

2018

Radverkehrsplan Heilbronn



Stadt Heilbronn





Vorwort

Die vorliegende Fortschreibung des Heilbronner Radverkehrsplans setzt ein Zeichen zur Förderung des Radverkehrs. Damit leisten wir zum einen einen Beitrag zur Reduktion der steigenden Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr und zum anderen zu einer höheren Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt.

Heilbronn bietet mit der Lage im Neckartal, der Topografie sowie der mehrfachen Anbindung an das Fernradwegenetz ausgezeichnete Bedingungen für attraktives Radfahren sowohl im Alltags- als auch Freizeitverkehr. Auf der Grundlage der letzten beiden Radwegeleitpläne wurde die Radverkehrsinfrastruktur bereits erfolgreich vorangebracht. Der nun vorliegende neue Radverkehrsplan will die Lücken im Netz schließen, die bestehenden Verbindungen verbessern, neue Planungsansätze umsetzen und so ein rundum attraktives Radverkehrssystem schaffen.

Mit diesem Angebot können die Heilbronner Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad als gesunde, energiesparende und umweltfreundliche Alternative zum Auto neu entdecken. Das mit dem Radverkehrsplan initiierte Programm »Fahrradfreundliches Heilbronn« soll dazu beitragen, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der Gesellschaft zu verankern und damit in unserer Stadt ein vorbildliches Fahrradklima zu schaffen. Durch die Steigerung des Radverkehrs ist es möglich, auf einfache und wirkungsvolle Weise die aktuellen Ziele des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärminderung zu unterstützen.



Wilfried Hajek
Bürgermeister der Stadt Heilbronn





	Inhaltsverzeichnis	Seite
1	Einleitung	9
2	Allgemeine Grundlagen des Radverkehrs	11
2.1	Nationaler Radverkehrsplan 2002	11
2.2	Allgemeine Radverkehrsstatistik	13
2.3	Einflussgrößen auf die Radverkehrsmobilität	14
2.4	Nutzungsansprüche Radverkehr	16
2.5	Arten von Radverkehrsanlagen	17
2.6	Möglichkeiten der Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen	23
3	Planungsgrundlagen	25
3.1	Rechtsrahmen - StVO-Novellen	25
3.2	Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen	25
3.3	Regelwerke Radverkehrsplanung	27
3.3.1	Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)	27
3.3.2	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)	28
3.3.3	Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr	28
4	Radverkehrsplanung in Heilbronn	29
4.1	Vorgehensweise	29
4.2	Radwegeleitpläne 1981 und 1990	30
4.3	Maßnahmen aus dem Radwegeleitplan von 1981	30
4.3.1	Umgesetzte Maßnahmen	30
4.3.2	Teilweise umgesetzte Maßnahmen	31
4.3.3	Noch umzusetzende Maßnahmen	33
4.4	Maßnahmen aus dem Radwegeleitplan von 1990	34
4.4.1	Umgesetzte Maßnahmen	34
4.4.2	Teilweise umgesetzte Maßnahmen	37
4.4.3	Noch umzusetzende Maßnahmen	40





Inhaltsverzeichnis		Seite
4.5	Chronologie der umgesetzten Maßnahmen seit 1990	46
4.6	Erfahrungen zu umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen	50
4.6.1	Mitbenutzung von Busspuren	50
4.6.2	Einbahnstraßen in Gegenrichtung	50
4.6.3	Radfahrstreifen	50
4.6.4	Schutzstreifen	51
4.6.5	Kreisverkehre	51
4.6.6	Freigabe von Fußgängerzonen	52
4.7	Radverkehrsplan 2008	53
5	IST-Zustand 2008 – Bestandsaufnahme und Analyse	55
5.1	Bestand Radverkehrsinfrastruktur	55
5.1.1	Radverkehrsnetz	55
5.1.2	Fahrradabstellanlagen	56
5.1.3	Wegweisende Beschilderung	57
5.2	Unfälle	58
5.2.1	Statistik	58
5.2.2	Streckenbezogene Unfallschwerpunkte	59
5.2.3	Knotenpunktbezogene Unfallschwerpunkte	62
5.3	Radverkehrsumfrage 2004	63
5.4	Radverkehrsaufkommen	67
5.5	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	70
5.6	Tourismuskonzepte	71
5.7	Mängelanalyse	72
6	Maßnahmenplanung	73
6.1	Übergeordnete Netzplanung	73
6.1.1	Entwicklung Wunschliniennetz	73
6.1.2	Definition von Quellen und Zielen des Radverkehrs	73





Inhaltsverzeichnis

Seite

6.2	Maßnahmenkatalog - netzbezogene Maßnahmen	74
6.2.1	Erläuterung	74
6.2.2	Heilbronn Zentrum	75
6.2.3	Biberach	93
6.2.4	Böckingen	97
6.2.5	Frankenbach	102
6.2.6	Horkheim	104
6.2.7	Kirchhausen	107
6.2.8	Klingenberg	110
6.2.9	Neckargartach	112
6.2.10	Sontheim	116
6.3	Maßnahmenkatalog - flankierende Maßnahmen	118
6.3.1	Wegweisende Beschilderung	118
6.3.2	Verknüpfung der Verkehrsarten	119
6.3.3	Ruhender Radverkehr	120
6.3.4	Tourismuskonzepte	121
6.3.5	Öffentlichkeitsarbeit	122
6.3.6	Betriebliches Mobilitätsmanagement	124
6.3.7	Signalsteuerung des Radverkehrs	125
6.3.8	Ergänzende Maßnahmen	126
7	Zielsetzung und Ausblick	127
	Maßnahmen - Übersicht	129
	Quellenverzeichnis	133
	Anlagen (Karten und Pläne)	135
	Impressum	





■ 1 Einleitung

Das Fahrrad ist im Stadtverkehr ein optimales Verkehrsmittel. Es ist speziell auf kurzen Strecken schnell, ist äußerst kostengünstig, benötigt wenig Platz zum Fahren und Parken und kann von beinahe jedem genutzt werden. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr gewinnt das Fahrrad sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehr zunehmend an Bedeutung. Ziel der Heilbronner Verkehrsplanung ist es, eine zunehmende Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen.

Die positiven Effekte der Fahrradnutzung sind eine geringere Schadstoffbelastung und weniger Lärm im Stadtverkehr und damit höhere Lebensqualität und verbesserte Gesundheit. Kommunen sind für die bundesweite Radverkehrsförderung die wichtigsten Handlungsträger. Somit ist es ihre Aufgabe, die Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels durch Schaffung von fahrradfreundlichen Rahmenbedingungen und durch Angebot einer attraktiven Infrastruktur gezielt zu fördern. Die Stadt Heilbronn hat dieses wichtige Ziel in ihrem Stadtentwicklungsplan 2020 bereits verankert. Die Radverkehrsförderung in Heilbronn stellt einen unverzichtbaren Baustein der städtischen Verkehrsplanung dar und ist zudem Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des derzeit in Aufstellung befindlichen Luftreinhalte- und Aktionsplans. Die Grundlagen zur Erreichung dieses Ziels werden durch die regelmäßige Fortschreibung und Aktualisierung des Radverkehrsplans gelegt.

Nach den bisherigen Radwegeleitplänen von 1981 und 1990 liegt nun der Radverkehrsplan 2008 mit dem Ziel vor, durch das ausgearbeitete Maßnahmenkonzept den Ansprüchen einer fahrradfreundlichen Stadt Heilbronn gerecht zu werden. Der Radverkehrsplan stellt einen separaten Teil des Gesamtverkehrsplans der Stadt Heilbronn dar, der speziell die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

Mit Erarbeitung des aktuellen Radverkehrsplans wurde für die Heilbronner Verkehrsplanung die Grundlage für die Festlegung eines Programmes »Fahrradfreundliches Heilbronn« mit definierten Grundsätzen zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs gelegt, das es nunmehr umzusetzen gilt.





■ 2 Allgemeine Grundlagen des Radverkehrs

■ 2.1 Nationaler Radverkehrsplan 2002

Im Jahr 2002 wurde von der Bundesregierung der erste »Nationale Radverkehrsplan« veröffentlicht. Dieser wurde in enger Abstimmung mit Ländern, Kommunen und Verbänden erarbeitet. Er beinhaltet Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung sowie Handlungsempfehlungen für den Zeitraum bis 2012 und soll einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima in Deutschland leisten.

Die wichtigsten generellen Ziele des Nationalen Radverkehrsplans sind:

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität unter dem Leitbild »Stadt der kurzen Wege«.

Im Nationalen Radverkehrsplan konkretisierte Maßnahmen sind:

- Verdoppelung der Mittel des Bundes für in der Baulast des Bundes liegende Radwege (vgl. Maßnahme Ki1)
- Flexible Verwendung von Bundesmitteln (z. B. Radwege an Bundeswasserstraßen)
- Optimierung des Rechtsrahmens (z. B. StVO)
- Kampagne für mehr Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsklimas
- Koordinierung der Strategien zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans durch den Bund-Länder-Arbeitskreis »Fahrradverkehr«
- Monitoring über die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und Berichterstattung über die Fortschritte der Radverkehrsförderung
- Durchführung von Forschungsvorhaben und Modellprojekten
- Bestandsaufnahmen zur Forschung des In- und Auslandes zum Radverkehr in der Stadt
- Finanzielle Unterstützung des bundesweiten Fahrradwettbewerbs »Best for bike«
- Institutionelle Förderung des ADFC und der Verkehrssicherheitsverbände
- Einrichtung einer für alle Bürgerinnen und Bürger offenen Internet-Plattform »Dialog Nationaler Radverkehrsplan«.



Der Nationale Radverkehrsplan legt Ländern und Kommunen nahe, Maßnahmenprogramme mit Zieldefinitionen auf der Basis von Bestandsanalysen aufzustellen und auf Kommunalebene folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Radverkehr als wichtiger Bestandteil der integrierten Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- Radverkehr ist bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung (Erhaltung kompakter Strukturen) zu berücksichtigen
- Einsetzung eines Radverkehrsbeauftragten
- Schaffung eines fahrradfreundlichen Ordnungsrahmens, z.B. Anpassung der kommunalen Satzung (Pflicht zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen ähnlich wie der Stellplatznachweis im Wohnungs- und Bürobau etc.)
- Zielgruppenorientierte Informationsstrategien
- Verkehrssicherheit (z. B. Sicherheitsaudits), Verkehrserziehung und Aufklärung.

Als Zielindikator im Rahmen einer strategischen Radverkehrsförderung in den Gemeinden wird der Modal Split gesehen. An der Steigerung des Radverkehrsanteils kann der Erfolg der kommunalen Verkehrspolitik abgelesen werden. Die angestrebte Steigerung dieses Anteils wird nur dann gelingen, wenn der Radverkehr als System gemäß Abb. 1 verstanden wird und sich die Förderung auf dieses Gesamtsystem erstreckt.

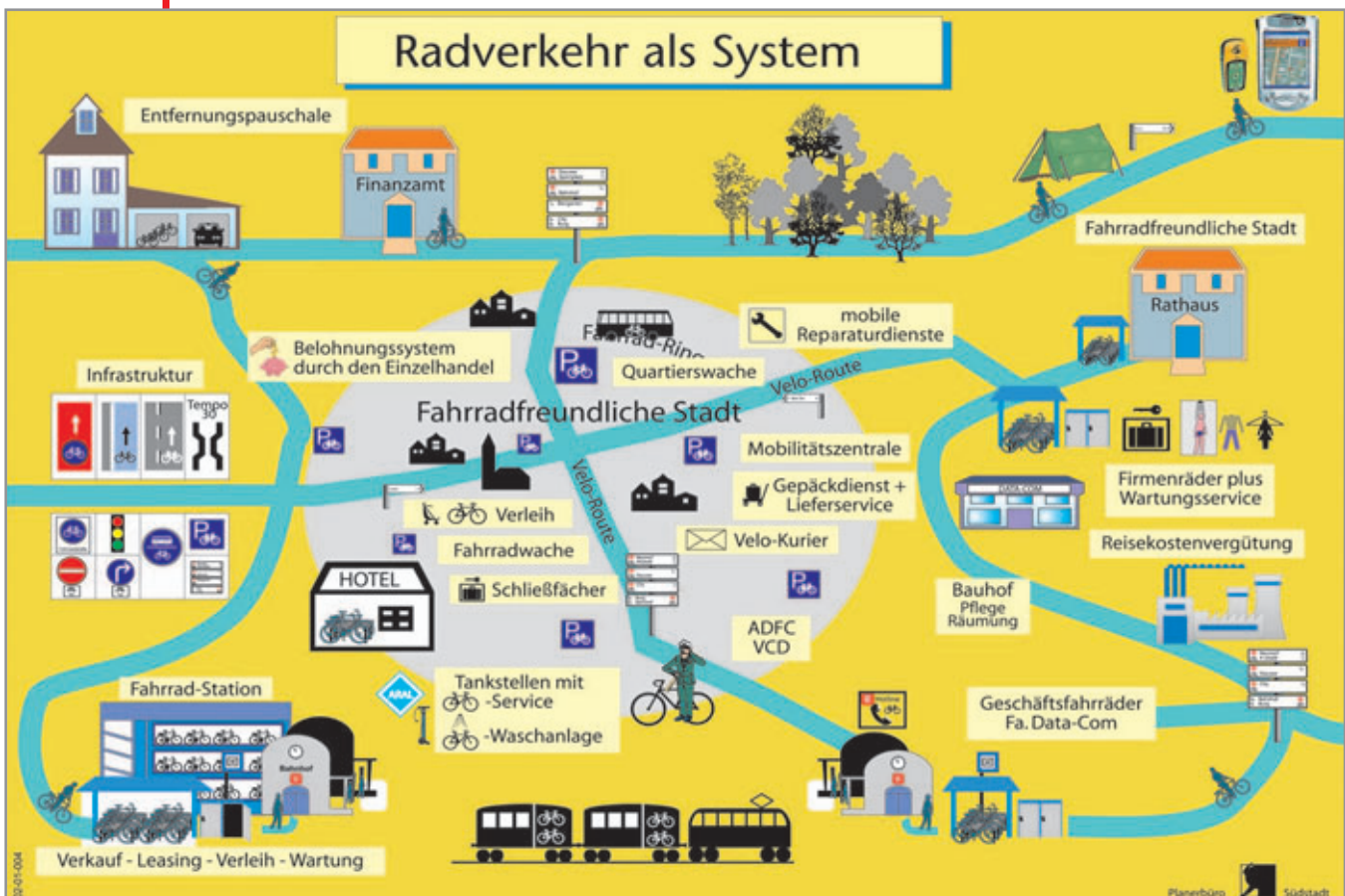


Abb. 1 Radverkehr als System (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan)

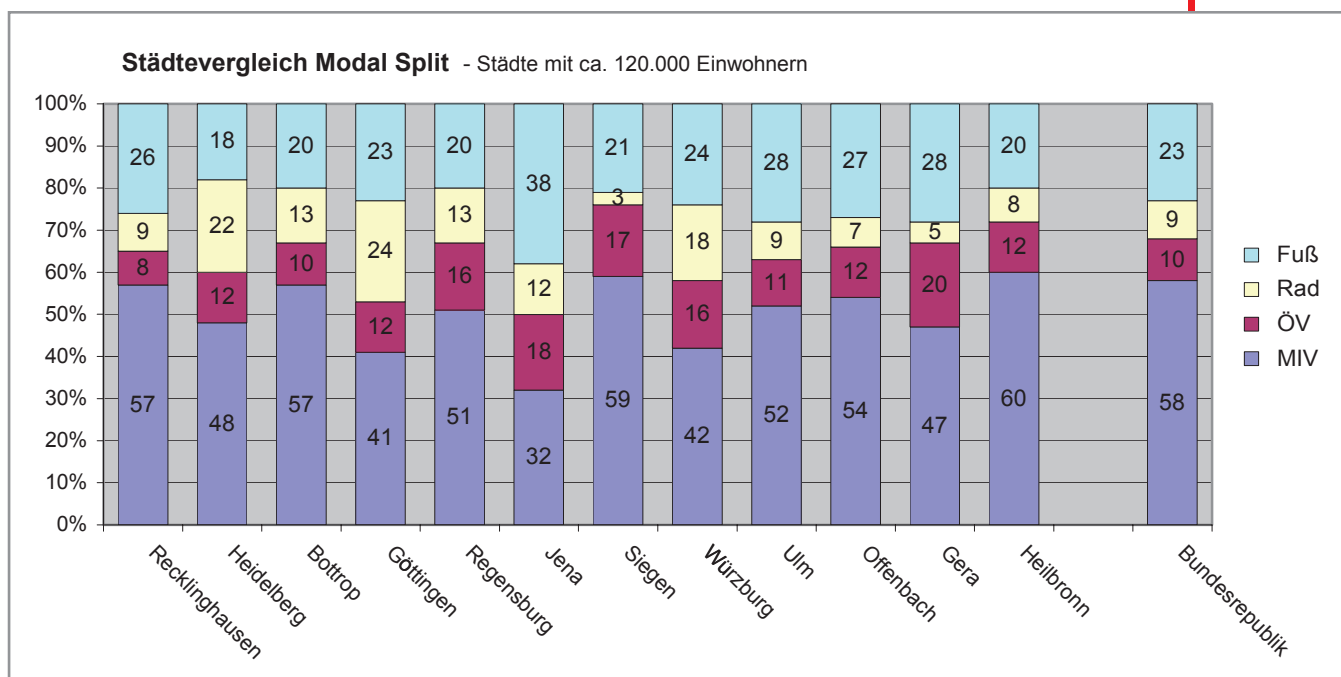


2.2 Allgemeine Radverkehrsstatistik

Die Haushaltsbefragung 2004 im Rahmen des Gesamtverkehrsplans hat einen Radverkehrsanteil für Heilbronn von 8% ergeben. Dies entspricht in etwa den zuletzt ermittelten Werten und zeigt, dass sich anteilmäßig keine Steigerung gegenüber dem letzten Radwegeleitplan ergeben hat. Da sich jedoch die Verkehrsmenge im Gesamten erhöht hat, kann auch von einer Erhöhung der Radverkehrsmenge ausgegangen werden.

Mit einer Umfrage bei Städten ähnlicher Einwohnerzahl wie Heilbronn wurde eine Umfrage zum Modal Split durchgeführt (Abb. 2). Der durchschnittliche Wert von Städten in der Größenordnung von Heilbronn liegt bei 12% (Quelle: Prognos AG).

Die Gegenüberstellung mit anderen vergleichbaren Städten zeigt, dass ein wesentlich höherer Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen möglich ist. Das im Rahmen des vorliegenden Radverkehrsplans entwickelte Maßnahmenkonzept zeigt auf, dass noch wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur in Heilbronn zu tätigen sind, um eine optimale Infrastruktur bereitstellen zu können. Weitere Möglichkeiten zur Erhöhung des Radverkehrsanteils liegen in den begleitenden Maßnahmen sowie einer gezielten und strukturierten Öffentlichkeitsarbeit. Da Heilbronn zudem über eine radfahrfreundliche Topografie verfügt, ist hier mittelfristig ein Potenzial zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Heilbronn von 8% auf mindestens 12% zu sehen, das durch eine konsequente und systematische Förderung des Radverkehrs ausgeschöpft werden kann. Diese Chance sollte von der Stadt Heilbronn zwingend genutzt werden.



Städtevergleich Modal Split | Abb. 2



Der Modal Split für Deutschland weist Anteile von 58 % für den motorisierten Individualverkehr, 23 % für Fußgängerverkehr und 10 % für den ÖPNV auf. Die Fahrradnutzung liegt bei 9 % (Quelle: Statistisches Bundesamt, Stand 2003). Während die Anzahl der unternommenen Wege in den letzten zehn Jahren um 6 % zugenommen hat, hat sich die Fahrradnutzung um 5 % verringert. Die Verkehrsleistung bei der Fahrradnutzung hat jedoch leicht zugenommen.

Etwa 7 % der Erwerbstätigen legen den größten Teil ihres Weges zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück. Von den »Nahpendlern« mit Wegstrecken von weniger als 10 Kilometern nutzen 14 % das Rad als Hauptverkehrsmittel. Bei längeren Entfernungen ab 10 Kilometern spielt das Fahrrad im Berufsverkehr praktisch keine Rolle (Quelle: Statistisches Bundesamt: Mikrozensus vom März 2004, größte jährliche Haushaltsbefragung Europas).

Zu Beginn des Jahres 2006 standen in privaten deutschen Haushalten 66,8 Millionen Fahrräder zur Verfügung (Quelle: Statistisches Bundesamt). Im Vergleich zum Jahr 2000 (60,8 Millionen) ist das ein Zuwachs von 10 %. Damit besitzen 81 % der Privathaushalte in Deutschland mindestens ein Fahrrad. Hierbei sind Haushalte von Paaren mit Kindern mit 96 % beinahe vollständig versorgt, bei den Alleinlebenden (66 %) verfügen lediglich 2/3 über ein Fahrrad.

Bei der Einrichtung von Fahrradstationen (Fahrradparkhäuser mit Service-Bereich) in Deutschland geht Nordrhein-Westfalen mit gutem Beispiel voran: hier gibt es 52 Fahrradstationen gegenüber gerade mal 17 in den übrigen Bundesländern insgesamt.

2.3 Einflussgrößen auf die Radverkehrsmobilität

Die Radverkehrsmobilität ist auf verschiedene Einflussgrößen zurückzuführen, auf welche die Kommune in einigen Fällen Einfluss nehmen kann und dies zur Förderung des Radverkehrs auch tun sollte:

Qualität der Radverkehrsinfrastruktur

Die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wesentliches Merkmal für die Fahrradnutzung sowohl als Freizeit- als auch als Alltagsverkehrsmittel. Lücken im Netzzusammenhang, ein schlechter baulicher Zustand der Anlagen, Umwege in der Linienführung, Okkupation der Anlagen durch andere Verkehrsteilnehmer sowie mangelnde Ressourcen beispielsweise hinsichtlich sicherer, überdachter Fahrradabstellanlagen sorgen dafür, dass das Fahrrad bei der Verkehrsmittelwahl seltener den



Zuschlag erhält. Auf dieses Kriterium kann die Kommune effektiv und gezielt Einfluss nehmen. Hierfür muss die Kommune die Verantwortung übernehmen. Diese Chance sollte dringend genutzt werden.

Gebietstyp (Topografie / Siedlungs- und Raumstruktur)

Die Topografie hat eine herausragende Stellung bei den Einflussgrößen auf die Verkehrsmittelwahl. Viele Radfahrer sind steigungsempfindlich. Heilbronn hat den Vorteil der Lage am Neckar und kann somit ohne große Höhenverluste vor allem in Nord-Süd-Richtung attraktive Fahrradrouten anbieten. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist die Siedlungsstruktur. Bis zu 3/4 aller zurückgelegten Wege liegen unter 3 km Weglänge. Vorteilhaft erweisen sich somit die »Stadt der kurzen Wege«, d. h. eine Stadtstruktur mit hoher Einwohnerdichte, bei der die zu erreichenden infrastrukturellen Einrichtungen eng beieinander liegen. In Heilbronn gestaltet sich die ausgedehnte Struktur des Stadtgebietes, hierbei insbesondere die Entfernung der Stadtteile Biberach und Kirchhausen, als wenig fahrradfreundlich. Betrachtet man Heilbronn ohne seine Ortsteile und ohne die im Norden gelegenen Industriegebiete, so erstreckt sich Heilbronn sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung über etwa 4 km und ist aus diesem Grund von seiner Ausdehnung her radfahrfreundlich.

Klima

Das Wetter hat grundsätzlich einen entscheidenden Einfluss auf die Fahrradnutzung. Wind, Regen, Schnee und Eisglätte sowie Hitze sind Gründe, weswegen das Fahrrad bei der Verkehrsmittelwahl häufig keine Berücksichtigung findet, wobei hierbei natürlich auch die persönliche Einstellung eine wichtige Rolle spielt.

Persönliche Einstellung und Motivation

Die persönliche Einstellung zum Fahrradfahren spielt eine gewichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Positive Einstellungen zur Fahrradnutzung sind z. B. auf Spaß, Fitness, Wohlbefinden und Bewegung zurückzuführen. Ausschlaggebend ist zudem die durch die Fahrradnutzung mögliche Zeitersparnis z. B. auf staugefährdeten Wegstrecken. Auch der Umweltgedanke oder die Kostenersparnis sind Gesichtspunkte, die zur Wahl des Fahrrads für das Zurücklegen eines Weges führen können.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben keinen Einfluss des Geschlechtes auf die Radverkehrsmobilität feststellen können. Hingegen nutzen Frauen eher den ÖPNV, während die Männer das Auto bevorzugen. Unterschiede sind bei den verschiedenen Altersgruppen festzustellen. Ältere Menschen nutzen eher den ÖPNV oder gehen



zu Fuß, während die Jüngeren bevorzugt den Pkw nehmen, aber auch das Fahrrad häufiger nutzen.

Mobilitätsuntersuchungen haben weiterhin ergeben, dass viele Personen aufgrund von Verhaltensroutinen der Ansicht sind, keine Wahlfreiheit zu haben.

Soziale Normen sind ebenfalls ausschlaggebend für die Radverkehrsmobilität eines Menschen. Der familiäre Bereich und das soziale Umfeld haben sich als bedeutende Einflussfaktoren erwiesen. Das Mobilitätsverhalten der Eltern und Freunde / Mitschüler wird häufig übernommen. Die Nutzung des Fahrrads ist bei deutschen Familien erwiesenermaßen höher als bei nicht-deutschen.

Einfluss hat auch die städtische Tradition. Stellen Radfahrer ein alltägliches Bild im Straßenraum dar, trägt dieses zur vermehrten Fahrradnutzung bei.

(Quelle: IWU Darmstadt: »Einflussgrößen und Motive der Radnutzung im Alltagsverkehr«)

Durch Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen sollte die Stadtverwaltung versuchen, die persönlichen Vorteile der Fahrradnutzung zu vermitteln, die Verhaltensroutinen zu durchbrechen und die städtischen Bürger zur Nutzung des Fahrrads zu motivieren. Hier sollte die Stadt ihre Chance nutzen, Einfluss zu nehmen, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Wissenschaftlich nachgewiesen ist der Zusammenhang zwischen Fahrradnutzung und Pkw-Besitz. Personen und Haushalte, die über einen Pkw verfügen, nutzen das Fahrrad für einen geringeren Anteil der von ihnen zurückgelegten Wege. Ausschlaggebend ist auch die Qualität des ÖPNV-Angebots. Die Fahrradnutzung ist höher in Städten mit einer schlechten ÖPNV-Erschließung.

■ 2.4 Nutzungsansprüche Radverkehr

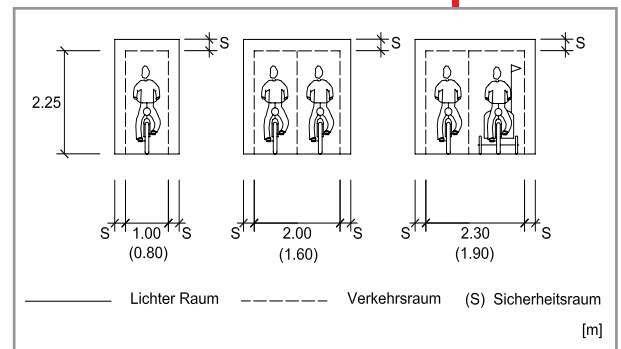
■
■
Grundlage für die Planung von Radverkehrsanlagen ist die Definition der Nutzungsansprüche für den Radfahrer. Diese sind abhängig von der Bedeutung und Lage der Verbindung im Radverkehrsnetz. Die Bedeutung der Verbindung, der Fahrkomfort und Sicherheitsaspekte sowie die Umfeldbedingungen legen die Ausprägung dieser Nutzungsansprüche fest. Die Grundmaße für die notwendigen Verkehrs- und lichten Räume eines Radfahrers sind der Abb. 3 (Quelle: Richtlinien für die Anlage von



Stadtstraßen RASSt 06, FGSV) zu entnehmen.

Die erforderlichen Sicherheitsabstände betragen:

- 0,75 m von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung
- 0,50 m vom Fahrbahnrand
- 0,25 m von parkenden Fahrzeugen in Senkrechtaufstellung, Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs, Gebäuden, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen, sonstigen Einbauten.



Grundmaße für die Verkehrsräume und lichten Räume des Radverkehrs

Abb. 3

2.5 Arten von Radverkehrsanlagen

Die Führung des Radverkehrs ist je nach vorliegenden Rahmenbedingungen zu definieren. Radverkehrsanlagen unterscheiden sich in der Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn oder im Seitenraum, in benutzungspflichtigen oder nicht benutzungspflichtigen Anlagen, in der separaten Führung oder im Mischverkehr.

Die Einsatzbedingungen der einzelnen Radverkehrsanlagen sind Tabelle 1 auf der folgenden Seite zu entnehmen.

Eine Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen ist nur gegeben, wenn diese mit den blauen Verkehrszeichen Z240, Z241 oder Z242 beschildert sind. Eine Beschilderung ist nur zulässig, wenn die Radverkehrsanlage die in Kapitel 3.2 dargelegten Qualitätskriterien aufweist. Sind keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden, darf der Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Radwege, bei denen die Benutzungspflicht aufgehoben wurde, können als sogenannte »andere Radwege« durch Piktogramme ausgewiesen und dem Radfahrer weiterhin wahlweise zur Verfügung gestellt oder als Gehweg mit dem Zusatzschild »Radfahrer frei« beschildert werden. Bei der zuletzt genannten Variante ist für den Radfahrer dann nur das Fahren im Schrittempo erlaubt.



EINSATZBEDINGUNGEN FÜR RADVERKEHRSANLAGEN		Fahrbahn					
		ohne	Schutzstreifen	Radfahrstreifen	Busspur	Einbahnstraße	Fahrradstraße
Zeichen							
Flächenkriterium	Mindestbreite	--	1,25 m	1,50 m	4,00 m	3,00 m Restfahrbahn	
	Regelbreite	--	1,60 m	1,85 m	4,75 m	3,50 m Restfahrbahn	
Kfz-Kriterium	DTV [Kfz/24h]	< 5.000	> 5.000 < 10.000	< 18.000 (25.000)	< 20 Busse / Spitzenstunde		Ausschluss anderer Fahrzeugverkehr (nur in Ausnahmen zugelassen)
	Geschwindigkeit	≤ 30 km/h	< 60 km/h			< 30 km/h	
	Schwerverkehr		< 5 % (500 Lkw/24h)				
Markierung	Strichart	--	Schmalstrich 0.12	Breitstrich 0.25			
	Länge / Lücke		1 / 1				
Sonstiges			absolutes Halteverbot auf Fahrbahn notwendige Restfahrbahnbreite 4,50...5,50 m	möglichst mit Schutzraum (z.B. Parken)	3,00...3,25 m Breite zulässig bei Tempo 30 und Strecke < 300 m (dann kein Überholen möglich)	Notwendigkeit Ausweichmöglichkeiten	

EINSATZBEDINGUNGEN FÜR RADVERKEHRSANLAGEN		Seitenraum						
		kombinierter G-R-W	getrennter G-R-W	2-Richtungsradweg	Gehweg / Radfahrer frei	FG-Zone / Radfahrer frei	Anderer Radweg	Radweg
Zeichen								
Flächenkriterium	Mindestbreite	2,50 m	1,50 m	2,00 m				1,50 m
	Regelbreite	3,00 m	2,00 m	2,40 m				2,00 m
Kfz-Kriterium	DTV [Kfz/24h]	> 18.000						
	Geschwindigkeit							
	Schwerverkehr							
Markierung	Strichart	--	Breitstrich 0.25				Piktogramme	Breitstrich 0.25 (Furt)
	Länge / Lücke							0.50 / 0.20
Sonstiges		Mindestbreite außerorts = 2,00 m			ohne Benutzungspflicht Berücksichtigung Fußgängerbelange	Berücksichtigung Fußgängerbelange	ohne Benutzungspflicht	

Tabelle 1 Einsatzbedingungen Radverkehrsanlagen



Radfahrer im Seitenraum – mit Benutzungspflicht

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg bewegen sich Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigt auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. In diesem Fall ist gegenseitige Rücksichtnahme gefordert. Die Mindestbreite liegt bei 2,50 m, die Regelbreite bei 3,00 m. (Abb. 4)



Gemeinsamer Geh- und Radweg
Wertwiesepark

Abb. 4

Getrennter Geh- und Radweg

Bei einem getrennten Geh- und Radweg sind die Verkehrs-räume von Fußgängern und Radfahrern baulich oder durch eine Markierung getrennt. Die Zuordnung der Seiten für Radverkehr und Fußgänger wird durch das Schild definiert. Die Mindestbreite eines richtungsbezogenen Radweges beträgt 1,50 m, die Regelbreite 2,00 m. (Abb. 5)



Getrennter Geh- und Radweg
Max-Planck-Straße

Abb. 5

Zweirichtungsrادweg

Zweirichtungsrادwege dürfen von Radfahrern in beiden Fahrrichtungen befahren werden. Sofern Radwege nicht als Zweirichtungsrادwege ausgewiesen sind, dürfen sie von Radfahrern nur in einer Richtung, in Fahrtrichtung rechts, befahren werden. Die Beschilderung, dass Gegenverkehr zugelassen wird, muss in beiden Fahrtrichtungen sichtbar sein und sollte durch auf die Fahrbahn markierte Piktogramme mit zwei Pfeilen verdeutlicht werden. (Abb. 6)



Zweirichtungsrادweg
Untere Neckarstraße

Abb. 6



Abb. 7 Sonderweg Radfahrer
Staufenbergstraße



Abb. 8 Anderer Radweg
Karlstraße



Abb. 9 Gehweg – Radfahrer frei
Happelstraße

Sonderweg Radfahrer

Sonderwege Radfahrer kommen im Stadtgebiet selten vor und sind eher außerorts anzutreffen. Dieser Weg ist ausschließlich Radfahrern vorbehalten. (Abb. 7)

Radfahrer im Seitenraum – ohne Benutzungspflicht

Anderer Radweg

Radwege im Seitenraum, welche die in Kapitel 3.2 aufgeführten Qualitätskriterien nicht erfüllen, können als sogenannte »andere Radwege« den Radfahrern dennoch zur Verfügung gestellt werden. »Andere Radwege« sind baulich angelegt und müssen in ihrer Bestimmung für den Radverkehr z.B. durch Markierung von Radfahrpiktogrammen erkennbar sein. Eine Beschilderung ist unzulässig, da keine Benutzungspflicht besteht. (Abb. 8)

Gehweg – Radfahrer frei

Sehr häufig bietet der Straßenraum nicht ausreichend Platz für eigenständige Radverkehrsanlagen. Der sichere, schnelle Radfahrer bevorzugt die Fahrt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Manche Radfahrer fühlen sich dort eher unsicher. In diesem Fall kann der Gehweg für Radfahrer frei gegeben werden. Der Radfahrer hat nun die Wahl, ob er die Fahrbahn oder den Gehweg benutzen möchte. Auf dem Gehweg hat jedoch weiterhin der Fußgänger Vorrang. Radfahrer dürfen nur Schrittempo fahren. Gleiches gilt für die Freigabe für Radfahrer in Fußgängerzonen. (Abb. 9)



Radfahrer auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind allein dem Radverkehr vorbehalten und dürfen von Kraftfahrern nicht mitbenutzt werden. Sofern nicht anders ausgewiesen, dürfen Radfahrstreifen nur in einer Richtung, in Fahrtrichtung rechts, befahren werden. Sie sind mit durchgezogenem Breitstrich von der Fahrbahn abmarkiert. Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens beträgt 1,50 m, die Regelbreite 1,85 m einschließlich Markierung. (Abb. 10)

Schutzstreifen

Der Straßenraum bietet nicht immer ausreichend Platz, um Radfahrstreifen abmarkieren zu können. In diesem Fall kann der Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Schutzstreifen werden mit einer unterbrochenen Linie markiert, dürfen bei Bedarf von Kraftfahrern überfahren werden, wenn z. B. der Begegnungsfall zweier großer Fahrzeuge eintritt. Eine Benutzungspflicht des Schutzstreifens besteht nicht, ergibt sich jedoch aus dem Rechtsfahrgebot für Radfahrer. Als Mindestbreite von Schutzstreifen sind 1,25 m, als Regelbreite 1,60 m erforderlich. Die Restfahrbahnbreite muss mindestens 4,50 m, maximal 5,50 m betragen. Auf dem Schutzstreifen muss absolutes Halteverbot beschildert werden. (Abb. 11)

Tempo 30-Zonen / Verkehrsberuhigte Bereiche

In Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen besteht generell keine Notwendigkeit, Radverkehrsanlagen einzurichten. Dies ist laut StVO sogar nur in Ausnahmefällen zulässig. Der Radfahrer fährt aufgrund der geringen Geschwindigkeiten problemlos auf der Fahrbahn mit. Deshalb sieht die Netzplanung im Radverkehr hier auch häufig attraktive Fahrbeziehungen abseits von Hauptverkehrsstraßen vor. Im verkehrsberuhigten Bereich gilt Schritttempo auch für Radfahrer. (Abb. 12)



Radfahrstreifen
Kauffmannstraße

Abb. 10



Schutzstreifen
Sinsheimer Straße

Abb. 11



Verkehrsberuhigter Bereich
Obere Neckarstraße

Abb. 12



Abb. 13 Busspur - Radfahrer frei
Urbanstraße



Abb. 14 Freigabe Einbahnstraße
Cäcilienstraße in Gegenrichtung

Busspur – Radfahrer frei

Busspuren dürfen von Radfahrern mitbenutzt werden, wenn diese durch Beschilderung für Radfahrer frei gegeben sind. Die Möglichkeit einer Freigabe hängt von der Busfrequenz und der Breite der Busspur ab. Die Breite der Busspur muss entweder so schmal sein, dass kein gegenseitiges Überholen von Bus und Radfahrer möglich ist (3,00 m ... 3,25 m) oder so ausreichend breit (4,00 m ... 4,75 m), dass dies problemlos durchführbar ist. (Abb. 13)

Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Ist die Zufahrt am Einbahnstraßenende entsprechend beschildert, dürfen Einbahnstraßen von Radfahrern auch entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren werden. Dem Kraftfahrer wird schon bei der Einfahrt in die Einbahnstraße durch Beschilderung signalisiert, dass er mit entgegenkommenden Radfahrern rechnen muss. Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist ein wichtiges Instrument für die Netzplanung, da hiermit große Umweglängen vermieden werden können. Die Restfahrbahnbreite muss, sofern kein Busverkehr und hoher Anteil an Schwerlastverkehr vorhanden sind, mindestens 3,50 m betragen, wenn ausreichend Ausweichstellen vorhanden sind 3,00 m. (Abb. 14)

Fahrradstraße

Als Fahrradstraße gekennzeichnete Straßen dürfen nur von Radfahrern befahren werden. Sind andere Fahrzeuge ausnahmsweise durch Zusatzbeschilderung zugelassen, haben sich diese dem Radverkehr unterzuordnen. In Fahrradstraßen dürfen alle Verkehrsteilnehmer nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist gestattet.



2.6 Möglichkeiten der Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Für den Bau von Radverkehrsanlagen in der Baulast der Gemeinden gibt es Finanzierungsmittel durch den Bund. Förderung nach dem Entflechtungsgesetz, ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), ist folgendermaßen gegeben:

(Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012)

Eine Förderung von Radwegen ist möglich, wenn ein Zusammenhang mit einer nach Entflechtungsgesetz förderfähigen Straße besteht:

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen
- besondere Fahrspuren für Omnibusse
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten
- Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

Außerdem bestand die Fördermöglichkeit über Sonderprogramme bei folgenden weiteren Radverkehrsanlagen:

- Bike + Ride-Anlagen
- Fahrradstationen.

Diese Programme sind mittlerweile ausgelaufen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass derartige Programme beizeiten wieder neu aufgelegt werden.

Neben den genannten Fördermöglichkeiten im Rahmen des Entflechtungsgesetzes, ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), gibt es seit 01.01.2007 eine neue Regelung zur Förderung des Radwegebbaus an Bundeswasserstraßen. Wenn von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen (WSV) Ausbau- oder Erweiterungsmaßnahmen an Betriebswegen geplant werden, sind die jeweils zuständigen Kommunen darüber zu unterrichten. Besteht von kommunaler Seite Ausbauinteresse für den Radverkehr, so kann der Betriebsweg zu Lasten des Bundes mit einem fahrradgerechten Wegebelaag ausgebaut werden. Voraussetzung ist der Abschluss eines Gestattungsvertrages, in dem die Verkehrssicherungspflicht zu Lasten der Kommune und die Verträglichkeit der Baumaßnahme mit den betrieblichen Anforderungen der WSV geregelt sind.

(Quelle: Pressemitteilung von Heidi Wright, MdB, 21.12.2006)

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen beispielsweise stellt weitere Finanzhilfen für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung.





■ 3 Planungsgrundlagen

■ 3.1 Rechtsrahmen – StVO-Novellen

Am 01. Oktober 1997 ist die neue Straßenverkehrsordnung in Kraft getreten. Ziel der StVO-Novelle war, die Sicherheit des Radverkehrs mit Neuregelungen zu verbessern und somit den Einsatz des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad zu fördern.

Die wesentlichen 1997 eingeführten Neuerungen für die Radverkehrsplanung sind:

- Neuregelung der Benutzungspflicht anhand von Qualitätsstandards und Einführung des sogenannten »anderen Radweges«
- Einführung neuer Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Gehwegfreigabe für 8- und 9-jährige Kinder.

Eine weitere Novelle der Straßenverkehrsordnung mit zusätzlichen Verbesserungen für den Radverkehr ist derzeit in Arbeit.

■ 3.2 Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen müssen nach Verwaltungsvorschrift der StVO nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen und in gering belasteten Straßen erübrigen sich somit. Nicht benutzungspflichtige Radwege können als »andere Radwege« erhalten bleiben und weiterhin genutzt werden.

Radverkehrsanlagen dürfen auch nur noch als benutzungspflichtig beschildert werden, wenn der Radweg entsprechende Qualitätskriterien erfüllt. Diese sind in der VwV-StVO folgendermaßen definiert:



Abb. 15 Hindernis Umlaufsperr
Alter Friedhof

Breite

- ausreichende Breite (vgl. Tabelle 1, Seite 18)
- befestigt
- frei von Hindernissen (Abb. 15)



Abb. 16 Radfahruntauglicher Belag
Neckarufer

Zustand der Verkehrsfläche

- eben und ohne Belagsschäden (Abb. 16)
- vorhandene Bordsteinabsenkungen



Abb. 17 Fehlende Fortsetzung der Radverkehrs-
führung am Knoten Urban-/Südstraße

Radverkehrsführung an Knoten

- eindeutige Erkennbarkeit (Abb. 17)
- ausreichende Sichtbeziehungen



Linienführung

- stetig
- klar erkennbar
- keine abrupten Richtungswechsel oder Radwegenden (Abb. 18)
- optisch abgesetzt
- keine Sichthindernisse



Radwegende in der
Sontheimer Straße

Abb. 18

3.3 Regelwerke Radverkehrsplanung

3.3.1 Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)

Die Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) wurden 1982 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben und 1995 aktualisiert. Eine weitere Aktualisierung ist zurzeit in Arbeit. Ziel dieser Empfehlungen ist es, den Kommunen und Straßenbaulastträgern eine praxisorientierte Handlungshilfe im Hinblick auf die Sicherheit und Förderung des Radverkehrs zu bieten. Die Empfehlungen weisen ein Entwurfsrepertoire auf, mit dem unter Abwägung aller Nutzungsansprüche im Straßenraum den örtlichen Situationen angepasste Lösungen entwickelt werden können. Die ERA beinhaltet eine Übersicht von Maßnahmen für den Radverkehr, Hinweise für die Planung von Radverkehrsnetzen, Entwurfsprinzipien für die Radverkehrsführung an verschiedenen Straßentypen und Knotenpunktformen, Empfehlungen für die Ausbildung der weiteren Radverkehrsinfrastruktur wie Abstellanlagen und Wegweisung sowie zum Bau und Betrieb der Radverkehrsanlagen.



3.3.2 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Die neu erschienenen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten. Sie ersetzen die alten Regelwerke »Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen« (EAE) und die »Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen« (EAHV). Neuer Grundsatz der RASt ist die Orientierung von Planung und Entwurf von Stadtstraßen an Zielsetzungen, die aus der Funktionsfähigkeit und Wohnbarkeit der Städte resultieren und alle Nutzungsansprüche an den Straßenraum ausgewogen berücksichtigen. Dieser Grundsatz führt dazu, dass insbesondere in den Innenstädten die Notwendigkeit bestehen wird, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und die umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern. Als Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen wird die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen einschließlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit hervorgehoben. Die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche ist auf vorgegebenen Flächen unter Beibehaltung der städtebaulichen Zusammenhänge und Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange anzustreben. Die RASt stellt die Nutzungsansprüche des Radverkehrs dar, empfiehlt Lösungen für typische Entwurfsituationen anhand definierter Nutzungsansprüche zur Ableitung eines geeigneten Straßenraumquerschnittes und gibt Hinweise für die verschiedenen sowohl strecken- als auch knotenbezogenen Führungsformen des Radverkehrs.

3.3.3 Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Fachliche Grundlage für die Radverkehrswegweisung ist das 1998 erschienene »Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr« der für Richtlinien und Empfehlungen im Bereich Verkehr zuständigen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dieses Merkblatt gibt erstmalig auf die heutige Bedeutung des Radverkehrs angepasste, bundesweit einheitliche Empfehlungen zur Systematik von Radverkehrswegweisungen und wurde vom Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg für den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes verbindlich eingeführt. Den kommunalen Baulastträgern wurde für ihren Zuständigkeitsbereich nahegelegt, entsprechend zu verfahren. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass dem Radfahrer mittelfristig ein regional und national kompatibles System zur Verfügung steht.



■ 4 Radverkehrsplanung in Heilbronn

■ 4.1 Vorgehensweise

Die Radverkehrsmaßnahmen in Heilbronn werden seit 1981 im Radwegeleitplan definiert. Ergänzende Maßnahmen ergeben sich regelmäßig aus aktuellen Anlässen und Änderungen von Rahmenbedingungen (z. B. Straßenneu- und -umbau, Veränderungen an Gebäuden, Nutzungen etc.), aber auch infolge von Anregungen von Bürgern oder Gremien. Weitere Verbesserungen des Radverkehrsnetzes werden durch Diskussion von Verkehrsproblemen im Stadtgebiet in der monatlichen »Verkehrsbesprechung« unter Beteiligung verschiedener Ämter der Stadt Heilbronn, der Polizei und der Verkehrsbetriebe sowie durch die alle zwei Jahre stattfindenden Auswertungen der Unfallschwerpunkte mit daraus resultierenden Maßnahmen erzielt.

Für die Planung und Betreuung der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen hat die Stadt Heilbronn beim Amt für Straßenwesen einen Mitarbeiter als Radverkehrsbeauftragten eingesetzt, dessen Arbeitskraft zu 50% für die Betreuung der Radverkehrsmaßnahmen einsetzbar ist. Der Radverkehrsbeauftragte ist neben den eigenständigen Radverkehrsmaßnahmen bei allen übergeordneten Straßenplanungen für die Berücksichtigung der Radfahrbelange zuständig.

Die Planung und Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen wird vom Amt für Straßenwesen vorbereitet und in dem 2001 vom Baudezernat eingerichteten »Arbeitskreis Radverkehr« abgestimmt. Mitglieder im Arbeitskreis sind Vertreter des Amtes für Straßenwesen, der Verkehrsbehörde, des Planungs- und Baurechtsamts, der Polizei, des Jugendgemeinderats, der Agenda 21 sowie des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC). So fließen bereits im Vorfeld die verschiedenen Belange und Interessen in die Planung mit ein und können berücksichtigt werden, um zu einer zufriedenstellenden Lösung für den Radfahrer zu gelangen. Für die Zukunft sollte eine Ausweitung der Besetzung des Arbeitskreises aus den Sektoren Wirtschaft und Politik angestrebt werden, um eine nachhaltig wirksame Radverkehrsförderung zu erreichen.

Ziel ist, die im Radverkehrsplan definierten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Prioritätenreihung und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sukzessive umzusetzen, um schnellstmöglich zu einer optimalen Radverkehrsinfrastruktur zu gelangen. Grundsätzlich gilt es, eine angebots- und nicht nachfrageorientierte Planung zu vollziehen, da erwiesen ist, dass mit der Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur der Radverkehrsanteil erhöht werden kann



4.2 Radwegeleitpläne 1981 und 1990

Die Stadt Heilbronn hat im Jahr 1981 den ersten Radwegeleitplan als Gesamtkonzept und Planungsgrundlage für zukünftige Radverkehrsmaßnahmen aufgestellt. Eine Fortschreibung dieses Werks wurde 1990 vorgenommen. Der Radwegeleitplan von 1990 beinhaltet eine Vielzahl von Planungen für den Radverkehr. Hierbei handelt es sich um aus dem Radwegeleitplan von 1981 übernommene Maßnahmen, Maßnahmen am Bestand sowie Netzergänzungen. Da diese Maßnahmenvorschläge auf der Basis des damaligen Standes des Straßennetzes und der Planungsgrundsätze entwickelt wurden, mussten sie zunächst auf ihre Aktualität hin überprüft werden. Dazu wurden sie untergliedert in umgesetzte, teilweise umgesetzte, nicht weiter zu verfolgende und weiterhin umzusetzende Maßnahmen. Eine von dem im Radwegeleitplan aufgezeigten Planungsansatz abweichende Ausführung wurde dennoch als realisiert notiert. Von den Lösungsvorschlägen wurden jeweils etwa ein Viertel umgesetzt bzw. teilweise umgesetzt, während etwa die Hälfte noch nicht ausgeführt wurde. Der Stand der in den beiden Radwegeleitplänen definierten Maßnahmen wird in den nachfolgenden Kapiteln aufgezeigt.

4.3 Maßnahmen aus dem Radwegeleitplan von 1981

4.3.1 Umgesetzte Maßnahmen

Radfahrerbindung Landwehrstraße

Die Verbindung in der Landwehrstraße zwischen der Kanalstraße/Wilhelm-Leuschner-Straße und der Kreuzung Heidelberger Straße/Sinsheimer Straße wurde mittels Aufhebung der Einbahnstraße zwischen der Neckargartacher Straße und der Kastellstraße und der Ausweisung als Tempo 30-Zone radfahrgerecht ausgebildet. Mittlerweile wurde auch eine Alternativroute über die Heidelberger Straße 2003 mit Schutzstreifen ausgestattet, die aufgrund



Abb. 19 Radwegeleitplan 1981



der geringeren Steigung für den Radverkehr vorteilhafter ist und demzufolge in der neuen Wegweisung berücksichtigt wird.

Knotenpunkt Heidelberger Straße / Kastanienweg / Sinsheimer Straße

An dem Knotenpunkt Heidelberger Straße / Kastanienweg / Sinsheimer Straße wurde provisorisch ein Kreisverkehr eingerichtet. Die Führung des Radverkehrs bis an den Kreisverkehr erfolgt über die in der Heidelberger Straße und Sinsheimer Straße eingerichteten Schutzstreifen.

Kauffmannstraße

Anstelle der im alten Radwegeleitplan vorgesehenen Bordsteinradwege in der Kauffmannstraße wurden beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet. Die Radverkehrsführung an den Knotenpunkten Stuttgarter Straße und Charlottenstraße muss jedoch noch verbessert werden.

■ 4.3.2 Teilweise umgesetzte Maßnahmen

Ortskern Neckgartach

Die Radfahrverbindung durch den Ortskern Neckgartach ist aufgrund des fehlenden Platzes für Radverkehrsanlagen im Verkehrsraum und des hohen Verkehrsaufkommens – insbesondere des hohen Lkw-Anteils – in der Frankenbacher Straße nicht für den Radverkehr geeignet. Südlich dieser Hauptstraße wurden jedoch Alternativtrassen durch die Ausweisung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigter Bereiche geschaffen. Vermutlich kann auch durch die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die geplanten Umgehungsstraßen (Saarlandstraße, Verbindung B 39 – L 1100) ein für Radfahrer erträglicherer Zustand in der Frankenbacher Straße erwirkt werden. Als Haupttrachse wird jedoch die Verbindung durch den Leinbachpark ausgewiesen werden. Diese Route wird im Zuge der Parkumgestaltung noch optimiert werden.

Weipertstraße

In der Weipertstraße wurde mit dem Umbau des Straßenraumes nur im Bereich zwischen Europaplatz und Fügenstraße ein eigenständiger Radweg auf der Westseite angelegt. Im übrigen Abschnitt sind die Gehwege zwar für Radfahrer frei gegeben,



dies stellt jedoch aufgrund der hohen Anzahl an Einmündungen und Einfahrten keine zufriedenstellende Lösung dar. Hier müssen Alternativrouten wie z.B. über die Gaswerkstraße und Salzstraße im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung geschaffen werden. Zwischen Werftgelände und Mediamarkt zum Technologiepark wurde bereits eine Wegverbindung hergestellt. Dennoch sollte versucht werden, für die Weipertstraße noch eine bessere Lösung für den Radverkehr zu finden.

Verbindung Wollhaus/Rollwagstraße/Götzenturm

Während durch die Freigabe des fußläufigen Bereiches »Am Wollhaus« ein wichtiger Abschnitt für den Radfahrer erschlossen wurde, ist das Anfahren dieses Bereiches aus Richtung Rollwagstraße kommend noch nicht radfahrgerecht ausgebildet. Hier soll durch die Anlegung eines Radfahrstreifens vor der Signalanlage eine verkehrssichere Lösung geschaffen werden. Der Uhlandplatz ist über die vorhandenen Fußgängerfurten in diesem Bereich erreichbar. Der Bereich Götzenturmbrücke ist mittlerweile als verkehrsberuhigter Bereich ausreichend verkehrssicher gestaltet.

Friedensplatz/Mönchseestraße/Silcherplatz

Die Radfahrverbindung in Nord-Süd-Richtung vom Alten Friedhof über die Karmeliterstraße, den Schulhof des Mönchseegymnasiums, der ungünstigerweise immer noch nicht für Radfahrer befahrbar ist, die Mönchseestraße zum Silcherplatz besteht. Diese ist aber insbesondere am Silcherplatz noch verbesserungswürdig. Die eingerichtete signalgeregelte Querungshilfe über die Stuttgarter Straße in Höhe der verlängerten Happelstraße sorgt für die Möglichkeit der Weiterfahrt im weiterführenden Netz.

Radwegunterführung Burenstraße

Im Zuge der Nord-Süd-Achse von der Stielerstraße/Burenstraße über die Gartenstraße, Gymnasiumstraße, Uhlandstraße zum Rathenauplatz wurde durch die Öffnung des Einbahnstraßenabschnittes der Gartenstraße zwischen der Schillerstraße und Geschwister-Scholl-Straße in Gegenrichtung für Radfahrer und im weiteren Verlauf die Freigabe des Stadtgartens für Radfahrer über den Zugang Gartenstraße ein wichtiges Verbindungsstück geschaffen. Das noch fehlende Unterführungsbauwerk unter der Bahnlinie Heilbronn – Schwäbisch Hall ist weiterhin ein Projekt, das dringend verfolgt werden sollte. Diese Unterführung würde die umwegfreie Verbindung zwischen der Gartenstraße und der Burenstraße/Stielerstraße herstellen.



4.3.3 Noch umzusetzende Maßnahmen

Verbindung Biberach – Kirchhausen

Eine Wegweisung für die Verbindung zwischen Biberach und Kirchhausen über Wirtschaftswegen fernab von starkem Kfz-Verkehr ist im neuen Wegweisungskonzept enthalten. Eine direkte Verbindung zwischen Biberach und Kirchhausen soll dennoch durch eine Gehwegverbreiterung an der K 9558 einschließlich Querungshilfe geschaffen werden, auch um die zügige Erreichbarkeit des Kirchhausener Freibades insbesondere für Kinder und Jugendliche aus Biberach zu verbessern.

Verbindung Kirchhausen – Frankenbach über Rotbachtal /Hipfelhof

Da sich die Verbindung zwischen Kirchhausen und Frankenbach durch das Rotbachtal über den Hipfelhof, mit Anschluss an den Leintalweg Richtung Neckargartach teilweise in Privatbesitz befindet, ist eine Ausweisung und ein Ausbau des Weges nur mit Einverständnis des Besitzers umzusetzen. Eine erneute Nachfrage hat ergeben, dass der Besitzer diese Maßnahme nicht unterstützt, so dass die Durchführung der Maßnahme in absehbarer Zeit nicht erfolgen kann und, sofern sich die Besitzverhältnisse nicht ändern, nicht weiterverfolgt werden sollte. Radfahrer werden auf den Radwegen auf Hipfelhofer Gemarkung jedoch vom Besitzer geduldet.

Radwege Peter-Bruckmann-Brücke

Die Peter-Bruckmann-Brücke weist beidseitig viel zu schmale Gehwege auf, die zwar für Radfahrer frei gegeben sind, aber insbesondere im Begegnungsverkehr ein großes Konfliktpotenzial bergen. Aus diesem Grund wurde der Gehweg auf der Nordseite der Brücke unter Wegnahme einer Fahrspur im Jahr 2006 als Übergangslösung verbreitert. Eine weitere Verbesserung soll mit dem Neubau oder einer Verbreiterung der bestehenden Peter-Bruckmann-Brücke erzielt werden. Die Planungen hierzu sind vor kurzem angelaufen. Zweckmäßig wird sein, den Radweg auf der nördlichen Seite der Brücke einseitig, befahrbar für beide Richtungen, anzulegen, um eine sinnvolle Weiterführung auf beiden Seiten des Neckars zu sichern. Er schließt stadteinwärts an den vorhandenen einseitigen Radweg in der Kalistraße an. Stadtauswärts wird er an die im Rahmen der Verlängerung Saarlandstraße und des Umbaus des Saarlandkreisel geplanten Radwege angebunden. Diese Radfahrachse, die momentan schon eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und Freibad inne hat, wird durch den Bau der Fügenbrücke zunehmend an Bedeutung gewinnen.



Abb. 20 Radwegeleitplan 1990

4.4 Maßnahmen aus dem Radwegeleitplan von 1990

4.4.1 Umgesetzte Maßnahmen

Neckaruferweg Bereich Neckargartacher Brücke

Der Uferweg im Zuge der Fernradwege Neckartalweg, Alb-Neckar-Weg und Burgenstraße wurde im Bereich der Neckargartacher Brücke an einigen Stellen verbreitert, von Hindernissen befreit und belagsmäßig verbessert. Sorgen bereite noch die Engstelle an der Neckartalstraße zwischen Wasserschutzpolizei und Rampe zum Ufer, da sich Begegnungsverkehr bei der hohen Radverkehrsmenge als sehr konfliktträchtig darstellte. Hier wurde eine Maßnahme umgesetzt, bei welcher der Fuß- und Radweg auf Kosten der Ausfädelspur verbreitert wurde und die alte Schutzplanke durch eine schmalere mit Radfahrgeländer ersetzt wurde. Somit konnte ein Breitenzuschlag von etwa 1,00 m für den Fernradweg gewonnen werden.

Einmündung Jägerhausstraße / Richard-Becker-Straße

In der Jägerhausstraße ereigneten sich zunehmend Unfälle an der Einmündung Richard-Becker-Straße. Diese Einmündung wurde im Zuge des Stadtbahnausbaus umgestaltet. Die früheren Unfälle zwischen dem Radfahrlängsverkehr und dem Ein- und Abbiegeverkehr waren vor allem auf den unzureichenden Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Autofahrer sowie auf die Großflächigkeit der Kreuzung (langer Überquerungsweg für den Radfahrer) zurückzuführen. Nach der Umgestaltung wird der Radfahrer parallel zum Fußgängerüberweg über die Mittelinsel geführt, was aufgrund der geänderten Verkehrsführung für den Radfahrer (gemeinsamer Geh- und Radweg nördlich der neuen Stadtbahnstrecke) sinnvoll ist. Somit muss der Kraftfahrer nur einmal halten und den Fußgängern und Radfahrern Vorrang gewähren. Der damalige Konfliktpunkt, dass der Kraftfahrer nach dem Fußgängerüberweg noch ein zweites Mal an der Radfahrfurt halten musste und diese Gegebenheit häufig übersehen hat, ist somit beseitigt.



Schozachbrücke Sontheim

In Sontheim zweigt in Höhe des Fischerheims der Uferweg in Richtung Horkheim über die Schozach ab. Die dortige Brücke stellt in Verbindung mit der unübersichtlichen Einmündung eine Gefahrenstelle dar. Inzwischen wurde durch das Versetzen der Geländer nach außen eine Verbreiterung der Brücke vorgenommen. Somit wurden 0,50 m an Wegbreite gewonnen. Die Gesamtwegbreite beträgt nun 2,40 m statt 1,90 m. Die Situation ist damit immer noch nicht optimal, aber wesentlich verbessert. Langfristig sollte dennoch aufgrund der starken Verkehrsbelastung an dieser Engstelle eine Verbreiterung der Brücke angestrebt werden.

Hafenstraße

In der Hafenstraße wurden im Zuge der Baumaßnahme Paul-Metz-Brücke im nördlichen Abschnitt separate Radwege angelegt. Problematisch gestalten sich in diesem Zusammenhang die dort installierten Umlaufsperrungen im Zuge der Hafeneisenbahnquerungen.

Kreuzenstraße

Die Kreuzenstraße dient mittlerweile dazu, den Radfahrer auf Nebenstraßen zwischen Neckarsulmer Straße und Bahnlinie parallel zur Neckarsulmer Straße bis zum Sülmer Tor zu führen. Die vorhandene Einbahnstraße im Einmündungsbereich vor der Neckarsulmer Straße wurde in diesem Zusammenhang für den Radfahrer geöffnet. Somit kann das Problem der an der Neckarsulmer Straße in diesem Abschnitt fehlenden Radverkehrsanlagen umgangen werden. Im Zuge des Stadtbahnausbaus müssen für den Knoten Sülmer Straße neue Lösungen für den Radverkehr gefunden werden.

Fußgängerzone

Die zeitliche Begrenzung der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr wurde aufgehoben. Die Fußgängerzone ist seit 2003 bis auf einige Gassen zeitlich unbegrenzt für den Radverkehr frei gegeben. Diese Regelung hat sich in Heilbronn bisher bewährt.

Stuttgarter Straße

Die bestehenden Radwege in der Stuttgarter Straße wurden in südliche Richtung verlängert. Die Anbindung an das Feldwegenetz ist vorhanden. Die Ausweisung von Radfahrverbindungen über bestehende Radwege und Feldwege in Richtung Untergruppenbach wird im Zuge der Umsetzung des Wegweisungskonzeptes erfolgen.



Verbindung Sontheim-Ost – Gaffenberg/Schweinsberg

Im Zuge des Ausbaus des Autobahnzubringers L 1111 wurde eine Feldwegunterführung gebaut, welche die Verbindung Sontheim-Ost zum Gaffenberg / Schweinsberg ermöglicht. Die Route ist im Zuge der Erneuerung der Fahrradwegweisung über entsprechende Wegweiser ausgeschildert worden.

Freizeitpark Wertwiesen

Die Sperrung des Freizeitparks Wertwiesen während der Nachtzeit besteht nicht mehr, so dass die wichtige Radfahrrachse ohne zeitliche Einschränkungen nutzbar ist.

Verbindung Eisenbahnparallelweg – L 1106

Von dem bestehenden Radweg auf der südwestlichen Seite der Verbindungsstraße Sontheim/Böckingen (L 1106) sollte ein Verbindungsweg zum Eisenbahnparallelweg Richtung Klingenberg erstellt werden. Für die Beziehung Böckingen – Klingenberg wäre damit eine Verbesserung erzielt.

Querungshilfe Otto-Konz-Brücke

Die Notwendigkeit, die Böckinger Brücke im Zuge des Neckartalstraßenbaus zu erneuern, eröffnete die Möglichkeit, eine niveaufreie Kreuzung der Badstraße / Viehweide für den Radfahrer einzurichten. Radfahrer können vom Wertwiesenpark ohne die Fahrbahn zu kreuzen den Uferweg auf der östlichen Seite des Kanalhafens erreichen. Die Weiterführung bis zur Theresienwiese ist gegeben, indem an der Karlsruher Straße / Otto-Konz-Brücke eine signalgeregelte Querungshilfe geschaffen wurde. Diese Signalanlage sollte fahrradfreundlich geschaltet werden, so dass eine Querung umgehend nach Anforderung und ohne Halt in der Mitte der Fahrbahn möglich ist. Die Verknüpfung mit dem Netz erfolgt an der Ost-West-Achse von Böckingen-Nord zur Stadtmitte.

Freizeitbereich Ziegelei

Die Erstellung des Freizeitbereiches »Ziegelei« hat die Belange des Radverkehrs ausreichend berücksichtigt.



4.4.2 Teilweise umgesetzte Maßnahmen

Frankfurter Straße

Die Engstellen und Konfliktpunkte mit Fußgängern und Kfz-Verkehr im Verlauf der ausgeschilderten Radfahrverbindung von Böckingen-Nord zur Stadtmitte wurden im Bereich Frankfurter Straße / westliche Bahnhofstraße / Schlachthofstraße / Schießhaus überwiegend beseitigt. Zwischen der Einmündung der westlichen Bahnhofstraße und dem Abzweig des kombinierten Geh- und Radweges Richtung Böckingen-Nord wurde anstelle der geplanten Gehwegverbreiterung ein Radfahrstreifen angelegt. Im Zuge des Baus der Berufsschule muss geprüft werden, ob eine neue Netzkonzeption für den Radverkehr erstellt werden muss. Ebenso ist die Querung der Frankfurter Straße nach Verlassen des Radweges aus Böckingen-Nord kommend zu verbessern.

Radverbindung Böllinger Bachtal

Im Böllinger Bachtal wurde ein Radweg angelegt, der zunächst in Bauweise mit wassergebundener Decke ausgeführt wurde, so dass hier nur eine geringe Akzeptanz des Weges gegeben war. Dieser Weg wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Jahr 2006 bituminös befestigt. Weitere Verbesserungen der wichtigen Ost-West-Achse werden durch die Beseitigung der Engstelle an der Böllinger Mühle erreicht werden.

Radverbindung Kirchhausen

Ausgangspunkte für die Radfahrverbindungen von Kirchhausen zur Ortsmitte sind die Siedlungsschwerpunkte Kirchhausen nördlich und südlich der B 39. Aus dem nördlichen Schwerpunkt werden die Radfahrer zur K 9558 geführt und von dort aus auf dem östlichen Gehweg zur B 39, wo auf der nördlichen Seite der Bundesstraße ein neuer Radweg angelegt wurde, der zwischen Kirchhausen und Neckargartach in das vorhandene Feldwegenetz mündet und von dort in Richtung Neckargartach weitergeleitet wird.

Der Radverkehr sowohl aus dem nördlichen als auch aus dem südlichen Siedlungsschwerpunkt kann ausschließlich über vorhandene bzw. noch auszubauende Feldwege abgewickelt werden. Es sind zwei Zielrichtungen möglich, zum einen die schon beschriebene Führung durch das Rotbachtal (siehe Radwegeleitplan 1981) als auch in Richtung Industriegebiet Böllinger Höfe.



Erschließung Böllinger Höfe

Von der oben beschriebenen Trasse ist eine ausreichende Erschließung des Industriegebietes Böllinger Höfe für Radfahrer zu ermöglichen.

Radverkehrsanlagen Römerstraße

Aus Richtung Norden wird der Radfahrer bis ca. Haus Nr. 68 auf der Fahrbahn geführt, dort zweigt die Parallelstraße zur Römerstraße ab, die zur Römerhalle führt. Über diese Straße und neu gebaute Feldwege parallel zur Fahrbahn kann der Radfahrer bis zur Einmündung Am Gesundbrunnen abgesetzt von der Fahrbahn fahren, im weiteren Verlauf wurde bis Spuraufteilung für den Kfz-Verkehr ein markierter Radfahrstreifen angelegt. Dieser sollte noch bis zur Bushaltestelle verlängert werden, von wo aus der Radfahrer auf dem neu gebauten Gehweg bis zum Knotenpunkt Saarlandstraße fahren kann. Hierzu ist eine Verlegung der Randsteine notwendig. In der Gegenrichtung beginnt der Radweg an der Saarlandstraße auf Gehwegniveau. Der vorhandene Gehweg sollte verbreitert werden, um als kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen werden zu können. Bislang besteht bis zur Sachsenäckerstraße lediglich ein für Radfahrer frei gegebener Gehweg. Ab der Einmündung Sachsenäcker fährt der Radfahrer in nördlicher Richtung aufgrund des vorhandenen Längsgefälles problemlos mit dem übrigen Fahrverkehr auf der Fahrbahn. Der Bau einer Geh- und Radwegbrücke zur Anbindung des Wohngebietes Sachsenäcker und der Albrecht-Dürer-Schule an den Radweg und die neue Sporthalle ohne gefährliches Kreuzen der Römerstraße ist erfolgt.

Ost-West-Verbindung

Nach dem Umbau der Kaiserstraße im Zuge des Stadtbahnausbaus darf der Radfahrer in der für den Individualverkehr gesperrten Kaiserstraße mitfahren. Konflikte gibt es weiterhin aufgrund des Bus- und Stadtbahnverkehrs, der Fahrbahnbeschaffenheit (Schienen und Pflaster) sowie mit dem Fußgängerverkehr, insbesondere den an der Haltestelle Marktplatz wartenden Fahrgästen. Dieser Ansatz einer Ost-West-Radwegachse sollte in östlicher Richtung bis zur Jägerhausstraße verlängert werden. Nach dem Umbau der Moltkestraße im Zuge des Stadtbahnaus stehen hier keine Radverkehrsanlagen mehr zur Verfügung. Der zwischenzeitlich angelegte Radfahrstreifen musste aus Platzgründen weichen. Eine Querung der Allee für Radfahrer in Verlängerung der Kaiserstraße wurde durch das Einsetzen von Kombimasken in der Lichtsignalanlage legalisiert. Bis zur Gymnasiumstraße ist eine Weiterfahrt durch den Stadtgarten oder auf der Fahrbahn der Moltkestraße möglich. In Ost-West-Richtung wurde die Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Die Alternative für die Verbindung über die Moltkestraße stellt die Bismarckstraße dar. Ab der Gymnasiumstraße muss dazu ein kleiner Umweg bis zum



Kreisverkehr in Kauf genommen werden. Für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße wurde hier hinter den Parkständen ein Radfahrstreifen angelegt. Die Weiterfahrt erfolgt ab dem Kreisverkehr über die Bismarckstraße. Dazu wurde vor dem Robert-Mayer-Gymnasium ein Durchlass für Radfahrer geschaffen und zur Querung der Oststraße eine lichtsignalgesteuerte Querungshilfe eingerichtet. Für eine Ost-West-Verbindung optimierbar sind die Radverkehrsanlagen in der Bahnhofstraße sowie in der Bismarckstraße zwischen Finanzamt und Siebennussbaumstraße. Hier stehen dem Radfahrer nur die stark befahrene Fahrbahn oder ein für Radfahrer frei gegebener Gehweg zur Verfügung.

Ost-West-Verbindung Cäcilienstraße

Die Cäcilienstraße stellt im Radverkehrsnetz zu den Verbindungen Bismarckstraße und Karlstraße eine zusätzliche Ost-West-Achse dar. Dazu wurde die Einbahnstraße zwischen Bergstraße und Wilhelmstraße für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Im Abschnitt zwischen Urbanstraße und Wilhelmstraße wird für entgegen der Einbahnstraße fahrende Radfahrer ein durch Piktogramme verdeutlichter großzügiger Verkehrsraum auf dem Gehweg angeboten. Um die Ost-West-Achse sinnvoll fortzuführen, wäre eine Anbindung an den Uferweg am westlichen Ende der Cäcilienstraße umzusetzen. Dieser Anschluss ist über Treppen bislang unbefriedigend zugänglich.

Umlandstraße/Werderstraße

Die Radfahrverbindung zur Happelstraße über die Umlandstraße und Werderstraße wurde geschaffen. Der Einbahnstraßenabschnitt in der Werderstraße wurde entgegen der Fahrtrichtung für Radfahrer frei gegeben. Insbesondere der Einmündungsbereich Werderstraße/Urbanstraße wurde radfahrgerecht ausgebildet, jedoch mit inzwischen nicht mehr zulässigen Breiten. Die Verbindung ist aber noch nicht optimal, da das grobe Pflaster noch durch radfahrerfreundliche Beläge ausgetauscht werden müsste. Diese Maßnahme sollte nicht aus dem Auge verloren werden. Radfahrer zwischen Werderstraße und Happelstraße fahren auf dem Gehweg.

Allee

Die wegen der Einrichtung einer Busspur in der Allee in südlicher Richtung vorgenommene Sperrung der Allee für Radfahrer hatte dazu geführt eine Ersatztrasse für Radfahrer zu schaffen. Zwischen Theater und Karlstraße wird der Radverkehr noch auf dem westlichen Gehweg geführt. Ab der Karlstraße erfolgt die Führung durch parallel zur Allee verlaufende Gassen. Diese Führung wird aufgrund der zum Teil indirekten Linienführung und aufgrund der eingeschränkten Begreifbarkeit nur wenig von den Radfahrern genutzt. Für den Bereich Zentraler Omnibusbahnhof und Woll-



haus ist eine Neuplanung der Radverkehrsführung notwendig. Möglicherweise sind geänderte Randbedingungen im Zuge des Stadtbahnausbaus Richtung Norden zu erwarten, die eine Radverkehrsführung in der Allee erlauben. Für den Bereich Wollhaus ist eine Planung eines Gesamtkonzeptes notwendig. Auch hier ist womöglich mit einer Änderung der Randbedingungen zu rechnen, wenn im Zuge des Stadtbahnausbaus eine teilweise Verlegung und Reduktion des ZOB durchgeführt wird.

Lohtorbrücke

Wenn im Bereich Hefenweiler und Neckarpark in Verbindung mit den neuen Adolf-Cluss-Brücken das Wegenetz erweitert wird, sind hierbei ausreichende Verkehrsräume für den Radfahrer zu berücksichtigen. Die Adolf-Cluss-Brücken sind für den Radfahrer befahrbar.

Anbindung Wohngebiete in Frankenbach

Der Ortsteil Frankenbach ist vor allem aus dem Baugebiet nördlich der Würzburger Straße und dem Wohngebiet Maihalde nicht befriedigend an das Radwegenetz angeschlossen.

Aus dem Wohngebiet Maihalde ist die Heilbronner Innenstadt nur unter Benutzung der Saarbrückener Straße oder auch Würzburger Straße möglich. Ab der Einmündung Münchener Straße fehlt eine Radwegverbindung zum Riedweg. Von dort ist die Verbindung zum Leinbachtalweg vorhanden.

Das Wohngebiet Burgundenstraße ist über den Radweg auf der nördlichen Seite der Würzburger Straße/Frankenbacher Straße, der jedoch in beiden Richtungen keine Fortsetzung hat, nicht versorgt. Es sind an geeigneter Stelle Querungshilfen für den Radfahrer einzurichten, um über Anschlusswege den Weg im Leinbachtal erreichen zu können.

■ 4.4.3 Noch umzusetzende Maßnahmen

Im Hospitalgrün

Die unübersichtliche Stelle im Verlauf der Radfahrtrasse über den Weg »Im Hospitalgrün« im Bereich der Eisenbahnbrücke besteht immer noch. Die nutzbare Breite sollte vergrößert werden, um ein problemloses Begegnen zwischen Radfahrern und Fußgängern zu gewährleisten.



Neckaruferweg Neckarhalde

Die Anzahl der gefährlichen Situationen auf dem vorhandenen Abschnitt des östlichen Neckaruferwegs zwischen Knorrstraße und Wertwiesenpark, der als kombinierter Fuß- und Radweg zwischen dem Freibad Neckarhalde und Neckaruferweg geführt wird, hat sich wegen des hohen Fußgänger- und Radfahraufkommens und der mittlerweile zunehmenden Anzahl an Inline-Skatern noch mehr erhöht. Eine eindeutige Zuweisung der Verkehrsräume für Fußgänger und Radfahrer mittels Einrichtung eines getrennten Fuß- und Radweges ist nur möglich, wenn der Neckaruferweg im genannten Bereich entsprechend verbreitert wird. Dies ist zudem eine konsequente Verkehrsführung, da beide Anschlussbereiche bereits getrennte Fuß- und Radwege aufweisen.

Fahrradabstellanlagen

Regelmäßige Erhebungen des ruhenden Radverkehrs dienen als Grundlage für die bedarfsorientierte Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich. Eine Umfrage bei den Bürgern soll ebenso Aufschluss darüber geben, wo Bedarf an Fahrradabstellanlagen besteht. Die Notwendigkeit des Baus eines Fahrradparkhauses sollte geklärt werden.

Wegweisung

Für das Stadtgebiet Heilbronn wurde 2003/2004 ein neues Konzept für die Wegweisung für den Radverkehr entwickelt, das in 2006 umgesetzt wurde. Das neue Konzept setzt die Vorgaben des 1998 von der FGSV herausgegebenen Merkblattes für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr gemäß Empfehlung des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg auch in Heilbronn um. Die Wegweisung ist damit übersichtlicher und begreifbarer.

Bottwarbahntrasse

Der Anlage eines Radweges auf der ehemaligen Bottwarbahntrasse wird große Bedeutung beigemessen. Die vergleichsweise wenig vorhandenen Radwegabschnitte im Stadtgebiet, die abseits vom motorisierten Kfz-Verkehr verlaufen, sollten bei der Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes dringend vermehrt werden. Auch die vorhandenen, aufgrund der Breite wenig attraktiven Radwege in der Sontheimer Straße, sind im Abschnitt zwischen der Besigheimer Straße und dem Knorr-Anschlussgleis kein Ersatz für die Bottwarbahntrasse.

Vor allem die niveaufreie Verknüpfung mit den geplanten Radwegen in der Sontheimer Landwehr und die Weiterführung in der Robert-Bosch-Straße ergeben eine rad-



fahrgerechte Verbindung vom Schulzentrum Sontheim-Ost und der Wohnbebauung zur Stadtmitte.

Radwege auf der Bottwarbahntrasse erhöhen auch die Bedeutung des Radweges in der Besigheimer Straße/Rosenbergstraße.

Wegweisung Biberach – Kirchhausen

Der Forderung nach Radfahrverbindungen zwischen Biberach und Kirchhausen wird durch die Ausschilderung von vorhandenen Feldwegen – abseits der Verkehrsstraße – Rechnung getragen. Dies wird im Zuge der Umsetzung des neuen Wegweisungskonzeptes erfolgen. An der K 9558 muss eine Gehwegverbreiterung vorgenommen werden, um eine verkehrssichere direkte Verbindung für Radfahrer zwischen Biberach und Kirchhausen, insbesondere für Kinder, die das Freibad in Kirchhausen aufsuchen wollen, zu schaffen.

Nordumfahrung

Im Zuge der Neuplanung der Verbindungsstraße von der B 39 zur Neckartalstraße sind entlang der Neubautrasse Radwege vorzusehen, die am östlichen Ende mit dem Neckaruferweg zu verknüpfen sind.

Wegweisung Richtung Leingarten

Als Ergänzung für die Wegweisung ist die Radfahrverbindung in Richtung Leingarten über vorhandene Wirtschaftswege auszuweisen. Das Wegweisungskonzept sieht eine Ausschilderung von Leingarten ab Kirchhausen, Frankenbach, Böckingen Nord, Böckingen Süd und Klingenberg vor.

Radverkehrsanlagen Austraße

Im Zuge des Stadtbahnausbaus mit Führung der Stadtbahn in der Austraße wird es aus Platzgründen nur schwer möglich sein, eigenständige Radverkehrsanlagen einzurichten. Im Zuge der Planung muss geprüft werden, ob eine Einrichtung von Schutzstreifen für Radfahrer möglich und sinnvoll ist. Eine Gehwegfreigabe erscheint aufgrund der verbleibenden Breite und der hohen Anzahl an Zufahrten ungeeignet. Prinzipiell muss die Radverkehrsführung über Parallelstrecken wie z. B. die Salzstraße oder Hafenstraße erfolgen.



Salzstraße

Um das Angebot an Radfahrverbindungen im Industriegebiet »Am Neckar« abzurunden und den Netzzusammenhang herzustellen ist, in der Salzstraße zwischen Industrieplatz und Abzweig am Viehweg eine Radfahrverbindung einzurichten. In der Salzstraße sind langfristig bei einer Umgestaltung des Straßenraumes eigene Anlagen für den Radverkehr möglich. Hier ist eine Prüfung der Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn oder im Seitenraum notwendig. Insbesondere vor dem Hinblick auf die in der Fahrbahn befindlichen, für Radfahrer unfallträchtigen Industriegleise ist eine verkehrssichere Lösung zu finden. Für eine attraktive Weiterführung des Radverkehrs Richtung Norden sind planfreie Lösungen im Bereich Alt-Neckar/Salzwerkhafen u. a. unter Erweiterung der Hafenbahnbrücke im Zuge des Neubaus anzustreben.

Verbindung Gaswerkstraße – Mannheimer Straße

Im Bereich der südlichen Gaswerkstraße ist eine Verbindung zur Mannheimer Straße für Radfahrer zur Verknüpfung der Salzstraße und dem Industriegebiet Neckar als wichtige Längsverbindung im Radverkehrsnetz zu schaffen.

Saarlandkreisel / Peter-Bruckmann-Brücke

Der Radweg auf der Peter-Bruckmann-Brücke sowie die anschließenden Radwege im Kreuzungsbereich Neckartalstraße/Saarlandstraße (»Saarlandkreisel«) sind mit dem westlichen Neckaruferweg über die Anlage von Verbindungsrampen zu verknüpfen. Dadurch werden in diesem Bereich Umwegfahrten und niveaugleiche Kreuzungsvorgänge für den Radfahrer minimiert und zugleich die Sicherheit erhöht. Ein provisorischer Weganschluss wurde südöstlich des Saarlandkreisels 2005 bereits geschaffen.

Wilhelm-Leuschner-Radwegknoten

Das Kreuzungsbauwerk Neckartalstraße/Wilhelm-Leuschner-Straße sieht für den vom Neckar nach Böckingen-Nord zielenden Radverkehr ab der Einmündung der Kanalstraße in die Wilhelm-Leuschner-Straße weiterhin keine gesicherte Weiterführung vor. Der Radfahrer, der nicht die Zielrichtung Landwehrstraße sondern Großgartacher Straße hat, fährt auf der falschen Seite – der südwestlichen Seite der Verbindungsrampe – und kollidiert mit dem auf der richtigen Seite fahrenden Radfahrer. Einige bisher glimpflich ausgegangene Unfälle erfordern eine Überprüfung der bestehenden Regelung. Die Lösungsmöglichkeit einer direkten Verbindung von der Geh- und Radwegbrücke über die Neckartalstraße in Richtung östliche Großgartacher Straße wird für wichtig gehalten und sollte unbedingt weiter verfolgt werden. Hierzu ist der Erwerb von Bahngelände erforderlich.



Titotstraße Querungshilfe

Im Rahmen der Stadtbahnführung nach Osten musste die bisherige Ost-West-Achse im Radverkehr Moltkestraße aufgegeben werden. Einen Ersatz stellt die Bismarckstraße dar. In diesem Zusammenhang wurde bereits an der Oststraße eine signalgeregelte Querungshilfe installiert. Die konsequente Weiterführung und zwingend notwendige Anbindung der Radverkehrsachse an die Innenstadt ist nur durch die Einrichtung einer weiteren Querungshilfe in der Allee im Zuge der Titotstraße/Kilianstraße zu erreichen.

Süd-Ost-Achse

Die wichtige Diagonal-Radverkehrsachse aus dem Süd-Ost-Teil der Stadt vom Gaffenberg über die Schweinsbergstraße, Silcherstraße, Silcherplatz, Steinstraße, Urbanstraße zum Fußgängerbereich »Am Wollhaus« ist nicht durchgängig radfahrerfreundlich ausgebildet. Während im Bereich der Schweinsbergstraße und Steinstraße der Radverkehr problemlos durch Tempo 30-Zonen gelenkt werden kann, ist die Verknüpfung am Silcherplatz bislang nur unbefriedigend gelöst. Hier müsste durch zusätzliche Markierungen und kleinere bauliche Veränderungen, insbesondere an der Einmündung Mönchseestraße/Südstraße/Steinstraße, Abhilfe geschaffen werden. Eine durchgängige Wegweisung verdeutlicht diese Achse. Auch die Bordsteinführung des Radfahrers zwischen Steinstraße und Wollhausstraße und das anschließende Entlassen des Radfahrers auf die Fahrbahn ist aus Verkehrssicherheitsgründen noch keine zufriedenstellende Lösung.

Sontheimer Landwehr

Radverkehrsanlagen in der Sontheimer Landwehr sind Bestandteil einer weiteren wichtigen Ost-West-Achse. Sie würden die Verlängerung der neu in der Kauffmannstraße angelegten Radfahrstreifen bis zum Wertwiesenpark/Neckaruferweg darstellen. Eine Weiterführung des Radverkehrs erfolgt über die Robert-Bosch-Straße bis zur Max-Planck-Straße.

Robert-Bosch-Straße

Durch die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Robert-Bosch-Straße kann eine Lücke im Radwegenetz geschlossen werden, die den Gesamtbereich Sontheimer-Ost mit der Stadtmitte verbindet. Die Wegbreite erlaubt eine Ausweisung als kombinierten Geh- und Radweg. Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit dem Anlegen von Radverkehrsanlagen in der Sontheimer Landwehr zu sehen.



Querung B 27

Ebenfalls als Freizeitradweg ist die vorgeschlagene Feldwegenetzergänzung im Bereich der Ausschleifung der Neckartalstraße aus der B 27 südlich von Sontheim zu werten. Durch die Neuanlage eines kurzen Wegestücks wird die Querungsmöglichkeit der B 27 erheblich verbessert.

Böckinger Knoten

Der Bereich Böckinger Knoten/Klingenberger Straße/Ludwigsburger Straße ist für Radfahrer nicht befriedigend gelöst. Vor allem die Lenkung des Radfahrers mit Wegweisung, Markierung und Beschilderung ist zu verbessern. Dabei sollte auch die neu geschaffene Verbindung im Zuge der Zabergäustraße mit einbezogen werden.

Wegweisung Richtung Weinsberg

Mit der Umsetzung des neuen Wegweisungskonzeptes wird eine ausreichende Ausschilderung von Heilbronn nach Weinsberg erreicht werden.

Querungshilfe Weinsberger Sattel

Eine Querungshilfe für Radfahrer am Weinsberger Sattel (B 39) ist für den Freizeitradverkehr erforderlich. Die Verbindung vom Jägerhaus zum Wartberg kann nur über eine zusätzliche Fußgänger-/Radwegbrücke östlich des Hochpunktes der B 39 etwa auf Höhe des Parkplatzes erreicht werden.





4.5 Chronologie der umgesetzten Maßnahmen seit 1990

In den letzten 15 Jahren wurden folgende Radverkehrsmaßnahmen verwirklicht und haben zur Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz, zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit beigetragen:

1991/1992 (Haushaltsmittel je 1.000.000 DM)

- Radfahrstreifen Gartenstraße
- Verbreiterung Radweg Neckarufeweg (Bereich Wertwiesenpark bis Spitzwegstraße)
- Änderung Verkehrsführung Neckarufeweg (Bereich Knorrstraße / Freibad)
- Radweg Klarastraße / Kilianstraße / Titotstraße
- Radweg / Radfahrstreifen Charlottenstraße

1993 (Haushaltsmittel 1.000.000 DM)

- Radweg Gymnasiumstraße
- Umgestaltung Radweg Neckarsulmer Straße (Bereich Käferflugstraße)
- Umgestaltung Radweg Schaeuffelenstraße / Mannheimer Straße
- Radfahrstreifen Würzburger Straße
- Radweg Max-Planck-Straße (Max-von-Laue-Straße bis Robert-Bosch-Straße)
- Radweg / Anschluss Verbindungsrampen Römerstraße
- Radweg Urbanstraße (Happelstraße – Werderstraße)

1994 (Haushaltsmittel 500.000 DM)

- Verbreiterung Radweg Horkheimer Straße (Bereich Unterführung Neckartalstraße)
- Radweg Am Viehweg (Salzstraße – Salzwerkhafen)
- Radweg Urbanstraße / Am Wollhaus
- Radweg Burenstraße
- Radwegbelag Neckarufeweg (Neckarhalde – Obere Neckarstraße)
- Radwegbelag Saarlandstraße / Am Gesundbrunnen



- Radwegbelag Neckaruferweg
(Leuschnerkreisel – Wasserschutzpolizei)
- Radweg Schaeuffelenstraße
- Radwegbelag Verbindung Klingenberg – Nordheim

1995 (Haushaltsmittel 600.000 DM)

- Radfahrstreifen Moltke- / Bismarck- / Jägerhausstraße
- Radfahrstreifen Ostseite Saarbrückener Straße
(Kaiserslauterner Straße – Brechhausstraße)

1996 (Haushaltsmittel 500.000 DM)

- Radweg Frankfurter Straße (Westlicher Abschnitt)
- Radweg / Radfahrstreifen Am Wollhaus / Wilhelm- / Rollwagstraße
- Instandsetzung Untere Neckarstraße
- Radweg Böllinger Bachtal (Wannenäckerstraße – Biberach)
- Verbindungsweg Neckartalstraße (Pflanzen-Kölle) / Neckaruferweg

1997 (Haushaltsmittel 355.000 DM)

- Radweg mit Querungshilfe Leintalstraße
(Schafhausstraße – Burgstallstraße)
- Radweg Böllinger Höfe (Umfahrung Fa. Leitz)
- Zweirichtungsraddweg Böckinger Brücke / Badstraße
- B + R-Anlagen Bahnhöfe Heilbronn

1998 (Haushaltsmittel 0 DM)

- Öffnung von Einbahnstraßen im Stadtgebiet
- Freigabe Busspur Karl-Wüst-Straße

1999 (Haushaltsmittel 0 DM)

- Radwegverbreiterung Neckaruferweg (Neckargartacher Brücke)
- Radweganschluss ans Feldwegenetz Stuttgarter Straße
(Kauffmannstraße – Staufenberg Weg)
- Radweganschluss ans Feldwegenetz Charlottenstraße
(Kauffmannstraße – Feldwegenetz)



- Radverkehrsanlagen Charlottenstraße / Stuttgarter Straße (Schwabenhof)
- Kaiserstraße Freigabe für Radverkehr

2000 (Haushaltsmittel 200.000 DM)

- Radwegbelag Im Fleischbeil
- Freigabe Busspur Lichtenbergerstraße

2001 (Haushaltsmittel 330.000 DM)

- Radwegbelag Neckaruferweg (Bereich Neckarhalde)
- Radweg Stuttgarter Straße (Ostseite)
- Radweg und Gehweg / Radfahrer frei Bahnhofstraße
- Radweg Westseite und Gehweg / Radfahrer frei Weipertstraße
- Unterführung L 1111 Staufberger Weg

2002 (Haushaltsmittel 200.000 Euro)

- Radweg Neckargartacher Straße (K 9560 nach Obereisesheim)
- Radwegbelag Kolpingstraße (Sontheimer Landwehr – Spitzwegstraße)
- Radweg Mannheimer Straße
- Radfahrstreifen Kauffmannstraße
- Schutzstreifen Sinsheimer Straße
- Lückenschluss Saarlandstraße (Südwestseite)
- Fußgängerzone Freigabe für Radverkehr

2003 (Haushaltsmittel 200.000 Euro)

- Radfahrstreifen / Verlegung Haltestelle Großgartacher Straße
- Schutzstreifen Heidelberger Straße
- Radwegbelag Wannenäckerstraße
- Neckaruferweg (Leinbach – Neckargartacher Brücke)
Beseitigung Hindernisse
- Planung Wegweisungskonzept Stadtgebiet
- Kreisverkehrslösung und Gehweg / Radfahrer frei Fügerstraße
- Schutzstreifen Staufenbergstraße (Bereich Max-Planck-Straße)
- Radverkehrsquerung Allee / Moltkestraße / Kaiserstraße

**2004 (Haushaltsmittel 200.000 Euro)**

- Radfahrstreifen Saarbrückener Straße (Böckingen – Frankenbach)
- Zweirichtungsradweg Südseite Großgartacher Straße (Ludwigsburger Straße – B 293 alt)
- Radwegverbreiterung und Belag Neckaruferweg (Leinbach – Neckargartacher Brücke)
- Zweirichtungsradweg Hafenstrasse / Paul-Metz-Brücke
- Gehweg / Radfahrer frei Römerstraße (Bushaltestelle bis Saarlandstraße)
- Aufhebung der Benutzungspflicht im Seitenraum bei ausgewählten Radwegen im Stadtgebiet

2005 (Haushaltsmittel 200.000 Euro)

- Verbindungsweg Saarlandkreisel – Neckaruferweg (Südostrampe)
- Umsetzung Wegweisungskonzept Stadtgebiet
- Öffnung der Bismarckstraße für Radverkehr beim Robert-Mayer-Gymnasium
- Verbreiterung gem. Rad- und Fußweg Neckartalstraße (südlich Neckargartacher Brücke)
- Gemeinsamer Rad- und Fußweg Europaplatz – Innovationspark hip
- Radweg Otto-Konz-Brücke
- Radweg Karl-Nägele-Brücke
- Erweiterung der B + R-Anlage am Hauptbahnhof (Fahrradboxen)

2006 (Haushaltsmittel 200.000 Euro)

- Asphaltierung Radweg Böllinger Bachtal
- Knotenpunktlösung Max-Planck-Straße / Robert-Bosch-Straße
- Radweglösung Urbanstraße (Bereich Kreissparkasse)
- Fahrradabstellanlagen - Ergänzung Innenstadt



■ 4.6 Erfahrungen zu umgesetzten Maßnahmen

■ 4.6.1 Mitbenutzung von Busspuren

In Heilbronn wurden die Busspuren in der Urbanstraße, Lichtenbergerstraße und Karl-Wüst-Straße für Radfahrer frei gegeben. In der Allee und Mannheimer Straße war aufgrund des hohen Busaufkommens die Freigabe nicht möglich. Für die Busspuren, auf denen Radverkehr erlaubt ist, hat sich laut Unfallstatistik herausgestellt, dass es sich hierbei um eine sehr sichere Führung für den Radfahrer handelt. In der Urbanstraße wurden seit Freigabe der Busspur seit 1995 nur drei Unfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert. In zwei Fällen ist der Radfahrer verkehrswidrig entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung gefahren. Im anderen Fall wurde die Radfahrerin von einem rechts abbiegenden Pkw übersehen. In der Karl-Wüst-Straße wurde in den sechs Jahren seit Freigabe der Busspur 1998 nicht ein einziger Unfall verzeichnet. Seit März 2000 ist auch die Busspur in der Lichtenbergerstraße für den Radverkehr befahrbar. Hier hat sich nur 2001 ein Unfall ereignet, bei dem ein in die Ohmstraße links abbiegendes Fahrzeug einen entgegenkommenden Radfahrer übersehen hat.

■ 4.6.2 Einbahnstraßen in Gegenrichtung

In Heilbronn dürfen Radfahrer seit Einführung der StVO-Novelle 1997 alle Einbahnstraßen bis auf wenige begründete Ausnahmen in Gegenrichtung befahren. Auch diese Maßnahme hat sich als für den Radverkehr verkehrssicher erwiesen. Die Unfallstatistik weist insgesamt vier Unfälle auf, die sich auf die Fahrt in Gegenrichtung zurückführen lassen. Von diesen Unfällen haben sich je einer in der Bergstraße (2003) und Neuen Straße (1998) sowie zwei in der Rosenbergstraße (1999 und 2003) ereignet, wobei in drei Fällen der Unfallgegner (Pkw) und nur einmal der Radfahrer der Verursacher war.

■ 4.6.3 Radfahrstreifen

Die Radverkehrslösung »Radfahrstreifen« wurde auch in Heilbronn verstärkt eingesetzt, nachdem bundesweite Unfalluntersuchungen nachgewiesen haben, dass der



Radfahrer auf der Fahrbahn unter bestimmten Voraussetzungen sicherer aufgehoben ist als im Seitenraum, da er im direkten Blickkontakt mit dem Kraftfahrer steht und somit besser wahrgenommen wird als im Seitenraum. Aufgrund des mangelnden Verkehrsraumes war es im Stadtgebiet Heilbronn bislang jedoch nur in acht Straßen möglich, diese zunehmend eingesetzte Art der Radverkehrsanlage einzurichten. Ein Beispiel hierfür ist die Großgartacher Straße (B 293), für die aufgrund einer Vielzahl an Unfällen und Konflikten zwischen aus Grundstückszufahrten einmündenden Fahrzeugen und auf dem Gehweg fahrenden Radfahrern entschieden wurde, einen Radfahrstreifen in stadtauswärtiger Richtung zu markieren. Seitdem ist hier kein Unfall mehr registriert worden. Dass es sich bei dem Radfahrstreifen um eine verkehrssichere Lösung handelt, zeigt die Unfallstatistik, die insgesamt nur sieben Unfälle auf allen Radfahrstreifen in Heilbronn seit 1991 aufweist.

■ 4.6.4 Schutzstreifen

Die alternative Radverkehrsanlage, wenn die Straßenbreite für das Einrichten von Radfahrstreifen nicht ausreicht, ist der Schutzstreifen, der in Heilbronn bislang dreimal zum Einsatz gekommen ist. In den drei Straßen Heidelberger Straße, Sinsheimer Straße und Staufenbergstraße haben sich seit Einrichtung der Schutzstreifen 2002 und 2003 keine Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignet.

■ 4.6.5 Kreisverkehre

Für Heilbronn wird bei der Planung von innerstädtischen Kreisverkehren die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn bevorzugt, sofern es die Verkehrsstärke zulässt. Diese Art der Führung wird auch in der Fachliteratur propagiert, da der Radfahrer sich auf diese Art im Sichtfeld des Kraftfahrers befindet. Die geringen Radverkehrsunfallzahlen an Kreisverkehren in Heilbronn haben diese Planungsphilosophie bestätigt. Ziel ist, bei straßenbegleitenden Radwegen den Radfahrer ca. 30 m vor dem Kreisverkehr im Schutz des Randsteins über eine Rampe auf die Fahrbahn und über einen Schutzstreifen bis zum Kreisverkehr zu führen. Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen enden vor der Kreisfahrbahn. Der Radfahrer fährt im Kreisverkehr im fließenden Verkehr mit und ist dort im direkten Sichtfeld des Kraftfahrers verkehrssicher aufgehoben. Die Radverkehrsführung, bei der der Radfahrer vor dem Kreisverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn geleitet und hinter dem Kreisverkehrsplatz wieder aufgefangen wird, wurde in Heilbronn



Abb. 21 Kreisverkehr
Max-Planck-Straße

bei den Kreisverkehren Max-Planck-Straße / Lise-Meitner-Straße (Abb. 21), Neckargartacher Straße / August-Mogler-Straße / Albert-Schäffler-Straße sowie Fügenstraße / Gottlieb-Daimler-Straße umgesetzt. Beim großen zweistreifigen lichtsignalgesteuerten Kreisverkehr Europaplatz wird der Radfahrer durchgehend im Seitenraum geführt. Der Schutzstreifen in der Heidelberger Straße endet jeweils vor dem Kreisverkehrsplatz am Knoten Sinsheimer Straße / Kastanienweg, so dass der Radfahrer in der Kreisfahrbahn mitfährt.

Die Unfallauswertung hat, abgesehen von dem Kreisverkehrsplatz in der Heidelberger Straße, kaum Unfallzahlen an Kreisverkehrsplätzen ergeben. Dies zeigt, dass diese Knotenpunktform für den Radverkehr sehr verkehrssicher ist.

4.6.6 Freigabe von Fußgängerzonen



Abb. 22 Fußgängerzone Heilbronn
Lothorstraße

In Heilbronn wurde im Jahr 2001 die Fußgängerzone für den Radverkehr frei gegeben. Als problematisch erweist sich die Tatsache, dass sich die Radfahrer nicht an die vorgegebene Schrittgeschwindigkeit halten und dadurch Konfliktsituationen mit dem Fußgängerverkehr entstehen. Dies ist vermutlich auch darauf zurückzuführen, dass dem Radfahrer nicht bekannt ist, dass die Regelung »Radfahrer frei« die Forderung des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit nach sich zieht. Hilfreich könnte in diesem Zusammenhang sein, mit ergänzender Beschilderung darauf hinzuweisen. (Abb. 22)



4.7 Radverkehrsplan 2008

Mit dem Radverkehrsplan 2008 soll die Grundlage dafür gelegt werden, den Radverkehr in Heilbronn als gleichwertige Verkehrsart zu etablieren und so den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Zu diesem Zweck wurden nicht nur die Radwegeleitpläne von 1981 und 1990 fortgeschrieben und Planungen für Lücken im Wegenetz oder zur Verbesserung der Sicherheit entwickelt, sondern auch auf Basis der aktuellsten praktischen sowie wissenschaftlichen Erkenntnisse und Regelwerke das System Radverkehr von Grund auf analysiert.

So wurde beispielsweise ein Wunschliniennetz entwickelt, das Quellen und vor allem Ziele des Radverkehrs aufzeigt und miteinander verbindet, um so ein möglichst benutzerorientiertes Routenangebot generieren zu können.

Weiterhin wurden die verschiedenen Radverkehrssysteme in Heilbronn auf ihre Praktikabilität hin untersucht und die Erfahrungen in der Planung berücksichtigt.

Um praxisnahe Verbesserungen des Heilbronner Radverkehrs gewährleisten zu können, wurde im Jahr 2004 eine Bürgerbefragung zum Thema Radverkehr in Heilbronn durchgeführt und deren Ergebnis verarbeitet.

Neben der netzbezogenen und baulichen Entwicklung von Radverkehrsanlagen werden im Radverkehrsplan 2008 auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten, der ruhende Radverkehr sowie unterstützende Maßnahmen wie Tourismuskonzepte oder Öffentlichkeitsarbeit thematisiert.



Radverkehrsplan 2008

Abb. 23





■ 5 IST-Zustand 2008 – Bestandsaufnahme und Analyse

■ 5.1 Bestand Radverkehrsinfrastruktur

■ 5.1.1 Radverkehrsnetz

Das Heilbronner Radverkehrsnetz umfasst derzeit eine Streckenlänge von rund 180 km, wobei Richtungsradwege in beiden Richtungen erfasst sind. Das Radverkehrsnetz hat sich seit 1990 in 18 Jahren von 140 km um 40 km vergrößert.

Das Radverkehrsnetz untergliedert sich längenmäßig in folgende Radverkehrsanlagen:

Radwege im Seitenraum:

- Kombinierte Fuß- und Radwege 32,3 km
- Getrennte Fuß- und Radwege 21,5 km
- Gehweg / Radfahrer frei 14,8 km
- Andere Radwege 5,6 km
- Fußgängerzone / Radfahrer frei 1,8 km

Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn:

- Radfahrstreifen 4,8 km
- Schutzstreifen 3,1 km
- Busspur 0,8 km

Beschilderte Feld- / Wirtschaftswege:

94,7 km
179,4 km

Zusätzlich zu den genannten Radverkehrsanlagen beinhaltet das Radverkehrsnetz ca. 49 km im Rahmen des Wegweisungssystems beschilderte Radverkehrsverbindungen.



5.1.2 Fahrradabstellanlagen

Bike + Ride-Anlagen

1997 wurden in Heilbronn an den Bahnhöfen Hauptbahnhof, Sülmer Tor und Karlstor Bike + Ride-Anlagen mit Finanzierungshilfen des Landes über das Bike + Ride-Sonderprogramm eingerichtet. Diese wurden im Zuge des Stadtbahnausbaus umgebaut und teilweise erweitert. Die Anzahl Fahrradboxen wurde im Jahr 2005 ebenfalls um 10 Boxen erhöht. Nachfolgend ist der heutige Bestand aufgelistet:

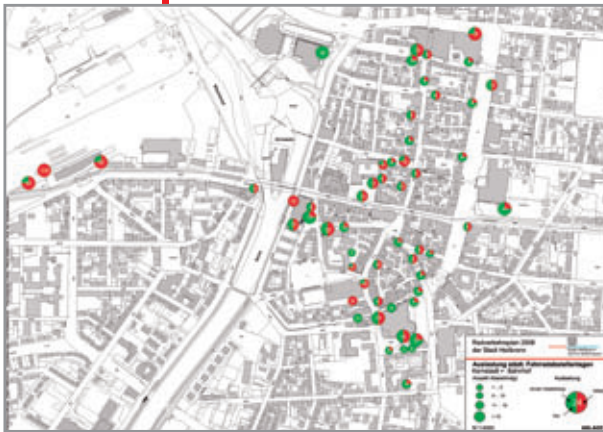
- Hauptbahnhof: 83 Bügel mit Überdachung, 15 Bügel am Bahnhofsvorplatz, 42 Fahrradboxen
- Sülmer Tor: 16 Bügel mit Überdachung
- ZOB Am Wollhaus: 12 Bügel mit Überdachung, 10 Bügel ohne Überdachung

Der Standort Karlstor (16 überdachte Bügel) wurde mit der Aufgabe des Bahnhofs infolge der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Öhringen aufgelöst. Jedoch wurden in diesem Zusammenhang die Stadtbahnhaltestellen Berufsschule Böckingen (15 Bügel), Sonnenbrunnen (32 Bügel) und Trappensee (20 Bügel) mit überdachten Bike + Ride-Anlagen ausgestattet.

Die Fahrradboxen sind zum Teil Dauermietboxen, zum Teil mit Münzschlössern für tageweise Nutzung versehen.

Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

In der Heilbronner Innenstadt wurde 2003, ergänzend 2005, der Bestand an privaten und öffentlichen Fahrradabstellanlagen aufgenommen. Anschließend wurde in regelmäßigen Abständen und zu unterschiedlichen Tageszeiten die Auslastung dieser Anlagen sowie wild abgestellte Fahrräder zur Bedarfsermittlung erhoben (siehe Anlagen I und II). Das Ergebnis zeigt, dass noch ein großer Bedarf an Abstellanlagen im Zentrum Heilbronn besteht.



Anlage I

Auslastung städtischer Fahrradabstellanlagen (FAA)



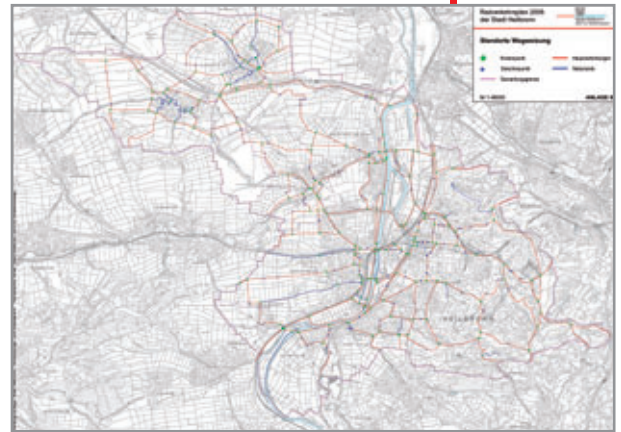
Anlage II

Bedarf an Fahrradabstellanlagen (FAA)



5.1.3 Wegweisende Beschilderung

Vor dem Hintergrund des neu eingeführten Merkblattes für die Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wurde unter Zustimmung des Arbeitskreises Radverkehr entschieden, das veraltete Heilbronner Wegweisungssystem für den Radverkehr durch ein neues, den Vorgaben des Merkblattes entsprechendes zu ersetzen. Das alte Wegweisungssystem war teilweise lückenhaft, hinsichtlich der Schilder zu klein und unübersichtlich und entsprach nicht mehr den heutigen Ansprüchen an ein Wegweisungssystem. Weiterhin bestand die Notwendigkeit, das Wegweisungssystem auf der Basis des durch neue Verbindungen zunehmend erweiterten Radverkehrsnetzes einzurichten. Die Planung eines neuen Wegweisungskonzeptes für das Heilbronner Stadtgebiet ist in Abstimmung mit den angrenzenden Gemeinden erfolgt. Die Umsetzung wurde 2006 vorgenommen. Die Anzahl der Hauptwegweiser liegt bei ca. 700 Stück, die der Zwischenwegweiser bei 280 Stück. Routenbezogene Piktogramme u. a. für die Fernradwege, die in die Hauptwegweiser eingeschoben werden, kamen etwa 110 zum Einsatz. (siehe Anlage III; Abb. 24)



Standorte Wegweisung

Anlage III



Fahrradwegweisung am
Neckaruferweg

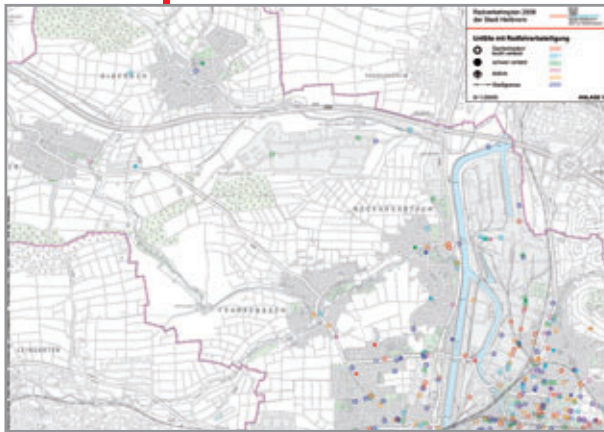
Abb. 24



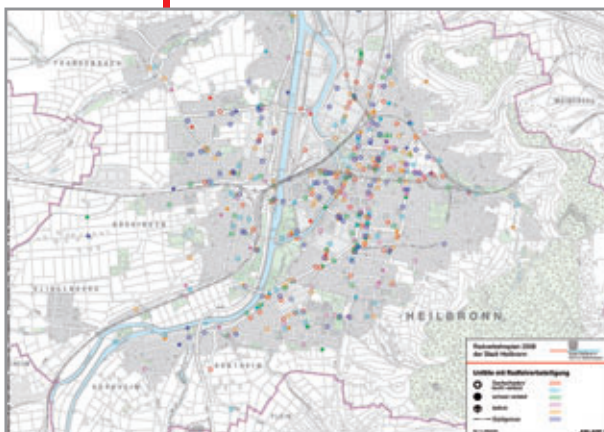


5.2 Unfälle

5.2.1 Statistik



Anlage IV Unfälle mit Radfahrerbeteiligung



Anlage V Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

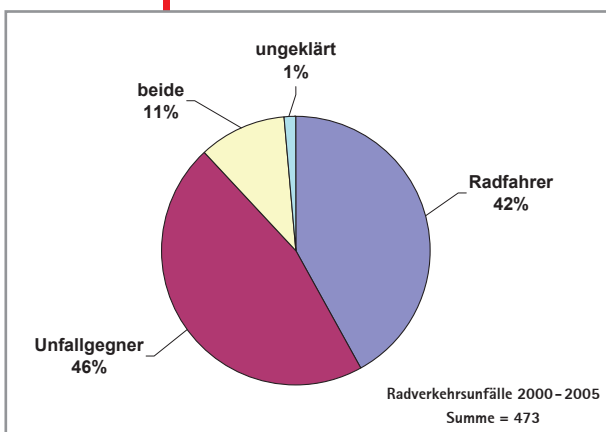


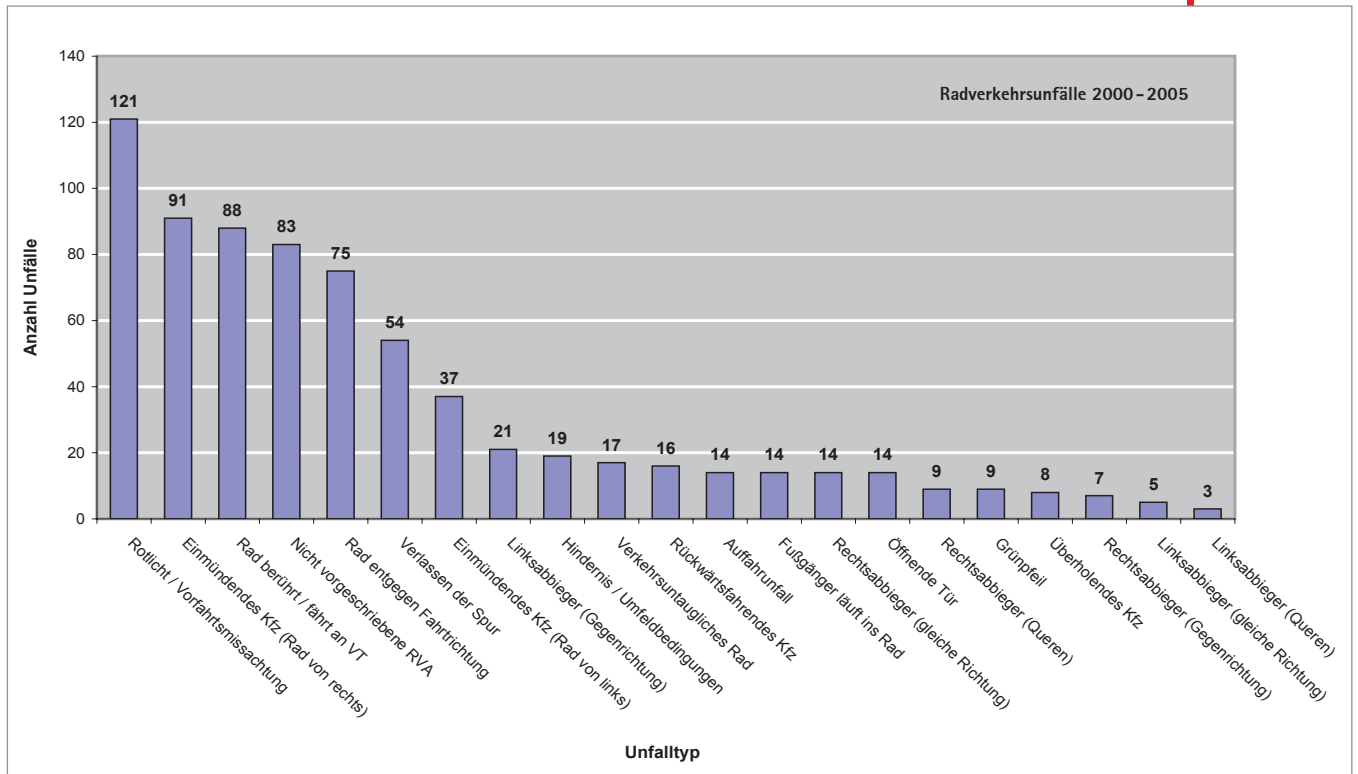
Abb. 25 Radverkehrsunfälle - Unfallverursacher

Sämtliche von der Polizei aufgenommenen Radverkehrs-unfälle werden dauerhaft in einer Statistik erfasst. Für die Mängelanalyse des vorliegenden Radverkehrsplans 2008 wurden die Jahre 2000 bis 2005 explizit ausgewertet (siehe Anlagen IV und V). Die Ergebnisse sind in die Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes mit eingeflossen. In den sechs Jahren haben sich rund 480 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignet.

Die Auswertung des Unfallschadens im Betrachtungszeitraum von sechs Jahren zeigt 15% Sachschaden, 67% Leichtverletzte, 17% Schwerverletzte und 1% Unfälle mit Todesfolge (entspricht drei Unfällen).

Bei den untersuchten Unfällen ist der Verursacher etwa zur Hälfte beim Radfahrer, zur Hälfte beim Unfallgegner zu finden. Bei etwa 11% trägt der Radfahrer durch Fehlverhalten eine Mitschuld. Unfallgegner sind zu ca. 83% Pkw. Bei 6% der Unfälle ist ein zweiter Radfahrer beteiligt. Unfälle mit Fußgängern sind trotz Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr eher selten (3%). (Abb. 25)

Die Auswertung der Unfalltypen ergibt als Hauptunfallursache Rotlicht- bzw. Vorfahrtsmissachtung. Als weitere ausschlaggebende Unfallursache sind Kollisionen einmündender Kraftfahrzeuge mit von rechts kommenden Radfahrern zu nennen. Nennenswert ist die Nichtnutzung der vorgeschriebenen Radverkehrsanlage sowie das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. (Abb. 26)



Radverkehrsunfälle -
Unfalltypen

Abb. 26

5.2.2 Streckenbezogene Unfallschwerpunkte

Als streckenbezogene Unfallschwerpunkte wurden Straßen mit mindestens 12 Unfällen in den ausgewerteten sechs Jahren definiert. Folgende zehn Unfallschwerpunkte konnten für diesen Zeitraum ermittelt werden:

- Karlstraße (21)
- Urbanstraße (18)
- Max-Planck-Straße (16)
- Allee (15)
- Charlottenstraße (15)
- Südstraße (13)
- Neckarsulmer Straße (12)
- Oststraße (12)

Die Unfallschwerpunkte wurden im Detail betrachtet, um Ursachen herauszufinden und Lösungsansätze zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes zu entwickeln.



Karlstraße (vgl. Z25)

In der Karlstraße wurden im Auswertungszeitraum 21 Unfälle registriert. Als Hauptunfallursache lassen sich einmündende Fahrzeuge, die den Radfahrer übersehen, ausmachen. Auffällig ist hierbei die hohe Anzahl von Radfahrern, die auf der falschen Seite fahren. In vier Fällen wurde der Radfahrer von entgegenkommenden Linksabbiegern übersehen. Die hohe Anzahl an Unfällen ist auf die Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten und die Lage der richtungsbezogenen Radwege im Seitenraum zurückzuführen. Aus diesem Grund wurde bereits 2002 im Arbeitskreis Radverkehr entschieden, die Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum aufzuheben, um dem Radfahrer das Fahren auf der Fahrbahn und somit im Sichtfeld des Kraftfahrers zu ermöglichen. Die Abnahme der Unfallzahlen über die Jahre beweist die Richtigkeit dieser Maßnahme.

Urbanstraße (vgl. Z7)

In der Urbanstraße haben sich im Zeitraum 2000 bis 2005 18 Unfälle ereignet. Hier von jedoch nur zwei im Bereich der Busspur. Bei mehr als der Hälfte der registrierten Unfälle ist der Radfahrer schuld oder trägt zumindest eine Mitschuld. Als häufige Unfallursachen können das unerlaubte Fahren auf dem Gehweg und das Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung aufgeführt werden. Dies ist auf die in der Einbahnstraße fehlende Fahrtrichtung nach Süden zurückzuführen. Mehrere Unfälle haben sich am Knotenpunkt Innsbrucker Straße mit Schwerverletzten ereignet. Die Unfallursache war überwiegend folgende: der Radfahrer fährt parallel zur Busspur auf dem östlichen Gehweg anstelle auf der für Radfahrer frei gegebenen Busspur und kollidiert an der Einmündung Innsbrucker Straße mit querenden / einmündenden Kraftfahrern. Dies zeigt, dass die Akzeptanz des Fahrens auf der Busspur insbesondere bei älteren Personen nicht hoch genug ist. Die Akzeptanz könnte durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sowie durch eine Verbesserung der Anschlüsse der Busspur an der Südstraße und der Steinstraße erhöht werden.

Max-Planck-Straße (vgl. S4)

Die Max-Planck-Straße hatte im Betrachtungszeitraum 16 Radverkehrsunfälle zu verzeichnen. Davon haben sich drei am Knotenpunkt Max-Planck-/Robert-Bosch-Straße ereignet. Dieser wurde im Herbst 2006 radfahrfreundlich umgebaut und die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Unfallverursacher stellt hier überwiegend der Kraftfahrer dar, der in den meisten Fällen die Vorfahrt des Radfahrers missachtet. Mittelfristig ist an dem Knoten die Umsetzung eines Kreisverkehrsplatzes vorgesehen.



Allee (vgl. Z23)

In der Allee wurden von 2000 bis 2005 15 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung registriert. Hauptunfallursache sind Kollisionen von Radfahrern mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Konflikte von einmündenden Fahrzeugen mit von rechts kommenden Radfahrern. Eine Unfallhäufung zeigt sich am Knotenpunkt Karlstraße und der Einmündung Schillerstraße. Während der Knotenpunkt Karlstraße, wie schon oben erwähnt, bereits verbessert wurde, ist die Optimierung der Einmündung Schillerstraße weiterhin Thema. Ein Drittel der Unfälle hat sich hier ereignet, wobei der Radfahrer beinahe ausnahmslos Verursacher war. Die Unfälle sind durchgehend gleicher Art: der Radfahrer fährt in falscher Richtung auf dem Gehweg und wird beim Überfahren des Fußgängerüberweges vom aus der Schillerstraße einmündenden Fahrzeug über- bzw. zu spät gesehen. Hier ist eine Verbesserung der Sichtbeziehungen anzustreben, welche durch das Eckgebäude stark beeinträchtigt sind.

Charlottenstraße (vgl. Z4)

Die Statistik der Radverkehrsunfälle des Zeitraums 2000 bis 2005 weist 15 Unfälle auf. Auffällig ist die hohe Anzahl an Unfällen im Jahr 2005. Im Bereich der Einfahrt Schmollerstraße / Einfahrt Tankstelle / Südbahnhof tritt eine Häufung der Unfälle auf. Ursächlich ist hier der vorliegende Zweirichtungsradweg, da der einmündende Kraftfahrer nicht mit von rechts kommenden Radfahrern rechnet. In diesem Abschnitt sollten mögliche Verbesserungen untersucht werden.

Südstraße (vgl. Z11)

13 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung haben sich in den untersuchten sechs Jahren in der Südstraße ereignet. Auch hier ist eine hohe Anzahl im letzten Jahr zu verzeichnen. Hauptunfallursache sind Rotlichtverstöße bzw. Vorfahrtsmissachtungen. Eine Unfallhäufung konnte am Knotenpunkt Rosenbergstraße festgestellt werden, hier jedoch an unterschiedlichen Stellen. Unfallverursacher sind Radfahrer und Unfallgegner zu gleichen Teilen.

Neckarsulmer Straße (vgl. Z36)

In der Neckarsulmer Straße wurden in dem Betrachtungszeitraum in der Radverkehrsfallstatistik 12 Unfälle registriert. Kollision einmündender Fahrzeuge mit von rechts kommenden Radfahrern und in Gegenrichtung fahrende Radfahrer sind hier als Hauptunfallursache zu nennen, ebenso Rotlichtverstöße bzw. Vorfahrtsmissachtungen. Eine Auffälligkeit in Bezug auf die über die Jahre gesehene Entwicklung ist nicht auszumachen. Auch eine Häufung von Unfällen in einem bestimmten Bereich



spiegelt sich in der Statistik nicht wieder. Problematisch erscheint hier die hohe Anzahl an Ausfahrten sowie der teilweise fehlende Radweg auf der Westseite der Neckarsulmer Straße.

Oststraße (vgl. Z22)

Ebenso wie in der Neckarsulmer Straße haben sich auch 12 Radfahrunfälle in der Oststraße ereignet. Als Hauptunfallursache sind auch hier Rotlichtverstöße bzw. Vorfahrtsmissachtungen zu nennen. Ein Viertel der Unfälle wurde am Knotenpunkt Bismarckstraße erfasst. Unfallverursacher sind auch hier Radfahrer und Unfallgegner zu gleichen Teilen. Es ist jedoch keine Regelmäßigkeit in der Art des Unfalls auszumachen, dass durch eine spezielle Maßnahme Abhilfe geschaffen werden könnte. An diesem Knotenpunkt wurde im Jahr 2002 die signalgesteuerte Querungshilfe eingerichtet.

■ 5.2.3 Knotenpunktbezogene Unfallschwerpunkte

■
■
■
Als knotenpunktbezogene Unfallschwerpunkte wurden Knotenpunkte / Einmündungen mit mindestens 5 Unfällen in den ausgewerteten sechs Jahren definiert. Folgende Unfallschwerpunkte konnten für diesen Zeitraum ermittelt werden:

Saarlandstraße / Römerstraße (vgl. B9)

Am Knotenpunkt Saarlandstraße/Römerstraße/Neckargartacher Straße wurden fünf Unfälle registriert. Hiervon haben sich zwei an der Einmündung Römerstraße mit Grünpfeilregelung und zwei am Fußgängerüberweg mit freiem Rechtsabbieger in der Neckargartacher Straße ereignet. Bei den Grünpfeil-Unfällen kam es beide Male zur Kollision mit auf der falschen Seite fahrenden Radfahrern.

Heidelberger Straße / Sinsheimer Straße (vgl. B8)

Am Kreisverkehr Heidelberger Straße/Sinsheimer Straße haben sich fünf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ereignet. Auffällig ist, dass es bei vier Unfällen zu Kollisionen zwischen in den Kreisverkehr einfahrenden Kraftfahrern und auf dem Fußgängerüberweg befindlichen Radfahrern kam, jedoch jedes Mal an einem anderen Knotenpunktarm. Nach Markierung des Schutzstreifens in der Heidelberger Straße in 2003 ist kein weiterer derartiger Unfall aufgetreten. Lediglich im Jahr 2004 hat ein Kraftfahrer einen im Kreisverkehr fahrenden Radfahrer übersehen.



Allee / Karlstraße (vgl. Z25)

Eine Häufung von Unfällen konnte am Knotenpunkt Allee/Karlstraße festgestellt werden. Hier wurde eine Änderung der Verkehrsführung durch Ummarkierung vorgenommen. Seit 2002 wurde an diesem Knoten kein Unfall mehr registriert.

Allee / Schillerstraße (vgl. Z25)

Ebenfalls fünf Unfälle wurden seit 2000 an der Einmündung Schillerstraße/Allee festgestellt. Als Ursache sind die schlechten Sichten und das Fahren von Radfahrern in Gegenrichtung zu nennen.

■ 5.3 Radverkehrsumfrage 2004

Zur Mängelanalyse der Heilbronner Radverkehrsinfrastruktur als Basis für die weitere Radverkehrsplanung wurde vom Amt für Straßenwesen im Jahr 2004 eine Radverkehrsumfrage durchgeführt. Diese erfolgte über die lokale Presse, das Internet sowie die direkte Verteilung von Fragebögen an Schulen (Abb. 27, folgende Seite). Aufgrund der freiwilligen Teilnahme, insbesondere über die Printmedien oder das Internet, kann die Befragung nicht als repräsentativ gelten, jedoch als wichtige Informationsquelle für die Analyse von Mängeln und Potenzialen herangezogen werden. Weiterhin zeigt die genannte Häufigkeit der Fahrradnutzung, dass sich an der Umfrage überwiegend Personen beteiligt haben, die täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs sind. Somit gestaltet es sich schwierig, die Gründe für die Verkehrsmittelwahl derjenigen zu erfahren, die selten mit dem Rad unterwegs sind, um Maßnahmen für die Erhöhung des Radverkehrsanteils entwickeln zu können.

Die Umfrage gliedert sich in vier wesentliche Themenbereiche:

- Angaben zur Person
(Alter, Geschlecht, Führerschein, etc.)
- Angaben zum Verkehrsverhalten
(Verkehrsmittelwahl, Zweck der Radnutzung, etc.)
- Radfahren in Heilbronn
(Lücken, Mängel, Konfliktstellen, etc.)
- Beurteilung des Radverkehrssystems
(Netzzustand, Netzdichte, baulicher Zustand, etc.)



Fragebogen: Radfahren in Heilbronn																	
<p>PERSON</p> <p>1) Alter <input type="checkbox"/> bis 16 Jahre <input type="checkbox"/> 17 bis 25 Jahre <input type="checkbox"/> 26 bis 40 Jahre <input type="checkbox"/> 41 bis 60 Jahre <input type="checkbox"/> > 60 Jahre</p> <p>2) Geschlecht <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich</p> <p>3) Tätigkeit <input type="checkbox"/> Schüler/in <input type="checkbox"/> Student/in <input type="checkbox"/> Hausmann/-frau <input type="checkbox"/> berufstätig <input type="checkbox"/> Rentner/in</p> <p>4) In welchem Stadtteil wohnen Sie? _____</p> <p>5) Besitzen Sie einen Führerschein? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>6) Steht Ihnen ein Pkw zur Verfügung? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> zeitweise</p>	<p>RADFAHREN IN HEILBRONN</p> <p>11) Welche Lücken sind Ihnen im Heilbronner Radverkehrsnetz aufgefallen, die dringend geschlossen werden sollten? _____ _____ _____</p> <p>12) Wo weisen die Radwege Mängel hinsichtlich ihres Zustands auf? _____ _____ _____</p> <p>13) Wo besteht Ihrer Meinung nach noch Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten? _____ _____ _____</p> <p>14) Wo treten häufig Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf? _____ _____ _____</p> <p>15) Was finden Sie gut am Radverkehrssystem von Heilbronn? _____ _____ _____</p> <p>16) Fahren Sie lieber Rad auf der Fahrbahn oder im Seitenraum? <input type="checkbox"/> Fahrbahn <input type="checkbox"/> Seitenraum</p> <p>17) Würden Sie sich eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr wünschen? <input type="checkbox"/> ja, mit dem Bus <input type="checkbox"/> ja, mit der Stadtbahn <input type="checkbox"/> nein</p>																
<p>VERKEHRsverhalten</p> <p>7) Wie oft in der Woche benutzen Sie im Durchschnitt das Fahrrad? <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> mehrmals pro Woche <input type="checkbox"/> 1-2 mal pro Woche <input type="checkbox"/> seltener</p> <p>8) Für welchen Zweck benutzen Sie das Fahrrad überwiegend? <input type="checkbox"/> Weg zur Arbeit / Schule <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Sonstige Erledigungen</p> <p>9) Ist das Fahrrad für Sie am ehesten ein Verkehrsmittel für den Alltag, für Freizeitaktivitäten oder ein Sportgerät? <input type="checkbox"/> Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/> Sportgerät</p> <p>10) Welche Route fahren Sie am häufigsten mit dem Fahrrad? (bitte genauen Wegverlauf mittels Straßennamen auflisten)</p> <p>1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 10 _____</p>	<p>BEURTEILUNG DES RADVERKEHRSSYSTEMS</p> <p>18) Benoten Sie die folgenden Elemente des Heilbronner Radverkehrssystems (von 1 – sehr gut bis 5 – sehr schlecht)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Teil des Radverkehrssystems</th> <th style="text-align: left; padding: 5px;">Note</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">Netzzusammenhang</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Netzdichte</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Zustand der Radwege</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Radverkehrsführung an Kreuzungen</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Erreichbarkeit der Innenstadt</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Wegweisung / Beschilderung</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Fahradabstellanlagen</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-top: 10px;">Name+Adresse falls Teilnahme an der Verlosung gewünscht: _____ _____ _____</p>	Teil des Radverkehrssystems	Note	Netzzusammenhang		Netzdichte		Zustand der Radwege		Radverkehrsführung an Kreuzungen		Erreichbarkeit der Innenstadt		Wegweisung / Beschilderung		Fahradabstellanlagen	
Teil des Radverkehrssystems	Note																
Netzzusammenhang																	
Netzdichte																	
Zustand der Radwege																	
Radverkehrsführung an Kreuzungen																	
Erreichbarkeit der Innenstadt																	
Wegweisung / Beschilderung																	
Fahradabstellanlagen																	

Abb. 27 Fragebogen Radverkehrsumfrage 2004



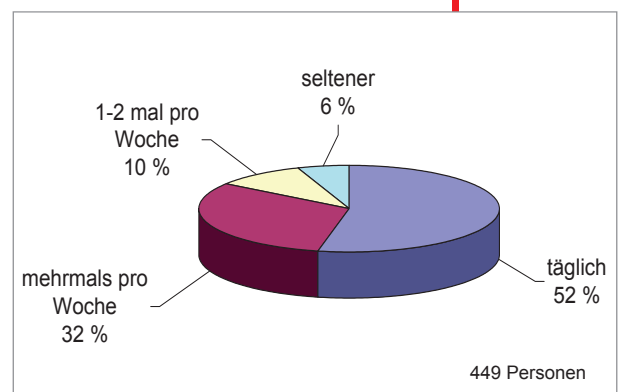
Angaben zur Person

Insgesamt beantworteten 449 Personen einen Fragebogen. Jeweils etwa ein Viertel der Befragten kommt aus den Altersgruppen »bis 16 Jahre«, »26 bis 40 Jahre« sowie »41 bis 60 Jahre«, das restliche Viertel wird jeweils etwa zur Hälfte von den Altersgruppen »19 bis 26 Jahre« sowie »über 60 Jahre« gestellt. In enger Verknüpfung mit den Altersgruppen steht die Frage »Tätigkeit«, wobei hier im Wesentlichen die Berufstätigen (49%), die Schüler (33%) und die Rentner (11%) zu nennen sind. Von allen Umfrageteilnehmern besitzen etwa zwei Drittel einen Führerschein und von diesen wiederum sind etwa 80% in Besitz eines eigenen Pkw.

Bei den Wohnorten der Befragten ist eindeutig der zentrale Bereich der Stadt Heilbronn (Kern-, Ost- und Südstadt mit 17, 13 bzw 12%) vorherrschend, gefolgt von den Stadtteilen Sontheim (12%), Böckingen (11%) und Horkheim (6%).

Von den Teilnehmern der Umfrage benutzen mehr als die Hälfte täglich das Fahrrad, etwa ein Drittel noch mehrmals pro Woche. Der Hauptzweck für die Fahrradnutzung stellen der Weg zur Arbeit bzw. zur Schule dar (39%). 23% sind im Rahmen der Freizeitaktivitäten unterwegs. 12% der genannten Fahrtzwecke entfallen auf Einkauf und sonstige Erledigungen. Die restlichen Nennungen umfassen Kombinationen von Fahrtzwecken. Für 58% aller Personen stellt das Fahrrad ein Verkehrsmittel im Alltag, für 18% in der Freizeit dar. 7% sehen das Fahrrad lediglich als Sportgerät an. (Abb. 28)

Die Abfrage der Bevorzugung der Nutzung des Seitenraumes oder der Fahrbahn zeigt eine deutliche Tendenz: 72% ziehen die Nutzung im Seitenraum der Fahrt auf der Fahrbahn vor. Hierbei handelt es sich überwiegend um ältere Personen und Personen, die eher selten auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen. Dieses Ergebnis legt den Schluss nahe, dass in Heilbronn noch zu wenig Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn angeboten werden und der Radfahrer sich, da er vom Kraftfahrer nicht als Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn akzeptiert wird, unsicher fühlt. Es gilt vermehrt Maßnahmen zu entwickeln, den Radfahrer auf der Fahrbahn mitzuführen, damit der Radfahrer zunehmend ins Bewusstsein der Kraftfahrer rückt und seine Position gestärkt wird.



Häufigkeit der Fahrradnutzung

Abb. 28

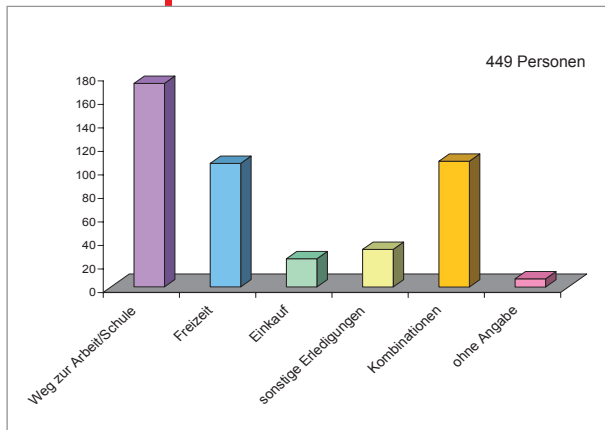


Abb. 29 Wegezweck der Fahrradnutzung

Das Ergebnis der Abfrage des Wegezwecks bei der Fahrradnutzung ist der Abb. 29 zu entnehmen.

Weiterhin wurde der Wunsch nach einer besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr abgefragt. Dies wurde von 41 % für nicht notwendig erachtet. Gründe hierfür können eine bereits vorliegende ausreichende Verknüpfung oder die fehlende Notwendigkeit sein. 25% sehen Verbesserungsbedarf bei der Verknüpfung Fahrrad - Bus, 20% bei der Anbindung mit der Stadtbahn.

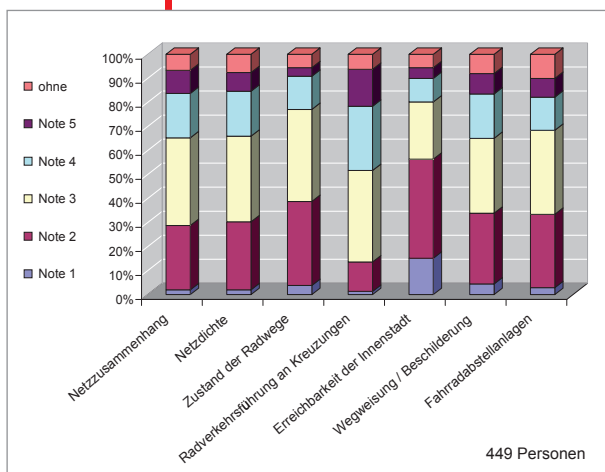


Abb. 30 Beurteilung des Radverkehrssystems Heilbronn

Beurteilung des Radverkehrssystems

Bei der Beurteilung wurden folgende Kriterien bzgl. einer Benotung (Note 1 = sehr gut bis Note 5 = sehr schlecht) nachgefragt (Abb. 30):

- Netzzusammenhang
- Netzdichte
- Zustand der Radwege
- Radverkehrsführung an Kreuzungen
- Erreichbarkeit der Innenstadt
- Wegweisung / Beschilderung
- Fahrradabstellanlagen

Unabhängig von den Personenstrukturen (z.B. Alter oder Wohnort) wird das gesamte Radverkehrssystem im Durchschnitt mit »befriedigend« bewertet. Deutlich von der Bewertung anderer Aspekte abweichend, ist die Radverkehrsführung an Knotenpunkten offensichtlich ein Schwachpunkt des Radverkehrssystems (Durchschnittsnote 3,5). Ebenfalls verbesserungswürdige Noten erhalten Netzzusammenhang und Netzdichte sowie die Wegweisung / Beschilderung (jeweils 3,0 bis 3,1). Hervorzuheben ist hingegen die für gut befundene Erreichbarkeit der Innenstadt (2,4). Der Zustand der Radwege und die Fahrradabstellanlagen werden durchschnittlich mit 2,8 bzw. 2,9 bewertet.



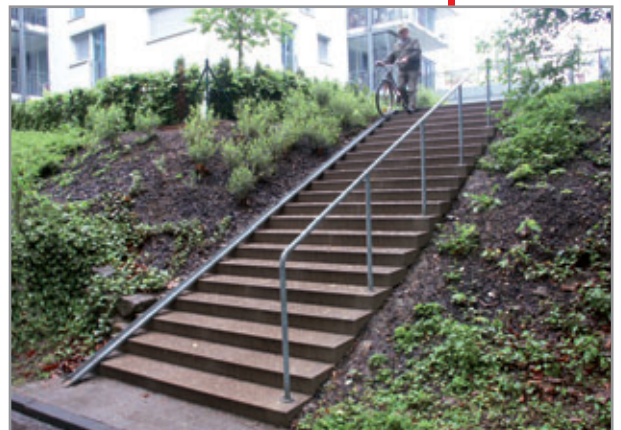
Bezüglich der Wohnorte der Befragten lassen sich keine wesentlichen Unterschiede hervorheben. D.h. es gibt überall die gleichen Schwächen und Stärken oder die Bürger haben das gesamte Radverkehrssystem der Stadt Heilbronn bewertet. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird jedoch von zwei radnahen, aber äußeren Stadtteilen (Sontheim und Böckingen) überdurchschnittlich gut bewertet. Dies ist ein eindeutiges Indiz dafür, dass Maßnahmen im Rahmen der Direktverbindungen Stadtteil / Innenstadt Wirkung zeigen. Altersbedingt kann bei den Befragten lediglich festgestellt werden, dass wahrscheinlich ein Mehr an Erfahrung, insbesondere Führerscheinbesitz, eine vermehrte Fokussierung auf das Gefahrenpotenzial Radfahrerführung an Knotenpunkten hervorruft. Die Benotungen der Teilnehmer aus Sontheim und Böckingen sind auch im Gesamtdurchschnitt mit 2,8 besser als die anderen Bewertungen.

Weiterhin wurden in der Umfrage konkrete Lücken im Netz, Konfliktpunkte und schlechte Zustände der Radwege abgefragt (Abb. 31 und 32). Die hierbei ausgewerteten Lücken im Netz und die Konfliktpunkte sind in die Maßnahmenplanung mit aufgenommen worden. Bei unzureichenden Belägen, Hindernissen etc. handelt es sich um Unterhaltungs- bzw. Kleinmaßnahmen, welche parallel zu den größeren Maßnahmen sukzessive umgesetzt, im Radverkehrsplan jedoch nicht als Maßnahme separat aufgeführt werden.

5.4 Radverkehrsaufkommen

Das Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet gibt Aufschluss über die Hauptverkehrsachsen des Radverkehrsnetzes sowie über noch einzurichtende Bedarfsstrecken. Somit stellt die Bestandsaufnahme der Radverkehrsmenge einen wichtigen Bestandteil der Radverkehrsplanung dar.

Das Radverkehrsaufkommen wurde zu drei Zeitpunkten an verschiedenen Knotenpunkten und Querschnitten durch Radverkehrszählungen ermittelt. Eine erste Zählung an den Hauptknotenpunkten für den Radverkehr wurde im Juli 2003 durchgeführt. Im Zuge des Gesamtverkehrsplans wurden



Lücke im Radverkehrsnetz

Abb. 31



Verbesserungswürdiger Belag

Abb. 32



Anlage VI

Belastungsplan Radverkehr

im September 2003 umfangreiche Zählungen an weiteren Radverkehrsachsen erhoben. Eine ergänzende Radverkehrszählung wurde im Juli 2004 vollzogen. Da die Ergebnisse aufgrund des Wetters und der Zählzeiten nicht durchgehend vergleichbar waren, wurden die Zählwerte zum Teil hochgerechnet. Die Ergebnisse der erhobenen Radverkehrsmengen sind dem Belastungsplan in Anlage VI zu entnehmen. Dargestellt sind 16 h-Werte von 6:00 bis 22:00 Uhr.

Die höchste Radverkehrsmenge wurde mit 3.400 Radfahrern/16 h in der Oberen Neckarstraße zwischen Götzenturm- und Friedrich-Ebert-Brücke sowie auf dem östlichen Uferweg zwischen Rosenbergbrücke und Knorrstraße ermittelt. Generell können die Uferwege am Neckar als die Hauptradfahrachsen definiert werden. Tabelle 2 zeigt die höchsten Belastungszahlen im Heilbronner Radverkehrsnetz. Die Verkehrsmengen von 1990 sind vergleichend gegenübergestellt.

Weitere stark befahrene Radfahrrouten mit über 1.000 Radfahrern in 16 Stunden stellen die Badstraße, der westliche Neckarufenerweg im Bereich Wilhelm-Leuschner-Knoten, die Mannheimer Straße, Mönchseestraße, Sontheimer Straße und Max-Planck-Straße als Anbindung der Hochschule dar. Die Ost-West-Achse in den Osten Heilbronns zeigt eine gleichmäßige Aufteilung der Radverkehrsmengen auf die drei parallelen Straßenzüge Karlstraße, Moltkestraße und Bismarckstraße, wobei die Karlstraße noch die wichtigste Funktion einnimmt. Der Vergleich der Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung durch das Industriegebiet Neckar, Austraße und Salzstraße zeigt eine verstärkte Nutzung der westlichen Route Salzstraße (600 Radfahrer gegenüber 420).

Erwähnenswert sind die nicht unerheblichen Belastungszahlen in der Oststraße, Allee, Weinsberger Straße und Wilhelmstraße. Dies zeigt, dass diese Straßen trotz fehlender Radverkehrsanlagen genutzt werden. Mit einem Angebot einer Radverkehrsinfrastruktur könnte der offensichtlich vorhandene Bedarf abgedeckt werden.

Ungewöhnlich geringe Zahlen weist der westliche Uferweg des Neckarkanals auf. Hier sind auf den Fernradwegen wesentlich höhere Belastungen zu Ferienzeiten und bei besserem Wetter zu erwarten.



Verkehrsmenge 2004 [Radfahrer / 16 h]	<i>Verkehrsmenge 1990</i> [Radfahrer / 16 h]	Straße
3.400	2.600	Obere Neckarstraße
	2.600	Uferweg (Rosenbergbrücke – Knorrstraße)
3.200	2.600	Uferweg (Rosenbergbrücke - Götzenturmbrücke)
3.100	2.900	Uferweg (Knorrstraße – Hochwasserabschluss)
2.500	2.500	Untere Neckarstraße
2.400	1.800	Götzenturmbrücke
	940	Wertwiesenpark (Hochwasserabschluss – Sontheimer Brücke)
2.300	1.320	Bahnunterführung Wilhelm-Leuschner-Knoten
	1.400	Neckaruferweg Kolpingstraße
2.100	1.030	Charlottenstraße Nord / Urbanstraße
1.700	1.120	Hochwasserabschluss Wertwiesenpark - Badstraße
1.600	880	Bahnhofstraße Ost
1.500	870	Radwegbrücke parallel zur Eisenbahnbrücke
	840	Kaiserstraße
	750	Horkheimer Straße
1.400	630	Holzstraße
	1.130	Knorrstraße West
	1.350	Böckinger Brücke
1.300	1.100	Neckarsulmer Straße (Sülmer Tor – Schaeuffelenstraße)
	950	Viehweide (nördlich Kreisverkehr)
	890	Urbanstraße (nördlich Steinstraße)
	880	Friedrich-Ebert-Brücke

Radverkehrsaufkommen

Tabelle 2

Der Vergleich zu den Zahlen aus dem alten Radwegeleitplan von 1990 zeigt eine deutliche Zunahme der Radverkehrsmengen in den 14 Jahren. Dies weicht von den Untersuchungen aus dem Gesamtverkehrsplan ab, die zeigen, dass der mithilfe der Haushaltsbefragung ermittelte Modal Split für die Stadt Heilbronn gegenüber 1990 keine Steigerung beim Radverkehrsanteil ergeben hat. Diese Tatsache relativiert sich etwas vor dem Hintergrund der allgemeinen Erhöhung der Gesamtverkehrsmenge über diesen Zeitraum.



5.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln betrifft überwiegend den öffentlichen Personennahverkehr. Hierunter ist ein Wechsel der Verkehrsmittel mit Abstellen des Fahrrads an Bike + Ride-Anlagen oder die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu verstehen. In den Heilbronner Stadtbussen ist grundsätzlich keine Fahrradmitnahme möglich. Im HNV-Gebiet besteht in allen Bahnen des Schienenpersonennahverkehrs die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, ein Anspruch besteht allerdings nicht, da Fahrgäste mit Rollstühlen und Kinderwagen Vorrang haben. Die Fahrradbeförderung ist an Werktagen ab 9 Uhr, am Wochenende und Feiertagen ganztägig kostenlos. In Stadtbahnfahrzeugen werden werktags zwischen 6 und 9 Uhr keine Fahrräder transportiert. Für die erstgenannte Art der Verknüpfung Fahrrad – ÖPNV wurden in Heilbronn bereits diverse Bike + Ride-Anlagen, insbesondere am Hauptbahnhof Heilbronn, eingerichtet. (Abb. 33)



Abb. 33 B + R-Anlage am Hauptbahnhof Heilbronn

Die Bestandsdaten der Bike + Ride-Anlagen sind in Kapitel 5.1.2 nachzulesen.



Abb. 34 Fahrradabstellanlage Heilbronner Fußgängerzone

Eine weitere zu betrachtende Verknüpfungsmöglichkeit ist der Wechsel vom Fahrrad auf Zufußgehen. Dies ist in der Innenstadt gegeben, wenn der Bürger mit seinem Fahrrad zum Einkaufen in die Stadt geht, dort jedoch das Fahrrad abstellt und die Besorgungen zu Fuß erledigt. Zu diesem Zweck ist die Heilbronner Innenstadt mit Fahrradabstellanlagen an allen Eingangsbereichen der Fußgängerzone versehen. (Abb. 34)

Der Bestand und das geplante Maßnahmenkonzept sind in den Kapiteln 5.1.2 sowie 6.3.3 zu finden.



5.6 Tourismuskonzepte

An wichtigen Verknüpfungspunkten der durch Heilbronn verlaufenden Fernradwege (Abb. 35)

- Neckartalweg (Villingen-Schwenningen – Mannheim: 370 km)
- Alb-Neckar-Weg (Ulm – Eberbach: 270 km)
- Burgenstraße (Nürnberg – Mannheim: 409 km)
- Kraichgauweg (Heilbronn – Bad Schönborn: 60 km)
- Paneuropa-Radweg (Paris - Prag)

wurden zwei Übersichtstafeln am Radweg auf der Westseite des Neckarkanals, am Wilhelm-Leuschner-Knoten und südlich der Böckinger Brücke, aufgestellt, welche die Fahrradtouristen mit wichtigen Informationen, u. a. der Freizeitkarte mit Übersicht der Radverkehrsverbindungen in Heilbronn, versorgen. Weitere Fernradwege in unmittelbarer Nähe zu Heilbronn sind der Kocher-Jagst-Radweg und der Radweg Württemberger Weinstraße im Bottwartal.

Zur stärkeren Anbindung der durch Heilbronn verlaufenden Fernradwege an die Innenstadt Heilbronn wurde in 2004 ein Tourismuskonzept unter dem Titel »Bike & Skate« unter Mithilfe verschiedener Akteure erarbeitet. Ziel war die stärkere touristische und gastronomische Vermarktung von Heilbronn für den Rad- und Inlinetouristen. Vor diesem Hintergrund wurde ein durch Heilbronn verlaufender Tourismusrundkurs für Radfahrer und Inline-Skater an Sehenswürdigkeiten und Gastronomiebetrieben entlang eingerichtet, der die Touristen auf Rädern nach Heilbronn locken und zum Verweilen einladen soll. Der Streckenplan dieser Bike & Skate-Route ist ebenfalls auf den zwei o.g. Übersichtstafeln dargestellt sowie als Flyer bei der Touristeninformation erhältlich bzw. im Internet abrufbar. Die beiden Alternativrouten von 10 km und 15 km Länge sind zudem mit dem eigens entwickelten Bike & Skate-Logo beschildert. (Abb. 36)



Fernradwege in Heilbronn

Abb. 35



Logo Bike & Skate-Rundweg

Abb. 36



5.7 Mängelanalyse

Die Festlegung der Notwendigkeit von Radverkehrsmaßnahmen basiert auf der Definition von:

- Lücken im Radverkehrsnetz
- Unfallschwerpunkten / Konfliktpunkten
- unzureichenden Qualitätsstandards bestehender Radverkehrsmaßnahmen

Ziel ist, durch die geplanten Maßnahmen für Heilbronn ein strecken- und knotenpunktbezogen zusammenhängendes, ausreichend verzweigtes Radverkehrsnetz ohne Lücken und Konfliktpunkte von ausreichend guter Qualität zu erreichen. Die zwischen den Quell- und Zielpunkten zu planenden Radverkehrsverbindungen müssen so gestaltet sein, dass sowohl komfortable als auch zusammenhängende Wege entstehen. Jede Lücke im Radverkehrsnetz führt zu Sicherheitsdefiziten und mindert die Akzeptanz. Straßen mit hoher Verkehrsbelastung und Unfallhäufungen sollten zwar generell über Radverkehrsanlagen verfügen, es sollte jedoch ebenso eine parallel verlaufende Alternativroute im weniger belasteten Straßennetz vorhanden sein. In den meisten Fällen ist es so, dass insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen wegen des vorhandenen Breitenangebots nur unter modifizierter Gewichtung der Nutzungsansprüche gemäß den Anforderungen der RAS (vgl. Kap. 3.3.2) Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

Die anzustrebenden Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen werden wie folgt definiert:

- ausreichende Breiten
- frei von Hindernissen und Barrieren
- umwegarme, direkte Verbindungen
- ebene und komfortable Beläge
- abgesenkte Bordsteinkanten
- klar erkennbare, begreifbare Linienführung
- Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- verkehrssichere Führung

Im Rahmen der Mängelanalyse der bestehenden Heilbronner Radverkehrsinfrastruktur wurden sowohl Netzzusammenhang unter Berücksichtigung des Wunschliniennetzes als auch die o.g. Qualitätsstandards geprüft sowie die Unfallstatistik ausgewertet. Auf dieser Basis wurde anschließend die Maßnahmenplanung entwickelt.



6 Maßnahmenplanung

6.1 Übergeordnete Netzplanung

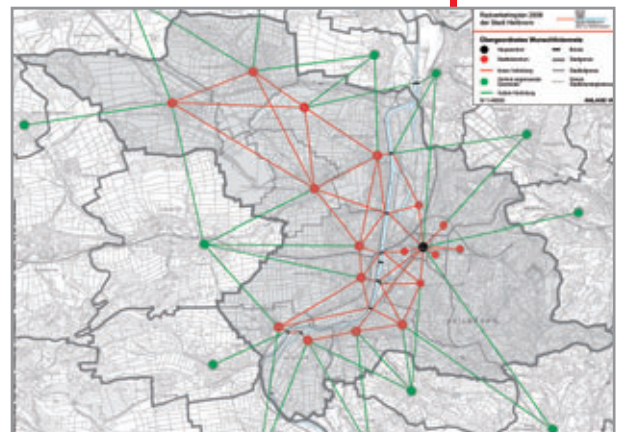
6.1.1 Entwicklung Wunschliniennetz

Für eine flächenhafte Netzplanung und der damit zusammenhängenden Entwicklung eines optimierten kommunalen Radverkehrsnetzes wurden die einzelnen Stadtteile und die angrenzenden Gemeinden mit einem Wunschliniennetz, das die Zentren direkt miteinander verbindet, überzogen. Dieses übergreifende Wunschliniennetz wurde auf das bestehende Verkehrsnetz umgelegt und stellt damit das Grundnetz und anzustrebende Hauptradverkehrsnetz dar. Auf diese Weise können die Lücken im bestehenden Netz aufgedeckt und entsprechende Maßnahmen entwickelt werden.

Bei der richtliniengemäßen Vorgehensweise hat sich jedoch gezeigt, dass die Überlagerung des Wunschliniennetzes mit dem vorhandenen Straßennetz weitestgehend das Hauptverkehrsstraßennetz ergibt. Die Hauptverkehrsstraßen sind, wenn sie über Radverkehrsanlagen verfügen, bereits Bestandteil des bestehenden Radverkehrsnetzes. Wenn sie, wie in den meisten Fällen, keine Radverkehrsanlagen aufweisen und aufgrund des Breitenangebots auch keine einzurichten sind, ergibt sich bei der Umlegung das bereits existierende Heilbronner Radverkehrsnetz. Aus diesem Grund besteht keine Notwendigkeit, eine neue Netzstruktur zu entwickeln, sondern es kann direkt anhand des bestehenden Netzes eine Mängelanalyse und darauf basierend die Maßnahmenplanung vorgenommen werden. (Anlage VII)

6.1.2 Definition von Quellen und Zielen des Radverkehrs

Für eine Radverkehrsnetzplanung besteht die Notwendigkeit, die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs zu definieren und miteinander zu verknüpfen.



Übergeordnetes Wunschliniennetz

Anlage VII



Als wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs wurden definiert:

- Wohngebiete
- Schulen/Kindergärten
- Freizeit-/Grün-/Sportanlagen
- Innenstadt
- Öffentliche Einrichtungen
- große Arbeitgeber
- Jugendherberge

Auf der Basis von Quellen und Zielen für den Radverkehr wurde für jeden Stadtteil Heilbronn ein stadtteilbezogenes Radverkehrswunschliniennetz definiert. Diese wurden stadtteilweise in Plänen dargestellt. Diese Radverkehrsnetze wurden analysiert und Lücken und Konflikte aufgedeckt. Als Ergebnis wurden die entsprechenden Maßnahmen definiert. Ergänzend haben sich aus der Auswertung der Bürgerumfrage und der Unfallanalyse weitere Konfliktbereiche ergeben, auf deren Basis das Maßnahmenkonzept erweitert wurde.

6.2 Maßnahmenkatalog – netzbezogene Maßnahmen

6.2.1 Erläuterung

Die nachstehenden fehlenden bzw. zu verbessernden Radverkehrsverbindungen und Konfliktpunkte, welche wie oben erläutert auf Basis der Auswertung der Radverkehrsumfrage, der Unfallstatistik und der Mängelanalyse definiert wurden, sind nach Stadtteilen betitelt und durchnummeriert:

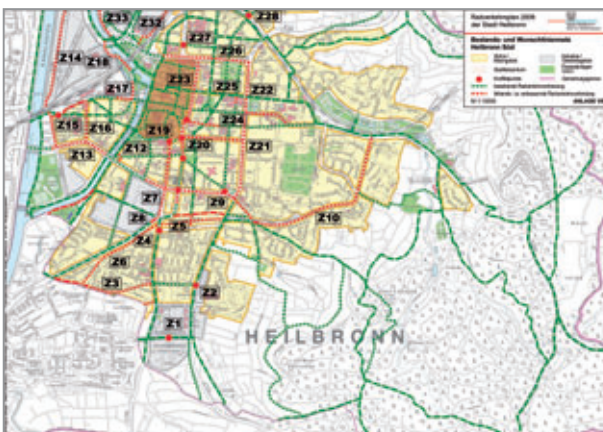
- Heilbronn Zentrum: Z1 - Z40
- Biberach: Bi1 - Bi12
- Böckingen: B1 - B12
- Frankenbach: F1 - F5
- Horkheim: H1 - H6
- Kirchhausen: Ki1 - Ki8
- Klingenberg: K1 - K4
- Neckargartach: N1 - N10
- Sontheim: S1 - S7



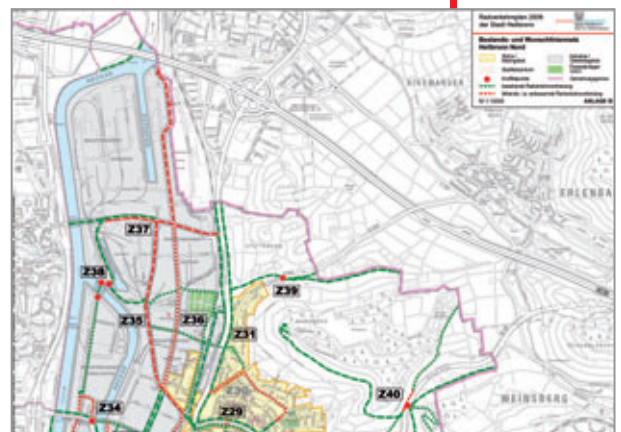
Insgesamt wurden 104 Missstände im Radverkehrsnetz aufgedeckt, welche in den Plänen in roter Farbe abgebildet werden. Bedauerlicherweise wird es jedoch nicht möglich sein, sämtliche Missstände durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen. Beispiele hierfür beruhen auf gewachsenen Strukturen mit Straßenräumen geringer Breite, so dass keine Möglichkeit besteht, Radverkehrsanlagen unterzubringen (z. B. Frankenbacher Straße Ost). Lücken oder Konfliktpunkte, welche aufgrund von unveränderbaren Randbedingungen keine Maßnahmen nach sich ziehen, sind zwar in die Nummerierung integriert, diese ist in den Plandarstellungen jedoch mit grauer und nicht mit schwarzer Farbe dargestellt. Maßnahmen aus den alten Radwegeleitplänen werden in orange statt in rot angezeigt. An mit längeren Strichen gekennzeichneten Radverkehrsverbindungen erkennt man das durch die Fahrradwegweisung ausgewiesene Haupttroutennetz.

Die unten aufgeführten Maßnahmen wurden mit Prioritäten A (hohe Priorität) bis C (geringe Priorität) versehen. Hierbei ist zu beachten, dass die Priorität sich auf die Dringlichkeit der jeweiligen Maßnahme und nicht auf die Machbarkeit bezieht.

6.2.2 Heilbronn Zentrum



Anlage VIII Bestands- und Wunschlinienplan Heilbronn Süd



Bestands- und Wunschlinienplan Heilbronn Nord Anlage IX

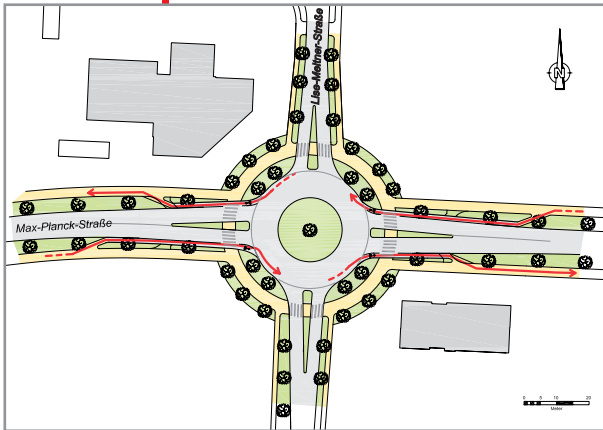


Abb. 37 Kreisverkehr Max-Planck-Straße / Lise-Meitner-Straße

Z1

Kreisverkehr Max-Planck-Straße / Lise-Meitner-Straße

Der Kreisverkehr Max-Planck-Straße / Lise-Meitner-Straße wurde im Zuge der südlichen Querspange im Jahr 2000 errichtet. Gemäß den neuen Philosophien der Radverkehrsplanung wird der Radfahrer vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Problematisch gestaltet sich jedoch der geringe Abstand der Ausfahrt zum Kreislauf und die ungeschützte Herausleitung, welche nur durch eine Sperrfläche gesichert ist. Zur Verbesserung der Situation für den Radfahrer sollten die Sperrflächen durch bauliche Anlagen und Anpassung der Fahrbahnränder ersetzt werden und die Führung auf der Fahrbahn durch Rotmarkierung verdeutlicht werden. (Abb. 37)

Priorität: C

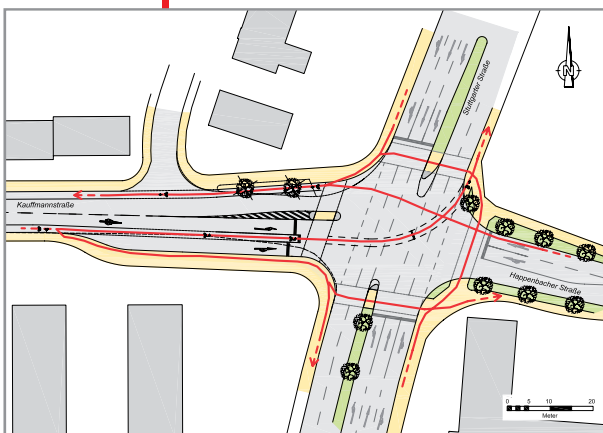


Abb. 38 Knotenpunkt Kauffmannstraße / Stuttgarter Straße

Z2

Knotenpunkt Kauffmannstraße / Stuttgarter Straße

Im Jahr 2002 wurden in der Kauffmannstraße beidseitig Radfahrstreifen angelegt. In diesem Zusammenhang konnte der Anschluss am Knotenpunkt Stuttgarter Straße noch nicht optimal gelöst werden. Mit dem Abriss der John-F.-Kennedy-Siedlung und der Ansiedlung der Katholischen Freien Schule auf dem östlichen Gelände konnte der für eine radfahrerfreundliche Knotenpunktlösung notwendige Grunderwerb getätigt werden, so dass der Umbau des Knotens 2007 erfolgen kann. Es erfolgt eine Aufweitung des westlichen Knotenpunktarms Kauffmannstraße. Auf diese Weise kann der Radfahrer im eigenen Verkehrsraum bis an den Knotenpunkt herangeführt werden. Der links einbiegende Radfahrer erhält eine eigene Radfahrfurt, um für Fahrtrichtung Norden den auf der östlichen Seite der Stuttgarter Straße befindlichen Radweg erreichen zu können. Zusätzlich wird eine Mittelinsel für die Kauffmannstraße querenden Fußgänger eingerichtet. (Abb. 38)

Priorität: A



Z3

Sontheimer Landwehr

Die Sontheimer Landwehr stellt als Weiterführung der Kauffmannstraße eine wichtige Radfahrrachse in Ost-West-Richtung dar. Eine Möglichkeit einer radfahrfreundlichen Lösung besteht im westlichen Abschnitt zwischen der Robert-Bosch-Straße und der Sontheimer Straße. Hier konnte mit der Ansiedlung des Lidl-Marktes an der Kolpingstraße Grunderwerb getätigt werden, um eine radfahrgerechte Knotenpunktlösung mit bis zur Robert-Bosch-Straße weiterführenden Radfahrstreifen umzusetzen. Der Straßenquerschnitt im östlichen Abschnitt ist sehr gering. Um Radfahrstreifen im Straßenraum unterzubringen, muss das Parken im Seitenraum untergebracht werden. (Abb. 39 und 40)

Priorität: A / B

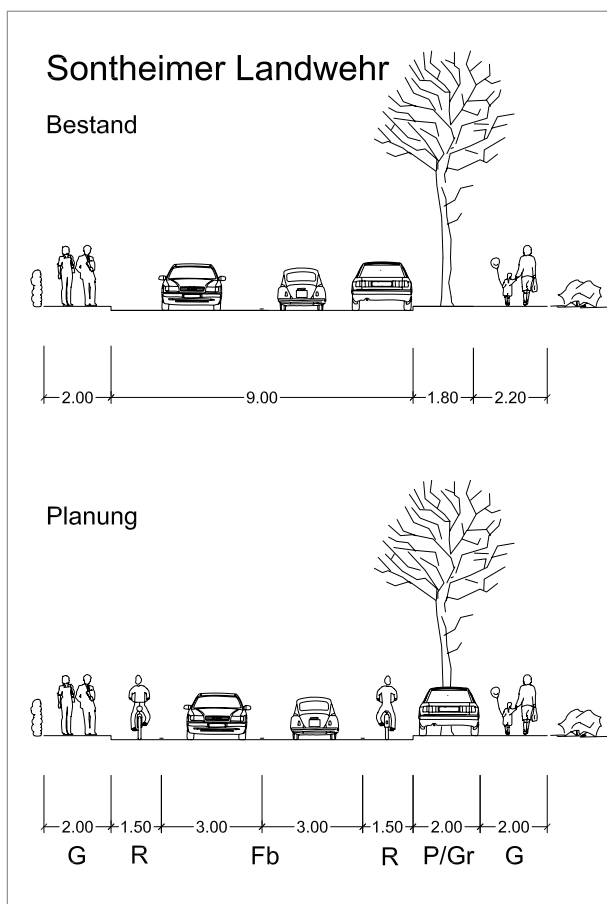
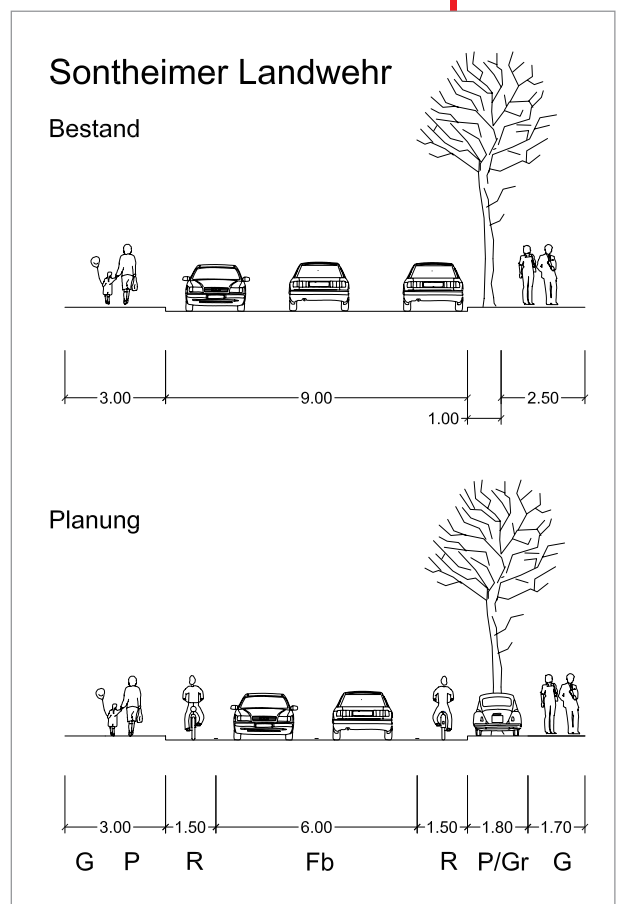


Abb. 39 Sontheimer Landwehr West



Sontheimer Landwehr Ost Abb. 40

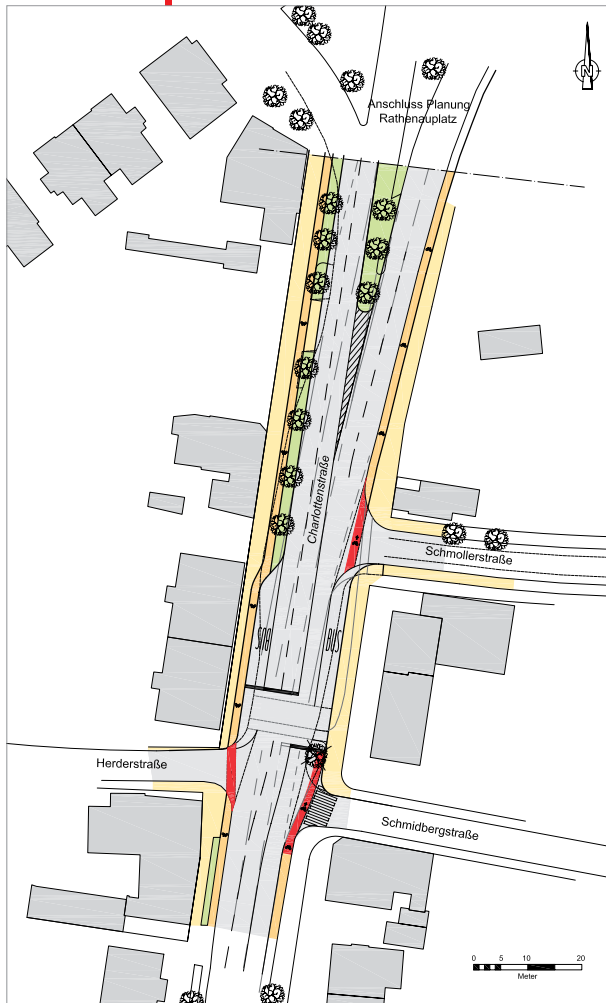


Abb. 41 Knotenpunkt Charlottenstraße / Schmollerstraße / Herderstraße

Z4

Knotenpunkt Charlottenstraße / Schmollerstraße / Herderstraße

Der Knotenpunkt Charlottenstraße / Schmollerstraße / Herderstraße stellt sich aufgrund des ab hier beginnenden Zweirichtungsweges Richtung Rathenauplatz aufgrund der Sichtverhältnisse und wenig begreifbaren Radverkehrsführung als problematisch und somit verbesserungswürdig dar. Für das ganze System von Einmündungen und kreuzenden Fahrbeziehungen ist eine Gesamtlösung zu erarbeiten. Ziel ist unter Berücksichtigung des geplanten Kreisverkehrs am Rathenauplatz ein Radverkehrssystem mit Einrichtungsverkehr gemäß Abb. 41 einzurichten, um die Problematik eines Zweirichtungsweges an Einmündungen zu entschärfen.
Priorität: A

Z5

Südbahnhof

Im Zuge der Konversion der Bahnflächen wird auch das Gelände des ehemaligen Südbahnhofs neu entwickelt werden. Vorgesehen ist eine kompakte nutzungsgemischte Blockstruktur im Norden sowie eine aufgelockerte Wohnstruktur im Süden. Für diese städtebauliche Neuordnung wurde dem Projektentwickler das bei der Konzeption zu berücksichtigende Radverkehrssystem aufgezeigt. Dieses sieht eine Längsachse durch das Gelände sowie eine Querverbindung in Verlängerung der Umlandstraße vor. An der Stuttgarter Straße sollte eine planfreie Anbindung eingerichtet werden, die gleichzeitig der Querung der Stuttgarter Straße zur Weiterfahrt Richtung Osten dient.
Priorität: B

Z6

Bottwarbahntrasse

Auf der stillgelegten Bottwarbahntrasse ist zwischen Rathenauplatz und Sontheimer Landwehr der Bau eines Geh- und Radweges vorgesehen. Diese Radverkehrsverbindung stellt eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Sontheim an das Heilbronner Zentrum und die Heilbronner



Hochschule dar. So kann eine komfortable und sichere Radverkehrsverbindung abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Sontheimer Straße bzw. Charlottenstraße entstehen. Durch wegbegleitende Grünmaßnahmen kann der Radweg zusätzlich attraktiviert werden. Zudem kann er von Inline-Skatern genutzt werden. Der bisher überwiegend ungenutzten städtischen Fläche kann auf diese Weise eine sinnvolle Nutzung zukommen.

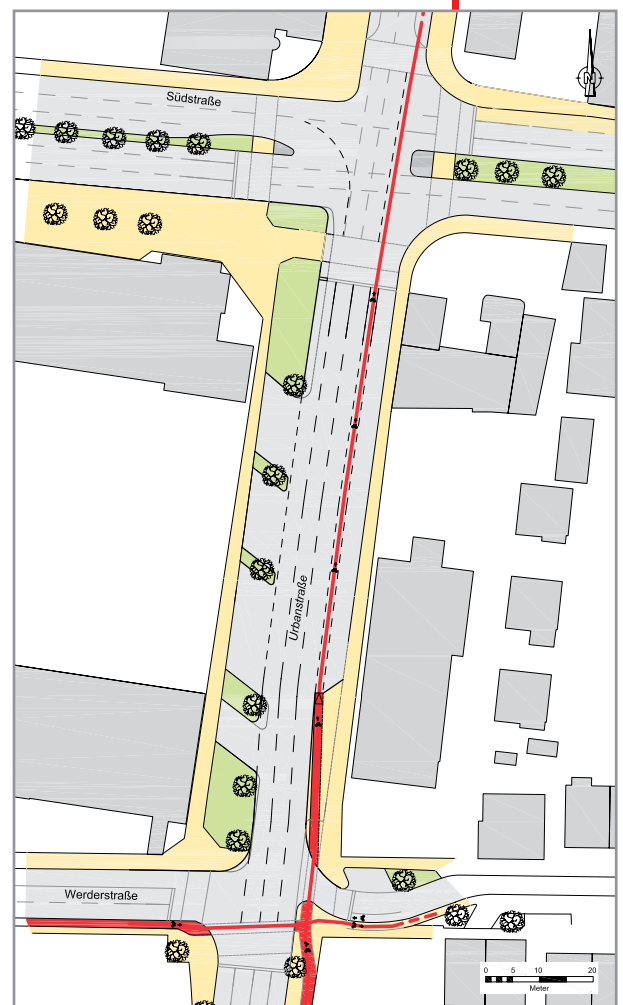
Priorität: B

Z7

Einbahnsystem Wilhelmstraße / Urbanstraße

Das Einbahnsystem Wilhelmstraße / Urbanstraße ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes Heilbronn und sollte als wichtige Nord-Süd-Achse mit angrenzenden Versorgungseinrichtungen auch über Radverkehrsanlagen verfügen. Dies wäre nur unter Neugewichtung der Nutzungsansprüche zugunsten des Radverkehrs realisierbar. In der Wilhelmstraße wurde 1996 ab dem Wollhauszentrum ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süden eingerichtet, der nach der Einmündung Cäcilienstraße ausläuft. Alternativ, jedoch umwegig, können über die Cäcilienstraße die Radfahrachsen in Nord-Süd-Richtung Umlandstraße, Bergstraße oder das Neckarufer erreicht werden. Besser gestaltet sich die Süd-Nord-Richtung über die Urbanstraße, welche zumindest zwischen Rathenauplatz und Werderstraße einen Zweirichtungsradweg sowie zwischen Südstraße und Steinstraße eine für Radfahrer frei gegebene Busspur aufzuweisen hat. Zu schließen ist die Lücke zwischen Werderstraße und Südstraße. Hierzu ist der Knotenpunkt Urbanstraße/Südstraße für die Fahrtrichtung von Süden nach Norden mit Radfahrstreifen/-furten zu versehen, um dem Radfahrer eine sichere Aufstellmöglichkeit an der Lichtsignalanlage zu bieten und eine Anknüpfung an die Busspur in der nördlichen Urbanstraße zu erreichen. Hierzu sind die Parktaschen an der Ostseite des City-Süd-Centers zu verschmälern (Abb. 42). Alternativ zur Wilhelmstraße kann die Bergstraße, die im Zuge der neuen Verkehrserschließungskonzeption des Landerer Areals zukünftig verkehrsberuhigt und nicht mehr vom Durchgangsverkehr belastet ist, jedoch gut genutzt werden.

Priorität: A



Knotenpunkt
Urbanstraße / Südstraße

Abb. 42

**Z8****Sontheimer Straße (Anschluss Rathenauplatz)**

Die Verbindung für den Radfahrer weist zwischen Rathenauplatz und Sontheimer Straße eine Lücke auf, welche es zu schließen gilt. Heute ist aufgrund der Busbuchten nicht genügend Platz für die Verlängerung der beidseitigen richtungsbezogenen Radwege vorhanden. Durch die Einrichtung von Buskaps, d. h. das Halten der Busse auf der Fahrbahn und das Auflösen der Buchten, kann dieser Platz gewonnen werden. Aufgrund der zweistreifigen Führung des Kfz-Verkehrs ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit zu erwarten. Die langfristig geplante Kreisverkehrslösung am Rathenauplatz wird bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt.

Priorität: A

Z9**Knotenpunkt Steinstraße / Mönchseestraße / Silcherplatz / Silcherstraße**

Das System Steinstraße / Mönchseestraße / Silcherplatz / Silcherstraße hat eine bedeutende Knotenfunktion im Heilbronner Radverkehrsnetz. Hier laufen wichtige Radfahrsachsen wie die Steinstraße/Mönchseestraße als Anbindung an die Innenstadt, die Stuttgarter Straße zur Weiterführung Richtung Süden sowie die Silcherstraße als Anknüpfung der südlichen Oststadt zusammen. Vor diesem Hintergrund sind der Einmündungsbereich Mönchseestraße / Südstraße sowie der Silcherplatz radfahrfreundlich auszubilden, um der Verteilerfunktion mit den vielen Radfahrbeziehungen gerecht zu werden. In der Silcherstraße ist zur Weiterführung der Radverkehrsachse unter Neuaufteilung des Straßenquerschnittes auf der Nordseite ein Zweirichtungsweg anzulegen.

Priorität: A

Z10**Im Gemmingtal / Einsteinstraße**

Die Erreichbarkeit der südlichen Oststadt / des Neubaugebietes Badener Hof mit Anschluss an das Freizeitwegenetz für den Radverkehr ist verbesserungswürdig. Der Anschluss an die Innenstadt erfolgt über den Silcherplatz. Die Hapterschließung des Gebietes wird ab der Silcherstraße (vgl. Z9) von der Straße Im Gemmingtal sowie der Einsteinstraße übernommen. Da keine der Straßen über Raum für Radverkehrsanlagen verfügt und das Parken wegen des hohen Parkdrucks im Wohngebiet nicht unterbunden werden kann, besteht nur die Möglichkeit, die Gehwege für die Benutzung unsicherer Radfahrer frei zu geben oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren. Aufgrund des starken Gefälles ist



eine Freigabe des Gehweges aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu vertreten, so dass nur letztgenannte Lösung in Frage kommt. Dies stellt in dem Wohngebiet zudem eine sinnvolle Maßnahme dar, ist jedoch unter dem Aspekt des Busverkehrs zu diskutieren.

Priorität: B

Z11

Südstraße

Die Südstraße als Bestandteil des Heilbronner Hauptverkehrsstraßennetzes ist für den Radverkehr kaum nutzbar. Lediglich der Abschnitt zwischen Rosenbergstraße und Bergstraße verfügt über einen in beide Richtungen befahrbaren Radweg, der gleichzeitig die Verteilerfunktion inne hat. Eine Radverkehrslösung wäre nur unter Neugewichtung der Nutzungsansprüche zugunsten des Radverkehrs umzusetzen. Parallele Alternativrouten in unmittelbarer Nähe stellen nördlich die Cäcilienstraße bzw. Innsbrucker Straße sowie die südlich gelegene Werderstraße und Knorrstraße dar.

Z12

Anschluss Cäcilienstraße / Neckaruferweg

Die Cäcilienstraße stellt als durchgängige Parallele zur Südstraße eine bedeutsame Ost-West-Radverkehrsachse im Heilbronner Zentrum dar. Als äußerst wichtige Netzergänzung wäre der westliche Anschluss an den Neckaruferweg wünschenswert. Hierzu wurden bereits Überlegungen in Form einer Rampe nördlich der Rosenbergbrücke angestellt und der Kontakt zur Stadtsiedlung hergestellt, um die Zustimmung der Eigentümer zur Herstellung dieses Lückenschlusses auf Privatgrund anstelle des Götzenturmparks zu erhalten. Diese konnte bislang noch nicht erreicht werden. Eine ebenerdige Anbindung an die Südstraße wird in Zusammenhang mit dem Durchstich der Cäcilienstraße erreicht werden.

Priorität: A

Z13

Karlsruher Straße

Die Karlsruher Straße verfügt nur im Bereich der Rosenbergbrücke über Radverkehrsanlagen. Es sind jedoch überwiegend ausreichend breite Gehwege vorhanden, die aufgrund der hohen Verkehrsstärke für den Radfahrer frei gegeben werden sollten. Attraktive Alternativrouten verlaufen südlich über die Badstraße bzw. nördlich durch die verkehrsberuhigte Bahnhofsvorstadt.

Priorität: A

**Z14****Theresienstraße / Hafenstraße**

Die Theresienstraße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Jedoch verläuft in unmittelbarer Nähe am Neckar entlang ein attraktiver Geh- und Radweg zwischen Böckinger Brücke und der parallel zur Bahnbrücke verlaufenden Radwegbrücke, welcher als Alternativroute ausreichend ist. Problematisch stellt sich die Weiterführung Richtung Norden in der anschließenden Hafenstraße dar, welche zwischen Frankfurter Straße und Kalistraße keine Radverkehrsanlagen aufweist. Auch ggf. freigebbare Gehwege sind hier nur teilweise und aufgrund der Betriebszufahrten nur unter Sicherheitsrisiko nutzbar vorhanden. Für diesen Abschnitt muss die Radverkehrsverbindung im Zuge der Umnutzung des östlich gelegenen Fruchtschuppenareals spätestens im Rahmen der Bundesgartenschaukonzeption geschaffen werden. Nördlich der Kalistraße verfügt die Hafenstraße seit 2003 über einen begleitenden Zweirichtungsradweg.

Priorität: B

Z15**Frankfurter Straße / Anbindung Radwegbrücke**

Auf der Nordseite der Frankfurter Straße ist zwischen Bahnhofstraße und Abzweig zur Rad- und Fußwegbrücke parallel zur Bahnbrücke ein Radfahrstreifen für Richtung Westen fahrende Radfahrer angelegt. Diese Führung auf der Fahrbahn ist auf der Südseite zu ergänzen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Bordsteinabsenkung zur Weiterfahrt Richtung Brücke zu verlängern. Zur weiterführenden Anbindung der Theresienwiese ist auf der Südseite der Frankfurter Straße ein für den Radverkehr nutzbares Gehweg zur Erreichbarkeit der Querungshilfe über die Theresienstraße zu bauen.

Priorität: A

Z16**Weststraße**

Die Weststraße fungiert im Hauptverkehrsstraßennetz als zweispurige Hauptverbindung zum Heilbronner Hauptbahnhof mit hoher Bedeutung für den Busverkehr. In dieser Funktion sollte sie auch über Radverkehrsanlagen verfügen. Diese sind heute nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund der in diesem Bereich ansässigen Schulen ist abzuwägen, ob dauerhaft die Notwendigkeit besteht, den Kfz-Verkehr zweispurig führen zu müssen, und ob nicht ggf. der gewonnene Raum für die Anlage von Busspuren unter Mitnutzung von Radfahrern genutzt werden kann. Eine weitere Möglichkeit wäre die Reaktivierung der ursprünglich vorhandenen Bordsteinradwege, jedoch zu Lasten des Parkens. Vor dem Hintergrund der in diesem Bereich ansässigen



Schulen ist abzuwägen, den Straßenraum neu zu gliedern und zu Lasten des Parkens oder eines Fahrstreifens Radfahrstreifen einzurichten. Hierbei sind die Funktionalität der Knotenpunkte und der Busverkehr zu berücksichtigen.

Priorität: C

Z17

Bahnhofstraße / Kurt-Schumacher-Platz

In der östlichen Bahnhofstraße, der Direktverbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof, kommt es seit der Umgestaltung im Zuge des Stadtbahnausbaus aufgrund der vielfältigen Nutzungen zu Konflikten unter den Verkehrsteilnehmern. Hiervon ist auch der Radfahrer betroffen, dem aufgrund der nun beschränkten Platzverhältnisse auf der Nordseite kein eigener Raum mehr zur Verfügung gestellt werden kann. Er kann entweder die stark frequentierte Fahrbahn mitbenutzen oder darf den Seitenraum im Schrittempo befahren, wo er jedoch durch den Fußgängerverkehr behindert wird sowie an den vielen Ein- und Ausfahrten gefährdet ist. Eine zufriedenstellende Lösung kann hier aufgrund der vielen Nutzungsansprüche auf begrenztem Raum nicht gefunden werden. Auf der Südseite ist ein Radweg vorhanden. Als Alternativstrecke ist die Route über die Götzenturmbrücke und die Rosskampfstraße ausgeschildert. Eine weitere Alternative stellt die Frankfurter Straße ab dem Neckarturm dar. In der westlichen Bahnhofstraße sollte bei dem geplanten Umbau des ZOB und im Rahmen der geplanten neuen Straßenführung, dem direkten Anschluss der Bahnhofstraße an die Theresienstraße, eine radfahrgerechte Verbindung berücksichtigt werden. Die Möglichkeit der Verbesserung der Situation am Kurt-Schumacher-Platz wird im Falle der Verlegung Kranenstraße erzielt werden können.

Priorität: B

Z18

Kranenstraße

Mit Durchführung der Bundesgartenschau wird die heutige Kranenstraße Bestandteil des Neckarparks, für den ausgebaute Fuß- und Radfahrverbindungen vorgesehen sind. Planungen sehen vor, die Kranenstraße zu diesem Zweck zu verlegen. Auch diese neue Straße wird voraussichtlich über straßenbegleitende Geh- und Radwege verfügen. Die Hauptwegebeziehungen des Radverkehrs werden dann über attraktive Wegeverbindungen im Neckarpark verlaufen.

Priorität: B

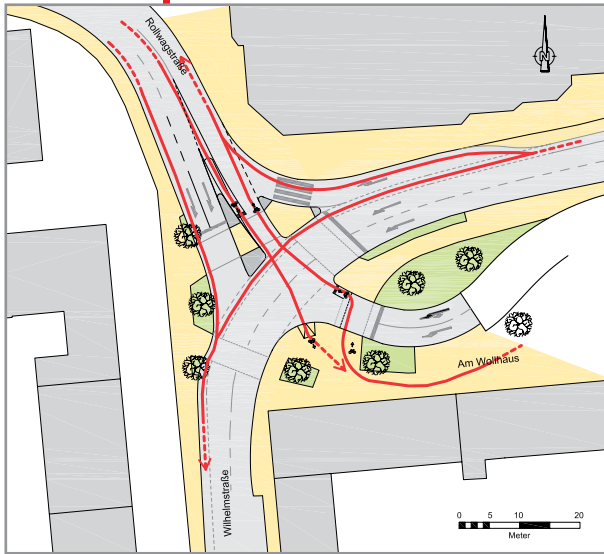


Abb. 43 Knotenpunkt
Rollwagstraße / Wilhelmstraße

Z19

Rollwagstraße / Wilhelmstraße

Der Knotenpunkt Rollwagstraße / Wilhelmstraße hat eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr inne, da er neben den Straßen noch die Fußgängerzone und den Fußgängerbereich Am Wollhaus anknüpft. Der Knotenpunkt sollte zur komfortableren Führung des Radverkehrs gemäß Abb. 43 mit separaten Radverkehrsaufstellflächen und -furten ausgestattet werden, um die heutigen Konflikte mit Fußgängern und Kraftfahrern zu minimieren und die Verbindung Rollwagstraße – Am Wollhaus zu optimieren. Hierzu ist die Ausfahrt aus der Tiefgarage Richtung Rollwagstraße zu unterbinden.

Priorität: A

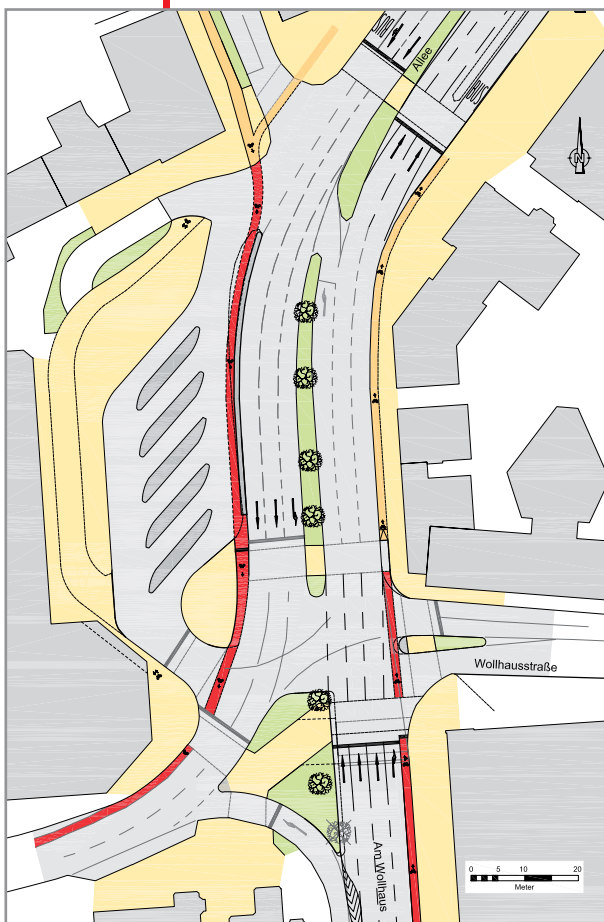


Abb. 44 Radverkehrssystem
Am Wollhaus

Z20

Am Wollhaus

Im Bereich am Wollhaus läuft eine Vielzahl an Radverkehrsachsen zusammen, die es zu verknüpfen gilt. Derzeit besteht dieser Bereich nur aus Fragmenten von Radwegen und Radfahrstreifen. Problematisch an dieser Maßnahme gestaltet sich das gleichzeitige Zusammenlaufen der dortigen Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs. Die zu verbindenden Radverkehrsachsen stellen die Urbanstraße, Wilhelmstraße, Klarastraße, Wollhausstraße sowie die Allee bis zur Titotstraße/Kilianstraße dar. Eine radfahrfreundliche Umgestaltung des Verkehrssystems sollte gemäß Abb. 44 vorgenommen werden. Zwingend notwendig ist in diesem Zusammenhang die Schaffung einer Radverbindung über den ZOB.

Priorität: A



Z21

Wollhausstraße

In der Wollhausstraße können aufgrund der beengten Verhältnisse im Straßenraum keine Radverkehrsanlagen untergebracht werden. Eine Reduktion der Fahrstreifenbreiten ist aufgrund der Bedeutung für den Kfz- und Busverkehr nicht möglich, die Seitenräume sind für die Mitnutzung durch den Radfahrer ebenfalls zu schmal und wegen der Vielzahl an Eingängen und Einmündungen auch im Schritttempo nicht verkehrssicher. Als Alternativrouten können die Gymnasiumstraße / Bismarckstraße oder die Lerchenstraße problemlos genutzt werden. Für die Nutzung der Lerchenstraße als Alternativroute ist zwingend eine Aufstellfläche im Mittelstreifen der Oststraße als Querungshilfe zu schaffen.

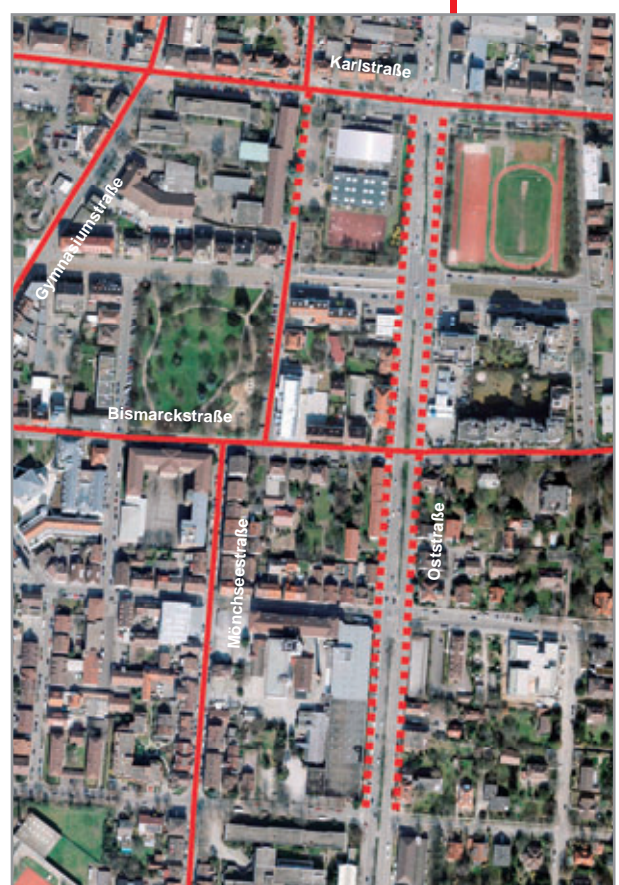
Priorität: A

Z22

Oststraße

Die Oststraße ist mit ca. 35.000 Kfz pro Tag eine der am stärksten befahrenen Straßen im Heilbronner Stadtgebiet. Eine Unterbringung von Radfahrern ist aus Verkehrssicherheitsgründen somit nur im Seitenraum möglich. Im südlichen Abschnitt zwischen Südstraße und Bruckmannstraße verfügen die Gehwege mit über 2,00 m zwar über die ausreichende Breite, in diesem Bereich sind jedoch zu viele den Radfahrer gefährdende Ausfahrten und Eingänge vorhanden. Die Einrichtung kombinierter Fuß- und Radwege ist im Abschnitt Moltkestraße – Karlstraße problemlos möglich. In den übrigen Abschnitten sollte eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr angestrebt werden. Im Netzzusammenhang sinnvoll stellen dies die Abschnitte Lerchenstraße – Moltkestraße sowie Karlstraße – Schillerstraße dar (Abb. 45). Sofern nicht Quelle oder Ziel des Radfahrers direkt an der Oststraße gelegen, kann die unattraktive Verbindung an der stark befahrenen Straße durch Nutzung der parallel verlaufenden Route Mönchseestraße / Karmeliterstraße / Alter Friedhof umgangen werden.

Priorität: B



Radverkehrsbeziehungen
Oststraße

Abb. 45



Z23

Allee

Die Allee stellt aufgrund der Vielzahl der dort ansässigen Geschäfte und Versorgungseinrichtungen ein wichtiges Ziel für den Radverkehr dar. Radwege sind jedoch nur auf der westlichen Seite zwischen der Weinsberger Straße und Karlstraße vorhanden. In den übrigen Abschnitten ist eine Freigabe des Gehweges aufgrund der hohen Fußgängerverkehrsmenge zu konfliktträchtig. Zudem ist dem Radfahrer aufgrund des neben der Busspur zweispurig geführten Kfz-Verkehrs ein Mitfahren auf der Fahrbahn laut StVO untersagt. Eine Mitnutzung der Busspuren ist aufgrund der derzeitigen Busverkehrsmenge nicht umsetzbar. Der Radfahrer muss zwangsläufig auf die Parallelrouten Gartenstraße im Osten und Querschulgasse / Klostersgasse im Westen ausweichen. Ziel muss sein, in der Allee eine gute Radverkehrslösung, d. h. die Erreichbarkeit aller infrastrukturellen Einrichtungen und die Schaffung einer Verbindungsfunktion für den Radfahrer, im Zuge des Stadtbahnausbaus nach Norden zu verwirklichen.

Priorität: B

Z24

Bismarckstraße / Titotstraße

Mit dem Stadtbahnausbau nach Osten über die Moltkestraße mussten die dortigen Radfahrstreifen aus Platzgründen entfallen. Eine andere Radfahrlosung ist im Bereich der Moltkestraße nun nicht mehr möglich. Als Alternativroute und Hauptradfahrachse in Ost-West-Richtung wurde die Bismarckstraße entsprechend vorbereitet. Der Bereich vor dem Robert-Mayer-Gymnasium wurde für den Radverkehr geöffnet und baulich verbessert, an der Oststraße eine lichtsignalgeregelte Querungshilfe installiert und im Abschnitt Oststraße – Siebennussbaumstraße die Radfahrverbindung mit Markierungen verdeutlicht. Zur Anbindung dieser Achse an die Innenstadt ist nun noch die Querung der Allee im Zuge der Titotstraße zu verwirklichen, welche im Zuge der Erschließung Klosterhof in Kürze realisiert wird. Hiermit geht die Einrichtung einer Radverkehrsführung in der Titotstraße einher (Abb. 46). In Einbahnrichtung fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn mit, entgegen der Fahrtrichtung auf dem im

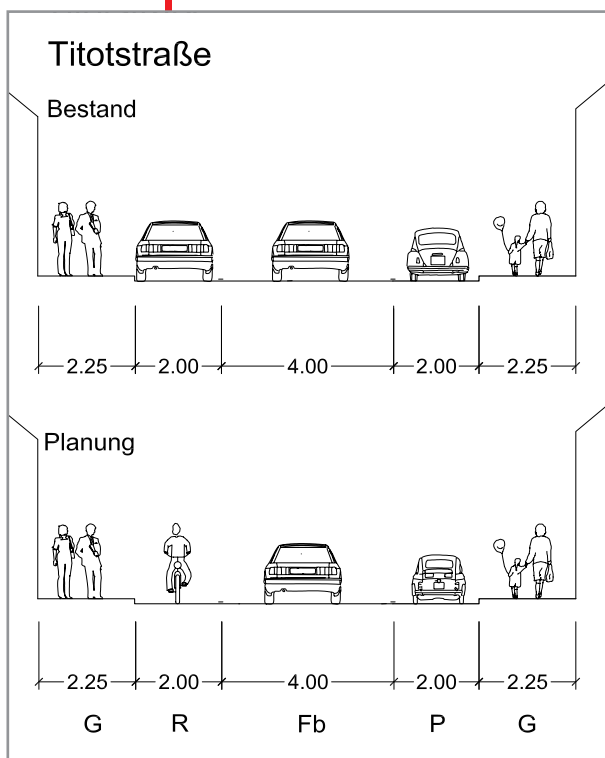


Abb. 46 Titotstraße



Norden auf Kosten der Längsparkstände anzulegenden Radfahrstreifen. Wichtig ist, die Anschlüsse an den Kreisverkehr und die Allee zufriedenstellend zu lösen.

Priorität: A

Z25

Karlstraße

Die Karlstraße ist Unfallschwerpunkt bezogen auf Radverkehrsunfälle (vgl. Kap. 5.2.2). Sie verfügt über Bordsteinradwege, deren Benutzungspflicht aufgrund der unzureichenden Breiten aufgehoben wurde. Die Radwege sind durch Piktogramme als »andere Radwege« deklariert. Dem Radfahrer ist somit frei gestellt, ob er die Fahrbahn oder den Radweg benutzen möchte. Beobachtungen haben gezeigt, dass die Mehrzahl der Radfahrer weiterhin auf dem Radweg fährt. Die Vielzahl an Unfällen ist auf die Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten zurückzuführen. Zudem fahren viele Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung. Deshalb ist anzustreben, die Bordsteinradwege durch Zurücknahme des Fahrbahnrandes rückzubauen und stattdessen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten.

Priorität: B

Z26

Weinsberger Straße

Die Weinsberger Straße als Bestandteil des Heilbronner Hauptverkehrsstraßennetzes verfügt aufgrund des engen Straßenraumes derzeit über keine Radwege. Auch die Gehwege können mit ihrer geringen Breite und wegen der vielen Eingänge und Ausfahrten nicht für den Radfahrer frei gegeben werden. Der Radfahrer muss zwangsläufig auf die Parallelrouten Schillerstraße oder Dammstraße ausweichen, welche jedoch wegen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 und der geringen Verkehrsbelastung attraktive Radverbindungen darstellen, ebenso wie der östlich der Oststraße gelegene Abschnitt der Weinsberger Straße.

Z27

Knotenpunkt Dammstraße / Paulinenstraße

Die Dammstraße übernimmt die Funktion der Ost-West-Verbindung der Weinsberger Straße und stellt auch innerhalb der Nordstadt eine wichtige Radverkehrserschließung dar. Zur Erreichbarkeit der Dammschule westlich der Paulinenstraße ist eine verkehrssichere Querung der stark belasteten Paulinenstraße zwingend erforderlich. Diese wird mit dem Ausbau der Stadtbahnstrecke voraussichtlich auf der Südseite des Knotenpunktes eingerichtet.

Priorität: B



Z28

Knotenpunkt Wartbergstraße / Burenstraße / Erlenbacher Straße

Der Knotenpunkt Wartbergstraße / Burenstraße / Erlenbacher Straße stellt einen wichtigen Verknüpfungspunkt im Heilbronner Radverkehrsnetz dar, da sich im Zuge der Wartbergstraße eine der wenigen Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie befindet. Auf der Südseite der Burenstraße verläuft der 1994 eingerichtete Zweirichtungsradweg. Der Knotenpunkt stellt sich für den Radfahrer als sehr unübersichtlich dar, so dass durch geeignete Markierungen, jedoch unter Berücksichtigung der Schwerlaststrecke, Verbesserungen erzielt werden sollten.

Priorität: C

Z29

Bahnunterführung Gartenstraße / Stielstraße

Die Bahnlinie Richtung Öhringen hat im Bereich der Nordstadt eine große Trennwirkung (Abb. 47). Dies stellt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr aufgrund der Umweglängen eine unbefriedigende Situation dar. Eine Querung der Bahnlinie ist heute nur in der Paulinen- und der Wartbergstraße möglich. Eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer, die sich aus der Radverkehrsachse Gartenstraße und der Erreichbarkeit der Wartbergschule ergibt, wäre im Zuge der Gartenstraße - Stielstraße dringend einzurichten. Dies beweist auch das häufig beobachtete illegale Überqueren der Gleise an dieser Stelle. Die Planung sieht hier eine Unterführung der Bahnlinie mit für Radfahrer nutzbaren Rampen östlich des Spielplatzes Lessingstraße vor.

Priorität: A

Z30

Schickhardtstraße / Käferflugstraße

Die Schickhardtstraße und Käferflugstraße dienen der Hauptschließung des nördlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebietes. Insbesondere aufgrund des dort verkehrenden Busverkehrs ist auf den beiden Straßen Tempo 50 zulässig, so dass eine Einrichtung von Radverkehrsanlagen



Abb. 47

Bahnunterführung
Gartenstraße / Stielstraße



zwar wünschenswert wäre, aufgrund der eher geringen verkehrlichen Belastung (Kfz-Kriterium) und der Lage im reinen Wohngebiet jedoch von der Einrichtung von Radverkehrsanlagen bedenkenlos abgesehen werden kann.

Z31

Neckarsulmer Straße

Die Neckarsulmer Straße wurde als Unfallschwerpunkt mit Radverkehrsbeteiligung ermittelt (vgl. Kap. 5.2.2). Da jedoch keine Bündelung der Unfälle auf die lange Strecke bezogen feststellbar ist, erweist es sich als schwierig, sinnvolle problembezogene Maßnahmen zu definieren. Durch entsprechende Beschilderung / Markierung sollte versucht werden, die Kreuzenstraße als geeignete Parallelroute herauszustellen. Eine Intensivierung der Markierung von Radfahrpiktogrammen / Rotmarkierungen an den Einfahrten und Einmündungen in der Neckarsulmer Straße selbst sollte ergänzend dazu durchgeführt werden.

Priorität: B

Z32

Gaswerkstraße / Mannheimer Straße

Zur Schaffung einer neuen Radverkehrsachse ins Industriegebiet wäre die Schaffung einer radfahrgerechten Verbindung zwischen der Gaswerkstraße als Zubringer zum Gewerbegebiet und den Radwegen in der Mannheimer Straße als Anbindung in die Heilbronner Innenstadt eine sehr wichtige Maßnahme, da auf diese Weise längere Umwege vermieden werden können. Die Maßnahme sieht vor, an der bestehenden Treppe zwischen Gaswerkstraße und Mannheimer Straße Radfahrrampen einzurichten. Für die Gaswerkstraße selbst und für den Bereich Sülmer Tor / Christophstraße im Zusammenhang mit der Stadtbahnerweiterung liegen bereits Planungen für eine Neuordnung vor. In diesem Zusammenhang ist dann auch der Radverkehr zu berücksichtigen.

Priorität: B

Z33

Neckaruferweg hip

Mit Herstellung der Radwegverbindung zwischen Europaplatz und Edisonstraße im Jahr 2005 ist der Wunsch nach einer Weiterführung des Radwegs am Neckar entlang Richtung Norden gestiegen. Diese sollte langfristig zumindest bis zur Karl-Nägele-Brücke mit entsprechendem Anschluss geschaffen werden. Eine Fortsetzung nördlich der Karl-Nägele-Brücke ist aufgrund der Schiffsumschlagsplätze und des Hafengebäudes im Industriegebiet Neckar nicht möglich.

Priorität: C



Z34

Knotenpunkt Kalistraße / Karl-Nägele-Brücke

Mit der Fertigstellung der Karl-Nägele-Brücke in 2005 muss der Radfahrer im Zuge der Verbindung Kalistraße – Peter-Bruckmann-Brücke nun drei weitere Furten überqueren, was den Fahrkomfort einschränkt. Mit der unmittelbaren Grünschaltung auf Anforderung wurde zwar nachträglich bereits eine Verbesserung erzielt, eine optimale Situation ist jedoch noch nicht erreicht. Diese würde mit einer die Karl-Nägele-Brücke planfrei unterquerenden Radwegverbindung geschaffen. Im unmittelbaren Anschluss sieht die infolge der Verlängerung Saarlandstraße angestrebte Verbreiterung der Peter-Bruckmann-Brücke ausreichend breite und somit verkehrssichere und attraktive Radwege vor.

Priorität: C

Z35

Salzstraße

Als Hauptverbindung und -erschließung des Industriegebietes Neckar für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung ist die Salzstraße zwingend mit Radverkehrsanlagen auszustatten, zumal in der Austraße aufgrund der Stadtbahnführung aus Platzgründen keine durchgängig attraktive Radverkehrsanlage mehr möglich ist. Zur Stärkung der Salzstraße als Radfahrachse ist der Straßenraum mit der Einrichtung von Schutzstreifen neu zu gliedern (Abb. 48). Ziel ist, neben den Parkstreifen beidseitig einen 1,25 m breiten Schutzstreifen abzumarkieren. Vorteil des Schutzstreifens ist, dass er bei Begegnungen großer Fahrzeuge im Bedarfsfall mitbenutzt werden kann, ansonsten aber dem Radfahrer einen eigenen Raum anbietet. Die Restfahrbahnbreite ist mit 5 m richtliniengemäß.

Priorität: B

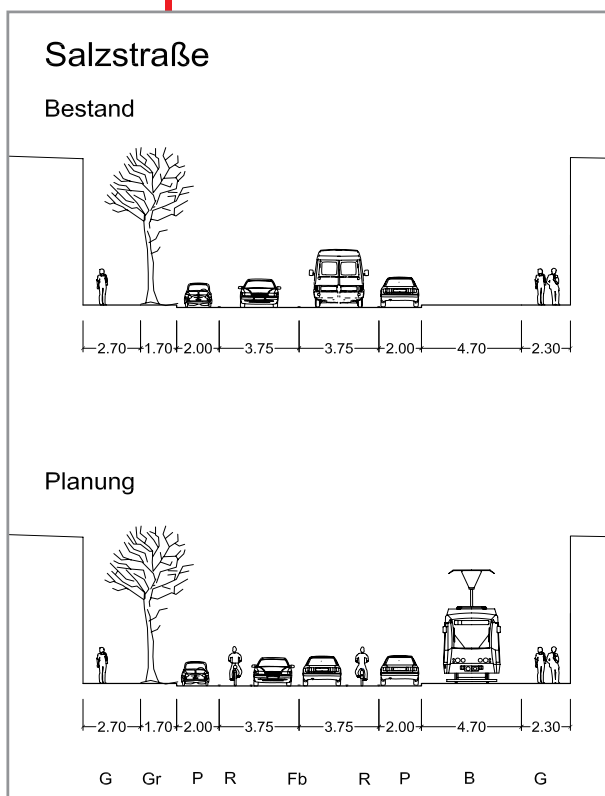


Abb. 48

Salzstraße



Z36

Austraße

Die Austraße wird mit dem Ausbau der Stadtbahnstrecke Nord neu gegliedert werden. Eine Unterbringung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen ist aufgrund des Platzbedarfs für die einzelnen Fahrspuren an den vielen Knotenpunkten nicht möglich. Der Seitenraum ist aufgrund des notwendigen Parkstreifens mit 1,65 m nicht ausreichend breit, um den Radverkehr auf kombinierten Geh- und Radwegen oder auf dem Gehweg mitzuführen. Denkbar ist die Einrichtung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, welche bei Bedarf von breiten Fahrzeugen überfahren werden können (Abb. 49). Da eine Fortführung an den Knotenpunkten nicht für alle Fahrbeziehungen möglich sein wird, wird die Hauptachse durch das Industriegebiet in der Salzstraße verlaufen und das Radverkehrsangebot in der Austraße überwiegend der Erschließung der Austraße selbst dienen. Eine Alternativroute stellt zudem die Christophstraße dar.

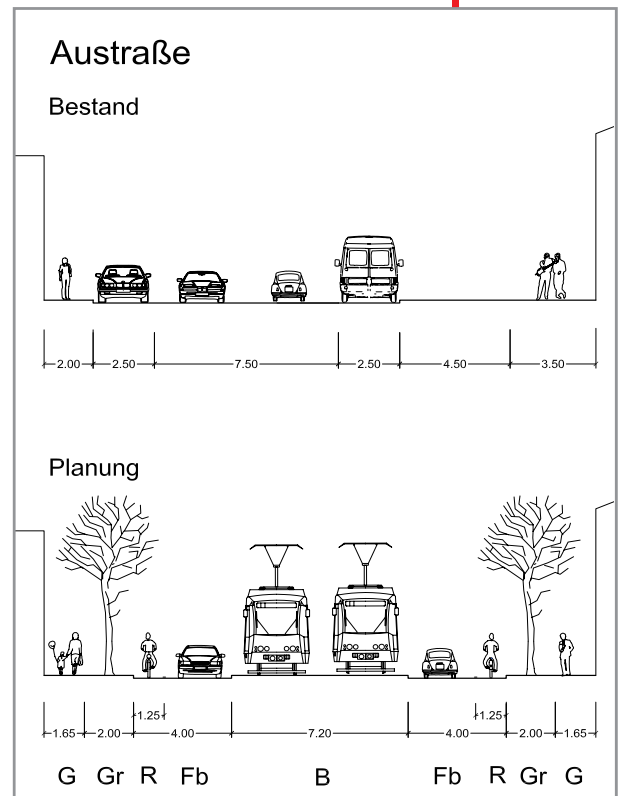
Priorität: B

Z37

Karl-Wüst-Straße

In der Karl-Wüst-Straße sind heute bereits teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden. Radwege, wenn auch nicht ausreichend breit, bestehen zwischen Neckarsulmer Straße und Austraße. Zwischen Salzstraße und Albertistraße kann der Radfahrer in Fahrtrichtung Westen die Busspur mitbenutzen. In Fahrtrichtung Osten ist der Gehweg für den Radverkehr frei gegeben. Problematisch stellt sich hier allerdings das Gehwegparken dar, welches den Fuß- und Radverkehr behindert. Eine Neustrukturierung des Straßenraumes ist im Rahmen eines neuen Grünkonzeptes in Planung. Dieses sieht vor, die Seitenräume so zu verbreitern, dass beidseitig kombinierte Geh- und Radwege von mindestens 2,00 m Breite angelegt werden können.

Priorität: B



Austraße

Abb. 49



Z38

Hafenstraße Umlaufsperrn

Im Zuge der Radwegverbindung Hafenstraße / Albertstraße über die Paul-Metz-Brücke besteht die Notwendigkeit der mehrfachen Querung der Hafengebäude. Diese Querungen sind nach Vorgabe des Eisenbahnbundesamtes mit Umlaufsperrn gesichert, die für Radfahrer unbefriedigende Hindernisse und somit auch ein Sicherheitsrisiko darstellen. Zur Entschärfung der Situation sollte im Zuge des Neubaus der Hafengebäude eine separate Radweg auf der Ostseite der Brücke installiert werden.

Priorität: B

Z39

Binswanger Straße Querungshilfe

Beim Befahren der Radroute von der Neckarsulmer Straße kommend Richtung Erlenbach besteht die Notwendigkeit der Querung der Binswanger Straße, da der Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite weiter verläuft. Eine Querungshilfe würde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des überwiegend im Freizeitverkehr genutzten Radweges beitragen. Diese könnte im Rahmen einer Umgestaltung des Straßenraumes zur Hervorhebung der Ortseingangssituation als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme umgesetzt werden. (Abb. 50)

Priorität: B

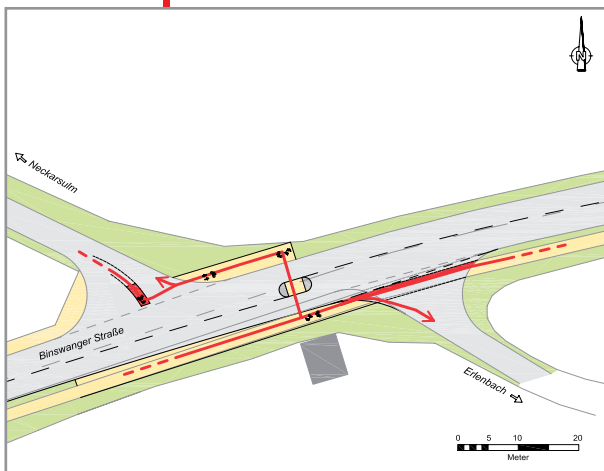


Abb. 50 Querungshilfe Binswanger Straße

Z40

Weinsberger Sattel Querungshilfe

Zur Verknüpfung der Radwege am Wartberg und Richtung Weinsberger Tal ist eine verkehrssichere Querung der stark und schnell befahrenen B 39 am Weinsberger Sattel dringend erforderlich. Diese soll in Form einer Fuß- und Radwegbrücke auf Höhe des Wanderparkplatzes eingerichtet werden.

Priorität: A



6.2.3 Biberach



Bi1

K 9558 Querungshilfe

Zur Anbindung Biberachs an das Freibad Kirchhausen sollte zur Ermöglichung einer gesicherten Querung der K 9558 insbesondere für Kinder auf Höhe der Feldwegeverbindung in Verlängerung der Attichäckerstraße eine Mittelinsel oder eine andere Querungsmöglichkeit mit besserer Sicht an anderer Stelle eingerichtet werden, um den auf der Ostseite der Kreisstraße verlaufenden Gehweg sicher erreichen zu können.

Priorität: A

Bi2

K 9558 Biberach – Kirchhausen

Zur Herstellung der unter Bi1 genannten verkehrssicheren Radfahrverbindung zwischen Biberach und Kirchhausen sollte straßenbegleitend eine ausreichend breite Wegverbindung an der K 9558 für Radfahrer geschaffen werden. Aufgrund der Lage des Gehwegs auf der Brücke ist die Anlage eines Weges auf der Ostseite sinnvoll. Hierzu ist jedoch Grunderwerb zu tätigen. Auf der Westseite wäre zwar ausreichend Fläche für die Anlage eines Geh- und Radweges vorhanden, auf dieser Seite ist jedoch auf der Brücke keine Verkehrsfläche vorhanden. Eine Brückenerweiterung ist aus technischen Gründen nicht möglich. Der Bau einer parallel verlaufenden separaten Brücke wäre zu kostenaufwändig.

Priorität: A



Bestands- und Wunschlinienplan
Biberach

Anlage X

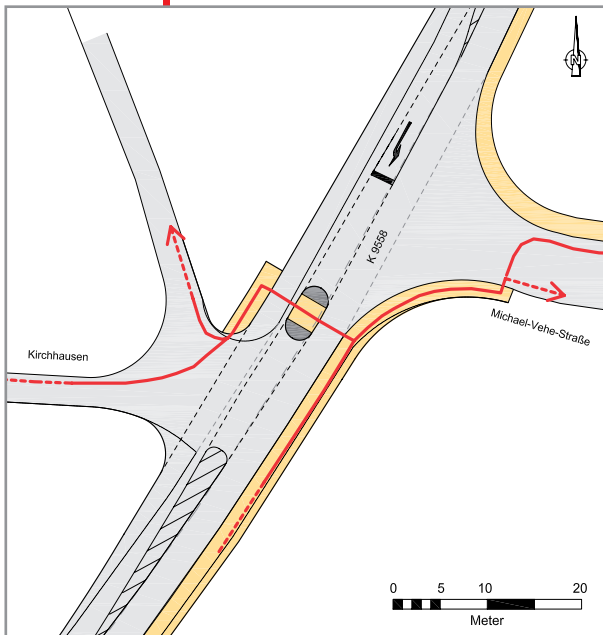


Abb. 51 Querungshilfe
K 9558 / Michael-Vehe-Straße

Bi3 Knotenpunkt K 9558 / Michael-Vehe-Straße / Feldwegenetz

Zur Verbesserung der Anbindung zwischen den Biberacher Wohngebieten muss die Trennwirkung der K 9558 aufgehoben werden. Vor diesem Hintergrund sollte im Zuge der Verbindung Michael-Vehe-Straße und dem weiterführenden Feldwegenetz auch hier die Querung für Fußgänger und Radfahrer durch den Einbau einer Mittelinsel erleichtert werden. Eine Verdeutlichung der Ortseingangssituation an dieser Stelle hätte zudem eine zu begrüßende geschwindigkeitsdämpfende Wirkung in der Weirachstraße zur Folge. Im Schutz der Mittelinsel könnte zudem bei Aufweitung der Straße an dieser Stelle eine kurze Linkssabbiegespur für in die Michael-Vehe-Straße abbiegende Fahrzeuge eingerichtet werden. (Abb. 51)

Priorität: A

Bi4 Weirachstraße

Die Weirachstraße stellt die Hauptzufahrt nach Biberach für den aus Richtung Süden kommenden Verkehr dar. Folglich wäre insbesondere wegen des starken Gefälles von 7 % auch die Einrichtung von Radwegen wünschenswert. Der vorhandene Gehweg auf der Ostseite ist mit 1,60 m sehr schmal und sollte zur Böschung hin verbreitert werden, um ihn dann für Radfahrer frei geben zu können. Alternativ kann die Radfahrverbindung nach Biberach durch die parallel liegenden Wohngebiete erfolgen.

Priorität: B

Bi5 Gewerbegebiet Biberach

Die Felix-Wankel-Straße stellt eine wichtige übergeordnete Route des Biberacher Radverkehrsnetzes dar. Zur Erreichbarkeit des in 2006 asphaltierten Radweges am Böllinger Bach zwischen Biberach und Neckargartach wäre eine Ausstattung dieses Abschnittes mit Radverkehrsanlagen wünschenswert. Diese Maßnahme würde auch dazu



beitragen, den Radfahrer von der Benutzung der stark befahrenen K 9560 fernzuhalten. Eine entsprechende Beschilderung verdeutlicht diese Intention bereits. Aufgrund der Straßenbreite der Felix-Wankel-Straße besteht ohne Aufhebung des Parkens jedoch keine Möglichkeit der Einrichtung von Radverkehrsanlagen.

Bi6

Hahnenäckerstraße

Die Hahnenäckerstraße dient der Haupteerschließung des im Nordosten Biberachs gelegenen Wohngebietes und bindet das dortige Schul- und Sportgelände an. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, so dass eine Einrichtung von Radverkehrsanlagen wünschenswert wäre. Da die Straße über eine ausreichende Breite verfügt, kann hier die Markierung von Schutzstreifen vorgenommen werden. Ergänzend hierzu wird im Förstle der straßenbegleitende Gehweg zum Geh- und Radweg ausgebaut.

Priorität: B

Bi7

Finkenbergstraße

Die Finkenbergstraße (K 9559) verfügt erst nördlich der Einmündung Hahnenäckerstraße über einen straßenbegleitenden Radweg auf der Ostseite. Die Anbindung Richtung Zentrum von Biberach ist für den Radverkehr aufgrund der Längsneigung und der Verkehrsstärke als problematisch anzusehen. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen ist aufgrund des engen Straßenquerschnittes nicht möglich. Alternativrouten verlaufen über die Hahnenäckerstraße sowie Bibersteige / Habichtstraße.

Bi8

Unterlandstraße / Bonfelder Straße

Die Unterlandstraße ist Teil der Haupteerschließung Biberachs, jedoch ohne Anlagen für den Radverkehr. Sie verfügt über eine Vielzahl an Versorgungseinrichtungen, die für den Radverkehr erschlossen werden sollten. Hier ist zwar die Geschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt, aufgrund der Verkehrsbedeutung und des Schwerverkehrsanteils ist es für den Radfahrer dennoch unzumutbar, auf der Fahrbahn mitzufahren. Wegen der engen Querschnittsbreiten ist hier jedoch keine optimale Lösung zu erzielen. Im Rahmen der Ortskernsanierung sollen die Gehwege verbreitert werden. Dies wird zu einer geringfügigen Verbesserung der Situation führen. Alternativrouten parallel zur Unterlandstraße und zur K 9560 Richtung Bonfeld stellen die Panoramastraße und die Mühlbergstraße mit weiterführendem Weg am Grundelbach entlang dar.



Die Bonfelder Straße und anschließende K 9560 wird voraussichtlich im Rahmen des Ausbaus der Kreisstraße zwischen Ortseingang Biberach und Gemarkungsgrenze bis zum Hundesportverein einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg erhalten. Die weiterführende Strecke Richtung Bonfeld verläuft durch den Wald auf einem Forstweg.
Priorität: B

Bi9

Parallelweg zur K 9560 am Grundelbach

Der nördlich des Grundelbachs verlaufende Weg durch Wald und Kleingartenanlage, der in Biberach in der Mühlbergstraße beginnt, stellt eine gute Parallelstrecke zur K 9560, welche noch über keine Radwege verfügt, dar. Eine Verbesserung des Ausbauszustandes des Weges in Schotterbauweise und als unbefestigter Waldweg ist aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiet und der dortigen besonders geschützten Biotope und Waldbiotope nicht realisierbar.

Bi10

K 9560 Querung Grundelbach

Die Anknüpfung des unter Bi9 genannten Parallelweges an den nach Bonfeld weiterführenden Waldweg südlich des Grundelbachs ist zwingend herzustellen. Der kurze Abschnitt an der K 9560 mit Brückenbauwerk über den Grundelbach ist mit einer Radverkehrsanlage auszustatten, um eine sichere Verbindung herzustellen. Der Neubau der Brücke ist mit dem Ausbau der K 9560 vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird dann auch dieser Lückenschluss im Radverkehrsnetz verwirklicht werden.
Priorität: B

Bi11

Anschluss Waldweg nach Bonfeld

Der Waldweg südlich des Grundelbachs ab dem Hundesportverein stellt insbesondere im Freizeitverkehr eine gute Alternative zur K 9560 (übergehend in K 2141) zwischen Biberach und Bonfeld dar. Dieser Forstweg ist nicht befestigt, jedoch gut befahrbar. Zwingend zu verbessern ist jedoch der westliche Anschluss im Bereich der Gemarkungsgrenze. Der Weg ist zu steil und schlecht befahrbar. Auf der angrenzenden Gemarkung sollte seitens der Stadt Bad Rappenau die weiterführende Wegeverbindung bevorzugt südlich des Grundelbachs entlang, hergestellt werden.

Da sich die Maßnahme überwiegend auf Bad Rappenauer Gemarkung befindet, ist die Maßnahme an den Landkreis als Koordinator heranzutragen.

Priorität: C



Bi12

Anschluss Bad Wimpfen

Im Freizeitwegenetz wäre eine weitere Anbindung Bad Wimpfens über das Feldwegenetz nördlich Biberachs wünschenswert. Eine vom Zentrum Biberachs aus direktere, jedoch noch auszubauende Route stellt die Verbindung am Michelbach entlang dar. Da sich die Maßnahme auch auf Bad Wimpfener Gemarkung befindet, ist die Maßnahme an den Landkreis als Koordinator heranzutragen.

Priorität: C

6.2.4 Böckingen

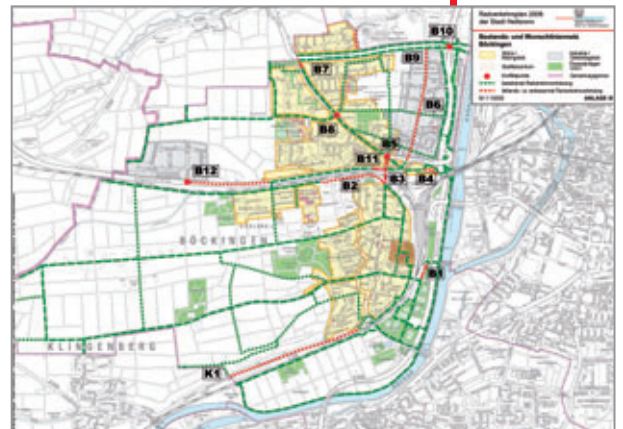


B1

Viehweide

Der Streckenabschnitt der Viehweide zwischen Böckinger Brücke und Kreisverkehr Neue Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die beidseitigen Gehwege sind mit über 2,00 m ausreichend breit, um vom Radfahrer mitbenutzt werden zu können, zumal die Fußgängerfrequenz eher gering ist. Um dem schnellen und sicheren Radfahrer die Möglichkeit zu geben, auf der Fahrbahn zu fahren, sollten die Gehwege für Radfahrer ohne Benutzungspflicht frei gegeben werden.

Priorität: A



Bestands- und Wunschlinienplan
Böckingen

Anlage XI



B2

Im Haselter – Sonnenbrunnen

Als Alternative zur Radverbindung an der Großgartacher Straße ist südlich der Bahnlinie abseits der stark befahrenen B 293 parallel eine Geh- und Radwegverbindung geplant. Durch diese neue äußerst attraktive Route könnte die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf dieser Ost-West-Achse zwischen der Straße Im Haselter und der Leonhardstraße am Sonnenbrunnen erheblich verbessert werden. Um diese Planung verwirklichen zu können, ist Grunderwerb erforderlich. Die Umsetzung ist für 2007/2008 vorgesehen.

Priorität: A

B3

Bahnübergang Sonnenbrunnen

Die derzeit unbefriedigende Situation am Bahnübergang Sonnenbrunnen für alle Verkehrsteilnehmer wird mit dem Gesamtverkehrskonzept Sonnenbrunnen, der Schaffung einer planfreien Verkehrsanlage zur Unterquerung der Gleise, im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung als Neue Mitte Böckingens gelöst werden. Im Rahmen dieser Maßnahme wird auch die Schaffung einer planfreien Querung der Gleise für Fußgänger und Radfahrer angestrebt.

Priorität: B

B4

Großgartacher Straße (B 293 alt)

Der Anschluss der Radverkehrsverbindung der alten B 293 an die Fußgänger- und Radwegbrücke über die Neckartalstraße verläuft heute umwegig und mit Höhenverlust über die Wilhelm-Leuschner-Straße. Die Sichten sind aufgrund der Linienführung und des starken Gefälles schlecht. Konfliktträchtig ist auch das Passieren der Bushaltestelle an der Wilhelm-Leuschner-Straße. Ziel ist die Schaffung einer direkten Wegverbindung in Verlängerung der alten B 293 über Bahngelände an die Brücke gemäß Abb. 52. Hierzu ist jedoch Grunderwerb von der Bahn zu tätigen.

Priorität: A

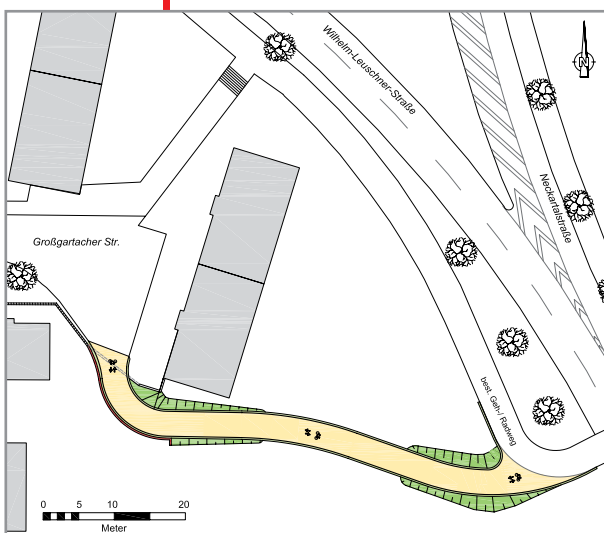


Abb. 52 | Verlängerung B 293 alt

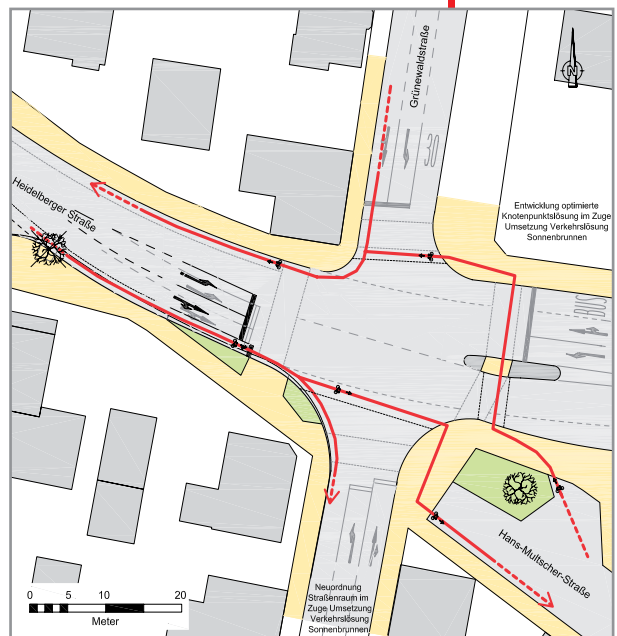
**B5****Knotenpunkt Heidelberger Straße /
Grünwaldstraße / Hans-Multscher-Straße**

Der Knotenpunkt Heidelberger Straße / Grünwaldstraße / Hans-Multscher-Straße hat eine wichtige Verteilerfunktion im Böckinger Radverkehrsnetz. An der Grünwaldstraße liegt die Grünwaldschule, der südliche Abschnitt schließt an die Radverkehrsachse der B 293 an. Die Heidelberger Straße verfügt seit 2003 über beidseitige Schutzstreifen und stellt somit ebenfalls eine wichtige Radverkehrsrouten dar. Zur Weiterführung Richtung Heilbronn-Zentrum bietet sich die Hans-Multscher-Straße an, über welche die alte B 293 direkt erreicht werden kann. In beiden Straßen ist nur Tempo 30 zugelassen. Sie stellen somit eine radfahrfreundliche Verbindung dar. Der Schutzstreifen auf der Westseite der Heidelberger Straße endet heute an der Einmündung Adolf-Alter-Straße. Durch Rücksetzen des Randsteins kann die bestehende Radverkehrslösung bis zum signalregulierten Knoten Grünwaldstraße verlängert werden und einen attraktiven Anschluss an die Hans-Multscher-Straße bieten. (Abb. 53)

Priorität: A

Die südliche Grünwaldstraße hat aufgrund des engen Straßenraumes keine Radverkehrsanlage. Eine Verbindung zur Einmündung der Großgartacher Straße wäre zur Vervollständigung des Netzes äußerst wünschenswert. Sie würde die Verknüpfung von Böckingen Nord und Süd über eine planfreie Querung der Stadtbahngleise sowie die spätere Anbindung der Neuen Mitte sicherstellen. Aufgrund des Wegfalls des Armes Ludwigsburger Straße am Knotenpunkt B 293/Grünwaldstraße im Zuge der Realisierung der Verkehrslösung Sonnenbrunnen verliert dieser Abschnitt der Grünwaldstraße wegen der Reduktion von Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr an Bedeutung, so dass die Möglichkeit besteht, Radverkehrsanlagen unterzubringen. Somit wird sich auch die Aufteilung des o.g. Knotenpunktes neu strukturieren lassen und die Möglichkeit einer weiteren Verbesserung für den Radverkehr bieten.

Priorität: B



Knotenpunkt
Heidelberger Straße / Grünwaldstraße /
Hans-Multscher-Straße

Abb. 53

**B6****Neckargartacher Straße**

Die Neckargartacher Straße stellt eine wichtige Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung dar und dient zudem der Erschließung des Gewerbegebietes sowie der Verknüpfung mit dem Gesundbrunnen und Neckargartach. Vorgesehen ist die Einrichtung eines beidseitigen Schutzstreifens für Radfahrer. Der Umsetzung steht der hohe Parkdruck in der Neckargartacher Straße entgegen. Bei Einrichtung eines Schutzstreifens gilt auf der Fahrbahn absolutes Halteverbot. Bevor der Schutzstreifen markiert werden kann, ist zunächst für dieses Problem eine Lösung zu finden. Als parallele Alternativstrecke kann der Radweg am Neckar entlang oder die Verlängerung der Grünwaldstraße übers Feldwegenetz, hier allerdings mit Höhenverlust, genutzt werden. Die Weiterführung dieser Verbindung in der Neckargartacher Straße zum Sonnenbrunnen ist durch die Ausweisung der ausreichend breiten Gehwege in der Wilhelm-Leuschner-Straße als kombinierte Geh- und Radwege sicherzustellen.

Priorität: C

B7**Heidelberger Straße Anschluss Saarlandstraße**

Derzeit wird dem von Frankenbach über den Radfahrstreifen kommenden Radfahrer eine durchgängige Verbindung in den weiterführenden Schutzstreifen der Heidelberger Straße zur Verfügung gestellt. In Süd-Nord-Richtung läuft der Schutzstreifen vor der Einmündung aus und der Radfahrer wird auf den Gehweg geleitet. Ab hier kann er problemlos auf dem Radweg in der Saarlandstraße oder im Schutz der Lichtsignalanlage zu dem für Radfahrer frei gegebenen Gehweg in der Saarbrückener Straße weiterfahren. Problematisch stellt sich die Situation für den aus Osten kommenden Radfahrer dar, der in die Heidelberger Straße einbiegen möchte. Hierzu muss die Heidelberger Straße gequert werden, um den Schutzstreifen auf der Westseite zu erreichen. Diese Verbindung ist nicht vorhanden. Eine vollständige Neuordnung des Einmündungsbereiches wird mit dem Umbau der Saarlandstraße erreicht werden. In diesem Zuge werden alle Fahrbeziehungen für den Radverkehr ermöglicht werden.

Priorität: A

B8**Heidelberger Straße / Sinsheimer Straße**

Der Knotenpunkt Heidelberger Straße / Sinsheimer Straße hat sich bei der Auswertung der Unfallstatistik als Unfallschwerpunkt mit Radverkehrsbeteiligung herausgestellt (vgl. Kap. 5.2.3). Nach Markierung des Schutzstreifens in der Heidelberger Straße in 2003 wurde jedoch lediglich ein Unfall registriert. Der Kreisverkehr stellt jedoch auch insgesamt einen Unfallschwerpunkt dar, so dass die Umplanung und der



Umbau dieses Provisoriums in eine feste Anlage mit dem Ziel der Verbesserung der dortigen Verkehrssituation auf der Prioritätenliste der Kreisverkehrsplätze an erster Stelle steht. In diesem Zusammenhang ist eine wesentliche Verbesserung des Unfallgeschehens zu erwarten.

Priorität: A

B9

Saarlandstraße / Römerstraße

Der Knotenpunkt Saarlandstraße/Römerstraße fiel bei der Unfallanalyse durch mehrere Unfälle mit Radfahreteiligung auf (vgl. Kap. 5.2.3). Die Problematik der Grünpfeilunfälle an der Einmündung Römerstraße wird sich aufgrund des mittlerweile durchgeführten Abbaus des Grünpfeils aufheben. Die andere auffällige Situation des freien Rechtsabbiegers auf der gegenüberliegenden Seite ist zu beobachten, insbesondere vor dem Hintergrund des Umbaus im Zuge des Ausbaus des Saarkreisels. Ggf. sollte eine separate Furt hinter dem Fußgängerüberweg markiert werden.

B10

Saarkreis

Der Saarkreis verfügt im Bereich des Kreuzungsbauwerks über unzureichende Radwegbreiten. Zudem ist in Fahrtrichtung Ost-West bzw. West-Ost eine hohe Anzahl an Fahrbahnquerungen notwendig, welche aufgrund der nicht koordinierten LSA-Schaltungen zu hohen Zeitverlusten führt. Eine Verbesserung der beschriebenen Situation für den Radverkehr wird im Zuge der Maßnahme Verlängerung Saarlandstraße mit dem Neubau des Saarkreisels, der für 2008 vorgesehen ist, erreicht werden.

Priorität: A

B11

Großgartacher Straße (B 293) (Ludwigsburger Straße – Aternweg)

Die Großgartacher Straße verfügt zwischen Aternweg und Tankstelle über einen Radfahrstreifen auf der Nordseite der Fahrbahn. Zwischen der Ludwigsburger Straße und dem Aternweg ist für die Ost-West-Richtung keine Radverkehrsanlage vorhanden. Diese Lücke ist dringend zu schließen. Diese Maßnahme ist zu verwirklichen, wenn mit Umsetzung der Verkehrslösung Sonnenbrunnen und der damit verbundenen Auflösung des plangleichen Bahnübergangs die Rechtsabbiegespur von der B 293 in die Ludwigsburger Straße aufgegeben und somit Platz im Straßenraum gewonnen werden kann (vgl. B3).

Priorität: B



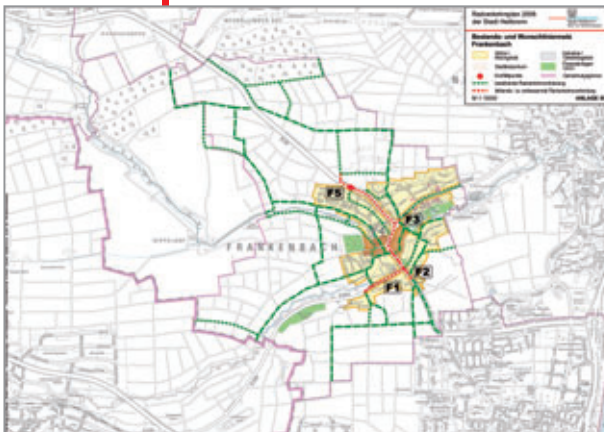
B12

Anschluss Gewerbegebiet Böckingen-West

Die Anbindung des Gewerbegebietes Böckingen-West an das Radverkehrsnetz Böckingen fehlt. Mit Herstellung des Stadtbahnhaltepunktes Böckingen-West wird die Möglichkeit der Querung der Stadtbahnstrecke realisiert werden, so dass die Anbindung über den südlich der Bahnlinie verlaufenden Wirtschaftsweg in Verlängerung der Straße Im Haselter gegeben ist.

Priorität: A

6.2.5 Frankenbach



Anlage XII

Bestands- und Wunschlinienplan
Frankenbach



F1

Leintalstraße

Im Zuge der Verlängerung Saarlandstraße wird die Leintalstraße keine Verbindungsfunktion mehr nach Leingarten haben und zum Wirtschaftsweg rückgebaut. Lediglich im angebauten Bereich von Frankenbach wird sie noch Erschließungscharakter haben. Mit Umsetzung dieser Maßnahme kann die Straße vom Radfahrer problemlos ohne eigenständige Radverkehrsanlagen befahren werden.

Priorität: B

**F2****Saarbrückener Straße**

Der von Süden kommende Radfahrstreifen auf der Ostseite endet derzeit an der Kaiserslauterner Straße. Eine Weiterführung zumindest bis zur Leintalstraße ist anzustreben. Mit Rückbau der Leintalstraße kann die Breite der heutigen Linksabbiegespur aufgrund der geringen Anzahl abbiegender Fahrzeuge verringert und der Radfahrstreifen fortgeführt werden. Auf der Westseite kann ebenfalls ein Radfahrstreifen abmarkiert werden. (Abb. 54)

Priorität: A

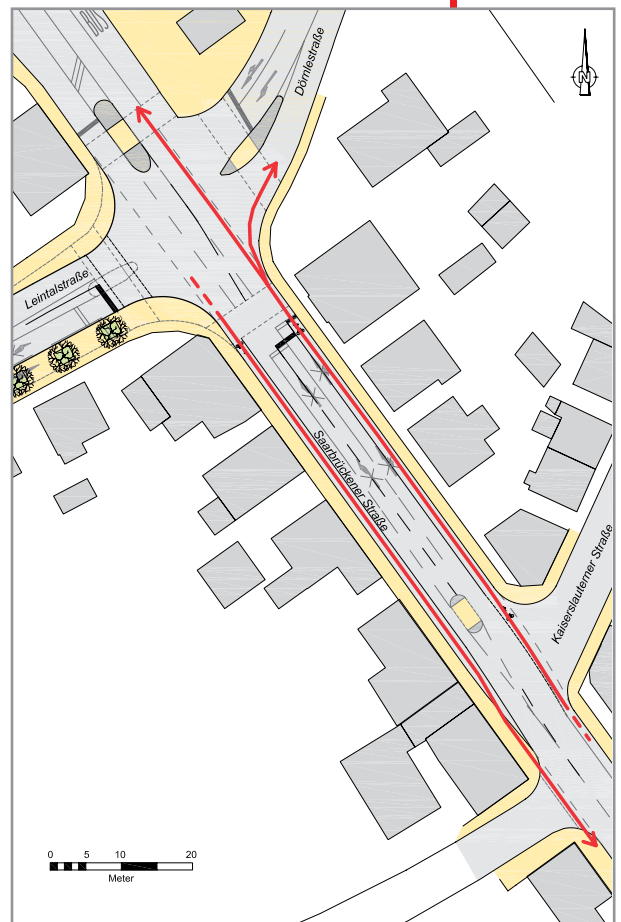
F3**Würzburger Straße Anschluss Kreisverkehr**

Der Anschluss des Radfahrstreifens in der Würzburger Straße an den Kreisverkehr Speyerer Straße / Würzburger Straße wird durch die Markierung eines Schutzstreifens geschaffen. Heute wird der Radfahrer im Vorfeld in den Seitenraum geführt.

Priorität: A

F4**Speyerer Straße**

Eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Kreisverkehr und dem Frankenbacher Zentrum über die südliche Speyerer Straße wäre wünschenswert. Zumindest in Fahrtrichtung Süden auf der westlichen Gehwegseite wäre der Platz ausreichend für die Einrichtung eines kombinierten Fuß- und Radweges. Da hier jedoch die ebenso wichtige Schaffung von Baumquartieren zur Aufwertung des Straßenraumes angedacht ist, wird diese Maßnahme nicht zur Umsetzung kommen. Der Radfahrer kann jedoch weiterhin die Parallelroute über den Riedweg wählen.



Saarbrückener Straße

Abb. 54

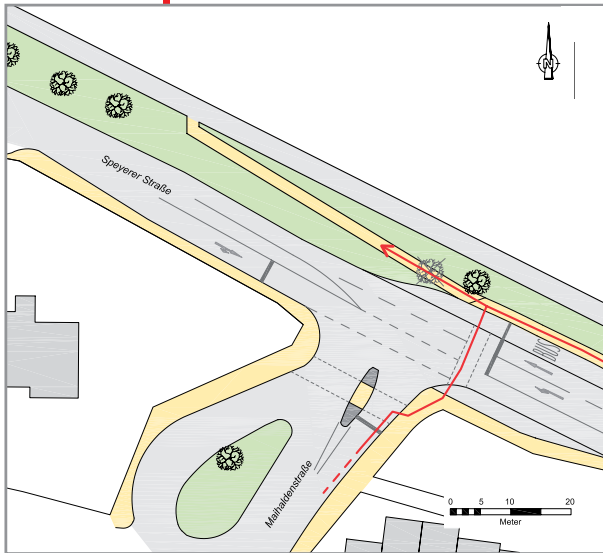


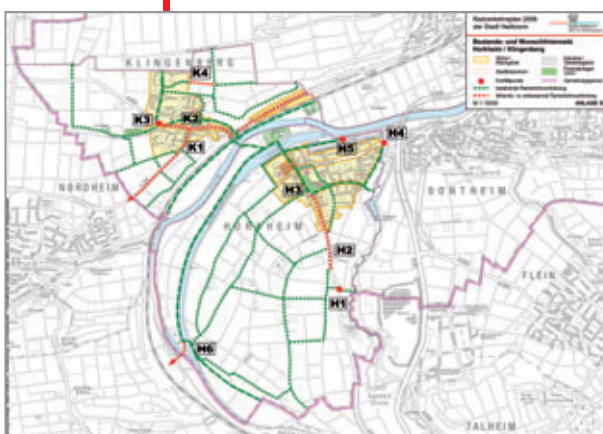
Abb. 55 Knotenpunkt
Speyerer Straße / Maihaldenstraße

F5

Knotenpunkt Speyerer Straße / Maihaldenstraße / Feldwegenetz

In der Speyerer Straße zwischen Kreisverkehr und Maihaldenstraße ist aufgrund der Breite des Straßenraumes und der vorliegenden topografischen Verhältnisse keine Anlage von Radverkehrsanlagen möglich. Die Anbindung des Wohngebietes Maihalde an das Frankenbacher Zentrum erfolgt über die Münchener Straße. Die weiterführende Verbindung des Wohngebietes Burgundenstraße in das nördliche Feldwegenetz ist über die verlängerte Wegführung der Frankenstraße möglich. Dieser Weg ist jedoch bis zum in die B 39 nördlich der Maihaldenstraße einmündenden ausgebauten Feldweg fortzuführen. Weiterhin ist eine Anbindung dieses Weges an die lichtsignalgesicherte Querung an der Einmündung Maihaldenstraße notwendig, um die Verknüpfung der westlich und östlich der B 39 gelegenen Wohngebiete zu sichern. (Abb. 55)

Priorität: B



Anlage XIII Bestands- und Wunschlinienplan
Horkheim

6.2.6 Horkheim



H1

K 9554 Richtung Talheim

Zur Verknüpfung des westlich und östlich der K 9554 zwischen Horkheim und Talheim befindlichen Feldwegenetzes ist für den die Kreisstraße querenden Radfahrer eine Verbes-



serung der Querung auf Höhe Schozachwiesen zu schaffen. Hierzu werden durch ein Teilstück eines straßenbegleitenden Radweges die Feldwege verbunden und die Sichten verbessert. Diese Maßnahme wird mit dem Ausbau der Kreisstraße verwirklicht werden. (Abb. 56)

Priorität: B

H2

K 9554 Richtung Talheim

Im Zuge des geplanten Ausbaus der K 9554 zwischen Horkheim und Talheim ist auch der Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges auf der Westseite der Kreisstraße zwischen Ortsausgang und Tierfriedhof vorgesehen. Von dort sind weiterführende Verbindungen über das ausgebaute Feld- und Wirtschaftswegenetz gegeben. (Abb. 56)

Priorität: B

H3

Talheimer Straße

Zwischen Nussäckerstraße und Kelterweg wäre die Anlage von Radverkehrsanlagen zur Verknüpfung der dort anschließenden Radverkehrsverbindungen wünschenswert. Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Talheimer Straße und der beengten Platzverhältnisse ist hier keine Maßnahme umsetzbar. Stattdessen wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt Tempo 30 eingerichtet werden.

Priorität: A

H4

Hohenloher Straße Querungshilfe

Zur Schaffung einer verkehrssicheren Querung der Hohenloher Straße im Zuge der Radverbindung Neckarufer zum weiterführenden Radweg Richtung Süden entlang der Schozach wird der Einmündungsbereich Steinweg durch Vorziehen der Fahrbahnränder umgebaut. Die Querung in diesem Bereich ist aufgrund der dort herrschenden schlechten Sichtbeziehungen heute sehr gefährlich. Die anschließende neue Verkehrssituation wird beobachtet. Ggf. wird



Radverkehrssystem K 9554

Abb. 56



auf Höhe des Steinwegs zu einem späteren Zeitpunkt die Einrichtung einer lichtsignalgeregelten Fuß- und Radfahrertfurt geprüft.

Priorität: A

H5

Untere Kanalstraße – Neckaruferweg

Die Einmündung des Neckaruferwegs in die Untere Kanalstraße ist für sich begegnende und für auf die Fahrbahn hinausfahrende Radfahrer sehr unübersichtlich und abrupt. Die Einmündung befindet sich heute genau gegenüber der Möwenstraße. Durch die Lage im Gewerbegebiet kommt es aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils häufig zu Konflikten. Es haben sich auch bereits mehrere Unfälle ereignet. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse soll der Einmündungsbereich des Neckaruferwegs Richtung Osten außerhalb des Knotenpunktes verlegt und der vom Uferweg kommende Radverkehr eher auf die Fahrbahn der Unteren Kanalstraße geführt werden.

Priorität: A

H6

Oberes Wehr

Die Verbindung Heilbronn - Lauffen ist östlich und westlich des Neckars möglich. Die östliche Route verläuft jedoch teilweise auf geschottertem Weg aufgrund der Lage im Naturschutzgebiet sowie durch das Lauffener Zementwerk, welches für den Durchgangsräderverkehr nicht immer geöffnet ist. Die westliche Strecke über Nordheim ist mit großen Höhenverlusten zu bewältigen und daher unattraktiv. Die Lösung für dieses Problem stellt der Ausbau des Weges über das Obere Wehr mit anschließender Anbindung an den Weg am westlichen Neckarufer. Anzustreben ist in diesem Zusammenhang die Prüfung der Zuschussfähigkeit über das Förderprogramm des Bundes zum Ausbau von Radwegen an Bundeswasserstraßen. (Abb. 57)

Priorität: B



Abb. 57 Radverkehrssystem Oberes Wehr



6.2.7 Kirchhausen



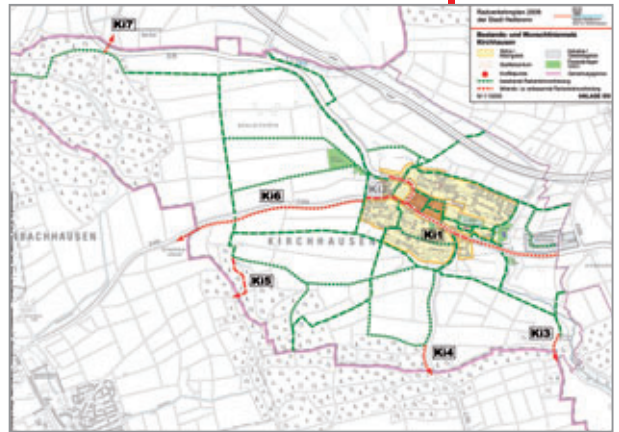
Ki1 Schlossstraße (B 39)

In der Schlossstraße wäre das Einrichten von Radwegen äußerst wichtig, da es sich um die Hauptverkehrsachse Kirchhausens mit hoher Verkehrsbelastung handelt. Jedoch spricht auch hier der vorliegende Straßenraumquerschnitt (Engstelle ca. 9 m) dagegen. Auch hier müssen die Wege in den Wohngebieten und das umliegende Feldwegenetz die Radverkehrserschließung sicherstellen. Dennoch sollte aufgrund des Netzzusammenhangs versucht werden, die Lücke zwischen Feuerwehr und Deutschritterstraße durch Aufweitung des Gehweges zu schließen. Eine Möglichkeit zur Schaffung von Radverkehrsverbindungen in der Schlossstraße könnte sich vielleicht im Zuge einer möglichen neuen Quartiersstruktur auf der Westseite ergeben. Richtung Osten sollte südlich der B 39 eine Radwegverbindung bis zum Gewerbegebiet Kirchhausen bzw. zur K 9558 angelegt werden. Hierzu könnten Fördermittel für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen bezogen werden.

Priorität: B

Ki2 Hausener Straße

Eine Radfahrverbindung über die Hausener Straße ins Zentrum Kirchhausens wäre wünschenswert, ist jedoch aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse im Straßenraum



Bestands- und Wunschlinienplan
Kirchhausen

Anlage XIV



Abb. 58 Verbindung Kirchhausen -
Leingarten über Annalinde



Abb. 59 Verbindung Kirchhausen -
Leingarten über L 1105

nicht umsetzbar. Da in der Hausener Straße die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert ist, ist ein Fahren auf der Fahrbahn auch ohne Radverkehrsanlagen möglich. Alternativ kann die Wormser Straße genutzt werden.

Ki3

Verbindung Leingarten über Annalinde

Die Verbindung von Kirchhausen nach Leingarten ist über das Feld- und Waldwegenetz bislang nur unbefriedigend und umwegig möglich. Eine Radwegroute nach Leingarten sollte über den Ausbau einer Wirtschaftswegverbindung von der Annalinde Richtung Süden geschaffen werden (Abb. 58). Hierzu ist der Anschluss an das befestigte Wirtschaftswegenetz auf Leingartener Gemarkung notwendig. Dies bedeutet eine Befestigung einer Wegstrecke von ca. 650 m.

Da sich die Maßnahme überwiegend auf Leingartener Gemarkung befindet, ist die Maßnahme an den Landkreis als Koordinator heranzutragen.

Priorität: B

Ki4

Verbindung Leingarten L 1105

Die Verbindung von Kirchhausen nach Leingarten ist wie unter Ki3 erwähnt bislang nur unbefriedigend und umwegig möglich. Im Zuge des geplanten Ausbaus der L 1105 zwischen Leingarten und Kirchhausen sollte ein straßenbegleitender Radweg angelegt werden. (Abb. 59)

Da sich die Maßnahme überwiegend auf Leingartener Gemarkung befindet, ist die Maßnahme an den Landkreis als Koordinator heranzutragen.

Priorität: C

**Ki5****Verbindung Massenbach**

Die Verbindung von Kirchhausen nach Massenbach ist derzeit über das Feld- und Waldwegenetz ausgewiesen. Die Strecke ist nicht durchgehend befestigt, jedoch einigermaßen gut befahrbar. Um die Attraktivität der Strecke zu erhöhen, sollte das unbefestigte Teilstück von etwa 1 km asphaltiert werden. (Abb. 60)

Da sich die Maßnahme überwiegend auf Schwaigerner Gemarkung befindet, ist die Maßnahme an den Landkreis als Koordinator heranzutragen.

Priorität: C

Ki6**Verbindung Massenbach / Massenbachhausen
K 9556 / K 2047**

Die Verbindung von Kirchhausen nach Massenbachhausen ist über das Forst- und Feldwegenetz im Süden Kirchhausens möglich. Eine direkte Anknüpfung über die Kreisstraße K 9556/K 2047 wäre aufgrund der sozialen Sicherheit jedoch wünschenswert. Zwischen Massenbachhausen und Ortseingang Kirchhausen sollte ein Weg kreisstraßenbegleitend angelegt werden. Dies macht jedoch nur Sinn, wenn eine Fortführung auf der Gemarkung Schwaigern erfolgt.

Priorität: C

Ki7**Anbindung Seuffertsberg (Fürfeld / Bonfeld)**

Zwischen dem Radwegenetz Kirchhausens im Waldgebiet Stöckach und dem Radwegenetz auf Gemarkung Bad Rappenau fehlt aufgrund der Trennwirkung durch die B 39 eine Verbindung. Ziel sollte sein, diese beiden Netze miteinander zu verknüpfen. Aufgrund der dortigen Höhendifferenzen muss die Lage der Verbindungsstrecke noch im Detail geprüft werden.

Priorität: C



Verbindung Kirchhausen -
Massenbach / Massenbachhausen

Abb. 60



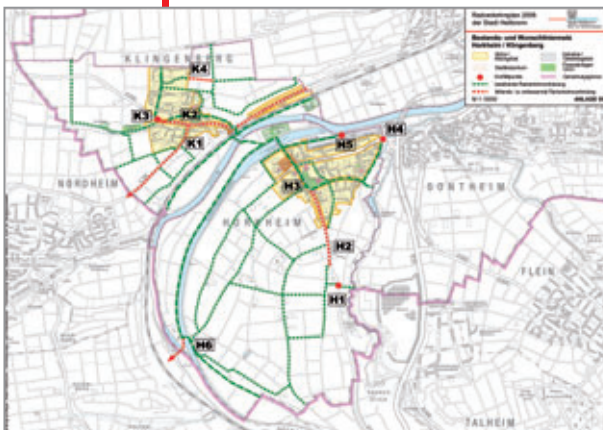
Ki8

Verbindung Fürfeld L 1107

Im Waldgebiet Stöckach in Kirchhausen fehlt die Anknüpfung an das weiterführende Radwegenetz westlich der L 1107. Um diese Verbindung herzustellen, ist über eine Länge von ca. 150 m ein parallel zur L 1107 verlaufender Radweg anzulegen. Dieser sollte aufgrund der schwierigen Sichtverhältnisse (Kuppe) auf der Westseite gebaut werden.

Priorität: B

6.2.8 Klingenberg



Anlage XIII

Bestands- und Wunschlinienplan
Klingenberg



K1

Theodor-Heuss-Straße (L 1106)

Die Theodor-Heuss-Straße (L 1106) stellt die Hauptschließung des Stadtteils Klingenberg dar. Die Anlage von Radverkehrsanlagen in diesem Bereich wäre somit in hohem Maße wünschenswert. Aufgrund der vorliegenden Querschnittsbreite besteht jedoch kaum die Möglichkeit, Radverkehrsanlagen im Straßenraum unterzubringen. Eine Verbesserung könnte erzielt werden, wenn zumindest in den westlichen und östlichen Abschnitten das halbseitige Gehwegparken aufgelöst werden kann und der Radfahrer die Möglichkeit erhält, auf dem Gehweg mitzufahren. Diese Maßnahme kann jedoch erst zur Umsetzung kommen, wenn die L 1106 durch den Bau der Südostumfahrung Leingarten an Bedeutung verliert bzw. ggf. gesperrt wird und die Ver-



kehrbelastung und insbesondere der Schwerverkehrsanteil erheblich reduziert wird. Alternativrouten nach Böckingen sind über den Wirtschaftsweg südlich der Bahnlinie sowie die am Hang gelegenen Weinbergwege gegeben. Der straßenbegleitende Gehweg an der L 1106 zwischen Klingenberg und Böckingen wird für Radfahrer frei gegeben, sollte aber auch noch verbreitert werden. Der für Radfahrer kritische mittlere Teil der Theodor-Heuss-Straße kann über die Felsenstraße umfahren werden. Aus einer Sperrung der L 1106 resultiert eine zusätzliche attraktive Verbindung Richtung Nordheim.

Priorität: C

K2

Leingartener Straße

Für die Leingartener Straße ist geplant, diese im Zuge der Ortskernsanierung Klingenberg umzugestalten. Hiermit soll u.a. eine Reduktion der Geschwindigkeit erreicht werden. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen ist aus Platzgründen nicht möglich, da auf den Parkstreifen nicht verzichtet werden kann. Die Verbreiterung einer Gehwegseite, die dann auch vom Radfahrer genutzt werden kann, ist unter Reduktion der Fahrbahnbreite anzustreben.

Priorität: B

K3

Knotenpunkt Leingartener Straße / Siebenmorgenweg

Für den Knotenpunkt Leingartener Straße / Siebenmorgenweg ist langfristig eine Kreisverkehrslösung vorgesehen, welche für den Radfahrer grundsätzlich eine sichere Führung darstellt. (Abb. 61)

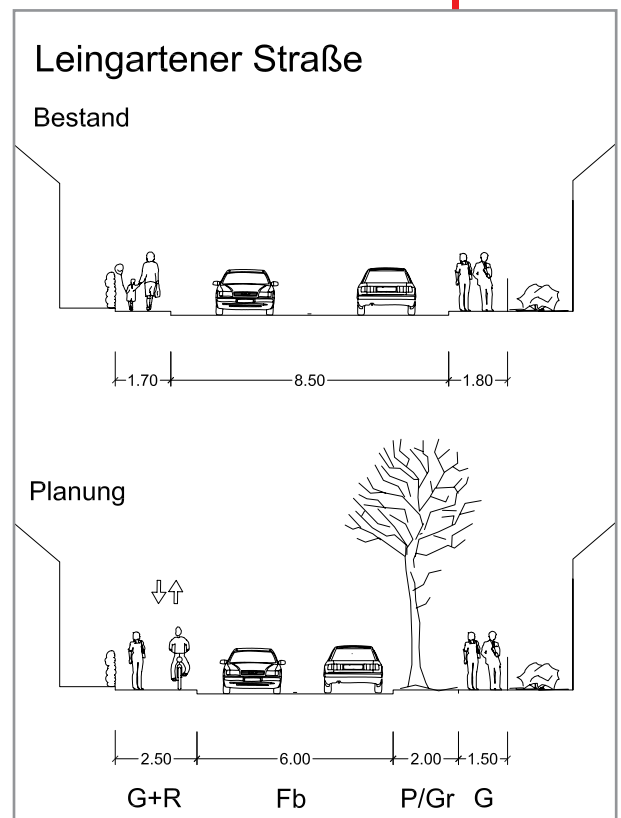
Priorität: B

K4

Verlängerung Albert-Wagner-Straße

Zur besseren Verknüpfung des Wohngebietes Schlüsseläcker mit dem Feldwegenetz ist der Feldweg in Verlängerung der Albert-Wagner-Straße zu befestigen.

Priorität: C

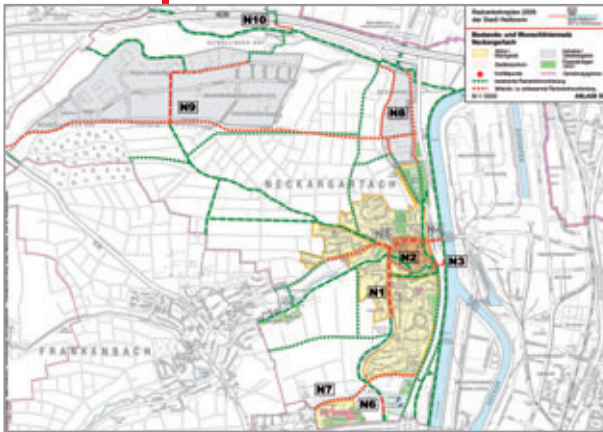


Leingartener Straße

Abb. 61



6.2.9 Neckargartach



Anlage XV Bestands- und Wunschl原因linienplan Neckargartach



N1 Römerstraße Nord

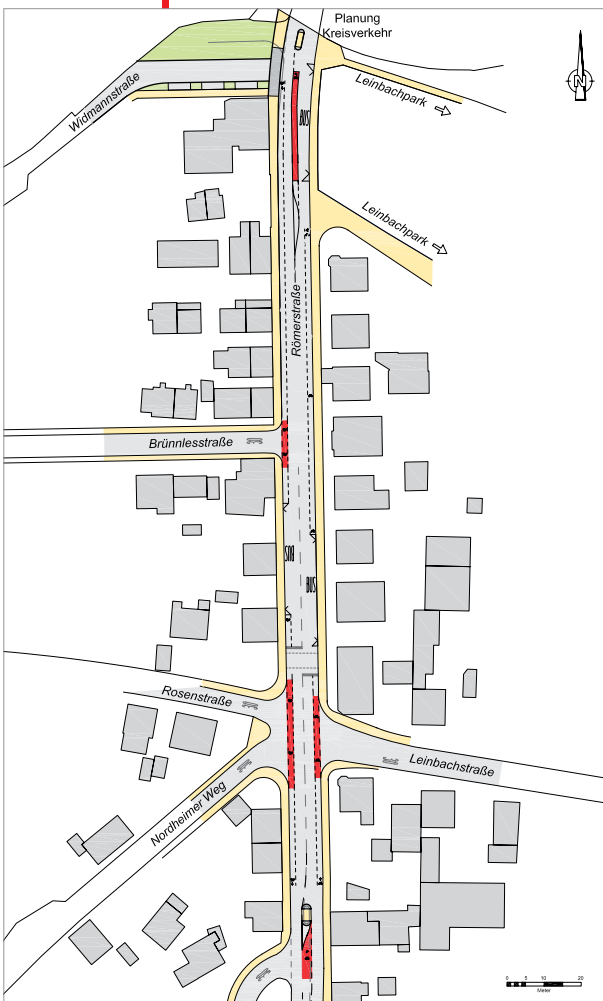


Abb. 62 Schutzstreifen Römerstraße Nord

Die Römerstraße stellt eine äußerst wichtige Verbindung innerhalb des Ortsteils Neckargartach sowie eine wichtige Verbindung zum Freibad und nach Böckingen einschließlich Versorgungseinrichtungen dar. Der parallel zur Römerstraße verlaufende Wirtschaftsweg zwischen Gesundbrunnen und Sachsenäckerstraße auf der Westseite stellt eine sehr gute und sichere Radverkehrslösung, aufgrund der Breite von 2,10 m auch im Zweirichtungsverkehr, dar. Diese sollte zwingend in der Weiterführung nach Norden ergänzt werden. Der nördliche Abschnitt der Römerstraße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Ab der Römerhalle ist eine Verbindung über die parallele Erschließungsfahrbahn möglich. Zwischen deren Einmündung in die Römerstraße und dem Abzweig der Widmannstraße als weiterführende Wegebeziehung ist eine Radverkehrsverbindung gemäß Abb. 62 unter Verwendung von Schutzstreifen herzustellen, um die Lücke im Netz zu schließen.

Priorität: A

**N2****Leinbachpark**

Im Rahmen der Parkumgestaltung wird eine radfahrer- und inlinertaugliche Wegeverbindung im westlichen Leinbachpark in Asphaltbauweise hergestellt. Der östliche Abschnitt ist bereits mit Wegen versehen. Die Weiterführung der Radverkehrsachse erfolgt über die Widmannstraße im Westen, wo eine verkehrssichere Querung für den Radfahrer und Fußgänger geschaffen wird, und über die geplante Radwegerampe (vgl. N3) im Osten zur Anbindung an den Neckaruferweg. Die heute existierende viel zu schmale Radwegverbindung nördlich des Leinbachs kann somit entfallen.

Priorität: A

N3**Leinbachmündung**

Eine Verknüpfung der Radverkehrsverbindungen aus Neckargartach mit dem Neckaruferweg ist bislang nur über die Brückenstraße gegeben. Diese ist aufgrund des Netzzusammenhangs sowie der Verkehrsführung und der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt sehr unattraktiv. Die Planung sieht eine Führung des Radfahrers vom Leinbachpark an den Neckaruferweg über die Leinbachmündung vor. Die derzeitige Treppenanlage soll durch eine bereits in Planung befindliche Fußgänger- und Radfahrrampe oder -brücke ersetzt werden und somit Radfahrern, Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen eine Anbindung an den Neckar ermöglichen.

Priorität: A

N4**Frankenbacher Straße Ost**

Die Frankenbacher Straße stellt das Zentrum von Neckargartach mit wichtigen Versorgungseinrichtungen dar. Das Einrichten einer Radverkehrsverbindung im Zuge dieser wichtigen innerörtlichen und überregionalen Straße wäre trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwingend notwendig, ist aber aufgrund des engen Straßenraumes infolge gewachsener Strukturen und der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Verkehr nicht realisierbar. Mit der Verbindung durch den Leinbachpark und deren geplanten Anbindung an den Neckar (N2 und N3) steht jedoch eine attraktive Alternativroute zur Verfügung, welche auch durch Querverbindungen die Erreichbarkeit der Versorgungseinrichtungen sicherstellt.



N5

Frankenbacher Straße West

In der Frankenbacher Straße westlich der Römerstraße sind innerhalb des bebauten Bereiches in Neckargartach keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Dies ist auf den überwiegend schmalen Straßenquerschnitt von ca. 7 m Fahrbahnbreite zurückzuführen, so dass diese Lücke nur durch eine Schutzstreifenlösung geschlossen werden könnte. Dies wäre nur unter Aufhebung des Parkens auf der Fahrbahn möglich. Da der Parkdruck aufgrund der alten Gebietsstruktur in diesem Bereich sehr hoch ist, wird die Einrichtung von Schutzstreifen dort nicht zur Umsetzung kommen können. Folglich muss alternativ über die nördliche Ludwigstraße oder die südliche Widmannstraße mit Weiterführung südlich des Leinbachs ausgewichen werden.

N6

Römerstraße Süd

Der südliche Abschnitt der Römerstraße zwischen Saarlandstraße und Am Gesundbrunnen verfügt nur auf der Ostseite über einen Radweg. Auf der Westseite läuft der an dem Knotenpunkt Gesundbrunnen beginnende Radfahrstreifen kurz vor der Einmündung zum Freibad aus, da die Fahrbahnbreite aufgrund der dortigen Linksabbiegespur zur Fortführung nicht mehr ausreicht. Ab der Bushaltestelle kann der 2005 gebaute Gehweg vom Radfahrer mitgenutzt werden. Um die 160 m lange Lücke zwischen Radfahrstreifen und Gehweg zu schließen, wird die Fahrbahn in diesem Bereich Richtung Westen verbreitert werden und eine Fortsetzung des Radfahrstreifens markiert werden. Der Radfahrer sollte erst hinter der Bushaltestelle auf den Gehweg geführt werden, um Konflikte mit wartenden Fahrgästen zu vermeiden. Eine Anbindung zum Freibad ist über die bestehende Linksabbiegespur oder Querungshilfe gegeben. (Abb. 63)

Priorität: A

N7

Am Gesundbrunnen

In der Straße Am Gesundbrunnen sollten zur Erreichbarkeit des Krankenhauses im östlichen Abschnitt Schutzstreifen

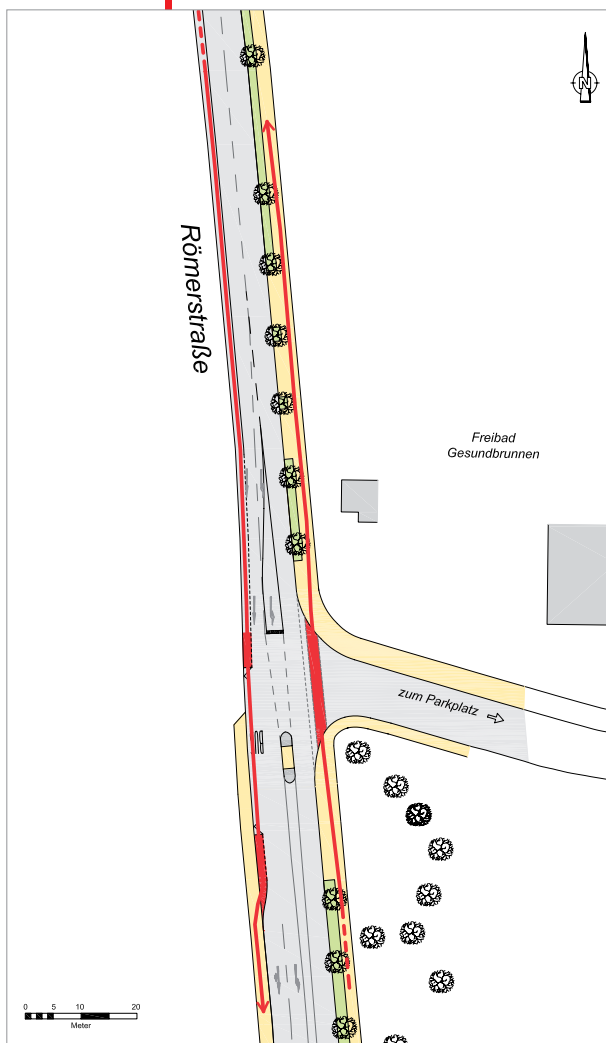


Abb. 63 Radfahrstreifen Römerstraße Süd



eingerrichtet werden. Im westlichen Teil kann der 4 m breite Gehweg auf der Ostseite für den Radverkehr geöffnet werden.

Priorität: C

N8

Wimpfener Straße

In der Wimpfener Straße auf Höhe der Firma Campina sind beidseitig Gehwege vorhanden, die vom Radfahrer mitgenutzt werden können. Die Breite des Weges auf der Ostseite sollte hierzu vergrößert und auf beiden Seiten Bordsteinabsenkungen eingerichtet werden. Nach Fertigstellung des neuen Anschlusses der Wimpfener Straße an die Neckartalstraße und der Nordumfahrung dient dieser Straßenabschnitt nur noch der Erschließung von Campina und dem Busverkehr, so dass dann aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auch ein Fahren auf der Fahrbahn möglich ist. Alternativ sollte die Verbindung Neckarau hergestellt werden.

Priorität: B

N9

Industriepark Böllinger Höfe / Nordumfahrung

Der Industriepark Böllinger Höfe ist über Radwege erreichbar. Ein inneres Radverkehrssystem zur Erschließung der Betriebe ist jedoch nicht vorhanden. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils sollte der Radfahrer ausschließlich im Seitenraum geführt werden, d.h. die Gehwege für den Radverkehr frei gegeben und an den Einmündungen mit Bordsteinabsenkungen versehen werden.

Priorität: A

Im Rahmen des Neubaus der Nordumfahrung zwischen der B 39 und der L 1100 wird parallel zur Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg angelegt werden. Diese neue Achse dient der Erschließung der dortigen Industrie- / Gewerbegebiete sowie der direkten Verbindung zwischen Kirchhausen und Neckargartach bzw. zum Neckaruferweg.

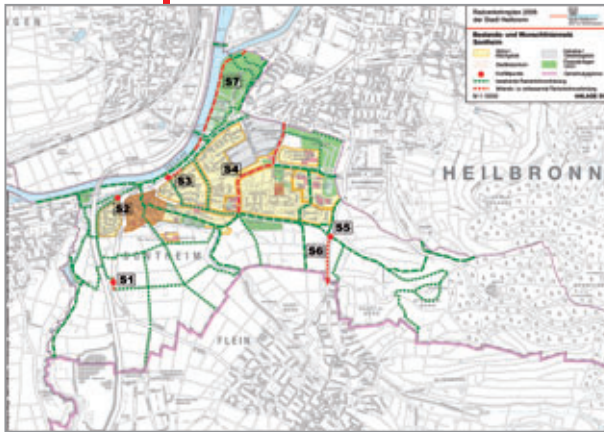
Priorität: C

N10

Anschluss Biberach

Als Alternative zum Radweg im Böllinger Bachtal sollte die Radwegverbindung zwischen der Böllinger Mühle und Biberach Nord nördlich der Autobahn vervollständigt werden. Hierzu ist die ca. 200 m umfassende Lücke zwischen Böllinger Mühle und Feldwegunterführung durch Bau einer Querungshilfe und eines Radweges auf der Nordseite der K 9560 zu schließen.

Priorität: C



Anlage XVI

Bestands- und Wunschlinienplan
Sontheim

6.2.10 Sontheim



S1

Lauffener Straße Querungshilfe

Zur Verknüpfung des westlich und östlich der Lauffener Straße zwischen Sontheim und Flein befindlichen Feldwegenetzes ist für den die Straße querenden Radfahrer eine Verbesserung der Querung auf Höhe Hüttenäckerweg zu schaffen. Hierzu werden durch ein Teilstück eines straßenbegleitenden Radweges auf der Westseite die Feldwege verbunden und die Sichten verbessert. Grunderwerb ist nicht erforderlich. Es wird die Westseite gewählt, da die Ostseite landwirtschaftlich genutzt wird.

Priorität: B

S2

Horkheimer Straße Querungshilfe

Im Zuge der Radwegroute entlang der Schozach ist auf Höhe der Alemannenstraße die Horkheimer Straße zu queren. Dieser Abschnitt befindet sich im Kurvenbereich und ist daher hinsichtlich der Sichtbeziehungen ungünstig gelegen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist der Bau einer Mittelinsel vorgesehen. (Abb. 64)

Priorität: A



Abb. 64

Querungshilfe Horkheimer Straße

**S3****Kolpingstraße (Friedr.-Ackermann-Str. – Haberkornstr.)**

Die Gehwege in diesem Abschnitt der Kolpingstraße sind für den Radverkehr frei zu geben, da ein Fahren auf der Straße aufgrund der Verkehrsbelastung unzumutbar ist. Östlich der Haberkornstraße sind Radwege vorhanden. Diese Lücke ist aufgrund des durch die wachsende Wohnbebauung zunehmenden Radverkehrsaufkommens unbedingt zu schließen. In diesem Zusammenhang ist auch eine gesicherte Querung der Kolpingstraße auf Höhe Friedrich-Ackermann-Straße in Form einer Mittelinsel einzurichten. (Abb. 65)

Priorität: A

S4**Max-Planck-Straße / Robert-Bosch-Straße**

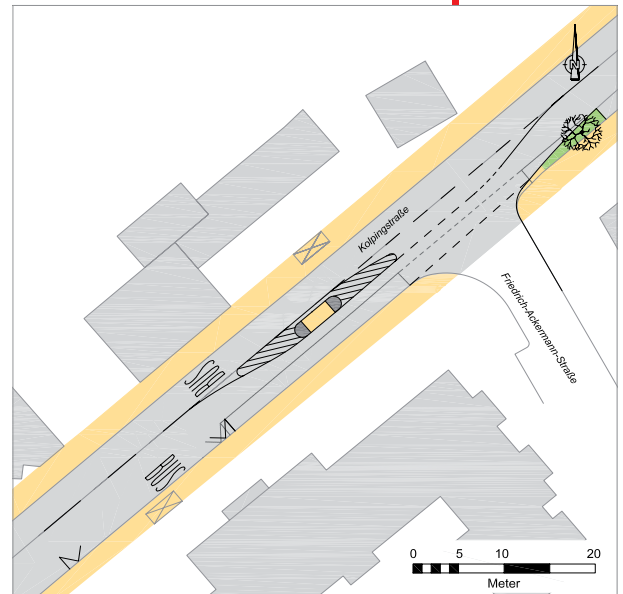
Die in der Max-Planck-Straße befindlichen richtungsbezogenen Radwege sind im Abschnitt westlich der Robert-Bosch-Straße mit 1,00 m Breite zu schmal. Zusätzlich stellen die im Seitenraum stehenden Beleuchtungsmasten ein hohes Risiko für den Radfahrer dar. Die Breite des Radweges ist aufgrund der gegebenen Situation nicht zu vergrößern, die Beleuchtungsmasten sind jedoch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu versetzen. Im südlichen Bereich der Max-Planck-Straße sollte die Aufteilung des Seitenraumes verbessert werden. Der östliche Gehweg im nördlichen Abschnitt der Robert-Bosch-Straße wird als gemeinsamer Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen.

Priorität: B

S5**L 1100 Richtung Flein Querungshilfe**

Zur Anbindung Sontheims an die unter S6 geplante Verbindung ist auf Höhe des Feldweges südlich der Staufenbergstraße eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in Zusammenhang mit einer Linksabbiegespur einzurichten. Auf diese Weise kann eine gesicherte Querung der L 1100 (südliche Charlottenstraße) für den Radfahrer erreicht werden. Die Zuständigkeit der Maßnahme liegt beim Landratsamt.

Priorität: C



Querungshilfe Kolpingstraße

Abb. 65



S6

L 1100 Richtung Flein

Die Strecke zwischen Heilbronn und Flein an der stark frequentierten L 1100 (südliche Charlottenstraße) ist radfahrgerecht auszubilden. Die Verbindungen über das Feldwegenetz sind vor dem Hintergrund der sozialen Sicherheit nicht immer geeignet. Der auf der östlichen Seite vorhandene Gehweg ist so auszubauen, dass er auch durch den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr genutzt werden kann. Die Zuständigkeit der Maßnahme liegt auch hier beim Landratsamt.

Priorität: C

S7

Neckaruferweg Wertwiesenpark

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Nutzungsansprüche auf dieser Haupttradwegachse ist der Neckaruferweg im Bereich Wertwiesenpark/Freibad Neckarhalde abschnittsweise zu schmal. Ein Ausbau ist u. a. mit der Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen.

Priorität: B

6.3 Maßnahmenkatalog – flankierende Maßnahmen



6.3.1 Wegweisende Beschilderung

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wurde im Jahr 2006 im Stadtgebiet Heilbronn grundlegend erneuert, so dass diesbezüglich zunächst keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind (vgl. Kap. 5.1.3). Es ist jedoch nicht zu vergessen, dass die bestehende Wegweisung aufgrund der Vandalismusgefahr in regelmäßigen Abständen Kontrollen unterzogen werden muss, da nur ein vollständiges Wegweisungssystem funktionsfähig ist. Weiterhin muss darauf geachtet werden, dass neu hinzukommende Ziele des Radverkehrs in die Wegweisung integriert und sich ändernde Bezeichnungen berücksichtigt werden bzw. bei Neu- / Ausbau von Fahrradrouten ggf. Änderungen in der Linienführung vorzunehmen sind.

In Zusammenhang mit Baustellen im Straßenraum darf im Fall der Notwendigkeit von Umleitungen grundsätzlich der Radverkehr nicht vergessen werden. Gerade bei der umwegempfindlichen Verkehrsart muss eine gut beschilderte Umleitung Pflicht sein.



6.3.2 Verknüpfung der Verkehrsarten

Die Kombination der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stellt eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und sollte auf jeden Fall gestärkt werden.

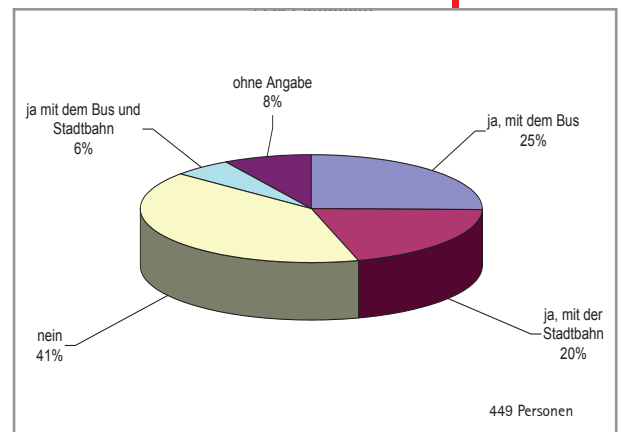
Bei der Radverkehrsumfrage 2004 bei den Heilbronner Bürgerinnen und Bürgern wurde ebenfalls der Bedarf an einer besseren Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV abgefragt. Hierbei sehen etwa 1/3 der Befragten die Notwendigkeit einer besseren Verknüpfung mit dem Bus, 1/4 mit der Stadtbahn. (Abb. 66)

Die Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr ist für Heilbronn bereits zufriedenstellend gelöst. Derzeit versucht das Land, für die unterschiedlichen Regelungen der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg einen Konsens herbeizuführen. Heilbronn ist bereits in dem Streckennetz integriert, in dem die kostenlose Fahrradmitnahme ab 9 Uhr und am Wochenende möglich ist.

Wünschenswert wäre es, in Heilbronn die Fahrradmitnahme auch im Busverkehr zu bestimmten Zeiten und unter Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste zu ermöglichen. Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf eine Fahrradmitnahme in Bussen. Die Entscheidung obliegt nach Personenbeförderungsgesetz grundsätzlich dem Betriebspersonal. Voraussetzung hierfür ist zudem der Einsatz von geeigneten Fahrzeugen.

Ergänzend umgesetzt werden sollte in Heilbronn die Erlaubnis der Fahrradmitnahme auch im Busverkehr. Bedingung hierfür ist der Einsatz von Niederflurbussen.

Die Verknüpfung der Verkehrsarten im Sinne des Wechsels des Verkehrsmittels ist über die Thematik »Ruhender Radverkehr« zu definieren. Die dazugehörigen Maßnahmen im Sinne der Schaffung ausreichender und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen als B+R-Anlage und in der Heilbronner Innenstadt zur fußläufigen Fortsetzung der Wegekette sind im nachfolgenden Kapitel 6.3.3 erläutert.



Bedarf Verknüpfung
Radverkehr - ÖPNV
(Quelle: Radverkehrsumfrage 2004)

Abb. 66



6.3.3 Ruhender Radverkehr



Anlage XVII

Maßnahmenkonzept
Fahrradabstellanlagen

Das Angebot guter und sicherer Fahrradabstellanlagen stellt einen wichtigen Teil des Gesamtmaßnahmenkonzeptes für den Radverkehr dar. Nur wenn das Fahrrad am Zielpunkt der Fahrt bequem, sicher und möglichst auch wettergeschützt abgestellt werden kann, wird das Fahrrad als Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen.

Wichtigstes Ziel für den Radverkehr stellt die Heilbronner Innenstadt dar. Aus diesem Grund wurde in der Innenstadt der Bestand der Fahrradabstellanlagen aufgenommen und regelmäßig Zählungen der dort und andernorts wild abgestellten Fahrräder durchgeführt (vgl. Kap. 5.1.2). Die Ergebnisse haben gezeigt, dass noch ein großer Bedarf an Abstellanlagen im Zentrum besteht. Dieses Resultat wird noch durch den Neubau der beiden Einkaufszentren ECE und Klosterhof unterstützt. Anhand der o. g. Erhebungen wurde eine Bedarfsermittlung durchgeführt und auf dieser Basis ein Konzept für die Installation von Fahrradabstellanlagen im Heilbronner Zentrum erarbeitet, welches es sukzessive umzusetzen gilt. Das Konzept ist in Anlage XVII dargestellt. Vor dem Hintergrund von Veranstaltungen sind diese in definierten Bereichen demontierbar zu installieren. Wichtig wäre auch die Einrichtung von Fahrradboxen für Fahrradtouristen nahe der Touristinformation.

Weiterhin sind die zentrumnahen Parkhäuser im einzelnen zu überprüfen, ob eine Unterbringung von Fahrradabstellanlagen möglich ist. Vorteil hier ist der Wetterschutz. Weiterer Bedarf an Fahrradabstellanlagen, wenn möglich wettergeschützt, ist an folgenden Punkten zu sehen und sollte nach der Durchführung von Bestands- und Bedarfsanalysen ebenso wie in der Innenstadt sukzessive umgesetzt werden:

- Parkanlagen
- Schulen
- größere Wohngebiete
- Jugendzentren / Spielplätze

Der B+R-Bedarf ist regelmäßig zu prüfen. Das Ziel sollte sein, mit dem Bau eines P+R-Parkhauses am Hauptbahn-



hof Heilbronn auch ein B+R-Parkhaus mit Servicebereich zu installieren. Bei der Planung des Stadtbahnausbaus ist die Errichtung von B+R-Anlagen an den Haltestellen zwingend zu berücksichtigen.

6.3.4 Tourismuskonzepte

Durch die günstige Lage am Neckar kann die Stadt Heilbronn von einer Vielzahl passierender Fahrradtouristen profitieren. Diese gilt es durch attraktive Angebote in die Stadt zu locken. Ein erster Schritt hierzu war das Aufstellen von Fahrradinformationstafeln sowie die Einrichtung des Rundkurses Bike & Skate im Jahr 2004 (vgl. Kap. 5.6). Ziel ist, eine weitere Schautafel am Hauptbahnhof einzurichten, der einen wichtigen Ausgangspunkt für Fahrradtouristen darstellt. (Abb. 67)

Weitere Förderung des Fahrradtourismus ist die Einrichtung von Schließfächern in der Heilbronner Innenstadt in Verbindung mit Fahrradabstellanlagen. So können Fahrradtouristen und Inline-Skater ihr Gepäck bzw. ihre Einkäufe lagern, während die Innenstadt besichtigt wird oder Einkäufe erledigt werden. Die Schließfächer sollten städtebaulich verträglich gestaltet und positioniert werden.

Sinnvolle Standorte für Schließfächer sind:

- Tourismusinformation / Marktplatz
- Klosterhof
- ECE-Center
- Wollhauszentrum
- K3

Neben dem städtischen Bike & Skate-Rundkurs, der die wichtigsten Heilbronner Sehenswürdigkeiten miteinander verknüpft, besteht der Bedarf weiterer ausgewiesener Rundradwege auf Heilbronner Gemarkung, die von Touristen, aber auch von Heilbronner Bürgerinnen und Bürgern und Familien in der Freizeit genutzt werden können. Der Arbeitskreis Radverkehr hat sich der Thematik angenommen und verschiedene Ideen diskutiert:



Radfahrer-Informationstafel
am Neckarkanal

Abb. 67



Sportlicher Rundweg

Der sportliche Rundweg ist mit der Radwegroute »Rund um Heilbronn« bereits ausgewiesen und kann als solcher genutzt werden. Hierbei gibt es zwei Streckenlängen von etwa 42 km und 31 km sowie eine Inlinerstrecke.

Heilbronner Parkanlagen

Heilbronn verfügt über eine Vielzahl attraktiver Parkanlagen. Diese stellen für Familienausfahrten aufgrund der zumeist integrierten Spielplätze interessante Ziele dar. Ziel ist, diese Parkanlagen in einem Rundkurs für Radfahrer miteinander zu verbinden.

Naturrundweg

Als weitere Möglichkeit eines Themenradwegs ist ein Fahrrad-Rundkurs zur Verknüpfung von reizvollen Naturgegebenheiten angedacht. Dies können Naturdenkmäler, besondere Punkte in der Umgebung oder Besonderheiten in der Landschaft sein. Denkbar ist auch die Verknüpfung mit dem Heilbronner Weinpanoramaweg.

Die Einrichtung von Fahrradrundwegen sollte durch Beschilderung, übers Internet sowie über Werbeflyer vermarktet und über Öffentlichkeitsarbeit publiziert werden. Eine weitere attraktive Möglichkeit der Förderung des Fahrradtourismus liegt im Angebot einer Fahrradvermietung. Dieses Vorhaben könnte z. B. im Zuge der Einrichtung eines Fahrradparkhauses mit Service-Station realisiert werden (vgl. Kap. 6.3.3). Bei der Einrichtung eines Fahrradverleihs ist die Innenstadtnähe zu beachten.

■ 6.3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Die gezielte Information der Bürgerinnen und Bürger über die Radfahrmöglichkeiten in der Stadt sowie die Vorteile des Radfahrens stellt eine äußerst wichtige begleitende Maßnahme der Stadtverwaltung dar. Nur durch Öffentlichkeitsarbeit kann eine wirkliche Förderung und damit verbundene Erhöhung des Radverkehrsanteils erreicht werden. Gute Presse- und Öffentlichkeitsarbeit kann eine bewusstein-, einstellungs- und verhaltensändernde Wirkung haben und ist somit ein wesentliches Element des umzusetzenden Maßnahmenkonzeptes.

Eine wichtige Aufgabe ist hierbei die Pressearbeit, mit Hilfe derer rechtzeitig über geplante und laufende Maßnahmen berichtet werden kann. Frühzeitige Informati-



onen führen zu einer erhöhten Akzeptanz der Maßnahmen durch die Bevölkerung. Planungen sollten im Internet veröffentlicht und somit von interessierten Bürgern eingesehen werden können.

Weitere geeignete Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit, die auch in Heilbronn zum Einsatz kommen sollten, sind:

Aktionstage

Die Durchführung von Aktionstagen zum Thema »Fahrrad« mit Veranstaltungen oder als Radfahrerfest, auch in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen (z. B. ADFC, Krankenkassen, Polizei), propagiert das Radfahren und trägt durch Aufzeigen der Vorteile dieses Verkehrsmittels zur Förderung des Fahrradklimas in der Stadt bei. Die Stadtverwaltung kann hier eine Vorbildfunktion übernehmen.

Die Einbindung von Schulen in derartige Aktionstage ist wichtig. Es können auch Aktionstage an den Schulen durchgeführt werden, um die Akzeptanz des Radfahrens in der Altersgruppe zu erhöhen. Die Belange der Schüler können aufgegriffen und die Schüler können bei der Auswahl der Schulwegroute kompetent beraten werden. Die Schüler werden somit motiviert, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Dieses Verhaltensschema wird in späteren Jahren in vielen Fällen beibehalten.

Fahrradklimatests

In regelmäßigen Abständen durchgeführte Fahrradklimatests bieten eine gute Möglichkeit der Qualitätskontrolle des Radverkehrssystems in der Stadt. Fahrradklimatests sind Umfragen über Zeitung, Internet oder Befragung zum Thema »Wie fahrradfreundlich ist meine Stadt«. Der Bevölkerung wird die Möglichkeit gegeben, positive und negative Sachverhalte zum Radverkehr vorzutragen. Die Stadtverwaltung erhält eine Rückkopplung zu ihrer Arbeit und kann ggf. entsprechend reagieren.

Bürgerforum

Ein gutes Medium für die dauerhafte Verbesserung des Netzes und die Feststellung von Mängeln stellt ein Forum im Internet auf der Homepage der Stadt Heilbronn dar, mit dem dem Bürger die Möglichkeit geboten wird, der Stadtverwaltung Anregungen zum Radverkehrsnetz (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen, Verschmutzungen, Schlaglöcher, fehlende Wegweisungstafeln, zugewachsene Wege, Verbesserungsvorschläge etc.) zu nennen. Diese Art der Kommunikation zwischen Verwaltung und Bevölkerung soll vereinfacht und somit intensiviert werden. Dies funktioniert jedoch



nur dann, wenn die Seite gepflegt und die Mitteilungen ernst genommen, zeitnah geprüft werden und Abhilfe geschaffen wird. Dies ist vor dem Hintergrund personeller und finanzieller Kapazitäten zu untersuchen.

Neubürgerinfolyer

Mit einem Neubürgerinfolyer mit Inhalt »Radfahren in Heilbronn« können neue Bürger gleich gezielt mit dem Radfahren in Heilbronn vertraut gemacht und auf die Vorzüge des Verkehrsmittels hingewiesen werden.

Fahrradstadtplan

Ein Fahrradstadtplan stellt ein wichtiges Utensil zur Verbreitung in der Bevölkerung, was eine Stadt an Radverkehrsinfrastruktur zu bieten hat, dar und verleitet dazu, das Wegenetz auszuprobieren.

Routenplaner

Ziel ist, im Internet einen Fahrradrouutenplaner anzubieten. Über Eingabe von Quelle und Ziel werden dem Nutzer ggf. sogar mehrere Verbindungen einschließlich Entfernungsangabe und Höhenprofil ausgegeben, die bei Bedarf ausgedruckt werden können. Ein Routenplaner stellt ein erstklassiges modernes Medium dar, um die Radverkehrsnutzung zu fördern. Personen, die bislang das Rad nicht genutzt haben, weil sie keine Kenntnis über eine Strecke hatten, werden zur Fahrradnutzung angeregt.

■ 6.3.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl in Betrieben kann durch die Verwaltung angeregt und unterstützt werden. Zudem kann die Stadtverwaltung selbst mit gutem Beispiel vorangehen. Untersuchungen haben ergeben, dass mit geringem Aufwand und kleinen Aktionen viel erreicht werden kann. Schon durch die Schaffung von mehr bzw. verbesserten Abstellanlagen, Bereitstellen von Dienstfahrrädern oder der Verteilung von Infobroschüren werden Beschäftigte angeregt, über ihre Verkehrsmittelwahl nachzudenken und auch das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad, wenn möglich, auszuprobieren. Das Hervorheben des Gesundheitsaspektes sollte dabei eine entscheidende Rolle spielen.



In Kooperation zwischen Verwaltung und Betrieben sollte der Abbau von Hemmnissen gegenüber der Fahrradnutzung erfolgen. In Stuttgart wurde beispielsweise ein Arbeitskreis Betriebliche Förderung des Fahrradverkehrs installiert, der sich der Thematik annimmt.

Aktionen wie die AOK-Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit« sollte auch von der Kommunalverwaltung propagiert werden. Ziel der Aktion war, Beschäftigte zur Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit anzuregen. Die Teilnehmer mussten eine bestimmte Anzahl an Tagen mit dem Rad fahren und durften so an einer Verlosung teilnehmen.

Die Förderung des Radverkehrs durch betriebliches Mobilitätsmanagement sollte den Betrieben durch Verdeutlichen der damit verbundenen positiven Nebeneffekte nahe gebracht werden. Die Vorteile der Fahrradnutzung liegen, insbesondere vor dem Hintergrund des Bewegungsmangels bei Bürojobs, in der Gesundheitsförderung der Angestellten, und in der Reduktion des Stellplatzbedarfs. Die Potenziale könnten durch eine Befragung der Betriebe, welche von der Stadtverwaltung initiiert wird, zum Mobilitätsverhalten eruiert werden.

Finanzielle Anreize für die Fahrradnutzung, z.B. infolge Kfz-Parkraumbewirtschaftung, fördern ebenfalls die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit.

6.3.7 Signalsteuerung des Radverkehrs

Eine ebenfalls große Bedeutung in der Radverkehrsplanung kommt der Lichtsignalsteuerung zu. Lange Wartezeiten führen bei Radfahrern zu häufigen Rotlichtverstößen und mindern die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten und Querungen. Ziel muss sein, die Wartezeiten für den Radverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Getrennte Grünphasen bei Knotenpunktarmen, die durch Mittellinien geteilt sind, sollten vermieden werden, um eine durchgehende Querung zu ermöglichen. (Abb. 68)



Radfahrfurt Brackheimer Straße

Abb. 68



Abb. 69

Fehlende Bordsteinabsenkung

6.3.8 Ergänzende Maßnahmen

Ergänzend zu dem Maßnahmenkonzept sind ständig Verbesserungen am Bestand durchzuführen. Im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltung gilt es das bestehende Radverkehrsnetz in einem bestmöglichen Zustand zu halten. Zu den ergänzenden Maßnahmen zählen weiterhin Bordsteinabsenkungen, regelmäßiges Freihalten des Lichtraumprofils von Grünbewuchs, Entfernung von Hindernissen, Aufweitung von Umlaufsperrern, Verbesserungen der Ausleuchtung der Radverkehrsanlagen. Nicht zu vergessen ist ein gut koordinierter Winterdienst sowie die kontinuierliche Reinigung auf den Hauptradverkehrsachsen.

(Abb. 69)



■ 7 Zielsetzung und Ausblick

Heilbronn soll eine fahrradfreundliche Stadt werden. Das Fahrrad muss ein alltägliches Bild im Straßenraum von Heilbronn darstellen. Auf diese Weise kann die Akzeptanz des Radfahrens bei allen Verkehrsteilnehmern und somit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden, was wiederum eine vermehrte Nutzung des Fahrrads zur Folge hat.

Verkehrsplanung für den Radverkehr ist vor allem eine Angebotsplanung, die eine Nachfrage erzeugen soll. Aus diesem Grund ist es wichtig, das im Radverkehrsplan fixierte Maßnahmenprogramm sukzessive umzusetzen. Nur so kann in Heilbronn eine optimale Radverkehrsinfrastruktur angeboten und der maximal erreichbare Radverkehrsanteil erlangt werden.

Die Stadt Heilbronn hat das Ziel, den Radverkehrsanteil wesentlich zu erhöhen. Wie erläutert liegt der heutige Anteil bei 8%. Ziel muss sein, durch gezielte Förderung des Radverkehrs das Erhöhungspotenzial auszuschöpfen. Für die nachhaltige Förderung des Radverkehrs und zur Erreichung dieses Ziels ist daher das Programm »Fahrradfreundliches Heilbronn« mit folgenden fünf Grundsätzen festzuschreiben:

1. Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Konzepten für Verkehr, Umweltschutz, Stadtentwicklung und Raumordnung
2. Berücksichtigung der neuen Planungsgrundsätze der neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung mit Betrachtung des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel
3. Bereitstellung der finanziellen und personellen Ressourcen zur Ermöglichung der sukzessiven Umsetzung des im Radverkehrsplan definierten Maßnahmenprogramms einschließlich der flankierenden Maßnahmen
4. Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsplans bis spätestens 2025
5. Erhöhung des Radverkehrsanteils mittelfristig auf mindestens 10 % (Zeithorizont 2012), langfristig auf mindestens 15 % (Zeithorizont 2025).

Mit dem Programm »Fahrradfreundliches Heilbronn« leistet die Stadt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität für die Heilbronner Bürgerinnen und Bürger.





HEILBRONN ZENTRUM

Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
Z1	Max-Planck-Straße / Lise-Meitner-Straße	Kreisverkehrslösung	C	○	76
Z2	Kauffmannstraße / Stuttgarter Straße	Knotenpunktlösung	A	○	76
Z3	Sontheimer Landwehr	Radfahrstreifen	A / B	○	77
Z4	Charlottenstraße / Schmollerstraße / Herderstraße	Knotenpunktlösung	A	○	78
Z5	Südbahnhof	Radweg	B	*	78
Z6	Bottwarbahntrasse	Radweg	B	+	78
Z7	Einbahnsystem Wilhelmstraße / Urbanstraße	Knotenpunktlösung	A	-	79
Z8	Sontheimer Straße (Anschluss Rathenauplatz)	Radweg	A	○	80
Z9	Steinstraße / Mönchseestraße / Silcherplatz / Silcherstraße	Knotenpunktlösung	A	○	80
Z10	Im Gemmingstal / Einsteinstraße	Tempo 30	B	-	80
Z12	Anschluss Cäcilienstraße / Neckaruferweg	Radweg	A	+	81
Z13	Karlsruher Straße	Gehwegfreigabe	A	-	81
Z14	Theresienstraße / Hafenstraße	Alternativroute	B	-	82
Z15	Frankfurter Straße / Anbindung Radwegbrücke	Radfahrstreifen / Gehweg	A	○	82
Z16	Weststraße	Neuaufteilung Straßenraum	C	+	82
Z17	Bahnhofstraße	Radverkehrsanlage	B	*	83
Z18	Kranenstraße	Radweg	B	*	83
Z19	Rollwagstraße / Wilhelmstraße	Knotenpunktlösung	A	○	84
Z20	Am Wollhaus	Knotenpunktlösung	A	+	84
Z21	Wollhausstraße	Alternativroute	A	-	85
Z22	Oststraße	Gehwegfreigabe	B	-	85
Z23	Allee	Radweg	B	*	86
Z24	Bismarckstraße / Titotstraße	Radfahrstreifen	A	-	86
Z25	Karlstraße	Radfahrstreifen	B	++	87
Z27	Dammstraße / Paulinenstraße	Knotenpunktlösung	B	*	87
Z28	Wartbergstraße / Burenstraße / Erlenbacher Straße	Knotenpunktlösung	C	-	88
Z29	Bahnunterführung Gartenstraße / Stielstraße	Unterführung	A	++	88
Z31	Neckarsulmer Straße	Alternativroute	B	-	89
Z32	Gaswerkstraße / Mannheimer Straße	Rampe	B	○	89
Z33	Neckaruferweg hip	Radweg	C	+	89
Z34	Kalistraße / Karl-Nägele-Brücke	Knotenpunktlösung	C	+	90
Z35	Salzstraße	Neuaufteilung Straßenraum	B	+	90
Z36	Austraße	Schutzstreifen	B	*	91
Z37	Karl-Wüst-Straße	Radweg	B	++	91
Z38	Hafenstraße / Umlaufsperrn	Radweg	B	+	92
Z39	Binswanger Straße	Querungshilfe	B	○	92
Z40	Weinsberger Sattel	Querungshilfe	A	++	92



BIBERACH

Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
Bi1	K 9558	Querungshilfe	A	○	93
Bi2	K 9558 Biberach – Kirchhausen	Radweg	A	+	93
Bi3	K 9558 / Michael-Vehe-Straße / Feldwegenetz	Querungshilfe	A	○	94
Bi4	Weirachstraße	Gehwegverbreiterung	B	○	94
Bi6	Hahnenäckerstraße	Schutzstreifen	B	–	95
Bi8	Unterlandstraße / Bonfelder Straße	Radweg	B	*	95
Bi10	K 9560 Querung Grundelbach	Radweg	B	*	96
Bi11	Anschluss Waldweg nach Bonfeld	Radweg	C	+	96
Bi12	Anschluss Bad Wimpfen	Feldweg	C	*	97

BÖCKINGEN

Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
B1	Viehweide	Gehwegfreigabe	A	–	97
B2	Im Haselter – Sonnenbrunnen	Radweg	A	+	98
B3	Bahnübergang Sonnenbrunnen	Radweg / Unterführung	B	*	98
B4	Großgartacher Straße (B 293 alt)	Radweg	A	+	98
B5	Heidelberger Straße / Grünwaldstraße / Hans-Multscher-Straße	Knotenpunktlösung	A / B	○ / *	99
B6	Neckargartacher Straße	Schutzstreifen	C	–	100
B7	Heidelberger Straße Anschluss Saarlandstraße	Knotenpunktlösung	A	*	100
B8	Heidelberger Straße / Sinsheimer Straße	Kreisverkehrslösung	A	*	100
B10	Saarlandkreisel	Radweg	A	*	101
B11	Großgartacher Straße (B 293) (Ludwigsburger Straße – A sternweg)	Radfahrstreifen	B	–	101
B12	Anschluss Gewerbegebiet Böckingen West	Bahnquerung	A	*	102

FRANKENBACH

Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
F1	Leintalstraße	Tempo 30	B	*	102
F2	Saarbrückener Straße	Radfahrstreifen	A	–	103
F3	Würzburger Straße Anschluss Kreisverkehr	Schutzstreifen	A	–	103
F5	Knotenpunkt Speyerer Straße / Maihaldenstraße / Feldwegenetz	Radweg / Rampe	B	+	104

HORKHEIM

Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
H1	K 9554 Richtung Talheim	Radweg	B	*	104
H2	K 9554 Richtung Talheim	Radweg	B	*	105
H3	Talheimer Straße	Tempo 30	A	–	105
H4	Hohenloher Straße	Querungshilfe	A	+	105
H5	Untere Kanalstraße – Neckaruferweg	Knotenpunktlösung	A	–	106
H6	Oberes Wehr	Radweg	B	+	106



KIRCHHAUSEN					
Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
Ki1	Schlossstraße	Gehwegverbreiterung	B	○	107
Ki3	Verbindung Leingarten über Annalinde	Feldweg	B	+	108
Ki4	Verbindung Leingarten L 1105	Radweg	C	*	108
Ki5	Verbindung Massenbach	Feldweg	C	*	109
Ki6	Verbindung Massenbach / Massenbachhausen K 9556 / K 2047	Radweg	C	++	109
Ki7	Anbindung Seuffertsberg (Fürfeld / Bonfeld)	Feldweg	C	+	109
Ki8	Verbindung Fürfeld L 1107	Radweg	B	+	110

KLINGENBERG					
Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
K1	Theodor-Heuss-Straße (L 1106)	Gehwegverbreiterung	C	- / +	110
K2	Leingartener Straße	Radweg	B	*	111
K3	Leingartener Straße / Siebenmorgenweg	Kreisverkehrslösung	B	*	111
K4	Verlängerung Albert-Wagner-Straße	Feldweg	C	○	111

NECKARGARTACH					
Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
N1	Römerstraße Nord	Schutzstreifen	A	-	112
N2	Leinbachpark	Radweg	A	+	113
N3	Leinbachmündung	Rampe	A	++	113
N6	Römerstraße Süd	Radfahrstreifen	A	○	114
N7	Am Gesundbrunnen	Radweg	C	○	114
N8	Wimpfener Straße	Gehwegverbreiterung	B	○	115
N9	Industriepark Böllinger Höfe / Nordumfahrung	Radweg / Gehwegfreigabe	A / C	*	115
N10	Anschluss Biberach	Radweg	C	○	115

SONTHEIM					
Nr.	Maßnahme	Art	Priorität	Kosten- annahme	Seite
S1	Lauffener Straße	Radweg	B	○	116
S2	Horkheimer Straße	Radweg	A	○	116
S3	Kolpingstraße (Friedrich-Ackermann-Straße – Haberkornstraße)	Querungshilfe	A	-	117
S4	Max-Planck-Straße / Robert-Bosch-Straße	Radwegverbreiterung Kreisverkehrslösung	B / C	+ / *	117
S5	L 1100 Richtung Flein	Querungshilfe	C	*	117
S6	L 1100 Richtung Flein	Radweg	C	*	118
S7	Neckaruferweg Wertwiesenpark	Radweg	B	++ / *	118

Geringe Kosten

Mittlere Kosten

Hohe Kosten

Sehr hohe Kosten

Umsetzung in Zusammenhang mit anderer Maßnahme oder in fremder Zuständigkeit

-

○

+

++

*





Quellenverzeichnis

Nationaler Radverkehrsplan	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012 FahrRad! Berlin 2002
Prognos AG	Prognos AG Die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland März 2001
Statistisches Bundesamt	www.destatis.de Zahl der Woche Nr. 28 vom 12.07.2005: 7% der Erwerbstätigen fahren mit dem Rad zur Arbeit Zahl der Woche Nr. 21 vom 29.05.2007: 67 Millionen Fahrräder rollen durch Deutschland
IWU Darmstadt	Institut Wohnen und Umwelt Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr Darmstadt 2001
RASt 2006	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe Stadtentwurf, Arbeitsausschuss Stadtstraßen Köln 2007
Heidi Wright	Heidi Wright, MdB Vereinfachung beim Radwegebau an Bundeswasserstraßen Pressemitteilung vom 21.12.2006 www.heidiwright.de Berlin 2006



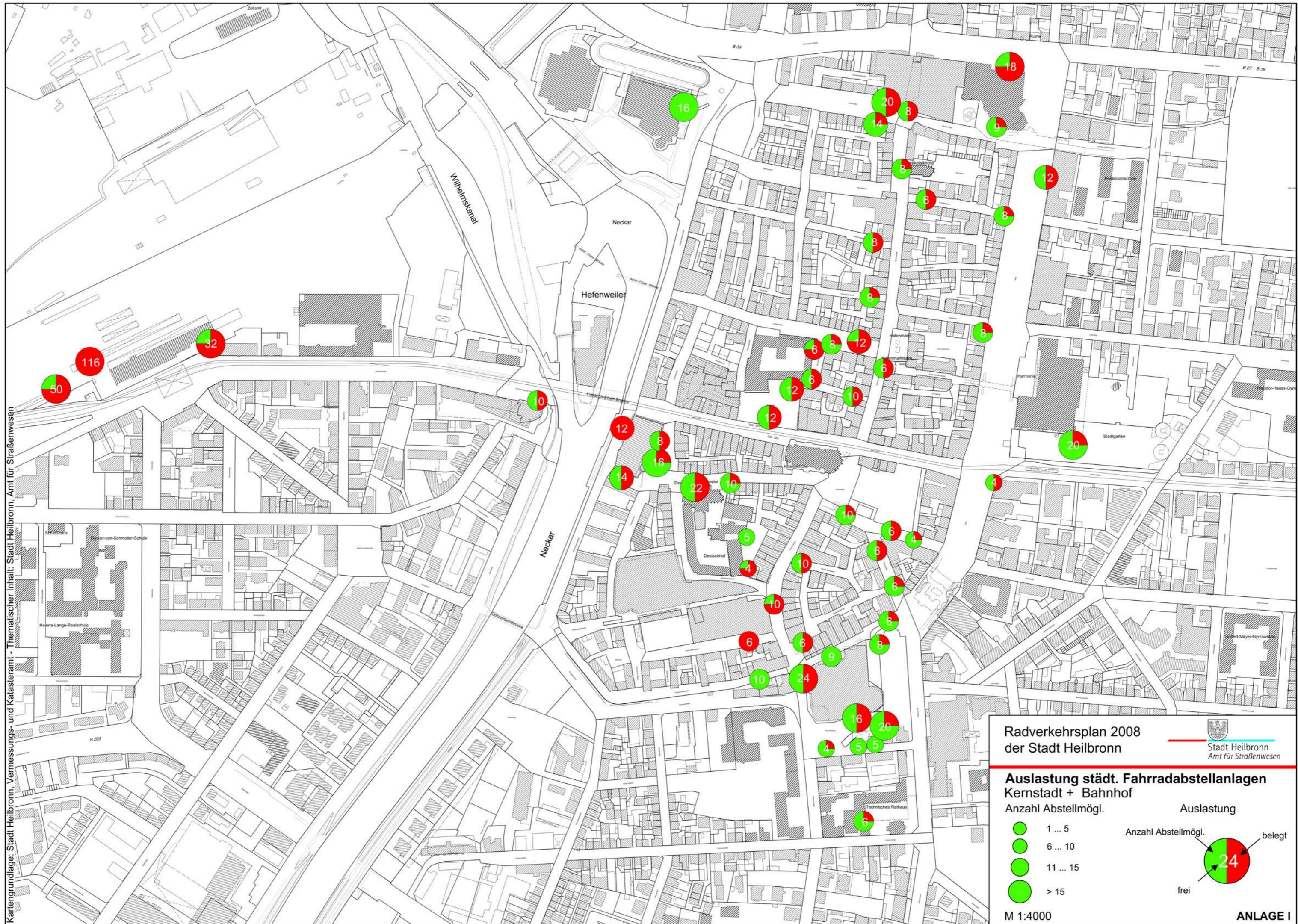


Anlagen

Seite

I	Auslastung städtischer Fahrradabstellanlagen (FAA)	56
II	Bedarf Fahrradabstellanlagen (FAA)	56
III	Standorte Wegweisung	57
IV	Unfälle mit Radfahrereteiligung	58
V	Unfälle mit Radfahrereteiligung	58
VI	Belastungsplan Radverkehr	68
VII	Übergeordnetes Wunschliniennetz	73
VIII	Bestands- und Wunschliniennetz Heilbronn Süd	75
IX	Bestands- und Wunschliniennetz Heilbronn Nord	75
X	Bestands- und Wunschliniennetz Biberach	93
XI	Bestands- und Wunschliniennetz Böckingen	97
XII	Bestands- und Wunschliniennetz Frankenbach	102
XIII	Bestands- und Wunschliniennetz Horkheim/Klingenberg	104/110
XIV	Bestands- und Wunschliniennetz Kirchhausen	107
XV	Bestands- und Wunschliniennetz Neckargartach	112
XVI	Bestands- und Wunschliniennetz Sontheim	116
XVII	Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen (FAA)	120





**Radverkehrsplan 2008
der Stadt Heilbronn**

Stadt Heilbronn
Amt für Straßenwesen

**Auslastung städt. Fahrradabstellanlagen
Kernstadt + Bahnhof**

Anzahl Abstellmögl.

- 1 ... 5
- 6 ... 10
- 11 ... 15
- > 15

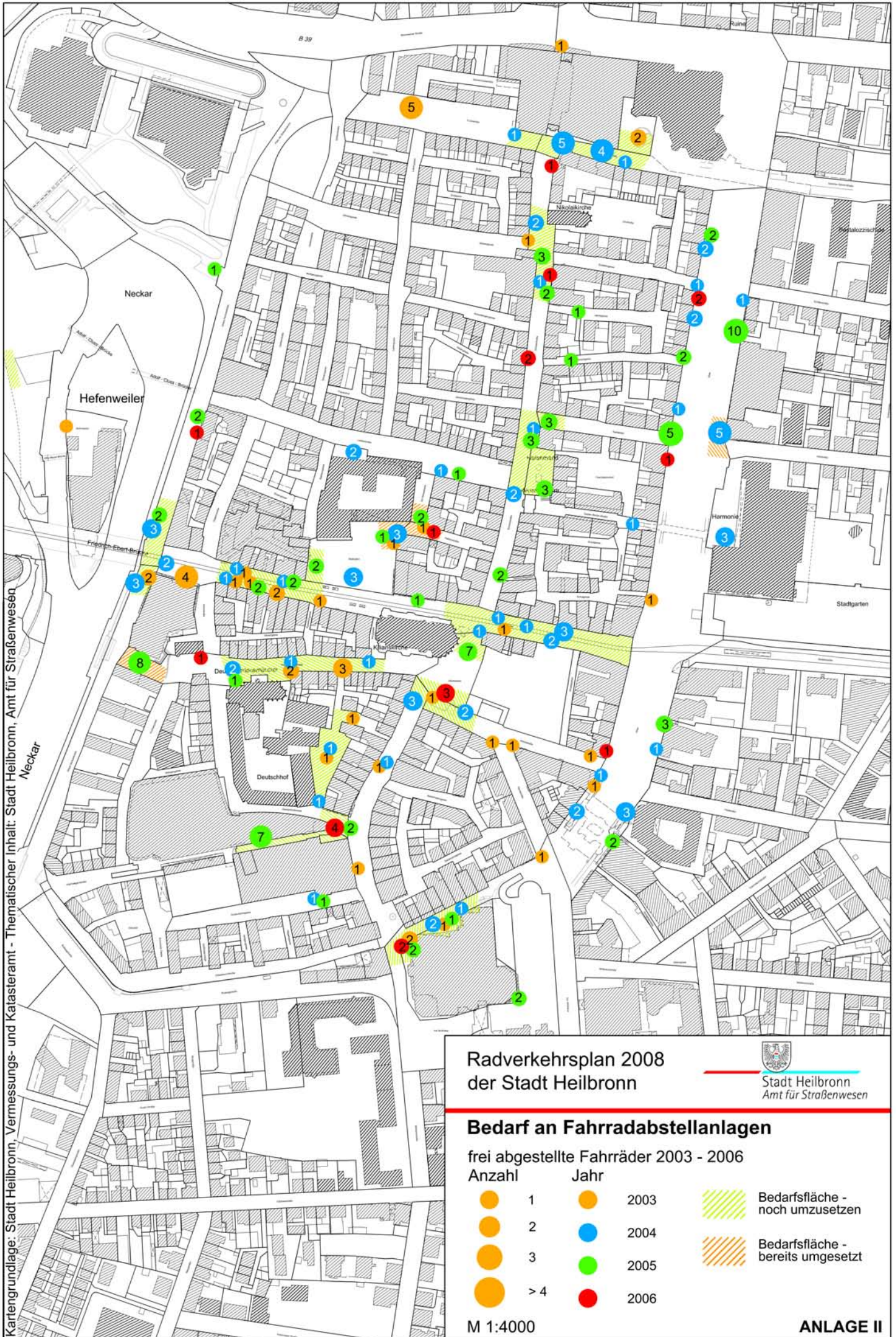
Auslastung

Anzahl Abstellmögl. ● ● belegt

frei

M 1:4000

ANLAGE I



Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

Radverkehrsplan 2008 der Stadt Heilbronn



Bedarf an Fahrradabstellanlagen

frei abgestellte Fahrräder 2003 - 2006











Anzahl	Jahr
1	2003
2	2004
3	2005
> 4	2006

- Bedarfsfläche - noch umzusetzen
- Bedarfsfläche - bereits umgesetzt

M 1:4000

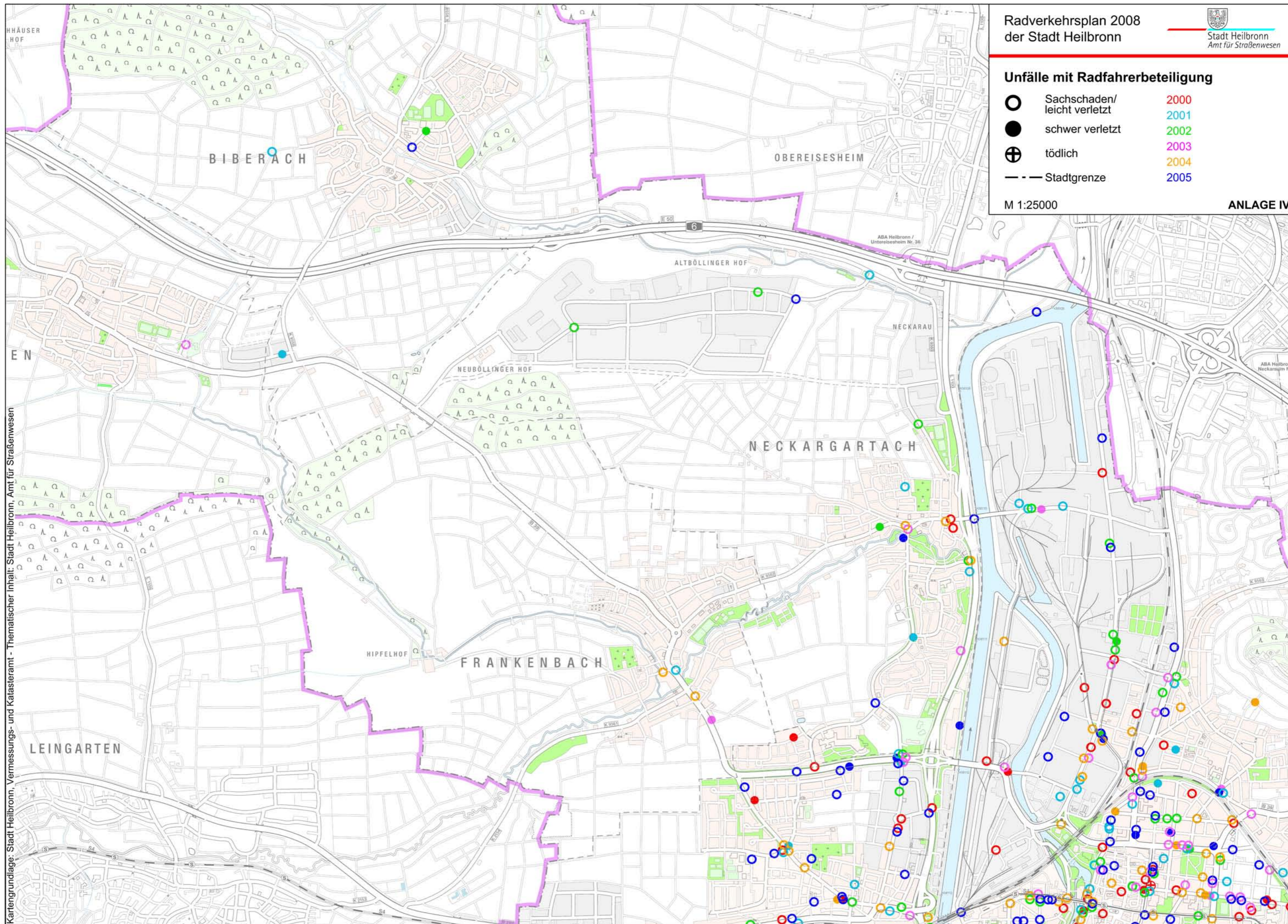
ANLAGE II

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

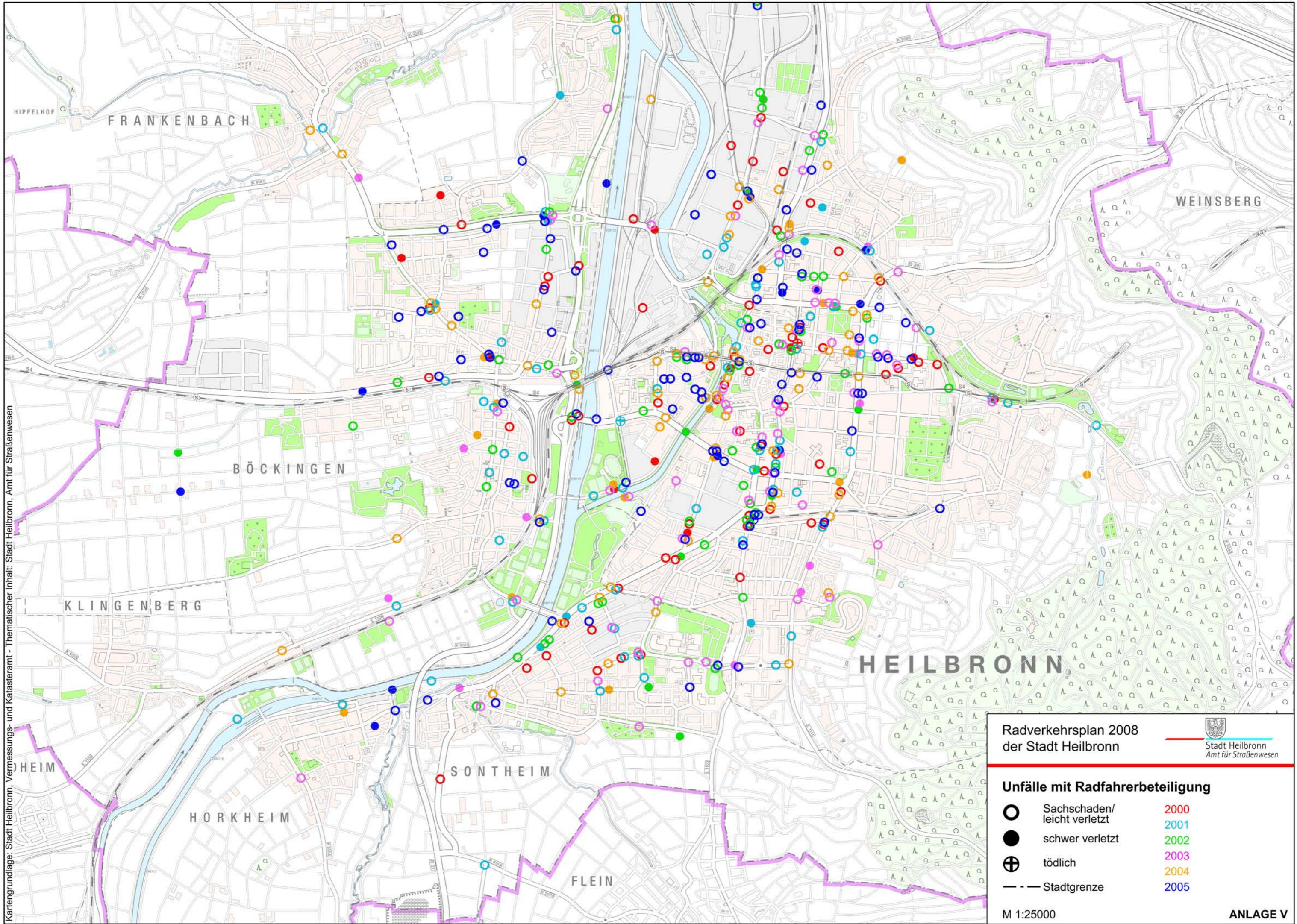
-  Sachschaden/
leicht verletzt
 -  schwer verletzt
 -  tödlich
 -  Stadtgrenze
- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|  |  |  |  |  |  |

M 1:25000

ANLAGE IV




Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen



Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

**Radverkehrsplan 2008
der Stadt Heilbronn**



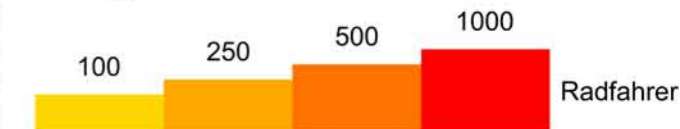
Unfälle mit Radfahrereteiligung

○	Sachschaden/ leicht verletzt	2000
●	schwer verletzt	2001
⊕	tödlich	2002
— —	Stadtgrenze	2003
		2004
		2005

M 1:25000 ANLAGE V

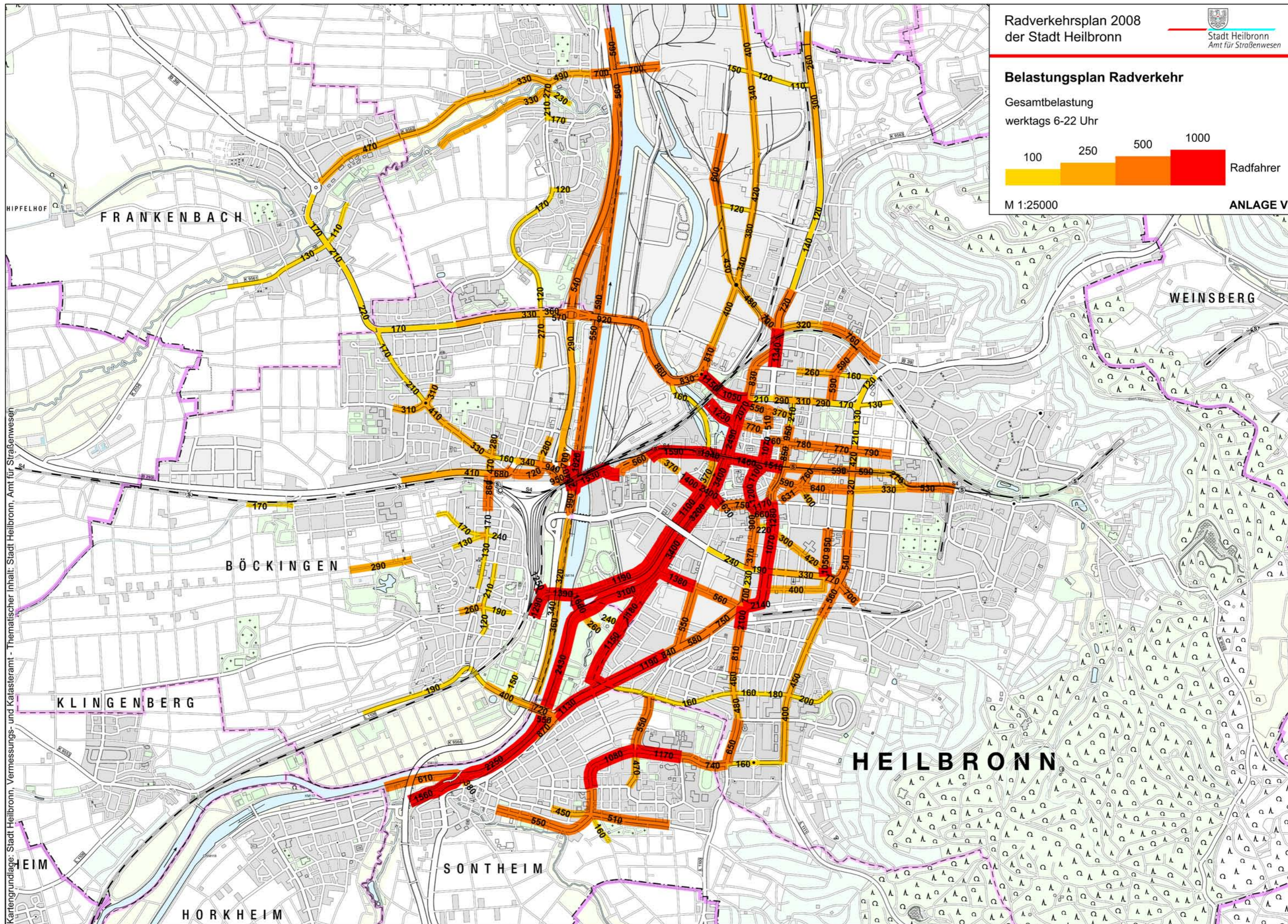
Belastungsplan Radverkehr

Gesamtbelastung
werktags 6-22 Uhr

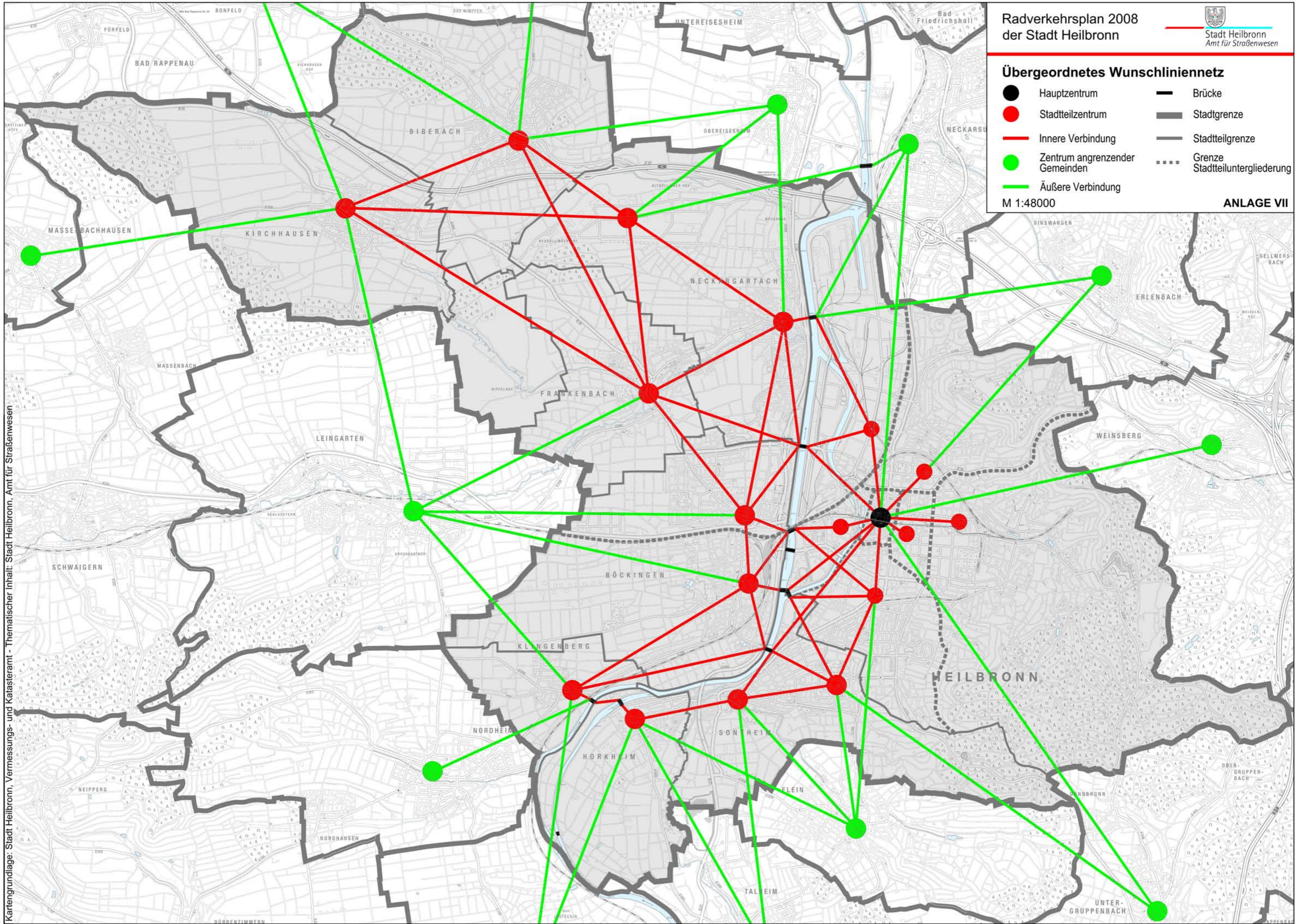


M 1:25000

ANLAGE VI



Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen



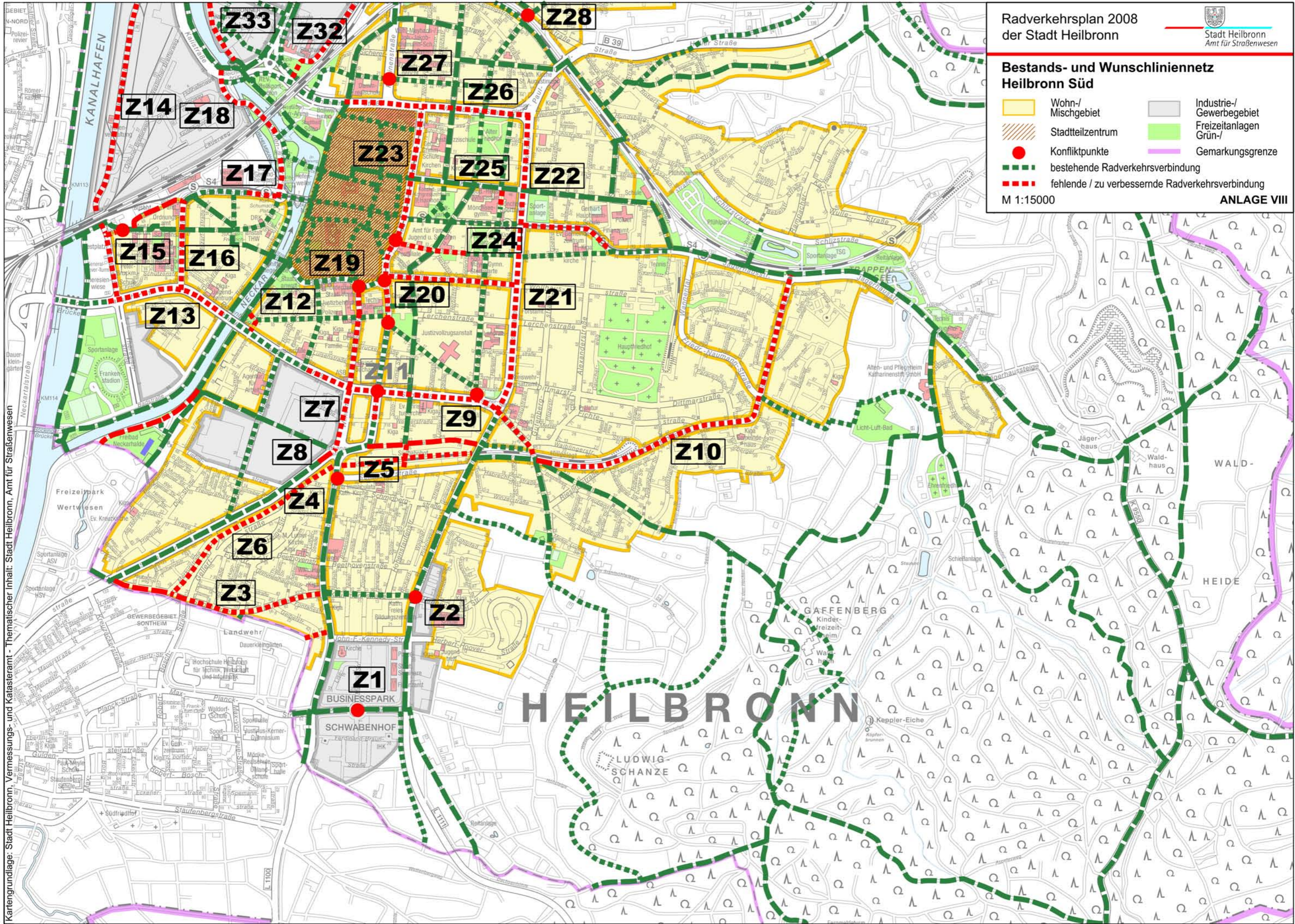
Übergeordnetes Wunschliniennetz

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| ● Hauptzentrum | — Brücke |
| ● Stadtteilzentrum | — Stadtgrenze |
| — Innere Verbindung | — Stadtteilgrenze |
| ● Zentrum angrenzender Gemeinden | — Grenze Stadtteiluntergliederung |
| — Äußere Verbindung | |

M 1:48000

ANLAGE VII

Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen



**Radverkehrsplan 2008
der Stadt Heilbronn**

Stadt Heilbronn
Amt für Straßenwesen

**Bestands- und Wunschnliniennetz
Heilbronn Süd**

	Wohn-/ Mischgebiet		Industrie-/ Gewerbegebiet
	Stadtteilzentrum		Freizeitanlagen Grün-/
	Konfliktpunkte		Gemarkungsgrenze
	bestehende Radverkehrsverbindung		
	fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung		

M 1:15000 **ANLAGE VIII**

Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

Radverkehrsplan 2008 der Stadt Heilbronn

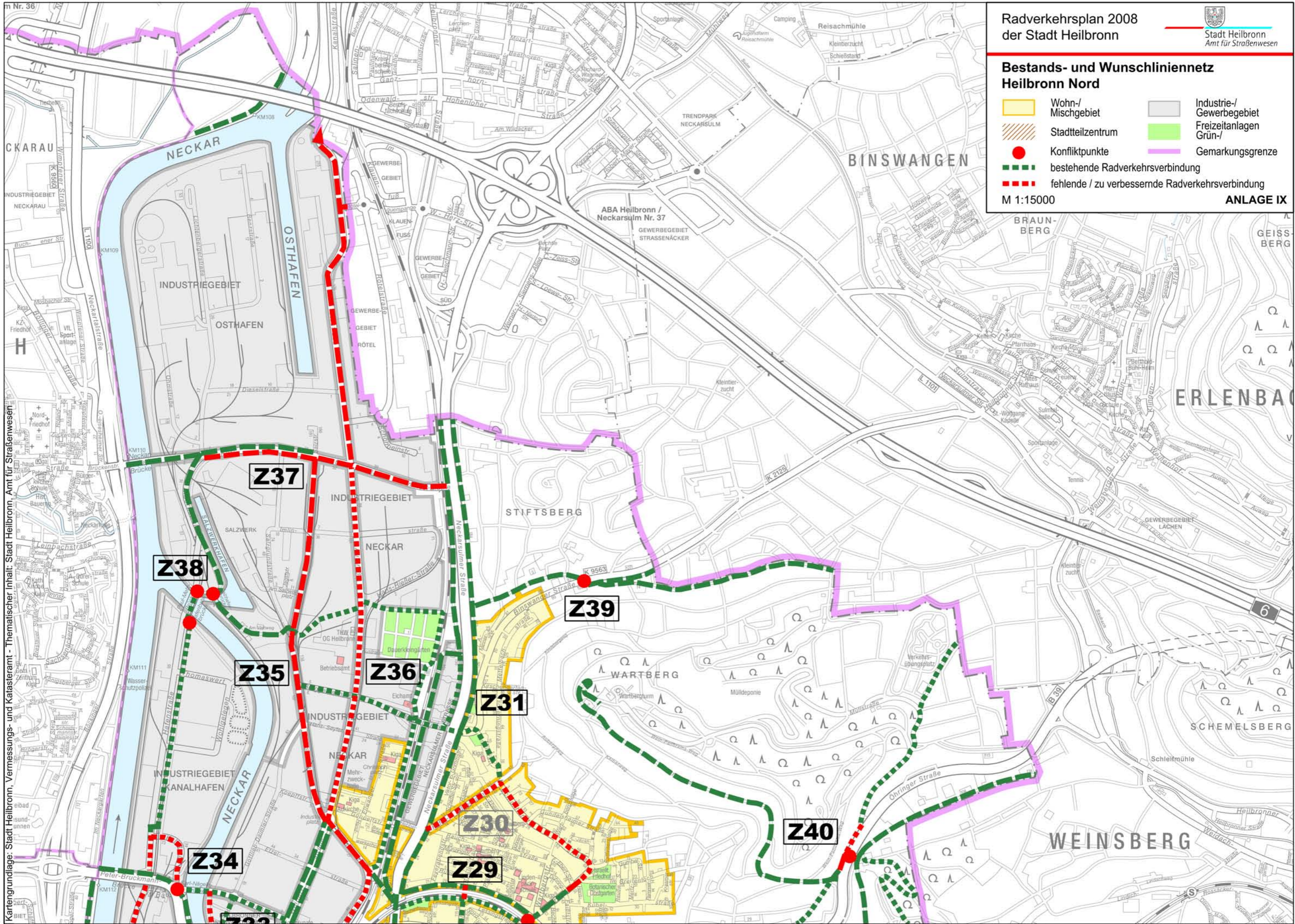


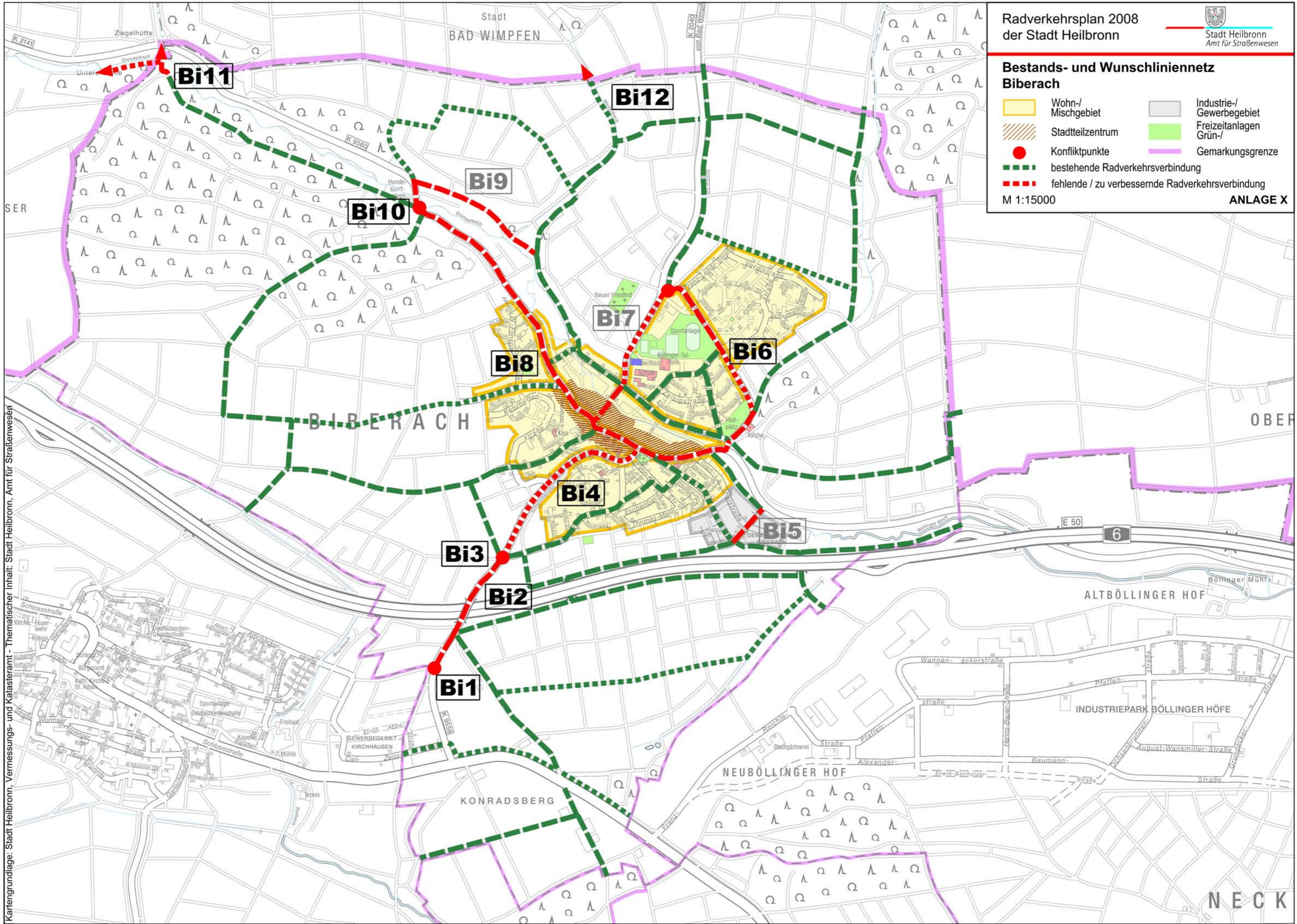
Bestands- und Wunschliniennetz Heilbronn Nord

- Wohn-/ Mischgebiet
- Industrie-/ Gewerbegebiet
- Stadtteilzentrum
- Freizeitanlagen Grün-/
- Konfliktpunkte
- Gemarkungsgrenze
- bestehende Radverkehrsverbindung
- fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung









M 1:15000

ANLAGE IX





**Bestands- und Wunschliniennetz
Biberach**

	Wohn-/ Mischgebiet		Industrie-/ Gewerbegebiet
	Stadtteilzentrum		Freizeitanlagen Grün-/
	Konfliktpunkte		Gemarkungsgrenze
	bestehende Radverkehrsverbindung		fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung

M 1:15000 **ANLAGE X**

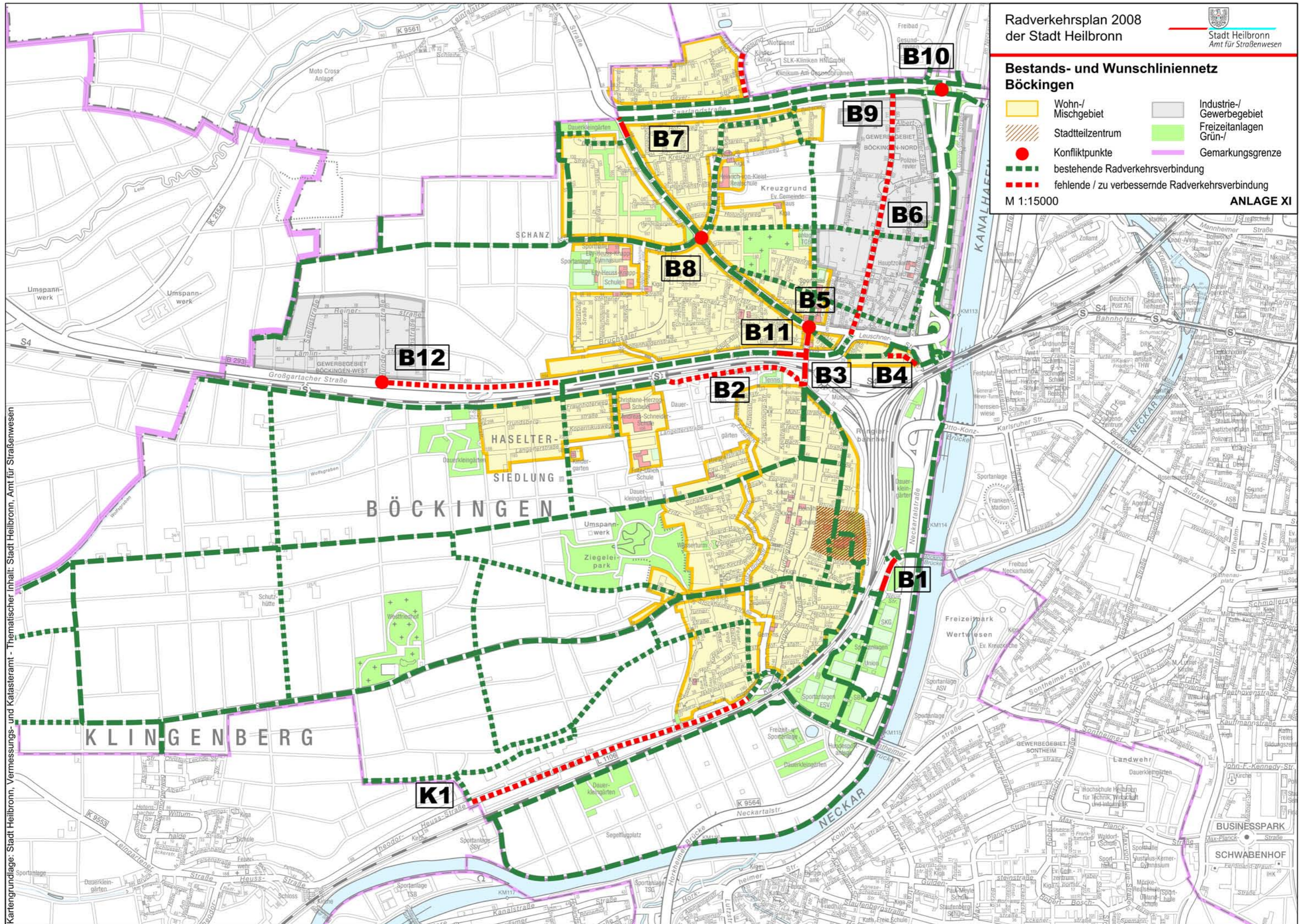
Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

**Bestands- und Wunschliniennetz
Böckingen**

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Wohn-/
Mischgebiet |  | Industrie-/
Gewerbegebiet |
|  | Stadtteilzentrum |  | Freizeitanlagen
Grün-/ |
|  | Konfliktpunkte |  | Gemarkungsgrenze |
|  | bestehende Radverkehrsverbindung | | |
|  | fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung | | |



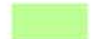



M 1:15000

ANLAGE XI



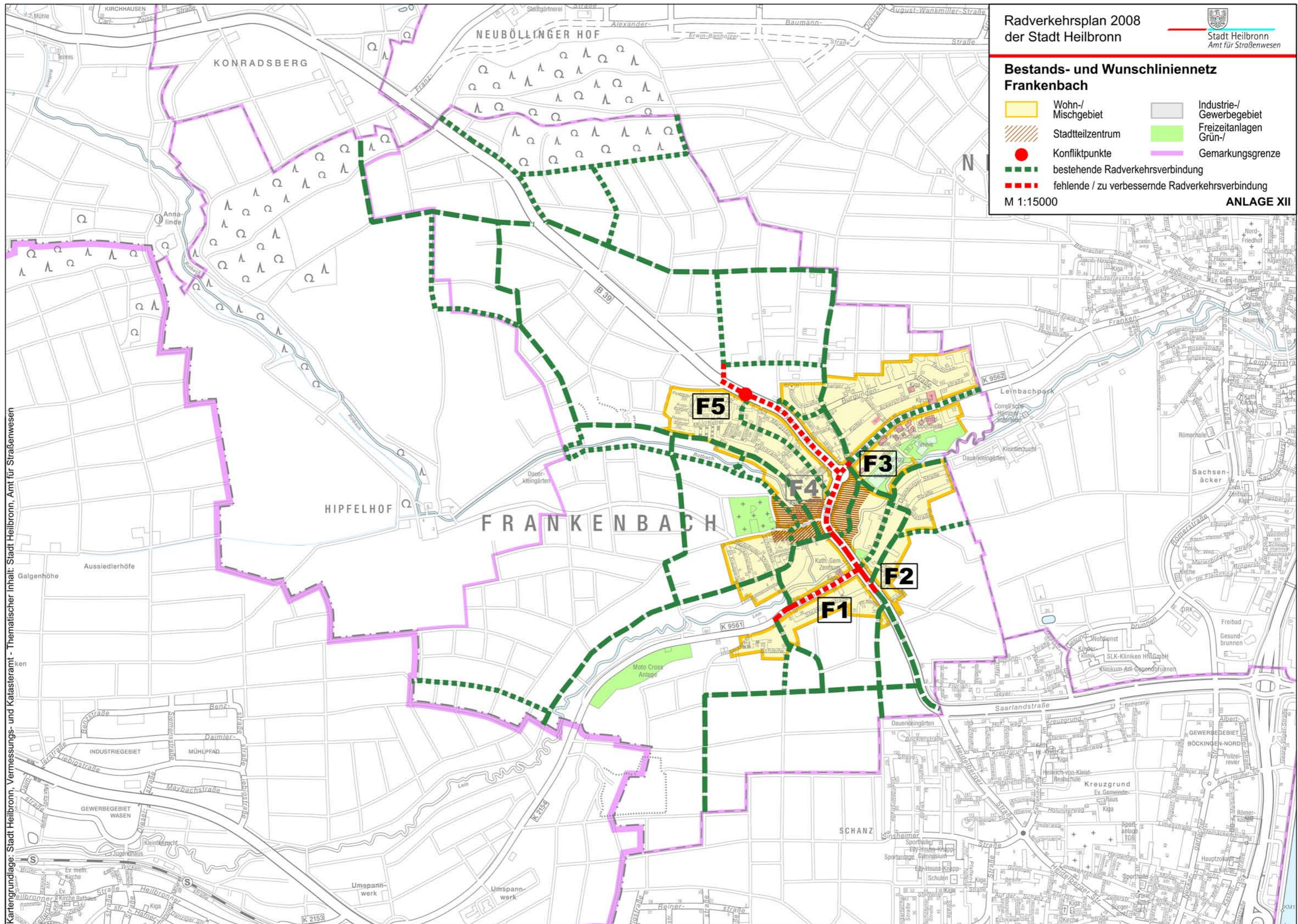
Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

**Bestands- und Wunschliniennetz
Frankenbach**

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Wohn-/
Mischgebiet |  | Industrie-/
Gewerbegebiet |
|  | Stadtteilzentrum |  | Freizeitanlagen
Grün-/ |
|  | Konfliktpunkte |  | Gemarkungsgrenze |
|  | bestehende Radverkehrsverbindung | | |
|  | fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung | | |

M 1:15000

ANLAGE XII

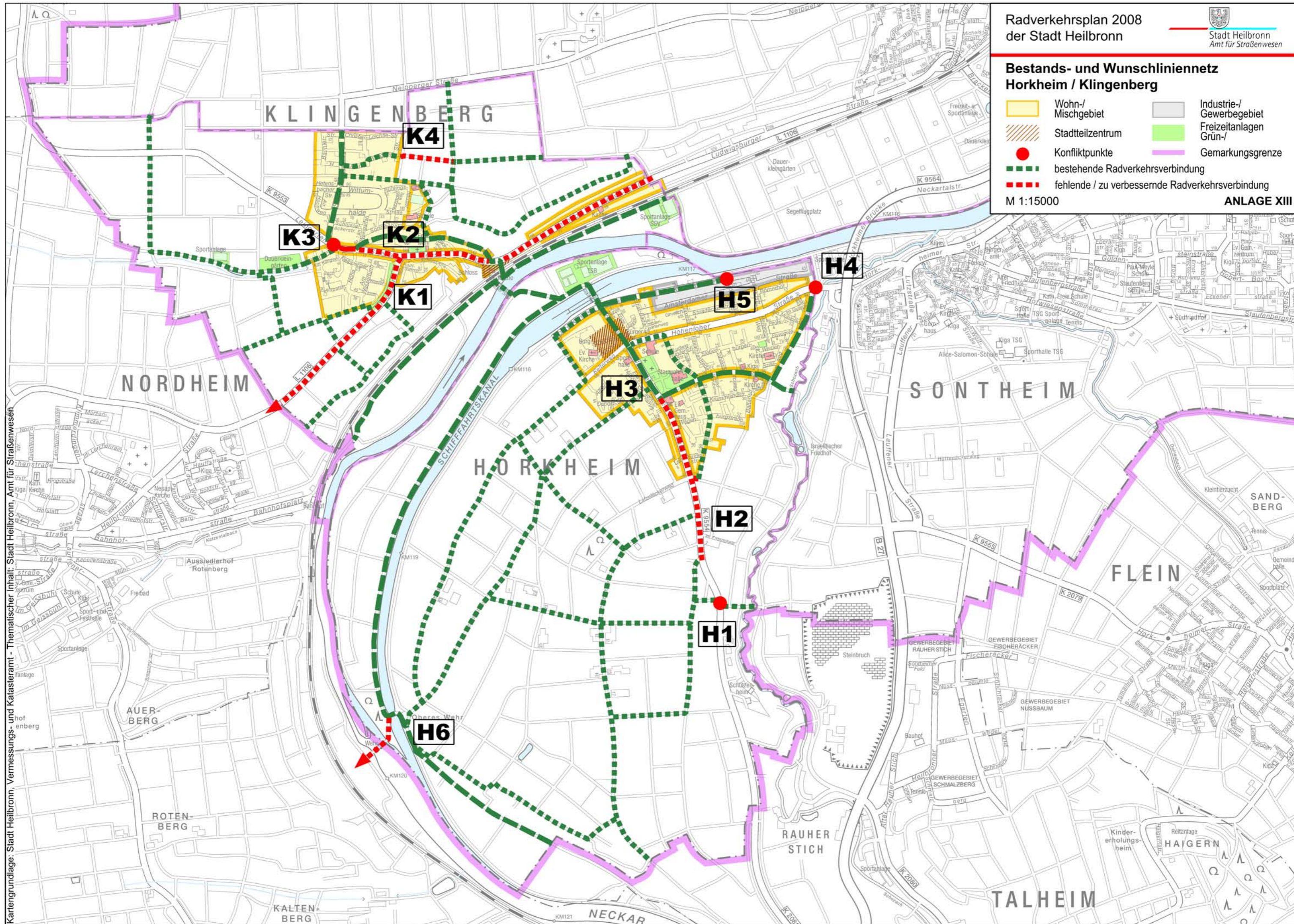


**Bestands- und Wunschliniennetz
Horkheim / Klingenberg**

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Wohn-/
Mischgebiet |  | Industrie-/
Gewerbegebiet |
|  | Stadtteilzentrum |  | Freizeitanlagen
Grün-/ |
|  | Konfliktpunkte |  | Gemarkungsgrenze |
|  | bestehende Radverkehrsverbindung | | |
|  | fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung | | |

M 1:15000

ANLAGE XIII



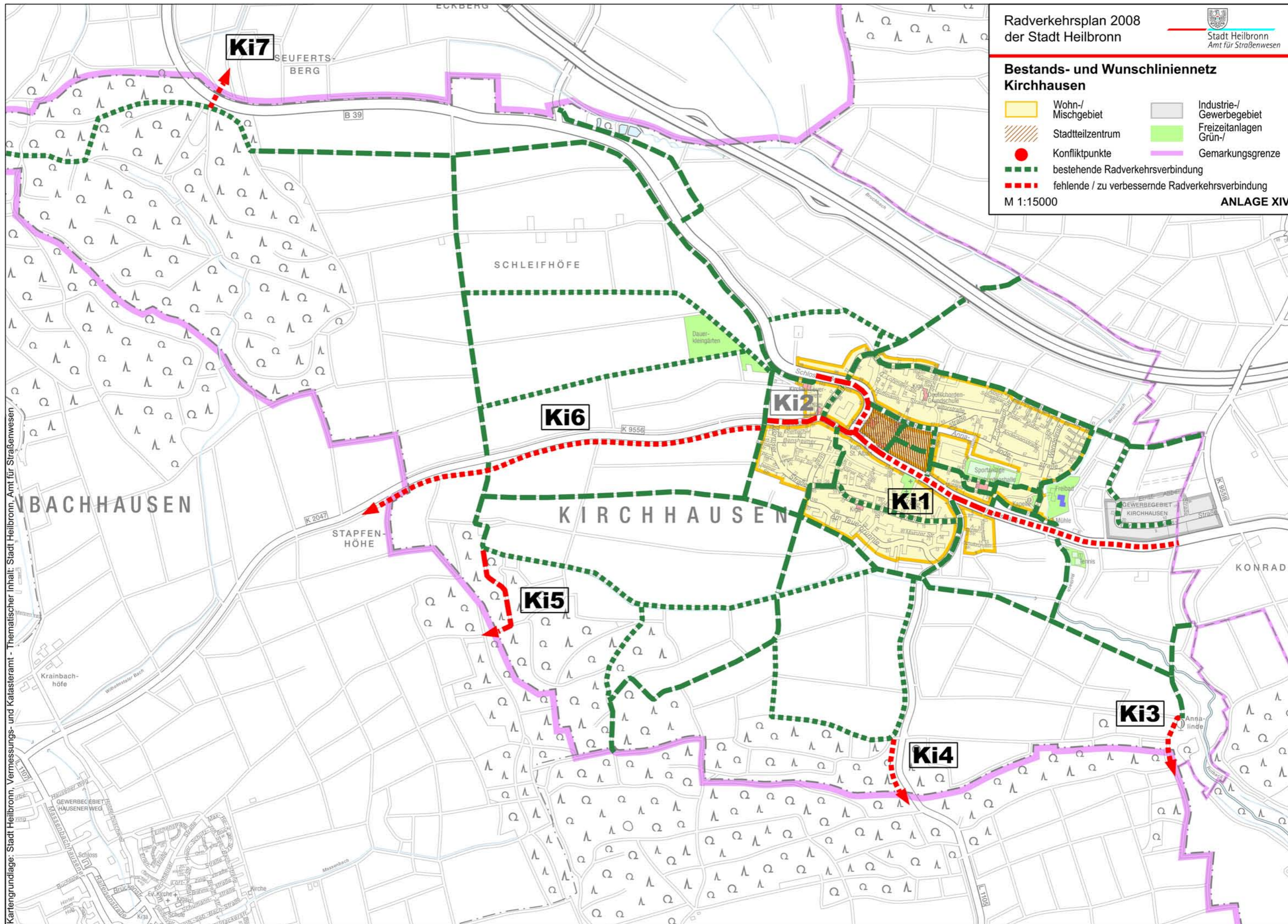
Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

**Bestands- und Wunschliniennetz
Kirchhausen**

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Wohn-/
Mischgebiet |  | Industrie-/
Gewerbegebiet |
|  | Stadtteilzentrum |  | Freizeitanlagen
Grün-/ |
|  | Konfliktpunkte |  | Gemarkungsgrenze |
|  | bestehende Radverkehrsverbindung | | |
|  | fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung | | |


M 1:15000

ANLAGE XIV



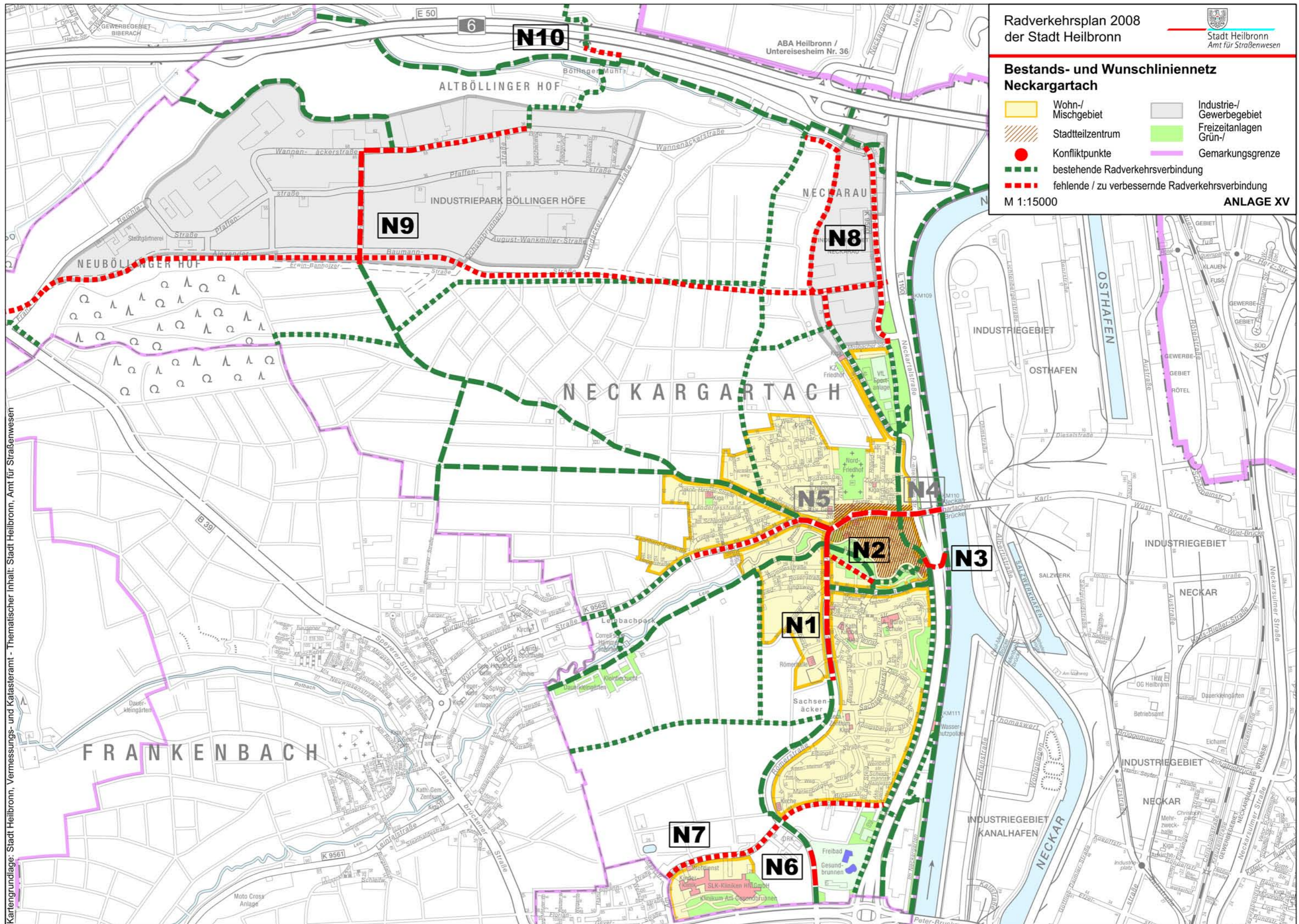
Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen

**Bestands- und Wunschliniennetz
Neckargartach**

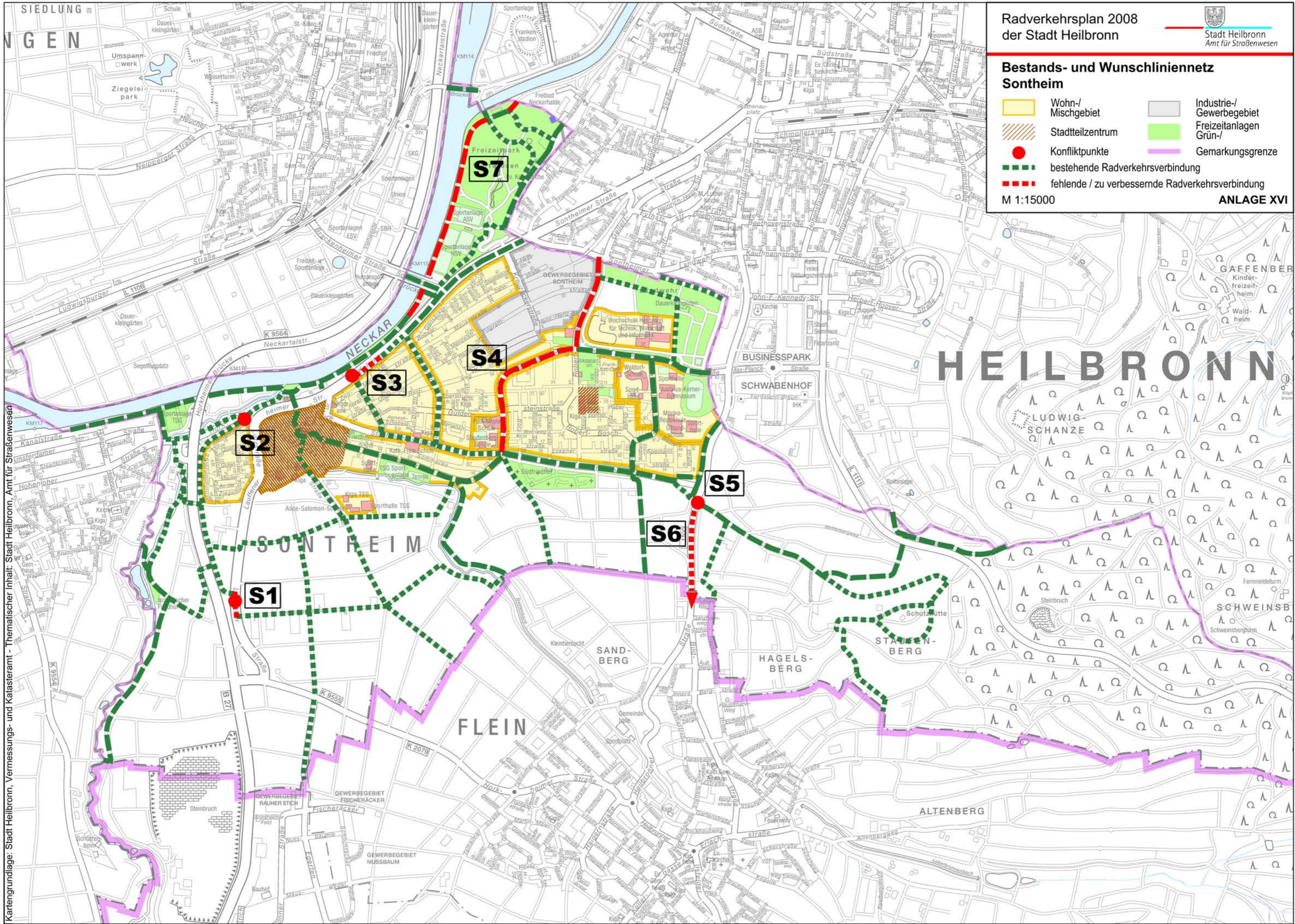
- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Wohn-/
Mischgebiet |  | Industrie-/
Gewerbegebiet |
|  | Stadtteilzentrum |  | Freizeitanlagen
Grün-/ |
|  | Konfliktpunkte |  | Gemarkungsgrenze |
|  | bestehende Radverkehrsverbindung | | |
|  | fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung | | |

M 1:15000

ANLAGE XV



Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen



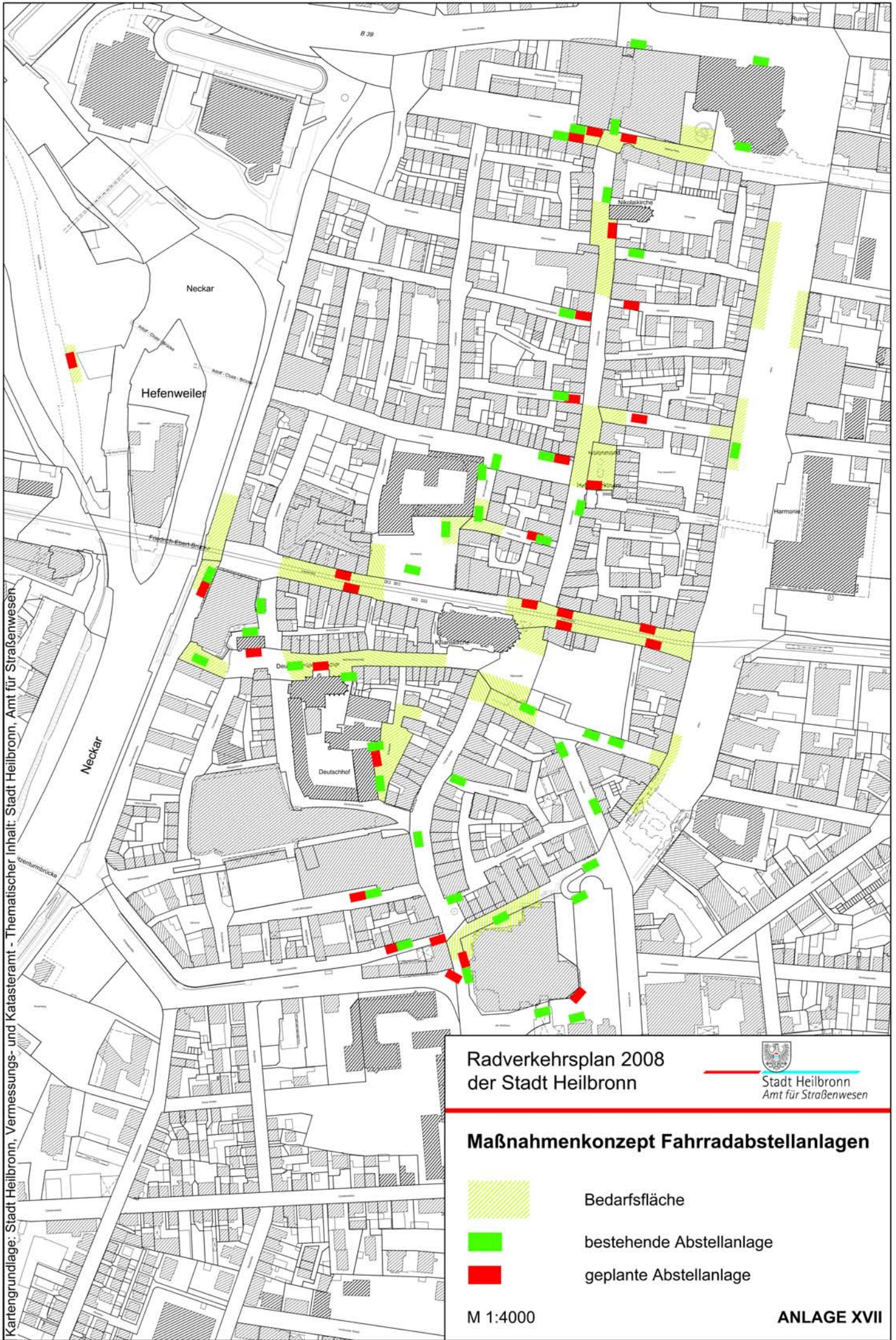
**Bestands- und Wunschliniennetz
Sontheim**

- Wohn-/Mischgebiet
- Industrie-/Gewerbegebiet
- Stadtteilzentrum
- Freizeitanlagen Grün-/
- Konfliktpunkte
- Gemarkungsgrenze
- bestehende Radverkehrsverbindung
- fehlende / zu verbessernde Radverkehrsverbindung

M 1:15000

ANLAGE XVI

Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen



Kartengrundlage: Stadt Heilbronn, Vermessungs- und Katasteramt - Thematischer Inhalt: Stadt Heilbronn, Amt für Straßenwesen.

**Radverkehrsplan 2008
der Stadt Heilbronn**



Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen

- Bedarfsfläche
- bestehende Abstellanlage
- geplante Abstellanlage

M 1:4000

ANLAGE XVII



Impressum



Herausgeber: Stadt Heilbronn · Amt für Straßenwesen

Bearbeitung: Janine Schubert · Amt für Straßenwesen
Alexander Tremmel · Amt für Straßenwesen

Zeichnungen / Pläne: Sonja Dierolf · Amt für Straßenwesen
Ulrike Hertl · Amt für Straßenwesen

Kartengrundlagen: Stadt Heilbronn · Vermessungs- und Katasteramt

Orthofotos: Stadt Heilbronn · Vermessungs- und Katasteramt

Schrägluftbilder: Jutta Schwab · Heilbronn /
Stadt Heilbronn · Vermessungs- und Katasteramt

Titelfoto: Clemens Burgmaier · Vermessungs- und Katasteramt

Layout / Gestaltung: Birgit Traub · Vermessungs- und Katasteramt

