

Infoveranstaltung

Radschnellweg Heidelberg-Mannheim

Dokumentation

22. Juni 2021 | 19.00-21.15 Uhr

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	2
2	Veranstaltung	3
2.1	Begrüßung	3
2.2	Stimmungsbild	4
2.3	Überblick zum Planungsprozess	5
2.4	Visualisierung des Radschnellwegs	6
2.5	Vorstellung des aktuellen Planungsstands	7
3	Themenräume zu den Streckenabschnitten	8
3.1	Themenraum „Südlich des Neckars“	8
3.2	Themenraum „Nördlich des Neckars“	15
4	Kontakt	27
5	Anhang	28
5.1	Präsentation: Überblick zum Planungsprozess	28
5.2	Präsentation: Aktueller Planungsstand	32

1 Einführung

Das Regierungspräsidium Karlsruhe plant zwischen Heidelberg und Mannheim einen Radschnellweg. Die im Sommer 2020 ausgewählte Strecke verläuft im Abschnitt Mannheim bis Ladenburg nördlich des Neckars, quert von Ladenburg aus den Neckar entlang der derzeit im Bau befindlichen L 597 in Richtung Seckenheim und führt weiter von Edingen-Neckarhausen über Wieblingen nach Heidelberg. Seit der Auswahl dieser Trasse haben die Planerinnen und Planer des Regierungspräsidiums an der Entwurfsplanung gearbeitet. Hierbei wurden für die gesamte Strecke konkrete Querschnitte (Gestaltung des Straßenraums) erstellt.

Die Entwürfe der neuen Detailplanung wurden in einer zweiten öffentlichen Informationsveranstaltung am 22. Juni 2021 vorgestellt. Die Veranstaltung fand aufgrund der Corona-Situation virtuell statt. Rund 120 Teilnehmende waren anwesend.

Über eine Veranstaltungswebseite konnten die Teilnehmenden den ersten Teil der Veranstaltung im Livestream ansehen. Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder eröffnet die Infoveranstaltung und betont die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung. Nach einem Stimmungsbild der Teilnehmenden gibt Stephanie Schumann, Projektleiterin für den Radschnellweg im Regierungspräsidium Karlsruhe, einen Überblick zum Planungsprozess. Anschließend zeigt eine Visualisierung den Streckenverlauf sowie erste Querschnitte im Detail. Daniel Seitz vom Planungsbüro Schüßler-Plan und Nicole Wendel vom Ingenieurbüro Durth Roos Consulting GmbH stellen den aktuellen Planungsstand vor.

Im zweiten Teil der Veranstaltung konnten über das Videokonferenztool „Cisco Webex“ in zwei Themenräumen Fragen an das Planungsteam gestellt werden. Die Fragen und Antworten haben wir in diesem Dokument festgehalten.

Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung steht in einem nächsten Schritt das Planfeststellungsverfahren an. Dabei handelt es sich um ein formalisiertes Genehmigungsverfahren zur umfassenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Das Verfahren beinhaltet ein gesondertes Anhörungsverfahren und endet mit einem Planfeststellungsbeschluss. Nach dem Beschluss wird mit der Ausführungsplanung begonnen. Trassenverlauf, Querschnitte und die Art der Beleuchtung stehen dann fest. Im Weiteren geht es darum, den Radschnellweg auszustatten und die konkrete Ausgestaltung festzulegen, wie z.B. die Ausstattung mit Ladestationen, Wetterschutz- und Pausenstellen oder Bänken. Vom 22. Juni bis 6. Juli 2021 können Bürgerinnen und Bürger Hinweise zur Ausgestaltung des Radschnellwegs auf einer interaktiven Karte auf der Projektwebseite eintragen: www.radschnellweg-hd-ma.de/onlinebeteiligung Die Hinweise werden anschließend von den Planerinnen und Planern ausgewertet und fließen in die Genehmigungs- und Ausführungsplanung ein. Das Moderations-Team Katharina Riedel und Nathalie Faha weisen zum Abschluss der Veranstaltung auf die Onlinebeteiligung hin und zeigen, wie Hinweise in der interaktiven Karte eingetragen werden können.

2 Veranstaltung

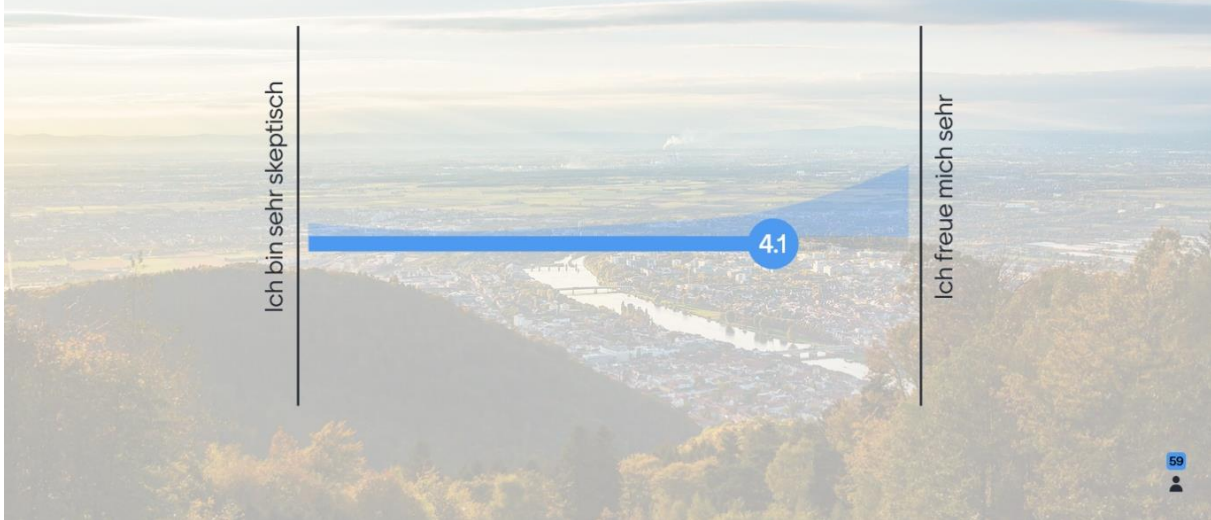
2.1 Begrüßung



Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder die Teilnehmenden und gibt einen kurzen Rückblick auf den bisherigen Beteiligungsprozess. Frau Felder betont die Wichtigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese habe maßgeblich zu der jetzt vorliegenden Detailplanung beigetragen.


Die gesamte Begrüßung können Sie hier ansehen: <https://youtu.be/an9k5DMvQS4>.

Wie blicken Sie auf den Radschnellweg?



2.3 Überblick zum Planungsprozess

Stephanie Schumann, Projektleiterin für den Radschnellweg Heidelberg-Mannheim im Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt vor, was ein Radschnellweg ist und wie der Planungsprozess verläuft. Dabei weist sie besonders auf die bisherigen Beteiligungsmöglichkeiten hin, die sowohl Online- als auch Vor-Ort-Formate umfassen.



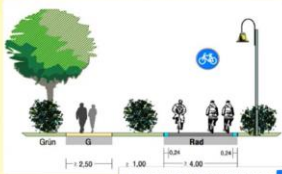
Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Was ist ein Radschnellweg?

Anforderungen:

- Sichere Befahrbarkeit
- Wenig Zeitverluste
- Ausreichende Breiten – gute Querschnitte
- direkte Linienführung von A nach B
- Hohe Belagsqualität
- Getrennte Führung der Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger
- Überwiegend bevorrechtigte Führung d. Radfahrer an Knotenpunkten

Regelquerschnitt




© streamyard.com hat Ihren Bildschirm festgehalten.

weitere Führungsformen z.B.

- Fahrradstraße oder Mischverkehr
- Landwirtschaftliche Wege
- Mischnutzung mit ÖPNV

Folie 2, 22.06.2021

Freigeige kreuzblau | Karlsruhe | nberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



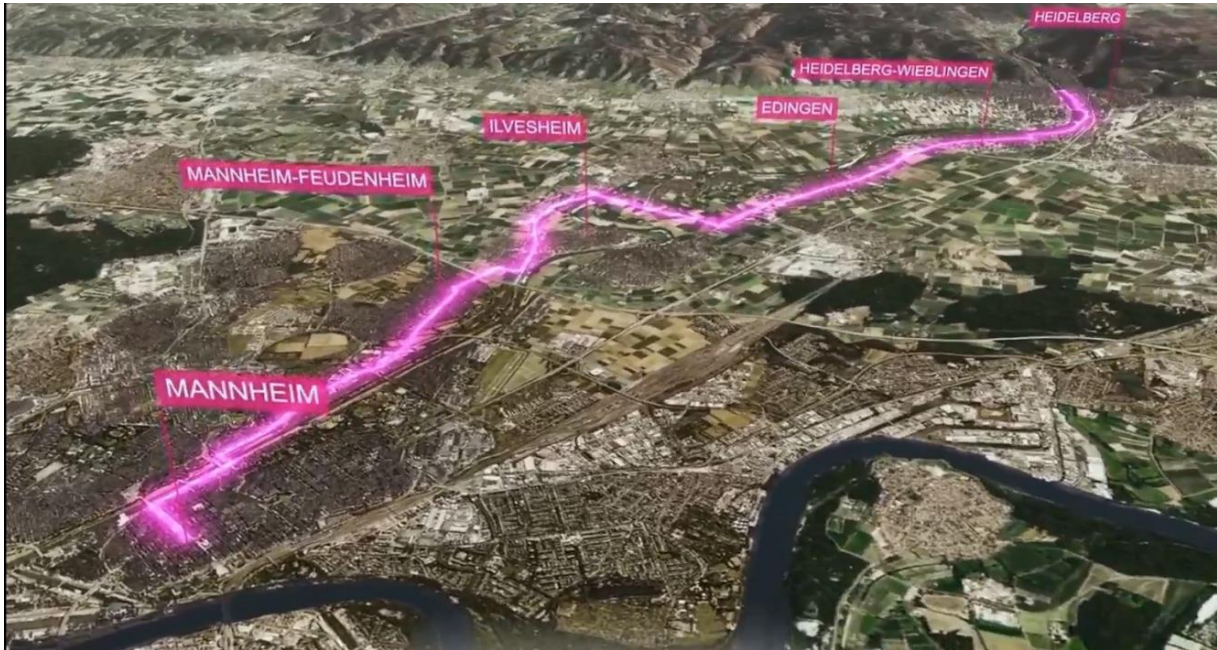
Die Aufzeichnung des Überblicks zum Planungsprozess finden Sie hier:
<https://youtu.be/96F4g2obUSU>

Die Präsentationsfolien sind im Anhang beigefügt.

2.4 Visualisierung des Radschnellwegs

Im Anschluss wird eine Visualisierung des Radschnellwegs vorgestellt. Diese zeigt den Streckenverlauf sowie erste Querschnitte im Detail. Hier können Sie die Visualisierung ansehen:

<https://www.youtube.com/watch?v=pPo-KJz7LUI&t=24s>



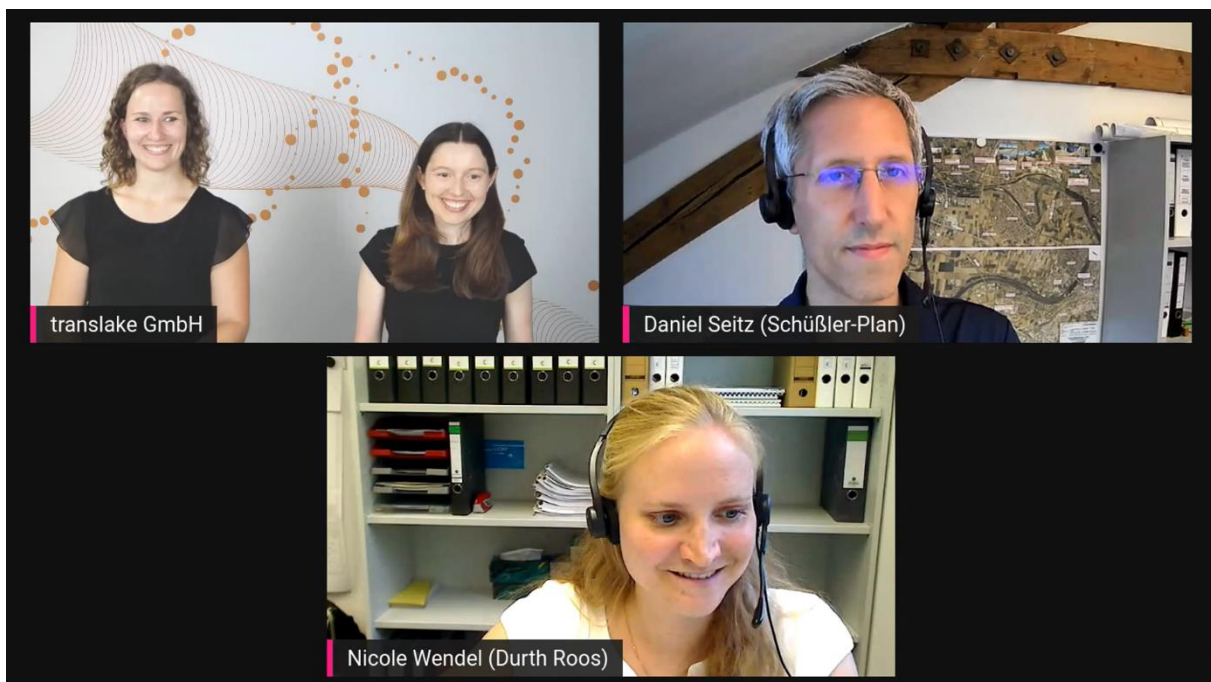
2.5 Vorstellung des aktuellen Planungsstands

Nachdem seit Sommer 2020 die genaue Trassenführung feststeht, beschäftigt sich das Planungsteam des Regierungspräsidiums Karlsruhe derzeit mit der konkreten Gestaltung des Straßenraums (Detailplanung). Der erste Zwischenstand dieser Planungen wurde von Daniel Seitz vom Planungsbüro Schüßler-Plan vorgestellt. Es wird gezeigt, welche Besonderheiten auf den Streckenabschnitten in Heidelberg-Wieblingen, Edingen-Neckarhausen, Ilvesheim sowie Mannheim existieren, und wie die weiteren Planungen auf dem jeweiligen Abschnitt aussehen werden. Die vorläufigen Entwürfe zur Detailplanung können im Bereich „Downloads und Links“ auf der Projektwebseite heruntergeladen werden: www.radschnellweg-hd-ma.de/downloads

Der Radschnellweg soll ein sicheres und zügiges Fahren zwischen Heidelberg und Mannheim ermöglichen. Dabei richtet sich der Radschnellweg an alle Radfahrenden und kann in verschiedenen Situationen genutzt werden, z.B. für den Weg zur Arbeit oder in die Schule, zum Einkaufen und in der Freizeit. Der Fokus liegt nicht auf hohen Geschwindigkeiten, sondern auf einem möglichst komfortablen Vorankommen. Nicole Wendel vom Ingenieurbüro Durth Roos Consulting GmbH gibt einen Einblick, wie viele Knotenpunkte es bei dem zukünftigen Radschnellweg geben wird und was dies für die Fahrt- und Verlustzeiten bedeutet. Die durchschnittliche Fahrtzeit zwischen dem Bismarckplatz in Heidelberg und dem Paradeplatz in Mannheim soll etwa 80 Minuten betragen.

Die Vorstellung des Planungsstands finden Sie hier als Video: <https://youtu.be/mRU0ek3n0xQ>

Die Präsentationsfolien sind im Anhang beigefügt.



3 Themenräume zu den Streckenabschnitten

In zwei virtuellen Themenräumen können die Teilnehmenden Fragen an das Planungsteam stellen. Im Themenraum „Südlich des Neckars“ werden die Streckenabschnitte Edingen-Neckarhausen und Heidelberg angeschaut. Im Themenraum „Nördlich des Neckars“ stehen die Streckenabschnitte Mannheim sowie Ladenburg und Ilvesheim im Fokus.

3.1 Themenraum „Südlich des Neckars“

Fragen der Teilnehmenden	Antworten
Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen	
Warum wird der Rad-"schnell"-Weg nicht geradliniger geplant, wie man jede Auto-schnellstraße realisieren würde?	In der Voruntersuchung wurden verschiedene Untervarianten verglichen. Die Varianten wurden nach bestimmten Kriterien bewertet, z.B. die Erschließungswirkung, die Erfüllung der Standards an eine Radschnellverbindung, die Reisezeit, sowie weitere Verkehrs- und Umweltfaktoren. Aus der Abwägung dieser Kriterien wurden die verschiedenen Varianten miteinander verglichen und die Vorzugstrasse festgelegt. An manchen Stellen folgt die Trasse einem Streckenverlauf, der an die bestehende Verkehrsführung gebunden ist (Brücken, Unterführungen, Verkehrswege, die im Bestand vorhanden sind). Daraus ergibt sich teilweise ein nicht geradliniger Verlauf. Ein Vergleich des Verlaufs einer KFZ-Straße mit einem Radschnellwegs ist schwierig, da beide Konzeptionen sehr unterschiedlich sind. Bei dem Radschnellweg geht es insbesondere darum, Strecken zu realisieren, die von vielen Radfahrenden genutzt werden und entsprechende Quellen und Ziele anbinden.
Wie viele Fußgänger haben Sie täglich zwischen Edingen Bhf und Grenzhöferstr. gezählt?	Zwischen Edingen Bhf und der Grenzhöfer Straße wurden südlich der OEG-Trasse 18 Fußgänger in der morgendlichen Spitzenstunde und 12 Fußgänger in der abendlichen Spitzenstunde gezählt.
Wie genau erfolgt die Neckarquerung nach Ladenburg?	Diese soll parallel zur L597 gebaut werden. Der geplante parallel laufende Wirtschaftsweg entlang der L597 wird von 3m auf 5m verbreitert. Dies ermöglicht eine gemeinsame Führung der Radfahrer und des landwirtschaftlichen Verkehrs.

<p>Fragen zum Thema Beleuchtungskonzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie wird die Beleuchtungssituation an den Stellen sein, an denen es derzeit noch keine Beleuchtung gibt, z.B. in Edingen zwischen der Grenzhöfer Straße und dem Bahnhof? • Gehen die Lampen dann alle 2 Minuten an und aus? (Beleuchtungskonzept) 	<p>Es wird für den Radschnellweg ein eigenes Beleuchtungskonzept geben. Der Radschnellweg wird so weit wie möglich und erforderlich, beleuchtet sein. Die Beleuchtungssituation wird an die Sicherheitssituation angepasst, aber auch an naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen. Eine Möglichkeit wäre eine adaptive Beleuchtung, die nur angeht, wenn sich eine heranfahrende Person nähert. Auch für die Art der Beleuchtung gibt es Möglichkeiten, um Natur und Sicherheit in Einklang zu bringen.</p>
<p>Wie wird der Konflikt der Engstelle westlich von Edingen bei der Eisenbahnbrücke gelöst?</p>	<p>Dies wird eine punktuelle Engstelle sein. Die Sicherung zur Fahrbahn erfolgt durch ein Geländer; unmittelbar vor und hinter der Eisenbahnüberführung wird der volle Radschnellverbindungs-Standard ausgebaut inkl. Ausweichstelle/ Wartemöglichkeit, so dass nur eine möglichst kurze Engstelle entsteht.</p>
<p>Kann es sein, dass die Zwangspunkte der Linienführung später durch Baumaßnahmen verändert werden? -> spätere Abkürzungen</p>	<p>Die geplante Trassenführung wird auch baulich so umgesetzt werden.</p>
<p>Wird denn ein Direktweg an Seckenheim vorbeigeplant?</p>	<p>Die bereits gut ausgebaute Infrastruktur für Radfahrer um Seckenheim herum kann weiterhin genutzt werden.</p>
<p>Wo sind die Zugangspunkte der Trasse gelistet? Einsehbar?</p>	<p>Sofern Zubringer zur Trasse der Radschnellverbindung gemeint sind: ein Radschnellweg ist über jeden öffentlichen Weg für Radfahrer zugänglich. Eine Auflistung dieser Punkte gibt es nicht; diese erschließen sich über eine Karte des öffentlichen Wegenetzes.</p>
<p>Warum wurde auf so vielen Streckenabschnitten der Kfz-Verkehr zugelassen, obwohl die Grundidee ist, dass nur RadfahrerInnen den Radweg nutzen?</p>	<p>Es gibt verschiedene Möglichkeiten an Führungstypen für Radschnellwege. So auch die Fahrradstraße, auf der „Kfz frei“ ausgeschildert werden kann. Ein Radschnellweg soll für alle zugänglich sein. Da der vorhandene Straßenraum begrenzt ist, und es dennoch nach Möglichkeit eine gut erreichbare und zentrale Führung geben soll, muss auf alle Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden.</p>

<p>Fragen zur Adlerstraße in Wieblingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie lassen sich hier Konflikte zwischen Radfahrenden und Kfz & Busse vermeiden? • Die Adlerstraße wird von den Wieblingern bei der Zufahrt zu Autobahn, den Supermärkten und zur OEG gequert. Wie kann man hier Konfliktsituationen vermeiden? 	<p>Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt. Es ist eine gemischte Nutzung in Form einer Fahrradstraße geplant, so dass auch der Bus weiterhin fahren kann. Entlang der Adlerstraße haben Radfahrer auf der Fahrradstraße Vorrang und jegliche Kraftfahrzeuge müssen sich unterordnen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt zudem 30 km/h auf Fahrradstraßen.</p> <p>Eine Bevorrechtigung der Radschnellverbindung parallel zur OEG-Trasse ist aus Sicherheitsgründen (Räumung der BÜ) nicht möglich. Vor den Querungsstellen sind alle Verkehrsteilnehmer, die parallel zu den Gleisen fahren, wartepflichtig. Seitens RNV ist zudem ein Ausbau der BÜ mit Aufstellflächen für Fußgänger vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.</p>
<p>Wie ist die Sicherheit gewährleistet bei Grundstücksausfahrten? Viele müssen rückwärts aus den Ein- und Ausfahrten herausfahren, was jetzt schon nicht einfach ist. Kommen Straßenmarkierungen in Frage?</p>	<p>Es wird Markierungen und Verkehrszeichen geben. Zudem wird mit der Planung eine möglichst gute Einsehbarkeit des Straßenraums / der Einfahrten umgesetzt. Wie im gesamten Straßenraum wird auch hier weiterhin gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich sein.</p>
<p>OEG Querung in Höhe Schiessanlage zwischen Edingen / Wieblingen ist ein Risikoübergang, wie soll der entschärft werden?</p>	<p>Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit der RNV. Hier ist durch die RNV ein Umbau des Bahnübergangs mit Errichtung einer Signalanlage vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen</p>
<p>Ich habe gelesen, dass Sie sich von der Nähe zur OEG einen Vorteil versprechen. Können Sie das entfalten?</p>	<p>Aufgrund der Nähe zu den OEG-Haltestellen ist es möglich, den Weg mit der Bahn und mit dem Rad zu kombinieren.</p>

<p>Fragen zum Thema Parkplätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Bereich in der unteren Adlerstraße, nach der Querung Dammweg, der Bereich der Liselottestraße geht. Dort besteht ein hoher Parkbedarf und für die Anwohner, die in der Nebenstraße wohnen ist die Situation ganz schlecht zum Parken. Wie sieht denn da die Planung aus? • Fallen alle Parkplätze in der Adlerstraße weg? Wie sieht es in der Edinger Straße aus? 	<p>Auch in diesem Bereich werden Längsaufsteller entfallen, um die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen erfüllen zu können. Die Parkraumanalyse ergab für die Adlerstraße selbst eine vergleichsweise geringe Auslastung der Stellplätze in den Nachtstunden. Sowohl in Teilen der Adlerstraße als auch weiterführend in der Liselottestraße können viele Parkstände erhalten bleiben. Die Stadt Heidelberg prüft darüber hinaus, ob an anderer Stelle zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden können.</p> <p>Zum Erreichen des vollen Standards für Radschnellverbindungen ist der teilweise Entfall von Parkständen unerlässlich. Der Entfall ist auf Basis einer Parkraumanalyse und in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg erfolgt und folgt dem städtischen Konzept der Verkehrsflächenumverteilung zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs.</p>
<p>Wie wird die Breite des Weges von 5 m zuzügl. 2,50 m im Bereich Edingen zwischen Grenzhöfer Strasse und Bahnhof erreicht? Aktuell ist dort die Stelle ca. 4 m breit. Wird in die dort befindlichen Schrebergärten hinein gebaut? Ist es da nicht möglich, den KFZ im Wechselverkehr (Ampel) zu führen</p>	<p>Ein zusätzlicher Gehweg von 2,5m ist in diesem Bereich nicht vorgesehen, da der ermittelte Fußgängerverkehr dies nicht erfordert. Eine benötigte Verbreiterung auf 5m kann mit geringen Eingriffen in angrenzende Grundstücke erfolgen.</p>
<p>Ist zumindest eine RSV-light (also ein Mindestmaß an Investition) für den Anschluss der Haupt-RSV an die möglichen Abzweigungen EN-Seckenheim-MA und Ladenburg-Neubotzheim-HD-Neunheimer Feld angedacht?</p>	<p>Bisher wird vom Land nur die aufgeführte Radschnellverbindung geplant. Eine separate Anbindung an weitere Stadtteile wird von den jeweiligen Städten selbst getragen und muss auch von diesen initiiert werden.</p>

<p>Wird es eine Regelung (Ampel o.ä.) an der Kreuzung des Radweges zur Grenzhöfer Strasse in Edingen geben?</p>	<p>Der Radschnellweg verläuft hier parallel zur OEG. Es erfolgt im Bereich des BÜ Grenzhöfer Str. eine Querung dieser Straße. In enger Abstimmung mit der RNV wird die Planung hier aufeinander abgestimmt. Seitens RNV läuft derzeit eine Planung am Bahnübergang, wobei auch die Signalisierung / Beschilderung angepasst wird. Die RSV ist von jeder Richtung kommend wartepflichtig an dieser Stelle; dies wird mit entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet werden.</p>
<p>Streckenabschnitt Heidelberg</p>	
<p>Je weiter man nach Heidelberg kommt, umso enger/schmäler wird der Radschnellweg. In der Mannheimer Straße ist vorgesehen, dass der Radweg zusammen mit dem Fußgängerweg nur drei Meter breit werden soll. Und weiter östlich des Wehrstegs wird der zweispurige Radschnellweg auch nur drei Meter breit sein. Die nördliche KFZ Spur könnte man auf 3 Meter reduzieren, dann hätte man 25 cm mehr. Oder Tempo 30, würde den Verkehr entschleunigen. In der Mannheimer Straße gäbe es prinzipiell die Möglichkeit südlich der KFZ-Fahrbahn etwas in das Privatgelände reinzugehen, da dort Platz wäre. Wie weit sind dort die Überlegungen dazu?</p>	<p>Derzeit befinden wir uns hierzu noch in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und den jeweiligen Kommunen. Hier wird es noch eine Änderung geben, da die aktuelle Lösung (3m Wegbreite) nicht zielführend ist. Ab dem Wehrsteg wird aktuell unter anderem eine Fahrstreifenreduzierung untersucht, um die Qualität der RSV weiter zu verbessern.</p>
<p>Gibt es schon genaueres zu den Führungen der L637 und A 5?</p>	<p>Es wird dort jeweils eine Unterführung für die Radschnellverbindung geben.</p>

<p>In Heidelberg gibt es das tolle Konzept Stadt an den Fluss, was den parallelen Verkehr von Radfahrern und Fußgängern regelt und den Neckar besser einbezieht. Im Bereich des Sportboothafens könnte der Radweg auf die südliche Seite der Bundesstraße, damit die Fußgänger über dem Sportboothafen genügend Platz haben. Dies hätte auch den Vorteil, dass der Bismarckplatz gut eingebunden werden könnte und würde auf der nördlichen Seite die Situation entspannen. Ist das eine zu denkende Lösung oder gar so geplant? (Dies ist nicht klar auf dem Plan zu sehen.)</p>	<p>Die Planungen der Stadt Heidelberg in Bezug auf das Projekt „Stadt an den Fluss“ fließen in die Planungen der Radschnellverbindung ein. Es ist auf jeden Fall vorgesehen, dass es für Fußgänger und Radfahrer eine getrennte Lösung geben wird. Im Detail ist die Führung noch nicht abgestimmt und noch nicht klar. Der Vorschlag wird für die weitere Planung mit aufgenommen.</p>
<p>Allgemeine Fragen</p>	
<p>Mit wieviel Radfahrern rechnen Sie täglich?</p>	<p>Die Bedingungen für eine Radschnellverbindung sind 2000 Radfahrende pro Tag. Die Strecken sind so gebaut, dass das größtmögliche Potenzial ausgeschöpft werden kann. Man muss immer die Gesamtstrecke beachten. Nicht alle Streckenabschnitte werden auf kurzer Distanz dieses Potential erreichen. Im Bereich Mannheim-Ilvesheim rechnen wir mit 3500 Radfahrenden und im Bereich Heidelberg mit ca. 2500 Radfahrenden.</p>
<p>Fragen zum Thema Sicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es eine Risikopotenzialanalyse? Sind die riskanten Passagen aufgelistet und gab es dafür eine gesonderte Risikoanalyse? • Wird ein Sicherheitsaudit durchgeführt? 	<p>Eine explizite Risikoanalyse wird nicht durchgeführt. Im Rahmen der Planung werden aber selbstverständlich alle sicherheitsrelevanten Stellen ausführlich durchgesprochen und möglichst sicher gestaltet. Eine Analyse kritischer Punkte entlang der Strecke wird zudem im Rahmen eines unabhängigen Sicherheitsaudits untersucht und entsprechend in der Planung berücksichtigt.</p>

<p>Wie bald wird mit der Realisierung fertig geplanter Teilstrecken begonnen? Schon 2021/-22?</p>	<p>Aktuell befinden wir uns für die gesamte Strecke noch in der Detailplanung. Diese wird voraussichtlich 2022 abgeschlossen sein. Es erfolgt eine Einteilung in Abschnitte, welche ohne eine Planfeststellung baulich umgesetzt werden können. Abschnitte in denen kein Verfahren notwendig ist, könnten bereits 2023 in die Ausführungsplanung und 2026 baulich umgesetzt werden. Für Abschnitte in denen ein Verfahren notwendig ist, könnten diese 2022 in die Planfeststellung gehen. Das Verfahren dauert voraussichtlich ein Jahr, so dass man 2024 in die Ausführungsplanung und 2027 in die bauliche Umsetzung gehen könnte.</p>
<p>Es wurde gerade angegeben, dass an vielen Stellen der Radverkehr kein Vorrang hat! Eigentlich sollte doch der Radverkehr fast überall Vorrang haben.</p>	<p>Ziel des Radschnellwegs ist ein zügiges Vorankommen. Der Radschnellweg soll an möglichst vielen Stellen Vorrang haben. Teilweise werden Unterführungen und ähnliches gebaut, um das zu ermöglichen. Eine Vorfahrt ist jedoch nicht überall realisierbar. Vor einer Straßenbahn z.B. kann der Radverkehr nicht bevorrechtigt werden. Relevant ist zudem auch die Summe der Wartezeiten (Verlustzeiten) über die gesamte Strecke, die gemäß Qualitätsstandards unterhalb des Grenzwerts liegt.</p>
<p>Warum gibt es nochmal eine neue Beteiligungskarte? Können alte Hinweise übertragen werden?</p>	<p>In der Onlinebeteiligung im Jahr 2019 konnten Bürgerinnen und Bürger Hinweise, Vorschläge und Anmerkungen zum Verlauf der Vorzugstrasse einbringen. Diese wurden bei der Variantenentscheidung und der Entwurfsplanung berücksichtigt. Nach Festlegung der Vorzugstrasse und Fertigstellung der Entwurfsplanung steht in einem nächsten Schritt das Planfeststellungsverfahren an. Dabei erteilt die Planfeststellungsbehörde die Baugenehmigung. Zudem wird mit der Ausführungsplanung begonnen. Trassenverlauf und Querschnitte stehen fest – nun geht es darum, den Radschnellweg auszustatten und die konkrete Ausgestaltung festzulegen, wie z.B. die Beleuchtung, Begrünung und Bänke. In der aktuellen Onlinebeteiligung liegt der Fokus somit auf Hinweisen zur Ausstattung und zur konkreten Ausgestaltung. Hinweise aus der Onlinebeteiligung 2019, die sich auf die Einrichtung von Querungsstellen, Markierungen, Beschilderungen, Beleuchtungskonzepte, Servicestation, Fahrradabstellmöglichkeiten und die Einbindung der Trasse in die Landschaft beziehen, werden ebenfalls weiterhin bedacht.</p>

3.2 Themenraum „Nördlich des Neckars“

Fragen der Teilnehmenden	Antworten
Streckenabschnitt Mannheim	
Wie ist das Verhältnis des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim zur Feudenheimer Au?	Der Radschnellweg Feudenheimer Au wird im Rahmen der Bundesgartenschau realisiert und ist damit unabhängig vom Radschnellweg Heidelberg-Mannheim
<p>Fragen zu Spessartstraße und Umgebung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frage zur Situation an der Einmündung der Peter-Rosegger-Straße auf die Spessartstraße: Hier gibt es eine gefährliche Stelle, wenn der Radweg aus dem Feld auf die Straße führt, da dies nicht gut von der Straße aus einsehbar ist. Wie wird damit umgegangen? • Es gibt eine problematische Parksituation in der Spessartstraße, wo häufig große Wohnmobile die Sicht einschränken. Was wird gegen diese Gefahrenquelle unternommen? • Wird die Spessartstraße in Feudenheim nur für Anlieger offen sein oder z.B. auch für den Schüler-/Elterntaxi-Verkehr? • Warum ist denn überhaupt notwendig, dass die PKW-Parkplätze in der Spessartstraße erhalten bleiben. Der angrenzende Parkplatz sollte doch genug Platz zum Parken sein. Zudem besteht bei parkendem Verkehr immer die Gefahr durch die Dooring-Zone. 	<p>Geplant ist, den Radweg, der bisher aus einer Absenkung kommt, schon vorher auf ein Level mit der Spessartstraße zu führen. Damit können die Sichtverhältnisse verbessert werden. Zusätzlich könnten auch Randbereiche freigeschnitten werden, um die Sichtdreiecke zu vergrößern oder Verkehrsspiegel installiert werden.</p> <p>Grundsätzlich wird das Parken von Wohnmobilen weiter möglich sein, aber Einmündungen werden weiträumig freigehalten.</p> <p>Der allgemeine KFZ-Verkehr wird grundsätzlich auf der Fahrradstraße weiterhin zugelassen. Allerdings hat der Radverkehr Vorrang.</p> <p>Mit der Umwidmung zur Fahrradstraße werden auch Sicherheitstrennstreifen zu ruhendem Verkehr (in diesem Fall die Längsaufsteller) markiert/ berücksichtigt. Ein kompletter Entfall der Längsaufsteller entlang der Spessartstraße und Odenwaldstraße ist aufgrund der Abstimmungen mit der Stadt Mannheim nicht vorgesehen bzw. wird auf das notwendige Maß (Sichtdreiecke, Straßenquerungen) begrenzt.</p>

<p>Es wurde häufig davon gesprochen, dass Bäume gepflanzt werden können. Wie verbindlich ist dies bzw. wie wahrscheinlich ist es, dass "echte" Bäume gepflanzt und gepflegt werden?</p>	<p>Es wird Ausgleichspflanzungen für Bäume geben, die baubedingt leider gefällt werden müssen. Außerdem sollen weitere Bäume, z.B. als Schattenspender, gepflanzt werden. Wo die Platzverhältnisse es zulassen werden auch standorttypische, großkronige Bäume gepflanzt.</p>
<p>Fragen zum Bereich Pfeifferswörth:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie sieht die Planung im Bereich Pfeifferswörth aus? Sind die Planungen im Rahmen der Sportparkentwicklung 2017/18 eingeflossen? Es gibt insbesondere einen erheblichen Parkdruck bei Veranstaltungen. • Besonders die Unterführung an der Schleuße ist in schlechtem Zustand und eine potenzielle Gefahrenquelle. • Die Einmündung Pfeifferswörth kommend von der Feudenheimer Straße ist extrem unübersichtlich. Sind hier Änderungen geplant? • Man könnte Parkplätze auf der Feudenheimer Straße ermöglichen um den Parkdruck im Pfeifferswörth zu mindern. • Bitte nehmen Sie die Park-/ Zufahrt Situation im Pfeifferswörth für die Sport Vereine, inkl. MTG nochmal unter die Lupe. Heute ist schon reger Verkehr und immer wieder gefährliche Situationen. 	<p>Im Bereich Pfeifferswörth wird es eine Umwidmung geben: Anstatt von beidseitigem, wird nur noch einseitiges Parken möglich sein. An der Einmündung wird das Parken verboten, sodass es eine bessere Sichtbarkeit geben sollte. Es wird eine gestalterische Aufwertung der Unterführung mit einer Verbesserung der Beleuchtung geben. Der bei Veranstaltungen hohe Parkdruck ist auch Thema in den gesamthaften Ausbauplänen der Stadt Mannheim für den Sportpark.</p> <p>Die bestehende Unterführung soll im Rahmen der Radschnellverbindung in Bezug auf Oberflächen und Beleuchtung überprüft und sicherer gestaltet werden. Es erfolgt aber kein Neubau.</p> <p>Durch die Umwidmung zur Fahrradstraße wird die Radschnellverbindung Vorfahrt bekommen, dies wird durch Beschilderung und Markierung hervorgehoben werden und die Verkehrssicherheit wird verbessert. Darüber hinaus verbessert sich die Übersichtlichkeit auch durch die Änderungen der ausgewiesenen Parkstände.</p> <p>Diese Maßnahmen sind kein direkter Bestandteil der Planung der Radschnellverbindung, dies kann durch die Stadt Mannheim im Rahmen einer generellen Umgestaltung des Sportparks erfolgen.</p>

<p>Kann der Querschnitt auf Höhe des Hockeyclubs nochmals eingeblendet und erläutert werden? Welche Breite kann hier erzielt werden?</p>	<p>Es gibt eine Breite von 4m für die Radschnellverbindung und einen Gehweg mit einer Breite von 2,5m. In Abstimmung mit der Stadt und den anliegenden Vereinen wird es keinen KFZ-Verkehr in diesem Bereich geben, nur im Anfangsbereich dürfen KFZ abgetrennt fahren, um den Parkplatz des Hockeyclubs zu erreichen.</p>
<p>Die Radfahrer die Hockeyverein & Spessart Strasse & Ilvesheimer Strasse aus dem Weg gehen wollen, fahren ganz einfach am Neckarkanal weiter geradeaus. Wird dort der Fahrradverkehr künftig verboten? Hier sollten Dackel & Oma Vorrang haben.</p>	<p>Eine Sperrung ist hier nicht vorgesehen und die aktuelle Situation bleibt – zumindest von Seiten der Planung der Radschnellverbindung - beibehalten.</p>
<p>Wie ist die Streckenführung zwischen Feudenheim und Mannheim?</p>	<p>Es lässt sich der volle Radschnellverbindungsstandard einhalten mit 6,5m Breite. Im Bereich des Naturschutzgebiets wird besonders auf geringe Eingriffe geachtet.</p>
<p>Wie soll der Radschnellweg auf der Ilvesheimer Straße aussehen?</p>	<p>Ein Komplettumbau der Ilvesheimer Straße wird notwendig werden. Dabei werden einige linksseitige Parkplätze verloren gehen, um den Baumbestand erhalten zu können. Es ist eine neue Unterführung zur komfortablen Querung der Banater Straße vorgesehen.</p>
<p>Wie sollen die Ein- und Ausfahrten über den Radschnellweg sichergestellt werden. Gibt es Absenkungen in diesen Bereichen? (z. B. Ilvesheimer Str.)</p>	<p>Grundstückszufahrten werden auch wie im Bestand durch eine Absenkung des Bordsteins weiterhin komfortabel möglich sein. Die Radschnellverbindung und auch der Fußgängerverkehr werden wie gewohnt hierbei bevorzugt.</p>
<p>Zur Ilvesheimer Str.: Bei der nun doch sehr engen Streckenführung müssen auch hier für Autos und Busse unbedingt die 30kmh der Hauptstraße fortgeführt werden.</p>	<p>Die Führung der Radschnellverbindung erfolgt im Seitenraum, getrennt von der Hauptfahrbahn der Ilvesheimer Straße. Es ist daher von Seiten der Planung der Radschnellverbindung keine Änderung der Verkehrsregelung vorgesehen und notwendig.</p>

<p>Fragen zum Hundesportplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie geht es weiter am Hundeplatz Feudenheim? • Durch die „Hineinplanung“ in den Hundesportplatz geht zu viel Platz verloren. Außerdem kann durch die Kappung der Wurzeln einiger Bäume eine Gefahr entstehen. 	<p>Ganz ohne zusätzliche Flächen ist der Ausbau des Radschnellwegs nicht möglich, aber es wird auch in Absprache mit der Stadt Mannheim und nach Begehung des Hundesportplatzes mit einem möglichst schonenden Eingriff geplant. Die alten Bäume sollen erhalten werden, wobei mit baumchirurgischen Maßnahmen auch die Kappung von Wurzeln möglich gemacht werden kann. Der Eingriff in den Hundesportplatz ist unter Erhalt der Bäume minimiert worden.</p>
<p>Ist die potentielle Trassenführung einer OEG-Verbindung von Feudenheim nach Ladenburg berücksichtigt oder wird hier der Fahrradschnellweg geplant, ohne in die Zukunft zu schauen?</p>	<p>Eine mögliche Weiterführung der OEG-Verbindung nach Ilvesheim/Ladenburg ist mit den Beteiligten besprochen worden. Da es aktuell noch keine konkrete Detailplanung für solch eine Verbindung gibt und eine mögliche Realisierung in relativ weiter Zukunft liegt, kann dieses Vorhaben nur in begrenztem Maß berücksichtigt werden. Notwendige Umbaumaßnahmen werden sich im Zuge einer späteren Realisierung nicht vermeiden lassen.</p>
<p>Wie wird sichergestellt, dass die Wurzeln nicht nach 2 Jahren den Belag so aufwerfen, dass ein Befahren nur sehr schlecht möglich ist. (z.B. Feudenheim- Einmündung ins Feld)</p>	<p>Mit der richtigen Baumauswahl (entsprechende Wurzel Ausbildung) können Wurzelschäden weitestgehend vermieden werden. Darüber hinaus gibt es Schutzvorrichtung, z. B in Form von Wurzelsperren, die ein Einwachsen verhindern.</p>
<p>Wie wird sichergestellt, dass auf Höhe Bootshaus der MRG Baden / Feudenheimer Straße nicht über den Damm abgekürzt wird?</p>	<p>Der Ausbau der Wegeverbindung zur Straße „Im Pfeifferswörth“ wird fahrdynamisch eine deutliche Verbesserung zur Bestandssituation darstellen, wodurch die Nutzung des Damms, der nur für Fußgänger freigegeben ist, noch unattraktiver wird. Darüber hinaus sind keine Maßnahmen geplant.</p>
<p>Was wird unternommen, um den Bring / Hol Verkehr für die Schule / Kindergarten in der Odenwaldstrasse Feudenheim zu verringern?</p>	<p>Eine Regulierung dieser Verkehre ist nicht Bestandteil der Umsetzung des Projekts Radschnellweg Mannheim – Heidelberg. Solch eine Maßnahme müsste seitens der Stadt Mannheim betrachtet werden. Durch die Einrichtung der Fahrradstraße und dem zukünftig sehr breiten Gehweg wird es sehr attraktiv und sicher, Schüler/Kita-Kinder zu Fuß und per Rad zu den Einrichtungen zu bringen.</p>

<p>Sagen Sie etwas zur Verkehrsführung im Bereich Schleuse Feudenheim?</p>	<p>Die Eisenbahnüberführung wird wie bereits beschrieben aufgewertet (optisch, Beleuchtung). Richtung Westen ist ein Ausbau und eine Umwidmung zur Fahrradstraße vorgesehen (inkl. Regelung der Parksituation). Richtung Osten wird ein getrennter Rad-/ Gehweg mit Grünstreifen vorgesehen.</p>
<p>Streckenabschnitt Ladenburg und Ilvesheim</p>	
<p>Die Vorzugstrasse ist gewissermaßen ein Umweg - und nicht der kürzeste Weg. Ist die Streckenführung südlich des Neckars komplett vom Tisch?</p>	<p>Die Streckenführung steht inzwischen fest und wurde in dieser Form vom Verkehrsministerium genehmigt. Es werden allerdings auch Zulaufstrecken gebaut. Mit der Radschnellverbindung hat man sich bewusst dazu entschieden, neue Radstrecken anzubieten und neue Verbindungen zu schaffen, um neue Radfahrer zu gewinnen. Südlich des Neckars (bei Seckenheim) bestehen bereits gute Radwegverbindungen, so dass man im westlichen Teil der Strecke entschieden hat, ein neues Angebot nördlich des Neckars zu schaffen. Somit kann flächendeckend ein gutes und breites Angebot für Radfahrer geschaffen werden.</p>
<p>Wie sieht die Detailplanung am Blindenbad Ilvesheim aus?</p>	<p>Es ist ein gemeinsamer Rad-Gehweg in dem Bereich vorgesehen, da nicht in die bestehende Uferböschung eingegriffen werden soll. Es wird lediglich etwas in Richtung Bebauung verbreitert, um zumindest den reduzierten Radschnellweg-Standard zu erreichen.</p>
<p>Fragen zur Hebelstraße und Umgebung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie sieht die Führung im Bereich Ilvesheim aus? Wird der RSW über die gesamte Strecke direkt am Kanal (Spundwand) geführt? Werden somit die Fahrbahnen der Hebel- / Stettiner- und Dieselstraße vom Radweg nicht tangiert bzw. gemeinsam genutzt werden? Wie sieht hier die konkrete Planung aus? • Wird die Hebelstraße als Fahrradstraße Einbahnstraße für die Autos/LKWs? Falls nicht, was passiert bei Auto-Begegnungsverkehr? 	<p>Nur in wenigen Bereichen verläuft die Streckenführung direkt am Neckarkanal. Die Erhöhung der Spundwand wird in etwa 70 cm betragen. Die genannten Fahrbahnen werden zum Radschnellweg umgewidmet und entsprechend ausgebaut.</p>

<p>Im Bereich der Dr. Albert-Reimann-Straße gibt es durch die An- und Abfahrt zu den Industriebetrieben erheblichen PKW- und insbesondere auch LKW-Verkehr. Wie ist sichergestellt, dass es durch den neuen Radschnellweg nicht zu unsicheren Situationen kommt?</p>	<p>Dies ist eine kritische Stelle. Geplant ist ein parallel geführter Radweg, der durch einen Bordstein und einen Sicherheitstrennstreifen deutlich vom LKW-Verkehr getrennt sein wird. Zudem werden Schleppkurven geprüft und es wird sichergestellt, dass die LKWs weiterhin gut einbiegen können.</p>
<p>Wie wird die Verkehrsführung gestaltet sein, wenn der Radschnellwegabschnitte direkt am Neckar gelegen von Hochwasser überflutet werden sollte?</p>	<p>Am Neckarkanal ist das Hochwasserrisiko äußerst gering. Insofern ist es sehr unwahrscheinlich, dass der Radschnellweg überflutet wird. Der Neckarkanal ist durch Schleusen und Hochwassersperren vom natürlichen Flusslauf getrennt.</p>
<p>Warum wird der RSW von Feudenheim nach Ilvesheim nicht direkt an der A6 entlang zum Neckarkanal geführt?</p>	<p>Diese Streckenführung wurde ebenfalls untersucht. Die Führung an der A6 entlang des Neckarkanals bringt jedoch eine zusätzliche Versiegelung mit sich, sodass die jetzige Streckenführung die Bewertungskriterien für den Radschnellweg besser erfüllt. Des Weiteren wäre die soziale Kontrolle an der A6 schlechter.</p>
<p>Wird die Strecke „Buckelpiste“ zwischen Mozart Straße (Hochhäusern) und Autobahnbrücke in Ilvesheim mit in den RSW mit einbezogen?</p>	<p>Der Bereich wird nicht Teil der Radschnellverbindung sein.</p>
<p>Wie wird der Weg zwischen Ilvesheim und Ladenburg-Hafen gestaltet?</p>	<p>Es ist ein getrennter Rad- und Gehweg vorgesehen und es wird eine verstärkte Absturzsicherung geben.</p>
<p>Was spricht dagegen, dass man im gesamten Bereich nicht am Kanal bleibt und somit Kfz-Verkehr und Radweg über die gesamte Ortsdurchfahrt trennt? Stichpunkt - Sicherheit der einzelnen Verkehrsgruppen</p>	<p>Es gab bereits die parallel zum Kanal verlaufenden Erschließungsstraßen, die gut ausgebaut werden können. Eine Führung direkt am Kanal entlang hätte zu starker Versiegelung und dem Entfall von Bäumen geführt.</p>

<p>Fragen zum Bus Bauer Gelände:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was passiert mit den vielen großen Sträuchern und Büschen am Fußweg zwischen der Stettiner Straße und der Hebelstraße und dem großen Baum am Bus Bauer Gelände? • Bleibt der Baum beim Bus-Bauer in jedem Fall erhalten, auch wenn der Grundstückserwerb bei Bauer nicht möglich ist? • Wie sieht die Streckenführung bei Fa. Bauer aus? • Was passiert, wenn der Grunderwerb bei Bus Bauer nicht geht? Das Gelände ist zur Ausfahrt aus der Garage erforderlich, sonst ist diese nicht mehr nutzbar? 	<p>Der große Baum soll erhalten werden. Es gibt eine neue Versiegelung, um den Weg zu verbreitern, aber ansonsten keinen größeren Eingriff in den Gehölzbestand.</p> <p>Von der Hebelstraße bis nach der Straßenüberführung (L538/ Feudenheimer Straße) ist ein gemeinsamer Rad-/ Gehweg mit 5m Breite vorgesehen. Direkt am Bauwerk ist der Querschnitt auf 3,25m reduziert. Ein Umbau wäre im Verhältnis zur Kürze der Einengung nicht wirtschaftlich. Auf Basis der Abstimmung mit der Gemeinde kann derzeit davon ausgegangen werden, dass der Grunderwerb funktioniert.</p>
<p>Welche Vorteile bietet die Streckenführung in Ilvesheim entlang des Neckars gegenüber einer Führung entlang der Feudenheimer Straße/Goethestraße. Besonders mit Bezug auf die Fahrzeit/Knotenpunkte?</p>	<p>Auch diese Streckenführung wurde geprüft. In der Feudenheimer Straße wäre der Radwegstandard nicht zu erreichen gewesen. Die Fahrzeit auf den beiden Varianten unterscheidet sich nicht signifikant. Die Führung am Neckar verringert die Anzahl potentieller Gefahrenstellen durch Kreuzungen - auch aufgrund der Nutzung verkehrsärmerer Streckenabschnitte.</p>
<p>Die Naherholungsfläche zwischen Hochhäuser & Neckarkanal in Ilvesheim ist am Wochenende ein kleines, ruhiges Paradies. Ich kann mir dort keine Rad Raser vorstellen. Einfach Schade für die Einwohner.</p>	<p>Es gibt Sitzgruppen und Bänke, die Richtung Neckarkanal verlegt werden können, um eine Trennung vom Radschnellweg zu erreichen. Der Radschnellweg wird zudem viel von Pendlern genutzt werden, die am Wochenende weniger unterwegs sind. Der Radschnellweg kann von verschiedenen Zielgruppen genutzt werden, die in verschiedenen Geschwindigkeiten fahren, z.B. von Pendlern, Familien und Radfahrenden in der Freizeit.</p>

<p>Gibt es eigentlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Radschnellweg? 30kmh wären wirklich angebracht.</p>	<p>Es gibt grundsätzlich keine Höchstgeschwindigkeit auf Radwegen. E-Bikes sind allerdings nicht zugelassen auf dem Radweg und die Unterstützung von Pedelecs ist auf maximal 25 km/h beschränkt.</p>
<p>Wie ist die Ausleitung in die Feudenheimer Straße & Richtung Supermarkt?</p>	<p>Auch hier ist ein getrennter Rad- und Gehweg vorgesehen. Die Weiterfahrt nach Ilvesheim wird als Fahrradfahrer weiterhin möglich sein.</p>
<p>Kombinierter Rad-Treckerweg: Wie soll die Sauberkeit sichergestellt werden? Dazu müsste wie in Holland allen bewusst sein, dass es sich um einen Radweg mit Treckermitnutzung handelt und die Radler hier keine Bittsteller sind.</p>	<p>Es wird hier eine Breite von mindestens 5m geben, die eine konfliktfreie gemeinsame Nutzung erlaubt. Für die Sauberhaltung der Verbindung wird es Unterhaltspläne geben, die diese sicherstellen.</p>
<p>Fragen zum Radweg Seckenheim-Mannheim:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wann wird der Radweg von Seckenheim nach Mannheim saniert als Zubringer zum Radschnellweg? Der Radweg am Neckar in Seckenheim ist eine Katastrophe. • Wie wird der Anschluss an die wichtige Radverkehrsverbindung über die Brücke der A6 von Ilvesheim über den Neckar Richtung Seckenheim verbessert? Nach gegenwärtiger Planung ist hier keine direkte Verbindung zur Brückenauffahrt. 	<p>Im Bestand gibt es bereits eine Betriebsstraße, die bis zur Rampe führt. Die „Buckelpiste“ entlang des Kanals wird zukünftig verbessert werden. Zunächst liegt aber der Fokus auf der Realisierung des Radschnellwegs, danach werden Zubringerstraßen geplant. Der Bau von Zubringern sowie die Verbesserung von bestehenden Radwegen und Fahrbahnoberflächen ist nicht Gegenstand der RSV-Planung. Dies muss auf Initiative der jeweiligen Kommune geplant und realisiert werden.</p>
<p>Es wurde auf geplante Entsiegelungsmaßnahmen verwiesen, wie ist da derzeit der Stand?</p>	<p>Es besteht ein sehr großes Interesse daran, versiegelte Flächen wieder zu entsiegeln. Dabei ist die Ortskunde von Bürgerinnen und Bürgern gefragt. Das Planungsteam freut sich über Ideen und Vorschläge. Diese können eingereicht werden unter: Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de</p>

Wer hat "Am Neckarkanal" Vorfahrt? Radweg oder Parkplatzzufahrt?	Die Führung der Radfahrer erfolgt auf einem von der Parkplatzzufahrt getrennten Radweg. Im Einmündungsbereich ist eine Bevorrechtigung der Radschnellverbindung vorgesehen.
Wie wird die Neckarquerung in Ladenburg aussehen?	Diese soll parallel zur L597 gebaut werden. Der geplante parallel laufende Wirtschaftsweg entlang der L597 wird von 3m auf 5m verbreitert. Dies ermöglicht eine gemeinsame Führung der Radfahrer und des landwirtschaftlichen Verkehrs.
Welche Planungen gibt es für die beiden Engstellen an den Brücken (z.B. auf Höhe Blindenbad)?	Hier wird es zu lokalen Engstellen kommen. Ein Umbau der Brücken wäre aufgrund der Kürze der Engstellen unwirtschaftlich.
Wie ist die Bevorrechtigung an den beiden Brückenengstellen?	Da hier eine gemeinsame Nutzung vorgesehen ist, wird es keine Bevorrechtigung geben bzw. werden alle Nutzer (Radfahrer und Fußgänger) gegenseitige Rücksicht aufeinander nehmen. Zusätzlich kann bspw. mit Spiegeln die Einsehbarkeit und Sicherheit verbessert werden.
Wie wird die L597 Brücke angeschlossen? Wie breit ist der Weg auf der Brücke?	Die Planung des Projektes L597 ist ein separates Projekt. Die Radschnellverbindung wird parallel zum geplanten Wirtschaftsweg entlang der L597 geführt. Der geplante Radweg wird auf 5m Breite erweitert. Die Rampen als Anschlussstelle zu Ladenburg und Edingen befinden sich bereits im Bau. Diese wurden auf 4m Breite für die Radschnellverbindung erweitert.
Bei all den Einwendungen stellt sich für mich erneut die Frage, warum man nicht die schon bestehenden Radwege südlich des Neckars nutzt und ausbaut, und auf die Streckenführung nördlich des Neckars verzichtet?	Die geplante Radschnellverbindung ergänzt die bestehende Radinfrastruktur nördlich und südlich des Neckars. Die bestehenden Radwege können weiterhin genutzt werden. Ein Ausbau der südlich des Neckars verlaufenden Radwege ist auf vielen Abschnitten aufgrund von Schutzgebieten und Überflutungsflächen nicht möglich.
Können Sie bitte die Streckenführung am Vetter Stift erläutern und was speziell hier mit den Sträuchern und Büschen geschieht? Können diese erhalten werden?	Im Bereich der Promenade in Ilvesheim ist eine Trennung von Fußgängern und Radfahrern vorgesehen. Hierzu wird die RSV unmittelbar am Neckarkanal neu hergestellt, der bestehende Gehweg an der Bebauung bleibt erhalten. Zwischen Gehweg und neuer Radschnellverbindung wird ein Grünstreifen entstehen, der mit neuen Baumstandorten und Gebüsch angelegt wird.

<p>Wenn am Ortsrand von Ilvesheim eine neue Erschließungsstraße notwendig wird, wird dann aus dem Radweg eine Fahrradstraße?</p>	<p>Die Abstimmung mit der geplanten Erweiterung des Gewerbegebiets am östlichen Ortsrand von Ilvesheim ist noch nicht abgeschlossen. Welche Führungsform hier final entstehen wird, wird in der weiteren Planung festgelegt, wenn die Ausbauplanungen des Gebietes seitens der Kommune konkretisiert sind.</p>
<p>Allgemeine Fragen</p>	
<p>Wird die Streckenführung des RSW, welche mit dem KFZ-Verkehr zusammen liegt, eine Durchfahrtstraße sein, oder werden an diesen Stellen modale Filter zum Einsatz kommen?</p>	<p>Für die RSV müssen die Qualitätsstandards von Baden-Württemberg erfüllt sein. Bei einer Führung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr wird nach Möglichkeit eine Fahrradstraße umgesetzt oder die Führung erfolgt für Radfahrer selbstständig im Zwei- oder Einrichtungsverkehr.</p>
<p>Wenn Grün neu angelegt wird, dann bitte BÄUME pflanzen. Nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch sehr viel mehr Lebensqualität.</p>	<p>Wo es die Platzverhältnisse zulassen, werden Bäume gepflanzt.</p>
<p>Fahrradstraße funktioniert in den Niederlanden super, in Deutschland weniger. In MA am Rhein bei der Jugendherberge interessiert es keinen PKW-Fahrer, dass sie eigentlich nur geduldet sind - wie soll das hier in diesem Projekt besser werden?</p>	<p>Die Radschnellverbindung Mannheim – Heidelberg ist eine der Pilotstrecken von Baden-Württemberg. Das Land möchte mehr Radschnellwege fördern und umsetzen. Je mehr Radwege es geben wird, umso mehr werden Kfz-Führer sich mit dem Thema auseinandersetzen. Die Niederlande sind mit der Planung von Radwegen gegenüber Deutschland einige Jahre voraus, sodass in den Niederlanden auch eine größere Akzeptanz der Autofahrenden gegenüber den Radfahrenden besteht. Nun erfolgt die Umsetzung auch hier in Deutschland Schritt für Schritt. Für das Projekt Mannheim – Heidelberg sind neben der starken Öffentlichkeitsarbeit vor allem die Städte und Gemeinden gefragt, die Umsetzung des Radschnellwegs den Bürgerinnen und Bürgern nahe zu bringen. Mittels Markierungen, Beschilderungen und baulichen Anpassungen wird der Radschnellweg erkennbar sein.</p>

<p>In den Planungen sind im Wesentlichen Bäume am Wegrand eingezeichnet. Als Radfahrer wären ausreichend hohe Hecken als Windschutz wichtiger. Kann das berücksichtigt werden?</p>	<p>Nach Möglichkeit werden neben Baumpflanzungen selbstverständlich auch Heckenstrukturen vorgesehen.</p>
<p>Es wird durch den Bau Fläche, sprich Boden versiegelt - wird an anderer Stelle Fläche entsiegelt? Es geht nicht um Ausgleichsflächen auf bereits bestehenden Grünflächen, sondern wirklich äquivalent Flächenentsiegelung. 6,5 m Breite ist eine Dimension, die wir uns nicht leisten sollten - auch wenn es um Rad- und Fußgängerverkehr geht.</p>	<p>Es besteht ein sehr großes Interesse daran, versiegelte Flächen wieder zu entsiegeln. Dabei ist die Ortskunde von Bürgerinnen und Bürgern gefragt. Das Planungsteam freut sich über Ideen und Vorschläge. Diese können eingereicht werden unter: Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de</p>
<p>Warum muss Parken an einem Fahrradschnellweg überhaupt möglich sein?</p>	<p>Der Verkehrsraum ist für alle Verkehrsteilnehmer begrenzt. Es wird nach Möglichkeiten versucht, allen Verkehrsteilnehmern den Raum nutzbar und sicher anbieten zu können. An den Stellen wo es möglich ist, wird der ruhende Verkehr eingeschränkt oder verlagert. Jedoch kann nicht auf der gesamten Strecke der Kfz Verkehr verdrängt werden.</p>
<p>Wieviel Prozent der Strecke sind nur für Radfahrer?</p>	<p>Bei mindestens einem Drittel der Strecke kann der Radfahrer getrennt von anderen Verkehrsteilnehmer geführt werden. In den anderen Bereichen erfolgt die Führung als Fahrradstraße oder wo es möglich ist als gemeinsame Führung mit dem Fußgänger- oder dem landwirtschaftlichen Verkehr. Generell muss die Strecke einen hohen vollen Ausbau der Qualitätsstandards für Radschnellwege erfüllen, so dass auch in Bereichen der gemeinsamen Führung eine hohe Qualität umgesetzt wird</p>
<p>Werden Sie überall die Fahrradstraßen auch durch klare rote Straßenmarkierungen kennzeichnen? Wie wird der RSW insgesamt abgehoben werden?</p>	<p>An Einmündungen und bevorrechtigten Stellen wird der RSW farblich hervorgehoben. Anhand der Qualitätsstandards für BW wird es in der späteren Ausführungsplanung klare Planungen geben wie die Markierungen und Beschilderung im Detail aussehen werden. Dies ist derzeit noch nicht final abgestimmt.</p>

<p>Welche ergänzende Infrastruktur ist geplant? Wetterschutz-Unterstände? Öffentliche WCs?</p>	<p>Diese Detailplanung erfolgt in den späteren Leistungsphasen. Die Städte und Gemeinden als auch das Ministerium für Verkehr werden hier intensiv mit einbezogen werden.</p>
<p>Wer hat an den engen Stellen Vorrang, Fußgänger oder Radfahrer?</p>	<p>Prinzipiell ist der Radfahrer entlang einer Radschnellverbindung bevorrechtigt. Wie bei anderen Engstellen im begrenzten Verkehrsraum gilt auch hier bei Engstellen gegenseitige Rücksichtnahme. Erfolgt die Führung von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer entlang eines Weges gemeinsam, so muss der gemeinsame Verkehrsraum geteilt werden.</p>
<p>Gibt es noch einen Vorort Termin? Er war wegen Corona letztes Jahr ausgefallen.</p>	<p>Eine gemeinsame Beradlung der Trasse, die aufgrund der aktuellen Pandemie leider nicht möglich war, ist für den Herbst 2021 geplant. Das Regierungspräsidium Karlsruhe wird dazu rechtzeitig einladen. Gerne können Sie sich in den Newsletter eintragen und wir informieren Sie, wenn der Termin bekannt gegeben wird: www.radschnellweg-hd-ma.de/termine</p>

4 Kontakt

Ansprechpartner Regierungspräsidium Karlsruhe:

Planung: Stephanie Schumann

Landschaftsplanung: Gertraud Steinbach

Öffentlichkeitsbeteiligung: Carina Langer

Kontakt: Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de

Projektwebseite:

www.radschnellweg-hd-ma.de

Begleitung Beteiligungsprozess und Moderation

translake GmbH

Katharina Riedel und Nathalie Faha

+49 (0) 7531/36592-30

radweg@translake.org

5 Anhang

5.1 Präsentation: Überblick zum Planungsprozess

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Infoveranstaltung 22.06.2021 - online



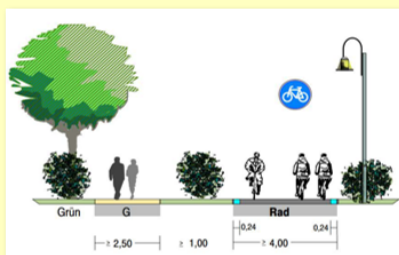
Was ist ein Radschnellweg?

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Anforderungen:

- Sichere Befahrbarkeit
- Wenig Zeitverluste
- Ausreichende Breiten – gute Querschnitte
- direkte Linienführung von A nach B
- Hohe Belagsqualität
- Getrennte Führung der Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger
- Überwiegend bevorzugte Führung d. Radfahrer an Knotenpunkten

Regelquerschnitt

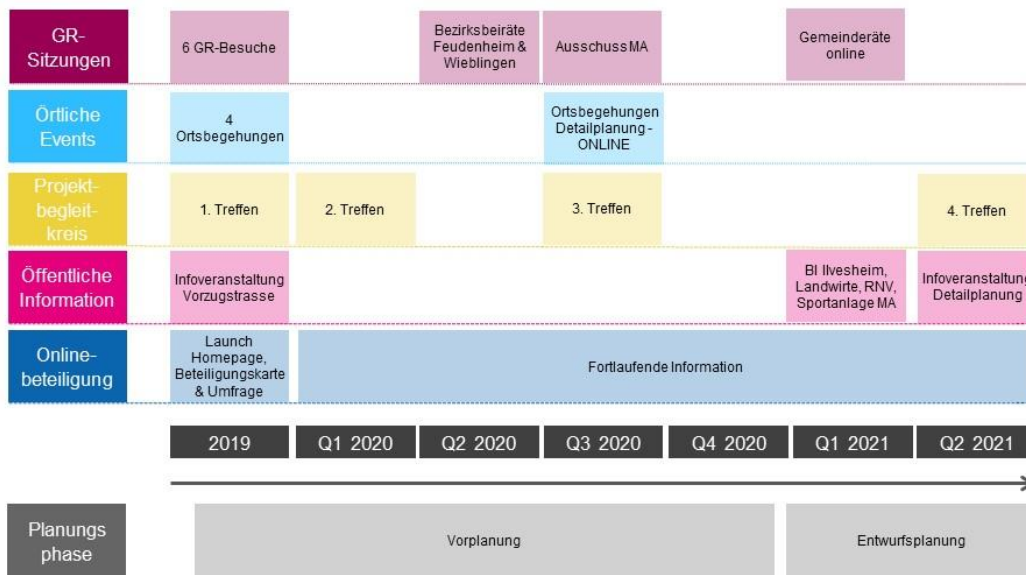


weitere Führungsformen z.B.

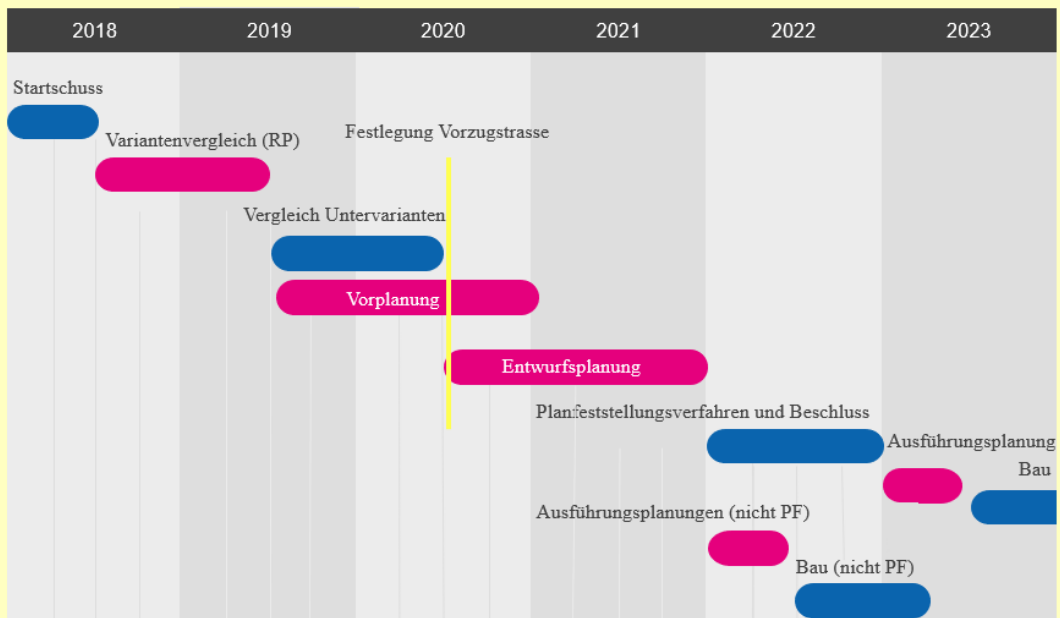
- Fahrradstraße oder Mischverkehr
- Landwirtschaftliche Wege
- Mischnutzung mit ÖPNV

Folie 2, 30.06.2021





Projektplan Radschnellweg Heidelberg - Mannheim



Umweltplanung

Bisherige Bearbeitung durch die Umweltplanung (2019/2020):

- UVS (umweltfachlicher Variantenvergleich)
- FFH-Vorprüfungen (Bereiche nach Festlegung der Vorzugsvariante nicht mehr relevant)

Kartierungen von Arten/Biototypen (2019/20):

- Biototypen/FFH-Lebensraumtypen
- Feldhamster
- Fledermäuse
- Brutvögel
- Reptilien
- Holzkäfer

Für alle anderen Artengruppen ist kein geeignetes Potenzial vorhanden

Folie 5, 30.06.2021

Umweltplanung

Laufende Arbeiten zur Umweltplanung für die Vorzugsvariante (ab 2021):

- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)
- Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) der Vorzugsvariante

- Infos Detaillierte planerische Ausarbeitung der Strecke erfolgt im Anschluss

Folie 6, 07.07.2021

Ausblick

- Planerisch
 - weitere Abstimmungen mit Städten und Gemeinden sowie Betroffenen z.B. RNV, Wasserstraßen - und Schifffahrtsverwaltung
 - Beleuchtungskonzept
 - Gutachten
 - Bildung von Abschnitten für Planfeststellungsverfahren
 - Festlegung der Übergabepunkte für Baulast
- sobald möglich, gemeinsame Befahrung der Vorzugstrasse

Folie 7, 30.06.2021

Vielen Dank!

radschnellweg-hd-ma.de**Projektleiterin**

Stephanie Schumann
stephanie.schumann@rpk.bwl.de
0721 926 8560

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alexander Kapp
alexander.kapp@rpk.bwl.de
0721 926 3384

Landschaftsplanung

Gertraud Steinbach
gertraud.steinbach@rpk.bwl.de
0721 926 3347

Carina Langer

Carina.Langer@rpk.bwl.de
0721 926 7809

Folie 8, 30.06.2021

5.2 Präsentation: Aktueller Planungsstand

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 1 Mannheim - Sportanlagen



Folie 7, 07.07.2021




Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 1 Mannheim - Sportanlagen

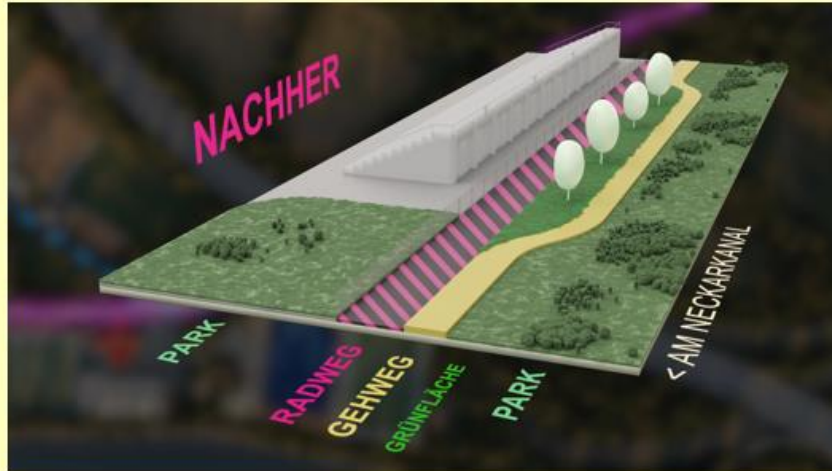


Folie 8, 07.07.2021




Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 1 Mannheim - Sportanlagen



Folie 9, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

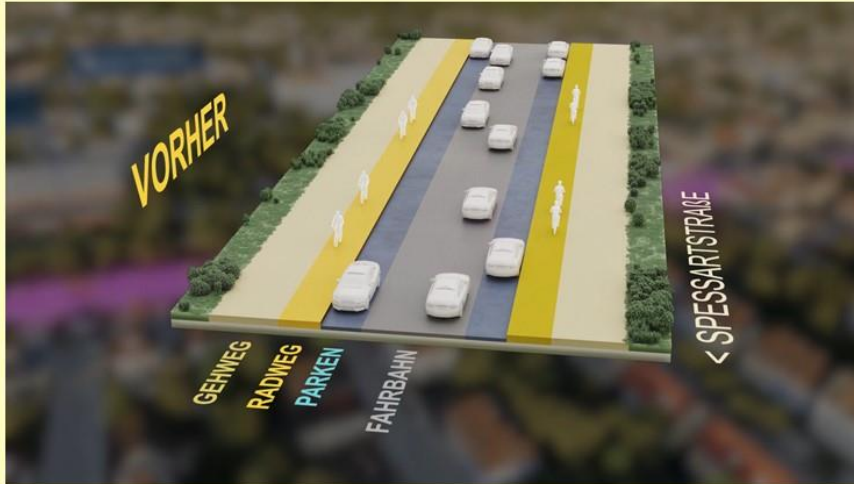
Beispiel 2 Mannheim - Feudenheim



Folie 10, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 2 Mannheim - Feudenheim



Folie 11, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 2 Mannheim - Feudenheim



Folie 12, 07.07.2021

Beispiel 3 Ilvesheim

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim



Folie 13, 07.07.2021

Beispiel 3 Ilvesheim

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim



Folie 14, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 3 Ilvesheim



Folie 15, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 4 Edingen



Folie 16, 07.07.2021

Beispiel 4 Edingen

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim



Folie 17, 07.07.2021

Beispiel 4 Edingen

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim



Folie 18, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 5 Heidelberg - Wieblingen



Folie 19, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

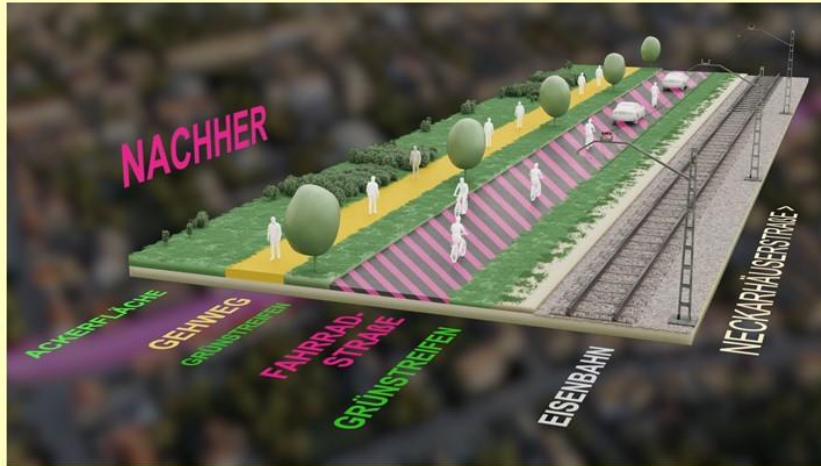
Beispiel 5 Heidelberg - Wieblingen



Folie 20, 07.07.2021

Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Beispiel 5 Heidelberg - Wieblingen



Folie 21, 07.07.2021