Nah-Mobilität in Handschuhsheim

- Petra Bauer und Dieter Teufel -

1 Ein kurzer Überblick über den Verkehr in Handschuhsheim

In Handschuhsheim leben heute 18 600 Einwohner in 10600 Haushalten. Mehr als die Hälfte (58%) davon sind Einpersonenhaushalte. Pro 1 000 Einwohner gibt es in Handschuhsheim 360 zugelassene Autos und 850 Fahrräder. In Heidelberg sind es 400 und im Durchschnitt Deutschlands 560 Autos pro 1 000 Einwohner.

Der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs hat in Handschuhsheim in den letzten Jahren zugenommen. Im Schnitt sind die Handschuhsheimer heute innerhalb des Stadtteils überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs (zusammen 82%), zu 15% mit dem Auto und zu 3% mit dem ÖPNV. Bei allen Wegen (Wege im Stadtteil + Wege in andere Stadtteile und in die Region) liegt das Fahrrad mit 43% vorne, gefolgt vom Auto mit 30%, den Fußwegen mit 17% und dem ÖPNV mit 11%. (Bild 1)

Wie bewegen sich die Handschuhsheimer?

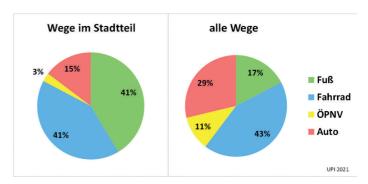


Bild 1: Verkehrsmittelwahl der Handschuhsheimer.

2 Von der Fahrgeschwindigkeit hängt viel ab

Dieser hohe Anteil des Umweltverbunds von Fuß-, Fahrradund Öffentlichem Verkehr ist nicht nur gut für die Umwelt und Menschen, sondern auch für die in Handschuhsheim noch zahlreich vorhandenen Geschäfte. Nur wenn sich die

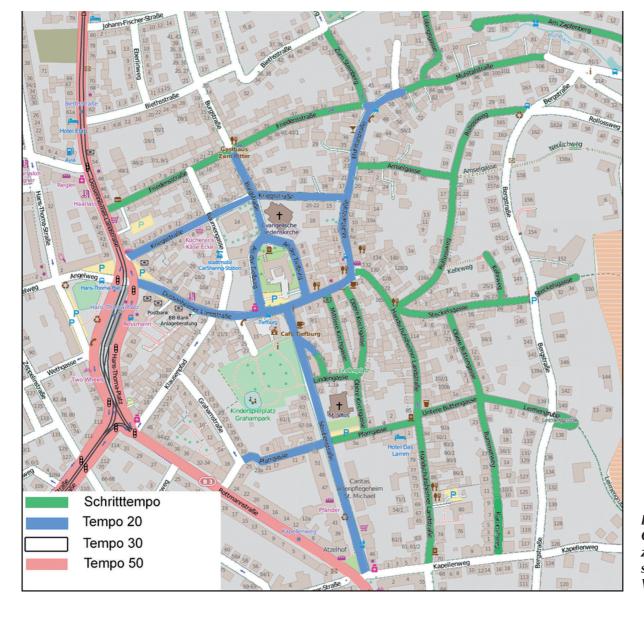


Bild 2: Geschwindigkeitszonen in Handschuhsheim, blau: Vorschlag

Menschen im Umfeld der Geschäfte wohlfühlen, kommen sie zum Einkaufen. Dazu beigetragen haben sicherlich die in den letzten Jahrzehnten im Ortskern eingerichteten Verkehrsberuhigten Bereiche, wo man auf der Straße als Fußgänger oder Radfahrer sicher unterwegs sein kann. In Verkehrsberuhigten Bereichen (in Bild 2 grün) dürfen Fahrzeuge nur Schritttempo fahren und alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Fast alle Straßen in Handschuhsheim, die keine Gehwege haben, sind heute verkehrsberuhigt.

Was noch fehlt, ist eine Verbesserung in den stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Straßen im Ortskern (in Bild 2 blau). Das hier geltende Tempo 30 ist für eine gute und sichere Aufenthaltsqualität zu hoch. Bild 3 zeigt die Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Bremsweg und Unfallschwere: Da die Zerstörungsenergie eines Fahrzeugs bei einem Unfall mit dem Quadrat der Geschwindigkeit ansteigt, entspricht ein Aufprall eines Autos auf einen Menschen mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h einem Sturz aus 3,50 m Höhe auf die Straße, bei einem Aufprall mit 20 km/h einem Sturz aus nur noch 1,60 m Höhe. Man kann sich vorstellen, dass im ersten Fall erhebliche Verletzungen die Folge sind, während bei Tempo 20 Unfälle glimpflicher verlaufen. Außerdem ist die Wahrscheinlichkeit von Unfällen bei Tempo 20 deutlich geringer als bei Tempo 30, da der Bremsweg fast halbiert ist.

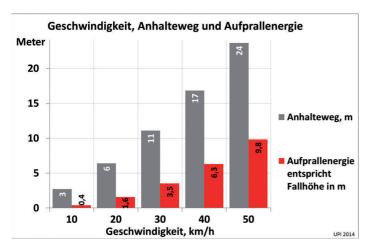


Bild 3: Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Bremsweg und Unfallschwere

3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für Handschuhsheim

Da in der Dossenheimer Landstraße zwischen Post und Löbingsgasse und in der Steubenstraße noch zahlreiche Geschäfte vorhanden sind, wäre es möglich und sinnvoll, in diesem Bereich einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 zur Förderung des lokalen Einkaufs und zum besseren Schutz von Fußgängern und Radfahrern einzurichten. Dies wurde auch beim Runden Tisch Verkehr bereits im Jahr 2014 und vom Bezirksbeirat Handschuhsheim vorgeschlagen. Die Umsetzung steht allerdings bisher noch aus.

Tempo 20 wäre auch eine sinnvolle Lösung in den geplanten Fahrradstraßen. Es würde die Sicherheit und Aufenthaltsqualität und Überquerbarkeit in den betreffenden Straßen erhöhen und Überholvorgänge KFZ - Fahrrad vermeiden.

4 Gehwege müssen für Fußgänger da sein

Weitere deutliche Verbesserungen für den Fußgängerverkehr in Handschuhsheim gab es in den letzten beiden Jahren dadurch, dass in mehreren Straßen begonnen wurde, durch eine Neuordnung des Parkens die Gehwege wieder für den Fußgängerverkehr frei zu machen. Der Stadtteilverein Handschuhsheim hatte dies schon 2001 mit untenstehendem Informationsblatt angeregt. (Bild 4) Das Infoblatt kann von der Tiefburgseite heruntergeladen werden.1

Liebe Autofahrerin, lieber Autofahrer,

Sie parken Ihren PKW teilweise auf dem Gehweg

Gehwege gehören Fußgängern

Laut Straßenverkehrsordnung (§ 25) müssen Fußgänger die Gehwege benutzen. Dies ist bei zugeparkten Gehwegen z. B. Müttern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrern oder älteren Menschen oft nicht möglich. Auch Schulkinder, die nebeneinander laufen und sich unterhalten wollen, gehen dann lieber auf der Straße als im Gänsemarsch zwischen Hauswand und abgestellten Autos. Auf der Fahrbahn jedoch werden Fußgänger durch den Verkehr gefährdet. Damit Fußgänger



sich ohne Probleme auf dem Gehweg begegnen können, ist eine Breite von

In Handschuhsheim gut zu Fuß unterwegs

Handschuhsheim ist mit seinem historischen Zentrum und seiner guten Versorgung mit Einzelhandelsgeschäften ein liebenswerter Stadtteil geblieben. Viele Wege innerhalb des Stadtteils können bequem zu Fuß zurückgelegt werden. Vier Straßenbahnlinien und der Hangbus erleichtern es, auch mal ohne Auto ins Ortszentrum und wieder zurück zu kommen. Heute werden rund die Hälfte aller Einkaufswege von den Handschuhsheimern zu Fuß, 23 % mit dem Fahrrad und 20 % mit dem Auto zurückgelegt.

Denken Sie daran: auch Sie sind, sobald Sie aus dem Auto ausgestiegen sind, Fußgänger und möchten sicher und bequem zu ihrem Ziel gelangen.

Deshalb unsere Bitte:

Halten Sie unsere Gehwege für Fußgänger frei. Parken Sie mit allen 4 Rädern auf der Straße und nicht auf dem Gehweg!

Vielen Dank

Stadtteilverein Handschuhsheim e.V. IGH - Interessengemeinschaft Handschuhsheim e.V. Initiative für Verkehrssicherheit in Handschuhsheim



Bild 4: Infoblatt "Gehwege für Fußgänger", 2001

Viele Straßen wurden nicht gebaut, um sie auf beiden Seiten zu beparken. Da der Platz für zwei Parkreihen oft nicht ausreicht, parkten im Laufe der Jahre immer mehr Autos auf beiden Seiten der Straße auf dem Gehweg. Dadurch war für Fußgänger, insbesondere ältere Menschen, Menschen mit einem Rollator und Mobilitätsbehinderte mit einem Rollstuhl und für Fußgänger, die nebeneinander gehen wollen, oft kein Durchkommen mehr. Die nachfolgenden Bilder zeigen die Situation jeweils vor und nach der Neuordnung des Parkens:

¹ www.tiefburg.de/aktion_gehwege.htm





Bild 5: Haydnstraße vorher/nachher





Bild 6: Dallgarten vorher/nachher

Die Gehwege im Hainsbachweg, in der Haydn- und Mozartstraße und im Dallgarten sind jetzt wieder gut begehbar. Und die Straßen sind wieder schöner geworden. Statt Auto-

reihen sieht man jetzt wieder die verschiedenen Gärten und Gartentore. Inzwischen ist auch Neuenheim dem Vorbild Handschuhsheims gefolgt und hat im September 2020 das beidseitige Parken in der Ladenburgerstraße aufgehoben und dabei auch die Straße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet.

5 Umweltfreundlicher Verkehr wird von der Stadt gut gefördert

Parallel dazu hat die Stadt Heidelberg auch weitere positive Verkehrsmaßnahmen umgesetzt. So bekommt z.B. jeder, der sein Auto abschafft und abmeldet, ein kostenloses Rhein-Neckar-Ticket für ein Jahr im Wert von 1 078 € geschenkt. Dieses berechtigt zum Fahren in allen Nahverkehrsmitteln (S-Bahn, Regional- und Regional-Express-Züge, Straßenbahnen und Busse) zwischen Weißenburg im Elsaß, Homburg an der Saar, Kusel, Wertheim und Miltenberg am Main und Würzburg. Bisher haben schon 500 Bürger dieses Angebot angenommen und ihr Auto abgemeldet. Auch wer sich ein neues, umweltfreundliches Verkehrsmittel anschafft, bekommt von der Stadt einen guten Zuschuss. So wird z.B. der Erwerb von Firmenfahrrädern mit 200 Euro pro Fahrrad und von Firmenpedelecs mit 500 Euro bezuschusst. Auch wer ein Elektro-Lastenrad (500 Euro), ein muskelbetriebenes Lastenrad (300 Euro) oder einen Lastenanhänger für ein Fahrrad anschafft (100 Euro), kann einen Zuschuss bei der Stadt beantragen. Zusätzlich gewährt die Stadt Heidelberg eine Prämie von 500 Euro, wenn zur Anschaffung eines Lastenrades oder Lastenanhängers gleichzeitig die Außerbetriebsetzung eines im Stadtkreis Heidelberg angemeldeten PKW nachgewiesen wird. Die Antragsunterlagen findet man auf der Seite der Stadt unter dem Stichwort "Förderprogramm Umweltfreundlich mobil".2 Vom Land Baden-Württemberg erhalten Unternehmen, Vereine, Freiberufler und gemeinnützige Organisationen beim Kauf eines E-Lastenrads und eines Anhängers sogar zusätzlich 30% der Kosten (bis maximal 3 000 €) als Zuschuss.3

Die Programme sind in Handschuhsheim gut angekommen: Der Vorsitzende der Gärtnervereinigung Hans Hornig fährt seither mit dem E-Lastenrad mit Anhänger jeden Samstag in der Frühe vom Feld zum Markt auf dem Tiefburgvorplatz und wandelt sein Lastenrad dann in einen Verkaufstand um.



Bild 7: Hans Hornig mit seinem neuen E-Lastenrad beim Sommertagszug 2019

¹ www.tiefburg.de/aktion_gehwege.htm

² www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Foerderprogramm+Umweltfreundlich+mobil2.html

³ https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/e-lastenraeder/

Die Evangelische Friedensgemeinde hat sich eine umweltfreundliche Rikscha angeschafft, die unter der Telefonnummer 0152-3471 65 39 oder friedensgemeinde-rikscha@gmx. de z.B. von Mobilitätseingeschränkten oder Seniorinnen und Senioren bestellt werden kann.⁴ Die Rikscha wird ehrenamtlich auf Spendenbasis betrieben.



Bild 8: Eva Elfner (91) umweltfreundlich auf dem Weg zu ihrem Gartengrundstück im Handschuhsheimer Feld

Und auch Ziele am Berghang oder im Mühltal sind mit Pedelecs und E-Lastenrädern heute kein Problem mehr.



Bild 9: Mathias, Hanno und Leonore Böttcher mit dem E-Lastenrad auf der täglichen Fahrt zum Waldkindergarten im Mühltal



Bild 10: Mit Anhänger am Fahrrad ist man flexibel

Da der umweltfreundliche Fahrradverkehr zunimmt, nehmen auch die Fahrräder zu. Sie benötigen zwar nur ein Zehntel des Platzes im Vergleich zu einem Auto. Es kann aber behindernd sein, wenn viele Räder auf dem Gehweg stehen. Deshalb kann beim Amt für Verkehrsmanagement der Stadt beantragt werden⁵, dass ein oder zwei PKW-Stellplätze vor dem Haus in 10 bis 18 Fahrradstellplätze umgewandelt werden. Bild 11 zeigt ein gut gelungenes Beispiel in der Handschuhsheimer Landstraße.



Bild 11: Neu geschaffene Fahrradstellplätze in der Handschuhsheimer Landstraße

6 Einpendler

So gut sich die Situation in Handschuhsheim entwickelt hat, so schlecht ist sie heute bei den Einpendlern nach Heidelberg. Während die Handschuhsheimer ihre Wege inzwischen zu über 70% mit dem Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zurücklegen, ist es bei den Einpendlern genau umgekehrt: Diese kommen nach wie vor zu 70% mit dem Auto nach Heidelberg. Bei den Einpendlern von Norden sieht es dabei etwas besser aus als im Durchschnitt Heidelbergs. Weil hier die Überlandstraßenbahn OEG (heute Linie 5) nicht wie andere Straßenbahnlinien in den siebziger Jahren abgebaut, sondern in den letzten Jahren sogar ausgebaut und verbessert wurde, kommen die Einpendler aus dem Bereich Bergstraße "nur" zu 60% mit dem Auto nach Heidel-

⁴ Yvonne Schimpf, Die Gemeinde-Rikscha, Jahrbuch Handschuhsheim, 2020, Seite 117

⁵ Amt für Verkehrsmanagement, Gaisbergstraße 11, 69115 Heidelberg, verkehrsmanagement@heidelberg.de

berg. Hier liegen deshalb noch erhebliche Verbesserungspotentiale: Nach wie vor können die Pendler aus Norden nicht direkt mit einer komfortablen Straßenbahn in das Hauptziel Neuenheimer Feld fahren.⁶ Über Land hat die OEG zwar eine gute Reisegeschwindigkeit, aber in Heidelberg selbst werden die Straßenbahnen an fast jeder Ampel ausgebremst und fahren deshalb langsamer als vor 20 Jahren. Und auch beim Fahrradverkehr gibt es erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten. 42% der Autopendler aus dem Norden kommen aus einer in Zeiten von Pedelecs fahrradtauglichen Entfernung von bis zu 18 km. Für die Gemeinden an der Bergstraße gibt es aber bisher keine schnelle und gute Fahrradverbindung nach Heidelberg: Die Wege verlaufen oft mit Umwegen im Zick-Zack durch die Landschaft und in Heidelberg selbst sind die meisten Fahrradverbindungen alles andere als komfortabel und sicher. Die geplanten Radschnellwege in die Region und die geplanten Fahrradstraßen in Heidelberg werden hier Abhilfe bringen. Es ist wichtig, dass sie bald kommen wer-

6 siehe "Masterplan Neuenheimer Feld Teil 6 - Die entscheidende Phase" in diesem Jahrbuch auf Seite 104

