

Stadt Heilbronn	Dez. IV	Amt: Amt für Straßenwesen	Datum: 24.03.2015	GR-Drucks. Nr. <b>96</b>
Az.: 66 St-P/mö		App: 3468		
<b>Vorberatung</b>		<b>Entscheidung</b>		
V B+U BE Wi J Uml BBR <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		V B+U BE Wi J Uml GR BMA <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Tag:		Tag: 28.04.2015		
<input type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich		<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich		
Anlage 1 - Radverkehrsführung Fußgängerzone Innenstadt Anlage 2 - Auslastung städt. Fahrradabstellanlagen Anlage 3 - Maßnahmenübersicht Alternativ-Route 3				
Betreff:	Radfahrer in den Fußgängerzonen - Maßnahmenkonzept			

## I. Antrag

Kenntnisnahme

## II. Sachverhalt

Dem Bau- und Umweltausschuss wurde im Oktober 2014 die Drucksache 310 zur Kenntnisnahme vorgelegt. Mit dieser Drucksache sowie der zugehörigen Präsentation nahm das Amt für Straßenwesen Stellung zum Antrag der CDU-Fraktion zum Radfahren in der Fußgängerzone.

Ergänzend zur Drucksache 310 stellt die Verwaltung nachfolgend unter **Radfahren in der Innenstadt** Maßnahmen vor, wie die Alternativrouten zur Fußgängerzone für den Radverkehr gestärkt werden können. Der Abschnitt **Fahrradverleihsystem** ergänzt die Hinweise zur Einführung eines Fahrradverleihsystems in Heilbronn.

### Radfahren in der Innenstadt

Da die Fußgängerzone als bedeutsames Wegeziel im Innenstadtbereich für alle Verkehrsteilnehmer interessant ist, ist die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Die Verbindungsfunktion in Ost-West Richtung ist sehr bedeutend und besonders für touristische Radler sehr wichtig und attraktiv (Verlauf von Fernradwegen).

Zur Entschärfung der Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern wurden zunächst die baulichen Aspekte untersucht und die vorhandenen Alternativrouten mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen für Radfahrer systematisch aufgelistet und bearbeitet.

### **Ost-West-Verbindungen**

Die Hauptachse in Ost-West Richtung verläuft in der Kaiserstraße, welche ein geringes Konfliktpotenzial aufweist, da der Radverkehr größtenteils in der Fahrgasse des ÖPNV mitfährt. Als Alternative dient die Route Ost über die Karlstraße, die Gemmingergasse und die Lohtorstraße. Als Teil des bereits vorgestellten Radroutenkonzepts wird diese Verbindung als durchgehende Achse bearbeitet. Entsprechende Planungsmittel sind bereits im Haushalt 2015/2016 eingestellt.

### **Achse in der Altstadt**

Diese Nord-Süd-Hauptachse verläuft über die Sülmerstraße und die Fleiner Straße. Als Alternativrouten werden drei Verbindungen angeboten:

**Alternativ-Route 1** führt Radfahrer über die Untere und Obere Neckarstraße, welche durch die geringen Zahlen des motorisierten Verkehrs sowie die flache Topografie direkt am Neckar attraktiv ist. Die dortige Gastronomie stellt interessante Ziele für den Verkehr dar. Durch ein hohes Maß an Außenbewirtschaftungszonen wird das Geschwindigkeitsniveau jedoch stark gesenkt. Im Vergleich zur Fußgängerzone sind derzeit weniger Zeitverluste möglich. Durch die Konzentration der Geschäfte auf den Kernbereich der Innenstadt wird das Quelle-Zielaufkommen jedoch stark in Richtung Fußgängerzone verlagert. Eine weitere Verringerung der Zeitverluste des Radverkehrs und der damit verbundenen Verkehrsverlagerung aus der Fußgängerzone ist auf dieser Verbindung durch weitere Maßnahmen nicht möglich.

**Alternativ-Route 2** ist durch die Freigabe der Gehwege in der Allee möglich geworden. Radfahrer, die auf dem Gehweg fahren, müssen jedoch das Schritttempo ebenso beachten wie in der Fußgängerzone. Zusätzlich zu den Merkmalen des Verkehrsablaufs mit Fußgängern ist diese Verbindung durch ein starkes Aufkommen an motorisiertem Verkehr und einen besonders hohen ÖPNV-Anteil gekennzeichnet. Dadurch wird das Fahren auf der Fahrbahn unattraktiv und im Seitenraum ist durch die verkehrsrechtlich vorgegebene Anpassung der Radfahrgeschwindigkeit an die Fußgänger eine schnellere Fahrweise als in der Fußgängerzone daher auch auf dieser Strecke nicht möglich.

Um eine Verkehrsverlagerung aus der Fußgängerzone zu erreichen, ist es somit notwendig die zwischenliegenden Bereiche zu betrachten.

**Alternativ-Route 3** wird durch die parallele kleinteilige Wegeverbindung zwischen Allee und Fußgängerzone gebildet. Diese ist derzeit für Radfahrer wenig attraktiv und nicht selbsterklärend. Besonders der hohe Anteil an Parksuchverkehr in Verbindung mit vielen schlecht einsehbaren Kreuzungsbereichen verringert die Sicherheit des Radfahrens. Obwohl hier keine durchgängige geradlinige Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden kann, ist es möglich die Situation in einigen Teilbereichen zu optimieren, um die Durchlässigkeit der rückwärtigen Erschließungsflächen sowohl für den Quell- und Zielverkehr als auch für den Durchgangsverkehr zu verbessern:

Die Verwaltung wird die derzeit gesperrten Einbahnstraßen in Teilbereichen der Siebeneichgasse, der Querschulgasse, des Franziskanerhofs und des Glockengießerhofs für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Im Zuge der nächsten Sanierungsarbeiten der Asphaltdecken werden Markierungen in der Querschulgasse für den Radverkehr erneuert und ergänzt sowie erforderliche Bordsteinabsenkungen in der Schulgasse durchgeführt. Durch wegweisende Maßnahmen soll der Streckenverlauf verdeutlicht werden. Zur Verringerung des motorisierten Durchgangsverkehrs werden verträgliche Lösungen gesucht, die Durchlässe in der Biedermanngasse und Querschulgasse baulich einzuschränken und verkehrswidrigen motorisierten Verkehr somit zu unterbinden. Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs ist es notwendig, die Freigabe der öffentlichen Parkzonen weiter einzuschränken und bspw. ganztägig auf Anwohner zu beschränken.

Keine Alternative ist eine Routenwahl auf der westlichen Seite der Fußgängerzone, welche sich teilweise ähnlich wie die Situation auf der östlichen Seite gestaltet. Die Verbindung der Deutschhofstraße über die Gerberstraße zur Mannheimer Straße ist topografisch zwar sehr gut für den Radverkehr geeignet, der Parksuchverkehr und die damit verbundenen Rangiervorgänge lassen derzeit jedoch keine Freigabe entgegen der Einbahnstraße zu. Zusätzliche Radverkehrslösungen, wie bspw. eine Markierung entgegen der Einbahnstraße, ließen sich somit nur durch massive Einschränkungen im ruhenden Verkehr entwickeln. Aufgrund der Einzelhandelsdichte und dem damit verbundenen Parkdruck wird die Situation demzufolge vorerst weiter beobachtet und die Belegungsdaten der Parkhäuser evaluiert.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

Neben den baulichen Aspekten ist es wichtig, auch die öffentliche Wahrnehmung im Blick zu behalten. Die derzeit stattfindenden Aktionen im Rahmen der Initiative RadKULTUR tragen dazu bei, die gegenseitige Rücksichtnahme zu verbessern. Zum einen werden die Radfahrer auf Rücksichtnahme langsamerer Verkehre sensibilisiert, zum anderen wird die Aufmerksamkeit der Fußgänger verbessert und somit das gegenseitige Verständnis erhöht und ein gemeinschaftliches Miteinander im öffentlichen Raum angestrebt. Die bereits aus dem letzten Jahr bekannten „Danke für Ihre Rücksicht“-Plakate werden auch 2015 wieder an den Eingängen der Fußgängerzone platziert. Die Anbringung der Beschilderung „Radfahrer frei – Schritttempo“ ist inzwischen beauftragt.

## Abstellanlagen

Die Daten der letzten Auslastungszählungen der Fahrradabstellanlagen wurden ausgewertet und grafisch dargestellt (siehe Anlage 2). Die dargestellte Auslastung zeigt die nötige Nähe zum Zentrum. Ein Ausbau der Abstellanlagen in den Randbereichen ist nicht zielführend. Die Anzahl der rechtlich zulässigen „wildparkenden“ Fahrräder verdeutlicht die nötige Nähe zu den Einzelhändlern. Zum weiteren Ausbau der Radabstellanlagen wurden bereits einige Standorte mit den zuständigen Fachämtern abgestimmt. Notwendige Absprachen mit Anliegern und Veranstaltern werden sukzessive getroffen und die entsprechenden Abstellanlagen ausgebaut. Die Errichtung innenstadtnaher Radhäuser wird weiterverfolgt und nach erfolgter Abstimmung vorgestellt.

## Fahrradverleihsystem

Ein wichtiger Baustein zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt ist das Angebot eines Fahrradverleihsystems. Von Seiten der Stadtverwaltung wurden die drei größten auf dem deutschen Markt agierenden und auf Fahrradverleihsysteme spezialisierten Firmen (nextbike, weBike, DB - Call a Bike) eingeladen, um über Erfahrungen und Entwicklungen zu berichten.

Es hat sich gezeigt, dass eine europaweite Ausschreibung für ein Fahrradverleihsystem in Heilbronn, nach aktueller Rechtslage, unumgänglich ist. Das heißt eine freihändige Vergabe an einen Anbieter ist nicht möglich. Dazu ist es notwendig, ein Vorkonzept im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu erstellen, welches dann als Grundlage einer Ausschreibung dient. Festzulegen sind in der konzeptionellen Planung nicht nur Stationsdichte und Radverfügbarkeit, sondern auch Anforderungen an Gestaltung, Vermarktung und städtische Einflussmöglichkeiten auf den Betrieb des angestrebten Fahrradverleihsystems. Alle drei Anbieter geben die Möglichkeit das angestrebte System auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt auszurichten.

Es hat sich außerdem gezeigt, dass die Angebote der verfügbaren Systeme bei allen Anbietern weiter ausgebaut werden. Durch die gesammelten Erfahrungen der Unternehmen sind die Einführungskosten im Vergleich zur Systemgröße seit dem Jahr 2009 stark gesunken. Zusätzlich gibt es weitere Entwicklungen der ausleihbaren Pedelec-Flotten, also Räder mit elektronischer Tretkraftunterstützung. Die Unternehmen konnten gute Ansätze aufzeigen, gaben jedoch zu bedenken, dass die Pedelec-Systeme noch in der Erprobung sind und empfehlen momentan noch davon Abstand zu nehmen.

Ein Ergebnis, dass sich durch das Modellprojekt „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ im Jahr 2009 herauskristallisiert hat und von den Unternehmen festgestellt werden konnte, ist, dass die Größe des geplanten Systems maßgeblich für den wirtschaftlichen Erfolg ist. Durch ein gut ausgebautes Stationsnetz und eine ausreichend große Zahl an Verleihfahrrädern wird eine Integration in den städtischen Verkehr erzeugt, die dazu beiträgt, eine Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Nur wenn sich ein Verleihsystem derart integrieren kann, wird es möglich, dass es nach der Einführungsphase ohne städtische Zuschüsse auskommen kann. Angaben zu den Investitionskosten

sind erst nach erfolgter Machbarkeitsstudie möglich. Ziel sollte sein, entsprechende Planungs- und Umsetzungsmittel in der kommenden Haushaltsplanung vorzusehen.

Es sollte eine Zusammenarbeit mit dem Landratsamt und den umliegenden Gemeinden angestrebt werden, um eine flächendeckende Präsenz zu erzeugen.

Die getroffenen Annahmen in den Bewerbungsunterlagen zum bundesweiten Modellversuch aus dem Jahr 2009 sind bezüglich der Größe des Systems als nicht ausreichend zu betrachten und müssen grundlegend überarbeitet werden.

### **III. Finanzwirtschaft**

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

### **IV. Bürgerbeteiligung**

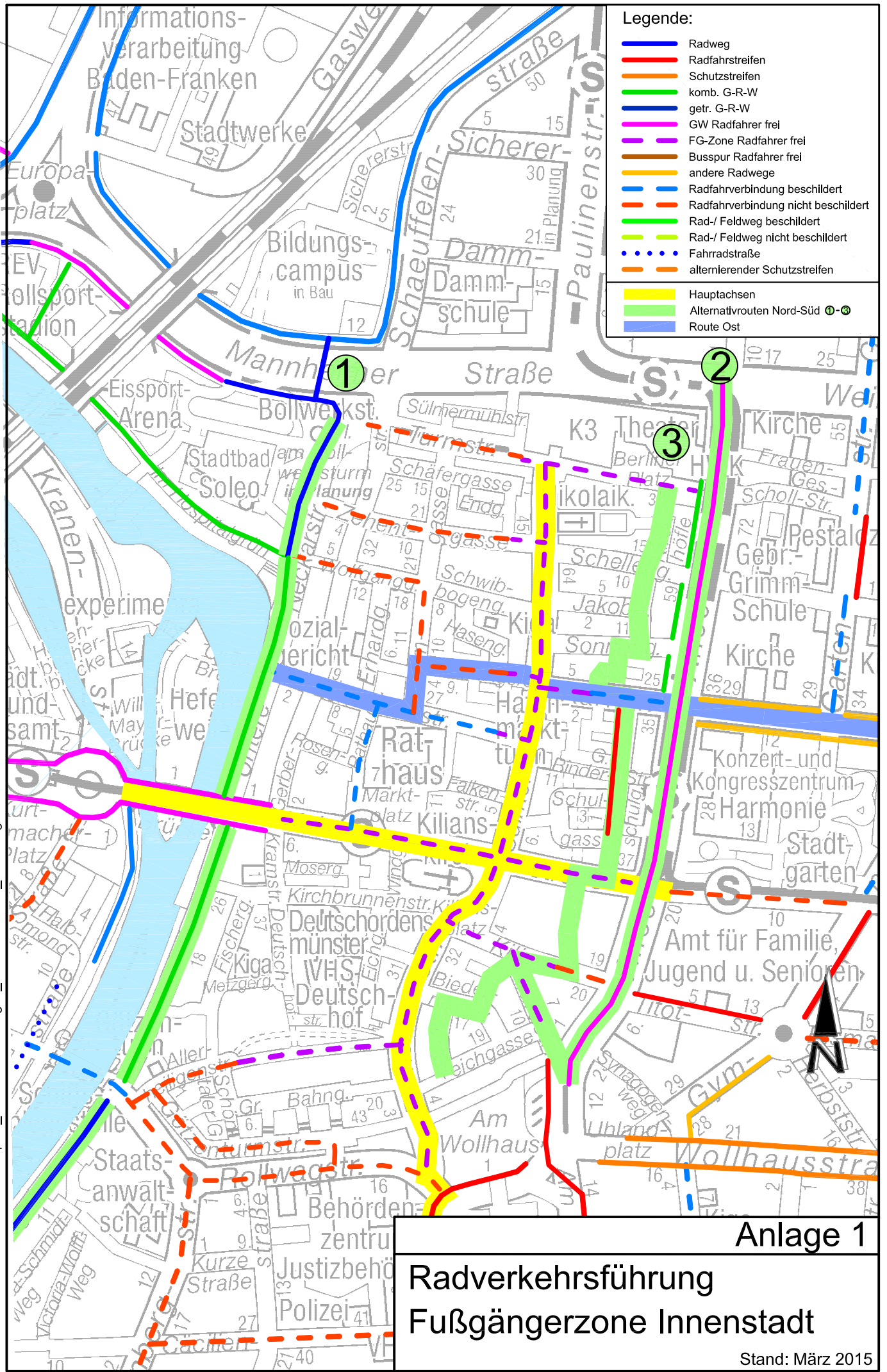
Erfolgt im Zuge der weiterführenden Planungen.

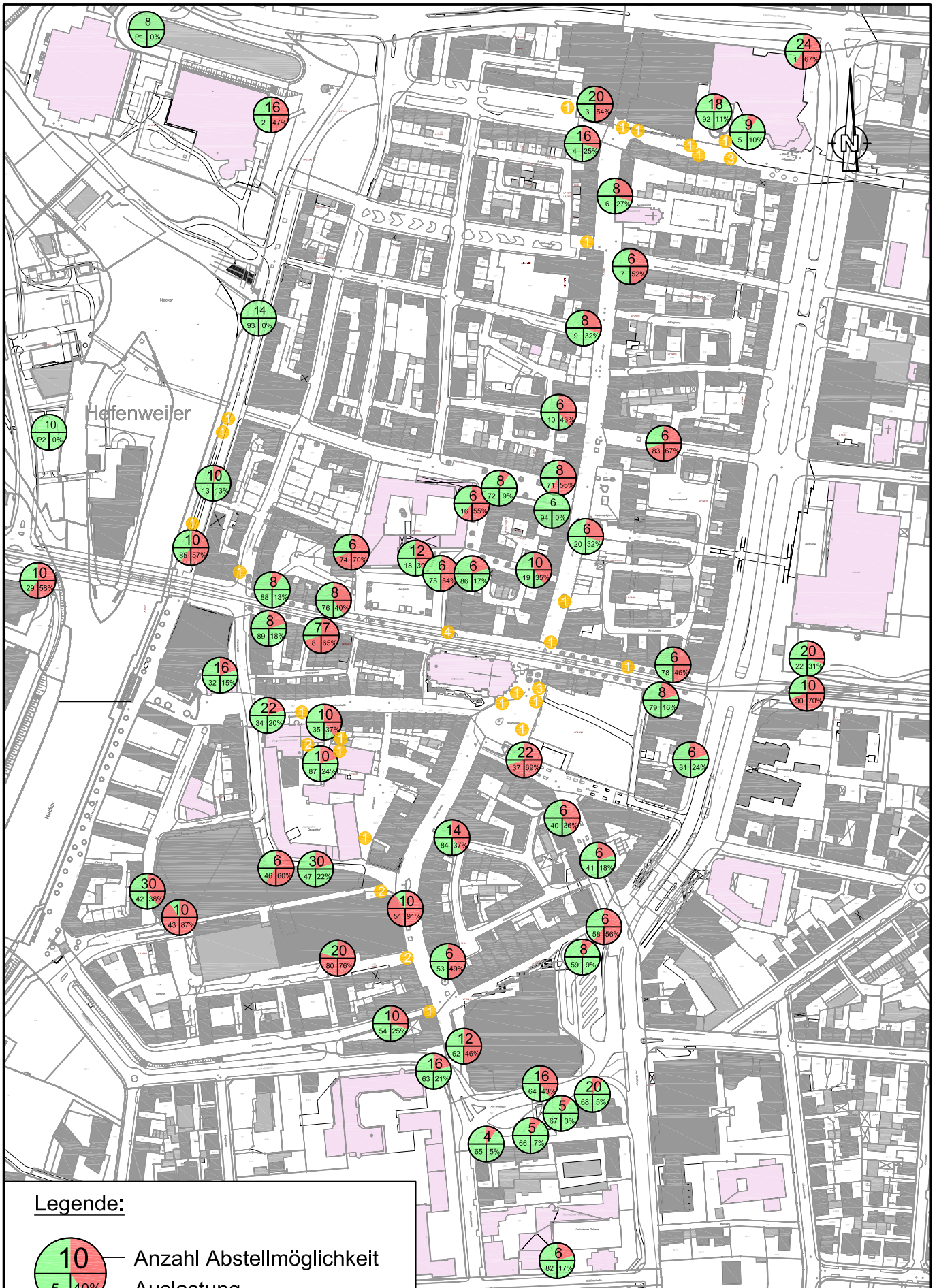
Amtsleitung

Gesehen:  
Heilbronn,  
Bürgermeisteramt  
Dezernat IV

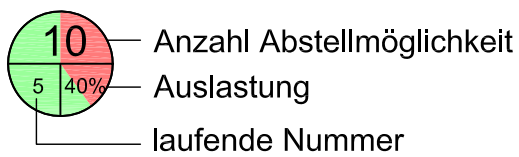
gez.: Christiane Ehrhardt

gez.: Wilfried Hajek





**Legende:**



# Auslastung städt. Fahrradabstellanlagen

## Anlage 2

Innenstadt

Stand: März 2015

# Anlage 3 – Maßnahmenübersicht Alternativ-Route-3

	1	Freigabe Einbahnstraße
	2	Freigabe Einbahnstraße
	3	Freigabe Einbahnstraße
	4	Freigabe Einbahnstraße
	5	Markierungsarbeiten
	6	Einengung Durchlass
	7	Einengung Durchlass
	8	Bordsteinabsenkung