

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 Kurzzählungen 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 – RAS, 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 |

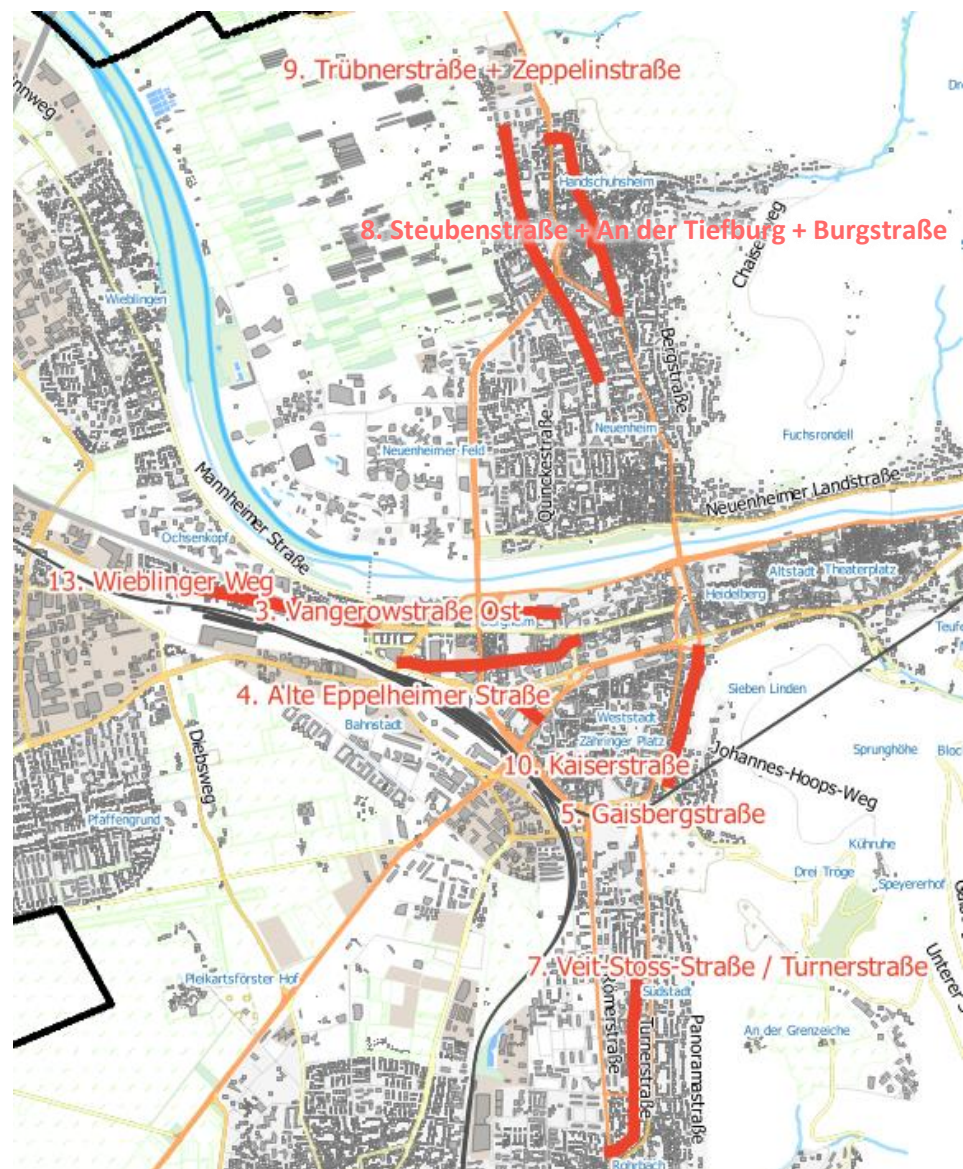
7.1 Geeignete Strecken

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 (Franzosenweg 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