

## RS2 Radschnellweg – Heidelberg - Mannheim



## FAQ – Wichtige Fragen und Antworten seit 2018

Naturschutz und Landwirtschaft

Planung

Kommunen

Betrieb

Trassenverlauf

Sonstiges

Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation

## Naturschutz und Landwirtschaft

### **Wird die Inanspruchnahme ökologisch hochwertiger Flächen vermieden?**

In einem ersten Schritt wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie die verschiedenen Varianten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit miteinander verglichen. Nach Vorliegen der Vorzugsvariante werden wir versuchen, Eingriffe in ökologisch hochwertige Flächen entweder zu vermeiden oder aber zu minimieren. Nicht vermeidbare Eingriffe müssen durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

### **Winterdienst? Folgen für Natur und Landwirtschaft?**

Grundsätzlich wird beim Winterdienst immer Wert darauf gelegt, die Belastungen für die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Wir setzen daher standardmäßig Fahrzeuge mit modernster Technik ein, die in der Lage sind die benötigte Salzmenge durch Sensoren zu bestimmen und so die Menge an Salz stets minimal zu halten. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass phasenweise die angrenzenden Flächen von Salzeinträgen beeinträchtigt werden, ähnlich einem Straßenbankett.

### **Wie wurde die Hochwassersituation entlang des Radweges bedacht?**

Es wurde geprüft, ob die Trasse im Bereich von ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten liegt bzw. diese tangiert. Dabei stellen Radwege nicht zwingend Abflusshindernisse dar. Beim Bau müssen die allgemeinen Gebote und Verbote für Maßnahmen in Überschwemmungsgebieten beachtet werden. Der Radweg soll so geplant werden, dass er ganzjährig befahrbar ist. Natürlich können extreme Hochwasserfälle, die zu einer zeitweisen Überflutung des Weges führen können, aufgrund der Lage im Umfeld des Neckars nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies ist aber auch bei Straßen der Fall.

### **Wie können die Bäume vor dem Klinikum erhalten werden?**

Es ist derzeit vorgesehen, die Bäume vor dem Klinikum vollständig zu erhalten.

### **Ist das Thema Beleuchtung ausreichend betrachtet worden?**

Das Thema Beleuchtung ist Bestandteil der Auswirkungsprognose der Umweltverträglichkeitsstudie. Dabei wurde auch geprüft, ob ggf. sensible Arten wie Fledermäuse und nachtaktive Insekten von einer Beleuchtung erheblich beeinträchtigt werden können. Des Weiteren wurden Vorschläge zur Vermeidung formuliert (z.B. dynamische Beleuchtung).

**Sind bei Alternative in HD-Wieblingen (entlang Neckar) die Belange des FFH-Gebietes berücksichtigt?**

Alle Schutzgebiete entlang der Trassen wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie betrachtet und die Eingriffe bewertet.

**Da keine Flächenversiegelung erwünscht ist: Warum wurden nicht mehr Straßen und Parkplätze für PKW in die Planung mit einbezogen?**

Die Trasse bewegt sich zu einem großen Teil auf bestehenden Wegen. Die Kombination der beiden Trassen ist grundsätzlich die Variante mit der geringsten Neuversiegelung.

**Wie sieht die Zuwegung für die landwirtschaftliche Aussiedlung in Edingen aus?**

Gemeinsam mit den Landwirten wurde nach Lösungen gesucht. Der neue Hofladen der entstehen soll, wurde in der Planung mitberücksichtigt. Die Wege werden so gestaltet, dass der landwirtschaftliche Verkehr und der Radverkehr gemeinsam die Strecke nutzen können. Voraussetzung ist immer gegenseitige Rücksichtnahme.

## Planung

### **Ab wann wird die Trasse fertig sein?**

Die Trasse für den Radschnellweg Heidelberg-Mannheim steht seit Sommer 2020 fest. Derzeit arbeiten die Planerinnen und Planer des Regierungspräsidiums Karlsruhe an der Fertigstellung der Entwurfsplanung. Dabei werden konkrete Querschnitte zur Gestaltung des Straßenraums erstellt. Die Abgabe der Entwurfs-/Detailplanung erfolgt voraussichtlich Mitte 2026. Parallel zur Entwurfsplanung wurden die Unterlagen für die Genehmigungsplanung erstellt. Der gesamte Radschnellweg wurde für das Verfahren in einen nördlichen Abschnitt (Mannheim bis Ladenburg) und einen südlichen Abschnitt (Edingen bis Heidelberg) aufgeteilt. Der südliche Abschnitt ist in der Entwurfsplanung abgeschlossen, genehmigt und wird im Frühjahr 2026 zum Planfeststellungsverfahren abgegeben. Für den nördlichen Abschnitt erfolgt dies bis voraussichtlich Mitte 2026. Der Baubeginn einzelner Abschnitte (Raum Mannheim und Neckarquerung L597) ist 2025 in Mannheim mit der Spessartstraße gestartet. Auch der Bau der L597 wurde im Frühjahr 2025 feierlich eröffnet.

### **Wie wird die Radschnellverbindung gegen die Nutzung durch Autofahrer gesichert?**

Nach Straßengesetz sind auf reinen Radwegen keine Fahrzeuge erlaubt.

### **Wird der Radschnellweg durchgehend beleuchtet sein?**

Um die Lichtverschmutzung mit all ihren negativen Auswirkungen auf das notwendige Maß zu reduzieren ist vorgesehen die Radschnellverbindung außerorts nur dort zu beleuchten, wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit und öffentlichen Ordnung erforderlich ist.

### **Wie wird der Anschluss an den Bahnverkehr sichergestellt?**

Die Detailausführung findet in der Ausführungsplanung, zu einem späteren Zeitpunkt statt. Prinzipiell kann zu jedem Zeitpunkt die Radschnellverbindung verlassen werden, um z.B. auf die Bahn umzusteigen. Eine Verbindung zum bestehenden Radwegenetz ist vorhanden und wird auch mit den Städten und Gemeinden weiterhin untersucht.

### **Welche Kriterien außer der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden zur Streckenentscheidung herangezogen?**

Es wurden drei Überpunkte definiert, an welchen sich die Entscheidung orientiert. Zum einen die umweltfachlichen Belange, das heißt, das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie, zum

anderen die verkehrlichen Aspekte, wo Zeitverluste, Potentiale und ähnliche Punkte berücksichtigt werden. Und zuletzt auch die Kosten zum Bau, zum Grunderwerb, zur Unterhaltung, und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und deren dauerhafte Pflege und Unterhaltung. Das Ziel war, die beste Lösung für alle zu finden.

### **Wie wird der Radschnellweg an das sonstige Wegenetz angeschlossen?**

Wir haben in der Variantenentscheidung auch untersucht, wie die Verbindung im Radwegenetz, und insbesondere mit Blick auf weitere Radschnellverbindungen angeschlossen werden kann. Der Verband Region-Rhein-Neckar hat dafür auch noch weitere Machbarkeitsstudien beauftragt. Glücklicherweise führt die Trasse sowohl in Heidelberg als auch in Mannheim bis mitten in die Stadt, wo die Radverkehrsnetzte bereits sehr gut ausgebaut sind. Daher sollte es von dort aus leicht sein, auch bis an sein Ziel zu kommen.

### **Besteht nach Entscheidung für eine Trasse noch Spielraum für deren genauen Verlauf?**

Nun, wo die Vorzugsvariante feststeht, gibt es innerhalb des untersuchten Korridors (100m links und rechts) noch die Möglichkeit, die Variante zu optimieren.

### **Ist es ein Grundprinzip, Radschnellwege außerorts getrennt von Autostraßen zu führen (was zu begrüßen wäre um Lärm- und Luftbelastung zu vermeiden und damit die Nutzung attraktiv zu machen)?**

Die Machbarkeitsstudie gibt die allgemeinen Korridore vor, welche auch weitgehend von Autostraßen weg gehen, sofern das möglich ist. In Holland werden Radschnellverbindungen auch gerne zur besseren Kommunikation neben große Verkehrsstraßen gebaut. Dann sehen die im Stau stehenden Autofahrer, wie die Fahrradfahrer an ihnen vorbeiziehen.

### **Müssen Radwege, Fußwege etc. direkt aneinander liegen?**

Nein, Fußwege können auch abgesetzt hergestellt werden. Es muss allerdings nachgewiesen sein, dass Fußgänger diese Wege dann tatsächlich wählen.

### **Querungshilfe für Tiere?**

Neben anderen landschaftsplanerischen Fachbeiträgen wird für die Vorzugsvariante auch ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Es hat sich im Laufe der Planung gezeigt, dass Querungshilfen für Tiere nicht erforderlich sind.

## **Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung?**

Die Radschnellverbindung wird nach dem Stand der Technik und den geltenden Regelwerken geplant und umgesetzt. Im Rahmen dessen werden selbstverständlich die notwendigen Einrichtungen (z.B. Querungshilfen; Leiteinrichtungen) hergestellt.

## **Wie teuer wird der Radschnellweg voraussichtlich?**

Die derzeitige Kostenschätzung für den Bau geht von ca. 2 Millionen Euro pro km aus. Aktuell befinden wir uns in der Entwurfsplanung. Erst am Ende der Entwurfsplanung wird es eine konkretere Kostenberechnung geben. Dennoch können sich im Anschluss daran noch Änderungen ergeben. Je detaillierter die Planung, desto genauer können die Kosten ermittelt werden.

## **Wann soll die Neckarbrücke planmäßig fertig gestellt sein? (Und was, wenn es später wird?)**

Die Neckarbrücke Ladenburg soll voraussichtlich 2026/2027 in Betrieb gehen, bis dahin soll auch die gesamte Strecke der L597 fertiggestellt sein. Natürlich kann es bei großen Bauvorhaben immer zu Verzögerungen kommen, sollte die Brücke erst später fertig werden, wird dies jedoch nicht als Schwierigkeit für den Radschnellweg angesehen, da dieser auch unabhängig von der Neckarbrücke genutzt werden kann.

## **An welchem Ende wird angefangen?**

Aktuell werden Abschnitte der Radschnellverbindung von der Stadt Mannheim bereits gebaut, z.B. Spessartstraße. Parallel zur im Bau befindlichen L597 wird die Radschnellverbindung ebenfalls bereits gebaut. Weitere Abschnitte werden spätestens nach dem Planfeststellungsverfahren folgen.

## **Wie kann der Planungs- und Bauprozess beschleunigt werden?**

Die vorgestellte Zeitschiene ist für eine Straßenplanung dieser Größenordnung sehr ambitioniert. Wichtig ist es eine rechtskräftige Grundlage zu erhalten, um diese Verbindung zu bauen und nicht im weiteren Verlauf des Projekts Verzögerungen zu erfahren. Sobald das Baurecht mittels Planfeststellungsverfahren vorliegt, werden in der Ausführungsplanung Abschnitte zur Umsetzung geplant.

## **Wie viele/welche Teilabschnitte wird es geben, um möglichst schnell Teilnutzen zu haben?**

Es wird geschaut welche Teilabschnitte baulich vorgezogen werden können. Der gesamte Streckenlauf ist mit 23km sehr lang. Es wird in Absprache mit den Städten und Gemeinden geprüft, welche Abschnitte zeitlich wann und wie umgesetzt werden können. Um das Planfeststellungsverfahren übersichtlicher zu gestalten, gibt es einen Abschnitt nördlich des Neckars (Mannheim bis Ladenburg) und südlich des Neckars (Edingen bis Heidelberg).

## **Planung/Reinigung: Finden sich auf dem RSW in regelmäßigen Abständen Mülleimer? Gibt es auf dem RSW kostenlose Wasserstationen? Bspw. Kleine Trinkbrunnen?**

Vom Ministerium für Verkehr wird derzeit ein einheitliches Gestaltungskonzept für die Landesradschnellwege erarbeitet. Art und Umfang der Ausstattung sind uns jedoch noch nicht bekannt.

## **Reinigung: Wird Grünzeug regelmäßig zurückgeschnitten, damit der RSW barrierefrei bleibt?**

Das Lichtraumprofil und die Sichtweiten des Radschnellweges muss immer frei gehalten werden. Die Unterhaltung des Radschnellwegs unterliegt den einzelnen Unterhaltungspflichtigen (Städte/Landkreis). Diese sind für den verkehrssicheren Zustand zuständig, somit auch für das Freihalten des Lichtraumprofils.

## **Wie funktioniert das Prinzip „kreuzungsfrei“ innerhalb der vielen geschlossenen Ortschaften? (Vorfahrt für Radverkehr)**

Eine komplett kreuzungsfreie Strecke ist auf dieser Länge nicht möglich. Dennoch wurde geprüft, welche Wege optimal für die Bedürfnisse der Radfahrer sind als auch die Belange aller Betroffenen berücksichtigen. Im Zuge einer Radschnellverbindung hat der Radfahrer Vorrang und wird auch an der Ampelschaltung bevorzugt berücksichtigt.

## **Kommunen**

### **Wie werden lokale Einrichtungen wie Schulen oder Betriebe angeschlossen?**

Darum müssen sich am Ende die Kommunen kümmern.

### **Gibt es einen Betreiber kommunenübergreifend?**

Der Betreiber wird nach den geltenden Gesetzen für Landesstraßen festgelegt. Innerhalb der Städte sind diese dann für den Betrieb und die Unterhaltung zuständig, da beide über 30.000 Einwohner haben. Für diesen Weg werden die Ortsdurchfahrts-Grenzen (OD), als die Übergabepunkte zwischen der Zuständigkeit des Landkreises und den Städten anhand der endgültigen Trassenentscheidung festgelegt.

### **Ist eine Anbindung des Westens Eppelheims (DHBW-Standort), über BAB 656 und Bahntrasse, möglich?**

Prinzipiell ist eine Anbindung denkbar, Zubringer zu der Strecke sind sicherlich wichtig und sinnvoll, sind aber nicht Teil des Pilotprojektes. Da diese kein Landesradschnellweg sind, liegen sie rechtlich nicht in der Baulast des Landes. Diese Zubringer müssen von den einzelnen Kommunen, bzw. dem Landkreis selbst geplant werden.

### **Wie werden die südlich gelegenen Gemeinden angebunden?**

Durch das entstehende Gesamtnetz sind viele Gemeinden direkt angebunden. Weitere Zubringer zu der Strecke sind sicherlich wichtig und sinnvoll, sind aber nicht Teil des Pilotprojektes. Da diese kein Landesradschnellweg sind, liegen sie rechtlich nicht in der Baulast des Landes. Sollte hier noch gravierender Bedarf bestehen, weil das bestehende Radnetz nicht als Zubringer in Frage kommt, muss in der Detailplanung hierüber gesprochen werden, wie die Zubringer von den einzelnen Gemeinden geschaffen werden können.

### **Brücke Neckarhausen-Edingen braucht direkte Verbindung**

Eine zusätzliche Neckarquerung im Bereich Edingen-Neckarhausen ist aus Sicht des Regierungspräsidiums Karlsruhe nicht erforderlich und auch kein Teil des Radschnellwegs.

## **Wie endet der Radschnellweg in Heidelberg? Wie ist die Anbindung an das vorhandene Fahrradnetz?**

Die Trasse beginnt am Bismarckplatz. Die Streckenführung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg. Die Anbindungen in das Gesamtnetz werden von der Stadt Heidelberg berücksichtigt und fügen sich in das RadNetz ein.

## **Anbindung Ladenburg und Anbindung Seckenheim?**

Zubringer als Anbindung zu der Strecke sind sicherlich wichtig und sinnvoll, sind aber nicht Teil des Pilotprojektes. Sollten über das bestehende Radnetz hinaus Anbindungen nötig sein, sind diese eigenständige Maßnahmen und kein Landesradschnellweg und liegen somit rechtlich nicht in der Baulast des Landes. Diese Zubringer müssen von den einzelnen Gemeinden selbst geplant werden.

## **Querung Neckar bei Schleuse Freudenheim Neuostheim: Anbindung „Radweg im Grünen“?**

Eine Anbindung des Radschnellwegs an die vorhandenen Radwege, die eine Zubringerfunktion übernehmen, ist vorgesehen.

## **Wie sieht die Zuwegung für die landwirtschaftliche Aussiedlung in Edingen aus?**

Es fanden intensive Gespräche mit den Städten, den Gemeinden und den Vertretern der Landwirte statt. Es wurde darauf geachtet, gemeinsame Lösungen und Kompromisse zu finden. Auch im Bereich Edingen wurden Gespräche geführt. Die einzelnen Pläne können im Zuge der Planoffenlegung eingesehen werden.

### **Feudenheim: Radweg ist innerorts auf Straßenbahnschienen?**

Der Radweg verläuft entlang der Schienen, selbstverständlich werden nicht die Stadtbahnschienen zurückgebaut!

### **Mannheim: Innerstädtische Fahrtführung?**

Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihres Stadtgebiets selbst. Fragen hierzu können direkt an die Stadt gehen.

### **Mannheim: Wie soll hier kreuzungsfrei der Neckar überquert werden?**

Der Radschnellweg soll „möglichst“ kreuzungsfrei geführt werden. Unter Einhaltung von vorgegebenen Verlustzeiten pro Kilometer Strecke können einige Kreuzungen vertretbar sein. Zum aktuellen Planungszeitpunkt wird noch geprüft, wie die Führung über den Neckar im Detail erfolgt.

### **Mannheim: Wird die „Markstraße“ autofrei und zum RSW?**

Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihres Stadtgebiets selbst. Fragen hierzu können direkt an die Stadt gehen.

### **Mannheim: Fahrradstraße? Parkplätze? Einbahnstraße?**

Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihres Stadtgebiets selbst. Fragen hierzu können direkt an die Stadt gehen.

## Betrieb

### **Wer kümmert sich um die Reinigung bei Verschmutzungen?**

Die RSV hat eine überregionale Bedeutung und wird eine Landesstraße. Nach Straßengesetz ist der Baulastträger für die Reinigung zuständig, in diesem Fall der Landkreis. Innerhalb der Städte werden die Städte die Reinigung übernehmen müssen. Es geht aber auch um das Sammeln von Erfahrungen, sodass auch hier nachjustiert werden kann. Die Maßnahme ist ein Pilotprojekt des Landes, sodass hier auch Erfahrungen gesammelt werden.

### **Welche Vorstellungen zu einem Winterdienst gibt's es?**

Ein Winterdienst ist vorgesehen, sodass auf diesen Wegen gestreut und geräumt werden wird.

### **Verkehrssicherungspflicht: Durch Widmung entsteht Verkehrssicherungspflicht für Waldbesitzer (Kosten). Haftung?**

Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem „Betreiber“ der Strecke. Bei der Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Mannheim also dem Landkreis und den beiden Städten. Bei regelmäßigen Streckenkontrollen werden unter anderem auch die Bäume entlang der Verbindung auf ihre Standsicherheit überprüft und, nach Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung, ggf. bei Gefahr entnommen, bzw. der Waldbesitzer darauf hingewiesen, die Bäume auf seinem Grundstück zu fällen.

### **Kann das Land die Verkehrssicherungspflicht als Baulast übernehmen?**

Teilweise. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem Baulastträger. In diesem Fall also dem Land (Landkreis) und innerhalb der Ortsdurchfahrts-Grenzen den Städten Mannheim und Heidelberg.

### **Welchen Einfluss haben Massensportveranstaltungen in unmittelbarer Nähe des Radschnellwegs?**

Derzeit gehen wir davon aus, dass Massensportveranstaltungen keine Auswirkungen (und wenn nur zeitlich stark begrenzt in Form von höheren Verkehrsaufkommen) auf den Radschnellweg haben.

### **Auf wie vielen Streckenabschnitten ist eine Mischnutzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen vorgesehen?**

Grundsätzlich ist eine Mischnutzung immer dann denkbar, wenn die Trasse durch landwirtschaftliche genutzte Gebiete führt und die Verkehrsstärken der landwirtschaftlichen Fahrzeuge eine Mischnutzung zulassen. Eine genaue Angabe kann in der Offenlegung der Planunterlagen eingesehen werden.

### **Im Verkehrsrecht fehlt ein R vor L Regelung auf Rad- bzw. kombinierten Wegen! Wann wird das behandelt?**

Auf dem Radschnellweg gilt die StVO. In § 8 StVO ist die Vorfahrt klar geregelt.

### **Was ist in Bezug auf aggressive oder/und schnelle Radfahrer vorgesehen? Stichworte: Schutz von Kindern auf dem Radweg/Schutz von Fußgängern/ unübersichtliche Stellen**

Verhaltensauffällige oder aggressive Verkehrsteilnehmer können durch den Straßenbaulastträger leider nicht verhindert werden. Diese finden sich auf allen Verkehrswegen. Bei der Planung des Radschnellweges wird großen Wert drauf gelegt, die Geometrie der Verkehrsanlage so zu planen, dass eine Nutzung verkehrssicher möglich sein wird.

### **Wie kommen Fahrradfahrer\*innen überhaupt auf den Schnellweg? (Zuführende Radwege?)**

Über das bestehende Radnetz.

### **Wie hoch sind die Unterhaltungskosten und wer bezahlt diese?**

Die Unterhaltungskosten wurden über die Streckenlängen mit aktuellen Preisen für Unterhaltung und Erhaltung der Strecke abgeschätzt. Für die Vorzugstrasse können sie mit 30.000-40.000€/Jahr angesetzt werden. Außerhalb der Stadtgebiete von Mannheim und Heidelberg (Städte > 30.000 Einwohner) ist der Landkreis, innerstädtisch die Städte selbst für die Unterhaltung und Erhaltung der Strecke zuständig.

## Trassenverlauf

### **Wie viel länger (km) ist die Kombivariante im Vergleich zu Variante 2 bzw. 3?**

Der Abschnitt entlang der L597 ist 2,3km lang. Insgesamt hatten alle Varianten 22-23km Länge.

### **Wird die Strecke länger durch die Führung entlang der L 597?**

Nein. Da die Verbindungen durch die bereits gut ausgebauten weiterführenden Wege ein Gesamtnetz bilden, wird die Strecke für einen Fahrer der die gesamte Strecke fahren möchte nicht länger. Weiterhin ist anhand der bereits abgeschätzten Nutzerzahlen davon auszugehen, dass das Hauptpotential nicht die gesamte Strecke nutzen wird. Die Abschätzungen zeigen, dass der Hauptanteil der Nutzer die Strecke Richtung/oder von Ladenburg aus nutzt. Für diese Strecke ist die Trasse nicht länger, viel mehr wird durch die vorliegende Planung eine zusätzliche gute Anbindung von Ladenburg auf die südliche Neckarseite erreicht werden.

### **Ist es jetzt ein Umweg von Ladenburg nach Heidelberg zu kommen?**

Nein. Der Bau des Radschnellweges verbietet den Nutzern nicht die bereits guten Wege in Ihre Strecke mit zu integrieren. Für die, die den kompletten Weg von Mannheim nach Heidelberg (oder umgekehrt) fahren möchten gibt es weiterhin ein gutes Angebot, sowohl südlich als auch nördlich des Neckars. Der Hauptanteil der Nutzer fährt nicht täglich die gesamte Strecke, sondern kommt aus den Gemeinden in die Städte. Auch deshalb wird diese Variante nicht als Umweg angesehen.



### **Warum knickt man vor Einzelinteressen ein und findet Kompromisslösung?**

Diese Lösung ist kein Kompromiss, sondern unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte eine optimale Variante. Vor allem das hohe Potential auf dieser Trasse, die vermeidbaren Eingriffe in wertvolle Landschaftsbestandteile und die Verbesserung des Gesamtnetzes haben zu dieser Entscheidung geführt.

### **Wieso wurde die „problematische“ Nordanbindung Neuenheimerfeld (Handschuhsheim/ Dossenheim) über RSV nicht weiterverfolgt?**

Diese Strecke wurde nicht weiter verfolgt, da hier kein Potential generiert werden kann. Ziel des Radschnellweges ist es, möglichst viele Menschen zu erreichen, das ist zwischen Ladenburg und Heidelberg nicht der Fall, da hier keine Gemeinden direkt angebunden werden können.

### **Warum beginnt die Trasse nicht Bismarckplatz?**

Die Streckenführung erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg. Die Stadt Heidelberg plant innerhalb ihrer Stadtgrenzen selbst. Detailfragen können daher bei der Stadt Heidelberg erfragt werden.

**Ist über die Variante die Mindestzahl von 2500 Nutzern pro Tag gegeben? / Wird die „neue“ Variante noch eine Potentialanalyse durchgeführt? Bei dieser Variante wird das Potential für die Gesamt-Strecke größer 2000 nicht erreicht. / Warum wird mit dem Umweg südlich von Neckarhausen so viel Potential verschenkt?**

Nach einer Potentialermittlung wird auf der gesamten Trasse größtenteils das Potential von 2.500 Nutzern erreicht. Mit dieser Trasse wird das höchste Potential im Vergleich zu den Trassen aus der Machbarkeitsstudie erreicht.

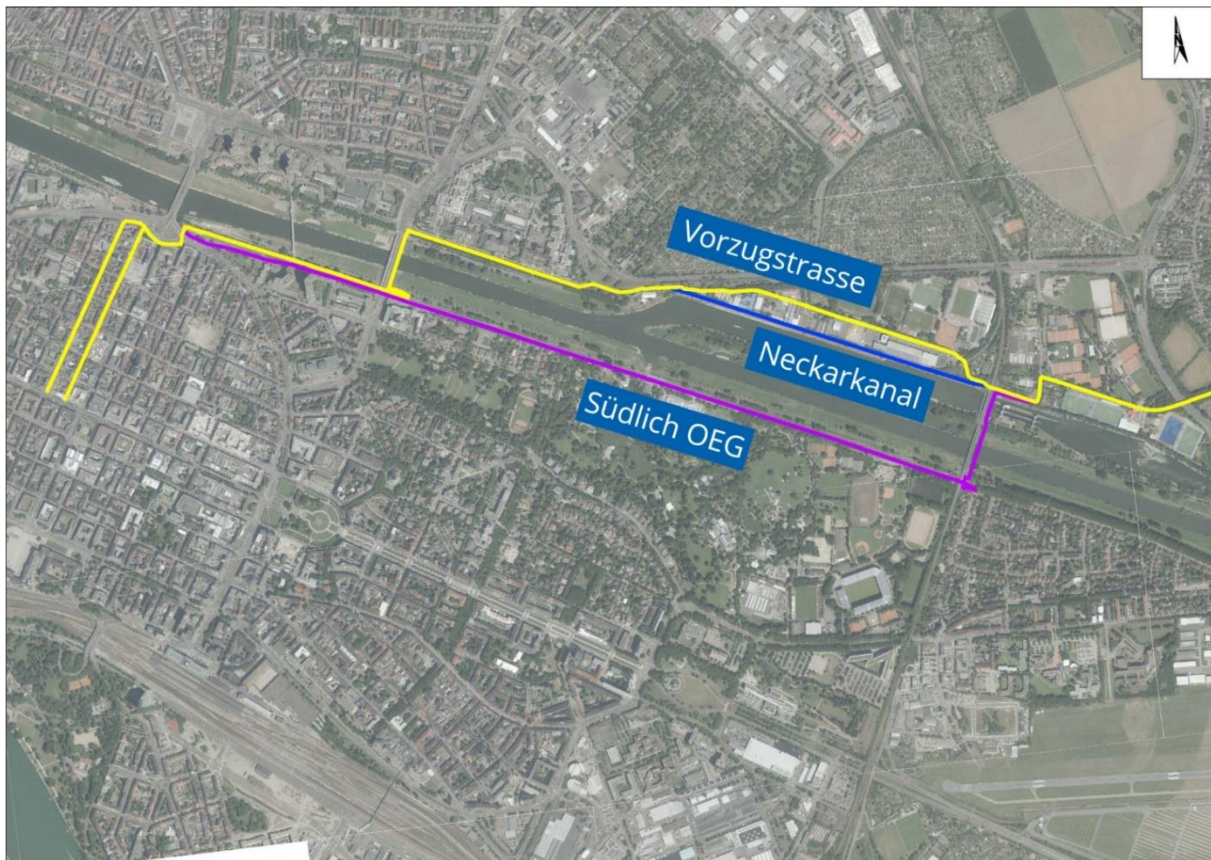
Es hat sich nach langen Untersuchungen gezeigt, dass für die neue Radschnellverbindung ein Anschluss an die bereits im Bau befindliche L 597 aus zeitlichen als auch Kostengründen am sinnvollsten ist. Die bestehenden Wege nördlich und südlich des Neckars können natürlich weiterhin genutzt werden.

## **Mannheim Zentrum**

Was ist das Ergebnis der Variantenprüfung?

Die Variante „Südlich OEG-Trasse“ wird aus folgenden fachplanerischen Gründen nicht weiter verfolgt:

- Kein RadschnellwegStandard möglich in den Abschnitten
- Cahn-Garnier-Ufer
- Josef-Braun-Ufer
- Hoher technischer Aufwand bei Ausbau der Rampen und Brücken an der Feudenheimer Schleuse.



### Wie würde der Radschnellweg bei den jeweiligen Varianten umgesetzt?

Die geplante Radschnellverbindung beginnt auf der Höhe des Paradeplatzes in Mannheim und verläuft jeweils im Einbahnstraßensystem der Quadrate. Zwischen den Quadraten K2 und E2 in Richtung Neckar ist die Führung des Radschnellwegs als Fahrradstraße vorgesehen. Zwischen den Quadraten K1 und E1 ist nach derzeitigem Planungsstand ein Verlauf in einem geschützten Radfahrstreifen geplant.

Nach Querung des Friedrichsrings verläuft der Radschnellweg bis zur Friedrich-Ebert-Brücke auf dem Neckardamm getrennt vom Fußgängerverkehr. Über die Friedrich-Ebert-Brücke wird der Radverkehr an das nördliche Neckarufer wechseln. Die Zufahrt auf das Brückenbauwerk erfolgt über eine neu gebaute Rampe, die parallel zur bestehenden Rampenanlage verläuft. Der Radverkehr wird anschließend auf der östlichen Brückenseite geführt.

Auf der nördlichen Neckarseite verläuft der Radschnellweg in Richtung Osten ebenfalls in getrennter Führung zum Fußverkehr entlang des Universitätsklinikums und parallel zur Feudenheimer Straße.

Variante Mannheim (Vorzugstrasse):

Die Vorzugstrasse führt von der Feudenheimer Straße über einen Parkplatz ins Gewerbegebiet Pfeifferswörth. Hier erfolgt die Führung des Radschnellwegs als Fahrradstraße, Autoverkehr ist freigegeben. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs am Knotenpunkt der Einmündung aus Richtung Feudenheimer Straße ist vorgesehen. Durch die Anordnung eines Parkverbots auf der Seite des Gehwegs kann der volle Radschnellweg-Standard erreicht werden. Bis zur Eisenbahnüberführung an der Feudenheimer Schleuse verläuft der Radschnellweg weiter als Fahrradstraße und quert eine zurzeit stillgelegte Schienentrasse.

Aus planerischer Sicht hat die Variante Mannheim (Vorzugstrasse) folgende Vorteile:

- Höhere soziale Kontrolle im Vergleich zu den anderen Varianten.
- Keine Versiegelung notwendig.

Nachteile sind:

- Entfall von Stellplätzen (Maßnahmen zur Neuordnung des Parkraumkonzepts durch Stadt Mannheim geplant).
- Hoher Parkdruck bei Veranstaltungen.

Variante Mannheim Neckarkanal:

Die Variante Mannheim Neckarkanal führt von der Feudenheimer Straße auf dem Neckardamm bis zur Eisenbahnüberführung an der Feudenheimer Schleuse. Hierbei ist ein Zweirichtungsradweg mit separatem Gehweg vorgesehen, wodurch eine Verbreiterung des Neckardamms notwendig wird.

Aus planerischer Sicht hat die Variante Mannheim (Vorzugstrasse) folgende Vorteile:

- Trennung der Verkehrsteilnehmer Radfahrer/ Kfz-Verkehr.
- Kein Eingriff in bestehende öffentliche Verkehrsanlage.

Nachteile sind:

- Hoher Grad an Versiegelung durch Verbreiterung des Neckardamms.
- Erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch Entfall einer großen Anzahl von Bäumen und Feldgehölzen.
- Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets (Neckarinsel) durch Beleuchtung.

Ab der Eisenbahnüberführung an der Feudenheimer Schleuse verlaufen beide Trassenvarianten wieder zusammen Richtung Feudenheim bis zur Brücke über die B38a.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung und am Böschungsfuß der Rampen zur Schleuse ist lediglich ein reduzierter Standard als gemeinsamer Rad-/ Gehweg möglich. Im Abschnitt „Neckarplatt“ ist eine Fahrradstraße vorgesehen. Hier wird nach aktuellem Stand auch die

Radschnellverbindung Mannheim-Viernheim-Weinheim an den Radschnellweg Mannheim-Heidelberg angeschlossen.

Die weitere Trassenführung durch den Sportpark wird in enger Abstimmung mit der Stadt Mannheim und den betroffenen Sportvereinen festgelegt. Hier werden verschiedenste Lösungsmöglichkeiten betrachtet, eine finale Festlegung ist noch nicht erfolgt.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe wird auf Basis der Variantenuntersuchung und in enger Abstimmung mit der Stadt Mannheim die Variante „Mannheim (Vorzugstrasse)“ weiterverfolgen.

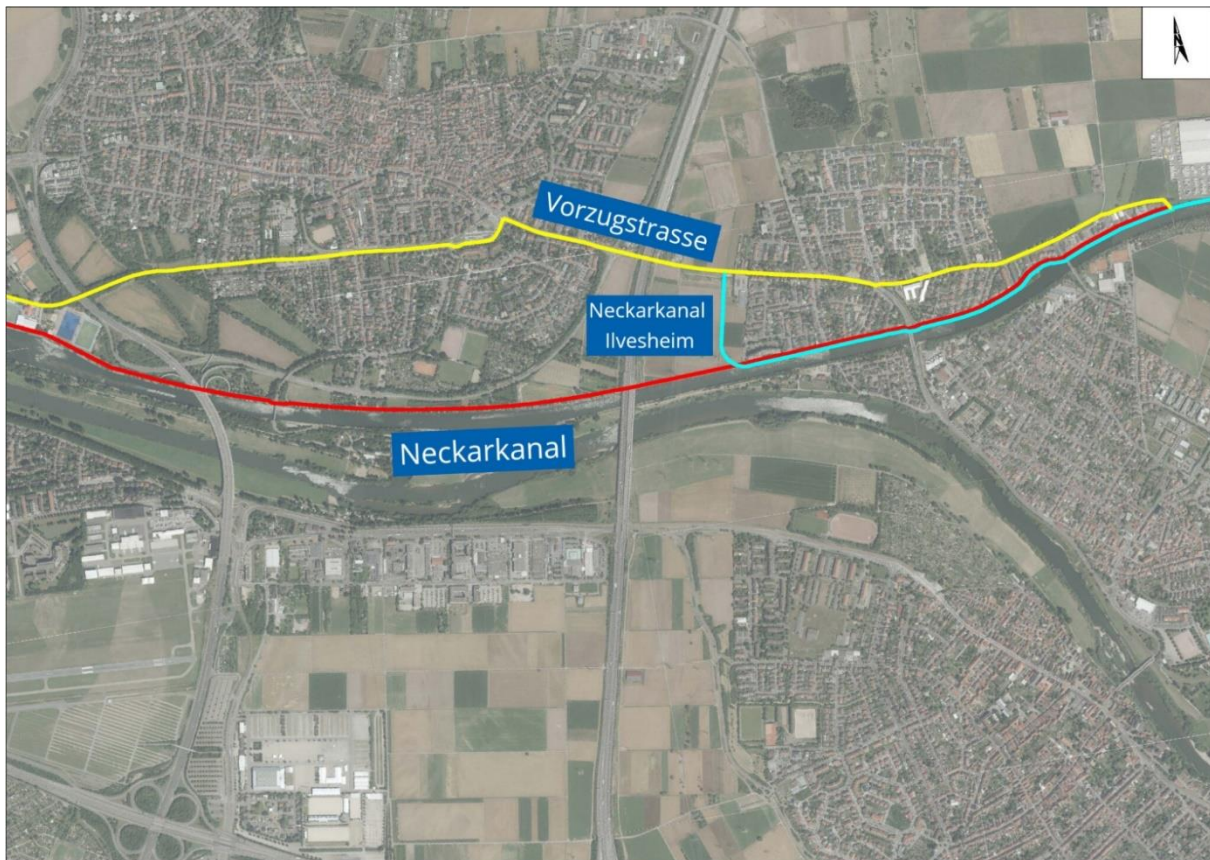
## **Mannheim Feudenheim**

### Was ist das Ergebnis der Variantenprüfung?

Die Varianten Neckarkanal lang und kurz werden aus folgenden fachplanerischen Gründen nicht weiter verfolgt:

#### Neckarkanal lang/ kurz:

- Hoher Grad an Neuversiegelung auf Neckardamm.
- Entfall einer großen Anzahl von Bäumen.
- Abschnittsweise Eingriffe in geschützte Geholzbestände.
- Hoher technischer Aufwand bei Verbreiterung der Dammkrone.
- Schlechtere Erschließungswirkung durch ortsferne Trassenführung.
- Geringe soziale Kontrolle.



Wie würde der Radschnellweg bei den jeweiligen Varianten umgesetzt?

Variante Feudenheim (Vorzugsvariante):

Westlich der Ortslage von Feudenheim wird der Radschnellweg als landwirtschaftlicher Weg von der Brücke über die B38a geführt. Die Notwendigkeit einer separaten Fußgängerführung wird aktuell anhand einer in Auftrag gegebenen Verkehrszählung ermittelt. In Feudenheim selbst führt der Radschnellweg über die Spessartstraße und Odenwaldstraße bis zur Endhaltestelle „Feudenheim“. Es ist geplant diesen Streckenabschnitt zur Fahrradstraße umzuwidmen. Nach aktuellem Planungsstand werden keine Stellplätze entfallen. Es wird geprüft, inwiefern der Straßenquerschnitt städtebaulich aufgewertet werden kann. Die vorhandenen Querungsstellen (insbesondere Schulwegeverbindungen) werden im Zuge der Projektumsetzung ausgebaut. Hierbei steht vor allem eine sichere Querung im Bereich der Schule, des Kindergartens und der Kulturhalle im Vordergrund. Einmündende Straßen werden zukünftig dem Radschnellweg untergeordnet; Ausnahmen bilden hierbei die querenden Straßen mit Bahnübergang, die aufgrund der notwendigen Räumung bevorrechtigt bleiben müssen.

In Richtung Ilvesheim verläuft der Radschnellweg weiter als getrennt vom Fußgängerverkehr geführter Zweirichtungsradweg auf der südlichen Seite der Ilvesheimer Straße. Ein Umbau des

Straßenquerschnitts ist hierbei notwendig. Die im Bestand vorhandenen Stellplätze können hierbei aller Voraussicht nach erhalten bleiben. An den einmündenden Straßen wird auf eine sichere und den aktuellen Richtlinien entsprechende Signalisierung und Markierung geachtet.

In Bezug auf den am Ortsrand liegenden Knotenpunkt Ilvesheimer Straße/ Bantener Straße wird aufgrund der hohen Verkehrszahlen untersucht, ob eine ampelfreie Querung (Brücke oder Unterführung) möglich ist.

Aus planerischer Sicht hat die Variante durch Mannheim-Feudenheim (Vorzugstrasse) folgende Vorteile:

- Hohes Erschließungspotenzial und gute soziale Kontrolle durch innerörtliche Trassenführung.
- Wenig Versiegelung und Grunderwerb notwendig.
- Wenige Eingriffe in Natur und Landschaft.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe wird auf Basis der Variantenuntersuchung und in enger Abstimmung mit der Stadt Mannheim die Variante „Feudenheim (Vorzugstrasse)“ weiterverfolgen.

Wie würde der Radschnellweg bei den jeweiligen Varianten umgesetzt?

Variante Feudenheimer Straße (Vorzugsvariante):

Von Feudenheim kommend verläuft der Radschnellweg auf der südlichen Seite der Feudenheimer Straße als Zweirichtungsradweg mit parallel verlaufendem getrenntem Gehweg. Die Feudenheimer Straße in der Ortslage von Ilvesheim kann lediglich im reduzierten Radschnellweg-Standard ausgebaut werden. Sowohl beim Umbau des Straßenquerschnitts mit einem einseitigen Zweirichtungsradweg als auch bei einer Verbreiterung der Schutzstreifen gemäß dem Radschnellweg-Standard wird es zu einem Entfall der bestehenden Stellplätze kommen.

Der Knotenpunkt Feudenheimer Straße/ Goethestraße stellt aufgrund der Lage und Geometrie der angeschlossenen Zufahrten eine besondere Herausforderung dar. Hierzu gab es bereits Abstimmungen mit der Gemeinde Ilvesheim.

Im weiteren Verlauf soll die Goethe- und Siemensstraße zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Untersuchungsabschnitt endet an der bestehenden Wendeanlage am östlichen Ortsrand.

Aus planerischer Sicht hat die Variante durch Ilvesheim (Feudenheimer Straße) folgende Vorteile:

- Hohes Erschließungspotenzial und gute soziale Kontrolle durch innerörtliche Trassenführung.

- Wenig Versiegelung und Grunderwerb notwendig.

Nachteile sind:

- Abschnitt Feudenheimer Straße (innerorts) lediglich mit reduziertem Radschnellweg-Standard realisierbar.
- Großer Umbau Knotenpunkt Feudenheimer Straße/ Goethestraße
- Großer Eingriff in aktuellen Verkehrsfluss
- Hohe Kosten
- Starkes Verkehrsaufkommen an Ilvesheimer Hauptstraße
- Hohes Sicherheitsrisiko
- Geringer Verkehrsraum
- Entfall von Parkständen

#### Variante Neckarkanal Ilvesheim:

Von Mannheim-Feudenheim kommend verläuft der Radschnellweg auf der südlichen Seite der Feudenheimer Straße als Zweirichtungsradweg mit parallel verlaufendem getrenntem Gehweg. Am Ortsrand von Ilvesheim ist vorgesehen, die Radschnellweg-Trasse Richtung Neckarkanal abzweigen zu lassen; hier wird durch die Gemeinde Ilvesheim eine Erweiterung der Gewerbeflächen mit entsprechender Erschließungsstraße geplant.

Entlang des Neckarkanal ist eine Führung des Radschnellwegs als Zweirichtungsradweg mit getrenntem Gehweg vorgesehen. In Teilabschnitten führt der Radschnellweg im Mischverkehr über die Hebelstraße und Stettiner Straße. Der Untersuchungsabschnitt endet auf Höhe der bestehenden Wendeanlage am östlichen Ortsrand.

Aus planerischer Sicht hat die Variante „Neckarkanal Ilvesheim“ folgende Vorteile:

- Voller Radschnellweg-Standard kann erreicht werden.
- Vermeidung von Verkehrsknotenpunkten.
- Höhere Verkehrssicherheit.

Nachteile sind:

- Geringfügige Abweichung von direkter Linienführung.
- Teilweise Engstellen am Neckarkanal.
- Beseitigung von Einzelbäumen und Eingriffe in Feldgehölze.
- Zusätzliche Flächenversiegelung.

Beide Varianten führen ab Höhe der Wendeanlage entlang des Neckarkanal weiter in Richtung Ladenburg. Bis zum Industriegebiet Ladenburg verläuft der Radschnellweg als

Zweirichtungsradweg mit getrennt geführtem Gehweg. Die Gehwegbreite ist aufgrund der vorliegenden Querschnittsbreite und der als gering angenommenen Fußgängerzahlen (Zählung der Fußgänger ist veranlasst) in einer reduzierten Breite vorgesehen.

Im Industriegebiet Ladenburg ist die Anlage eines Radwegs geplant, um zur Erhöhung der Sicherheit eine Trennung zwischen Radfahrern und Autos bzw. Lkw (vor allem Lieferverkehr) zu erreichen. Bis zur zukünftigen Querspange der L597 über den Neckar in Richtung Süden verläuft der Radschnellweg als ein vom Fußgängerverkehr getrennt geführter Zweirichtungsradweg.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe wird auf Basis der Variantenuntersuchung und in enger Abstimmung mit der Gemeinde Ilvesheim die Variante „Neckarkanal Ilvesheim“ weiterverfolgen. Ausschlaggebend ist hierfür insbesondere die Notwendigkeit der Erfüllung des vollen Radschnellwegstandards um auf die Gesamtstrecke gerechnet den erforderlichen Mindestanteil von 80% (voller Radschnellwegstandard) gewährleisten zu können.

**Wie bzw. wo ist die Alternative am südlichen Ufer zwischen Ebert-Brücke und östl. Riedbahn gedacht?**

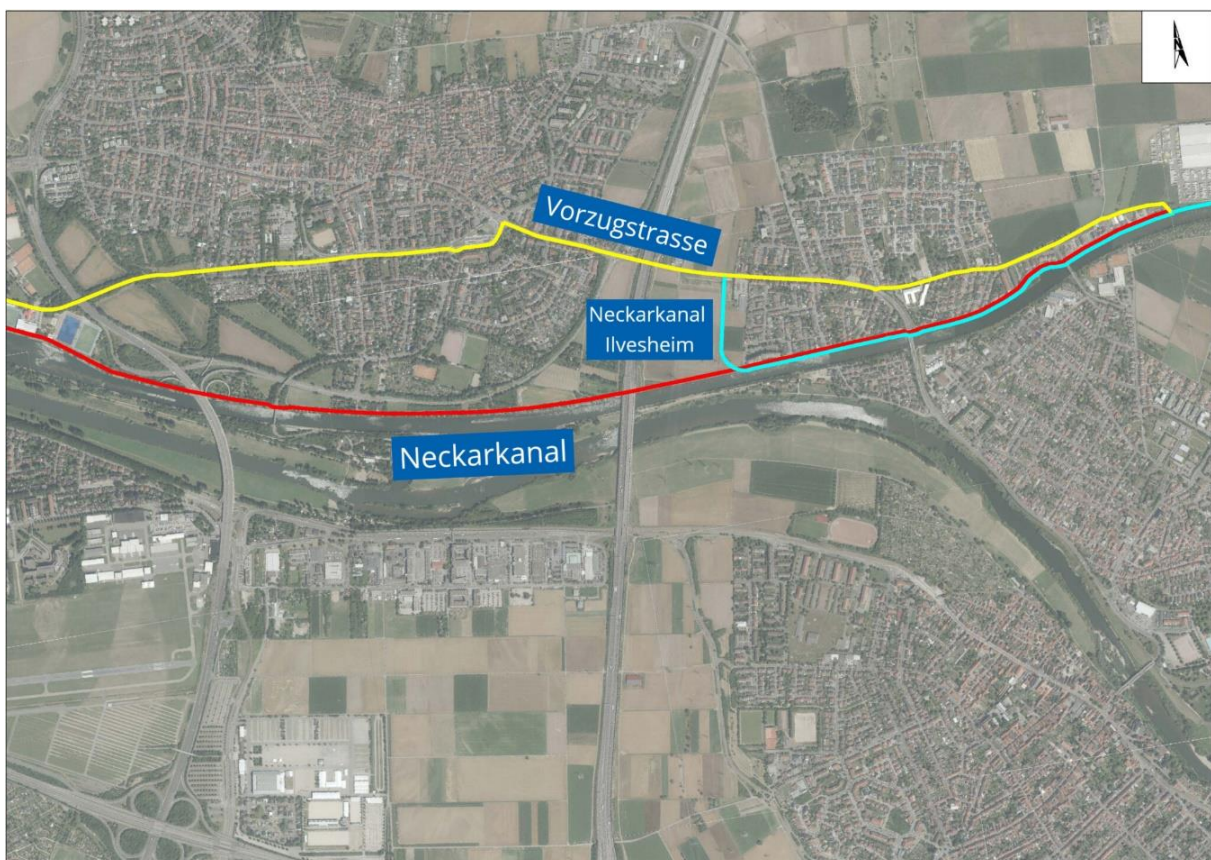
Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihrer Stadtgrenzen selbst. Detailfragen hierzu können bei der Stadt erfragt werden.

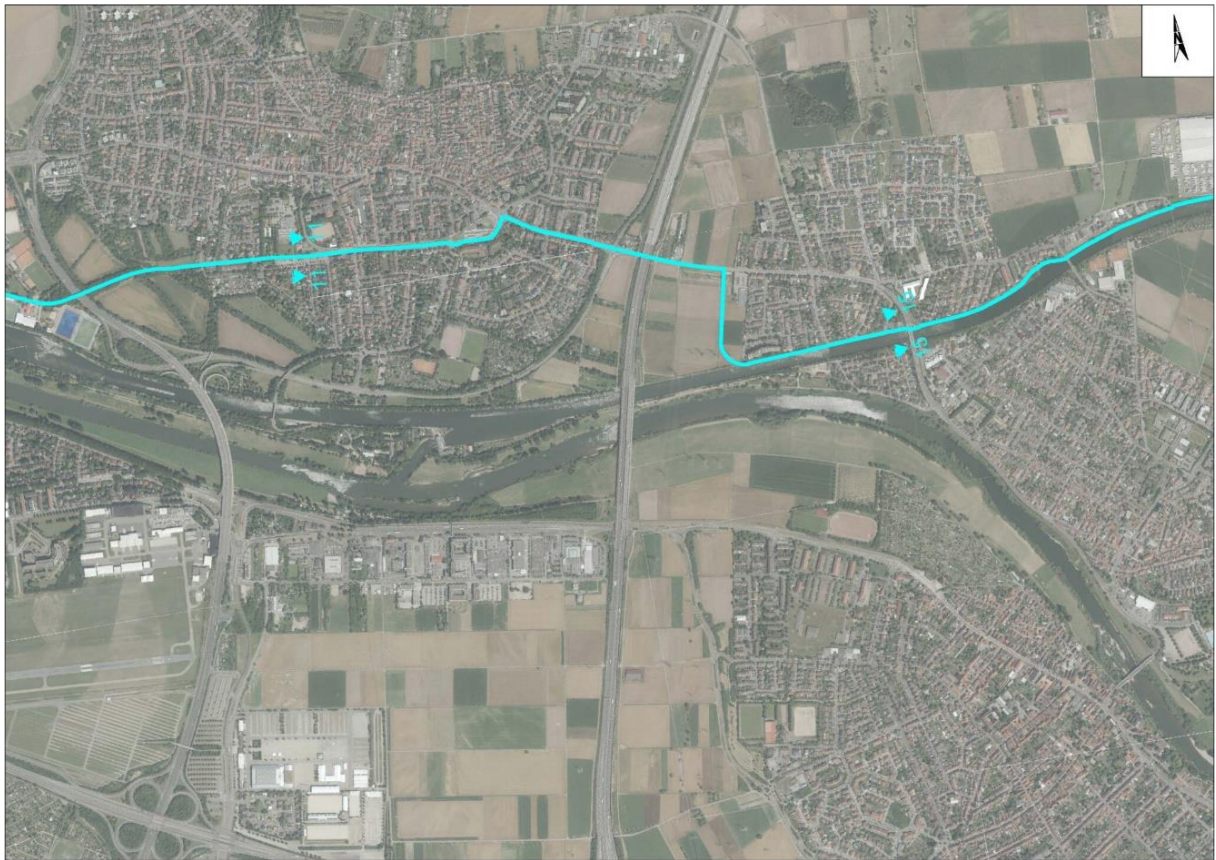
**Wie soll der Anschluss der Alternative an die Brücke parallel zur östl. Riedbahn erfolgen, wird die Brücke erweitert/ergänzt?**

Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihrer Stadtgrenzen selbst. Detailfragen hierzu können bei der Stadt erfragt werden.

**Wird die Auffahrt zur Friedrich-Ebert-Brücke (MA) verbreitert?**

Die Stadt Mannheim plant innerhalb ihrer Stadtgrenzen selbst. Detailfragen hierzu können bei der Stadt erfragt werden.





## Edingen

Die Variantenprüfung hat ergeben, dass die Varianten durch die Mannheimer Straße und den Stangenweg am schlechtesten abschneiden und aus folgenden Gründen planerisch nicht weiterverfolgt werden:

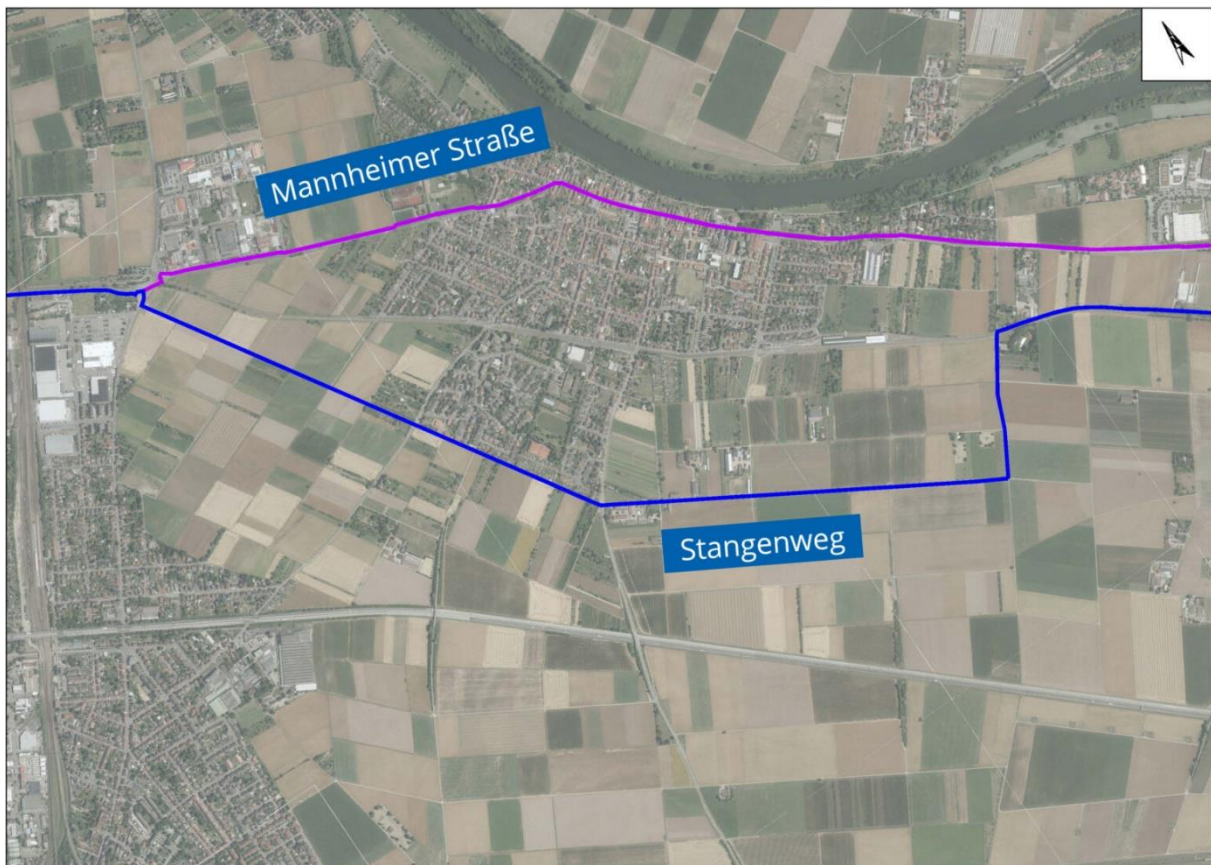
### Variante Mannheimer Straße:

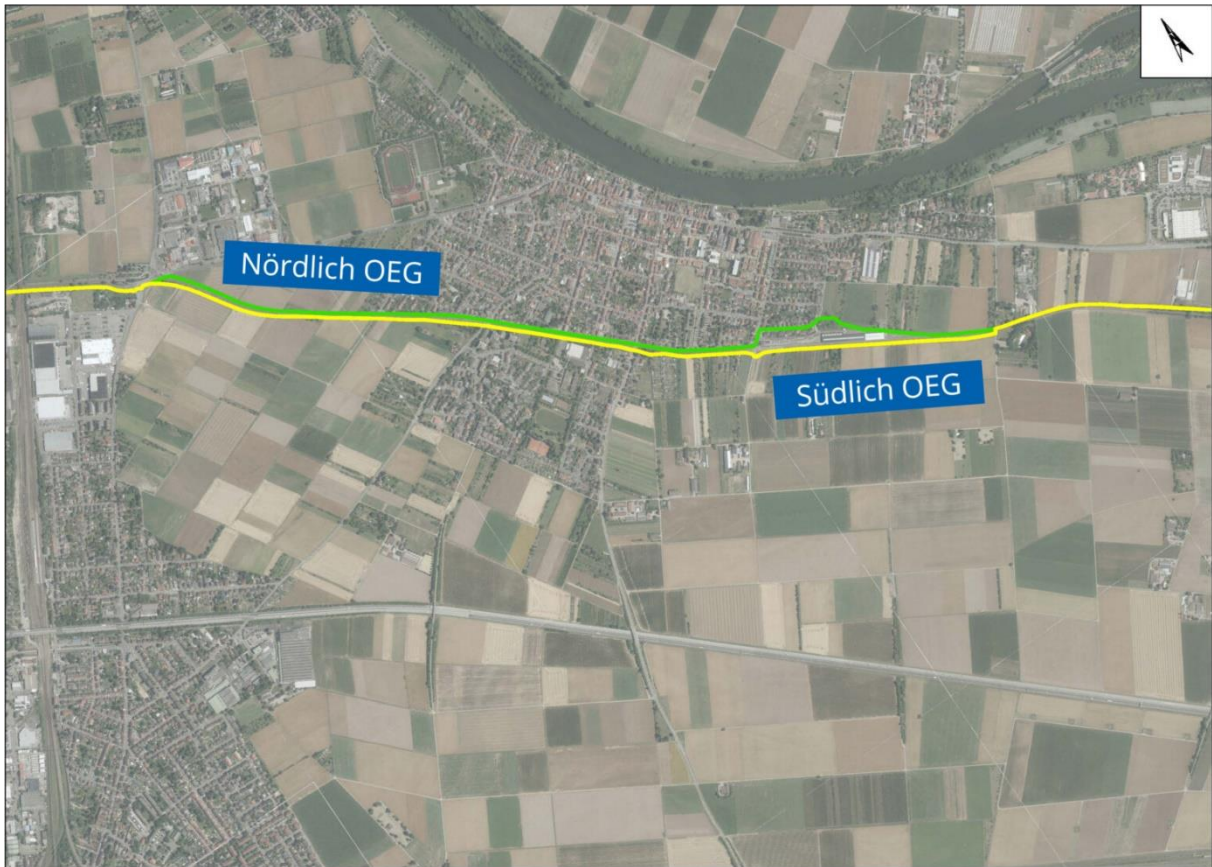
- Durch Rückbau der bestehenden Stellplätze kann lediglich der reduzierte Standard für Radschnellverbindungen erreicht werden.
- Das hohe Verkehrsaufkommen und die Straßenkategorie lässt eine Umwidmung zur Fahrradstraße nicht zu.
- Eine Verbreiterung des Straßenraums ist durch die angrenzende Bebauung nicht möglich.

### Variante Stangenweg:

- Relativ hohe Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen und Lichtverschmutzung im offenen Gelände.
- Hohes Konfliktpotenzial durch landwirtschaftlichen Verkehr.
- Keine direkte Linienführung (Erhöhung Streckenlänge RSV).

Sowohl die Variante „südliche Goethestraße“ als auch die Variante „nördliche Goethestraße“ ist technisch umsetzbar. Eine weitere, tiefergehende Betrachtung hat ergeben, dass aus fachplanerischer Sicht entsprechend der Bewertungsmatrix die Variante nördlich der OEG Trasse ein geringfügig besseres Ergebnis erzielt. Nach näherer Betrachtung, und in enger Abstimmung mit der Gemeinde Edingen hat sich jedoch gezeigt, dass die Variante südlich der OEG Trasse zu bevorzugen ist und in daher in der weiteren Planung verfolgt wird.





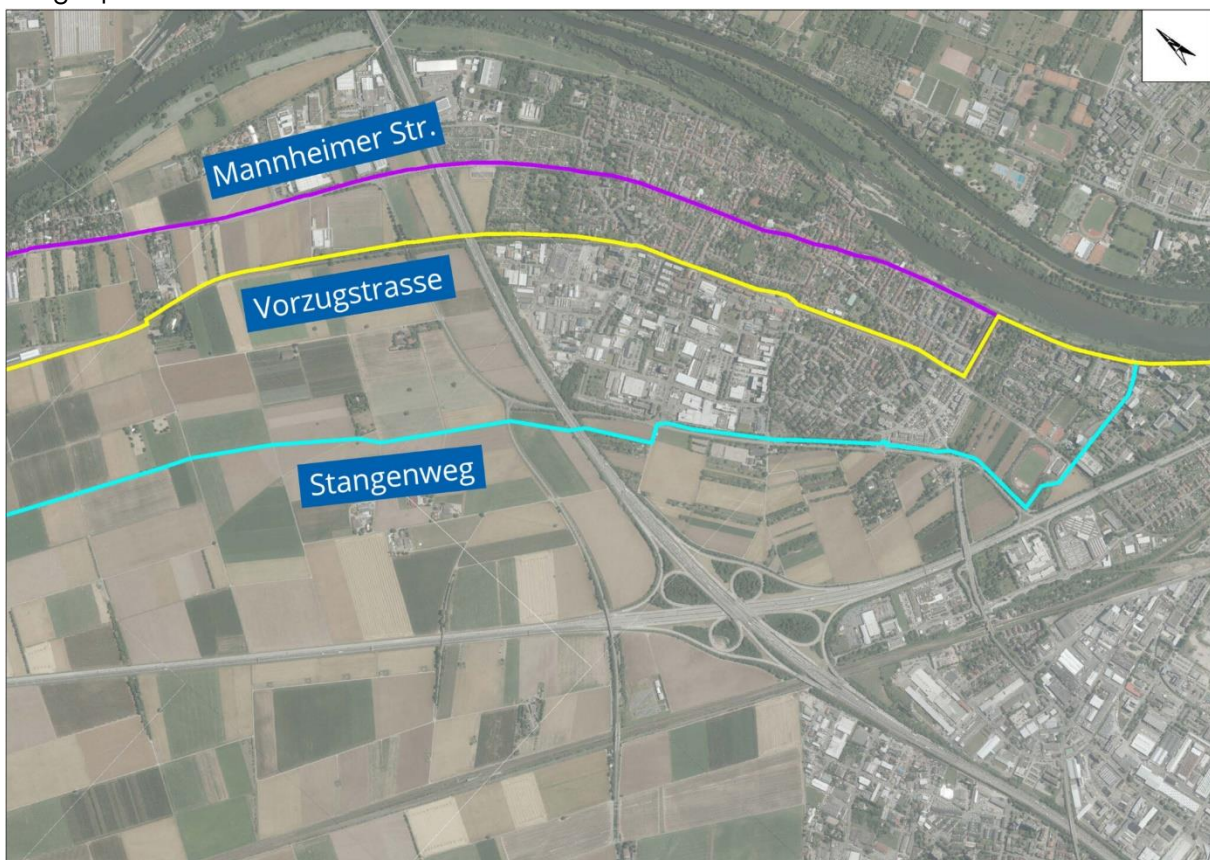
## Heidelberg – Wieblingen

### Was ist das Ergebnis der Variantenprüfung?

Die Varianten über den Stangenweg können aus folgenden fachplanerischen Gründen nicht weiter verfolgt werden:

- Hohe Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen.
- Hoher Grad an Versiegelung.
- Lichtverschmutzung im offenen Feld.
- Hohes Konfliktpotenzial durch landwirtschaftlichen Verkehr.

Die Variante durch die Mannheimer Straße und die parallel zur OEG-Trasse sind grundsätzlich beide umsetzbar. Eine weitere, tiefergehende Betrachtung hat jedoch gezeigt, dass aus fachplanerischer Sicht die Variante parallel zur OEG-Trasse (Vorzugstrasse) klar zu bevorzugen ist. Auch bei der Trassenbegehung im September 2019 und im Rahmen der Onlinebeteiligung haben sich viele Bürgerinnen und Bürger für einen Verlauf des Radschnellwegs entlang der OEG-Trasse ausgesprochen.



Wie würde der Radschnellweg bei den jeweiligen Varianten umgesetzt?

Variante parallel zur OEG-Trasse (Vorzugstrasse):

Westlich vom Ortsrand Heidelberg-Wieblingen ist eine neue Unterführung der Autobahn 5 vorgesehen, um eine Umfahrung in Richtung Mannheimer Straße zu vermeiden. Im Abschnitt entlang der Kleingärten und des Friedhofs direkt am Ortsrand ist ein Ausbau der bestehenden Straße vorgesehen; eine Verbreiterung des Gehwegs wird geprüft.

Die Stadt Heidelberg plant innerhalb ihrer Stadtgrenzen selbst.

## Sonstiges

### **Wer kontrolliert Bäume bei Trasse durch Wald?**

Der zuständige Betriebsdienst kontrolliert bei der Streckenkontrolle auch die Bäume entlang der Trasse. Eine Streckenkontrolle wird bei einer Radschnellverbindung vermutlich einmal wöchentlich durchgeführt. Gemäß der Verkehrssicherungspflicht des Betreibers, hat dieser dafür zu sorgen, dass das Lichtraumprofil des Verkehrsweges frei ist, und dass die Verkehrsteilnehmer freie Sicht auf Verkehrsschilder haben, sowie dass die Haltesichtweite frei ist. Werden bei der Kontrolle darüber hinaus Bäume entdeckt, deren Standfestigkeit nicht mehr gegeben ist, werden diese in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung vom Betreiber entnommen.

### **Kann abschnittsweise gebaut werden?**

Ja, bei der Streckenlänge von 23 km ist davon auszugehen, dass abschnittsweise gebaut werden muss, um kein „Baustellenchaos“ zu verursachen. Streckenabschnitte, bei denen mit einer unkomplizierten Umsetzung zu rechnen ist, sollen grundsätzlich vorgezogen werden.

### **Bei Pilotprojekt solitär?**

Nein, derzeit werden weitere Korridore untersucht. Auch in unserer Variantenentscheidung soll das Gesamtnetz mitbewertet werden. Es muss aber auch klar sein, dass die Funktion einer Radschnellverbindung ist, Zentren miteinander zu vernetzen. Dass ein Nutzer von Heidelberg bis nach Mannheim und dann noch weiter nach Weinheim fährt schätzen wir als die Ausnahme ein.

## Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation

### **Wie gestaltet sich die öffentliche Kommunikation?**

Neben öffentlichen Informationsveranstaltungen zu den wichtigsten Meilensteinen des Projekts (Startschuss, Variantenentscheidung, Entwurfsplanung, etc.) hat das Regierungspräsidium Karlsruhe einen Projektbegleitkreis eingerichtet, der kontinuierlich über die aktuellsten Entwicklungen des Projekts informiert wird und der wichtige Hinweise zum weiteren Projektverlauf geben kann. Dieser setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Städte und Gemeinden, der Bürgerschaft, der Politik, der Wirtschaft, der Umweltverbände, der Landwirtschaft, des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Träger öffentlicher Belange und weiteren Multiplikatoren. Er wird in regelmäßigen Abständen über die neuesten Projektentwicklungen informiert und gibt wichtige Anregungen und Hinweise für die weitere Planung. Zur öffentlichen Kommunikation des Projekts wurde zudem eine Homepage eingerichtet, auf der alle wichtigen Informationen zum Projekt zusammengefasst sind. Außerdem wurden zwei Online-Beteiligungen durchgeführt, bei denen die Bürgerinnen und Bürger Hinweise an das Planungsteam geben konnten.

### **Wer übernimmt die Ansprache der Firmen im Industriegebiet Ladenburg?**

Im Zuge der weiteren Planung wird das Regierungspräsidium gemeinsam mit der Stadt Ladenburg auf die Firmen im Industriegebiet zugehen, um die Anbindung des Industriegebiets an die Radschnellverbindung zu besprechen. Da ein wichtiges Ziel einer Radschnellverbindung ist, Pendler dazu zu bringen, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, kommt dieser Anbindung eine wichtige Bedeutung zu.

### **Welchen Entscheidungsspielraum gibt es noch für die Beteiligten?**

Bereits vor der Festlegung der Vorzugstrasse wurde 2019 eine kartenbasierte Onlinebeteiligung durchgeführt, bei welcher Bürgerinnen und Bürger Hinweise zum Trassenverlauf geben konnten. Weitere Hinweise zur Ausgestaltung des Radschnellwegs konnten bei einer zweiten Onlinebeteiligung 2021 gegeben werden. Zudem wurde 2019 und 2021 Ortsbegehungen bzw. Fahrradtouren durchgeführt. Bei diesen gab es ebenfalls die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zur Planung anzusprechen.

### **Ist der Radschnellweg über Beschilderung zu finden?**

Eine einheitliche Beschilderung für den Radschnellweg ist vorgesehen.