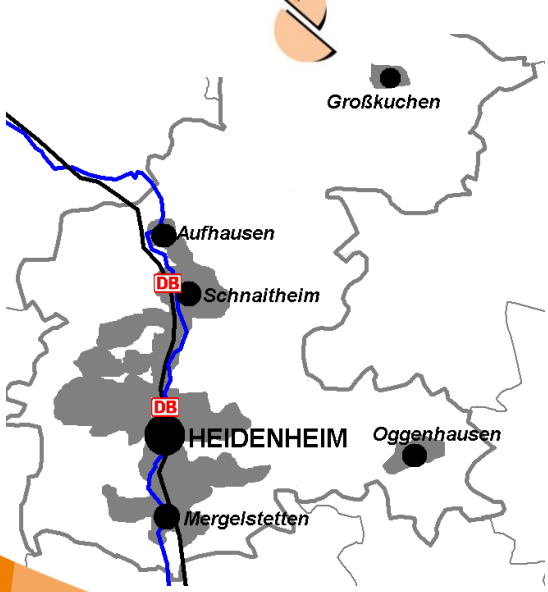
Anzeige

ORION Bausysteme GmbH

velotraum
www.velotraum.de



Radverkehr vor Ort

Heidenheim

adfc Baden-Württemberg

In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) erscheinen. Die Hefte sind im Internet unter www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort herunterzuladen.

Der Inhalt der Broschüre stellt eine subjektive Bestandsaufnahme dar, die mit Beispielen erklärt ist. Die Reihe „Radverkehr vor Ort“ wendet sich an politische Entscheidungsträger, Verkehrsplaner und interessierte Radfahrer. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Autoren: Gudrun und Frank Zühlke
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC
Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Verkehrspolitik im ADFC

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

- Rad fahren ist gesund, da es die Gefahr von Herz- und Kreislauferkrankungen reduziert. Damit wird nebenbei die Problematik der steigenden Gesundheitskosten abgemildert.
- Rad fahren verursacht weder Lärm noch Abgase, was nicht zuletzt den vom Verkehr geplagten Anwohnern nutzt.
- Wer Rad fährt, geht zum Einkaufen nicht auf die „Grüne Wiese“, sondern nutzt die Möglichkeiten der näheren Umgebung – was den Geschäften in den Zentren nutzt.
- Selbst die „verbleibenden“ Autofahrer wie Handwerker und Pflegedienste profitieren davon: Da die meisten Radfahrer die Nebenstraßen und -wege bevorzugen, sind die Hauptverkehrsstraßen weniger verstopft. Auch die Suche nach einem Parkplatz wird einfacher, wenn weniger Menschen das entsprechende Ziel per Kfz ansteuern.
- Nicht zuletzt: Rad fahren macht Spaß

Natürlich könnte vieles noch besser sein. Falls auch Sie der Meinung sind, dass unser Land fahrradfreundlicher werden muss, sind Sie bei uns - dem ADFC - genau richtig. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr für den Radverkehr getan wird. Wir wollen, dass mehr Rad und weniger Auto gefahren wird, denn jede eingesparte Autofahrt ist ein Gewinn an Lebensqualität.

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

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben.

Call a bike DB
Kärcher
Orion Bausysteme
Paul Lange & Co OHG
Vaude
Velotraum

Ihr Ansprechpartner in Heidenheim

ADFC Kreisverband Heidenheim
Siegward Schottky
Telefon: 07321 - 25328
E-Mail: heidenheim@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de/heidenheim

Rad fahren macht Spaß. Rad fahren in Heidenheim macht teilweise Spaß, dort wo die Infrastruktur gut ist. Es ist noch sehr viel zu tun, bis die ganze Stadt als fahrradfreundlich bezeichnet werden kann. Genau dazu hat sich Heidenheim als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) verpflichtet. Tatsächlich gibt es einzelne Dinge zu sehen, die man als vorbildlich einstufen kann.

Unterführung unter der Bahn und der B19

Die meisten Radverkehrsanlagen in Heidenheim sind als **Bordsteinradweg** ausgeführt. Diese sind problematisch: Es gibt Konflikte mit Fußgängern, auch wenn eine Linie die Verkehrsarten trennen soll. Vor allem sind die Radfahrer nicht im Sichtfeld der Autofahrer, die in eine Einmündung oder Grundstückszufahrt einbiegen. Besonders gilt dies für den nagelneuen Radweg an der Clichystraße, wo sich zwischen Fahrbahn und Radweg Querparkplätze befinden.

Clichystraße: Getrennter Geh- und Radweg. Foto: Felix Krey, VCD

Besser als Bordsteinradwege sind Fahrradstreifen wie in einem Teil der Carl-Schwenk-Straße. Hier haben Radfahrer einerseits ihren eigenen Bereich, sind aber getrennt von den Fußgängern und im Blickfeld der Autofahrer.

Fahrradstreifen in der Carl-Schwenk-Straße

Vielerorts problematisch sind die Enden von Radwegen. In der Zoeppritzstraße gibt es aber ein Beispiel, wie ein Radweg auf die Fahrbahn **ausgeleitet** werden kann, indem man ihn einfach noch ein Stück als Fahrradstreifen weiterführt.

Ausleitung vom Radweg auf die Fahrbahn in der Zoeppritzstraße

An Kreuzungen mit eigener Rechtsabbiegespur ist es wichtig, den Radverkehr so zu führen, dass er schon im Vorfeld die Spur queren kann und nicht erst an der Kreuzung, wo die Autofahrer auf viele Dinge gleichzeitig achten müssen. Das richtige Instrument ist hierfür die „**Fahrradweiche**“, welche in Heidenheim mehrfach eingesetzt wird, beispielsweise an der Schützenstraße.

Fahrradweiche in der Schützenstraße

Eine Fahrradweiche bietet die Möglichkeit, dass Radfahrer die Kreuzung gemeinsam mit den Autos queren können, ohne bei der Ampelschaltung benachteiligt zu sein. Daher ist es unverständlich, dass die Fahrradweiche an der Heckentalstraße auf einer Verkehrsinsel mit „**Bettelampel**“ endet. Dies sollte dringend geändert werden.

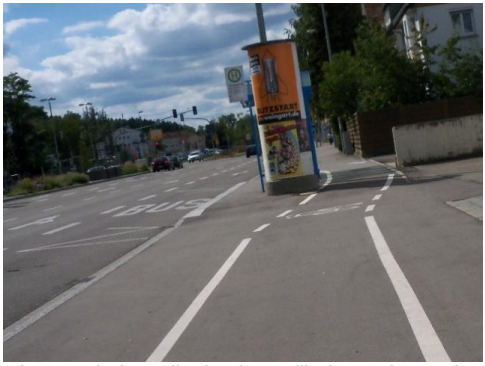
Die Fahrradweiche Heckentalstraße endet an einer Druckknopfampel

Bei der **Signalisierung** der Kreuzung Wilhelmstraße / Heckentalstraße / Clichystraße / Schloßhausstraße ist nicht nur die Querung von Norden her zu verbessern. Noch schlechter ist es von Westen und von Süden kommend. Hier muss auf Verkehrsinseln gewartet werden, da die Teilabschnitte zu unterschiedlichen Zeiten Grün erhalten. Es besteht ein großer Veränderungsbedarf.

Keine durchgängige Grünphase entlang der Clichystraße

Interessant ist die Führungsform des Radverkehrs an vielen **Bushaltestellen** in Heidenheim, wo der Radweg einfach durch die Busbucht

Radverkehrsführung an einer Bushaltestelle



Eine Bushaltestelle in der Wilhelmstraße: Sehr schmal, zumal eine Säule den Weg zusätzlich einengt.

verläuft. Wenn der Bus gerade hält, kann dabei zum Überholen auf die Fahrbahn ausgewichen werden. Problematisch ist es nur zu den Zeitpunkten, wenn der Bus ankommt oder wieder abfährt. Diese Lösung ist aber besser als eine gemeinsame Führung mit Fußgängern hinter der Busbucht auf knappem Raum, was in Heidenheim ebenfalls vorkommt.

Überhaupt nicht fahrradfreundlich sind die **großen Einbahnstraßen** wie die „Paare“ Bahnhofstraße und Plouquetstraße sowie Olga- bzw. Wilhelmstraße und Clichystraße. In letzterem Fall gibt es Radwege in Einbahnrichtung. Deutlich hilfreicher wäre aber eine Radverkehrsführung in der Gegenrichtung. Radverkehr ist deutlich umwegempfindlicher als Kfz-Verkehr.

Anzeige

Die Bahnhofstraße: Eine von vielen Einbahnstraßen in Heidenheim

Kleinere Einbahnstraßen – mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h – können einfach durch Beschilderung für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden. In Heidenheim wurde dies punktuell getan, aber noch längst nicht überall. Dies gilt vor allem für zahlreiche Straßen in der Innenstadt, in der Oststadt und im östlichen Teil Mergelstettens.

Im Flügel: Radfahrer dürfen die Straße auch in Gegenrichtung benutzen

Im unteren Teil der **Giengener Straße** fehlt eine Radverkehrsführung. Talabwärts wird den Radfahrern per Wegweisung eine bergige Alternativroute empfohlen. Zur Verbesserung ist ein **Schutzstreifen** denkbar. Dabei handelt es sich um eine gestrichelte Linie, die einen Bereich abtrennt, der wie ein Fahrradstreifen grundsätzlich den Radfahrern vorbehalten ist. Die gestrichelte Linie bedeutet, dass Kfz den Bereich mitbenutzen dürfen, wenn es erforderlich ist, etwa wenn sich zwei breite Fahrzeuge begegnen. Daher können Schutzstreifen auch bei verhältnismäßig wenig Platz eingerichtet werden, wobei die Mittellinie der Fahrbahnen in der Regel entfällt. Wenn der Platz auch hierfür nicht ausreicht, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eine geeignete Maßnahme, die gemeinsame Nutzung der Straße von Kfz und Radfahrern zu verbessern.

Giengener Straße: Der Radweg endet, die Wegweisung schickt die Radfahrer bergauf

In der **Bergstraße** fehlt ebenfalls eine Radverkehrsführung, hier ist jedoch nur eine Führung bergauf erforderlich. Mögliche Lösungen sind Fahrradstreifen oder ein Schutzstreifen.

Ein Beispiel, dass **Tempo 30** nicht nur in kleinen Wohnstraßen eingeführt werden kann, ist in Mergelstetten auf der Buchhofsteige zu sehen. Es gibt viele weitere Straßen, in denen dies sinnvoll wäre, zum Beispiel in der Ortsmitte Schnaitheims.

Tempo 30 auf der Buchhofsteige

Von Mergelstetten kommend werden die Radfahrer links der **Ulmer Straße** Richtung Innenstadt geführt. Kurz vor der Giengener Straße endet der Weg jedoch, eine ebenerdige Querungsmöglichkeit der Ulmer Straße ist nicht vorhanden, es gibt nur die Unterführung. Diese hat jedoch keine befahrbaren Rampen, sondern flache Treppen und Schieberampen. Hier ist eine Veränderung dringend erforderlich. Wenn es nicht möglich ist, die Zugänge in echte Rampen umzubauen, so ist zumindest der linke Radweg an der Ulmer Straße durch eine richtungsbezogene Führung zu ersetzen.

Ulmer Straße: Der Radweg endet an einer Treppenunterführung

Anzeige

SHIMANO
cycling wear

Die Natur erleben, frische Luft genießen und sich fit halten – die Shimano Cycling Kollektion. Für alle, die es lieben, draußen zu sein.

Shimano Cycling Wear – für Naturliebhaber

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Shimano Service Center, Ihrem Fachhändler oder: Paul Lange & Co. OHG · www.paul-lange.de

Beim Landesgartenschaugelände gibt es eine Brücke über die Bahn und die Schnaitheimer Straße. Dies ist aber **für Radfahrer gesperrt**, obwohl sie eine sehr wichtige Verbindung zwischen Stadtteilen darstellt. Zudem ist der Zugang zwischen Bahn und Straße **nicht barrierrefrei** – an dieser Straßenseite verläuft der Radweg zum Bahnhof. Beides sollte dringend geändert werden.

Die Brücke über die Bahn beim Gartenschaugelände. „Radfahrer absteigen“

Nicht sehr steil, dennoch nicht barrierefrei: Aufgang zur Brücke zwischen Bahn und Schnaitheimer Straße

Gut für die Radfahrer ist die Unterführung unter der Bahn zwischen Forststraße und **St. Pöltener Straße**. Radfahrer dürfen sie in beide Richtungen benutzen, Autos nur in eine. Auf der anderen Seite der St. Pöltener Straße gibt es einen Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist. Der Haken an der Sache: Es fehlt eine Verbindung zwischen dem Gehweg und der Fahrbahnen. Hier ist eine Nachbesserung erforderlich.

Die Unterführung zwischen St. Pöltener Straße und Forststraße

Der Gehweg ist für Radfahrer frei, es fehlt aber eine Auffahrt

Eine feine Sache ist, dass die **Bolheimer Straße** keine Landstraße mehr ist, sondern allein Fußgängern und Radfahrern vorbehalten bleibt. Allerdings ist der Durchlass der Schranke in Mergelstetten sehr schmal. Mit Kinderanhänger muss man extrem gut peilen, um ohne Berührung hindurchzukommen. Dieser Durchlass ist dringend zu verbreitern.

Schmaler Durchlass Richtung Bolheim

Eine wichtige Sache ist die **Fahrradwegweisung** gemäß der bundeseinheitlichen Richtlinie. Sie dient den Radfahrern zur Orientierung und stellt gleichzeitig eine wichtige Werbung fürs Rad fahren dar.

Radwegweisung neben dem Bahnhof

Anzeige

DB BAHN

Mit Call a Bike deutschlandweit mobil!

An **Baustellen** sollten die Belange der Radfahrer genauso berücksichtigt werden wie die anderer Verkehrsteilnehmer. Wenn keine Durchfahrt möglich ist, sollte eine Umleitung ausgeschildert werden. Die Baustelle in der Clichystraße 2011 ist hierfür ein sehr schlechtes Beispiel. Dem Autoverkehr wird der Vorrang gegeben, Radfahrer werden aufgefordert, einen Umweg über eine andere Straße zu nehmen. Ortsunkundige können mit dem Schild gar nichts anfangen.

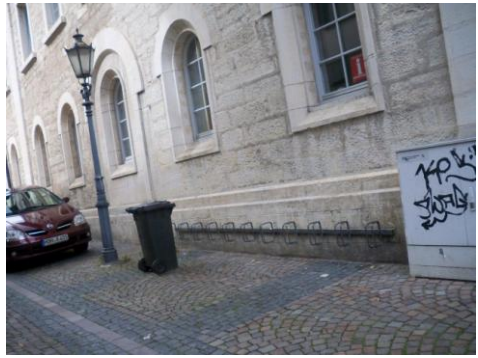
„Radfahrer Talstraße benutzen“. Baustelle in der Clichystraße

In Heidenheim gibt es oft Verkehrszeichen „**Verbot für Fahrzeuge aller Art**“, obwohl der Radverkehr in der betreffenden Straße überhaupt nicht störend ist. Diese Schilder sollten daher gegen Verbote für Kraftfahrzeuge ausgetauscht werden. Zudem sollten vor **Sackgassen**, an deren Ende es für Radfahrer eine Weiterführung gibt, die entsprechenden Schilder die Durchlässigkeit anzeigen.

Für alle Fahrzeuge verboten, also auch für Radfahrer. Das müsste nicht sein

Für Fahrräder geht es weiter. Dies ist hier nicht ersichtlich.

Wer Rad fährt, muss sein Rad auch abstellen können. In der Heidenheimer Innenstadt besteht an **Abstellmöglichkeiten** noch sehr großer Nachholbedarf. Die Abstellanlage an der Touristeninformation ist völlig ungeeignet. Solche Felgenklemmer – von Radfahrern auch „Felgenkiller“ genannt – halten das Rad nicht sicher und bergen die Gefahr, dass das Rad umkippt und dabei das Vorderrad stark beschädigt wird.



Vor der Benutzung solcher Felgenklemmer ist abzuraten

Besonders an **Bahnhöfen** ist es wichtig, das Fahrrad sicher abstellen zu können. Am Hauptbahnhof gibt es zwar gute, überdachte **Abstellanlagen**, die Fahrräder sind dort aber nicht vor Vandalismus geschützt. Eine Verbesserung wäre es, Fahrradboxen aufzustellen und zu vermieten. Außerdem ist ein **barrierefreier Zugang** zum Bahnsteig dringend erforderlich, auch um die Fahrradmitnahme zu erleichtern. Am Bahnhof Schnaitheim fehlen die Abstellanlagen völlig. Wer zwischen den Bahnsteigen wechseln will, muss über Treppen gehen oder einen großen Umweg in Kauf nehmen.

Fahrradstellplätze am Heidenheimer Bahnhof

Stand: Sommer 2011

Anzeige

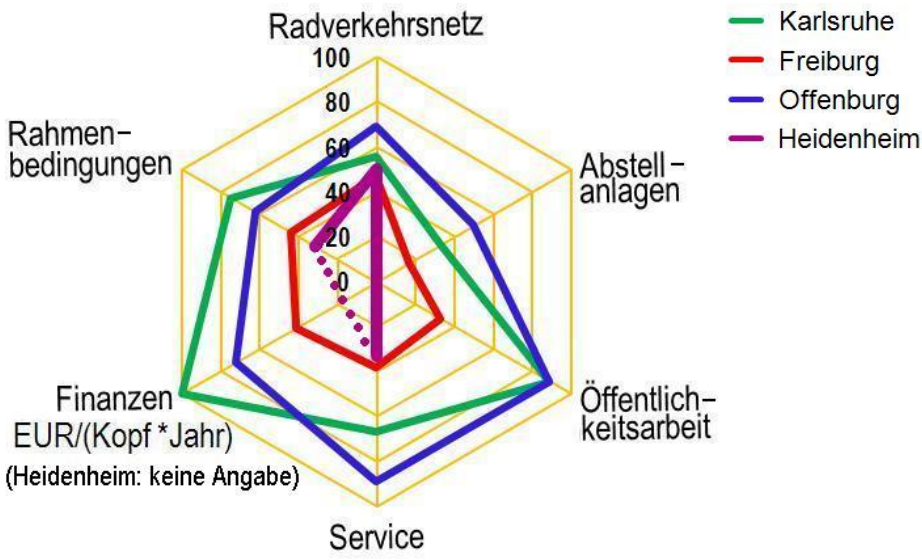
Anzeige

THE SPIRIT OF MOUNTAIN SPORTS VAUDE
www.vaude.de

WirmachenDruck.de
Sparen Sie bis zu 50% beim Druck!

Fazit

Eine Testfahrt mit dem Rad durch Heidenheim zeigt viel Gegensätzliches: Zum einen gibt es moderne Fahrradweichen, zum anderen scheint es aber an einfachsten Dingen zu fehlen: Die vielen Einbahnstraßen, die noch nicht für Radfahrer freigegeben sind, sind hierfür typisch, ebenso das Ende eines Radwegs vor einem Treppenabgang. Selbst an einfachen Maßnahmen wie dem Anzeigen der Durchlässigkeit von Sackgassen hapert es. Es gibt noch viel zu tun.



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.