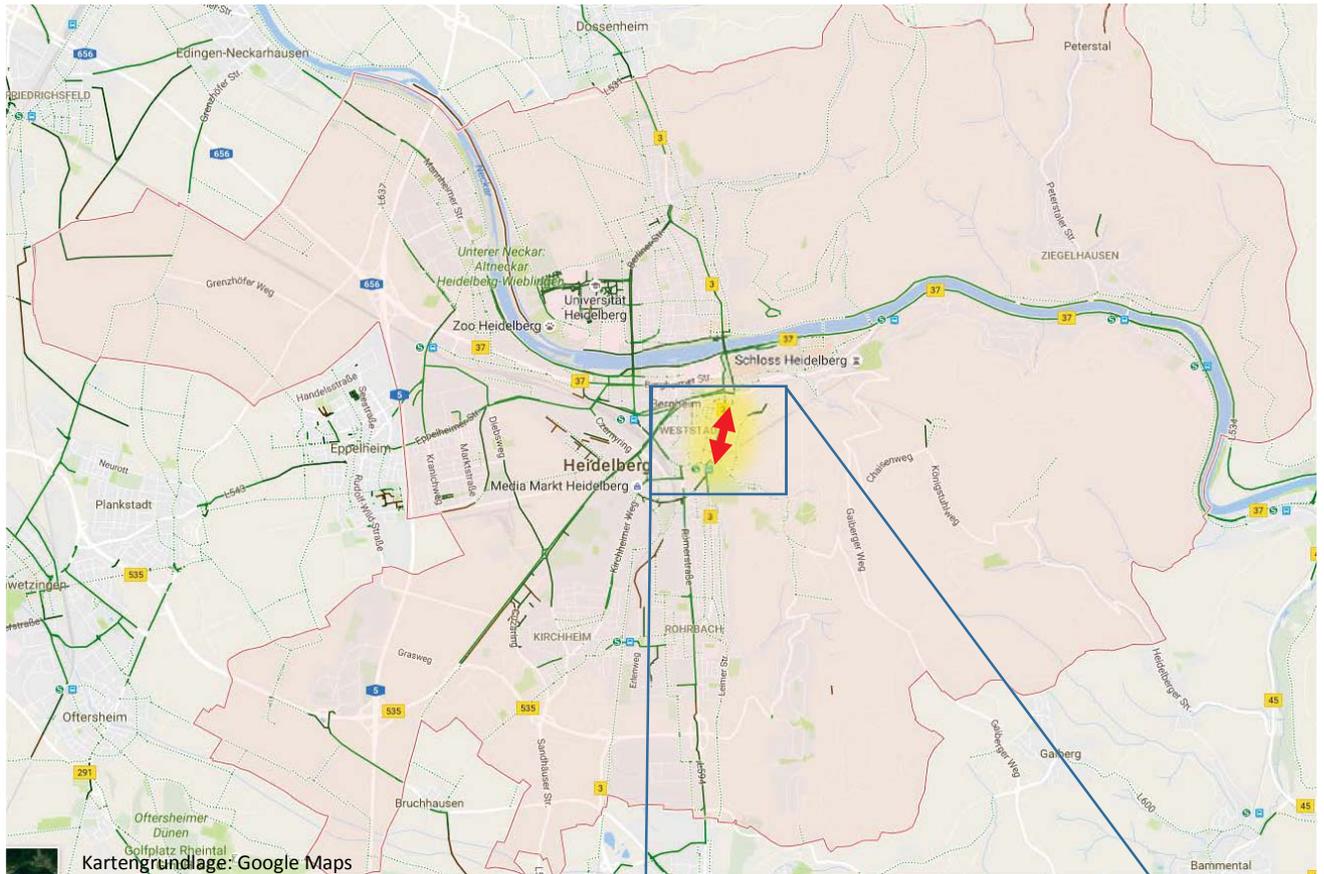
Die Strecke eignet als Fahrradstraße. Der geradlinigen Verlauf und der durchgängig komfortablen Querschnitts-breiten stehen dem positiv gegenüber. Die Querung der Schienentrasse zum Betriebshof der Straßenbahn ist zu beachten. Der Abschnitt (a) wurde aufgrund der Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr als Verbindung zwischen dem Czernyring 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



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:	Haupttradroute
Parken:	ein- / beidseitig
Anzahl Radfahrer:	4.036 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	> 75 %
Knotenpunkte:	5
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

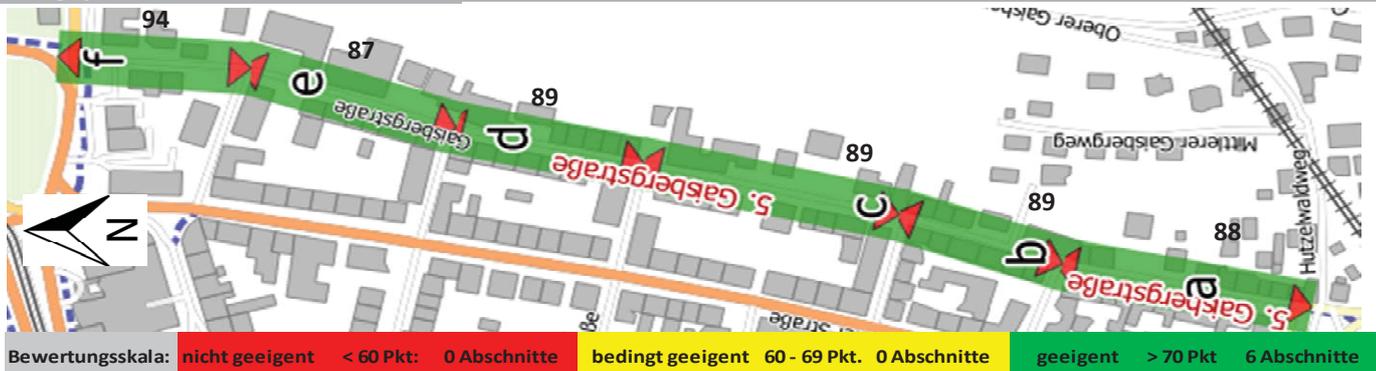
B. Bewertung

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

Einschätzung:

Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	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.

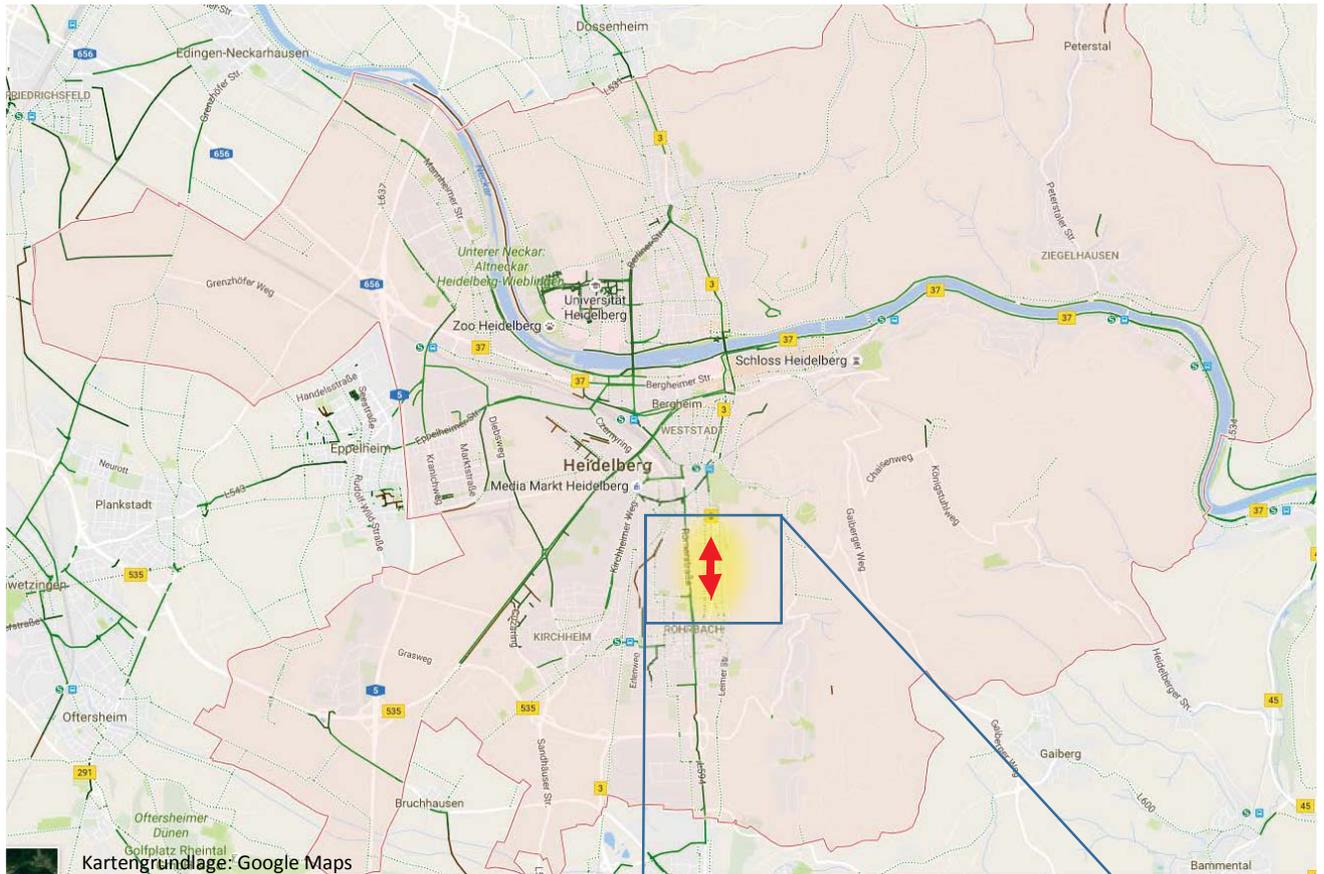
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.635 Meter



Nr. 6 Görrestraße und von der Tann Straße



Planungsbüro VAR



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

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

A. Kenndaten		B. Bewertung		Punkte		
Länge in m:	1635		Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20	Hauptkriterien
Anzahl Abschnitte:	5		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	4	von 20	
Charakterisierung:	Wohnstraße		Knotenpunktdichte:	10	von 10	
Netzfunktion:	Nebenroute - Schülerradroute		Interaktionsdichte (siehe D.)	18	von 20	begleitende Kriterien
Parken:	ein /beidseitig		Klassifizierung der Straße: Nebenroute	10	von 20	
Anzahl Radfahrer:	509 Rf/Tag		Funktion der Straße: Wohnstraße	10	von 10	
Knotenpunkte:	41%					
Knoten/ Einmündungen:	11					
zulässige Höchst- geschwindigkeiten:	30 km/h					
				<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>	Σ 67	von 100
Einschätzung:		derzeit keine Fahrradstraße realisierbar				

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

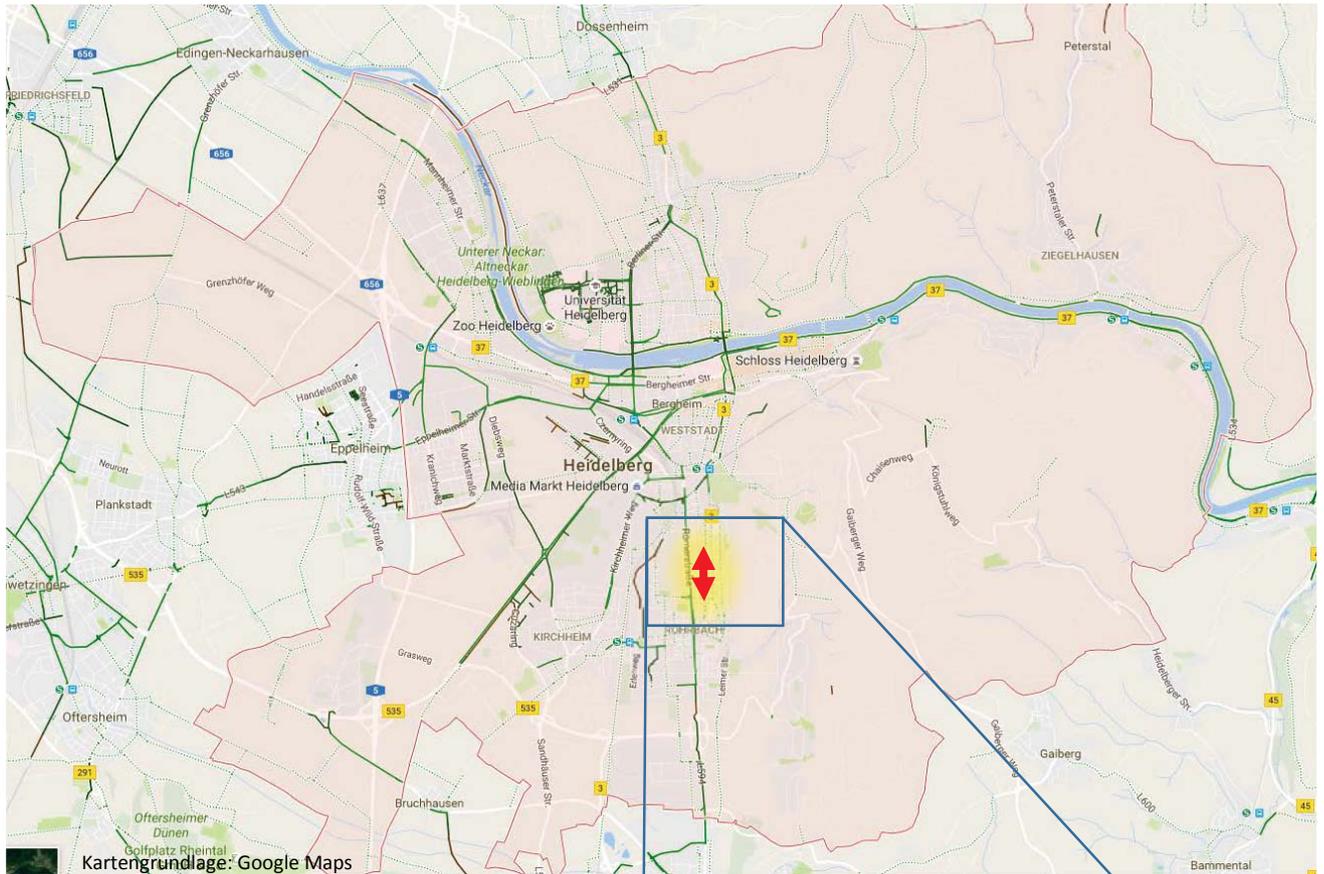
Die Ausweisung der Strecke zur Fahrradstraße ist nur bedingt geeignet: Höhenunterschied zum Erreichen der östlich hinter dem Friedhof gelegenen Achse, es müssen zunächst die Schienen auf der Rohrbacher Straße gequert werden. Die Strecke ist lediglich als Nebenroute im Radverkehrsnetz eingestuft und bietet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



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:	Haupttradroute
Parken:	ein/beidseitig
Anzahl Radfahrer:	424 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	65%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

		Punkte		
		Verkehrsmengenverhältnis:	20 von 20	
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	12 von 20	
		Knotenpunktdichte:	10 von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	16 von 20	begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20 von 20	
		Funktion der Straße: Wohnstraße	10 von 10	
		<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>	Σ 88 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 9 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	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.

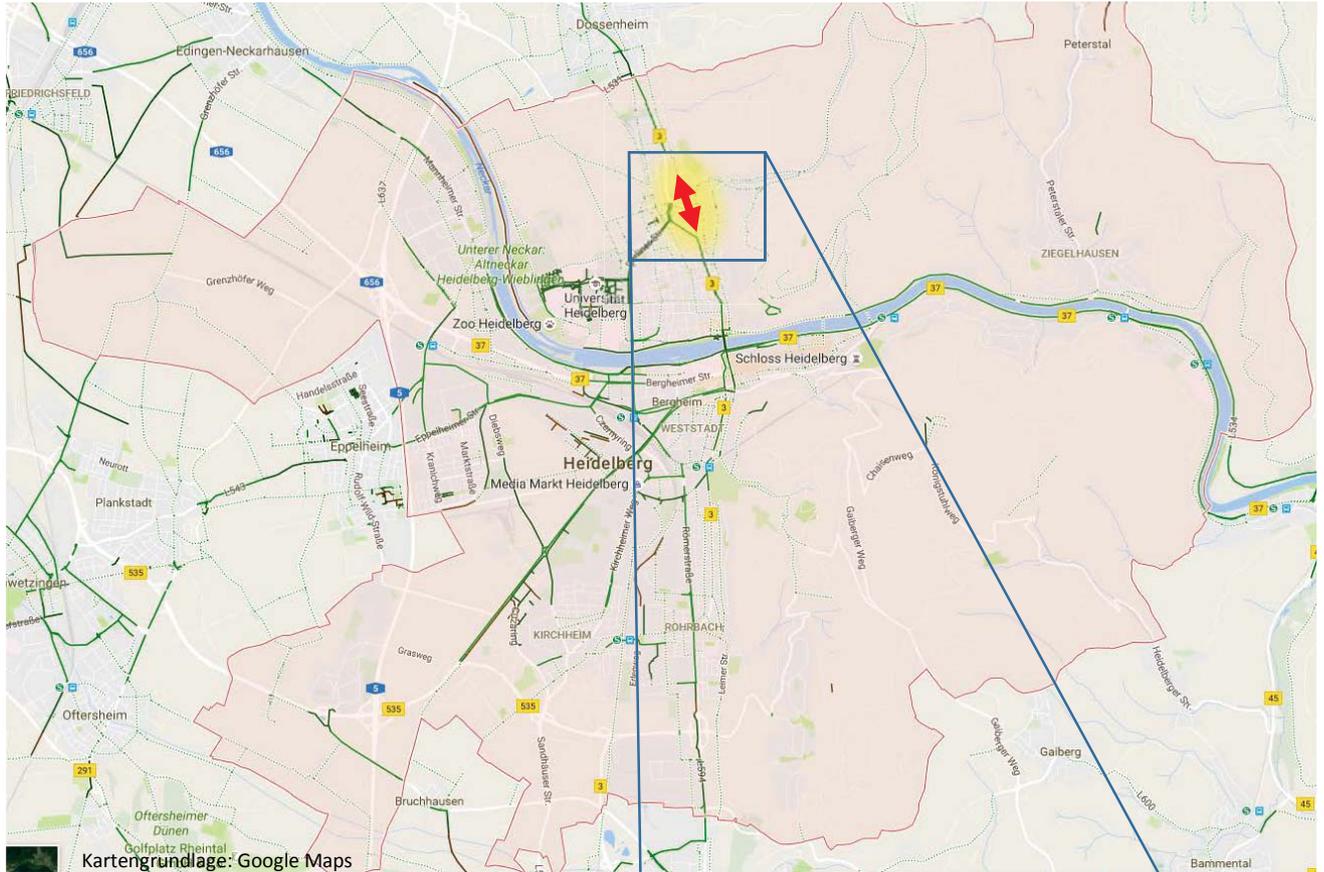
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Handschuhsheim

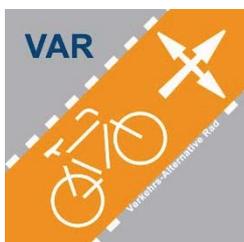
6 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.270 Meter



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

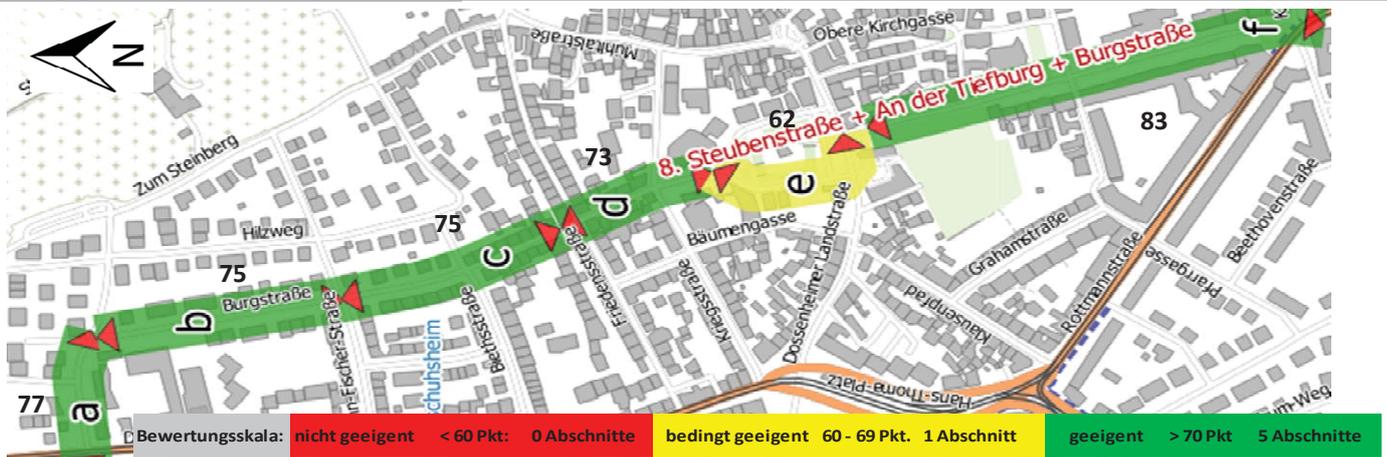
B. Bewertung

		Punkte			
		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 Radverkehrshauptverbindung	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

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktionsdichte		Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			+	-			Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung		
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.

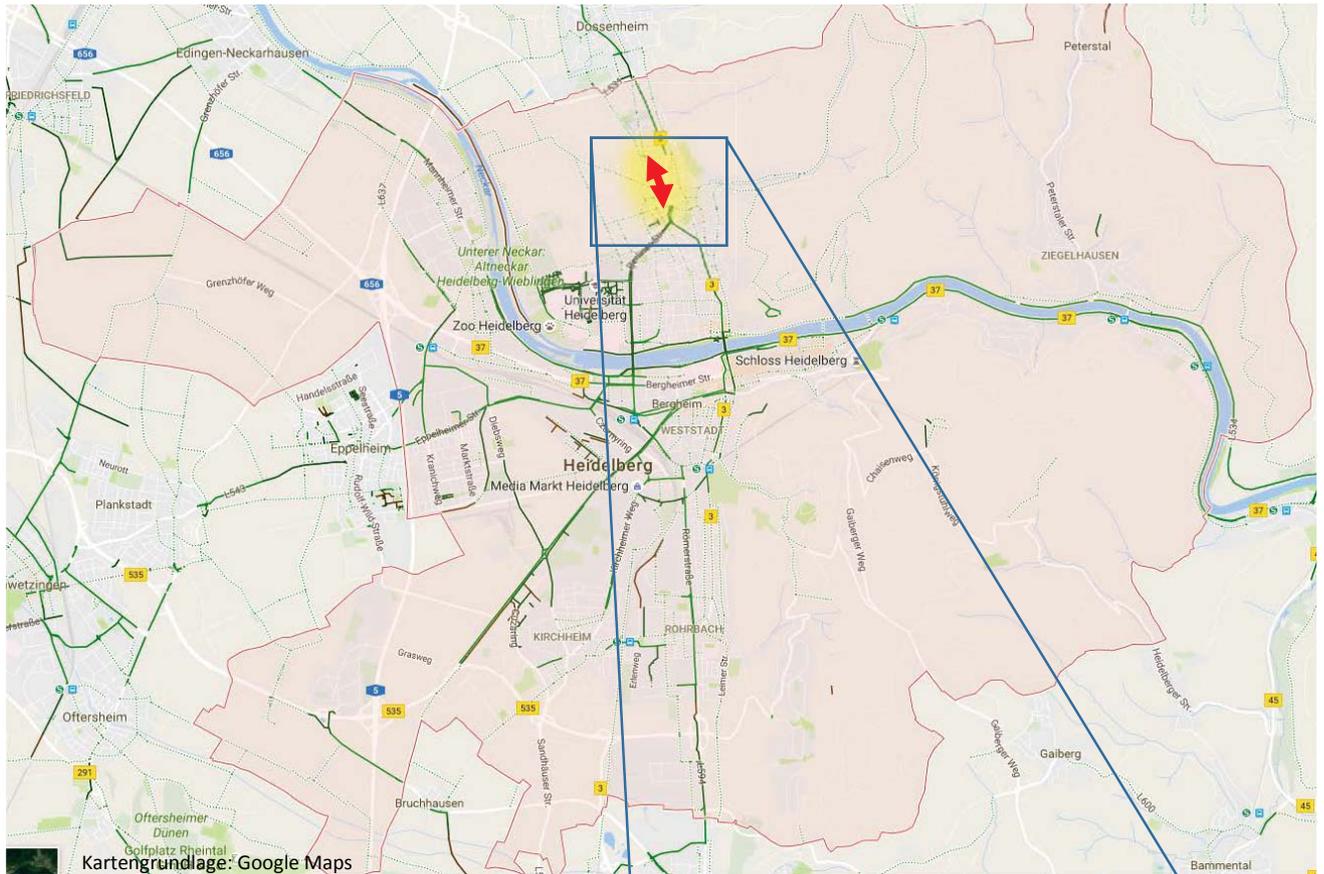
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Handschusheim

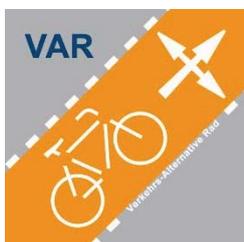
5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.530 Meter



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 Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

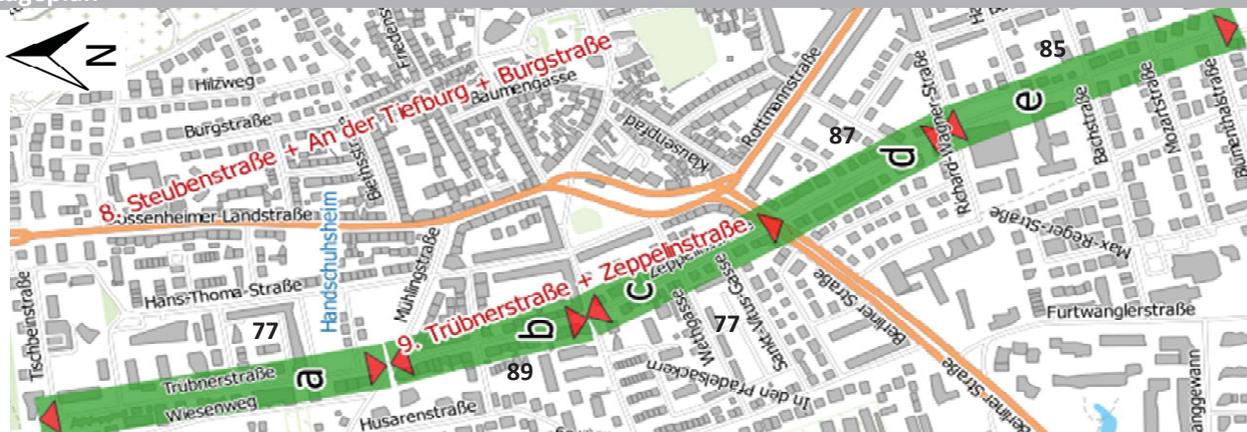
B. Bewertung

Icon	Kriterium	Punkte	von	von	Kategorie
	Verkehrsmengenverhältnis:	20	von	20	Hauptkriterien
	durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	16	von	20	
	Knotenpunktdichte:	6	von	10	
	Interaktionsdichte (siehe D.)	16	von	20	Begleitende Kriterien
	Klassifizierung der Straße: Nebenroute Überörtlich	15	von	20	
	Funktion der Straße: Wohnstraße	10	von	10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang		Σ 83	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 6 Abschnitte**

D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			+	*	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger		
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

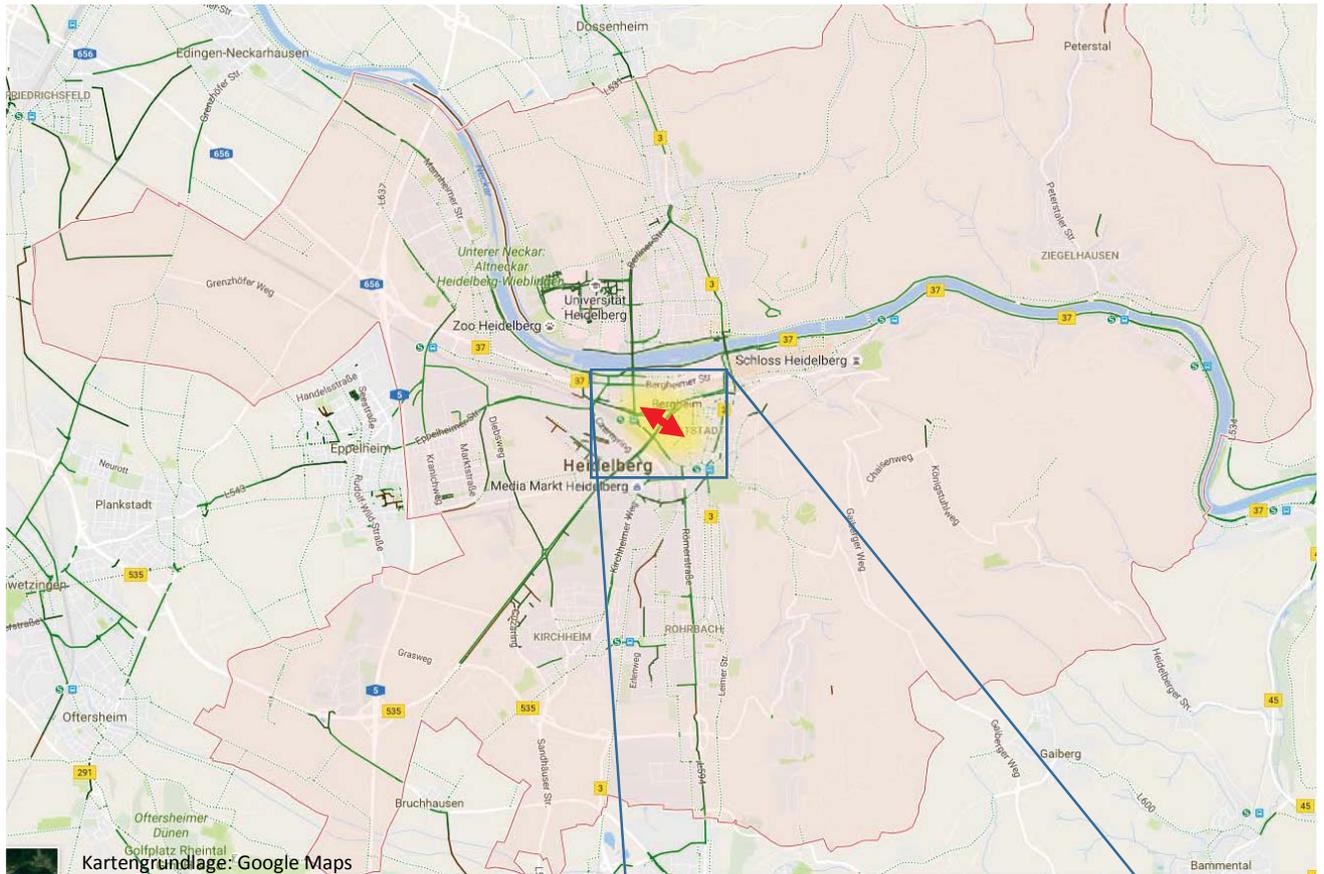
Die Strecke eignet sich zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Schatten der Hauptverkehrsstraßen kann somit eine attraktive Nord-Süd Radverkehrsverbindung im Stadtteil Handschuhsheim geschaffen werden, die dem hohen Radverkehrsanteil gerecht wird, der heute schon die Einrichtung einer Fahrradstraße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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

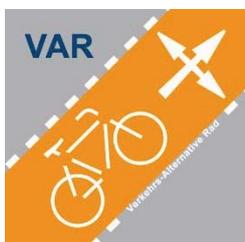
Altstadt

2 untersuchte Abschnitte - Länge: 198 Meter

Nr. 10 Kaiserstraße (westl. Ringstraße)



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 Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

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

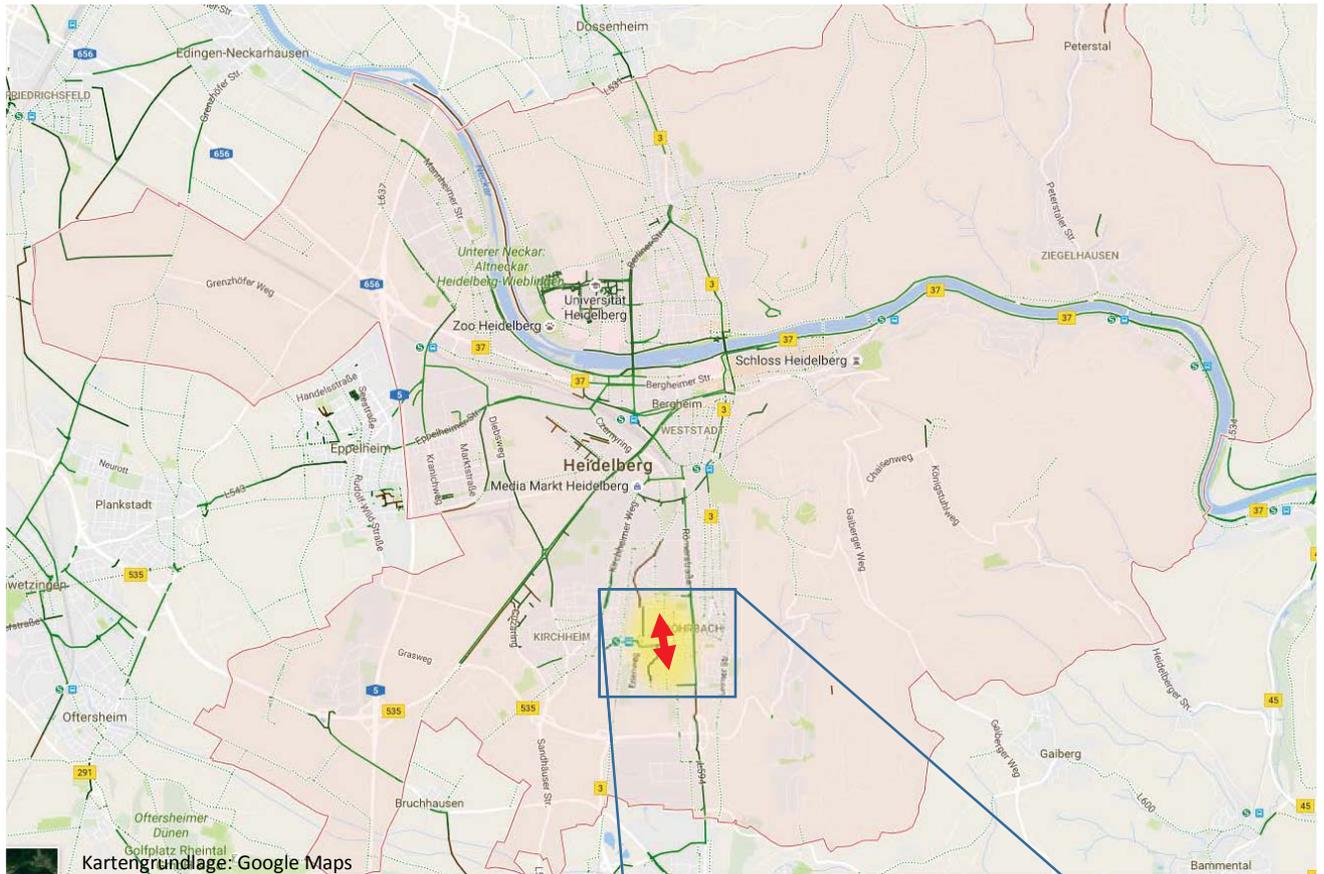
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rorhbach

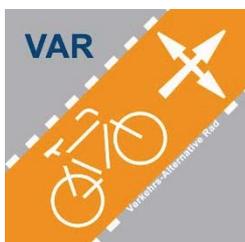
5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.270 Meter



Nr. 11 Fabrikstraße und Kolbenzeil



Planungsbüro **VAR**



März 2017



Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

Nr. 11 Fabrikstraße und Kolbenzeil (bis Konstanzer Straße)

A. Kenndaten

Länge in m:	1.270
Anzahl Abschnitte:	5
Charakterisierung:	Sammel- / Verbindungsstraße
Netzfunktion:	Haupttradrouten
Parken:	einseitiges Parken
Anzahl Radfahrer:	1.018 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	20%
Knotenpunkte:	11
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

B. Bewertung

		Punkte		Hauptkriterien	
		Verkehrsmengenverhältnis:	0 von 20		Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	14 von 20		
		Knotenpunktdichte:	10 von 10		
		Interaktionsdichte (siehe D.)	16 von 20	begleitende Kriterien	
		Klassifizierung der Straße: Haupttradrouten	20 von 20		
		Funktion der Straße: Mischnutzung	3 von 10		
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			Σ 63 von 100		

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			+	-	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger		
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

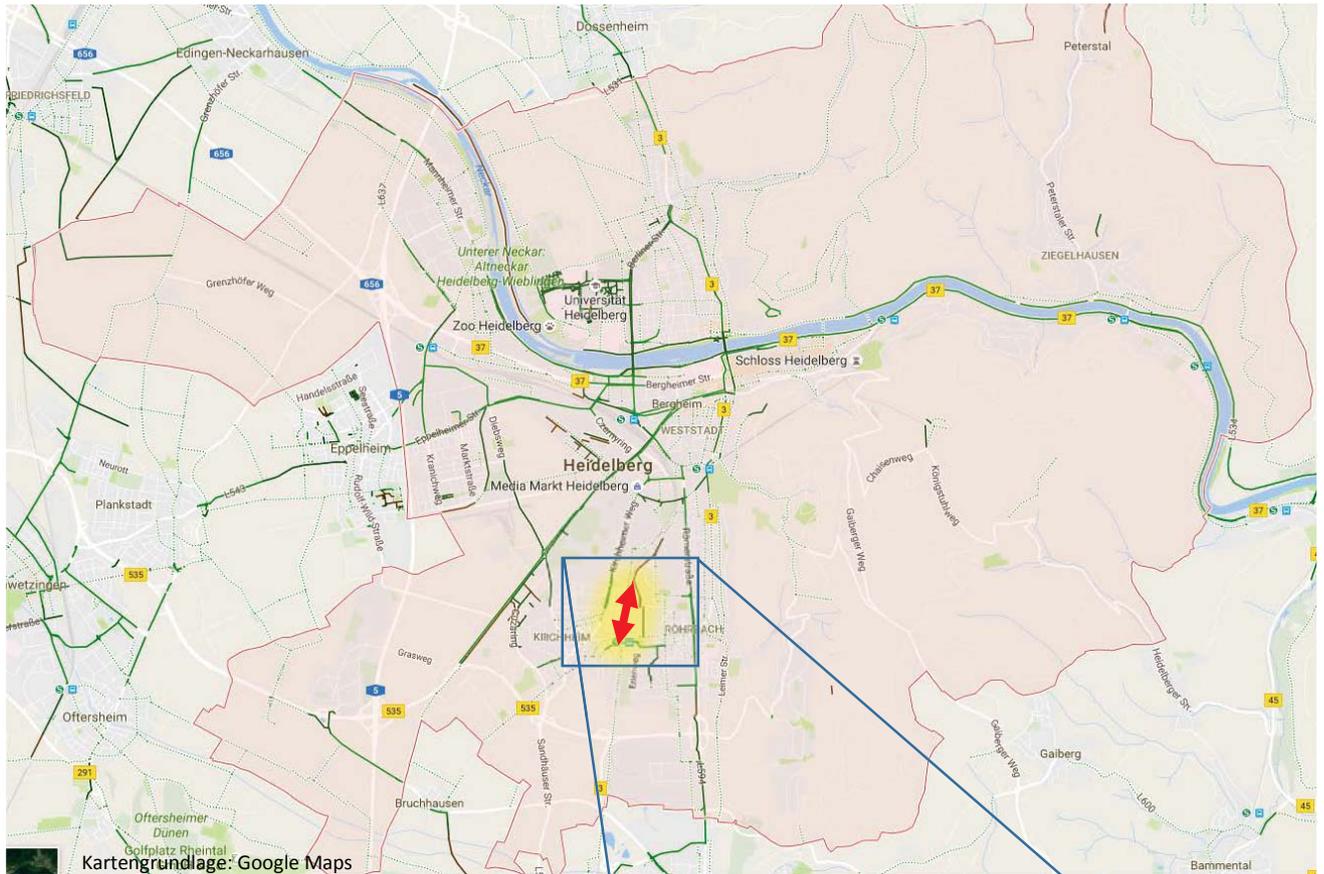
Die Strecke ist nur bedingt als Fahrradstraße geeignet. Einschränkend wirkt sich die im Verhältnis reaktiv hohe Belastung des Kfz-Verkehrs mit über 4.000 Kfz/Tag aus. Es sollte eine Verlagerung des MIV auf die parallel verlaufende Römerstraße durch Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den Kfz-Verkehr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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Rohrbach

7 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.430 Meter

Nr. 12 Hardtstraße



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:	Haupttradroute
Parken:	einseitig bzw.
Anzahl Radfahrer:	972 Rf/Tag
Verhältnis Rad/Kfz:	40%
Knotenpunkte:	8
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h

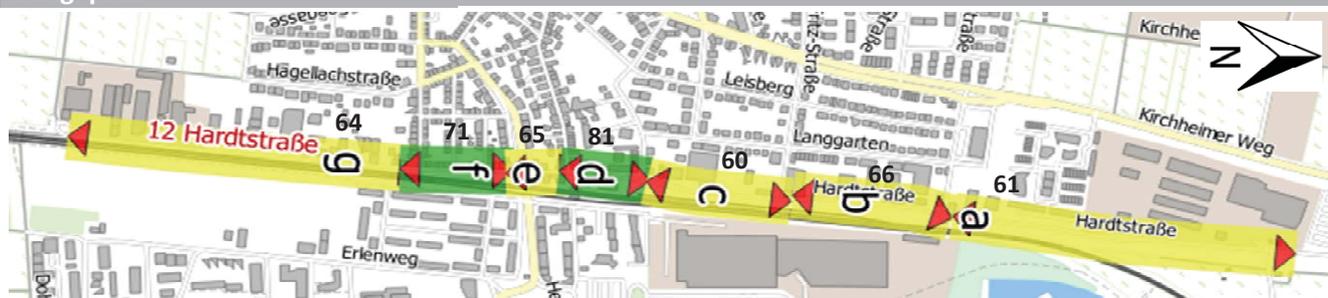
B. Bewertung

	Punkte	
Verkehrsmengenverhältnis:	15	von 20
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	9	von 20
Knotenpunktdichte:	10	von 10
Interaktionsdichte (siehe D.)	15	von 20
Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20	von 20
Funktion der Straße: Gewerbegebiet	0	von 10
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>		
Σ	69	von 100

Hauptkriterien
begleitende Kriterien

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.

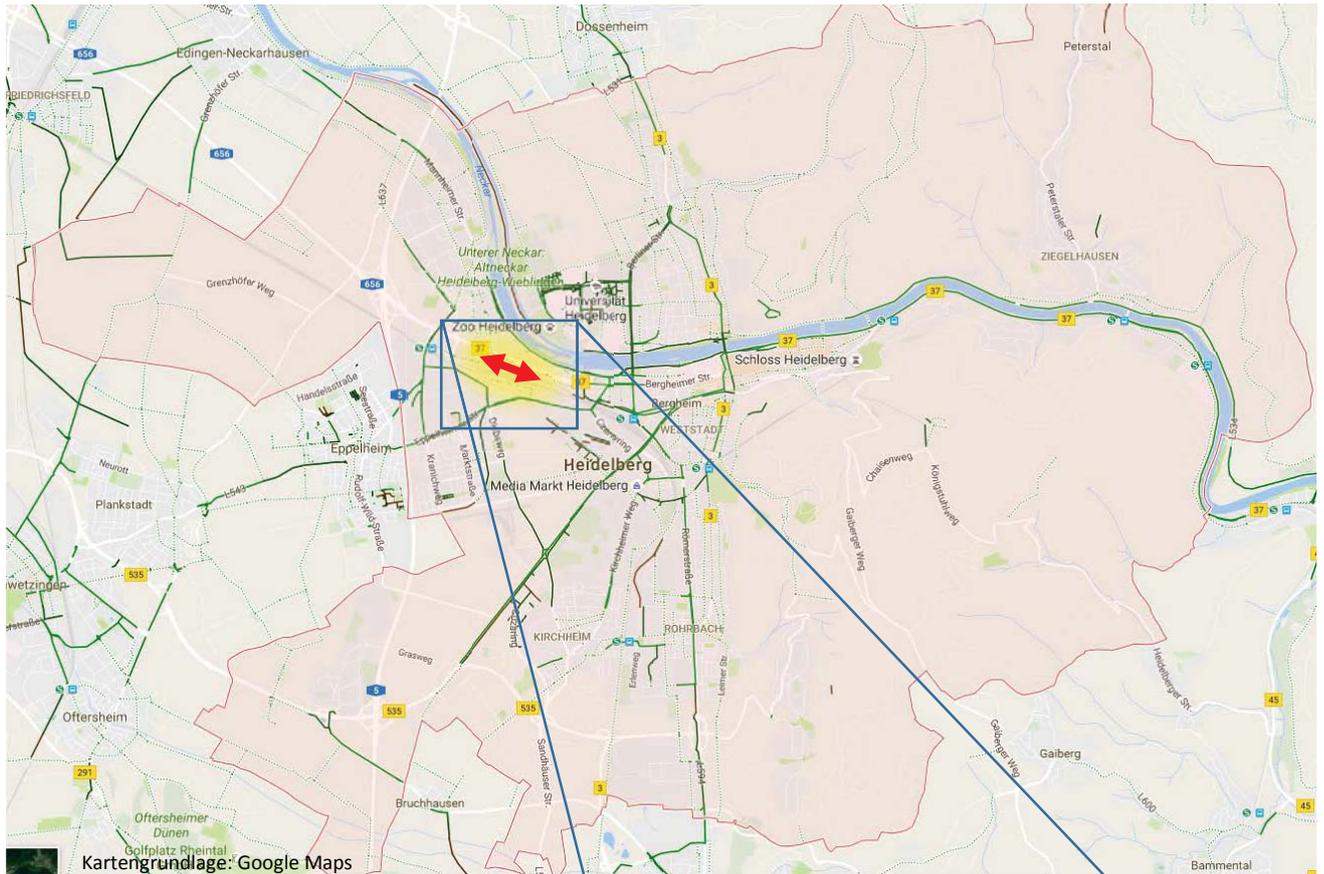
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Weststadt

3 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.115 Meter



Nr. 13 Wieblinger Weg



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:	Abschnitt c) 10 km/h

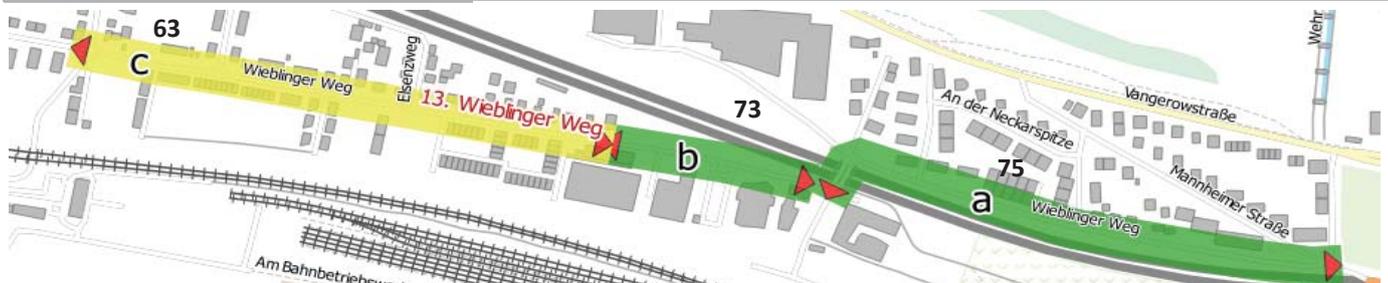
B. Bewertung

		Punkte		
		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

ID	Abschnitt	Länge in m	Interaktionsdichte						
			verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt		
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
- pulkartiger Kfz-Verkehr (Campus HIS und Berufsschule)

F. Zusammenfassung und Empfehlung

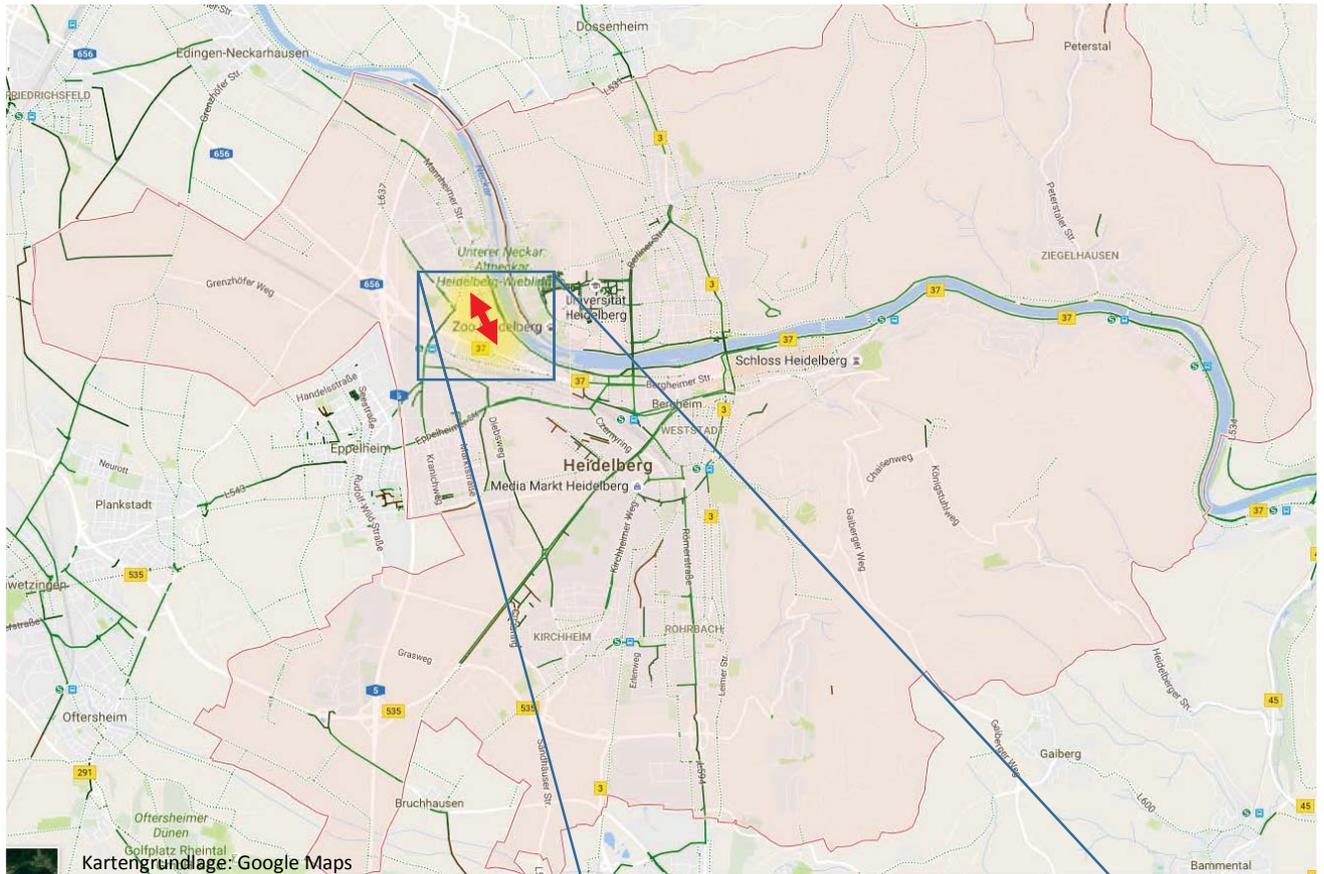
Der Wieblinger Weg eignet sich bis auf den Abschnitt c zur Einrichtung als Fahrradstraße. Aufgrund der Engpasssituation durch parkende Kfz müssten die KFZ-Stellplätze im Abschnitt c neu geordnet werden, um diesen als Fahrradstraße aufnehmen zu können. Hier stehen derzeit teilweise nur Querschnittsbreiten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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Wieblingen

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.380 Meter

Nr. 14 Bahnstadt - Wieblingen, Gutachweg und
Pfälzerstraße



Planungsbüro **VAR**



März 2017





Machbarkeitsuntersuchung Fahrradstraßen Heidelberg - Steckbrief -

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

A. Kenndaten		B. Bewertung		Punkte			
Länge in m:	1.380		Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20	Hauptkriterien	
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	von 100	
Knotenpunkte:	12	Einschätzung:		derzeit keine Fahrradstraße realisierbar			
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	30 km/h						

C. Lageplan



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

D. Streckenabschnitte

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	detaillierte Bewertung				Interaktionsdichte	
				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.-Guttman-Str.)	275	-- 3,0	++	++	-	untergeordnet/untergeordnet	--	
d	Gutachweg (L.-G.-Str. bis Kinzigweg)	280	++ 5,0	-	++	-	untergeordnet/RVL	0	
e	Gutachweg (Kinzigw.-Wieblinger W.)	140	- 3,8	++	0	+	RVL/sonstiges	+	

Breitenmaß bei Anordnung von einseitigem Parken * Fahrbahnbreite bei einseitigem Parken

E. Ergebnisse Bestandsaufnahme

positiv:	negativ:
- direkte Anbindung der privaten Hochschule Heidelberg	- Abschnitt über Geh- und Radweg (b und c)
- geradlinige Führung	(hohe Fußgängerfrequenz)
	- versetzte Führung im Bereich der Ludwig-Guttman- Straße mit hoher Interaktionsdichte
	- parkende Kfz in den Abschnitten a und e

F. Zusammenfassung und Empfehlung

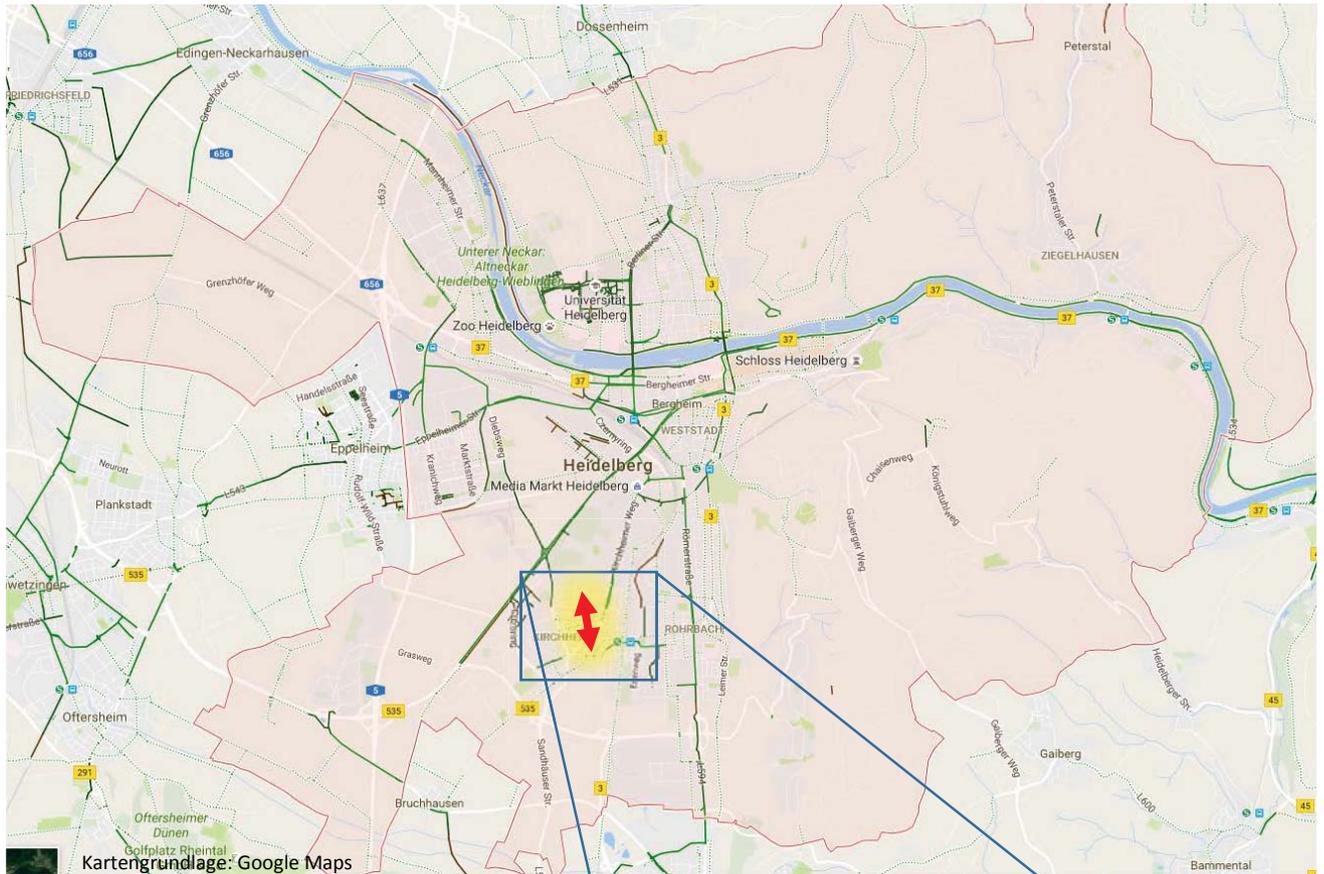
Der Abschnitt b und c verläuft über einen gem. Geh-/Radweg u. eignet sich nicht als Fahrradstraße. Es wurde im Rahmen einer Kurzzeitzählung ein im Verhältnis geringe Radverkehrsmenge festgestellt. Eine weitere Radverkehrszählung sollte durchgeführt werden. Im Zusammenhang mit flankierenden Maßnahmen 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



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

		Verkehrsmengenverhältnis:	0	von 20	Hauptkriterien
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	8	von 20	
		Knotenpunktdichte:	10	von 10	begleitende Kriterien
		Interaktionsdichte (siehe D.)	16	von 20	
		Klassifizierung der Straße: Nebenroute	15	von 20	
		Funktion der Straße: Nebenstraße mit Teilfunktion	6	von 10	
laut def. Bewertungsskala siehe Anhang			Σ	55	von 100

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	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
				Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger		
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 Schmitthenerstr.	175	3,8*	++	0	++	RVL/RVL	+
d	Schmitthenerstr. 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

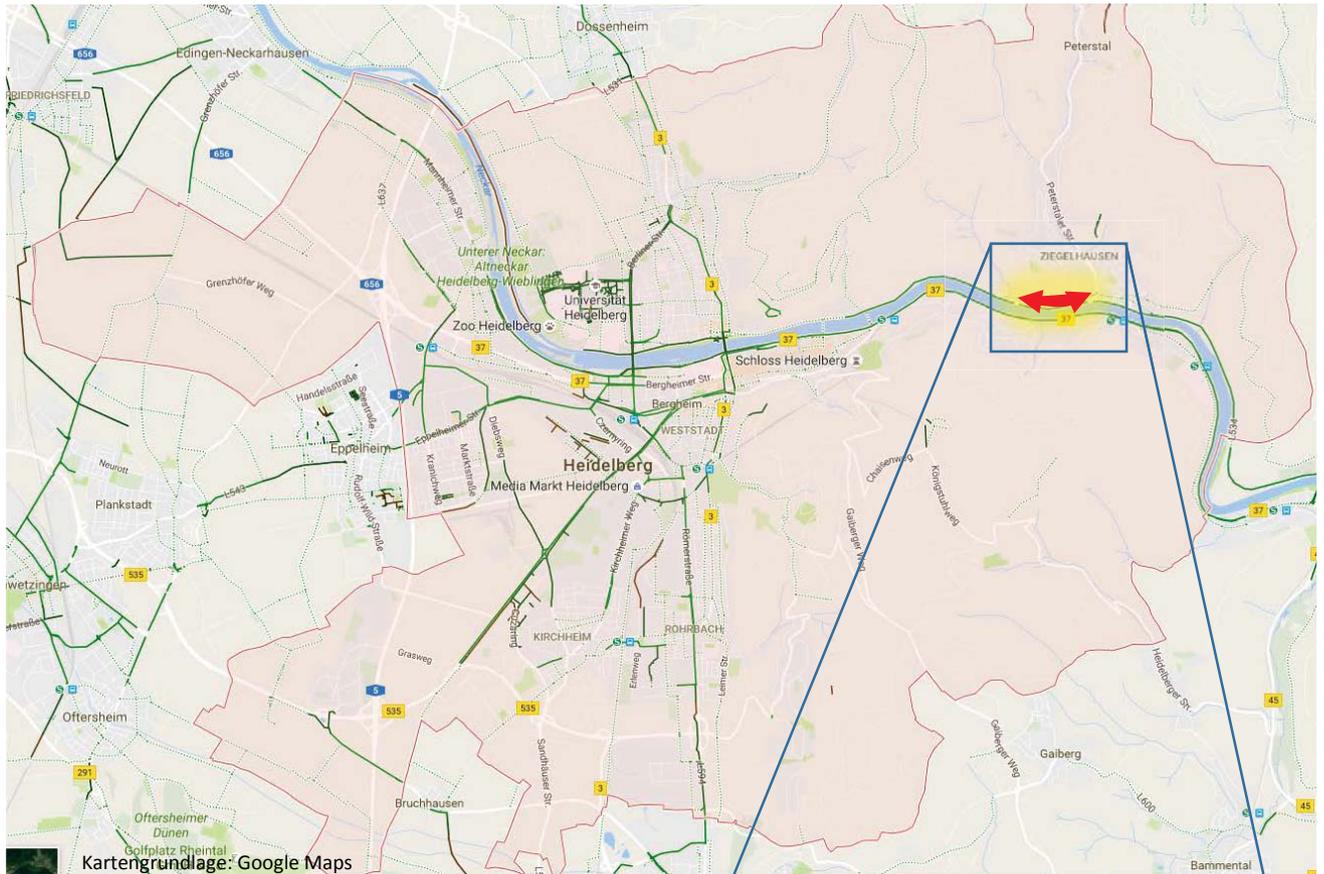
Die Abschnitte a und b können sich insbesondere aufgrund des Schülerradverkehrs zur Einrichtung als Fahrradstraße eignen, eventuell unterstützt durch Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes für den Kfz-Verkehr (Parkraummanagement). Für den südlichen Teil wird zunächst die Freigabe der Einbahnstraße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

Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

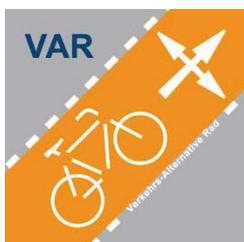
Ziegelhausen

2 untersuchte Abschnitte - Länge: 1.030 Meter

Nr. 16 Neckarhelle (von Recyclinghof)



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	Hauptkriterien
durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	13 von 20	
Knotenpunktdichte:	10 von 10	
Interaktionsdichte (siehe D.)	14 von 20	begleitende Kriterien
Klassifizierung der Straße: Radverkehrshauptverbindung	20 von 20	
Funktion der Straße: Wohnstraße / Sammelstraße	10 von 10	
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>		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			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger				
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.

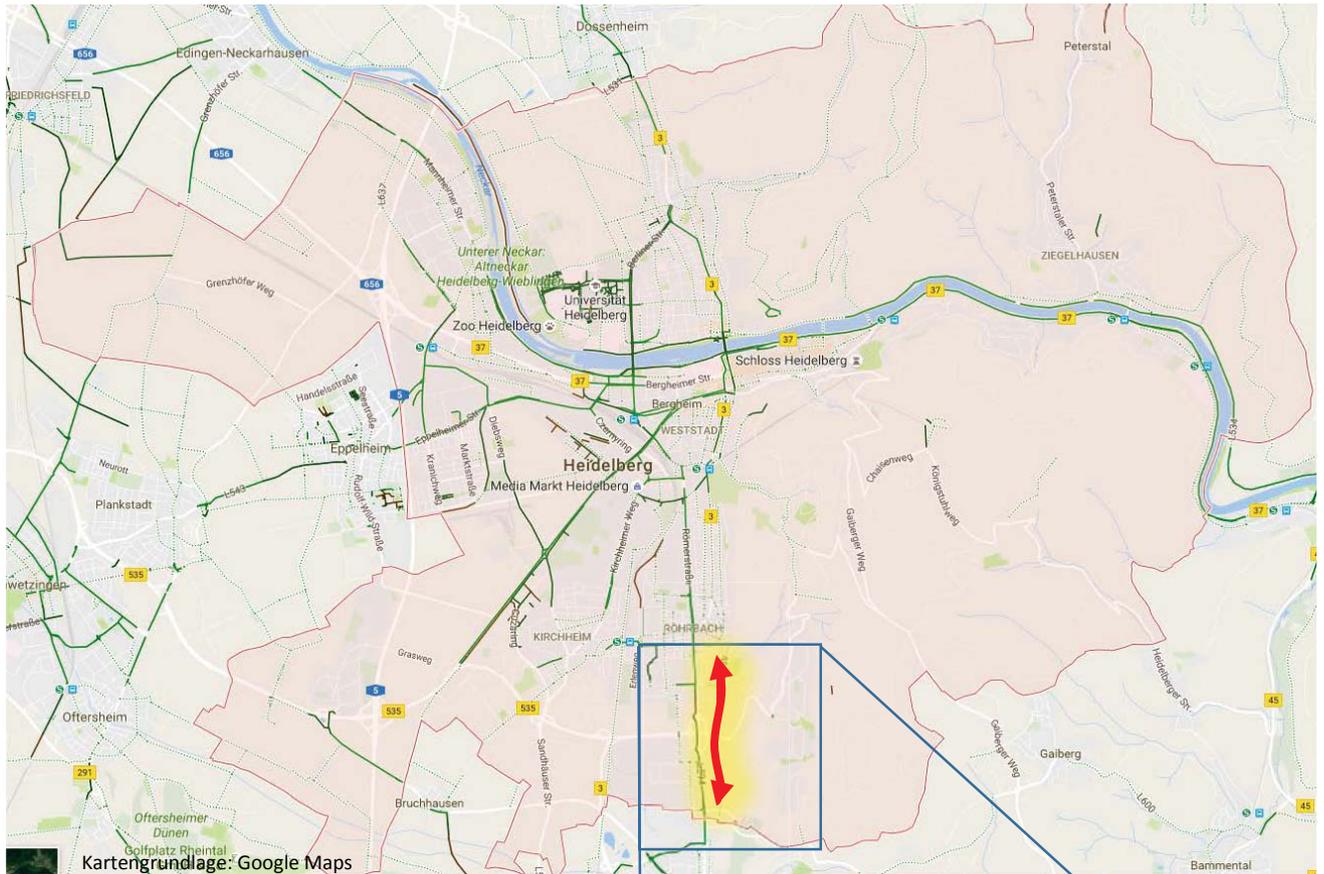
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

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

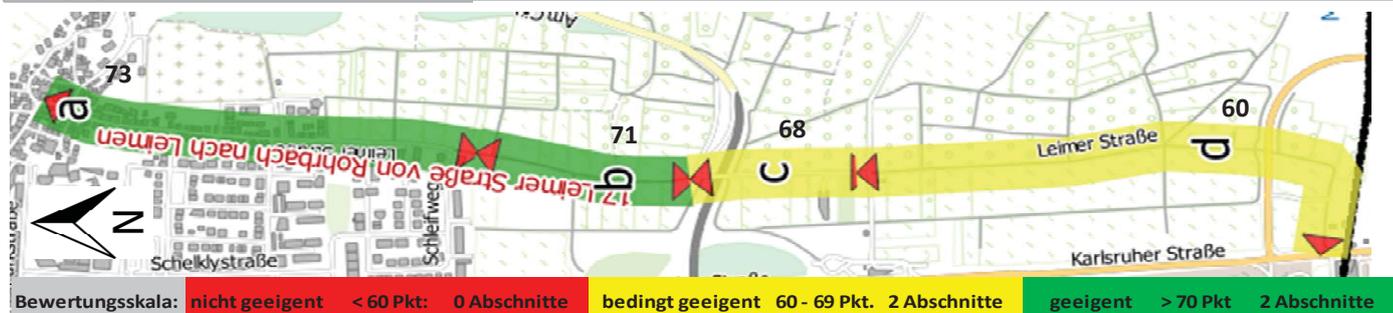
Punkte

		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	
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			Σ	68	von 100

Einschätzung:

Fahrradstraße nur bei Gesamtbetrachtung
der Strecke sinnvoll

C. Lageplan



D. Streckenabschnitte

detaillierte Bewertung

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

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			+	0	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 Abschnitt 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.

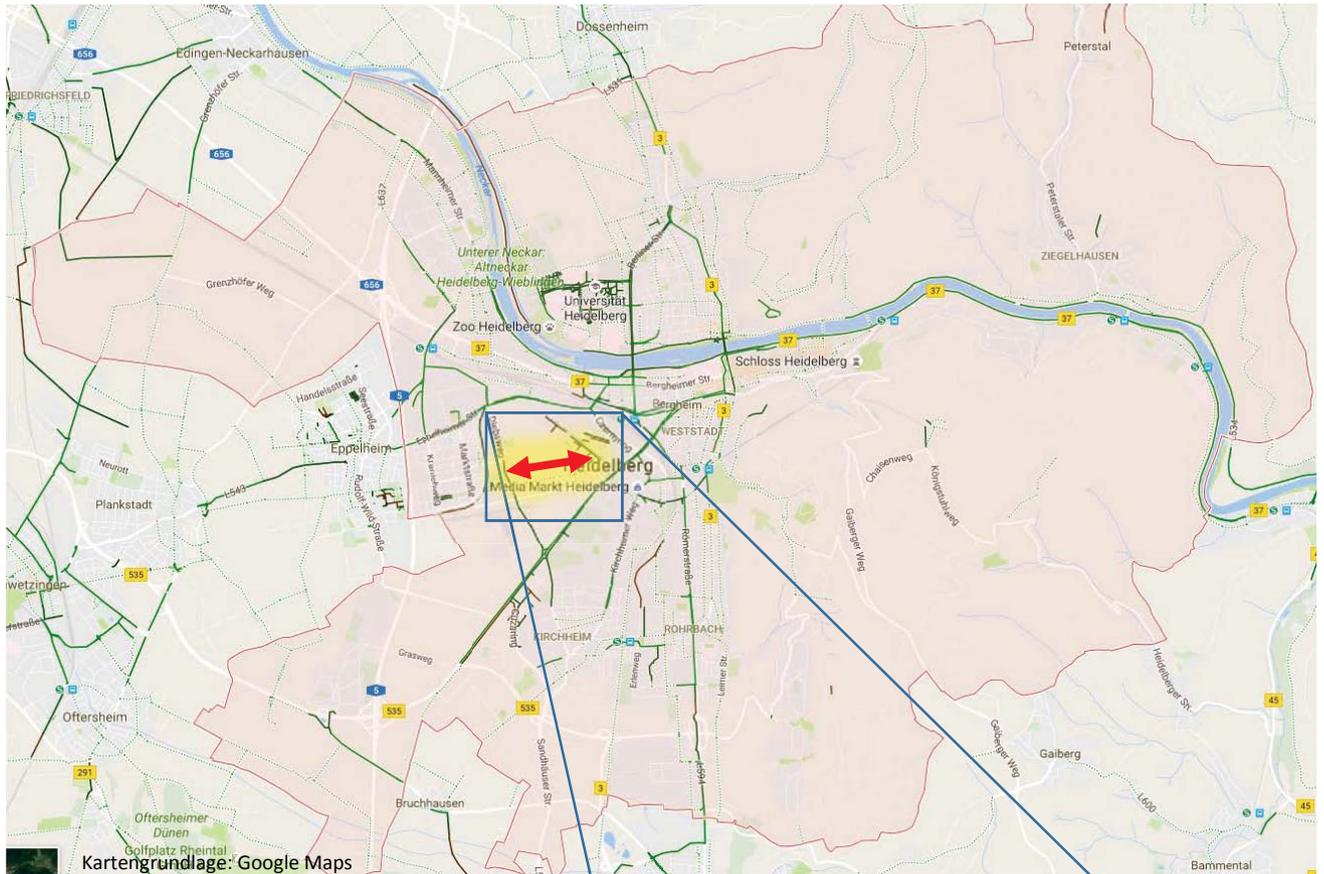
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Weststadt

1 untersuchter Abschnitt - Länge: 1.080 Meter



Nr. 18 Feldweg nördl. Baumschulenweg



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 Kurzzeitzählung durchgeführt
Verhältnis Rad/Kfz:	ca. 45 %
Knotenpunkte:	2
zulässige Höchstgeschwindigkeiten:	---

B. Bewertung

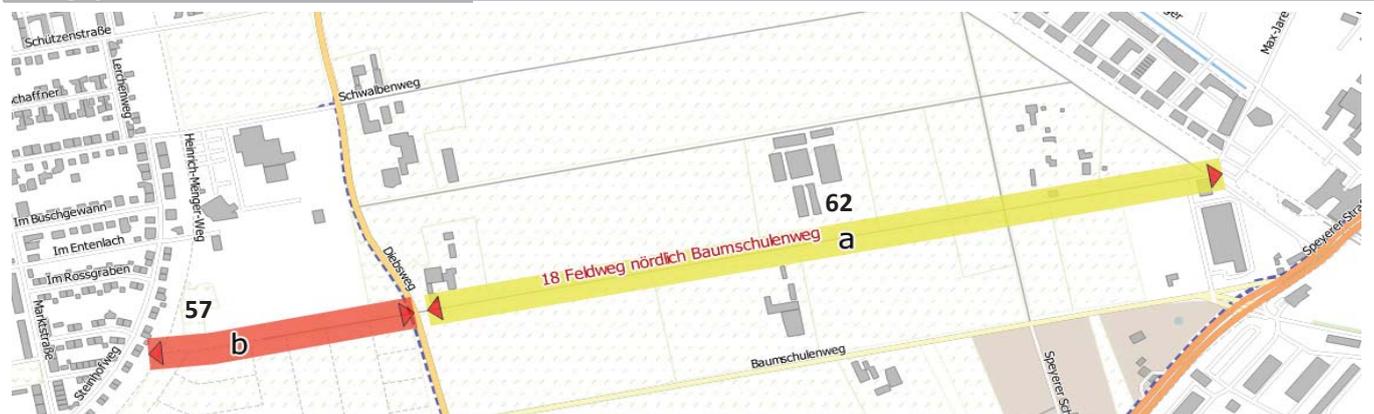
		Punkte		Hauptkriterien
		Verkehrsmengenverhältnis:	15 von 20	
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	4 von 20	
		Knotenpunktdichte:	10 von 10	
		Interaktionsdichte (siehe D.)	14 von 20	
		Klassifizierung der Straße: Nebenradroute	10 von 20	
		Funktion der Straße: landw. Weg	8 von 10	
		Σ	61 von 100	begleitende Kriterien

laut def. Bewertungsskala siehe Anhang

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

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

ID	Abschnitt	Länge in m	verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Interaktionsdichte				Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
				Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger			
a	Gewann Spitzgewann - Dietsweg (K9706)	1.000	3,0	++	++	-	untergeordnet / RvL	-	
b	Dietsweg (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 (Dietsweg)
- 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 Dietswegs 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.

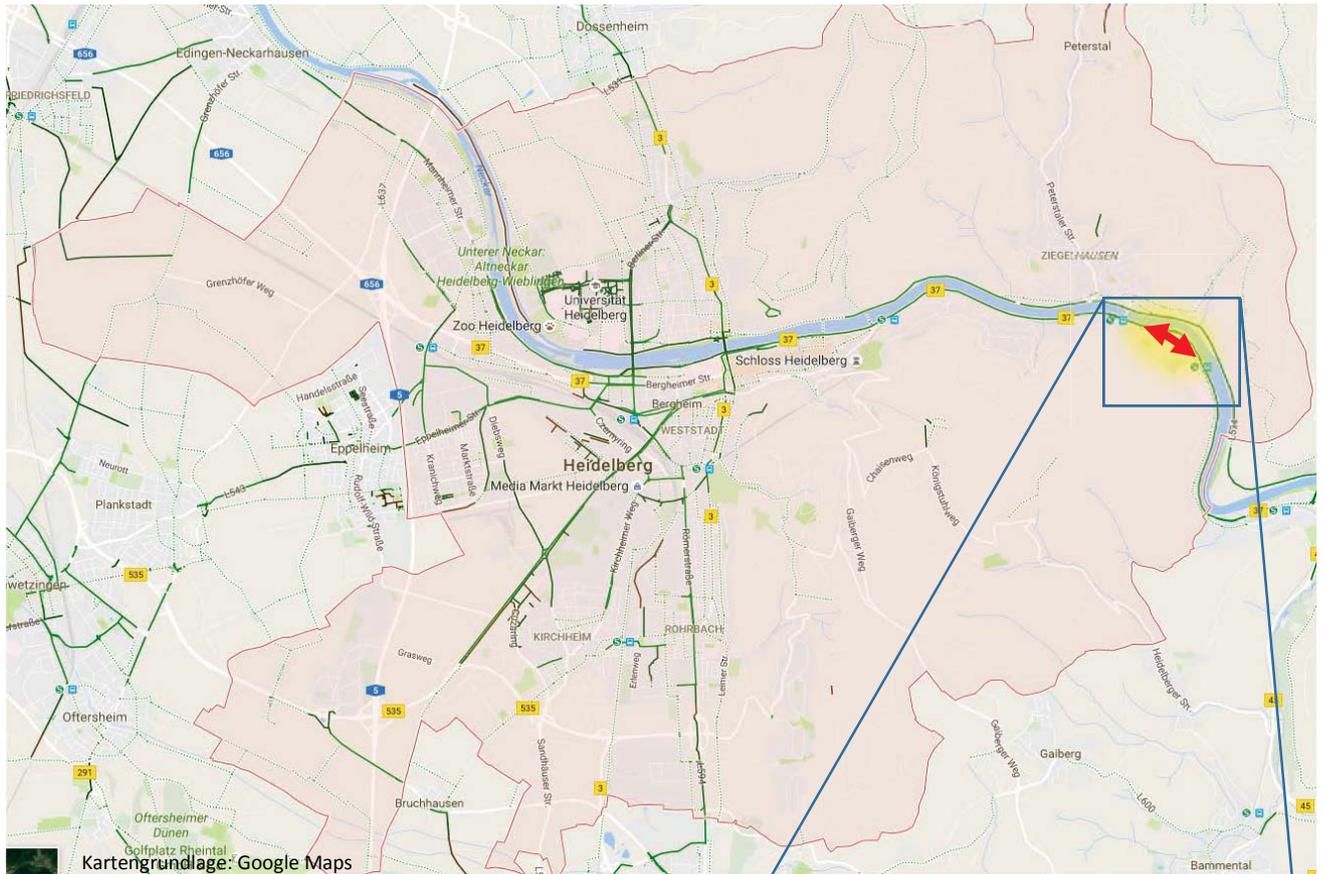
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

Schlierbach

5 untersuchte Abschnitte - Länge: 950 Meter



Nr. 19 Gutleuthofweg (Schlierbach - Orthopädie)



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

		Verkehrsmengenverhältnis:	10	von 20	Hauptkriterien	
		durchschnittliche Fahrbahnbreite: (siehe D.)	10	von 20		
		Knotenpunktdichte:	10	von 10		
		Interaktionsdichte (siehe D.)	16	von 20		begleitende Kriterien
		Klassifizierung der Straße: Hauptroute des Radverkehrs	10	von 20		
		Funktion der Straße: Wohnstraßen	10	von 10		
<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>			Σ	66	von 100	

Einschätzung:

derzeit keine Fahrradstraße realisierbar

C. Lageplan



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

D. Streckenabschnitte

ID	Abschnitt	Länge in m	detaillierte Bewertung						Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			verfügbare Fahrbahnbreite [m]	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger	Interaktionsdichte			
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-Bahnhöfe 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.

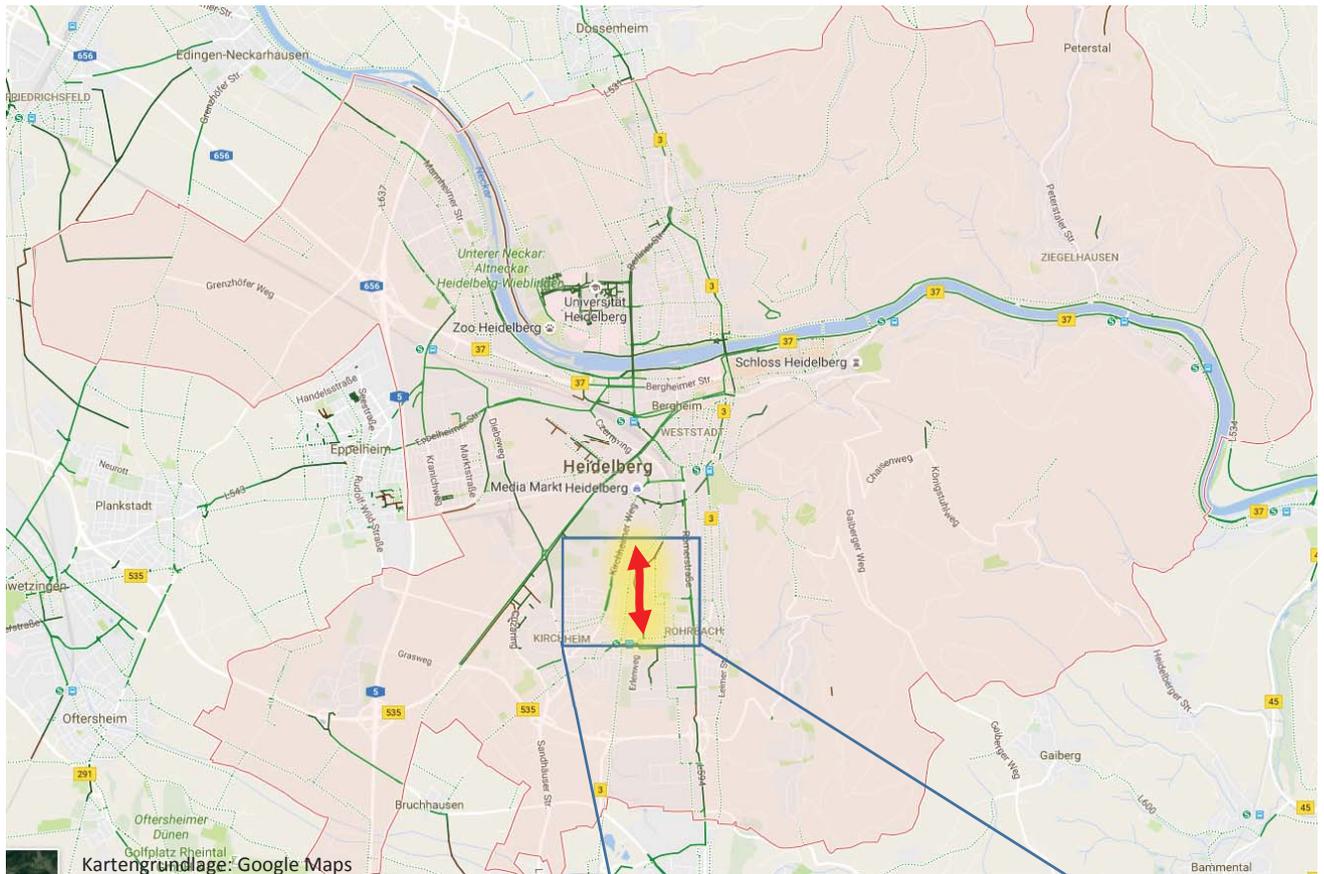
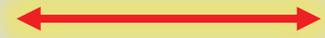
Machbarkeitsuntersuchung „Fahrradstraßen Heidelberg“

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

		Punkte			
		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		
		<i>laut def. Bewertungsskala siehe Anhang</i>	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 Fahrbahnbreite [m]		Interaktionsdichte			Vorfahrtsregelung vor und hinter dem Abschnitt	
			+	*	Ein- und Ausfahrten	Interaktion Parken	Interaktion Fußgänger		
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.