

**VERTRAULICH**  
bis zur Feststellung des  
schriftlichen Ergebnisses der  
letzten nicht öffentlichen  
Ausschusssitzung durch  
die/den Vorsitzende/n!

Betreff:

**Fahrradstraßen**

# Informationsvorlage

**Beschlusslauf**

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 26. September 2017

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:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
keine	
<b>Einnahmen:</b>	
keine	
<b>Finanzierung:</b>	
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.

# Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2017

## 1.1 Fahrradstraßen

Informationsvorlage 0143/2017/IV

Herr Petry und Herr Teufel halten ihre Präsentationen, die als Tischvorlagen ausgelegt sind (Anlage 02 und Anlage 03 zur Drucksache: 0143/2017/IV).

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Geiger, Stadtrat Pfeiffer, Stadträtin Winter-Horn, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Emer

Grundsätzlich befürwortet eine Mehrheit der Stadträte die Einführung von Fahrradstraßen. Es gibt jedoch Diskussionsbedarf zu einzelnen Straßen.

Folgende Punkte werden durch die Stadträtinnen und Stadträte vorgetragen:

Zur Alten Eppelheimer Straße:

- Zum Teilstück Mittermaierstraße bis Karl-Metz-Straße gibt es im Gremium unterschiedliche Meinungen:  
Es wird einerseits die Meinung vertreten, dass dieses Teilstück aufgrund des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der gelben oder roten Kategorie zugeordnet müsse (und somit nur bedingt oder nicht geeignet als Fahrradstraße zu betrachten sei). Demzufolge sollten nur die Teilstücke von der Mittermaierstraße bis zur Römerstraße (Abschnitte c bis e) als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Andererseits wird die Meinung vertreten, dass auch dieses Teilstück als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollte.
- Ziel von Fahrradstraßen sei grundsätzlich eine Bündelung des Radverkehrs. Dies treffe hier jedoch nicht zu, da keine Verbindung zum Hauptbahnhof bestehe.

Herr Petry und Herr Teufel gehen auf die Fragen zur Alten Eppelheimer Straße ein:

- Das Teilstück Mittermaierstraße bis Karl-Metz-Straße sei mit in die Betrachtung aufgenommen worden, da hier der neue Campus von F+U gebaut wurde und es dort viele Studenten gebe.
- Der Radverkehr sollte bei der Mittermaierstraße nicht enden, da hier eine kritische Verbindung zum Hauptbahnhof bestehe.

Zur Görrestraße und Von-der-Tann-Straße:

- Es wird kein Problem hinsichtlich des in der Untersuchung genannten Höhenunterschiedes gesehen.
- Der Fahrbahnbelag sei „gruselig“.

Zur Burgstraße:

- Die Straße sei wichtig und sehr gut geeignet als Fahrradstraße. Jedoch erst mit einem Beginn ab Dallgarten.

Zur Leimer Straße:

- Zur Auswirkung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf die Leimer Straße gibt es im Gremium gegensätzliche Meinungen. Es wird einerseits die Meinung vertreten, dass die Straße aufgrund dieses Verkehrs nur als bedingt geeignet als Fahrradstraße angesehen werden könne. Andererseits wird die Meinung vertreten, dass es bisher nie größere Probleme bei dieser Straße gegeben habe.
- Es bestehe teilweise die Befürchtung, ein Vorrang für Fahrräder würde zu Konflikten führen.
- Es wird gefragt, ob man an einer Situation, die funktioniere, etwas ändern müsse.
- Insofern eine Mischverkehrsfläche eingeführt werde, stelle sich die Frage, ob dies hier mit einer Fahrradstraße zusammenpasse.

Erster Bürgermeister Odszuck und Herr Thewalt gehen auf die Fragen zur Leimer Straße ein:

- Die Frequenz des landwirtschaftlichen Verkehrs sei nicht hoch und aus Sicht der Verwaltung gebe es diesbezüglich dort auch keine Konflikte.
- Eine Mischverkehrsfläche sei hier kompatibel.

Zur Vangerowstraße:

- In der städtischen Vorlage gehe die Fahrradstraße nur bis zur Bluntschlistraße. Darüber hinaus fehle der östliche Teil zur Fehrentzstraße, der direkte Übergang in die Voßstraße.

Herr Teufel geht auf die Fragen zur Vangerowstraße ein:

- Dass die Vangerowstraße nur zwischen Bluntschli – und Kirchstraße in der Gruppe 1 (zeitnahe Umsetzung) stehe, sei ein Fehler, der beim Übertragen passiert sei. Im Gutachten sei dies richtig angeführt.

Generell zum Thema Fahrradstraßen tragen die Stadträtinnen und Stadträte folgende Punkte vor:

- Fahrradstraßen bedeuten eine deutliche Verbesserung für die Fahrradfahrer, ebenso eine deutlich verbesserte Sicherheit. Der Fahrradverkehr dürfte zu- und der Autoverkehr abnehmen. Die Fahrradstraßen seien eine Aufwertung und Wertschätzung für den Radverkehr.
- Die Vorteile von Fahrradstraßen müssten überwiegen, wenn diese ausgewiesen werden.
- Man müsse schauen, dass Fahrradstraßen immer irgendwo sinnvoll einmünden.

- Anarchische Verkehrssituationen seien relativ sicher (Beispiel: Plöck). Daher müsse man folgende Situation herstellen: anarchisch-chaotisch, aber völlig überschaubar.
- Verkehrsteilnehmer sollten dazu angehalten werden auch schwächere Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.
- Es sei bisher „nur Stückwerk“.
- Eine zeitnahe Umsetzung wird gewünscht. Es wird die Frage gestellt, wann mit einer Einrichtung der Fahrradstraßen zu rechnen sei.
- Es wird gefragt, was passiert, wenn eine Fahrradstraße auf einen Knoten treffe.

Erster Bürgermeister Odszuck, Herr Thewalt, Herr Petry und Herr Teufel gehen auf die generellen Fragen zum Thema Fahrradstraßen ein:

- Ein Anschluss an die Fahrradstraßen sei zum Beispiel auch in Form eines Fahrradweges möglich und sinnvoll. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes können entsprechende Möglichkeiten geprüft werden.
- Auf Nachfrage werden die generellen Unterschiede zwischen „Shared Space“ und Mischverkehrsfläche erläutert.
- Zwischen Mischverkehrsfläche und Fahrradstraße gebe es keinen unüberwindlichen Widerspruch. Bei einer Mischverkehrsfläche liege es im Bereich der Gestaltungsfreiheit des Regelungsgebers (hier der Stadt Heidelberg) zu bestimmen wer Vorrang habe.
- Es gelte auch auf Fahrradstraßen § 1 StVO: Jeder Verkehrsteilnehmer habe Rücksicht zu nehmen.
- Es könnte geschwindigkeitsabhängig separiert werden, zum Beispiel über ein generelles Tempo 20.
- Es wird bestätigt, dass die Etablierung von Fahrradstraßen ein Puzzle sei, man müsse hier Teilchen für Teilchen zusammenfügen.
- Die ersten Maßnahmen werden voraussichtlich im Frühjahr 2018 umgesetzt sein.
- In Heidelberg gibt es nur für die Plöck längere Erfahrungen zum Thema Aufeinandertreffen von Fahrradstraßen und Knoten. Hier gebe es an der Ostseite, der Tiefgaragenausfahrt Triplex, keinerlei Häufung von Unfällen. In den Unfalluntersuchungen des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sei diese Thematik auch nicht behandelt worden. Es gebe diesbezüglich keinerlei Häufung von Unfällen, die über das normale Risiko an Knoten hinausgehen würden.
- Fahrradstraßen führen zu mehr Sicherheit beim Fahrradfahren, da die Radfahrer hier vollwertige Verkehrsteilnehmer seien, mittig auf der Straße fahren dürften und vom Autoverkehr nicht mehr übersehen werden.

Erster Bürgermeister Odszuck erteilt die Zusage, dass vor der Einrichtung der Fahrradstraßen jeder Teilabschnitt noch einmal angeschaut werde. Dies geschehe auch im Hinblick auf mögliche Gefährdungen (unter anderem bezüglich der Ausgestaltung der Knotenpunkte) sowie möglicher Konflikte gegenüber dem ÖPNV und dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Stadträtin Spinnler bittet in Bezug auf die Beurteilung der Alten Eppelheimer Straße um zusätzliche Stellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck  
Erster Bürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## 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.

<b>Nr.</b>	<b>Straße</b>	<b>Gesamtpunktzahl</b>
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.

<b>Nr.</b>	<b>Straße</b>	<b>Gesamtpunktzahl</b>
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.

<b>Nr.</b>	<b>Straße</b>	<b>Gesamtpunktzahl</b>
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**

<b>Nr.</b>	<b>Straße</b>	<b>Streckenabschnitt</b>
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

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. <b>Ziel/e:</b>
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver. <b>Ziel/e:</b>
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

### **Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
01	Machbarkeitsuntersuchung „Prüfung von 20 Strecken zur Eignung als Fahrradstraße in Heidelberg“
02	Präsentation – Herr Petry <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2017)</b>
03	Präsentation – Herr Teufel <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.09.2017)</b>