

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Online-Bürgerbeteiligung

Baustein: Fuß- und Radverkehr



Inhalt

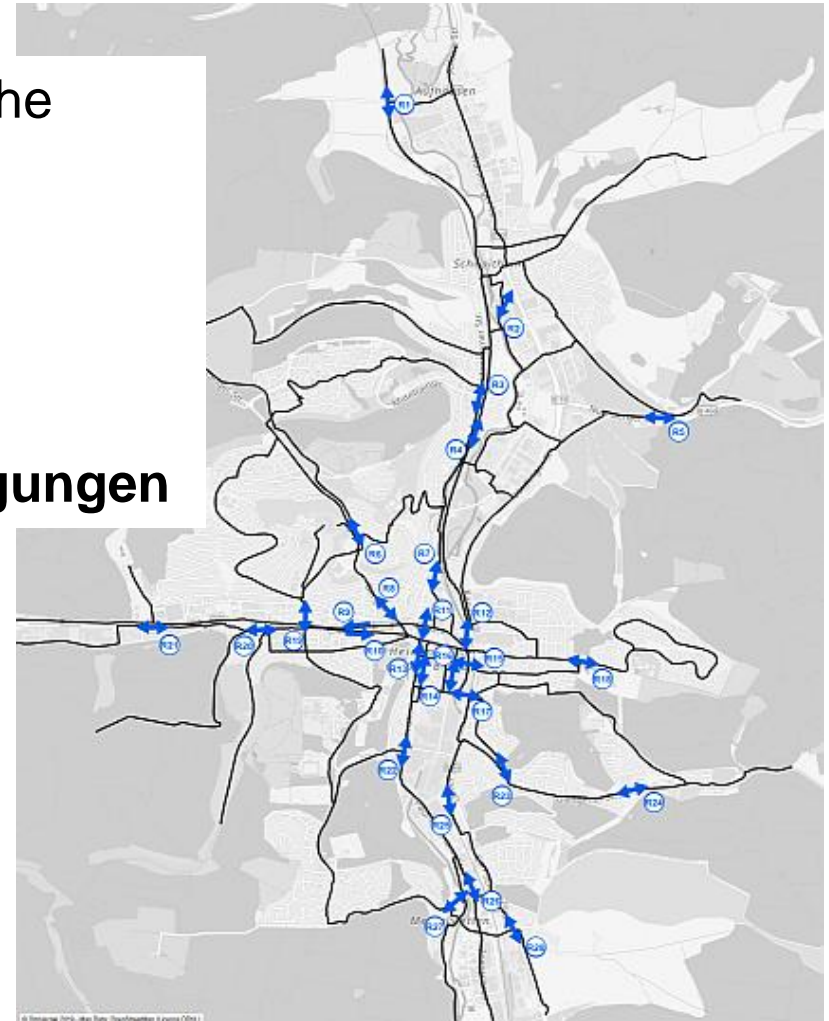
1. **Verkehrserhebungen / Befragungen**
2. **Status-Quo-Analyse Fußverkehr**
3. **Status-Quo-Analyse Radverkehr**

Verkehrserhebungen / Befragungen



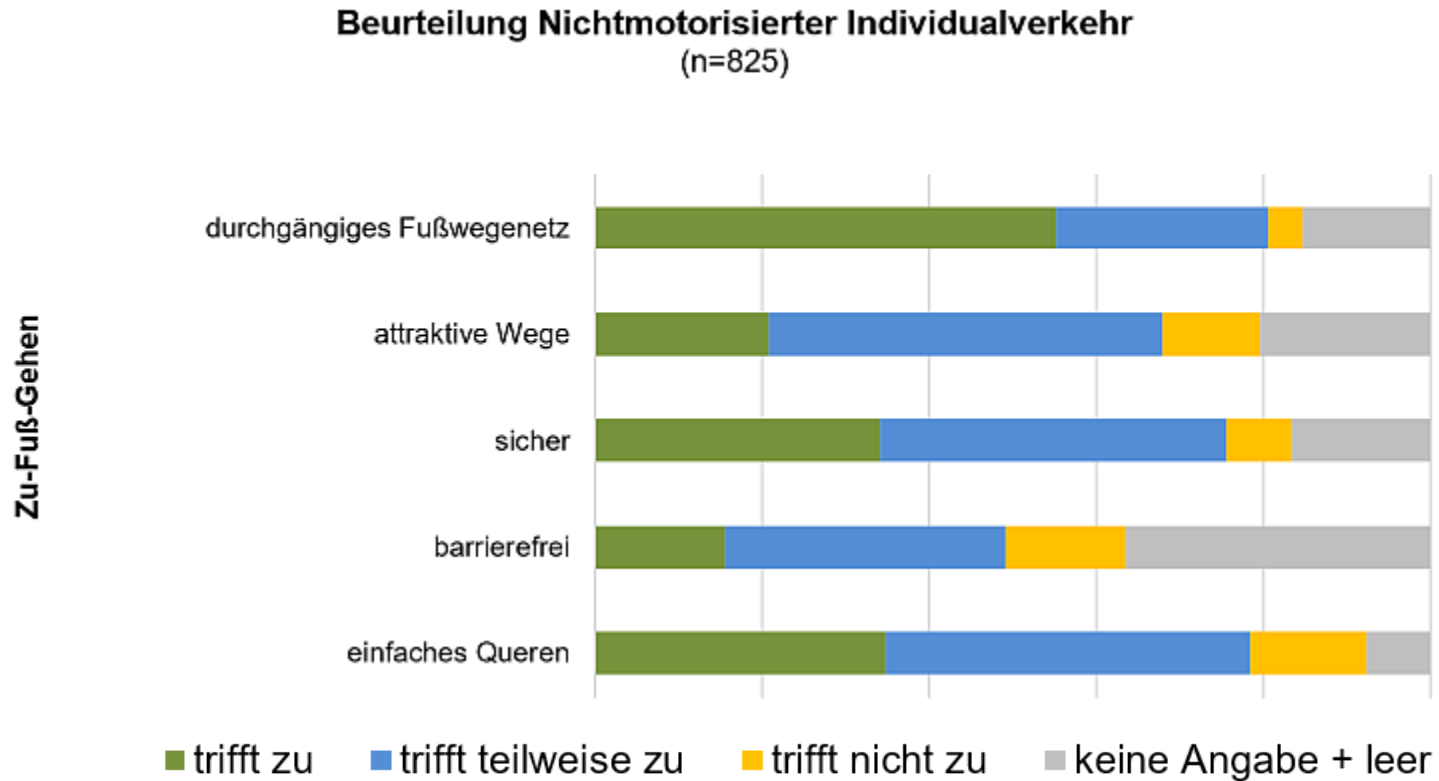
Es wurden im Sommer 2019 umfangreiche Verkehrserhebungen für den Fuß- und Radverkehr durchgeführt.

⇒ Mehr dazu erfahren Sie unter
Datenfundament
Verkehrszählungen/Verkehrsbefragungen

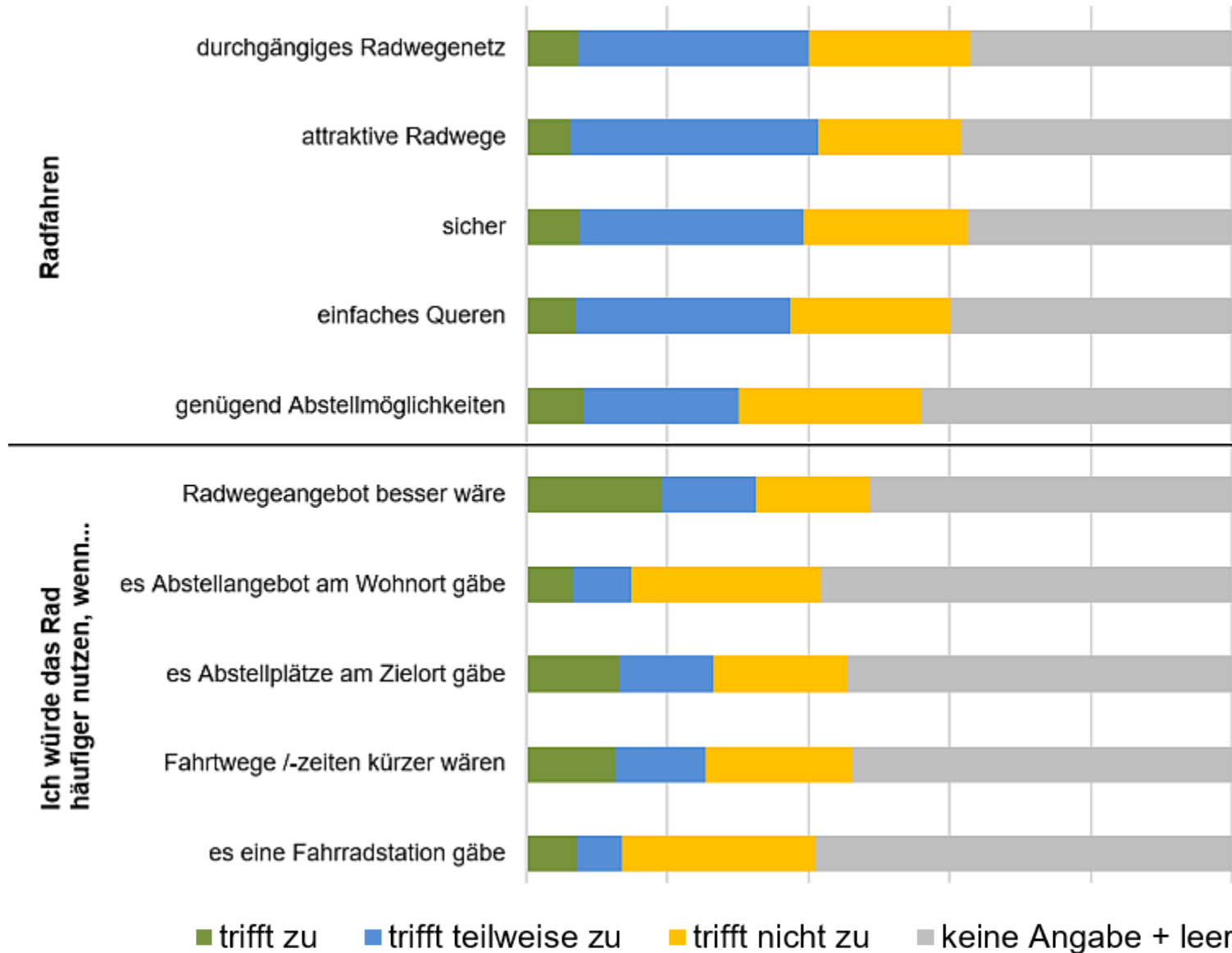




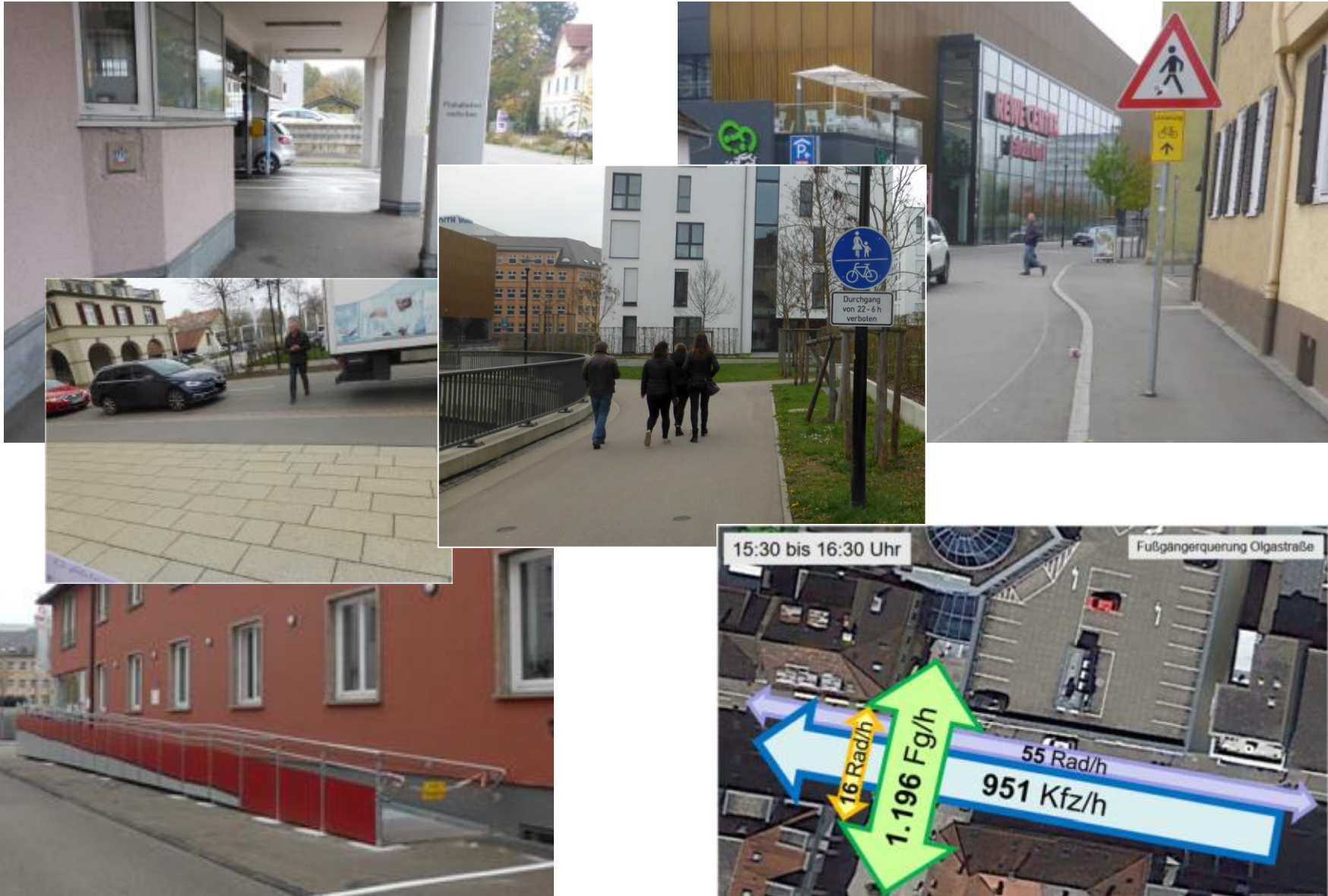
Zusätzlich wurden eine Einschätzung der Qualitäten im Fuß- und Radverkehr in einer Haushaltsbefragung (mit 825 Teilnehmenden) und einer Arbeitnehmerbefragung abgefragt.



Verkehrserhebungen / Befragungen



Status-Quo-Analyse Fußverkehr



Status-Quo-Analyse Fußverkehr



Das Zufußgehen stellt für viele Bevölkerungsgruppen eine Chance dar, sich selbständig mobil in der Stadt zu bewegen. Es entstehen keine Kosten, zudem fördert das Zufußgehen die Gesundheit und belebt die Stadt. Das Zufußgehen ist die natürlichste Art des Menschen sich fortzubewegen. Fast jede Wegeketten beginnt und endet zu Fuß – der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Supermarkt. Jeder Verkehrsteilnehmer ist auf Teilstrecken Fußgänger, so dass Maßnahmen für den Fußverkehr den Nutzern aller Verkehrsmittel zu Gute kommen.

Eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur kann auf der gesamtstädtischen Ebene des Verkehrsentwicklungsplans nur grob vorgenommen werden. Eine konkrete Ausarbeitung muss über Planungen auf Stadtteil- bzw. Quartiersebene erfolgen. Der Schwerpunkt der Analyse liegt daher auf der Innenstadt. Für diese wird ein Hauptfußwegenetz entwickelt, welches die wichtigsten Ziele verbindet. Entlang dieses Fußwegenetzes wird dann die Ist-Situation analysiert und bewertet.

Allgemeine Ansprüche und Standards



Die Breite von Gehwegen sind entsprechend der Bebauung und der Verkehrsstärke zu bemessen. In Wohn- und Mischgebieten werden bspw. Gehwegbreiten von 2,10 bis 2,50 m empfohlen.

Entsprechend der Verkehrsstärke sind Querungshilfen zu wählen (Mittelinsel, vorgezogener Seitenraum, Fußgängerüberweg...).

Barrierefreiheit sollte bei allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Querungshilfen sollten sowohl für Sehbehinderte als auch geheingeschränkte Personen ausgebildet werden. Im besten Falle ist ein taktiler und akustischer Leitsystem in allen wichtigen Bereichen der Stadt vorzufinden.

Hauptfußwegenetz - Innenstadt

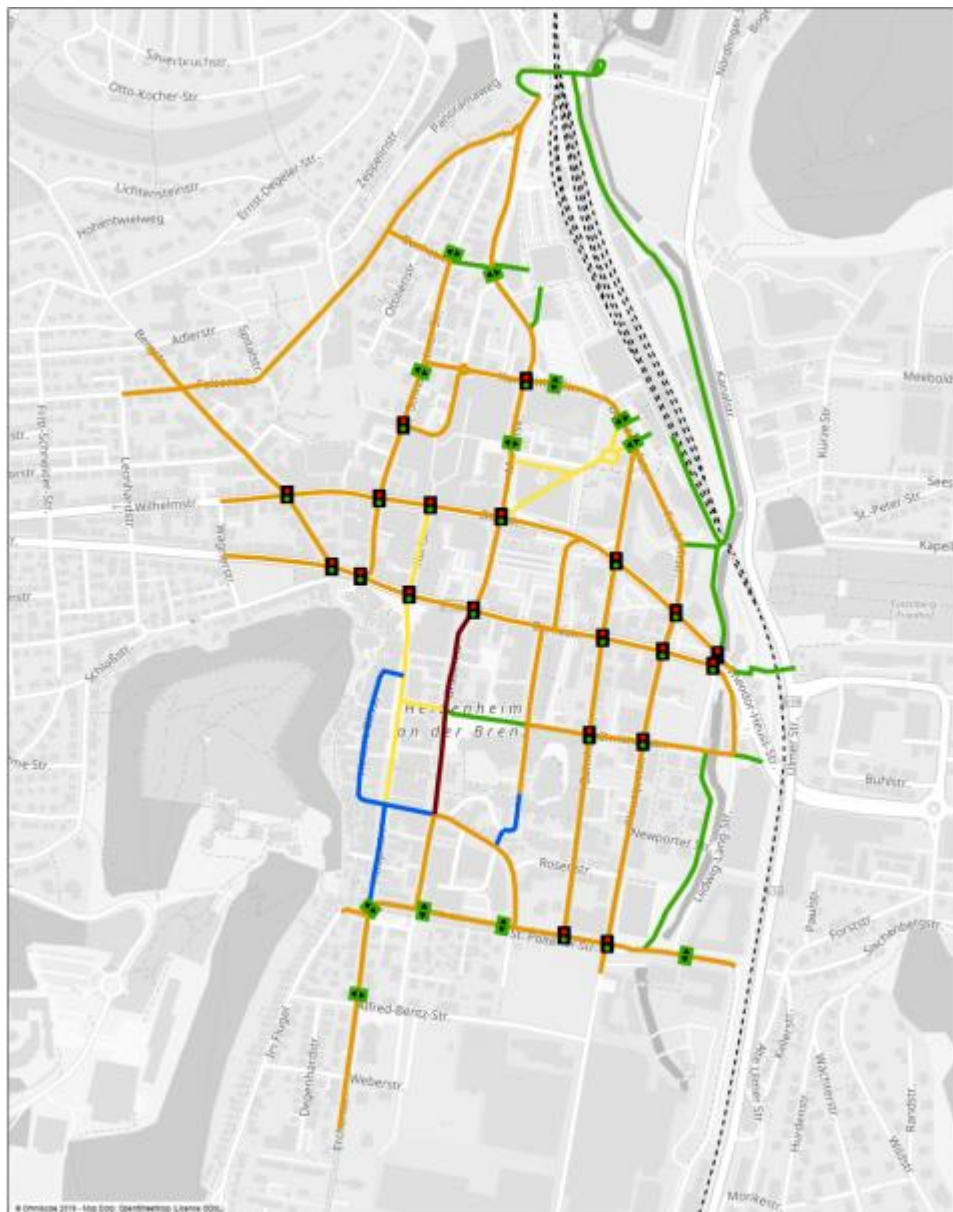


Das Hauptfußwegenetz wird unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Zentrum gebildet.

Insgesamt verfügt Heidenheim über ein engmaschiges Fußwegenetz im Zentrum. Es wird im Wesentlichen durch die entlang der Straßen verlaufenden Gehwege gebildet. Ergänzt wird das Fußwegenetz durch separate Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege außerhalb des Straßennetzes (bspw. entlang der Brenz).

- | | | |
|--------------------------------------|-----------------------|--------------|
| Hauptfußwegenetz | Verwaltung | Freizeit |
| wichtige Ziele im Stadtgebiet | Friedhof | Altenheim |
| Bahnhof | Kita | Einzelhandel |
| Busbahnhof | Grundschule | Post |
| Touristeninformation | Weiterführende Schule | Unternehmen |
| Kultur | (Volks-)Hochschule | |
| Radius unterschiedliche Gehminuten | | |

Infrastruktur Bestand - Innenstadt



Auf den meisten wichtigen Fußwegeachsen im Kernbereich bestehen an den zu querenden Straßen Schutzanlagen wie Fußgängersignalanlagen (FSA) und andere Querungshilfen (wie Mittelinseln).

Zusätzlich bestehen verkehrsberuhigte Bereiche, eine Tempo 20-Zone und Fußgängerzonen. Stichprobenhafte Beobachtungen zeigen jedoch, dass in der Fußgängerzone auch außerhalb der vorgegebenen Zeiten zahlreiche Fahrzeuge aufzufinden sind.

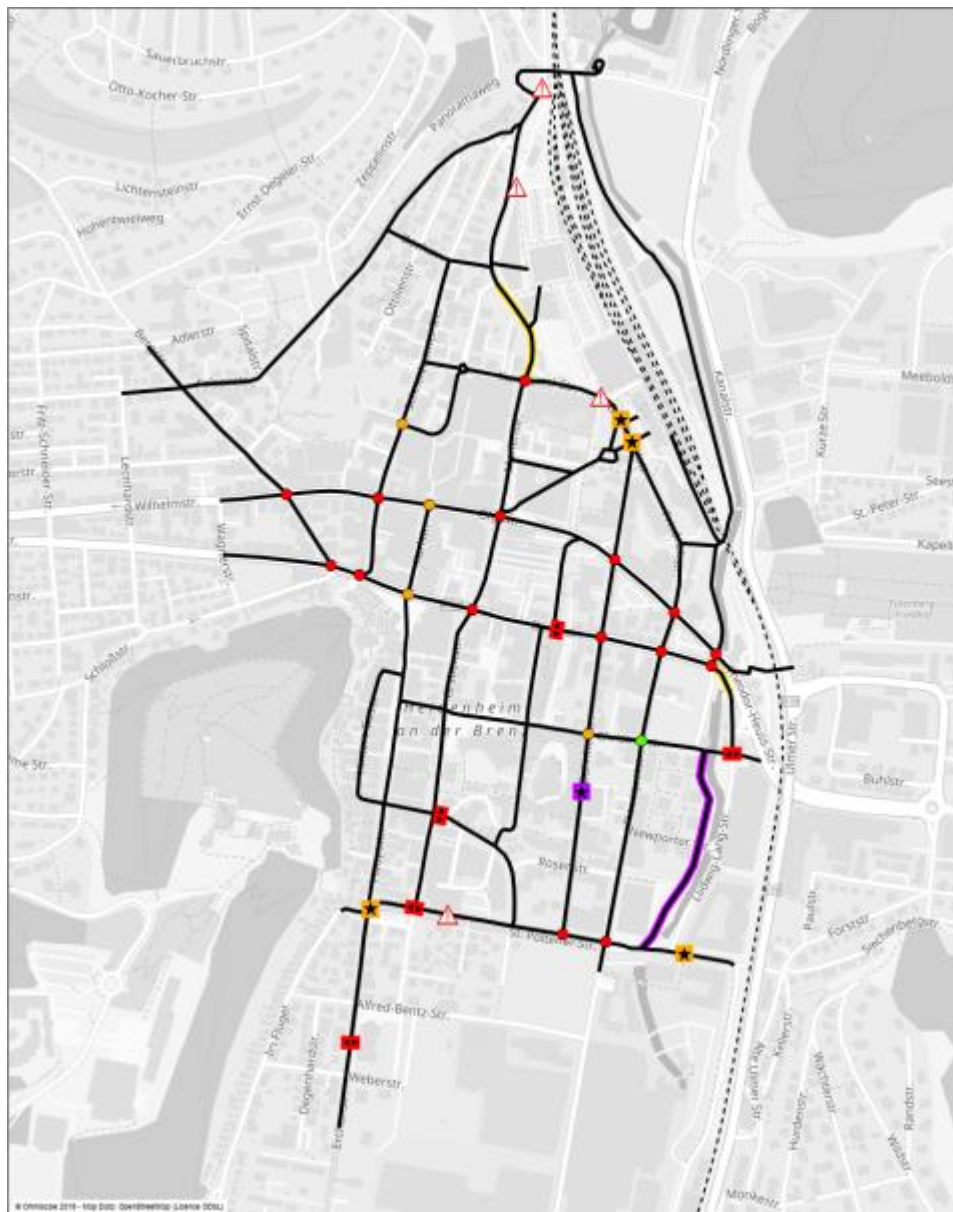
Fußverkehrsführung

- Separate Führung
- Straßenbegleitender Gehweg
- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20-Zone (Mischverkehrsfläche)

Querungsform

- Fußgängerschutzanlage
- Mittelinsel

Analyse - Innenstadt



Die Messung der Grünzeiten für Fußgänger an Ampeln dokumentieren zum Teil sehr lange Wartezeiten.

Trotz vieler vorhandener Querungsstellen sind diese zum Teil verbesserungswürdig oder fehlen gänzlich.

Es fehlen flächendeckend taktile Leitelemente für seheingeschränkte Personen.

Fußwegenet

Fußgängerschutzanlagen (FSA)

- Querung an FSA ohne Einschränkung möglich*
- Querung an FSA teilweise nur mit Einschränkung möglich*
- Querung an FSA nur mit Einschränkung möglich*

punktbezogene Mängel

- Fehlende Querung
- Gefährliche Situation
- Fehlende Bordsteinabsenkung
- Verbesserungswürdige Mittelinsel

* in Bezug auf die Länge der Wartezeit und Grünzeit für Fußgänger

streckenbezogene Mängel

- Zeitlich beschränkt
- Fehlender Gehweg



Stärken:

- dichtes Fußwegenetz mit meist durchgehend ausreichenden Breiten
- im Untersuchungsgebiet kaum Beparken der Gehwege
- gute Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen

Schwächen:

- zum Teil sehr lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- hohe Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen – auch wegen fehlender oder unzureichender Querungshilfen
- flächendeckend kein taktiles Leitsystem und Maßnahmen für Sehbehinderte
- fehlende Aufenthaltsflächen
- verbesserungswürdige Verknüpfung zu Freizeitwegen

Status-Quo-Analyse Radverkehr



Status-Quo-Analyse Radverkehr



In einem Entfernungsbereich bis etwa 5 km stellt das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – sowohl im Alltagsverkehr wie auch im Freizeitverkehr. Die Stadt Heidenheim ist allerdings aufgrund der topografischen Lage zum alltäglichen Radfahren als schwierig einzustufen. Dies spiegelt sich auch in der festgestellten Verkehrsmittelwahl der Heidenheimer Bürger wider, bei der das Fahrrad vergleichsweise selten genutzt wird.

Auf Grundlage des Radverkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Heidenheim wurde für den Radverkehr des Stadtagglomerats der Kernstadt mit Mergelstetten und Schnaitheim ein Routennetz entwickelt, welches die Basis für die weitere Bestandsanalyse darstellt. Dieses berücksichtigt die bedeutenden Ziele (Schulen, Freizeitziele, Einkaufsmöglichkeiten...), die sich größtenteils in der Kernstadt befinden. Dennoch stellen auch die Routen zu den Wohngebieten wichtige Alltags- und Freizeitrouten dar.

Allgemeine Ansprüche und Standards



Für die Bewertung von Radverkehrsanlagen sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

Sicherheit (insbesondere bedingt durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer),

Kontinuität des Angebots (Vermeidung von häufig wechselnden Führungsformen, möglichst geradlinige und zügige Trassierung),

Qualität des Angebots (angemessene Breite und Beschaffenheit).

Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Radverkehrsanlagen (z.B. Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind nach der Verwaltungsvorschrift nur eine Ausnahme dieses Grundprinzips. Deren Einrichtung sollte insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr geprüft werden. Dabei ist eine Form der Führung anzustreben, die den Radfahrer im Blickfeld des motorisierten Individualverkehrs führt.

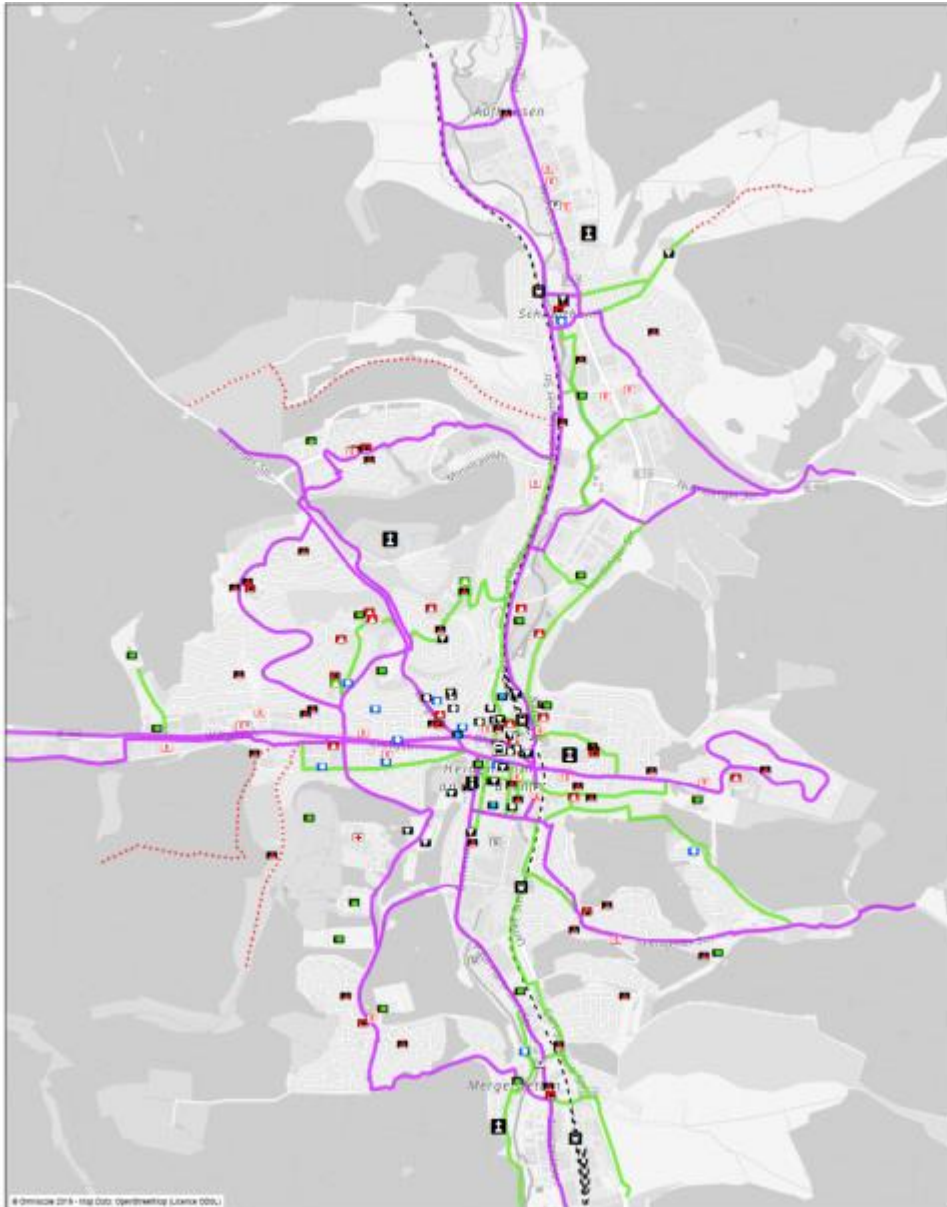
Allgemeine Ansprüche und Standards






Attraktive und gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen tragen in hohem Maße zu einer Verbesserung des Fahrradklimas und zu einer Imageverbesserung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel bei. Damit werden durch gute Radverkehrsverbindungen auch längerfristig positive Randbedingungen zur Erschließung neuer Nutzerpotentiale für das Radfahren geschaffen.

Eine ausreichende Anzahl an sicheren Fahrradabstellanlagen trägt zu einer Förderung des Radverkehrs bei und sorgt durch weniger illegal abgestellte Fahrräder zu einer Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen. Alle Radabstellanlagen sollten das gleichzeitige Anschließen von Fahrradrahmen und Laufrad ermöglichen.

Bestehendes Radroutennetz



Das Routennetz wurde auf Grundlage des Radverkehrsentwicklungskonzeptes unter Berücksichtigung wichtiger Ziele entwickelt.

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Regionaltouristische Nebenroute

Infrastruktur Bestand



In Wohngebieten wird der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund nahezu durchgehender Tempo 30-Zonen und entsprechend geringen Verkehrsmengen sind dort somit keine Radverkehrsanlagen erforderlich.

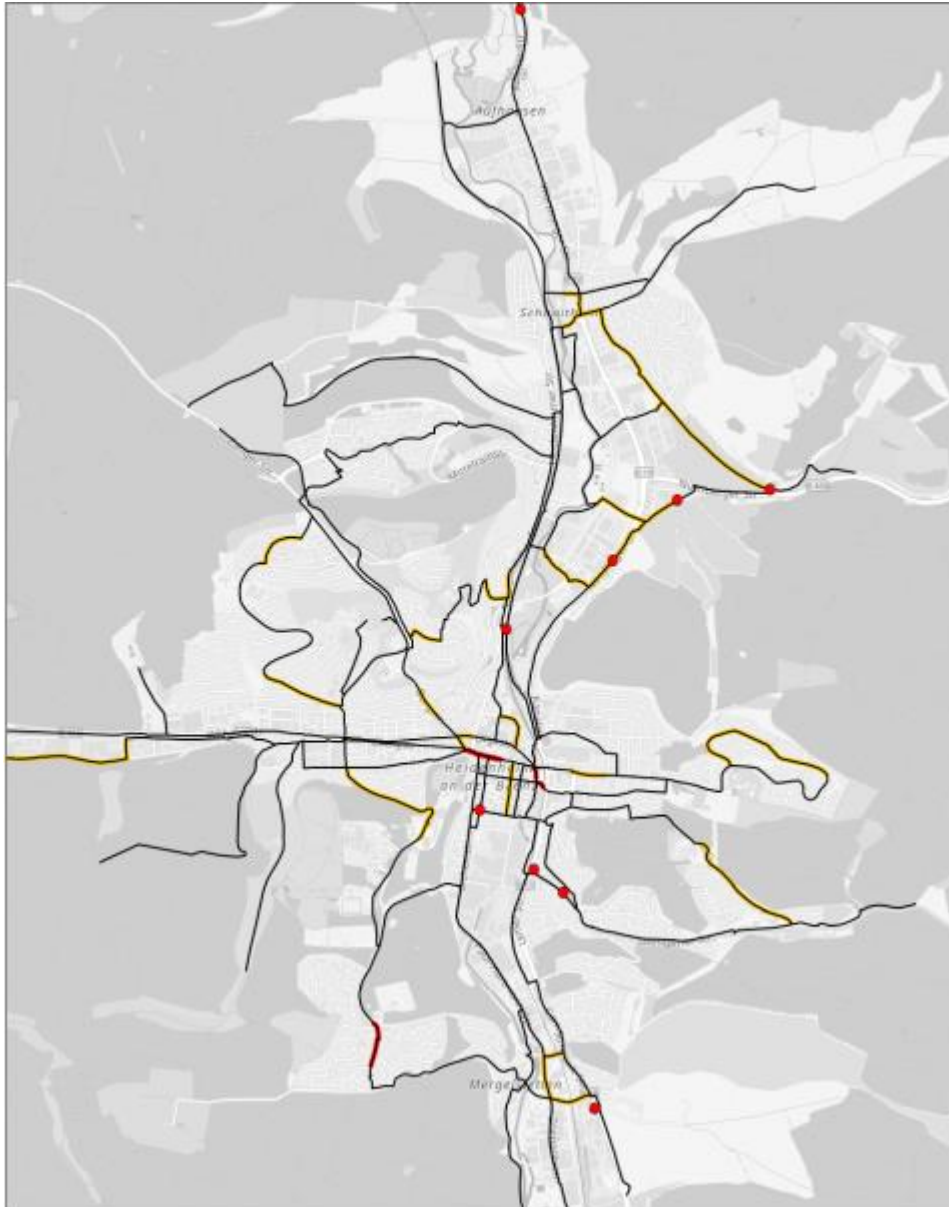
Auf einigen Hauptrouten finden sich teilweise separate Angebote für den Radverkehr auf der Fahrbahn in Form von Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Dieses Angebot ist noch sehr lückenhaft. Auch gilt es die Möglichkeit weiter auszubauen, entgegen der Einbahnstraßen fahren zu dürfen.

Radverkehrsführung

- Führung auf der Fahrbahn (30 km/h)
- Einbahnstraße (frei)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen

- Radweg
- getrennter Geh-/Radweg
- gemeinsamer Geh-/Radweg
- Gehweg Radfahrer frei

Analyse



Einige innerstädtische Gehwege sind als gemeinsamer bzw. getrennter Geh- und Radweg ausgewiesen. Dabei bestehen aber oftmals keine ausreichenden Breiten, so dass eine Benutzungspflicht kritisch zu hinterfragen ist. Ebenfalls sind Gehwege Teil des Angebots, die für Radfahrer freigegeben sind. Diese stellen oftmals eine Art der Notlösung dar, die weder für den Fußverkehr noch den Radverkehr befriedigend sind.

Im Außerortsbereich sind Querungen und Knotenpunkte zum Teil unsicher gestaltet. In diesen Bereichen werden Radverkehrsanlagen meist parallel zur Fahrbahn geführt, dann aber an den Knotenpunkten nicht sicher weitergeleitet.

- Radroutennetz
- Führung auf Fahrbahn ≥ 50 km/h
- streckenbezogene Mängel (zu eng, Zustand, Belag,...)
- punktuelle Mängel (Sichtverhältnisse, Hindernisse,...)

Beispiele für aufgenommene Mängel



unzureichende Weiterführung
bestehender Radverkehrsanlagen

keine ausreichenden Breiten



unsichere Querung
außerorts

Radabstellanlagen



Die Nutzung des Fahrrads im Alltag erfordert den schnellen und einfachen Zugriff auf das Rad. Dafür sind ausreichend wettergeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung, aber auch an den wichtigsten Zielen in Heidenheim erforderlich.

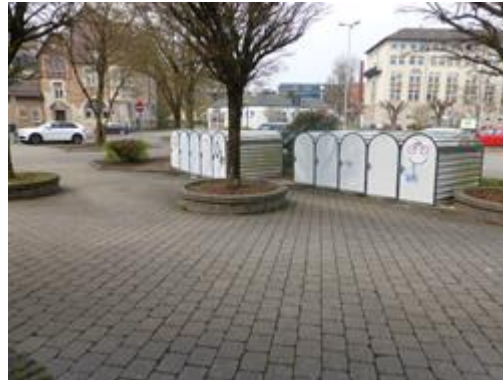
Fahrradabstellanlagen sind im Zentrum, an Freizeiteinrichtungen und an Schulen weitgehend flächendeckend vorhanden. Dabei unterscheidet sich die Qualität zum Teil deutlich.

Mit dem Ziel die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken und gleichzeitig den Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen zu erweitern, bieten Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl, im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen und / oder Bushaltestellen. Eine solche B+R-Anlagen besteht lediglich am Hauptbahnhof, wobei die Anzahl der Fahrradboxen aktuell noch zu gering ist. Zusätzlich sind keine Serviceeinrichtungen für den Radverkehr (wie z.B. öffentliche Luftpumpen und Werkzeug) vorhanden.

Radabstellanlagen



Gute Qualität:



verbesserungswürdige Qualität:



Stärken und Schwächen Radverkehr



Stärken:

- viele dezentrale Abstellanlagen mit teilweise guter Qualität
- zum Teil sind Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet
- touristische Wege mit eigener durchgehender Beschilderung

Schwächen:

- Radverkehrsnetz ist lückenhaft
- oftmals keine ausreichende Breite (insbesondere in Kombination mit Gehwegen)
- Knotenpunkte und Querungen sind zum Teil unsicher gestaltet (vor allem außerorts)
- zu wenig sichere Abstellplätze – keine Pedelec-Ladestationen – kaum eine ÖPNV-Verknüpfung vorhanden