

Empfehlungen an die Fraktion Grüne/ÖDP zu einem Radweg auf der Friedrich-Pfenning-Straße und der Schlosshausstraße von ADFC und VCD

Friedrich-Pfenning-Straße

Bedarf

Die Friedrich-Pfenning-Straße ist für Schüler und Schülerinnen, die mit dem Rad unterwegs sind, von großer Bedeutung, da sie Stadtteile zu Schulen verbindet. Empfohlen wird ein Radweg bergauf. Abwärts sind Radfahrende in der Regel mit ähnlich hohem Tempo wie Kfz unterwegs. Ein Radfahrstreifen* wäre daher gefährlich und wird nicht empfohlen.



Maße

Die Friedrich-Pfenning-Straße weist an der schmalsten Stelle 8,00 m auf (Karte). Ein Radfahrstreifen* sollte nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) mindestens 1,85 m, bei Steigungen möglichst mehr haben. Wir sehen mindestens 2,25 m inklusive jeweils einer 25 cm breiten durchgehenden Linie als notwendig an und beziehen uns hierbei auch auf die Qualitätsstandards-Musterlösungen von BW, siehe https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/RadNETZ/QS_MULOE_BW_02_2026.pdf Markierungslösungen innerorts, Seite 2.2-10.

Denn an Bergstrecken ist aufgrund des geringen Tempos eine pendelnde Fahrweise normal, was einen größeren Platzbedarf zur Folge hat. Die ERA bevorzugt einen Radweg abseits der Fahrstraße oder einen von der Fahrbahn abgesetzten Radweg. An dieser Stelle könnte dieser nur als Geh- und

Radweg ausgeführt werden. Beide Lösungen scheiden wegen der damit verbundenen Kosten und dem fehlenden Platz aus.

Wenn man mit 2,25 m für einen einseitigen Radfahrstreifen rechnet, verbleibt eine Restfahrbahn von 5,75 m. Nach ERA-Vorgaben sollte die Restfahrbahnbreite mindestens 5,50 m betragen. Es wird empfohlen, die Restfahrbahnbreite mit 5,75 m beizubehalten oder wo möglich den Straßenraum noch zu verbreitern, denn „Breitere Fahrbahnen führen in der Regel zu größeren Überholabständen“ (Ohm et al., 2015, zitiert nach Tschoche, 2022. Allerdings bezieht sich dieser auf Schutzstreifen*.)

Radwegführung

Der von der Heckentalkreuzung kommende Radschutzstreifen endet mit der Rückertstraße. Wir empfehlen, in der Fortsetzung die Anliegerstraße bis zum Gehweg an der Friedrich-Pfenning-Straße zu benutzen, dann den Gehweg als Geh- und Radweg bis zur Einmündung der Georg-Beutler-Straße (in der Zeichnung: rote Linie). Ggf. muss dieser noch etwas verbreitert werden. Dann wird auf den zu markierenden Radfahrstreifen bergaufwärts gewechselt. Ein sicheres Einfädeln ist vorzusehen, vorzugsweise durch bauliche Maßnahmen oder mit einer ausgezogenen Linie.

Verzicht auf Mittelmarkierung

Da eine Mittelmarkierung (Leitlinie) nach aktuell geltenden Regeln bei Fahrbahnbreiten unter 5,50m entfällt, sollte auch dann darauf verzichtet werden, wenn die Fahrbahn nur wenig breiter ist. Denn sie gilt als sicherer, weil sich Kraftfahrzeuge dann eher am geltenden Sicherheitsabstand als an der Mittelmarkierung orientieren.

An den Aufstellungsflächen im Kreuzungsbereich vor der Bergstraße kann der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen (mit gestrichelter Linie) übergehen.

Schlosshastraße

Bedarf

Der Radschülerverkehr dürfte auf der Schlosshastraße weit geringer sein als auf der Friedrich-Pfenning-Straße. Dies liegt generell an einem fehlenden Radweg. Ein solcher würde nicht nur für diese Klientel eine Verbesserung bringen, sondern auch viel zur Entlastung der Verkehrssituation zum und auf dem Schlossberg beitragen.

Radfahrende fänden dann vier Möglichkeiten vor, um auf den Schlossberg zu gelangen:

- Buchhofsteige für das südliche Einzugsgebiet (Radweg ausbaubedürftig)
- Katzental für die Einzugsgebiete Süd, Ost und Mitte
- Schlossstraße, dann über den ehemaligen Streichelzoo bis zum Hermann-Mohn-Weg für die Einzugsgebiete Nord, Ost und Mitte (Diese Verbindung ist nicht offiziell freigegeben und für die Weiterfahrt ab Hermann-Mohn-Weg müsste der linksseitige Bürgersteig ggf. etwas verbreitert werden)

- Schlosshaustraße für die Einzugsgebiete Nord, Ost, Mitte und West. Die drei erstgenannten sind sehr steil und für den Normalbürger fast nur mit E-Motor zu bewältigen. Der Radweg an der Schlosshaustraße hätte die geringste Steigung.

Auch an der Schlosshaustraße braucht es nur einen Radweg bergauf. Ansonsten gelten die gleichen Gedankengänge wie für die Friedrich-Pfenning-Straße.

Maße

Die Schlosshaustraße ist mit 7,21 m an der schmalsten Stelle um ca. 0,75 m schmaler als die Friedrich-Pfenning-Straße (Karte). Um einen Radfahrstreifen mit der gleichen Breite wie dort anlegen zu können – wozu auch aus o.g. Gründen geraten wird, muss an den Stellen, die nicht mindestens 7,75 m breit sind, um mindestens 0,5 m in die bergseitige Böschung eingegriffen werden. Dies ist möglich, wie die Bushaltestelle auf halber Höhe zeigt. Die Kosten für die Erweiterung des Straßenraums dürften den Nutzen weit überwiegen. Da in der Schlosshaustraße bergwärts ein „Durchfahrtsverbot für Lkw, Anlieger frei“ herrscht, ist nicht mit Staus zu rechnen.



Radwegführung

Der von der Heckentalkreuzung kommende Radschutzstreifen endet mit der Talstraße. Zwischen Talstraße und Zollernstraße herrschen beengte Straßenverhältnisse. Für dieses kurze Stück sollte nach Auffassung der beiden Verkehrsclubs bergwärts ein Radschutzstreifen angelegt werden. Im weiteren Verlauf bis zum Kreisverkehr in Höhe der CC-Tiefgarage kann ein Radfahrstreifen angelegt werden. Hier sollte ebenfalls auf einen Mittelstrich (Leitlinie) verzichtet werden.

Eine Alternative

Bei der Schlosshausstraße käme die Empfehlung der ERA ins Spiel, Radverkehr bergauf abseits der Fahrstraße zu führen. Es gibt einen geschotterten Weg oberhalb. Leider hat dieser keine Anbindung ab Zollernstraße. Derzeit ist er nur über die Talstraße, Hellensteinstraße, Eichertstraße und – nach Überqueren der Schlosshausstraße – über einen Stichweg erreichbar. Auch ist er im oberen Bereich kurz vor der Einmündung in den Parkplatz beim Naturtheater so steil, dass er nicht zum Radfahren in Frage kommt. Aber man könnte sowohl die Anbindung ab Zollernstraße herstellen als auch die Steilheit im oberen Bereich abmildern durch eine Schleife, die oberhalb des Kreisverkehrs auf Höhe des CC-Parkhauses in den Fußweg mündet. Sinnvoll wäre im gleichen Zug die Asphaltierung.

Der bestehende Fußweg zwischen Kreisel und dem oberen Katzental kann unseres Erachtens nicht zum Geh- und Radweg umgewidmet werden, da sonst zu veranstaltungs-intensiven Zeiten Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert sind. Ein Radweg sollte also unabhängig vom Schlossberg-Aufstieg ohnehin angelegt werden.

ADFC und VCD Heidenheim, 8.03.2026

***Allgemeine Begriffsdefinition**

Radfahrstreifen = mit durchgezogener Linie, breiter

Schutzstreifen = mit gestrichelter Linie, schmaler