

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0134/2016/IV

Datum:
26.07.2016

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Fahrradstraßen

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.10.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	27.10.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema Prüfung neuer Fahrradstraßen in Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Es wurde eine Liste von Straßen erstellt, deren Eignung als Fahrradstraße derzeit geprüft wird.

Begründung:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der AG Rad eine Liste von Straßen erstellt, deren Eignung als Fahrradstraße geprüft werden sollen:

1. Plöck und kleine Plöck (Campusroute Fahrrad)
2. Poststraße und Alte Bergheimer Straße (Campusroute Fahrrad)
3. Vangerowstraße Ost (Campusroute Fahrrad)
4. Alte Eppelheimer Straße
5. Gaisbergstraße
6. Görresstraße und Von-der-Tann-Straße
7. Veit-Stoss-Straße (Ost) und Turnerstraße (südlich Veit-Stoss-Straße)
8. Steubenstraße (nördlich Kapellenweg) und an der Tiefburg und Burgstraße
9. Trübnerstraße und Zeppelinstraße
10. Kaiserstraße (westlich Ringstraße)
11. Fabrikstraße und Kolbenzeil
12. Hardtstraße
13. Wieblinger Weg
14. Bahnstadt - Wieblingen (Bahnbetriebswerk) und Gutachweg und Pfälzer Straße
15. Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südlich Breslauer)
16. Neckarhelle
17. Leimer Straße (von Rohrbach nach Leimen)
18. Feldweg nördlich Baumschulenweg (Bahnstadt - Pfaffengrund - Eppelheim)
19. Gutleuthofweg (Schlierbach-Orthopädie)

Diese Straßen müssen nun entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Verwaltungsvorschriften zur StVO sowie der einschlägigen Regelwerke (unter anderem Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)) auf ihre Eignung überprüft werden.

Mindestbreiten

Nach der RASt 06 sollen Fahrradstraßen einen nutzbaren Fahrbahnquerschnitt von mindestens 4,00 Metern, sofern beidseitig geparkt wird von 4,50 Meter aufweisen. In einem ersten Schritt wurde deshalb geprüft, ob im Bestand für den fließenden Verkehr eine ausreichende Breite der nutzbaren Fahrgasse (zwischen Bordsteinkanten beziehungsweise parkenden Fahrzeugen) vorliegt.

Bei der überwiegenden Mehrheit der oben aufgelisteten Straßen ist dies nicht der Fall. Noch nicht abgeschlossen ist die Frage, ob sich durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erforderliche Mindestbreiten erreichen lassen.

Verkehrszählungen

Fahrradstraßen kommen nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Entsprechende Verkehrszählungen des Kraftfahrzeug(Kfz)- und Radverkehrs sollen im Herbst 2016 und Frühjahr 2017 durchgeführt werden.

Bevorrechtigung der Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind gemäß ERA aufgrund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs beziehungsweise bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. „Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt.“ Fahrradstraßen sollen daher grundsätzlich bevorrechtigt geführt werden. Eine Bewertung diesbezüglich ist bei geeigneten Straßen noch durchzuführen.

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	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. Ziel/e:
MO2	+	Ziel/e: Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr. Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. Ziel/e:
MO6	+	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr. Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
In Vertretung
Hans-Jürgen Heiß