

## **Vorplanung „Mobinetz“, Teilprojekt Pfaffengrund:**

Begehung der Strecke am Dienstag, 22.05.2013 durch Mitglieder der BI „Ökologische Mobilität Heidelberg“ und Vergleich mit den 3 Plänen die auf der Internetplattform hinterlegt sind.

Teilgenommen haben: Silvia Grauer, Asta Wünsche und Wolfgang Weber

Das Projekt wird grundsätzlich als positiv gewertet, allerdings sind noch einige Änderungen / Verbesserungen erforderlich und auf Fragen erbitten wir Antworten.

Hier unser Fragen und Kritikpunkte:

### Generell alle 3 Pläne betreffend:

- Bei Fußgängerüberwegen Bordkanten abflachen und für gute Überquerung im Gleisbereich sorgen. ( Ist wichtig für RollstuhlfahrerInnen, Kinderwagen, Rollatoren etc.)
- Blinden-Leitsystem installieren
- Linksabbiegespuren für RadfahrerInnen bereits von der rechten Seite rot markiert und gestrichelt heranzuführen. (Damit motorisierter Verkehr rechtzeitig auf evtl. abbiegende Radler aufmerksam wird.)
- Durchgehende Radwege sollten alle eine Mindestbreite von 2 m bekommen - zuzüglich der Fahrbahnmarkierungen-, das ist auch machbar. ( 1,60 m ist zu wenig, wenn man an Überholvorgänge von RadfahrerInnen und an Fahrradanhänger denkt.). An möglichst vielen Stellen sind „Aufweitungen“ auf 2,50 m Breite vorzusehen, um auch Überholvorgänge von Fahrrädern mit Anhängern bzw. „Sonderrädern“ zu ermöglichen.
- Fußgängerüberwege: nur möglichst wenige mit Ampeln versehen ! (Erfahrungsgemäß haben die meisten Fußgängerampeln einen „Placebo-Drücker“ und warten müssen Fußgänger dennoch bis zuletzt: schlechteste Rangfolge!, viele solcher Fußgängerampeln verursachen unnötige Staus für den übrigen Straßenverkehr ! Sichere Überwege sind auch durch gute Zebrastreifen darstellbar.
- Radwege zumindest im Haltestellenbereich hinter Haltestelle verlegen !
- An Übergängen und auch dort, wo keine gesonderte Abbiegespur für Radfahrer realisiert wird, ist auf ausreichende Aufstellfläche zu achten (ausreichend auch für Fahrräder mit Anhängern).
- Haltestellen-/ Bahnsteig-Breite von 3m
- Nachfolgende Kommentare sind gegenüber den geltenden Vorschriften zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen als nachrangig anzusehen.

### Plan 1 betreffend ( Abschnitt Henkel-Teroson bis hinter Ein-/Ausfahrt Stadtwerke):

- Eppelheimer Str. Nordseite, vor Henkel-Teroson-Str: Warum 2,50 m Gehwegbreite und nur 1,60 m Radwegbreite? (s.o.)
- Querung Diebsweg für Radfahrer ist noch nicht dargestellt.
- Wozu ist der verbreiterte Grünbereich gegenüber Elsterweg ?
- Ist die Linksabbiegespur ( von Ost her kommend am Elsterweg) nötig/sinnvoll ?, darauf kann doch wohl verzichtet werden !)
- Wozu die Linksabbiegespur (von West herkommend) zur Einfahrt der Stadtwerke ? Die Fahrzeuge könnten evtl. andere Einfahrtmöglichkeiten nutzen und diese ganze Einmündung sollte „ampelfrei“ bleiben, auch für Fußgänger !

Plan 2 betreffend ( Abschnitt zwischen Stadtwerke und derzeitiger Haltestelle Stotz):

- Vor „Dehner“ ein breiter Gehweg, aber nur 1,60 m Radwegbreite (s.o.)
- Braucht „Dehner“ 2 Ein- und Ausfahrten? (!)
- Haltestellen Marktstr. ( beide ) Radwege heraus aus der überfahrbaren Rampe ! ( unsinnige Stops für Radler vermeiden !-ist nicht akzeptabel !)
- Wie biegen Radfahrer an dieser Kreuzung ab ?
- Warum nun an dieser Kreuzung auch Ausfahrt aus Kaufland ?, das „kompliziert“ diese Kreuzung unnötigerweise, bisherige Ausfahrt ist ausreichend.
- Diese Kreuzung Marktstraße ist mit Anforderungen „überfrachtet“, daher Staugefahr in mehreren Richtungen !
- Vor „Stotz“ ist genug Platz für breiten Gehweg und breiteren Radweg.

Plan 3 betreffend ( Abschnitt zwischen Haltestelle Stotz und Fasanenweg):

- Warum 4 m bzw. gar 4,50 m breite Bahnsteige ?
- Erster Fußgängerüberweg ( Nähe „Stotz“ ) muß geändert werden, da auf der Südseite die Bus-Halte-Buchten sind. Evtl. müssen diese Buchten geändert/ verlegt werden.?
- Was ist das für eine im Plan dargestellte 2,50 m breite Bucht vor „Venice Beach“? und wie geht es da für die Fußgänger weiter in Richtung Eppelheim ? ( nicht ersichtlich)

Gez.

BI Ökologische Mobilität Heidelberg