

# Mobinetz aus der Sicht des Rad- und Fußverkehrs

**Mobinetzplanung ist keine integrierte ökologische Mobilitätsplanung  
sondern nur eine ÖPNV Planung**

- Die notwendigen Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr und Fußverkehr nehmen nur einen ungenügenden Stellenwert ein. Rad- und Fußverkehr sind Anhängsel der Planung.
- Die vorliegenden Planungen zum Mobinetz greifen in der Regel immer auch ein in das vorhandene Straßennetz: also in die Wege von Autos, RadfahrerInnen und FußgängerInnen.
- Der Straßenraum ist meist begrenzt, also ein „knappes Gut“. Bei den Planungen geht es deshalb auch immer um eine Art von „Wertentscheidung“ über den Stellenwert der jeweiligen Mobilitätsform bei der Verteilung der vorhandenen Flächen.
- Üblicherweise wurde bisher dieser „Verteilungskampf“ meist zu Gunsten des Autoverkehrs entschieden. Neuerdings gibt es eine gewisse „Waffengleichheit“ zwischen Autoverkehr und ÖPNV. Das wird als „ökologischer Fortschritt“ betrachtet. Der ÖPNV macht aber nur ca. 18 % des Gesamtverkehrs aus.

## Qualität der Rad-und Fußverkehrsplanung

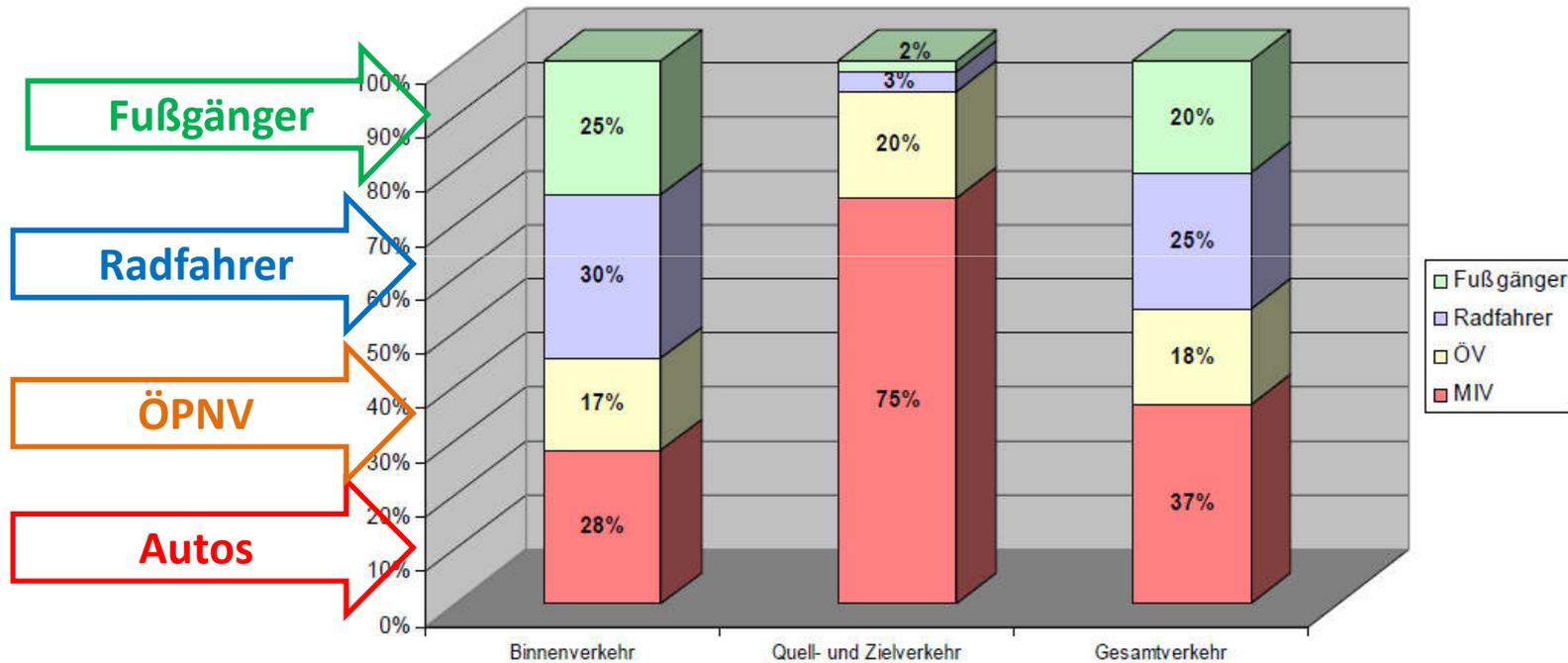
- In Heidelberg macht aber der Rad- und Fußverkehr fast schon 50 % des Gesamtverkehrs aus; im Binnenverkehr sogar 55 %. Diese Mobilitätsformen werden aber immer noch nicht ihrer Bedeutung entsprechend bei den laufenden Planungen berücksichtigt. Sie sind nur Anhängsel der Planungen, denen man häufig die übrig bleibenden Restflächen zur Verfügung stellt. Der Verkehrsfluss wird nach den Zwängen des Autoverkehrs und des ÖPNV organisiert.

### **Die immer wiederkehrenden Probleme der Radwegeplanung sind:**

- Hauptwegeverbindungen werden zu wenig beachtet
- Qualität der Abbiege- und Querungsqualitäten sind ungenügend
- Breite der Radwege und der Aufstellflächen in den Wartebereichen sind nicht ausreichend
- Signalisierung der Übergänge ? Vorrang für Autoverkehr und ÖPNV ? Probleme bei hoher ÖPNV Frequenz und schlechten Aufstellflächen.
- Radparkplätze

# Modalsplit in Heidelberg

## Verkehrsmittelwahl – modal split

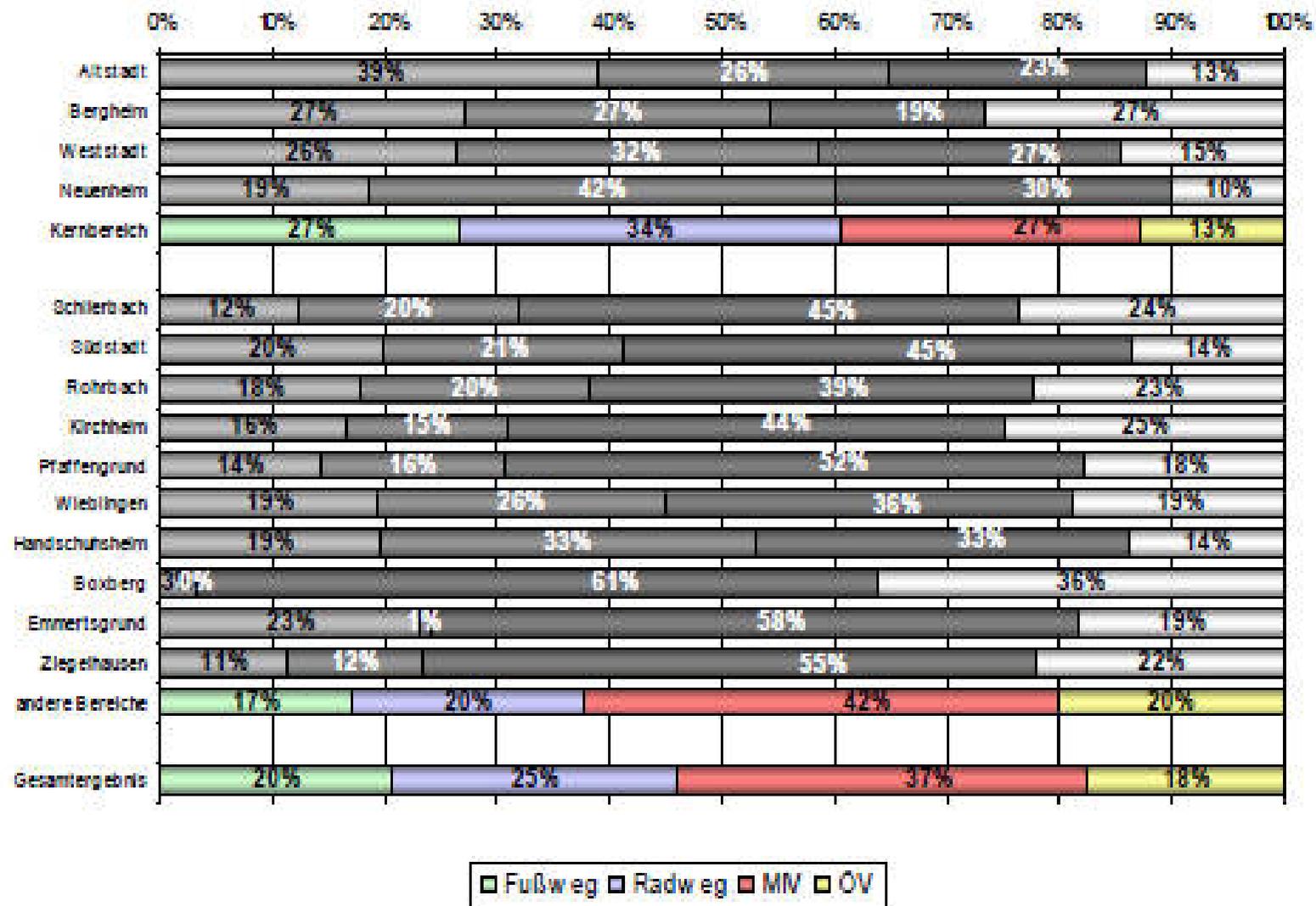


Grafik 8: modal split der Heidelberger Einwohner im Binnen-, Quell- und Ziel- sowie im Gesamtverkehr (Heidelberg 2010; Angaben aus Haushaltbefragung)

Binnen-  
verkehr

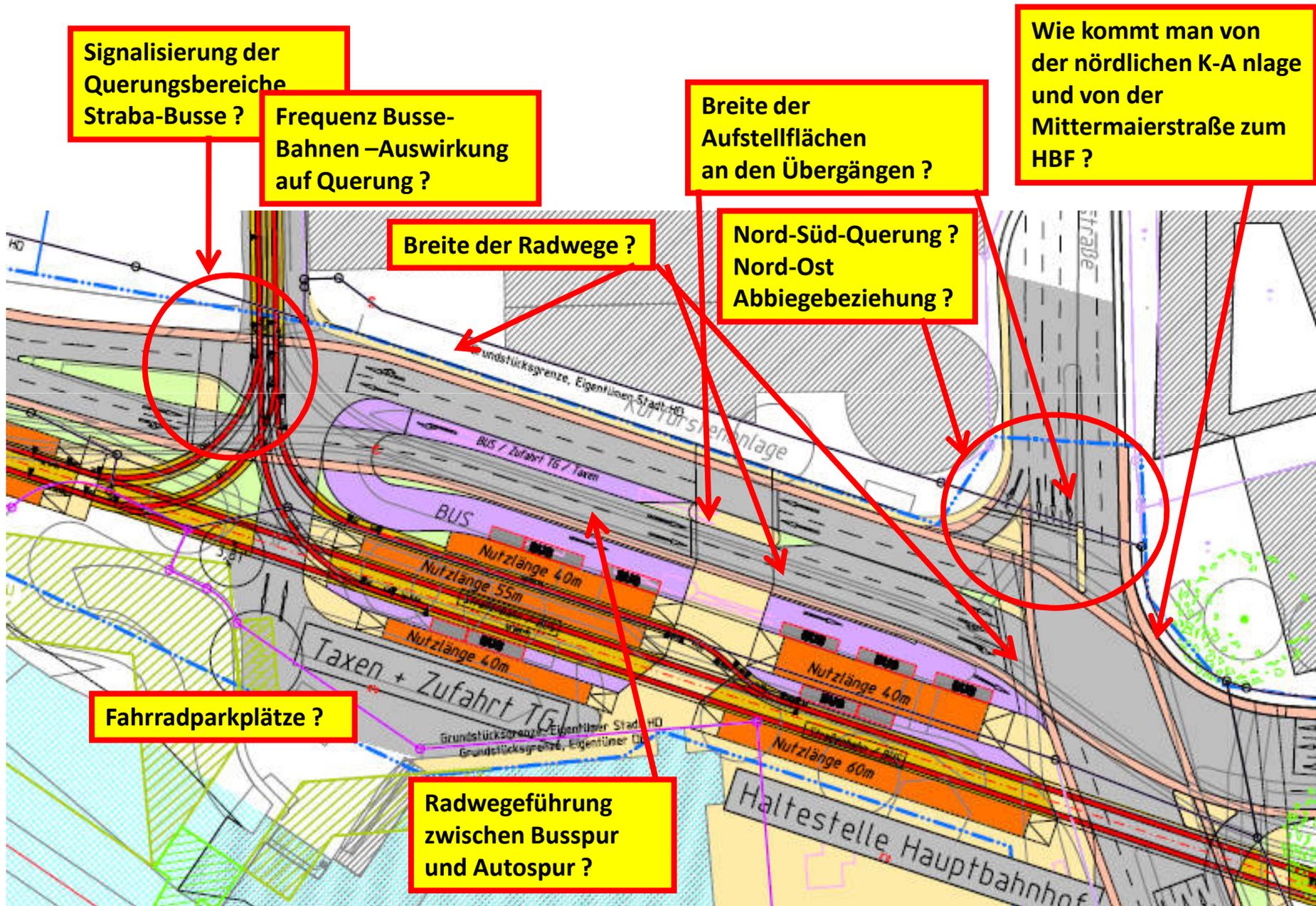
Quell-Ziel-  
verkehr

Gesamt-  
verkehr

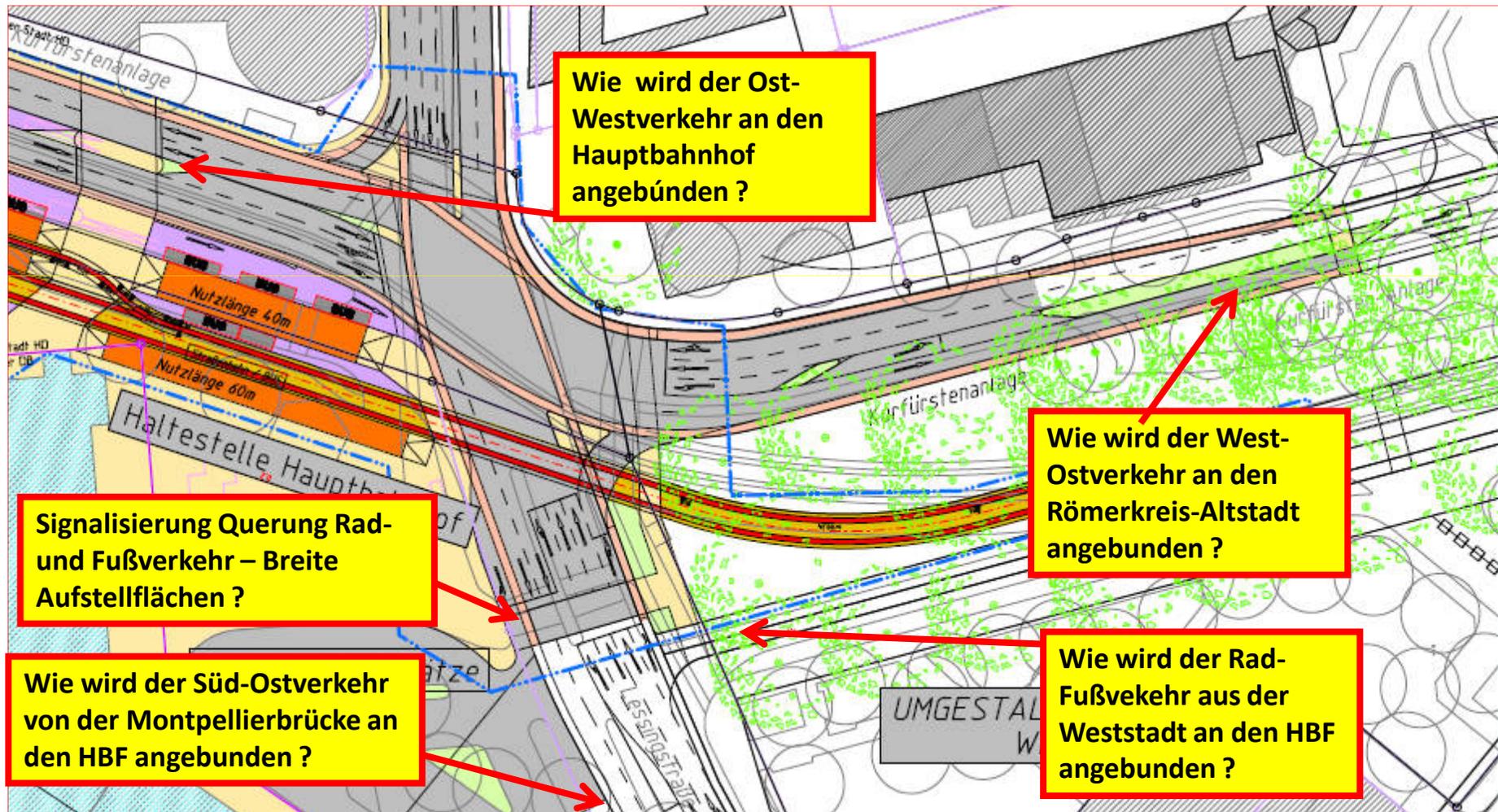


Grafik 9: modal split im Gesamtverkehr nach Stadtteilen (Heidelberg 2010; Angaben aus Haushaltbefragung)

# Haltestelle Bahnhof Nord aus der Sicht des Radverkehrs



# Planung Hauptbahnhofhaltestellen: Anbindung der Radwege an das örtliche Radnetz – Hauptverbindungslinien



# Hauptverkehrsrichtungen

Rot – Autos

Grün: Rad





# Straba Altstadt und Radverkehr

- Hauptproblem: wie legt man die Straßenbahn in die Ebert-Anlage bei gleichzeitigem Autoverkehr ?
- Unterordnung des Radverkehrs obwohl die Ebert-Anlage ein Teil der Radschnellachse Altstadt – Hauptbahnhof – Bahnstadt sein könnte.

West

Os

# Straba Altstadt und Radverkehr

## Beispiel 1: Breite der Radstreifen aus der Machbarkeitsstudie 2012

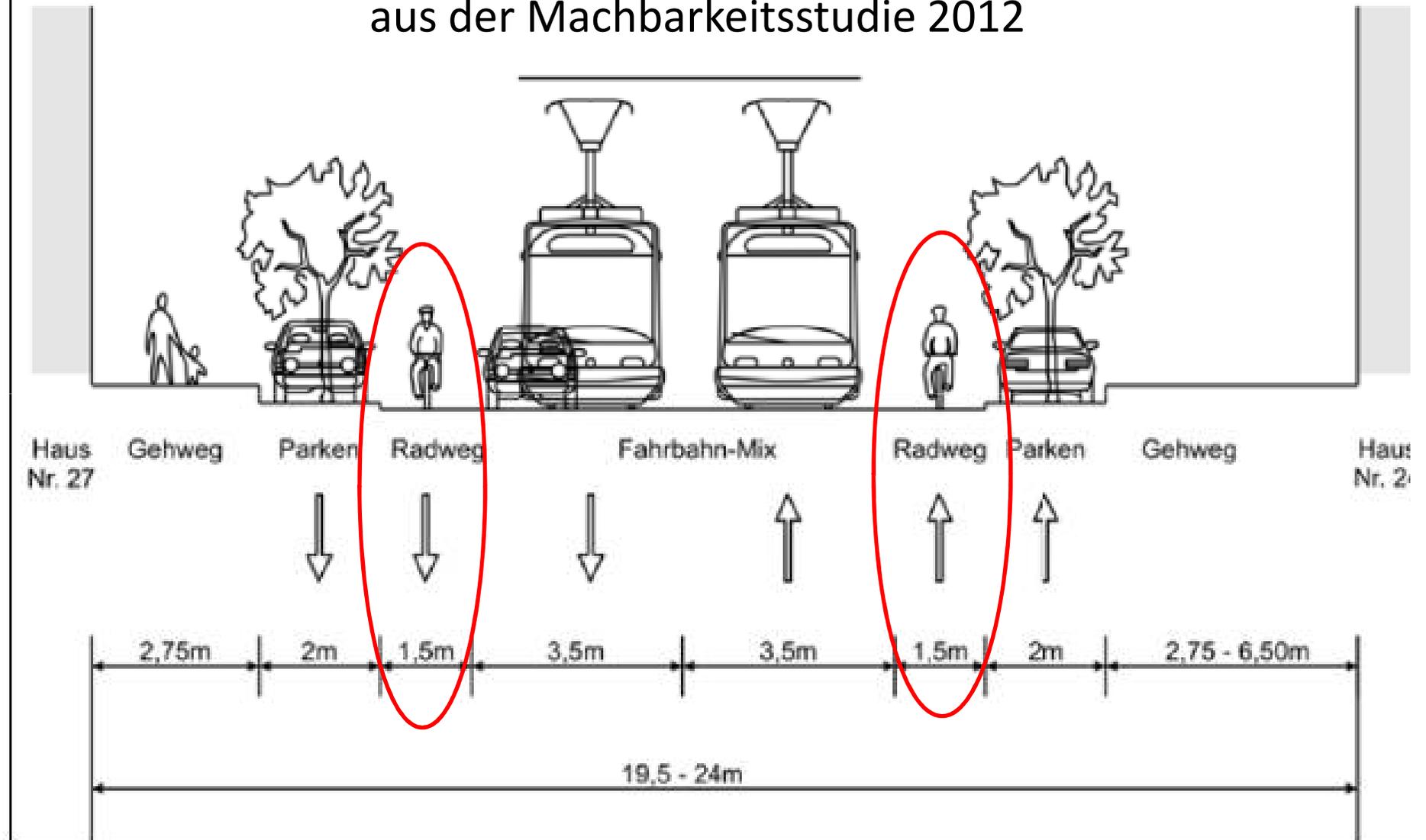


Abbildung 24: Querschnitt Friedrich-Ebert-Anlage in Höhe Haus Nr. 27 bei Variante 2

# Straba Altstadt und Radverkehr

## Beispiel 2: Breite der Radstreifen aus der Machbarkeitsstudie 2012

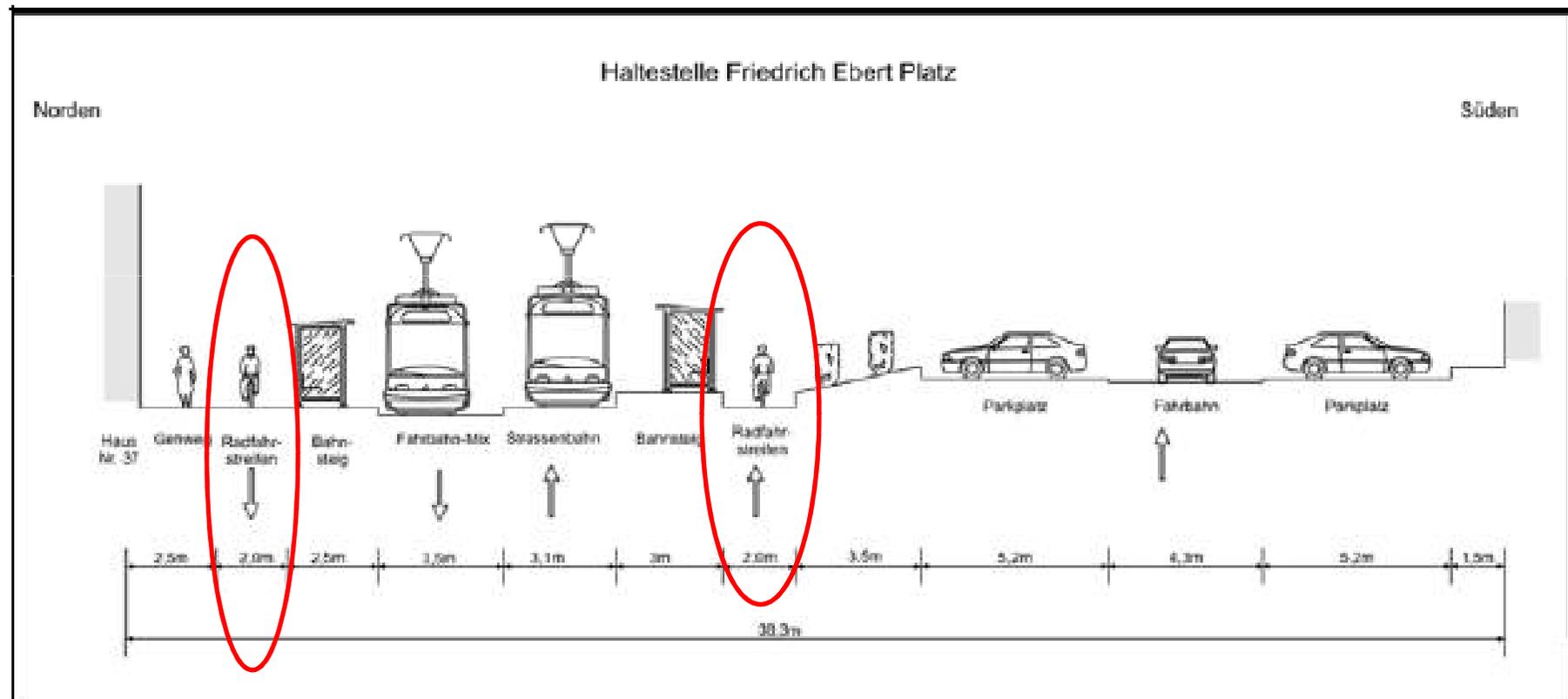


Abbildung 18: Querschnitt Haltestelle Friedrich-Ebert-Anlage für Variante 1B

## Straba Altstadt und Radverkehr

Beispiel 3: Übergang über die Ebert-Anlage / Sofienstraße  
aus der Machbarkeitsstudie 2012

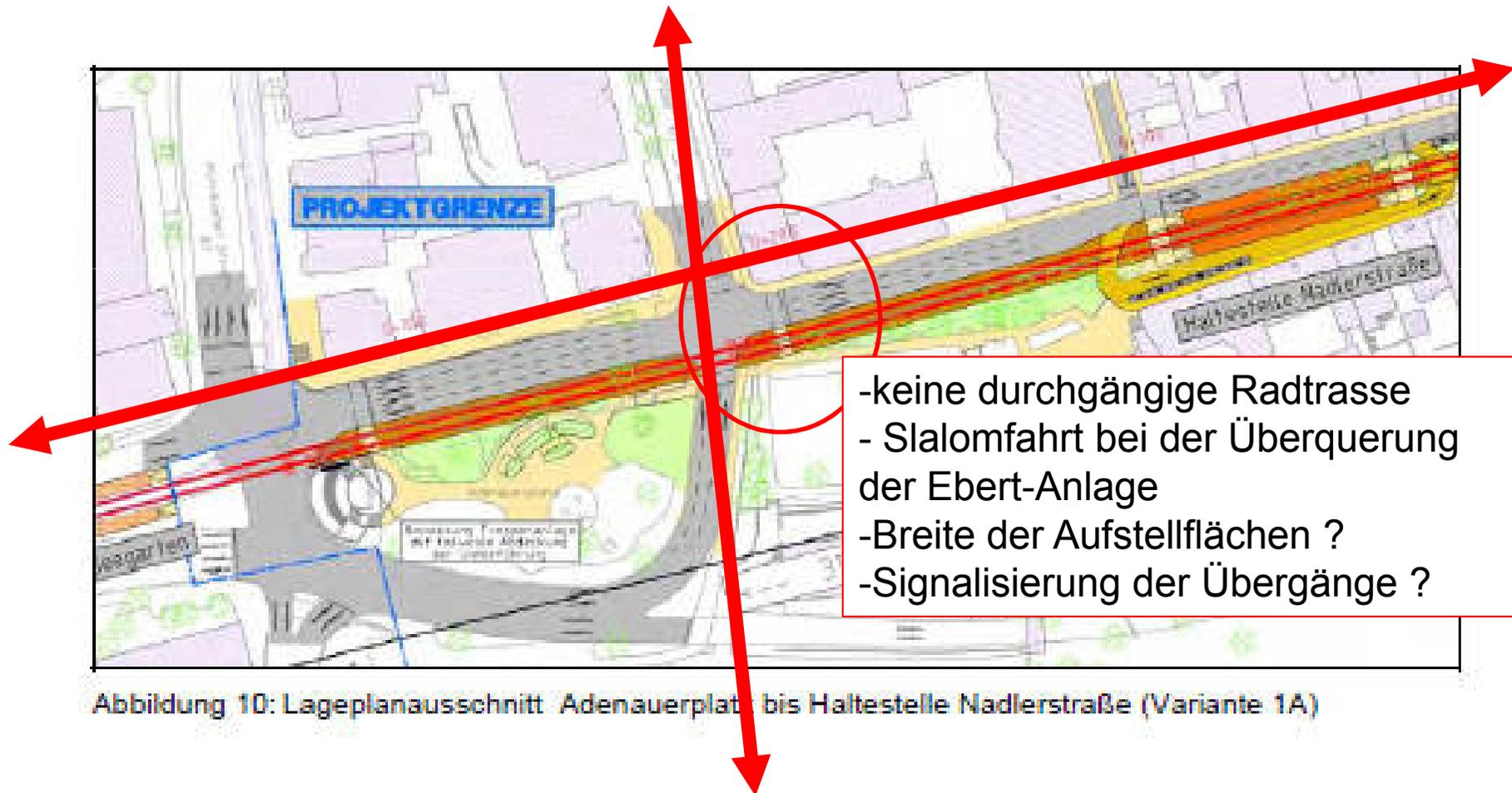


Abbildung 10: Lageplanausschnitt Adenauerplatz bis Haltestelle Nadlerstraße (Variante 1A)

# Straba Altstadt und Radverkehr

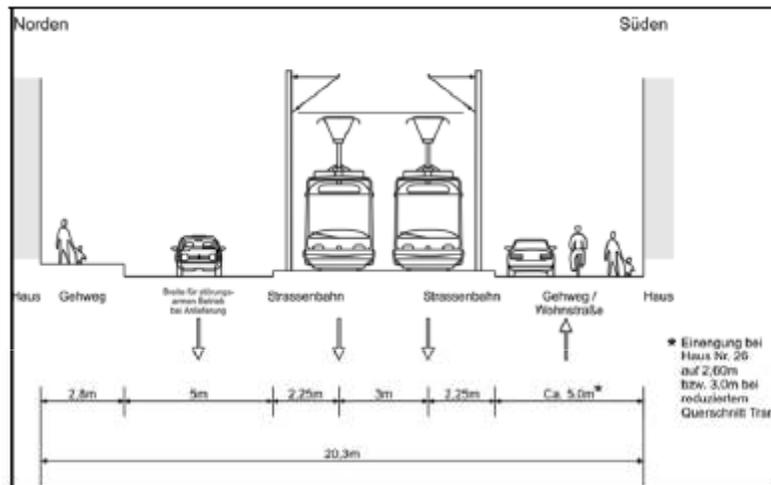


Abbildung 7: Querschnitt Friedrich-Ebert-Anlage (Nordseite) für Variante 1

Breite und Lage der Radspuren?

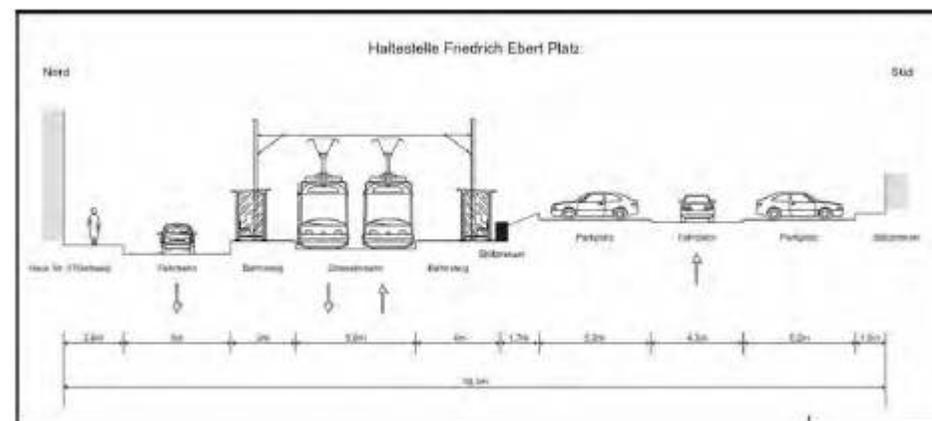


Abbildung 8: Querschnitt Haltestelle Friedrich-Ebert-Anlage für Variante 1A