

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0195/2015/IV

Datum:
16.09.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Fahrradstraße Südstadt

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. November 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Südstadt	29.10.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Südstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nehmen die Information der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	8.000 €
Beschilderung und Markierungen	8.000 €
Einnahmen:	keine
Finanzierung:	8.000 €
Haushaltsmittel Amt für Verkehrsmanagement	8.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Als wichtige Radverkehrsachse durch die Südstadt sollen die Franz-Marc-Straße und die Fichtestraße als Fahrradstraße angeordnet werden.

Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 29.10.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Südstadt vom 29.10.2015

4 **Fahrradstraße Südstadt** Informationsvorlage 0195/2015/IV

Herr Fuss vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert den Inhalt der Informationsvorlage und steht anschließend für Fragen und Anregungen aus dem Gremium zur Verfügung.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Südstadt stellen Detailfragen zur Ausweisung dieser Fahrradstraße, die von Herrn Fuss beantwortet werden. In der weiteren Diskussion sprechen sie sich grundsätzlich dafür aus, die Fahrradmobilität im Stadtteil auszubauen. Allerdings befürchten sie, dass sich die Fichtestraße und die Franz-Marc-Straße zu einer Art Rennstrecke für Fahrradfahrer entwickeln und andere Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel querende Fußgänger (besonders Schulkinder) hierdurch gefährdet werden könnten. Besonders an der Kreuzung Feuerbachstraße, an der Radfahrern – im Gegensatz zu anderen Einmündungen - keine Bevorrechtigung eingeräumt werden würde, sehe man ein hohes Unfallrisiko. Aus diesen Gründen spricht sich der Großteil des Gremiums eher dafür aus, die bisherige Situation zu belassen. Schon heute würde diese Strecke von Fahrradfahrern rege genutzt. Eine spezielle Ausweisung als Fahrradstraße betrachte man daher als unnötig.

Herr Fuss teilt mit, dass man die soeben vorgestellte Regelung im ersten Jahr besonders aufmerksam betrachten werde. Die Verkehrspolizei werde nach einem Jahr ein Resümee hierzu vorlegen. Im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Südstadt (Expansion durch die Besiedlung der Konversionsflächen) möchte man seitens der Stadt alternativ zu stark befahrenen Straßen wie der Rohrbacher Straße und der Römerstraße attraktive Radwegeachsen anbieten.

Herr Raab verweist hierzu auf eine Studie, die besage, 57 Prozent der Heidelberger würden das Fahrrad häufiger nutzen, wenn bessere Wegebeziehungen zur Verfügung stehen würden.

Herr Schmidt holt abschließend ein Meinungsbild aus dem Gremium zur geplanten Fahrradstraße Südstadt ein:

2 Mitglieder sprechen sich für und 5 Mitglieder sprechen sich gegen die Einrichtung der Fahrradstraße aus.

gezeichnet
Angelika Magin
Stellvertretende Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Empfehlung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2015

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Für die Stadt Heidelberg als fahrradfreundliche Kommune mit hohem Radverkehrsanteil ist es ein Anliegen, eine komfortable Infrastruktur für den Radverkehr anzubieten.

Die Route Liebermannstraße (Radweg) – Franz-Marc-Straße – Fichtestraße ist eine wichtige Achse im Radverkehrsnetz durch die Südstadt. Die Anordnung von Franz-Marc-Straße und Fichtestraße als Fahrradstraße soll diese Funktion der Straßen unterstützen und zur Förderung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen.

Fahrradstraßen kommen nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Die erhobenen Verkehrszahlen zeigen bereits heute einen überwiegenden Anteil des Radverkehrs auf dieser Route. Bei der 24-Stunden-Verkehrszählung am 09./10.06.2015 in der Fichtestraße (Höhe Kreuzung Kirschgartenstraße/Spitzwegstraße) hatte der Radverkehr einen Anteil von 71 Prozent am Fahrzeugverkehr insgesamt (1560 Radfahrende zu 640 Kraftfahrzeuge (KFZ)).

Die Anordnung der Fahrradstraße beinhaltet folgende Regelungen:

- KFZ-Verkehr ist nur erlaubt, soweit durch Zusatzzeichen freigegeben: Die Fahrradstraße Südstadt soll für den KFZ-Anliegerverkehr freigegeben werden (Zusatzzeichen „Anlieger frei“). In Teilen soll der KFZ-Verkehr generell freigegeben werden, um die Erschließung angrenzender Straßen zu gewährleisten.
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der freigegebene KFZ-Verkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- Auf der Fahrradstraße soll an einmündenden oder kreuzenden Straßen Vorfahrt gelten, um für den Radverkehr einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu erreichen.
- Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Feuerbachstraße (auch ÖPNV) wird die Kreuzung Franz-Marc-Straße/Feuerbachstraße/Fichtestraße hiervon ausgenommen; hier wird weiterhin „Rechts-vor-links“ gelten.

Anfang 2016 soll die Anordnung umgesetzt werden. Nach einer Testphase von einem Jahr soll gemeinsam mit der Verkehrspolizei überprüft werden, ob sich die Fahrradstraße bewährt hat oder weitere verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen sind.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
UM04	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
UM08	+	Umweltbewusstes Handeln und Eigeninitiative fördern

Begründung:

Die Fahrradstraße verbessert das Radverkehrsnetz und trägt damit zur

Förderung des Radverkehrs bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine Zielkonflikte nach Stadtentwicklungsplan

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Planskizze Fahrradstraße