



Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs

Radschnellweg Heidelberg-Mannheim

März 2022

Die Trasse für den Radschnellweg Heidelberg-Mannheim steht seit Sommer 2020 fest. Aktuell arbeiten die Planerinnen und Planer des Regierungspräsidiums Karlsruhe an der Entwurfsplanung. Dabei wurden bereits erste konkrete Querschnitte zur Gestaltung des Straßenraums erstellt. Ein Zwischenstand wurde in einer digitalen Informationsveranstaltung am 22. Juni 2021 vorgestellt. Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung steht im Jahr 2023 als nächster Schritt das Planfeststellungsverfahren an. Dabei erteilt die Planfeststellungsbehörde die Baugenehmigung. Zudem wird in Bereichen ohne Planfeststellungsverfahren mit der Ausführungsplanung begonnen.

Vom 22. Juni bis 6. Juli 2021 konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise zur Ausgestaltung des Radschnellwegs auf einer Online-Karte eintragen. Das Alltagswissen der Bevölkerung wurde zu folgenden Fragestellungen eingeholt:

- Welche Ausstattung braucht es für den Radschnellweg? (z.B. Begrünung und Randbepflanzung, Abstellmöglichkeiten, Reparaturstationen, Mülleimer, usw.)
- Was wäre aus Ihrer Sicht für einen reibungslosen Betrieb wichtig?
- Wo gibt es gefährliche Stellen? Wie könnten diese Stellen aus Ihrer Sicht sicherer gemacht werden und gut sichtbar sein? (z.B. Markierung von Übergängen, Regeln zur Nutzung des Radschnellweges, Fußgängerquerungen, Beleuchtung, usw.)
- Welche weiteren Themen sollen bedacht werden?

Über 150 Hinweise und zahlreiche Kommentare sind eingegangen. Die Hinweise betreffen insbesondere die Themen Ausstattung (z.B. Beleuchtung, Servicestationen), Begrünung, Betrieb, Sicherheit und Anschlüsse in das weitere Radverkehrsnetz. Auch wurden Fragen und Kommentare zur Streckenführung sowie zur Parkraumgestaltung für den Autoverkehr eingebracht.

Anschließend wurden die Hinweise und Kommentare durch die Projektverantwortlichen des Regierungspräsidiums Karlsruhe gesichtet, hinsichtlich der Berücksichtigung in der weiteren Planung überprüft und anschließend kommentiert.

Im Folgenden finden Sie die Auswertungstabelle. Diese ist wie folgt aufgebaut:

- Die Spalte „ID“ gibt u.a. an, ob es sich um einen Hinweis oder einen Kommentar handelt. Hinweise besitzen keine Nachkommastelle. Die Kommentare zu den Hinweisen haben dieselbe ID plus eine Nachkommastelle.
- Die Tabelle beinhaltet ebenfalls den Titel des Hinweises bzw. Kommentars sowie die Beschreibung.
- Die Spalte „Link“ gibt die Verortung des Hinweises bzw. Kommentars auf der Beteiligungskarte an.
- In der Spalte „Anmerkung der Fachbehörde“ finden Sie die Anmerkung der Planerinnen und Planer zu den Hinweisen bzw. Kommentaren.
- Wenn als Anhang zum Hinweis durch den Hinweisgeber ein Bild hochgeladen wurde, kann dieses über den Link in der Spalte „Beitragsbild“ eingesehen werden.

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Hinweise ohne Streckenabschnitt

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
761	Fortführung nach Ma Sandhofen	Der Radschnellweg sollte von Ludwigshafen kommend auch nach MA Sandhofen fortgeführt werden, damit Radpendler aus der Pfalz z.B. zu den Firmen in der Sandhofer Strasse gelangen. Gleiches gilt natürlich auch für die Pendler aus Richtung HD, die in den Norden unterwegs sind.		Anschlüsse	Ohne Streckenabschnitt	Die Anbindung des Radschnellwegs an das bestehende Radnetz der Stadt Heidelberg wird von der Stadt erarbeitet. Eine Verlängerung des Radschnellwegs ist aktuell nicht vorgesehen.	Nicht vorhanden
706	farbliche Markierung	RSW in Kreuzungs-, Einmündungsbereichen u. größeren Grundstückseinfahrten grellfarbig einfärben. Evtl nach einigen Jahren, wenn Neuanstrich nötig, in anderer Farbe, um Aufmerksamkeit wieder zu erwecken, da sonst Gewöhnungseffekt eintritt.		Ausstattung	Ohne Streckenabschnitt	Zur besseren Erkennbarkeit des Radschnellwegs wird es Markierungen und Beschilderungen geben. Wie dies im Detail aussehen wird, ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht abschließend geklärt.	Nicht vorhanden
734	Geschwindigkeitsunterschiede	Es muss sich Gedanken darüber gemacht werden, wie die voraussichtlichen Geschwindigkeitsunterschiede (Kinder 6 km/h, Normale 12 km/h, Rennräder 30 km/h, eBikes über 30 km/h) durch entsprechende Beschilderung adäquat berücksichtigt werden. Wird eine Max-Geschwindigkeit durch Beschilderung nötig sein?		Ausstattung	Ohne Streckenabschnitt	Radschnellverbindungen zeichnen sich vor allem auch durch eine breite Fahrbahn aus. Hierdurch ist ein Überholen, auch im Zweirichtungsverkehr, von langsamen Radfahrenden (z.B. Kinder) grundsätzlich möglich. Darüber hinaus gilt wie auf allen öffentlichen Verkehrswegen auch auf der Radschnellverbindung das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Radschnellverbindungen sind für alle Arten von Rädern zugelassen, eine Ausnahme bilden hier S-Pedelecs, die aufgrund ihrer bauartbedingten Geschwindigkeit von 45km/h nicht auf Radwegen zugelassen sind.	Nicht vorhanden
708	Radbügel an Kreuzungen / Einmündungen	... verhindern zugeparkte Ecken und bieten gleichzeitig Fahrradabstellplätze.		Ausstattung	Ohne Streckenabschnitt	Überwiegend werden Bordsteine an Einmündungen auf Höhe von Parkständen vorgezogen, so wird ein Zuparken verhindert. Eine Anordnung von Radbügeln kann in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde/ Stadt erfolgen.	Nicht vorhanden
760	verkehrssicherheit und extras	Gibt es Ideen zu wichtigen Punkten wie 1.) Fahrbahnbreite > 4m, 2.) Beleuchtung 3.)Räum-Dienste im Winter gegen 6Uhr, 4.) Service-u. Reparaturstationen in regelmäßigen Abständen? (Pumpe und Automaten mit Flickzeug alle 4km)?		Ausstattung	Ohne Streckenabschnitt	Ein Beleuchtungskonzept wird erarbeitet. Weitere Details zur Ausstattung werden während der Ausführungsplanung geklärt.	Nicht vorhanden
839	Wetterschutz	Alle zwei bis drei Kilometer sollte ein Wetterschutz, gebaut werden, ergänzt durch einige Bänke. Schön wäre, hier z.B. mit lokalen Zimmerleuten und Schreibern (Azubi-Projekt?) ein paar kreative Lösungen zu finden, anstatt eine Stahl/Glas "Bushaltestelle" von der Stange zu kaufen. Anbei ein gelungenes Beispiel aus Süd-Korea (eigenes Foto).		Ausstattung	Ohne Streckenabschnitt	Die Ausstattung der Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht detailliert geplant. Hinweise und Anregungen werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	https://schnellweg.arte.de/wp-content/uploads/2021/07/IMG_8769-scaled.jpg
841	Beleuchtung	Eine Beleuchtung finde ich gar nicht so wichtig, lediglich an Problem-Punkten (Unterführung, schlecht einsehbare Bereiche, ...) sollte gut beleuchtet werden. Der Rest des Weges sollte, wenn überhaupt, nur bei Verkehr beleuchtet werden (z.B. Bewegungsmelder oder ein radfreundlicher, manueller Auslöser für einen Streckenabschnitt). Auch nachtaktive Tiere werden so geschont.		Ausstattung-Beleuchtung	Ohne Streckenabschnitt	Es wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet, bei dem genau diese Punkte mit betrachtet werden. Im Außenbereich soll es so wenig künstliche Beleuchtung wie möglich geben. Dort, wo sie erforderlich ist, wird sie so insektenfreundlich wie möglich sein.	Nicht vorhanden
821	Beleuchtung	Auch wir sind direkte Anlieger am Radweg und möchten nochmals auf die Ausgestaltung der Beleuchtung hinweisen. Wie schon in der Infoveranstaltung zur Detailplanung angesprochen, ist uns eine Beleuchtung wichtig, die nur den Radweg ausleuchtet und nicht in unseren Garten und unser Schlafzimmer scheint. Eine eventuelle selbsttätig dimmende und auf Annäherung reagierende Beleuchtung darf nicht zu einem "Disko-Effekt" führen.		Ausstattung-Beleuchtung	Ohne Streckenabschnitt	Es wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet, bei dem auch solche Aspekte mit betrachtet und gelöst werden sollen.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Hinweise ohne Streckenabschnitt

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
739	Beleuchtung	Bitte Weg am Kanal sehr gut ausleuchten!		Ausstattung- Beleuchtung	Ohne Streckenabschnitt	Es wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet, das entsprechende gesetzliche Vorgaben berücksichtigt und auf die einzelnen Erforderlichkeiten, wie beispielsweise die Verkehrssicherheit, eingeht.	Nicht vorhanden
739,1	Beleuchtung	Ja - unbedingt - ist gut für unsere Insekten ect.		Ausstattung- Beleuchtung	Ohne Streckenabschnitt	Das Naturschutzgesetz gibt vor, dass Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, wenn überhaupt, mit einer insektenfreundlichen Beleuchtung auszustatten sind. Im Weiteren wird für das Vorhaben ein Beleuchtungskonzept erstellt.	
888	Keine durchgehende Beleuchtung	Beleuchtung nur an Engstellen und Gefahrenstellen sinnvoll. Bitte keine durchgehende Beleuchtung verbauen. Nachts werden hier deutlich weniger bis kaum Radler unterwegs sein und schon gar nicht in der kalten und dunklen Jahreszeit. Aufgrund der sehr guten Leuchten an den neuen Rädern ist diese unnötig und führt nur noch zu mehr Lichtverschmutzung! Fahre selbst das ganze Jahr mit dem Rad zur Arbeit.		Ausstattung- Beleuchtung	Ohne Streckenabschnitt	Es wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet, das entsprechende gesetzliche Vorgaben berücksichtigt und auf die einzelnen Erforderlichkeiten, wie beispielsweise die Verkehrssicherheit, eingeht.	Nicht vorhanden
837	Hecken planen	Neben Bäumen als Schattenspendler sollten, wo immer möglich, Hecken als Windschutz gepflanzt werden, mindestens 2 Meter Höhe, besser mehr. Vögel und viele weitere Tiere werden es danken. Und wer mal ein paar Stunden gegen den Wind gefahren ist, sowieso.		Begrünung	Ohne Streckenabschnitt	Wird bei der Planung entsprechend berücksichtigt.	Nicht vorhanden
707	Aufpflasterungen	Wo Kreuzungen neu gestaltet werden untergeordnete Einmündungen (und Grundstücksausfahrten) aufpflastern, zB mit Kopfsteinpflaster, um Autofahrenden zu signalisieren, dass sie Vorfahrt gewähren müssen. Wenn möglich, sollte diese Aufpflasterung schon vor der Fußgängerquerung sein, um auch diese zu schützen.		Sicherheit	Ohne Streckenabschnitt	Mittels Markierungen und Beschilderung wird der Radschnellweg kenntlich gemacht.	Nicht vorhanden
732	Rad "schnell" Weg	Warum das Wort "schnell" das verleitet doch wieder nur Raser wie Rennräder usw andere Nutzer zu gefährden. Hoffe es werden auf dieser Strecke öfters Kontrollen über die Verkehrstauglichkeit der Räder durchgeführt. Ich schlage übrigens den Namen Rad Direkt Weg vor. Das ist doch glaub ich auch der Sinn solch einer Strecke. Und nicht schnell, schnell sprich rasen rasen und andere gefährden.		Sicherheit	Ohne Streckenabschnitt	Der Radschnellweg bedeutet, dass die Personen, die ihn nutzen, zügig und ohne lange Wartezeiten an Ampeln etc. an ihr Ziel kommen sollen. Sehr wichtig ist dabei auch die Sicherheit der Radfahrenden. Statt Radschnellweg nutzen wir gerne den Begriff "Komfortradweg". Weitere Bezeichnungen könnten sein der Radwohlfühweg, Radsorglosweg oder auch Radpendlerweg.	Nicht vorhanden
733	Sicherheit von Auf- und Abfahrten	Es muss sichergestellt sein, dass alle Auf- und Abfahrten zum Radschnellweg immer das gleiche Niveau haben wie die kreuzende Fahrbahn! Ansonsten Sturzgefahr!		Sicherheit	Ohne Streckenabschnitt	Absenkungen von Bordsteinen sind an allen Einmündungen und Straßenquerungen vorgesehen.	Nicht vorhanden
892	Strecke direkt der A6 bis zum Kanal führen?	Keine neue Versiegelung in Ilvesheim, die Strecke parallel direkt an der A6 entlang ist schon mit einem Weg ausgestattet. Auf der Feudenheimer Seite übrigens auch! Einer dieser Wege müsste nur verbreitert werden und somit könnten unnötige neue Versiegelung vermieden werden. Oder ist geplant den Weg parallel zur A6 zu renaturieren? Bei der Variante an der A6 entlang wäre die Zubringerstrecke aus Seckenheim (Autobahnbrücke) unmittelbar an den RSW angebunden und die Buckelpiste am Kanal zwischen Mozartstrasse und A6 damit endlich saniert. Warum wurde die Neubaustrecke neben Lidl gewählt? Was spricht gegen die Strecke direkt parallel zu A6?		Streckenführung	Ohne Streckenabschnitt	Hierzu fanden intensive Gespräche mit der Gemeinde statt und die Führung wurde auf Grundlage der Ziele der Gemeinde umgesetzt.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
930	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach Norden über die bestehende Druckknopfampel in die Speyerer Str., weiter ins Gewerbegebiet und nach Neckarhausen, letzteres gerade für Freizeiträder auf dem Wirtschaftsweg westlich der Speyerer Str.	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-15/	Anschlüsse	Edingen-Neckarhausen	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
933	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach SW Richtung Friedrichsfeld - nach Norden durch Bismarckstr. und Untere Neugasse insbesondere für Freizeiträder auf den landschaftlich schönen südlichen Neckarradweg Richtung Neckarhausen	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-14/	Anschlüsse	Edingen-Neckarhausen	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
932	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach Norden insbesondere für Freizeiträder auf den landschaftlich schönen südlichen Neckarradweg Richtung Heidelberg	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-13/	Anschlüsse	Edingen-Neckarhausen	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
931	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - Richtung Süden nach Neu-Edingen/Friedrichsfeld und insbesondere zum eec	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-12/	Anschlüsse	Edingen-Neckarhausen	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
810	Keine Drängelgitter	Die Querung der OEG sollte mit LSA oder Schranke, auf keinen Fall mit Drängelgitter erfolgen.	https://schnellwegkarte.de/map/keine-draengelgitter/	Ausstattung	Edingen-Neckarhausen	Ein Ausbau des Bahnübergangs mit Schranken und Signalisierung (z.B. Ampel) ist durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) vorgesehen.	Nicht vorhanden
810,1	Keine Drängelgitter	... und zwar bitte so, dass die Radfahrer die Schienen zügiger als heute überqueren können, wenn gerade kein Rotlicht leuchtet.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/keine-draengelgitter-810/	Ausstattung	Edingen-Neckarhausen	Siehe oben	
836	Öffentliche WCs entlang des Radwegs	Entlang des Weges sollten in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 5 km) öffentliche WCs geplant und ausgeschildert werden.	https://schnellwegkarte.de/map/oeffentliche-wcs-entlang-des-radwegs/	Ausstattung	Edingen-Neckarhausen	Die Ausstattung der Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht detailliert geplant. Hinweise und Anregungen werden, soweit möglich, im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	Nicht vorhanden
847	Beleuchtung	Bitte keine Beleuchtung in "orange". Entsprechende Lampen sind z.B. am Stangenweg in Edingen verbaut und machen ein grässliches Licht.	https://schnellwegkarte.de/map/beleuchtung-6/	Ausstattung- Beleuchtung	Edingen-Neckarhausen	Nach den gesetzlichen Vorgaben sind Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu vermeiden. Insofern sind Beleuchtungsanlagen an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, wenn überhaupt, mit einer insektenfreundlichen Beleuchtung auszustatten. Die Lichtfarbe ist wichtig; Farbtemperaturen von 4000 Kelvin und mehr haben besonders negative Auswirkungen auf die Insektenfauna, gelbliche Beleuchtung zieht weniger Insekten an. Warmweiße LEDs (bis max. 3000 Kelvin) sind am wenigsten schädlich für Insekten. Im Weiteren wird für das Vorhaben ein Beleuchtungskonzept erstellt.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
705	Beleuchtung	Da unser Wohngebäude unmittelbar an den Radweg angrenzt, möchten wir dass dafür Sorge getragen wird, dass die Beleuchtung des Radweges hier so ausgerichtet wird, dass unsere Bedürfnisse nicht beeinträchtigt werden. All unsere Schlaf- und Kinderzimmer sind zum Radweg hin ausgerichtet und wir haben Sorge, dass durch zu starke Beleuchtung unsere Wohn- und Schlafqualität massiv beeinträchtigt werden könnte. Von daher schlagen wir vor, nicht im Bereich unserer Gebäude eine Lampe zu setzen, sondern weiter hinten zu den Schrebergärten hin. Wenn es möglich wäre, würden wir die Angelegenheit gern persönlich in einem Vor-Ort-Termin aufgreifen und besprechen.	https://schnellwegkarte.de/map/beleuchtung/	Ausstattung- Beleuchtung	Edingen-Neckarhausen	Für den Radschnellweg wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet. Dabei werden neben gesetzlichen Vorgaben auch Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Sobald das Konzept vorliegt, kann gerne ein Vor-Ort-Termin vereinbart werden.	Nicht vorhanden
868	Bereich der OEG-Haltestelle Edingen-West	In diesem Bereich bestehen etliche Komplikationen und Gefährdungsrisiken. 1. Von der Friedrichsfelder Straße aus gesehen liegen zwei Grundstücke auf insgesamt ca. 130 m Länge am Fuß- und Radweg. Auf diesen Grundstücken stehen zwei Hochhäuser, deren Balkonseiten in 13 -16 m Abstand zum Radweg liegen. Die bestehenden Feuerwehrezufahrten zu diesen Balkonseiten können nur über den gegenwärtigen Fuß- und Radweg erfolgen. Bei allen Einsätzen an diesen Häuserfronten hat die Feuerwehr absolute Vorfahrt. Die Zufahrten können nicht verlegt werden. Das steht einem Radschnellweg entgegen. 2. Das an der Friedrichsfelder Straße gelegene Hochhaus hat, von der Straße abbiegend, zudem eine doppelte, sich teilende, Zufahrtsrampe, die am Beginn des Fuß- und Radwegs auf zwei Parkebenen jenes Hauses führt. Eine Rampe führt in eine Tiefgarage und die zweite auf eine darüber liegende Parkebene unter freiem Himmel. Diese Rampenzufahrten können m.E. ebenfalls nicht verlegt werden. 3. Die OEG-Haltestelle Edingen-West wird sehr frequentiert von Berufstätigen, Schulkindern, Senioren, Sehbehinderten und Gehbehinderten, die auch Rolatoren und Rollstühle benutzen. Nach Verlassen der Haltestelle müssen sie den bisherigen Fuß- und Radweg benutzen. Außerdem wird der bisherige Fuß- und Radweg sehr von einheimischen Radfahrern und Fußgängern benutzt, die u.a. ihre Kinder zum Kindergarten oder zur Kindertagesstätte, nahe der Pestalozzi-Schule, bringen. Dazu müssen sie irgendwann nach rechts vom Weg abbiegen in Richtung der Pestalozzi-Schule. Auch Fußgänger und Radfahrer, die in den übrigen Ortsteil, westlich der OEG, möchten, müssen den Weg nach rechts verlassen und z.B. in den Amselweg einbiegen oder in den Weg zur Pestalozzi-Schule. Die Gesamtheit dieser Verkehrsteilnehmer darf in keiner Weise durch einen, oberirdisch geführten, Radschnellweg zusätzlich gefährdet werden. Das gilt besonders für die Behinderten, die auf Basis des Behindertengleichstellungsgesetzes jede zusätzliche Gefährdung, über die bisherige hinausgeht, anfechten können.	https://schnellwegkarte.de/map/bereich-der-oeg-haltestelle-edingen-west/	Sicherheit	Edingen-Neckarhausen	1. Durch den Ausbau der Radschnellverbindung in diesem Bereich wird die Feuerwehr zukünftig mehr Platz zur Verfügung haben. Die Zufahrten müssen aufgrund der Radschnellverbindung auch nicht verlegt werden. Die Feuerwehr wird auch hier bei Einsätzen immer Vorfahrt haben, wie es auch bei allen anderen Verkehrswegen der Fall ist, dies steht daher nicht im Widerspruch zu einer Radschnellverbindung. 2. Die Rampenanlagen zu Parkdeck und Tiefgarage werden im Zuge der Radschnellverbindung lediglich in geringem Maße betroffen sein. Um die Sichtbeziehungen zu verbessern, wurden verschiedene Maßnahmen vorgesehen und bereits mit einem Vertreter der Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) abgestimmt. 3. Der Querschnitt der Radschnellverbindung sieht im Bereich der Haltestelle Edingen West eine Trennung der Fußgänger und Radfahrer vor. Die Querung von der Haltestelle auf den separaten Gehweg wird an der Rampe bzw. Treppe beidseitig des Bahnsteigs möglich sein.	Nicht vorhanden
868	Bereich der OEG-Haltestelle Edingen-West	Mein Votum: Ich sehe eine Lösung in der Untertunnelung des bisherigen Fuß- und Radwegs bis zum OEG-Bahnhof Edingen, damit die Radschnellfahrer, von den o.e. Verkehrsteilnehmern völlig getrennt fahren können. Eine sicherlich preiswertere Alternative ist der ursprünglich erwogene, landwirtschaftliche Weg am Westrand von Edingen. Dort ist das große, vorerwähnte Gefährdungs- und Konfliktpotential kaum vorhanden. Ich wünsche Ihnen allen weise Entscheidungen, die den Belangen der o.e. Personenkreise gerecht werden.				Auf Grundlage eines intensiven Bewertungsverfahrens wurde die Vorzugstrasse festgelegt. Ebenso wurden die Städte und Gemeinden intensiv in den Prozess mit einbezogen. Der Vorschlag einer Untertunnelung wurde abschnittsweise auch in Betracht gezogen, kann jedoch auf längeren Strecken und aufgrund von hohen Kosten nicht überall umgesetzt werden.	
779	Gefährliche Querung	Die Querung der OEG-Schienen ist einfach nur gefährlich.	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrliche-querung/	Sicherheit	Edingen-Neckarhausen	Der Bahnübergang Egelweg am Edinger Wasserturm wird durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) beschränkt und signalisiert. Darüber hinaus werden Aufstellflächen für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen.	Nicht vorhanden
902	Protected Intersection	Auch an dieser Kreuzung würde sich der Umbau zu einer protected Intersection bzw. einem Protected Roundabout mehr als anbieten! Hinweis der Redaktion: Die beigefügte Grafik zu einer geschützten Kreuzung nach dem Modell aus den Niederlanden kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Ähnliche Bilder können auf Wikipedia angesehen werden: https://de.wikipedia.org/wiki/Gesch%C3%BCtze_Kreuzung 	https://schnellwegkarte.de/map/protected-intersection/	Sicherheit	Edingen-Neckarhausen	Die Radschnellverbindung tangiert den Knotenpunkt lediglich auf der südlichen Seite, ein Umbau des gesamten Knotenpunkts ist daher nicht notwendig/ sinnvoll. Darüber hinaus hat der bestehende Knotenpunkt bereits Schutzinseln/ Grünflächen zwischen Rad-/ Gehweg und Fahrbahn.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
701	Rampe hoch zur Kreuzung	Der aktuelle Feldweg liegt an der Kreuzung deutlich tiefer und hat eine steile Rampe. Bitte Radschnellweg dort ebenerdig mit der Kreuzung anlegen, da anhalten auf einer Rampe schwierig ist.	https://schnellwegkarte.de/map/rampe-hoch-zur-kreuzung/	Sicherheit	Edingen-Neckarhausen	Die Höhe der von Westen kommenden Radschnellverbindung wird im Knotenpunktbereich angehoben, um die Sichtbarkeit auf den Knotenpunkt zu erhöhen und das Halten zu erleichtern.	Nicht vorhanden
701,1	Rampe hoch zur Kreuzung	Der erst vor einigen Monaten neu errichtete Zaun des privaten Kleingartens dort (Maschendraht auf Betonfundamentstreifen) bei dieser Rampe müsste wieder weg und der Garten verschmälert werden - zumal wenn dort, wie sinnvoller Weise angeregt, die steile Rampe durch Aufschüttung ebener gemacht wird. Warum hier mit dem Gartenbesitzer durch Kommune und RP nicht rechtzeitig kommuniziert wurde und man ihn nach der Trassen-Festlegung hier offensichtlich nichtsahnend den neuen, aufwendigen Zaun bauen ließ, ist mir ein Rätsel. Ein Hinweis von mir an die Gemeinde während der Fundamentierungsarbeiten dort blieb jedenfalls ohne Reaktion.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/rampe-hoch-zur-kreuzung-701/	Sicherheit	Edingen-Neckarhausen	Es gab zahlreiche Öffentlichkeitstermine, in denen der Verlauf der Vorzugsstrasse - teilweise vor Ort - vorgestellt worden ist. Eine Anfrage an die Gemeinde während der Fundamentierungsarbeiten ist beim Regierungspräsidium oder dem Planungsbüro nicht angekommen. Eine individuelle Kontaktaufnahme des Regierungspräsidiums ist nicht vorgesehen und wird nur in Einzelfällen vorab zum Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Gemeinde ist jedoch mit der Planung vertraut und mit dem Regierungspräsidium im engen Austausch.	
704	Abwasser	Hier im Bereich befindet sich eine Senke von der Grenzhöfer Strasse / Ortsausgang kommend. Bei starkem Regen steht das Wasser im Kreuzungsbereich Radweg / Grenzhöfer Strasse und weiter in den Radweg Richtung Edinger Bahnhof hinein. Bitte tragen Sie Sorge dafür, dass trotz der weiteren Verdichtung durch den Radweg ein Abfluss des Regenwassers an den neuralischen Stellen gewährleistet ist. Zudem ist vom Kreuzungspunkt mit der Grenzhöfer Strasse bis zu den Gartenanlagen (Schrebergärten) hin der Neigungswinkel des Weges nicht gen Norden ausgelegt, sondern gegenläufig. Ein Regenwasserabfluss wäre daher gar nicht möglich, sondern dazu müsste der Neigungswinkel des Weges passend ausgerichtet werden. Bitte berücksichtigen Sie das entsprechend, damit unsere Gebäude und -anlagen nicht beschädigt werden durch ggfls. stehendes (nicht abfließendes) Regenwasser.	https://schnellwegkarte.de/map/abwasser/	Streckenführung	Edingen-Neckarhausen	Im Zuge der Entwurfsplanung wurde die Querneigung der Trasse und somit auch das Thema der Entwässerung detailliert geplant.	Nicht vorhanden
906	Unterführung?	Da die Kreuzung hier höher als das Gelände liegt, bitte prüfen, ob der Radschnellweg nicht auch in einem Tunnel unter der Straße hindurchgeführt werden kann.	https://schnellwegkarte.de/map/unterfuehrung/	Streckenführung	Edingen-Neckarhausen	Eine planfreie Führung der Radschnellverbindung an diesem Knotenpunkt ist aufgrund der Verkehrszahlen nicht erforderlich. Die Verlustzeiten an der Ampel liegen innerhalb der in den Qualitätsmanagern geforderten Größenordnung. Eine Unterführung ist auf der westlichen Seite des Knotenpunkts aufgrund der Nähe zur Fahrbahn nur mit einem aufwendigen Bauwerk zu bewerkstelligen.	https://schnellwegkarte.de/wp-content/uploads/2021/07/Stahlkreuzung-neu.jpg
709	Unterordnung unter Rechtsabbieger	Die Unterordnung unter die Rechtsabbieger führt meist zu langen Warte- und kurzen Grünzeiten. Wäre in Richtung EN eine Zusammenführung mit dem Geradeausverkehr eine Verbesserung? Der Anschluss an den Bestand Richtung EEC führt auf einen nicht befahrbaren Gehweg. Wäre es besser hier markiert und sicher auf die Straße zu leiten?	https://schnellwegkarte.de/map/unterordnung-unter-rechtsabbieger/	Streckenführung	Edingen-Neckarhausen	Im Zuge der Verkehrsuntersuchung werden auch Schaltzeiten an Knotenpunkten mit Ampeln überprüft und ggf. angepasst, wenn diese den Vorgaben/ Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung nicht genügen. Die Anbindung des Einkaufszentrums ist nicht Bestandteil des Projekts Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg. Der Hinweis wird an die Gemeinde Edingen weitergegeben.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
764	Parkplätze und Zufahrten	<p>Bereits jetzt sind durch die Nachverdichtung in Maaßstraße und Adlerstraße, durch angrenzende Betriebe, Finanzamt und Restaurants die Parkplätze zu jeder Tageszeit sehr knapp geworden. Zudem befinden sich in diesem Bereich sehr viele Zufahrten zu privaten Grundstücken und der Friedhof.</p> <p>Wo sollen diese Fahrzeuge in Zukunft abgestellt werden, da die andere Gleisseite der Adlerstraße auch schon stark gefüllt ist.</p> <p>Meiner Meinung nach sollte evaluiert werden, ob nicht doch in der Mannheimer Straße ein solches Konzept umgesetzt werden könnte, denn da gehört der Wieblingler Verkehr auch hin. Eventuell könnte man auch über einen Weg neben der Umgehungsstraße nachdenken.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/parkplaetze-und-zufahrten/	Ausstattung- Parkplätze	Heidelberg-Wieblingen	<p>Die Trassenvarianten durch die Mannheimer Straße (innerhalb Wieblingens) und entlang der Umgehungsstraße wurden im Zuge der Variantenuntersuchung geprüft. Die Führung durch die Mannheimer Straße hätte aufgrund der Anforderungen an eine Radschnellverbindung ebenfalls den Entfall einer hohen Anzahl von Parkständen zur Folge gehabt. Entlang der Umgehungsstraße führten Gründe der Erschließung und des Anschlusses der Radschnellverbindung Richtung Edingen und Heidelberg zum Ausschluss.</p> <p>Der Entfall von Parkständen in der Adlerstraße erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und dem Konzept der Umnutzung von Straßenflächen zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden (Fahrrad und FußgängerInnen). Darüber hinaus wurde die Entscheidung auch auf Grundlage einer Parkraumanalyse getroffen.</p>	Nicht vorhanden
877	Einmündung/Querung im Bereich Oberfeld-/Adle	<p>Falls es bei der neuesten Variante bleibt, den Radschnellweg (RS) über die Oberfeldstraße zu leiten, sollte aus Sicherheitsgründen Folgendes bedacht bzw. eingeplant werden:</p> <p>Direkt an der Einmündung der Oberfeld- in die Adlerstraße (quasi in der 90°-Kurve des RS) existiert eine Tiefgaragenein-/ausfahrt. Etwa in derselben Höhe stößt der Fuß-/Radweg entlang der OEG-Trasse in Richtung TSV-Sportgelände auf die Adlerstraße. Er wird in beiden Richtungen gut von Fußgängern und Radlern genutzt (Sportzentrum, OEG-Haltestelle, SRH-Hochschule). Vor allem befinden sich darunter auch regelmäßig (Grund-)Schulklassen auf oder vom Weg zum Sport- oder Schwimmunterricht. Die genannten Querungen/Einmündungen auf engstem Raum sind prekär gefährlich und sollten dringend "entschärft" werden.</p> <p>Vorschlag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) "Zebrastreifen" (beleuchtet und/oder beblinkt) über die Oberfeldstraße an der Einmündung zur Adlerstraße (praktisch Gehweg Adlerstraße). 2.) Desgleichen ein (beleuchteter) "Zebrastreifen" (am besten in Verbindung mit einer "roten Radspur") zur gesicherten Querung der Adlerstraße durch die Nutzer des oben genannten weiterführenden "OEG-Wegs". Diese Querung/Einmündung war schon bisher verkehrstechnisch unstrukturiert und daher latent gefährlich. Durch die frühere Verschwenkung des RS bei der Variante "Oberfeldstraße" würde sie jedenfalls den RS nicht mehr tangieren. <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden der komplexen Gesamtsituation in diesem Bereich ein deutliches Sicherheitsplus verschaffen.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/einmuendung-querung-im-bereich-oberfeld-adle/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	<p>Die aktuelle Trasse der Radschnellverbindung führt nicht durch die Oberfeldstraße, da hierzu ein Entfall der vorhandenen Parkstände notwendig werden würde.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An der Einmündung der Oberfeldstraße wird der Gehweg Adlerstraße verbreitert. So wird eine Aufstellfläche für Fußgänger geschaffen, die das sichere Queren erleichtern soll. 2. Eine Änderung des Einmündungsbereichs des OEG parallelen Wegs wird mit der Stadt Heidelberg abgestimmt. 	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
882	Gefahrenpotenzial bei Grundstücksausfahrten	<p>Problemstellung: Die ausgewählte Vorzugstrasse durch Wieblingen (Edinger Straße bis Oberfeldstraße) führt an einer Vielzahl von Grundstücksausfahrten entlang. Erfahrungsgemäß stellen sie eine der erheblichsten Gefahrenquellen dar. In gewisser Weise haben sie, insbesondere für Radfahrer, ein höheres Gefährdungspotenzial als Kreuzungen und der ruhende Verkehr am Straßenrand.</p> <p>Grund: Sie sind als solche von Weitem oft nicht deutlich und rechtzeitig (für Radfahrer) erkennbar. Vor allem aber muss meist rückwärts ein- oder ausgefahren werden. Das geht zulasten der Sichtverhältnisse des (PKW-)Fahrers und erfordert auch eine gewisse Zeit, da das Fahrzeug oft noch "zwischengeparkt" werden muss, um etwa das Hof- oder Garagentor zu schließen.</p> <p>Die Vorzugstrasse wird als Teil des Radschnellwegs (RS) nicht nur durch eine steigende Zahl an Fahrradfahrern mit tendenziell steigender Durchschnittsgeschwindigkeit (Pedelecs), sondern auch künftig nach wie vor von allen übrigen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Die von der Projektleitung prognostizierte Anzahl von 2500 Radlern/Tag dürfte in der Endausbaustufe des RS deutlich übertraffen werden. Bereits heute liegen die vom Umwelt- und Prognose-Institut HD in die Diskussion eingebrachten Zahlen für die Radwegnutzung entlang der Mannheimer Straße zwischen HD und Wieblingen bei 3 - 4000! Sie werden - bei insgesamt sicher steigender Tendenz - ganz überwiegend dem künftigen RS zuzurechnen sein. Fazit: Das Gefährdungspotenzial bei Grundstücksausfahrten dürfte daher sprunghaft ansteigen, wenn sie nicht deutlich sichtbar gemacht werden. Allein auf die Vorfahrtsregeln zu verweisen, hilft leider nicht.</p> <p>Vorschläge: 1.) Die Ausfahrten sollten durch eine Straßenmarkierung sichtbar(er) gemacht werden (z.B. durch weiße oder gelbe/reflektierende Pfeilsymbole >>>. Ähnliches gibt es beispielsweise im Dossenheimer Feld am Rande der Ortsbebauung). 2.) Den Anliegern sollte es erleichtert werden, bestimmte weitere optische Warnsysteme, die auch bei Dunkelheit gut wahrnehmbar sind, zu installieren (z.B. gelbes Blinklicht, das sich rechtzeitig einschaltet). Beispiele hierfür: Neuenheimer Landstraße in HD.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/gefahrenpotenzial-bei-grundstuecksausfahrten/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	Zur Ermittlung des Radverkehrsaufkommens entlang der geplanten Radschnellverbindung wurde in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ein Verkehrsmodell erstellt. Entsprechend der von der Bundesanstalt für Straßenwesen beschriebenen Vorgehensweise zur Potenzialanalyse von Radschnellverbindungen wurde das Potenzial entlang der Radschnellverbindung in Wieblingen ermittelt. Diesem Vorgehen hat auch das Ministerium für Verkehr in Stuttgart zugestimmt, so dass die ermittelten Radfahrerpotentiale als realistisch anzunehmen sind. Die Problematik mit den Grundstückszufahrten ist nicht alleine im Rahmen der Radschnellverbindungs-Planung zu lösen. Dies muss gemeinsam und in Federführung der Stadt Heidelberg betrachtet werden. Lösungen mit Blinklichtern werden als viel zu aufwendig und kostenintensiv angesehen. Eine Markierungslösung wäre eher denkbar. Mit dem Entfall der Längsparkplätze wird die Einsehbarkeit in die Fahrbahn verbessert und die Situation beim Ein-/Ausparken übersichtlicher. Die Planer sprechen die Stadt Heidelberg auf die Problematik an, so dass mögliche Lösungen geprüft werden können.	Nicht vorhanden
882	Gefahrenpotenzial bei Grundstücksausfahrten	<p>3.) Ähnliches könnte für Investitionen gelten, die eine Aus- oder Zufahrt in einem Akt, d.h. unterbrechungsfrei und ohne "Zwischenparken" realisiert (z.B. durch ferngesteuerte Torschließ- bzw. -öffnungssysteme). Ein Investitionszuschuss für definierte private Sicherheitsmaßnahmen (etwa zu Ziff. 2 und 3) durch das Land bzw. die Gemeinden und Städte wäre im Sinne einer Gefahrenminimierung für alle Beteiligten sinnvoll und hilfreich.</p>				Diese individuellen Detaillösungen werden in der aktuellen Leistungsphase so noch nicht betrachtet. Die Anmerkungen wurden jedoch an die Städte weitergeleitet.	
875	Gefahrenquelle Adlerstraße	<p>Direkt an der Ecke Adlerstraße und Oberfeldstraße ist eine Tiefgaragenausfahrt. Viel zu gefährlich!!!! Die ganze Adlerstraße ist ungeeignet für einen Radschnellweg. Mit 4 Bahnübergängen hat es mit Radschnellweg nichts mehr zu tun. Warum kann man die Maasstraße nicht für den Autoverkehr Richtung Mannheimerstr. frei geben, das würde die Adlerstraße für den Radverkehr sicherer machen. Außerdem könnte man die Adlerstraße als Anliegerstraße umfunktionieren, das gäbe auch mehr Sicherheit. Anwohnerparkplätze müssten dann nicht alle wegfallen.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/gefahrenquelle-adlerstrasse/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	Die Adlerstraße wird im Zuge der Umwidmung gegenüber der Oberfeldstraße bevorrechtigt. Da die Trasse der Radschnellverbindung über die Liselottestraße zur Mannheimer Straße führt, wird die Tiefgaragenzufahrt von der Radschnellverbindung nicht direkt tangiert. Eine Öffnung der Maasstraße benötigt eine verkehrsbehördliche Anordnung, die in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg erfolgen muss. Die Adlerstraße in eine Anliegerstraße zu ändern, ändert nichts an den notwendigen Breiten. Daher ist ein Entfall der Stellplätze auch bei einer Anliegerstraße weiterhin notwendig.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
802	Gefährlich	<p>Sehr hohe Frequentierung der Kreuzung Maasstraße Adlerstr. durch Fußgänger, Fahrräder, Scooter und natürlich Busse und Autos.</p> <p>Viele Anwohner ab dieser Ecke bis runter zur Liselotten oder Oberfeldstr. Wo sollen die ganzen Anwohner ihr Auto abstellen?</p> <p>Idee: Streckenführung durch die Mannheimer Straße</p>	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrlich/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	Der Knotenpunkt Adlerstraße/ Maaßstraße wird im Zuge der Radschnellverbindung umgebaut. Hierbei werden Planungen der Stadt Heidelberg bzgl. der Adlerstraße Richtung Westen umgesetzt, sowie der Ausbau der Bushaltestelle berücksichtigt. Für Fußgänger wird östlich des Bahnübergangs bahnsseitig eine Aufstellfläche vorgesehen. Eine Trassenführung durch die Mannheimer Straße wurde im Zuge der Variantenuntersuchung überprüft. Aufgrund des Ergebnisses wurde diese Variante allerdings zugunsten der Vorzugstrasse verworfen.	Nicht vorhanden
755	Kreuzungen mit PKW vermeiden	In der ersten Planung war der Radweg in der Liselottestr. geplant. Jetzt ist er in die Oberfeldstr. verlegt, wo es eine zusätzliche Kreuzung mit PKW in der Pfälzerstr. gibt. In der Liselottestr. kreuzen zwar die Schulkinder auf dieser Höhe, aber das ist immer noch ungefährlicher als eine PKW-Kreuzung.	https://schnellwegkarte.de/map/kreuzungen-mit-pkw-vermeiden/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	Die Planung der Radschnellverbindung sieht weiterhin die Führung durch die Liselottestraße vor. Die bestehende Querungsstelle in der Liselottestraße wird im Zuge der Realisierung der Radschnellverbindung ausgebaut, um das sichere Queren nochmals zu verbessern.	Nicht vorhanden
755,1	Kreuzungen mit PKW vermeiden	Ich verstehe es nicht, dass plötzlich die Oberfeldstraße als Radschnellweg dienen soll. Wenn man von der Adlerstraße in die Oberfeldstraße abbiegt, ist genau am Anfang linksseitig eine Tiefgaragenaus- und einfahrt. Außerdem wird sie in beiden Richtungen befahren, was ich als Unfallschwerpunkt sehe. In der Pfälzerstr. queren die Schulklassen die Oberfeldstraße, wenn sie zum Sportplatz gehen.	https://schnellwegkarte.de/mapsearch_comment/kreuzungen-mit-pkw-vermeiden-755/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	Siehe oben	
749	Sicherheit Fahrradautobahn Wieblingen	<p>Fahrradschnellweg HEIDELBERG Mannheim</p> <p>Als Wieblingerin begrüße ich den Fahrradschnellweg Heidelberg-Mannheim sehr.</p> <p>Die Trassenführung durch die Mitte Wieblingen halte ich für alle Beteiligten für zu gefährlich. Vor allem in Kreuzung Mannheimer Straße und Lieselottenstrasse; in der Adlerstrasse und an der OEG-Haltestelle Wieblingen Mitte ist bereits jetzt ohne Schnellweg ein zu hohes Personenaufkommen. Es treffen hier geballt Schüler, Fußgänger, Gehbehinderte, Zweiradfahrer aller Art und PKW-Fahrer aufeinander. Hier gibt es aktuell bereits ohne Schnellweg und bestehender Geschwindigkeitsreduzierung viele Beinahe-Kollisionen. Die Ausfahrten von den Grundstücken auf die Adlerstrasse sind heute schon sehr gefährlich.</p> <p>Mit dem Schnellweg vervielfacht sich hier das Risiko für alle Beteiligten.</p> <p>Ein Fahrradschnellweg soll eine schnelle und sichere Trasse vor allem für die Fahrradfahrer sein.</p> <p>Bei der anvisierten Fahrzeit von ca. 80 Minuten von Heidelberg nach Mannheim frage ich mich, wo hier der Zeitgewinn des neuen Schnellweges für mich als Radfahrer ist? Aktuell benötige ich als nicht trainierte Radfahlerin auf den bestehenden Wegen weniger als 1 Stunde nach Mannheim.</p> <p>Ein Schnellweg soll mich schneller als bisher von Punkt A nach B bringen. Jede Kreuzung und jeder Bahnübergang bremsst mich unnötig aus und stellt ein hohes Unfallrisiko dar.</p> <p>Den Schnellweg durch eng bebaute Stadtteile zu legen, wo es bereits gute Umgehungsstraßen gibt, erschließt sich mir leider nicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wieso gibt es bei Ihren Plänen nur Vorschlag 1, 2 oder 3? - Wieso kann man die Varianten nicht verbinden und die Vorteile jeder einzelnen nutzen? - Wieso plant man keine Zubringer auf den Schnellweg von der Ortsumfahrung zu den OEG-Haltestellen in Wieblingen als Stichwege? Hier reduziert sich das Unfallrisiko erheblich und die Schnelltrasse ist eine wirkliche Schnelltrasse. - Die Trassenführung durch die Mitte Wieblingens halte ich für zu gefährlich und freue mich, wenn Sie meine Anregungen berücksichtigen können. <p>Ich freue mich auf einen sicheren Fahrradschnellweg ohne Verletzungsrisiko und Ärger der Anwohner der uns viel Freude bringt.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/sicherheit-fahrradautobahn-wieblingen/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	<p>Die Entscheidung der Trassenführung wurde unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien getroffen und ergab für den Streckenabschnitt Wieblingen die nun gewählte Variante über Edinger Straße/ Neckarhäuser Straße/ Adlerstraße. Im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung und der vorgesehenen Umwidmung der Straßen zu Fahrradstraßen werden Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit und Befahrbarkeit des Streckenabschnitts zu verbessern. Hierbei sind vor allem der Entfall von Parkreihen, Ausbau von Gehwegen und Aufstellflächen an Querungsstellen zu nennen. Inwieweit dies darüber hinaus verkehrsbehördliche Änderungen zur Nutzung der betroffenen bzw. umliegenden Straßen beinhaltet (Anlieger frei, Einbahnstraßenregelungen), wird in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und der Verkehrsbehörde festgelegt.</p> <p>Die Trassenführung durch die Mannheimer Straße bzw. entlang der Umgehungsstraße wurde im Zuge einer Variantenuntersuchung ebenfalls geprüft. Hierbei wurden auch sinnvolle Kombinationen der einzelnen Varianten untersucht.</p>	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
820	Bedenken	<p>Da ich Anwohnerin in der Adlerstraße in Wieblingen bin, weiß ich wie viel Verkehr dort herrscht.</p> <p>1. Schon heute komme ich nur schwer aus meiner Garage, da die meisten Rad- und Autofahrer sich nicht an die gebotenen Verkehrsregeln halten. Zudem versperren die parkenden, z. T. recht sperrigen Transporter total die Sicht.</p> <p>Gibt es zukünftig Anwohnerparkplätze?</p> <p>Wo sollen Besucher, Handwerker, etc. parken können, wenn der Großteil der Parkplätze wegfällt? Ist das Be- und entladen dann noch zulässig?</p> <p>2. Bei 4 Bahnübergängen</p> <p>a) Taubenfeld b) Grenzhöferweg c) Wieblingen Bahnhof d) Dammweg</p> <p>wo ca. alle 5 Min. die Schranken schließen, finde ich die Adlerstraße als Radschnellweg äußerst ungeeignet.</p> <p>3. Da die Schüler der Hauhecken- und Fröbelschule auf jeden Fall 2 mal die Straße queren müssen - wenn sie zum Sportplatz gehen - sind hier Unfälle vorprogrammiert.</p> <p>Ich bitte darum, die angesprochenen Punkte kritisch zu durchdenken.</p> <p>Wäre eine Möglichkeit: Die Maasstraße kommend vom Wieblingen Bahnhof bis zur Mannheimerstr. für den Autoverkehr freizugeben, damit die Autofahrer nicht alle durch die Adlerstraße fahren müssen, sondern direkt zur Mannheimerstr. durchfahren können.</p> <p>Ich glaube, dass dieser Punkt noch keine Berücksichtigung fand.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/bedenken/	Sicherheit	Heidelberg-Wieblingen	<p>1. Die Anordnung von Anwohnerparkplätzen obliegt der Verkehrsbehörde in Abstimmung mit den zuständigen Ämtern der Stadt Heidelberg und wird nicht im Zuge des Projekts Radschnellverbindung Mannheim-Heidelberg festgelegt.</p> <p>2. Bei offenen Bahnübergängen (BÜ) ist aufgrund der notwendigen Räumung der BÜ eine Bevorrechtigung der Radschnellverbindung-Trasse aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Im Falle von geschlossenen BÜ können Radfahrer die Straßen queren.</p> <p>3. Der Kinderwegeplan der Stadt Heidelberg wurde bei den aktuellen Planungen berücksichtigt und Querungsstellen entsprechend ausgebaut.</p> <p>4. Die Übersichtlichkeit beim Ein-/Ausparken verbessert sich, durch den Entfall der Längsparkplätze.</p> <p>Bei Öffnung der Maaßstraße für Beidrichungsverkehr wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde nicht befürwortet. Als wichtiger Bestandteil des Schulwegenetzes wird nicht angestrebt, zusätzlichen Verkehr in die Maaßstraße zu lenken.</p>	Nicht vorhanden
757	Engstelle Gehweg	<p>Wenn ich die Detailangabe in der Download-Datei LP-00500_TA-45 richtig verstehe, ist eine "Verlegung Gehweg Richtung Bahngleise" geplant. Analog zur Planung am Neckarufer in lvesheim sollte der Fußgängerverkehr lieber häusernah - also hier auf der östlichen Seite - verlaufen. Die flotteren Radler können direkt an den Gleisen ungehinderter fahren.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/engstelle-gehweg/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	<p>In der Edinger Straße ist zwischen der Einmündung Feudenheimer Straße und Forstweg keine Änderung vorgesehen. Der Gehweg wird wie im Bestand entlang der Wohnbebauung geführt.</p>	Nicht vorhanden
754	Pkw und Rad trennen	<p>In diesem Abschnitt der Adlerstraße besteht bereits eine Einbahnregelung. Auf der westlichen Seite der Gleise wäre eine Zweibahnregelung möglich, wenn man wechselseitig Parkplätze auszeichnet (dadurch gehen zwar Parkplätze verloren, aber die Anwohner haben eigene Vorgärten zum Ausweichen). Auf der östlichen Seite (am Friedhof) wäre dann unter Wegfall der Parkreihe und des Autoverkehrs ein reiner Radweg in voller Breite möglich.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/pkw-und-rad-trennen/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	<p>Durch die Umwidmung der Adlerstraße zu einer Fahrradstraße (Kfz in Einbahnrichtung freigegeben) und den Entfall der Parkreihe wird dem Radverkehr ausreichend Raum zur Verfügung stehen. Hierdurch ist auch eine Verbreiterung des Gehwegs auf 2,5m möglich um das Angebot auch für Fußgänger zu verbessern.</p>	Nicht vorhanden
754,1	Pkw und Rad trennen	<p>Hallo, ein reiner Radweg ist nicht möglich, da auch Fußgänger diesen Weg nutzen und es auch auf dieser Seite Anwohner mit ihren Einfahrten gibt.</p> <p>Zudem ist die westliche Adlerstraße bereits jetzt komplett zugeparkt und man kann kaum ausweichen, wenn sich Autos entgegenkommen.</p>	https://schnellwegkarte.de/mapsearch_comment/pkw-und-rad-trennen-754/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	Siehe oben	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
878	RS durch Hermann-Treiber-Straße (HTS)?	<p>Nachdem der Radschnellweg (RS) nach der neuesten Planungsvariante durch die Oberfeldstraße (Wieblingen) führen soll, kann man sich schon die Frage stellen, warum dann nicht auch die HTS als Alternativroute geprüft wird.</p> <p>Sie hätte zumindest den Vorteil, dass der RS (in Richtung HD-Mitte) die Mannheimer Straße nicht zwischen der Bushaltestelle und dem Supermarkt-Parkplatz (Netto) queren müsste. Beide Umstände sorgen für unübersichtliche und unruhige Sondersituationen, die die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigen können. Falls naturschutzrechtlich zulässig, könnte die HTS-Variante in direkter Verlängerung (zunächst) auf das Ritzal-Ufer übergeleitet werden, ohne eine gefährliche 90°-Verschwenkung auf einem relativ schmalen Radweg entlang der Mannheimer Straße.</p> <p>Im Übrigen: Da sich perspektivisch Änderungen im Baubestand in der HTS abzeichnen, könnten in diesem Zusammenhang die Anforderungen des RS an dieser Stelle künftig noch optimiert werden.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/rs-durch-hermann-treiber-strasse-hts/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	Die Planung der Radschnellverbindung sieht weiterhin die Führung durch die Lieselottestraße vor, nicht durch die Oberfeldstraße. Während der Beteiligungsphase gab es hier einen Fehler in der eingezeichneten Strecke. Wir bitten, dies zu entschuldigen.	Nicht vorhanden
718	Unverständliche Radwegeführung	<p>Auch wenn die Planung hier wohl beendet ist, aber die Führung durch Neckarhäuser Straße/Adlerstraße/Lieselottestraße ist eine völlig unverständliche Entscheidung. Hier sind (nicht lösbare) Konflikte vorprogrammiert und sei es nur, dass die zu entfernenden Parkplätze für Sprengstoff sorgen werden. Diese Radwegeführung bedingt viele Einmündungen, sie quert drei stärker befahrene Straßen in der Nähe von Bahnübergängen und ist insbesondere im Bereich der Neckarhäuser Straße zu eng. Zu eng ist sie auch im Bereich des Friedhofs (hier kommt es jetzt schon häufig genug zu Konflikten, sowohl mit flanierenden Fußgängern, wie auch mit einfahrenden Autos), zusätzlich muss man hier entlang der Autobahn entweder verschwenken oder aber eine Unterführung unter der Autobahn parallel zur OEG-Trasse bauen.</p> <p>Die Planung hätte durch die Mannheimer Straße gehen sollen. Die komplette Mannheimer Straße hätte man zu einer verkehrsberuhigten Zone machen können, die nur Bussen, Radfahrern und Fußgängern reserviert ist. In Wieblingen gibt es, anders als in Edingen, eine Umgehungsstraße, über die der Verkehr hätte umgeleitet werden können (und sollen).</p> <p>In den Niederlanden wäre eine solche Wegeführung kein Problem gewesen. Es hätte rechts und links rot abgetrennte Radfahrstreifen gegeben und mittig einen einspurigen Streifen für Autos bzw. Busse.</p> <p>Das wäre ein ungeheurer Gewinn an Lebensqualität für Wieblingen gewesen und es ist die einzig sinnvolle Radwegeführung, denn genau hier liegen Schulen und Geschäfte, nicht in der Adlerstraße etc.</p> <p>Ärgerlich sind auch die 90-Grad-Kurven am Anfang und am Ende der Lieselottestraße - für schneller fahrende Radler ein echtes Hindernis, zumal auch die Lieselottestraße auf beiden Seiten zugeparkt ist und man beim Einfahren in die Mannheimer Straße diese queren muss.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/unverstaendliche-radwegefuehrung/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	<p>Durch die Umwidmung der Neckarhäuser Straße/Adlerstraße/Lieselottestraße zu Fahrradstraßen und eine Reduzierung der vorhandenen Parkplätze werden die Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung erreicht. Dies bezieht sich auch auf die zu erwartenden Wartezeiten an Knotenpunkten, hier insbesondere der Bahnübergänge. Die Stadt Heidelberg überprüft aktuell, wo Ersatzflächen für die entfallenen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Die Planung sieht darüber hinaus ein neues Unterführungsbauwerk an der Bundesautobahn A5 vor, wodurch die Verschwenkung Richtung Mannheimer Straße vermieden werden kann.</p> <p>Die Trassenführung durch die Mannheimer Straße bzw. entlang der Umgehungsstraße wurde im Zuge einer Variantenuntersuchung geprüft.</p> <p>Zukünftig wird es in der Lieselottestraße einseitig Parkstände geben, die durch neue Baumstandorte aufgewertet werden. Die Querung der Mannheimer Straße wird entsprechend den Musterlösungen um- und ausgebaut, um ein sicheres queren zu gewährleisten.</p>	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Wieblingen

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
883	Vorzugstrasse Wieblingen als Anliegerstraße	<p>Die Entscheidung, den "Radschnellweg" (Fahrradstraße) - RS - durch die Edinger Straße bis zur Oberfeldstraße durch Wieblingen zu leiten, halte ich grundsätzlich für falsch. Denn sie erfüllt aus meiner Sicht die plakativ genannten Schlüsselkriterien "direkt - schnell - sicher" des Flyers "Radschnellwege" des Landesverkehrsministeriums allenfalls im Punkt "direkt".</p> <p>"Schnell" und "sicher" kann man eine Trasse dagegen wohl nicht mehr nennen, die allein vier (bevorrechtigte) Querungen der OEG-Bahntrasse und eine Vielzahl von Einmündungen aufweist und praktisch alle übrigen (Kraft-)Fahrzeuge zulässt bzw. zulassen muss, einschließlich eines Linienbusverkehrs auf einer Teilstrecke. Der Ministeriumsflyer ist insofern sehr klar, indem er die Frage "Was zeichnet einen Radschnellweg aus?" so beantwortet: "In der Regel von anderen Verkehrsmitteln getrennt" und: "Routen möglichst kreuzungsfrei oder mit minimalen Wartezeiten an Kreuzungen".</p> <p>Diese Kriterien sind m.E. am ehesten durch die Alternativ-Variante "Stangenweg/L 637", mit Abstrichen auch durch die Variante "Mannheimer Straße" erfüllt. Das sehr subjektive Argument "kaum soziale Kontrolle", das gegen den Stangenweg ins Feld geführt wurde, wirkt seltsam, wenn der RS, wie hier, zumindest am Rande der Bebauung geführt wird, während südlich von Stuttgart die Radschnellverbindung über weite Strecken durch den Wald führt. Auch die Fotos auf den diversen Hochglanzbroschüren des Ministeriums zeigen interessanterweise bevorzugt Strecken in freier, bewaldeter Natur. Irgendwie merkwürdig, denn sie wären alle hochgradig ohne "soziale Kontrolle"!</p> <p>Es ist zwar leider äußerst unwahrscheinlich, dass die Streckenführung nochmals auf den Prüfstand kommt, aber wer weiß das schon mit Sicherheit ...</p>	https://schnellwegkarte.de/map/vorzugstrasse-wieblingen-als-anliegerstrasse/	Streckenführung	Heidelberg-Wieblingen	Die Entscheidung der Trassenführung wurde unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien getroffen und ergab für den Streckenabschnitt Wieblingen die nun gewählte Variante über Edinger Straße/ Neckarhäuser Straße/ Adlerstraße. Im Zuge der Umsetzung der Radschnellverbindung und der vorgesehenen Umwidmung der Straßen zu Fahrradstraßen werden Maßnahmen ergriffen, die Sicherheit und Befahrbarkeit des Streckenabschnitts zu verbessern. Hierbei sind vor allem der Entfall von Parkreihen, Ausbau von Gehwegen, Aufstellflächen an Querungsstellen zu nennen. Inwieweit dies darüber hinaus verkehrsbehördliche Änderungen zur Nutzung der betroffenen bzw. umliegenden Straßen beinhaltet (Anlieger frei, Einbahnstraßenregelungen), wird in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und der Verkehrsbehörde festgelegt.	Nicht vorhanden
883	Vorzugstrasse Wieblingen als Anliegerstraße	<p>Sollte man mit der getroffenen Entscheidung also endgültig "leben müssen", so schlage ich vor, die Vorzugstrasse so gut wie möglich verkehrsmäßig zu beruhigen, d.h. unnötigen Verkehr fernzuhalten und umzulenken.</p> <p>Dazu könnte am ehesten beitragen, auf der gesamten oder zumindest überwiegenden Trasse - außer den grundsätzlich bevorrechtigten Radfahrern - nur Kraftfahrzeuge von Anliegern zuzulassen. (Auch die Streckenführung der Buslinie 34 gehört insoweit auf den Prüfstand).</p> <p>Als begleitende verkehrslenkende Maßnahmen wäre es gegebenenfalls erforderlich, die bahnüberschreitenden Querachsen zwischen Mannheimer Straße und der Umgehungsstraße zu verstärken, eventuell direkter zu gestalten und dabei die Sinnhaftigkeit von bestehenden Einbahnstraßen-Regelungen und (neue) Bevorrechtigungen zu prüfen.</p>				Die gewählte Führungsform "Fahrradstraße" lässt grundsätzlich nur Radverkehr zu. Kraftverkehr wird mit Zusatzzeichen wie "Anlieger frei" zugelassen, über diese Zusatzzeichen kann z.B. PKW, Liefer- oder Linienbusverkehr zugelassen werden. Ziel ist, so wenig Kraftverkehr wie möglich auf der Radachse zuzulassen. Einige Bahnübergänge werden derzeit planerisch betrachtet. Verkehrsbehördliche Änderungen zur Nutzung der betroffenen bzw. umliegenden Straßen (Anlieger frei, Einbahnstraßenregelungen) werden in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg und der Verkehrsbehörde festgelegt.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Bergheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
716	Abzweigmöglichkeit vorsehen	Im Bereich Yorkstraße oder Karl-Metz-Straße müssen Radfahrer aus Wieblingen Richtung Hauptbahnhof abbiegen können.	https://schnellwegkarte.de/map/abzweigmoeglichkeit-vorsehen/	Anschlüsse	Heidelberg-Bergheim	Der Bereich der B37 wird aktuell von der Stadt Heidelberg noch untersucht.	Nicht vorhanden
782	Anbindung in Richtung Neckargemünd	Es scheint kein Konzept zu einer Anbindung an die Strecke nach Neckargemünd zu geben	https://schnellwegkarte.de/map/anbindung-in-richtung-neckargemuend/	Anschlüsse	Heidelberg-Bergheim	Ein Konzept für die Anschlussmöglichkeiten an das städtische Netz als auch an weitere Radschnellwege erarbeiten die Städte intern.	Nicht vorhanden
783	Anbindung in die Innenstadt	Wo ist die Anbindung in Innenstadtbereiche?	https://schnellwegkarte.de/map/anbindung-in-die-innenstadt/	Anschlüsse	Heidelberg-Bergheim	Der Ziel- und Startpunkt in Heidelberg ist der Bismarckplatz.	Nicht vorhanden
781	Katastrophal	Die bestehende Radwegführung ist hier katastrophal, egal aus welcher Richtung man kommt. Entlang des Hotels ist der gemeinsame Fuß-Radweg zu eng, die Querung der Einfahrt zu Hotel und Wasserschutzpolizei ist mühsam und die Führung des Radweges derzeit nicht geradlinig	https://schnellwegkarte.de/map/katastrophal/	Ausstattung	Heidelberg-Bergheim	Die Planung der Radschnellverbindung sieht in diesem Abschnitt einen getrennten Rad-/ Gehweg vor. Hierzu ist vorgesehen eine Fahrspur der B37 zu reduzieren, wodurch der notwendige Platz zur Verfügung steht. Eine finale Entscheidung zur Fahrstreifenreduzierung wird aktuell noch anhand einer Verkehrsuntersuchung geprüft.	Nicht vorhanden
730	Ende am Bismarckplatz	Der Schnellradweg endet am Bismarckplatz, die Radstraße in die Altstadt ist die Plöck. Hier sollte eine sichere Führung zur Verbindung angeboten werden zwischen Schnellradweg und Plöck, weil die Querungen hinter dem Kaufhof für Radfahrer recht unübersichtlich ist.	https://schnellwegkarte.de/map/ende-am-bismarckplatz/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die Anbindung des Radschnellwegs an das bestehende Radnetz der Stadt Heidelberg wird von der Stadt erarbeitet.	Nicht vorhanden
808	Engstelle	an dieser Stelle ist es aktuell zu eng für beide Verkehrsteilnehmer. Sollte eine Nutzung beider auch später unvermeidbar sein und der Weg nicht verbreitert werden, zumindest mit Achtung-Schilder versehen, dass eine Engstelle kommt. Und vor allem keine E-Scooter in der Nähe der Trasse durch HD mehr zulassen, dass die dort abgestellt werden können. Dies verschärft die Situation unnötig und stellt im Dunkeln ein Risiko dar.	https://schnellwegkarte.de/map/engstelle/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die aktuelle Planung der Radschnellverbindung sieht entlang der B37 aktuell eine Verbreiterung des Seitenbereichs auf 4,0m (zzgl. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn) vor. Hierdurch wird entsprechend den Qualitätsstandards für Radschnellverbindung ein Befahren in beide Richtungen gewährleistet. Der Hinweis auf ein Abstellverbot für E-Scooter wird an die Stadt Heidelberg weitergegeben.	Nicht vorhanden
886	Gefährliche Ampelquerung	An dieser Stelle wird selbst bei Verlagerung des Fußgängerwegs ein Übergang notwendig bleiben, um den Anliegern das Betreten der Vereinsgelände zu ermöglichen. Der Radweg im Zweirichtungsverkehr ist auch jetzt schon eine Unmöglichkeit. Ein mutiger Entwurf wäre hierfür notwendig.	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrliche-ampelquerung/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die Fußgängerführung in diesem Bereich wird nach aktuellem Planungsstand neu geordnet. Auch zukünftig wird ein Queren der B37 möglich sein, um die Vereinsgelände zu erreichen. An der Querung der Radschnellverbindung für Fußgänger wird es künftig eine Aufstellfläche geben, um ein sicheres Kreuzen gewährleisten zu können.	Nicht vorhanden
719	Gefährliche Bushaltestelle	Die Bushaltestelle muss entschärft werden, die Stelle ist zu eng	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrliche-bushaltestelle/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die Haltestellen entlang der Mannheimer Straße werden neu gestaltet. Außerdem wird der Querschnitt für Radfahrer und Fußgänger deutlich verbreitert und die Haltestellen entsprechend überarbeitet.	Nicht vorhanden
735	Gefährliche Kurve mit Bordstein	Engstelle mit gefährlicher Kurve und Bordstein. Hier muß man immer für die Kurve abbremsen, bei Gegenverkehr umso mehr. Abflachung ohne Bordstein wäre sinnvoll! Erleichtert auch das Durchkommen mit Radanhänger!	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrliche-kuerve-mit-bordstein/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Der Seitenraum wird im Zuge des Ausbaus zur Radschnellverbindung komplett überarbeitet, die Radschnellverbindung wird zukünftig parallel zur B37 verlaufen und keine Verschwenkung hinter die bestehenden Bäume aufweisen.	Nicht vorhanden
715	Konfliktpunkt Tiefgarageneinfahrt	Die Ausfahrt aus der Tiefgarage ist sowieso schon in die Kreuzungsimpel eingebunden; die Einfahrt in die Tiefgarage und der Radschnellweg müssen auch in die Ampelschaltung eingebunden werden, um Unfälle zu vermeiden.	https://schnellwegkarte.de/map/konfliktpunkt-tiefgarageneinfahrt/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die Ampelschaltung an diesem Knotenpunkt wird in die Planung mit einfließen.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Heidelberg-Bergheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
720	Problemstelle Wehrsteg	Hier braucht es eine sichere Lösung für die Vorbeifahrt am Wehrsteg. Die Stelle ist zu eng und zu unübersichtlich, es queren ständig Personen, die (mit oder ohne Rad) auf den Wehrsteg wollen oder herunterkommen und i.d.R. kaum auf den Verkehr längs der Straße achten.	https://schnellwegkarte.de/map/#problemstelle-wehrsteg/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Die Radschnellverbindung sieht hier eine getrennte Führung von RadfahrerInnen und FußgängerInnen vor. Darüber hinaus wird mit dem Projekt "Geisenaubücke" der Wehrsteg zukünftig an Bedeutung verlieren.	Nicht vorhanden
768	Radschnellweg verbreitern	Wenn man die nördliche der 3 zukünftigen KFZ-Fahrsuren etwas von 3,25 m auf 3,00 m verschmälern würde, könnte man den Radschnellweg wenigstens von 3 auf 3,25 m verbreitern.	https://schnellwegkarte.de/map/#radschnellweg-verbreitern/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite ist aufgrund der Bedeutung der B37 und des entsprechend hohen Verkehrsaufkommens nicht vorgesehen.	Nicht vorhanden
729	Radschnellweg viel zu schmal	Der Zweirichtungsradschnellweg auf dem Gehweg der Mannheimer Straße ist mit 3 m für beides viel zu schmal, zumal der vor einigen Jahren angelegte Fahrradschutzstreifen Richtung Innenstadt, der sich gut bewährt hat, ersatzlos gestrichen werden soll.	https://schnellwegkarte.de/map/#radschnellweg-viel-zu-schmal/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Aktuell wird eine Verbreiterung der Radschnellverbindung auf den vollen Qualitätsstandard geprüft.	Nicht vorhanden
908	Radschnellweg-Qualität	Auf der Mannheimer Straße in Heidelberg bietet sich die Führung des Radschnellwegs zusammenhängend in 4m Breite an.	https://schnellwegkarte.de/map/#radschnellweg-qualitaet/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Aktuell wird eine Verbreiterung der Radschnellverbindung auf den vollen Qualitätsstandard geprüft.	Nicht vorhanden
884	Teilung des Radschnellwegs/Richtungsverkehr	Der Radschnellweg sollte aus Sicherheitsgründen ab Höhe Thibautstraße geteilt und je nach Fahrtrichtung beiderseits des Autoverkehrs geführt werden. Zusätzlicher Vorteil: schnell umsetzbar, kostendämpfend, Anbindung an Innenstadt ohne gefährliche Begegnungen möglich. Zusätzlich könnte der Panoramafußweg weiter bestehen bleiben.	https://schnellwegkarte.de/map/#teilung-des-radschnellwegs-richtungsverkehr/	Sicherheit	Heidelberg-Bergheim	Eine Führung als beidseitige Einrichtungradwege ist ohne bauliche Maßnahmen Richtung Bismarckplatz nicht möglich. Hierzu müsste ein von der Fahrbahn getrennter Radweg errichtet werden, da eine Führung als Schutzstreifen bei den sich darstellenden Verkehrszahlen nicht möglich ist. Ein neckarseitiger Gehweg wird auch zukünftig vorhanden sein.	Nicht vorhanden
780	Knflikte mit Fußgängern	Sollte der gemeinsame Fuß-Radweg beibehalten werden, werden auch die ständigen Konflikte mit Fußgängern fortgeschrieben	https://schnellwegkarte.de/map/#knflikte-mit-fussgaengern/	Sonstiges	Heidelberg-Bergheim	Hier ist eine Verknüpfung der Projekte "Stadt an den Fluss" und der Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg vorgesehen, wodurch FußgängerInnen zukünftig direkt am Neckar, getrennt von den Radfahrenden, geführt werden. Alternativ gibt es die Möglichkeit, den Gehweg auf der Südseite der B37 zu nutzen.	Nicht vorhanden
889	"Stadt an den Fluss"	Die Einbeziehung des Heidelberger Projekts "Stadt an den Fluss" in die Planung des Radschnellwegs HD-MA wird die Fertigstellung wesentlich verzögern, da es nicht auf einfache Weise möglich ist, den Fußweg auf des Betriebsgelände der ansässigen Vereine zu verlegen. Außerdem sprechen die relativ häufige Hochwasserlage, Sicherheitsaspekte und der Schutz vor Vandalismus (siehe z.B. Neckarwiese) dagegen	https://schnellwegkarte.de/map/#stadt-an-den-fluss/	Strecken-führung	Heidelberg-Bergheim	Die Stadt Heidelberg ist für das Projekt und die Planung "Stadt an den Fluss" verantwortlich. Die Planung des Radschnellwegs wird sich daran anpassen. Zum zeitlichen Aspekt ist die Stadt Heidelberg Ansprechpartner.	Nicht vorhanden
756	Rad an den Fluss	Wenn der Radweg nördlich von Arbeitsgericht, Mariott und Wasserpolizei direkt am Neckarufer wäre, würde man sich viele Nachteile ersparen: Keine Ampel, keine Kurven, weg von den Abgasen.	https://schnellwegkarte.de/map/#rad-an-den-fluss/	Strecken-führung	Heidelberg-Bergheim	Eine Führung der Radschnellverbindung am Neckarufer ist in diesem Abschnitt schwierig, da eine Verbreiterung Eingriffe in die bestehende Uferbegrünung, Böschung und den Neckarquerschnitt bei Hochwasser bedingt. Die Stadt Heidelberg beauftragt derzeit eine Machbarkeitsuntersuchung zur beschriebenen Streckenföhrung.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
724	Anschluss über die Brücke	Die Anschlussmöglichkeiten für die Weiterführung in die Ortsmitte sollten erörtert und vorbereitet werden.	https://schnellwegkarte.de/map/anschluss-ueber-die-bruecke/	Anschlüsse	Ilvesheim	Der Radschnellweg ist an jeder Stelle zugänglich. Ein separates Konzept zur Anbindung an das kommunale Netz ist den jeweiligen Kommunen und Gemeinden überlassen.	Nicht vorhanden
724,1	Anschluss über die Brücke	Die Anschlüsse in die Ortsmitte könnten sein: a) von Westen kommend Dresdner Straße & Goethestraße; b) von Osten kommend: Dieselstraße & Siemensstraße.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/anschluss-ueber-die-bruecke-724/	Anschlüsse	Ilvesheim	Der Radschnellweg ist an jeder Stelle zugänglich. Ein separates Konzept zur Anbindung an das kommunale Netz ist den jeweiligen Kommunen und Gemeinden überlassen. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	
922	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - insbesondere für Freizeitradler nach Norden Richtung Straßenheim, Heddesheim	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-6/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
919	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - auf die Brücke und hinüber nach Ilvesheim	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-4/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
918	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - Richtung Ladenburg und dann weiter über Neubotzheim nach Dossenheim und ins Neuenheimer Feld	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-3/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
916	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - Richtung Neckarhausen - Richtung Neckarplatten und insbesondere für Freizeitradler weiter auf den landschaftlich schönen südlichen Neckaradweg - Erhalt der bestehenden Verbindung Neckarhausen–Neckarplatten–Neckaradweg	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-2/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
912	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach SW und dann über die nächste L597-Brücke Richtung Suebenheimer Allee und dann weiter Richtung DHBW, Maimarkt, SAP-Arena, Neuhermsheim, Neckarau - nach SW weiter zum Saarburger Ring - nach NW entlang der L637 nach Seckenheim Mitte (OEG-Bahnhof) und insbesondere für Freizeitradler auf den landschaftlich schönen südlichen Neckaradweg	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
935	Auf-/ Abfahrt einplanen	Um die Nutzung des RSW insbesondere durch Edingen sowie auch Seckenheim zu erhöhen, sollte hier eine RSW Auf- und Abfahrt unbedingt eingeplant werden	https://schnellwegkarte.de/map/auf-abfahrt-einplanen/	Anschlüsse	Ilvesheim	Der Hinweis wird an das zuständige Planungsbüro weitergegeben. Eine Anbindung an das bestehende Netz ist vorgesehen.	Nicht vorhanden
799,5	Früher an den Neckarkanal	Gute Idee! Vor allem hätte man dann über den Fuß- und Radweg auf der Autobahnbrücke von Seckenheim kommend eine direkte Anbindung an auf den Radschnellweg. Und Richtung Seckenheim und Neuostheim natürlich auch.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/frueher-an-den-neckarkanal-799/	Anschlüsse	Ilvesheim	Dieser Punkt befindet sich aktuell im Gespräch mit der Gemeinde Ilvesheim.	
725	Schlussmöglichkeit über die Kanalbrücke	Wo wird der Anschluss über die Neckarkanalbrücke Richtung Seckenheim bzw. Ilvesheim Mitte realisiert?	https://schnellwegkarte.de/map/schlussmoeglichkeit-ueber-die-kanalbruecke/	Anschlüsse	Ilvesheim	Ein konkreter Ausbau des Zubringers Richtung Seckenheim liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde, ist aber wie auch im Kommentar beschrieben auch ohne zusätzliche Maßnahmen über die Scheffelstraße möglich.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
725,1	Schlussmöglichkeit über die Kanalbrücke	Mein Vorschlag dazu wäre ebenfalls: von der Hebelstraße aus eine Ausschilderung und Fortführung der Fahrradstraße (?) in die Scheffelstraße, um dann an der Kreuzung „am Ludwigshof“ vorne auf den Radweg auf die Brücke einzubiegen.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/schlussmoeglichkeit-ueber-die-kanalbruecke-725-2/	Anschlüsse	Ilvesheim	Siehe oben	
725,2	Schlussmöglichkeit über die Kanalbrücke	Anschluss Seckenheimerstraße und Ilvesheim Mitte über Scheffelstraße möglich.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/schlussmoeglichkeit-ueber-die-kanalbruecke-725/	Anschlüsse	Ilvesheim	Siehe oben	
736	Sichere Anbindung an die Suebenheimer Allee	Die Suebenheimer Allee hat einen hervorragenden Radweg – an diesen braucht es hier eine gute Anbindung! Wer von Edingen kommend in die östlichen und südlichen Mannheimer Stadtteile möchte, wird hier garantiert nicht die Neckarseite queren, um auf großem Umweg nach Mannheim rein zu kommen, und umgekehrt.	https://schnellwegkarte.de/map/sichere-anbindung-an-die-suebenheimer-allee/	Anschlüsse	Ilvesheim	Die Anbindung der Radschnellverbindung an das bestehende Radwegenetz liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden und ist nicht Bestandteil des Projekts RSV Mannheim - Heidelberg. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
736,1	Sichere Anbindung an die Suebenheimer Allee	Die Stadt Mannheim ist hier in der Pflicht für eine gute Anbindung und Wegweisung zu sorgen. Der o.g. Radweg muss sicher die L542 queren. Über die Holzwegbrücke werden Rheinau und Neckarau angebunden.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sichere-anbindung-an-die-suebenheimer-allee-736/	Anschlüsse	Ilvesheim	Siehe oben	
737,1	Beleuchtung	Es ist einfach kein Platz für einen Radweg	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/beleuchtung-737/	Ausstattung	Ilvesheim	Im Bereich Ladenburg fanden mit der Gemeinde und den ansässigen Firmen intensive Gespräche statt. Das Planungsbüro untersucht alle Möglichkeiten, um eine optimal Führung unter den Bedingungen der Qualitätsstandards für Radschnellwege im Baden Württemberg umzusetzen. Speziell im Industriegebiet Ladenburg ist eine Nutzung des alten Gleisbetts für die Radschnellverbindung vorgesehen, um ausreichend Platz für den neuen Querschnitt zu schaffen.	
723	Picknickplatz	Der RSW soll nicht nur Pendlern sondern auch Freizeitradlern zur Verfügung stehen. Der Picknickplatz könnte gleichzeitig eine Fahrrad-Reparatur-Station beinhalten.	https://schnellwegkarte.de/map/picknickplatz/	Ausstattung	Ilvesheim	Die Ausstattung der Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg wird erst im weiteren Planungsprozess detailliert geplant. Hinweise und Anregungen werden dabei berücksichtigt.	Nicht vorhanden
723,1	Picknickplatz	...dem schließe ich mich gerne an, da dies m.E. einer der wenigen guten Standorte für sowohl Picknick- als auch Reparaturanlage wäre. Dort ist Grünfläche und Baumbestand vorhanden.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/picknickplatz-723-2/	Ausstattung	Ilvesheim	Siehe oben	
723,2	Picknickplatz	Ja, Fahrrad-Reparaturstation an dieser Stelle macht Sinn!	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/picknickplatz-723/	Ausstattung	Ilvesheim	Siehe oben	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
726	Regelung Fußgänger/Radler	Gemeinsamer Geh- und Radweg - hier hilft eine gute Kennzeichnung der gegenseitigen Rücksichtnahme bzw. wer wann und wie Vorrang hat.	https://schnellwegkarte.de/map/regelung-fussgaenger-radler/	Ausstattung	Ilvesheim	Die Engstellen an den Straßenüberführungen werden mittels Markierung und Beschilderung kenntlich gemacht. Inwieweit hier Beschilderungen über den Verkehrszeichenkatalog hinaus vorgesehen werden können, wird in Abstimmung mit der Gemeinde und der Verkehrsbehörde erfolgen. In den Engstellen wird die Radschnellverbindung als gemeinsamer Rad-/ Gehweg geführt, was eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer Radfahrer und Fußgänger beinhaltet. Hierbei wird eine gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt.	Nicht vorhanden
726,1	Regelung Fußgänger/Radler	...dem schließe ich mich an: UNTER beiden Brücken (Feudenheimerstr. und Feldbrücke) ist eine deutliche Kennzeichnung notwendig. Ich schlage vor auf dem Boden amtliche Zeichen und auf Augenhöhe, auch für Fußgänger:innen deutlich sichtbar witzige, kreative Schilder. Des weitere bitte ich Sie im Fachgremium zu erörtern, dass die dortige Geräuschkulisie kaum zulässt „auf Hören“ radzufahren oder als Fußverkehr im Gespräch vertieft oder mit Hörproblemen den Radverkehr wahrzunehmen. Deshalb wäre ein Hinweis fürs „Klingeln“, evtl. auch mit einer kreativen Schildervariante sicherlich dienlich....ich weiß, klingeln wird jeweils als „drängeln“ angesehen. Jedoch würde dies beiden Nutzergruppen verdeutlichen, dass gegenseitige Rücksichtnahme, auch mit Hilfsmitteln machbar ist. Vorrang?gibt es eine klare Vorrangsaussage?wie ist die rechtliche Lage dazu?	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/regelung-fussgaenger-radler-726-2/	Ausstattung	Ilvesheim	Siehe oben	
726,2	Regelung Fußgänger/Radler	Das Konzept Radschnellweg beantwortet das: Radfahrer haben Vorrang: "Einsatzbereiche für niveaufreie Querungen Die angestrebte Beschränkung von Zeitverlusten erfordert eine drastische Minimierung von Kreuzungspunkten mit anderen Straßen oder eine konsequente Bevorrechtigung der Radschnellverbindungen." Quelle: https://52fab9e8-ebaa-4b85-b133-6adb655acd47.filesusr.com/ugd/777c74_282164b36be74712a6b3f65aa84d1c25.pdf Qualitätsstandarts	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/regelung-fussgaenger-radler-726/	Ausstattung	Ilvesheim	Siehe oben	
740	Zugang zur Brücke	Bitte Rampe von Ilvesheimer Straße (von Ladenburg kommend) mit Zugang zur Brücke	https://schnellwegkarte.de/map/zugang-zur-bruecke/	Ausstattung	Ilvesheim	Die Planung der Querspange L597 sieht eine Anbindung aus Richtung Ladenburg kommend vor, die auch für die Radschnellverbindung aus Richtung Ilvesheim genutzt wird.	Nicht vorhanden
859	Parkraumgutachten	Der Parkdruck in der Haydn-, der Uhland-, der Scheffel-, der Lessing- und der Schillerstraße ist enorm hoch. Die Hebelstraße ist deshalb - obwohl kaum Anlieger - zum Parken ebenfalls stark frequentiert. In einer Veranstaltung räumte das Regierungspräsidium ein, dass das vorhandene Parkraumgutachten sich noch auf die Streckenvariante durch die Feudenheimer und die Goethestraße bezog. Insofern sollte das Parkraumgutachten unbedingt überarbeitet und Lösungsmöglichkeiten für die Parkproblematik aufgezeigt werden.	https://schnellwegkarte.de/map/parkraumgutachten/	Ausstattung - Parkplätze	Ilvesheim	In Abstimmung mit der Gemeinde Ilvesheim können im Seitenstreifen Richtung Neckarkanal Parkstände (zwischen Baumstandorten und Beleuchtung) mit versickerungsfähigem Pflaster vorgesehen werden. Der Hinweis wurde an die Gemeinde weitergegeben.	Nicht vorhanden
737	Beleuchtung	Sehr wichtig ist sehr gute Ausleuchtung in der Dr. Albert-Reimann Straße / im Industriegebiet und längs des Kanals	https://schnellwegkarte.de/map/beleuchtung-2/	Ausstattung- Beleuchtung	Ilvesheim	Für den Radschnellweg wird ein Beleuchtungskonzept erarbeitet. Dabei werden neben gesetzlichen Vorgaben auch Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
775	Parkdruck in Stettiner Straße und Umgebung	Nach den bisherigen Planungen soll eine erhebliche Anzahl von Parkplätzen wegfallen. Noch haben wir den Bedarf an diesen Parkplätzen. Vorschlag: Erhalt der Parkplätze in der bisherigen Form mit ergänzender Nutzung der bisherigen Gehwege. Verlagerung der Gehwege auf einen neu zu schaffenden Bereich direkt entlang des Neckarkanals. Büsche müssten zwar entfallen, Bäume und etwas Grün dazwischen bleiben erhalten. Zwischen den Bäumen sollten Bänke aufgestellt werden (für Fußgänger wie Radfahrende). Dies würde zu einem friedlichen Miteinander beitragen.	https://schnellwegkarte.de/map/parkdruck-in-stettiner-strasse-und-umgebung/	Ausstattung-Parkplätze	Ilvesheim	Es wird die Möglichkeit geprüft, den Gehweg auf die Seite zum Neckarkanal hin zu legen und dafür die Längsaufsteller-Parkplätze nördlich der Stettiner Straße anzuordnen. Damit könnte die Aufenthaltsqualität im Bereich des Neckarkanals durch das Aufstellen von Bänken usw. gesteigert werden.	Nicht vorhanden
895	Parkmöglichkeiten im Bereich Hebelstraße	Die hier vorhandene Parkfläche müsste durch Einrichtung eines Längsparkstreifens erhalten bleiben.	https://schnellwegkarte.de/map/parkmoeglichkeiten-im-bereich-hebelstrasse/	Ausstattung-Parkplätze	Ilvesheim	In Abstimmung mit der Gemeinde Ilvesheim können im Seitenstreifen Richtung Neckarkanal Parkstände (zwischen Baumstandorten und Beleuchtung) mit versickerungsfähigem Pflaster vorgesehen werden. Der Hinweis wurde an die Gemeinde weitergegeben.	Nicht vorhanden
774	Baum bei Bus-Bauer	Der alte große Baum (vor Bus-Bauer) soll erhalten bleiben - so hieß es auch in der Presse. Wie aus den Detailplänen ersichtlich, wird dazu auf einen kleinen Teil des Grundstücks von Bus-Bauer zurückgegriffen werden müssen. Ist die Zustimmung der Firma/Eigentümer dazu vorhanden? Was passiert im negativen Fall? Fällt dann der Baum?	https://schnellwegkarte.de/map/baum-bei-bus-bauer/	Begrünung	Ilvesheim	Der geplante Radschnellweg wird in ausreichendem Abstand an dem vorhandenen Baum vorbeigeführt.	Nicht vorhanden
790	Baum bei dem Grundstück Lessingstraße	Hier steht ein großer, alter Baum. Der Baum muss stehen bleiben. Welche Ausweichmöglichkeiten gibt es hier für den RSW?	https://schnellwegkarte.de/map/baum-bei-dem-grundstueck-lessingstrasse/	Begrünung	Ilvesheim	Der geplante Radschnellweg wird in ausreichendem Abstand an dem vorhandenen Baum vorbeigeführt.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Baum-Lessingstrasse-scaled.jpg
771	Bäume und Sträucher an der Einmündung zum K	Hier stehen viele Bäume und Sträucher. Was geschieht mit Ihnen? Das wurde bei keiner Präsentation thematisiert.	https://schnellwegkarte.de/map/baeume-und-straeucher-an-der-einmuendung-zum-k/	Begrünung	Ilvesheim	Die Gehölzbestände ab der Einmündung zum Kanal bis auf Höhe des Kinderspielplatzes Mozartstraße bleiben erhalten. Ab da rückt der Radschnellweg bzw. der Gehweg näher an den Neckarkanal, so dass dort die Bepflanzung leider nicht erhalten werden kann. Für die wegfallenden Feldhecken und Bäume wird im unmittelbaren und weiteren Umfeld in Ilvesheim ein Ausgleich durch Neubepflanzungen geschaffen werden.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Einmuendung-zum-RSW-scaled.jpg
771,1	Bäume und Sträucher an der Einmündung zum K	Leider wissen wir immer noch nicht, wie der endgültige RadSCHNELLweg tatsächlich aussehen soll - wieviele und wo Bäume gefällt werden müssen - keine Präsentation war ausführlich	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/baeume-und-straeucher-an-der-einmuendung-zum-k-771/	Begrünung	Ilvesheim	Die Planung des Radschnellweges sieht entlang des Neckarkanals einen 4 m breiten Radschnellweg und einen 2,50 m breiten Gehweg vor. Eine genaue Anzahl von Bäumen, die gefällt werden müssen, wurde noch nicht ermittelt. Es wird jedoch versucht, soweit als möglich, Rodungen zu vermeiden.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
885	Bäume, Büsche Hecken am Kanal in Ilvesheim	Die Büsche, Bäume und Hecken am Kanal sollen stehen bleiben. Es muss doch möglich sein, so zu planen und bauen, dass dieser über Jahrzehnte gewachsenen naturnahe Lebensraum für Mensch und Natur erhalten werden kann. Wo ein Wille ist, ist oft auch ein Weg möglich.. Eine Ausgleichs-Begrünung anderswo ist schön, aber kein Ersatz für den naturnahen Lebensraum direkt am Kanal. Eine Begehung und Begutachtung (z.B. mit den Anwohner vor Ort) war schon 2020 geplant. Wann findet diese statt?	https://schnellwegkarte.de/map/baeume-buesche-hecken-am-kanal-in-ilvesheim/	Begrünung	Ilvesheim	Im Zuge der Planung wird versucht, Eingriffe in Natur und Landschaft soweit wie möglich zu vermeiden. Leider kann jedoch nicht gänzlich verhindert werden, dass in die Gehölzstrukturen im Bereich des Kanals eingegriffen werden muss. Durch eine entsprechende Freiraumgestaltung wird die Aufenthalts- und Erholungsqualität im Bereich des Neckarkanals gefördert. Im Oktober 2021 wurde eine Fahrradtour entlang der Trasse mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort durchgeführt. Eine Dokumentation kann hier eingesehen werden: https://www.radschnellweg-hd-ma.de/_files/ugd/777c74_d7b956fb04f8462daaf560767053d4a8.pdf	Nicht vorhanden
887	Baumfällungen - Dieselstraße	Müssen die die vorhandenen Bäume tatsächlich gefällt werden? Die Dieselstraße ist eine Sackgasse - kein Durchgangsverkehr! Der Fahrradweg ist von der Dieselstraße nach Ladenburg am Neckarkanal in der Breite reduziert. Diese Breite könnte man schon in der Dieselstraße übernehmen und die Bäume somit retten.	https://schnellwegkarte.de/map/baumfaellungen-dieselstrasse/	Begrünung	Ilvesheim	In der Dieselstraße kann durch die Umwidmung zu einer Fahrradstrasse ein Eingriff in den vorhandenen Baumbestand vermieden werden. Durch den einseitigen Entfall von Parkständen ist sogar eine Reduzierung der versiegelten Fläche möglich.	Nicht vorhanden
794	Blindenbad	Ein kleines Biotop- ein Stück nicht gespundeter Kanal mit vielen Tierwohnungen. Wie soll dieser Uferbereich mit Büschen und Bäumen geschützt und erhalten bleiben?	https://schnellwegkarte.de/map/blindenbad/	Begrünung	Ilvesheim	Im Bereich des Blindenbades wird es keine Eingriffe in die vorhandenen Lebensstätten geben. Damit sind keine Hinweise erkennbar, die einem Erhalt entgegenstehen.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Blindenbad-scaled.jpg
776	Lebenswertes Ilvesheim	Zwischen Bäumen und sonstigem zu erhaltenden Bewuchs sollten immer wieder Ruhe- und Rastmöglichkeiten geschaffen werden, für Fußgänger und Radfahrende. Dies würde zu einem entspannteren Umgang miteinander und einem bereichernden Nutzen für beide Seiten führen.	https://schnellwegkarte.de/map/lebenswertes-ilvesheim/	Begrünung	Ilvesheim	Der Hinweis wird im Zuge der Planung nach Möglichkeit berücksichtigt.	Nicht vorhanden
784	Promenade	Hier stehen viele Bäume. Frage: wie viele bleiben stehen, wie viele werden gefällt? Bei der Präsentation habe ich 8 gelbe Kreuze gezählt- wofür stehen sie? Wo werden Ersatzpflanzungen vorgenommen? Wir brauchen dringend Bäume- Hitzesommer; Klimawandel; Filterfunktion; CO2. Wer pflegt und gießt die neu zu pflanzenden Bäume die nächsten 4 Jahre? Zitat: "Pro Jahr bindet eine Buche ca. 12,5 Kilogramm CO2. Sie müssten also 80 Bäume pflanzen, um jährlich eine Tonne CO2 durch Bäume wieder zu kompensieren. Zu beachten ist, dass Bäume in den ersten Jahren nach Pflanzung eher geringe Biomassevorräte anlegen. Erst mit zunehmendem Alter wird vermehrt CO2 gebunden." aus: Klima sucht Schutz	https://schnellwegkarte.de/map/promenade/	Begrünung	Ilvesheim	Es ist zutreffend, dass Bäume eine wichtige Klima-Funktion insbesondere in Stadtgebieten übernehmen. Von daher wird bei der Planung des Radschnellwegs sehr großer Wert darauf gelegt, wo möglich, die Rodung von Bäumen zu vermeiden. In dem Fall, wo Bäume trotz aller Bemühungen beseitigt werden müssen, werden entsprechende Ersatzpflanzungen vorgesehen. Die neu gepflanzten Bäume erhalten eine mehrjährige Pflege und werden auch im Weiteren bei Bedarf gewässert. Für die Ersatzpflanzungen werden widerstandsfähige und Trockenheit verträgliche Stadt-Baumarten gewählt. Die Baumpflege übernimmt entweder der Vorhabenträger oder das kommunale Grünflächenamt. Es ist zutreffend, dass östlich der L 538 (Seckenheimer Straße) entlang des Neckarkanals Bäume entfallen werden müssen. Ersatzpflanzungen werden im unmittelbaren und weiteren Umfeld erfolgen.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Kanal-von-Bruecke-scaled.jpg

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
792	Stettiner Straße	In der Visualisierung sieht man den Verlauf des RSW direkt am Kanal. Derzeit stehen hier viele große Bäume. Werden diese gefällt? Wodurch ersetzt? Fahren hier dann noch Autos? Gibt es Parkmöglichkeiten?	https://schnellwegkarte.de/map/stettiner-strasse/	Begrünung, Ausstattung- Parkplätze	Ilvesheim	In der Stettiner Straße ist eine Umwidmung zur Fahrradstraße vorgesehen, der Kfz-Verkehr wird freigegeben sein. Die vorhandenen Längsaufsteller auf der Fahrbahn werden entfallen, hierfür werden zwischen den bestehenden Bäumen Parktaschen (=Parkstreifen) in versickerungsfähigem Pflaster geplant. Bäume werden in diesem Abschnitt nach jetzigem Kenntnisstand nicht entfallen.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Stettinger-Strasse-neu-scaled.jpg
858	Alte Gleise	In diesem Bereich liegen in die Straße eingebettet noch alte, nicht mehr genutzte Bahngleise. Diese sollten aus Sicherheitsgründen entfernt werden.	https://schnellwegkarte.de/map/alte-gleise/	Sicherheit	Ilvesheim	Die Planung der Radschnellverbindung sieht im Bereich der Dr. Albert-Reimann- Straße eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum vor. Im Zuge des Umbaus wird die alte Gleistrasse zurückgebaut.	Nicht vorhanden
858,1	Alte Gleise	Gleise sind wirklich gefährlich; ich bin hier schon gestürzt.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/alte-gleise-858/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
796	Engstelle unter der Feldbrücke	Hier ist es richtig eng. Das ist kein RSW- Standard. Wie wird für die Sicherheit der Radfahrer UND der Fußgänger gesorgt?	https://schnellwegkarte.de/map/engstelle-unter-der-feldbruecke/	Sicherheit	Ilvesheim	Bereits im jetzigen IST-Zustand können Radfahrer und Fußgänger hier gemeinsam die Brücke unterqueren. Da dies eine punktuelle Engstelle für den Radschnellweg ist, wird auch im zukünftigen Zustand eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer nötig sein.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/06/Feldbruecke-scaled.jpg
805	Engstelle unter der Kanalbrücke	Wie an der Engstelle Feldbrücke ist es hier eng und vor allem nicht einsehbar: Radfahrer und Fußgänger sind hier beide gefährdet. Diese Stelle kann auch nicht verbreitert werden.	https://schnellwegkarte.de/map/engstelle-unter-der-kanalbruecke/	Sicherheit	Ilvesheim	Hier wird es auch zukünftig eine punktuelle Engstelle für die Radschnellverbindung geben. Um die Sichtbeziehungen in der Engstelle zu verbessern, wird die Radschnellverbindung vor und nach der Feldbrücke in gerader Linie weitergeführt. Auch ist vorgesehen, die Radschnellverbindung östlich der Feldbrücke früher ansteigen zu lassen. Darüber hinaus wird auf die Engstelle mittels Beschilderung und ggf. Markierung hingewiesen.	https://schnellwegarte.de/wp-content/uploads/2021/07/Durchfahrt-unter-der-Kanalbruecke-Ilvesheim-scaled.jpg
762	Gefährliche Einmündung	Bei der Einmündung aus dem Industriegebiet auf die Ilvesheimer Straße gewähren die ein- und ausfahrenden LKW und PKW nur selten den Fahrrädern den zustehenden Vorrang, sodass es dort immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt.	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrliche-einmuendung/	Sicherheit	Ilvesheim	Im Zuge der Radschnellverbindung wird der Knotenpunkt überarbeitet, hierbei werden die bestehenden Abbiegeradien überprüft. Durch eine Reduzierung der gesamten Knotenpunktfäche wird die Aufmerksamkeit der Kfz (in diesem Fall insbesondere der LKW) auf die Radfahrer bzw. Fußgänger gelenkt.	Nicht vorhanden
762,1	Gefährliche Einmündung	Hier fahren kaum Fahrradfahrer die meisten nutzen die landwirtschaftliche Wege	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/gefaehrliche-einmuendung-762-2/	Sicherheit	Ilvesheim	Vielen Dank für den Hinweis. Der gesamte Bereich des Industriegebietes wird planerisch angepasst. Die Dr. Albert Reimann Straße wird im Querschnitt so angepasst werden, dass eine sichere Befahrbarkeit für Radfahrer möglich sein wird.	
762,2	Gefährliche Einmündung	In der ganzen Dr. Albert Reimann Straße passen kaum zwei LKW nebeneinander. Wo soll dort ein Radweg zusätzlich entstehen?	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/gefaehrliche-einmuendung-762/	Sicherheit	Ilvesheim	Die Radschnellverbindung wird im Bereich des Ladenburger Industriegebiets auf der Fläche der stillgelegten Gleisanlage verlaufen. Zur Fahrbahn wird darüber hinaus ein Sicherheitstrennstreifen und ein Hochbord für eine deutliche Trennung zur Fahrbahn sorgen.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
811	Kurve entschärfen	Welche Möglichkeiten gibt es, die jetzigen 90 Grad-Kurven sanfter zu gestalten? So wie es jetzt dort ist, kann es nicht als Radschnellweg bleiben, da viel zu eng.	https://schnellwegkarte.de/map/kurve-entschaerfen/	Sicherheit	Ilvesheim	Die Planung sieht hier eine deutliche Verbreiterung und eine Vergrößerung der Radien vor, dies erfolgt aber auch immer in Abstimmung mit den notwendigen Flächeneingriffen.	Nicht vorhanden
727	Übernachtungsstelle LKW-Fahrer	In diesem Bereich übernachten aktuell oft LKW-Fahrer. Spätestens bei Dunkelheit sinkt hier die gefühlte Sicherheit besonders (aber nicht nur) bei Frauen. Ein durchgesetztes (!) Parkverbot bzw. Übernachtungsverbot ist hier sicherlich zielführend.	https://schnellwegkarte.de/map/uebernachtungsstelle-lkw-fahrer/	Sicherheit	Ilvesheim	Die Radschnellverbindung wird im Industriegebiet Ladenburg zukünftig getrennt von der Fahrbahn im Seitenraum geführt und mit einem Hochbord und dem obligatorischen Sicherheitstrennstreifen versehen. Hierdurch ist eine Trennung zwischen Kfz-/ Lkw-Verkehr und den Radfahrern gewährleistet. Das Stellplatzangebot innerhalb des Industriegebiets wird durch die Stadt Ladenburg geprüft.	Nicht vorhanden
727,1	Übernachtungsstelle LKW-Fahrer	Natürlich müssen in einem Industriegebiet auch die LKW irgendwo parken, die können nicht per Fahrrad die Produkte transportieren Unerklärlich warum hier Unfallgefahren die klar auf der Hand liegen nicht beachtet werden und einen alternative Streckenführung, die sicher ist, gewählt wird.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/uebernachtungsstelle-lkw-fahrer-727-4/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
727,2	Übernachtungsstelle LKW-Fahrer	Hier ist kein Platz für ein Radweg! Warum nicht vorher eine Brücke gebaut wird um die Radfahrer und Fußgänger auf die andere Neckarseite zu führen, ist vollkommen unerklärlich.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/uebernachtungsstelle-lkw-fahrer-727-3/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
727,3	Übernachtungsstelle LKW-Fahrer	soweit zur Demokratie??? Wird die inzwischen ausgehebelt???	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/uebernachtungsstelle-lkw-fahrer-727-2/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
727,4	Übernachtungsstelle LKW-Fahrer	Ich bin immer noch sprachlos, wie man einen RadSCHNELLweg ausgerechnet an dieser Stelle bauen kann - Menverstand = 000000	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/uebernachtungsstelle-lkw-fahrer-727/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
778	Viel zu eng	Viel zu enge Stele unterhalb der Eisenbahnbrücke	https://schnellwegkarte.de/map/viel-zu-eng/	Sicherheit	Ilvesheim	Die Engstelle an der Eisenbahnüberführung Mannheimer Straße ist definitiv eine Engstelle entlang der Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg, da ein Umbau des Brückenbauwerks zu diesem Zeitpunkt aufgrund der infrastrukturellen Bedeutung der Gleistrasse und des aktuell guten Bauwerkszustands nicht vorgesehen werden. Zur Verbesserung der bestehenden Situation wird die Radschnellverbindung vor/ nach der Engstelle ausgebaut, um Möglichkeiten von Warteflächen zu schaffen. Darüber hinaus wird zur Fahrbahn eine Sicherungseinrichtung (Geländer) vorgesehen.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
778,1	Viel zu eng	500m weiter südlich gibt es eine weitere Unterführung unter der Eisenbahn nur für Radfahrer und Fußgänger. Leider wurde diese geradlinige Radverkehrsführung vor wenigen Jahren auf der Stadtgrenze gekappt und die Edingen-Neckarhausener Rampe mit dem Parkplatz eines Billigsupermarkts überbaut. Wenn diese Rampe wieder hergestellt werden kann, könnte der RSW gut dort entlang, dann durch die Danziger Straße und zwischen den Felder nach Edingen auf die Südseite der OEG gelegt werden.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/viel-zu-eng-778-2/	Sicherheit	Ilvesheim	Die angesprochene Unterführung wurde im Zuge der Variantenuntersuchung ebenfalls geprüft. Aufgrund der indirekten Streckenführung, der ebenfalls zu geringen Breite und der als Angstraum wahrgenommenen langen Unterführung (ca. 77m zzgl. Rampen) wurde diese nicht weiterverfolgt.	
778,2	Viel zu eng	Das sehe ich genau so. Das gibt eine Engstelle.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/viel-zu-eng-778/	Sicherheit	Ilvesheim	Siehe oben	
777	Nicht nachvollziehbar	Die diesbezügliche Planung mag hier angeschlossen sein, das macht die Verschwendung auf die andere Neckarseite nicht besser. Wenn es Bedarf für eine Radwegführung am nördlichen Neckarufer gibt, kann man hier eine Parallelführung machen. Aber keinesfalls ersetzt das die Fortführung des Radweges auf der südlichen Neckarseite. Die ist unabdingbar.	https://schnellwegkarte.de/map/nicht-nachvollziehbar/	Sonstiges	Ilvesheim	Eine Nutzung des bestehenden Radwegs südlich des Neckars ist natürlich weiterhin möglich. Die Verbesserung der bestehenden Angebote sowohl nördlich als auch südlich des Neckars sind bei der gewählten Vorzugsvariante ausschlaggebend gewesen. Außerdem ist aus Gründen des Naturschutzes ein Ausbau des bestehenden südlich des Neckars verlaufenden Radwegs (auf Höhe von Seckenheim) nicht möglich.	Nicht vorhanden
799	Früher an den Neckarkanal	Der Radschnellweg sollte bereits unmittelbar nach der Autobahn zum Neckarkanal geführt werden - es müssten weniger Flächen neu versiegelt werden und die Radfahrer müssten nur ein kurzes Stück entlang der vielbefahrenen Landesstraße entlangfahren.	https://schnellwegkarte.de/map/frueher-an-den-neckarkanal/	Streckenführung	Ilvesheim	Dieser Punkt befindet sich aktuell im Gespräch mit der Gemeinde Ilvesheim.	Nicht vorhanden
799,1	Früher an den Neckarkanal	Während der Veranstaltung am 22.6. wurde mitgeteilt, dass Ilvesheim entlang des Neckars den Anschluss zur Brücke herstellen wird. Wenn dies stimmt, sollte dies gleich durch den RSW erfolgen.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/frueher-an-den-neckarkanal-799-5/	Streckenführung	Ilvesheim	Ein Ausbau dieses Streckenabschnitts obliegt der Gemeinde Ilvesheim und ist nicht Bestandteil des Projekts Radschnellverbindung Mannheim-Heidelberg. Die Anmerkungen wurden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	
799,2	Früher an den Neckarkanal	Dazu gab es in der 4. Sitzung des Projektbegleitkreises am 06.05. eine entsprechende Frage mit folgender Antwort: (1) "Die Eingriffe in Grünbereiche am Ufer des Neckarkanals wären umfangreicher bei dieser alternativen Trassenführung" ... (2) "Die soziale Kontrolle ist zudem schlechter zu bewerten" Mein Kommentar: zu (1): Für die vorgeschlagene Trassenführung muss ein neuer Weg versiegelt werden (zwischen Feudenheimer Straße und Kanal). Dies ist nicht besser als die Verbreiterung des bestehenden Weges am Kanal bei Verwendung des bestehenden Weges unmittelbar neben der Autobahn. zu (2): Das Argument ist nicht nachvollziehbar. Es gibt genügend andere Teilstrecken, die nicht unmittelbar durch bebauten Gebiet (= "soziale Kontrolle"?) führen. Dann müssten dort die Trassen auch anders verlaufen.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/frueher-an-den-neckarkanal-799-4/	Streckenführung	Ilvesheim	Im Hinblick auf die Eingriffserheblichkeit unterscheiden sich die beiden Varianten nicht nennenswert. Der neu versiegelte Fläche bei einer Führung entlang des geplanten Gewerbegebietes steht bei der Führung entlang der Autobahn auf dem bereits vorhandenen Weg, die längere parallele Führung entlang des Neckarkanals entgegen.	
799,3	Früher an den Neckarkanal	Fände ich auch sinnvoll, der Weg am Kanal entlang ist sowieso in einem unerträglichen Zustand und müsste sowieso dringend erneuert werden.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/frueher-an-den-neckarkanal-799-3/	Streckenführung	Ilvesheim	Dieser Punkt befindet sich aktuell im Gespräch mit der Gemeinde Ilvesheim.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
799,4	Früher an den Neckarkanal	Sinnvoller, da der Rsw nicht so lange an der Landstrasse entlang führt.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/frueher-an-den-neckarkanal-799-2/	Streckenführung	Ilvesheim	Dieser Punkt befindet sich aktuell im Gespräch mit der Gemeinde Ilvesheim.	
898	Geradlinigere Führung an der neuen Brücke	Mit dieser 2021 erbauten "Wirtschaftswegbrücke" sind vermutlich die ersten 40m des Radschnellwegs fertig – oder soll die Brücke 2023 bereits durch einen Neubau mit besserer Linienführung ersetzt werden? Dann sollte die Fortsetzung des Radschnellwegs Richtung Edingen bitte auch den Verlauf der Brücke fortsetzen und südlich des einzelnen Hauses über den Acker führen (möglichst auch mit Gradienten ohne viel auf und ab), auch wenn das dann knapp außerhalb des rot markierten Bereichs ist. Der heutige Radweg nördlich des Hauses, der jetzt neu mit engen Kurven und vermeidbar durch den LSA-geregelten Bereich geführt wird, sollte dafür entfallen. Wenn die Anschlüsse Richtung Seckenheim so wie türkis eingezeichnet verlaufen, können sogar sämtliche Radfahrer- und Fußgängerfurten an der neuen Kreuzung entfallen.	https://schnellwegkarte.de/map/geradlinigere-fuehrung-an-der-neuen-bruecke/	Streckenführung	Ilvesheim	Die bereits im Zuge des Projekts L597 gebaute Wirtschaftswegbrücke wird zukünftig für die Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg genutzt. Die aktuelle Trassenführung verläuft in großzügigen Radien südlich der Bebauung zurück in die parallellage zur Mannheimer Straße. Der Rad- und Fußweg entlang der Mannheimer Straße, und über den Knotenpunkt, wird als wichtige Verbindung auch zukünftig benötigt.	https://schnellwegkarte.de/wp-content/uploads/2021/07/Bruecke_L597_L637.jpg
811,1	Kurve entschärfen Vielleicht lässt sich doch noch eine andere Route mit dem Sand/Kiesunternehmen vereinbaren... außerdem bitte ich zu bedenken, dass eine zaunartige Abtrennung wie bisher, sehr viel Sand /Kies Material auf die „Radspur“ zuließ, sodass eine starke Verengung zusätzlich entstand.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/kuurve-entschaerfen-811/	Streckenführung	Ilvesheim	Bzgl. der Lagerung bzw. der Vermeidung einer Verschmutzung der Radschnellverbindung wird es eine Abstimmung mit dem Betreiber des Kiesumschlagplatzes geben.	
893	Trassenführung	Im Bereich zwischen Hebel- und Stettiner Straße sollte der RSW über die gesamte Länge unmittelbar am Kanal entlang geführt werden. Dies hätte den Vorteil einer geraden Trassenführung ohne vermeidbare Kurven. Zum zweiten könnte im Bereich Bus-Bauer der Rad- und Fußweg getrennt geführt werden und eine gefahrloser Zugang zum Spielplatz Lessingstraße ohne Querung des RSW wäre gegeben (Sicherheit für Verkehrs-schwache Personen/Kinder). Bäume, welche in diesem Bereich wegfallen würden, könnten auf der neu entstehenden Grünfläche zwischen RSW und Fußweg neu gepflanzt werden. Ausserdem könnten in diesem Bereich Bänke aufgestellt werden. Es hätte des Weiteren den Vorteil, dass der große Baum nicht vor RSW tangiert würde und eine Grundstückserwerb im Bereich Bus-Bauer nicht erforderlich wäre. Der Fußweg, wie er bisher hier verläuft könnte, so bestehen bleiben.	https://schnellwegkarte.de/map/trassenfuehrung/	Streckenführung	Ilvesheim	Wir versuchen, wo es möglich ist, bei vertretbaren Alternativen, auf einen Entfall von bestehenden Baumstandorten zu verzichten. Daher wurde die Trasse der Radschnellverbindung in diesem Bereich um den bestehenden Bestandsbaum herum gelegt und Grunderwerb in Kauf genommen.	Nicht vorhanden
753	Unverständliche Trassenführungen	Auch wenn die Trassenführungen beschlossene Sache ist eine Anmerkung von mir: Die Nutzung des Radweges wird für mich an dieser Stelle nach ca. 2000m enden. Es soll ein Radschnellweg zwischen Heidelberg und Mannheim werden. Ich pendele mit dem Rad von Edingen West nach Mannheim Hauptbahnhof und werde bestimmt nicht die Neckarseite wechseln um nach Mannheim zu kommen. Also werden die alten und schlecht ausgebauten Radwege mit all ihren Gefahren weiter von mir weiter genutzt werden. Hier wird aus einer guten Idee eine Verschwendung von Steuergeldern. Schade eigentlich...	https://schnellwegkarte.de/map/unverstaendliche-trassenfuehrungen/	Streckenführung	Ilvesheim	Die Radschnellverbindung ergänzt an dieser Stelle das bestehende Radwegenetz. Die Verbindung südlich des Neckars wird von der Stadt Mannheim im Rahmen der Möglichkeiten (Eingriffe in Naturschutzgebiete führten zum Ausschluss der südlich des Neckars verlaufenden Radschnellverbindungs-Trasse) weiter an einer Verbesserung des Angebots für Radfahrende arbeiten.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Ilvesheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
816		Viele Neuostheimer und Seckenheimer befürchten, dass viele Radfahrer den kürzeren Weg über Seckenheim, Neuostheim oder umgekehrt wählen werden. Wer fährt schon gerne einen Umweg über Ladenburg, Ilvesheim, Feudenheim? Unserer Meinung muss der Radweg (frühere Alternative, rote Linie) auch ausgebaut werden.	https://schnellwegkarte.de/map/816/	Streckenführung	Ilvesheim	Je nach Start - Ziel Beziehung kann eine Weiterfahrt südlich des Neckars über Seckenheim und Neuostheim sinnvoll sein. Der Ausbau dieser Streckenabschnitte liegt in der Zuständigkeit der Stadt Mannheim.	https://schnellwegkarte.de/wp-content/uploads/2021/07/Zubringer-Radweg-Seckenheim-Mannheim-Innenstadt-neu.jpg

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
830	Anbindung	Hier ist eine gute Anbindung an Neuhermsheim und weiter nach Almenhof Neckarau wünschenswert. Dazu sollte der abgerissene Voltasteg durch einen neuen fahradtauglichen Übergang ersetzt werden. Schnelle Zubringerwege zum Radschnellweg sind auch an vielen anderen Stellen wichtig.	https://schnellwegkarte.de/map/anbindung/	Anschlüsse	Mannheim-Feudenheim	Die Anschlussmöglichkeiten zum Radschnellweg werden von den Städten, hier der Stadt Mannheim, geplant. Die Anmerkungen werden an die Stadt Mannheim weitergeleitet.	Nicht vorhanden
921	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach Norden durch die Au Richtung Käfertal, Vogelstang, Viernheim - nach Süden über die Schleusenbrücke nach Neuostheim, Luisenpark	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-5/	Anschlüsse	Mannheim-Feudenheim	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
763	Zufahrt Neckarbrücke	Hier sollte die problemlose Verbindung zur Brücke über den Neckar, die parallel zur A5 läuft eingeplant werden.	https://schnellwegkarte.de/map/zufahrt-neckarbruecke/	Anschlüsse	Mannheim-Feudenheim	Aus Richtung Feudenheim kommend ist eine Anbindung an die Neckarbrücke über den parallel zur Autobahn verlaufenden Asphaltweg bereits gut möglich. Die Gemeinde Ilvesheim hat bereits signalisiert, die Anbindung aus Richtung Ilvesheim parallel zum Neckarkanal zu sanieren.	Nicht vorhanden
879	Bauliche Kennzeichnung	Sicher gut auf die Erfahrung anderer Länder zu bauen und die Fahrbahn für Radfahrer mit roten Asphalt zu markieren. Des betont auch den besonderen Charakter und erhöht die Sicherheit. Ein Autofahrer sieht dann eindeutig, wann er im Fahradbereich ist / wäre. <i>Hinweis der Redaktion: Es wird auf ein Bild zum Fietssnelweg F35 in Enschede in den Niederlande verwiesen. Dieses kann auf Wikipedia angesehen werden: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Fietssnelweg_F35_at_Go_Planet.jpg</i>	https://schnellwegkarte.de/map/bauliche-kennzeichnung/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Die Detailplanungen stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Ziel ist es jedoch, den Radschnellweg mittels Markierungen und Beschilderungen hervorzuheben und kenntlich zu machen. Hinweise und Anregungen werden dabei berücksichtigt.	Nicht vorhanden
865	Eindeutige Markierung	hier noch nichts darüber gehört. Die Filme zeigen andere Farben. Vielleicht macht es Sinn aus Sicherheitsgründen und Gründen der Eindeutigkeit die Farbahn des RSW rot zu asphaltieren? <i>Hinweis der Redaktion: Es wird auf ein Bild zum Fietssnelweg F35 in Enschede in den Niederlande verwiesen. Dieses kann auf Wikipedia angesehen werden: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Fietssnelweg_F35_at_Go_Planet.jpg</i>	https://schnellwegkarte.de/map/eindeutige-markierung/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Zur besseren Erkennbarkeit des RSW wird es Markierungen und Beschilderungen geben. Wie dies im Detail aussehen wird, ist in der aktuellen Planungsphase noch nicht im Detail geklärt. Hinweise und Anregungen werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	Nicht vorhanden
803	Mutlose Planung	Fast ein Paradebeispiel mit was sich Radfahrende zu frieden geben müssen und was als "Verbesserung" seitens RP/Stadt verkauft wird. Eine Fahrradstraße von 5m Breite mit nur 0,50m "Dooring"-Zone soll besser sein als die heutigen baulich getrennten Hochbordradwege? Und das als RSV? Darf man als Radfahrender dann auch bald auf der Autobahn fahren? Oder mein Fahrrad auf dem Standstreifen abstellen? U.a. wird hier regelwidriges Überholen durch KFZ vorprogrammiert. Hier hat es doch Platz für einen Zwei-Richtungsradweg inkl. zusätzlicher Baumreihe in Hinblick auf Klima und Umwelt. <i>Hinweis der Redaktion: Das beigefügte Bild zum Zwei-Richtungsradweg inkl. zusätzlicher Baumreihe kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Auf dem beigefügten Querschnitt ist zu sehen (von links nach rechts): Ein Gehweg (3,5 m breit), drei Fahrstreifen (jeweils 2,5 m), ein Grünstreifen mit einem Baum (2 m), ein Zwei-Richtungsradweg (jeweils 2 m pro Richtung), ein Gehweg (3,5 m).</i>	https://schnellwegkarte.de/map/mutlose-planung/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Die Fahrradstraße ist gemäß den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen die bevorzugte Führungsform für Nebenstraßen (Spessartstraße und Odenwaldstraße). Durch die Umwidmung zur Fahrradstraße wird es zudem möglich, die Radschnellverbindung an Einmündungen zu bevorzugen. Darüber hinaus ist eine Begrünung mit neuen Baumstandorten des Streckenabschnitts vorgesehen.	Nicht vorhanden
934	Parkbänke und Servicestation	Dieser Bereich des RSW lädt sehr schön zum verweilen ein. Bänke mit Tischen eine kleine Spielanlage und eine Fahrrad-Servicestation (Werkzeug und Luftpumpe) würden die Qualität dieses Teilstücks sehr erhöhen.	https://schnellwegkarte.de/map/parkbaenke-und-servicestation/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Die Ausstattung der RSV Mannheim - Heidelberg ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht detailliert geplant. Hinweise und Anregungen werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

697,1	Querung Siebenbürger Straße	Für die RSV soll nach meiner Kenntnis eine Untertunnelung geschaffen werden. Wie viele Untertunnelungen (Straßen, DB Gleise) oder Brücken werden insgesamt auf der RSV Mannheim-Heidelberg geschaffen?	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/querung-siebenbuerger-strasse-697/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Neben der unterführung in Feudenheim sind weitere Unterführungen an der L637 und der Bundesautobahn A5 vorgesehen.	
857	Querungshindernisse	Die Übergänge zwischen Radweg und Auto-Fahrbahn sollten ohne Bordsteinhindernisse und somit genau höhengleich gestaltet werden! Aktuell müssen an dieser Kreuzung in Richtung Osten 8 (acht!) Bordsteine überfahren werden. Da die Absenkung nicht niveaugleich ist, gibt es jedesmal acht heftige Schläge auf die Felgen. Dies gilt genauso an vielen anderen Stellen, z.B. den Einmündungen der Nebenstraßen (beide Richtungen) zwischen dieser Kreuzung und der Odenwaldstraße. Ein zügiges Fahren ist so nicht möglich! Bitte passen Sie generell solche Übergänge an die Bedürfnisse der Radfahrer an.	https://schnellwegkarte.de/map/querungshindernisse/	Ausstattung	Mannheim-Feudenheim	Für den Ausbau der Radschnellverbindung sind abgesenkte Bordsteine an Einmündungen und Straßenquerungen vorgesehen.	Nicht vorhanden
862	Kulturhalle und öffentliche Sporthalle	Begrünung ist schön. Allerdings benötigen diese öffentlichen Einrichtungen auch Parkplätze. Vielleicht gibt es nun Budget um das zu kombinieren?	https://schnellwegkarte.de/map/kulturhalle-und-oeffentliche-sporthalle/	Ausstattung- Parkplätze	Mannheim-Feudenheim	In Abstimmung mit der Stadt Mannheim wird die Spessart- und Odenwaldstraße in den Seitenbereichen mit neuen Baumstandorten und Grünflächen neu gestaltet. Der Parkplatz ist nicht Bestandteil der Radschnellverbindung und fällt somit in den alleinigen Verantwortungsbereich der Stadt Mannheim.	Nicht vorhanden
722	Einbeziehung Parkstellfläche	Erschliessung der Parkstellfläche westlich der Peter-Rosegger-Str. gemeinsam mit RSV durch Installation Beleuchtung, Erhöhung der allgemeinen Nutzungssicherheit, ggf. Entsiegelung	https://schnellwegkarte.de/map/einbeziehung-parkstellflaeche/	Ausstattung- Parkplätze	Mannheim-Feudenheim	Die Erschliessung der Parkstellfläche in der Rosenegger-Straße ist nicht Bestandteil der Radschnellweg-Planung. Die Anregung werden wir an die Stadt Mannheim weitergeben. Die Möglichkeit einer Flächenentsiegelung wird geprüft.	Nicht vorhanden
835	Bäume	Die Spessartstraße ist vom Feldrand bis zur Haltestelle Neckarstraße (stadtauswärts) auf der Nordseite fast durchgängig und teilweise auch auf der Südseite mit Bäumen bepflanzt. Manche Baumscheiben sind allerdings leer. Es wäre ökologisch wünschenswert, wenn die Lücken zumindest als halbseitige Allee geschlossen und bis zur Endhaltestelle mit großen Laubbäumen komplettiert werden würden.	https://schnellwegkarte.de/map/baeume/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	Eine verstärkte Durchgrünung der Siedlungsflächen ist anzustreben. Es ist davon auszugehen, dass die leeren Baumquartiere von der Stadt Mannheim in der nächsten Pflanzperiode mit Ersatzbäumen bepflanzt werden. Das Regierungspräsidium wird das Thema bei der Stadt Mannheim ansprechen. Ebenso die Prüfung der Möglichkeit, bis zur Endhaltestelle Bhf. Feudenheim die Baumreihe auf der Nordseite der Odenwaldstraße im Bereich der Längsparkplätze fortzusetzen.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

711	Begrünung anstatt PKW-Parkplätze	<p>Nach aktuellem Planungsstand des RSW sollen ein Großteil der Parkplätze in der Feudenheimer Straße erhalten bleiben.</p> <p>Dieser Raum ist für Mensch und Umwelt besser und sinnvoller genutzt, wenn dort eine Entsiegelung in Form von Wildblumenwiesen oder niederen Gehölzen ermöglicht wird.</p> <p>Als Nebeneffekt werden die Sichtachsen durch nicht mehr parkende Autos vergrößert sowie die Gefahr durch sich öffnende Autotüren (Dooring-Zone) minimiert.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/begruenung-anstatt-pkw-parkplaetze/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	<p>Gemeint ist hier vermutlich die Spessartstrasse. Eine verstärkte Durchgrünung der Siedlungsflächen zur Verbesserung des Stadtklimas ist in jedem Falle anzustreben. Ebenso soll mit der Realisierung eines Radschnellweges der PKW-Verkehr reduziert und somit das Stadtklima durch die Reduzierung von schädlichen Emissionen verbessert werden. Die Planung sieht vor, dass dort wo die Möglichkeit besteht, Flächen entsiegelt und begrünt werden. Inwieweit PKW-Stellplätze jedoch eingezogen und entsiegelt werden können, muss mit der Stadt Mannheim abgestimmt werden. Das Regierungspräsidium wird die Stadt Mannheim bitten zu prüfen, ob Baumpflanzungen auf der Nordseite der Odenwaldstrasse im Bereich der Längsparkplätze möglich sind.</p> <p>Die Neuordnung der Parkstände wird im Zuge des Projekts überprüft und Sichtachsen kontrolliert. Um die Gefahr von Dooring-Unfällen zu minimieren, sind in den Querschnitten für Radschnellverbindungen Sicherheitstrennstreifen entlang von ruhendem Verkehr vorgesehen.</p>	Nicht vorhanden
863	Beispiele aus anderen Ländern	Kombination Begrünung und innerstädtisches Klimamangement	https://schnellwegkarte.de/map/beispiele-aus-anderen-laendern/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	<p>Eine verstärkte Durchgrünung der Siedlungsflächen zur Verbesserung des Stadtklimas ist absolut anzustreben. Die Planung sieht vor, dass, wo die Möglichkeit besteht, Flächen entsiegelt und begrünt werden sollen. In dem Zusammenhang wird das Regierungspräsidium die Stadt Mannheim bitten zu prüfen, ob Baumpflanzungen auf der Nordseite der Odenwaldstrasse im Bereich der Längsparkplätze möglich sind.</p>	https://schnellwegkarte.de/wp-content/uploads/2021/07/c556d541-3940-4b6f-aa30-be407b7cd77b.jpg
702	Gefällter Baum	Dieser Baum bietet alen Bewohnern diser Straßenseite Schutz gegen Lärm und Staub der Siebenbürger Straße - was kommt da als gleichwertiger Ersatz?	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/gefaellter-baum-702/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	Es wird geprüft, ob der Baum durch Planungsanpassung gehalten werden kann.	Nicht vorhanden
702,1	Gefällter Baum	...kann man einen alten großen Baum ersetzen??? Wie lange braucht es, bis ein Baum tatsächlich schützt???	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/gefaellter-baum-702-2/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	Bäume, deren Erhalt planerisch nicht möglich ist, werden grundsätzlich durch Neupflanzungen ersetzt. Dabei werden für einen alten stadtbildprägenden vitalen Baum mehrere neue Bäume im Stadtgebiet in möglichst großer Pflanzqualität gepflanzt. Natürlich braucht es Jahre, bis die neugepflanzten Bäume die Funktionen eines entsprechenden großen und vitalen Baumes übernehmen können.	
702,2	Gefällter Baum	Für einen so großen Baum gibt es keinen gleichwertigen Ersatz. Das Anwachsen junger Bäume ist ein Problem- Stichworte: Hitzesommer- Klimawandel	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/gefaellter-baum-702/	Begrünung	Mannheim-Feudenheim	Die neugepflanzten Bäume erhalten über mehrere Jahren hinweg eine Entwicklungspflege. In heißen Sommer benötigen alle Stadtbäume entsprechende Wässerungen, um ein Ausfallen der Bäume zu verhindern. Für die Ersatzpflanzungen werden widerstandsfähige und Trockenheit verträgliche Stadt-Baumarten gewählt.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

798	60iger Jahre Straßenplanung	<p>Traurig, die ganze Planung. Weder das RP, noch die Ingenieurbüros haben anscheinend verstanden was ein RSV sein soll. Vergleicht mal die Planung mit der BAB 656, Stichwort Direktheit. Nein lieber wird über 20 Ecken geplant, hauptsächlich dem heiligen KFZ wird nicht weh getan. Wir sind einfach zu stolz einzusehen, dass dieses Fortbewegungsmittel uns mit die Klimakatastrophe beschert hat...lieber noch mehr Flächen versiegeln statt Umwidmung...</p> <p>Noch zur Kreuzung, die freilaufenden Rechtsabbieger möchten bitte in die Straßenplanung der 60iger Jahre verschwinden, eine vorausschauende und auf Sicherheit ausgelegte Knotenpunkt-Planung mit Anschlüssen an das restliche Radverkehrsnetz sieht heute sehr anders aus. Gerne mal "Benchmarken" von den Niederländern, liebe Grüße aus der Vorlesung von Herrn Roos für die 2 Ingenieurbüros Schüßler und Durth&Roos, die ja eher für KFZ-Straßenplanung bekannt sind, sieht man ja an der gesamten Planung...aber die heilige HBS-Berechnung.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/60iger-jahre-strassenplanung/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Für den Radschnellweg ist eine Abstimmung mit allen Beteiligten und Betroffenen notwendig. Hierfür finden zahlreiche Termine und Abstimmungen statt. Ziel ist es die Qualitätsstandards des Landes BW umzusetzen und dennoch alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.	Nicht vorhanden
703	Ein- und Ausfahrten	Wie sollen die Ein- und Ausfahrten über den Radschnellweg sicher gestellt werden. Gibt es Absenkungen in diesen Bereichen?	https://schnellwegkarte.de/map/ein-und-ausfahrten/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Die Zufahrt auf Grundstücke über die Radschnellverbindung wird möglich sein. Hierzu werden die Bordsteine, wie auch bereits im Bestand, abgesenkt.	Nicht vorhanden
721	Eingeschränktes Sichtfeld	Anpassung Weghöhe zur Verbesserung der Einsehbarkeit der vom Neckarplatt herkommenden Verkehrsteilnehmer	https://schnellwegkarte.de/map/eingeschraenktes-sichtfeld/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Es ist vorgesehen, die Weghöhe (Gradiente) in diesem Bereich anzuheben, um die Sicht aller Verkehrsteilnehmer an diesem Knotenpunkt zu verbessern.	Nicht vorhanden
867	Fussgänger	Man hört von den Anwohnern in letzter Zeit oft das sie sich Sorgen machen, das Kinder und alte Menschen z.B. mit Rollator anshaben das Sie in der Plaung nicht berücksichtigt werden und später nicht mehr oder nur schlecht über die Strasse kommen.	https://schnellwegkarte.de/map/fussgaenger/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Querungen entlang des Radschnellwegs befinden sich aktuell in der Abstimmung mit der Stadt Mannheim. Hierbei wird auf Schulwegpläne und markante querende Wegeverbindungen (z.B. entlang der Straßenbahntrasse) besonders geachtet. Durch die Neuordnung des Parkraums in der Spessartstraße (Baumstandorte, Sichtbeziehungen an Einmündungen, etc.) wird eine deutliche Verbesserung für querende Verkehrsteilnehmer erreicht. Eine Neuregelung des Bring- und Parkverkehrs liegt darüber hinaus bei der Stadt Mannheim.	Nicht vorhanden
867,1	Fussgänger	Eine komplette Neuordnung des Bereichs wäre hier zu empfehlen um den Fahrradverkehr, Elterntaxis, Parken und Fußgänger zu entzerren. Um den Radschnellweg zu entlasten sollte der komplette Bring- und Parkverkehr direkt auf den Parkplatz geleitet werden mit Haltebuchten für Eltern. Das Parken entlang der Straße ist schon heute für Radfahrer und Schulkinder sehr gefährlich.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/fussgaenger-867/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Die Spessartstraße wird ein Teilstück der Radschnellverbindung in Form einer Fahrradstraße darstellen. Dabei wird der Seitenraum der Spessartstraße grundlegend umgestaltet. Zusätzlich werden im Bereich der Brüder-Grimm-Grundschule zwei Querungsstellen mit einer Mittelinsel für Fußgänger eingerichtet. Der Parkplatz im Bereich des Unteren Kirchfeldes ist nicht Bestandteil der RSV-Planung. Seitens der Verwaltung kann noch einmal geprüft werden, ob Anpassungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der RSV-Planung möglich sind.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

890	Gefährlicher Autoverkehr	Starker Autoverkehr zu den Sportanlagen gefährdet heute schon den Radverkehr. Ich habe schon mehrfach beobachten müssen, dass schnell abbiegende oder aus der Ausfahrt kommende Fahrzeuge Radfahrer fast berührt haben. Die Straße entlang des Hockeygelände ist sehr eng und entgegenkommende Autos und Fahrräder passen kaum aneinander vorbei. Erschwerend kommen die wild parkenden Autos zu Trainings- und Veranstaltungszeiten hinzu.	https://schnellwegkarte.de/map/gefaehrlicher-autoverkehr/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Die Straße "Am Neckarkanal" wird entsprechend der aktuellen Planung nicht mehr für den Kfz-Verkehr freigegeben sein. Die Zufahrt zum Parkplatz des MHC von Westen wird über eine von der Radschnellverbindung getrennte Fahrbahn erfolgen. Die Zufahrt zum Parkplatz des Restaurants "Glashaus" wird durch Markierung und Beschilderung (ggf. durch Verkehrsspiegel) auf die neue Situation angepasst.	Nicht vorhanden
834	Parkende Wohnmobile, Wohnwagen, Anhänger	In der Spessartstraße und insbesondere in der Odenwaldstraße (bis zur Endhaltestelle) sind zahlreiche Wohnmobile, Wohnwagen und (Boots-)Anhänger abgestellt. Diese behindern die Sicht die Straße querender Kinder auf dem Schulweg und zu oder vom Sport.	https://schnellwegkarte.de/map/parkende-wohnmobile-wohnwagen-anhaenger/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	In Abstimmung mit der Stadt Mannheim erfolgt eine Neugestaltung des Parkplatzangebots mit neuen Baumstandorten und verbesserter Übersichtlichkeit an Einmündungen und Querungsstellen.	Nicht vorhanden
834,1	Parkende Wohnmobile, Wohnwagen, Anhänger	Ich kann dem nur zustimmen. Durch die fehlenden Bäume brennt die Sonne bes. im Sommer auf die Straße, die die Wärme reflektiert und es sehr heiß wird. Und die abgestellten Wohnmobile verstärken die Hitze. Für Radfahrer u. Fußgänger eine Tortur. Also bitte denken sie an die Bäume.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/parkende-wohnmobile-wohnwagen-anhaenger-834/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	In der Odenwaldstrasse reicht das Platzangebot voraussichtlich für Baumpflanzungen aus. Mögliche Baumstandort werden geprüft.	
900	Protected Intersection (Vorbild NL)	An der Kreuzung Benatastraße/ Ilvelheimer Straße bietet es sich an eine Protected Intersection oder ein Protected Roundabout nach niederländischem Modell zu bauen. Diese Kreuzungstypen haben sich bewährt in Punkto Sicherheit und erlauben eine große Durchflussrate aller Verkehrsformen. Diese bauliche Chance sollte ansämlichen Greuzungen des RSW nicht vertan werden! <i>Hinweis der Redaktion: Die beigefügte Grafik zu einer geschützten Kreuzung nach dem Modell aus den Niederlanden kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Ähnliche Bilder können auf Wikipedia angesehen werden: https://de.wikipedia.org/wiki/Gesch%C3%Bctzte_Kreuzung</i>	https://schnellwegkarte.de/map/protected-intersection-vorbild-nl/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Am Knotenpunkt Ilvesheimer Straße/ Banater Straße wird aufgrund der hohen Verkehrszahlen und Verlustzeiten im Zuge der Radschnellverbindung eine Unterführung vorgesehen. Ein Umbau zu einer "Protected Intersection" ist daher nicht vorgesehen. Darüber hinaus ist auch der Kreuzungstyp der "Protected Intersection" nicht unumstritten. https://m.udv.de/de/strasse/kreuzung/geschuetzte-kreuzung	Nicht vorhanden
904	Protected Intersection!	Sicherheit! Sicherheit! Sicherheit! Bewährte Verkehrsführung made in the Netherlands <i>Hinweis der Redaktion: Die beigefügte Grafik zu einer geschützten Kreuzung nach dem Modell aus den Niederlanden kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Ähnliche Bilder können auf Wikipedia angesehen werden: https://de.wikipedia.org/wiki/Gesch%C3%Bctzte_Kreuzung</i>	https://schnellwegkarte.de/map/protected-intersection-2/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Die Radschnellverbindung wird hier im Seitenraum geführt, die Fußgängerfurt und Tiefgaragenzufahrt wird entsprechend berücksichtigt. Darüber hinaus ist kein Eingriff in den Knotenpunkt vorgesehen, eine bauliche Änderung des Knotenpunkts liegt in der Zuständigkeit der Stadt Heidelberg und ist nicht Teil des Projekts Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg.	Nicht vorhanden
697	Querung Siebenbürger Straße	Die Siebenbürger Straße ist sehr stark befahren . Die Ampel umfasst bisher 2 Abbiegespuren nicht - für Radfahrer jedes Mal wieder riskant. Wie sieht hier die Lösung aus?	https://schnellwegkarte.de/map/querung-siebenbuerger-strasse/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Eine Unterführung der Banater Straße ist vorgesehen.	Nicht vorhanden
712	sehr eingeschränktes Sichtfeld, Unfallgefahr	Vom Sonnigen Hang kommend trifft man auf die Spessartstrasse. Hier sind rechts oft mehrere Wohnmobile oder LKW abgestellt, die die Sicht auf die Spessartstrasse nach rechts und somit auf den vorfahrtsberechtigten Verkehr unmöglich machen. Hier müßte m.E. für einen ausreichenden Raum ein absolutes Halteverbot angeordnet werden, da man die von rechts kommenden Fahrräder nicht bzw. zu spät sieht.	https://schnellwegkarte.de/map/sehr-eingeschraenktes-sichtfeld-unfallgefahr/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Die Umgestaltung der Spessartstraße und die Neuordnung der Parkplätze (vorgezogen Bordsteine an Einmündungen, Baumstandorte zwischen den Längsaufstellern) ist darauf angelegt, die Übersichtlichkeit/ Sichtbeziehungen zu verbessern und somit die Sicherheit zu erhöhen.	Nicht vorhanden
712,1	sehr eingeschränktes Sichtfeld, Unfallgefahr	Kinder unter 10 Jahren dürfen einen Radschnellweg nicht benutzen, wie sollen diese zur Schule oder zum Sportverein kommen? Es geht nur auf dem Fußweg ,den müssen sie sich dann mit Rollerfahrern und Fußgängern teilen. Bisher lebten wir hier friedlich!!!	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sehr-eingeschraenktes-sichtfeld-unfallgefahr-712-3/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Durch die Verlagerung der Fahrradfahrer auf die Fahrradstraße wird im Seitenraum mehr Platz für fahrradfahrende Kinder und andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Feudenheim

712,2	sehr eingeschränktes Sichtfeld, Unfallgefahr	<p>Seit vielen Jahren befahre ich regelmäßig den Streckenabschnitt Wallstädter Str - Odenwald Str - Spessart Str. als Arbeitsweg mit dem Fahrrad Morgens und am späten Nachmittag.</p> <p>Ich würde keinem durchschnittlich geübten Radfahrer (Fahrtechnik, Reaktionsvermögen, Verkehrsbeobachtung) diesen Streckenabschnitt empfehlen. Es gibt zu viele, teils schwer einsehbare Kreuzungspunkte (Seitenstraßen, Schulen, öffentliche Einrichtungen), und zu viele Parkfläche in Fahrtrichtung (neulich habe ich 11(!) Caravans, Wohnwagen, Bootsanhänger gezählt) die teilweise noch im Kurvenbereich (Straßenbahndaltestelle) liegen. Ich habe nie gezählt, wie häufig ich</p> <ul style="list-style-type: none"> - plötzlich geöffnete Autotüren - riskante Überholmanöver von Autofahrern - ausscherende Autos aus Parklücken - unvermittelt auf die Straße laufenden Erwachsenen (Schüler sind nicht das Problem), - abrupt abbremsende Autofahrer, um am Straßenrand zu parken <p>erlebt habe.</p> <p>Es ist für mich nicht nachvollziehbar, diesen Streckenabschnitt überhaupt als RSV auszuwählen. Das gibt die städtebauliche Umgebung nicht her.</p> <p>Ich kann hier nur dringendst empfehlen, besonders während des Schulbetriebs (Bring/Abholzeiten) das Verkehrsgeschehen zu beobachten und hoffentlich die passenden Rückschlüsse ziehen.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sehr-eingeschraenktes-sichtfeld-unfallgefahr-712-2/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Siehe oben	
712,3	sehr eingeschränktes Sichtfeld, Unfallgefahr	<p>Die ganze Spessartstrasse ist ständig von Wohnmobilen zugesperrt. Welche Lösung hat man hierfür? Darüber hinaus wird die Spessartstrasse sehr gerne und häufig von Fahrschulen genutzt, welche dort Parkübungen mit ihren Fahrschülern abhalten. Oft stehen diese dann quer auf der Fahrbahn und man muss stark abbremsen und teilweise sogar anhalten. Sollte dies so bleiben ist dieser Streckenabschnitt weder als Radschnellweg noch als schneller Radweg zu bezeichnen. Ergänzend kommt auf Höhe der Grundschule noch hinzu, dass hier morgens und mittags eine starker PKW-Verkehr durch Eltern der Grundschul Kinder verursacht wird. Mancher Elternteil lässt in der morgendlichen Eile dann auch jegliche Rücksicht vermissen.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sehr-eingeschraenktes-sichtfeld-unfallgefahr-712-3/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	Siehe oben	
873	Fahrradstraße in der Spessartstraße	<p>Eine Fahrradstraße mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr ist eine Möglichkeit bei insgesamt geringem Querschnitt eine Radangebot zu machen (dessen Qualität dann wesentlich von der Regelakzeptanz durch die Kraftfahrenden abhängt). In der Spessartstraße stehen 20 m Breite für eine Nicht-Hauptstraße zur Verfügung und ein sehr großer Parkplatz. Wenn ein 4 m breiter getrennter Radweg hier nicht möglich ist - wo dann?</p>	https://schnellwegkarte.de/map/fahrradstrasse-in-der-spessartstrasse/	Sonstiges	Mannheim-Feudenheim	<p>Entsprechend der Qualitätsstandards und Regelquerschnitte für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ist eine Führung des Radverkehrs entlang von Nebenstraße (Spessartstraße und Odenwaldstraße) nicht im Seitenraum vorgesehen.</p> <p>Auf Nebenstraßen ist eine Umwidmung als bevorzugte Führungsform vorzunehmen. Hierdurch wird auch eine Bevorrechtigung an Einmündungen (Ausnahme stellen hier die Bahnübergänge dar) möglich.</p>	Nicht vorhanden
861	Kommentar zu früheren Kommentaren anderer Personen	<p>Die heutigen "Hochbordradwege sind keine Radwege. Diese wurden in Ihrer Funktion durch die Stadt vor Jahren abgeschafft. Aber baulich nie zurückgebaut. Gut das diese undeutliche Situation nun durch diese Modernisierung geklärt wird</p>	https://schnellwegkarte.de/map/kommentar-zu-frueheren-kommentar-anderer-pers/	Sonstiges	Mannheim-Feudenheim	Vielen Dank für Ihren Hinweis.	Nicht vorhanden
909	Protected Intersection!	<p>Auch diese Kreuzung bietet sich durch den vielen vorhandenen Platz an zu einer Protected Intersection umgebaut zu werden.</p> <p>Außerdem könnte man die Ampelschaltung anpassen und eine Ampelphase für alle Fußgehenden und Fahrradfahrenden etablieren.</p> <p>In Groningen/NL ist diese Ampelschaltungsmethode bewährte Praxis.</p> <p>Sie merken wohin meine Anregungen gehen: Bitte bei den Niederländer:innen abgucken. Nichts muss neu erfunden werden, alles was Sicherheit gewährleistet und sich bewährt gibt es schon!</p> <p><i>Hinweis der Redaktion: Die beigefügte Grafik zu einer geschützten Kreuzung nach dem Modell aus den Niederlanden kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Ähnliche Bilder können auf Wikipedia angesehen werden: https://de.wikipedia.org/wiki/Gesch%C3%Bctzte_Kreuzung</i></p>	https://schnellwegkarte.de/map/protected-intersection-3/	Sicherheit	Mannheim-Feudenheim	<p>An diesem Knotenpunkt wird die Radschnellverbindung aus der Odenwaldstraße (Fahrradstraße) kommend direkt auf die südliche Seite der Ivesheimer Straße geführt. Hierdurch wird eine direkte Führung durch den Knotenpunkt vermieden und ein Umbau nicht notwendig.</p> <p>Ein Umbau des Knotenpunkts bzgl. der weiteren bestehenden Radwegeverbindungen liegt in der Zuständigkeit der Stadt Mannheim.</p>	
923	An der Kreuzung vorbei	<p>Hier bitte den RSW südwestlich an der Kreuzung vorbei führen (so dass die Radler an keiner Ampel halten müssen). Platz dafür sollte vorhanden sein.</p>	https://schnellwegkarte.de/map/an-der-kreuzung-vorbei/	Streckenführung	Mannheim-Feudenheim	Die Führung des Radschnellwegs erfolgt hier von der Odenwaldstraße als Fahrradstraße kommend weiter Richtung Ivesheimerstraße als separate Führung ohne Ampel.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim Neckarstadt-Ost

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
926	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach Norden in alle Teile der Neckarstadt Ost und weiter - nach NW unter der Brücke hindurch ins Hermann-Heimerich-Ufer	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-9/	Anschlüsse	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
925	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - aus Richtung Ilvesheim durch die Unterführung Richtung "Am Friedhof" nach Wohlgelegen/Bonifatiuskirche und weiter insbesondere in die Hochuferstr.	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-8/	Anschlüsse	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
924	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - nach Norden über die Dudenstraße Richtung Wohlgelegen/Marktkauf und weiter	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-7/	Anschlüsse	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
710,1	Parkplätze zu Grünflächen	In diesem Bereich fehlen bei Veranstaltungen und auch beim Trainingsbetrieb ausreichende Fahrradabstellflächen z.B. in der Höhe des Zirkus Paletti.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/parkplaetze-zu-gruenflaechen-710-4/	Ausstattung	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Schaffung von Fahrradabstellanlagen wurde bislang noch nicht in die Planung der Radschnellverbindung einbezogen. Dies kann in den nächsten Planungsschritten in die laufenden Radschnellverbindungs-Planung integriert werden, sofern die notwendigen räumlichen Kapazitäten vorhanden sind.	
920	Verkehrsüberweg für Fuß und Rad	Im Bereich des nördlichen Friedrich-Ebert Brückenkopfes gibt es keine Querungsmöglichkeit für Fuß und Rad auf der Straßenebene. Zwar gibt es eine Unterführung, diese wird aber steziell von Kindern undFrauen als Angstraum wahrgenommen. Ich plädiere dafür an dieser Stelle eine Querung über die Straße für Fuß und Rad zu etablieren.	https://schnellwegkarte.de/map/verkehrsueberweg-fuer-fuss-und-rad/	Ausstattung	Mannheim Neckarstadt-Ost	Eine Fußgänger- und Fahrradquerung im direkten Bereich des nördlichen Brückenkopfes der Friedrich-Ebert-Brücke ist nicht Teil des Projektes, da auf der Unterstromseite der Brücke keine Fortführung des Radschnellwegs vorgesehen ist. Diese ist aufgrund der räumlichen Situation und der Gleislage der Straßenbahnlinie an dieser Stelle, abgesetzt vom bestehenden Knoten Schafweide, nicht realisierbar .	Nicht vorhanden
710,4	Parkplätze zu Grünflächen	Wahrscheinlich ist "Im Pfeifferswörth" gemeint, nicht "Feudenheimer Straße". Wenn Pfeifferswörth gemeint ist, ist es untragbar, Parkplätze zu streichen! Hier gibt es bei Vereins-Veranstaltungen chronischen Parkplatz-Mangel.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/parkplaetze-zu-gruenflaechen-710/	Ausstattung - Parkplätze	Mannheim Neckarstadt-Ost	Es wird nicht möglich sein, die Parkraumnachfrage der Vereine im öffentlichen Raum abzubilden. Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass Parkkapazitäten im öffentlichen Straßenraum nur nach den geltenden Bestimmungen der StVO bereitgestellt werden können - Gehwegparken kann im Pfeifferswörth künftig nicht mehr geduldet werden. Die Abteilung Sport und Freizeit wird im Frühjahr 2022 einen Öffentlichkeitstermin durchführen, um die angrenzenden Vereine, die Anwohner und die Sprecher des BBR Feudenheim ein weiteres Mal zu beteiligen. Dabei kann auch die Parkraumsituation besprochen werden. Insbesondere sollen die Anliegen der Vereine vorgebracht werden, um diese in die Planungen einfließen zu lassen und realisierbare Alternativlösungen zu erarbeiten. Darüber hinaus bestand für die Allgemeinheit am 23. Februar 2022 die Möglichkeit, sich in der öffentlichen Sitzung des BBR Feudenheim über die Maßnahmen zur Planung der Radschnellverbindung zu informieren.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim Neckarstadt-Ost

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
831	Parksituation bei Vereinsveranstaltungen	Die Parksituation ist bei den regelmäßig stattfindenden Vereinsveranstaltungen meist sehr angespannt. Nach aktueller Planung sollen sämtliche nördliche Parkplätze entfallen. Das beigefügte Bild zeigt exemplarisch die Situation am 4.7.2021. Die komplette Straße incl. der Fläche der Spedition ist zugeparkt. Das müsste man dringend mit den anliegenden Vereinen diskutieren. Grundsätzlich ist der RSW zu begrüßen, hier gibt es jedoch einen Konflikt der gelöst werden muss.	https://schnellwegkarte.de/map/parksituation-bei-vereinsveranstaltungen/	Ausstattung - Parkplätze	Mannheim Neckarstadt-Ost	Der Fachbereich Sport und Freizeit wird im Frühjahr 2022 einen Öffentlichkeitstermin durchführen, um die angrenzenden Vereine, die Anwohner und die Sprecher des BBR Feudenheim ein weiteres Mal zu beteiligen. Dieses Treffen dient insbesondere dazu, die Anliegen der Vereine vorzubringen und in die Planung einfließen zu lassen. Darüber hinaus bestand der Allgemeinheit die Möglichkeit, sich in der öffentlichen Sitzung des BBR Feudenheim am 23. Februar über die Maßnahmen zur Planung der Radschnellverbindung zu informieren.	https://schnellwegkarte.de/wp-content/uploads/2021/07/Schnellweg_Foto-neu.png
744	Ordentliche Beleuchtung dringend nötig	Der Fahrradweg bzw. die Straße ist hier momentan in schlechtem Zustand. Vor allem mangelt es aber an einer Beleuchtung. Hier ist es nachts stockdunkel. Das verhindert, dass gerade im Winter Kinder hier mit dem Fahrrad fahren.	https://schnellwegkarte.de/map/ordentliche-beleuchtung-dringend-noetig/	Ausstattung- Beleuchtung	Mannheim Neckarstadt-Ost	Im Weiteren wird für den geplanten Radschnellweg ein Beleuchtungskonzept erstellt. Dort, wo auf eine Beleuchtung, beispielsweise aufgrund der Verkehrssicherheit, nicht verzichtet werden kann, wird eine moderne und angepasste Form der Beleuchtung zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist ein guter Fahrbahnbelag ein wichtiges Qualitätsmerkmal für Radschnellverbindungen und dieser wird bei Bedarf erneuert. Die Parksituation in diesem Bereich wird in Abstimmung mit der Stadt Mannheim geprüft.	Nicht vorhanden
744,1	Ordentliche Beleuchtung dringend nötig	Hinzu kommt eine angespannte Parksituation. Oftmals stehen die Autos entlang der eh schon schmalen und verdreckten Fahrbahn.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/ordentliche-beleuchtung-dringend-noetig-744/	Ausstattung- Parkplätze	Mannheim Neckarstadt-Ost	Siehe oben	
710,2	Parkplätze zu Grünflächen	In diesem Bereich lassen sich sehr einfach Parkplätze umsetzen: Auf der Feudenheimer Straße. Damit würde auch das illegale Parken auf dem Fuß- und Radweg in Innenstadt-Fahrtrichtung bei den Schrebergärten endlich unterbunden.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/parkplaetze-zu-gruenflaechen-710-3/	Ausstattung- Parkplätze	Mannheim Neckarstadt-Ost	Bauliche Änderungen an der Feudenheimer Straße sind im Zuge des Projekts Radschnellverbindung Mannheim - Heidelberg nicht vorgesehen. Der Hinweis wird an die Stadt Mannheim weitergegeben.	
710,3	Parkplätze zu Grünflächen	Das Thema Parkplatzsituation wurde bereits mehrfach diskutiert. Zuletzt bei der Bürgerbeteiligung Sportpark Mannheim. Das Thema sollte daher bekannt sein. Leider hatte man bei der Online Veranstaltung nicht den Eindruck, dass diese bereits erfolgten Planungen irgendetwas eingeflossen wären. Das wäre aber sinnvoll und im Rahmen einer echten Beteiligung wünschenswert. Der Fahrradschnellweg ist wichtig und richtig! Die Parksituation bei den regelmäßig stattfindenden Vereinstreffen kann man aber auch nicht ausblenden. Mit der MTG haben wir z.B. einen der bedeutendsten Leichtathletik Vereine Deutschlands in diesem Abschnitt. Es wäre dringend geboten mit den anliegenden Vereinen Kontakt aufzunehmen.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/parkplaetze-zu-gruenflaechen-710-2/	Ausstattung- Parkplätze	Mannheim Neckarstadt-Ost	Der Fachbereich Sport und Freizeit wird im Frühjahr 2022 einen Öffentlichkeitstermin durchführen, um die angrenzenden Vereine, die Anwohner und die Sprecher des BBR Feudenheim ein weiteres Mal zu beteiligen. Ein Schwerpunkt dieser Veranstaltung wird die Parkraumsituation im Pfeifferswörth und Neckarplatt bilden. Insbesondere sollen die Anliegen der Vereine vorgebracht werden, um diese in die Planungen einfließen zu lassen und realisierbare Alternativlösungen zu erarbeiten. Darüber hinaus bestand der Allgemeinheit die Möglichkeit, sich in der öffentlichen Sitzung des BBR Feudenheim am 23. Februar über die Maßnahmen zur Planung der Radschnellverbindung zu informieren.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim Neckarstadt-Ost

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
710	Parkplätze zu Grünflächen	In der Feudenheimer Straße ist der RSW in Form einer Fahrradstraße mit begleitenden Parkplätzen in beide Fahrrichtungen geplant. Der Nutzen für Mensch und Umwelt ist wesentlich höher, wenn diese Flächen zu Grünstreifen in Form von Wildblumenwiesen oder niederen Gehölzen umgewandelt werden. Dadurch werden nebenbei die Sichtachsen maximal erweitert und die Gefahr durch aufschwingende Autotüren ausgeschlossen.	https://schnellwegkarte.de/map/parkplaetze-zu-gruenflaechen/	Begrünung	Mannheim Neckarstadt-Ost	"Im Pfeifferswörth" wird zur Fahrradstraße umgewidmet und zukünftig wird das Parken nur noch einseitig möglich sein. Durch die dann zur Verfügung stehende Breite kann zu dem parkenden Kfz ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden, wodurch Dooring Unfälle verhindert werden können. Die Parkstände werden so angeordnet, dass Sichtdreiecke auf Einfahrten und im Knotenpunktbereich gewährleistet werden können.	Nicht vorhanden
742	Gefahrenstelle für Fußgänger / Kinder!	Kinder, die von der Bahnhaltestelle kommen, und auf der rechten Seite der Straße laufen, müssen die Straßenseite wechseln, weil der Gehweg plötzlich aufhört. Da das an der Ecke ist und zudem Autos hier oft schnell fahren, besteht eine hohe Unfallgefahr mit einigen Beinahe-Unfällen. Hier muss dringend etwas geändert werden und nicht erst dann, wenn das erste Kind von einem Auto erwischt wurde!	https://schnellwegkarte.de/map/gefahrenstelle-fuer-fussgaenger-kinder/	Sicherheit	Mannheim Neckarstadt-Ost	Durch die Umwidmung von "Im Pfeifferswörth" wird die Vorfahrtssituation an diesem Knotenpunkt geändert. Zukünftig wird die Radschnellverbindung bevorrechtigt sein und Fahrzeuge, die aus Richtung Feudenheimer Straße kommen, müssen Vorfahrt gewähren. Der endende Gehweg kann aus Platzgründen auch im Zuge des Ausbaus der Radschnellverbindung nicht weitergeführt werden, die Querung auf den Gehweg auf der südlichen Straßenseite wird jedoch durch die geänderte Vorfahrtssituation verbessert.	Nicht vorhanden
743	Rollstuhl-Fahrer kommen nicht über Straße	Da auf der Seite des Klettergartens von der Straßenbahn kommend der Gehweg einfach aufhört und weder hier noch auf der anderen Straßenseite eine Abflachung des Bordsteins existiert, müssen RollstuhlfahrerInnen auf der Straße fahren. Eine große Gefahr, gerade wenn Vereinsangebote am Nachmittag enden und manche Autos sehr schnell fahren!	https://schnellwegkarte.de/map/rollstuhl-fahrer-kommen-nicht-ueber-strasse/	Sicherheit	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Weiterführung des Fußweges auf der Nordseite des Pfeiferwörths ist aufgrund von Flächenmangel nicht möglich. Im Rahmen der weiteren Planung wird die Anregung aufgegriffen und geprüft, ob es möglich ist, die Bordsteine im oben genannten Abschnitt abzusenken und so in Zukunft einen barrierefreien Querungsmöglichkeit zum Fußweg nach Süden zu ermöglichen.	Nicht vorhanden
743,1	Rollstuhl-Fahrer kommen nicht über Straße	Die Kreuzung ist extrem unübersichtlich! In der aktuellen Planung erfolgt hier offensichtlich keine Anpassung. Der Stadt Mannheim ist dieses Thema jedoch bekannt. Daher ist es extrem frustrierend, wie hier nicht geplant wurde. es wäre dringend notwendig die Gesamtsituation von der Straßenbahnhaltestelle bis zum Fahrradschnellweg zu überdenken. Es kann doch nicht sein, dass Gehwege einfach enden und man an einer extrem unübersichtlichen Stelle dann die Straße queren muss.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/rollstuhl-fahrer-kommen-nicht-ueber-strasse-743/	Sicherheit	Mannheim Neckarstadt-Ost	Die Weiterführung des Fußweges auf der Nordseite von Pfeiferwörth ist aus Platzgründen nicht möglich. Im Rahmen der weiteren Planung der Radschnellverbindungs-Trasse wird die Anregung aufgegriffen und geprüft, ob es möglich ist, die Kreuzungseinrichtung in Zukunft so zu verbessern, dass eine barrierefreie Querungsmöglichkeit zum Fußweg nach Süden möglich ist.	

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Innenstadt

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
928	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - in Richtung Süden zwischen U2 und U3 Richtung Planken - ais Richtung Süden zwischen U1 und U2 aus Richtung Planken	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-11/	Anschlüsse	Mannheim-Innenstadt	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
927	Anschlussstelle	Der RSW benötigt "Anschlussstellen" ins übrige Radverkehrsnetz. An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - von und zur Berliner Str (und weiter Richtung Hbf), in beiden Fahrtrichtungen auf der Ostseite der Renzstr.	https://schnellwegkarte.de/map/anschlussstelle-10/	Anschlüsse	Mannheim-Innenstadt	Die Städte und Gemeinden erarbeiten ein eigenes Konzept zur Anbindung an das bestehende Netz ihrer Gemeinde und Stadt. Die Anmerkungen werden an die Stadt bzw. Gemeinde weitergeleitet.	Nicht vorhanden
714	Fortsetzung am Luisenring nötig	Die Fortsetzung in Richtung Ludwigshafen sollte unbedingt entlang des Luisenrings geführt und zeitgleich ausgebaut werden.	https://schnellwegkarte.de/map/fortsetzung-am-luisenring-noetig/	Anschlüsse	Mannheim-Innenstadt	Der Ausbau der Marktstraße ist in enger Abstimmung mit der Stadt Mannheim erfolgt und berücksichtigt neben einer möglichst guten Verbesserung für die Radfahrer auch parallele Projekte der Stadt innerhalb der Quadrate.	Nicht vorhanden
929	Weiterführung	An dieser Stelle sind meines Erachtens Verknüpfungen für folgende Fahrbeziehungen wichtig: - geradeaus Richtung Schloss und weiter auf die Fahrradstraße zum Hbf und zur Helmut-Schmidt-Brücke - nach Westen Richtung Friedrichspark (bestehende Unterführung) und auf die Konrad-Adenauer-Brücke	https://schnellwegkarte.de/map/weiterfuehrung/	Anschlüsse	Mannheim-Innenstadt	Perspektivisch ist eine Weiterführung der Radschnellverbindung nach Ludwigshafen über Schloss/ Friedrichspark geplant. Die Anbindung an bestehende Radwegverbindungen Richtung Hbf und in die angrenzenden Stadtteile liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Mannheim.	Nicht vorhanden
807	Ausbaubreite bechten	Sollten zwischen Strandbad/OEG-Haltestelle und nach der Unterführung/Museumsschiff weiterhin Radfahrer und Fußgänger den Weg gemeinsam nutzen sollen, bitte deutlich verbreitern und falls möglich besser voneinander trennen. An dieser Engstelle, die aktuell nicht ganz korrekt oder/und undeutlich ausgezeichnet ist, kommt es gerade zur Rushhour recht häufig zu brenzlichen Situationen zwischen Fußgängern und Radfahren, insbesondere wenn Rennrad- oder E-Bike-Fahrern und/oder Kinderwägen mit im Spiel sind, erstere fahren zudem in der Praxis des Öfteren zu schnell was ggf. schon jetzt auch durch Kontrollen entschärft werden könnte. Vielleicht gibt es auch technische Möglichkeiten wie Fahrradblitzer ^^	https://schnellwegkarte.de/map/ausbaubreite-bechten/	Ausstattung	Mannheim-Innenstadt	Die Detailplanungen im Bereich Mannheim Innenstadt sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Hinweise und Anregungen werden an das entsprechende Planungsbüro weitergegeben.	Nicht vorhanden
713	Sicherung zur Kfz-Fahrbahn	Bei der Auffahrt kann es zu einem gefährlichen Konflikt kommen, wenn man beim verstärkten Treten in die Pedale übertreibt und oben vor der Fahrbahn nicht genug abbremsst oder querende Radfahrende behindert. Hier braucht es unbedingt einen Zaun zu den Kfz-Streifen oder andere grundsätzliche Änderungen bei der Bauweise der Rampe.	https://schnellwegkarte.de/map/sicherung-zur-kfz-fahrbahn/	Ausstattung	Mannheim-Innenstadt	Die Anbringung einer Sicherheitseinrichtung (Geländer etc.) kann in Abstimmung mit der Stadt Mannheim und der Verkehrsbehörde erfolgen. Der Hinweis wird an die Stadt weitergegeben.	Nicht vorhanden
713,1	Sicherung zur Kfz-Fahrbahn	Um von nördlicher Richtung die Abfahrt zu nutzen oder nach der Auffahrt Richtung Süden weiter zu fahren, muss man zuvor oder danach auf der falschen (linken) Seite fahren, da man hier die Straße nicht überqueren kann. Da ist der Konflikt mit anderen Radfahrern und Fußgängern vorprogrammiert, insbesondere, weil der Weg in Stadtrichtung kurz danach sehr eng wird. Hier wäre unbedingt eine zweite Rampe auf der anderen Straßenseite nötig.	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sicherung-zur-kfz-fahrbahn-713-2/	Ausstattung	Mannheim-Innenstadt	Bei der Querung von Radwegen bzw. Gehwegen bei Abbiegevorgängen wird selbstverständlich eine gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt.	
748	Strassenzustand / Konflikte mit Autoverkehr	In dieser Straße kommt es durch die Notwendigkeit Löchern und Pflasterübergängen auszuweichen immer wieder zu Konflikten mit dem Autoverkehr. Die Straße ist durch die parkenden Autos auch viel zu eng.	https://schnellwegkarte.de/map/strassenzustand-konflikte-mit-autoverkehr/	Ausstattung	Mannheim-Innenstadt	Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sehen einen Belag in hoher Qualität und mit wenig Rollwiderstand vor, der angesprochene Abschnitt wird im Zuge der Umsetzung des Projekts erneuert werden. Auch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist vorgesehen, hier wird es zukünftig nur noch einseitig möglich sein zu parken.	Nicht vorhanden
747	Radparkplatz	Dieser Radparkplatz ist wegen des ALDI zu knapp bemessen. Zudem ist er dauend von Lieferanten oder Kurzparkern strassenseitig zugesperrt.	https://schnellwegkarte.de/map/radparkplatz/	Ausstattung-Parkplätze	Mannheim-Innenstadt	Der Ausbau von Parkmöglichkeiten in den Quadraten obliegt der Stadt Mannheim. Der Hinweis wird an die Stadt weitergeleitet.	Nicht vorhanden
911	Fahrradrampe bauen	An der Westseite der Friedrich-Ebert-Brücke existiert keine Fahrradrampe. Es wäre eine vertane Chance diese nicht im Zuge des Radschnellweg-Baus mit umzusetzen!	https://schnellwegkarte.de/map/fahrradrampe-bauen/	Betrieb	Mannheim-Innenstadt	Für die Führung der Radschnellverbindung ist eine Rampe auf der Westseite der Friedrich-Ebert-Brücke nicht maßgebend und nicht Bestandteil. Daher würden Planung und Bau einer solchen Rampe der Stadt Mannheim obliegen. Der Hinweis wird an die Stadt weitergegeben.	Nicht vorhanden
809	auf sichere Querungsmöglichkeiten achten	Bitte bei den Detailplanungen sichere Querungsmöglichkeiten planen und mit der Faulheit und Dummheit der Auto- und Autofahrer rechnen, denn hier nehmen Radfahrer, MIV, Straba, ÖPNV, Taxis, Fußgänger usw am Verkehr teil. Aktuell nehmen "Rechtsabbieger" mehr oder weniger durch die Rushhour bedingt unabsichtlich auf den Seiten keine Rücksicht auf den Fuss- und Radverkehr (Hauptsache "ich" bin durch-Motto). Beide müssen ewig warten oder sich irgendwie durchschlängeln und mitmachen. Mobilitätseingeschränkte Personen oder Lastenräder/Fahrräder mit Hänger sind hier nur schwer machbar - diese müssten die Stelle umfahren, es sei denn sie haben veeeeeel Zeit oder sind Lebensmüde ...	https://schnellwegkarte.de/map/auf-sichere-querungsmoeglichkeiten-achten/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	Die Querungsmöglichkeiten werden mit betrachtet.	Nicht vorhanden

Auswertung der Online-Beteiligung zur Ausgestaltung des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim
Stand März 2022

Streckenabschnitt Mannheim-Innenstadt

ID	Titel	Beschreibung	Link	Kategorie	Streckenabschnitt	Anmerkung der Fachbehörde	Beitragsbild
860	Belag aktuell zu glatt und Weg zu schmal	Sollte die Unterführung als Radweg weiter genutzt werden, ist der hier vorhandene Fliesenbelag bei Nässe zu glatt und die westliche Ausfahrt der Unterführung eine Gefahrenstelle bei Begegnungsverkehr da diese zu schmal und durch den Knick nicht überschaubar / einsehbar ist.	https://schnellwegkarte.de/map/belag-aktuell-zu-glatt-und-weg-zu-schmal/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	Die Unterführung wird im Zuge der Radschnellverbindung MA-HD nicht genutzt werden. Verbesserungen der bestehenden Situation liegen daher bei der Stadt Mannheim. Der Hinweis wird an die Stadt weitergegeben.	Nicht vorhanden
714,1	Fortsetzung am Luisenring nötig	wie ist die durchfahrt besonders zu marktzeiten und in den frühen morgenstunden gedacht? derzeit ist die durchfahrt zum schloss eine extrem unfallträchtige strecke	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/fortsetzung-am-luisenring-noetig-714/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	Der Ausbau der Marktstraße ist in enger Abstimmung mit der Stadt Mannheim erfolgt und berücksichtigt neben einer möglichst guten Verbesserung für die Radfahrer auch parallele Projekte der Stadt innerhalb der Quadrate.	
917	Protected Bikelanes	Die meiner Ansicht nach einzig sinnvolle Möglichkeit einen RSW durch die Quadrate zu führen ist indem eine Protected Bikelane etabliert würde. Hierzu müssten alle Parkplätze in der Markt- und Parallelstraße entfernt und gegebenenfalls auch Bäume umgepflanzt werden (was sicherlich keine beliebte Maßnahme wäre), aber alle anderen Verkehrsführungen führen meiner Ansicht nach dazu, dass die Sicherheit der Fahrradfahrenden massiv gefährdet ist und somit auch die Akzeptanz der Routenführung.	https://schnellwegkarte.de/map/protected-bikelanes/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	In der Marktstraße werden nach Abstimmung mit der Stadt Mannheim nach aktuellem Stand der Planung (protected) Bikelanes vorgesehen. Aufgrund der teilweise geringen Fahrbahnbreiten (Rettungseinsätze, Lieferverkehr, etc.) kann eine protected Bikelane nicht über den gesamten Streckenabschnitt umgesetzt werden.	Nicht vorhanden
913	Protected Roundabout!	Schon heute kommen diese Kreuzung an die Grenze die große Zahl an Fahrradfahrenden durchzuschleußen. Es würde sich im Sinner der Leistungsfähigkeit und insbesondere der gesteigerten Sicherheit anbieten einen Protected Roundabout zu bauen. Beispiele in den Niederlanden mit kreuzenden Straßenbahnen gibt es genug. Hinweis der Redaktion: Die beigefügte Grafik zu einem geschützten Kreisverkehr nach dem Modell aus den Niederlanden kann wegen fehlender Bildrechte nicht veröffentlicht werden. Ähnliche Bilder können auf Wikipedia angesehen werden: https://de.wikipedia.org/wiki/Gesch%C3%BCtztzte_Kreuzung	https://schnellwegkarte.de/map/protected-roundabout/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	Die Führung der Radschnellverbindung ist aktuell noch in Abstimmung mit der Stadt Mannheim mit einem besonderen Augenmerk auf den Knotenpunkt Kurpfalzkreisel, Cahn-Garnier-Ufer und Quadrate. Auch die Lösungsvorschläge bzgl. eines Protected Roundabouts werden in den Abstimmungsgesprächen diskutiert.	Nicht vorhanden
713,2	Sicherung zur Kfz-Fahrbahn	solche streckenführungen in engen schleifen und dieser gekachelten brückendurchfahrt (extrem rutschig bei regen und viel zu eng!!!) widersprechen nicht nur der verkehrssicherheit sondern auch dem konzept des RSW	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/sicherung-zur-kfz-fahrbahn-713/	Sicherheit	Mannheim-Innenstadt	Bei einer Führung der Radschnellverbindung durch die Unterführung wird der Fahrbahnbelag erneuert werden. Darüber hinaus sind Erneuerungen an der Beleuchtung und sonstigen Oberfläche vorgesehen.	
746	Radampel	An dieser Stelle wird der Übergang für Radfahrer immer durch blockierende Fußgängergruppen genutzt. Der Übergang für Fußgänger 2 Meter weiter scheint durch die Barrieren und die zusätzlichen 2 Meter unattraktiv zu sein. Viele Fußgänger machen noch nicht mal Platz für die Radfahrer sondern pöbeln rum.	https://schnellwegkarte.de/map/radampel/	Sonstiges	Mannheim-Innenstadt	Im Zuge der umsetzung der Radschnellverbindung wird ein Ausbau der Querungsstelle in Abstimmung mit der RNV geprüft.	Nicht vorhanden
746,1	Radampel	Diesen Zustand kann ich nur bestätigen, ein Radfahren ist an diesem Übergang schlicht nicht möglich. Auf der anderen Seite ist der Weg zwar nicht so breit und komfortabel, aber es sind auch weniger Fußgänger dort unterwegs	https://schnellwegkarte.de/map/search_comment/radampel-746/	Sonstiges	Mannheim-Innenstadt	Siehe oben	
869	Alternative Anbindung der Innenstadt	Ich schlage eine alternative Anbindung der Innenstadt vor: Anbindung über stillgelegten Teil des Cahn-Garnier-Ufers für beide Richtungen. Südrichtung über Fahrradstraße zwischen U2 und U3. Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs an der nächsten Kreuzung eine Diagonalsperre (Kfz. Rechtsabbiegen möglich). RSV bis Freßgass, dort rechts abbiegenden bis Marktstraße, links weiter Richtung Schloss. Nordrichtung: entweder über Karlstraße (zwischen K2 und K3), aber Führung südlich des Kurpfalzkreisel und Querung Friedrichsring an U2/U3 oder Nutzung der Erbprinzenstraße (wenn Querung der Fußgängerzone "Planken" oder "Breite Straße" zugelassen werden kann.	https://schnellwegkarte.de/map/alternative-anbindung-der-innenstadt/	Streckenführung	Mannheim-Innenstadt	Die Anmerkungen werden geprüft. Hierzu finden aktuell intensive Besprechungen mit der Stadt- und Radverkehrsplanung von Mannheim statt.	Nicht vorhanden

Kontakt

Ansprechpersonen Regierungspräsidium Karlsruhe:

Planung: Stephanie Schumann

Landschaftsplanung: Gertraud Steinbach

Öffentlichkeitsbeteiligung: Carina Langer und Beate Stilz

Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de

Projektwebseite:

www.radschnellweg-hd-ma.de

Begleitung Beteiligungsprozess und Moderation

translake GmbH

Katharina Riedel und Nathalie Faha

radweg@translake.org

+49 (0) 7531/36592