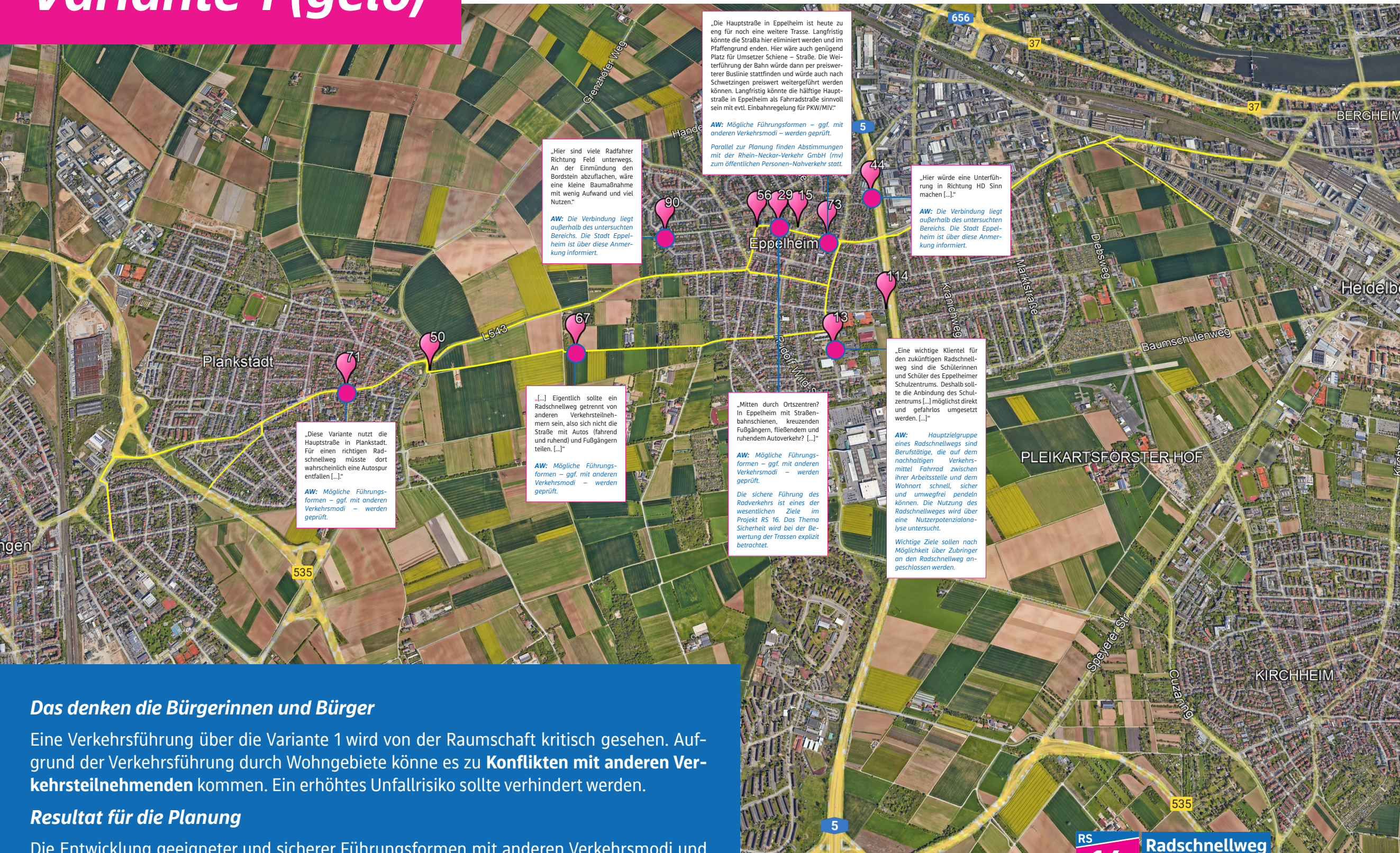


Variante 1 (gelb)



Das denken die Bürgerinnen und Bürger

Eine Verkehrsführung über die Variante 1 wird von der Raumschaft kritisch gesehen. Aufgrund der Verkehrsführung durch Wohngebiete könne es zu **Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden** kommen. Ein erhöhtes Unfallrisiko sollte verhindert werden.

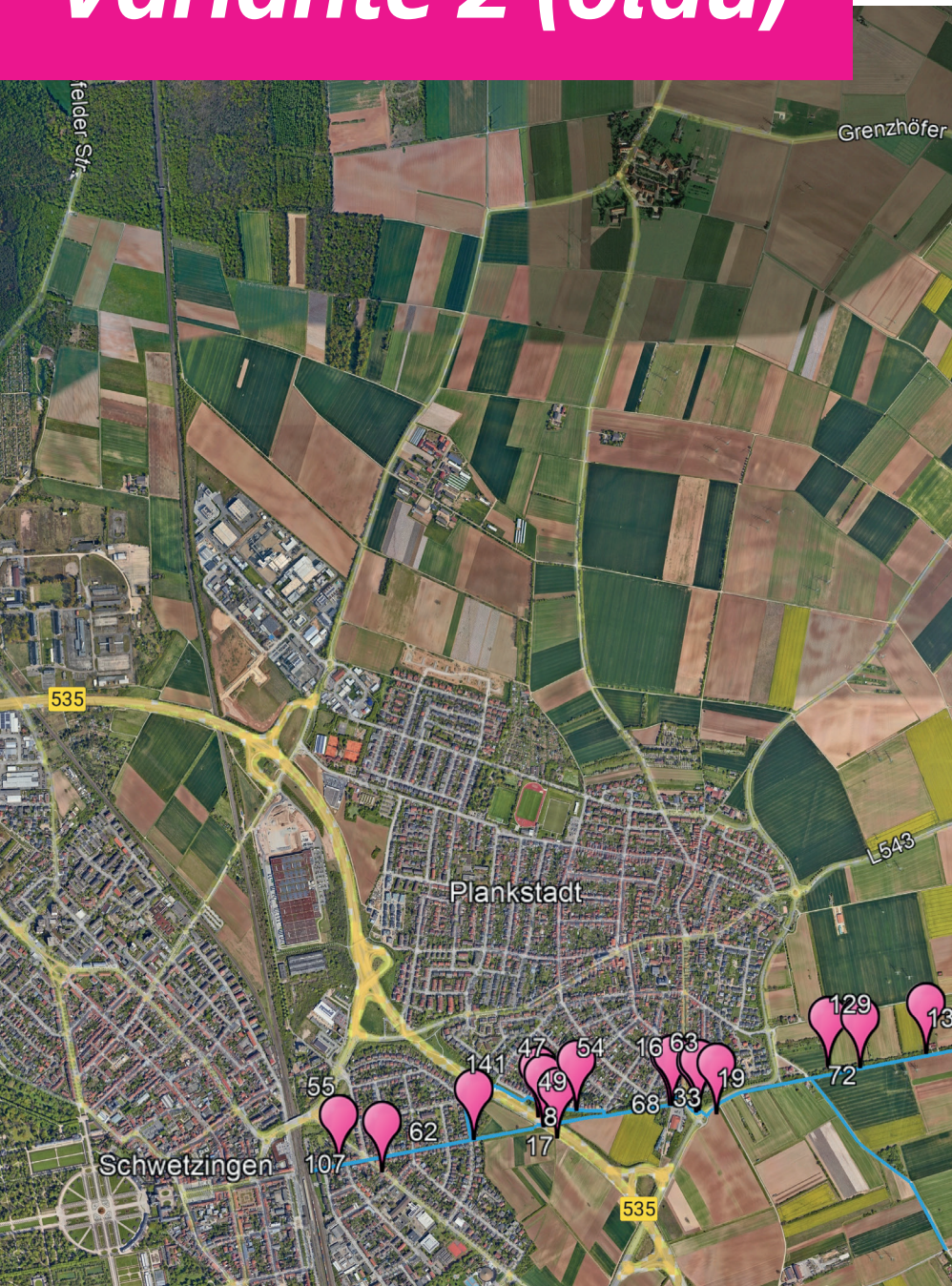
Resultat für die Planung

Die Entwicklung geeigneter und sicherer Führungsformen mit anderen Verkehrsmodi und die Betrachtung der Sicherheitsaspekte in der Bewertung der Trassen ist Hauptbestandteil der Vorplanung. Die angemerkten Kritikpunkte werden im Zuge der Vorplanung geprüft.

Variante 2 (blau)

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Variante 2 wird als direkteste und schnellste Verbindung von der Bürgerschaft präferiert. Die Knotenpunkte sollten konfliktfrei und ohne große Wartehalte ausgebildet werden. Es wird eine hohe Erschließungswirkung erwartet. Weiterhin hätte diese Variante einen historischen Charakter. Die Querverbindungen zu den verschiedenen Quellen/Zielen in den jeweiligen Ortschaften sollten berücksichtigt werden.
- Negativ bewertet wird die **große Flächenversiegelung** und die damit einhergehende **Zerschneidung von Flora und Fauna**. Kritisiert wurden auch die geplanten **Start- und Zielpunkte**. Hier wird eine bessere Anbindung an die Industriegebiete (für Berufspendler) gewünscht.



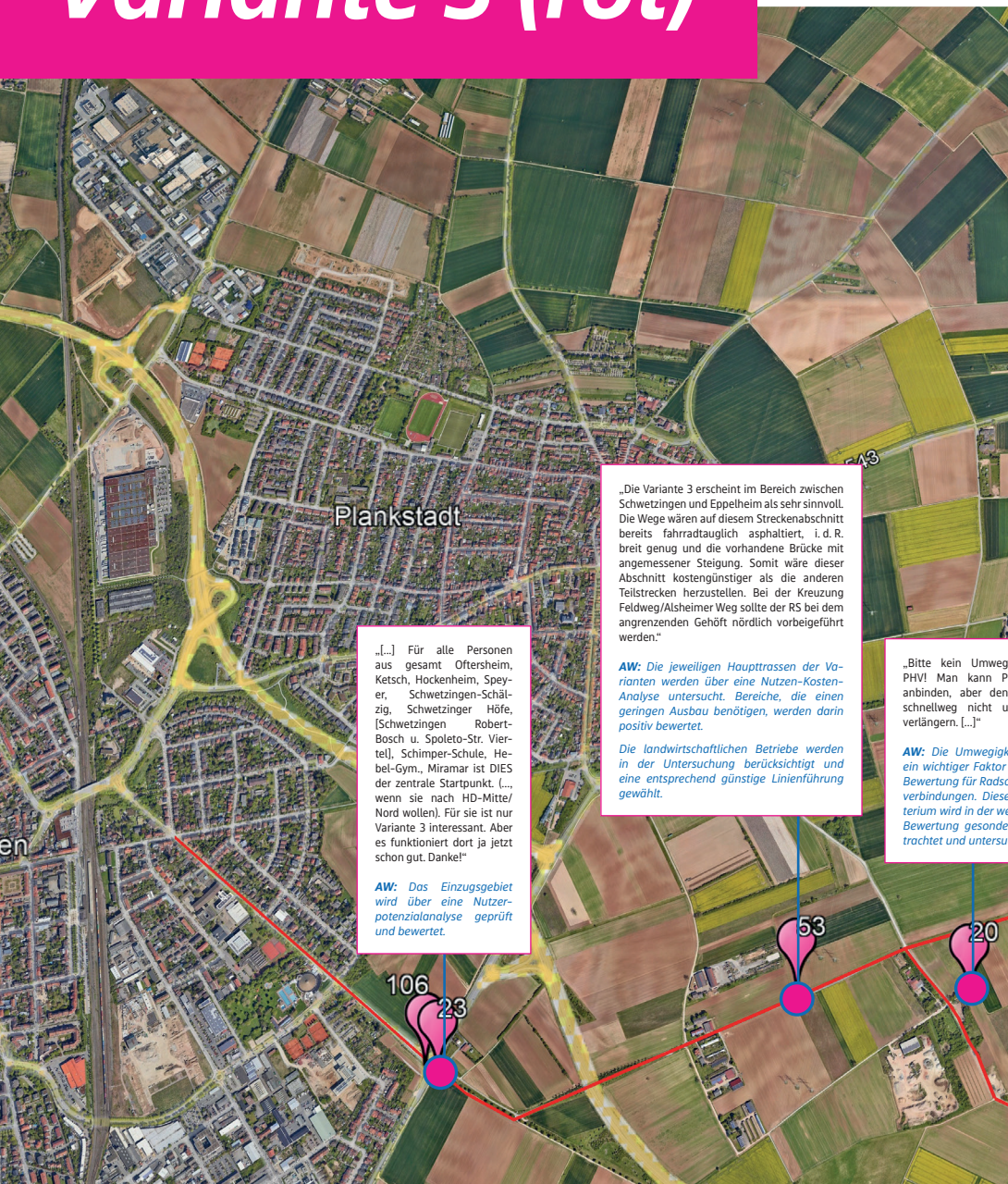
Resultat für die Planung

- Die positiven und ggf. negativen Aspekte für die verschiedenen Varianten werden im Planungsprozess detailliert betrachtet und bewertet. Das Schutzgut Umwelt wird hierbei intensiv untersucht.
- Start- und Zielpunkte sind aus der Projektvereinbarung hervorgegangen. Die Weiterführung des Radnetzes innerhalb der Städte wird stadintern weiterverfolgt.

Variante 3 (rot)

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Um Reisezeitverluste zu minimieren, sollten **Über- oder Unterführungen** vorgesehen werden.
- Die Verbindung ist bereits im Bestand gut ausgebaut (geringe **Flächenversiegelung**).
- Die **umwegige Führung** wird von der Raumschaft kritisch gesehen.
- Die **Anbindung an das PHV** könne über Stiche zu Variante 2 erfolgen.
- Sinnvoll erscheint eine **Verbindung** zwischen dem westlichen Teil der Variante 3 und der Variante 2.
- Bei der **Überfahrt der A5** sei ein Schutz der Radfahrenden notwendig.
- Der Bereich am **Recyclinghof** wird durch parkende Kfz gestört.



Plankstadt

„[...] Für alle Personen aus dem gesamten Otfersheim, Ketsch, Hockenheim, Speyer, Schwetzingen-Schälzig, Schwetzingen-Höfe, Schwetzingen-Robert-Bosch u. Spoleto-Str. Viertel, Schimper-Schule, Hebel-Gym., Miramar ist DIES der zentrale Startpunkt. (...) wenn sie nach HD-Mitte/Nord wollen. Für sie ist nur Variante 3 interessant. Aber es funktioniert dort ja jetzt schon gut. Danke!“

AW: Das Einzugsgebiet wird über eine Nutzerpotenzialanalyse geprüft und bewertet.

„Die Variante 3 erscheint im Bereich zwischen Schwetzingen und Eppelheim als sehr sinnvoll. Die Wege wären auf diesem Streckenabschnitt bereits fahrradtauglich asphaltiert, i. d. R. breit genug und die vorhandene Brücke mit angemessener Steigung. Somit wäre dieser Abschnitt kostengünstiger als die anderen Teilstrecken herzustellen. Bei der Kreuzung Feldweg/Alzheimerweg sollte der RS bei dem angrenzenden Gehöft nördlich vorbeigeführt werden.“

AW: Die jeweiligen Haupttrassen der Varianten werden über eine Nutzen-Kosten-Analyse untersucht. Bereiche, die einen geringeren Ausbau benötigen, werden darin positiv bewertet.

Die landwirtschaftlichen Betriebe werden in der Untersuchung berücksichtigt und eine entsprechend günstige Linienführung gewählt.

„Bitte kein Umweg über PHV! Man kann PHV ja anbinden, aber den Radschnellweg nicht unnötig verlängern. [...]“

AW: Die Umwegigkeit ist ein wichtiger Faktor in der Bewertung für Radschnellverbindungen. Dieses Kriterium wird in der weiteren Bewertung gesondert betrachtet und untersucht.

„Radfahrende, die aus Richtung Otfersheim, Schwetzingen-Schälzig etc. kommen und nach Heidelberg wollen (oder umgekehrt), werden bis hierher die Variante 3 nutzen. An dieser Stelle wäre ein idealer Anschluss an die Route 2 (Maulbeerallee) möglich.“

AW: Die Möglichkeit einer Verbindung der Variante 3 und 2 wird untersucht.

„Die Strecke über die BAB-Brücke ist z. Z. lebensgefährlich. Auch die Brückenauffahrten sind so steil, dass evtl. das Rad geschoben werden muss. Die Straße ist eine wichtige Ausfallstraße für Eppelheim und den Schwerlastverkehr für die Firmen Capri-Sun, ADM und Heidelberg Beton und eine Umwidmung zur Fahrradstraße erscheint nicht sinnvoll. Auch der Abschnitt nach Eppelheim ist problematisch. [...] Hier Fahrrad- und Pkw/Lkw-Verkehr zusammenzuliegen, erscheint eher als Provokation, sofern die Straße nicht verbreitert wird. Für die Brücke wäre ebenfalls eine Verbreiterung/Neubau erforderlich. Wenn die Strecke als Verbindung nach Heidelberg fungieren soll, wäre eine Anbindung von PHV nach Eppelheim über einen Feldweg auf die Variante 2 bei den Wild-Werken viel sinnvoller und kürzer.“

AW: Mögliche Führungsformen – ggf. mit anderen Verkehrsmodi kombiniert – werden geprüft.

Die sichere Führung des Radverkehrs ist selbstverständlich ein Hauptziel im Projekt RS 16. Das Thema Sicherheit wird bei der Bewertung der Trassen explizit betrachtet.

Wenn keine sichere gemeinsame Führungsform gefunden werden kann, besteht die Möglichkeit, eine parallele Radverkehrsbrücke vorzusehen. Die Art der Überquerung der A5 wird auf Grundlage der Ergebnisse aus den Untersuchungen gewählt.

„Es gibt etwas weiter östlich schon einen Radweg am Diebsweg entlang, von dort kann man Richtung Pleikartsforster Hof abbiegen.“

AW: Bei der Linienführung werden bereits bestehende Flächen geprüft.

„In der Zufahrt zum Recyclinghof stehen oft Autos. Es ist eng und unübersichtlich. Auch sind oft größere Fahrzeuge unterwegs. Dies würde zu gefährlichen Situationen führen.“

AW: Mögliche Führungsformen – ggf. kombiniert mit anderen Verkehrsmodi – werden geprüft.

Das Halten in den Bereichen kann ggf. betrieblich verboten werden.

„Die Querungen Cuza-Ring und Speyerer Straße für Radfahrende sicherer und fahrradfreundlicher gestalten (Bettlampen dürfen gerne gleich aufgrün schalten). Die BAB-Querung MUSS überdacht und überarbeitet werden (Tempolimit 30 km/h oder Ausbau mit separater Spur)“

AW: Mögliche Führungsformen – ggf. kombiniert mit anderen Verkehrsmodi – werden geprüft.

Die Querungen werden im weiteren Planungsprozess detailliert betrachtet. Es werden möglichst querungsfreie Linienführungen gewählt, um Reisezeitverluste zu minimieren.

Resultat für die Planung

- In der weiteren Planung werden Querungen detailliert betrachtet und möglichst querungsfreie Führungen gewählt.
- Die umwegige Führung der Variante 3 fließt in die Bewertung ein. Eine Nutzerpotenzialanalyse gibt Aufschluss darüber, wie die Varianten von den Radfahrenden genutzt werden. Eine Verbindung der Varianten 3 und 2 wird geprüft.
- Auf die sichere Querung – beispielsweise der A5 – wird besonderes Augenmerk gelegt.
- Das Thema Versiegelung wird in der Bewertung der Varianten berücksichtigt.
- Die Anordnung eines Halteverbotes beim Recyclinghof ist denkbar.

Variante 2 (blau): Details



Brücke B 535

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Eine Brücke über die B 535 macht eine gerade Linienführung überhaupt erst möglich. Sie wäre damit ein **wichtiger Baustein** der Variante 2.
- Dem Bau der Brücke stehen die **Kosten und der Zeitaufwand** für die Herstellung eines neuen Bauwerks entgegen.

Resultat für die Planung

- Die Linienführung wird umfangreich geprüft und mittels einer Nutzen-Kosten-Analyse bewertet.



Querung K 4147

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Die Querung der Kreisstraße 4147 wird **kritisch** gesehen. Der Radverkehr müsste vor dem Kfz-Verkehr **bevorrechtigt** werden. Die Errichtung einer Brücke wird vorgeschlagen.
- Ebenfalls problematisch gesehen wird im Kurvenbereich die **Verschmutzung** des bestehenden Weges.

Resultat für die Planung

- Eine alternative Führung unter der in Dammlage befindlichen Kreisstraße wird untersucht.



Bahndamm

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Eine Zerschneidung des **ökologisch und stadtklimatisch wertvollen** Bahndamms soll vermieden werden.
- Eine Verkehrsführung **auf oder neben dem Bahndamm** wurde diskutiert. Sichtverhältnisse und Verschattungsbereiche in Morgen und Abendstunden werden als **kritisch** erachtet.

Resultat für die Planung

- Der Bahndamm ist als Kompensationsfläche ausgewiesen und aufgrund des Artenreichtums vielfältig zu schützen. Eine Nutzung des Bahndamms ist ausgeschlossen. Die Verkehrsführung in der Variante 2 führt neben dem Bahndamm vorbei.
- An sicherheitsrelevanten Punkten kann eine Beleuchtung vorgesehen werden. Das Beleuchtungskonzept ist Teil der weiteren Planung.



Leonie-Wild-Straße

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Der Bereich wird als **Naherholungsgebiet** genutzt. Bestehende Grünflächen sollen erhalten bleiben. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr wird von der Bürgerschaft kritisch gesehen.
- Es wird eine **Umnutzung der Kfz-Straße** angeregt. Gegenstimmen sehen die **Relevanz für den motorisierten Individualverkehr** in diesem Bereich.

Resultat für die Planung

- Mögliche Führungsformen werden geprüft.
- Die Möglichkeit einer Umwidmung wird geprüft. Im Verkehrsmodell werden die Kfz-Ströme betrachtet.

Variante 2 (blau): Details



Brücke über A5

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Der gemeinsame Geh- und Radweg über die Brücke sollte explizit betrachtet werden, um die Nutzung des Radverkehrs zu gewährleisten.

Resultat für die Planung

- Mögliche Führungsformen – ggf. mit anderen Verkehrsmodi kombiniert – werden geprüft. Das Thema Sicherheit wird bei der Bewertung der Trassen explizit betrachtet.



Baumschulenweg

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Ein Teil der Bürgerschaft schlägt eine **Umwidmung** des Baumschulenwegs in eine Fahrradstraße oder einen Radschnellweg vor.
- Die Anbindung an die **Hauptfeuerwache** sowie die resultierenden Umwege für den MIV werden kritisch gesehen.
- Eine **Neuversiegelung** parallel zum Baumschulenweg ist zu vermeiden.
- Die bereits bestehenden nördlich gelegenen Wege werden viel durch **landwirtschaftlichen Verkehr** genutzt. Eine Trennung der Verkehre bzw. Ausweichstellen sollen vorgesehen werden.

Resultat für die Planung

- Die Möglichkeit einer Umwidmung wird geprüft.
- Im weiteren Planungsverlauf wird es Abstimmungen mit der Feuerwehr geben.
- Eine Neuversiegelung wird grundsätzlich vermieden. Sollten planerische Belange jedoch eine Notwendigkeit der Flächenversiegelung erfordern, ist dies denkbar. Das Schutzgut Boden wird geprüft.
- Mögliche Führungsformen – ggf. mit anderen Verkehrsmodi kombiniert – werden geprüft.



Wege Pfaffengrund

Das denken die Bürgerinnen und Bürger

- Die gemeinsame Führung auf dem Heinrich-Menger-Weg sollte aufgrund des starken **Freizeitverkehrs** verhindert werden.
- Eine geeignete **Querung über den Dielsweg** soll hergestellt werden.
- Das Thema **Beleuchtung** kritischer Bereiche muss betrachtet werden.
- Eine **Zerschneidung** der Felder ist nicht sinnvoll.

Resultat für die Planung

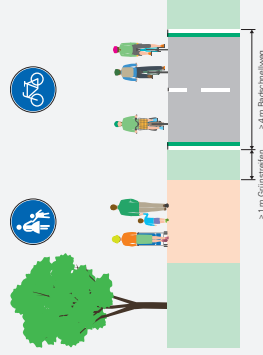
- Im Planungsverlauf werden die Abhängigkeiten verschiedener Verkehrsmodi untersucht. Mögliche Führungsformen – ggf. mit anderen Verkehrsmodi kombiniert – werden geprüft.
- Es werden gesicherte und geeignete Querungsstellen und Knotenpunkte mit möglichst wenig Reisezeitverlusten ausgearbeitet.
- An sicherheitsrelevanten Stellen kann eine Beleuchtung notwendig werden. Diese Notwendigkeit wird im weiteren Planungsprozess untersucht.

Radschnellwege

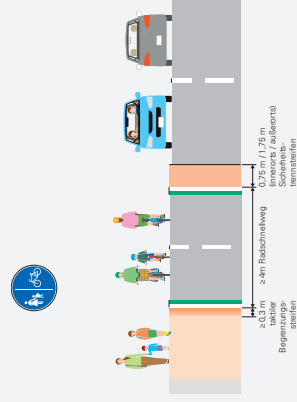
Radschnellverbindungen sind ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität. Sie sollen den Radverkehr auch für längere Distanzen attraktiv gestalten und somit einen Beitrag zu Stauvermeidung, CO₂-Reduzierung und Gesundheitsförderung leisten. Grundlage für den Ausbau von Radschnellverbindungen im Regierungsbezirk Karlsruhe sind Ergebnisse von Machbarkeitsstudien. Diese basieren auf einer landesweiten Potenzialstudie des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2018.

Mögliche Führungsformen

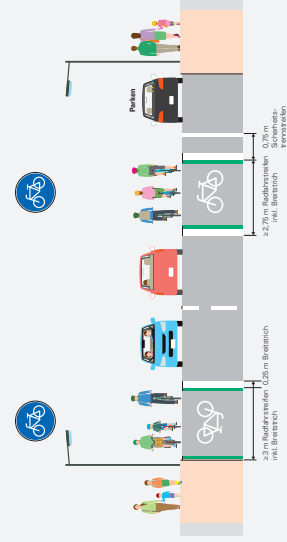
Selbstständig geführter Radschnellweg mit Grünstreifen



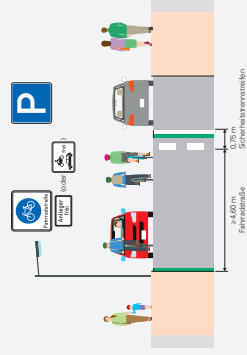
Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg



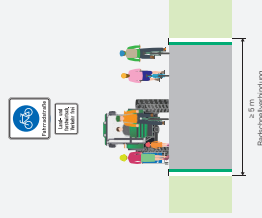
Radfahrstreifen



Fahrradstraße



Gemeinsame Führung mit land-/forstwirtschaftlichem Verkehr und/oder Fußverkehr



Was zeichnet

Radschnellverbindungen aus?

- Länge der Gesamtstrecke: mindestens 5,0 km
- interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs (kein Ausschluss bebauter Gebiete)
- bedeutende Verbindung für den Alltagsradverkehr (DTVw ≥ 2.000 Radfahrten/ 24h auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke nach Ausbau der Gesamtelation als Radschnellverbindung)
- Verkürzung der durchschnittlichen Fahrzeiten im Radverkehr, insbesondere durch Verringerung der Verlustzeiten an Knotenpunkten

Anforderungen an einen Radschnellweg

- sichere Befahrbarkeit
- ausreichende Breiten
- wenig Zeitverluste
- überwiegend Bevorrechtigung an Knotenpunkten
- direkte, umwegfreie Linienführung
- in der Regel Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung