

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Sanierung Rohrbacher Straße
- Angebotsstreifen für Radverkehr**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Bezirksbeirat West.- /Südstadt	30.11.2004	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	14.12.2004	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	16.12.2004	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

Begründung:

1. Ausgangslage

Entlang der Rohrbacher Straße (B 3) besteht im Bereich der Südstadt derzeit kein Radverkehrsangebot.

Die paralleelführenden, verkehrswarmen Strecken Görresstraße und Turnerstraße sind als Radrouten ausgewiesen. Zum Bestand und den Wegeachsen siehe auch Informationsvorlage Radverkehr Südstadt aus 2003:

Der Gemeinderat hat die Verwaltung anlässlich der Beschlussfassung über die Radwegekonzeption 2003 bis 2008 aufgefordert, die Situation für den Radverkehr im Bereich der Südstadt abseits der Hauptverkehrsachsen Römerstraße und Rohrbacher Straße zu verbessern.

In der mit der damaligen Vorlage skizzierten Konzeption sind Verbesserungen an den Kreuzungsbereichen in der Südstadt vorgestellt worden, die die Sicherheit für Fußgänger und den Radverkehr erhöhen sollen. Aus finanziellen Gründen ist die Umsetzung noch nicht erfolgt, auch sind Ausführungsstandards bezüglich der Qualitäten zur Verbesserung des Wohnumfeldes noch offen.

Zuvor hat der Gemeinderat in der Beschlussvorlage zum Radwegprogramm 2003 - 2008 (Drucksache 290/2002) u. a. als Vorgabe formuliert:

Im Rahmen der von der HSB betriebenen Gleissanierungsprojekte werden jeweils begleitende Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation vorgesehen.

2. Rohrbacher Straße

Mit der bevorstehenden Sanierung der Rohrbacher Straße besteht die Möglichkeit, auch entlang dieser Hauptachse ein Radverkehrsangebot zu schaffen.

Die aktuelle Beschlusslage vom 22.04.2004, Drucksache: 5017/2004/IV, lautet allerdings:

*Nebenanlagen, Radwegführung, Gehwege
Durch den geplanten Grundausbau bleiben die Nebenanlagen in unveränderter Breite bestehen. Lediglich in den Bereichen der zukünftigen Haltestellen wird es Veränderungen geben, da hier die Warte- und Gehwegbereiche als Mischflächen ausgebildet und entsprechend der Nutzungen verbreitert werden.
Der Anschluss des von Norden kommenden Radweges westlich der Rohrbacher Straße erfolgt an die Liebermannstraße. Zwischen der Franz-Knauff-Brücke und der Görresstraße wird beiderseits der Rohrbacher Straße ein kombinierter Geh- und Radweg (Breite ca. 2,5 m) auf dem vorhandenen Gehweg ausgebildet (siehe DS: 5092/2003). **Südlich der Görresstraße wird kein Radweg vorgesehen. Angebotsstreifen für Radfahrer werden generell nicht ausgeführt.***

Es ist jedoch allein aufgrund der Verbesserung der Fahrbahnoberfläche mit stark steigenden Nutzerzahlen zu rechnen, weil die direkte und steigungsfreie Führung und die Vorteile einer Vorfahrtsstraße auch vom Radverkehr gerne wahrgenommen werden.

Eine Verkehrszählung des Umwelt- und Prognose Instituts, Heidelberg (Zähltag 14.07.2004, Standort Görresstraße) berichtet von derzeit - trotz sehr schlechter Fahrbahnoberfläche - über 1.300 Radfahrern am Tag.

Nach den Zählungen der Stadt (Zähltag 22.07.2004) aus dem laufenden Projekt Rohrbach Markt sind am weiter südlich liegenden Knoten Rohrbacher Straße/Rheinstraße von ca. 600 Radfahrern

im Bestand auszugehen, weiter südlich am Knoten Karlsruher Straße/Sickingenstraße noch ca. 260.

Die Kfz-Belastung liegt bei ca. 12.000 Kfz am Tag Höhe Rheinstraße und 14.000 Kfz am Tag nördlich Sickingenstraße.

3. Straßenquerschnitt

Der Straßenquerschnitt der Rohrbacher Straße (s. Anlage 1) soll, so die Beschlusslage aus Drucksache 5017/2004/IV zur Sanierung/Grundausbau außerhalb der neuen Haltestellen erhalten bleiben. Parkplätze sollen am Fahrbahnrand angeordnet werden.

Bei diesem Querschnitt steht dem MIV und ÖV ein ca. 5,70 m breiter Bereich zur Verfügung. Dies ist im Regelfall eine unkritische innerörtliche Fahrbahnbreite. Für den Begegnungsfall besonders breiter LKW (LKW –LKW) kann die seitliche Restfahrbahn von je 1,65 m bis zum Parkstreifen mitgenutzt werden.

Für eine eigene Fahrspur des MIV (Vorbeifahrt Straßenbahn) ist dieser Streifen aber zu schmal.

4. Radverkehrsangebot

Die StVO sieht verschiedene Angebote für den Radverkehr vor. Neben fünf Kategorien von baulich abgesetzten Radwegen sind in dieser Planung relevant die drei Kategorien

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| ▪ Radfahrstreifen Breite | mind. 1,50 – mögl. 1,85 m und mehr |
| ▪ Schutz(Angebots-)streifen | mind. 1,25 – mögl. 1,60 m und mehr |
| ▪ Seitenstreifen | keine Benutzungspflicht |

Der Radfahrstreifen soll nach derzeitiger Kommentierung in den Verwaltungsvorschriften bis zu einer Kfz-Belastung von unter 18.000 Anwendung finden.

Aus Platzgründen ist in der Rohrbacher Straße die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich (Sicherheitsabstand zur Parkreihe + Radfahrstreifen + MIV/Straßenbahnspur > 4,5 m).

Die Anlage eines Schutzstreifens wäre jedoch flächenmäßig möglich, da dieser Teil der Fahrbahn ist und bei LKW-LKW-Begegnung mitbenutzt werden kann.

Dem steht entgegen, dass die Einsatzgrenze für Schutzstreifen in der VerwV StVO lautet „in der Regel bis zu 10.000 Kfz/24 Std.“

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST - Heft V 74), die die bisherigen Erfahrungen mit Schutzstreifen ausgewertet hat, empfiehlt den Einsatz auch oberhalb dieser Schwellenwerte:

Das Abstands- und Geschwindigkeitsverhalten hat sich in den untersuchten Fällen deutlich zu Gunsten von mehr Sicherheit entwickelt (BAST 74, S. 56), auch weil das Spurverhalten des Radverkehrs für den MIV berechenbarer wird und da ein Schutzstreifen immer noch wesentlich sicherer ist als gar keine Markierung.

Wegen des seitlichen, durchgängigen Längsparkstreifens in der Rohrbacher Straße sollte allerdings die Breite von 1,50 m für den Schutzstreifen nicht unterschritten werden.

Der Empfehlung dieser Studie zur Aufhebung der Grenzen bezüglich der Verkehrsbelastung wird der Gesetzgeber nach heutigem Kenntnisstand mit der 20. Änderungsverordnung zur VerwV StVO nachkommen.

Vorgehen

Die Verwaltung wird nach Sanierung der Rohrbacher Straße eine Abmarkierung des Lichtraumprofils der Straßenbahn mit einer unterbrochenen Linie vornehmen, die den Fahrbereich des ÖV bzw. den Hauptfahrbereich des MIV (2 Spuren a 2,85 m) vom Bereich für den Radverkehr (2-mal 1,50 m) abtrennt.

Ob dieser Streifen mit einem Fahrradpiktogramm versehen wird und damit eine Benutzungspflicht entsteht, wird nach einer Beobachtungsphase und nach Inkrafttreten der oben zitierten Veränderungsverordnung zu entscheiden sein.

Die seit langem geplante Verlagerung des Verlaufs der B 3 auf die Achse Römerstraße – Berliner Straße wird eine Entscheidung für ein reguläres Radverkehrsangebot ebenso erleichtern, wie die in Kürze vom Gemeinderat zu beratenden möglichen Veränderungen im Verkehrsnetz an Rohrbach Markt im Zuge einer gestalterischen Aufwertung.

Der Gemeinderat sollte bis dahin die oben zitierte negative Vorgabe aus dem Projektbeschluss zur Straßensanierung aufheben.

gez.
Prof. Dr. von der Malsburg

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Ausbauquerschnitt - Freie Strecke