

Planungsbeschreibung Fahrradstraße Vangerowstraße

1. Verkehrliche Bedeutung

1.1 Radverkehr

Auf dem als Fahrradstraße geplanten Abschnitt der Vangerowstraße überlagern sich mehrere wichtige städtische Radverkehrsrouten:

- (i) Wieblingen – Mannheimer Straße – Vangerowstraße (West) – Vangerowstraße (Ost) – Voßstraße – Bismarckplatz
- (ii) Pfaffengrund/Bahnstadt/Hauptbahnhof – Mittermaierstraße - Vangerowstraße (Ost) – Voßstraße – Bismarckplatz oder Fehrentzstraße (Nord) – Schurmanstraße – Altstadt/Neckarufer – Schlierbach
- (iii) Dossenheim/Neuenheim/Neuenheimer Feld – Ernst-Walz-Brücke – Vangerowstraße (Ost) – Voßstraße – Bismarckplatz oder Fehrentzstraße (Süd) – Alte Bergheimer Straße – Poststraße – Plöck oder Römerkreis – Weststadt

In der Straße direkt sowie in unmittelbarer Nähe befinden sich einige wichtige Ziele, die zu einem höheren Anteil mit dem Rad angesteuert werden: Thermalbad, Wilckenschule/Marie-Marcks-Schule, mehrere Kitas, evangelische Gemeinde, Musik- und Singschule.

1.2 Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr ist die Vangerowstraße nur in Fahrtrichtung Osten freigegeben. Die Straße hat lediglich eine Erschließungsfunktion für Ziele in der Straße selbst oder angrenzenden Straßen (Kirchstraße, Bluntschlistraße, Fehrentzstraße, Voßstraße). Der Parkraum in der Straße ist vollständig bewirtschaftet (Anwohnerparken, Kurzparken mit Parkschein).

1.3 Fußverkehr

Die Bedeutung der Straße für den Fußverkehr ergibt sich durch die Erschließung oben genannter wichtiger Ziele, darunter auch deren Erreichbarkeit von benachbarten ÖPNV-Haltestellen. Auf der Nordseite besteht westlich des Thermalbades keine Erschließung und keine Fußverkehrsführung.

1.4 Verkehrsaufkommen:

Im Querschnitt Vangerowstraße beträgt am Knotenpunkt Fehrentzstraße die Verkehrsbelastung (24 h) 1447 Kfz sowie 3005 Radfahrende. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte liegt demnach bereits im Bestand vor.

Die Vangerowstraße wird im Bestand im Radverkehr zu 54% in Richtung Osten sowie zu 46% in Richtung Westen befahren.

2. Entwicklung des Straßenquerschnitts:

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt auf dem gesamten Abschnitt 7,50m. Durch die unterschiedliche Seitenraumnutzung ergaben sich jedoch für die Planung der Fahrradstraße unterschiedliche Querschnittsaufteilungen:

2.1 Fehrentzstraße – Bluntschlistraße

Gegenwärtig ist beidseitig Parken auf der Fahrbahn zugelassen. Bei Ausnutzung des Parkraums verbleibt eine Fahrgasse von ca. 3,50m.

Mit Hinblick auf die aktuellen fachlichen Richtlinien zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen (u.a. Qualitätsstandards Baden-Württemberg) mit Markierung eines Sicherheitstrennstreifens von ist eine Fahrradstraße bei Beibehaltung der Parkstände nicht umsetzbar.

Aus diesem Grund verbleiben die Parkmöglichkeiten auf diesem Abschnitt nur auf der Nordseite, auf der Südseite wird ein absolutes Halteverbot angeordnet. Die Parkstände auf der Nordseite können auf diesem Abschnitt eine für besonders breite Pkw geeignete Überbreite von 2,25m erhalten. Der Sicherheitstrennstreifen wird mit einer Breite von 0,75m inkl. Markierung ausgeführt.

2.2 Bluntschlistraße – Kirchstraße

In diesem Abschnitt sind teilweise (davon auch auf Privatfläche) Senkrechtparkstände im nördlichen Seitenraum im Bestand vorhanden. Auf südlicher Seite bestehen Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn.

Der Fahrbahnquerschnitt ermöglicht hier, bei Berücksichtigung des Sicherheitstrennstreifens, ein Erreichen einer Fahrgasse von 4,00m zwischen den Sicherheitstrennstreifen und damit eine Erfüllung der Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg. Zugleich ergibt sich in diesem Abschnitt ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen (erhöhte Nachfrage durch Schwimmbad und Schule) sowie Querungsstellen. Neben einer bereits bestehenden Querungsstelle im Bereich Knotenpunkt Bluntschlistraße werden weitere an den beiden Enden des bestehenden Geländers vor dem Schuleingang eingerichtet. Die westliche dient insbesondere dazu, den Fußverkehr Richtung Westen vollständig auf die Südseite zu leiten, da auf der Nordseite keine Fußverkehrsführung weitergeführt wird.

Durch diese Rahmenbedingungen ergeben sich zwei verschiedene Querschnittsaufteilungen (von Nord nach Süd):

Querschnitt Parkstände		Querschnitt Fahrradabstellanlage/Querung	
Sicherheitstrennstreifen inkl. Markierung	0,75m	Querung/Fahradabstellanlage, Markierung	1,75m
Fahrbahn	4,00m	Fahrbahn	4,00m
Sicherheitstrennstreifen inkl. Markierung	0,75m	Markierung, Querung	1,75m
Parkstand	2,00m		

Bei einem Wechsel dieser Querschnitte ergibt sich ein Versatz der Fahrbahn von 1,00m.

2.3 Westlich der Kirchstraße

In Höhe Vangerowstraße 11 (städtische Kita) entsteht eine neue Überleitung des Radverkehrs von der Fahrradstraße zum bestehenden baulichen Radweg (und umgekehrt) mit einer baulichen Anhebung der Fahrbahn.

Bis zu dieser Überleitung der Radverkehrsführung in den Seitenraum werden die Markierungen zum Sicherheitstrennstreifen fortgesetzt. Im nördlichen Seitenraum sind weitere Senkrechtparkstände im Bestand vorhanden. Auf der Südseite entfallen die markierten Parkstände aufgrund der Fahrradstraßenführung sowie der fehlenden erforderlichen Fahrgassenbreite für Ein- und Ausfahren ohne Rangieren. Ein Bereich mit einer Fläche von ca. 54m², der im Seitenraum für die Radverkehrsführung nicht mehr erforderlich ist, wird für eine Entsiegelung geprüft.

3. Planung

Die Umwandlung der Straße in eine Fahrradstraße erfolgt gemäß den Qualitätsstandards des Landes BW mit folgenden Merkmalen:

Parkierung: Die Parkangebote sowohl für den Kfz-Verkehr als auch das Fahrrad werden gekennzeichnet. Ein Sicherheitsabstand von 0,75m zum ruhenden Verkehr wird durch eine gestrichelte Linie verdeutlicht. Für das Parkangebot wird die üblichen Breite von 2,00m angewendet, östlich der Bluntschlistraße wie beschrieben eine Überbreite von 2,25m.

Knotenpunkte: Die Knotenpunkte werden rot eingefärbt. Die Fahrradstraße wird als Vorfahrtstraße angeordnet, Das Schild sowie die Fahrbahnmarkierung verdeutlichen die geltende Regelung für die einbiegenden Verkehre.

Breite: Die reine Breite der Fahrbahn dieser für den Kraftverkehr gültigen Einbahnstraße beträgt mindestens 3,50m (vgl. Qualitätsstandards BW).

Verkehrsschilder: Bei der Anordnung der Beschilderung des Endes der Fahrradstraße bzw. des Beginns einer anderen Verkehrsregelung an Kreuzungen wird die Nachhaltigkeit berücksichtigt. So wird ein Schilderwald vermieden bzw. doppelte Beschilderung vermieden.

Fahrradparken: Es werden etwa 44 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum geschaffen.