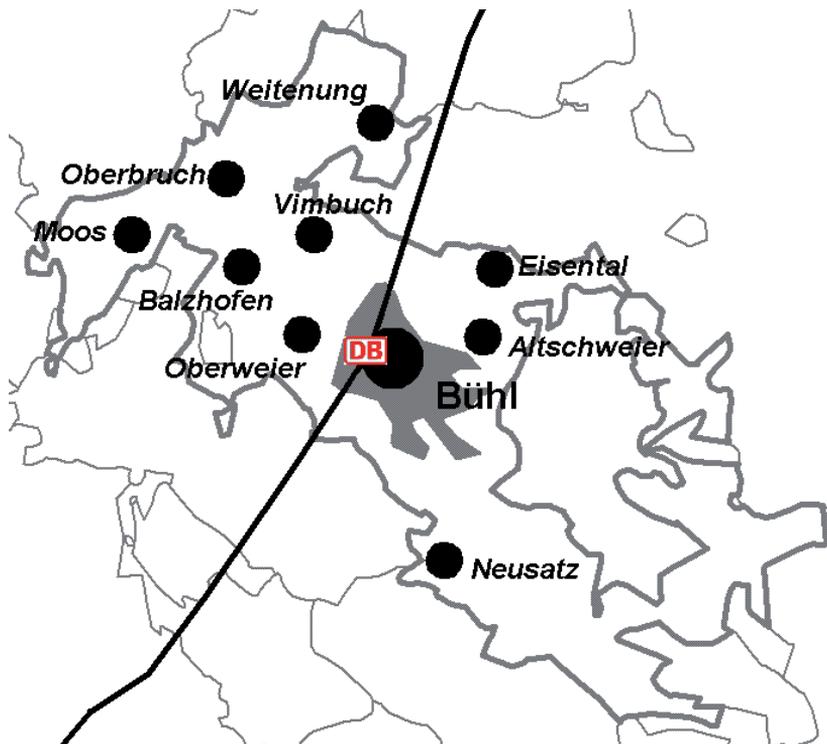




Radverkehr vor Ort

# Bühl



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.  
Landesverband Baden-Württemberg  
Landesgeschäftsstelle  
Reinsburgstr. 97  
70197 Stuttgart  
Tel.: 0711 / 628 999  
E-Mail: [info@adfc-bw.de](mailto:info@adfc-bw.de)  
Internet: [www.adfc-bw.de](http://www.adfc-bw.de)

Ihr Ansprechpartner in Bühl

ADFC Kreisverband Baden-Baden / Rastatt

E-Mail: [buehl@adfc-bw.de](mailto:buehl@adfc-bw.de)

Internet: [www.adfc-bw.de/bad](http://www.adfc-bw.de/bad)

Autoren: Frank Zühlke, Norbert Künstel, Ralph Neining, Gudrun Zühlke und andere  
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC  
Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben: Eco-Counter, Triflex, Ziegler Metallbau

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Radfahrerinnen und Radfahrer in Bühl,



Rad fahren macht Spaß, Rad fahren ist gesund. Immer mehr Menschen fahren Rad und sie fahren immer längere Strecken. Sicher sind auch Sie öfters mal mit dem Rad unterwegs. Für Ihre Stadt ist die Zunahme des Radverkehrs eine Chance. Je mehr Strecken mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, umso weniger Abgase und Lärm gibt es, umso sicherer ist Ihre Stadt. Wer Radfahren fördert senkt die Kosten für Infrastruktur, medizinische Behandlungen, Klimaschutz.

**Mehr Radverkehr nutzt allen – sowohl den Radfahrern selbst, als auch den anderen Menschen in unseren Städten und Gemeinden.**

Fahrräder benötigen eine andere Infrastruktur als Autos. Für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist es wichtig, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche möglichst gering sind. Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, brauchen direkte, kurze Wege und Hinweise, wo diese zu finden sind. Radwege sind nur dann erforderlich, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zahlreich und schnell ist. Im Idealfall fahren die Radfahrer auf der Fahrbahn und die Kraftfahrzeuge nicht schneller als 30 km/h. Echte wie unechte Einbahnstraßen sollten für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sein. Dort wo es Radwege gibt, sollten sie technisch auf dem neuesten Stand sein. Hindernisse sind Gefahrenstellen, deswegen haben Umlaufsperrn und ähnliches auf Radwegen nichts zu suchen.

Bühl ist ein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Damit verpflichtet sich die Stadt dazu, darauf hinzuwirken, fahrradfreundlicher zu werden. Manches ist schon gut, zum Beispiel darf in der Fußgängerzone Rad gefahren werden, am Bahnhof können Fahrräder in einem sicheren Bereich abgestellt werden. Nicht so gut sieht es auf der Hauptstraße aus, außer in dem Teilstück in der Mitte, das umgestaltet wurde.

In der Broschüre „Radverkehr vor Ort – Bühl“ stellt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg eine Bestandsaufnahme aus subjektiver Sicht von Alltagsradfahrern vor, die mit Beispielen erklärt sind. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der AGFK-BW erscheinen. Die Hefte sind im Internet herunterzuladen unter [www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort](http://www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort). Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Landesvorsitzende

 Viele Menschen denken beim Thema Radverkehr zuerst an **Radwege**. Innerorts sind Radwege bei vielen Radfahrern aber unbeliebt. Wenn sie auf dem Bürgersteig verlaufen, kann es Konflikte mit Fußgängern geben, und die Trennung vom Kfz-Verkehr sorgt eher für eine trügerische Sicherheit: An Einmündungen und Grundstücksausfahrten wird es gefährlich. Viele Radfahrer nutzen daher lieber die Fahrbahn, wo man besser gesehen wird – was aber nicht zulässig ist, wenn der Weg daneben als „Geh- und Radweg“ beschildert ist. Daher wurde die Beschilderung in Bühl zum Teil geändert: Mit „**Gehweg**“ und **Zusatzschild „Fahrrad frei“** darf der Gehweg langsam befahren werden, man darf aber auch die Fahrbahn benutzen.



Hauptstraße, „Gehweg / Fahrrad frei“: Wahl zwischen Gehweg und Fahrbahn

  Seltsam ist die Situation an einer **Bushaltestelle** in Altschweier. Hier wurde ein Stück Weg als getrennter Geh- und Radweg beschildert, um die Radfahrer nicht durch den Wartebereich zu führen. Nun ist dieser kurze Abschnitt benutzungspflichtig. Statt des Verkehrsschildes sollte hier auf dem Boden ein Fahrradpiktogramm markiert werden – dann wäre die Situation korrekt.



Altschweier: Benutzungspflicht für einen kurzen Abschnitt?

  In **Tempo-30-Zonen** geht das Miteinander auf der Fahrbahn gut. Hier sind Bordsteinradwege mit Benutzungspflicht unsinnig und nach StVO nicht zulässig. Diese gibt es Bühl aber in der Obervogt-Haefelin-Straße und in der Adalbert-Stifter-Straße.



Obervogt-Haefelin-Straße: Benutzungspflichtiger Radweg in einer Tempo-30-Zone

 **Kein Radweg** ist auch keine Lösung – zumindest nicht an zeitweise sehr stark befahrenen Straßen wie der Landesstraße in Oberbruch. Dort sollte eine Lösung für eine Radverkehrsführung gefunden oder der Kfz-Verkehr verlangsamt werden.



Ende des Radwegs in Oberbruch

  **Tempo 30** ist nicht nur in den sehr kleinen Wohnstraßen, sondern auch an vielen anderen Stellen eine gute Maßnahme, die Radfahrern und Fußgängern das Leben sicherer macht. In Oberweiler gilt Tempo 30 auch in der Ortsmitte – aber warum hört es ausgerechnet kurz vor einer Schule schon auf?



*Oberweiler: Tempo 30 endet kurz vor einer Schule*

  **Außerorts** ist die Situation anders als innerorts. Hier sind Radwege von den meisten Radfahrern erwünscht. Dort wo es keinen Radweg gibt, sollte zumindest die Geschwindigkeit der Kfz auf höchstens 70 km/h reduziert werden, wie zwischen Neusatz und Hub.



*Neusatz, überörtliche Straße ohne Radweg: Immerhin gilt Tempo 70*

Anzeige

## Triflex sorgt für Sicherheit im Straßenverkehr ...



Blockmarkierungen



Richtungspfeile



Radwege



Piktogramme

Triflex ist der führende europäische Spezialist für Flüssigabdichtungen und Kaltplastiken. Die Triflex-Markierungen setzen Maßstäbe auf Straßen und Radwegen, in Hallen und Parkhäusern. Für maximale Verkehrssicherheit haben wir hochwertige Produkte zur Fahrbahnmarkierung entwickelt. Sie geben Orientierung bei Tag und Nacht, Wind und Wetter, Schnee und Regen. Wir beraten Sie gern!



**Triflex®**  
Kaltplastik-Markierungen  
Straßen | Radwege | Hallen | Parkhäuser

Triflex GmbH & Co. KG | Tel. +49 571 38780-0 | info@triflex.de | www.triflex.de

  Die **Hauptstraße** ist schon lange nicht mehr die B3 – dennoch fahren dort immer noch sehr viele Kraftfahrzeuge durch Bühl hindurch, anstatt die neue B3 zu benutzen. Ein guter Versuch, die Situation in der Stadtmitte zu verbessern ist die Tempo-20-Zone. Auch die Kreisverkehre tragen dazu bei, den Verkehr nicht zu schnell werden zu lassen.



Stadtmitte Bühl: „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20

 Trotz der Tempo-20-Zone fahren immer noch zu viele Kraftfahrzeuge durch die Hauptstraße. Eine Radverkehrsanlage fehlt im südlichen Teil der Straße, hier ist Tempo 50 erlaubt. Ein **Schutzstreifen** wäre hier eine gute Lösung – also ein mit einer gestrichelten Linie abgetrennter Bereich am Rand der Fahrbahn, der im Normalfall nur von Radfahrern benutzt wird. Wenn der Platz dafür nicht ausreicht, sollte zumindest die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.



Die Hauptstraße im südlichen Bereich: Tempo 50, keine Radverkehrsanlage

 Der Schutzstreifen sollte dann bis kurz vor den **Kreisverkehr** markiert werden – so, dass die Radfahrer den Kreisverkehr ganz normal mitbenutzen können und nicht mehr außen herum fahren müssen. Damit wäre auch das Problem mit dem Radweg durch den Wartebereich der Bushaltestelle gelöst.



Beim „Jägerkreisel“ müssen Radfahrer durch den Wartebereich der Bushaltestelle fahren

 Im nördlichen Bereich der Hauptstraße ist der Gehweg für Radfahrer frei. Das ist besser als ein Radweg mit Benutzungspflicht. Am besten wäre aber eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, als **Radstreifen oder Schutzstreifen**. Der Unterschied ist, ob der Streifen im Ausnahmefall von Kfz mitbenutzt werden darf. Die Straße ist breit genug, allenfalls wird der Platz für die Abbiegespuren etwas knapp.



Die nördliche Hauptstraße: Hier werden Schutzstreifen benötigt

 Wer aus Steinbach oder Eisental in Bühl auf dem linken Radweg ankommt, möchte in der Regel die Fahrbahn queren, auch wenn der linke Gehweg für Radfahrer frei ist. Dies ist hier aber nicht einfach, da die Straße breit ist und schnell gefahren wird. Es fehlt eine **Querungshilfe**. Es ist auch denkbar, die Auffahrten auf die L85 mittels Kreisverkehren an die Hauptstraße anzuschließen, um auf die Abbiegespuren verzichten zu können.



Hier endet der Radweg aus Steinbach: Die Straße ist schlecht zu queren.

 An der Rheinstraße gibt es westlich der Bahnlinie einen Radweg an der Südseite, an der Nordseite befindet sich ein großes Gewerbegebiet. Die dortigen Arbeitsplätze sind per Rad kaum zu erreichen, da es an **Querungsmöglichkeiten** mangelt – insbesondere an der Dr.-Georg-Schaeffler-Straße und an den Liechtermatten.



Vom Radweg der Rheinstraße ist kein Durchkommen auf die Liechtermatten

Anzeige

## Überdachungslösungen für Fahrräder und E-Mobility:

So stehen Fahrräder sicher und sauber und können geladen werden, während Sie shoppen, essen, relaxen, arbeiten...



www.ziegler-metall.com



Die ZIEGLER-Gruppe in       
E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG · Maybachstraße 7 · 71229 Leonberg

Ihr innovativer Partner  
für Stahlleichtbau  
und Freiflächengestaltung

**TOP-QUALITÄT**  
- direkt vom -  
**HERSTELLER!**

Auf „Außenanlagen von A-Z“ hat sich die E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG seit fast 20 Jahren spezialisiert. Ein Schwerpunkt: Überdachungen für die (Elektro-) Mobilität zum sicheren, sauberen Abstellen sowie Laden von E-Bikes / Pedelecs mit passenden, optimierten Anlehnbügel und Fahrradparkern. Auch mit Solarpanels als umweltfreundliche Lösung.

Fordern Sie noch heute Ihr persönliches, fast 900 Seiten starkes Handbuch „Außenanlagen von A-Z“ und das Fachmagazin für fahrradgerechte Infrastruktur an:

Telefon 0 35 78 / 78 72 141  
oder online [www.ziegler-metall.de/adfc](http://www.ziegler-metall.de/adfc)

**ZIEGLER**<sup>®</sup>  
Außenanlagen von A-Z

 Radfahrer wollen zügig vorankommen und nicht ständig warten müssen, weil den anderen Verkehrsteilnehmern **Vorfahrt** gegeben wird. Eine schöne Sache ist daher die Regelung an einer Wegekreuzung bei Balzhofen: Die Fahrradrouten haben Vorrang vor dem querenden Weg.



Vimbuch, Seemattenstraße: Hier wird der Radweg weit verschwenkt und hat Nachrang



Vorbildlich: Auf dem Rheintalradweg bei Balzhofen haben Radfahrer Vorfahrt.



Rungsstraße, Konrad-Adenauer-Straße: Radweg verschwenkt

  Radwege an einer vorfahrtberechtigten Straße sind ebenfalls **vorfahrtberechtigt**. Das ist die Regel, bundesweit. An etlichen Stellen in Bühl gilt dies allerdings nicht, hier werden Radfahrer zum **Warten** aufgefordert. Oft werden die Radwege dabei weit verschwenkt. Dies ist zu ändern! Dann können sich auch in Bühl die Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer fühlen.



B3, Friedensweg: Die Radfahrer auf dem Landwirtschaftsweg haben Nachrang



Vimbuch, so muss es sein: Ein Radweg an einer Vorfahrtstraße hat ebenfalls Vorfahrt

 Eine sehr schwierige und für die Radfahrer nachteilig geregelte Situation besteht an der „Boschkreuzung“ der B3 auf Höhe von Oberweier. Die Kreuzung ist an sich ampelgeregt, es gibt aber an der Ostseite **freie Rechtsabbiegespuren**, auf denen die Autos an der Ampel vorbeifahren können. Radfahrer haben Nachrang bei der gefährlichen Querung dieser Spuren. Diese Abbiegespuren sollten in die Signalisierung mit aufgenommen werden, und zwar so, dass die Radfahrer eine

durchgängige Grünphase über alle Teile der Kreuzung hinweg bekommen – immer dann, wenn der Geradeausverkehr auf der B3 auch Grün hat.



„Boschkreuzung“, Ostseite: Freie Rechtsabbieger, Radfahrer haben Nachrang

 An der Westseite der „Boschkreuzung“ ist es nicht besser, hier wird der Radweg weit Richtung Oberweier verschwenkt und hat dann – **ohne Signalisierung** – Nachrang gegenüber den Kfz. Hier sollte eine direkte Führung eingerichtet werden, die in der Signalisierung berücksichtigt wird. Der bisherige verschwenkte Weg kann dann als freier Rechtsabbieger für Radfahrer dienen.



„Boschkreuzung“, Westseite, aus Richtung Oberweier gesehen: Der Radweg ist verschwenkt und hat Nachrang, ohne Ampel

Anzeige

**Wissen Sie eigentlich wie erfolgreich Sie mit Ihren Investitionen in den Radverkehr schon sind?**

- ④ Automatische Fahrradzählssysteme liefern Ihnen die Daten dafür
- ④ Einfach und ohne Zusatzaufwand 365 Tage im Jahr
- ④ Direkt auf Ihren PC



**eco-counter**



[peter.unterberg@eco-counter.com](mailto:peter.unterberg@eco-counter.com)

[www.eco-counter.com](http://www.eco-counter.com)

  Eine wichtige Sache zur Förderung des Radverkehrs ist die **Radwegweisung**. Sie hilft den Radfahrern, sich zu orientieren und stellt gleichzeitig eine Werbung für das Fahrrad dar. Es gibt eine bundesweite Richtlinie, wie Radwegweiser aussehen sollen. Im Landkreis Rastatt – und damit auch in Bühl – werden jedoch andere Schilder verwendet. Nachteil an diesen Schildern ist vor allem der deutlich kleinere Pfeil. Man muss sehr langsam fahren, um diese Wegweiser erfassen zu können. Neue Schilder sollten daher besser so aussehen, wie man sie mittlerweile fast überall kennt.



Rittersbach: Radwegweiser im Stile des Landkreises Rastatt



Rheinradweg in Weitenung: So sehen Radwegweiser aus.

 Überhaupt nicht fahrradfreundlich ist es, Radfahrern Hindernisse wie **Drängelgitter** in den Weg zu stellen und sie per Schild zum **Absteigen** aufzufordern. Oder haben Sie schon mal ein Schild „Autofahrer aussteigen“ gesehen? Zugeben – die Ausfahrt an der Unterführung der B3 im Zuge der Siemensstraße ist wirklich unübersichtlich. Dies lässt sich aber auch anders lösen als es noch schwieriger zu machen – zum Beispiel durch Spiegel, eine Bodenmarkierung oder durch eine Aufforderung „Radfahrer bitte klingeln“.



B3-Unterführung: Siemensstraße: „Radfahrer absteigen“

  Der Rosenweg stellt an sich eine praktische Alternative zur Bühlertalstraße dar und ist auch als Radroute ausgeschildert. Dafür wurde auch eine **Einbahnstraße** für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Allerdings hat der Weg gegenüber den Querstraßen **Nachrang**, anstelle des in Tempo-30-Zonen sonst üblichen „Rechts vor links“. Bordsteine bremsen zusätzlich. Hier besteht Verbesserungsbedarf.



*Radroute Rosenweg: Einbahnstraße / Rad frei, aber es gibt Hindernisse*



*Adalbert-Stifter-Straße: Radweg mit Auf und Ab*

 Radfahrer wollen auf guter **Oberfläche** fahren – nicht jeder hat ein vollgefedertes Mountainbike. An einigen Wegen ist die Oberfläche aber nicht gut. Dazu gehören der Plattenbelag zwischen Weitenung und Oberbruch und die Baumwurzelaufrüche zwischen Oberweier und Balzhofen. Auch viele Bordsteinradwege sind schlecht zu befahren: Der Weg an der Adalbert-Stifter-Straße ist an jeder Einfahrt abgesenkt, was längs des Wegs ein ständiges Auf und Ab bedeutet.

 Wer Rad fährt, muss sein Rad auch abstellen können. Dafür sind gute **Abstellanlagen** erforderlich, an denen man den Rahmen des Fahrrads sicher anlehnen und anschließen kann – in der Innenstadt, an öffentlichen Einrichtungen und besonders am Bahnhof, wo das Rad oft für längere Zeit stehen soll. In Bühl gibt es eine Anlage, in der ein Rad gesichert abgestellt werden kann, wenn man sich bei der Stadt Bühl einen Platz mietet. Zu der bestehenden Anlage an der Bahnhofsrückseite soll bald eine ähnliche Anlage an der Vorderseite des Bahnhofs hinzukommen. Etwas knapp ist aber die Anzahl an gewöhnlichen Abstellplätzen, was man auch daran sieht, dass etliche Fahrräder anderweitig an Geländer o.ä. angeschlossen sind.



*Mäßige Oberfläche zwischen Weitenung und Oberbruch*



*Gesicherter Fahrradstellplatz an der Bahnhofsrückseite*

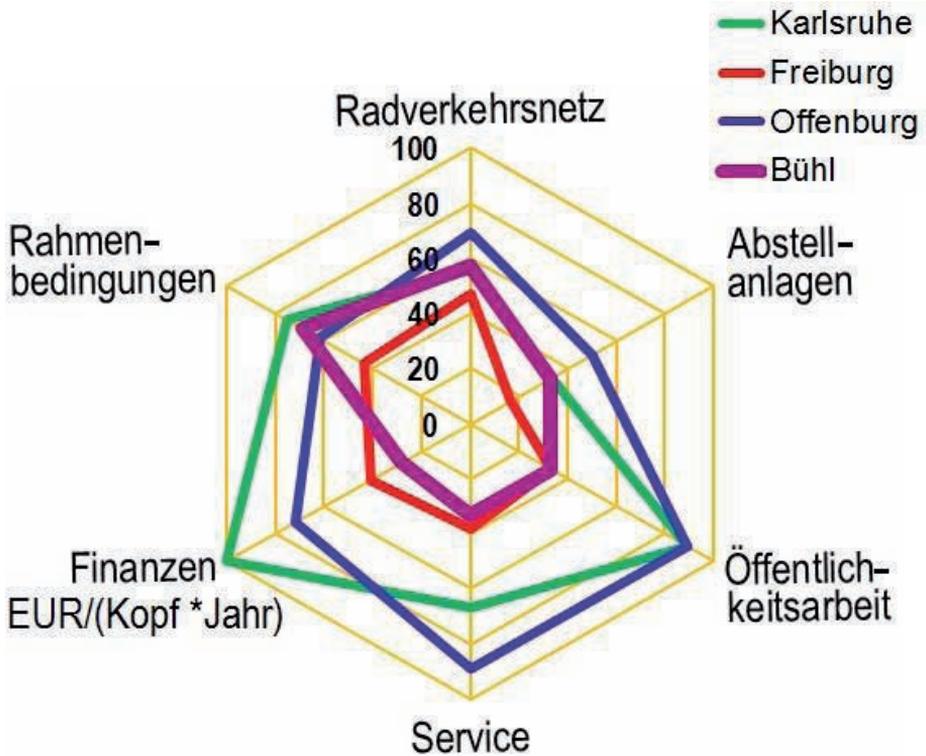


*Zwischen Oberweier und Balzhofen: Baumwurzelaufrüche*

Stand: Sommer 2013

## Fazit

In Bühl sind manche Dinge bereits vorbildlich, wie die gesicherte Abstellanlage am Bahnhof oder die Möglichkeit, als Radfahrer die meisten Einbahnstraßen in beiden Richtungen zu befahren. Es gibt aber auch einige Hindernisse für die Radfahrer zu beseitigen. Handlungsbedarf gibt es besonders an der Hauptstraße, aber auch sonst gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten.



Subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch Mitglieder des ADFC. Je weiter außen die Linie verläuft, desto besser ist die Bewertung. Bei den Finanzen wurde der Radverkehrsetat von Karlsruhe willkürlich = 100% gesetzt, die übrigen Städte relativ angegeben. Bei den anderen Kriterien wurden jeweils mehrere Einzelfragen bewertet und relativ zur Höchstpunktzahl angegeben. Details zu den einzelnen Fragen siehe [www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort](http://www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort).