Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs in Heilbronn

Teil I: Kernstadt

Dr. Ulrich Baumann
Winzerstraße 12
74074 Heilbronn
pinuswald@web.de

Mit Unterstützung von

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Heilbronn

VCD Verkehrsclub Deutschland
Regionalverband
Hall-Heilbronn-Hohenlohe

© 2017 Dr. Ulrich Baumann

Inhalt

1 Einleitung 3
1.1 Erreichte Verbesserungen für den Radverkehr 4
2 Punktuelle Verbesserungsvorschläge 4
2.1 Uhlandstraße Ecke Wollhausstraße und Ecke Gymnasiumstraße 4
2.2 Uhlandplatz/Synagogenweg 5
2.3 Allee (Z23) 6
2.4 Titotstraße (Z24) 6
2.5 Steinstraße 7
2.6 Cäcilienstraße 8
2.7 Am Wollhaus 9
2.8 Platz am Bollwerksturm und Mannheimer Straße 12
2.9 Schaeuffelenstraße 14
2.10 Stuttgarter Straße 17
2.11 Kauffmannstraße zur Stuttgarter Straße 20
2.12 Binswanger Straße (Z39) 21
2.13 Neckarsulmer Straße (Z31) 22
2.14 Salzstraße (Z32 und Z35) 24
2.15 Edisonstraße 26
2.16 Rathenauplatz 26
2.17 Werderstraße 27
2.18 Rosenbergstraße 28
2.19 Südstraße- Karlsruher Straße-Rosenbergbrücke 29
2.20 Max-Planck-Straße 30
2.21 Charlottenstraße 32

3 Radrouten: Beschilderung und Führung 34
3.1 Radrouten ab Rathenauplatz 34
3.2 Radrouten ab Paulinenstraße/Neckarsulmer Straße 37
3.3 Radrouten über Stuttgarter Straße 37

1 Einleitung

Die im Folgenden ausgeführten Beobachtungen und Verbesserungsvorschläge sind durch eigenes Befahren mit dem Rad entstanden. Dies erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Kreisverband des ADFC und des Regionalverbandes Hall Heilbronn Hohenlohe des VCD.

Der Radverkehrsplan Heilbronn 2008 hat den Anstoß gegeben, die Beobachtungen niederzuschreiben und mit Bildern zu unterstreichen. Der Radverkehrsplan beschreibt Maßnahmen und Prioritäten. Da in einigen Fällen auch bei Priorität A bisher keine Verbesserung für die Radfahrer sichtbar ist, habe ich die Situationen nochmals aufgenommen. Seit der Erstellung des Radverkehrsplanes sind fast 10 Jahre vergangen. Auch im Hinblick, dass Heilbronn sich als fahrradfreundliche Stadt darstellt (darstellen will), sind die Beobachtungen zu sehen. Falls vorhanden werden die einzelnen Punkte mit den im Radverkehrsplan Kapitel 6 zitierten Maßnahmen gekennzeichnet, z.B. für Knotenpunkt Kauffmannstraße/Stuttgarter Straße Z2; Priorität A.

Die Zusammenstellung soll der Verwaltung helfen, auch bei kleinem Budget, Verbesserungen für den Radfahrer/die Radfahrerin zu erreichen. Häufig sind Verkehrszeichen/Schilder aufzustellen oder abzuhängen, oder Bodenmarkierungen aufzubringen oder zu verändern.

Diese Zusammenstellung befasst sich bis zu diesem Zeitpunkt fast ausschließlich mit dem Radverkehr in der Kernstadt. Die Stadtteile sind (noch) nicht erfasst. Es ist geplant, auch für die Stadtteile eine Zusammenstellung zu erarbeiten.

Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und wird ständig erweitert.

1.1 Erreichte Verbesserungen für den Radverkehr

Vorneweg positive Beispiele, wo in den letzten Jahren spürbare Verbesserungen eingetreten sind:

- Wollhausstr.: Schutzstreifen zwischen Uhlandplatz und Oststraße
- Urbanstr.: Öffnung der Busspur zwischen Südstraße und Steinstraße stadteinwärts
- Allee: Öffnung der Allee für Radfahrer zwischen Kaiserstraße und Am Wollhaus (nachdem dies jahrelang verboten war)
- Schaeuffelenstraße: Radverkehrsanlage
- Salzstraße: teilweise Schutzstreifen
- Gottlieb-Daimler-Straße: Schutzstreifen
- Austraße zwischen Hans-Riesser-Str. und Karl-Wüst-Str.: Schutzstreifen
- Radroute Süd ab Rollwagstraße bis Max-Planck-Straße
- Jägerhausstr.: Schutzstreifen
- Karlstraße: teilweise Schutzstreifen / Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege
- Gemmingstal: bergwärts Schutzstreifen
- Einsteinstraße: bergwärts Schutzstreifen
- Schutzstreifen entlang der Theresienstraße
- Radfahrstreifen in der Hafenstraße im Bereich Bahnunterführung

Es wird wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass es Verbesserungen gibt, aber die Umsetzungsgeschwindigkeit könnte höher sein.

2 Punktuelle Verbesserungsvorschläge

2.1 Uhlandstraße Ecke Wollhausstraße und Ecke Gymnasiumstraße

Die Uhlandstraße ist laut Radverkehrsplan als Radroute zwischen Rathenauplatz und Weinsberg ausgeschildert (vgl. auch Kapitel 3.1) An der Kreuzung Wollhausstr. darf nur links oder rechts abgebogen werden (Abbildung 1: Uhlandstr. Ecke Wollhausstr). Die Linienführung der Radroute (grüner Pfeil) weist geradeaus. Auf der anderen Straßenseite bei der ehem. Reinigung ist das Einfahren gegen die Einbahnstraße erlaubt, aber nur bis zur Ecke Gymnasiumstraße. Dort fehlt die Erlaubnis zum Befahren in Gegenrichtung. Es bleibt nur der „andere Radweg“.

Durch den Umbau der gesamten Kreuzung für weitere Fußgängerüberwege ist die Auffahrt zum „anderen Radweg“ nicht sichtbar und auch nicht markiert. Auf der Straße würde eine Bodenmarkierung mit Radsymbol helfen. Die am Uhlandplatz nach links abbiegenden Autofahrer stehen normalerweise ganz links (auf der Seite der Reinigung), sodass für

Radfahrer kein Platz zur Einfahrt in die Einbahnstraße bleibt. (Analog zur Cäcilienstraße an der Bergstraße oder Luisenstraße).

Abbildung 1: Uhlandstr. Ecke Wollhausstr

Abbildung 2: Gymnasiumstraße vom Uhlandplatz

Für eine ausgeschilderte Radroute innerhalb der Stadt ist dies nicht akzeptabel, da für viele die Situation unklar ist. Der gesamte Bereich entspricht nicht den Qualitätsstandards des Radverkehrsplanes 2008 (siehe Seite 72).

Außerdem fehlt ein Richtungsschild am Uhlandplatz zur Weiterleitung der Radfahrer in Richtung Norden über Gymnasiumstraße zur Karlstraße.

2.2 Uhlandplatz/Synagogenweg

Der Uhlandplatz ist jetzt umgestaltet und bietet sich als Verbindung in die Synagogengasse an und damit zur Weiterleitung von Radverkehr zur Allee. Sowohl der Uhlandplatz als auch die Synagogengasse bieten Raum für Radfahrer und Fußgänger. Dieser Bereich könnte zumindest für Radfahrer freigegeben werden, vielleicht sogar als gemeinsamer Rad- und Fußweg.

An der Allee könnte analog zur Oberen und Unteren Neckarstraße zur Querung des Fußgängerbereiches eine Beschilderung „Gehweg für Radfahrer frei“ angebracht werden, um die Allee an der Ampel zur Klarastraße mit Weiterfahrt zum Kiliansplatz zu ermöglichen.

2.3 Allee (Z23)

Die Allee hat bis heute keine Radverkehrsanlagen. Beide Gehwegseiten sind zwar für Radfahrer freigegeben. Aufgrund der Breite auf der Ostseite könnte dieser Bereich auch als gemeinsamer Rad- und Fußweg ausgeschildert werden. Dazu wäre es auch nötig den ruhenden Kfz-Verkehr vom Gehweg auf die Parkplätze zu verweisen. Auch durch Aufstellung von Radständern oder Pflanzkübeln könnte sich eine Trennung in einen Radbereich und einen Fußgängerbereich erreichen lassen.

Auf der Westseite ist es zumindest zwischen Karlstr. und Kaiserstr. schwierig, den Radverkehr unterzubringen, da im Bereich des „Barfüßers“ durch die Außenbestuhlung der freie Raum sehr eng ist.

2.4 Titotstraße (Z24)

Bei der Fahrt von der Bismarckstraße zur Allee endet der Radweg kurz vor der Kreuzung mit der Allee mit dem Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt achten“. Dieses Verkehrszeichen steht relativ weit von der Kreuzung entfernt. Da keine Haltelinie eingezeichnet ist, ist unklar, wo gehalten werden soll. Der Fußgängerüberweg ist als solcher nicht mit dem Zeichen 350 ausgewiesen, was zu einer unklaren Situation der Bevorrechtigung führen kann. Die Einfahrt zur Allee ist weder im Geradeaus- noch für Linksabbiegerverkehr geregelt. Eine Führung über den Gehweg und die Ampel zur Kilianstraße ist nicht vorgesehen, obwohl die Ampel das Radfahrersymbol enthält.

Abbildung 3: Titotstraße Ecke Allee

Vorschlag:

Da die Titotstraße eine wichtige Funktion für die Verbindung Innenstadt-Trappensee darstellt, sollte dieser Bereich besser gestaltet werden, um dem Radverkehr eine ruhige und sichere Ost-West-Verbindung anzubieten. Hier würde sich eine Radfahrerampel sehr gut eignen, um den Radverkehr sinnvoll in die weiteren Verbindungen einzubringen. Der Gehweg nach rechts auf die Allee ist kein Radweg, sondern ein Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist, d.h. langsam und rücksichtsvoll fahren. Rechtsabbiegende Radfahrer könnten auf der Busspur bis zur Moltkestraße geführt werden. Bei eigener Ampel ließe sich auch eine sichere Führung auf die Linksabbiegerspur zur Kaiserstraße sicher gewährleisten.

In der Gegenrichtung aus der Kilianstraße sollte die Fahrt für Radfahrer geradeaus in die Titotstraße freigegeben werden. Damit wäre auch in dieser Richtung eine direkte Verbindung vom Kiliansplatz zum Trappensee geschaffen. Idealerweise erhält der Radverkehr auf der Kilianstraße Ecke Allee eine eigene Führung bzw. Aufstellfläche mit eigener Ampelschaltung.

2.5 Steinstraße

Sowohl die Mönchseestr. als auch die Steinstraße befinden sich in einer 30er-Zone. Trotzdem hat der Verkehr in der Mönchseestr in Fahrtrichtung Süd an der Steinstraße innerhalb der 30er Zone Vorfahrt. Dies ist die einzige Kreuzung in der Mönchseestr. in dieser Fahrtrichtung mit einer Vorfahrt. Hier gibt es auch keinen Busverkehr, den man bevorrechtigen könnte. Zur Geschwindigkeitsreduktion solle die Vorfahrtsberechtigung entfernt werden. An dieser Stelle endet die Radstraße und die Fortsetzung über den Silcherplatz bleibt dem einzelnen Radfahrer überlassen. Obwohl nicht erlaubt, nutzen viele Radfahrer zur Überquerung des Silcherplatz die Gehwege.

Die Einfahrt aus der Steinstraße in die Urbanstraße/Am Wollhaus in Richtung Klarastraße ist für Radfahrer durch rote Markierung gekennzeichnet. Jedoch ist dieser Bereich häufig zugeparkt. Die Weiterführung des Radverkehrs erfolgt auf dem Gehweg an einer Haltestelle vorbei um auf Höhe Parkweg einen eigenen Radweg zu erhalten.

Die umgekehrte Fahrtrichtung ist schwieriger, da es nicht möglich ist, aus der Cäcilienstraße oder der Straße „am Wollhaus“ in die Steinstraße zu kommen ohne sich regelwidrig zu verhalten.

Verbesserungsvorschlag: siehe Kapitel 2.6

2.6 Cäcilienstraße

Die Cäcilienstraße ist als Ost-West-Verbindung für Radfahrer sehr gut in beide Richtungen befahrbar.

An der Kreuzung mit der Bergstraße sollte eine Ausnahme für den Radfahrer angebracht werden. Es scheint ja beabsichtigt zu sein, dass Radfahrer geradeaus fahren dürfen!

Abbildung 4: Cäcilienstraße Ecke Bergstraße

Der folgende Kreuzungsbereich mit der Straße „am Wollhaus“ ist für den normalen Alltagsradler missverständlich, da von der Wilhelmstraße (von West nach Ost) her die Fahrbahn für den Radverkehr vorgesehen ist. An der Fußgängerampel an der Urbanstraße (Westseite) gibt es neuerdings Haltegriffe für Radfahrer. Es ist nicht erlaubt mit dem Rad den Gehweg zu benutzen. Es ist auch nicht sinnvoll dies zu erlauben, da auf dem Streifen der Gegenverkehr in Richtung West Vorrang haben sollte. Deshalb sollten sowohl Haltegriffe als auch das Radsymbol entfernt.

Die Verbindung der Radstraße in der Steinstraße mit der Cäcilienstraße bzw. Am Wollhaus ist in Fahrtrichtung Silcherplatz nicht ohne Regelverletzung möglich. Es wird im Alltag niemand sein Fahrrad an der Kreuzung schieben (vgl. auch Kap. 2.5).

Abbildung 5: Cäcilienstraße Ecke Urbanstraße

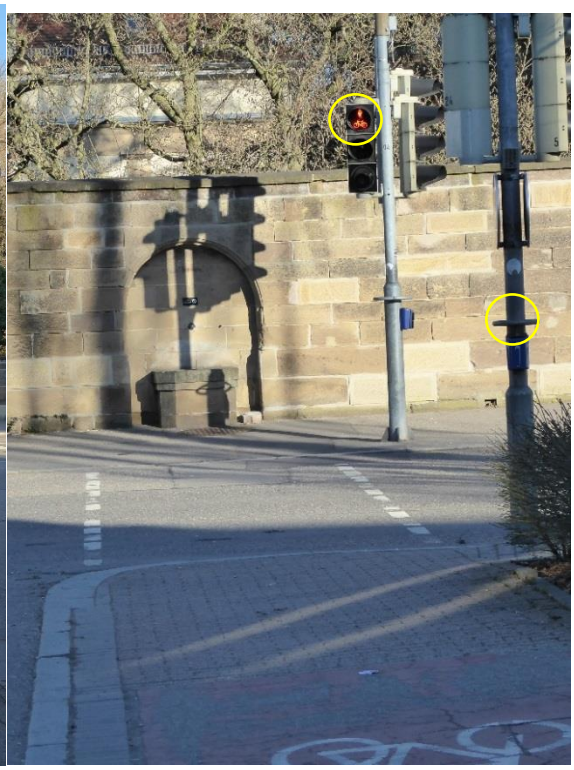

Abbildung 6: Cäcilienstraße Ecke Urbanstraße Detail

Verbesserungsvorschlag: Um die Weiterfahrt zur Steinstraße zu erleichtern, sollte an dieser Stelle ein Hinweis erfolgen und der Gehweg für dieses Teilstück für Radfahrer zur Mitbenutzung freigegeben werden. Dies wäre eine Übergangslösung bis zur Umsetzung der Radroute Südost. Dann sollte die Bushaltestelle und Ampel Richtung Süden vor die Steinstraße verlegt werden. Damit steht mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung, um den Radverkehr aus der Cäcilienstraße in die Steinstraße zu leiten.

2.7 Am Wollhaus

Der Radweg vor der Sparkasse ist sehr häufig durch Autos blockiert. Abhilfe könnte eine Verlängerung der Barrieren um 10 bis 20 m bringen (Z20).

Vor Möbel-Fromm ist ein Fußgängerzeichen, auf der Gegenseite gegenüber der Sparkasse ist der Bereich als Fußgängerzone ausgewiesen. Der gesamte Abschnitt wird von den Gaststättenbesuchern als Parkplatz genutzt und mit Autos zugestellt. Häufig ist ein Durchkommen mit dem Fahrrad äußerst schwer. Warum ist dieser Abschnitt überhaupt als Fußgängerzone ausgewiesen, wenn sich niemand daran stört, dass ständig Regelverletzungen erfolgen?

Dieser Abschnitt bietet sich als Verbindungsstück an, um von der Rollwagstraße zur Steinstraße zu gelangen. Die Alternative „Wilhelmstraße-Cäcilienstraße“ ist weniger attraktiv. Unabhängig davon welche Variante man wählt, spätestens zwischen Sparkasse und Steinstraße wird es zum unerlaubten Fahren auf dem Gehweg.

Auf der Klarastraße von der Kilianstraße kommend befindet sich vor der Apotheke an der Ecke Am Wollhaus eine Ampel für Radfahrer. Allerdings ist es nicht erlaubt mit dem Fahrrad auf dem Gehweg zu fahren. Für wen ist diese Ampel?

Abbildung 7: Klarastraße/am Wollhaus

Abbildung 8: Klarastraße/am Wollhaus

Die Weiterfahrt aus der Klarastraße erfolgt aufgrund der farbigen Markierung mit blauen Radsymbol. Gleich anschließend kommt das Verbotsschild: Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art (außer Linienbusse) (Zeichen 250).

Am Ende des Busbahnhofes endet der Weg ohne Ankündigung auf dem Gehweg am Behindertenparkplatz. Eine Weiterführung zum Radstreifen existiert nicht.

Abbildung 9: am Wollhaus

Abbildung 10: am Wollhaus

Vorschlag: Eigene Ampelschaltung und Markierung des Weges bis zum vorhandenen Radstreifen.

Unter der Überbauung des Wollhauszentrums wird der Radstreifen verschwengt, um Platz für einen Taxihalteplatz zu schaffen. Hier ragen meist die Fahrzeuge in den Raum des Radstreifens, was den Radfahrer dazu nötigt nach links in den fließenden Verkehr zu wechseln (Abb. 11).

Vorschlag: Beseitigung des Halteplatzes und eindeutige Führung. An dieser Stelle steigt niemand ins Taxi, da sich am Busbahnhof ca. 100m weiter der nächste Halteplatz befindet. Dieser Raum wird mehr zum kostenlosen Parken genutzt.

Abbildung 11: am Wollhaus

2.8 Platz am Bollwerksturm und Mannheimer Straße

Auf der Unteren Neckarstraße fehlt immer noch eine Beschilderung am Bollwerksturm wo und wie die Radroute Richtung Bad Wimpfen weiter verläuft. Gerade für auswärtige Besucher und Radtouristen ist es nicht einfach den Durchgang zwischen Parkhaus und Hotel zu finden. Die Aufstellfläche an der Ampel ist so angelegt, dass wartende Radfahrer den Gehweg entlang des Hotels blockieren.

Die Beschilderung auf der anderen Seite (Nordseite) an der Ampel Mannheimer Straße könnte auch besser gestaltet werden.

Abbildung 12: Platz am Bollwerksturm

Abbildung 13: Mannheimer Straße

Abbildung 14: Mannheimer Straße Nord

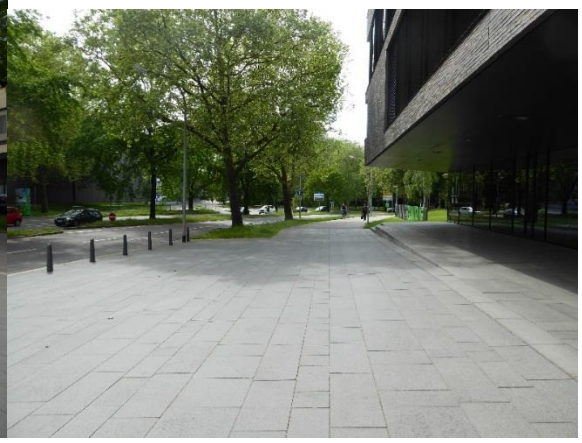

Abbildung 15: Mannheimer Straße Nord

Eine Unterteilung in Fußgänger und Radfahrer und Führung auf den Platten könnte sicherlich hilfreich sein.

In Richtung Europaplatz sollte unbedingt ein Schild zur Kennzeichnung des geteilten Rad- und Fußwegs angebracht werden. Ebenso am Europaplatz. Damit würde man die Radfahrer von der anderen Straßenseite wegbringen, wo sich die Fußwege (für Radfahrer freigegeben) zweimal mit der Busspur kreuzen, was nicht ideal ist, da man schnell auf der falschen Spur landet.

Abbildung 16: Europaplatz mit Blick zur Weipertstr.

Abbildung 17: Europaplatz mit Blick zur Mannheimer Straße; Nordseite

Die Weiterfahrt in Richtung Weipertstraße führt ins Nichts, da völlig unklar ist, ob es sich um einen Gehweg, einen Radweg oder beides handelt. Dieser Bereich sollte im Rahmen des Umbaus der B39 überarbeitet werden. Die Nutzung der Gaswerkstraße und Salzstraße als ruhigere Verbindung zum Industrieplatz könnte vorrangig ausgeschildert werden.

2.9 Schaeuffelenstraße

Hinter Abbildung 14 nach links beginnt die Schaueffelenstraße, die eine eigene Radverkehrsanlage hat, abgegrenzt zur Fahrbahn. Der Radweg ist in beide Richtungen befahrbar.

Die Beschilderung ist optimierbar, da nicht immer zweifelsfrei verständlich, z.B. Radsymbol nur in eine Fahrtrichtung (sieh Abb. 19)

Abbildung 18: Schaeuffelenstraße Blick nach Nord

Abbildung 19: Schaeuffelenstraße

Im weiteren Verlauf sind einige unklare Beschilderungen zu finden.

Abbildung 20: Schaeuffelenstraße

Abbildung 21: Schaeuffelenstraße

Das Gebotsschild steht vor der Dammstraße und wird durch die Dammstraße wieder aufgehoben (Abb.20)

An der Querung der Sichererstraße ist hinter der Furt das Zeichen „Einfahrt verboten“. Da die Furt baulich abgehoben ist, kann das Gebotszeichen bis zur anderen Straßenseite als gerechtfertigt angesehen werden.

Abbildung 22: Schaeuffelenstraße Abbildung 23: Schaeuffelenstraße

An dieser Stelle kreuzen Radweg und Fußweg. Die Nutzer ignorieren meist die Beschilderung, was zu Konflikten mit dem Radverkehr führt.

Im Folgenden gibt es inzwischen eine Anforderungen für Radfahrer um die Paulinenstraße zu queren. Da gleichzeitig auch die Fußgänger weiter links grün haben, kommt es zu Kreuzungsverkehr in der Mittelinsel, was in der Regel dazu führt, dass aufgrund der kurzen Grünphase, der zweite Teil hinter den schienen bereits wieder auf Rot geschalten hat. Die Grünphase ist sehr kurz, auch ohne Fußgänger.

Abbildung 24: Schaeuffelenstraße/Paulinenstraße

2.10 Stuttgarter Straße

Die Stuttgarter Straße ist als Radroute zwischen der Brücke und der Max-Planck-Straße als Radroute in Richtung Untergruppenbach (Süd) bzw. Zentrum (Nord) ausgeschildert. Ab dem Silcherplatz fehlt eine Beschilderung in Richtung Süden, dass der Gehweg benutzt werden darf, obwohl bei der Ausfahrt ALDI ein Radsymbol in beide Richtungen auf dem Gehweg aufgebracht ist.

Im weiteren Verlauf der Stuttgarter Straße in Richtung Süden erfolgt ein steter Wechsel zwischen Benutzungspflicht und „frei für Radfahrer auf Gehweg“. Der Radweg mit Benutzungszwang ist baulich in einem sehr schlechten Zustand (Abb. 12 und 13).

Abbildung 25: Radweg Stuttgarter Straße

Abbildung 26: Radweg Stuttgarter Straße

Die Ostseite endet vor der Stuttgarter Brücke abrupt und wird auf dem Gehweg weitergeführt. Die Passage an der Autovermietung und an der Haltestelle ist äußerst eng.

Abbildung 27: Radweg Stuttgarter Straße Ostseite

Die Kreuzung Stuttgarter Straße mit Kauffmannstraße ist nicht optimal gelöst. In Fahrtrichtung Süd fährt man vorher auf dem Gehweg, wird über die Straße (Ampel) geführt und wieder auf den Gehweg geleitet. Südlich der Kauffmannstraße ist der Gehweg breit genug um ihn als gemeinsamen Rad- und Fußweg auszuweisen, wie südlich der JF Kennedy Straße.

Abbildung 28: Stuttgarter Straße

Abbildung 29: Stuttgarter Straße / Kauffmannstr

Abbildung 30: Stuttgarter Straße südlich JFK Straße

Am Beispiel der Stuttgarter Straße kann man die Sinnhaftigkeit der Benutzungspflicht aufzeigen. Eine Benutzugnspflicht eines Radweges sollte aus Sicherheitsgründen angeordnet werden und nicht um den Radverkehr von der Straße zu bringen. Wenn an einigen Abschnitten die Sicherheit für einen Benutzungszwang spricht, dann leuchtet nicht ein, warum andere Abschnitte davon ausgenommen sind. Der Verkehr und die Sicherheit sind durchgängig gleich. Für den Radfahrer ist es nicht nachzuvollziehen, warum er abschnittsweise den Radweg benutzen muss und dann wieder nicht. Eine sichere Auf- und Ableitung ist ebenso wenig gewährleistet.

Warum ist dieser Bereich nicht besser geregelt? Es befinden sich zwei Schulen im Einzugsbereich (mit der Hauffschule sogar drei) und die Strecke ist offiziell als Radroute mit Wegweisern ausgeschildert.

Vorschlag: im Zusammenhang mit der Bebauung des Südbahnhofareals sollten neue Optionen im Arbeitskreis Radverkehr diskutiert werden, z.B. eine durchgängige Verbindung zwischen Uhlandstraße und Hohenstaufenstraße.

2.11 Kauffmannstraße zur Stuttgarter Straße

Um von der Kauffmannstraße in oder über die Stuttgarter Straße zu gelangen, wird der Radverkehr von dem Radstreifen auf einen sehr schmale Gehweg geleitet, um dann die Straße mit den Fußgängern zu queren.

Abbildung 31:Kauffmannstraße / Stuttgarter Straße

Dieses Ende der Kauffmannstraße steht in krassen Gegensatz zum westlichen Ende, wo die Führung des Radverkehrs im Zuge der Route Süd deutlich verbessert wurde. Verbesserungsvorschlag: Verbreiterung des Gehweges um ab diesem Punkt einen gemeinsamen Rad-und Fußweg zu erhalten, der dann an der Kreuzung auf beiden Seiten entsprechend geführt wird. Ausstattung der Ampeln mit Anforderungstasten für Radfahrer und Fußgänger. Da in dem Bereich zwei Schulen sind, sollten die Verbesserungen mit Vorrang angegangen werden.

2.12 Binswanger Straße (Z39)

Der Radweg nach Binswangen/Erlenbach beginnt stadtauswärts an der Bebauungsgrenze und ist recht schmal. Dieser Radweg ist in beiden Richtungen benutzungspflichtig, was bei Gegenverkehr aufgrund des Gefälles und der Breite zu kritischen Situationen führen kann. Die Radroute zwischen Bebauungsgrenze und Innenstadt wird über den Wirtschaftsweg (am Weingut Fischer vorbei, Auhang) zur Neckarsulmer Straße geführt, obwohl die Binswanger Straße sehr breit ist und Platz für einen Schutzstreifen oder sogar einen Radstreifen hätte. Das würde auch zu einer Reduktion der Geschwindigkeit führen. Da es an diesem Abschnitt nur auf einer Seite einen Gehweg gibt, könnten man damit einige Probleme gleichzeitig lösen.

Abbildung 32:Binswanger Straße/

Abbildung 33:Binswanger Straße

Der Radverkehr wird dann auf Höhe Kirschengartenstraße auf den Radweg an der Neckarsulmer Straße geleitet. (Abb. 27). Stadtauswärts sollte dies bereits an der Einmündung Neckarsulmer Straße/Binswanger Straße erfolgen.

Abbildung 34:Binswanger Straße

Abbildung 35:Binswanger Straße

Durch einen Schutzstreifen oder Radkönnte man auch gleichzeitig das Gehwegparken unterbinden und den einseitigen Gehweg den Fußgängern zur Verfügung stellen. Teilweise sind noch alte Markierungen eines Radfahrstreifens stadtauswärts sichtbar.

2.13 Neckarsulmer Straße (Z31)

Ab der Binswanger Straße stadteinwärts fehlen Schilder, die die Benutzung des Gehweges bis zur Käferflugstraße freigeben, entweder als gemeinsamen oder getrennten Rad- und Fußweg oder als freigegebenen Gehweg. Zwischen Käferflugstraße und Burenstraße ist dies der Fall. Danach fehlen wieder die Schilder bis zur Pestalozzistraße. Zwischen Käferflugstraße und Burenstraße führt der gemeinsame, in Gegenrichtung benutzungspflichtige Rad- und Fußweg im Gefälle an einer hochfrequentierten Ausfahrt vorbei und durch eine Bushaltestelle.

Die gesamten Zuwege und Abfahrten aus dem Bereich Paulinenstraße/Neckarsumer Straße zwischen der Stadtbahnhaltestelle am Technischen Gymnasium und der Bahnunterführung ist trotz der Umbauten im Zuge des Stadtbahnausbaus nicht optimal beschildert.

Dazu im Folgenden einige Beispiele:

Für Radfahrer, die die Bahnunterführung von der Christophstr. kommend nutzen, ist die Einfahrt zu Neckarsulmer Straße bzw. zur Paulinenstr. mit Weiterführung zur Pestalozzistr. oder Schaeuffelenstr. nicht möglich, da dies durch Verkehrsschilder verboten und keine Freigabe des Gehweges vorhanden ist.

Abbildung 36: Von der Unterführung kommend./ Ecke NSU Str.

Abbildung 37: Einfahrt Am Sülmer Tor in Neckarsulmer Str.

Der gemeinsame Rad- und Gehweg von der Käferflugstraße auf der Ostseite der Neckarsulmer Straße ist im nördlichen Verlauf breit, verengt sich aber an der Haltestelle der Buslinien nördlich der Burenstraße. Die Einengung wird auch durch die Haltestellenstele und die Überdachung hervorgerufen. Für einen Zweirichtungsradweg auf einer Gefällstrecke ist dies eine sehr unübersichtliche Lage. An dieser Stelle herrscht häufig eine unklare Situation zwischen ein- und aussteigende Busfahrgästen und Radfahrern in zwei Richtungen, vor allem bei Schulschluss.

Südlich der Haltestelle wird aus dem gemeinsamen Rad-und Fußweg ein geteilter Rad- und Fußweg, mit den Radfahrern links und den Fußgängern rechts. Auf dem Asphalt befinden sich zwei Streifen. Dadurch ist unklar, welcher Teil für welchen Nutzer zur Verfügung gestellt wird

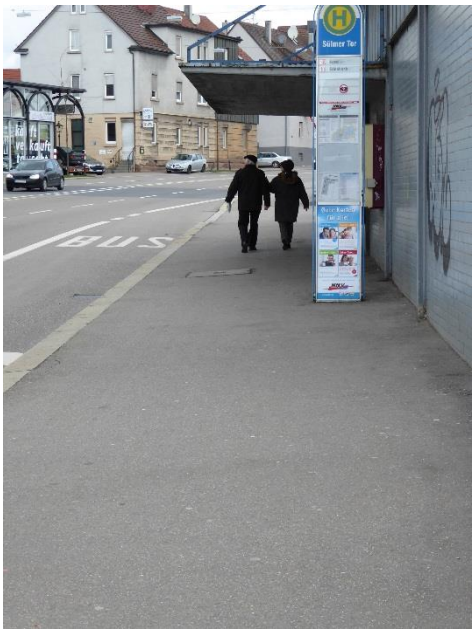

Abbildung 38: Haltestelle Sülmertor

Abbildung 39: Neckarsulmer Str. / Burenstr.

Auch auf der Ostseite der Paulinenstraße zwischen Burenstraße und Pestalozzistraße ist die rechtliche Situation für Radfahrer so, dass sie aufgrund der Beschilderung auf einem Gehweg ohne Erlaubnis geführt werden. Dasselbe gilt auf der anderen Seite zwischen Am Sülmertor und Schaeuffelenstraße.

Da es sich um einen Zweirichtungsradweg handelt, sollte dieser auch als solcher gekennzeichnet werden.

Abbildung 40: Paulinenstraße Ost

2.14 Salzstraße (Z32 und Z35)

Die Einfahrt in die Salzstraße von der Gaswerkstraße kommend ist für Radfahrer und Motorradfahrer untersagt. Ein Hinweis für eine Alternativroute ist nicht angebracht. Für

Radfahrer könnte sie über die Christophstraße und den Weg nördlich der Bahnlinie zum Industrieplatz erfolgen. Die Gaswerkstraße und die Salzstraße bilden einen idealen Ersatz als Verbindung zwischen Europaplatz und Industrieplatz und sind im Radverkehrsplan auch dafür vorgesehen.

Abbildung 41: Einfahrt Salzstr. von Gaswerkstr.

Vorschlag: Die Verbotsschilder entfernen und einen Warnhinweis für die Kreuzung mit Schienen aufstellen. An anderen Stellen mit Schienen in der Fahrbahn erfolgt auch kein Verbot für Radfahrer und Motorradfahrer.

Abbildung 42: Verbindung Christophstr. zum Industrieplatz

Die Beschilderung an der Einfahrt von der Christophstraße ist so, wie dargestellt, unlogisch. Das obere Zeichen verbietet die Einfahrt für Fahrzeuge aller Art, also auch für Radfahrer, darunter das Sackgassenzeichen mit der Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer. Die meisten Radfahrer werden keine Anlieger sein.

2.15 Edisonstraße

Die Verbindung vom Europaplatz zur Edisonstraße und weiter zur Gottlieb-Daimler-Straße bzw. Fügerstraße/Nägelebrücke ist zwar schmal, aber aufgrund des geringen Fußgängerverkehrs akzeptabel. Einzig die Einfahrt zur Edisonstraße sollte dahingehend optimiert werden, dass der Zugang dauerhaft freigehalten und eine ansprechende Auffahrt gestaltet wird.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass häufig Licht- oder Ampelmasten ungünstig im Weg stehen. Es entsteht der Eindruck, dass diese Masten hauptsächlich den Autoverkehr nicht beeinträchtigen dürfen, andere Verkehrsteilnehmer interessieren nicht.

Abbildung 43: Edisonstraße

2.16 Rathenauplatz

Der Rathenauplatz ist für Radfahrer und Fußgänger ein Hindernis, vor allem um von der Charlottenstraße/Schmollerstraße zur Knorrstraße und von der Happelstraße zur Charlottenstraße zu kommen.

Die Verbindungen in Richtung Süd von der Wilhelmstraße in die Sontheimer Straße sowie in die Charlottenstraße ist mit der Fertigstellung der Radroute Süd gelöst. Schwieriger wird es für Radfahrer, die in der Knorrstraße den „anderen Radweg“ auf der Nordseite nutzen. Diese finden sich auf dem Gehweg am Rathenauplatz wieder.

Abbildung 44: Knorrstraße/Werderstraße zum Rathenauplatz

Abbildung 45: Knorrstraße/Rathenauplatz Ende anderer Radweg aus Abb links

Von der Charlottenstraße ist die Führung zur Knorrstraße über 4 Ampeln, die gleichzeitig auf grün schalten, gut möglich. Allerdings werden sie am westlichen Ende nicht zur Knorrstraße oder Sontheimer Straße weitergeführt.

Abbildung 46: Rathenauplatz/Wilhelmstr mit Blick Richtung Sontheim

Entweder man fährt gleich auf die Fahrbahn und folgt der roten Markierung oder man folgt auf dem Gehweg dem alten Radweg, der nicht als anderer Radweg markiert ist. Dann landet man in der Knorrstraße (siehe Abbildungen 44 und 45).

2.17 Werderstraße

Die Werderstraße bietet sich als Alternative zum Rathenauplatz an, um vom Freibad Neckarhalde zum Silcherplatz zu gelangen. Zwischen Wilhelmstraße und Urbanstraße ist auch auf der Südseite bereits ein Radstreifen angelegt und die Querung der Urbanstraße und die Einfahrt in den östlichen Teil der Werderstraße sind bereits gut geregelt.

Von der Knorrstraße in die Werderstraße einbiegend und dem Verlauf folgend kommt man an die Wilhelmstraße (siehe Bild).

Abbildung 47: Werderstraße/Wilhelmstr. Richtung Ost

Leider ist das Geradeausfahren verboten, obwohl der Schutzstreifen auf der anderen Seite lockt. Könnte man hier ein Schild anbringen: Radfahrer frei?

2.18 Rosenbergstraße

Die Verbindung Besigheimer Straße-Rosenbergstraße ist eine Verbindung von den Wohngebieten östlich der Sontheimer Straße zur Innenstadt. Zwischen Sontheimer Straße und Schöttlestraße ist der ehemalige Radweg auf der Westseite nicht mehr benutzungspflichtig. Ab der Schöttlestraße bis zur Südstraße ist der westliche Gehweg als gemeinsamer Rad- und Fußweg benutzungspflichtig (Zweirichtungsweg) ausgeschildert. Dies führt zu Umwegen beim Ziel Innenstadt.

Abbildung 48: Rosenbergstraße/Arbeitsamt

Erstens kommt keine Ankündigung für Radfahrer um entsprechend rechtzeitig links abbiegen zu können, um auf den Radweg zu gelangen und zweitens landet man auf dem Gehweg vor der Ampel. Dieser Umweg ist unnötig

2.19 Südstraße- Karlsruher Straße-Rosenbergbrücke

Die Südstraße ist für den Radverkehr ungeeignet, außer zwischen Rosenbergstraße und Olgastraße. Auf diesem Abschnitt befindet sich auch ein gemeinsamer Rad- und Fußweg mit Benutzungspflicht in beiden Richtungen. Die Zuführung auf beiden Seiten und die Ableitung des Radverkehrs ist schlecht organisiert.

Abbildung 49: Südstraße/Rosenbergstr

Abbildung 50: Karlsruher Str/Olgastr

Der benutzungspflichtige Radweg endet ohne Ankündigung und ohne vernünftige Weiterleitung des Radverkehrs.

Auf der Brücke beginnt ein geteilter Rad-und Fußweg, der nicht beschildert ist. Die Fußgänger werden gezwungen auf den Radstreifen auszuweichen, da der Fußgängerbereich durch die Werbung zugebaut wurde.

Abbildung 51: Südstraße/Rosenbergstr

2.20 Max-Planck-Straße

Seit der Aufhebung der Benutzungspflicht auf der Max-Planck-Straße ist der Gehweg auf der Nordseite den Fußgänger vorbehalten, da keine Radsymbole angebracht sind. Aus Gewohnheit und wegen der Breite des Weges wird er immer noch als Radweg genutzt. Eine Führung auf der Straße wäre besser.

Abbildung 52: Max-Planck-Str. Führung der Radfahrer vom Gehweg durch den Kreisverkehr

Die gesamte Nordseite von der Rob.-Bosch-Straße bis zur Charlottenstraße ist als „anderer Radweg“ gekennzeichnet, was die Fahrt für Radfahrer auf dem Gehweg freigibt. Lediglich in Höhe der Schulen und der Haltestellen kann es zu Konflikten mit den Fußgängern kommen, besonders bei Schulschluss.

Abbildung 53: Max-Planck-Str. Führung der Radfahrer auf dem Gehweg

Verbesserungsvorschlag: auf der Straße Radstreifen in beide Richtungen aufzeichnen, da die Fahrbahnbreite ausreichend ist und durch die Schulen und Hochschule viel Radverkehr stattfindet.

Die Situation am Kreisverkehr mit der Robert-Bosch-Straße ist in Ost-West-Richtung und umgekehrt gut gelöst. Die Nord-Süd-Richtung könnte verbessert werden.

Abbildung 54: Robert-Bosch-Str. Führung der Radfahrer auf dem Gehweg in Richtung Norden

Da es bis zur Sontheimer Landwehr bergab geht, ist eine Führung der Radfahrer auf dem Gehweg eine schlechte Lösung. Besser: auf der Straße

Bei der Hochschule zweigt ein Weg in Richtung Norden durch die Kleingärten ab, der gerne mit dem Rad befahren wird, jedoch nicht als Radweg freigegeben ist.

Abbildung 55: Von der Max-Planck-Str. durch die Kleingärten

Verbesserung: Den Weg als gemeinsamen Rad- und Fußweg kennzeichnen und als Verbindung zur Sontheimer Landwehr kennzeichnen.

2.21 Charlottenstraße

Die Charlottenstraße wurde bereits fahrradfreundlich ausgebaut und ist gut zu befahren. Allerdings gibt es im Bereich der Max-Planck-Str. und südlich bis zur Gemarkungsgrenze noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Für die Fahrtrichtung Nord von Flein kommend wird der Radverkehr über eine Furt geleitet. Durch die Absenkung der Bordsteine könnte man vermuten, dass der Radweg auf dem Gehweg weitergeht. Eine Kennzeichnung ist nicht vorhanden

Abbildung 56: Querung Charlottenstr

Die Vorgaben zwingen den Radfahrer auf die Straße, was sicherlich nicht beabsichtigt ist.

Allerdings kommt an der Stelle der Haltebucht das Zeichen 240, ohne dass es für Radfahrer eine Chance gibt auf den gemeinsamen Rad- und Fußweg zu kommen:

Abbildung 57: Beginn der Benutzungspflicht an der Haltebucht

Im weiteren Verlauf Richtung Nord ist die Überquerung der Max-Planck-Straße gut gelöst. Allerdings wird der Radfahrer dann auf den Gehweg geleitet (Zeichen 239 mit Zusatz“ für Radfahrer frei“).

Ohne das Zeichen an der Haltebucht, wäre für schnelle und geübte Radfahrer die Möglichkeit gegeben, bis nördlich der Kreuzung mit der Max-Planck-Straße auf der Fahrbahn mitzufahren, um dann die vorhandene Auffahrt auf den Radweg zu nehmen. In diesem Fall ignoriert man besser das Zeichen und bleibt auf der Fahrbahn.
In südlicher Fahrtrichtung ist der Radweg besser organisiert.

Radfahrer die aus Flein kommend nach Osten in die Max-Planck-Straße wollen, müssen an der Kreuzung auf die Straße wechseln. Warum in diesem Abschnitt kein gemeinsamer Rad- und Fußweg ausgeschildert ist, erschließt sich nicht.

3 Radrouten: Beschilderung und Führung

Auf dem Heilbronner Stadtgebiet gibt es ausgeschilderte Radrouten. An wichtigen Knotenpunkten oder Kreuzungen stehen zusätzlich Hinweisschilder mit Entfernungsangaben. Eine Übersicht dazu findet sich im Radverkehrsplan 2008 als Anlage III. Teilweise sind diese Routen identisch mit übergeordneten Radrouten.

Generell sollten die Radrouten so ausgewählt sein, dass Radfahrer ohne Behinderungen und Einschränkungen durchgängig fahren können. Dies sollte auch für Lastenräder, Fahrräder mit Anhängern und Pedelecs gewährleistet sein. Eine Führung auf Gehwegen sollte nur Ausnahmefällen, z.B. Fußgängerzonen erfolgen.

Verbesserungsvorschlag: Nummerierung der Radrouten im Stadtgebiet und Kennzeichnung der grünen Pfeile mit dieser Nummer, um zu wissen, wohin die Route führt.

Das folgende Beispiel habe ich aus Hessen mitgebracht, wo die Radrouten landesweit durchnummeriert sind

Abbildung 58: Radroutenrichtungsweiser

3.1 Radrouten ab Rathenauplatz

Am Rathenauplatz gehen Radrouten in Richtung Süd nach Flein, in Richtung Südosten nach Sontheim und zu den Wertwiesen und in Richtung Osten zum einen ins Zentrum, zum anderen nach Weinsberg und zum Gaffenberg.

Eine Beschilderung zum Freibad Neckarhalde und zum Neckar wäre hier angebracht und sollte über die Knorrstraße führen. Dieser Weg bietet sich auch an, um Radfahrer vom Rathenauplatz zum Wertwiesenpark zu bringen. Am anderen Ende der Knorrstraße (am Neckar) befinden sich Wegweiser über die Knorrstraße nach Untergruppenbach und zum Gaffenberg.

Abbildung 59: Hinweisschilder am Neckarufer Ecke Knorrstraße

Der Abschnitt bis zur Schöttlestraße ist benutzungspflichtig, danach freigestellt.

Abbildung 60: Knorrstraße

Ab hier werden Radfahrer auf der Nordseite geführt, was zu der beschriebenen Situation am Rathenauplatz führt (Abb. 33 und 36).

Über die Happelstraße geht es nach Weinsberg, zum Gaffenberg und ins Zentrum. An der Kreuzung mit der Urbanstraße zeigt der grüne Pfeil in Richtung Urbanstraße

Abbildung 61: Happelstraße Ecke Urbanstraße

Auf der Urbanstraße endet der gemeinsame Rad- und Fußweg. Bis ins Zentrum sind keine Pfeile und Hinweisschilder mehr zu finden.

Früher ging der Weg weiter auf der Happelstraße bis zur Uhlandstraße und führte so ins Zentrum bzw. weiter nach Weinsberg. An der Uhlandstraße ging der Weg zum Gaffenberg weiter zur Stuttgarter Brücke, Blücherstraße, Gemmingstal, Schweinsbergstraße. Diese Beschilderung fehlt im Moment bis zur Stuttgarter Brücke.

Verbesserungsvorschlag zum Gaffenberg:

Ab Rathenauplatz auf der Radroute Süd (Charlottenstraße) bis zur Abzweigung in die Schmidbergstraße (eigene Radampel für Abbieger), dann durch die Schmidbergstraße (30er-Zone) über die Stuttgarter Straße (Ampel) in den Wirtschaftsweg (Adresse Kohlpfad) zum Cäcilienbrunnen und über die Stahlbühlwiesen zur Schweinsbergstraße.

Der Vorteil ist, dass die Steigung moderater ist und die Führung über wenig befahrene Wege erfolgt.

Alternative: auf dem Gelände des ehemaligen Südbahnhofs nach Osten unter der Stuttgarter Brücke durch (alte Bahntrasse) bis zur Silcherstraße/Cäcilienbrunnenstraße und von dort über Schweinsbergstraße zum Gaffenberg bzw. durch den Lerchenbergtunnel zum Pfühlpark!

Verbesserungsvorschlag zur Innenstadt:

Entweder weiterführen über die Urbanstraße oder eine Alternative aufzeigen über die Uhlandstraße. An der Kreuzung Uhland-/Südstraße ist für Radfahrer bereits eine vorbildliche Aufstellfläche geschaffen. Also sollte man auch viele Radfahrer dort hinleiten. Die Uhlandstraße ist nördlich der Südstraße eine 30er Zone. An der Steinstraße kann der Verkehr dann geteilt werden, zum einen Richtung Wollhaus nach links und zu den Gymnasien geradeaus und weiter über die Gymnasiumstraße bis zum Alten Friedhof.

An der Bismarckstraße und an der Karlstraße fehlen Schilder mit Hinweisen Richtung Osten zum Trappensee, Jägerhaus, Untergruppenbach, Donnbronn, Weinsberg etc.

3.2 Radrouten ab Paulinenstraße/Neckarsulmer Straße

An dieser großen Kreuzung treffen mehrere Radwege, die B27 und die Trasse der Stadtbahn Nord aufeinander.

Richtung Nord: Auf der Westseite des Neckarsulmer Straße führt ein gemeinsamer Rad- und Fußweg in Richtung Neckarsulm, der Radfahrer auch in die Wohngebiete um den Käferflug und die Binswanger Straße sowie nach Binswangen und Erlenbach führt.

Richtung Ost führt über die Pestalozzistraße eine Radroute weiter zur Gartenstraße und dem Stadtgarten bzw. mit Abzweig nach Weinsberg.

Die Führung der Radfahrer in dem gesamten Bereich durch Gebots-, Verbots- und Hinweisschilder könnte deutlich verbessert werden, da nicht immer klar ist, welcher Weg wohin führt und wo man am besten die Straßen überquert und sich dann in den Verkehr einfädelt.

Alternativ kann zusätzlich eine Route über die Kreuzenstraße und weiter durch die Kleingärten zwischen Bahnlinie und B27 bis zur Karl-Wüst-Straße geführt werden, die flacher und ruhiger verläuft.

3.3 Radrouten über Stuttgarter Straße

An der Stuttgarter Straße gibt es mehrere Routen:

1. Von der Brücke bis zur Max-Planck-Straße wird der Weg nach Untergruppenbach geleitet. Die Route kommt von der Happelstraße/Uhlandstraße resp. Rathenauplatz

2. Von Sontheim kommend über die Max-Planck-Straße zur Stuttgarter Straße und weiter wie 1. Nach Untergruppenbach

Wie bereits dargelegt, hat die Radverbindung auf der Stuttgarter Straße erhebliche Schwächen. Deshalb sollten Alternativen geschaffen werden, da eine Verbesserung an der Stuttgarter Straße nicht absehbar ist.

Im Zuge der Bebauung des Areals am ehemaligen Südbahnhof könnte eine direkte Verbindung von der Uhlandstraße zur Schmollerstraße geschaffen werden. Die Weiterführung kann über die Hohenstaufen oder Richard-Wagner-Straße bis zur Kauffmannstraße geführt werden. An der Schmidbergstraße kreuzt sich diese Route mit dem Vorschlag von Kapitel 3.1 zum Gaffenberg. Ab Kauffmannstraße dann mit den unter Kapitel 2.10 und 2.11 genannten Verbesserungen auf der Stuttgarter Straße bis zur Max-Planck-Straße.

Stand: 22.03.2017

Gez. Ulrich Baumann