

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0143/2017/IV

Datum:
28.08.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Fahrradstraßen

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.09.2017	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt 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:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der AG Rad eine Liste von 20 Straßen erstellt, deren Eignung als Fahrradstraße geprüft wurden. Mit der Erstellung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie wurde das Planungsbüro VAR, Darmstadt beauftragt. Die Machbarkeitsstudie liegt jetzt vor.

Begründung:

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der AG Rad eine Liste von 20 Straßen erstellt, deren Eignung als Fahrradstraße geprüft wurden.

Nr.	Straße	Streckenverlauf	
		von	bis
1	Plöck + kleine Plöck	Rohrbacher Straße	Grabengasse
2	Poststraße + Alte Bergheimer Straße	Römerstraße	Rohrbacher Straße
3	Vangerowstraße	Kirchstraße	Fehrentzstraße
4	Alte Eppelheimer Straße	Emil-Maier-Str.	Römerstraße
5	Gaisbergstraße	Dantestraße	Adenauerplatz
6	Görrestraße + von der Tann Straße	Rohrbacher Straße	Eichendorffstraße
7	Veit-Stoss-Straße + Turnerstraße	Fichtestraße	Römerstraße
8	Steubenstraße + An der Tiefburg + Burgstraße	Kapellenweg	Dossenheimer Landstraße
9	Trübnerstraße + Zeppelinstraße	Im Weiher	Blumenthalstraße
10	Kaiserstraße	Kurfürsten-Anlage	Ringstraße
11	Fabrikstraße + Kolbenzeil	Sickingenstraße	Konstanzer Straße
12	Hardtstraße	Im Franzosengewann	bis Wendeschleife (Unterführung Dohlweg)
13	Wieblinger Weg	Mannheimer Straße	Bahnbetriebswerk
14	Bahnstadt/Wieblingen (Bahnbetriebswerk) + Gutachweg + Pfälzer Straße	Wieblinger Weg	Wildstraße
15	Königsberger Straße + Schäfergasse	Stettiner Straße	Schwetzingen Straße
16	Neckarhelle	Recyclinghof	Steinbachweg
17	Leimer Straße	Bierhelder Weg	Rohrbacher Straße (Ortseingang Leimen)
18	Feldweg nördlich Baumschulenweg	Schwetzingen Terrasse	Heinrich-Menger-Weg
19	Gutleuthofweg	S-Bahnhof Schlierbach	Orthopädie
20	Brechtelstraße	Heinrich-Fuchs-Straße	Sickingenstraße

Mit der Erstellung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie (Anlage 01) wurde das Planungsbüro VAR, Darmstadt beauftragt. Die Eignung als Fahrradstraße wurde mit einem Punktesystem nach den Kriterien Radverkehrsanteil, Fahrbahnbreite, Knotenpunktdichte, Interaktionsdichte, Bedeutung der Straße im Radverkehrsnetz und Funktion der Straße bewertet.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Geeignete Strecken (≥ 70 Punkte)

Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird für 8 Straßen aufgrund von Breiten, Verkehrsmengenverhältnissen und Infrastrukturdaten empfohlen: Der Gutachter empfiehlt bei Einrichtung einer Fahrradstraße in den Straßen 3, 5, 7, 8, 9 (abschnittsweise) ein einseitiges Parkverbot anzuordnen.

Nr.	Straße	Gesamtpunktzahl
5	Gaisbergstraße	89
7	Veit-Stoss-Straße (Ost) + Turnerstraße	88
9	Trübnerstraße + Zeppelinstraße	83
3	Vangerowstraße	80
10	Kaiserstraße	78
8	Steubenstraße + An der Tiefburg + Burgstraße	74
4	Alte Eppelheimer Straße	72
13	Wieblinger Weg (ohne den westlichen Abschnitt)	70

Bedingt geeignete Strecken (60 bis 70 Punkte)

Diese Straßen (-abschnitte) sind aufgrund von Mängeln nur bedingt zur Einrichtung als Fahrradstraße geeignet. Der Gutachter empfiehlt bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der Brechtelstraße (Nr. 20) abschnittsweise ein einseitiges Parkverbot anzuordnen.

Nr.	Straße	Gesamtpunktzahl
1	Plöck + kleine Plöck	69
12	Hardtstraße	69
17	Leimer Straße	68
16	Neckarhelle	67
6	Görrestraße + von der Tann Straße	66
19	Gutleuthofweg	66
20	Brechtelstraße	63
11	Fabrikstraße + Kolbenzeil	63
2	Poststraße + Alte Bergheimer Straße	61
18	Feldweg nördlich Baumschulenweg	61

Nicht geeignete Strecken (< 60 Punkte)

Zwei Strecken sind aufgrund mehrerer nicht erfüllter Kriterien und Mängel als Fahrradstraße nicht geeignet.

Nr.	Straße	Gesamtpunktzahl
15	Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südl. Breslauer Straße)	55
14	Bahnstadt - Wieblingen (Bahnbetriebswerk), Gutachweg und Pfälzer Straße	49

Bewertung der Verwaltung

Die Verwaltung hat die Empfehlungen des Planungsbüros VAR aus ihrer Sicht bewertet und in der AG Radverkehr diskutiert. Es erfolgte eine Einteilung der Strecken in 3 Gruppen. Das Ergebnis ist im Folgenden dargestellt.

Gruppe 1: Zeitnahe Umsetzung

Nr.	Straße	Streckenabschnitt
1	Plöck + kleine Plöck	Sofienstraße bis Ebertplatz
5	Gaisbergstraße	Dantestraße bis Adenauerplatz
9	Zeppelinstraße	Berliner Straße bis Blumenthalstraße
3	Vangerowstraße Ost	Bluntschlistraße bis Kirchstraße
8	Steubenstraße + An der Tiefburg	Kapellenweg bis Kriegstraße
4	Alte Eppelheimer Straße	Emil-Maier-Straße bis Römerstraße
13	Wieblinger Weg (ohne den westlichen Abschnitt)	Mannheimer Straße bis Ochsenkopf
2	Poststraße + Alte Bergheimer Straße	Römerstraße bis Altes Hallenbad
17	Leimer Straße	Bierhelderweg - Abzweig B3

Die Gruppe 1 enthält die vom Planungsbüro VAR als geeignete Strecken klassifizierten Straßen Nr. 3, 4, 5, 8, 9 und 13, sowie die als geeignet klassifizierten Streckenabschnitte der Straßen Nr. 1, 2 und 17. Diese können aus Sicht der Verwaltung unter Berücksichtigung der folgenden Anmerkungen zeitnah als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

zu Nr. 3 und 5,

In der Gaisbergstraße und Vangerowstraße werden durch das unzulässige Gehwegparken die nutzbaren Gehwegbreiten teilweise unzumutbar eingeschränkt. Für Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl ist dort oft kein Durchkommen mehr möglich. In der Gaisbergstraße im Abschnitt Zähringstraße bis Schlosserstraße und in der Vangerowstraße zwischen Kirchstraße und Bluntschlistraße wird deshalb die Empfehlung des Gutachters umgesetzt und ein einseitiges Parkverbot angeordnet. Hierdurch entfallen in der Gaisbergstraße zehn und in der Vangerowstraße sieben Kfz-Stellplätze.

zu Nr. 8, 9

Der Gutachter empfiehlt in diesen Straßen(-abschnitten) ein einseitiges Parkverbot einzurichten um bei vorschriftsmäßigem Parken (kein unzulässiges Gehwegparken) die in den Regelwerken empfohlenen Durchfahrtsbreiten zu erreichen. In den hier aufgeführten Strecken sind die empfohlenen Durchfahrtsbreiten im Ist-Zustand vorhanden, weshalb ein Parkverbot aus Sicht der Verwaltung für die Ausweisung als Fahrradstraße keine zwingende Voraussetzung ist.

zu Nr. 17

Diese Strecke ist als überregional bedeutsame Strecke vom Ministerium für Verkehr in das RadNETZ Baden-Württemberg aufgenommen worden, mit dem Ziel diese als Fahrradstraße auszuweisen. Die Verwaltung beabsichtigt deshalb, die gesamte Strecke als Fahrradstraße auszuweisen.

Nach Anlage 2 Nr. 23 StVO gilt für den Fahrverkehr in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist deshalb eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h in den Streckenabschnitten c und d. Im Streckenabschnitt a würde es bei der aktuell gültigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Schleifweg bis Burnhofweg) bzw. 20 km/h (Burnhofweg bis Bierhelderweg) bleiben.

Gruppe 2: Mittelfristige Realisierung

Nr.	Straße	Streckenabschnitt
7	Veit-Stoss-Straße (Ost) + Turnerstraße	Veit-Stoss-Straße (Ost) und Turnerstraße von Veit-Stosstr. - Römerstr.
8	Burgstraße	Kriegstraße bis Dossenheimer Landstraße
9	Trübnerstraße + Zeppelinstraße	Trübnerstraße und Zeppelinstraße von Berliner Straße bis Angelweg
10	Kaiserstraße (westlich Ringstraße)	Kurfürstenanlage bis Ringstraße
12	Hardtstraße	Bogenstraße bis Hegenichstraße
16	Neckarhelle	Recyclinghof - Steinbachweg
neu	Quinckestraße	Blumenthalstraße bis Jahnstraße (Fortsetzung Zeppelinstr.)
neu	Blumenthalstraße	B3 bis Wilckensstraße (u.a. Verbindung Neue PH – Alte PH)

Die Gruppe 2 enthält Strecken, für die weitere Vorarbeiten bzw. Prüfungen notwendig sind. Diese Strecken können bei Eignung mittelfristig als Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

zu Nr.7, 8, 9, 12

Der Gutachter empfiehlt vor der Einführung als Fahrradstraße eine Parkraumneuordnung in weiten Streckenabschnitten anzuordnen um ausreichende Nutzungsbreiten zu erreichen. Die sich aus einer solchen Maßnahme ergebenden Folgen und deren Umsetzbarkeit muss zunächst geprüft werden.

zu Nr. 10

Dieser Abschnitt ist in Zusammenhang mit der Weiterführung im südlichen Bereich der Kurfürstenanlage zu sehen. Dort, zwischen Lessingstraße und Kaiserstraße, ist geplant den zurzeit vorhandenen getrennten Fuß- und Radweg (im Einrichtungsverkehr zugelassen für Radfahrer in Richtung Osten) als Zweirichtungsradweg auszubauen. Am nördlichen Fahrbahnrand wird der Bereich während der Bauzeit am Hauptbahnhof als Fernbushaltestelle mit 3 Haltepositionen barrierefrei umgebaut. Die Einrichtung der Kaiserstraße als Fahrradstraße erfolgt deshalb erst nach Verlagerung der Fernbushaltestelle in die Bahnstadt.

zu Nr. 16

In der Neckarhelle sind für das Jahr 2018 Umbaumaßnahmen geplant. Im Zuge dieser Umbaumaßnahme kann die Einrichtung als Fahrradstraße gegebenenfalls erfolgen.

zu Quinckestraße und Blumenthalstraße

Die beiden Straßen wurden von der AG Rad nach Abschluss der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen. Eine Eignungsprüfung muss noch durchgeführt werden.

Gruppe 3: Perspektivische Umsetzung/ Keine Umsetzung

Die Gruppe 3 enthält Strecken die als Fahrradstraßen ungeeignet sind oder die erst perspektivisch umgesetzt werden sollen.

Nr.	Straße
6	Görrestraße + von der Tann Straße
11	Fabrikstraße + Kolbenzeil
14	Bahnstadt - Wieblingen (Bahnbetriebswerk), Gutachweg und Pfälzer Straße
15	Königsberger Straße und Schäfergasse in Kirchheim (südl. Breslauer Straße)
18	Feldweg nördlich Baumschulenweg
19	Gutleuthofweg
20	Brechtelstraße

zu Nr. 6

Aufgrund des geringen Potentials und der zahlreichen Einschränkungen (z.B. Höhenunterschied, Querung Straßenbahnschienen, geringe Straßenbreiten) ist die Strecke ungeeignet.

zu Nr. 11 und 20

Die Strecke Fabrikstraße/Kolbenzeil ist aufgrund der hohen Kfz-Belastung als Fahrradstraße ungeeignet. Die Alternativstrecke Brechtelstraße hat derzeit noch keine durchgehende Verbindung zur Sickingenstraße, weshalb die Einrichtung einer Fahrradstraße perspektivisch im Rahmen der Konversion Mark-Twain-Village zu sehen ist.

zu Nr. 14 und 15

Die beiden Strecken wurden vom Gutachter als ungeeignet eingestuft. Die Verwaltung teilt diese Einschätzung.

zu Nr. 18 und 19

Die beiden Strecken wurden vom Gutachter aufgrund zahlreicher Nachteile als derzeit nicht realisierbar bewertet. Die Verwaltung teilt diese Einschätzung.

Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen

In der ERA 2010 wird zu Fahrradstraßen ausgeführt: „Fahrradstraßen sind [...] insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. 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 werden erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraße wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung“.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen in Heidelberg werden die Empfehlungen, insbesondere hinsichtlich Vorfahrtsregelung, Geschwindigkeitsreduzierung sowie Fahrradpiktogrammen bzw. bauliche Einengung berücksichtigt.

Herr Uwe Petry vom Planungsbüro VAR wird die Machbarkeitsuntersuchung in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorstellen.

Als Vertreter der Arbeitsgruppe Rad ist Herr Dieter Teufel vom Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses hinzugezogen.

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 Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.
MO6	+	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
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Machbarkeitsuntersuchung „Prüfung von 20 Strecken zur Eignung als Fahrradstraße in Heidelberg“