

Stadt Heidelberg

Antrag Nr.:

0067/2020/AN

Antrag aus der Mitte des Bezirksbeirates

Antragsdatum: 08.06.2020

Federführung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Radachse Czernybrücke - Pfaffengrunder Terrasse

Antrag

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 17. Dezember 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Beratungsergebnis:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	16.12.2020	Ö		

Antrag Nr.:

0067/2020/AN

00316552.doc

...

Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 16.12.2020

Ergebnis: beschlussunfähig

Antrag Nr.: 0067/2020/AN

Abbildung des Antrages:

Radachse Czernybrücke – Pfaffengrunder Terrasse

Bericht der Verwaltung zu kurzfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverbindung Pfaffengrunder Terrasse Bahnstadt – Czernybrücke – Stadt“.

Begründung: Nach dem Rahmenplan sollte die Bahnstadt mit vier ausschließlichen Rad-/Fußquerungen über die Bahnlinie attraktiv an die Stadt angebunden werden. Realisiert wurde bis jetzt die Querung im Bereich Bahnbetriebswerk/Ochsenkopf, während die Querung am Hauptbahnhof aus finanziellen Gründen gestrichen wurde. Die für 2020 geplante Querung im Rahmen der Radachse West (Gneisenau) musste aus finanziellen Gründen auf später, mindestens 2022 verschoben werden. Für die vorgesehene Querung im Bereich Berufsschule gibt es keine Perspektive. Gleichzeitig hat die Bahnstadt mit inzwischen 5.000 Einwohner fast ihre vollständige Besiedlung erreicht. Daher erscheint es dringend, über die Czernybrücke eine attraktive und sichere Fuß- und Rad-Anbindung an die Stadt herzustellen und hierzu auch provisorische Maßnahmen zu ergreifen.

gezeichnet „Aus der Mitte des Bezirksbeirates“

Im Einzelnen

- Die Verbindung zur Czernybrücke ist derzeit von der Gallileistraße aus nur über einen provisorischen Parallelweg zu den Gleisen möglich, der mit ca. 2,50m relativ schmal ist. Dieser Weg wäre provisorisch auszubauen oder alternativ die Führung über den Notbahnsteig freizugeben.
- Von diesem Weg zur Czernybrücke besteht keine attraktive Querungsmöglichkeit. Die Fußgängerampel ist eine reine Anforderungsampel und zudem umwegig. Mindestens ist die Ampelanforderung auszuschalten und in jeden Umlauf auch den Fußgängern und Radfahrern eine Grünphase zu gewähren. Darüber hinaus empfiehlt es sich eine eigene Fahrradphase von der Bahnstadt zur Czernybrücke einzurichten und den Bordstein hier abzusenken. Diese kann parallel zu den Straßenbahnen, aber auch parallel zu den PKW-Linksabbiegern von der Eppelheimer Straße zur Czernybrücke geschaltet werden. Eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knoten Czernyplatzes wäre nicht gegeben.
- Die Verbindung von der Da-Vinci-Straße ist mangels Ausbaus des Knotens am Kino für Radfahrer kaum nutzbar, insbesondere ist der noch vierspurige Straßenquerschnitt nicht sicher querbar. Daher erscheint hier eine provisorische Mittelinsel (vergleichbar Einmündung Agnesistraße) Mittel der Wahl.
- Die Querung Alte Eppelheimer Straße im Zuge des Czernyrings für Radfahrer ist nicht normgerecht und hoch gefährlich, wie ein schwerer Radunfall am 3.2.20 zeigt. Die Radfahrer kommen mit hohem Tempo von der Brücke und erwarten eine geradlinige Führung und auch Vorfahrt gegenüber rechtsabbiegenden Autos. Umgekehrt verführt der zu hohe Abbiegeradius PKW-Fahrer zu zu hohen Abbiegegeschwindigkeiten. Eine vergleichbare Situation wurde

an der Montpellierbrücke bereits durch Verringerung Abbiegeradius und klarer Vorfahrt für Radfahrer entschärft.

- Das Linksabbiegen von der Bergheimer Straße zum Czernyring ist für Radfahrer sehr unattraktiv. Soweit man als Radfahrer nicht das Abbiegen zusammen mit den PKWs über die dritte Spur wählt, führt das Abbiegen als indirektes Abbiegen über die ehemalige Czernyapothek. Hier besteht eine Anforderungsmangel und zudem ist die Bergheimer Straße nicht in

