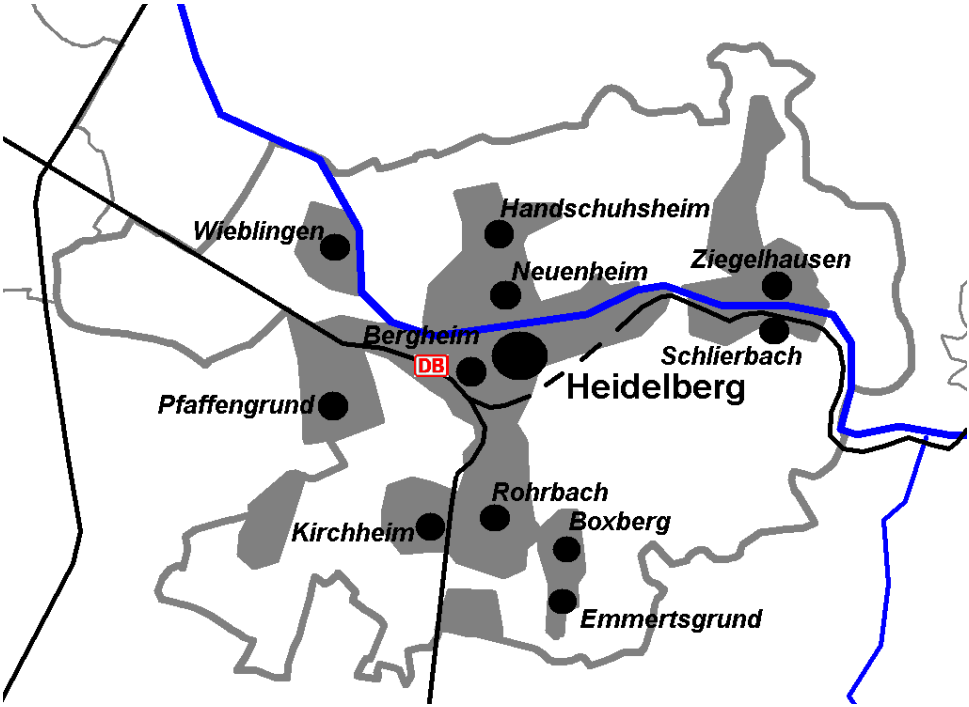
Radverkehr vor Ort

Heidelberg

adfc
Baden-Württemberg



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Baden-Württemberg
Landesgeschäftsstelle
Reinsburgstr. 97
70197 Stuttgart
Tel.: 0711 / 628 999
E-Mail: info@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de

Ihr Ansprechpartner in Heidelberg

ADFC Kreisverband Heidelberg / Rhein-Neckar
Infoladen in der Kurfürsten-Anlage 62,
69115 Heidelberg
Tel. 06221 - 239 10
E-Mail: heidelberg@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de/heidelberg

Autoren: Frank Zühlke, Hermino Katzenstein, Gudrun Zühlke und andere
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC. Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben: Eco-Counter, Triflex, Ziegler Metallbau

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Radfahrerinnen und Radfahrer in Heidelberg,

Rad fahren macht Spaß, Rad fahren ist gesund. Immer mehr Menschen fahren Rad und sie fahren immer längere Strecken. Sicher sind auch Sie öfters mal mit dem Rad unterwegs. Für Ihre Stadt ist die Zunahme des Radverkehrs eine Chance. Je mehr Strecken mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, umso weniger Abgase und Lärm gibt es, umso sicherer ist Ihre Stadt. Wer Radfahren fördert senkt die Kosten für Infrastruktur, medizinische Behandlungen, Klimaschutz.

Mehr Radverkehr nutzt allen – sowohl den Radfahrern selbst, als auch den anderen Menschen in unseren Städten und Gemeinden.

Fahrräder benötigen eine andere Infrastruktur als Autos. Für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist es wichtig, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche möglichst gering sind. Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, brauchen direkte, kurze Wege und Hinweise, wo diese zu finden sind. Radwege sind nur dann erforderlich, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zahlreich und schnell ist. Im Idealfall fahren die Radfahrer auf der Fahrbahn und die Kraftfahrzeuge nicht schneller als 30 km/h. Echte wie unechte Einbahnstraßen sollten für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sein. Dort wo es Radwege gibt, sollten sie technisch auf dem neuesten Stand sein. Hindernisse sind Gefahrenstellen, deswegen haben Umlaufsperren und ähnliches auf Radwegen nichts zu suchen.

Heidelberg ist ein Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Damit verpflichtet sich die Stadt dazu, darauf hinzuwirken, fahrradfreundlicher zu werden. Es gibt in Heidelberg alle möglichen Arten von Radverkehrsanlagen. Manche davon sind sehr gut, viele sind aber zu knapp bemessen. Es sollte mehr Mut aufgebracht werden, Fläche des MIV zugunsten der Radfahrer umzuwidmen. Weiterer großer Handlungsbedarf besteht im Bereich der Ampelschaltungen.

In der Broschüre „Radverkehr vor Ort – Heidelberg“ stellt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg eine Bestandsaufnahme aus subjektiver Sicht von Alltagsradfahrern vor, die mit Beispielen erklärt sind. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der AGFK-BW erscheinen. Die Hefte sind im Internet herunterzuladen unter www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Dr Gudrun Zühlke

Landesvorsitzende

Viele **Radwege** sind auf dem Bürgersteig angelegt, teils mit, teils ohne Trennlinie zu den Fußgängern. Dies führt innerorts zu Konflikten mit Fußgängern. Die Trennung vom Kfz-Verkehr sorgt für eine trügerische Sicherheit: An den Grundstückseinfahrten und Einmündungen kreuzen sich die Wege wieder. Ein großer Problempunkt ist die Benutzungspflicht, die gilt, sobald ein solcher Weg mit einem blauen Schild „Radweg“ oder „Geh- und Radweg“ versehen ist. Oft sind die Wege gar nicht durchgängig benutzbar, da sie als Parkplatz missbraucht werden.

Zugeparkter Radweg an der Brückenkopfstraße

Oft sind die Radwege zu schmal, zum Beispiel in der **Mittermaierstraße** und an der Einfahrt ins **Klinik-Gelände**. An letzterer finden die Radfahrer eine widersprüchliche Situation vor: An der Schranke ist ein Fahrrad-Schutzstreifen eingezeichnet, doch das Verkehrsschild verbietet es, dort zu fahren.

Kirschnerstraße, Einfahrt ins Klinik-Gelände

Nicht alle Radwege sind schlecht: An der **Sofienstraße** wurden neben dem breiten Radweg Parkplätze geschaffen, damit nicht auf dem Radweg geparkt wird. Wichtig ist hier, dass diese nicht im Bereich einer Einmündung liegen, wo sie die Sicht zwischen abbiegenden Autos und Radfahrern behindern würden.

Radweg an der Sofienstraße

Zweirichtungswege sind innerorts besonders problematisch; schlechter wird es, wenn sie zu schmal sind wie in einem Abschnitt der Karlsruher Straße oder bei Engstellen wie in den Neckarstaden am Marstall.

Neckarstaden, Engstelle am Marstall

Keine Radverkehrsführung bei gleichzeitig schnellem Kfz-Verkehr ist für sehr viele Radfahrer unattraktiv und wird als gefährlich empfunden. Da es Ziel ist, dass mehr Menschen das Fahrrad nutzen, sind solche Lücken wie in der Karlsruher Straße dringend zu schließen. Eine geeignete Maßnahme wäre die Einrichtung eines Radstreifens oder eines Schutzstreifens.

Karlsruher Straße hinter dem Rohrbach-Markt

Radstreifen sind Radwege, die nicht auf dem Bürgersteig verlaufen, sondern auf der Fahrbahn markiert sind. Ein gutes Beispiel ist in der Brückenstraße und der Handschuhsheimer Landstraße zu finden. Eher zu den Skurrilitäten zählt der Zweirichtungs-Radstreifen in der Unteren Neckarstraße.

Radstreifen oder Schutzstreifen sind innerorts besser als Bordsteinradwege

1. Radfahrer werden von abbiegenden Kfz-Fahrern nicht so leicht übersehen
2. keine Konflikte mit Fußgängern

Anzeige

Überdachungslösungen für Fahrräder und E-Mobility:
So stehen Fahrräder sicher und sauber und können geladen werden, während Sie shoppen, essen, relaxen, arbeiten...

Ihr innovativer Partner
für Stahlleichtbau
und Freiflächengestaltung

TOP-QUALITÄT – direkt vom – HERSTELLER!

Auf „Außenanlagen von A-Z" hat sich die E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG seit fast 20 Jahren spezialisiert. Ein Schwerpunkt: Überdachungen für die (Elektro-) Mobilität zum sicheren, sauberen Abstellen sowie Laden von E-Bikes / Pedelecs mit passenden, optimierten Anlehnbügeln und Fahrradparkern. Auch mit Solarpanels als umweltfreundliche Lösung.

Fordern Sie noch heute Ihr persönliches, fast 900 Seiten starkes Handbuch „Außenanlagen von A-Z" und das Fachmagazin für fahrradgerechte Infrastruktur an:

Telefon 0 35 78 / 78 72 141
oder online www.ziegler-metall.de/adfc

www.ziegler-media.com

Die ZIEGLER-Gruppe in D A CH PL SLO
E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG · Maybachstraße 7 · 71229 Leonberg

ZIEGLER® Außenanlagen von A-Z

Handschuhsheimer Landstraße: Radstreifen

Untere Neckarstraße

Auch Radstreifen sind nicht immer gut. Der Streifen am **Bismarckplatz** ist deutlich zu schmal, eine Verbreiterung ist erforderlich.

Bismarckplatz: Schmaler Radstreifen

Schutzstreifen sind von der Fahrbahn mit einer gestrichelten Linie getrennt und dürfen von Kfz bei Bedarf mitbenutzt werden. Ein schlechtes, da sehr schmales Beispiel in Heidelberg sind die Neckarstaden nahe der Fahrtgasse. Hier darf wahlweise auch der Gehweg mitbenutzt werden.

Schutzstreifen in den Neckarstaden

Seitenstreifen sind eine weitere Möglichkeit der Radverkehrsführung. Im Gegensatz zum Radstreifen fehlt hier das „Radweg"-Schild, es besteht keine Benutzungspflicht. Extrem schmal ist aber der Streifen an der Bundesstraße von Schlierbach nach Neckargemünd. Auch die Streifen am anderen Neckarufer sind zu schmal. Weitere Seitenstreifen gibt es in der Rohrbacher Straße.

B37 hinter Schlierbach: Viel zu schmaler Seitenstreifen

Der Idealfall für eine Radverkehrsführung ist die **Fahrradstraße**. Radfahrer haben Vorrang, das Nebeneinanderfahren ist erlaubt. Sie kann überdies als vorfahrtberechtigt gegenüber Seitenstraßen beschildert werden. Ein Problem in der Plöck besteht aber darin, dass zu wenig gegen illegal abgestellte Kfz vorgegangen wird.

Fahrradstraße in der Plöck

Busspuren können für Radfahrer freigegeben werden, wie zum Beispiel in der Lessingstraße. Sie wird damit zur „Umweltspur“. Seltsam ist allerdings, dass in der Lessingstraße der Bürgersteig zusätzlich als Geh- und Radweg beschildert ist.

Lessingstraße: Busspur / Rad frei

Nicht überall ist eine Radverkehrsführung erforderlich. In den zahlreichen **Tempo-30**-Zonen können Kfz und Radfahrer problemlos im Mischverkehr fahren. In Heidelberg ist zudem das nördliche Neckarufer großteils auf 30 km/h begrenzt, so dass die Radfahrer auch hier gut auf der Fahrbahn mitfahren können. Wer sich dennoch nicht sicher fühlt, darf an dieser Straße den Gehweg benutzen, der allerdings zu manchen Zeiten

Anzeige

nicht für alle genug Platz bietet. Ein Mangel muss noch genannt werden: Dort, wo das „Gehweg / Rad frei“ in einen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg übergeht, fehlt eine Wechselmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Bürgersteig – der Bordstein bleibt auf voller Höhe.

Neuenheimer Landstraße, Wahlfreiheit: Tempo 30 und Gehweg / Rad frei

Radwege entlang vorfahrtberechtigter Straßen haben ebenfalls **Vorfahrt** vor Seitenstraßen. Das ist auch in Heidelberg der Regelfall. Eine negative Ausnahme ist die Vorfahrtsregelung an der Speyerer Straße: Hier wird den Radfahrern mittels Vorfahrt-achten-Schild angezeigt, dass sie wartepflichtig sind. Dies sollte dringend geändert werden.

Speyerer Straße: Radfahrer haben Nachrang

Bei **Ampelschaltungen** werden Radfahrer häufig benachteiligt. Ärgerlich ist es vor allem, wenn für Kfz eine extra Rechtsabbiegespur besteht und diese gemeinsam mit dem Geradeausverkehr „grün“ hat. Dann heißt dies, dass Radfahrer einen Zwischenhalt einlegen müssen. Das provoziert Rotlichtverstöße. Diese Schaltungen sind dringend so zu ändern, dass Radfahrer die Kreuzung an einem Stück passieren können.

Römerstraße: Die Ampelschaltung bremst Radfahrer aus

Links abbiegen ist in Heidelberg oft sehr zeitraubend. An vielen Kreuzungen ist das direkte Abbiegen fast ausgeschlossen. Das indirekte Linksabbiegen erfordert zusätzliche Wartezeiten, zumal die Ampelschaltungen nicht dafür optimiert sind. An der Kreuzung Berliner Straße / Jahnstraße besteht das Problem in drei von vier Linksabbiegebeziehungen.

Indirektes links abbiegen an der Kreuzung Berliner Straße / Jahnstraße

Man muss den Radverkehr nicht immer ganz rechts führen. Vor Kreuzungen mit Rechtsabbiegespur bietet es sich an, geradeaus fahrende Radfahrer auf einer „**Fahrradweiche**“ zwischen den Spuren zu führen, so wie dies am Alois-Link-Platz provisorisch eingerichtet wurde. Zudem gibt es hier eine **aufgeweitete Rad-Aufstellfläche**, so dass die Radfahrer bei „rot“ im Sichtfeld der Autofahrer halten können. Dies gibt es auch an der Kreuzung Berliner Straße / Jahnstraße, vom Klinik-Gelände kommend.

Alois-Link-Platz: Provisorische Fahrradweiche

Kleine **Kreisverkehre** sind eine gute Möglichkeit, den Verkehr zu verflüssigen und zugleich das Fahrtempo der Kfz zu drosseln. Radfahrer können darin meist gut mitfahren. Problematisch sind große kreisverkehrsähnliche Plätze wie der **Römerkreis**. Die Ampelschaltungen sorgen für viel Warterei, je nach Ziel sind große Umwege erforderlich. Um die Umwege zu reduzieren, sollte die Benutzung des Radwegs auch in Gegenrichtung erlaubt werden.

Römerkreis: Die Ampeln bremsen die Radfahrer aus

Anzeige

Triflex sorgt für Sicherheit im Straßenverkehr ...

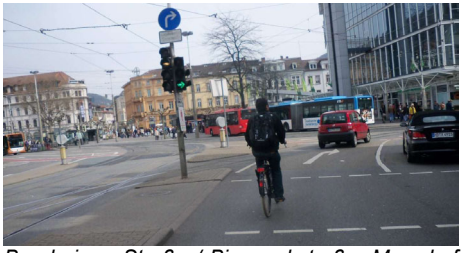
Blockmarkierungen | Richtungspfeile | Radwege | Piktogramme

Triflex ist der führende europäische Spezialist für Flüssigabdichtungen und Kaltplastiken. Die Triflex-Markierungen setzen Maßstäbe auf Straßen und Radwegen, in Hallen und Parkhäusern. Für maximale Verkehrssicherheit haben wir hochwertige Produkte zur Fahrbahnmarkierung entwickelt. Sie geben Orientierung bei Tag und Nacht, Wind und Wetter, Schnee und Regen.
Wir beraten Sie gern!

Triflex®
Kaltplastik-Markierungen
Straßen I Radwege I Hallen I Parkhäuser

Triflex GmbH & Co. KG | Tel. +49 571 38780-0 | info@triflex.de | www.triflex.de

Am Bismarckplatz sind, wie am Römerkreis, große Umwege erforderlich. Es ist nötig, den Radfahrern zusätzliche **Abbiegemöglichkeiten** zu eröffnen, zum Beispiel von der Bergheimer Straße kommend gemeinsam mit Bussen und Bahnen geradeaus auf den Platz. Auch das Fahren von der Poststraße in die Plöck – hier besteht ein leichter Linksversatz – ist genau genommen nicht zulässig. Dies sollte dringend korrigiert werden.



Bergheimer Straße / Bismarckstraße: Man darf nur rechts abbiegen

Brücken über den Neckar verbinden den Nordteil der Stadt mit dem Zentrum. Es fehlt aber eine Brücke auf Höhe von Wieblingen, als direkte Verbindung nach Dossenheim. Es ist denkbar, an der Autobahn A5 einen Weg für Radfahrer anzubauen wie in Mannheim an der A6.

Drängelgitter sind unnötige Hindernisse, die dringend zu beseitigen sind, so zum Beispiel an der Karlsruher Straße, am Radweg ab der Freiburger Straße stadtauswärts.

Unnötig: Drängelgitter an der Karlsruher Straße

Gute Radverkehrsführungen an **Bushaltestellen** sind nicht immer einfach herzustellen. Ein Beispiel, wie man es NICHT machen sollte, ist in Schlierbach bei der Orthopädie zu sehen, wo die Radfahrer über den knappen Wartebereich geführt werden.

B37, nahe Bahnhof Orthopädie

Einbahnstraßen können für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden. Davon wird auch in Heidelberg Gebrauch gemacht, zum Beispiel an der Gaisbergstraße. Es gibt aber noch etliche Einbahnstraßen, die noch nicht geöffnet sind. Dies ist dringend nachzuholen.

Gaisbergstraße am Alois-Link-Platz: Für die Radfahrer in Gegenrichtung wurde hier ein extra Streifen markiert

Marktplatz Neuenheim: Einfahrt verboten, auch für Radfahrer

Die **Fahrradwegweisung** ist nicht nur für die Orientierung der Radfahrer wichtig, sondern stellt zugleich eine gute Werbung für das Radfahren dar. Hier ist man in Heidelberg weiter als in vielen anderen Städten.

Hilfreich: Fahrradwegweisung in der Altstadt

Zwischen Bergheim und der neuen Bahnstadt stellt der Hauptbahnhof eine Barriere dar. Um sie für Radfahrer durchlässig zu machen, könnte man die Posttunnel an den Enden der Bahnsteige nutzen. Dazu müsste jeweils ein zusätzlicher Tunneleingang Richtung Bahnstadt geschaffen werden, um noch das letzte Gleis mit zu unterqueren.

Wichtig für den Umweltverbund aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist es, beide Verkehrsträger kombinieren zu können. Dazu gehören **Fahrradstellplätze** am Hauptbahnhof, wo es neben gewöhnlichen Stellplätzen auch Fahrradboxen und den Radhof gibt, wo man sein Fahrrad auch reparieren lassen kann. Es gibt aber zu wenige überdachte Plätze. Auch an den anderen Bahnhöfen gibt es Nachholbedarf.

Der Radhof am Hauptbahnhof

Am Bahnhof Pfaffengrund / Wieblingen fehlen Abstellmöglichkeiten

Auch außerhalb der Bahnhöfe sind **Abstellmöglichkeiten** wichtig. Zum Beispiel gibt es in der Altstadt am Universitätsplatz und am Bismarckplatz zu wenige Abstellplätze.

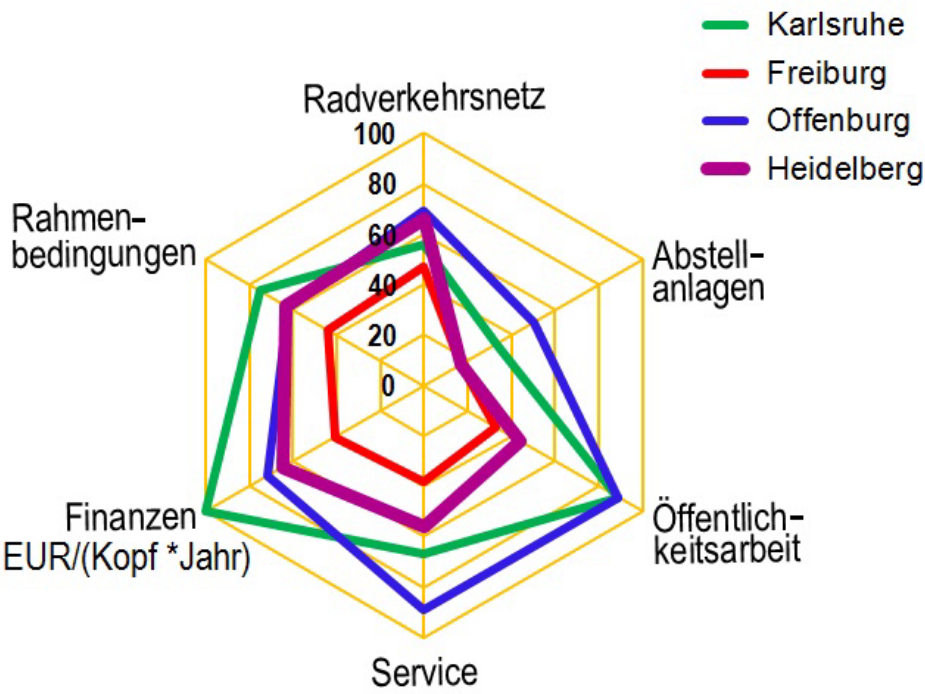
Heidelberg ist eine Touristenhochburg, die Altstadt und das Schloss gehören zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Deutschlands. Auch der **Neckarradweg** trägt seinen Teil zum Tourismus bei. Dies könnte verstärkt werden, etwa durch eine attraktivere Route zwischen Neckargemünd und Heidelberg (s.o.) und durch Serviceleistungen wie kurzzeitig mietbare Fahrradboxen im Bereich der Altstadt und beim **Schloss**. Auch könnte im frei zugänglichen Bereich des Schlosses das Radfahren mit mäßiger Geschwindigkeit erlaubt werden.

Beim Schloss ist das Radfahren nicht erlaubt

Stand: Frühjahr 2012

Fazit

Es gibt in Heidelberg alle möglichen Arten von Radverkehrsanlagen. Manche davon sind sehr gut, viele sind aber zu knapp bemessen. Es sollte mehr Mut aufgebracht werden, Fläche des MIV zugunsten der Radfahrer umzuwidmen. Weiterer großer Handlungsbedarf besteht im Bereich der Ampelschaltungen. Viele Radfahrer ärgern sich über die langen Wartezeiten.



Anmerkung zu Finanzen: Zahlen ohne 3,6 Mio EUR für Umbau Ziegelhäuser Landstraße. Mit diesem Betrag ergäbe sich der Wert 170%

Subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch Mitglieder des ADFC. Je weiter außen die Linie verläuft, desto besser ist die Bewertung. Bei den Finanzen wurde der Radverkehrsetat von Karlsruhe willkürlich = 100% gesetzt, die übrigen Städte relativ angegeben. Bei den anderen Kriterien wurden jeweils mehrere Einzelfragen bewertet und relativ zur Höchstpunktzahl angegeben. Details zu den einzelnen Fragen siehe www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort.