

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Radverkehrswege
hier: Handlungskonzept - Bericht unter
besonderer Berücksichtigung der im
Verkehrsentwicklungsplan vorgesehenen
Maßnahmen
(Siehe neue Drucksache:**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Jugendgemeinderat	08.07.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	09.07.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Jugendgemeinderat	13.07.2009	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Jugendgemeinderat	29.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	30.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Jugendgemeinderat, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information der Radverkehrswege zur Kenntnis.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Ziel/e: Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.

B. Begründung:

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 5. Mai 1994 den vom Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Für die Umsetzung wurden nach Verkehrsarten geordnete und nach Realisierungsphasen differenzierte Maßnahmenprogramme zusammengestellt. Zu den Realisierungsphasen wurden jeweils die Maßnahmen zusammengefasst, die innerhalb der jeweiligen Handlungsfelder ein in sich schlüssiges Maßnahmenbündel darstellen. Den vier Realisierungsphasen wurden bewusst keine konkreten Zeiträume zugeordnet, sie sind vielmehr als inhaltlich konsistente und aufeinander abgestimmte „Maßnahmenpakete“ zu verstehen.

Für den Radverkehr wurden die nachstehend aufgeführten Maßnahmen beschlossen. Dazu ist jeweils die Realisierung bzw. der Umsetzungsgrad der Maßnahme dargestellt.

Realisierungsphase 1

Einrichtung einer Radverkehrsbeauftragtenstelle in der Stadtverwaltung zur Koordination von Planungen und Maßnahmen für den Radverkehr und der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Die Stelle eines Fahrradbeauftragten wurde eingerichtet. Durch Personalwechsel ging sie auf weitere Personen über. Derzeit ist kein Personal explizit als Fahrradbeauftragter benannt. Die Koordination und Vorplanung von Radverkehrsanlagen ist in der Abteilung „Verkehrsplanung“ angesiedelt. Hier wird auch die vierteljährliche Arbeitsgruppe Rad organisiert, vorbereitet und durchgeführt. In der Arbeitsgruppe Rad werden Radverkehrsthemen mit den Interessengruppen behandelt.

Eröffnung eines städtischen Fahrradbüros (in Kombination mit Fahrradbeauftragten)

Nicht umgesetzt.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts an Knotenpunkten

1. **Kurpfalzring/Henkel-Teroson-Straße**
Gesicherte Querung (Vollsignalisierung) über Henkel-Teroson-Straße und Anbindung an S-Bahnhof Wieblingen/Pfaffengrund
Gegenläufiger Rad- und Gehweg zwischen Henkel-Teroson-Straße und Umgehungsstraße
2. **Eppelheimer Straße/Kranichweg**
Erneuerung der Signalanlage
3. **Speyerer Straße/Grasweg**
Gesicherte Führung auch zum neu gebauten Radweg zum Patrick-Henry-Village
4. **Berliner Straße/Rottmannstraße**
Verbesserte Radwegführung Berliner Straße Richtung Norden
5. **Berliner Straße/Jahnstraße**
Verbesserte Radwegführung teilweise indirektes Linksabbiegen mit Umbau des Knotens
6. **Brückenstraße/Brückenkopfstraße**
Sichere Querung der Brückenstraße im Zusammenhang mit Umbau Brückenstraße
7. **Theodor-Heuss-Brücke (Süd) Neckarstaden**
Gradlinigere Radwegführung in Richtung Norden
8. **Bismarckstraße/Bergheimer Straße**
Anlage eines separaten Radweges entlang der Bismarckstraße und sichere Führung über Bergheimer Straße
9. **Bergheimer Straße/Mittermaierstraße**
Nördlicher Schutzstreifen vom Knotenpunkt bis Knoten Czernyring
10. **Römerkreis**
Verbesserte Radführung im Zusammenhang Neubau Straßenbahn Kirchheim und Ausbau der nördlichen Römerstraße
11. **Kurfürsten Anlage/Rohrbacher Straße (Adenauerplatz)**
Neues Signalprogramm (Motion), Radwege werden 2009 weiter ergänzt
12. **Hebelstraße/Carl-Benz-Straße**
Durch Straßenbahnneubau Kirchheim verbesserte Radwegführung
13. **Rohrbach Markt**
Durch jetzigen Umbau des gesamten Platzes verbesserte Führung auch durch breitere Querungsmöglichkeit über die Römerstraße

Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen zur Realisierung ausgesuchter Haupt-Radverkehrsachsen (kurzfristig)

1. **Plöck**
Fahrradstraße wurde eingerichtet
2. **Brückenstraße**
Radweg wurde eingerichtet
3. **Bergheimer Straße**
Einrichtung einer Tempo 30 Zone, keine Radverkehrsanlage erforderlich
4. **Mannheimer Straße (Ortslage Wieblingen)**
Einrichtung einer Tempo 30 Zone, keine Radverkehrsanlage erforderlich
5. **Görresstraße und Turnerstraße**
Einrichtung einer Tempo 30 Zone, keine Radverkehrsanlage erforderlich
6. **Gaisbergstraße**
Fahrradroute eingerichtet

Planungen und Einrichtungen von Bike- and Ride-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten mit der Regionalbahn beziehungsweise der S-Bahn

Bike- and Ride-Anlagen wurden umgesetzt im Bereich der Haltestellen

- Orthopädie,
- Schlierbach,
- Altstadt,
- Südstadt/ Weststadt,
- Kirchheim
- Pfaffengrund/Wieblingen.

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der einzelnen Anlagen sieht man an vielen Haltepunkten, dass weiterer Bedarf besteht. Es wird versucht, an verschiedenen Stellen im Rahmen der Örtlichkeiten Nachbesserungen vorzunehmen. So soll im Bereich des S-Bahnhofes Kirchheim im Bereich der Hardtstraße unter der Brücke eine Erweiterung vorgenommen werden.

Fahrrad-Mitnahmemöglichkeit in Buslinien

Fahrradmitnahme je nach Platzangebot, Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang. In allen Bussen und Straßenbahnen der RNV ab 19:00 Uhr, sonn- und feiertags ganztägig. Nach Maßgabe der Platzverfügbarkeit sind die Fahrer darüber hinaus gehalten in den bergwärts fahrenden Bussen ganztägig Fahrräder mitzunehmen.

Planung und Einrichtung einer „Fahrradstation“ am Hauptbahnhof

Im Rahmen der „Burelli-Planung“ und der gesamten Umgestaltung des Hauptbahnhofvorplatzes sollte unter dem neu gestalteten Platz ein Fahrradparkhaus gebaut werden. Inzwischen besteht an Gleis 1 die Möglichkeit, Fahrräder abzustellen und reparieren zu lassen. Im Rahmen eines Hotelneubaus westlich des Bahnhofsgebäudes wird momentan über ein Fahrradparkhaus nachgedacht.

Realisierungsphase 2

Umsetzung von streckenbezogenen Maßnahmen zur Realisierung und Vervollständigung des Netzes von Haupt-Radverkehrsachsen

1. **Handschuhsheimer Landstraße**
Radstreifen wurden im Rahmen der Gleissanierung Nord realisiert
2. **Rohrbacher Straße Süd**
Radstreifen werden im Rahmen der Gleissanierung Süd realisiert
3. **Ringstraße**
Radweg wurde im Rahmen der Straßenbahn nach Kirchheim realisiert
4. **Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße**
Derzeit in Ausführungsplanung (Baubeginn 2010)
5. **Römerstraße Süd**
Gehweg, Radfahrer frei
6. **Kirchheim**
Radverkehrskonzept wird derzeit erstellt
7. **Lessingstraße**
Teilweise Verbesserung durch Radstreifen im Knotenbereich über Ringstraße und Benutzung der Busspur

8. **Schlierbach – Neckargemünd und Ziegelhausen – Kleingemünd**
Planungen in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe werden derzeit erstellt.
9. **Wieblingen – Altstadt**
Planung wird derzeit erstellt.
10. **Diebsweg**
Größtenteils umgesetzt, Lückenschluss mittelfristig
11. **B 37 Karlstor – Bahnhof Schlierbach**
Zweirichtungsradweg wurde umgesetzt.

Der Radverkehr im Bereich der Altstadt konkurriert im Flächenbedarf mit dem Fußgängerverkehr sowie dem Kraftverkehr. Das Fußgängeraufkommen ist teilweise so stark, dass „schneller“ Fahrradverkehr nicht sicher abzuwickeln ist. Mit Verlagerung eines Großteils des Kraftverkehrs in den Neckarufertunnel werden Flächen frei, die auch dem konfliktfrei abzuwickelnden Radverkehr zur Verfügung gestellt werden sollen.

Wegweisung/Beschilderung von Haupt-Radverkehrsachsen

Im Interesse einer landesweit einheitlichen Beschilderung hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr das Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur wegweisenden Beschilderung für den Bereich der Straßenbauverwaltung verbindlich eingeführt. Nach diesem sind in Heidelberg im Großteil des Stadtgebietes die Beschilderungen ausgeführt worden und zeigen die wichtigsten Radwegebeziehungen in Nord-Süd und in West-Ost Richtung. Der Rest wird im Laufe des Jahres 2009 komplettiert. Die Wegweisungen und Beschilderungen werden durch einen externen Auftragnehmer gewartet (Kontrolle, Pflege, Austausch/Ersatz).

Auch die auf und über Heidelberger Gemarkung verlaufenden touristischen Radrouten sind an dieser neuen Wegweisung angebracht.

Planung und Einrichtung ergänzender Bike- and Ride-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr

An Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs wurden Bike- and Ride-Anlagen errichtet, wie zum Beispiel Haltestelle Marktstraße, Stotz, Rohrbach-Süd, Freiburger Straße, Burgstraße, OEG-Bahnhof, Technologiepark, Jahnstraße, Betriebshof, Rombachweg. Zur Zeit wird an der neuen Haltestelle Kapellenweg eine Bike- and Ride-Anlage errichtet. Fortlaufend wird die Einrichtung weiterer Bike- and Ride-Anlagen geprüft.

Untersuchung zur Machbarkeit und Umweltverträglichkeit und gegebenenfalls einer Fußgänger- und Radfahrbrücke über den Neckar in Wieblingen

Die Umweltverträglichkeit einer fünften Neckarquerung in Wieblingen wurde als negativ angesehen.

Eine zusätzliche Neckarquerung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Wehrsteg Wieblingen ist ein wichtiger Bestandteil einer leistungsfähigen Fahrradbindung vom Hauptbahnhof in das Neuenheimer Feld. Hierzu gehört die Schaffung einer Querungsmöglichkeit über die B 37 am Ende des „Autobahnstummels“ sowie ein Ausbau des Rad- und Gehweges an der Gneisenaustraße.

Weiterführung der Öffentlichkeitsarbeit mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen, zum Beispiel mit Auflage eines Fahrradplans Heidelberg

Die Arbeitsgruppe Rad (siehe oben) wurde als dauerhafter Austausch eingerichtet. Der Freizeitplan Heidelberg enthält auch die Radwege und wird regelmäßig neu aufgelegt. In der Auflage 2009 sind auch die touristischen Routen dargestellt.

Gegebenenfalls eine Fußgänger- und Radfahrbrücke über den Neckar in Wieblingen

siehe oben
Prüfung einer Radführung im Bereich Wehrsteg/Wieblingen.

Realisierungsstufe 3

Weiterführung der Öffentlichkeitsarbeit

Siehe oben

Realisierungsstufe 4

Keine Maßnahmenvorschläge.

gezeichnet

Bernd Stadel