

Fahrradinitiative Eberbach 2020



Hier sind nur einige wenige RadlerInnen der Initiative zu sehen, über mehrere Wochen haben sich noch viele andere beteiligt, herzlichen Dank dafür!

Vorbereitet für Herrn Peter Reichert

| | |
|--|----|
| Einleitung | 3 |
| Wer sind wir | 3 |
| Unser Ziel | 3 |
| Unser Plan und unser Vorgehen | 3 |
| Unsere Eindrücke | 3 |
| Gute Gründe für den Radverkehr | 4 |
| Priorisierung..... | 4 |
| Erfolgskriterien..... | 5 |
| Aufbau dieses Berichts..... | 5 |
| Das Eberbacher Radnetz | 6 |
| Radroute westlich des Ohrsbergs | 7 |
| Radroute östlich des Ohrsbergs..... | 11 |
| Querverbindungen südlich des Ohrsbergs | 18 |
| Neckarbrücke | 22 |
| Erreichbarkeit Neckarwimmersbach (Beckstraße/Schwanheimer Straße/Feldweg ab Sandweg) . | 32 |
| Radweg nach Rockenau | 35 |
| Innenstadt..... | 37 |
| Hauptproblemstellen | 42 |
| Restliche Problemstellen | 52 |
| Anhang 1: Hintergrund der Fahrradinitiative | 56 |

Einleitung

Wer sind wir

Im Rahmen des Stadtradelns in Eberbach hat sich um das Team des ADFC eine teamübergreifende Fahrradinitiative gegründet in Zusammenarbeit mit mehreren Stadträten und im Austausch mit vielen Eberbacher BürgerInnen, auch mit Hilfe der Presse.

Unser Ziel

Das Hauptziel unserer Initiative ist es, den Anteil des Radverkehrs in Eberbach zu erhöhen, indem das Alltagsradfahren in Eberbach sicherer und angenehmer wird. Mit Alltagsradfahren meinen wir die Radfahrten von den Wohngebieten in die Schulen, zu den Arbeitsstellen und zum Einkaufen. Wir möchten die Stadt Eberbach unterstützen, indem wir ein Meinungsbild von möglichst vielen Eberbacher Radfahrenden erstellen.

Unser Plan und unser Vorgehen

Im ersten Schritt galt es, die Problemstellen für Radfahrende zu erfassen. Dazu haben wir uns fünf Mal getroffen, um Alltagsradwege in Eberbach zu fahren und gemeinsam zu bewerten. Parallel dazu haben wir weitere Verbesserungsvorschläge von Eberbacher Radfahrenden aufgenommen. Wir haben uns durchgehend bemüht, nicht nur die Problemstellen zu identifizieren und zu priorisieren, sondern auch noch Verbesserungsvorschläge zu formulieren. Allerdings besitzt die Gruppe keine formellen städtischen Planungskompetenzen. Als AlltagsradfahrerInnen können wir sehr gut kritische Stellen identifizieren und priorisieren. Unsere Ideen, wie man die Probleme beheben könnte, sind im Vergleich dazu nur Anregungen.

Im zweiten Schritt haben wir die Problemstellen in Zusammenhang mit innerstädtischen Verbindungsrouten zwischen den Wohnvierteln einerseits und den Schulen, Arbeitsstellen und Einkaufsmöglichkeiten andererseits gebracht. Dieses Kapitel kann als Anregung für ein Eberbacher Radkonzept dienen.

Im nächsten Schritt gaben wir allen Interessierten der Fahrradinitiative die Möglichkeit, die wichtigsten Problemstellen zu priorisieren. Diese priorisierten Problemstellen haben wir als „Hauptproblemstellen“ gesondert aufgeführt.

Am Schluss werden wir unsere Ergebnisse der Stadt präsentieren. Bürgermeister Peter Reichert hat sich freundlicherweise bereit erklärt, die Ergebnisse persönlich entgegen zu nehmen.

Unsere Eindrücke

Wir haben keine zusammenhängenden Alltagsradwege in Eberbach entdecken können. Viele Abschnitte von Radwegen enden plötzlich. Problematisch sind die fast überall fehlenden sicheren Übergänge von Radwegen wieder auf die Straße. Eine sich wiederholende Aussage von TeilnehmerInnen der Initiative war, dass früher viel mehr Rad gefahren wurde und dass das Radfahren über die Zeit zu unsicher geworden sei. SchülerInnen ab dem Alter von zehn Jahren dürfen die Gehwege nicht befahren und sind besonders auf sichere Radschulwege angewiesen. Diese sind in Eberbach leider aus keinem Wohnviertel vorhanden. Das ist sicher einer der Gründe für den Eindruck unserer TeilnehmerInnen, dass heute deutlich weniger SchülerInnen mit dem Rad in die Schule fahren als vor zwanzig, dreißig Jahren und vermehrt das „Elterntaxi“ einsetzen.

Letztendlich haben wir den Eindruck gewonnen, dass in den letzten Jahren nicht viel in das Alltagsradfahren in Eberbach investiert wurde. Diese Problematik betrifft nicht nur Eberbach: Eine neuere Forschung der Universität Kassel hat ergeben, dass in Heidelberg vierzigmal so viel Geld in den Kraftverkehr wie in den Fahrradverkehr investiert wurde (siehe [hier](#)). Die Relation in Eberbach dürfte noch ungünstiger sein als das Verhältnis 2,5 Cent Radverkehr zu 1 Euro Kraftverkehr in Heidelberg.

Gute Gründe für den Radverkehr

Es gibt gute Gründe, den Radverkehr in Eberbach ab sofort ernsthaft zu fördern.

- Beitrag zum Klimaschutz: „Wenn Autofahrer für ein Drittel ihrer Wege von weniger als sechs Kilometern aufs Fahrrad umstiegen, würden sie nach Berechnungen des Umweltbundesamts pro Jahr 7,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Insgesamt ist der Verkehr in Deutschland für etwa 150 Millionen Tonnen CO₂ jährlich verantwortlich, für mehr als die Hälfte davon der Autoverkehr.“
- Kommunen werden lebenswerter durch weniger Lärm, Abgase und verstopfte Straßen
- Unterstützung der Wirtschaft: „Alltagsradlerinnen und -radler nützen auch dem Einzelhandel, denn mit dem Rad schaut man häufiger mal in der Innenstadt vorbei.“
- Gesundheitliche Vorteile durch mehr Bewegung für die Radfahrenden und bessere Luft für alle. SchülerInnen, die mit dem Rad in die Schule fahren gewinnen gesundheitliche Vorteile, vermehrte Selbstständigkeit und sogar deutlich besser Konzentrationsfähigkeit. (Siehe [hier](#)).
- Entlastung des kommunalen Haushaltes (Radwege und Radstellplätze sind um Faktoren billiger als Straßen und Autoparkplätze)

Diese Zusammenstellung kommt von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (siehe [hier](#) und [hier](#)). Eberbach zählt noch nicht zu den 80 Mitgliederkommunen des Vereins.

Priorisierung

Wir hatten für die Auswahl der Hauptproblemstellen immer die Schulwege im Fokus. Der Anteil von radfahrenden SchülerInnen in Eberbach ist niedrig. Den Eberbacher SchülerInnen entgehen damit die durch etliche Forschungen bestätigten Vorteile der selbstständigen Fahrten zur Schule.

Viele Rückmeldungen hat die Fahrradinitiative auch von älteren Radfahrenden bekommen, die gerne mehr Rad fahren wollen und durch den Erwerb von Pedelecs deutlich mobiler geworden sind, aber das Radfahren in Eberbach als zu gefährlich empfinden. Die Verbesserungen für die SchülerInnen kämen auch dieser Gruppe von Radfahrenden zu Gute.

Für die Betrachtung aus Sicht der SchülerInnen spricht auch der „Erlass Sicherer Schulweg“ des Landes Baden-Württemberg. Dieser schreibt die Erstellung eines Radschulwegplans für die weiterführenden Schulen vor. Das Landesinnenministerium fordert: „Die Schulen erheben hierzu – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei – die Wegstrecken und Problemstellen ihrer Schülerinnen und Schüler, die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf eventuelle Gefahrenstellen.“ (siehe [hier](#)).

Wir warnen in diesem Kontext eindringlich davor, dass man die Unfallstatistik als wichtiges Maß für die Entscheidung nimmt, ob eine Stelle gefährlich ist. Dies nicht nur weil es zynisch wäre zu warten, bis ein Kind verunglückt, um eine Gefahr aufzuheben. Vor allem werden viele gefährliche Stellen heute von Eberbacher Radfahrenden schlichtweg nicht befahren. Entweder werden SchülerInnen gleich vom Elterntaxi in die Schule gefahren oder die gefährlichen Stellen werden durch teilweise ordnungswidrige, aber für die SchülerInnen als sicherer empfundene Ausweichstellen umfahren.

Die Standorte der Eberbacher weiterführenden Schulen bieten sich als Ziele für eine Betrachtung der Radrouten aus allen Wohnvierteln an. Wenn z.B. SchülerInnen von Neckarwimmersbach aus sicher in das Gymnasien oder in die Schulen in der Steige fahren können, dann profitieren die Pendler zum Gewerbegebiet Itter oder zum Bahnhof ebenfalls. Auch deswegen macht es Sinn, den Radschulwegen eine hohe Priorität beizumessen.

Des Weiteren halten wir die Erreichbarkeit des Eberbacher Einzelhandels und der Gastronomie für sehr wichtig. In der Abstimmung über die Priorisierung der wichtigsten Hauptproblemstellen hat die Zugänglichkeit der Innenstadt viele Punkte bekommen. Hier ist es entscheidend, dass Radfahrende gut, sicher und vor allem gerne aus allen Stadtteilen in die Altstadt kommen. Zusätzlich kommen Tourenradler vom Neckartalradweg oder mit der S-Bahn vom Bahnhof aus. Die Innenstadt und der Bahnhof müssen direkt erreichbar sein und die Wege gut ausgeschildert werden. Ein Fahrradverleih am Bahnhof wäre hier auch denkbar, genügend sichere Abstellplätze und Boxen für hochwertige Räder gehören dazu.

Erfolgskriterien

Wir hoffen sehr, dass wir mit unserer Analyse dazu beitragen, dass zeitnah ein angemessenes Radkonzept in Eberbach umgesetzt wird. Natürlich macht es nur Sinn, die von der Initiative dokumentierten und priorisierten Probleme anzugehen, wenn sich die Stadt Eberbach überhaupt für mehr Radverkehr einsetzen will.

Falls das der Fall ist, wird sich an der deutlichen Zunahme des Radverkehrs zeigen, dass die durchgeführten Verbesserungen sinnvoll waren.

Auf Bundesebene hat das Bundesverkehrsministerium in ihrem Nationalen Radverkehrsplans 2020 den Anteil des Radverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung gewählt, um ihren Erfolg zu messen. Da wurde z.B. das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im ländlichen Raum von 8 % auf 13 % zu steigern. In Eberbach könnte man zur Auswertung zunächst einen Fokus auf die weiterführenden Schulen legen und messen, ob der Anteil von SchülerInnen, die mit dem Fahrrad in die Schule fahren, gesteigert werden könnte.

Aufbau dieses Berichts

Nach dieser Einleitung folgt:

- „Das Eberbacher Radnetz“
Dieser Abschnitt ist eine Betrachtung des Eberbacher Radnetzes anhand der benötigten Radrouten. Er kann gut als Anregung für ein Eberbacher Gesamtradkonzept dienen.
- „Wichtigste Problemstellen“
Mitglieder der Initiative haben hier abgestimmt, welche einzelne Maßnahmen ihnen am wichtigsten sind
- „Weitere Problemstellen“
Hier haben wir alle Problemstellen aufgezählt, welche nicht in die Liste der „wichtigsten Problemstellen“ aufgenommen wurden. Wir glauben, dass hier viele hilfreiche und dafür nicht aufwändige Vorschläge zu finden sind

Das Eberbacher Radnetz

In unserer Arbeit haben wir früh festgestellt, dass man einzelne Problemstellen in einen Zusammenhang bringen muss, bei dem klar wird, welche Alltagsfahrten betroffen sind. Wir haben folgende Unterteilung vorgenommen:

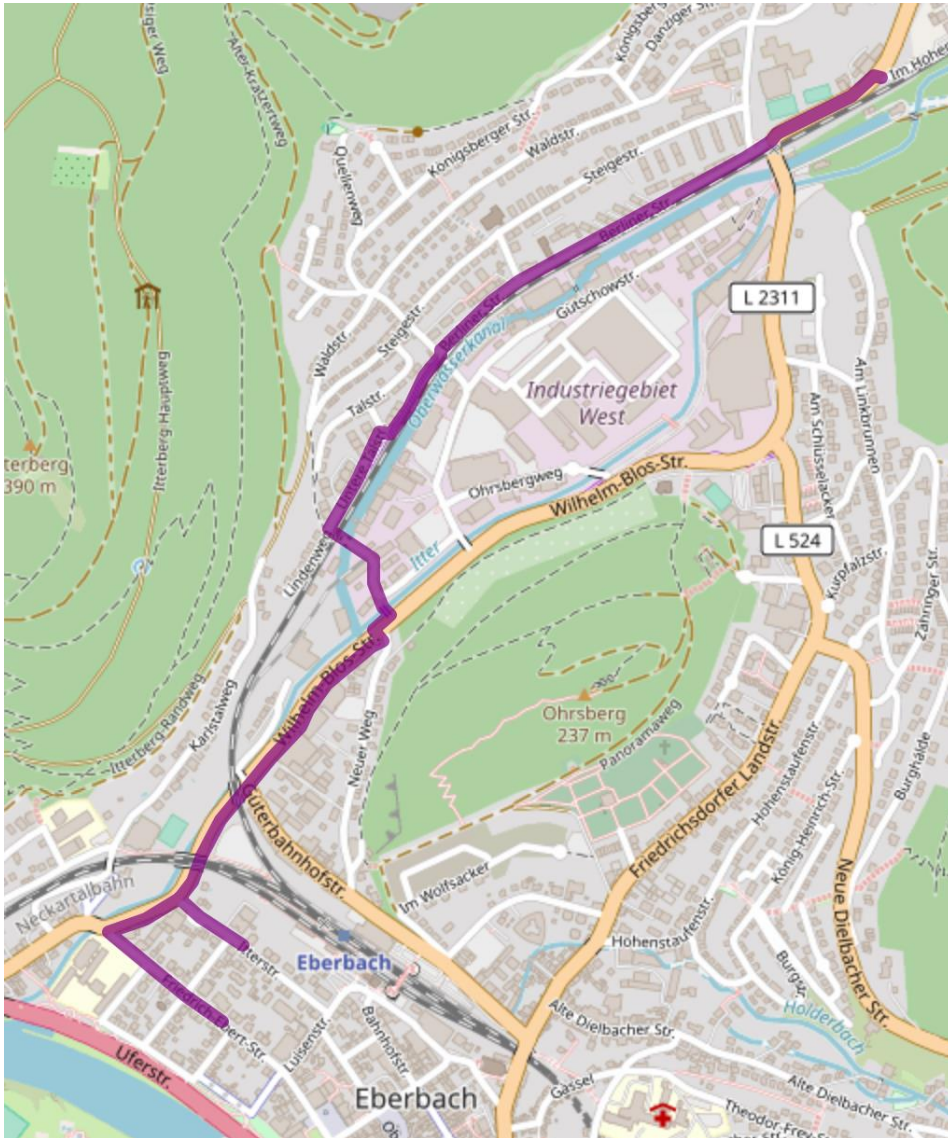
- Radroute westlich des Ohrsbergs
- Radroute östlich des Ohrsbergs
- Querverbindungen südlich des Ohrsbergs
- Neckarbrücke
- Erreichbarkeit Neckarwimmersbach
- Radweg nach Rockenau
- Innenstadt

Wir glauben, dass wir mit dieser Betrachtung auch eine Basis für ein zu entwickelndes Eberbacher Radkonzept liefern.

Im Folgenden haben wir unsere „Forderungen“ von den von uns angebotenen „möglichen Ansätzen, um die Situation zu verbessern“ klar getrennt. Wie in der Einleitung schon erklärt: als AlltagsradlerInnen können wir die Problemstellen sicher identifizieren. Wir sind aber keine StadtplanerInnen, deswegen können unsere Verbesserungsvorschläge nur als Angebot gesehen werden. Die Hauptsache ist, dass die Probleme gelöst werden und dass wieder mehr Eberbacher Rad fahren.

Radroute westlich des Ohrsbergs

Beschreibung



Gemeint ist die Fahrradfahrt zwischen Innenstadt/Eberbach West (Gretengrund....) und Gaimühle/Gewerbegebiet Itter/Schulzentrum Steige.

Motivation

Für ein verbessertes Radnetz in Eberbach ist es wichtig klarzustellen, wie man von Eberbach Nord in die Innenstadt (zumindest „West“) und Richtung Westen (Gretengrund, Igelsbach) am besten Rad fährt.

Diese Route ist ein Radschulweg für SchülerInnen der Gemeinschaftsschule und der Realschule Eberbach und außerdem die Verbindung ins Gewerbegebiet Ittertal und weiter Richtung Gaimühle. Es gibt es verschiedene Alternativen, teilweise mit Radwegabschnitten, die alle im jetzigen Zustand Vor- und Nachteile haben. Es wäre sinnvoll, eine Hauptradroute festzulegen, um notwendige Verbesserungsinvestitionen zu fokussieren.

Wir sehen mindestens vier Varianten, nämlich:

1. Steigstraße -> Quellenweg anstatt Berliner Straße, dann entweder Untere Talstraße oder Neuer Weg Nord -> Berliner Straße
2. Friedrichsdorfer Landstraße -> Wilhelm-Blos-Straße
3. Berliner Straße -> Neuer Weg Nord -> Wilhelm-Blos-Straße
4. Berliner Straße -> Untere Talstraße -> Wilhelm-Blos-Straße

Nach Meinung der Initiative ist keine der Varianten im heutigen Zustand geeignet, als Radschulweg zu dienen. Für diesen Bericht wählen wir die Route Berliner Straße -> Untere Talstraße -> Wilhelm-Blos-Straße als am besten geeignet aus.

Die Argumente:

1. Über die Steigstraße zu fahren macht tatsächlich Sinn für die SchülerInnen, aber alle anderen Radfahrenden werden kaum bergauf zur Steigstraße fahren, um nach wenigen Metern wieder herunterzufahren für die weitere Fahrt in die Untere Talstraße oder den Neuen Weg Nord. Auch besteht in der Steigstraße wegen der vielen parkenden Autos und der geringen Breite ein gewisses Gefahrenpotential.
2. Die Fahrt über die Friedrichsdorfer Landstraße zur Wilhelm-Blos-Straße ist länger, führt auch erst bergauf und dann wieder bergab und hat keinen Radweg.
3. Die Fahrt über die Berliner Straße und den Neuen Weg Nord hat zumindest für jüngere SchülerInnen den Nachteil, dass die Strecke durch das Einkaufsgebiet mit den vielen Ausfahrten unübersichtlich ist. Hier ist kein Radweg vorhanden.

Selbst diese „beste Variante“ hat etliche Schwachstellen:

- Die Verbindung zwischen Gewerbegebiet Ittertal und Berliner Straße (Im Hohenend) besteht aus einem Trampelpfad am Straßenrand
[am 3.12.2020 wurden Arbeiten an einem neuen Gehweg beobachtet – hoffentlich wird auch an Radfahrende gedacht]

- **Hauptproblemstelle West1: Fehlender Radweg Berliner Straße**

Es wurde uns berichtet, dass vor Jahren in der Berliner Straße ein kombinierter Fuß-/ Radweg gebaut und auch als solcher ausgewiesen wurde. Es ist unverständlich, warum dieser Weg nicht mehr als kombinierter Fuß-/ Radweg ausgewiesen ist. Unser Vorschlag, diese Strecke als Hauptradroute zu definieren, ist davon abhängig, dass der jetzige Bürgersteig wieder als Geh-Radweg ausgewiesen wird. Die Fahrt auf der engen und zugeparkten Straße ist schwierig und gefährlich.



- Die Ecke Quellenweg und Berlinerstraße ist äußerst unübersichtlich. Mitglieder der Fahrradinitiative berichten hier von Beinahe - Unfällen.
- Der Radweg in der Unterer Talstraße ist nur unvollständig als solcher markiert.
- In der Unteren Talstraße ist eine Strecke des Radweges mit Bänken bestückt, die von den Anwohnern rege als Treffpunkt genutzt werden. Bei stärkerer Nutzung des Radweges würden Fußgänger und Erholungssuchende gefährdet.

- Nach dem jetzigen Verlauf des Radwegs ist die Bahnunterführung am Ende der Unteren Talstraße nicht einsehbar und deswegen gefährlich.
- Die Rad- und Fußgängerampel an der Ecke Neuer Weg hat zu lange Wartezeiten
- An der Kreuzung mit der Güterbahnhofstraße haben Radfahrende keine Vorfahrt; dies würde aber für einen Radschulweg Sinn machen. (Die meisten KFZ-FahrerInnen sind so freundlich und warten auch jetzt auf Radfahrende.)
- **Hauptproblemstelle West2: Einmündung Itterstraße in die Wilhelm-Blos-Straße**
Die Itterstraße bietet sich offensichtlich als Anschluss in die Innenstadt an, insbesondere weil der Radweg Wilhelm-Blos-Straße weniger Meter entfernt an der Shell-Tankstelle abrupt und ohne Übergänge endet. Zurzeit ist dies wegen einer kurzen Strecke Einbahnstraße nicht möglich.
- Radfahrende auf dem Radweg der Wilhelm-Blos-Straße die vom Süden her auf die Einmündung der Itterstraße fahren, können wegen einer Mauer an der Ecke von Kraftfahrern aus der Itterstraße schlecht gesehen werden. Hier wird von Beinahe-Unfällen berichtet.
- Der Radweg Wilhelm-Blos-Straße direkt an der Shell-Tankstelle ist für Kunden der Tankstelle nicht ausreichend markiert. Hier wird auch von Beinahe- Zusammenstößen berichtet
- **Hauptproblemstelle West3: Abruptes Ende Radweg Wilhelm-Blos-Straße**



Der Radweg endet plötzlich und gänzlich ohne Überleitung an der Shell-Tankstelle. Radfahrende müssen schauen, wie sie weiterkommen.

Forderung

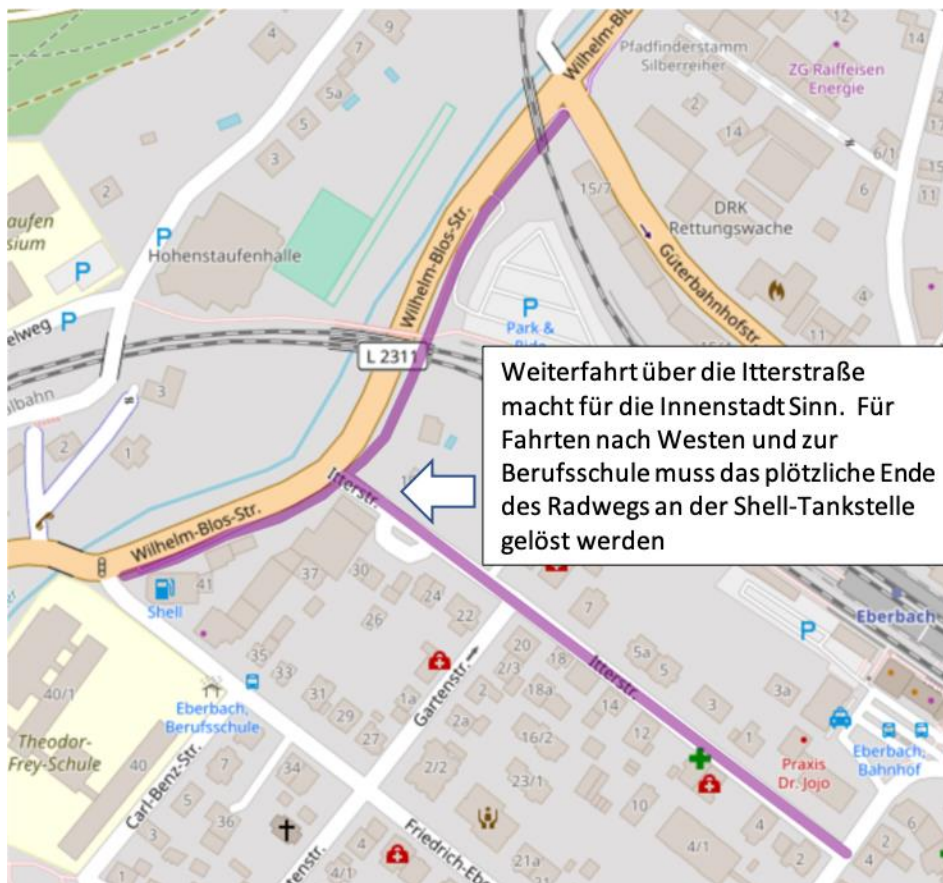
Eine gute Radverbindung westlich des Ohrsbergs von Gaimühle/Gewerbegebiet Itter/Schulzentrum Steige in die Innenstadt wird ausgewählt und dann gut fahrbar für Radfahrende gemacht, insbesondere für die SchülerInnen der Gemeinschafts- und Realschule. Wir glauben, dass zu diesem Zwecke die unter Motivation aufgelisteten Schwachstellen behoben werden müssen.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Unter der Annahme, dass die Verbindung Berliner Straße -> Untere Talstraße -> Wilhelm-Blos-Straße als Hauptradroute genommen wird:

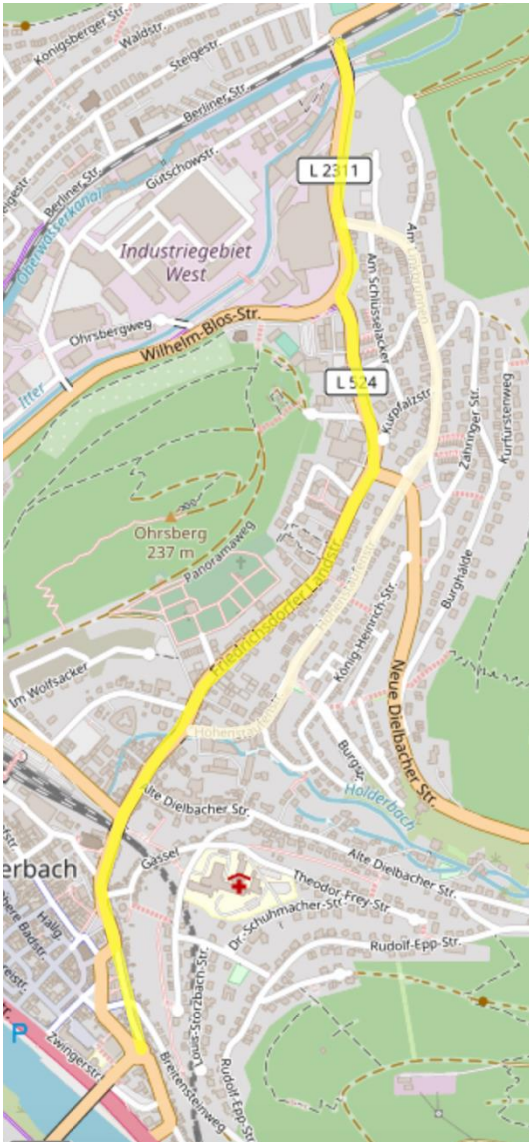
- kombinierter Geh-/Radweg Berliner Straße bis Gewerbegebiet Ittertal
- kombinierter Geh-/Radweg in der Berliner Straße
- bei der Ecke Berliner Straße und Quellenweg muss mit Beschilderung und Bodenmarkierung dafür gesorgt werden, dass Radfahrende sicher über die Kreuzung kommen
- Markierung der Unteren Talstraße als Radweg

- Umleitung des Radwegs in der Unteren Talstraße auf die Straße an der Stelle, wo Bänke stehen und AnwohnerInnen sich treffen. Dies schont die AnwohnerInnen und entschärft die fehlende Einsehbarkeit der Bahnunterführung
- kürzere Wartezeiten Rad- und Fußgängerampel Ecke Wilhelm-Blos-Straße / Neuer Weg
- Vorfahrt für Radfahrende an der Kreuzung mit der Güterbahnhofstraße
- es sollte möglich sein, von der Wilhelm-Blos-Straße in die Itterstraße gegen die Einbahnstraße einzufahren. Dies würde das Problem des plötzlich endenden Radwegs an der Shell-Tankstelle lindern
- die Unfallgefahr an der Einmündung der Itterstraße in die Wilhem-Blos-Straße (fehlende Sicht wegen Mauer an der Südwest-Ecke der Kreuzung) sollte durch einen Spiegel oder sonst eine geeignete Maßnahme entschärft werden.
- entlang der Shell-Tankstelle sollte der Radweg auf dem Boden rot markiert werden. Gerade für Kinder ist diese Stelle gefährlich, weil die aus der Tankstelle fahrende Autos nicht auf kreuzenden Radverkehr achten
- Der Radweg endet im Nirgendwo an der Shell-Tankstelle. Hier muss unbedingt eine Möglichkeit der Weiterfahrt in Richtung Hirschhorner Landstraße und Friedrich-Ebert-Straße geschaffen werden.



Radroute östlich des Ohrsbergs

Beschreibung



Hauptradroute zwischen Gaimühle/Gewerbegebiet Itter/Schulzentrum Steige und Eberbach Ost/Neckarbrücke

Motivation

Diese Strecke bildet die kürzeste Verbindung zwischen Gaimühle/Gewerbegebiet Ittertal/Gemeinschaftsschule/Realschule und den östlichen Wohnvierteln wie Schlüssellacker oder Holdergrund und weiter zur Neckarbrücke.

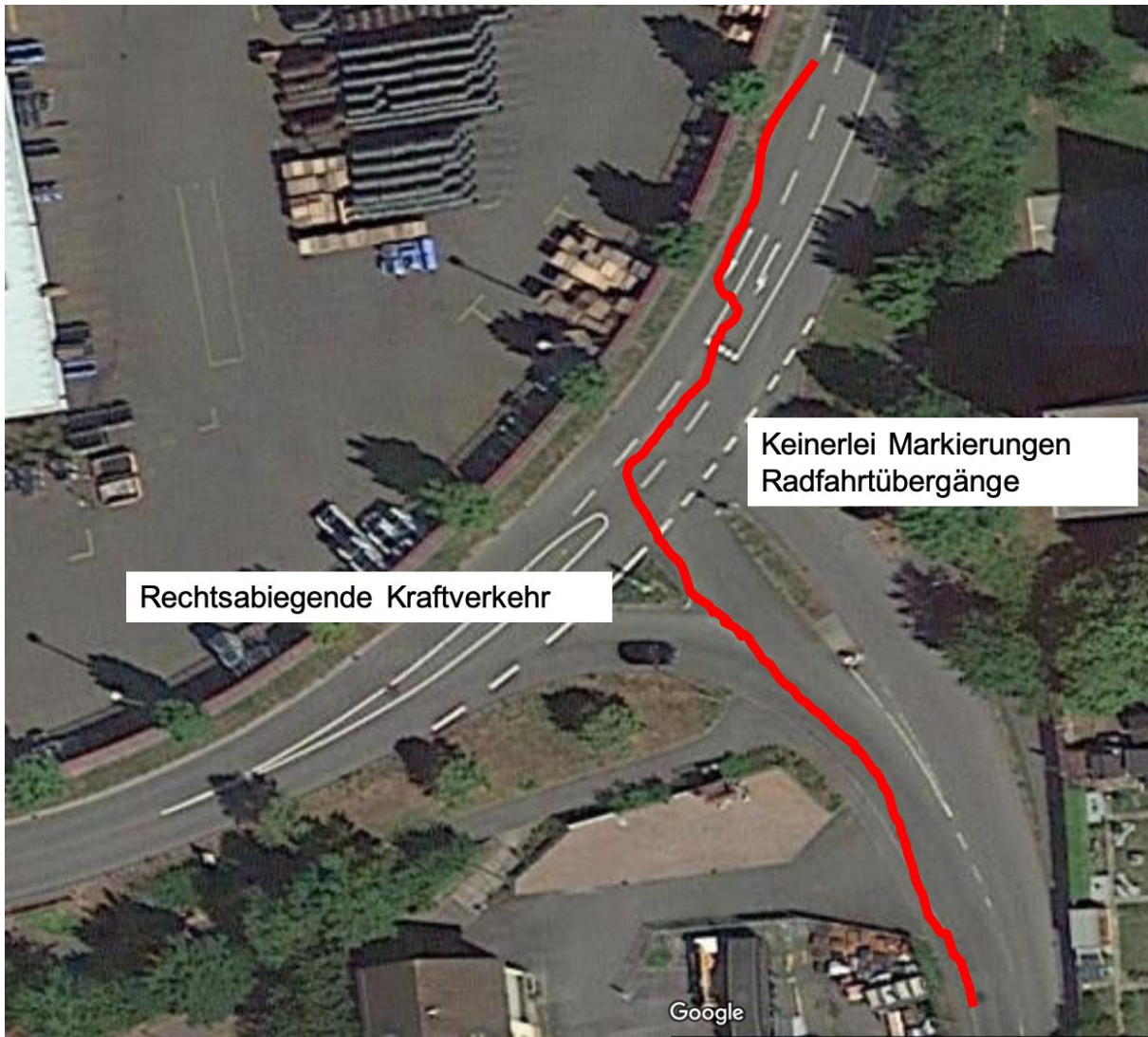
Wenn man von Eberbach-Nord ganz zur Brücke möchte, dann fährt man die Friedrichsdorfer Landstraße zur Odenwaldstraße, Brückenstraße und Neckarstraße. Bei davorliegenden Zielen kann man z.T. Ausweichstrecken wie Am Linkbrunnen oder Hohenstufenstraße nutzen, um abschnittsweise den Hauptkraftverkehr zu vermeiden.

Diese Strecke bietet eine Reihe von Herausforderungen für Radfahrende:

- **Hauptproblemstelle Ost1: Fehlender Radweg Friedrichsdorfer Landstraße**
Es sind keine Radwege in der Friedrichsdorfer Landstraße zwischen der Berliner Straße und der Neuen Dielbacher Straße vorhanden; hier gibt es auch keine sinnvollen Ausweichmöglichkeiten. Von Süden her wird deswegen vermutlich ordnungswidrig auf dem Bürgersteig gefahren. Von Norden her gibt es nicht einmal diese Möglichkeit.



- **Hauptproblemstelle Ost2: Kreuzung Friedrichsdorfer Landstraße / Wilhelm-Blos-Straße**
Die Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße / Friedrichsdorfer Landstraße ist für Radfahrende unübersichtlich und schwierig zu fahren. Radfahrende müssen sich in die linke Abbiegerspur einordnen und beim Abbiegen zusätzlich auf den Kraftverkehr achten, welcher von der Wilhelm-Blos-Straße in die Friedrichsdorfer Landstraße abbiegt. Hier gibt es keinerlei Markierungen auf der Straße und keine Beschilderung für Kraftfahrer, dass hier Radfahrende kreuzen.



Es gibt weitere Probleme mit dieser Kreuzung, die in unserer Gesamtliste dokumentiert sind:

- unklare und unpraktische Führung zum Pflichtradweg an der Wilhelm-Blos-Straße. Woher soll man von Norden kommen wissen, dass es einen Pflichtradweg gibt und wie man diesen erreicht?



- unübersichtliche Kurve zur Unterführung

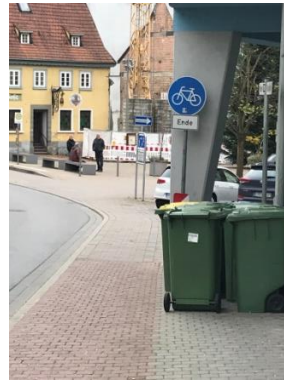


- Auch im weiteren Verlauf der Friedrichsdorfer Landstraße gibt es keinen Radweg. Die Ausweichmöglichkeiten wie Am Linkbrunnen und Hohenstaufenstraße sind nur bedingt attraktiv bei der Fahrt nach Norden und eher uninteressant für die Fahrt nach Süden, weil sie den Weg verlängern und weitere Höhenunterschiede mit sich bringen.

- **Hauptproblemstelle Ost3: Kurzer Pflichtradweg in der Odenwaldstraße**

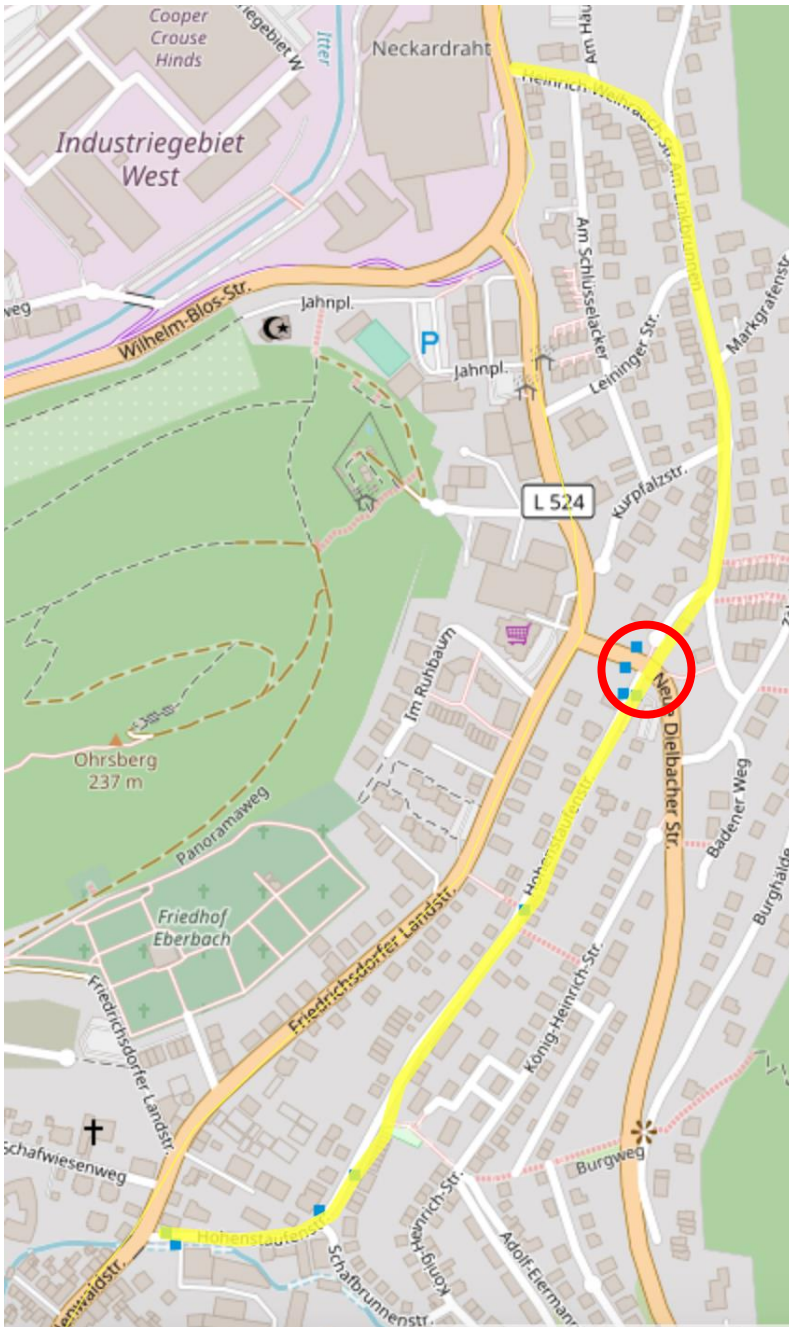
An der Kreuzung Friedrichsdorfer Landstraße / Güterbahnhofstraße / Odenwaldstraße gibt es einen 180 Meter kurzen Radweg auf der Westseite der Odenwaldstraße (Fahrtrichtung zum Neuen Markt). Die Auffahrt zu diesem Radweg ist viel zu eng und liegt genau an der Stelle, wo Fußgänger auf die Ampelschaltung zur Überquerung der Odenwaldstraße warten. Das Ende des kurzen Radwegs ist ein Radweg-Ende-Schild am Neuen Markt ohne geschützten Übergang und mit Bordstein wieder auf die Straße. Der Weg zum Neuen Markt ist im Winter durch einen Parkplatz blockiert, wenn eine Weiterfahrt über den Neuen Markt für Radfahrende äußerst sinnvoll wäre.

Im Sommer ist die Fahrt über den Neuen Markt auch für Radfahrende verboten.



Ausweichstrecken

Wie oben schon erwähnt und durch gestrichelte Linien in der Abbildung gezeigt, könnte man für den nördlichen Abschnitt der Radroute östlich vom Ohrsberg die Ausweichstrecke über Am Linkbrunnen und Hohenstauferstraße in Betracht ziehen. Diese Strecke ist zumindest teilweise als Baden-Württembergische Radtour gekennzeichnet (Weiß-grüne Wegweiser).



Die Gruppe konnte sich nur moderat für diese Ausweichmöglichkeit begeistern. Sie ist länger und bringt unnötige Höhenunterschiede mit sich.

Hauptproblemstelle Ost4: Überquerung Neue Dielbacher Straße , L 524

Der Übergang von Am Linkbrunnen zur Hohenstaufenstraße geht über die stark befahrene L 524 (Neue Dielbacher Straße).

Bei der Überfahrt gibt es keinerlei Hinweis für den Kraftverkehr, dass ein Radweg kreuzt. Will man ernsthaft Kinder hier über die L 524 schicken?



Forderung

Auch hier geht es um Radschulwege, deswegen müssen die gefährlichen Stellen ausgeräumt werden, damit SchülerInnen der weiterführenden Schulen sicher mit dem Rad fahren können.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Für die Strecke zwischen Ecke Berlinerstraße / Friedrichsdorfer Landstraße und Ecke Wilhelm-Blos-Straße / Friedrichsdorfer Landstraße besteht auf der Ostseite im oberen Bereich ein relativ breiter Bürgersteig. Hier bietet sich ein kombinierten Fuß-/Radweg an, idealerweise in beide Richtungen. Nach der Einmündung der Heinrich Weihrauchstraße sollte der Radweg in Richtung Bahnübergang weitergebaut werden.

Mit geeigneter Markierung und Beschilderung sollte man Kraftfahrern klar machen, dass Radfahrende von Norden links in die Friedrichsdorfer Landstraße abbiegen. Radfahrenden muss es genauso intuitiv klar sein, wie sie fahren sollen. Radfahrende vom Radweg Wilhelm-Blos-Straße brauchen Markierung und Beschilderung, um sicher über die Friedrichsdorfer Landstraße zu kommen.

Bei der Friedrichsdorfer Landstraße zwischen Wilhelm-Blos-Straße und Neuer Dielbacher Straße gibt es wieder auf einer Seite (Ostseite) einen breiten Gehweg. Auch hier bietet sich ein kombinierter Rad-/Fußgänger-Weg an.

In der Hohenstaufenstraße muss man eine klare Markierung für die Querung der Neuen Dielbacher Straße schaffen.

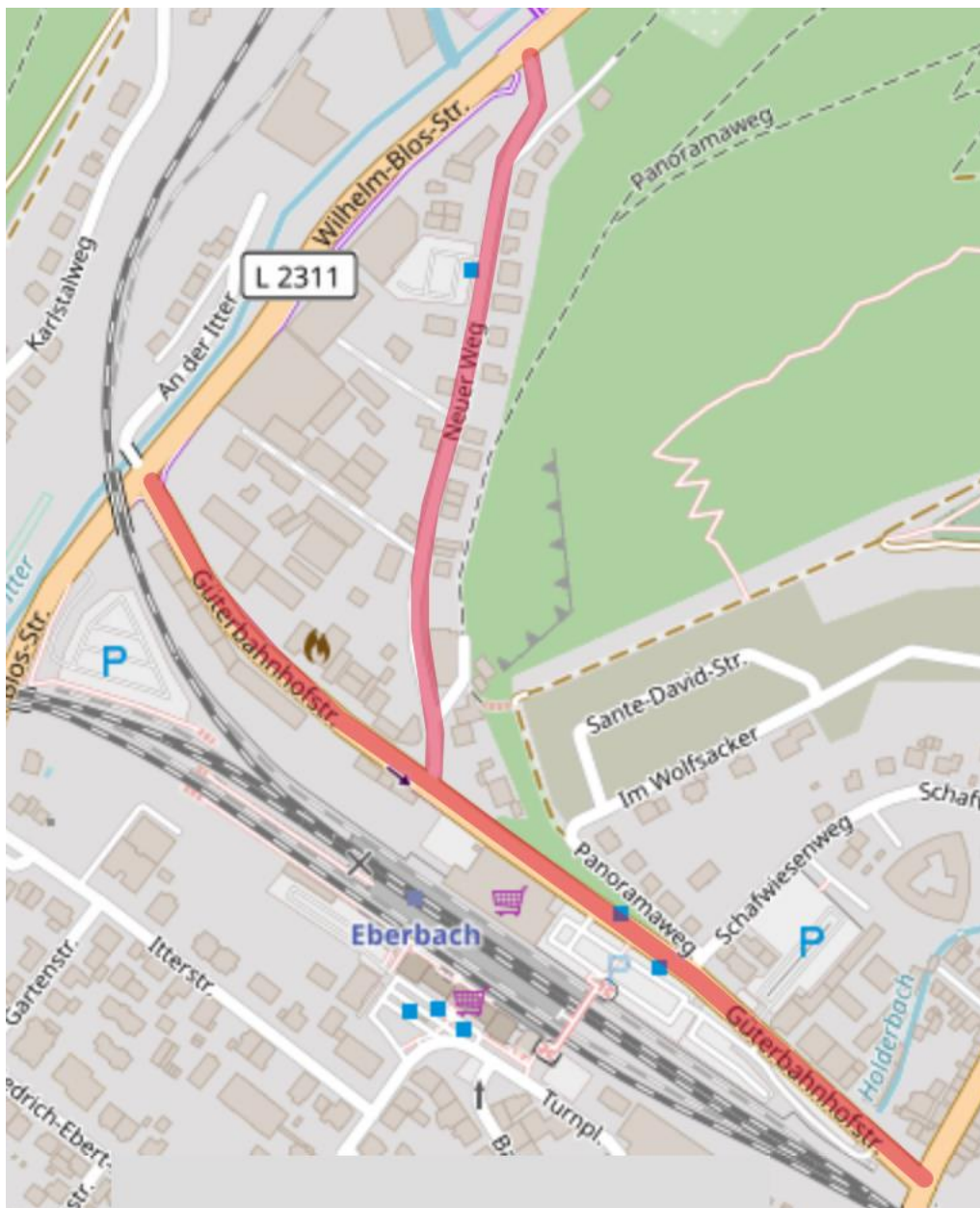
Wir haben erfahren, dass bei angedachten Verbesserungen in der Friedrichsdorfer Landstraße zwischen Güterbahnhofstraße und Neuen Dielbacher Straße ein Radweg angelegt werden könnte. Dies wäre natürlich für Radfahrende die beste Lösung für diese Strecke.

Die Sinnhaftigkeit des kurzen Radwegs in der Odenwaldstraße wurde in der Gruppe kontrovers diskutiert. Wir haben uns darauf geeinigt, dass er schon Sinn macht, wenn die Auf- und Abfahrten gelöst werden. Besser wäre eine freiwillige Nutzung für Kinder und unsichere Radelnde, während schnelle und sichere RadlerInnen die Straße nutzen könnten. Bei der Abfahrt sollte man den

Radweg bis zum Neuen Markt ermöglichen und dann ganzjährig für den Radverkehr aufmachen. Man könnte dann diskutieren, ob der Radverkehr Richtung Neckar über Neuer Markt -> Hauptstraße -> Adolf-Knecht-Straße und dann zum vorgeschlagenen kombinierten Rad- und Fußgängerweg zur Neckarbrücke (siehe Neckarbrücke) geführt wird, oder ob man über den Neuen Markt auf die Brückenstraße zur Neckarbrücke fahren sollte.

Querverbindungen südlich des Ohrsbergs

Beschreibung



Hier geht es um die Querverbindungen südlich des Ohrsbergs Güterbahnhofstraße und Neuer Weg.

Motivation

Häufig sehen wir radelnde SchülerInnen in der Güterbahnhofstraße, die wohl zum Gymnasium oder zur Realschule / Gemeinschaftsschule pendeln (manche fahren die ganze Güterbahnhofstraße durch; manche biegen von der Güterbahnhofstraße in den Neuen Weg ab). Der Neue Weg ist die Verbindung in die Steige oder zum Gewerbegebiet Neuer Weg.

Hauptproblemstelle Quer1: Radweg nach Westen Güterbahnhofstraße

In der Güterbahnhofstraße wird häufig in beiden Richtungen auf dem Radweg auf der Südseite der Straße gefahren, obwohl man eigentlich nur gen Osten fahren darf. Wir finden dies für SchülerInnen des Gymnasiums nachvollziehbar.

Zwischen dem Anfang der Güterbahnhofstraße im Osten und der Ecke Neuer Weg gibt es merkwürdige Abschnitte von wenigen Metern, die wie Radwege aussehen, aber keine sind. Die Kurve von der Güterbahnhofstraße in den Neuen Weg von Osten her wird von Kraftfahrern oft recht schnell befahren. Es gibt keinerlei Beschilderung, dass hier ein Radweg kreuzt.



Die hervorstechende Gefahrenstelle für Radfahrende in der Güterbahnhofstraße in Richtung Westen ist die Kreuzung mit dem Neuen Weg. Das kleine Stück Radweg in dieser Richtung fängt erst danach bei der Stadtförsterei an.

SchülerInnen nutzen diesen Radweg folglich nicht, sondern fahren in der falschen Richtung auf der anderen Straßenseite.

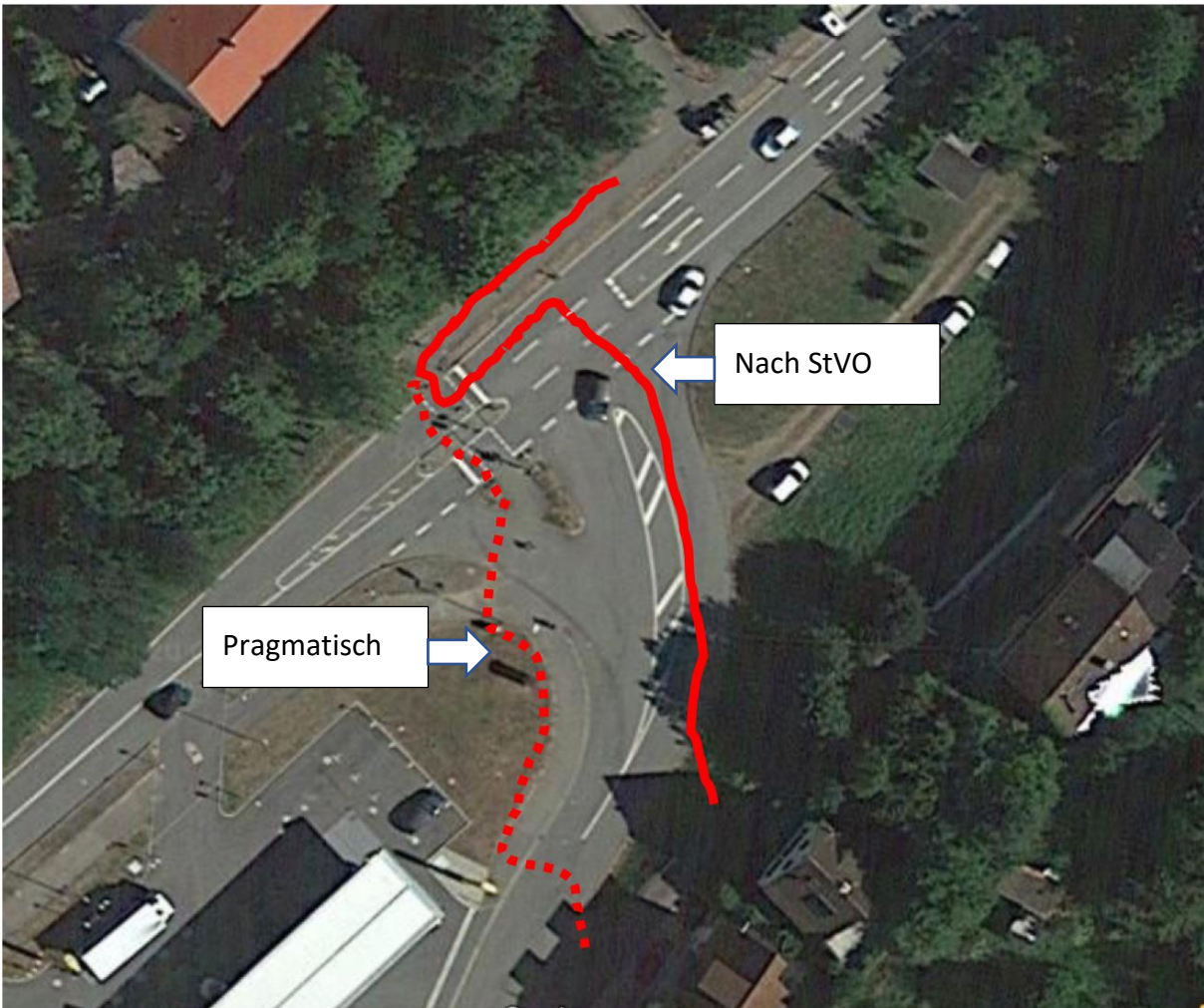
Erst nach der Kreuzung mit dem Neuen Weg fängt vor der Feuerwehr ein Stück Radweg (etwa 240 Meter) gen Westen an. Merkwürdigerweise ist dieser Radweg nach Sanierung und Neubau der Feuerwehr kaum zu erkennen: er ist nur mit einem äußerst blassen Rot markiert. Am Ende der Güterbahnhofstraße müssen die Gymnasiasten dann die Güterbahnhofstraße kreuzen (ohne Vorfahrt), um nach links auf den Radweg an der Wilhelm-Blos-Straße zu fahren.

Wenn die Gymnasiasten hingegen ordnungswidrig gegen die Fahrtrichtung auf dem Radweg auf der Südseite fahren, dann gibt es in der Güterbahnhofstraße nur die REWE-Ausfahrt zu beachten. Sie

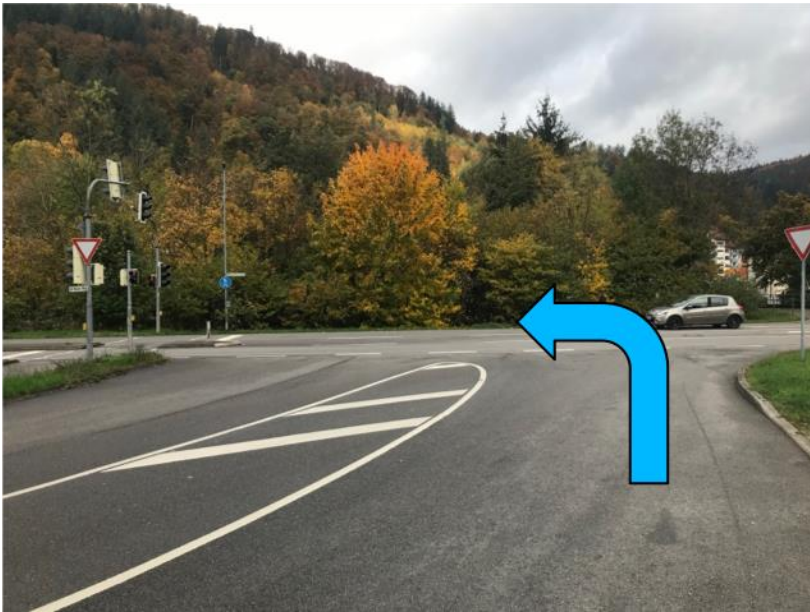
müssen anschließend nur noch die Einfahrt zum Park&Ride Parkplatz am Gleisdreieck überqueren, um dann in die Schule zu gelangen.

Hauptproblemstelle Quer2: Einmündung Neuer Weg in die Wilhelm-Blos-Straße:

Radfahrende, die den Neuen Weg nach Norden nehmen, um zur Steige oder in das Gewerbegebiet Neuer Weg zu gelangen, haben keinen Radweg. Hier gilt wieder die Beobachtung, dass SchülerInnen den Gehweg auf der linken (also Südwest-) Seite des Neuen Wegs fahren. Der Grund hierfür ist die für Radfahrende schwierige Einmündung des Neuen Weg in die Wilhelm-Blos-Straße.



Nach StVO muss man mit dem Fahrrad an die Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße / Neuer Weg heran, links abbiegen und dann rechts in den Radweg der Wilhelm-Blos-Straße fahren. Dies ist ein schwieriges Manöver, dessen Notwendigkeit in der Nähe einer ampelunterstützten Kreuzung bedauerlich ist. So fährt faktisch auch kein Radfahrer. Es wird stattdessen irgendwie auf den Bürgersteig vor der Jet-Tankstelle gewechselt, von wo aus man weniger gefährdet zur Ampel fahren kann.



Forderung

Hier fordern wir eine adäquate Radführung für Radfahrende in Richtung Westen in der Güterbahnhofstraße und eine sichere Lösung für die schwer fahrbare Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße und Neuer Weg (bei Anfahrt auf dem Neuen Weg).

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Zur Güterbahnhofstraße

In der Güterbahnhofstraße sollte man einen durchgehenden Radweg für die Fahrt nach Westen anbieten. Insbesondere die Kreuzung mit dem Neuen Weg muss durch klare Fahrbahnmarkierung und Beschilderung sicher gemacht werden. Bereits an anderer Stelle haben wir gefordert, dass Radfahrende in der Wilhelm-Blos-Straße bei der Kreuzung mit der Güterbahnhofstraße Vorfahrt bekommen .

Die Alternative der Legitimierung des heute praktizierten Ansatzes, also dass man Radverkehr in beide Richtungen auf dem Radweg an der Südseite der Güterbahnhofstraße erlaubt, kommt uns weniger vielversprechend und aufwändiger vor.

Bei der Planung muss natürlich der neue Kindergarten berücksichtigt werden, für den ein Radweg auf der Nordseite sinnvoll ist, der auch von Lastenrädern und Rädern mit Kinderanhängern gut befahren werden kann.

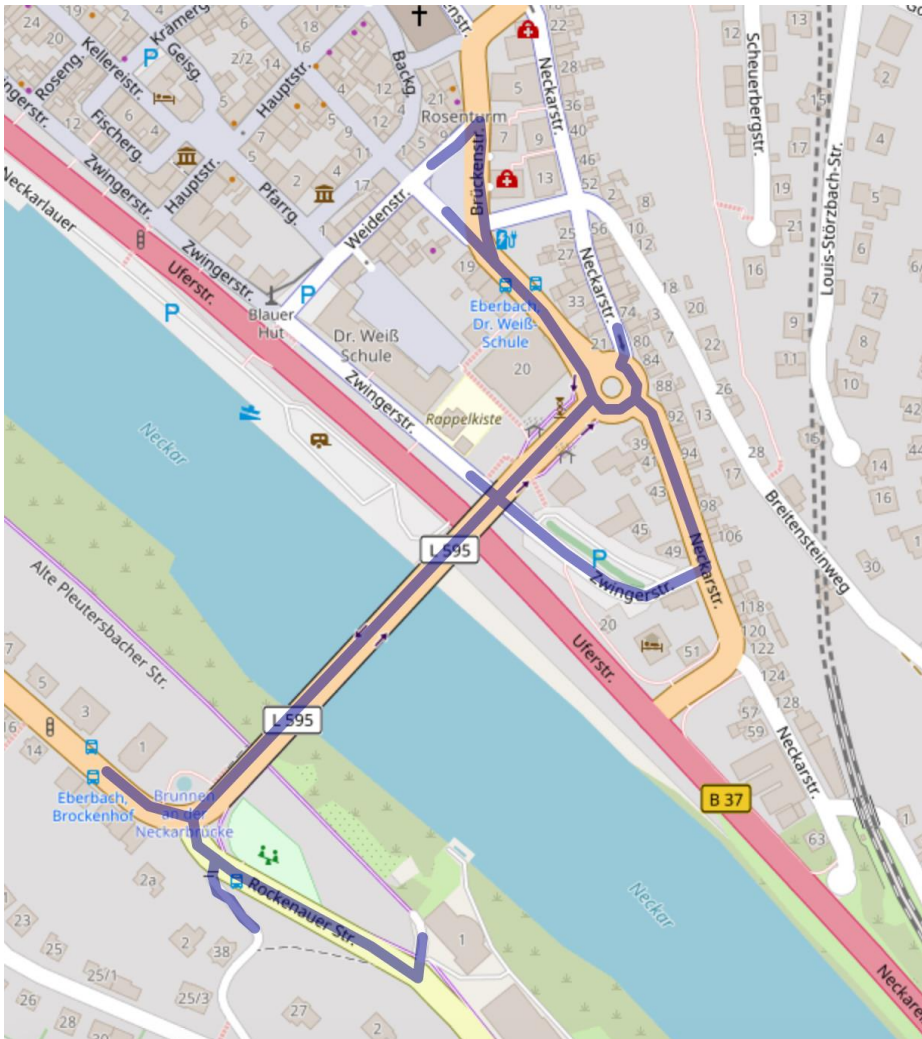
Außerdem berichten Radfahrende von Beinahe - Zusammenstößen an der REWE-Ausfahrt; hier fehlt ein Hinweisschild für Kraftfahrer, dass ein Radweg kreuzt.

Zur Einmündung Neuer Weg – Wilhelm-Blos-Straße:

Für die Kreuzung Wilhelm-Blos-Straße und Neuer Weg sollte darüber nachgedacht werden, wie die in der Praxis gefahrene Lösung (im Bild gestrichelt) StVO tauglich gemacht werden kann, indem eine Linksabbiegespur für Radfahrende noch vor der eigentlichen Kreuzung an die Ampelanlage heranführt.

Neckarbrücke

Beschreibung



Es geht um die Neckarbrücke mit Auf- und Abfahrt in beiden Richtungen.

Motivation

Hier überschneiden sich viele Alltagsradwege aus Rockenau, Neckarwimmersbach und Pleutersbach in Richtung Innenstadt und zu allen Schulen. Mehreren Radfahrenden der Initiative erscheint das Befahren der Brücke auf Straßenebene für sie selbst oder gerade auch für Kinder zu gefährlich. Nach dem Abmontieren der früher vorhandenen Radwegebeschilderung darf man laut Aussage des Eberbacher Ordnungsamtes wahlweise auf dem Bürgersteig oder auf Straßenebene Rad fahren.

Radfahrende auf der Straße berichten, wie KFZ-Fahrern aus dem Fenster schreien, dass Fahrräder auf dem Bürgersteig zu fahren hätten. Insgesamt fühlen sich viele Radfahrende aus der Initiative unsicher, wenn sie auf der Straße über die Brücke fahren.

Andererseits kann es zu brisanten und nicht ungefährlichen Momenten kommen, wenn Radfahrende und Fußgänger denselben Bürgersteig benutzen und aneinander vorbei müssen.

Das wichtigste Problem für Radfahrende auf der Neckarbrücke aber ist die Tatsache, dass alle vier Auf- und Abfahrten von den Bürgersteigen der Brücke unklar und teils gefährlich sind.

Dies erklären wir hier im Einzelnen.

Auffahrt von Eberbach her

Hauptproblemstelle NB1: Neckarbrücke Eberbacher Seite Auffahrt auf den Radweg



Für

Für Radfahrende, die von der Brückenstraße oder von der Adolf-Knecht-Straße aus auf die Brücke wollen, gibt es keine Unterstützung, weder in Form eines Radwegs, einer Bodenmarkierung noch einer Beschilderung. Radfahrende müssen die Kreuzung Brückenstraße / Adolf-Knecht-Straße, die Ein- und Ausfahrt am Verkehrskreis und das Vorbeifahren an der Bushaltestelle meistern. Dieser Abschnitt ist nicht nur für Kinder schwierig.

Es wundert deswegen nicht, dass viele Eberbacher Radfahrende auf dem Bürgersteig der Adolf-Knecht-Straße an der Mehrzweckhalle und der Bushaltestelle vorbeifahren. Dies ist natürlich nicht erlaubt.



Abfahrt von der Brücke in Neckarwimmersbach in die Beckstraße, in den Kirchenweg oder zum Neckartal Radweg

Hauptproblemstelle NB2: Neckarbrücke Neckarwimmersbach Abfahrt vom Radweg

Auch auf der Südseite der Brücke gibt es keinerlei Unterstützung für Radfahrende, die auf dem Bürgersteig nach Neckarwimmersbach fahren. Insbesondere wird dies schwierig für Radfahrende, die in den Kirchenweg, zum Neckartal Radweg oder nach Rockenau fahren wollen. Diese müssen gemäß der StVO folgende Schwierigkeiten bewältigen:



Abbildung 1 Abfahrt Neckarbrücke Richtung Neckarweg, Kirchenweg und Rockenau

1. Radwegende im gefährlichen Kurvenbereich
2. Übergang zur Straße – keine Markierung
3. Sofortiges Einfädeln in die linke Abbiege-Spur Richtung Rockenau
4. Links abbiegen in die Rockenauer Straße aus der viel befahrenen Beckstraße (in der Kurve, bei regem Gegenverkehr)
5. Rechts zum Kirchenweg hoch (Neckarwimmersbach)
- oder -
6. Links abbiegen zum Neckarweg
- oder -
7. Weiterfahrt nach Rockenau auf der K4112 (kein Radweg, kein Seitenstreifen)

Für jüngere SchülerInnen der weiterführenden Schulen wie auch für Erwachsene ist diese Weiterfahrt gemäß der StVO schlichtweg zu gefährlich.

Auch hier haben Eberbacher Radfahrende einen Lösungsweg gefunden. Sie fahren über den Zebrastreifen am Ende der Neckarbrücke auf den Bürgersteig an der Ostseite der Brücke und von dort aus entweder nochmals über den Zebrastreifen über die Rockenauer Straße weiter in den Kirchenweg oder einfach auf dem Bürgersteig in die falsche Richtung bis zum Abzweig des Neckartal Radwegs. Sogar bis nach Rockenau fahren RadfahrerInnen in die falsche Richtung auf dem Bürgersteig. Diese Lösungen erleben die Radfahrenden als deutlich sicherer, aber sie entsprechen nicht den Vorgaben der StVO.

Auffahrt der Brücke von Neckarwimmersbach

Radfahrende kommen entweder von der Beckstraße, aus dem Kirchenweg oder von Rockenau / der Auffahrt vom Neckartal-Radweg.

Für Radfahrende aus der Beckstraße ist die Auffahrt zum Gehweg auf Bürgersteigebene nicht markiert.

Für Radfahrende vom Kirchenweg her zur Brücke gibt es keine Überfahrt über die Rockenauer Straße. Wir nehmen aber an, dass sie nach Überquerung der Rockenauer Straße auf dem Bürgersteig vor dem Spielplatz fahren dürfen. Hierfür gibt es aber keinerlei Markierungen.

Auch von Rockenau und an der Auffahrt vom Neckartal Radweg aus bei der RGE ist es nicht klar, ob Radfahrende weiter auf dem Gehsteig fahren dürfen. Die Ausgänge des Spielplatzes bergen natürlich Gefahren für herauspringende Kinder.

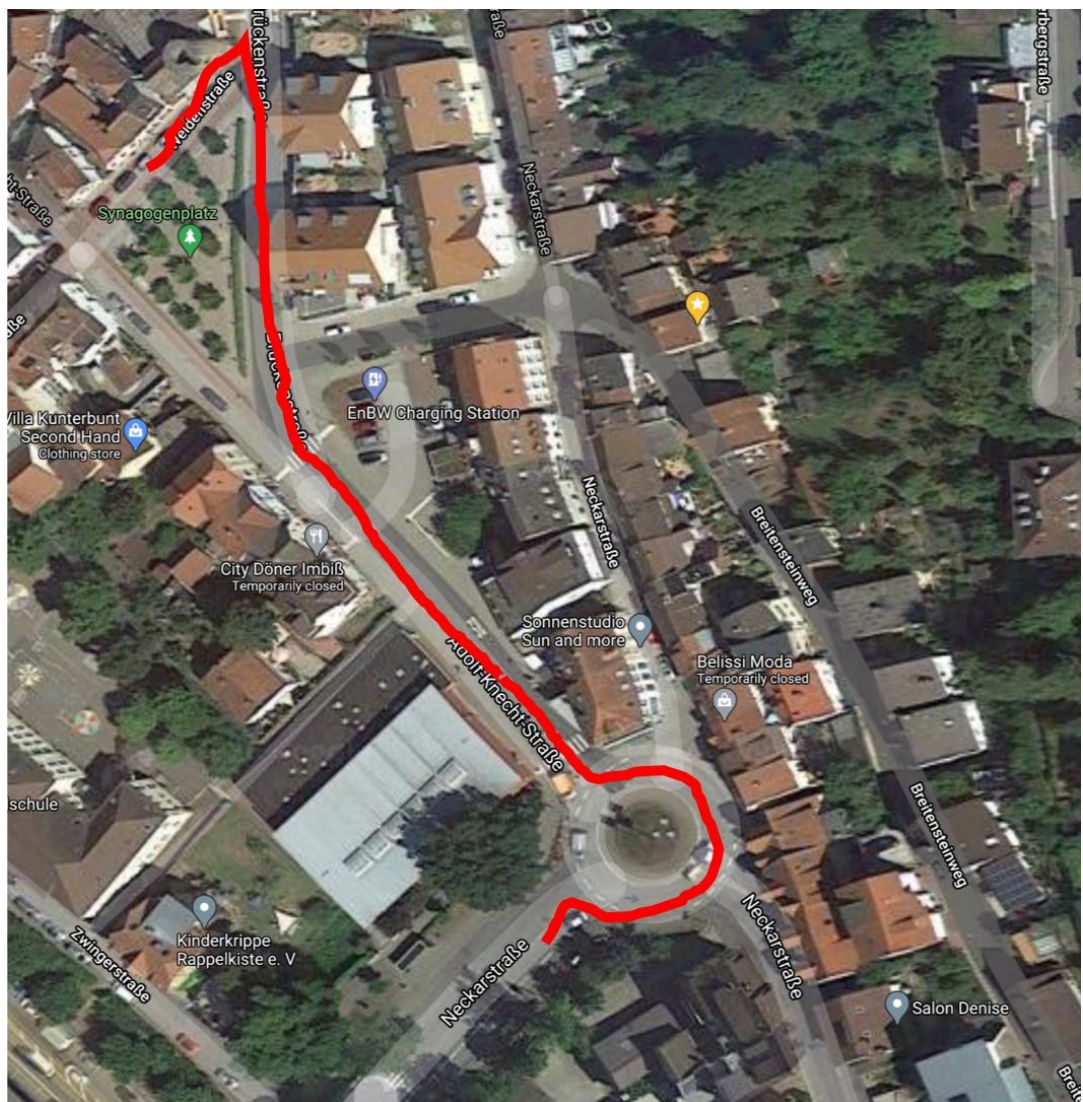
Abfahrt von der Brücke in Eberbach Richtung Norden oder Westen

Hauptproblemstelle NB3: Neckarbrücke Eberbach Abfahrt vom Radweg

- Abfahrt von der Brücke am Verkehrskreisel mit Ziel nach Westen (Innenstadt, Gymnasium, Gelita).

Auch für die Fahrten nach Westen vom Brückengehsteig aus gibt es keine Führung für Radfahrende. Es ist nicht klar, wo man vom Bürgersteig herunterfahren muss, um dann in den Verkehrskreisel zu gelangen. Einmal im Kreislauf muss man in die Adolf-Knecht-Straße fahren und dann links in die Weidenstraße abbiegen, um in die Innenstadt zu gelangen.

Dieser Weg wird von Eberbacher Radfahrenden als zu gefährlich erlebt. Deswegen wird heute häufig der Weg über den Brücken-Zebrastreifen mit anschließender Fahrt auf dem Bürgersteig vorbei an der schmalen Ecke vor der Mehrzweckhalle und gegen die Einbahnstraße in die Adolf-Knecht-Straße gewählt.



Abfahrt von der Brücke am Verkehrskreisel mit Ziel nach Norden

Für die Fahrten nach Norden stellt der Verkehrskreisel eine große Herausforderung für Schulkinder dar.

Forderung

Wir erwarten, dass die Neckarbrücke für Radfahrende in beide Richtungen sicher gemacht wird.

Für Radfahrende auf Straßenebene muss den KraftfahrerInnen klargemacht werden, dass mit Radverkehr zu rechnen ist und zwar direkt auf der Brücke, im Verkehrskreis im Norden und beim Übergang zur Beckstraße. Auch die Überfahrt von der Brücke in die Innenstadt muss für Radfahrende erleichtert werden. Das „Links abbiegen“ in die Weidenstraße wird von vielen Radfahrenden als knifflig erlebt.

Für Radfahrende, die auf der Gehwegebene über die Brücke fahren, müssen die Auf- und Abfahrten intuitiv klar ersichtlich sein, auch für die KraftfahrerInnen gut erkennbar. Es muss für Radfahrende grundsätzlich möglich sein, flüssig zu fahren ohne Absteigen und Schieben.

Die Neckarbrücke ist unersetzlicher Teil des Radschulwegs für Schulkinder aus Rockenau, Neckarwimmersbach und Pleutersbach, also muss die Lösung auch für Kinder ab 10 Jahren geeignet sein.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

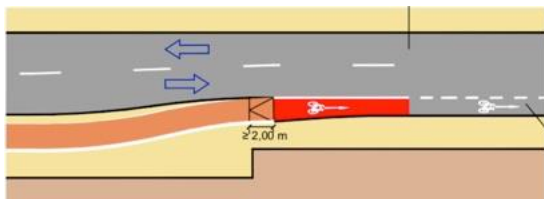
Am Ende vieler Diskussionen ist unser Vorschlag:

- Radfahrende sollten weiterhin wahlweise auf dem Bürgersteig oder auf der Straßenebene fahren dürfen. Diese Lösung hat den Vorteil, dass der Druck durch Radverkehr auf dem Bürgersteig reduziert wird.
- **Für die Radelnden auf der Straßenebene** ist es aus unserer Erfahrung für die Sicherheit wünschenswert, dass KraftfahrerInnen wissen, dass sie mit Radfahrenden auf der Straße rechnen müssen. Deswegen wünschen wir uns Schutzstreifen auf der Brücke. Am Brückenkopf Nord (Eberbacher Seite) muss die Zufahrt zur Altstadt verbessert werden. Hier kommt man vom Verkehrskreisel in die Adolf-Knecht-Straße und sollte dann sicher links in die Weidenstraße abbiegen können. Dies ist für Radfahrende eine knifflige Stelle mit viel Verkehr. Hier wünschen wir uns eine Fahrradabbiegespur.
- **Für die, die auf der Brücke den Bürgersteig nutzen (dann: kombinierter Rad- und Fußweg),** brauchen wir dringend Lösungen für die Auf- und Abfahrten:
 - *Auffahrt von der Innenstadt kommend auf die Brücke*
Vorschlag: das Fahren auf dem Gehweg der Adolf-Knecht-Straße wird legitimiert (kombinierter Rad- und Fußweg, aber keine Pflicht zur Nutzung)
Da es dann eine Engstelle an der Ecke der Mehrzweckhalle gibt, schlagen wir vor, dass die jetzige Fußgängerinsel in der Adolf-Knecht-Straße entfernt und der Weg verbreitert wird. Unter Umständen könnte diese Maßnahme durch eine Verkleinerung des Pflanzbeetes ergänzt werden.

Bepflanzung an dieser Stelle zurückzustutzen.



- *Abfahrt von der Brücke in Neckarwimmersbach*
Radfahrende, die in die Beckstraße wollen, brauchen eine geordnete Herunterfahrt, etwas in dieser Art:



Für Radfahrende, die in den Kirchenweg, auf den Neckartal Radweg oder nach Rockenau fahren möchten, haben wir unter „Motivation“ oben schon erwähnt, wie schwierig diese Wechsel sind.

Wir schlagen vor, dass eine sichere Überquerung für Radfahrende parallel zum Zebrastreifen geschaffen wird (Brücke und Rockenauer Straße) und dass der Bürgersteig entlang des Spielplatzes bis zur Abfahrt des Neckartalradweges verbreitert wird, so dass Radfahrende zum Neckartal Radweg von der Überquerung bis zur Abfahrt zum Neckartal Radweg in beide Richtungen auf diesem ca 100 m langen Teilstück Rad fahren dürfen. Sch

- *Auffahrt auf die Brücke von Neckarwimmersbach und Rockenau*
Radfahrende kommen entweder von der Beckstraße, dem Kirchenweg oder von Rockenau. Vom Kirchenweg her wäre es wünschenswert, dass Radfahrende flüssig (ohne absteigen zu müssen) fahren können. Von Rockenau und dem Neckarweg her sollte der Radweg auf diesem Teilstück (s. oben Verbreiterung) befahren werden dürfen. Der Ausgang des Spielplatzes birgt natürlich Gefahr für herauspringende Kinder. Wie schon erwähnt muss hier der Weg erweitert werden.

- *Abfahrt von der Brücke am Verkehrskreisel*
Leider haben wir keine Idee, wie die heute öfters gefahrene und aber eigentlich nicht erlaubte Fahrt über den Bürgersteig an der Mehrzweckhalle „legitimiert“ werden könnte. Insbesondere ist die Stelle an der Nordostecke der Mehrzweckhalle für Rad- und Fußgängerverkehr in beide Richtungen zu eng.
Demnach sind Radfahrende nach Westen gezwungen, auf die Straße zu wechseln und durch den Verkehrskreisel in die Adolf-Knecht-Straße zu fahren. Die Problematik des Links-Abbiegens in die Weidenstraße haben wir bereits oben erläutert.

Diese Variante für die Fahrt nach Westen ist aber unserer Meinung nach für Kinder zu gefährlich.

Hier könnte man sich als Alternative vorstellen, dass Radfahrende über die Neckarstraße zur Zwingerstraße fahren. Allerdings wäre es wünschenswert, dass der Radweg in diesem Fall vom Verkehrskreisel in die Neckarstraße bis zum Abzweig in die Zwingerstraße verlängert wird. Falls dies nicht möglich ist, sollte in diesem Bereich ein Schutzstreifen auf die Fahrbahn aufgezeichnet werden.

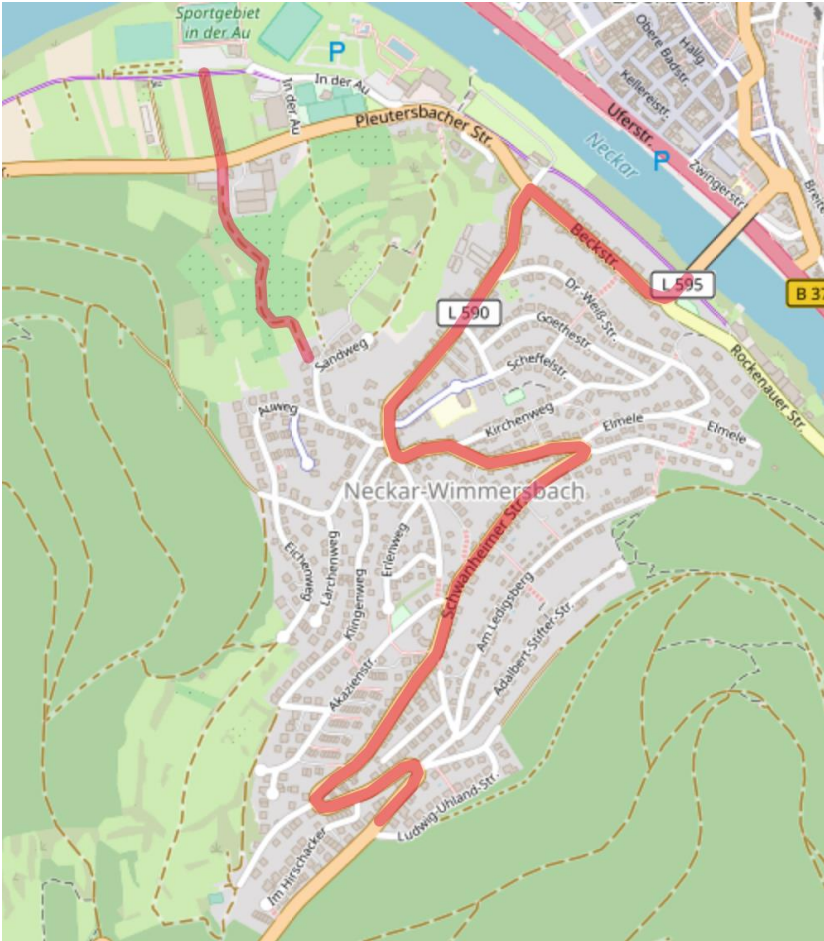


Für die Fahrten nach Norden sollte man die kurze Strecke vom Ende des Radwegs nach der Brücke bis zur Einmündung in die Neckarstraße (Gegenrichtung für Radfahrende erlaubt) nördlich des Kreisels mit Markierungen und Beschilderungen versehen.



Erreichbarkeit Neckarwimmersbach (Beckstraße/Schwanheimer Straße/Feldweg ab Sandweg)

Beschreibung



Gemeint ist der Fahrradanschluss für die über 3000 Neckarwimmersbacher Bürgerinnen und Bürger. Mit der zunehmenden Durchdringung mit E-Bikes stellen die starken Höhenunterschiede immer weniger ein Hindernis dar.

Motivation

Hier geht es um den Fahrradanschluss überhaupt und folglich um die Schulwege für Neckarwimmersbacher SchülerInnen sowie die Fahrten zu den Arbeitsstellen und den Einkaufsmöglichkeiten. Ältere NeckarwimmersbacherInnen haben uns zudem berichtet, dass sie nun mit E-Bikes eigentlich mobiler sein könnten, sich aber in der jetzigen Verkehrssituation schlicht nicht trauen, in die Innenstadt zu fahren.



Hauptproblemstelle NW1: Beckstraße und Schwanheimer Straße

Die Hauptverkehrsadern von Neckarwimmersbach, nämlich die Beckstraße und die Schwanheimer Landstraße, sind durch die Zunahme des Verkehrs und die vielen parkenden Kraftfahrzeuge für Radfahrende gefährlich. In beiden Straßen wird der benötigte 1,5 Meter Abstand bei KFZ-Überholung häufig nicht eingehalten. In der Beckstraße ist trotz der Enge 50 km/h erlaubt. Da die Schwanheimer Straße steil hochfährt, ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen KFZ- und Fahrradfahrenden beim Hochfahren sehr groß, was zu großen Unsicherheitsgefühlen bei den Radfahrenden führt. Am Straßenrand der Schwanheimer Straße gibt es kleine Barken zum Gehweg, welche von Radfahrenden als gefährlich empfunden werden („nur kurz ausweichen und man fliegt“).

Es gibt zwar Ausweichstrecken für die Beckstraße und die Schwanheimer Straße, aber diese sind auf keinen Fall gleichwertig.

Radfahrende können parallel zur Beckstraße auf dem Neckartal-Radweg fahren. Der Vorteil hier ist, dass gar keine Kraftfahrzeuge fahren. Die Zufahrt zu diesem Weg von der Neckarbrücke aus ist aber schwierig und ein Umweg; dies wird im Abschnitt „Neckarbrücke“ behandelt. Weiterhin ist der Weg weder geteert noch beleuchtet. Auch ist er zu schmal, da er in beiden Richtungen von Radfahrenden und Fußgängern benutzt wird. Der Weg hilft auch Radfahrenden nicht, die direkt in der Beckstraße wohnen.

Ausweichmöglichkeiten für die Schwanheimer Straße für Radfahrende von der Neckarbrücke oder von Osten (Rockenau) führen über das Steilstück des Kirchenwegs gegenüber dem Spielplatz an der Brücke zur Dr. Weiß-Straße hoch. Je nach Ziel fährt man weiter in den Kirchenweg oder in die Dr.-Weiß-Straße, Goethestraße und Scheffelstraße oder links über die Dr. Weiß-Straße und dann das Elmele hoch.

Für Neckarwimmersbacher, die weiter oben wohnen, muss man am Ende des Elmele ein Stück Schwanheimer Straße fahren, bevor man je nach Wohnort rechts in die Akazienstraße oder links in den Heinrich-Heine-Weg bzw. zum Ledigsberg einbiegt.

Die Vorteile dieser Ausweichmöglichkeiten sind geringerer Autoverkehr und kürzere Fahrten für NeckarwimmersbacherInnen, die eher im Osten von Neckarwimmersbach wohnen. Die Nachteile sind teils sehr steile Abschnitte, bei denen viele Radfahrende nur mit Schieben hochkommen und die bei Glätte gefährlich sind, und die etwas beschwerliche Auffahrt von der Neckarbrücke aus (Links-Abbiegen in der Beckstraße-Kurve, zu enge Umlaufbügel).

Hauptproblemstelle NW2: Feldweg zwischen Neckarwimmersbach und in der Au

Radfahrende aus dem Westen oder vom Sportplatz können schon heute einen Feldweg fahren,

welcher direkt zum Sandweg führt. Dieser Feldweg ist aber unbefestigt, in schlechtem Zustand und unbeleuchtet.

Forderung

Wir möchten, dass Radfahrende, auch SchülerInnen, sicher auf der Beckstraße und der Schwanheimer Straße fahren dürfen und dass der Mindestsicherheitsabstand zwischen überholenden KFZ und Radfahrenden eingehalten wird. Weiterhin sollte der Feldweg im Westen zum befestigten und beleuchteten Radweg werden.

Selbst bei Realisierung der Ziele in der Beckstraße und der Schwanheimer Straße macht es unserer Meinung nach Sinn, Unzulänglichkeiten bei den oben erwähnten Ausweichmöglichkeiten aufzuheben. Die Zufahrt über den Kirchenweg ist für sportliche Radfahrende und E-Biker im Osten von Neckarwimmersbach interessant und Verbesserungen beim Neckartal Radweg kämen auch touristischen Radfahrenden zugute.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Für die Beckstraße braucht man eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und beidseitige Radfahrstreifen. Dafür müssen die Parkplätze auf einer Straßenseite entfallen. Sinnvoll wäre weiter, dass schon jetzt über geeignete Informationskampagnen aber auch Kontrollen sichergestellt wird, dass Radfahrende nur mit dem erforderlichen Abstand von 1,5 Meter überholt werden dürfen.

Für die Schwanheimer Straße empfehlen wir ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Wichtig ist ein Radfahrstreifen für die Fahrt aufwärts. Es wird von vielen Radfahrenden berichtet, dass sie sich beim Herunterfahren vom Kraftverkehr weniger bedrängt fühlen, da der Geschwindigkeitsunterschied geringer ist. Für die Fahrt abwärts in der Schwanheimer Straße würde demnach ein normaler Schutzstreifen reichen.

Für die Ausweichmöglichkeit Neckartal Radweg muss das Problem der Zufahrt von der Brücke her gelöst werden (siehe Neckarbrücke). Weiterhin muss der Weg asphaltiert, beleuchtet und verbreitert werden.

Für die Ausweichmöglichkeit über den Kirchenweg gilt es eine Reihe von kleineren Stolpersteinen auszuräumen. Diese sind in unserer detaillierteren Liste dokumentiert. Es gibt z.B. eine kurze Strecke des Kirchenwegs zwischen der Dr.-Weiß-Straße und der Goethestraße, welche Einbahnstraße ist. Radfahrende sollten aber in beiden Richtungen fahren können. Weiterhin gibt es Teilstrecken, bei welchen Verkehrszeichen 250 (generelles Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit der Ergänzung "Anlieger frei" steht und ein paar gefährliche Stellen (z.B. Kreuzung Elmele / Schwanheimer Straße), für die Lösungen gefunden werden müssen.

Der Feldweg für Radfahrende von Westen und vom Sportplatz müsste zum Radweg werden, also befestigt und beleuchtet.

Radweg nach Rockenau

Beschreibung

Hier geht es um die Strecke Rockenauer Straße (K 4112) zwischen Neckarbrücke und Ortseingang Rockenau.

Motivation

Viele Rockenauer Radfahrende haben uns ihr Leid mit dieser Strecke geklagt. Es gibt Eltern, die ihre Kinder hier nicht fahren lassen und auch erwachsene Menschen, für die die Strecke zu gefährlich ist.

Auf der Nordseite der K 4112 gibt es einen Weg, der früher als verpflichtender kombinierter Rad- und Fußgänger-Weg ausgeschildert war. Dieser Weg war für diesen Zweck eindeutig zu eng. Wir haben sogar von Ausweichmanövern mit Stürzen die Böschung hinunter erfahren. Heute darf man als Radfahrer von Rockenau nach Eberbach auf dem Weg fahren, dies ist aber nicht mehr verpflichtend. In der Gegenrichtung darf man auf keinen Fall auf dem Weg fahren. Dieser wird aber fälschlicher Weise in beide Richtungen genutzt.

Hauptproblemstelle Rock1: K4112 Radweg nach Rockenau

Diese Änderung können wir gut verstehen: der Weg war zu eng. Wir können aber der Annahme nicht zustimmen, dass das zur Pflicht gewordene Radfahren direkt auf der Straße von Eberbach nach Rockenau ungefährlich ist. Hier wird tatsächlich, wie auch erlaubt, 100 Stundenkilometer gefahren, es gibt überhaupt keinen Seitenstreifen. Beleuchtung gibt es nur auf der Nordseite. Bei Sonnenuntergang um 16 Uhr in Dezember kann man sich kaum vorstellen, dass ein 10-12-jähriges Kind nach Sport oder Musikunterricht mit dem Rad nach Hause nach Rockenau fahren würde oder sollte.



Forderung

Es muss für die Rockenauer AlltagsradlerInnen eine sichere Radfahrmöglichkeit geschaffen werden. Insbesondere sollte ein sicheres Angebot für Rockenauer SchülerInnen geschaffen werden.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Auf jeden Fall muss man daran festhalten, dass von Rockenau nach Eberbach Radfahrende wahlweise auf dem Bürgersteig oder auf der Fahrbahn fahren dürfen.

Für die Fahrt von Eberbach nach Rockenau könnte man entweder den bestehenden Weg so erweitern, dass der kombinierte Rad- und Fußgängerverkehr in beiden Richtungen sicher ermöglicht wird, oder einen Radweg auf der Bergseite der Straße einrichten. Ein Tempolimit (50 km/h am besten) würde die Situation für Radfahrende auf der Straße entschärfen.

Innenstadt

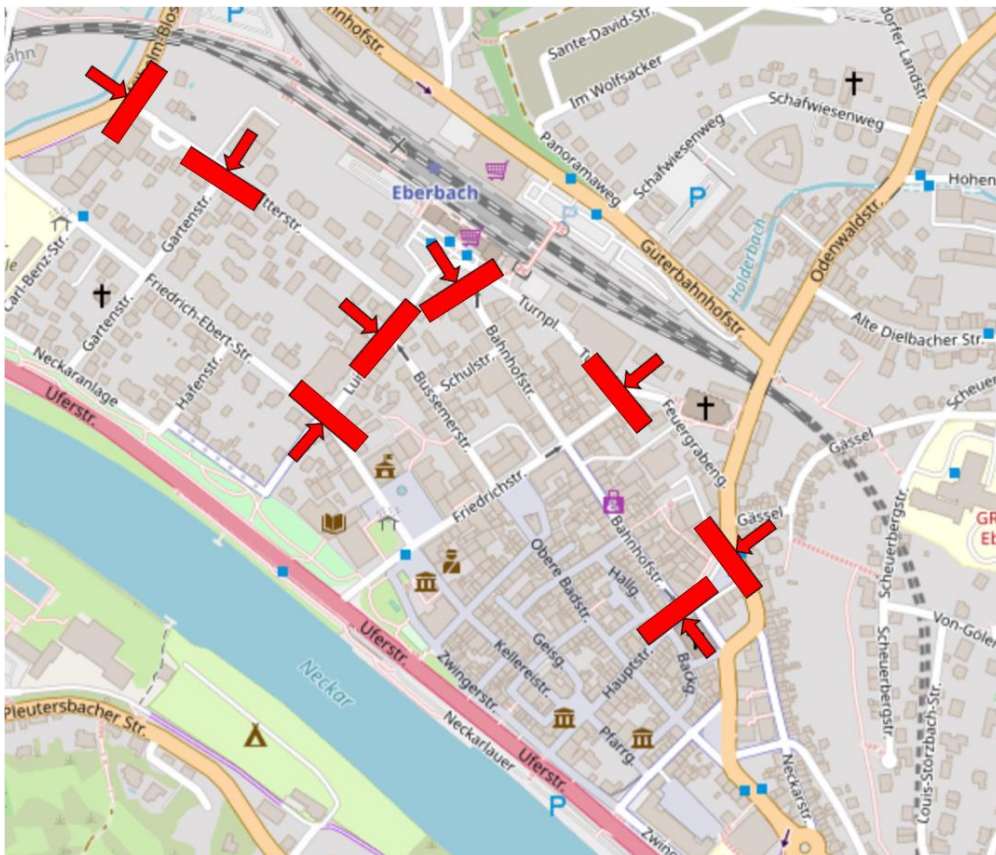
Beschreibung

Eberbachs Innenstadt liegt zwischen Neckar und Bahngleisen und wird von Radfahrenden erreicht über die Neckarbrücke, vom Bahnhof aus, über die Odenwaldstraße und von der Wilhelm-Blos-Straße aus.

Motivation

Die Ziele für Radfahrende in der Altstadt sind vielfältig und betreffen alle Bereiche des täglichen Lebens. Schulkinder fahren in die Dr. Weiß-Schule und ältere SchülerInnen in die Gewerbeschule. Umgekehrt können die EinwohnerInnen zum Bahnhof, in die Sportstätten in der Au, ins Gewerbegebiet und zu den Arbeitsstellen der Eberbacher Betriebe radeln. Viele dieser Wege sind kurz und können gut mit dem Rad erledigt werden, zumal mit Pedelecs auch alle höher gelegenen Stadtteile erreicht werden können.

Fahrräder brauchen viel weniger Platz beim Fahren und Parken und belasten Umwelt und Klima nicht. Deshalb sollte insbesondere die Innenstadt einladend für Radfahrende sein. Es sollte ein deutlicher Vorteil sein, mit dem Rad in die Stadt zu fahren und dafür das Auto stehen zu lassen! Zurzeit wird der Fahrradverkehr nicht bevorzugt, sondern zusammen mit dem Kraftverkehr geführt. Die Innenstadt wirkt durch die Einbahnstraßen fast abgeriegelt für den Radverkehr. Will man nicht ordnungswidrig fahren, muss man Umwege in Kauf nehmen.



Eberbacher
Innenstadt aus
Radfahrende-
Sicht

Einige Beispiele:

1. Vom und zum Bahnhof



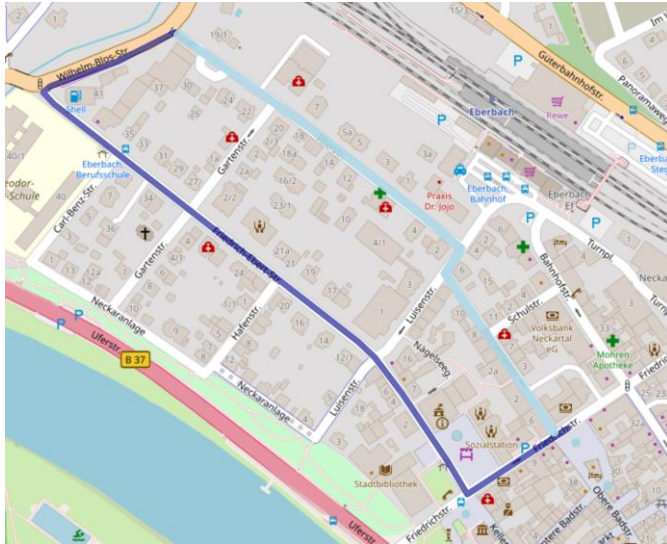
Wenn man Eberbach vom Bahnhof aus erreicht, gibt es keine Beschilderung für Radfahrer und es ist nicht möglich durch die Bahnhofstraße in die Altstadt zu gelangen. Selbst das Schieben eines Fahrrades in der Bahnhofstraße wäre nur auf der Fahrbahn möglich, da die Gehwege auf der Seite der Gaststätte durch Gitter eingeeengt sind und am Tedi direkt an der Wand des Ladens entlang hinter den Parkplätzen verlaufen. In der Gegenrichtung ist der Bahnhof vom Neuen Markt aus durch die Bahnhofstraße nicht erreichbar.

In der Karte Dunkelgrün: Vom Bahnhof zur Volksbank heute, Hellgrün: direkt



2. Von der Wilhelm-Blos-Straße aus kommt man wie schon beschrieben nicht durch die Itterstraße. Wenn man sich darüber hinwegsetzt oder kurz schiebt, bleibt man schon an der Bussemerstraße wieder stecken. Also müsste man ganz bis zur Friedrich-Ebert-Straße fahren, an der Shell Tankstelle endet der Radweg allerdings komplett, wie an anderer Stelle beschrieben und man kann eigentlich dort auch nicht abbiegen.

In der Karte Dunkelblau: Von der Wilhem-Blos-Straße zum Lindenplatz heute (Schieben an der Shell Tankstelle), Hellblau: direkt



3. Auch von der Odenwaldstraße aus hat man keine gute Anfahrtsmöglichkeit vor allem im Sommer, wenn der neue Markt gesperrt ist. Die Geschäfte in der Bahnhofstraße sind nur mit großen Umwegen erreichbar.

Forderung

Die Innenstadt muss für Radfahrende einladend gestaltet sein. Radfahrende können aus allen Richtungen ohne Umwege ihre Ziele in der Innenstadt zügig erreichen, die Wege sind direkt und übersichtlich. Es gibt genügend Abstellplätze für Fahrräder.

Mögliche Ansätze, um die Situation zu verbessern

Die wichtigste Maßnahme aus unserer Sicht ist die Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr. Diese wurde von der Verkehrsschau September 2020 für die meisten Einbahnstraßen abgelehnt.

Allerdings kommt diesem Aspekt eine so zentrale Bedeutung zu bei der Erschließung der Innenstadt für Radfahrer, dass die Ablehnung nicht hinzunehmen ist, sondern in Kooperation mit den zuständigen Behörden an einer Lösung zu arbeiten ist.

Trotz der Ablehnung seitens der Verkehrskommission bleibt es eine Tatsache, dass die Öffnung von Einbahnstraßen deutschlandweit ebenso üblich wie ungefährlich ist und dass in anderen Städten wie Heidelberg anders entschieden wird. Dort sind Straßen mit identischer Restbreite und Ausweichstellenfrequenz geöffnet, die in Eberbach mit dieser Begründung abgelehnt werden.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK) stellt fest: „Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit 2009 eine obligatorische Maßnahme. Auf die Öffnung ist nur zu verzichten, wenn hier besondere

Gefahren vorliegen. Dies ist allerdings nur sehr selten der Fall“ (https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/Faktenblaetter/AGFK_BW_Faktenblatt_Einbahnstrassen.pdf).

Die Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft kommt 2016 zu der Erkenntnis, dass „geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht unfallauffälliger sind, sondern einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf haben. Wichtige Erkenntnisse waren, dass Kfz bei Begegnungen mit Radfahrern deutlich langsamer als bei unbehinderter Fahrt fahren, beim Überholen in gleicher Fahrtrichtung kommt es dagegen zu einer Beschleunigung. Auch konnte festgestellt werden, dass durch die Öffnung der Einbahnstraße Sicherheitsgewinne vor allem für Fußgänger zu verzeichnen sind, da Radfahrer nun auf der Fahrbahn fahren und nicht mehr auf dem Gehweg Fußgänger gefährden. ... Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ein weit verbreitetes Element. Mehr als 80 % der 359 an der Befragung teilnehmenden Kommunen setzen dieses ein...Von den Kommunen wird die Öffnung der Einbahnstraßen als weitgehend sicher eingeschätzt.“
<https://udv.de/download/file/fid/9673>

Aufbauend auf der Ablehnungs-Begründung der Verkehrskommission muss daher nun unbedingt geprüft werden, welche Hindernisse in den einzelnen Straßen beiseite geräumt werden müssen, damit die Öffnung auch in Eberbach machbar erscheint. Wir hoffen, dass im geplanten Gespräch mit dem ADFC zu den einzelnen Straßen gute Lösungsmöglichkeiten gefunden werden. Zum Beispiel könnte bereits der Verzicht auf einige wenige Parkplätze in Einzelfällen Abhilfe schaffen (Austausch der schrägen Parkplätze am Süden der Luisenstraße gegen weniger Parkplätze in Fahrbahnrichtung oder Verzicht auf die wenigen Stellplätze am Nordende des Neuen Markt, die im Sommer ohnehin nicht zur Verfügung stehen). Ausweichstellen könnten in einzelnen Fällen geschaffen werden durch Lücken in den Parkflächen. An Knotenpunkten, die von der Verkehrskommission in mehreren Fällen als zu unübersichtlich bewertet wurde, könnte durch mehr Abstand zwischen Einmündung und Parkflächen freiere Sicht geschaffen werden sowie Platz, um vor der Einmündung Fahrradportent/Abbiegespuren einzurichten, die mittels Vorfahrtregelung eine sichere Einfahrt ermöglichen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen geben hier Anregungen (ERA 2010, S. 63)

2. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigt, wenn Fußgänger genug Platz haben auch nebeneinander zu gehen und entspannt aneinander vorbei zu kommen, was nebenbei auch die Ansteckungsgefahr bei Pandemien verringert. Eine autofreie Innenstadt mit reichlich Bäumen und Bänken wie am Lindenplatz wäre auch für Radfahrende eine sehr gute Lösung. Genügend gute und sichere Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder und die Befahrbarkeit der Straßen in beiden Richtungen tragen dann dazu bei, dass immer mehr Eberbacher ihre Innenstadt mit dem Fahrrad gut erreichen können. Hier könnte man sich an Mosbach orientieren, wo die Kaufkraftbindung ohne Kraftverkehr in der Innenstadt fast 150% beträgt.

3. In den Straßen mit Kraftverkehr bietet sich das „shared space“ Konzept an, das von der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, auch der Fußgänger ausgeht.

(<https://www.vcd.org/themen/verkehrsplanung/shared-space/>)

Der gesamte Verkehrsraum darf dabei von allen Teilnehmern genutzt werden. Durch die Rücksichtnahme untereinander entsteht eine weitgehende Verkehrsberuhigung. Die gefahrenen

Strecken in der Innenstadt sind so kurz, dass hier Schrittgeschwindigkeit nicht nennenswert zu längeren Fahrtzeiten für Kraftfahrer beiträgt. Der Radverkehr würde sich entsprechend einfügen und keine gesonderten Maßnahmen erfordern.

Hauptproblemstellen


| Hauptproblemstellen | Punkte |
|--|--------|
| West1: Fehlender Radweg Berliner Straße | 8 |
| West2: Einmündung Itterstraße in die Wilhelm-Blos-Straße | 19 |
| West3: Abruptes Ende Radweg Wilhelm-Blos-Straße | 11 |
| Ost1: Fehlender Radweg Friedrichsdorfer Landstraße | 11 |
| Ost2: Kreuzung Friedrichsdorfer Landstraße / Wilhelm-Blos-Straße | 12 |
| Ost3: Kurzer Pflichtradweg in der Odenwaldstraße | 7 |
| Ost4: Überquerung Neue Dielbacher Straße , L 524 | 4 |
| Quer1: Radweg nach Westen Güterbahnhofstraße | 7 |
| Quer2: Einmündung Neuer Weg in die Wilhelm-Blos-Straße | 16 |
| NB1: Neckarbrücke Eberbacher Seite Auffahrt auf den Radweg | 11 |
| NB2: Neckarbrücke Neckarwimmersbach Abfahrt von dem Radweg | 14 |
| NB3: Neckarbrücke Eberbach Abfahrt von dem Radweg | 8 |
| NW1: Beckstraße und Schwanheimer Straße | 21 |
| NW2: Feldweg zwischen Neckarwimmersbach und in der Au | 1 |
| Rock1: K4112 Radweg nach Rockenau | 14 |
| Innen1: Innenstadt für Radfahrende nicht einladend | 26 |

Neunzehn Mitglieder oder Interessierte der Initiative haben je zehn Punkte über die Hauptproblemstellen verteilt

Fahrradfreundlichkeit für die Innenstadt hat die meisten Punkte bekommen, zumal der Punkt mit der Eröffnung der Itterstraße für den Radverkehr vom Westen hier thematisch zugeordnet werden könnte. Dann wäre es 45 Punkte für die Innenstadt.

Die Neckarbrücke bekommt zusammen 33 Punkte.


West1: Fehlender Radweg Berliner Straße

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Fehlender Radweg Berliner Straße |
| |  |
| Route | Radweg westlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Wegen geparkter Fahrzeuge ist die Straße sehr eng. - Der vorhandene breite einseitige Gehweg war vor längerer Zeit schon einmal als kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen, allerdings fehlen mittlerweile die entsprechenden Hinweisschilder. |


West2: Einmündung Itterstraße in die Wilhelm-Blos-Straße

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Einmündung Itterstraße in die Wilhelm-Blos-Straße |
| |  |
| Route | Radroute westlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Es ist nicht erlaubt vom Radweg an der Wilhelm-Blos-Straße durch die Itterstraße in Richtung Innenstadt zu fahren, da diese im Einmündungsbereich als Einbahnstraße ausgewiesen ist - Dies ist aber eine naheliegende Lösung für den Radverkehr, zumal der Radweg an der Wilhelm-Blos-Straße gleich abrupt an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße endet |

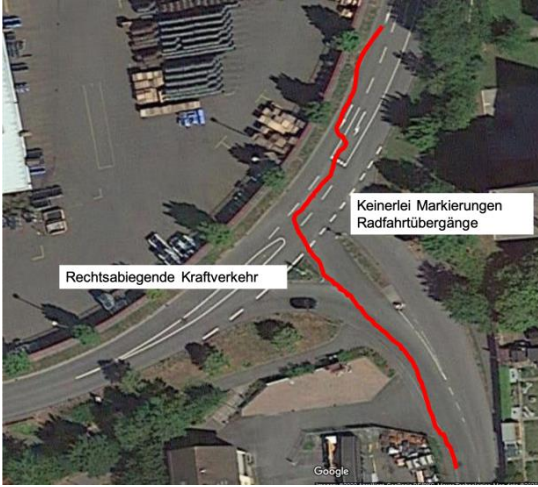
West3: Abruptes Ende Radweg Wilhelm-Blos-Straße

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Abruptes Ende des Radwegs Ecke Wilhelm-Blos-Straße / Friedrich-Ebert-Straße |
| |  |
| Route | Radroute westlich des Ohrsbergs |
| Problem | - Radweg endet ohne weitere Anbindung an das Radwegenetz und wird zum Gehweg im Bereich der Ampelanlage |


Ost1: Fehlender Radweg Friedrichsdorfer Landstraße

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Entlang der Fridola ab der Neuen Dielbacher Straße bis zur Berlinerstraße fehlt ein Radweg |
| |  |
| Route | Radroute östlich des Ohrsbergs |
| Problem | - An der vielbefahrenen Fridola, die eine Verbindung zum Schulzentrum Nord darstellt, gibt es in beide Richtungen keinen Radweg. |


Ost2: Kreuzung Friedrichsdorfer Landstraße / Wilhelm-Blos-Straße

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Kreuzung Friedrichsdorfer Landstraße / Wilhelm-Blos-Straße  |
| Route | Radroute östlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none">- Kreuzung ist unübersichtlich, ohne Bodenmarkierungen und Beschilderungen für RadfahrerInnen- Insbesondere ist das Linksabbiegen auf der Friedrichsdorfer Landstraße von Norden zur Weiterfahrt in die Friedrichsdorfer Landstraße gefährlich, da hier auch mit Rechts-Abbiegern aus der Wilhelm-Blos Straße zu rechnen ist- Nicht erkennbarer und schwer erreichbarer Pflichtradweg entlang der Wilhelm-Blos-Straße, der zudem durch einen nur schlecht einsehbaren Tunnel unter der Wilhelm-Blos-Straße führt |


Ost3: Kurzer Pflichtradweg in der Odenwaldstraße

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Auffahrt und Abfahrt des Radwegs in der Odenwaldstraße ungünstig |
| |  |
| Route | Radroute östlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Auffahrt zum Rad- und Fußweg befindet sich zum einen im Kreuzungsbereich Güterbahnhofstraße / Odenwaldstraße eine Verkehrs- und Fußgängerampel und zum anderen eine Fußgängerampel über die Odenwaldstraße. Aufgrund wartender Fußgänger im dortigen Bereich entsteht hier eine gefährliche Engstelle. - Der zum Neuen Markt führende, kurze Radweg endet abrupt wegen eines Parkplatzes und es gibt keine markierte Abfahrt zurück auf die vielbefahrene Odenwaldstraße. Ein Hinweis auf die Weiterfahrt über den Neuen Markt fehlt. Radfahrende sollten auch im Sommer durch den Neuen Markt fahren können. |

Ost4: Überquerung Neue Dielbacher Straße , L 524

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Überquerung der Neue Dielbacher Straße (L 524) Ausweichroute Ost |
| |  |
| Route | Radroute östlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Gefährliche Überquerung der stark befahrenen L 524 /Neue Dielbacher Straße ohne Hinweis auf Radfahrer und Fußgänger. - Hier verläuft ein ausgeschilderter Radweg, auch als Anbindung des Wohngebietes Schlüsselacker. |


Quer1: Radweg nach Westen Güterbahnhofstraße

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Fehlender Radweg auf der Nordseite der Güterbahnhofstraße nach Westen |
| |  |
| Route | Querverbindungen südlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt derzeit zwei kurze Abschnitte, die als Radwege ausgebaut sind, aber keine sind und die durch die Abzweigung nach rechts in den Neuen Weg unterbrochen werden. - Diese Stelle ist für RadfahrerInnen, die geradeaus in Richtung Wilhelm-Blos Straße/Gymnasium fahren möchten, besonders gefährlich, zumal sie noch an einer Verkehrsinsel vorbeifahren müssen. |

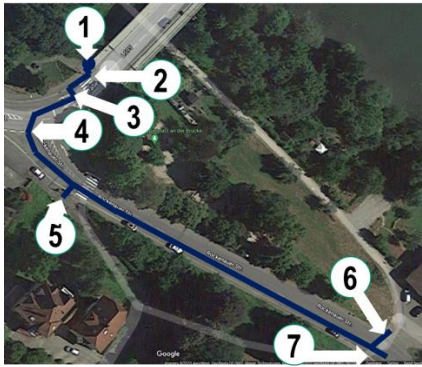
Quer2: Einmündung Neuer Weg in die Wilhelm-Blos-Straße

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Einmündung Neuer Weg in die Wilhelm-Blos-Straße |
| |  |
| Route | Querwege südlich des Ohrsbergs |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht ein Radweg im Neuen Weg. - An der Einmündung zur Wilhelm-Blos-Straße gibt es einen kaum fahrbaren Übergang zur Rad/Fußgängerampel |

NB1: Neckarbrücke Eberbacher Seite Auffahrt auf den Radweg

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Auffahrt auf den Neckarbrückeradweg von Eberbacher Seite aus |
| |  |
| Route | Neckarbrücke |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Für SchülerInnen ist die Zufahrt zum Radweg auf der Neckarbrücke gemäß der StVO schwierig. - Es bestehen KEINERLEI Bodenmarkierungen oder Beschilderung für Radfahrende. - Verständlicherweise wird deswegen auf dem Bürgersteig der Adolf-Knecht-Straße an der Mehrzweckhalle vorbeigefahren. Dies ist sicherer. |


NB2: Neckarbrücke Neckarwimmersbach Abfahrt von dem Radweg

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Abfahrt vom Neckarbrückeradweg Neckarwimmersbach |
| |  |
| Route | Neckarbrücke |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht keine Unterstützung für die Abfahrt vom Radweg der Neckarbrücke in Richtung Neckarwimmersbach (Beckstraße, Neckartal-Radweg, Kirchenweg, Rockenau). Für SchülerInnen kaum zu meistern. |

NB3: Neckarbrücke Eberbach Abfahrt von dem Radweg

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Abfahrt vom Radweg der Brücke in Eberbach |
| |  |
| Route | Neckarbrücke |
| Problem | - Es gibt keinerlei Unterstützung und einige Schwierigkeiten für die Abfahrt vom Radweg auf der Brücke, egal in welcher Zielrichtung. Dies wird im vollständigen Bericht im Detail erläutert. |


NW1: Beckstraße und Schwanheimer Straße

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Hauptverkehrsader Neckarwimmersbach Beckstraße und Schwanheimer Straße |
| |  |
| Route | Neckarwimmersbach |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Stark befahrene, zugeparkte und dadurch verengte Straßen, die im Fall der Schwanheimer Straße dazu auch noch sehr steil ist. Keine ausgewiesenen, markierten Radwege. - Beidseits der Beckstraße kann geparkt werden, was zu Einengung der Fahrbahn führt - AutofahrerInnen halten des Öfteren beim Überholen von RadfahrerInnen den geforderten Abstand von 1,50 Meter nicht ein. Dieser Umstand ist speziell für junge RadfahrerInnen sehr gefährlich. - Außerdem ist Tempo 50 Km/h erlaubt - zu schnell in so einer engen Straße - Auch auf der Schwanheimer Straße darf stellenweise beidseits geparkt werden – mit denselben negativen Auswirkungen wie in der Beckstraße. Erschwerend hinzu kommt allerdings noch, dass die Schwanheimer Straße sehr steil ist und RadfahrerInnen zumindest bergauf langsam fahren. |

NW2: Feldweg zwischen Neckarwimmersbach und in der Au

| | |
|--------------|--|
| Beschreibung | Fahrradanschluss für Neckarwimmersbach aus Westen und vom Sportplatz her |
| |  |
| Route | Neckarwimmersbach |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt einen Feldweg zwischen In der Au und Neckarwimmersbach, der eine ideale Verbindung von Westen (Neckartal Radweg) und vom Sportgebiet darstellen könnte. - Dieser Feldweg ist in schlechtem Zustand, unbefestigt und unbeleuchtet. |

Rock1: K4112 Radweg nach Rockenau

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Für die Fahrt von Eberbach nach Rockenau müssen Radfahrende ab 10 Jahre auf der Straße fahren trotz Tempo 100 beim Kraftverkehr und nicht einmal ein Seitenstreifen ist vorhanden. |
| |  |
| Route | Rockenau |
| Problem | <ul style="list-style-type: none"> - Die einzige Verbindung nach Rockenau hat stadtauswärts weder einen ausgewiesenen Radweg noch überhaupt einen Seitenstreifen. - Der vorhandene einseitige Rad-Fußweg wird von RadfahrerInnen eigentlich verkehrswidrig in beiden Richtungen befahren. - Auf der kurzen Strecke zwischen Eberbach und Rockenau darf der Kraftverkehr Tempo 100 Km/h fahren. |

Innen1: Innenstadt für Radfahrende nicht einladend

| | |
|--------------|---|
| Beschreibung | Attraktivität der Innenstadt steigern |
| |  |
| Route | Innenstadt |
| Problem | Umwege für RadfahrerInnen innerhalb der Stadt |

Restliche Problemstellen

Diese von der Initiative aufgenommen Problemstellen wurden nicht als „Hauptproblemstellen“ gewählt. Teilweise bieten sie aber weniger aufwändiges und trotzdem hilfreiches Verbesserungspotential an.

| Beschreibung | Route | Problem |
|--|--------------------------------------|--|
| Kirchenweg ganz unten an der Rockenauer Straße | Neckarwimmersbach | Umlaufgitter zu eng |
| Wilhelm-Blos-Straße / Neuer Weg | Querverbindung südlich des Ohrsbergs | Am Rad- und Fussgängerübergang an der Ecke Wilhelm-Blos-Strasse / Neuer Weg fehlen Bodenmarkierungen und Beschilderung für die Überquerung von Fussgängern und Radfahrenden an der Abbiegespur von Wilhelm-Blos-Strasse (von Südwest fahrend) in den Neuen Weg Keine Indikation für Autofahrer, dass hier ein Fuß- und Radweg kreuzt |
| Güterbahnhofstraße Reweparkplatz | Querverbindung südlich des Ohrsbergs | Autos beachten Radweg nicht |
| Übergang vom Rad/Fußweg von Gymnasium/Sporthalle und Parkplatz Gleisdreieck zum Radweg Wilhelm-Blos-Straße | Radroute westlich des Ohrsbergs | Umlaufgitter ist zu eng |
| Neuer Weg Nord, hinter Lidlparkplatz | Radroute westlich des Ohrsbergs | Häufig genutzt als Fahrradweg, nicht ausgeschildert |
| Unterführung Radweg Wilhelm-Blos-Straße | Radroute östlich des Ohrsbergs | Unübersichtliche und enge Unterführung für Räder und Fußgänger |
| Altstadt | Innenstadt | Zu wenig sichere Abstellplätze; am Bahnhof fehlen Abstellboxen (gerade für Pedelecs) |
| Friedrichstraße Unterführung zum Neckarlauer | Innenstadt | Der Weg ist gar nicht für Radfahrer freigegeben; trotzdem führen die touristischen Radschilder hier hin |
| Feuergrabengasse | Innenstadt | Umlaufgitter zu eng |
| Unterführung Neckarlauer als Radweg ausgeschildert | Innenstadt | Wegweiser zeigt Fahrradweg in Unterführung - dies ist aber nicht sinnvoll, Spiegel fehlen |
| Bahnhof Steg | Innenstadt | Fahrradschienen sind falsch angebracht, zu nah am Geländer. Der Aufzug hier ist häufig defekt. |

| Beschreibung | Route | Problem |
|--|---------------------------------|---|
| Einbahnstraße Itterstraße in die Wilhelm-Blos-Straße | Radroute westlich des Ohrsbergs | Durch eine Mauer an der Ecke haben Kraftfahrer schlechte Sicht auf kreuzende Radfahrer (Radweg Wilhelm-Blos-Straße) - hier wird von beinahe Unfällen berichtet |
| Überfahrt zum Weg am Neckar entlang am Spielplatz vorbei | Neckarbrücke | Der Weg herunter vom Spielplatz zum Weg am Neckar ist unübersichtlich, mit enger Kurve. Für RGE Parkplatz-Benutzer auch unübersichtlich. |
| DLRG zur Sportanlage | Neckarwimmersbach | Ab DLRG ist die Straße für Autos frei – vor allem Schwimmbadbesucher. Radfahrer müssen dann auf den Gehsteig. Dies ist nicht sinnvoll. Die Straße wird kaum gefahren, weswegen müssen die Räder zu den Fußgängern? |
| Ecke Neuer Weg Nord-Wilhelm-Blos-Straße (von Aldi her): es ist angenehmer, nach dem LIDL-Parkplatz direkt rechts abzubiegen und auf dem Neuen Weg Nord zu bleiben anstatt auf den Radweg an der Wilhelm-Blos-Straße zu fahren. | Radroute westlich des Ohrsbergs | Weniger gegenseitige Störung Auto / Fahrrad als an der Ecke Neuer Weg Nord / Wilhelm Blos Strasse |
| Ecke Friedrichdorfer Landstrasse und Wilhelm-Blos-Strasse | Radroute östlich des Ohrsbergs | Diese Kreuzung wird als Hauptproblemstelle ausgewiesen mit Blick auf den Schulradweg von der Steige nach Eberbach Ost. Aber auch der Übergang zum Radweg an der Wilhelm-Blos-Straße ist ungünstig. Es gibt eine engen kurvige Stelle in der Unterführung in Richtung Itter. Gruppenmitglieder berichten von Beihnahe-Zusammenstößen mit Fussgängern und entgegenfahrenden Radfahrern.Ortsunkundige Radfahrer vom Norden aus können diese Zufahrt zum Pflichtradweg kaum wahrnehmen. |
| Radweg Wilhelm-Blos-Strasse, Abschnitt vor der Shell-Tankstelle | Radroute westlich des Ohrsbergs | Für die aus der Tankstelle fahrende Autos ist es nicht klar, dass hier ein Radweg ist. Hier hätten Mütter Sorge um ihre auf dem Radweg fahrenden Kinder. |
| Rockenau Zentrum | Rockenau | Die ohnehin enge Straße ist auch noch mit Autos vollgeparkt. |

| Beschreibung | Route | Problem |
|---|---------------------------------|---|
| Strecke Bahnhofplatz zur Odenwaldstrasse über Turnpl. und Feuergrabengasse | Innenstadt | Dieser Abschnitt wäre eine kurze, verkehrsarme und naheliegende Verbindung für Radfahrende auf der Fahrt vom Bahnhof zur Innenstadt Ost und Neckarbrücke, |
| B37 von Hirschhorner Landstraße bis Gammelsbacher Straße (B45) | Radroute westlich des Ohrsbergs | Fahrt entlang der Bundesstraße, schneller Verkehr, LKW-Verkehr, notwendiges Verbindungsstück zum Bösen Berg und Igelbach |
| Auffahrt von der Rockenauerstrasse gegenüber dem Spielplatz an der Brücke zum Kirchenweg | Neckarwimmersbach | Umlaufgitter verhindern Anfahren der kurzen steilen Strecke zum Kirchenweg. Kein Anzeichen, dass dies eine Radverbindung ist. |
| Bei einigen Teilstrecken für Radfahrer in Neckarwimmersbach steht Verkehrszeichen 250 (generelles Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit der Ergänzung "Anlieger frei". Z.B. vor der Verbindung Dr.-Weiss-Straße zum Elmele aber nicht nur dort. | Neckarwimmersbach | Hier dürfen keine Radfahrer durchfahren obwohl es sinnvoll ist |
| Elmele | Neckarwimmersbach | Die Neckarwimmersbacher berichten, dass Autos z.T. sehr schnell dem Elmele herunterfahren, was zu gefährlichen Begegnungen führt |
| Ecke Elmele / Schwanheimer Strasse | Neckarwimmersbach | Dies ist der Anfang einer kurzen Strecke Schwanheimer Straße für Neckarwimmersbacher Radfahrer, die "weiter oben" wohnen. Das Elmele mündet an einer Serpentincurve der Schwanheimer Straße: für Autofahrer und Radfahrer unübersichtlich |
| Ecke Quellenweg / Berlinerstraße | Radroute westlich des Ohrsbergs | Diese Kreuzung ist für alle Beteiligten (Rad, Fußgänger und Autos) gefährlich unübersichtlich. |

| Beschreibung | Route | Problem |
|---|---------------------------------|--|
| Untere Talstraße als Radweg | Radroute westlich des Ohrsbergs | Die jetzige Markierung kann man zumindest als "merkwürdig" bezeichnen. Der Eingang zum Radweg an der Ecke Quellenweg / Berliner Straße ist überhaupt nicht markiert. Nach wenigen Metern kommt dann das Pflichtschild an einer Stelle, wo gar keine Wahl besteht. Im weiteren Verlauf gibt es ein Stück Radweg, welches mit Bänken versehen ist und von Menschen als Treffpunkt genutzt wird. Hier sollte man den Radweg lieber auf die wenig befahrene Straße umleiten. Die Bahnunterführung am Ende der Unteretalstraße ist sehr unübersichtlich |
| Ecke Güterbahnhofstrasse => Odenwaldstraße (Fahrtrichtung Südost, rechts abbiegen in die Odenwaldstrasse) | Radroute westlich des Ohrsbergs | Hier haben Radfahrer das "Vorfahrt gewähren" Schild. Im Sinne des Radverkehrs Fördern und um die Schulkinder an diese Stelle zu schützen wäre es sinnvoller, dass Radfahrern die Vorfahrt gewährt wird. Man muss hier auch einen Lob an die Eberbacher Autofahrer sprechen: in der Praxis warten die Autofahrer auf die Radfahrer, also in der Praxis wird es mit der Vorfahrt "andersherum" gelebt |

Anhang 1: Hintergrund der Fahrradinitiative

Die Fahrradinitiative in Eberbach ist zunächst im Zusammenhang mit dem diesjährigen STADTRADELN entstanden. Das STADTRADELN ist ein Wettbewerb, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Zitat von der Website: „STADTRADELN ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen.“ Der Wettbewerb wird über die Anzahl gefahrener Kilometer entschieden. Dadurch wird der Fokus auf die Anerkennung der geradelten Kilometer und nicht auf den Verzicht aufs Auto bei den Alltagswegen gerichtet. Ein Sportler, der am Wochenende eine 100 Kilometer Tour macht, schneidet im Wettbewerb 50-mal besser ab als ein Kind, das 2 Kilometer in die Schule fährt. Um das eigentliche Alltagsradeln in Eberbach zu unterstützen, entstand die Idee, eine STADTRADELN-Gruppe zu gründen, die sich gänzlich mit Fahrten zwischen den Wohngebieten einerseits und Schulen, Arbeit- und Einkaufsstätten andererseits beschäftigt.

Wir haben ein Team im Namen des ADFC gegründet und MitstreiterInnen gefunden, ein Unterteam bildete sich dann im Namen der Klimainitiative Eberbach. Um noch mehr Informationen über die Alltagswege zu sammeln, haben wir den Kontakt zu anderen Stadtradeln-Teams aufgenommen und versucht, mehr STADTRADELN-TeilnehmerInnen für unsere Initiative zu gewinnen. Per Zufall hatten wir Kontakt zu den Stadtradeln-Gruppen der AGL und der CDU und waren sehr glücklich, dass beide Teams die Initiative unterstützen wollten. Da wir damit Kontakte zu Gemeinderäten bekommen haben, haben wir auch noch die Fraktionen der Freien Wähler und der SPD kontaktiert; beide Gruppen haben auch prinzipielle Unterstützung zugesagt und wurden auf unseren Verteiler aufgenommen. Der Email-Verteiler der Initiative betraf über 30 interessierte Eberbacher.

In den 21 Tagen des STADTRADELNs haben wir fünf gemeinsame Erkundungsfahrten unternommen, bei denen wir Verbesserungspotential im Radnetz Eberbach gesammelt und dabei Spaß gehabt und Radler getrunken haben (beim letzten Termin gab es wetterbedingt Glühmost). Bei zwei der Fahrten hatten wir freundliche Unterstützung von Mitgliedern des Landestages, nämlich von Hermino Katzenstein (Grüne) und Dr. Albrecht Schütte (CDU). Die Rhein-Neckar-Zeitung hat von den Fahrten berichtet, wodurch wir aus der Bevölkerung viel Zuspruch und weitere Meldungen über Verbesserungspotential im Radnetz bekommen haben.