

Handschuhsheim in der Blütezeit.



H'heimer Nationallied.

An des Berges Fuß gelegen,
Der der Heil'ge wird genannt,
Kenn ein Dorf, das reich an Segen,
Wohl bekannt im deutschen Land.
Wer im Frühling dich erschaute,
Da der Himmel wolkenlos
Ueber deinen Kirschen blaute,
Spricht: Dir ward ein schönes Los.

Handschuhsheim, dich muß ich preisen!
Deiner Täler stille Nacht,
Deiner Sänger frohe Weisen,
Deiner Gärten schöne Pracht.
Wer beim letzten Sonnenstrahle
Auf dem Auersteine stand
Oder ging ins Mühltale
Spricht: Das ist ein schönes Land.

Handschuhsheim ins Herz geschrieben
Bleibt mir stets ein trautes Bild.
Gerne wär ich noch geblieben,
Wäre nicht die Zeit verrinnt.
Ueberall nur will ich denken
An des Dorfes reichen Schmuck
Und will man mir noch eins schenken
Trink auf dich, ich einen Schluck.

Postkartenansicht: Handschuhsheim vor 100 Jahren

46. Jahrgang

Jahrbuch 2026 Handschuhsheim



Stadtteilverein Handschuhsheim e.V.

Mit dem Fahrrad in Handschuhsheim sicher unterwegs

Entwicklung von Mobilität und Verkehrssicherheit

– Petra Bauer, Alexandra Shemberova, Dieter Teufel –

1 Entwicklung des Verkehrs in Heidelberg

In den letzten 50 Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten in Heidelberg deutlich gewandelt. Bild 1 zeigt von 1967 bis heute, wie sich die Zahl der werktäglichen Wege pro Person und Werktag verändert hat. Lange war das Auto das am meisten benutzte Verkehrsmittel. Von 1967 bis 1986 hatte sich die Zahl der mit dem Auto zurück gelegten Wege pro Einwohner mehr als verdoppelt. Seither geht sie kontinuierlich zurück. Heute liegt sie nur noch halb so hoch wie 1986. Im gleichen Zeitraum hat sich die Nutzung des Fahrrads erheblich erhöht, seit 1969 hat sie sich verachtfacht! Nach der letzten im Juni 2025 veröffentlichten Verkehrserhebung des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten“ der Universität Dresden ist bei der Heidelberger Bevölkerung das Fahrrad inzwischen das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel. An zweiter Stelle kommen die zu Fuß zurückgelegten Wege. Erst danach kommt mit einigem Abstand das Auto. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ist in den letzten fünf Jahrzehnten ungefähr gleichgeblieben.

93% der Heidelberger Haushalte haben heute Fahrräder, 61% einen PKW und 45% Zeitkarten für den ÖPNV. Mehr als Dreiviertel aller Wege (76%) werden heute von den Heidelbergern umweltfreundlich mit Fahrrad, zu Fuß oder dem ÖPNV zurückgelegt, nur noch 23% mit dem Auto.

Mit dem Fahrrad legen die Handschuhsheimerinnen und Handschuhsheimer¹ heute jedes Jahr rund 25 Millionen Kilometer zurück. Das ist 65-mal so viel wie die Entfernung von der Erde zum Mond.

In diesem Jahrbuchartikel wollen wir uns deshalb etwas genauer mit dem Fahrrad, dem Hauptverkehrsmittel in Handschuhsheim, befassen.

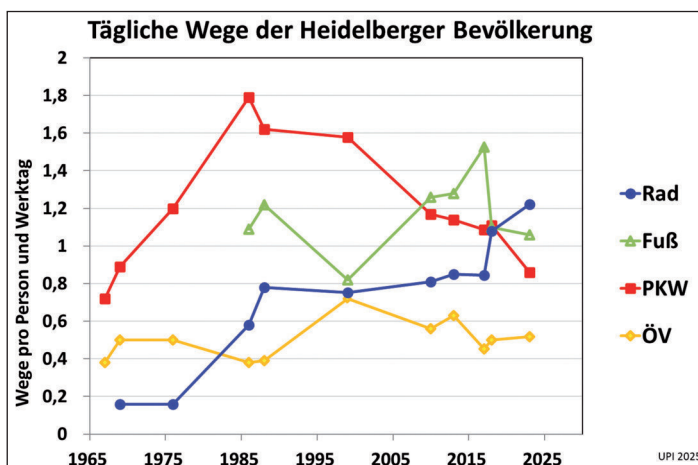


Bild 1: Entwicklung der Verkehrsarten in Heidelberg in den letzten 50 Jahren

2 Die Vorteile des Fahrrads für den Nutzer

Das Fahrrad ist eine tolle Erfindung. Es hat erhebliche Vorteile, sowohl für diejenigen, die es benutzen als auch für die Allgemeinheit.

Erfunden wurde es 1817 in Mannheim von dem badischen Forstbeamten Karl von Drais. Zahlreiche weitere Erfindungen wie Tretkurbel, Luftreifen, Fahrraddynamo, Felgenbremse, Gangschaltung, Mountain Bike u.a. führten zu den heutigen modernen Fahrrädern.

Da es mit Muskelkraft betrieben wird, hat es einen direkten Einfluss auf die körperliche Gesundheit und Fitness des Nutzers.

Unsere moderne Lebensweise mit vielem Sitzen im Beruf, im Auto, vor dem Fernseher oder Computer führt zu chronischem Bewegungsmangel. Und mangelnde körperliche Aktivität ist ein wichtiger Risikofaktor für Übergewicht, Herz-Kreislauf-Krankheiten, mehrere Krebsarten und Diabetes bis hin zu frühzeitigen Todesfällen.

Regelmäßige körperliche Betätigung durch Nutzung des Fahrrads z.B. auf dem Weg zur Arbeit ist dabei eine sehr gute Möglichkeit, etwas gegen den Bewegungsmangel zu tun. Da Fahrradfahren Spaß macht (wenn die Bedingungen stimmen und sinnvolle Radverkehrsanlagen vorhanden sind), ist es zusätzlich eine gute Möglichkeit zur Entspannung und zum Stressabbau.

Verschiedene epidemiologische Untersuchungen zeigen, dass Fahrradfahren

- den Herzmuskel kräftigt. Durch die gleichmäßige Bewegung pumpt das Herz effektiver und arbeitet ökonomischer. Dies führt zu einer besseren Durchblutung des gesamten Körpers und fördert die langfristige Herzgesundheit.
- die Blutgefäße flexibel hält und dazu beiträgt, den Blutdruck zu regulieren. Elastische Gefäße sind entscheidend für einen gesunden Blutkreislauf.
- den Cholesterinspiegel verbessern kann. Das „böse“ LDL-Cholesterin, das als Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen gilt, wird gesenkt. Gleichzeitig steigt das „gute“ HDL-Cholesterin, das schützend auf die Gefäße wirkt.
- die Durchblutung und Informationsverarbeitung im Gehirn verbessert.
- die motorischen Fähigkeiten trainiert.
- die Gelenkbeweglichkeit verbessert, was vor allem für die Hüfte und die Knie sehr gut ist und günstig auf degenerative Gelenkbeschwerden wie Arthrose wirken kann.
- Stress abbauen und das psychische Wohlbefinden verbessern kann.

¹ In diesem Text wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit meist das generische Maskulinum verwendet. Natürlich sind damit alle gemeint.

Auswertungen zahlreicher Untersuchungen zeigen folgende Risikoreduktionen durch regelmäßige Bewegung im Alltag²:

Erkrankung	Reduktion durch regelmäßige Bewegung
Koronare Herzkrankheit	20 - 30 % ³
Schlaganfall	20 - 30 % ⁴
Typ-2-Diabetes	30 - 50 % ⁵
Diabetes-Folgeerkrankungen	20 - 50 % ⁶
Arthrose	12 - 40 % ⁷
Bestimmte Krebsarten (u.a. Brust-, Darm-, Endometrium-, Leber-, Nieren- und Lungenkrebs)	10 - 30 % ⁸

Tabelle 1: Quantifizierbare gesundheitliche Effekte durch regelmäßige moderate Bewegung im Alltag

Mit den Zahlen der letzten Verkehrserhebung in Heidelberg⁹ lässt sich berechnen, dass durch das Radfahren in Heidelberg pro Jahr rund 1 250 Krankheitsfälle der in Tabelle 1 angegebenen Krankheiten verhindert werden.¹⁰

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat die vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen über die gesundheitlichen Folgen durch körperliche Aktivität beim Fahrradfahren zusammengefasst und in einem Projekt zugänglich gemacht, das im Internet aufrufbar ist.¹¹ Speist man das WHO-Tool mit den Daten Heidelbergs, ergibt sich, dass die körperliche Bewegung beim Fahrradfahren unter den Radfahrern in Heidelberg pro Jahr zusätzlich zu den vermiedenen Krankheitsfällen rund 30 vorzeitige Todesfälle, vor allem durch Herz-Kreislaufkrankheiten, verhindert.

3 Die Vorteile des Fahrrads für die Allgemeinheit

Das Fahrrad hat nicht nur für den Nutzer, sondern auch für die Umwelt und die Allgemeinheit eine Reihe von Vorteilen. Ein Fahrrad

- verbraucht keine technische Energie und verursacht keine Schadstoff- und CO₂-Emissionen. Fahrradfahren ist deshalb klimaneutral. Auch Pedelecs sind fast klimaneutral. Ihr Energieverbrauch ist minimal im Vergleich zu einem Auto.
- macht keinen Verkehrslärm.
- braucht zum Parken, Rangieren und Fahren nur etwa ein Zehntel der Fläche im Vergleich zu einem Auto.
- verursacht im Vergleich zu Autos für andere Verkehrsteilnehmer nur ein geringes Unfallrisiko.

4 Verkehrssicherheit

Das Fahrrad hat aber auch, wie andere Verkehrsarten, Probleme, die hier etwas genauer unter die Lupe genommen werden sollen. Im Straßenverkehr passieren Unfälle. In den letzten 18 Jahren von 2008 bis 2025 registrierte die Polizei

in Heidelberg 89 983 Straßenverkehrsunfälle mit 12 030 Leicht-, 1 499 Schwerverletzten und 57 Getöteten. Davon waren 6 288 Fahrradunfälle mit 4 816 Leicht-, 694 Schwerverletzten und 9 Getöteten.¹² Im Jahr 2025 waren es 404 Fahrradunfälle mit 341 Leicht- und 38 Schwerverletzten.

Das sind relativ hohe Zahlen, die sich aber relativieren, wenn man sie mit den gefahrenen Kilometern vergleicht. In diesem Zeitraum von 2008-2025 wurden in Heidelberg 2,6 Milliarden Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Durchschnitt passierte dabei alle 415 000 gefahrene km ein Fahrradunfall, das ist eine Strecke 10-mal rund um die Erde. Alle 540 000 km wurde ein Radfahrer leicht- und alle 3,8 Millionen km schwerverletzt. Das sind Entfernungen 14- bzw. 94-mal um die Erde. Alle 290 Millionen km kam ein Radfahrer bei einem Verkehrsunfall ums Leben (7 300-mal um die Erde). Die genannten Zahlen sind die durchschnittlichen Unfallrisikowerte in Heidelberg in den letzten 18 Jahren.

Durch viele Maßnahmen wie die Verringerung der Autogeschwindigkeiten durch Zunahme Verkehrsberuhigter Bereiche, die Einrichtung von Fahrradstraßen und Radfahrstreifen u.v.a. hat das Unfallrisiko für Radfahrer von 1986 bis 2025 um 32% abgenommen. Noch stärker ist das Risiko schwerer Verletzungen zurückgegangen, im gleichen Zeitraum um 39%. Während 1986 noch alle 2,6 Millionen km ein schwerer Fahrradunfall passierte, war dies 2025 nur noch alle 4,4 Millionen km der Fall.

Die Zahlen zeigen, dass ein Unfallrisiko besteht, dass dieses Risiko aber zum Glück nicht groß ist und deutlich kleiner ist als der gesundheitliche Nutzen der körperlichen Bewegung durch das Fahrrad.

Und auf die Höhe des Unfallrisikos kann man Einfluss nehmen. Wenn man weiß, wie und auch wo Unfälle hauptsächlich passieren, kann man als Fahrradfahrer einen Großteil des Unfallrisikos vermeiden. Wir haben uns deshalb die Mühe gemacht, das Unfallgeschehen genauer zu analysieren, damit jeder diese Risiken vermeiden kann. Zunächst zu den Unfallursachen.

4.1 Wie passieren die Fahrradunfälle ?

Bild 2 zeigt die Ursachen der Fahrradunfälle. Die wichtigste Unfallursache mit 12,7% aller Radunfälle sind „Fehler beim Abbiegen“. Diese Unfälle werden zu 88% von Kraftfahrzeugen verursacht, die beim Abbiegen einen geradeaus fahrenden Radfahrer übersehen oder ihm die Vorfahrt nehmen.

An zweiter Stelle steht mit 11,2% die Ursache „Sonstige Fehler des Fahrzeugführers“. In dieser Ursachenkategorie werden verschiedene Fehler zusammengefasst, die zu 90% von Radfahrern verursacht werden (z.B. Stürze durch Fahrfehler).

2 rund 150–250 Minuten Bewegung mittlerer Intensität pro Woche

3 Jian Li, Johannes Siegrist, Physical Activity and Risk of Cardiovascular Disease - A Meta-Analysis of Prospective Cohort Studies, Int. J. Environ. Res. Public Health 2012, 9(2), 391-407

4 Chong Do Lee, Aaron R Folsom, Steven N Blair, Physical activity and stroke risk: a Meta-Analysis, Stroke 2003 Oct;34(10):2475-81

5 Ahad Wahid et al., Quantifying the Association Between Physical Activity and Cardiovascular Disease and Diabetes: A Systematic Review and Meta-Analysis, J Am Heart Assoc. 2016 Sep 14;5(9)

6 Marlene Rietz et al., Physical Activity and Risk of Major Diabetes-Related Complications in Individuals with Diabetes: A Systematic Review and Meta-Analysis of Observational Studies, Diabetes Care, 2022 Dec 1;45(12):3101–3111

7 Grace H. Lo et al., Bicycling over a Lifetime Is Associated with Less Symptomatic Knee Osteoarthritis: Data from the Osteoarthritis Initiative, Med Sci Sports Exerc. 2024 September 01; 56(9): 1678–1684

8 Steven C. Moore et al., Association of Leisure-Time Physical Activity With Risk of 26 Types of Cancer, JAMA Internal Medicine Vol. 176, No. 6, 2016

9 Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Mobilität in Städten - SrV 2023, 2025

10 davon ca. 45% Diabetes und Folgeerkrankungen, 25% Herzkrankheiten, 20% Arthrose, 5% Krebsfälle und 4% Schlaganfälle.

11 Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling by WHO, www.heatwalkingcycling.org

12 Das Polizeipräsidium Heidelberg und Mannheim stellt dem UPI-Umwelt- und Prognose-Institut seit 2008 die Daten aller Fahrradunfälle zur Verfügung. Die hier dargestellten Ergebnisse wurden aus diesen Unfalldaten zusammen mit den in Heidelberg in den letzten Jahren durchgeführten Verkehrserhebungen ermittelt. Sie enthalten keine Unfälle, die nicht von der Polizei aufgenommen oder ihr nicht gemeldet wurden. Genauere Erläuterungen in UPI-Bericht 77 www.upi-institut.de/upi77.htm

An dritter Stelle steht ein „ungenügender Sicherheitsabstand“ (9,5%). Dieser Fehler kommt zu 70% bei Radfahrern vor. Das „Nichtbeachten von Verkehrszeichen“ ist mit 7,5% die vierthäufigste Unfallursache und wird zu 81% von KFZ-Fahrern begangen.

Interessant ist, dass die häufig diskutierte Unfallursache „Fehlendes Licht“ mit 0,8% erst an 18. Stelle kommt.

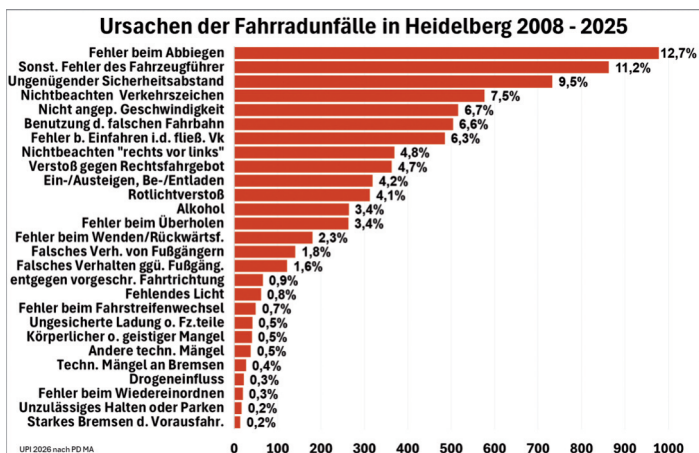


Bild 2: Unfallursachen der Fahrradunfälle in Heidelberg 2008-2025¹³

Die von der Polizei festgestellte Schuld der Unfälle zeigt Bild 3. Bei etwa der Hälfte der Fahrradunfälle liegt die Hauptursache beim Radfahrer. Das betrifft 16% Alleinunfälle, 9% Unfälle zwischen zwei Radfahrern und 27% Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern, vor allem Kraftfahrzeugen. Bei 45% der Fahrradunfälle ist der KFZ-Fahrer der Hauptverursacher.

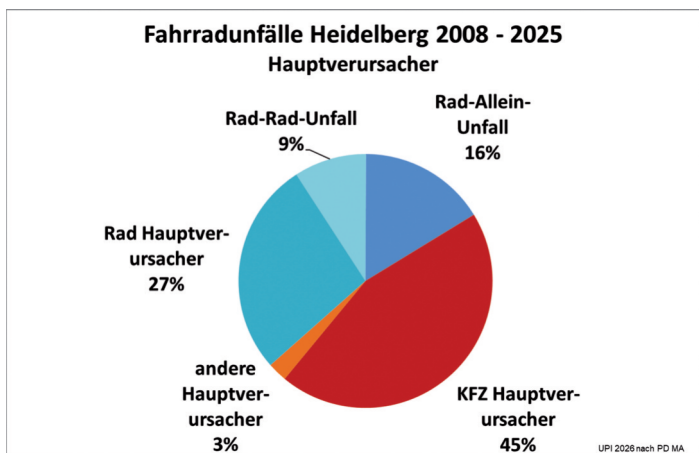


Bild 3: Hauptverursacher der Fahrradunfälle 2008-2025 in Heidelberg

4.2 Wo passieren die Fahrradunfälle ?

Neben den Unfallursachen sind vor allem die Orte interessant, wo Radunfälle passieren. Das Unfallrisiko ist nicht gleichmäßig über die Stadt verteilt. Es gibt regelrechte Hotspots, an denen sich das Risiko konzentriert. Wenn man diese Hotspots kennt und weiß, was dort passieren kann, kann man einen Großteil des Unfallrisikos vermeiden.

Die Polizei hat die Aufgabe, solche Unfallhäufungsstellen zu ermitteln und zusammen mit der Stadtverwaltung Maßnahmen zur Entschärfung zu ergreifen. Sie betrachtet dabei allerdings jeweils nur die Unfälle der letzten maximal 3 Jahre. Eine Unfallhäufungsstelle ist nach der Definition der Polizei eine Stelle, wo **innerhalb eines Jahres** mindesten drei Unfälle des gleichen Unfalltyps oder **auf drei Jahre betrachtet** mindesten fünf Unfälle mit Personenschäden gezählt werden. Mit dieser Vorgehensweise kann man zwar die wichtigsten Unfallschwerpunkte ermitteln, ein Großteil der Unfall-Hotspots bleibt dabei aber wegen der geringen Zahl von Unfällen unentdeckt. Das UPI-Umwelt- und Prognose-Institut wertet deshalb größere Zeiträume aus, um auch mittlere und kleinere Unfallschwerpunkte zu ermitteln, die im Folgenden näher dargestellt werden. Schauen wir uns einmal die Situation nördlich des Neckars genauer an.

Bild 4 zeigt eine Übersicht aller Fahrradunfälle (rote Punkte) der letzten 18 Jahre nördlich des Neckars. Deutlich sichtbar ist die starke Häufung der Fahrradunfälle in der Brückenstraße in Neuenheim. Dieser Unfallschwerpunkt besteht seit 2002, als die Brückenstraße saniert und das Parken auf dem Gehweg ohne Sicherheitsabstand direkt neben den Radfahrstreifen erlaubt wurde. Auf der B3 wurde zwar in diesem Abschnitt Tempo 30 angeordnet. Trotzdem passiert seither in der Brückenstraße im Schnitt alle 6 Wochen ein Fahrradunfall. Die Hauptursache sind die neben dem Radfahrstreifen parkenden Autos.¹⁴ Beim unachtsamen Öffnen der Autotür oder beim häufigen Ein- und Ausfahren aus den Parkplätzen kann es zu Kollisionen mit Radfahrern kommen, die parkenden Autos behindern zudem die Sicht auf querende Fußgänger und ein- und abbiegende Autos. Allein seit 2008 verunglückten in der Brückenstraße 137 Fahrradfahrer. Beschlossen wurde diese unfallträchtige Verkehrsplanung im Jahr 2001 vom Gemeinderat.

Wenn man den Kartenausschnitt vergrößert, sieht man, dass es eine Reihe weiterer Unfall-Hotspots gibt.

Bild 5 zeigt die Zahl und den Typ der Fahrradunfälle 2008-2025 in der westlichen Mitte Handschuhsheims. Ein Hotspot ist die Kreuzung Berliner Straße/Zepelinstraße, wo es vor allem durch abbiegende und einfahrende Autos zu Unfällen kommt. Auch an dem südlichen Eck des Hans-Thoma-Platzes kommt es durch aus der Hans-Thoma-Straße einfahrende PKW, die Radfahrern die Vorfahrt nehmen, zu Unfällen.

Eine beliebte Radverbindung ist vom Zentrum Handschuhsheims ins Handschuhheimer Feld entlang des Angelwegs. Im Handschuhheimer Feld kann man gut Rad fahren, auf den freien Strecken ist es sicher. Aber an den Kreuzungen muss man Acht geben. Wie Bild 6 zeigt, sind die Kreuzung des Angelwegs mit der Hans-Thoma-Straße, der Zepelinstraße, des Andreas-Hofer-Wegs und die Kreuzungen mit Querwegen im Feld mögliche Unfallorte. Man muss hier also aufpassen und so fahren, dass man noch bremsen kann, wenn einem ein Auto oder ein anderer Radfahrer die Vorfahrt nimmt. Das gilt besonders an Kreuzungen, an denen im Feld die Sicht durch Gewächshäuser verdeckt ist.

Ein weiterer Hotspot ist die Einfahrt in die Fritz-Frey-Straße von der B3 (Bild 7). Hier muss man auf KFZ aufpassen, die

¹³ Gezählt wurden alle von der Polizei ermittelte Unfallursachen, also die Hauptunfallursache des Unfallverursachers wie auch zusätzliche mögliche Nebenursachen des Unfallverursachers oder des Unfallgegners

¹⁴ In den Bereichen der Brückenstraße, in denen Geschäfte und Restaurants durch Pflanzenkübel das Parken auf dem Gehweg unterbunden haben, passieren fast keine Radunfälle.



Bild 4: Fahrradunfälle (rote Punkte) in Neuenheim und Handschuhsheim 2008 - 2025

von Norden in die Fritz-Frey-Straße einfahren und beim Abbiegen eventuell nicht auf Radfahrer achten, die Vorfahrt haben.

Ein besonderes Risiko sind sogenannte „Dooring-Unfälle“, wenn Autos am Straßenrand parken und Autofahrer unachtsam die Autotür öffnen. In den letzten 18 Jahren passierten in Heidelberg mehr als 300 solche „Dooring-Unfälle“. Dabei entsteht ein Unfallrisiko nicht nur durch Auffahren des Radfahrers auf eine plötzlich geöffnete Autotür, sondern auch wenn man als Radfahrer einer aufgehenden Autotür plötzlich nach links ausweicht und von hinten ein KFZ den Radfahrer überholen will. Da der KFZ-Fahrer nicht mit dem plötzlichen Spurwechsel des Radfahrers rechnet, kann es auch dadurch zum Unfall kommen. In Heidelberg passieren die meisten Dooring-Unfälle in der Bergheimer Straße und der Brückenstraße. In Handschuhsheim ist eine Häufung in der Steubenstraße vor der Ummarkierung zur Fahrradstraße und in der Mühlalstraße im Ortskern.

Vermeiden kann man als Autofahrer solche Unfälle, wenn man die Autotür mit dem „**Holländischen Griff**“ (d.h. mit der rechten Hand) öffnet, weil man dann automatisch nach hinten schaut und einen ankommenden Radfahrer sieht. Als Radfahrer kann man solche Unfälle vermeiden, indem man zu parkenden Autos prinzipiell einen ausreichenden Abstand von mindestens 1,10 m hält. Man muss dabei keine Angst haben, wenn ein Auto hinter einem fährt: Der Autofahrer sieht einen.

Ein weiterer Hotspot sind die Einmündungen der Blumenthalstraße und der östlichen Mozartstraße in die Steubenstraße (Bild 8). Die Unfallursachen sind auch hier vor allem Einbiegen/Kreuzen- und Abbiegeunfälle, bei denen meist Autofahrer Radfahrern die Vorfahrt nehmen.

Ein nicht zu unterschätzendes Risiko, das in der polizeilichen Unfallstatistik oft nicht erfasst wird, sind Stürze z.B. durch Bordsteinkanten oder Straßenbahnschienen. Sie entstehen, wenn man in spitzem Winkel (d.h. fast parallel) über solche Kanten oder Schienen fahren will. Dann kann das Vorderrad von der Kante abgelenkt werden, man kann nicht mehr lenken und stürzt. Das lässt sich leicht vermeiden, wenn man etwas ausholt und in stumpfem Winkel (d.h. übertrieben schräg) über die Kanten oder Schienen fährt.

Etwas heimtückisch sind manche Ampeln. Zwischen 2008 und 2025 gab es in Heidelberg 218 Unfälle durch Radfahrer, die bei Rot über eine Ampel fuhren. Das waren 3,5% der Fahrradunfälle. Im gleichen Zeitraum verunglückten 430 Fahrradfahrer (6,8%), die auf das Grün der Ampel vertrauten und vorschriftsmäßig bei Grün fuhren, wenn ein KFZ, das ebenfalls Grün hatte, beim Abbiegen die Vorfahrt des geradeaus fahrenden Radfahrers missachtete oder bei Rotlicht fuhr. (Bild 9)

Bild 10 zeigt, an welchen Ampeln solche Unfälle passieren, bei denen beide Grün hatten. Es sind Ampeln, bei denen rechts abbiegende KFZ und geradeaus fahrende Radfahrer gleichzeitig Grün erhalten. Solche Ampelschaltungen wer-

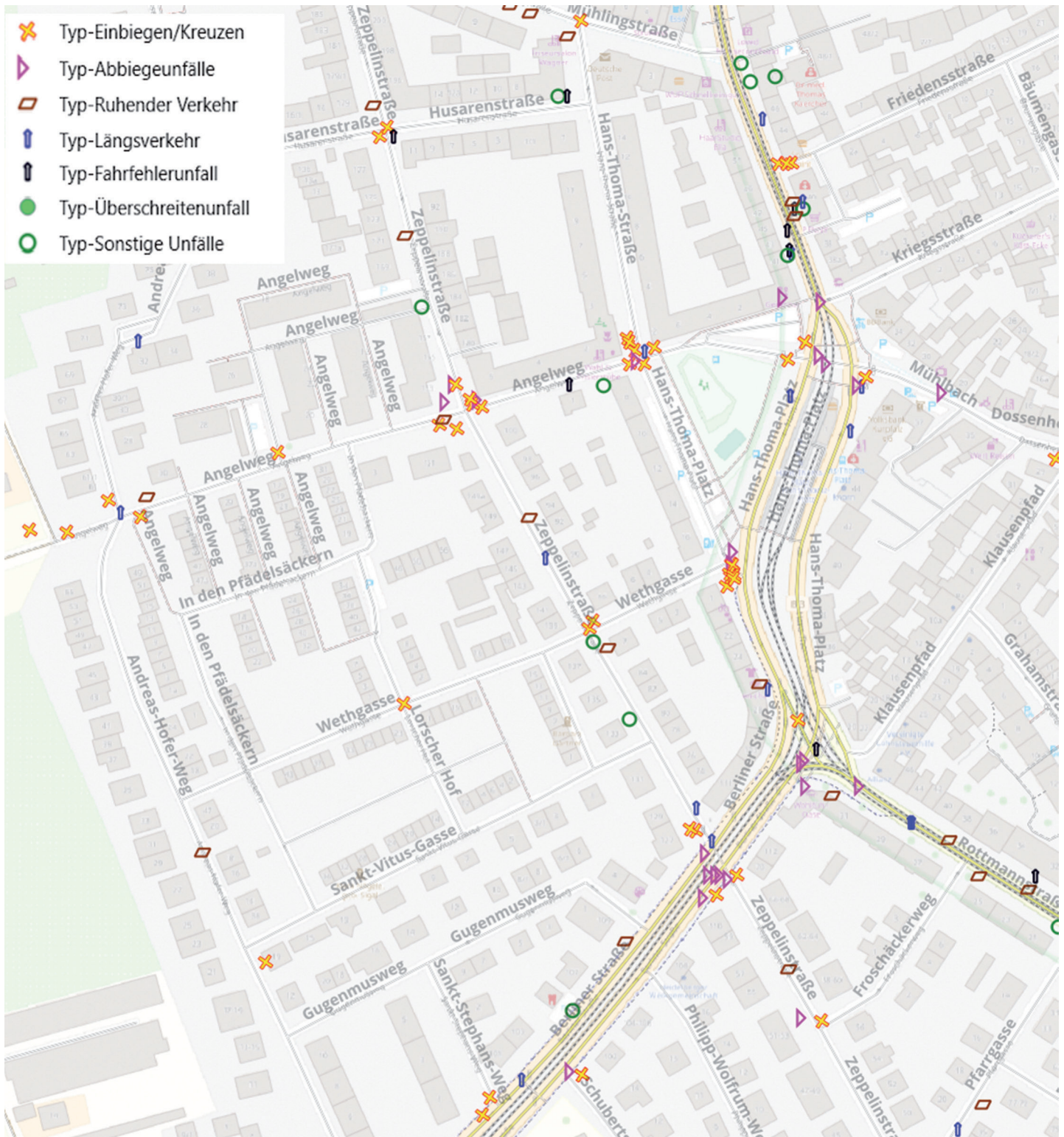


Bild 5: Unfall-Hotspots in der Mitte West Handschuhsheims 2008 – 2025

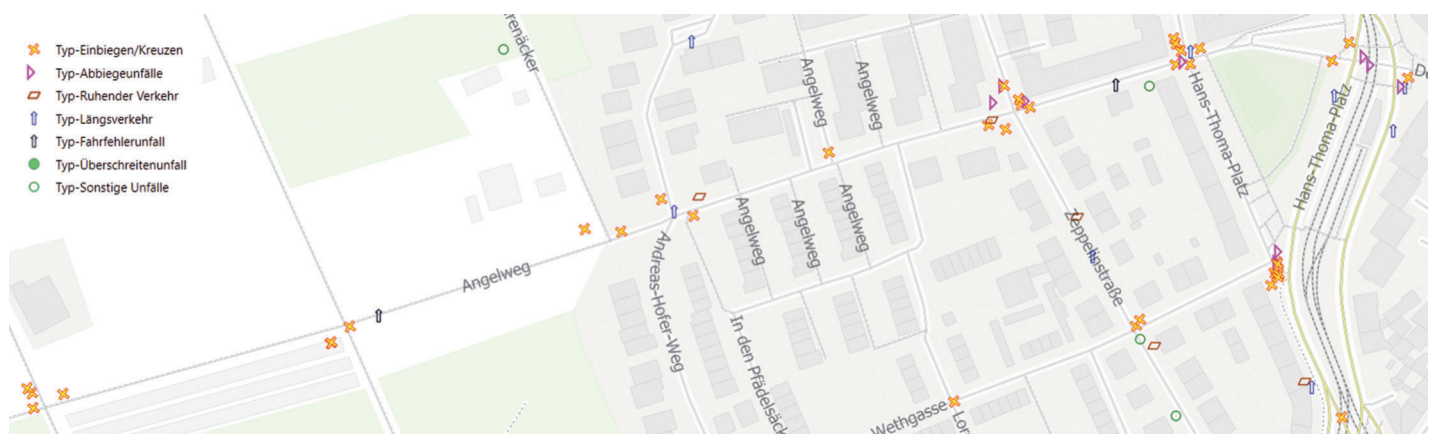


Bild 6: Radverbindung in Handschuhsheimer Feld 2008 - 2025

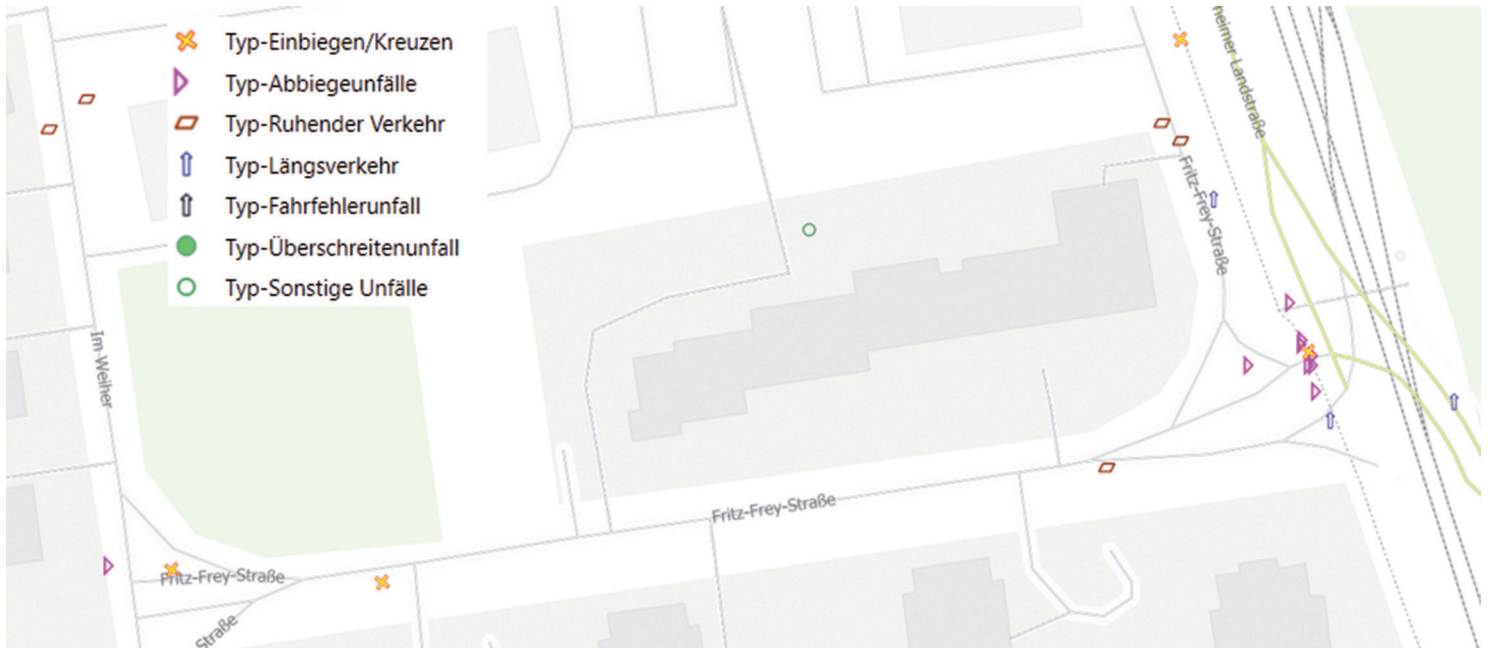


Bild 7: Gewerbegebiet Handschuhsheim Nord 2008 - 2025

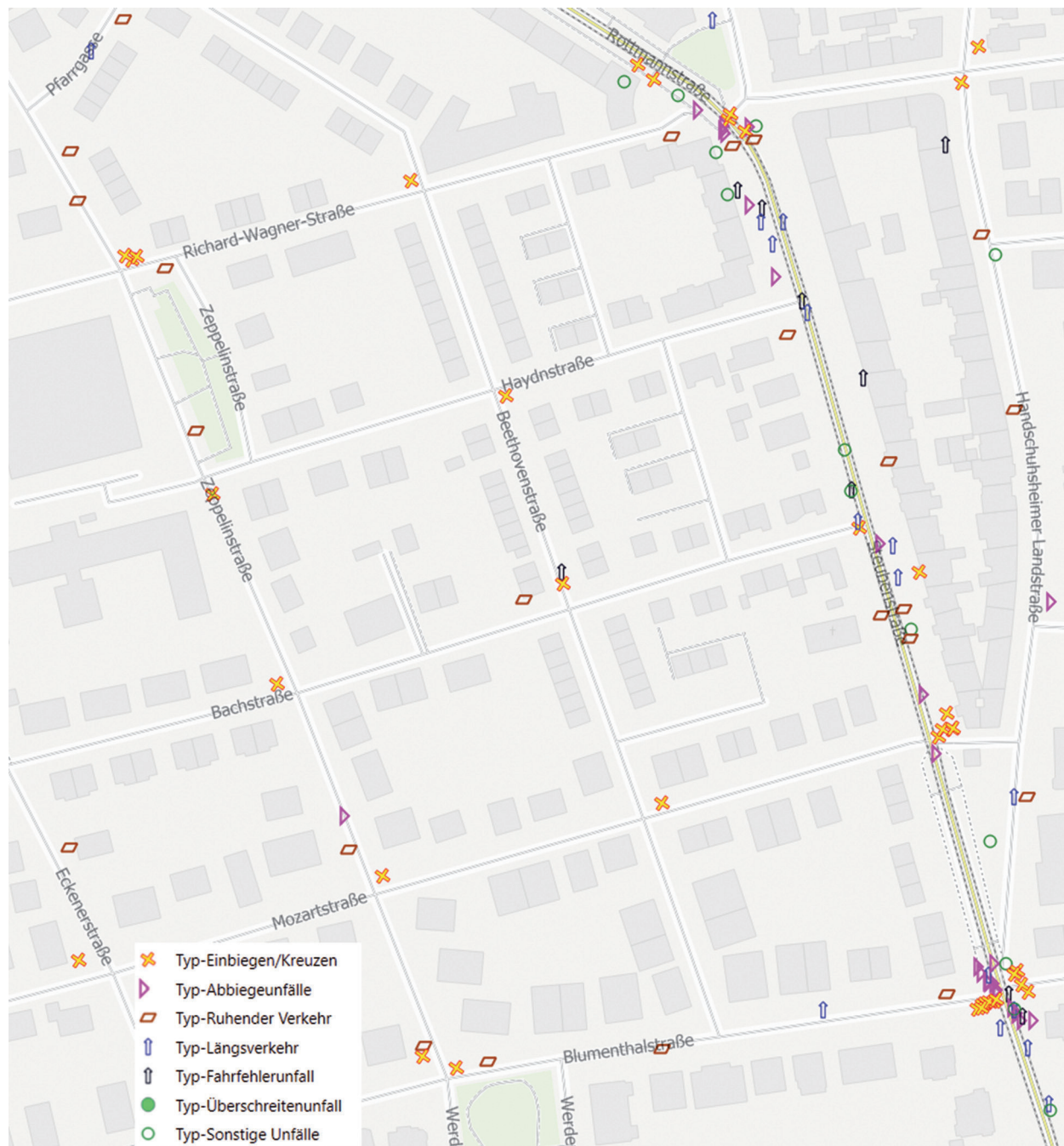


Bild 8: Bereich Blumenthalstraße - B3 2008 - 2025

den gemacht, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für den KFZ-Verkehr zu erhöhen. Das erhöhte Unfallrisiko für Radfahrer und Fußgänger wird dabei in Kauf genommen, um den KFZ-Verkehr zu beschleunigen. Es ist deshalb sinnvoll, Ampeln nicht blind zu vertrauen, sondern darauf zu achten, ob ein KFZ, besonders ein LKW, von links hinten an einer Kreuzung nach rechts abbiegen will.

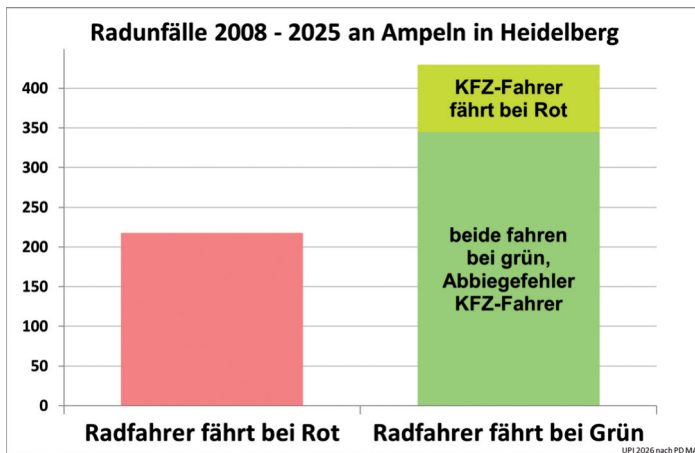


Bild 9: Fahrradunfälle an Ampeln 2008 – 2025

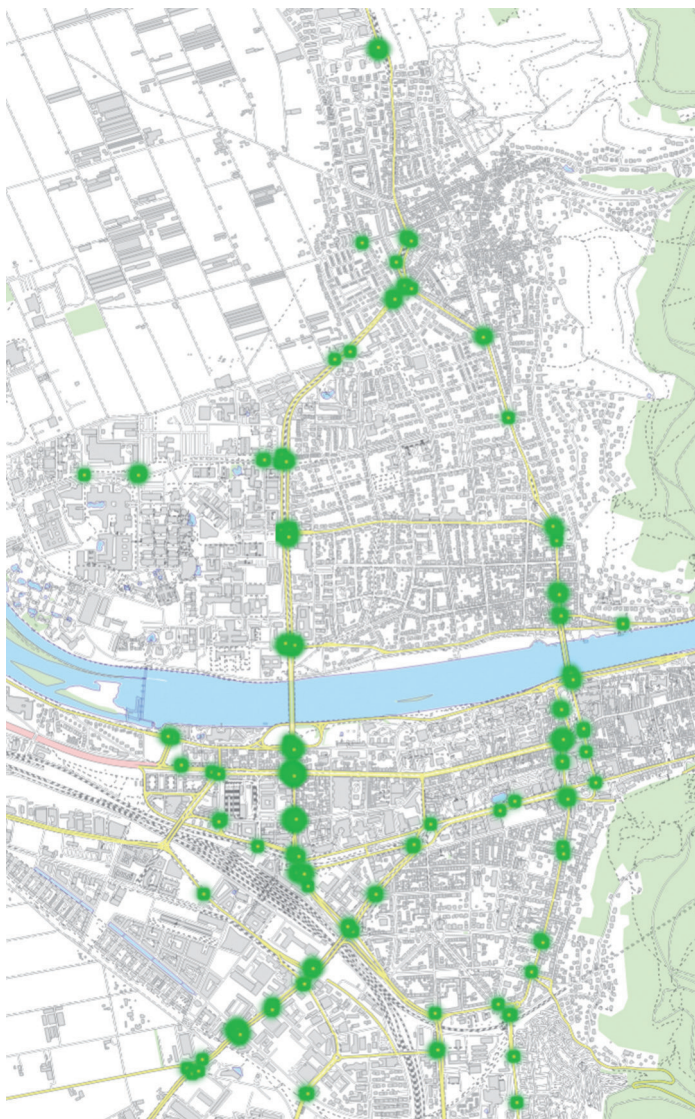


Bild 10: Unfallorte der bei Grün über eine Ampel gefahrenen Radfahrer (grün, Größe der Symbole entspricht der Zahl der Unfälle 2008-2025)

Wenn man sich diese Hauptunfallorte und Hauptunfallursachen bewusst macht und entsprechend vorausschauend fährt, kann man einen Großteil des in unserer Stadt ohnehin geringen Unfallrisikos vermeiden.

4.3 Vergleich Heidelberg nördlich und südlich des Neckars

Interessant ist ein Vergleich Heidelbergs nördlich und südlich des Neckars.

Nördlich des Neckars wohnen 27% der Einwohner und befinden sich 29% der Arbeitsplätze auf einem Drittel der Fläche Heidelbergs. Anders jedoch ist die Verteilung der Verkehrsunfälle: Insgesamt passierten in den 9 Jahren von 2016 bis 2024 in Heidelberg mit allen Verkehrsmitteln 24 tödliche Verkehrsunfälle, davon jedoch nur 4 nördlich des Neckars, das sind nur 17%. Südlich des Neckars passierten 5-mal so viele. Auch bei den verletzten Verkehrsteilnehmern ist der Norden Heidelbergs mit 20% aller Verletzten unterrepräsentiert.¹⁵

Was könnten die Ursachen sein? Die Verkehrsplanung unterschied sich in den letzten Jahrzehnten im Süden und im Norden deutlich. Während schon 1972 bis 1974 im Süden Heidelbergs fast alle Straßenbahnschienen herausgerissen wurden (nach Nussloch/Wiesloch, Plankstadt/Schwetzingen und zwischen Kirchheim und Rohrbach), blieben sie im Norden Heidelbergs zum Glück vollständig erhalten (Ringlinie der OEG zwischen Heidelberg - Bergstraße - Weinheim - Viernheim und Mannheim). Während im Süden die Autostraßen massiv neu- und ausgebaut wurden (B3, B535, Teile der B37, L600), was hohe Geschwindigkeiten ermöglicht, verhinderten die Handschuhsheimer im Norden den Ausbau von Straßen wie einen Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld oder einen Autobahnzubringer über den Alt-Neckar. Statt Straßenausbau wurde die B3 zwischen Handschuhsheim und Dossenheim 1998 sogar für ein 2. Gleis der OEG verschmälert.

All dies führte im Süden zu mehr und schnellerem Autoverkehr und umgekehrt zu weniger und langsameren Autofahrten im Norden. Die durchschnittliche Freifahrtsgeschwindigkeit des KFZ-Verkehrs (ohne Autobahnen und ohne Ampelstopps) liegt heute in Heidelberg nördlich des Neckars bei 37,2 km/h, im Süden Heidelbergs bei 52 km/h. Das bedeutet, dass die Autofahrer im Norden im Durchschnitt 14,8 km/h oder 28% langsamer fahren als in den südlichen Stadtteilen!

Eine Auswertung der vorhandenen Daten ergibt, dass die bessere Verkehrspolitik im Norden Heidelbergs in den letzten Jahrzehnten ca. 50 Menschen das Leben rettete und ca. 3 000 Verletzte verhinderte, davon 190 Schwerverletzte. Bei der Berechnung wurden nur die Verkehrsunfälle betrachtet. Aspekte wie weniger Krankheiten durch geringere Schadstoff- und CO₂-Emissionen und weniger Verkehrslärm bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten sind zusätzliche positive Effekte, die jedoch bisher nicht quantifiziert wurden.

5 Was kann der Einzelne tun ?

Neben den oben beschriebenen Anregungen, mit denen man das persönliche Unfallrisiko vermindern kann, gibt es weitere Maßnahmen, mit denen man die Verkehrsarten des Umweltverbunds fördern kann.

¹⁵ Statistikportal der Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder, Unfallatlas Deutschland, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

5.1 Glasscherben auf dem Radweg

In den letzten Jahren gibt es immer häufiger Glasscherben auf der Straße und auf Radwegen. Wenn man durch Scherben gefahren ist, empfiehlt es sich, gleich den Reifenmantel zu kontrollieren, ob ein Glassplitter darin hängt. Ein Loch im Schlauch entsteht in der Regel nicht sofort, sondern erst, wenn ein Glassplitter im Mantel hängen geblieben ist und bei jeder Umdrehung des Rads etwas tiefer in das Gummigebebe hineingedrückt wird. Wenn man den Glassplitter rechtzeitig wieder rauszieht, entsteht kein Loch im Schlauch.

Und man kann ein Zweites tun: Die Stadt Heidelberg hat ein Scherbentelefon eingerichtet, an das man Glasscherben melden kann. In der Regel werden diese vom Abfallamt zuverlässig innerhalb eines Tages beseitigt. Scherbentelefon: (06221) 58 2 9999 oder noch besser mit Foto und Ortsbeschreibung an die Email-Adresse abfallwirtschaft@heidelberg.de.

5.2 Autos auf dem Radweg

Ein sehr lästiges und oft auch gefährliches Hindernis sind geparkte Autos auf Radwegen oder Fahrradschutzstreifen. Es ist grundsätzlich verboten, auf einem Radweg, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zu parken oder zu halten¹⁶, auch wenn der Radverkehr nicht direkt blockiert wird. Jeder Bürger kann in einem solchen Fall ein Foto machen und mit einer Beschreibung und eigenem Absender an Ordnungswidrigkeiten@heidelberg.de senden. Hilfreich ist eine kurze Beschreibung der Situation (kürzer oder länger als 3 Minuten, fand Be- oder Entladen statt, behinderte oder gefährdete das Fahrzeug den Radverkehr?). Der Halter des PKW erhält dann vom Rechtsamt der Stadt einen Bußgeldbescheid. Tabelle 2 zeigt die Tarife.

Verstoß	Bußgeld	Punkte
Halten/Parken	55 €	-
... mit Behinderung	70 €	1
... mit Gefährdung	80 €	1
... mit Unfallfolge	100 €	1
... über eine Stunde	70 €	1
... über 1h + Behinderung	80 €	1

Tabelle 2: Bußgelder beim Parken auf Radverkehrsanlagen

5.3 Mindestabstand zu Radfahrern

Im April 2020 wurde in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung in § 5 Abs. 4 eine wichtige Regel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingeführt. Beim Überholen müssen Kraftfahrzeuge innerorts einen Abstand von mindestens 1,50 Meter zu Radfahrern, Fußgängern und E-Scooter-Fahrern einhalten, außerorts von mindestens 2,00 Metern. Handelt es sich um ein Kind auf dem Fahrrad, müssen auch innerorts 2,00 m eingehalten werden. Zur Orientierung: PKW sind durchschnittlich 1,80 m breit. Dieser Abstand gilt auch an Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Wenn der Abstand nicht eingehalten werden kann (z. B. wegen schmaler Straßen oder parkender Autos), darf nicht überholt werden, um die Person nicht zu gefährden.

Dieser Sicherheitsabstand wird oft nicht eingehalten. Im Bußgeldkatalog sind dafür folgende Bußgelder vorgesehen:

- Abstand unter 1,5 m – 30 Euro Bußgeld
- ... mit Gefährdung – 80 Euro und 1 Punkt
- ... mit Schädigung – 100 Euro und 1 Punkt

6 Weitere für Handschuhsheim relevante Verkehrsmaßnahmen

6.1 Straßenbahnanschluss des Uni-Campus

Die geplante Straßenbahnanbindung des Unicampus im Neuenheimer Feld hat eine lange Geschichte. Über sie wurde im Jahrbuch schon mehrfach berichtet, z.B.¹⁷ und ¹⁸. Sie könnte die Fahrgäste schneller und komfortabler zu ihren Zielen im Neuenheimer Feld bringen und den Autoverkehr reduzieren, was auch dem Fahrradverkehr zu Gute käme. Der Unicampus ist das Stadtgebiet mit den meisten Arbeitsplätzen und Studierenden in Heidelberg. Heute müssen Pendler in den westlichen Campus oder zu den Uni-Kliniken z.B. von der Bergstraße 2- bis 4-mal pro Tag umsteigen, wenn sie mit dem flächen- und stauparenden ÖPNV fahren wollen.

Zum ersten Mal beschloss der Heidelberger Gemeinderat die Planung einer Straßenbahnerschließung des Neuenheimer Felds im Juni 1993 (siehe Tabelle 3, nächste Seite). Seither sind 33 Jahre vergangen und es fährt immer noch keine Straßenbahn.

Die neue Leitung der Universität seit 2023 steht dem Öffentlichen Verkehr wesentlich aufgeschlossener gegenüber als früher. In den letzten Jahren wurde in Abstimmung mit der Universität und dem Land die Trasse für die zukünftige Straßenbahn im Detail (entsprechend dem Ergebnis des Masterplanverfahrens „innerer Straßenbahnring“) festgelegt. Danach wird dann die Vor-, Entwurfs- und Ausführungsplanung erstellt. Der Baubeginn der Straßenbahn soll nach derzeitiger Zeitplanung aber erst nach 2030 sein, da die Planung zwar weitgehend auf der vom Regierungspräsidium bereits 2014 planfestgestellten Trasse, aber trotzdem wieder ganz von vorne durchgeführt wird.²⁶ Damit könnte die Straßenbahn frühestens ab 2035 fertig sein. Das wären dann 42 Jahre nach dem Gemeinderatsbeschluss für die Verkehrerschließung des Unicampus mit einer leistungsfähigen Straßenbahn.

Bild 11 zeigt die tägliche Situation im Unicampus seit vielen Jahren. Die Busse mit vielen Fahrgästen, die vor allem zu den S-Bahnen am Hauptbahnhof wollen, stehen in der Rush-Hour im Stau der Autos. Oft erreichen die ÖPNV-Pendler dann nicht mehr ihre Anschlüsse und müssen eine halbe Stunde oder länger auf die nächste S- oder RE-Bahn warten. Hätte die Universität die Straßenbahn nicht verhindert, könnte diese bereits seit vielen Jahren auf eigenem Gleiskörper und ohne Stau die Fahrgäste pünktlich und schnell befördern. Dadurch wäre der ÖPNV attraktiver und der Autoverkehr würde abnehmen. Das käme der Umwelt, den anderen Verkehrsarten und dem Autoverkehr selbst zu Gute. Bei einer regelmäßigen Staulänge zur Rushhour von z.B. 1 km genügt eine Abnahme des Autoverkehrs um 9%, um die Staus dauerhaft zu beseitigen.²⁷

¹⁶ egal, ob mit 4 oder mit 2 Rädern

¹⁷ Teufel, Dieter; Bauer, Petra, Neuenheimer Feld aktuell, Jahrbuch 2009 des Stadtteilvereins Handschuhsheim, S. 77-82

¹⁸ Teufel, Dieter; Bauer, Petra, Straßenbahnen und Verträge, Jahrbuch 2011 des Stadtteilvereins Handschuhsheim, S. 76-82

²⁶ Bezirksbeirat Neuenheim, Präsentation des Stadtplanungsamtes Campus INF – Blick in die Planerwerkstatt, Rathaus, 15.1.2026

²⁷ Berechnung in: Teufel, Dieter; Bauer, Petra, Schutz des Handschuhsheimer Felds - Aktueller Stand, Jahrbuch Handschuhsheim 2005, S. 45

seit 1969	Die Trasse für eine Straßenbahn wird in der Straße INF bei allen Planungen freigehalten.
17.6.1993	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr, dass die Planung einer Straßenbahnerschließung des Neuenheimer Felds begonnen werden soll.
Mai 1994	Das Universitätsbauamt veröffentlicht seine Gesamtplanung des Universitätsgebietes im NHF mit einer Straßenbahntrasse in der Straße „Im Neuenheimer Feld“ (INF) ¹⁹
05.5.1994	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Verkehrsentwicklungsplan, dass der Universitätscampus im NHF durch eine Straßenbahn erschlossen wird.
2002-2004	Alle Trassenvorschläge der HSB werden durch die Universität abgelehnt, insbesondere in der Straße „Im Neuenheimer Feld“ (INF), obwohl sie ihrer eigenen Gesamtplanung des Universitätsgebietes entspricht.
26.10.2004	Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats (SEVA) beschließt einstimmig die Planung einer neuen Straßenbahnringstrecke über die Straße INF, da dies für die Verkehrsanbindung die einzig sinnvolle Trasse ist.
23.11.2004	Die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhshheim beschließen ebenfalls einstimmig, dass die Straßenbahn über die Straße INF geführt werden soll. Die Variante über den Klausenpfad soll nicht mehr weiterverfolgt werden.
16.12.2004	Der Gemeinderat fasst einstimmig einen Projektbeschluss für die Planung einer Straßenbahnringstrecke im NHF.
15.10.2005	Uni-Rektor Prof. Dr. Hommelhoff erklärt, dass er die Lage der Straßenbahntrasse verkehrspolitisch nicht beurteilen könne. Er hält jedoch kompromisslos an der Trasse Klausenpfad fest, die abseits der Ziele der Fahrgäste wäre.
14.12.2010	Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und die Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) stellen den Planfeststellungsantrag an das Regierungspräsidium Nordbaden. Der Baubeginn ist für Ende 2012 geplant. ²⁰
20.1.2012	Unirektor Bernhard Eitel erklärt „Die Universität braucht die Straßenbahn nicht“. ^{21 22}
10.6.2014	Das Regierungspräsidium übergibt nach dreieinhalb Jahren ausführlicher Prüfung aller Einwendungen und von Alternativen den Planfeststellungsbescheid für die Straßenbahnringlinie Neuenheimer Feld.
25.7.2014	Universität, DKFZ, Max-Planck-Institut und Unterländer Studienfond legen Klage gegen die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld ein.
11.5.2016	Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim gibt den Klagen von Uni und MPI Recht und hebt den Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn auf. Hauptgrund: die Trasse der vorgesehenen Straßenbahn ist in dem Bebauungsplan von 1969 nicht enthalten.
2018 - 2021	Umfangreiches Masterplanverfahren zur zukünftigen Entwicklung des Unicampus mit 22 Planungsentwürfen von 4 Planungsteams. ²³ Ergebnis: Eine Straßenbahn ist nur auf dem inneren Ring (so wie 2014 bereits planfestgestellt) sinnvoll.
8.9.2021	Das begleitende Expertengremium spricht sich in einer gemeinsamen Stellungnahme ebenfalls für die Straßenbahnerschließung des Unicampus auf dem inneren Ring aus.
17.3.2022	Gemeinderatsbeschluss, die zukünftigen Planungen auf dem Unicampus nach den beiden Siegerentwürfen des Masterplanverfahrens mit einem inneren Straßenbahnring durchzuführen. ^{24 25}
seit 2022	Seither Neuplanung der Straßenbahn.

**Tabelle 3:
Die Geschichte
der Campus-
Straßenbahn**



Bild 11: Tägliche Situation im Neuenheimer Feld

6.2 Fahrradstraßen

Eine gute Möglichkeit, um den Fahrradverkehr zu fördern, ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. Sie haben mehrere Vorteile:

- In einer Fahrradstraße hat der Radverkehr Vorrang, er bekommt mehr Platz und der Kfz-Verkehr muss sich dem Fahrradverkehr anpassen.
- Radfahrende dürfen die gesamte Fahrbahn nutzen und auch nebeneinander fahren, was komfortabler und sozialer ist.
- Der Verkehr ist auf maximal Tempo 30 begrenzt, Autos müssen besondere Rücksicht nehmen, was die Sicherheit erhöht.

19 Staatliche Hochbauverwaltung Baden-Württemberg vertreten durch das Universitätsbauamt Heidelberg, Universität Heidelberg im Neuenheimer Feld - Dokumentation der Gesamtplanung, Mai 1994, Seite 19

20 Gemeinderat, 30.9.2010, Straßenbahn Neuenheimer Feld (Statusbericht)

21 „Die Universität braucht die Straßenbahn nicht“, Rhein-Neckar-Zeitung, 21./22.1.2012

22 www.tiefburg.de/strab-nhf.htm

23 Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 5 - Harte Diskussionen und vorläufig gute Ergebnisse, Jahrbuch 2020 des Stadtteilvereins Handschuhshheim e.V., S. 95 - 102 www.upi-institut.de/hd/jahrbuch_Handschuhshheim_2020_MPNHF_Teil_5.pdf

24 www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm

25 Teufel, Dieter; Bauer, Petra, Masterplan Neuenheimer Feld mit guten Ergebnissen beendet, Jahrbuch Handschuhshheim 2022, S. 95-103 www.upi-institut.de/hd/jahrbuch_HSH_2022_Bauer-Teufel_Masterplan_beendet_Linkdatei.pdf

Fahrradstraßen haben auch Vorteile für Anwohnende. Weniger Kfz-Durchgangsverkehr bedeutet weniger Lärm und Abgase im Wohnquartier. Ein entschleunigter Verkehr und mehr Radverkehr verbessern die Aufenthaltsqualität und machen die Straße familienfreundlicher.

Im November 2023 wurde in der Steubenstraße für die Radverkehrsrouten von Süden nach Handschuhsheim und weiter nach Dossenheim eine Fahrradstraße eingerichtet. Seither radelt es sich entspannter in der Steubenstraße.



Bild 12: Fahrradstraße Steubenstraße

Wichtig ist, dass die Fahrradstraße weiter nach Norden um die Tiefburg und in der Burgstraße verlängert wird, um die Route über den Blütenweg nach Dossenheim zu verbessern.

6.3 Dossheimer Landstraße

Diese wichtigste Durchgangsstraße durch Handschuhsheim wurde schon mehrmals im Jahrbuch behandelt, zuletzt im Jahr 2020.²⁸ In den letzten beiden Jahren wurde sie nun endlich grundlegend saniert. Dem ging seit 2012 eine umfassende Diskussion und Bürgerbeteiligung voraus.²⁹

Nach Fertigstellung der Straße wird es auf beiden Seiten durchgängig Fahrrad-Schutzstreifen und neue, barrierefreie Straßenbahnhaltestellen mit Echtzeit-Abfahrtsmonitoren geben. Die Kfz-Fahrstreifen bleiben wie früher, werden aber auf das notwendige Maß verschmälert, das Pflaster verschwindet. Das wird die Straße für den Radverkehr und die Überquerbarkeit der Fahrbahnen für Fußgänger sicherer und menschenfreundlicher machen, was auch den Geschäften in dieser Hauptachse Handschuhsheims zu Gute kommen wird. Die Fahrgeschwindigkeiten der Kfz werden sinken und der Verkehrslärm für die Anwohner abnehmen. Die neue Dossheimer Landstraße soll im Herbst 2026 eingeweiht werden.

6.4 Radachse West

Seit rund zwei Jahrzehnten wird in Heidelberg nach dem Vorbild Kopenhagens eine neue Radachse von Süd nach Nord weitgehend abseits des Autoverkehrs geplant.

Bereits 2008 wurden auf den ehemaligen Güterbahngleisen Radwege von Rohrbach und Kirchheim bis zur neuen Bahnstadt gebaut. Diese werden vom Radverkehr so gut angenommen, dass die Trassen inzwischen schon zu schmal geworden sind.

Im Dezember 2025 wurde der nächste wichtige Baustein dieser „Radachse West“, die Da-Vinci-Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die Bahnanlagen eingeweiht.

Wenn unmittelbar nördlich davon die geplante Rad- und Fußbrücke über die B 37 und den Neckar fertig sein wird, wird man fast ohne Autos und Ampeln über 3 geplante Rad-schnellwege von Schwetzingen/Plankstadt, Mannheim/Seckenheim/Edingen/Wieblingen und Wiesloch/Walldorf/Sandhausen/Kirchheim schnell und sicher in den Unicampus Neuenheimer Feld kommen. Auch vom Unicampus und von Handschuhsheim zum Hauptbahnhof wird dadurch eine optimale Fahrradverbindung geschaffen werden. Baubeginn für die Rad- und Fußbrücke über den Neckar soll laut Stadt 2030 sein. Der Planfeststellungsantrag wurde Anfang 2026 beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht.

6.5 Gehwege für Fußgänger

In den letzten Jahren wurde das Parken in etlichen weiteren Straßen in Handschuhsheim neu geordnet. Dadurch wurde Platz für Fußgänger geschaffen, der Stadtteil wurde schöner und es wurde auch die Verkehrssicherheit verbessert: Je besser die Sichtkontakte sind, desto weniger Unfälle passieren. Für die Zukunft stehen noch wichtige Straßen aus, wo man heute als Fußgänger im Gänsemarsch zwischen Autos und Hauswand laufen muss und oft auf dem Gehweg nicht durchkommt und auf die Straße ausweichen muss wie z.B. in der Bergstraße.



Bild 13: Kriegsstraße vorher



Bild 14: Kriegsstraße nach der Neuordnung des Parkens

²⁸ Teufel, Dieter; Bauer, Petra, Sanierung und Neugestaltung der Dossheimer Landstraße, Jahrbuch Handschuhsheim 2020, S. 103

²⁹ www.tiefburg.de/DossenhLandstr.htm Dort finden sich auch Fotos vom Zustand vor der Sanierung.

6.6 Viele weitere Möglichkeiten

Zur Verbesserung der Bedingungen für den umweltfreundlichen Verkehr gibt es in Heidelberg viele weitere Möglichkeiten. Ein Beispiel ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Oft sind diese nicht überdacht. Wenn man von der Arbeit kommt und es hat geregnet oder geschneit, ist es unangenehm, auf den nassen Fahrradsattel zu steigen. (Bild 15)



Bild 15: Fahrradstellplätze vor dem Universitätsklinikum

Positiver sieht es dagegen am Hauptbahnhof aus. Im Juni 2025 wurde auf der Südseite des Hauptbahnhofs ein großes Fahrradparkhaus mit 1 100 Plätzen eröffnet, Ende 2026 soll ein weiteres Fahrradparkhaus mit 730 Stellplätzen auf der Nordseite des Hauptbahnhofs fertig sein.

Viele weitere Maßnahmen finden sich u.a. in dem Sofortmaßnahmenprogramm der Rad-Initiative Heidelberg.³⁰

7 Ausblick

Insgesamt sind wir in Handschuhsheim auf einem guten Weg. Die bisherigen Maßnahmen im Verkehrsbereich haben sich gelohnt. Mit der „neuen“ Dossenheimer Landstraße wird Handschuhsheim aufgewertet.

Die nächsten geplanten Maßnahmen wie die Radachse West mit dem Brückenschlag über den Neckar für Radfahrer und Fußgänger, die Campus-Bahn, weitere sichere Fahrradstraßen, benutzbare Gehwege und Radschnellwege in die Region sind weitere wichtige Bausteine hin zu einer klima- und menschenfreundlichen Mobilität, bei der sich Vorteile für den Einzelnen und für die Allgemeinheit verbinden.

³⁰ Klimaschutz-Aktionsplan der Stadt Heidelberg -Untersuchung der CO₂-Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen, UPI-Bericht 85, Kap. 13, 2021, www.upi-institut.de/upi85.pdf

Handschuhsheim unterhaltsam kennen lernen!

Erhältlich zu den Öffnungszeiten im Geschäftszimmer der Tiefburg und in der Bücherstube Handschuhsheim.