

11. Radverkehr

Auch wenn die Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Städten immer noch deutlich vorhanden ist, ist in einer zeitgemäßen Verkehrsplanung der Radverkehr stärker zu berücksichtigen und anzustreben ein attraktives Angebot zu schaffen. Dieses verbesserte Angebot sowie die Weiterentwicklungen in der Fahrradtechnik führen dazu, dass das Fahrrad wegen seiner besonderen Vorteile und Einsatzmöglichkeiten eine immer ernsthaftere Alternative zum Pkw wird – insbesondere im Nah- und Freizeitverkehr.

Einige Vorteile des Fahrrades sind:

- Benutzbarkeit und Verfügbarkeit für den größten Teil der Bevölkerung,
- preiswert in Anschaffung und Unterhalt,
- geringe Flächenansprüche auf privatem und öffentlichem Grund,
- Umweltfreundlichkeit,
- Flexibilität,
- Gesundheitsförderung.

Wesentliche Voraussetzung für die verstärkte Fahrradnutzung ist ein attraktives, vernetztes Wegeangebot mit unterstützenden Maßnahmen für den Radfahrer. So wird ein Radwegenetz nicht auf Grundlage von Verkehrserhebungen bzw. der Stärke der Nutzung einer bestimmten Wegstrecke konzipiert, vielmehr wird erst durch die Schaffung eines möglichst lückenlos geeigneten Angebotes eine erhöhte Nutzung erreicht.

11.1 Bestandsaufnahme

Eine Bestandsaufnahme des Radwegangebotes der Stadt Viernheim ist im Sommer 2009 über eine Befahrung des Stadtgebietes mit dem Fahrrad erfolgt. Durch das Stadtgebiet führen mehrere Radrouten (**Bild 29**) mit zum Teil überregionaler Bedeutung. Das übergeordnete hessische Radroutennetz wird in Haupt- und Nebenstrecken differenziert²¹. Zusätzlich existiert ein Kreis-Radverkehrsnetz, welches auf dem hessischen Radroutennetz aufbaut, aber noch weitere, untergeordnete Relationen berücksichtigt. In dieses Kreis-Radverkehrsnetz integriert ist auch die städtische Routenführung, welche über die vorgefundene Beschilderung im Straßenraum rekonstruiert wurde. Überregionale oder regionale Themen-Radwege führen nicht durch das Untersuchungsgebiet.

Eine Übersicht der bestehenden Radverkehrsangebote im gesamten Stadtgebiet gibt **Bild 30**. Die meisten Radrouten werden nicht lückenlos auf separaten Radwegen oder Radfahrstreifen geführt. Zum größten Teil wird bei der Routenführung auf das Kfz-Straßennetz verwiesen – in der Konsequenz ergibt sich ein entsprechendes Konfliktpotenzial.

²¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.), Radroutenplaner Hessen, <http://www.radroutenplaner.hessen.de/>

Bei der Bestandsaufnahme sind die Angebote für den Radverkehr in verschiedene Arten unterschieden worden:

- Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen,
- Radweg, bzw. gemeinsamer Rad-/ Gehweg,
- Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr),
- Feldweg oder landwirtschaftlich genutzter Weg,
- Tempo 30-Zonen (nach Straßenverkehrsordnung (StVO)²² ist hier im Allgemeinen keine Ausweisung von separaten Radverkehrsanlagen vorzusehen),
- Einfahrt für Kfz-Verkehr verboten für Radfahrer aber frei,
- Einbahnstraße mit "Radfahrer in Gegenrichtung frei".

Zudem wurden weitere, für den Radverkehr wichtige Elemente, wie z.B. Lichtsignal- bzw. Fußgängerschutzanlagen oder Querungshilfen aufgenommen.

Die wesentlichen Ziele und Nutzungsschwerpunkte des Radverkehrs sind in **Bild 31** zusammengetragen. Der Abgleich des vorhandenen Wegeangebotes mit den Nutzungsschwerpunkten des Radverkehrs ermöglicht es Netzlücken zu erkennen. Gleiches gilt, wenn eine Radroute mit entsprechender Wegweisung über Abschnitte ohne geeignetes Radverkehrsangebot führt. Beide Aspekte dienen als Basis der nachfolgenden Mängelanalyse.

11.2 Mängelanalyse

Im Stadtgebiet existieren zahlreiche innerstädtische Radwegeverbindungen. Das zu Grunde liegende Radwegenetz weist lediglich vereinzelte Lücken auf, sodass in Viernheim eine im wesentlichen gute Basis zum Radfahren gegeben ist.

Die Routenführung des Radverkehrs erfolgt hauptsächlich über parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verlaufende Radwege oder Radfahrstreifen sowie durch Tempo 30-Zonen oder (immer noch als Besonderheit anzusehen) über eine Fahrradstraße, die mit StVO-Zeichen 244 beschilderte und für Kfz freigegebene Achse Kriemhildstraße – Goethestraße – Annastraße – Jahnstraße. In den Tempo 30-Zonen stellt das Fehlen von eigenen Radwegen oder Schutzeinrichtungen für Radfahrer keinen Mangel dar, weil hier eigens markierte Radwege oder Radfahrstreifen nicht erforderlich sind bzw. sogar den Grundsätzen einer Tempo 30-Zone zuwider laufen – für diejenigen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen, in denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird bzw. wo lediglich umwegige Parallelführungen bestehen (wie z.B. Friedrich-Ebert-Straße oder Industriestraße), ist dieser fehlende Schutz für Radfahrer zu beanstanden.

22 BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2009.

Die nachfolgend näher beschriebenen Mängel sind zur Übersicht zusätzlich in **Bild 32** grafisch dargestellt und verortet.

- Mangel 1: Die Industriestraße ist eine für den Freizeitverkehr zum Erholungswald (Waldschwimmbad, Waldstadion, Vogelpark,...) wichtige Achse, da sie eine direkte Nord-Süd-Verbindung zu großen Teilen der Stadt darstellt. Ein angemessenes Radwegangebot fehlt hier. Bestehende alternative Führungen erscheinen wenig geeignet, so ist beispielsweise die Verknüpfung über die Wiesenstraße umwegig und zudem nicht vollständig durchgebunden. Gleiches gilt für die Lorscher Straße als westlich dazu gelegene Parallele.
- Mangel 2: Die entlang der L 3111 verlaufende Radroute ist im mittleren Abschnitt der L 3111 (Friedrich-Ebert-Straße – Wiesenstraße) nicht auffindbar. Über die Gro-Harlem-Brundlland-Straße bzw. parallel dazu durch Grünanlagen ließe sich zwar eine grundsätzlich geeignete Führung nutzen. Es fehlt jedoch die entsprechende StVO-gemäße Auszeichnung und Wegweisung. Erschwerend hinzu kommt die trennende Wirkung der Brücke Wiesenstraße (über die L 3111), welche die Radroute unterbricht und auch hier ist die zwar umwegige aber eigentlich mögliche Verknüpfung nicht auffindbar.
- Mangel 3: Die in Ost-West-Richtung verlaufende Achse Nibelungenstraße – Wormser Straße – Friedrich-Ebert-Straße ist auch für den Radverkehr eine sehr wichtige innerstädtische Verbindung. Im östlichen Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße fehlt jedoch ein angemessenes Angebot; ein, südlich abgesetzt dazu, verlaufender gemeinsamer Rad-/Gehweg ist über Garagenhöfe geführt und deshalb schlecht auffindbar, hindernisreich und wenig attraktiv.



Abbildung 5: hindernisreiche Radführung entlang der Friedrich-Ebert-Straße

- Mangel 4: Als Verknüpfung der Innenstadt mit dem OEG-Bahnhof kommt der Achse Robert-Koch-Straße – Bahnhofstraße bzw. In den Brückengär-

ten eine besonders wichtige Bedeutung zu. Dennoch ist kein durchgängiges Angebot vorhanden, da der Weinheimer Straße und dem mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit beschilderten südlichen Abschnitt der Robert-Koch-Straße Radwegangebote fehlen (keine Tempo 30-Zone). Der verkehrsberuhigte Bereich im weiteren Verlauf der Robert-Koch-Straße vermittelt eine trügerische Sicherheit für den Radverkehr. Das Fahrverhalten im Kfz-Verkehr lässt die geforderte Rücksichtnahme nicht erkennen, die geforderte niedrige Fahrgeschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) wird sehr häufig überschritten. Negativ verstärkt wird die Situation durch eine unübersichtliche Gestaltung mit zu hoch anzusehender Kfz-Verkehrsbelastung. Dies gilt insbesondere gemessen an der Funktion des wichtigen, an die Fußgängerzone angrenzenden Abschnittes der Robert-Koch-Straße. Am OEG-Bahnhof fehlt eine Querungshilfe im Berliner Ring.

- Mangel 5: Als besonderes Radverkehrsangebot verläuft über die Achse Kriemhildstraße – Goethestraße – Annastraße – Jahnstraße eine Fahrradstraße zur Nord-Süd-Verbindung. Die Lage dieser Achse erscheint jedoch als ungünstig, da wichtige Ziele nur indirekt erschlossen sind. So wird keine direkte Verknüpfung zur Fußgängerzone hergestellt, einem der wichtigsten Ziele des Radverkehrs. Ebenfalls ungünstig ist, dass die Fahrradstraße im Norden an die Konrad-Adenauer-Allee anschließt, wohingegen weiter östlich die auch dem Radverkehr als Haupterschließungsachse des Wohngebietes Nordstadt dienende Theodor-Heuss-Allee nicht in Richtung Süden (Stadtmitte) fortgeführt wird.
- Mangel 6: Im östlichen Bereich des Gewerbegebietes am Rhein-Neckar-Zentrum existieren keinerlei Radverkehrsangebote trotz zahlreicher auch als Ziele des Radverkehrs relevanter Einzelhandelsnutzungen. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen erscheint die Mitnutzung der Kfz-Fahrbahn in der Bürgermeister-Neff-Straße bzw. Heidelberger Straße durch den Radverkehr als nicht akzeptabel. Der östliche Bereich des Gewerbegebietes ist für den Radverkehr somit nicht sicher erreichbar.
- Mangel 7: Im Verlauf der für den Radverkehr sehr bedeutenden Mannheimer Straße fehlt unmittelbar westlich der Einmündung der Fahrradstraße (Achse Kriemhildstraße – Goethestraße – Annastraße – Jahnstraße) die Fortführung des ansonsten in der Mannheimer Straße durchgängig vorhandenen Radwegangebotes. Durch diese Netzlücke wird der Radverkehr abschnittsweise auf der durch den Kfz-Verkehr relativ hoch belasteten Fahrbahn geführt. Dies schwächt die Attraktivität entscheidend um beispielsweise das Rhein-Neckar-Zentrum mit Kindern mit dem Fahrrad anzusteuern.
- Mangel 8: Die rund 50 Meter von der Mannheimer Straße abgesetzte, über die Entlastungsstraße West führende Querungshilfe ist nicht regelkonform ausgeführt. Durch die Verwendung von Leitlinien zur Markierung der Furt wird bei Radfahrern der irrige Eindruck hervorgerufen, Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr zu haben.
- Mangel 9: Im Abschnitt Lorscher Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und den Sportanlagen bzw. dem Alten Friedhof fehlt ein geeignetes Radweg-

angebot. Die Sportanlagen, als ein für den Radverkehr wichtiges Ziel, sind somit nur indirekt über die parallel verlaufende Kirschenstraße mit geeignetem Angebot erschlossen. Der Alte Friedhof ist in keiner Relation über Radverkehrsanlagen erreichbar. Um so dringlicher erscheint der Lückenschluss für den Radverkehr in der Lorscher Straße.

11.3 Maßnahmenvorschläge Radwegenetz

Basierend auf den erkannten Mängeln (**Bild 32**) werden Abhilfemaßnahmen aufgezeigt; in **Bild 33** sind dazu separat die Bedeutung der Mangelbehebung wie auch die (bauliche) Umsetzbarkeit der Maßnahme farblich hervorgehoben. Das Radverkehrsangebot der Stadt Viernheim weist einige verbesserungswürdige Situationen auf, die sich relativ leicht beheben lassen (kurzfristige Maßnahmen), andere hingegen erscheinen in der Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer als schwierig realisierbar und sollten daher eher langfristig verfolgt werden.

Die Dringlichkeit einer Maßnahme wird in erster Linie nach den Sicherheitsaspekten und der Leichtigkeit des Verkehrsablaufs bewertet. Beides sind wesentliche Aspekte zur stärkeren Nutzung des Fahrrades und können gut im Rahmen städtischer Planungen aufgegriffen werden. Eine hohe Dringlichkeit kann sich gleichermaßen ergeben durch beispielsweise eine kleine Lücke im Verlauf eines ansonsten vollständig ausgebauten Radverkehrsangebots (die fehlende Durchgängigkeit schwächt die Attraktivität des gesamten Radweges und schafft ein lokal besonders hohes Gefährdungspotenzial), wie auch durch die mangelhafte bzw. fehlende Anbindung wichtiger Ziele des Radverkehrs.

Der Umsetzbarkeit steht an einigen Stellen der beengte Straßenraum mit direkt angrenzender Bebauung entgegen. Anderenorts kann beispielsweise durch Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen ein Radwegangebot relativ einfach geschaffen werden oder in bereits bestehende Planungen zum Straßenumbau ein geeignetes Radverkehrsangebot ohne großen Aufwand integriert werden.

Besonders zur Umsetzung empfehlen sich diejenigen Maßnahmen, die relativ leicht realisierbar sind, auch wenn die Dringlichkeit vielleicht nur mittleres Niveau hat. Maßnahmen, die heute kaum realisierbar erscheinen, sollten langfristig dennoch nicht aus den Augen verloren werden, da sich im Dialog oder durch zukünftige Veränderungen der Anrainer heute nicht möglich erscheinende Lösungsansätze ergeben können.

Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge sind zur Übersicht zusätzlich in **Bild 33** grafisch dargestellt und verortet.

Maßnahme zu:

Mangel 1: Durch die großzügige Fahrbahnbreite der Industriestraße kann mit relativ geringem Aufwand ein Radfahrstreifen oder gegebenenfalls ein Schutzstreifen markiert werden und so die wichtige Freizeitverkehrsachse zum Erholungswald (Waldschwimmbad, Waldstadion, Vogelpark,...) für den Radverkehr nutzbar gemacht werden. Eine wei-

tere Möglichkeit ergibt sich durch die städtische Planung des Kreisverkehrs Friedrich-Ebert-Straße/Wasserstraße, in dessen Zuge die Durchbindung des Großen Stellweges an die Friedrich-Ebert-Straße für Fußgänger und Radfahrer diskutiert wird (Rückbau der zu querenden Eisenbahntrasse erforderlich). Die Straßenraumbreite im Großen Stellweg ermöglicht ebenfalls die Ausweisung eines Radverkehrsangebotes, zusätzlich ist die Kfz-Verkehrsbelastung niedriger als in der Industriestraße. Beide Varianten sind somit als geeignet anzusehen, dem Radverkehr ein geeignetes Angebot zur Verfügung zu stellen.

Mangel 2: Die entlang der L 3111 verlaufende Radroute lässt sich relativ einfach und umwegarm über die Gro-Harlem-Brundtland-Straße realisieren. Hier sind in erster Linie lediglich Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen erforderlich. Die fehlende Verknüpfung zur Wiesenstraße wird durch die Umsetzung der Planungen zum Rückbau der saniierungsbedürftigen Brücke und die Einrichtung des stattdessen geplanten Kreisverkehrs Wiesenstraße/L 3111 erreicht.

Mangel 3: Zur Herstellung eines geeigneten Radverkehrsangebotes im östlichen Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße liegen erste Planungen bereits vor. Danach sind beidseitig der Kfz-Fahrbahn Radfahrstreifen vorgesehen.

Die hohe Dringlichkeit, die Angebotslücke in der wichtigen Ost-West-Achse zu schließen, wird unter anderem durch zahlreiche Fahrradreifenspuren im straßenbegleitenden Grünstreifen bzw. den Banketten deutlich. Offensichtlich wird auch ohne Angebot die Friedrich-Ebert-Straße heute bereits rege genutzt – mit entsprechendem Gefährdungspotenzial.

Mangel 4: Zur besseren Verknüpfung der Innenstadt mit dem OEG-Bahnhof sollten neben der Einrichtung einer Querungshilfe im Berliner Ring und der durchgängigen Ausweisung bzw. Beschilderung der Radroute auch Maßnahmen zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs in der Robert-Koch-Straße in Erwägung gezogen werden. Gleichsam als Sofortmaßnahme kann durch Geschwindigkeitskontrollen bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafeln das Gefahrenpotenzial durch überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten vermindert werden. Als mittel- bis langfristige Maßnahme sind im **Abschnitt 9** in den Planfällen 1 und 2 Verkehrskonzepte entwickelt, die eine Schließung der Robert-Koch-Straße für den Durchgangsverkehr vorsehen.

Mangel 5: Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr wird empfohlen, die Kettelerstraße und die Rathausstraße als Fahrradstraßen (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) umzugestalten. Die Umnutzung zur Fahrradstraße ist in die Planfallberechnungen (**Abschnitt 9**) bereits integriert und deren verkehrliche Machbarkeit auch in Hinblick auf die Belange des Kfz-Verkehrs in verschiedenen Planfallberechnungen aufgezeigt. Somit stehen im Rahmen vertiefter Planungen vielschichtige Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Umnutzung zur Fahrradstraße relativ einfach möglich ist, insbesondere wenn deren Einrichtung mit der Inbetriebnahme der vorgeschlagenen Verkehrsführungskonzepte (Innenstadtring) einhergeht.

- Mangel 6: Im östlichen Bereich des Gewerbegebietes am Rhein-Neckar-Zentrum steht nicht genügend Platz für ein adäquates Radverkehrsangebot im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Die hohen Kfz-Verkehrsmengen lassen eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten zu Gunsten des Radverkehrs nicht zu. Folglich bleibt nur die Option in Kooperation mit den verschiedenen Anrainern eine geeignete Trasse über deren Privatgrundstücke zu finden. Obwohl eine gute Erreichbarkeit mit der Fahrrad durchaus im Interesse vieler Gewerbenutzungen liegt, wird die Realisierbarkeit als sehr schwierig eingestuft und eher langfristig gesehen (bei Nutzerwechsel, Umgestaltung, etc.).
- Mangel 7: Der Lückenschluss des Radwegeangebotes in der Mannheimer Straße ist besonders bedeutend, da hierüber die wichtige Relation zum Rhein-Neckar-Zentrum verläuft. Mit relativ geringem Umgestaltungsbedarf im erweiterten Knotenpunktbereich Mannheimer Straße Einmündung Jahnstraße bis zur Zufahrt RNZ kann ein Radfahrstreifen durchgängig hergestellt werden. Zur Gewährleistung eines durchgängigen Radwegeangebots erscheint der Fahrrad-Linksabbiegestreifen in der Einmündung Mannheimer Straße/Zufahrt Rhein-Neckar-Zentrum aus Richtung Osten entbehrlich und sollte sinnvoller Weise durch einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen ersetzt werden, da dieser linksabbiegenden Radfahrern ebenfalls dient.
- Mangel 8: An der Querungshilfe Entlastungsstraße West/Nähe Mannheimer Straße ist die Furtmarkierung zu entfernen oder die Einrichtung einer signalisierten Querung zu prüfen.
- Mangel 9: Der Abschnitt Lorsche Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und den Sportanlagen bzw. dem Alten Friedhof ist für den Radverkehr durch ein beidseitiges Angebot nutzbar zu machen. Durch die Entfernung der Kfz-Stellplätze auf der Fahrbahn im südlichen Abschnitt der Lorsche Straße lässt sich eine Durchbindung eines Radweges über einen Parkplatz in die parallel verlaufende Einsteinstraße relativ einfach erreichen. Zusätzlich ist eine Querungshilfe in Höhe der Sportstätten erforderlich. Da insbesondere Sportanlagen auch von radfahrenden Kindern erreichbar sein sollten, kommt der Realisierung eine besonders große Dringlichkeit und Bedeutung zu.

Zusammenfassung

Die meisten der oben aufgeführten Mängel im Radverkehr haben eine leichte Realisierbarkeit (Mängel 1...3, 5 und 7...9). Zur Mängelbeseitigung ist dazu häufig der Finanzbedarf relativ gering, zumal wenn die Maßnahmen eingebettet werden können in primär den Kfz-Verkehr betreffende Umgestaltungen (Innenstadtring, Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Straße/Wasserstraße, Kreisverkehr L 3111/Wiesenstraße). An den Mängeln 7 und 8 ließen sich mit sehr geringem Aufwand, im Wesentlichen durch Markierungsarbeiten, entscheidende Verbesserungen herbei führen. Geringfügig höherer finanzieller Aufwand entsteht zur Beseitigung des Mangels 9, hier sind bauliche Maßnahmen zu erwarten (Querungshilfe).