

Vielfältig, aktiv, klimaneutral

Mobilität im Bad Mergentheim

von morgen



Ideen zur Mobilität von Bündnis 90/Die Grünen Bad Mergentheim

Version 1.0

Dezember 2021

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Kfz-Verkehr	2
Berufs- und Ausbildungsverkehr	3
Einkaufs-, Freizeitverkehr und Tourismus	3
Geschwindigkeitsbeschränkungen	3
Elektromobilität	4
Park & Ride	4
Carsharing	5
Öffentlicher Personennahverkehr	6
Schienenverkehr	6
Busverkehr	6
Fahrradverkehr	8
Innenstadtring als Fahrradstraße	8
Einbahnringverkehr Stadtgarten/Zollamt	9
Herrenwiesen - Innenstadt	9
Radweganbindung des Bildungscampus Auenland	10
Fahrradsteg über die Tauber	11
Fahrradquartier Goethe- und Eichendorffstraße	11
Fahrradquartier Weberdorf	12
Radweganbindung der Stadtteile	12
Sonstiges	14
Fußverkehr	15
Barrierefreiheit	15

Bildnachweis:

Titelbild: www.weareplayground.com Lizenz: [CC-BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Karten: Openstreetmap (<https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Vorwort

Menschen sind mobile Wesen. Je mobiler die Menschen sind, desto größer sind ihre Gestaltungsmöglichkeiten. Die Probleme des herkömmlichen Verkehrs schmälern jedoch diese Möglichkeiten und bedrohen die Lebensgrundlage in zunehmendem Maße. Zum einen verbrauchen wir durch die Fokussierung auf den Kfz-Verkehr zu viel Verkehrsraum und blockieren Verkehrsflüsse. Zum anderen zerstört der Verbrauch fossiler Rohstoffe unsere Umwelt.

Wir Grüne streben daher eine verbesserte Mobilität aller an, die klimaneutral ist und die Lebensgrundlagen für die kommenden Generationen erhält. Dieses Streben steht im Einklang mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz und dem Klimaschutzkonzept des Bad Mergentheimer Gemeinderats.

Die VerkehrsAG des Ortsverbandes hat die lokalen Verkehrsprobleme unter die Lupe genommen und sowohl punktuelle, schnell umsetzbare Lösungen, als auch grundsätzliche Leitlinien erarbeitet. Wir wollen uns dabei von der herkömmlichen, statischen Auffassung von Verkehr und den Verkehrsarten lösen und das Verkehrsaufkommen von den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen her denken.

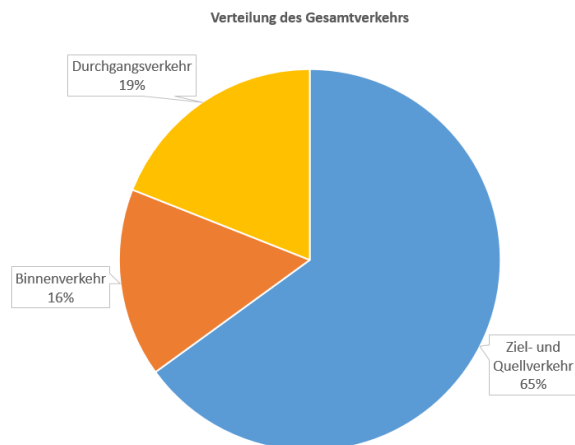
Grundsätzlich streben wir eine klimaneutrale Mobilität an mit dem Ziel, im Jahr 2030 jeden zweiten Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu verdoppeln und jede dritte Tonne klimaverträglich zu transportieren. Jeder dritte PKW soll klimaneutral unterwegs sein. Als Teil des ländlichen Raumes stehen wir in Bad Mergentheim dabei vor besonderen Herausforderungen. Das sehen wir als Chance für innovative Konzepte.

Diese Konzepte können wir aus den Perspektiven der einzelnen Verkehrsteilnehmenden heraus entwickeln, so wie die Arbeitsgruppe auch die Vorschläge im Folgenden gliedert. Um aber – wie gefordert – die Mobilität aller gemeinsam und gleichzeitig zu verbessern, benötigen wir ein übergreifendes Konzept. Wir fordern daher, einen im Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg vorgesehenen und vom Land bezuschussten [Klimamobilitätsplan](#) zu erstellen und umzusetzen mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030 um 40% zu reduzieren. Dies ermöglicht uns mit einem Blick von außen die Probleme anzugehen und wir unterstützen damit die Stadtverwaltung, die dies mit eigenem Personal nicht leisten kann. Die Kombination aus Fördermitteln, die Möglichkeit der Einbeziehung aller Mergentheimer-*innen und die bevorstehende Landesgartenschau bieten die einmalige Chance, gemeinsam unsere Mobilität vor Ort zu verbessern, uns mit den umliegenden Gemeinden zu vernetzen und Bad Mergentheim zu einer klimaneutralen Kommune zu wandeln.

I. Boxler, J. Grzesiak, M. Helget, N. Jachol, A. Kurfeß, D. Lüttke, R. Moritz, H. Schmiegl, T. Tuschhoff

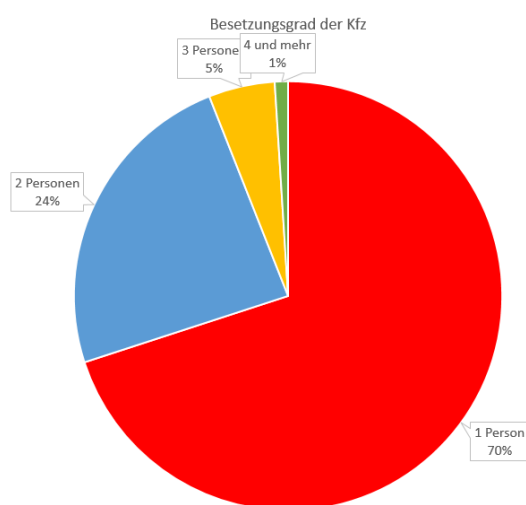
Kfz-Verkehr

Motorisierter Individualverkehr wird von den meisten Menschen als störend empfunden. Er verursacht Lärm, Abgase und beansprucht viel Platz, den man besser nutzen könnte. In Bad Mergentheim wollte man unerwünschten Verkehr reduzieren indem man den Durchgangsverkehr um die Innenstadt herum führt. Zu diesem Zweck wurde die Südumgehung gebaut. Dies gelingt jedoch nur teilweise, weil der größte Teil des Durchgangsverkehrs die Stadt nicht im Süden, sondern im Norden umfahren will. Für den Hauptanteil des Durchgangsverkehrs bedeutet das Umfahren der Innenstadt auf der Süd- und Westumgehung einen Umweg, den viele nicht akzeptieren.



Den Durchgangsverkehr auf andere Straßen zu verschieben bringt auch deshalb keine wesentliche Entlastung für die Innenstadt, weil sein Anteil am Gesamtverkehr lediglich 19% beträgt ([Richard, J. & Soetermanns, S. \(2020\): Verkehrskonzept Innenstadt im Auftrag der Stadt Bad Mergentheim](#), S. 38). Verkehrsströme nur auf andere Straßen zu verschieben reduziert die Verkehrsemissionen nicht, trägt nichts zum Klimaschutz bei und belastet die Anwohnenden dieser Straßen zusätzlich.

Spürbar weniger motorisierten Individualverkehr, weniger CO₂, weniger Lärm und weniger Verkehrsstaus bekommen wir in Bad Mergentheim nur wenn es gelingt, Verkehr zu vermeiden oder auf den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr zu verlagern. Das größte Potential zur Verlagerung auf den Umweltverbund sehen wir im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr, die zusammen 81% des Gesamtverkehrs ausmachen.



Die Menge der Fahrzeugbewegungen kann reduziert werden, indem man den Besetzungsgrad erhöht. Aktuell sind 70% der Fahrten Alleinfahrten. Der mittlere Besetzungsgrad liegt bei 1,4 Personen ([Richard, J. & Soetermanns, S. \(2020\): Verkehrskonzept Innenstadt im Auftrag der Stadt Bad Mergentheim](#), S. 36). Der häufig dem ÖPNV gegenüber geäußerte Vorwurf, dass leerer Raum durch die Gegend gefahren wird, trifft vor allem auf den motorisierten Individualverkehr zu. Für eine bessere Fahrzeugauslastung schlagen wir vor, mit einer Smartphone-App Mitfahrgelegenheiten bzw. Fahrgemeinschaften zu vermitteln.

Berufs- und Ausbildungsverkehr

Vorrangiges Ziel ist, den Berufs- und Ausbildungsverkehr mit dem ÖPNV, dem Fahrrad und zu Fuß abzuwickeln. Das kann nur mit einem massiven Ausbau des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrsnetz gelingen (siehe folgende Abschnitte Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr und Fußverkehr).

Um die Wahl des Verkehrsmittels zu beeinflussen sind die Parkplätze in der Innenstadt bis auf wenige gebührenpflichtige Behinderten- und Kurzzeitparkplätze zu entfernen. Es wird ein generelles Halteverbot in der Innenstadt eingeführt. Ausnahmen gelten für Taxen, Rettungs- und Lieferfahrzeuge sowie Handwerker. Der durch den Wegfall von Parkplätzen gewonnene Platz wird genutzt, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, z.B. durch Begrünung, Sitzbänke oder Außengastronomie. Wir sehen hier ein sehr großes Potential vor allem für eine Aufwertung des Hans-Heinrich-Ehrler-Platzes. In den innenstadtnahen Wohngebieten werden die vorhandenen Anwohnerparkzonen erweitert, damit diese Straßen nicht von Berufs- oder Ausbildungspendlern zugesperrt werden.

Aktuell sind viele Parkplätze in den städtischen Parkhäusern Oberer Graben und Zaisenmühlstraße an Dauerparker vermietet, die in der Innenstadt arbeiten. Die fest vermieteten Parkplätze stehen dadurch dem Einkaufsverkehr nicht zur Verfügung, für den sie ursprünglich gebaut worden sind.

Das Umsteigen auf den ÖPNV kann mit einem Angebot von Jobtickets und mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement gefördert werden, das Fahrgemeinschaften organisiert.

Einkaufs-, Freizeitverkehr und Tourismus

Wir sind davon überzeugt, dass kleinere Einkäufe mit dem Fahrrad oder ÖPNV erledigt werden können. Hierfür ist die Anzahl der Fahrradparker in der Innenstadt zu erhöhen. Indem Parkplätze in den städtischen Parkhäusern nicht mehr an Pendler:innen und Student:innen vermietet werden wird Parkraum für den Einkaufsverkehr und für die Kund:innen von Freiberufler:innen frei. Die städtischen Parkhäuser Zaisenmühlstraße und Altstadt Schloss sowie einige private Parkhäuser und Parkplätze sind so zentral gelegen, dass alle Ziele in der Innenstadt von dort aus gut zu Fuß erreicht werden können. Das gilt insbesondere dann, wenn der Parkplatz beim Activ Center über einen ebenerdigen Bahnübergang mit der Innenstadt verbunden wird. Mit ermäßigtem Eintritt oder Kombi-Angeboten von ÖPNV-Ticket und Eintrittskarte kann auch im Freizeit- und Tourismusverkehr die Verlagerung vom PKW auf den ÖPNV gefördert werden. Dies setzt allerdings eine Verdichtung des ÖPNV-Angebots und die Bedienung bis in die späten Abendstunden voraus. Beispiele wie die spanische Stadt [Pontevedra](#) zeigen, dass die Befürchtungen mancher Einzelhändler:innen unbegründet sind, dass ihre Umsätze durch eine autofreie Innenstadt zurückgehen. Dort zeigte sich, dass das Gegenteil der Fall ist.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Europaweit setzt sich ein innerörtliches Tempolimit von 30 km/h immer mehr durch. In Brüssel darf seit Januar 2021 fast nur noch mit Tempo 30 gefahren werden. Mit Ausnahme weniger Straßen gilt seit Mai 2021 Tempo 30 in allen spanischen Städten. Seit August ist dies auch in fast ganz Paris der Fall. Wir schlagen vor, dass sich die Stadt Bad Mer-

gentheim der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließt. Die [Initiative](#) bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

Wenn Tempo 30 in europäischen Großstädten mit großen Entfernungen möglich ist, sollte dies erst recht bei den kurzen innerörtlichen Entfernungen in Bad Mergentheim möglich sein. In den verkehrsberuhigten Zonen gilt bereits Schrittgeschwindigkeit, d.h. maximal 7 km/h. Wir befürworten, auf allen anderen Straßen in der historischen Altstadt ein Tempolimit von 20 km/h einzuführen. Die Regelgeschwindigkeit auf innerörtlichen Straßen sowohl in der Kernstadt, als auch in den Teilorten soll 30 km/h betragen. Ausgenommen hiervon ist die B290 Westumgehung, auf der 50 km/h erlaubt werden. Geschwindigkeitsreduzierungen verbessern den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz. 30 km/h statt 50 km/h reduziert den Verkehrslärm um bis zu 4,5 Dezibel, so stark wie sonst nur eine Halbierung des Verkehrsaufkommens.

Elektromobilität

Allein durch die Umstellung vom Verbrennungs- auf den Elektromotor können die Probleme des motorisierten Individualverkehrs nicht gelöst werden. Elektroautos verbrauchen viele Ressourcen wie Kobalt und Lithium, produzieren große Mengen Mikroplastik durch Reifenabrieb und beanspruchen viel Platz. Gleichwohl sind wir für die Umstellung des nicht vermeidbaren Individualverkehrs auf Elektroantrieb, der durch eine gute Ladeinfrastruktur unterstützt werden muss. Beim Schwerlast- und Schienenverkehr sind wir technologieoffen auch für klimaneutrale Treibstoffe wie Wasserstoff oder E-Fuels.

Park & Ride

Sollten die obigen Maßnahmen zu keiner wesentlichen Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in Bad Mergentheim führen, könnten an den Stadtfahrten Parkplätze angeboten werden, von denen aus mit kurz getakteten Pendelbussen, Fahrrädern oder E-Scootern die Ziele in der Innenstadt erreicht werden. Dafür in Frage kommen ein Parkplatz im Osten, der P+M-Parkplatz bei der Tankstelle Wahl im Süden und ein noch zu schaffender Parkplatz im Westen der Stadt. Diese Parkplätze sind mit Ladesäulen für



Elektrofahrzeuge und einer Möglichkeit zum Leihen von E-Scootern und E-Bikes auszustatten. Die Akzeptanz der Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den ÖPNV setzt jedoch voraus, dass er in jedem Fall kostengünstiger ist als die Nutzung dieser Parkplätze.

Carsharing

Autos haben einen hohen Platzbedarf. Zudem stehen sie die meiste Zeit ungenutzt herum. Carsharing ermöglicht ein Auto zu nutzen, ohne es selbst zu besitzen. Dies reduziert die Anzahl der Fahrzeuge. Der Verein [Taubermobil e.V.](#) ist ein Pilotprojekt für Carsharing im ländlichen Raum. Er bietet bereits vier verschiedene Fahrzeuge in Bad Mergentheim an, die bei Bedarf gebucht und genutzt werden können. Eine Ausweitung dieses Angebots ist sinnvoll, um die Anzahl der PKW und die Ressourcen, die dafür verbraucht werden zu reduzieren.

Öffentlicher Personennahverkehr

Wir gehen davon aus, dass große Teile des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere Ziel- und Quellverkehr aus den Stadtteilen und umliegenden Gemeinden, auf den ÖPNV verlagert werden können. Dies setzt allerdings einen starken Ausbau des Angebots voraus. Erforderlich ist ein attraktives, barrierefreies, dicht getaktes und preisgünstiges Angebot. Der [ÖPNV-Report Baden-Württemberg](#) hat gezeigt, dass die Angebotsdichte im Main-Tauber-Kreis die zweitschlechteste im ganzen Land ist. Besonders weit entfernt sind wir hier von Best-Practice-Beispielen in der Schweiz und in Vorarlberg. Notwendig ist eine Taktverdichtung und Ausdehnung der Betriebszeiten.

Schienenverkehr

Rückgrat des öffentlichen Verkehrs für Bad Mergentheim ist der Zugverkehr. Um die Attraktivität zu erhöhen und motorisierten Individualverkehr auf die Bahn zu verlagern ist das Angebot zu verbessern.

In Edelfingen halten die Züge derzeit nur im 2-Stunden-Takt, am Wochenende gibt es gar nur 2 Zugpaare pro Tag. Hier ist darauf hinzuwirken, dass die Vorgaben des [Zielkonzepts 2025 für den Schienenpersonennahverkehr](#) des Landes auch in Edelfingen eingehalten und mindestens Stundentakt zwischen 5 und 24 Uhr angeboten wird.

Ein weiteres Problem ist die schlechte Verknüpfung zwischen der Tauber- und der Frankenbahn in Lauda. Bei Verbindungen von und nach Stuttgart entstehen regelmäßig Umsteigezeiten von 25 Minuten, was die Gesamtreisezeit inakzeptabel verlängert. Seit Schließung des Bahnhofsgebäudes gibt es noch nicht einmal mehr einen beheizten Warte-raum. Hier ist darauf hinzuwirken, dass diese Übergangszeit auf 5 bis höchstens 10 Minuten minimiert wird. Pünktlichkeit und Verlässlichkeit sind entscheidend für eine stärkere Nutzung der Bahn. Wir fordern eine Pünktlichkeitsquote von 95%.

Es bedarf dringend einer Modernisierung der Bahnhöfe und Haltepunkte in Edelfingen, Markelsheim und der Kernstadt. Die Bahnsteige müssen ein bequemes und barrierearmes Ein- und Aussteigen ermöglichen. Neben der Digitalisierung der Stellwerks- und Weichentechnik soll die Tauberbahn elektrifiziert werden. Alternativ bietet sich die Umstellung auf batterieelektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge an.

Einen zusätzlichen Bahnhofshaltepunkt schlagen wir am Volksfestplatz vor. Von dort aus ist die Solymar-Therme gut zu erreichen. Der Wohnmobilstellplatz und der Parkplatz wären auf der Schiene mit der Innenstadt verbunden. Bei der Landesgartenschau im Jahr 2034 befindet sich hier ein Haupteingang zum Gartenschauengelände. Die Gartenschau-besucher:innen könnten bequem mit der Bahn anreisen. Die Beschäftigten in den Industriebetrieben im Abelt könnten ihre Arbeitsplätze mit einem weiteren Zughaltepunkt etwa in Höhe der Firma Palux sehr gut mit der Bahn erreichen.

Busverkehr

Das Angebot muss deutlich ausgeweitet werden, um den Menschen eine Wahl ihres Verkehrsmittels zu ermöglichen. Gemäß [§ 8 Abs. 3 des PBefG](#) sind bis 1.1.2022 alle Haltestellen barrierefrei auszubauen. Da dies bisher noch in keinem Fall geschehen ist muss dieses Defizit umgehend beseitigt werden.



Für die Kernstadt fordern wir zumindest die Wiedereinführung des dritten Stadtbusses und außerhalb der Betriebszeiten der Busse des Ruftaxis. Es sollen ausschließlich Niederflerbusse eingesetzt werden, die mit ausklappbaren Rampen auch Rollstuhlfahrer:innen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Die Fahrzeuge sollen klimatisiert sein, kostenloses WLAN anbieten und über optische und akustische Anzeige der nächsten Haltestelle verfügen. Jeder Wohnplatz soll höchstens 500 Meter von einer Haltestelle entfernt sein. An zentral gelegenen Haltestellen sind Fahrradabstellanlagen einzurichten, um Reiseketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Anzustreben ist mindestens ein 30-Minuten-Takt innerhalb der Kernstadt ebenso wie zu den Stadtteilen und den Umlandgemeinden, zu denen wesentliche Verkehrsbeziehungen bestehen. Bei geringer Nachfrage ist an Stelle eines festen Taktes auch ein bedarfsangepasstes Rufbus- oder Ruftaxi-System möglich. Zur Finanzierung dieser Angebotsausweitung schlagen wir die Einführung eines Mobilitätspasses vor.

Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Berufsverkehr zu fördern empfehlen wir den Arbeitgebern, betriebliche Mobilitätspläne zu erstellen und ihren Mitarbeitenden Jobtickets anzubieten. Auf diese Weise können Kosten für betriebliche Parkplätze eingespart werden. Bei Veranstaltungen können kombinierte Angebote aus Fahrschein und Eintritt oder ermäßigter Eintritt bei Anreise mit dem ÖPNV einen Anreiz zur Nutzung schaffen.

In den Ortsteilen werden Mitfahr-Bänke aufgestellt, mit denen die Bürgerinnen und Bürger ihren Wunsch signalisieren können, von PKWs mitgenommen zu werden.

Fahrradverkehr

Sechzehn Prozent des Verkehrs in der Bad Mergentheimer Innenstadt sind Binnenverkehr. Darin sowie in Teilen des Ziel- und Quellverkehrs sehen wir ein großes Potential, motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu verlagern. Die rasanten Verbesserungen im Bereich der E-Bikes und die Zunahme von Lastenrädern ermöglichen einfache Schritte hin zum klimaneutralen Personenverkehr und Warentransport in Bad Mergentheim.

Mit der wichtigste Schritt in diese Richtung ist die Vereinfachung der Radverkehrsführung: Fahrradfahrende sollen so einfach und sicher wie möglich durch Bad Mergentheim fahren können. Dazu müssen Barrieren und Hindernisse abgebaut, Verbindungen und Platz geschaffen und die Radfahrenden aus der Situation der im Verhältnis zum Kraftverkehr Benachteiligten herausgeholt werden.

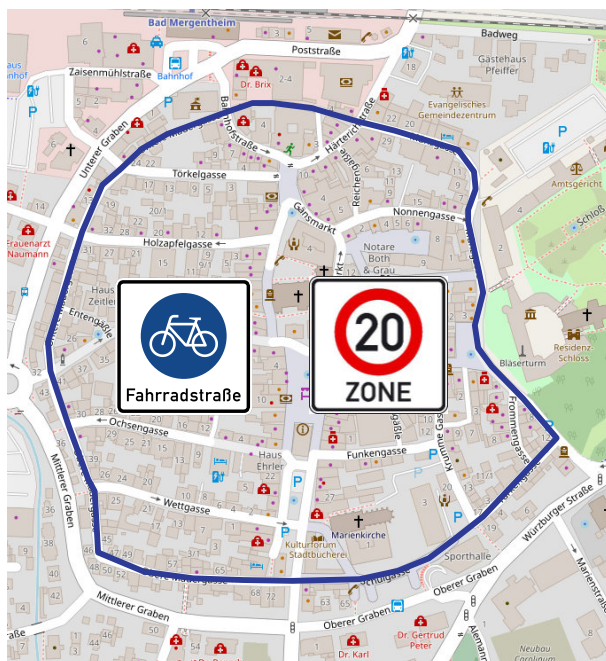
Beispiele für zu beseitigende Hindernisse und Barrieren sind:

- Das Freigeben von Fußwegunterführungen für Radfahrende, z.B. Obere Mauergasse/Seegartenstraße mit Zeichen 240.
- Freigeben von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung, z.B. Holzapfelgasse, Ochsen-gasse, Wettgasse, Mühlwehrstraße, Ledermarkt, Bahnhofstraße, Härterichstraße.
- Beseitigen von Hindernissen wie Pollern an Engstellen



Konkret schlagen wir folgende Veränderungen an der Fahrradinfrastruktur vor:

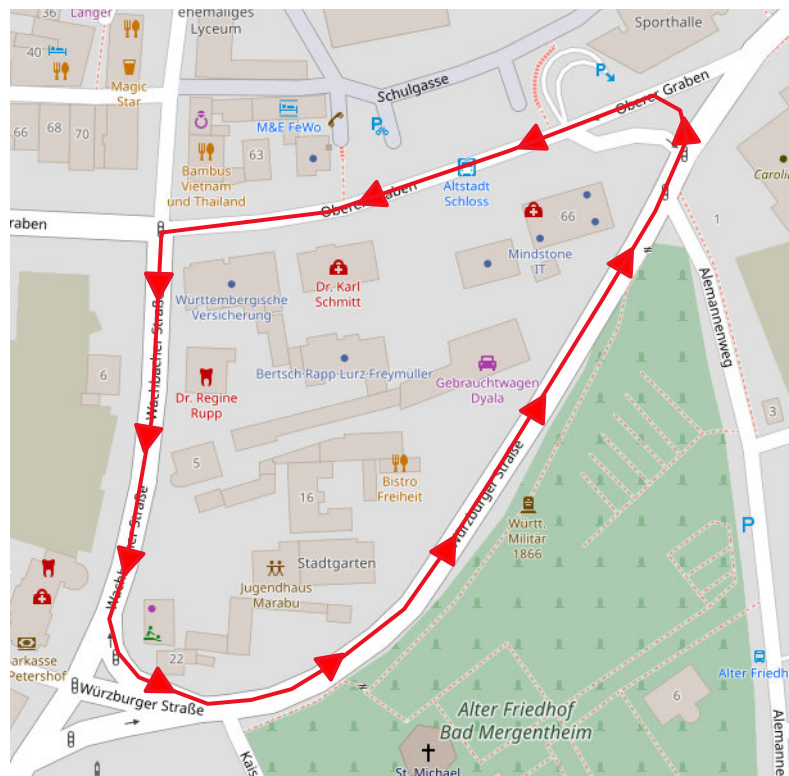
Innenstadtring als Fahrradstraße



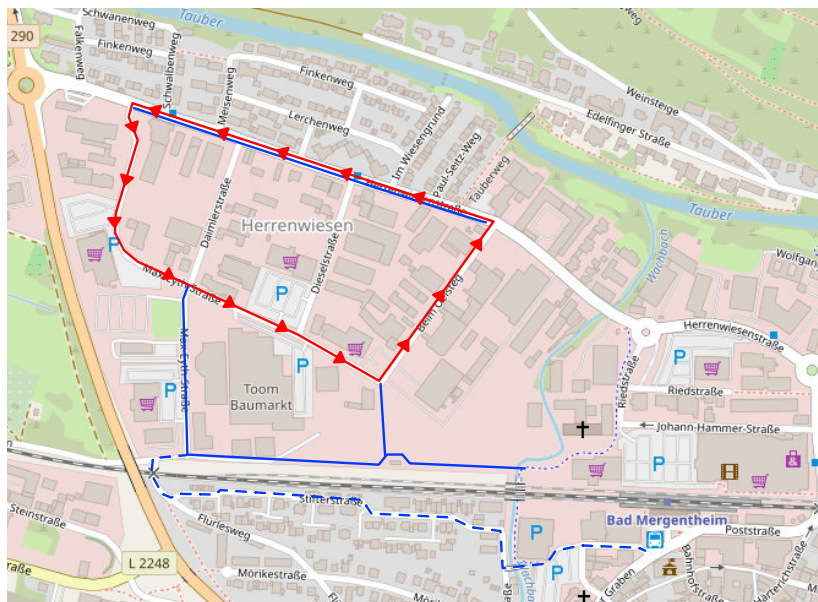
Die ruhigen Wohnstraßen Untere und Obere Mauergasse, Schulgasse, Türkengasse, Kapuzinerstraße und Münzgasse bieten sich an, als Fahrradstraße ausgewiesen zu werden, in der dem Fahrradverkehr Vorrang eingeräumt wird. Die Kreuzungen mit anderen Straßen sind so zu gestalten, dass der Autoverkehr auf die Vorfahrtsberechtigung des Radverkehrs hingewiesen wird und diese beachtet. Radwege aus der Peripherie münden in diesen Innenstadtring für Radfahrende.

Einbahnringverkehr Stadtgarten/Zollamt

Es wird ein Einbahn-Ringverkehr um das Quartier Stadtgarten / Zollamt eingerichtet. Im Unterschied zu Kreisverkehren an der Theurer- und Forstamtskreuzung sind hierfür nur relativ wenige Umbauarbeiten erforderlich. Die frei werdende Verkehrsfläche wird für Radfahrspuren genutzt. Die Schulbushaltestellen im Oberen Graben werden auf der Nordseite angeordnet, damit die Grundschulkinder die Fahrbahn nicht überqueren müssen. Als positiver Nebeneffekt wird das Ausfahren aus der Kaiserstraße erleichtert und die Ampel am Alemanenweg kann entfallen.



Herrenwiesen - Innenstadt



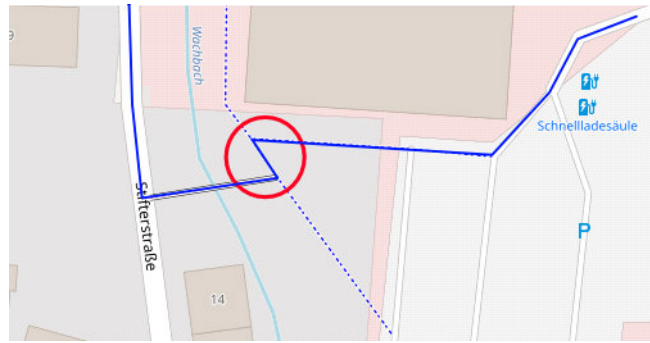
Die Herrenwiesenstraße weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Fahrradfahrer:innen benutzen die zwei Fahrspuren gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, sind während Überholvorgängen wegen häufig zu geringen Sicherheitsabstands gefährdet und können bei Gegenverkehr nicht überholt werden.

Es wird ein Einbahn-Ringverkehr Max-Eyth-Straße, Beim Ölsteg, Herrenwiesenstraße (rot) geschaffen und auf der dadurch frei gewordenen Verkehrsfläche in der Herrenwiesenstraße eine Radspur (blau) oder ein Radweg eingerichtet.

Über das Rudolph-Gelände wird ein Radweg geführt, der mit einer Brücke über die Wachbach mit der Fuß- und Radwegunterführung beim Parkhaus Zaisenmühlstraße verbunden wird, um das Wohnquartier Herrenwiesen mit der Innenstadt zu verbinden. Eine alternati-

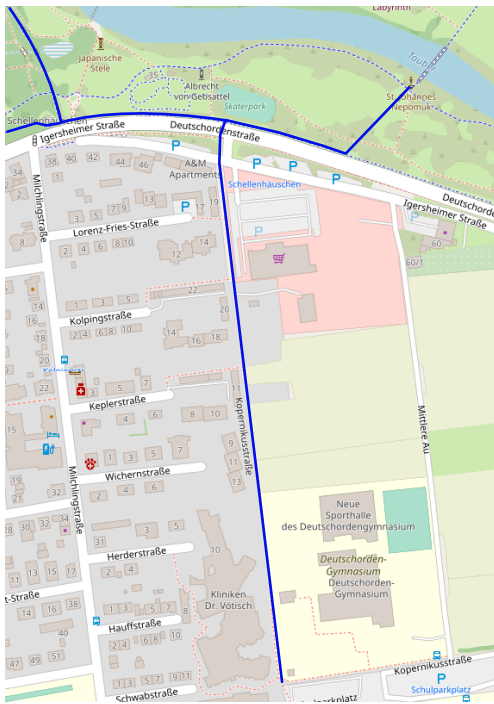
Fahrradverkehr

ve Verkehrsführung für den Radverkehr verläuft über den Bahnübergang Flürlesweg, die Stifter-Str. und die Wachbachbrücke zum Parkplatz Zaisenmühlstraße und in die Innenstadt. Ein Hindernis bei dieser Führung des Radverkehrs ist die Anbindung der Wachbachbrücke. Diese Zickzack-Verbindung muss begründet werden.

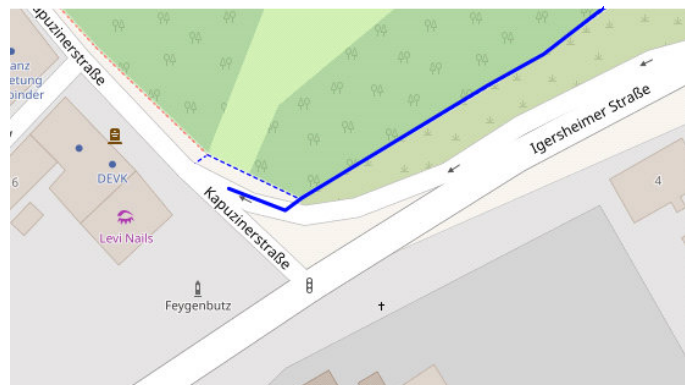


Ein Ärgernis stellt der PKW-Schleichverkehr zwischen dem Gewerbegebiet Wilhelm-Frank-Straße / Mobilpark Ried und der Innenstadt über den Taufstein und Flürlesweg dar. Auf den engen Straßen, die dafür nicht gedacht und gemacht sind, werden Fahrradfahrer:innen gefährdet, weil der Sicherheitsabstand beim Überholen nicht eingehalten werden kann. Dieser Schleichverkehr soll durch eine Änderung des Bahnübergangs Flürlesweg in einen reinen Fuß- und Radwegübergang vermieden werden.

Radweganbindung des Bildungscampus Auenland



Wir schlagen vor, das Schulzentrum in Verlängerung des vorhandenen Radwegs Kopernikusstraße kreuzungsfrei mit einer Radwegunterführung unter der Deutschordenstraße zum einen an den Johannessteg Richtung Igersheim und zum anderen an den Radweg zur Innenstadt und zur Wolfgangsbrücke anzubinden. Hierzu muss der bestehende Radweg entlang der Deutschordenstraße auf die vorgeschriebene Breite für einen Zweirichtungsverkehr gebracht werden. Durch die neue Radwegunterführung entfällt der Konflikt zwischen dem Fuß- und Radverkehr in der vorhandenen Unterführung beim Schellenhäusle.



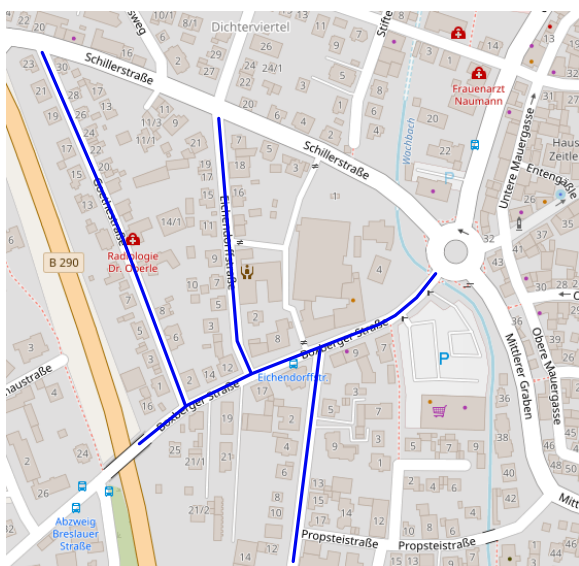
Der Radweg im Schloßpark ist auf die vorgeschriebene Breite zu bringen. Ein besonderes Problem stellt die Einmündung dieses Radwegs in die Kapuzinerstraße dar. Er wird hier über einen engen und schlecht einsehbaren Fußweg geführt. Wir schlagen vor, Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle zu trennen und den Radweg direkt in die Kapuzinerstraße einmünden zu lassen. Die ampelgeschützte Fußgängerfurt entfällt dadurch.

Fahrradsteg über die Tauber

Vor allem für Fahrradfahrer:innen ist das Linksabbiegen aus der Wolfgangstraße in die Edelfinger Straße schwierig, weil die Sicht auf den vorfahrtsberechtigten Verkehr aus der Theodor-Klotzbücher-Straße durch die Wolfgangskapelle behindert ist. Hier bietet es sich an, einen Fahrradsteg parallel zur Wolfgangsbrücke zu bauen, über den man vom Radweg Schellenhäusle oder auch aus der Wolfgangstraße kreuzungsfrei in die Edelfinger Straße gelangt.



Fahrradquartier Goethe- und Eichendorffstraße

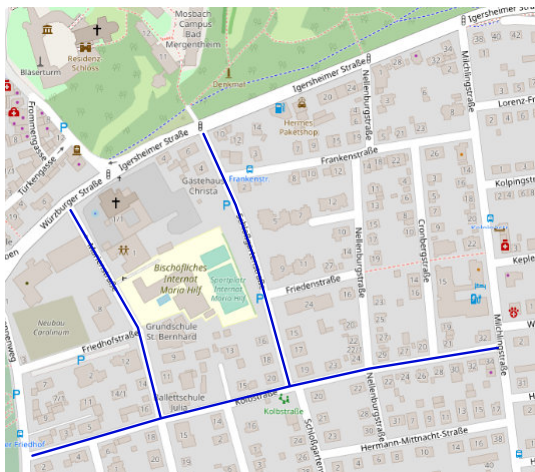


Die Eichendorffstraße ist Fahrradverbindungsstraße und im Radwegenetz als solche ausgewiesen. Goethe- und Eichendorffstraße sind unter anderem durch parkende PKW eng, beides sind Wohnstraßen, die Eichendorffstraße ist zudem ein Wohnheimstandort. Die Einmündung der Rotkreuzstraße in die Boxberger Straße ist wegen der Kapelle schwer einsehbar. Der schmale kombinierte Fuß/Radweg hinter dem Elektronikmarkt HEM endet für Fahrradfahrer:innen unvermittelt auf einem Gehweg. Der PKW-Verkehr auf der Boxberger Straße ist durch die Bebauung schwer einsehbar.

Um den Charakter der Goethe-, Eichendorff-, Rotkreuzstraße und des unteren Teils der Boxberger Straße als Fahrradquartier zu fördern werden Maßnahmen ergriffen wie z.B. ein Tempolimit von 20 km/h.

Das Gebiet Zwischen den Bächen kann über die Unterführung Resedenweg erschlossen werden, hier ist zumindest eine optische Ertüchtigung angesagt.

Fahrradquartier Weberdorf



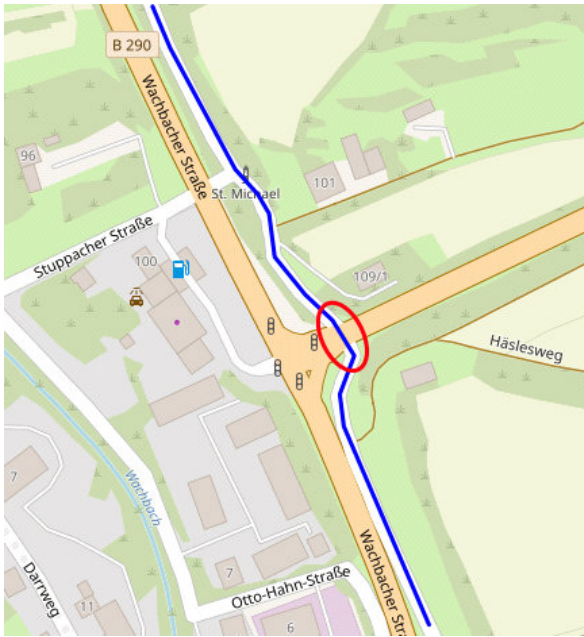
Marienstraße, Kolbstraße und Schloßgartenstraße werden durch entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise einem Tempolimit von 20 km/h ebenfalls zu einem Fahrradquartier.

Radweganbindung der Stadtteile

Der Radverkehr aus Edelfingen ist über den Radweg Liebliches Taubertal bereits gut an die Kernstadt angebunden.

Der aus Richtung Wachbach / Stuppach kommende Radweg überquert die B19 unmittelbar vor der Abzweigung der Kreisstraße 2887 nach Wachbach. Hier besteht auf der B19 ein Tempolimit von 70 km/h, das mit einer stationären Messanlage überwacht wird. Um dem Radverkehr das Überqueren der B19 zu erleichtern ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h wünschenswert, ebenso eine Straßenbeleuchtung (Peitschenlampe), um insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten durch die Ausleuchtung auf diese besondere Gefahrenstelle optisch hinzuweisen. Längerfristig ist hier auf eine Unterführung hinzuwirken, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dadurch könnte an dieser Stelle die Geschwindigkeitsreduzierung auf der B19 entfallen. Es kann geprüft werden, ob diese Unterführung unter der Wachbachbrücke realisiert werden kann.

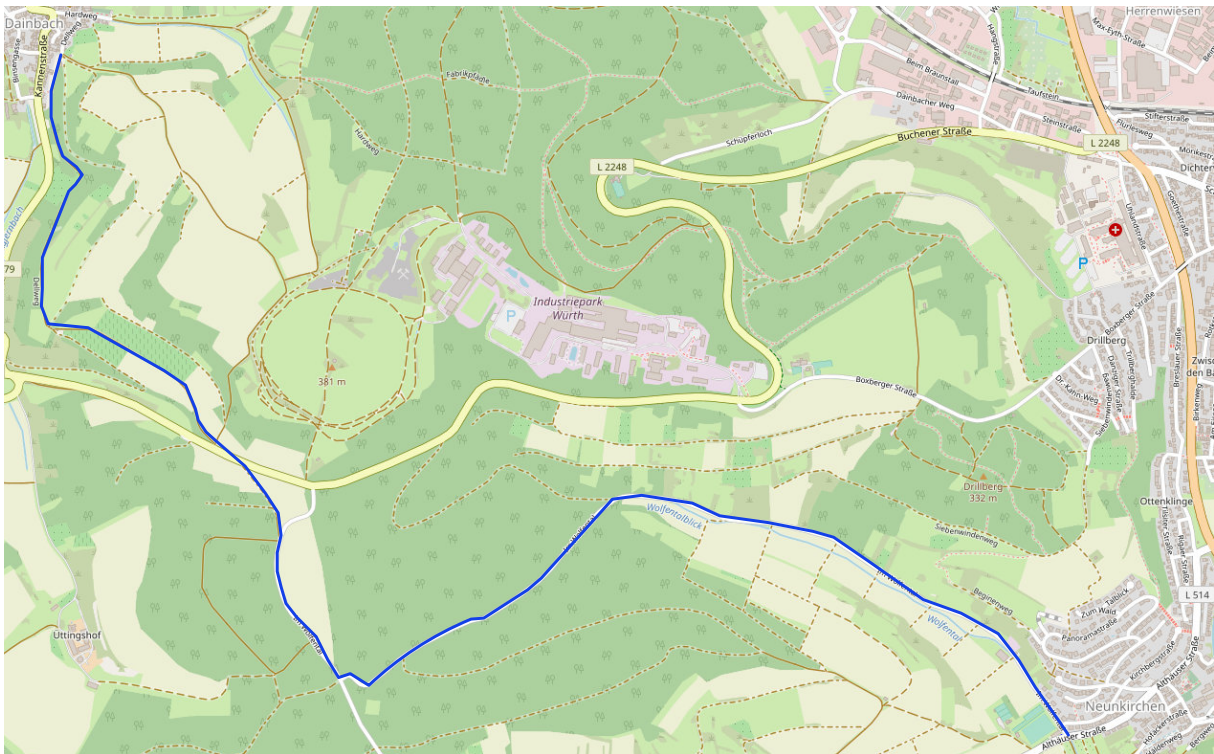
Im weiteren Verlauf sollten an kleinen Brücken und Stegen, z.B. über die Wachbach unterhalb der Westumgehung (B290), die mittig montierten Poller demontiert werden. Es ist wegen den geringen Durchfahrtsbreiten, den eingeschränkten Belastungsgrenzen und logistisch höchst unwahrscheinlich, dass hier PKW die Brücken benutzen. Für Radfahrer:innen stellen die Pfosten eine Gefahrenstelle dar, an der man „hängen bleiben“ kann, insbesondere Fahrräder mit Anhängern, wie sie für den Transport von Kleinkindern im Einsatz sind.



Eine umwegfreie Radweganbindung der Stadtteile Rengershausen, Stuppach, Herbsthausen, Rot, Dörtel, Hachtel und Wachbach an die Kernstadt und das Schulzentrum verläuft durch die Brucknerstraße. Um hier die Verkehrssicherheit zu gewährleisten muss im Zuge des Umbaus der Kreuzung B19/B290 bei der Esso-Tankstelle eine konfliktfreie Querung der B19 (Häslespange) hergestellt werden. Die Brucknerstraße ist für den Radverkehr freizugeben.

Eine Radweganbindung von Dainbach an die Kernstadt ist topographisch anspruchsvoll, mit Pedelecs aber zu bewältigen. Die Variante durchs Wolfental ist wegen der sanfteren Steigung gegenüber der durch Althausen zu

bevorzugen. Die vorhandene aber nicht durchgehend mit einem guten Beleg versehene Trasse ist entsprechend herzustellen. Für die Querung der L2248 ist eine sichere Lösung zu schaffen.



Dainbach soll zudem mit einem Radweg nach Unterschüpf an das RadnetzBW im Umpferthal angebunden werden.

Der Radweg Apfelbach-Markelsheim ist zeitnah zu realisieren. Igersheim und Markelsheim sind durch den touristischen Radweg Liebliches Taubertal gut an die Kernstadt angebunden.

Sonstiges

Fahrradverkehr gehört auf die Straße und nicht auf den Gehweg. Gemeinsame Fuß-Radwege auf dem Gehweg lehnen wir ab. Mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn kann darauf aufmerksam gemacht werden, dass auf Radfahrende Rücksicht genommen werden muss. Radwege müssen gepflegt werden und ganzjährig nutzbar sein. Erforderlich ist regelmäßige Reinigung und Winterdienst.

Moderne Fahrräder, insbesondere Pedelecs, haben einen Wert von mehreren tausend Euro. Um sie vor Diebstahl zu schützen braucht es Fahrradabstellanlagen, bei denen man das Rad mit dem Rahmen anschließen kann. An zentralen Haltestellen des ÖPNV sollen Fahrradabstellanlagen errichtet werden, um den Wechsel des Verkehrsmittels zu ermöglichen. Abstellanlagen sollen einen Wetterschutz bieten. Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV soll kostenlos möglich sein.

Zum Lastentransport gut geeignet sind mit Elektroantrieb unterstützte Lastenfahrräder. Für nur gelegentlich anfallende Transporte sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, solche Fahrzeuge zu mieten statt zu kaufen. Diese Aufgabe kann von einer Mobilitätszentrale übernommen werden.

Fußverkehr

Dem Fahrverkehr wird nach wie vor Vorrang vor dem Fußverkehr eingeräumt. Die Fußgänger:innen werden auf kümmerliche Restflächen verdrängt, die nicht vom Fahrverkehr beansprucht werden. Grundsätzlich gilt, dass Fußwege attraktiv und barrierefrei sein sollen. Auf Gehwegen sind oft noch Mülleimer, Werbeschilder, Ampelmasten, Verkehrsschilder oder Parkscheinautomaten aufgestellt, die vor allem dem Fahrverkehr dienen und den Fußverkehr behindern, wie das Foto aus dem Alemannenweg zeigt. Hier wurde der Ampelmast mitten in den Gehweg gesetzt.



Ein weiteres Beispiel wie unattraktive und nicht barrierefreie Fußwegführung aussieht ist die Fußgängerunterführung zwischen dem Bahnhof und dem Neuen Rathaus. Um dem Fahrverkehr die Wartezeit an einem Fußgängerüberweg zu ersparen sollen Zu-Fuß-Gehende eine nicht barriere-

freie Unterführung benutzen. Sehr viele Menschen empfinden dies als Zumutung und gehen deswegen ungeschützt über die Fahrbahn.

Grundsätzlich gilt, dass Gehwege mindestens 2,50 Meter breit sein sollen, um nebeneinander gehen zu können und Begegnungen möglich zu machen, ohne auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen. Das teilweise in Bad Mergentheim z.B. in der Wachbacher Straße noch erlaubte Gehwegparken, bei dem keine ausreichende Restfläche für den Fußverkehr mehr verbleibt, muss beendet werden.

Barrierefreiheit

Fußwege sollen auch mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen ohne Hindernisse nutzbar sein. In einer vom motorisierten Individualverkehr weitgehend befreiten Innenstadt kann dies erreicht werden, indem auf Gehwege verzichtet und eine durchgehende Mischfläche für alle Verkehrsarten geschaffen wird (shared space). Auf glatte Oberflächen ist zu achten. Wo Gehwege erforderlich sind müssen die Bordsteine an Kreuzungen und Einmündungen abgesenkt werden, so dass sie für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen keine Barriere mehr darstellen.

Lichtsignalanlagen müssen für Sehbehinderte mit akustischen Signalen ausgestattet werden. Diese Personengruppe benötigt an Haltestellen, Kreuzungen und Einmündungen taktile Bodenmarkierungen, die mit dem Langstock ertastet werden können.

An manchen Lichtsignalanlagen sind die Grünzeiten für den Fußverkehr so kurz, dass insbesondere gehbehinderte und ältere Menschen die Fahrbahn nicht in dieser Zeit überqueren können und unter Stress geraten. Auch die Räumzeiten, die dem Fußverkehr eingeräumt werden sobald die Ampel auf rot springt, müssen so angepasst werden, dass langsam gehende Menschen die Fahrbahn in dieser Zeit vollständig überqueren können, bevor der Kfz-Verkehr grün bekommt.

Um das Zu-Fuß-Gehen zu fördern fordern wir ein Fußverkehrskonzept für Bad Mergentheim. Als Einstieg bietet sich hierfür ein vom Land Baden-Württemberg geförderter [Fußverkehrs-Check](#) an, bei dem Expert:innen zusammen mit den Bürger:innen eine Analyse von Schwachstellen durchführen und Verbesserungsvorschläge erarbeiten.