

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim

Auswertung Onlinebeteiligung
und Ortsbegehungen 2019



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

RadSCHNELLWEG

Heidelberg - Mannheim

Was ist passiert?

Die Onlinebeteiligung zum Projekt war vom 24.07.2019 bis zum 30.09.2019 aktiv. Teilnehmende hatten hierbei die Chance, ihre Hinweise, Vorschläge und Anmerkungen zur aktuellen Vorzugstrasse einzubringen. Die Karte ist unten auf der Seite weiterhin einsehbar.

Außerdem fanden im September 2019 vier öffentliche Ortsbegehungen statt, bei denen ebenfalls viele Hinweise aufgenommen wurden. Alle diese Hinweise finden sich unten im Dokument tabellarisch aufgelistet.

Die über 400 gesammelten Hinweise wurden in den letzten Monaten von den Planerinnen und Planern des Radwegs werden aktuell geprüft. Die Ergebnisse der Prüfung sollen noch im zweiten Quartal 2020 vorliegen.

Wie wurden die Hinweise ausgewertet?

Bereits während der Beteiligungsphase hat das Planungsteam die eingehenden Hinweise aufmerksam verfolgt. Im Anschluss wurden diese systematisch analysiert und in Clustern zusammengefasst.

Die Auswertung der Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung hat ergeben, dass viele Bürgerinnen und Bürger den Verlauf unserer Vorzugstrasse begrüßen, einige jedoch kleinräumig einen anderen Verlauf des Radschnellwegs bevorzugen würden. Unser Planungsteam hat daher, für alle Streckenabschnitte auf Basis der Hinweise weitere Untervarianten zur Vorzugstrasse definiert. Die entwickelten Varianten, sowie deren Abwägung und die sich hieraus ergebende aktualisierte Vorzugstrasse sind auf der [Homepage](#) wiederzufinden.

Darüber hinaus gab es allerdings auch einige Hinweise, die für die Planung entlang der verschiedenen Varianten relevant sind oder allgemeine Hinweise für die Planung der verschiedenen Abschnitte beinhalten. Auch diese wurden von den Planerinnen und Planern analysiert. Hierbei wurden aus den Hinweisen Cluster gebildet. Zu jedem Cluster findet sich in diesem Dokument eine ausführliche Antwort.

Wie finde ich meinen Hinweis?

Unten im Dokument finden Sie tabellarisch aufgelistet alle Hinweise, die Online und während der Trassenbegehungen eingegangen sind. Am einfachsten finden Sie Ihre Hinweise, indem Sie mit Hilfe der Suchfunktion (Strg + F) nach Ihrem Namen suchen.

Mit Hilfe des zugewiesenen Clusters können Sie nun identifizieren in welche Clusterantwort Ihr Hinweis eingeflossen ist.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen



Inhaltsübersicht

Cluster Variantenentscheidung	Seite 4
Cluster Vorgeschlagene Varianten	Seite 6
Lokale Hinweise zu Planungsabschnitten	Seite 11
Anschlüsse	Seite 24
Sicherheit Fußverkehr	Seite 24
Detailplanung	Seite 25
Hinweise Radverkehr	Seite 25
Frage	Seite 26
Tabelle Hinweise Onlinebeteiligung	Seite 27
Tabelle Hinweise Ortsbegehungen	Seite 109

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Cluster Variantenentscheidung

Die Entscheidung für die dargestellte Vorzugsvariante, welche von Mannheim über Ilvesheim, entlang der bereits geplanten L597, weiter Richtung Edingen, Wieblingen und Heidelberg führt und wieder zurück, war das Ergebnis einer umfassenden Abwägung von Umwelt-, Verkehrs-, und Kostenaspekten. Diese Entscheidung ist in der Dokumentation der Infoveranstaltung, welche im Juli 2019 in Mannheim Feu-denheim stattfand, im Detail nachzulesen: https://52fab9e8-ebaa-4b85-b133-6adb655acd47.filesusr.com/ugd/777c74_85815d3892404ed3a90f263bcc1fa43b.pdf

Warum geht die Vorzugsvariante von Edingen Richtung Mannheim kommend nicht einfach durch Seckenheim weiter?

Der angesprochene Trassenverlauf verlief hier entlang des Neckars auf weiten Strecken innerhalb des Natura-2000- Gebietes „Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim“ und abschnittsweise durch das Naturschutzgebiet „Unterer Neckar“. Durch den Bau eines Radschnellwegs und eines zusätzlichen Fußgängerwegs ist von erheblichen Eingriffen in den Schutzzweck und die Schutzziele dieser Gebiete auszugehen. Unabhängig davon sind die Platzverhältnisse entlang des Neckars abschnittsweise sehr beengt, insbesondere im Bereich des Wörthfelder Weges bis hin zur Brücke nach Ilvesheim, und lassen eine Nutzung als Radschnellweg nicht zu.

Warum wird der Schwenk über den Neckar gemacht, wenn Radfahrende doch kürzere Strecken bevorzugen?

Insgesamt stellt die Vorzugsvariante eine Abwägung von verschiedenen Varianten dar. In diesen Abwägungsprozess fließen verschiedene Aspekte mit ein, welche sich nicht an einem Faktor festmachen lassen.

Zudem ist es weiterhin möglich, die bereits gut ausgebauten Wege von Seckenheim in das Mannheimer Zentrum, sowie von Ladenburg in das Neuenheimer Feld zu nutzen. Auch dies war eine bewusste Entscheidung, da das Pilotprojekt eine signifikante Verbesserung der Infrastruktur darstellen soll. Insbesondere werden Verbindungen verbessert, die aktuell noch nicht gut ausgebaut sind.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen



Warum wird der Radschnellweg nicht einfach entlang der Autobahn gebaut oder entlang der Bahntrasse, vorbei an Mannheim Friedrichsfeld?

Ein zentraler Aspekt der Variantenentscheidung war die Erschließung eines größt-möglichen Pendlerpotentials. Die in der Machbarkeitsstudie untersuchte Variante 1, welche weitestgehend entlang der Bahntrasse führt, weist im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten ein äußerst geringes Pendlerpotenzial aus. Auch wenn einige Pendler*innen die gesamte Strecke zwischen Heidelberg und Mann-heim fahren werden, wird ein Großteil der Nutzer*innen insbesondere aus den dazwischenliegenden Kommunen kommen bzw. diese ansteuern.

Ähnliche Probleme würden für eine Führung entlang der Autobahn gelten, was darüber hinaus eine gesteigerte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen und Flächenversiegelungen nach sich ziehen würde.

Varianten

Während der verschiedenen Beteiligungsformate im Laufe des Jahres 2019 wurde eine Vielzahl an Untervarianten vorgeschlagen. Diese Vorschläge wurden zunächst mit den planenden Ingenieur*innen, sowie Vertreter*innen der Kommunen besprochen und in Folge dessen systematisch untersucht. Ein Überblick über die weiteren untersuchten Varianten findet sich auf der Projekthomepage.

Heidelberg

1. Variante südlich von Wieblingen, ggf. Weiterführung südlich des Bahnhofs

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten als Variante „Stangenweg“ berücksichtigt.

2. Variante Ochsenkopf

Diese Variante war ursprünglich als Alternative angedacht, falls eine Führung über die Mannheimer Straße nicht möglich wäre. Die besonderen Einschränkungen dieser Variante, insbesondere die geringen Platzverhältnisse entlang der OEG Trasse, sowie im Bereich des Wieblingener Wegs sind allerdings bekannt, weshalb versucht wird, diese Variante zu vermeiden.

3. Kann der Radschnellweg auf Höhe des Marriot Hotels an der B37 hinter dem Hotel geführt werden?

Die Führung der RSV ist im Stadtgebiet Heidelberg eng mit dem Vorhaben „Stadt an den Fluss“ verknüpft. Dieses Stadtentwicklungsprojekt sieht vor, dass ein Zweirichtungsradschweg an der B37 geführt wird und dementsprechend auch am Marriot Hotel vorbeiführt. Aus Sicht der Planungen für den Radschnellweg erscheint dies ebenfalls die geeignetste Linienführung zu sein, da ein Ausbau des Bestandsquerschnitts am Neckar in diesem Bereich einen erheblichen Eingriff in den Uferbereich des Neckars bedeuten würde.

4. In Wieblingen über Mannheimer Straße, statt Edinger Straße und Adler Straße

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten als Variante „Mannheimer Straße“ berücksichtigt.

5. Unterführung unter A5 entlang der Bahngleise

Die Umsetzung dieser Unterführung wird angestrebt und in der Entwurfsplanung konkretisiert.

6. Führung entlang des Neckars

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten zunächst berücksichtigt, unter anderem aufgrund des erheblichen, hier erforderlichen Eingriffes in die Umwelt, in der abschließenden Bewertung nicht weiterverfolgt.

Edingen-Neckarhausen

1. Führung über Stangenweg

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten berücksichtigt. Konkret wurde hierbei sowohl eine Führung betrachtet, die östlich von Edingen wieder auf die Vorzugstrasse stößt, sowie eine Führung, welche Wieblingen in der Verlängerung des Stangenwegs südlich umgeht.

2. Führung über Mannheimer Straße

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten berücksichtigt.

3. Führung östlich von Edingen kontinuierlich südlich entlang der OEG-Trasse

Diese Variante wurde im Zuge eines Termins mit Vertreter*innen aus der Landwirtschaft als möglich erachtet. Statt die Gleise östlich von Edingen auf die Nordseite zu queren würde man weiterhin auf der südlichen Seite bleiben. Diese Variante wird in der vertieften Erörterung von Untervarianten allerdings nicht weiterverfolgt, da sie signifikante Implikationen für die folgende Streckenführung hätte und eine Rückkehr zur Vorzugstrasse nur schwer möglich wäre. Zudem wäre eine weitere Flächenversiegelung notwendig, während auf der Nordseite der OEG-Gleise bereits ein gut ausgebauter Weg vorhanden ist, der für den Radschnellweg genutzt werden kann.

Ilvesheim & Mannheim Feudenheim

1. Führung entlang des Kanals Ilvesheim

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten berücksichtigt.

2. Führung entlang des Kanals Ilvesheim und Feudenheim

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten berücksichtigt.

Mannheim Seckenheim

1. Südlich des Neckars gelegene Variante mit südlicher Umgehung Seckenheims

Ein entscheidendes Argument gegen eine komplett südlich des Neckars gelegene Führung der Vorzugstrasse sind die aus dem Bau und Betrieb eines Radschnellweges mit zusätzlichem Fußgängerweg resultierenden Eingriffe in das Natura-2000 – Gebiet „Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim“ und das Naturschutzgebiet „Unterer Neckar“. Hinzukommend sind die Platzverhältnisse entlang des Neckars abschnittsweise sehr beengt. Insbesondere im Bereich des Wörthfelder Weges bis hin zur Brücke nach Ilvesheim, sodass diese eine Nutzung als Radschnellweg nicht zulassen.

Eine Südumfahrung von Seckenheim ist bereits jetzt schon auf dem parallel zur Neuostheimerstraße bzw. der Suebenheimer Allee verlaufenden Radweg möglich.

Mannheim Zentrum

1. Verschiedene Varianten im Bereich des Mannheimer Sportparks

Aus der Vielzahl an Hinweisen zur möglichen Führung des Radschnellwegs im Bereich des Mannheimer Hockeyclubs sind mehrere denkbare Varianten entwickelt worden.

Die Umgestaltung des Verkehrsraums wird hier in den Untervarianten geprüft und dahingehend betrachtet, inwiefern eine Anpassung der Verkehrsregelung im Neckarplatt, zusammen mit einer Anpassung des Straßenraumes zu einer bestmöglichen Lösung für alle Verkehrsteilnehmer führen kann.

Darüber hinaus wird alternativ zur Führung über „Am Neckartal“ auch eine Führung entlang des Kanals geprüft.

2. Hans-Reschke-Ufer und Josef-Braun-Ufer vs. Pfeifferswörth vs. Neckarkanal

Diese Variante wurde in der vertieften Prüfung der Untervarianten berücksichtigt.

3. Warum wurden in Mannheim diese Quadratstraßen gewählt und nicht östlicher gelegene oder auch die Berliner Straße?

Perspektivisch ist vorgesehen die RSV zu erweitern und über die Landesgrenze hinaus bis nach Rheinland-Pfalz weiterzuführen. Die Querung des Rheins nach Ludwigshafen kann hierbei in nahezu gerader Verlängerung der Karlstraße/ Marktstraße erfolgen.

Die weiter östlich gelegenen Straßen in den Quadraten würden darüber hinaus bedeuten, dass die Mannheimer Einkaufsstraße (Planken) mit sehr hohem Fußgängeraufkommen, gequert werden müsste.

Die Berliner Straße und in Verlängerung am Mannheimer Wasserturm bis zum Hauptbahnhof verlässt deutlich die vorgesehene Verbindungsachse nach Rheinland-Pfalz. Des Weiteren würde die Trasse die Fußgängerzone Rosengartenplatz und mit dem Friedrichsplatz sehr stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen bzw. den öffentlichen Platz um den Wasserturm kreuzen.

Lokale Hinweise

Bereich Heidelberg Zentrum

In Heidelberg ist weitgehend eine Führung entlang der B37 vorgesehen. Hierdurch werden Kreuzungsbereiche weitgehend gemieden und die damit verbundenen Ver-lustzeiten (im Vergleich zu einer freien Streckenführung) möglichst gering gehalten.

Der Radschnellweg endet in Heidelberg am Bismarckplatz, welcher einen verkehr-lich zentralen Punkt der Stadt darstellt und wichtige Anbindungen in verschiedene Stadtteile ermöglicht.

Dementsprechend werden vorrausichtlich nur wenige Fahrten tatsächlich direkt am Bismarckplatz enden. Die die Planer*innen in engem Kontakt mit der Stadt um bei der Detailplanung wichtige Aspekte wie Abstellmöglichkeiten angemessen berück-sichtigen zu können.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Bereich Wieblingen

In Heidelberg Wieblingen gibt es mehrere zu beachtende Punkte. Eine besonders zentrale Rolle spielen hier die Knotenpunkte mit den Straßen „Am Taubenfeld“, „Grenzhöfer Weg“, „Maaßstraße“ und „Dammweg“, sowie der vorhandene Platz in der Adlerstraße, Neckarhäuser Straße und Edinger Straße.

Parallel zur Vorzugsvariante läuft die OEG Trasse. Daher kommt es an manchen Knotenpunkten zu Besonderheiten. Die Nähe zur Bahn ist grundsätzlich sehr positiv zu bewerten, da der Anschluss der OEG-Trasse an das Radnetz verbessert wird und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zum Pendeln attraktiver wird.

Wie beschrieben soll der Radschnellweg eine Verbesserung gegenüber dem IST-Zustand darstellen. Dieses Ziel ist auch bei den Planungen in der Edinger-, Neckarhäuser- und Adlerstraße maßgebend. Den Hinweisen aus der Begehung und Onlinebeteiligung folgend, werden verschiedene Ausgestaltungen für diesen Bereich evaluiert und mit der Stadt koordiniert. Die Möglichkeit, Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr zu sperren, wird ebenfalls individuell geprüft. Die aufgenommenen Hinweise fließen dabei mit ein.

Bereich Edingen-Neckarhausen ½

Die Route der Vorzugsvariante des Radschnellwegs verläuft in der Regel innerorts. Dies ermöglicht eine bessere Anbindung der verschiedenen Gemeinden und eine Verbesserung der Infrastruktur auch für lokale Fahrten.

Wie in Heidelberg Wieblingen, gibt es auch in Edingen mehrere Knotenpunkte bei denen die OEG-Trasse eine zusätzliche Rolle spielt. Dies betrifft die Knotenpunkte der Vorzugstrasse mit der Friedrichsfelder Straße, der Grenzhöfer Straße, sowie der Bahnhofstraße.

Eine Untertunnelung der Querstraßen wird insbesondere aufgrund von Platzmangel vorerst nicht weiter untersucht.

Die Vorfahrtsregelung an den Knotenpunkten ist noch nicht abzusehen und wird im Zuge der weiteren Planungen evaluiert. Eine wichtige Rolle werden hierbei die vor-gegebenen maximalen Verlustzeiten für Radschnellwege (im Vergleich zum Verlauf auf freier Strecke), sowie das jeweilige Verkehrsaufkommen einnehmen. Hinweise, wie die Idee einer Anzeige der zu haltenden Geschwindigkeit, um den Bahnüber-gang ohne Anhalten zu queren, wurden aufgenommen.

Die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie verläuft südlich der OEG-Trasse durch Edingen. Bezüglich dieses Wegs wurde eine Vielzahl an Hinweisen aufge-nommen.

Zum einen liegen hier eine Kindertagesstätte, sowie die Pestalozzi Grundschule. Dementsprechend wird der Weg der aktuellen Vorzugsvariante zu Fuß als Schul-weg genutzt. Dies wird im Rahmen der Planungen berücksichtigt, um ein möglichst sicheres Umfeld für alle zu gewährleisten.

Zum anderen liegen im östlichen Teil an diesem Weg außerdem einzelne Häuser, sowie Schrebergärten und Scheunen. Diese werden nach wie vor zugänglich sein und auch das Ein- und Ausparken mit landwirtschaftlichen Maschinen wird genau-so möglich sein. Der Weg wird für diese Zwecke nicht schmaler. Lediglich zu Stoß-zeiten (unter der Woche morgens und nachmittags) ist erhöhte Vorsicht geboten. Bei den erwarteten Nutzerzahlen ist aber auch zu diesen Zeiten eine uneingeschränkte Nutzung ohne weiteres möglich.

...

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Bereich Edingen-Neckarhausen 2/2

Östlich von Edingen quert die aktuelle Vorzugsvariante die L637. Sowohl vor und nach der Querung liegt der Weg der Vorzugsvariante bereits tiefer als die L637, was eine Unterführung erleichtern würde. Die Realisierbarkeit einer solchen Unterführung wird geprüft.

Bezüglich der Stahlkreuzung westlich von Edingen liegen noch keine Entwürfe vor. Die gesammelten Ideen, wie die eines Kreisverkehrs, werden für die Entwicklung der Entwürfe mit einbezogen und untersucht.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Industriegebiet Ladenburg

Nach der Überquerung des Neckars entlang der zukünftigen Trasse der L597 durchquert der Radschnellweg das Ladenburger Industriegebiet über die Dr.-Albert-Reimann Straße.

Es besteht ein Dialog zwischen Stadt, Regierungspräsidium und den dort ansässigen Unternehmen zur Entwicklung einer Lösung, die eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer darstellt.

Angedacht ist ein separater Radweg auf der Südseite der Straße.

Durch die gegebene Breite der Straße und den Gewinn von weiterem Grund auf Höhe der Brücke können LKW des Industriegebiets die Straße weiterhin uneingeschränkt nutzen. Gleichzeitig sind Radfahrende durch eine bauliche Trennung geschützt. Die Querung der Dr.-Albert-Reimann Straße soll visuell besonders hervorgehoben werden, um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten.

Mit der aktuellen Planung wird die Gleisführung im Industriegebiet beansprucht.

Der Trampelpfad im weiteren Verlauf in Richtung Ilvesheim wird durch einen Ausbau deutlich verbessert und die Kurven im Bereich des Güterumschlagplatzes sollen abgeschwächt werden, um eine höhere Reisegeschwindigkeit zu ermöglichen. Eine separate Fußgängerführung in diesem Bereich wird geprüft.

Bereich Ilvesheim 1/2

Zentral sind neben den Trassenvarianten entlang des Kanals verschiedene zu beachtende Aspekte in der Goethestraße und der Feudenheimer Straße.

Im Zuge des Vergleichs der Untervarianten für den Bereich Ilvesheim hat sich der Verlauf der Vorzugstrasse dahingehend geändert, dass nun ein Verlauf entlang des Neckarkanals bevorzugt wird. Im Folgenden wird dennoch auf die Hinweise zur damaligen Vorzugstrasse entlang der Feudenheimer- und Goethestraße eingegangen:

Entlang der Goethestraße gibt es verschiedene Kinder- und Senioreneinrichtungen, wie das Johanniter-Pflegezentrum und die Kinderkiste. Eine denkbare Lösung im Bereich der Goethestraße wäre daher die Ernennung dieser zu einer Fahrradstraße, welche für Kfz- oder Anliegerverkehr nach wie vor freigegeben ist. Die Maximalgeschwindigkeit hier wäre weiterhin 30km/h.

Entlang von Fahrradstraßen sind Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Dies hat eine verkehrsberuhigende Wirkung.

Darüber hinaus ist eine Umgestaltung der Markierung erforderlich, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden. Genauso ist es möglich, an besonderen Stellen bauliche Querungshilfen einzurichten, um sicher zu stellen, dass die Straße gut einsehbar ist.

Die Option in der Goethestraße die Auffahrt zur Brücke über den danebenliegenden Wirtschaftsweg zu umgehen wird geprüft.

Insbesondere in der Onlinebeteiligung wurde mehrfach der Wunsch geäußert, dass die Goethestraße für den Durchgangsverkehr gesperrt wird, oder dass im Falle einer Fahrradstraßenregelung die Straße lediglich für Anwohner freigegeben wird. Solche Erwägungen werden während den nächsten Planungsschritten in enger Koordination mit der Gemeinde evaluiert.

Bereich Ilvesheim 2/2

Ein entscheidender Punkt der aktuellen Vorzugstrasse in Ilvesheim ist außerdem der Knotenpunkt Goethestr./ Feudenheimer Str./ Scheffelstr./ Im Mahrgrund.

Die Gestaltung dieses Knotenpunktes hängt maßgeblich von der Führungsform des RSW in der Feudenheimer Straße ab. Hierbei kommen zurzeit zwei Führungsformen in Frage:

1. Bevorzugt wird aktuell die Einrichtung eines Radschnellwegs als Zweirichtung-Radweg auf der Nordseite der Feudenheimer Straße. So wäre eine sichere Führung entlang der Feudenheimer Straße gegeben und im Übergangsbereich zur Goethestraße keine Querung dieser Straße erforderlich. Die Straße im Mahrgrund sollte in diesem Zusammenhang bzgl. der Vorfahrt untergeordnet werden.
2. Alternativ könnten die bestehenden, beidseitigen Schutzstreifen beibehalten werden. Damit die Fahrradfahrer in Fahrtrichtung Heidelberg sicher in die Goethestraße abbiegen können, würde hier eine Abbiegespur vorgesehen werden, die in Richtung Neckarbrücke durch eine Verkehrsinsel abgesichert wird. In der Vergangenheit gab es zudem bereits Bestrebungen durch die Stadt Ilvesheim, den auch im Bestand unübersichtlichen und unsicheren Knotenpunkt durch einen Kreisverkehr zu ersetzen. In Abstimmung mit der Stadt Ilvesheim könnte ggf. auch solch eine Variante im Zuge der weiteren Planung untersucht werden.

Insgesamt ist die Fertigstellung der Verbindung im Idealfall für 2025 vorgesehen. Dennoch wird es voraussichtlich möglich sein, erste Streckenabschnitte, insbesondere solche, für die keine Planfeststellung erforderlich ist, bereits früher zu realisieren. Für welche Streckenabschnitte dies in Frage kommt wird sich allerdings erst mit dem Abschluss der Entwurfsplanung (2021) einschätzen lassen.

Bereich Feudenheim 1/2

Die Führung des Radschnellwegs in Feudenheim ermöglicht den Feudenheimer*innen eine deutlich verbesserte Anbindung an das Mannheimer Zentrum. Die Führung durch bewohnte Gebiete ermöglicht die Erschließung von möglichst großen Nutzerpotenzialen. Die geringe Entfernung von Arbeitsstätten, Wohngebieten und Freizeiteinrichtungen zum RSW erhöht die Akzeptanz und somit die Nutzung des RSW, sowie umgekehrt die Attraktivität der angeschlossenen Einrichtungen und Gebiete.

Ein in Feudenheim mehrfach angesprochenes Thema war die Geschwindigkeit, welche die Nutzer*innen des Radschnellwegs erreichen werden.

Zentral ist hierbei, dass der Radschnellweg allen Gruppen gerecht werden soll. Da-zu gehören langsamere Radfahrer*innen (geschätzte 10-15km/h) im Freizeitverkehr (z.B. Kinder, Familien, Rentner, ...) sowie zügige Pendler*innen (geschätzte 20-25km/h). Eine Reglementierung für „E-Bikes“ gilt analog zu den herkömmlichen Radwegen. Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25km/h sind erlaubt. S-Pedelecs (Unterstützung bis 45 km/h) sind auf Radwegen generell verboten. Ziel ist es, insgesamt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen und auf freien Strecken maximale Reisegeschwindigkeiten von 30 km/h zu ermöglichen.

Auf Fahrradstraßen müssen sich beispielsweise auch die Fahrradfahrer*innen selbst an die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten.

Ein wichtiger Punkt entlang der aktuellen Vorzugstrasse in Feudenheim ist außer-dem der Komplex der Gebrüder-Grimm-Schule. Dieser kann auch zukünftig von allen Verkehrsteilnehmern erreicht werden (Fußgänger*innen, Rollerfahrer*innen, Radfahrer*innen, Pkw, Rettungskräfte, Busse etc.). Eine Querung der Spessartstraße / Odenwaldstraße wird zudem – analog zum Bestand - in jedem Falle möglich sein. In der weiteren Planung des RSW ist ein Ausbau der Querungsstellen gemäß des Schulwegeplans vorgesehen. Hierbei kann neben baulichen Maßnahmen (z.B. „Vorziehen“ der Gehwegkante im Bereich der längs angeordneten Parkplätze; Be-pflasterung der Fahrbahn im Querungsbereich) auch die Beschilderung der Querungen verbessert werden.

...

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Bereich Feudenheim 2/2

Insbesondere im Bereich der Spessartstraße wurde durch die Beteiligungsformate deutlich, dass die Straße bereits rege durch den Radverkehr genutzt wird, die vorhandenen Radwege in den Seitenbereichen wenig attraktiv sind und in der Regel die Straße genutzt wird. Auch dies zeigt, dass eine Neuregelung hier wichtig ist, um klare Verhältnisse zu schaffen, welche für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar sind.

Allgemein wurden verschiedene Wünsche zur Ausgestaltung des Radschnellwegs in Feudenheim geäußert. Es gab Bürger*innen, die sich einen Wegfall von Park-plätzen an der Fahrbahn wünschten und jene, die diese behalten möchten. Beides ist denkbar und die Planer*innen betreiben einen engen Austausch mit der Stadt, um die beste Lösung für alle zu finden. Da insbesondere in der Spessartstraße so viel Platz vorhanden ist gab es außerdem den Wunsch nach einem separaten Zweirichtungsradweg, welcher den Autoverkehr vom Radverkehr trennen würde. Auch dieser Gedanke wird in die Abwägungen der Planer aufgenommen.

Bereich Mannheim Hockeyclub

Im Zuge der verschiedenen Beteiligungsformate wurde deutlich, wie herausfordernd die Verkehrssituation am Hockeyclub bereits jetzt ist und wie wichtig eine gute Regelung sowohl für Radfahrer als auch Autofahrer ist. Im Nachgang zu der Onlinebeteiligung und der Vor-Ort-Begehung wurden in Absprache mit der Stadt Mannheim verschiedene denkbare Herangehensweisen erörtert, welche nun geprüft werden.

Es gibt also aktuell verschiedene Optionen: In Abstimmung mit den Pächtern (Hockeyclub, Tennisclub Grün-Weiss Mannheim usw.) wird versucht, durch Verringerung der Vereinsflächen die Breite für den RSW zu vergrößern. Eine weitere Alternative könnte eine Änderung der Verkehrsführung innerhalb des Gebietes der Sportanlagen sein, so dass beispielsweise keine vollständige Durchfahrt mehr für motorisierten Individualverkehr (Pkw) möglich ist. Solch eine Lösung würde dem Areal der Sportanlagen gesamthaft zugutekommen, da das Verkehrsaufkommen bei Veranstaltungen bereits im Bestand sehr hoch und teilweise unübersichtlich ist. Im Rahmen der Planung werden verschiedene Lösungen in diesem Bereich untersucht und gegenübergestellt, sowie gemeinsam mit der Stadt Mannheim das weitere Vorgehen abgestimmt.

Bereich Mannheim Zentrum 1/2

In Mannheim beginnt der Radschnellweg am Paradeplatz und führt zunächst über den Kurpfalzkreisel zum Neckar bevor er diesen mittels der Friedrich-Ebert-Brücke überquert.

Direkt zu Beginn ist die Führung in den Quadraten ein zu beachtender Streckenaspekt. Hier spielen sowohl der Fahrbahnbelag als auch Parkplätze eine Rolle. Der Belag ist ein wichtiges Merkmal des Radschnellwegs und wird in der Planung berücksichtigt und, wenn nötig, erneuert. Bezüglich der Parksituation und der Verkehrsregelung steht man im engen Kontakt mit den Behörden der Stadt, um eine sichere und zufriedenstellende Lösung zu finden. Aktuell ist für diesen Bereich die Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. geschützte Radwege angedacht. Die Erreichbarkeit der Häuser in diesem Gebiet wird selbstverständlich weiterhin gegeben sein.

Auch die Querung des Kurpfalzkreisels ist ein Thema, welches in den verschiedenen Beteiligungsformaten aufgrund der vielen zu querenden Straßen, sowie der oft gefährlichen Unterführung unter der Kurpfalzbrücke mehrfach genannt wurde. Die Stelle wurde vom Planungsteam besichtigt und sowohl eine südliche als nördliche Führung untersucht.

Mehrfach vorgeschlagen wurde außerdem die Querung des Luisenrings mittels einer Brücke. Aufgrund des geringen Platzes und der Überquerung der Straßenbahnlinie (besonders hoch) ist dies leider nicht möglich.

Die Fahrradrampe auf die Friedrich-Ebert-Brücke wird aktuell vom Fußverkehr mit-genutzt und ist sehr eng. Es werden verschiedene Optionen erwägt, wie die Leistungsfähigkeit der Führung hier durch eine weitere Rampe oder andere Lösungen verbessert werden kann.

...

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Bereich Mannheim Zentrum 2/2

Die Einrichtung des Radschnellwegs gibt die Chance verschiedene Bereiche neu zu gestalten, und die verkehrliche Situation damit zu verbessern. Einmündungen von Parkplätzen und Querungen von Straßen werden hierbei besonders berücksichtigt.

Insbesondere während großer Sportveranstaltungen am Wochenende wird der Weg „Im Pfeifferswörth“ stark von Pkws befahren und teilweise auch zugeparkt. Zur Lösung der Parksituation auch in diesem Gebiet steht man im engen Kontakt mit der Stadt. Darüber hinaus werden die Sportanlagen auch für deren Nutzer mit dem Fahrrad besser und sicherer zu erreichen sein als bisher, wodurch die Attraktivität des Gebiets steigt.

Es ist klar, dass der Idealstandard für Radschnellwege aufgrund gegebener Einschränkungen nicht an allen Punkten im Stadtgebiet gehalten werden kann. Dennoch wird in allen Bereichen eine möglichst effiziente Lösung angestrebt.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen



Bereich L597

Der Streckenabschnitt entlang der zukünftigen L597, welcher den nördlichen und den südlichen Teil des Radschnellwegs verbindet, wird als Zubringer für den Rad-schnellweg gewertet.

Die bestehende Planung für die Landesstraße wird zu diesem Zweck geprüft. Fußgänger und Radfahrer werden hier voraussichtlich gemeinsam geführt werden.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Anschlüsse

Bezüglich der Anbindung des Radschnellwegs an das weitere Radwegenetz und umliegende Kommunen und Stadtteile ging eine Vielzahl an Hinweisen ein.

Es ist essentiell, dass Nutzer von ihrem Startpunkt auf den Radschnellweg gelangen und vom Radschnellweg auch gut ihre Zielpunkte erreichen können. Die aufgenommenen Hinweise und Ideen bieten eine wertvolle Basis für die Entwicklung solcher Anbindungen.

Auch wenn die Planung und Umsetzung von Anbindungen an den Radschnellweg in der Hand der Kommunen liegt, werden diese im Planungs- und Beteiligungsprozess bereits mitbedacht.

Sicherheit Fußverkehr

Entlang der gesamten Trasse des Radschnellwegs wird angestrebt, die bestmögliche Lösung unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer zu finden. So wurden für einzelne Streckenabschnitte Nutzerzahlen erhoben, welche nach Rad-, Fuß-, Kraft- und Schwerverkehr aufgeschlüsselt wurden. Zusätzlich bieten die Hinweise, welche über die Vor-Ort-Begehungen, sowie die Onlinebeteiligung eingegangen sind wertvolle Informationen darüber, wo weitere Maßnahmen, wie Fußgängerquerungen, notwendig sind.

Darüber hinaus wird in der Detailplanung besonderer Wert auf eine klare Markierung des Radschnellwegs gelegt, sodass diese auch für Fußgänger sofort erkennbar ist.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Detailplanung

Viele Details der vorgesehenen Trasse werden erst im weiteren Planungsprozess ausgestaltet. Dies betrifft unter anderem auch die Einrichtung von Querungsstellen sowie Markierungen, Beschilderungen, Beleuchtungskonzepte, Servicestationen, Fahrradabstellmöglichkeiten und die Einbindung der Trasse in die Landschaft. Der Radschnellweg erzeugt erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind.

All diese Aspekte tragen maßgeblich zur Qualität der Radschnellweg bei und werden, sobald es in die tiefere Planung geht in Angriff, genommen.

Hinweise Radverkehr

Ein wichtiges Anliegen, welches über die Onlinebeteiligung kommuniziert wurde, war die möglichst separate Führung des Radschnellwegs vom Kfz-Verkehr. Zum einen aus Sicherheitsgründen, zum anderen aus Komfortgründen.

Diese Erwägung spielte bei der Trassenwahl, gemeinsam mit anderen Faktoren eine wichtige Rolle.

Die Verkehrsregelung in Fahrradstraßen, welche Bestandteil des Radschnellweges werden, wird im weiteren Planungsprozess mit den Kommunen abgestimmt.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Fragen

Wird die Marktstraße für PKW gesperrt?

Die Verkehrsregelung in Straßen, in welchen eine Umwidmung zur Fahrradstraße angedacht ist, wird im Laufe der weiteren Planung mit den Kommunen abgestimmt. Grundsätzlich wird zwar eine möglichst verkehrsarme Regelung angestrebt, Ergänzungen wie „Anlieger frei“, oder auch „Kfz-Verkehr Frei“ sind allerdings möglich, so-fern die Situation vor Ort eine solche Regelung erfordert.

Wurden auch schon einmal Erhebungen zum landwirtschaftlichen Verkehr erhoben? (Hinweis 352)

Dies hat auf landwirtschaftlichen Wegen bisher noch nicht stattgefunden. Das Planungsteam steht allerdings in engem Kontakt mit Vertretern der Landwirtschaft um gemeinsam eine bestmögliche Routenführung und Routengestaltung zu entwickeln.

Ich stelle mir die Frage wie es mit Dauerläufern oder auch Spaziergängern ist. Mit dem Zeichen 237 oder wahrscheinlich eher Zeichen 244, ist es dann verboten, dort zu Fußverkehr zu sein?! Da es in weiten Teilen, zumindest zwischen den Orten keinen Gehweg gibt, muss doch StVO §25 gelten: (1) Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. [...] Das hieße, ein Dauerläufer kann, wenn weder Gehweg noch nutzbarer Seitenstreifen vorhanden ist, auf diesem Rad-weg/dieser Fahrradstraße laufen. Oder?

Zwischen Ortschaften wird der Radschnellweg voraussichtlich häufig im Standard des landwirtschaftlichen Mischverkehrs geführt. Hier wäre auch Fußgängern die Nutzung gestattet. Generell ermöglichen alle Führungsformen von Radschnellwegen auch eine Nutzung durch Fußgänger. Um sicher zu gehen welche Führungsform angemessen ist, wird untersucht wie hoch die Anzahl der Fußgänger in den Spitzenstunden ist. Dies ist wichtig um zu beurteilen, ob der Fußgänger mitgeführt werden kann oder nicht.

RS2 Radschnellweg Heidelberg - Mannheim
Auswertung Onlinebeteiligung und Ortsbegehungen

Lfd.Nr.	Nachname	Überschrift	Beschreibung	like	dislike	Maps Link	Cluster
1	Wertz	Anschluss an den Radschnellweg für Pendler aus Seckenheim	Es sollte unbedingt sichergestellt werden, dass es von Seckenheim aus einen Anschluss an den Radschnellweg gibt. Es wäre ungünstig, wenn Radfahrer zunächst nach Neckarhausen fahren müssten (ca. 2-3km), um einen Anschluss an den Radweg zu haben nur um dann die gleiche Strecke etwas weiter östliche wieder zurückzufahren. Im Bereich des OEG Bahnhof Seckenheim sollte also ein entsprechender Zubringer beginnen. In diesem Bereich kommen die Pendler aus Neuostheim bzw. aus dem Süden Mannheims auch vorbei, bevor es weiter nach Neckarhausen geht.	25	1	https://maps.google.de/?q=49.463103711401594+8.5705375671	Anschlüsse
2	Schmidt	Feldwege nutzen?	Um meine Idee kommend von der Augustaanlage parallel zur Autobahn nach HD den Weg zu gestalten zu realisieren, könnte man im Bösfeld einen der Feldwege als Basis nutzen? Sicherlich preiswert zu realisieren und kaum Konflikte mit anderen Nutzern. Hier kommt man sich auch nicht mit Joggen etc. wie am Neckar in die Quere.	32	1	https://maps.google.de/?q=49.45986809833022+8.534231185913088	Variantenentscheidung
3	Schmidt	Augustaanlage und parallel zur Autobahn?	Als Autofahrer darf ich auf geradem Weg von MA nach HD. Als Radfahrer soll ich erstmal nach Norden und dann im Knick nach Süden wieder Richtung HD. Mit der Augustaanlage steht bereits eine riesig breite Straße zur Verfügung, auch entlang der Autobahn könnte man sicher etwas umgestalten, um ebenfalls einen breiten Radweg zu erhalten. Lediglich die Brücke beim Flughafen könnte ein Nadelöhr sein? Das wäre jedenfalls dann wirklich die Basis für einen Schnellweg. Warum wurde nicht in diese Richtung gedacht bzw. was sind die Gründe, einen so komplizierten Verlauf zu wählen?	34	6	https://maps.google.de/?q=49.480237741600696+8.485736854781862	Variantenentscheidung
3.1.			Da gerade nicht die direkte Wegstrecke zwischen HD und MA gewählt wurde, ist die Entscheidung wohl gegen einen RSW gefallen. Stattdessen entstehen gewöhnliche Radwege, die nur für die kürzeren Wege zwischen den an der Strecke liegenden Ortschaften attraktiv sind. Die gesamte Strecke wird so kaum jemand mit Zeit- und Bequemlichkeitsvorteil nutzen können. Schade.	3	1		Variantenentscheidung
3.2.			Ich vermisse auch die Anbindung der Mannheimer Stadtteile Neckarau/Rheinau an den Radschnellweg nach Heidelberg.	5	0		Anschlüsse
3.3.			Die Vorstellung, die ganze Zeit das Rauschen der 656 im Ohr zu haben finde ich nicht sonderlich prickelnd. Zudem wäre das Einzugsgebiet bei der Streckenführung recht klein.	2	16		Variantenentscheidung

Die Odenwaldstrasse und die Spessartstrasse haben aber so viele Kreuzungen und Einmündungen, dass dies nicht ohne Risiko möglich ist. Diese querenden und einmündenden Strassen sind auch für hunderte Einwohner erforderlich, weil sie den einzigen Zugang mit dem Auto zu ihren Häusern und Wohnungen, zur Ver- und Entsorgung der Grundstücke (Müllabfuhr) sowie zur Sicherheit (Krankentransporte, bereits heute zahlreiche Pflegedienste etc.) darstellen. Hinzukommt, dass der Radschnellweg auf oder an der Spessartstrasse direkt an einer Grundschule und einem Kindergarten vorbeiführt und auch den Zufahrtsweg für radfahrende Schüler für die Feudenheimschule (Gymnasium und Realschule) kreuzt (schnell fahrende Radfahrer vs. Klein- und Schulkinder?). Am Ende der Spessartstrasse führt der Radschnellweg ins Feld in ein ausgewiesenes Naherholungsgebiet, in dem viele Menschen, jung (viele Kinder) und alt, mit und ohne Hund, spazieren gehen. Wo soll hier der Radschnellweg hin? Oder wo sollen die Menschen, die sich derzeit im Naherholungsgebiet tummeln, hin? Im Moment schon lässt sich das mit dem bereits bestehenden Radverkehr oft nur schwer in Einklang bringen. Kommt hier der Radschnellweg, ist das Naherholungsgebiet so nicht mehr zu nutzen, zumal kurz vor der Brücke über die B38a ein Fußweg kreuzt. Die Kreuzung des bereits bestehenden Radwegs in die Innenstadt am Feldeingang mit der Peter-Rosegger-Strasse und der Christian-Morgenstern-Strasse ist heute schon problematisch, da man als aus dem Feld kommender Radfahrer den kreuzenden Autoverkehr ebensowenig sieht wie umgekehrt die Radfahrer vom Auto aus erkennbar sind. Das führt heute schon täglich zu gefährlichen Situationen. Zudem führt bereits heute ein Radweg von der Christian-Morgenstern-Strasse über den Fußweg der Peter-Rosegger Strasse zum Neckarkanal, d.h. das sind dann zwei sich kreuzende Radwege! Der weitere Trasse des Radschnellwegs führt am Mannheimer Hockeyclub, dem Hundclub und dem Tennisclub Grün-Weiss vorbei, wieder auf der normalen Strasse. Hier wurde zur Sicherheit erst jüngst für den Autoverkehr ein System von Einbahnstrassen eingerichtet. Wenn Bundesligaspiele im Hockey oder Tennis stattfinden, ist der gesamte Bereich zugestellt und voller Fußgänger, da kommt man heute schon als Radfahrer kaum mehr durch. Im Übrigen - darauf weist ein bereits bestehender Kommentar hin - kommt es dann am Neckarplatt ebenfalls zu kritischen Situationen, da die Kreuzung, an der sich Autos, Radfahrer, Sportler, Jogger u.a. treffen, schwer einsehbar ist. Auf der anderen Seite des Neckars kann man mit dem Fahrrad von Heidelberg kommend dagegen viel einfacher und gefahrloser nach Mannheim gelangen (der Verfasser ist dies mit dem Fahrrad selbst schon mehrfach gefahren). Dort gibt es heute schon breite Radweg im Feld von Ladenburg über Seckenheim und Neuostheim bis in die

4.1.	Breitenreicher	<p>Erfahrungen als Anlieger, Fahrradfahrer, Fußgänger, Autofahrer, Berufstätiger Bürger, Erholungssuchender Bürger. Der bisherige Rad- und Fußweg in der Spessartstraße/Peter-Rosegger-Straße, ist bereits heute sehr stark frequentiert, Kleinkinder und Schulkinder, Familien sowie ältere Menschen mit und ohne Gehhilfen, Hundehalter, Reiter, nutzen diesen Weg sowohl als Spazierweg, Reitweg, als Fußweg zu den Sportanlagen im Pfeifferswörth und in die Innenstadt bzw. aus der Innenstadt heraus in Richtung Ilvesheim/Heidelberg. Es ist berechtigt zu hinterfragen, aufgrund der dort herrschenden Enge, wie eine Gleichberechtigung aller Vor-Ort-Bewohner, Feudenheimer und der aus Richtung Heidelberg / Innenstadt zusätzlich geschätzten 2.000 Fahrradfahrer geschaffen werden kann, ohne dass hier ein Unfallschwerpunkt durch mangelnde Fläche und Ausweichmöglichkeit durch die Einrichtung RadSchnellweg erzeugt wird. Nach meiner Sichtung der Angaben der öffentlich zugänglichen Planung, wurde über das bestehende Verkehrsaufkommen in Feudenheim keine Statistik erhoben! Vor Festlegung der Trasse, wäre es sicher hilfreich gewesen, nicht nur die Flächenversiegelung und vorhandene Vegetation, sondern den sich bewegenden und ruhenden PKW-/Fahrrad-Verkehr zu beachten, sowie die Frequenz der Fußgänger und Nutzer des öffentlichen Raumes. Im Moment schon lässt sich der Nutzer des öffentlichen Raumes, mit dem bereits bestehenden Radverkehr oft nur schwer in Einklang bringen. Fahrradfahrer, die über die Brücke die B38a Richtung Feudenheim fahren, erreichen Geschwindigkeiten über 30 km, das Straßen-Gefälle wird zwar momentan durch eine Metall-Barriere versucht zu bremsen, aber diese wird im Zug des Radschnellweges entfallen und ich befürchte, noch weniger den Fahrradverkehr an die Einhaltung der dort herrschenden Zone 30 erinnern. Leider ist immer wieder festzustellen, dass auch der Fahrradfahrende Verkehrsteilnehmer immer rücksichtsloser gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wird, die Anliegen spielender Kinder, älterer Menschen, Fußgänger, die auf gemeinsam genutzten Wegen, nicht sofort den Weg frei machen, werden zunehmend missachtet. Ich kann nur bestätigen, dass die Kreuzung des bereits bestehenden Radwegs in die Innenstadt am Feldeingang mit der Peter-Rosegger-Strasse und der Christian-Morgenstern-Strasse bereits heute schon problematisch ist, bedingt durch dicht heranreichendes Gebüsch an den Wegrand und dem vorhandenen Anstieg vor dem kreuzenden Gehweg und Straßenbereich. Darüber hinaus ist Nichteinhalten des Rechtsfahrgebotes von Fahrradfahrern, das Freihändig-Fahren, das Fahren in Gruppen über die gesamte Straßenbreite, Rechtsüberholen anderer Teilnehmer, Phänomene, die leider immer wieder zu beobachten sind und aufgrund der FEHLENDEN ordnungswahrenden Beschränkung, Sowohl die BK-Guillini, Isover und der Kiesbetrieb nutzen diesen Bereich als Zufahrt und Aufstellfläche für den Lieferverkehr mit großen LKW. Hier ist ein erhebliches Gefahrenpotential gegeben, zudem ist die Durchfahrt auf den weiterführenden Weg viel zu schmal und kann aufgrund der Eigentumsverhältnisse und Bebauung auch nicht einfach gelöst werden. Zudem würden entlang des Kanals eine Reihe von Sträuchern und Bäumen wegfallen, die der Vogelwelt als Nistplatz dienen und derzeit die Industrie wenigstens ein wenig vom Weg abschirmt.</p>	40	4	Hinweise Bereich Feudenheim	
5	Schlachter	Industriezufahrt mit hohem Anteil Schwerlastverkehr	<p>Wenn Schutz vor dem LKW-Verkehr gewährleistet wird, finde ich dieses Wegstück OK; allerdings kenne ich den derzeitigen Trampelpfad in der Weiterführung Richtung Ilvesheim als Joggerweg.</p>	13	7	https://maps.google.de/?q=49.479111273324094+8.585000038146974 Hinweise Industriegebiet Ladenburg Hinweise Industriegebiet Ladenburg
5.1.	Mair		<p>Die bereits vorhandene Führung eines Weges auf der Deichkrone kann genutzt werden um Kosten einzusparen und eine möglichst effiziente Nutzung ohne/mit wenigen Einmündungen (Kerngedanke einer Radschnellverbindung gemäß der Qualitätsrichtlinien). Der bestehende Fußgänger-Verkehr kann unterhalb des Damms geführt werden, hier existiert bereits ein Wirtschaftsweg zur Wartung, dieser muss lediglich geschottert werden um ihn wetterfest zu machen.</p>	1	0	https://maps.google.de/?q=49.481021234042636+8.513867855072023
6	Schlachter	bestehende Trasse nutzen / ausbauen		36	10	72023 Variante Mannheim

6.1.	Stadtteilverein Neuostheim	<p>Verbesserung des Rad-/Fußgängerverkehrs am Neckardamm Neuostheim zu dem vom Stadtteil stark favorisierten Vorschlag der Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Paul-Martin-Ufer möchten wir gerne einige fachliche Argumente nennen: 1. Investkosten Diese belaufen sich eigentlich nur auf die Beschilderung, da die dringend erforderliche Reparatur des Straßenbelags des Paul-Martin-Ufers sowieso gemacht werden müsste. Ein alternativer neuer Radweg auf der Berme würde die Neuanlage von rund 1,3 km Wegstrecke (nur Neuostheim) bedingen, der frostsicher und überschwemmungssicher gegründet und gebaut werden müsste. Nach jeder Überschwemmung müsste sie gereinigt (entschlamm) werden. Damit wäre dessen Unterhalt u.E. mit Abstand teurer. 2. Unterhalt Der Bermenweg müsste zusätzlich von Laub und Schnee geräumt und im Winter gesalzen werden. Die analogen Unterhaltskosten des Paul-Martin-Ufers fallen sowieso an. 3. Naturschutz Die Berme liegt im Landschaftsschutzgebiet. Allein im Neuostheimer Bereich würden mit einem Bermenweg knapp 1 ha versiegelt (und im Winter der Boden versalzen). Das Naturschutzgesetz gebietet bei Eingriffen die Prüfung auf Vermeidbarkeit, die hier unkompliziert gegeben ist. 4. Fahrradstraße Eine Fahrradstraße ist nichts exotisches, das naheliegendste Beispiel ist die Karl-Ladenburgstraße im selben Stadtteil. 5. Tempo 30 Die Geschwindigkeitsbeschränkung besteht bereits in diesem Teil Neuostheims, das wäre also aus Sicht der Autofahrer keine neue Einschränkung. Zudem ist dort, mit der kleinen Ausnahme der Sportplatzbesucher, nur Anliegerverkehr unterwegs. 6. Parksituation Das Beispiel Karl-Ladenburgstraße lehrt, dass die Parksituation durch die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geändert / eingeschränkt werden muss. 7. Last but not least: Funktionalität für den Radverkehr Am Westende kann der Radverkehr geradeaus weiter am Luisenpark entlang auf einem geteerten Weg (heute schon für Radverkehr frei) geleitet werden bis zum Fernsehturm, wo auf einem ebenerdigen Bahnübergang auf die Neckarseite der OEG-Schienen gewechselt werden kann. Am Ostende sind die OEG-Schienen an der Endhaltestelle zu kreuzen. Diese zweimalige Kreuzung im Abstand von knapp drei Kilometern scheint akzeptabel - auch der Autofahrer muss an roten Ampeln halten und muss hinnehmen, dass nicht jede Ampel kreuzungsfrei untertunnelt ist. Wir hoffen, mit dieser Auflistung zur Versachlichung der Diskussion beigetragen zu haben. Mit freundlichen Grüßen Stadtteilverein Neuostheim e.V.</p>	5	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
6.2.	Schlachter	<p>Machen wir uns hier nichts vor: Einen Radschnellweg gemäß der Qualitätsrichtlinien auf der gesamten Strecke wird es nicht geben (4m breit, kreuzungsfrei usw.). Es kann allenfalls eine Radschnellverbindung erreicht werden. Diese erlaubt auch die gemischte Nutzung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Der Weg ist zwar schmal aber ich nutze ihn (sowohl als Radfahrer, als auch als Fußgänger) nahezu täglich und mit ein wenig Rücksicht auf beiden Seiten klappt es doch erstaunlich gut. Den Aspekt der Treppen und der Zugänglichkeit muss man sich genauer anschauen, aber auch hier gibt es sicherlich Lösungen um daraus Rampen zu machen. Zudem nutzen bereits sehr viele der Spaziergänger den unteren Weg, sei es um dem Hund seinen wohlverdienten Auslauf zu gönnen oder den Konflikten auf der Dammkrone aus dem Weg zu gehen. Der Weg für die Fußgänger müsste ja nicht versiegelt werden - in anderen Naturschutzbereichen in Mannheim (z.B. Käfertaler Wald, Dossenwald) hat es sich ja bewährt die Wege ausreichend zu Schottern. Für die kurzen Zeiten bei Hochwasser kann man ja eine gemeinsame Nutzung der Dammkrone machen. Die weiterführende Trasse nach Seckenheim durch das FFH-Gebiet ist ja bereits vorhanden, auch wenn eine Verbreiterung hier sinnvoll wäre. Man sollte den Umweltschutz dabei nicht unbedingt derartig kleinräumig sehen: Ist der Umwelt nicht mehr damit gedient wenn weniger CO2 und Schadstoffe durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, als wenn der bestehende Weg noch einen Meter breiter wird?</p>	3	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

6.3.	Bardy		Wer vorschlägt, die bereits vorhandene Führung des Weges auf der Deichkrone zu nutzen und den Fußgänger-Verkehr auf den Wirtschaftsweg unterhalb des Dammes zu leiten, möglichst noch auf einer geschotterten Wegfläche, der negiert die Regeln des guten Miteinander von Radfahrern und Fußgängern. SOLLEN DEN RADFAHRERN NOCH MEHR PRIORITÄTEN EINGERÄUMT WERDEN? SOLL MAN ÄLTEREN SPAZIERGÄNGERN, KINDERN UND ELTERN MIT KINDERWAGEN STEILE TREPPEN VOM DAMM NACH UNTEN UND WIEDER HINAUF ZUMUTEN? Der Vorschlag mißbraucht die Argumentation der Kostenersparnis (offenbar sollen die Treppen und die Befestigung des Wirtschaftsweges nicht aus dem Budget des Radweges finanziert werden) verkennt, dass die Qualitätsrichtlinien für eine Radschnellverbindung nicht nur die Minimierung der Einmündungen betreffen. Der beste Gegenvorschlag ist, das Paul-Martin-Ufer zur Fahrradstraße umzubauen. Das kostet wenig, und die Einmündungen der Nebenstraßen können kein Problem darstellen (die zur Fahrradstraße umgebaute Karl-Ladenburg-Straße hat auch Einmündungen, und übe diese fahren mehr Kraftfahrzeuge als über die Weurstraße ndes Paul-Martin-Ufers).	5	4	Variante Mannheim
6.4.	Mair		Der echte Radschnellweg ist m. E. auf der blauen Route (Führung nördlich in Höhe Neuostheim) günstig, u.a. da keine zusätzlichen Brückenbauwerke errichtet und bezahlt werden müssen. Unabhängig davon besteht lokal schon lange ein Interesse, auf Höhe Neuostheim / Neckarsüdseite die Fußgänger- und Radverkehre zu trennen. Dafür wurde u.a. vom Stadtteilverein Neuostheim bereits vorgeschlagen, das Paul-Martin-Ufer zur Fahrradstraße zu machen (wie bereits die Karl-Ladenburg-Str.). Tempo 30 Zone ist bereits da. Damit bliebe der Neckardammweg für die Fußgänger offen (etwas anderes wäre sehr konfliktrichtig). Als NABU-Mitglied plädiere ich strikt dagegen, einen zusätzlichen Weg auf der Berme einzurichten, da Landschaftsschutzgebiet. Generell sind vermeidbare Eingriffe in die Natur zu vermeiden, und hier gibt es die einfache oben vorgeschlagene Alternative. Dies betrifft wie gesagt nicht die Hauptführung des Fahrradschnellwegs, aber einen wichtigen Zubringer.	10	1	Variante Mannheim
6.5.	Mauler		Der Weg ist viel zu schmal, die Vorgaben sind 4 m Breite, die Weiterführung Neuostheim nicht möglich, da FFH-Gebiet. Die Streckenführung steht auch gar nicht mehr zur Diskussion.	5	5	Variante Mannheim
7	Schlachter	sehr schmale Straße die nicht verbreitert werden kann	Aufgrund der schon gegebenen Enge wurde eine Einbahnstraße eingerichtet. Eine Verbreiterung der Trasse geht mit erheblichen Eingriffen in die Vereinsgeländer rechts und links einher, zudem müssen mehrere Bäume gefällt werden, was dem Naturschutz zu wider läuft. Hier ist nachmittags und abends Konflikt mit Autoverkehr zu den Sportanlagen zu erwarten, es ist sehr eng und unübersichtlich.	19	2	https://maps.google.de/?q=49.48472941219467+8.51487636566 Hinweise Bereich Hockeyclub
7.1.	Mair			6	0	https://maps.google.de/?q=49.48498033139876+8.512022495269777 Hinweise Bereich Hockeyclub
8	Schlachter	Verschwenkung im Mischverkehr bei hoher Belastung	Die hier geplante Verschwenkung ist bereits jetzt sehr kritisch, da schwer einsehbar und hier gleich 4 Wege zusammen kommen, die man aus keiner Richtung gut überblicken kann. Zudem sind Hindernisse in Form von Bordsteinen vorhanden die einen Sturz förmlich herausfordern.	22	0	https://maps.google.de/?q=49.49254912288992+8.469707965850832 Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
9	Schlachter	Marktstraße muss für Autos offen bleiben	Die Marktstraße kann nicht für den Autoverkehr gesperrt werden und ist jetzt schon sehr konfliktbeladen. Es handelt sich um eine der zentralen Zufahrtsstraßen für das gesamte Quartier, auch die Anlieferung für den Markt erfolgt über diese Zufahrt.	7	9	https://maps.google.de/?q=49.49153165547003+8.48552270202638 Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
10	Schlachter	Mehrfache Kreuzung durch Fußgänger	Auf der gesamten Länge des Klinikums gibt es Abgänge an den Parkplatz am Neckarufer - hier ist mit einer hohen Frequenz von kreuzenden Fußgängern zu rechnen. Somit kann die notwendige Durchschnittsgeschwindigkeit für einen Radschnellweg nicht erreicht werden.	17	1	https://maps.google.de/?q=49.49153165547003+8.48552270202638 Sicherheit Fußverkehr

11	Adowski	Wie wird das gelöst	Hier ist eine schmale Hauptstraße , wenig Parkplätze und schon zwei Fahrradwege. Wie wird hier geplant? Ohne die konkreten Maße zu kennen, wirkt die Ilvesheimer Str. zwischen Endhaltestelle und Umgehungsstraße breit genug für beidseitige Fußwege, einen einseitigen Parkstreifen auf jetzigem Radweg, zwei schmale Autospuren und ansonsten Radwege. Der öffentliche Raum darf nicht zum Abstellen privater PKWs missbraucht werden, wer seine PKWs abstellen will, soll sich eine Garage bauen oder einen Tiefgaragenstellplatz mieten. Wer sagt, dass die Parkplätze abgeschafft werden sollen, muss aber auch sagen wohin die PKW's dann abgestellt werden sollen. Ansonsten ist es natürlich richtig, dass die Unfallgefahr zunimmt. Deshalb ist auch der Radweg durch die Ilvesheimer Str.ungeeignet.	20	3	https://maps.google.de/?q=49.483509647744754+8.542245626449587	Hinweise Bereich Feudenheim
11.1.	Schäfers			0	0		Hinweise Bereich Feudenheim
11.2.	Ludwig			6	1		Hinweise Bereich Feudenheim
11.3.	Seidenstricker		Auf die Parkplätze sollte zugunsten einer ausreichenden Breite des Radschnellwegs verzichtet werden. Das ist auch der Übersichtlichkeit und vor allem der Sicherheit zuträglich. Unfälle mit Autotüren z.B. können sehr schwere Verletzungen bis hin zum Tod des Radfahrers verursachen. Ich kenne persönlich jemanden der sich dabei das Becken gebrochen hat. Die Feudenheimer Straße ist doch heute schon viel zu eng für den Autoverkehr und einzeln fahrende Fahrräder. Wie soll das mit einem Radschnellweg in beide Richtungen gehen? Warum führt die Trasse nicht getrennt vom Autoverkehr am Neckarkanal entlang? Im Ruhrgebiet verlaufen die Rad-Schnellwege größtenteils völlig getrennt von den Autostraßen. Das erhöht die Sicherheit und den Fahrspaß, da man meistens auch noch durch schöne Natur fährt. Aber einen Radschnellweg, der Kilometerweit die Straße mit den Autos teilt ist das Gegenteil von Fahrradfahren attraktiv machen.	5	7		Hinweise Bereich Feudenheim
12	Horlacher	Viel zu eng		37	2	https://maps.google.de/?q=49.48139764087139+8.55238437652588	Variante Ilvesheim
12.1.	Schorb		Eine Streckenführung entlang des Kanals mag zwar landschaftlich schöner sein, für mich als Fahrradpendlerin zwischen Feudenheim und Heidelberg ist eine Trasse entlang des Kanals insbesondere im Winter, wenn es morgens noch dunkel ist, eher unheimlich. Ich weiß nicht, ob vorgesehen ist, die Strecke zu beleuchten, allerdings befürchte ich, dass morgens um 06:30 Uhr nicht so viele Pendler/innen unterwegs sind, dass ich mich sicher fühle.	0	0		Variante Ilvesheim
12.2.	Schlachter		Ich sehe das ganz ähnlich: Der Radweg muss sich an den Bedürfnissen (Wegen und Zielen) der Nutzer orientieren. Hier gibt es einen ganz erheblichen Strom von Pendlern aller Art welche von Ilvesheim nach Feudenheim hinein wollen (und auch wieder zurück). Aufgrund der Zufahrtmöglichkeiten nach Feudenheim ist der Weg über die Ilvesheimer Straße die logische Konsequenz für diesen Personenkreis. Hat man jedoch das Ziel in die Mannheimer Innenstadt, Neuostheim, Wohlgelegen oder Neckarstadt zu gelangen, so könnte die Führung am Neckardamm entlang sinnvoll sein. Es hängt wie immer sehr viel davon ab wohin man möchte, Gleiches kennt man mit dem KFZ ja auch: Wenn ich nicht in einen Ort hinein will und es gibt eine Umgehung nutze ich diese im Regelfall auch. Die Verbindung entlang der Ilvesheimer Straße sollte auf alle Fälle ausgebaut werden, unabhängig ob der Radschnellweg auf dieser Trasse geführt wird oder nicht. Es handelt sich hierbei um das klassische Problem des fehlenden Lückenschlusses im Radwege-Netz: In Ilvesheim wurde schon recht viel getan, in Feudenheim gibt es ebenfalls brauchbare Ansätze, nur es fehlt die gute / akzeptierte Verbindung zwischen den beiden, wodurch die ganzen Arbeiten erst sinnvoll werden. Gegen eine Führung am Neckardamm spricht aktuell vor allem die vorhandene Breite und der Zustand des Wegs, hier zügig entlang zu fahren ist nicht immer möglich. Am Zugang zur Maulbeerinsel in Mannheim (Höhe Feudenheim) ist die Durchfahrt an der Brücke absolut unzureichend, hier müsste man eine neue Brücke über den Kanal bauen um ausreichend Platz zu bekommen.	2	0		Variante Ilvesheim

12.3.	Seidenstricker	<p>Radschnellweg am Neckar für den Großteil der Bewohner dieses Bereichs ein ganzes Stück abseits liegt und somit einen Umweg bedeutet. Es fahren z.B. viele Schüler aus Ilvesheim/ Mahrgrund zur Schule nach Feudenheim. Diese Schüler würden möglicherweise nicht den Umweg hinunter an den Neckar nehmen um auf Höhe der Schulen dann wieder nach Feudenheim hinein hochzuschwenken. Diese Schüler würden möglicherweise weiterhin den derzeit miserablen und gefährlichen Weg entlang der Vorzugsstrecke wählen. Umwege werden, wie jeder sicher aus eigener Erfahrung weiß, auf Alltagsstrecken in der morgendlichen Hektik höchst ungern in Kauf genommen. Gerade Alltagsradfahrer reagieren in diesem Punkt sensibel und entscheiden die Strecke hauptsächlich aufgrund von Zeitvorteilen. Es ist nicht zu erwarten, dass von der südlichen Seite des Neckars eine relevante Menge von Nutzern kommen wird. Wer würde aus Süden kommend extra einen Umweg fahren, eine Brückenrampe hinauf - und eine Brückenrampe wieder hinunter rollen wenn bereits heute südlich am Neckar so etwas wie ein Radschnellweg existiert. Der südliche Weg führt ohne eine frequentierte Autostraße zu kreuzen höhenfrei von Neckarhausen bis ganz an die Mannheimer Innenstadt heran und ist somit perfekt (stellenweise abgesehen von Breite, Belag, Fußgängermischnutzung). Eine zu große Nähe von diesem südlichen kleinen Radschnellweg zum nördlichen neuen Radschnellweg ohne irgendwelche Wohnsiedlungen dazwischen, wäre nicht gut. Es käme ja auch niemand auf die Idee eine neue Autobahn mit 100 m Abstand exakt parallel zum Streckenverlauf der A6 zu planen. Radschnellwege wie vom Land Baden Württemberg gefördert sind nicht in erster Linie touristisch genutzt sondern sollen Alltagswege einer möglichst großen Menge an Menschen auf umwegfreier Strecke ermöglichen. Eine Strecke die für angenehme Sonntagsrundfahrten optimal funktioniert ist nicht das primäre Ziel des Konzepts Radschnellweg. Man möchte weniger KFZ Berufsverkehr und ist daher angehalten mit der Streckenfestlegung die Leute möglichst nahe an deren eigener Haustür abzuholen. Bedenken Sie auch, dass die KFZ Verkehrsbelastung an der Vorzugsstrecke wegen des Neubaus der Neckarbrücke L597 in Zukunft geringer sein wird. Mit viel Einsatz an finanziellen Mitteln, z.B. für Brücken / Unterquerungen, einer intelligenten Wegeführung und bedeutenden Einschnitten beim ruhenden und bewegten KFZ Verkehr kann die Vorzugsstrecke mitten durch Ilvesheim und Feudenheim funktionieren. Es ist aber extrem wichtig gerade diesen Streckenabschnitt genauestens durchzuplanen, denn keinesfalls ist das eine einfache Aufgabe. Farbliche Aufhübschung, Piktogramme, Schilder und Linien auf dem Boden sind hier VOLLKOMMEN unzureichende Mittel. Hier kommt man nur mit drei Dingen zu einer akzeptablen Lösung:</p>	4	2	Hinweise Bereich Ilvesheim
14.1.	Ziegler	<p>Eine Führung auf der Südseite des Neckars (auf dem Damm oder der Strasse Paul-Martin-Ufer/Hans-Reschke-Ufer) bindet den Luisenpark als Naherholungsziel auch für die Region gut an. Auch die Führung des Wegs auf die neuen Fahrradstrassen in Mannheim (Berliner Strasse, Tattersall, Kunsthalle (Hbf)) ist natürlicher und kurvenärmer zu erreichen als über die Brücke am Uniklinikum/Nationaltheater zu fahren. Es entfallen damit auch die Strassenquerungen der Friedrich-Ebert-Brücke, da die richtige Fahrtrichtung (stadteinwärts) sonst nicht erreicht werden kann. Um die Verknüpfung zu erreichen ist eine kurze Ausbaumaßnahme in Mannheim entlang des Unterem Luisenpark erforderlich, das Stück sollte dann im Begegnungsverkehr und ohne Kreuzung der Renzstrasse trassiert werden.</p>	0	0	Variantenentscheidung

16.1.	Hofmann	<p>Entlang der Odenwaldstraße ist einseitig die Straßenbahn Linie 2, damit keine Querung der Straße möglich. Diese Besonderheit kann sehr gut für den Radschnellweg genutzt werden. Zudem ist im Bereich der Spessartstraße eine ehemals 4 spurige Zubringerstraße geplant gewesen, der Ausbau dementsprechend großzügig. Hier einen Radschnellweg durchzuführen würde möglicherweise nicht einmal zusätzlich Parkplätze kosten. Die Spessartstraße als 'Sackgasse' für Autofahrer ist tatsächlich eine relativ verkehrsarme Straße, in der Konflikte durch eine klare Bevorrechtigung des Radverkehrs im Sinne eines Radschnellweges vermieden werden könnten. Der Zugang zur Gebr. Grimm Schule sollte dann durch die Radschnellverbindung auch für mehr Schülerinnen und Schüler gefahrlos mit dem Rad möglich sein. Elterntaxis sollten entsprechend auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Spessartstraße, auf dem riesigen Parkplatz zwischen 'unteres Kirchfeld' und Spessartstraße abgewickelt werden. Eine entsprechende Querung der dann weiter verkehrsberuhigten Spessartstraße könnte für Schulbeginn und -ende vorgesehen werden. Im weiteren Verlauf wäre für die Zufahrt zum Hockeyclub eine Regelung zu finden, die den Autoverkehr vollständig vom Radweg fernhält. Den sportlichen Kindern, Jugendlichen und Eltern sollte ein Fußweg zum Hockeyclub zuzumuten sein, auch die Anfahrt zur Gastronomie sollte nicht von einer Querung des Radweges abhängig sein, auch hier ein Fußweg zumutbar.</p>	0	1	Hinweise Bereich Feudenheim
16.2.	Notz	<p>Der Radschnellweg soll den Radfahrern ermöglichen, zügig und sicher zu fahren. Das ist über die Odenwaldstrasse und die Spessartstrasse nicht möglich. Hier gibt es viele Kreuzungen und Einmündungen und diese Strassen müssen von hunderten Anwohnern mit dem Auto befahren werden, um deren Häuser bzw. Wohnungen zu erreichen bzw. von dort wegzukommen. Hier sind Konflikte zwischen Radfahren und Autofahrern vorprogrammiert, das passt nicht zu einem Radschnellweg. Die Einmündung des Radwegs von der Spessartstrasse ins Feld ist heute schon eine gefährliche und sowohl für Autofahrer als auch für Fahrradfahrer schlecht bzw. nicht einsehbare Kreuzung. Hier kommt es heute schon täglich zu gefährlichen Situationen, da Radfahrer vom Feld kommend in die Spessartstrasse einfahren und dabei den Anliegerverkehr aus der Peter-Rossegger-Strasse und insbesondere der Christian-Morgenstern-Strasse nicht beachten (können), umgekehrt gilt dies auch für Autofahrer. Darüber hinaus führt der Radschnellweg dann direkt an einer Grundschule und einem Kindergarten (Kulturhalle Feudenheim) vorbei, wodurch zusätzliche Risiken geschaffen werden (Grundschüler vs. schnell fahrende Radfahrer); der Radschnellweg führt dann Richtung Neckar zwischen dem Mannheimer Hockeyclub, diversen Tennisclubs und anderen Vereinsgeländen, die ebenfalls nur mit dem Auto erreicht werden können, vorbei. Hier wurde erst jüngst eine Verkehrsführung mit Einbahnstrassen eingerichtet, um den an- und abfließenden Autoverkehr zu regeln; für die regelmäßig an Wochenenden stattfindenden Bundesligaspiele (insbes. des Mannheimer Hockeyclubs und des Grün-Weiss-Mannheim) sind daher Verkehrsprobleme zu erwarten, da kommt man ja heute schon mit dem Fahrrad kaum mehr durch, wie soll das als Radschnellweg funktionieren und dann noch zügig und sicher? Es sollte ernsthaft über eine Verkehrsführung südlich des Neckars nachgedacht werden. Da gibt es doch heute schon breite Radwege unter der Autobahnbrücke durch nach Seckenheim, nach Neuostheim und dann eben ein Radweg am Neckar entlang, den man zum Schutz der Fußgänger gern auch vom bisherigen Weg trennen könnte (oder man legt den Fußweg eine Etage tiefer Richtung Neckar).</p>	1	1	Hinweise Bereich Feudenheim
17.1.	Mitternacht	<p>Ist an allen 'Haltestellen' (Endpunkte in MA und HD, aber auch im gesamten Streckenverlauf) auf genügend Fahrradstellplätze (Befestigungsbügel o.ä.) gesorgt?</p>	0	0	Detailplanung

17.2.	Stetter	Hier würde ich auf jeden Fall den Radschnellweg mindestens bis zur Kunststraße, wenn nicht sogar bis zur Bismarckstraße verlängern. Grund: Kunststraße: Um Richtung Wasserturm auch wieder aus der Stadt in Richtung Schwetzingenstadt/Lindenhof zu kommen; Bismarckstraße: Anbindung an den dortigen Radweg, Uni, Bahnhof, Übergang nach LU. Den Radschnellweg in einer Fußgängerzone enden zu lassen finde ich nicht sonderlich gut gelöst, schon gar nicht, wenn es dort nicht ausreichend Parkmöglichkeiten für Räder gibt. Oder ist hier etwa ein Parkhaus nach holländischem Vorbild geplant?	8	0	Anschlüsse Hinweise Industriegebiet Ladenburg
18.1.	Mair	Wie kann man das Einbiegen und vor allem Richtung Ladenburg das Linksabbiegen auf/von der Feudenheimer Straße ungefährlich gestalten? Im Berufsverkehr haben es alle eilig.	1	0	
19.1.	Hüttmann	Es ist mir nicht klar, wie der Rad- und Fußgängerverkehr über die Brücke geführt werden soll. Wenn Radfahrende und zu Fußgehende getrennte Wege haben sollen, müssten diese auf getrennten Seiten der Brücke liegen. Damit ständen auch für beide Fahrbahnen Notflächen im Seitenbereich zur Verfügung. Auf der Südseite müssten nahe dem Neckar Zufahrten/Zugänge zur Brücke möglich sein. Soweit mir bekannt, wurde dies geplant - besser prüfen, ob es so ist.	0	0	Hinweise Bereich L597
21.1.	Rössler	Die Grundidee, den Radschnellweg möglichst geradlinig und komfortabel anzulegen, möchte ich auf jeden Fall unterstützen. Auf Höhe der Stahlkreuzung über den Stangenweg Richtung Heidelberg. Mit fast geradlinigem Verlauf. Somit erachte ich die Unfallgefahr für Radfahrer als gering einzuschätzen. Die Fahrradfahrer müssen/sollten nicht in den Ortskern ausweichen, wo diese mit dem überlasteten Kraft-Fahr-Verkehr (PKW's) zusammenkommen und sich die Straße teilen müssen. Auch die Kreuzungen im Ortskern sind unübersichtlicher und schlecht für Fahrradfahrer einzusehen. Bei Betrachtung der Streckenführung über den Stangenweg gesehen, hat ein Fahrradfahrer einen viel besseren Überblick über die Verkehrslage. Bei den heutigen möglichen Geschwindigkeiten der Fahrräder halte ich dies für einen wichtigen Sicherheitsaspekt, da die aktuellen Unfallstatistiken zeigen, dass es eine Zunahme von Unfällen gibt, die einfach durch schnell Fahrräder verursacht werden. Wenn man dem Radschnellweg schon diesen Namen gibt, dann sollte es doch im Interesse der Beteiligten sein dieses Anliegen auch so umzusetzen, sonst würde es ja gar keinen Sinn machen.	0	0	Variante Edingen-Neckarhausen
21.2.	Malzahn	Durch Feld geführt zu werden ist ja ganz nett für Freizeitfahrer, aber für's Pendeln sinnentleert. Ein Pendler will unkompliziert und schnell von A nach B kommen und nicht noch beim Edinger Hofladen einkaufen wollen	0	0	Kommentar
23.1.	Schulz	Ich finde es gut, wenn aus der Edinger- Adler- und Liselottestraße eine Fahrradstrasse wird. Für die Sicherheit aller Radler*innen eine Unterführung an der L637 ist dabei auch zwingend erforderlich. Für die beiden großen Schulen müssten m.E. auch Fahrradstreifen eingeplant werden. Da wäre z.B. die Maaßstraße als Zubringer zur Tadden Schule und auch die Edinger Straße über die Mannheimer Straße Richtung Käfertaler Straße - Sandhofer Weg zur Waldorf Schule, an den Kleingärten vorbei. Da die meisten Kleingärtner erst ab Feierabend bzw. am Wochenende im Garten sind, wäre auch hier ein Radstreifen ausreichend.	0	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
23.2.	V	Der Radschnellweg sollte so komfortabel ausgebaut sein und auch Rast-/WC-Optionen anbieten wie der Radweg am Han-Fluss in Seoul, Südkorea. Auch Nextbike (o.ä.) Stationen (auch mit E-Bikes) sollten zwischen HD und MA sein, so dass man auch ohne eigenes Rad die Strecke nutzen kann. Wie am Han-Fluss könnte die Strecke einen hohen Freizeitwert bekommen und noch nir für Pendler*innen attraktiv sein.	1	1	Detailplanung

24.1.	RH	Hallo, in der Karte fehlt die OEG-Haltestelle SRH-Campus (Wibiloweg/Erlebaltweg. Genau an dieser Haltestelle ist der Bau einer Unterführung sinnvoll. Als Radfahrer muss man sich durch die Stahlgeländer der OEG-Haltestelle SRH-Campus zwängen, um die Gleise zu überqueren. Da es in Wieblingen überhaupt keine Unterführung der OEG-Gleise gibt sitzt man in Wieblingen der Falle sobald alle Schranken der Gleisanlagen geschlossen sind. Diesbezüglich noch eine Anmerkung: die Gleisanlagen der OEG werden in Wieblingen sogar bei geschlossenen Schranken von PKWs und Transporten überquert, diese rechtswidrige Überquerung der Gleise habe ich bereits 2 mal beobachtet.	0	0	Variante Heidelberg
24.2.	Rudolph	Ich finde den Weg am Neckar attraktiver, oder würde von hier Richtung Grüne Meile fahren und den großen Radweg benutzen der gerade durch die Bahnstadt gebaut wird. Wenn man dort die Südstadt und Bergheim besser anbinden würde, wäre man fast am Bismarkplatz. Ein Radschnellweg in Wieblingen entlang des Gutachwegs und des Wieblingener Wegs ist ungeeignet: die Straßenunterführung des Gutachwegs unterhalb der B37 wird zeitnah verengt werden, der Wieblingener Weg wird im selben Rahmen ebenfalls mit Buchten gestaltet werden. Hintergrund ist die kritische Verkehrssituation wegen des hohen MIV-Verkehrsdrucks im Wohngebiet Ochsenkopf/Wieblingener Weg und des Fußwegs für Schulkinder, die nach Wieblingen zur Grundschule laufen. Es empfiehlt sich, evtl. ab Liselottestraße auf die Mannheimer Straße auszuweichen oder von vorneherein die gesamte Mannheimer Straße zu nutzen. Allerdings hat sich in der Mannh. Str. in den letzten Jahren der MIV-Druck massiv erhöht.	0	0	Variante Heidelberg
25.1.	Meissner	Idealerweise sollte der Radschnellweg über einen Anschluss in Seckenheim auch von den Mannheimer Stadtteilen Neckarau und Rheinau aus erreichbar sein.	0	0	Variante Heidelberg
26.1.		Wenn ich mich nicht täusche, da ich nicht in dieser Gegend aufgewachsen bin, gibt es einen Radweg am Neckar entlang, den ich schon einmal gefahren bin. Warum wird diese Variante nicht in Betracht gezogen?	3	0	Anschlüsse
27.2.	WERNER	Der Bauabschnitt südlich des Ladenburger Industriegebiets sollte sofort umgesetzt werden, da er jetzt als Schulweg für den Mahrgrund täglich genutzt wird. Ilvesheim kommt seit Jahren der Verpflichtung für einen ungefährlichen Schulweg zu sorgen nicht nach und beruft sich auf die Zuständigkeit der Wasser und Schifffahrt Direktion. Da die Entscheidung für die Streckenführung gefallen ist, sollte sofort gehandelt werden.	1	0	Variante Feudenheim
28.1.	Schaub	Die Nutzung der alten Bahngleise wäre eine optimale Anbindung an Ladenburg Zentrum.	9	0	Hinweise Bereich Ilvesheim
29.1.	Schmutz	Die Querung über die Brücke - auch wenn sie nicht als RSW bewertet wird - ist eine Kombilösung, die für mich nicht das beste aus zwei Vorschlägen auswählt, sondern zusätzliche Zwangspunkte schafft. Ganz ähnlich der Kombilösung in Karlsruhe, die meines Wissens nach auch vom Ingenieurbüro schüßler-plan geplant wird. Solche Zwangspunkte auf dem RSW sind m.E.: verwirrende Beschilderung, Umwege in der Wegeführung - auch bei Rad-Navis, bauliche Maßnahmen zur Vermeidung des direkten Wegs	1	0	Anschlüsse
30.1.	Ziegler	Vielen Dank Hr. Kapp, Fr. Braun für die Feststellung, dass die Brücke als Zubringer gewertet wird und deswegen den RSW-Standard nicht einhalten wird. Wäre es möglich auf der Landkarte diesen Tatbestand einzutragen?	1	0	Variantenentscheidung
30.2.	Ziegler	Lieber Herr Ziegler, schön, dass Sie sich schon so tiefgehend mit der Trasse auseinander gesetzt haben. Ich habe gerade Rücksprache mit der Projektleiterin Frau Braun gehalten. Es stimmt, dass die Brücke schon tief in der Planung war, bevor der Radschnellweg hier überhaupt zum Thema wurde. Ziel ist es im Rahmen der bestehenden Planung und unter Nutzung der bestehenden Verfahren sowohl auf der Brücke als auch im Anschluss eine Breite von 4m zu erreichen. Der Abschnitt entlang der L597 soll dabei in erster Linie als Zubringer dienen, weshalb der volle RSW-Standard (4m + 2,5m) nicht hergestellt wird. Die neusten Updates zur Planung der L597 finden Sie auch auf im Beteiligungsportal des Regierungspräsidiums: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt4/Ref471/Seiten/1597.aspx Viele Grüße vom Moderationsteam Alex Kapp	1	0	Kommentar
30.3.	Kapp		0	0	Kommentar

30.4.	Ziegler		In den Planfeststellungsunterlagen der Brücke steht ein 2,5m breiter, einseitiger kombinierter Rad-/Fussweg - das ist so planfestgestellt worden. Woher kommt die Angabe 4m breit ist eingeplant? Laut Qualitätsstandards sind bei kombinierten Wegen 5 oder 6m Breite gefordert, der Weg entlang der Brücke erfüllt also auf seiner knapp 2km langen Strecke diese Qualitätskriterien nicht https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf	3	0	Hinweise Bereich L597
30.5.	Stetter		Hier wäre meiner Meinung nach eine gute Anbindung an bestehende Radrouten wichtig (Seckenheim/Neckarhausen)	5	0	Anschlüsse
32.1.	Weisser		Grundsätzlich finde ich positiv, wenn der RSW parallel zur OEG verläuft. So ist eine gute Vernetzung mit dem ÖPNV möglich.	2	1	Kommentar
32.2.	Kraus		Wie ist das in Edingen mit den Kreuzungen. Friedrichsfelder Straße und Grenzhöferstrasser? Da ist ja auch jede Menge Auto Verkehr. Ampel? Vorfahrt für wen? Mit den Bahnübergängen kann das ein schönes Verkehrsproblem geben. Warum wird nicht der verlängerte Stangenwege benutzt. Hier ist weniger los und es sind auch keine Schulkinder unterwegs. Die Trasse verläuft hier zwischen Gärten und OEG-Gleisen und ist im Moment definitiv zu schmal für einen Radschnellweg. Wie soll hier mehr Platz geschaffen werden? Entweder die Gärten werden nach Enteignungen (oder Entschädigungen) geopfert, oder die OEG-Gleise müssen verlegt werden. Beides erscheint mir nicht praktikabel.	8	3	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
32.3.	Weber		Der Radschnellweg soll am Bismarckplatz beginnen. Für die Führung durch die Heidelberger Innenstadt gibt es mehrere Varianten. Die Verbindung nach Wieblingen sowie in die nordwestlich gelegenen Nachbarkommunen wird verbessert. Welche Themen sind in diesem Streckenabschnitt wichtig?	7	1	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
34	Renkes	Die Vorzugstrasse im Bereich Heidelberg-Zentrum	Am Bismarckplatz sind als wichtige Zielpunkte anzudenken: Altstadt (Plöck), Neckarbrücke, Gymnasium. Ein Ende in der Vossstraße würde keinem dieser Ziele nützen. Die sinnvolle Querung des Bismarckplatzes mit dem Fahrrad ist essentiell, auch wenn die verkehrsführung hier besonders kompliziert ist. Wäre es nicht sinnvoll, in Heidelberg den Radschnellweg in der Voßstrasse beginnen zu lassen. Dadurch würden teure Umbaumaßnahmen am Bismarckplatz gespart, der Radschnellweg würde an einer bereits heute weitgehend autofreien Strasse beginnen, was die Gefährdung der Radfahrer mindert. Auf dem Deck des in öffentlicher Trägerschaft befindlichen Parkhauses könnten günstig Radparkplätze geschaffen werden	0	0	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
34.1.	Mantel		Wichtiges Thema auch hier: Wo können Räder sicher geparkt werden, wenn hier die Reise zu ende sein soll?	0	0	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
34.2.	Hekking			3	2	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
34.3.	Stetter			2	0	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
35	Renkes	Varianten am nördlichen Neckarufer in Mannheim	An dieser Stelle sind zwei alternative Wegführungen denkbar: 1. Direkt entlang des Neckars: Leider ist der bestehende Weg hier nur 1,80 Meter breit. Daher wären relativ umfangreiche Umbaumaßnahmen notwendig, um den Radschnellweg gemäß der Qualitätsstandards (siehe Informieren) zu realisieren. Diese würden auch einen entsprechend hohen Flächenbedarf mit sich ziehen. 2. Entlang der Nordseite des Industriegebiets: Hier gibt es bereits eine breite Straße, womit der grundlegende Platzbedarf bereits gedeckt wird. Dies bedeutet aber auch, dass andere Verkehrsteilnehmer in unmittelbarer Nähe sein werden und es möglicherweise zu Konflikten kommen könnte. Welche Alternative ist attraktiver? Was sollte beachtet werden? Bitte lasst den schmalen Weg am Kanal für die Fußgänger und Jogger. Radfahren ist da momentan nicht zulässig, das sollte auch so bleiben. Eine Verbreiterung auf Schnellwegbreite würde sehr viel Vegetation kosten. Die Betonpiste im Pfeifferswörth bietet ausreichend Platz und geht auch geradeaus.	2	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
35.1.	Heyden		Auf der Strasse im Pfeifferswörth fahren die Auto oft sehr schnell - Strasse als Fahrradstrasse ausweisen und speed bumps einbauen	1	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
35.2.				1	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

35.3.	Schlachter		Der bestehende Weg ist definitiv zu schmal um durch Radler und Fußgänger / Jogger genutzt zu werden. Hier muss definitiv eine Verbreiterung stattfinden wenn er genutzt werden soll. Ein Stück Platz gibt es ja noch (ehemaliges Gleisbett). Die Strecke wird dadurch auch deutlich gerader und enthält weniger Kreuzungen an denen Konflikte entstehen können. Noch besser und am aller einfachsten wäre es jedoch die Variante auf der Südseite des Neckars zu nutzen, hier ist bereits alles vorhanden was man braucht: gerade, nahezu kreuzungsfrei, beleuchtet. Somit eigentlich optimal hinsichtlich der Kosten und Aufwände sowie Eingriffe in die Natur bzw. die Eigentumsverhältnisse.	5	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
35.4.	Herrmann		Der Weg auf dem Damm ist eine beliebte Strecke für Läufer, Jogger und Spaziergänger, die dadurch verdrängt würden. Daher ist es entlang der vorhandenen Straße besser. Die alternative Route würde auf jeden Fall den Uferbereich aufwerten und keine Konflikte mit dem restlichen Verkehr in der Ecke erzeugen (Sportstätten etc.). Zudem wäre die Verkehrsführung einfach geradliniger.	7	4	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
35.5.	Stetter			10	4	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36	Renkes	Variante am südlichen Neckarufer in Mannheim	Eine Führung des Radschnellwegs auf der Südseite des Neckars ist als mögliche Variante zur Vorzugstrasse denkbar. Die Planerinnen und Planer sehen hier momentan wenige Vorteile. Dieser Abschnitt würde näher beleuchtet, wenn sich für den Vorzugsabschnitt nördlich des Neckars ernsthafte Problemen, Risiken o.ä. ergeben. Gibt es Gründe, die für eine Führung südlich des Neckars im Bereich Mannheim sprechen? Was sollte beachtet werden? Die Planungsalternative zwischen Kurpfalzbrücke und östlicher Riedbahnbrücke ist eine dem Charakter eines Pilotprojektes/Leuchtturmprojektes angemessene Lösung. Dazu wird das Cahn-Garnier-Ufer, das Josef-Braun-Ufers und das Hans-Resche-Ufers bis zur östlichen Riedbahnbrücke als Fahrradstraße mit teilweise zugelassenem Kfz-Verkehr umgewidmet. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden sollte Kfz-Verkehr nur in einer Richtung zugelassen werden und die für Kfz. erlaubte Fahrrichtung wechseln. Damit werden die Belange der Anwohner und Anlieger (Collini-Center, Restaurant- und Sportstättenbesucher) berücksichtigt, während Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden wird. Die östliche Riedbahnbrücke (Teilstück Überquerung OEG und Paul-Martin-Ufer) wird im Rahmen des Wiederausbauens der östlichen Riedbahnstrecke ohnehin abgerissen und könnte für den Radschnellweg mit besser geeigneten Breiten zeitnah wieder erstellt werden. Auch für die Anbindung des BUGA-Geländes an den Luisenpark ist diese Brücke wichtig.	16	0	https://maps.google.de/?q=49.4898172447178+8.483591079711914 Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.1.	Hüttmann		Ich wohne in Seckenheim und würde die nördliche Variante über Feudenheim sicher nicht nutzen, um nach Mannheim bzw Ludwigshafen zu fahren, da der Umweg zu groß ist.	0	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.2.			Ich fahre häufiger zwischen MA und HD, und kenne beide Routenverläufe. Die Südroute ist viel kürzer, und gerade zwischen Flughafen und Edingen sehr angenehm zu fahren. Zudem sind Autos und Bebauung streckenweise sehr weit entfernt, was eigentlich ideal für das Radfahren ist. Die Strecke neben der Straßenbahn zwischen Flughafen und Innenstadt ist ebenfalls sehr angenehm. Zu fahren. Die Idee, die Südroute mitzudenken finde ich gut.	2	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.3.	Rudolph		Eine Streckenführung nördlich des Neckars ist für Bewohner*innen der südlichen Stadteile maximal unattraktiv, da schlecht zu erreichen.	4	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.4.	Elsaesser		Das Konflikt-Potential ist in der Tat vorhanden, allerdings auch bereits jetzt. Meiner Erfahrung nach hält es sich aber doch sehr in Grenzen, gerade weil sich die unterschiedliche Nutzung auch zeitlich verteilt. Auf halber Höhe des Damms ist bereits ein Weg vorhanden, den auch viele Hundebesitzer und Spaziergänger gerne nutzen. Diesen müsste man noch etwas ausbauen, hierfür reicht jedoch eine wassergebundene Decke (geschottert, vergleichbar den Waldwegen in Käfertaler Wald) und ggf. eine Beleuchtung für die Fußgänger geschaffen werden. Im Gegensatz zur Nordstrecke ist der meiste Fußgängerverkehr in diesem Bereich jedoch parallel zum Radverkehr und nicht querend, was die Gefahren deutlich absenkt. Querungspunkte finden sich am Lessing-Gymnasium und am Fernmeldeturm diese Punkte sind ohnehin notwendig, damit man als Radler auch ans Ziel und nicht nur daran vorbei kommt (Schule, Sportanlagen, Luisenpark). Der Weg in seiner aktuellen Form ist ausreichend in Schuss und kann daher direkt genutzt werden.	4	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.5.	Schlachter			3	1	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

36.6.	Mair		Ein Radschnellweg wird üblicherweise nur von Radlern benutzt. Eine Führung auf der Neckarsüdseite in Höhe des Luisenparks hat damit den Nachteil, dass entweder der Neckardammweg für Fußgänger gesperrt werden müsste (sehr konfliktträchtig) oder der heute gemischte Weg zwischen OEG und Luisenpark für Fußgänger gesperrt werden müsste. Da gibt es einen zweiten parallelen gekiesten Weg, sodass das im Prinzip denkbar wäre. Konflikt und Unfallrisiko nur durch die zahlreichen Hundegassigeher. Diese Variante hätte einen weiteren Nachteil, es müsste vermutlich extra eine Brücke über den Neckar in Höhe Riedbahnbrücke gebaut werden: Kostennachteil. Konsequenz: Nordvariante ist vorzuziehen.	2	6	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
36.7.	Stetter		Ein Grund für die alternative Streckenführung ist die gerade Streckenführung. Sehr angenehm zu fahren, ohne den Schlenker über die Brücke und der damit verbundenen Steigung. Allerdings ist u.U. nicht genug Platz, es sei denn die Schienenstrecke wird verlegt.	7	1	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
37	Renkes	Bahnübergang Neu-Edingen	Hier werden zwei denkbare Trassenvarianten untersucht. Diese müssen vor dem Kontext der komplexen Führung am Knotenpunkt Neckarhauser Straße / Mannheimer Straße betrachtet werden. Es wird angestrebt, die Wegführung möglichst und geradlinig, komfortabel und gleichzeitig schnell zu gestalten. Wie sehen Sie die Querung des Bahnübergangs? Die sog. Stahl Kreuzung sollte durch eine für alle geeignete Kreisverkehrslösung ersetzt werden. Heute ist die Situation derart, dass bei Grün die PKW in hohem Tempo diesen Bereich durchfahren. Für Radfahrer ist die Querung damit sehr gefährlich, oder man wartet an einer roten Radfahrrampel, was nicht gut für einen Rad-Schnellweg ist. Das entstehende Oval hätte, sowohl für den Kfz Verkehr, als auch für den Radverkehr, entscheidende Vorteile. Jedes Fahrzeug wäre gezwungen, vorsichtig in den Kreisverkehr hinein zu fahren. Damit würden sich gute Möglichkeiten für die Gestaltung der Radwege ergeben. Diese könnten seitlich vorbei geführt werden, ohne Ampel oder Fahrradbrücken. Zu beachten ist, dass an diesem Knotenpunkt auch die Rad- Verbindung nach Neckarhausen und Friedrichsfeld gewährleistet werden muss. Auch die Einkaufszentren (nördlich Aldi/ südlich Real) wären damit verkehrstechnisch gut angebunden .	4	0	https://maps.google.de/?q=49.45392977414909+8.591265678405763 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
37.1.	Krueger			2	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
38	Renkes	Optionaler Neubau einer Unterführung	Hier ist der Neubau einer Unterführung denkbar. Dadurch würde der Radschnellweg 450 Meter kürzer. Die vorgesehene unattraktive Führung in diesem Abschnitt (Umweg bis zur nächstgelegenen Autobahn-Unterführung mit viermaligem rechtwinkligem Abbiegen) entspricht nicht den Zielen von Radschnellverbindungen. Eine Unterführung in direkter Linie ist aus Sicht des ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg zwingend erforderlich.	53	1	https://maps.google.de/?q=49.43220790837621+8.637785914179405 Variante Heidelberg
38.1.	Rieck		Eine Unterführung ist hier meiner Meinung nach wirklich notwendig. Der Schlenker ist momentan schon schwierig zu fahren und nichts für mehr Verkehr.	25	1	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
38.2.	Stetter		Für die Wegführung in Heidelberg sind mehrere Varianten denkbar. Wie die Karte zeigt sind etwa Führungen über die Mannheimer Straße oder über den Wieblingler Weg und den Gutachweg denkbar. Welche der Varianten ist aus Ihrer Perspektive attraktiver beziehungsweise geeigneter für den Radschnellweg?	21	1	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
39	Renkes	Varianten in Heidelberg	Aktuell ist die Route Mannheimer Str. flotter ins Zentrum, da sie bereits jetzt fast kreuzungsfrei verläuft. Das erkennt man auch an der Variante über den Ochsenkopf: Da ist in Bahnhofsnahe eine umständliche Verzweigung mit vielen Kurven und Kreuzungen nötig. Mein Traum wäre ein Radschnellweg direkt am Neckar (also Variante Mannheimer Str). Allerdings halte ich eine bessere Rad-Anbindung an den Hauptbahnhof für nötig, damit der Radschnellweg auch angenommen wird: Viele fahren mit dem Rad zur S-Bahn und von dort weiter nach KA oder MA. Diese Rad-Bahn-Anbindung wäre bei der Variante Ochsenkopf leichter zu erfüllen - wenn man die Kurven und Kreuzungen dort noch einmal überdenkt...	1	0	https://maps.google.de/?q=49.4072873628052+8.666839599609377 Variante Heidelberg
39.1.	Gösele			1	0	Variante Heidelberg

39.2.	Heiß		Ergänzung zu meinem gestrigen Kommentar: Evtl. könnte man mit der SRH klären, ob diese - sofort oder vor allem falls der Radschnellweg gut angenommen und die Belastung für die Ochsenkopfsiedlung zu hoch wird - entlang der B 37 (Autobahn) einen entsprechend breiten Streifen zur Verfügung stellen würde, um den Radschnellweg zwischen Gutachweg und der Brücke des Wieblinger Wegs über die B 37 (Autobahn) in Höhe der HIS / Haltestelle Berufsschule auf der Nordseite der B 37 (Autobahn) hinter SRH-Campus und den Berufsschulen entlang zu führen. Zu den Bedenken von Frau Buyer: Auch wenn ich die Variante Mannheimer Straße nicht für so geeignet halte: Wieblingen wäre mit dem Auto weiterhin über die B 37 (Autobahnstutzen) und L 637 (Umgehungsstraße) erreichbar. Es bräuchte nur eine Lösung für Busse und Anlieger, die zwangsläufig über die Mannheimer Straße müssen. Ich gehe aber davon aus, dass eine entsprechende Vorprüfung bereits im Zuge der Variantenauswahl getroffen und als machbar angesehen wurde. Deshalb wird hier nur gefragt, welche der Varianten attraktiver beziehungsweise geeigneter für den Radschnellweg angesehen wird. Auch nördlich der Liselottestraße, wo beide Varianten zusammenkommen, wird im Zuge der Variantenauswahl bereits geprüft worden sein, dass der Radschnellweg entlang der OEG-Linie verlaufen kann (ohne Wohnbebauung abzureißen!). Was ich nach Ablehnung aller Trassen vermisste, ist ein Alternativvorschlag.	1	0	Variante Heidelberg
39.3.	Buyer		Es kämen in Frage: die Mannheimer Straße in Frage - dann müsste sie aber für den Autoverkehr gesperrt werden - dann wäre aber Wieblingen nicht mehr mit dem Auto erreichbar. durch die verkehrsberuhigte Ochsenkopfsiedlung - mit ganz engen Wegen - dann wären Schul- und Kindergartenweg betroffen ein Radschnellweg wäre hier viel zu gefährlich für die Fußgänger, auch entlang der OEG-Linie sind viele vor allem durh Fußgänger (viele SchülerInnen!)Gleisübergänge - ein Radschnellweg wäre auch hier sehr gefährlich und eine Verbreiterung der Straßen ist dort kaum möglich, es sei denn Wohnbebauung wird abgerissen. Da ich die Anbindung des Hauptbahnhofs für besonders wichtig erachte, ist die Variante über den Wieblinger Weg geeigneter. Darüber hinaus ist die Strecke vom Hbf unter der Czerny-Brücke hindurch und entlang der Ochsenkopfwiese schon heute kreuzungsfrei und muss nur ausgebaut werden. Sofern die angedachte Verbindung Bahnstadt - Neuenheimer Feld kommt, kann dann auch dieses optimal angefahren werden.	1	2	Variante Heidelberg
39.4.	Heiß			7	0	Variante Heidelberg
40	Horlacher	Schönere Variante	Warum führt der Radweg nicht am Neckarkanal entlang? Dann wäre der Radweg von der Straße getrennt und landschaftlich schöner ist es dort allemal!	44	1	https://maps.google.de/?q=49.47902762370669+8.553757667541506 Variante Ilvesheim
41	Stetter	Aufgang zur Brücke	Dieser Abschnitt ist jetzt schon ein Nadelöhr und eine komplexe Kreuzung zugleich. Hier treffen die unterschiedlichsten Fahrtrichtungen auf unterschiedlich hohe Geschwindigkeiten. Gerade wenn man Richtung Fernsehturm fahren will (von der Brücke kommend), muss man den Gegenverkehr kreuzen und gleichzeitig auf Abbieger aus der Stadt achten.	8	1	https://maps.google.de/?q=49.490458413491226+8.482325077056887 Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
42	Renkes	Trassenvariante	Trassenvariante südlich Kurpfalzkreisel	0	0	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
43	Stetter	Brücke zur Querung der Straße	Eine Brücke zur Querung der viel befahrenen Straße wäre hier sicherlich angebracht, oder wie ist der Übergang geplant?	7	0	https://maps.google.de/?q=49.49370594371494+8.470180034637453 Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
44	Stetter	Verkehrsführung	Wie ist hier die Verkehrsführung geplant? Momentan ist die Ecke recht gefährlich, da schwer einsehbar.	25	0	https://maps.google.de/?q=49.4855448949063+8.512097597122194 Hinweise Bereich Hockeyclub

45	Seidenstricke Höhenfreiheit erforderlich	<p>Die Qualitätsstandards RSV BW fordern eine Bevorzugung von niveaufreien Querungen über Straßen mit einer Belastung von mehr als 20.000 Kfz/h. Entsprechend der Machbarkeitsstudie weist die Siebenbürgerstraße an dieser Kreuzung zwischen 22.000 (Nord) und 26.000 Kfz/h (Süd) auf. Eine Lichtsignalanlage ist aus diesem Grund für die Querung zu verwerfen. Der Raum für die Rampen einer Brücke oder Unterführung ist insbesondere auf der Nordseite wegen Grundstückseinfahrten eingeschränkt. Weiterhin wäre es sinnvoll den in der Machbarkeitsstudie aus der Ilvesheimer Straße kommenden Zweirichtungsradweg mit dem erforderlichen Bauwerk gleich auf einen beidseitigen Einrichtungsradweg H1S entlang der Feudenheimer Straße zu splitten. Eine Unterquerung hätte vermutlich einen geringeren Raumbedarf für Rampen als eine Brücke. Eine ausreichende Belichtung, bestenfalls mit natürlichem Tageslicht, sowie die Vermeidung von Angsträumen (Tunnelende nicht in gerader Linie sichtbar) ist bei der Splittung in einer Unterquerung zu beachten. Die Fahrbahnoberfläche im Kreuzungsbereich ist derzeit defekt, so dass eine Kreuzungsabsenkung (oder Erhöhung) mit in das Bauprojekt integriert werden könnte um so die Rampenlängen zu verkürzen. Die genauen Platzverhältnisse müssten detailliert von einem Planer geprüft und mit den erforderlichen Steigungen abgestimmt werden. Hierbei sollte auch überlegt werden ob der Zweirichtungsradweg trotz der Mehrzahl an Grundstückseinfahrten auch auf der südlichen Seite der Ilvesheimer Seite geführt werden kann weil auf dieser Seite mehr Platz für eine Rampe ist. Die Kosten für das Bauwerk sind bisher scheinbar unberücksichtigt.</p>	2	https://maps.google.de/?q=49.483140227373454+8.544316291809084	Hinweise Bereich Feudenheim	
45.1.	Ludwig	<p>Zunächst ist einmal festzustellen, dass es sich hier nicht um 22000 oder 26000 Fahrzeuge pro Std. handeln kann sondern pro Tag. Dies wären nämlich 528000 bzw. 624000 Fahrzeuge pro Tag was ich mir beim besten Willen nicht vorstellen kann. Die vorgeschlagenen Lösungen mit Brücken oder Unterführungen halte ich aus Platz- und Kostengründen für utopisch, zumal überhaupt nicht feststeht ob dieser Schnellweg akzeptiert wird. Um überhaupt einen Schnellweg in dieser Form zu rechtfertigen müssten ja Tausende pro Tag diesen Radweg bei Wind und Wetter nutzen was ich mir bei besten Willen nicht vorstellen kann. Natürlich ist es richtig, dass diese Kreuzung mit dem enormen Verkehrsaufkommen ein erhebliches Hindernis für einen Schnellweg ist. Es ist aber nicht das einzige Hindernis in dieser Straße, es gibt fast nur Hindernisse. Ich halte daher die Streckenführung durch die Ilvesheimer Straße für völlig ungeeignet. Ich käme jedenfalls nicht auf die Idee auf diesem Weg von MA nach HD zu fahren was ich des öfteren schon gemacht habe.</p>	6	0	Hinweise Bereich Feudenheim	
45.2.	Schlachter	<p>Ich stimme hier voll und ganz zu, an dieser Stelle muss für einen flüssigen Verkehr eine Lösung ohne Ampel, möglichst kreuzungsfrei und niveaugleich geschaffen werden. Aus meiner Sicht wäre zu prüfen, ob an dieser Stelle nicht der motorisierte Verkehr die notwendigen Niveau-Differenzen leichter bewältigt als ein Radfahrer. Man sollte in Betracht ziehen, die Banater-Straße an dieser Stelle in Tieflage zu führen, die Angst einen Tunnel mit einem KFZ zu durchqueren ist deutlich geringer als mit dem Fahrrad. Bei ausreichender Dimensionierung können auch die Abzweigungen in Tieflage untergebracht werden. Ebenfalls sollte bereits in der Planung angedacht werden, wie in Zukunft die Straßenbahnlinie ggf. weiter geführt werden soll in Richtung Ilvesheim. Unter anderem aus diesem Grund ist die Ilvesheimer Straße derzeit vergleichsweise breit ausgelegt. Die Möglichkeit zum Umstieg auf die Bahn würde ggf. auch die Nutzung des Radwegs weiter fördern: Bis an einen Haltepunkt mit dem Rad, danach weiter mit dem ÖPNV ist ein bewährter modaler Verkehr.</p>	1	2	Hinweise Bereich Feudenheim	
46	Stetter	Anbindung Wallstadt und nördlicher Teil Feudenheims	Wie ist hier denn die Anbindung an den Radschnellweg geplant? Momentan ist die Kreuzung Odenwaldstraße/Hauptstraße ein Graus.	12	https://maps.google.de/?q=49.484882751861086+8.539552688598635	Anschlüsse

47	Butzek	Sichere Zufahrt zum Paradeplatz	In dieser Straße ist der Verkehr besonders an Samstagen schon jetzt sehr stark und gefährlich, vor allem durch Autos, die ins Parkhaus unter dem Marktplatz einfahren wollen. Hier sollte geprüft werden, ob eine Fahrradstraße einrichtbar ist. Alternativ sollte der Radstreifen baulich von der Fahrbahn getrennt werden.	26	1	https://maps.google.de/?q=49.49063961183993+8.46766948699 https://maps.google.de/?q=49.40133917881105+8.66508007049	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
48	Mantel	Anschluss an die Bahnstadt	Um den Heidelberger Süden an die Trasse anzuschließen, ist ein Anschluss an die Bahnstadt (Promenade) wichtig. Dieser Anschluss lässt sich bei der Variante OEG Trasse deutlich einfacher und direkter umsetzen (Bahnunterführung hinter Bauhaus) als bei der Variante Mannheimer Straße.	14	0	https://maps.google.de/?q=49.48326569120833+8.54322195053 https://maps.google.de/?q=49.49356183046971+8.46908569335	Variante Heidelberg
49	Dunz	Geschwindigkeitsbeschränkung	Mit dem Radschnellweg wird es noch enger auf der Ilvesheimer Straße. Deshalb ist dann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 kmh dringend erforderlich. In der Metropolregion Rhein-Neckar sollte es gelingen, dass solche Projekte nicht den Rhein als gesetzte Grenze sehen - viele Radpendler fahren weiter nach Ludwigshafen. Gerade die Strecke zwischen Kurpfalzkreisel und Kurt-Schuhmacher-Brücke ist für Radfahrer schlecht zu bewältigen. Hier sollte dringend nachgebessert werden in beide Richtungen, so dass es möglich ist vom Schnellweg eine direkte Anbindung über die Brücke nach Ludwigshafen an die in der Pfalz entstehenden Schnellwege zu haben.	13	2	https://maps.google.de/?q=49.49356183046971+8.46908569335 https://maps.google.de/?q=49.490381752495985+8.482047897505253	Hinweise Bereich Feudenheim
50	Götz	Anbindung nach Ludwigshafen	Diese Verbindung ist absolut wünschenswert, allerdings ist die Verkehrsbelastung der teilweise betroffenen B44 doch ganz erheblich und der Platz aufgrund der Bebauung nicht vorhanden. Allenfalls ein Schutzstreifen ist wohl machbar. Alternativ sollte eine Führung durch die Neckarvorlandstraße möglich sein (Führung anschließend durch die Werftstraße und die Hafestraße zur Auffahrt auf die Brücke) oder wenn es noch besser werden soll über Teufelsbrücke mit getrennter Auffahrt auf die Brücke nach Ludwigshafen	14	0	https://maps.google.de/?q=49.49356183046971+8.46908569335 https://maps.google.de/?q=49.490381752495985+8.482047897505253	Anschlüsse
50.1.	Schlachter			1	0	https://maps.google.de/?q=49.490381752495985+8.482047897505253	Anschlüsse
51	Götz	Abfahrt von Brücke reparieren	Leider hat die relative neue Abfahrt von der Brücke zum Radweg unten bauliche Mängel und muss dringend nachgebessert werden. Der Belag zwischen den Stahlträgern hat sich gesenkt und es ist jetzt eine Wellenbahn geworden. Die bestehende Rampe ist absolut untauglich für einen Radschnellweg. Rechtwinkliger Geländeranschluss ohne Kurvenradien, die schmale Rampenbreite sowie die wellige Oberfläche zeigen dass diese Auffahrt als Notbehelf zu sehen ist. Es ist eindeutig, dass diese Rampe nicht als Fahrradinfrastruktur vorgesehen geplant war.	4	2	https://maps.google.de/?q=49.493453919380464+8.471240419057723	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
51.1.	Seidenstricker		Die Auffahrt ist zu schmal, das ist aber kein baulicher sondern ein planerischer Mangel. Die beschriebenen Wellen gehen auf die Barrierefreiheit des Stegs zurück: Damit Rollstuhlfahrer eine Chance zum Verschlaufen haben, wurden diese Flachstellen extra vorgesehen. Mich stören sie sowohl als Radfahrer als auch als Fußgänger. Hier muss dringend mehr Platz geschaffen werden (einfach die Treppe zu einer langen Rampe abflachen wäre wohl die beste Lösung gewesen).	4	0		Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
51.2.	Schlachter			3	0		Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
52	Götz	Spiegel anbringen oder Einbahnstraße	Die Unterführung am Kurpfalzkreisel ist sehr eng und die Kurve am Aus- bzw. Eingang nicht einsichtig. Hier entstehen immer wieder gefährliche Situationen mit entgegenkommenden Radfahrern oder Fußgängern, im Winter auch mit Obdachlosen, die den Bereich für Übernachtung nutzen. Hier muss mindestens ein Spiegel angebracht werden. Besser wäre es, den Bereich als Einbahnstraße zu nutzen und für Fußgänger alternative Wege auszuschildern.	10	0	https://maps.google.de/?q=49.492604873918175+8.473076820373537	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
53	Mauler	Alternativroute zur Marktstraße	Warum nicht die RSV von HD kommend über den Friedrichsring in U3 (entlang Herschelbad) einbiegen lassen? Vielleicht kommt Mannheim dann mit der Umgestaltung des Cahn-Garnier-Ufers voran. Da gab es 2017 schon Planungen. Auch ich halte die Marktstraße aufgrund des Autoverkehrs, aber auch aufgrund der Fußgängerfrequenz für ungeeignet.	10	0	https://maps.google.de/?q=49.492604873918175+8.473076820373537	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

54	Szincsak	Radweg am Neckar in Seckenheim ausbauen	<p>Der Radweg am Neckar ist zu eng (erhebliche Unfallgefahr bei Gegenverkehr) und in einem sehr schlechten Zustand, zudem ist er bei Hochwasser unpassierbar und wird nach Hochwasser nur nach Tagen von Unrat und Schlamm geräumt. Der Radweg ist sehr wichtig, da es keinen Radweg durch das Zentrum von Seckenheim gibt. Der Radweg am Neckar ist eine direkte Fortsetzung des Radschnellwegs von Heidelberg und wird deshalb auch in Zukunft von vielen Radlern benutzt werden. Die Radschnellwegstrasse über die neue Neckarbrücke ist ein großer Umweg => viele Radler werden über Seckenheim weiterfahren nach Mannheim => Radweg sollte vom Niveau angehoben werden, so dass nicht jedes Hochwasser den Weg überschwemmt und außerdem verbreitert und neu asphaltiert werden.</p>	61	1	https://maps.google.de/?q=49.46544660839877+8.56650030626 0423	Variante Seckenheim
54.1.	Braun		<p>Viele werden südlich des Neckars bleiben und sich nicht die gefährliche und weitere Strecke durch Feudenheim antun. Deswegen sollte der Radweg am Neckar auf jeden Fall verbessert werden, auch wenn aus Naturschutzgründen kein Radschnellweg möglich ist. Der Radweg durch Seckenheim ist aufgrund der Schienen und des Verkehrs richtig gefährlich.</p>	4	0		Hinweise Radverkehr
54.2.	Ziegler		<p>Der enge Teil entlang der Seckenheimer Ufermauer könnte problemlos mit einer Brücke aus Glas-Elementem in ca. 2m Höhe über dem Untergrund überbrückt werden, Platz unter der Autobrücke über den Neckar ist noch genug. Eine solche Glasbrücke auf wenigen Ständern lässt sich m.E. auch mit dem Naturschutz vereinbaren, das Hochwasser-Problem ist ebenfalls komplett beseitigt. Die Brücke müsste etwa auf Höhe der heutigen Steilabfahrt vom Wörthfelder Weg beginnen und könnte bis auf Höhe der Iffezheimer-Str auf Stützen geführt werden, dann wieder auf den vorhandenen (breiter zu machenden) Weg eingeführt werden. Die Versiegelung durch den heutigen Weg kann komplett entfernt werden und dient damit der Ufer-Renaturierung des Neckar. Diese Brücke wäre ca. 500m lang. Die konstruktiv erforderlichen Kurven lassen sich durch geschickte Planung entlang der Seckenheimer Mauer und unter der Neckarbrücke sicherlich realisieren. Eine ähnliche Brücke gibt es bereits in Rathenow (Weinbergbrücke - https://de.wikipedia.org/wiki/Weinbergbr%C3%BCcke_(Rathenow)) oder im Hafen von Kopenhagen (bicycle snake - https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/bicycle-snake-gdk1087414) Eine solche Brücke wäre ein innovatives Element, das die geplante Spitzenstellung des Landes BW für Fahrradinfrastruktur deutlich unterstreichen würde. Die Hochwasserproblematik sehe ich nicht so eng. Kommt selten vor und eine Erhöhung dürfte richtig teuer werden. Ein wenig verbreitern und neuen Belag (wegen der Schlaglöcher und Wurzelhügel) zwischen dem Gemeindezentrum St. Clara und dem Fischerhäusel, das wäre ein Quantensprung für vergleichsweise wenig Geld. Ich fahre fast täglich zwischen Neckarhausen und der MA-Oststadt. Der Radschnellweg bringt mir nach der jetzigen Planung herzlich wenig. Aber gut, es geht ja nicht nur um mich, wäre also die Frage wie viele Pendler auf den jeweiligen Abschnitten unterwegs sein werden.</p>	5	0		Hinweise Radverkehr
54.3.	Hornung			6	0		Hinweise Radverkehr

		<p>Ich denke auch, dass viele Radler hier mit den Reifen abstimmen werden und sich nicht auf die Verschwenkung nach Norden einlassen werden. Daher ist dieser Bereich entsprechend auszubauen. Die Skizzierten Anschlüsse auf den Info-Veranstaltung entlang der Hauptstraße in Seckenheim muss man leider ins Reich der Träumerei verweisen - hohes Verkehrsaufkommen und die Gleise der OEG-Trasse verbieten es hier weiter über einen sicheren Radweg nachzudenken. Am Sauerthalradweg bei Trier wurde das Problem der Durchquerung eines Feuchtgebiets durch eine aufgeständerte Führung des Radwegs gelöst. Ein ähnliches Konstrukt kann ich mir in diesem Bereich sehr gut vorstellen: Es würden damit mehrere Schwierigkeiten in Angriff genommen: 1) Entsiegelung der bisher in Anspruch genommenen Fläche, nur noch Bedarf für punktuelle Fundamente 2) Hochwassersicherheit für Radfahrer und Fußgänger wird geschaffen 3) Vermeidung unnötiger Höhenunterschiede (und somit Steigungen) wenn der Radweg ca. auf der Höhe des Scheitels vor dem Stadttor verläuft, ggf. Durchfahrts Höhe unter der Iivesheimer Brücke beachten. 4) Möglichkeit einer getrennten Neckarquerung unterhalb / neben der Brücke nach Iivesheim, derzeit ist dies ein einziges Nadelöhr für alle Verkehrsteilnehmer mit entsprechend häufigen Konflikten.</p>	11	0	Hinweise Radverkehr
54.4.	Schlachter	<p>Mir würde es schon reichen, wenn schnell (wie in 2019) das Schwemholz nach jedem Hochwasser weggeschoben würde. Für eine Schnelltrasse wahrscheinlich trotzdem ungeeignet, trotzdem mein bevorzugter Weg nach Mannheim.</p>	12	1	Hinweise Radverkehr
54.5.	Dietsche			https://maps.google.de/?q=49.47780632336158+8.51042175083	
55	Szincsak	<p>Radschnellweg von Seckenheim nach Mannheim</p> <p>Hat jemand schon die Wegführung über Seckenheim (am Neckar entlang) dann weiter am Neckar bis Neuostheim Flughafen und dann Richtung Technoseum untersucht. Am Technoseum bin ich praktisch schon in der Innenstadt. Siehe beigefügte Skizze</p>	14	1	4213 Variante Seckenheim
		<p>Verbesserung Rad-/Fußgängerverkehr am Neckardamm Neuostheim Zu dem vom Stadtteil stark favorisierten Vorschlag der Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Paul-Martin-Ufer möchten wir gern einige fachliche Argumente nennen: 1. Investkosten Diese belaufen sich eigentlich nur auf die Beschilderung, da die dringend erforderliche Reparatur des Straßenbelags des Paul-Martin-Ufers sowieso gemacht werden müsste. Ein alternativer neuer Radweg auf der Berme würde die Neuanlage von rund 1,3 km Wegstrecke (nur Neuostheim) bedingen, der frostsicher und überschwemmungssicher gegründet und gebaut werden müsste. Nach jeder Überschwemmung müsste sie gereinigt (entschlamm) werden. Damit wäre dessen Unterhalt u.E. mit Abstand teurer. 2. Unterhalt Der Bermenweg müsste zusätzlich von Laub und Schnee geräumt und im Winter gesalzen werden. Die analogen Unterhaltskosten des Paul-Martin-Ufers fallen sowieso an. 3. Naturschutz Die Berme liegt im Landschaftsschutzgebiet. Allein im Neuostheimer Bereich würden mit einem Bermenweg knapp 1 ha versiegelt (und im Winter der Boden versalzen). Das Naturschutzgesetz gebietet bei Eingriffen die Prüfung auf Vermeidbarkeit, die hier unkompliziert gegeben ist. 4. Fahrradstraße Eine Fahrradstraße ist nichts exotisches, das naheliegendste Beispiel ist die Karl-Ladenburgstraße im selben Stadtteil. 5. Tempo 30 Die Geschwindigkeitsbeschränkung besteht bereits in diesem Teil Neuostheims, das wäre also aus Sicht der Autofahrer keine neue Einschränkung. Zudem ist dort, mit der kleinen Ausnahme der Sportplatzbesucher, nur Anliegerverkehr unterwegs. 6. Parksituation Das Beispiel Karl-Ladenburgstraße lehrt, dass die Parksituation durch die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geändert / eingeschränkt werden muss. 7. Last but not least: Funktionalität für den Radverkehr Am Westende kann der Radverkehr geradeaus weiter am Luisenpark entlang auf einem geteerten Weg (heute schon für Radverkehr frei) geleitet werden bis zum Fernsehturm, wo auf einem ebenerdigen Bahnübergang auf die Neckarseite der OEG-Schienen gewechselt werden kann. Am Ostende sind die OEG-Schienen an der Endhaltestelle zu kreuzen. Diese zweimalige Kreuzung im Abstand von knapp drei Kilometern scheint akzeptabel - auch der Autofahrer muss an roten Ampeln halten und muss hinnehmen, dass nicht jede Ampel kreuzungsfrei untertunnelt ist. Mit freundlichen Grüßen Stadtteilverein Neuostheim</p>	1	0	Variante Seckenheim
55.1.	Stadtteilverein Neuostheim				

		<p>Die Abzweigung in Richtung Technoseum auszubauen ist sicherlich kein Fehler, vor allem in Hinblick auf die Anbindung der südlichen Stadtteile (Neuhermsheim, Lindenhof, Almenhof) - mit der Hochschule und John Deere als großer Arbeitgeber besteht hier auch ein hohes Potential der Nutzung als Pendlerstrecke. Die Führung auf dem Paul-Martin-Ufer mit dem Verweis auf die Fußgänger-Nutzung der Dammkrone ist zu verwerfen, da wichtige Faktoren der Sicherheit der Radfahrer nicht gewährleistet werden können: 1) zahlreiche Einmündungen in Neuostheim, auch bei Bevorrechtigung in Form einer Fahrradstraße zwingen diese zur erhöhten Vorsicht. 2) Querung der OEG-Trasse bereits am Fernmeldeturm - hohes Konfliktpotential mit OEG-Fahrzeugen, Fußgängern, KFZ und dem dort ansässigen Ruderverein (Bootstransport zum Steg) 3) Querung an der Riedbahnbrücke ist für Radfahrer eine Zumutung aber keine wirkliche Option, hohes Konfliktpotential mit Fußgängern 4) Es ist unklar wie eine sinnvolle Führung des Radwegs rund um die Endhaltestelle / Haltestelle Flughafen aussehen sollte: Egal wie der Weg geführt wird besteht ein hohes Konfliktpotential mit mehreren Verkehrsteilnehmern. Das vielfach ins Feld geführte Problem der gemeinsamen Nutzung der Deichkrone kann ich selbst als täglicher Nutzer nicht nachvollziehen. Es ist zu diskutieren ob der Radschnellweg ggf. unterhalb des Deichs (auf halber Höhe ist bereits ein Terrassierung vorhanden) geführt werden sollte. Dies hat aber wieder mehr Flächenverbrauch zur Folge - evtl. müsste dann der bestehende Weg auf der Deichkrone entsiegelt werden als Ausgleich. Zudem stelle ich immer wieder fest, dass gerade dieser Weg bei Spaziergängern und Hundeführern aktuell sehr beliebt ist. Es stellt sich daher die Frage ob durch die Verlegung der Radstrecke in die Wiese nicht ein höheres Konfliktpotential entsteht (kreuzende Hunde und deren Verantwortliche auf dem Weg in die Wiese). In jedem Fall müssen praktikable und sicher nutzbare Zugänge zum Rad- und Fußweg existieren, die bestehenden Treppen sind hierfür nicht ausreichend und stellenweise in schlechtem Zustand.</p>	0	1	Variante Seckenheim
55.3.	Bardy	<p>Die Wegführung über Seckenheim (am Neckar entlang) dann weiter am Neckar bis Neuostheim Flughafen wird in der jetzt bekanntgemachten Planung als bestehende Radfahrverbindung bezeichnet, wobei es vom Verkehrskreisel Neuostheim NICHT an der Seckenheimer Landstraße Richtung Technoseum gehen soll, sondern auf dem Neckardamm Richtung Kurzpfalzkreisel. Die Nutzung des Dammes für den Radschnellverkehr würde die Fußgänger von dort verdrängen (Ältere, die spazieren gehen, Eltern mit Kinderwagen und Jogger) und ist daher ABZULEHNEN. Die Neuostheimer Bürger plädieren für eine UMWANDLUNG DES PAUL-MARTIN-UFERS IN EINE FAHRRADSTRASSE WIE ES DIE LADENBURG-STRASSE SCHON IST. Die Radfahrer könnten dann am Ende des Paul Martin-Ufers entweder letztere Richtung Technoseum fahren oder an der Nordseite des Luisenparks entlang fahren(da gibt es getrennte Wege für Radfahrer und Fussgänger). Das ist der Streckenvorschlag: https://www.google.de/maps/dir/Seckenheim+Bahnhof,+68239+Mannheim/Wasserturm,+Friedrichsplatz,+Mannheim/@49.4661466,8.504665,14z/data=!3m1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4797cf56f5fcfb5b:0x7cc41b778d6f3403!2m2!1d8.5696712!2d49.462111!1m5!1m1!1s0x4797cc200b5e3227:0xeb03dce932e5330!2m2!1d8.4755565!2d49.4840577!3e1</p>	5	1	Variante Seckenheim
55.4.	Szincsak		0	0	Variante Seckenheim

	<p>Baulich getrennte Einrichtungsradwege</p> <p>56 Seidenstricke erforderlich</p>	<p>Alle beidseitigen Einrichtungsradwege, also auch die welche entlang der Feudenheimer Strasse laufen sollten auf jeden Fall ähnlich Musterblatt H1S gebaut werden, also mit baulichem Sicherheitstrennstreifen zwisch Radweg und Kfz Fahrbahn. Eine Stoßfreie und Rampenfreie Ausführung der Radfahrstreifen in den Kreuzungsbereichen sollte (wie auf dem gesamten Radschnellweg) selbstverständlich sein. An Kreuzungen sind Rampen für querenden wartepflichtigen Verkehr vorzuziehen. Insbesondere an der Einfahrt zum Netto sind diese Rampen wichtig ebenso wie ein Aufstellungsraum von mehr als 4 m zwischen Radspur und Kfz Fahrbahn. Eine sehr gute Hilfestellung hierzu gibt folgender Link: http://www.radfahrerzone.de/2016/01/07/radweg-design-tricks-inspiration-aus-den-niederlanden/ Radfahrstreifen entsprechend Musterblatt H3S sind absolut inakzeptabel. Da der Straßenzug insgesamt eine sehr begrenzte Breite aufweist müssen zwingend alle Seitenraumparkflächen in der Feudenheimer Straße entfernt werden. Dies dient auch der Sicherheit für die Bewegungen in und aus den privaten Einfahrten. Der Umweg über das nördliche Neckarufer macht keinen Sinn! Man sollte den vorhandenen Radweg südlich des Neckars (Neckardamm von Mannheim bis Seckenheim) gut ausbauen und eine ampelfreie Verbindung bis zu der Kreuzung an der L597 herstellen. Hier verliert man aktuell sehr viel Zeit an den Ampeln und am Neckar bei Seckenheim ist es gefährlich eng. Kein Pendler in die Mannheimer Innenstadt wird den riesigen Umweg über das Nordufer nutzen und sei er noch so gut ausgebaut!</p>	4	1	<p>https://maps.google.de/?q=49.48120379513651+8.55411325210 Hinweise Bereich 2981 Ilvesheim</p>
	<p>57 Wulpo Umweg</p>	<p>Das Paul-Martin-Ufer ist schon 30.er Zone! Wird diese Straße neu asphaltiert, eignet sie sich perfekt als Radweg vom Flughafen bis zum Fernmeldeturm. Und Fußgänger können gefahrlos den Neckardamm benutzen .</p>	51	0	<p>https://maps.google.de/?q=49.45939389570628+8.57560157775 879 Variantenentscheidung https://maps.google.de/?q=49.47950163631595+8.51723670959</p>
	<p>58 Schulze Hart Paul-Martin-Ufer</p>	<p>Verbesserung Rad-/Fußgängerverkehr am Neckardamm Neuostheim Zu dem vom Stadtteil stark favorisierten Vorschlag der Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Paul-Martin-Ufer möchten wir gerne einige fachliche Argumente nennen: 1. Investkosten Diese belaufen sich eigentlich nur auf die Beschilderung, da die dringend erforderliche Reparatur des Straßenbelags des Paul-Martin-Ufers sowieso gemacht werden müßte. Ein alternativer neuer Radweg auf der Berme würde die Neuanlage von rund 1,3 km Wegstrecke (nur Neuostheim) bedingen, der frostsicher und überschwemmungssicher gegründet und gebaut werden müßte. Nach jeder Überschwemmung müßte sie gereinigt (entschlamm) werden. Damit wäre dessen Unterhalt u.E. mit Abstand teurer. 2. Unterhalt Der Bermenweg müßte zusätzlich von Laub und Schnee geräumt und im Winter gesalzen werden. Die analogen Unterhaltskosten des Paul-Martin-Ufers fallen sowieso an. 3. Naturschutz Die Berme liegt im Landschaftsschutzgebiet. Allein im Neuostheimer Bereich würden mit einem Bermenweg knapp 1 ha versiegelt (und im Winter der Boden versalzen). Das Naturschutzgesetz gebietet bei Eingriffen die Prüfung auf Vermeidbarkeit, die hier unkompliziert gegeben ist. 4. Fahrradstraße Eine Fahrradstraße ist nichts exotisches, das naheliegendste Beispiel ist die Karl-Ladenburgstraße im selben Stadtteil. 5. Tempo 30 Die Geschwindigkeitsbeschränkung besteht bereits in diesem Teil Neuostheims, das wäre also aus Sicht der Autofahrer keine neue Einschränkung. Zudem ist dort, mit der kleinen Ausnahme der Sportplatzbesucher, nur Anliegerverkehr unterwegs. 6. Parksituation Das Beispiel Karl-Ladenburgstraße lehrt, dass die Parksituation durch die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geändert / eingeschränkt werden muss. 7. Last but not least: Funktionalität für den Radverkehr Am Westende kann der Radverkehr geradeaus weiter am Luisenpark entlang auf einem geteerten Weg (heute schon für Radverkehr frei) geleitet werden bis zum Fernsehturm, wo auf einem ebenerdigen Bahnübergang auf die Neckarseite der OEG-Schienen gewechselt werden kann. Am Ostende sind die OEG-Schienen an der Endhaltestelle zu kreuzen. Diese zweimalige Kreuzung im Abstand von knapp drei Kilometern scheint akzeptabel - auch der Autofahrer muss an roten Ampeln halten und muss hinnehmen, dass nicht jede Ampel kreuzungsfrei untertunnelt ist. Mit freundlichen Grüßen Stadtteilverein Neuostheim e.V.</p>	23	1	<p>4728 Variante Mannheim</p>
58.1.	<p>Stadtteilverein e.V.</p>		5	0	<p>Variante Mannheim</p>

58.2. Schlachter

Ich bevorzuge die Führung auf dem Neckardamm, da es dort weniger Einmündungen gibt - in der 30er Zone gilt immer rechts vor links, dort dürfen keine anderen Regelungen aufgestellt werden gemäß der StVO. Auf der gesamten Strecke in Richtung Heidelberg sind acht Einmündungen die berücksichtigt werden müssen an denen keine Vorfahrt besteht. Zudem ggf. gemischter Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit erheblichem Verletzungsrisiko.

2

2

Variante Mannheim

Auf der Goethestrasse ist nicht unerheblicher Verkehr. Um sie als Fahrradstrasse führen zu können sollte Durchgangsverkehr zwischen den Kreuzungen im Mahrgrund West und im Mahrgrund Ost verhindert werden. Im Hinblick auf die Sicherheit (auch die subjektive Sicherheit=Angst vor stärkeren Verkehrsteilnehmern) von jungen / alten Radfahrern und im Hinblick auf die unübersichtliche und sehr gefährliche Situation an der Kreuzung Feudenheimer Strasse ist dies wichtig. Ein einfaches Schild, etwa Fahrradstrasse mit Ergänzung Anlieger frei ist nicht ausreichend. Zum Thema Sicherheit auf Fahrradstrassen ist es wichtig folgende Artikel zu kennen: <https://anderebmw.wordpress.com/> Die Durchfahrt der Goethestrasse ist für KFZ an der Kreuzung im Mahrgrund West/ Feudenheimer Strasse mit Pollern zu schließen. Wenn der Radschnellweg durch die Goethestrasse führt wird andernfalls diese Kreuzung nicht mehr funktionieren und es ist absehbar, dass lebensgefährliche Unfälle passieren. Zu viele Verkehrsteilnehmer aus zu vielen unterschiedlichen Richtungen treffen hier auf engstem Raum zusammen. Ein weiterer Grund der für die Sperrung spricht ist, dass die Führung des Radschnellweges entlang der Feudenheimer Strasse wegen vieler Einfahrten als beidseitiger Einrichtungsweg zu planen ist. In Fahrtrichtung Heidelberg bietet es sich nun an die Rampen der vorhandenen Unterquerung der Feudenheimer Strasse umzubauen und die Unterquerung für den Seitenwechsel der südlichen Radspur hinein in die Goethestrasse zu nutzen. (Noch besser wäre es die Unterquerung komplett und deutlich breiter neu zu bauen um eine Mischnutzung mit Fußgängern vermeiden zu können.) Ein verbesserter Rampen-Kurvenradius und eine verträgliche Rampensteigung, möglichst

59 Seidenstricke Kreuzungsbereich

Entsprechend den Qualitätsstandards RSV BW sind verlorene Steigungen zu vermeiden. Daher sollte im Bereich der Brückenrampen der bestehende Radweg nördlich, parallel zur Siemensstraße als Radschnellweg ausgebaut werden, nicht die Siemensstraße selbst. Auf der Siemens/ Goethestrasse ist nicht unerheblicher Verkehr. Hier läuft auch eine Buslinie entlang. Um die Unfallgefahr wegen des spitzen Zusammenlaufens mit der Siemensstrasse bzw. im weiteren Verlauf Goethestrasse zu vermeiden sollte der Radschnellweg bis zur Kreuzung Dresdner Straße als Zweirichtungsweg mit baulicher Trennung zur KFZ Fahrbahn weitergeführt werden, siehe Musterquerschnitt H2S. Erst westlich der Kreuzung Dresdner Straße würde dann der Zweirichtungsweg in eine Vorfahrts-Fahrradstraße gemäß Musterblatt N1S übergehen. Der Trennstreifen muss langsam überfahrbar sein damit die Anwohner nördlich des Zweirichtungswegs auf Ihre Grundstücke zufahren können. Für die erforderliche zusätzliche Fahrbahnbreite zwischen der Dresdner und Breslauer Straße ist der KFZ Verkehr über die Fläche der momentan auf der südlichen Seite bestehenden rechtwinkligen Parkplätze zu führen. Auf diese Weise entsteht auch eine Art Schikane für den KFZ Verkehr der wegen des auslaufenden Gefälles tendenziell eher etwas schneller als erwünscht am Zusammenlauf ankommt. Mit der Schikane muss der KFZ Verkehr automatisch Tempo herausnehmen. Autos von Osten aus der Siemensstraße kommend werden zunächst auf die auslaufende Breslauer Straße geführt welche dann wartepflichtig gegenüber dem Radschnellweg wäre.

Verlorene Steigung

60 Seidenstricke vermeiden

8

3 7853

<https://maps.google.de/?q=49.48075635342872+8.55706214904>

Hinweise Bereich Ilvesheim

Verlorene Steigung

60 Seidenstricke vermeiden

Der Radschnellweg sollte weitergeführt werden nach Ludwigshafen.

4

3 0364

<https://maps.google.de/?q=49.48101990664799+8.56552873367>
<https://maps.google.de/?q=49.494727939064965+8.4672765433>

Hinweise Bereich Ilvesheim

61 E.

Weiterführung nach LU

Der Radschnellweg sollte weitergeführt werden nach Ludwigshafen.

10

0 78832

Anschlüsse

61.1.			Die Verkehrsführung und die Verkehrssicherheit für Radfahrer, die von der Kurpfalzbrücke zur Kurt-Schumacherbrücke durch die Hafestraße fahren müssen, ist eine Katastrophe. Es gibt viele, die in Ludwigshafen arbeiten und wegen dieser gefährlichen Strecke nicht mit dem Rad fahren. Die Weiterführung des Radschnellwegs nach Ludwigshafen wäre doch gerade wegen der Hochstraßenproblematik eine gute Sache.	1	0	Anschlüsse
61.2.	Lorenzen		Ja, bitte! Es fehlt ja nicht mehr viel um den Ring bis zur Kurt-Schumacher-Brücke für Fahrräder befahrbar zu machen.	3	0	Anschlüsse
62	Walter	Risiko bei Überquerung der OEG u. Str.Bahn-Schienen	die Überquerung in Neuostheim bei Haltestelle Flugplatz sehe ich als sehr problematisch. Hier besteht hohe Unfallgefahr! Laufe hier täglich und schon jetzt ohne Überquerung ist hier höchste Vorsicht geboten. Fußgänger die zum Neckarufer möchten müssten dann den Radweg überqueren, auch dies wäre sehr gefährlich!	8	2	https://maps.google.de/?q=49.47724306449749+8.522944450378418 Variante Mannheim
62.1.	Renkes		Vielen Dank für Ihren Hinweis. Den Standort des Pins haben wir korrigiert. Beste Grüße Ihr translake-Moderationsteam nils.renkes@translake.org	0	0	Variante Mannheim
62.2.			ja, der PIN ist falsch gesetzt. Aber dennoch gibt es an einigen Stellen in der Stadt das Problem der Überquerung der Radwege durch Fußgänger. In Warschau sind solche Querungen toll umgesetzt: Zebrastreifen an Radwegen! Außerdem ist dort die Trennung Radweg / Fußgängerweg eindeutig ersichtlich. So weiß jede(r), wo man zu fahren / zu laufen und anzuhalten hat...	0	0	Variante Mannheim
62.3.	Vollstädt-Klein		Ist das nicht die falsche Position für diese Stecknadel/Kommentar?	0	0	Variante Mannheim
63	Kuhnle	Riesiger Umweg	Dieser Rücksprung ist ein riesiger Umweg. Wenn ich bereits in Seckenheim bin, dann möchte ich nicht 1 mehr als einen km zurück nach Ladenburg geleitet werden nur um von da am nördlichen Ufer nach Mannheim zu fahren. Meine Prophezeiung ist, dass wenn man das umsetzt, die Radler den Schnellweg verlassen werden und auf der normalen Straße von Seckenheim direkt nach Mannheim fahren werden.	36	0	https://maps.google.de/?q=49.46488878577976+8.581953048706056 Variantenentscheidung
64	Rohrmann	Direkter und schöner	Das Fahrrad ist kein Auto. Die Menschen werden immer die Kombination aus schön und direkt wählen. Das heißt an allen Stellen, an denen der Radweg bereits existierende schönere oder eben schnellere Optionen umfährt, wird er ignoriert werden. Für die Planung heißt das möglichst am Neckar bleiben und Umwege wie über Feudenheim vermeiden. Sonst wird sich das als Fehlplanung rausstellen.	34	2	https://maps.google.de/?q=49.432691677073436+8.647441864013674 Variantenentscheidung
64.1.	Geperth		Ich stimme zu, dass schönere oder deutlich schnellere Wege bevorzugt werden. Wenn das Ziel aber für die meisten ist, von HD nach MA zu kommen, nehme ich gerne einen Schlenker in Kauf, um einen schöneren weg unter und dann überhalb des Neckars zu haben.	2	6	Variantenentscheidung
65	Zegler	Umlegung	Es wäre sinnvoller den Schnellweg auf direktem Weg durch Seckenheim und Neuostheim nach Mannheim zu führen. Der Zeitfaktor muss ja auch berücksichtigt werden.	29	1	https://maps.google.de/?q=49.4839801319182+8.517671227455141 Variantenentscheidung
65.1.	Schlachter		Als Zufahrt zum Radschnellweg ist der Weg zu gebrauchen, als Hauptast eher nicht - im Vergleich zur Neuostheimer Seite (südlich des Neckars) habe ich von Mannheim kommend hier ggf. bereits zwei Brücken zu mit Höhenmetern zu bewältigen, zudem mehrere Verschwenkungen und Engstellen. Dadurch sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit rapide ab, was einen erheblichen Zeitverlust bedeutet und den Weg somit nicht attraktiv macht. Der Pendler welches das Rad zur Arbeit nutzen möchte hat auch Arbeitszeiten und Termine, da möchte man auch ankommen.	9	3	Variantenentscheidung
66	Blase	Verbindung durch Seckenheim	Ich halte den Weg um Ilvesheim herum für einen Umweg, denn die Seckenheimer würden sich auch über einen sicheren Radweg durch ihren Stadtteil freuen (Problem - Radweg an der Bahnschiene entlang ist gefährlich durch hohen Pkw und Bahnverkehr). Außerdem wäre es eine erheblich Verkürzung des Radwegs.	19	1	https://maps.google.de/?q=49.46496316473732+8.551597592158942 Variantenentscheidung

66.1.	Schlachter		Die Führung über Seckenheim ist definitiv die günstigere, sowohl was die vorhandene Strecke als auch die Streckenlänge betrifft. Vom Neckardamm aus sind sogar schon genügend Querverbindungen nach Seckenheim hinein vorhanden - sei es über die Umgehungsstraße oder durch den Ort (das hängt dann sehr vom Startpunkt ab was günstiger ist). Für den Bereich Stadttor - Ivesheimer Brücke - OEG-Bahnhof bedarf es einer pragmatischen Lösung welche sowohl dem Naturschutz als auch dem Radverkehr gerecht wird. Denkbar wäre eine aufgeständerte Lösung (China macht es vor und auf dem Saueraltalradweg in Deutschland wurde auf diese Weise ebenfalls ein Naturschutzgebiet durchquert).	8	0		Variantenentscheidung
67	Lauert	Weitere Nextbike-Stationen am Radschnellweg	Große Teile des geplanten RSW sind nicht mit VRNnextbike-Stationen ausgestattet. So sucht man z.B. in Feudenheim vergeblich nach einem Nextbike. Zumindest in den angrenzenden Städten des RSW sollten weitere Stationen aufgebaut werden.	5	0	https://maps.google.de/?q=49.483934826231554+8.5325574874 87795	Detailplanung
68	Iörsch	eppelheim	Von Eppelheim aus eine Unterführung unter die A5 und eine bessere Anbindung zum Ochsenkopf würden Sinn machen.	12	0	12795	Anschlüsse
69	Buyer	kein Radschnellweg durch verkehrsberuhigte Bereiche	kein Radschnellweg durch verkehrsberuhigte Bereiche	1	7	0314	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
70	Wüst	Anschlüsse von Dossenheim nach Ladenburg	Auf der Nordtrasse, die schon besteht und nicht ausgebaut wird, kommt man gut bis an den Rand von Ladenburg. Der Anschluss durch die Stadt Ladenburg an den Radschnellweg muss reibungslos möglich sein!	9	0	2658	Anschlüsse
70.1.	Ziegler		Die Nordtrasse von Ladenburg in Richtung Heidelberg ist an vielen Stellen heute sehr schlecht ausgebaut (zwischen dem Klärwerk in Heidelberg und der Stadt eigentlich gar nicht). Eine Anbindung von Ladenburg in Richtung Mannheim an die neue L9000 ist wünschenswert. Der Straßenbelag ist derzeit unterirdisch schlecht. Die Straße ist eng, rechts und links wird geparkt. Mittig befindet sich Kopfsteinpflaster. Ein knapper Streifen Asphalt mit vielen Schlaglöchern und Schotter bleibt dem Radfahrer. Die Straße wird permanent von unaufmerksamen Fußgängern gequert. Kaum vorstellbar, wie hier ein RSW entstehen soll, aber ich freue mich sehr darauf!	2	0		Anschlüsse
71	Schmitz	Die Straße ist derzeit eine Katastrophe	An der Kreuzung Edinger Str. / Am Taubenfeld herrscht alltäglich hoher Fußgängerandrang durch anliegende Bahnhofstestelle und dient als Pkw-Zugangsstrasse vom Ortskern ins Gewerbegebiet. Allgemein sehe ich die Anordnung eines Radschnellweges neben Bahnübergängen sehr kritisch an, weil die Überquerung des Bahnüberganges für Pkw-Fahrer und Fußgänger dadurch erschwert wird.	9	0	3556	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
72	Leuzinger	Sehr viele Gefahrenpunkte an den Kreuzungen / Bahnübergängen		40	2	1037	Hinweise Bereich Wieblingen
73	Malzahn	Die Verschwendung nach Norden macht keinen Sinn	Wenn ich schon südlich des Neckars bin und in die Mannheimer Innenstadt will, macht es keinerlei Sinn, vor Mannheim noch einmal das Ufer zu wechseln. Diesen Umweg wird niemand mitmachen wollen	38	0	78908	Variantenentscheidung
73.1.	Schlachter		Ich habe mir einmal die Mühe gemacht und mir die Planung genauer angeschaut - absolut nicht nachvollziehbar: Weder in Sachen Streckenlänge (ich benötige keine landschaftlich schöne Strecke wenn ich zur Arbeit will und einen Termin habe) noch in Sachen Höhendifferenzen ist diese Idee nachvollziehbar. Im Vergleich zur Streckenführung am Neckar unterhalb Seckenheims sind ggf. drei Brücken mehr zu meistern - das macht kein Radfahrer wenn die Lösung direkt über Seckenheim derartig nahe liegt. Von den zusätzlichen Risiken an der Nordstrecke bis an die Schleuse in Feudenheim einmal ganz zu schweigen.	13	0		Variantenentscheidung

74.1.	74 Malzahn	Streckenführung durch Wieblingen	Die Verschwenkung von der Mannheimer Strasse nach links auf die Adlerstraße (?) macht keinen Sinn. Der Radweg muss zwingend über die Mannheimer Straße durch Wieblingen geführt werden. Jegliche Verschwenkung muss überdacht werden und auf das allernötigste beschränkt werden	17	3	https://maps.google.de/?q=49.41845571423691+8.65104675292969	Variante Heidelberg
	H.		der Radschnellweg durch Wieblingen über die Mannheimerstrasse wäre die allerbeste Lösung! Nur noch Fahrräder und die beiden Linienbusse 34 und 35, endlich bald elektrisch betrieben und Anwohner mit Durchführerlaubnis auf der Mannheimerstrasse.	0	1		Variante Heidelberg
74.2.	Gösele		Tatsächlich ist das Abbiegen vom Stadt-Zentrum aus nach links in die Liselotte-Str. derzeit nicht zugelassen (Einbahnstraße). Für den Radschnellweg müsste hier der Ortseingang mit einer Rad-Querung über die Mannheimer Str. neu konzipiert werden. Die Liselotte-Str. ist auch wie die Edinger/Neckarhäuser Str. keine 4 Meter breit. Es gilt also ebenfalls die Frage, ob hier das Parken verboten und die PKW-Zufahrt nur noch für Anlieger zugelassen wird. Außerdem ist der Zebrastreifen auf halber Höhe der Liselottestr. schwer einsehbar, man muss fast Schritttempo fahren, um rennende Schulkinder rechtzeitig zu erkennen. Den Radschnellweg im Stadtteil Wieblingen selbst über die Mannheimer Str. zu führen, halte ich dagegen für äußerst schwierig. Für PKW müsste dann zusätzlich zum Parkverbot mindestens eine Einbahnregelung gelten, da sonst auch hier die 4 Meter nicht mehr gegeben sind. Die Mannheimer Str. ist aber bisher die Haupt-Auto-Straße des Stadtteils. Bei einem Radschnellweg über die Mannheimer Str. würde der Auto-Verkehr folglich künftig die Seitenstraßen überlasten.	8	0		Variante Heidelberg
75.1.	75 Malzahn	Neckaruferradweg zwischen Bergheim und Wieblingen unzureichend	Die Verbindung zwischen Bergheim und Wieblingen am Neckarufer entlang ist grundsätzlich sinnvoll, muss aber ausgebaut werden. Es kann nicht angehen, dass zwischen Bonhöffer-Strasse bis Gneisenaustraße auf der einen Seite nur ein Pinselradweg entlangführt, der dann abrupt zu Ende ist und man an einer komplizierten Kreuzungsführung sich entweder in den Autoverkehr einordnen muss oder aber die Strassenseite wechseln muss	17	1	https://maps.google.de/?q=49.41175500830901+8.660402297973635	Hinweise Bereich Wieblingen
	Gösele		Der Pinselradweg auf der östlich/südlichen Seite der Mannheimer Str. ist tatsächlich nicht kompatibel mit einem Radschnellweg. Das Ende just an der T-Kreuzung Richtung Gneisenaust-Str. und der Fahrbahnverzweigung Richtung Autobahn ist auch sehr plötzlich. Wer nach links zum Wehrsteg will, soll vorschriftsmäßig erst auf den Gehweg nach rechts fahren, um dann nach links abzubiegen(??). Wer geradeaus weiter ins Zentrum radelt, rutscht bei Schnee in der nachträglich eingefrästen Asphalttrinne zwischen Rechtsabbiegespur Richtung Autobahn und Geradeaus-Fahrbahn spazieren - mit etwas Pech wird man vom Bus erwischt, der von der Haltestelle nach links auf die Geradeausspur einbiegt. Diese Stelle ist der reinste Alptraum! Darum bin ich froh, dass das Radeln auf der Gegenseite zulässig ist - und plädiere dafür, den Pinselradweg den Autos zu überlassen und stattdessen direkt an der Neckarseite den Radweg für beide Fahrtrichtungen zu verbreitern.	5	0		Hinweise Bereich Wieblingen
76	Malzahn	Sinnlose Streckenführung	Diese Streckenführung zwischen Wieblingen und Bergheim durch das Camous-Gelände durch ist kein Radwegekonzept, sondern nur die Festschreibung eines Schleichwegs, der nur deshalb existiert weil die Nutzung der Mannheimer Straße derzeit relativ unattraktiv ist	11	4	https://maps.google.de/?q=49.41097319969587+8.652377128601076	Variante Heidelberg
77	Malzahn	Anbindung an Fahrradbrücke	Ich erkenne keine Anbindung an die konzipierte Fahrradbrücke ins Neuenheim Feld	15	0	https://maps.google.de/?q=49.42702570001484+8.644266128549982	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
78.1.	78 Leuzinger	Zu wenig Fahrbahnbreite	Die Edinger Str. ist teilweise sehr schmal, so dass jetzt schon Pkws und entgegenkommende Fahrräder kaum Platz haben, aneinander vorbeizukommen.	32	0	https://maps.google.de/?q=49.42702570001484+8.64426612854004	Hinweise Bereich Wieblingen
	Jooß		Um die Straße für den Radverkehr nutzen zu können, müsste ein absolutes Halteverbot erlassen werden.	2	1		Hinweise Bereich Wieblingen

78.2.	Gösele	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Die Edinger bzw. Neckarhäuser Straße ist tatsächlich keine 4 Meter breit - wenn es dort allerdings ein Parkverbot geben sollte und die PKW-Zufahrt nur für Anlieger zugelassen wird, halte ich die Breite für vertretbar. Das muss allerdings mit den Anwohnern diskutiert werden.	5	1	https://maps.google.de/?q=49.48871608744588+8.46586704254	Hinweise Bereich Wieblingen
79	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Anschluss nach Ludwigshafen planen	9	0	1506	Anschlüsse
80	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Bitte Weiterführung des Radweges bis zur Rheinbrücke (Adenauerbrücke) Und dann bitte die Ampelschaltung so anpassen, dass man als Radfahrer nicht an jeder Ampel stehen muss.	9	0	886	Anschlüsse
80.1.	Lorenzen	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Konflikt querende Fußgänger	1	0	902	Anschlüsse
81	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Konflikt querende Fußgänger	2	0	902	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
82	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	LSA-Schaltung für RV verbessern	3	0	7682	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
83	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Wird die Marktstraße für PKW gesperrt?	3	0	0168	Frage
84	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Alternative Route nehmen (entlang beider Seiten des Herschelplatzes)	5	0	04006	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
85	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Route entlang der Neckaruferbebauung führen, Neckartalradweg bei Collini-Center zu belastet vom RV und FV	1	0	214	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
86	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	zwischen Friedrich-Ebert-Brücke und Kurpfalzbrücke bitte die Nordvariante --> 1. zu viele Konflikte auf Südseite 2. Weiterverbindung Richtung Neckarmündung vorhanden + in dicht besiedelte Neckarstadt	1	0	57936	Variante Mannheim
87	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Kurve zu eng + Fußgänger + Aufstieg schmal Der Abzweig ist absolut überflüssig, der notwendige U-Turn und die Kreuzung des Gegenverkehrs bremsen jeden Radler unnötigst aus. Die Strecke auf der Südseite ist bekannt und gut angenommen, hier besteht eigentlich kein Bedarf etwas für die Strecke nach Heidelberg zu tun - das man die Anbindung an die nördlichen Stadtteile hier sicherlich noch verbessern könnte (Auffahrt breiter machen) steht auf einem anderen Blatt	9	1	5363	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
87.1.	Schlachter	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Radweg klar kennzeichnen	4	1	2272	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
88	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Mannheim-Feudenheim	Radweg klar kennzeichnen	10	1	2272	Hinweise Radverkehr

89	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikt zu TG und Parkplatz entschärfen	7	0	https://maps.google.de/?q=49.49005942630125+8.490285873413088	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
90	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Fahrradbrücke über den Kurpfalkzeisel (zwischen Neckar und Quadraten)	8	0	https://maps.google.de/?q=49.493064817478455+8.470904231071474	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
91	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Rad- und Fußweg richtig sortieren	8	0	https://maps.google.de/?q=49.4896604358593+8.493440151214601	Sicherheit Fußverkehr
91.1.	Lorenzen		Und bitte verhindern dass die Seiten mitten auf dem Weg getauscht werden. Das blickt kein Mensch und es kommt immer wieder zu Konflikten, da beide Parteien glauben sie sind richtig.	2	0		Sicherheit Fußverkehr
92	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Bereich Pfeiferswörth: komplette Trennung Rad-/Autoverkehr wichtig	5	0	https://maps.google.de/?q=49.48810974343695+8.50295662879944	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
93	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikte Parken im Bereich Pfaffenwörth/Neckarplatt (Kinderzirkus/Vereine) Variante am Damm sinnvoller	5	2	https://maps.google.de/?q=49.48731521233344+8.505767583847048	Variante Mannheim
94	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Mehrere Fahrradwege kommen zusammen. Fußgänger & Läufer vorhanden. Sehr eng. Die Querung sollte entschärft werden soweit dies möglich ist. Im Prinzip ist diese auch nicht notwendig. Der Radweg auf der Südseite des Neckars ist bereits vorhanden und beschildert, durch die Beleuchtung in Neuostheim hat man sogar schon ausreichend Licht. Wie bereits an anderen Stellen wäre eine Verlagerung der Fußgänger auf den ebenfalls vorhandenen Pfad etwas unterhalb des Damms möglich, mit einer wassergebundenen Decke sogar ohne Versiegelung des Bodens.	12	0	https://maps.google.de/?q=49.48263139852521+8.507988452911379	Variante Mannheim
94.1.	Schlachter			1	1	https://maps.google.de/?q=49.48431121066358+8.51643204689026	Variante Mannheim
95	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikte Kfz/Radfahrer bei Hockeyclub (besonders bei Veranstaltungen) Weitere Vereine als Anlieger mit vielen Kindern. -->Viele Kinder nutzen diesem Bereich --> SICHERHEIT!	14	0	https://maps.google.de/?q=49.48431121066358+8.51643204689026	Hinweise Bereich Hockeyclub
95.1.	Fechner		Auch ich befahre den Weg am Hockeyclub sowohl mit Fahrrad als auch gezwungenermaßen mit dem Auto.Seit der Einbahnregelung hat der Autoverkehr deutlich zugenommen. Mitglieder und Gäste z.B. des DJK Feudenheim oder TSV Badenia sind vorher auf der Strasse In der Anlage hin und zurück gefahren. Diese ist zwar auch sehr eng, aber man hat sich arrangiert.Es sind sogar zwei Autos aneinander vorbeigekommen.Heute muß jedes Auto, auch Lieferwagen und Müllabfuhr, am Hockeyclub vorbeifahren. Und dort sind sehr viele Radfahrer, teils mit Anhänger, unterwegs. Meiner Meinung nach hilft nur eine Verbreiterung der Fahrbahn. Dann müßten allerdings die angrenzenden Vereine Flächen abgeben. In jedem Fall ist diese Strecke eine der gefährlichsten Abschnitte.	0	0		Hinweise Bereich Hockeyclub

95.2.	Hiemenz		Ich fahre täglich mit dem Rad zwischen Feudenheim und Schleuse am Hockeyclub vorbei zur Arbeit. Ein Radschnellweg könnte nur dann funktionieren, wenn der Weg komplett für den Kfz-Verkehr gesperrt wäre. Denn wenn heute auch nur ein Auto diesen Weg zwischen Hockey- und Pudelclub befährt, wird es für Radler und Spaziergänger äußerst eng (Der Weg ist zu schmal). Eine Sperrung für Kfz kann ich mir andererseits aber auch nicht vorstellen, da die Anlieger ja auch ein Anrecht haben, dass sie und ihre Besucher automobil zu ihren Sportplätzen bzw. Vereinsgaststätten gelangen können!	4	0		Hinweise Bereich Hockeyclub
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim				https://maps.google.de/?q=49.484046347846366+8.517000675201418	
96	Twardokus		Sportveranstaltungen Neckarplatt mit Vollsperrung + Verkehrschaos Ist bereits jetzt problematisch, auch der Anlieferverkehr für Gaststätten und Sportbetrieb muss gewährleistet sein. Eine Sperrung des Bereichs für den Autoverkehr ist aktuell undenkbar. Dieser Weg kann allenfalls als Zugang zum Radschnellweg für Feudenheim angedacht werden, nicht jedoch als primäre Streckenführung!	13	0		Hinweise Bereich Hockeyclub
96.1.	Schlachter			2	0	https://maps.google.de/?q=49.48447152167269+8.526484966278078	Hinweise Bereich Hockeyclub
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	an der gesamten Innerortsstrecke liegen sehr viele Ein-/Ausfahrten zu Privatgrundstücken wo Kfz täglich rein und raus fahren	24	5		Hinweise Bereich Feudenheim
97	Twardokus			4	0		Hinweise Bereich Feudenheim
97.1.	Götz		Kinder spielen, Late und junge Leute mit und ohne Hund spazieren gehen.			https://maps.google.de/?q=49.484325150772165+8.529993295669557	Hinweise Bereich Feudenheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Hier ist eine Grundschule, Hort, Kindergarten und Kulturhalle mit vielen Veranstaltungen. Großes Konfliktpotential der Verkehrsteilnehmer. Gefahr auch durch Pedelecs kontra Schulkind auf Fahrrad	17	4		Hinweise Bereich Feudenheim
98	Twardokus						
98.1.	Notz		In der Kulturhalle Feudenheim finden nahezu täglich, in jedem Falle aber an Wochenenden Veranstaltungen statt. Mit dem Auto anreisende Personen parken gegenüber auf der anderen Seite der Spessartstrasse, müssen dann aber zu Fuß den Radschnellweg, auf dem man sicher und zügig 30kmh fahren soll, queren. Das birgt ein erhebliches Unfallrisiko. Das Konfliktpotential der unterschiedlichen Verkehrsarten sehe ich wegen der deutlich unterschiedlichen Geschwindigkeit von Fußgängern, Autos und Fahrrädern auch, daher wäre ein separater Zweirichtungsradweg besser. Wenn diese eine ausreichende Breite wie im Qualitätsstandard aufweist ist aber bestimmt genug Platz für alle Radler auf dieser neuen Infrastruktur. Dass Pedelec Fahrer eine Gefahr für Schulkinder sind glaube ich eher nicht. Schulkinder fahren geschätzt 15 bis 20 km/h, Pedelecs 20 bis 25 km/h, diese Differenzen sind auch mit sehr wenig Rücksichtnahme einfach zu kontrollieren.	4	3		Hinweise Bereich Feudenheim
98.2.	Seidenstricker			3	2	https://maps.google.de/?q=49.48228985290782+8.548951148986818	Hinweise Bereich Feudenheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Radweg für Mofas/Mopeds rigoros sperren	6	1		Hinweise Radverkehr
99	Twardokus					https://maps.google.de/?q=49.48390694578816+8.53517532348633	Hinweise Bereich Feudenheim
100	Twardokus		Neckarquerung für Bürger in Feudenheim	4	0		Hinweise Bereich Feudenheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	großes Konfliktpotential an Kreuzung (Berufsverkehr, stark frequentiert) + enge wg. Autobahnbrücke Wie soll Querschnitt erreicht werden?	3	0	https://maps.google.de/?q=49.4828474771752+8.543887138366701	Hinweise Bereich Feudenheim
101	Twardokus						

101.1.	WERNER		Da wir lange brauchen werden, um den Autoverkehr zu vermindern, braucht eine Radweg-Lösung viel Geld. An dieser Kreuzung müsste eine Unter- oder Überführung entstehen, sowie eine zusätzliche Röhre unter der Autobahn. dann wäre sogar mehr Platz für Autos an der jetzigen Strasse. Da meiner Meinung nach die Fußgängerwege in der Ilvesheimer Str. mehr als breit genug sind, wäre Platz für einen eigenen Radweg.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.48270807170369+8.54470252990	Hinweise Bereich Feudenheim
102	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Kurven an A6 entschärfen	2	1	https://maps.google.de/?q=49.48994966069607+8.49183082580	Hinweise Bereich Feudenheim
103	Renkes	Anregung über das Kontaktformular auf www.radschnellweg-hd-ma.de	Guten Tag, nutze selbst seit Jahren täglich das Fahrrad und teile aus eigener Erfahrung mit, dass es am wichtigsten ist, dass der Radweg vom Autoverkehr möglichst weit getrennt verlaufen sollte. Es geht hier nicht nur um Sicherheit: Belästigung durch Lärm und Abgase von Autos ruinieren einen Radweg vollkommen. Selbst nutze ich nie solche Radwege, sondern nehme lieber riesige Umwege in Kauf.	5	1	https://maps.google.de/?q=49.483962706659064+8.5402393341	Hinweise Radverkehr
104	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Radweg möglichst weit weg vom Autoverkehr. Wir wollen die Abgase nicht einatmen.	11	0	https://maps.google.de/?q=49.48700157808505+8.55010986328	Hinweise Radverkehr
105	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Anschluss nach Norden diese Stück muss gebaut werden, weiter nördlich gibt es bereits Radwege	1	0	https://maps.google.de/?q=49.48292415001535+8.54427337646	Anschlüsse
106	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	gefährliche Kreuzungen	3	1	https://maps.google.de/?q=49.48205286067125+8.54831814765	Hinweise Bereich Feudenheim
107	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Schüler nutzen nur Feudenheimer Str.	0	2	https://maps.google.de/?q=49.478727878071076+8.5450994968	Hinweise Bereich Ilvesheim
108	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Alternative Radwegführung entlang des Kanals zum großen Teil verläuft zum Dammweg (der sollte überwiegend den Fußgänger*innen etc. überlassen bleiben) ein Feldweg, z.T. sogar asphaltiert, der gut geeignet wäre für den Radschnellweg (ohne Konflikte mit Erholungssuchenden, Anwohner*innen, Autos etc.	15	1	https://maps.google.de/?q=49.48074241230409+8.55980873107	Variante Ilvesheim
108.1.	Risch		Diese Variante möchte auch ich favorisieren. Sie ist der einfachere, schnellere und direktere Weg. Alles andere kann von hier aus abgezweigt werden. Das behindert den normalen Verkehr nicht und wird vom normalen Verkehr nicht behindert, es sei denn, man plant und baut separate Radwege über den bisherigen Verkehrswegen wie in den Niederlanden. Ich empfehle einmal jedem Kritiker eines Radweges, wozu auch meine Partnerin zählt, Uetrechts neueste Meldungen zu verfolgen. NL macht es vor und ich finde das toll. Halt! Versiegelung!	0	0		Variante Ilvesheim
108.2.	WERNER			0	0		Variante Ilvesheim
108.3.	WERNER			0	0		Variante Ilvesheim
108.4.	Twardokus			0	1		Variante Ilvesheim
109	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Radweg nicht über Goethestraße sondern über den Kanal	7	1	https://maps.google.de/?q=49.48074241230409+8.55980873107	Variante Ilvesheim

110	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Vielbefahrene Straße! Wie kommt man hier links rüber?	9	0	https://maps.google.de/?q=49.48056117732267+8.55646133422	Hinweise Bereich Ilvesheim
110.1.	Burkhardt		Falls man überhaupt nach links rüber muss (soweit ich verstanden habe bleibt die präferierte Variante in beide Fahrrichtungen nördlich der PKW), gibt es jetzt schon eine Unterführung... Außerdem wurde bei der Begehung angeregt, die Gelegenheit für einen Kreisverkehr zu nutzen.	0	0		Hinweise Bereich Ilvesheim
111	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Wenn der RSW über eine Fahrradstraße geführt wird, diese bitte lediglich für Anwohner-PKW's frei --> Kein Durchfahrtsverkehr für PKW	4	1	https://maps.google.de/?q=49.48110488025463+8.55798482894	Hinweise Bereich Ilvesheim
112	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Radweg möglichst direkt am Kanal entlang führen	10	0	https://maps.google.de/?q=49.48184374892171+8.56843471527	Variante Ilvesheim
113	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Innerörtliche Anbindung des Ortskerns Ilvesheim mit einem Radweg (Ladenburger Straße)	1	1	https://maps.google.de/?q=49.475611808958895+8.5731983184	Anschlüsse
114	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Anschluss nach Ladenburg-Bahnhof/Hauptstraße --> das wäre schon ein Anschluss Richtung Hirschberg/Bergstraße	3	0	https://maps.google.de/?q=49.476587780340175+8.5911583900	Anschlüsse
115	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Verbindung Seckenheim-Südende --> L597 Rampe	6	0	https://maps.google.de/?q=49.43537092579536+8.56667518615	Anschlüsse
116	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Innenstadtverbindung Neckar Paradeplatz autofrei!! Der aktuelle Ausbauzustand lässt einen Radschnellweg hier absolut undenkbar erscheinen. Dieser müsste durch das Kieswerk direkt hindurch führen. Aktuell ist der Weg in diesem Bereich an einigen Stellen noch nicht einmal einen 1,5m breit (Hauswand Zaun). Die S-Kurve ist absolut nicht einsehbar und muss auf alle Fälle entschärft werden wenn diese Trassenführung kommt. Insgesamt sehe ich hier Bedarf den Radweg aufzuwerten, ob es gleich ein Radschnellweg sein muss, ist an dieser Stelle mehr als fragwürdig und auch im Hinblick auf den Flächenbedarf schwer vorstellbar - es müssten ggf. Ausgleichsflächen für die bestehenden Hecken und Büsche geschaffen werden.	11	0	https://maps.google.de/?q=49.491963733259375+8.4676909446	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
117	Schlachter	Bestehendes Kieswerk am Neckarkanal		8	2	https://maps.google.de/?q=49.481383699929324+8.5778009891	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
118	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	teilweise Kopfsteinpflaster	1	0	https://maps.google.de/?q=49.490207522362624+8.4660601615	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
119	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Gefährliche Unterführung! auch ohne Fußgänger	7	0	https://maps.google.de/?q=49.49317631829672+8.47193956375	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

120	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Variante Chan-Garnier-Ufer und Weiterführung U2 + U3 in die Innenstadt wäre fahrradfreundlicher als die Marktstraße!	6	0	https://maps.google.de/?q=49.492395807234786+8.473645448684694	Variante Mannheim
121	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	U2 - U3 und weitere Qudrate in Innenstadt sollen einseitig Parkfrei werden (wie U1 - U2)!	4	0	https://maps.google.de/?q=49.49110654295511+8.471564054489138	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
122	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Quadrate zu Einbahnstraßen zusammen fassen nach dem Barcelona-Modell (welches von Mannheim inspiriert wurde)	3	0	https://maps.google.de/?q=49.490967160999+8.471424579620363	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
123	Fucker	Anlieger- / Fahrradstrassen	Wenn die Radverbindungen zwischen dem Zentrum der Quadrate und dem Ring verbessert werden sollen (wie hier mit einem Radschnellweg), führt auf Grund der Flächenkonkurrenz zwischen Fuss-/ Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr (fahrend/parkend) m. E. kein Weg an einer Beschränkung des letzteren in einzelnen Strassenzügen vorbei. Davon würden Anwohner/innen und Einzelhändler/innen in der Innenstadt gleichermassen profitieren, da die Lebens- und Aufenthaltsqualität deutlich zunehmen würde (vgl. europäische Städte wie Brüssel / Amsterdam / uvm.) Dies könnte bspw. über Anliegerstrassen erfolgen, die am Eingang mit versenkbaren Pollern ausgestattet sind, die über Kennzeichenerkennung der Anlieger / Lieferverkehre (Pilotprojekt für MA?) gesteuert werden. Fahrradstrassen zur Stärkung der Rechte und zur Steigerung der Sicherheit des Radverkehrs in den Quadraten wäre weiterhin vielerorts eine kostengünstige und einfach umzusetzende Massnahme. Ich habe einige Jahre in diesem Bereich gewohnt und dabei jedes der beschriebenen Verkhersmittel genutzt. Ich kann nur sagen: Noch mehr Beschränkungen in diesem Bereich sind sinnlos, es ist jetzt schon stellenweise ein K(r)ampf zu verschiedenen Adressen in der westlichen Unterstadt zu gelangen: Sperrung K5/K6 für die Schule sowie die Sperrung des zentralen Bereichs des Zentralinstituts für seelische Gesundheit (H4,H5,H6,I6,I5,I4) und die Sperrung G6/G7 haben den Verkehr bereits jetzt erheblich verdichtet. Die Zufahrt für Anwohner und Besucher noch weiter zu erschweren macht den gesamten Stadteil unattraktiv, sowohl zum Wohnen als auch zum Arbeiten.	10	0	https://maps.google.de/?q=49.49155256254766+8.467401266098024	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
123.1.	Schlachter		Im Bereich dieser Straße ist ein Kindergarten und ein Altersheim mit entsprechendem Bring/Abholservice. Ausserdem Parkplätze rechts und links sowie die Zufahrt zum Wohngebiet. Als Fahrradfahrer wird man jetzt schon gefährlich überholt. Vorschlag: Radweg am Neckardamm anlegen. Kaum Autos, keine gefährlichen Kreuzungen, viel Natur. Man sollte unbedingt, so wie in Holland Fahrrad und Auto trennen.	0	3		Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
124	Bertsch	jetzt schon eng	Auch Kinder mit Laufrädern, Mobilitätsgeschränkte und Angestellte z.B. des Pflegeheimes werden die Fahrradstraße gerne nutzen und sich über die damit einhergehende Verkehrsberuhigung freuen.	11	3	https://maps.google.de/?q=49.48046358897794+8.558800220489503	Variante Ilvesheim
124.1.	Pirch-Rieseberg			0	0		Variante Ilvesheim
125	Bertsch	alternative Strecke	Führung des Weges über die Brücke und dann durch den alten Campingplatz auf der Südseite des Neckar Richtung Mannheim. Ausbau Paul-Martin-Ufer zum Radweg. Dadurch auch Trennung von Radfahrern und Fußgängern auf dem Neckardamm. Um die Attraktivität für die Radfahrer aus den Stadteilen nördlich des Neckars zu erhöhen, auch dort Anlegen einer Fahrradstrecke. Das muss ja kein Schnellweg sein, sondern eine vom Autoverkehr getrennte Spur, eventuell am Neckarkanal entlang. Die Zusammenführung erfolgt dann unter der Autobahnbrücke nördlich des Neckars und vor dort weiter am Neckarkanal Richtung Ladenburg.	6	1	https://maps.google.de/?q=49.480672706621405+8.546032905578615	Variantenentscheidung



125.1. Schlachter

Bei Führung des Radwegs auf der Südseite des Neckars sollte hier ein praxistauglicher Zubringer entstehen. Mit dem Auto ist man ja auch nicht immer sofort auf der Autobahn / Schnellstraße / Umgehungsstraße. Hierzu gehört auf alle Fälle eine Aufwertung der bestehenden Querung mit attraktiven Rampen für Radfahrer anstelle der engen Kurven wie sie aktuell vorhanden sind. Damit könnte auch die Querverbindung Feudenheim/Illvesheim Seckenheim / Gewerbegebiet Neuostheim deutlich gestärkt werden. An der Autobahnbrücke sind bereits östlich und westlich Brücken für den nicht motorisierten Verkehr vorhanden, aktuell in Mischnutzung - ggf. wäre es ja eine Option Westseite Radfahrer, Ostseite Fußgänger (wahlweise auch umgekehrt).

Diese Straße wird jetzt schon von vielen Fahrradfahrern (Berufstätige, Schüler) genutzt. -Die bauliche Situation der Straße ist allerdings traurig. Schotter rechts und links mit Pfützen nach Regen, Schlaglöcher in der Straße durch die Baustelle am Sperrwerk, quer verlaufenden Schienen(die längst abgemeldet sind), parkende LKW's vor der Abfertigung bei Isover. Alle fahren dann zwischen Sandwerk und Isover auf den Neckardamm, weil auch alle anderen Wege riesige Umwege Richtung Illvesheim, Mahrgrund, Feudenheim, Neuostheim, Mannheim allgemein wären. Wird diese Straße aufgeräumt, mit ordentlichem Belag versehen, die Schienen entfernt, der Kreisel (vor Isover) entfernt, Parkraum für LKW's geschaffen, dem Sandwerk zwei Meter genommen, sehe ich darin ein sehr gute Verkehrsführung um von Mannheim nach Ladenburg und zurück zu kommen. Man könnte sogar das alte Bahngleis nutzen um bis nach Ladenburg zu gelangen bzw. dort dann auch die Auffahrt auf die Brücke über den Neckar zu realisieren. Auf dieser Strecke ist kaum Autoverkehr und man fährt am Wasser entlang. Sehr entspannend. Das Industriegebiet wird LKW technisch hauptsächlich vom Norden angefahren, dies könnte auch eine Variante für Isover sein. Die Straße durchs Feld nördlich von Isover müßte eben ertüchtigt werden. Dann werden im Süden nur noch Kleinlaster, PKW's etc. abgefertigt.

0

0

Anschlüsse

126 Bertsch Aufräumen

Anregung aus der Infoveranstaltung vom

127 Twardokus 24.07.2019 in Feudenheim

Weitere Neckar-Radbrücke notwendig wegen BUGA und anderer Radschnellwege

13

0

<https://maps.google.de/?q=49.47957134366563+8.584957122802736>

Hinweise Industriegebiet Ladenburg

Anregung aus der Infoveranstaltung vom

128 Twardokus 24.07.2019 in Feudenheim

Koordination der Planung/Einbindung von BUGA-Schnellweg

5

0

<https://maps.google.de/?q=49.4866112748811+8.49599361419678>

Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

Anregung aus der Infoveranstaltung vom

129 Twardokus 24.07.2019 in Feudenheim

Dieser Weg ist schon jetzt zu sehr belastet, sehr viele Kinder unterwegs

5

1

<https://maps.google.de/?q=49.487127032025505+8.506003618240358>

Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

Auf der Odenwald und der Spessartstrasse wurde in der Machbarkeitsstudie eine Fahrradstraße geplant, es gibt aber einen teils nicht ganz unerheblichen Verkehr. Im Hinblick auf die Sicherheit (auch die subjektive Sicherheit=Angst vor stärkeren Verkehrsteilnehmern) von Kindern und alten Radfahrern sollten Fahrradstrassen nur bei extrem geringem Verkehrsaufkommen, z.B. Sackgassen für Kfz Verkehr zum Einsatz kommen. Für die Spessartstrasse dürfte das zwischen den Kreuzungen Unteres Kirchfeld und Peter-Rosenegger Straße gegeben sein. Hier wird eine Fahrradstrasse für alle Radler von 9 bis 120 km/h befahrbar sein. Kinder unter 9 Jahren dürfen den Radschnellweg nicht benutzen wenn er als Fahrradstraße ausgeführt wird. Diese müssen in dem Fall gesetzlich verpflichtend auf dem Gehweg fahren. Es ist natürlich sehr schade wenn man mit seinen jungen Kindern zukünftig laut Gesetz gar nicht direkt auf dem Radschnellweg fahren darf. Es gelten folgende Regeln: <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/gesetzesvorschriften/> Fahrradstraßen stellen also eine gesetzliche Nutzungseinschränkung dar und diskriminieren unsere jüngsten Radfahrer. Das gilt gleichermaßen für Radfahrstreifen. Ob man mit der Entscheidung für diese Bauformen eine zukünftige Affinität zum Fahrrad bei unseren Jüngsten befördert? Nicht bei den großen mit fahren dürfen? Menno! Diese gesetzliche Regelung hat natürlich einen sicherheitstechnischen Hintergrund, bedeutet also schlicht: Fahrradstraßen und Radfahrstreifen sind gefährlicher als separat geführte Infrastruktur. Dazu eine Frage: Weshalb sollten wir uns mit so was (Billigem) zufrieden geben wenn es im Einzelfall vielleicht auch besser geht? Besser geht es an dieser Straße ganz leicht. Deshalb der Vorschlag die gesamte Odenwald und Spessartstrasse als Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seite der Kfz Fahrbahn auszuführen. Nördlich deshalb weil hier weniger Grundstückszufahrten liegen und weil Schüler ohne Fahrbahnquerung direkten Zugang auf den Radschnellweg haben. Zum Thema Sicherheit ist es wichtig ebenfalls folgende Artikel zu kennen: <https://anderebmw.wordpress.com/>

130	Zweirichtungsradweg Seidenstricke nördlich der Fahrbahn		7	5	https://maps.google.de/?q=49.48426939031402+8.531237840652468	Hinweise Bereich Feudenheim
131	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	LKWs drehen und parken ein. Viel los - Veranstaltungen Paletti, MTG	6	0	https://maps.google.de/?q=49.48667400239158+8.5074520111084	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
132	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Die hypothetische Trasse Darmstadt-Mannheim sollte nicht durch die Feudenheimer Au führen (Umweg) sondern von der Neustädter Str. >Dudenstr. (unter der DB)	2	0	https://maps.google.de/?q=49.48588641781855+8.518545627593996	Hinweise Radverkehr
133	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Fußgänger-Unterführung existiert bereits! (Alternativen prüfen!)	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48449243176562+8.519039154052736	Hinweise Bereich Hockeyclub
134	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Aktuell Einbahnstraße für Autos + Radweg in beide Richtungen >> Engstelle, falls Autos weiter dort fahren dürfen	13	0	https://maps.google.de/?q=49.485273068844926+8.513159751892092	Hinweise Bereich Hockeyclub
135	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Hier drängeln sich schon jetzt auf ca. 3 m Breite eine Autostraße + Radweg in zwei Richtungen Ich fahre hier auf dem Weg zur Arbeit mit dem Rad. Ständig muss ich wegen Autofahrern anhalten und warten. Der Weg ist viel zu eng. Fahrrad mit Kinderanhänger käme nicht an einem Auto vorbei. Schon jetzt ist die Situation prekär. Nicht vorzustellen, was bei einer stärkeren Nutzung passieren würde.	10	0	https://maps.google.de/?q=49.48440879134033+8.516077995300295	Hinweise Bereich Hockeyclub
135.1.	Wilmer		2	0		Hinweise Bereich Hockeyclub

136	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Fahrschulen nutzen die Odenwald Str. fürs Ein- und Ausparken.	4	1	https://maps.google.de/?q=49.48405680298475+8.534027338027956	Hinweise Bereich Feudenheim
137	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Lange Wartezeit/Verlustzeit an Ampel >> Unter- oder Überführung	2	0	https://maps.google.de/?q=49.482979912005504+8.54441821575165	Hinweise Bereich Feudenheim
138	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Knotenpunkt für Radverkehr sehr gefährlich, vor allem bei Dunkelheit Dies ist eine Stelle mit sehr unübersichtlicher Vorfahrtsregelung. Am späten Nachmittag gibt es oft Stau wegen Abbiegern die aus Feudenheim kommen. Hier zusätzlichen Radverkehr durchzuleiten scheint nicht sinnvoll.	16	0	https://maps.google.de/?q=49.48055420673308+8.556590080261232	Hinweise Bereich Ilvesheim
138.1.	Mensing			1	0		Hinweise Bereich Ilvesheim
139	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Diese Teilstück ist nur ein Trampelpfad und bei Dämmerung und Dunkelheit sehr gefährlich	7	0	https://maps.google.de/?q=49.481502197810336+8.571267127990724	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
139.1.	Burkhardt		Deshalb wird die Strecke ja ausgebaut. Soweit ich weiß ist auch eine Beleuchtung vorgesehen. Stimmt, diese schon jetzt viel genutzte Radverkehrs-Verbindung ist derzeit ein schäbiger Trampelpfad. Gerade an dieser Stelle bringt uns der Radschnellweg eine wichtige und spürbare Verbesserung der Rad-Infrastruktur.	0	0		Hinweise Industriegebiet Ladenburg
139.2.	Häusler			3	0		Hinweise Industriegebiet Ladenburg
140	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Zubringer auch für nicht betroffene Gemeinden wie z.B. Dossenheim	2	0	https://maps.google.de/?q=49.4783235670981+8.590010404586794	Anschlüsse
141	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Wird der Radweg von der Brücke nach Ladenburg weitergeführt? Zu welcher Qualität? Ein Radweg nach ERA Richtung Ladenburg wäre wünschenswert	3	0	https://maps.google.de/?q=49.476294990967865+8.590450286865236	Anschlüsse
141.1.	Pirch-Rieseberg			0	0		Anschlüsse
142	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Innenstädte autofrei! Mannheim: Barcelona Blocks Modell (da gabs doch schon mal eine Veranstaltung, was ist daraus geworden?)	7	0	https://maps.google.de/?q=49.48976149051455+8.470373153686525	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
143	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	2. Brücke in Mannheim (Radrampe)	3	0	https://maps.google.de/?q=49.49385925526643+8.473720550537111	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
144	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Quadrat: Radweg in Planken	1	2	https://maps.google.de/?q=49.48737793894199+8.46724033355713	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
145	Köster	Planung auf Grundlage von veraltetem Kartenmaterial	Hier stehen mittlerweile Häuser, die offenbar in den vorhandenen Plänen nicht berücksichtigt wurden. Eine sinnvolle Farradtrasse mit zusätzlichem Zugang für die Kleingartenanlage ist hier unmöglich.	16	1	https://maps.google.de/?q=49.44348627242313+8.609587848186495	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

145.1.	Heilmann		Es ist wohl richtig, dass an dieser Stelle der Weg nicht zu verbreitern ist, da hier ein neues Haus relativ dicht am Weg steht. Aber der Weg reicht aus um auch zu Fuß oder mit dem Rad zum Kleingartengelände zu kommen. Sonstiger Fußgängerverkehr könnte sich bei starkem Fahrradverkehr auch auf die Goethestraße verlagern, da dort ein Bürgersteig ist.	0	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim				https://maps.google.de/?q=49.49222855324513+8.47565174102	
146	Twardokus		Vorhandener Geh-Radweg südl. Neckar Sehe ich genauso, der Radweg ist vorhanden, ausreichend ausgebaut und gut angenommen, sogar Beleuchtung ist bereits vorhanden. Allenfalls der Anschluss im Bereich ehemaliger OEG-Bahnhof könnte noch optimiert werden, hier stören die Überreste der alten Unterführung noch etwas. Die Strecke entlang der Straße wäre dort gegen den Strich was zu Problemen mit dem Autoverkehr führen wird. Zudem muss nochmals die Straßenbahn gequert werden, was eine große Gefahrenstelle für jeden Radler darstellt.	0	0	7834	Variante Mannheim
146.1.	Schlachter			0	1	https://maps.google.de/?q=49.48428333043451+8.51903915405	Variante Mannheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Brücke östl. Sportanlage mehrmals im Jahr gesperrt (Sportpark)	2	1	2736	Hinweise Bereich Hockeyclub
148	Twardokus		Führung Ilvesheim sehr kritisch	1	1	7111	Hinweise Bereich Ilvesheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Kritik Führung ZOB	0	0	431	Hinweise Radverkehr
149	Twardokus			3	0	1994	Hinweise Bereich Feudenheim
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Komplementärfinanzierung Radfahrerbrücke mit RSW BUGA in Mannheim	0	0	9172	Variantenentscheidung
151	Twardokus		Alternative Route	0	0	69533	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
152	Twardokus		Untertunnelung der Querstraßen an den Bahnübergängen An dieser Stelle halte ich das nicht für sinnvoll. Eine Untertunnelung bedeutet ja auch immer für Radfahrer eine Steigung, die zu überwinden ist. Der Querverkehr durch die Bahnhofstraße ist gering und sowieso langsam. Der Radverkehr kann Vorfahrt haben.	2	9		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
152.1.	Heilmann		Eine Untertunnelung mindestens im Bereich des Bahnübergangs Grenzhöfer Straße könnte evtl. sehr aufwendig werden, da nach meinem Kenntnisstand in diesem Bereich Gashochdruckleitungen verlegt sind.	0	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
152.2.	Köster			1	0	7186+8.62776517868	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Südliche Seite von Eigelweg bis L637 südliche Variante (Grasweg) nutzen	2	2	0422	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
154	Twardokus		Wenn RSW über Fahrradstraße führt, sollte dieser für PKW-Durchfahrtsverkehr gesperrt werden PKW-Verkehr>>Minimum!	4	0	9943	Hinweise Bereich Ilvesheim

155	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Gibt es eine Anbindung an die Ortsumgehung Seckenheim? In welcher Qualität?	9	0	https://maps.google.de/?q=49.45947757885568+8.577747344970705	Anschlüsse
156	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Anschluss Ortsumgehung Seckenheim!	12	0	https://maps.google.de/?q=49.45928231795141+8.577961921691896	Anschlüsse
157	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Ist das ernst gemeint? Als Variante?	12	0	https://maps.google.de/?q=49.448151160329466+8.596544265747072	Variante Edingen-Neckarhausen
158	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Untertunnelung der - Grenzhöferstr. - Erdisfelderstr. - Bahnhofstr.	0	6	https://maps.google.de/?q=49.44361706972051+8.609697818756105	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
159	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Wenn RSW über Fahrradstraße, dann bitte lediglich für Anwohner-PKW-Verkehr frei Definition Fahrradstraße: In Deutschland sind Fahrradstraßen dem Fahrradverkehr vorbehalten. Mit anderen Fahrzeugen dürfen sie nur dort benutzt werden, wo dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Häufig wird so der Verkehr anderer Fahrzeuge nur für Anlieger oder nur in einer Fahrtrichtung zugelassen (Einbahnstraße). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden. (Quelle: Wikipedia) Insofern: Ja, bitte Fahrradstraße an der Goethestraße nur für Anliegerverkehr freigeben.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.440547601166415+8.613538742065431	Hinweise Radverkehr
159.1.	Reiß			1	0		Hinweise Radverkehr
160	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Sicherung der Bahnübergänge >> Vorschlag: Ampel 500 m vor Bahnübergang, die anzeigt, wie schnell man fahren muss, um nicht anhalten zu müssen.	7	8	https://maps.google.de/?q=49.43781282188452+8.623967170715334	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
160.1.			Und wer sagt mir wie schnell ich überhaupt fahr? Merke: Nicht jeder hat einen Radcomputer am Lenker	1	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

		Es gibt die Möglichkeit, direkt südlich des Neckars, bereits existierende Radwege (entlang Neckar: Seckenheim, Neuostheim, Luisenpark, etc.) zu nutzen und/oder auszubauen. Warum also in ein Wohngebiet ausweichen??? Der aktuelle Vorschlag würde bedeuten, dass sowohl Jung (Kindergartenkinder, Schulkinder, Feudenheimer Grundschule, Realschule und Gymnasium), als auch der übrige Teil der Gesellschaft (viele Senioren und Hundebesitzer) welche die Spessartstrasse derzeit hochfrequent überqueren, um neben der Arbeitsstelle, Schule, etc., auch ins Grün zu gelangen, durch eine Schnellfahrradweg einer noch größeren Gefahrenquelle ausgesetzt werden müssen als derzeit schon latent bestehend. Aktuell werden die bestehenden Fahrradwege in der Spessartstrasse zu beiden Seiten kaum bis gar nicht genutzt. Die bestehende Regelung führt derzeit schon oft zu grenzwertigen Situationen. Gerade in den Stoßzeiten zu Arbeitsbeginn, Schulbeginn, Schulende, Feierabend, ohne die Pendler zu berücksichtigen, welche die öffentlichen Nahverkehrsmittel (Strassenbahn, Bus) nutzen, ist die Strasse bereits mehr als ausgelastet. Hinzu kommen diejenigen Personen, welche außerhalb der Stosszeiten unterwegs sind wie z.B. Hundebesitzer und Pensionäre. Die neue Situation durch einen Schnellradweg würde die Gefahr noch weiter potenzieren. Wir plädieren dafür, die Spessartstrasse NICHT für einen Schnellradweg zu nutzen, sondern den bereits bestehenden Radweg südlich des Neckars zu nutzen bzw. auf die Bedürfnisse hin anzupassen.	29	5	https://maps.google.de/?q=49.484404347959995+8.527128106352394	Variante Feudenheim
161 Zupanic	Radweg entlang des Neckars (Süd)					
161.1. Wilmer		Ich stimme voll und ganz zu. Außerdem denke ich nicht, dass Fahrradfahrer freiwillig Auto-Abgase entlang der geplanten Strecke einatmen, wenn sie auf der anderen Neckarseite (wie bisher auch) schön im Grünen ohne Ampel, Verkehr und ständiges Stopp & Go fahren können. Zum dem würde dieses Radwegeszenario anschliessend in ein Naturschutzgebiet geführt werden, in dem dann im Winter Salz zu streuen wäre und die Natur noch zusätzlich belastet wird. - Zusätzlich zu den Strassenlampen, die dort schon teilweise nachts leuchten. In dem Fahrradlad Niederlande inzwischen ein no go. Dort werden solche Rad Fernwege auch von Wohnsiedlungen und Strassenverkehr komplett getrennt.	5	1		Variante Feudenheim
161.2. Götz			13	0		Variante Feudenheim
162 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	RSW auf südl. Seite der Straßenbahn um landwirtschaftliche Wege zu erhalten	2	9	https://maps.google.de/?q=49.435175568856+8.631906509399416	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
163 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Die Schleife wird doch wohl begradigt?	18	0	https://maps.google.de/?q=49.43432436168169+8.639266490936281	Variante Heidelberg
164 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	weiterführender Radweg mit gefährlicher Straßenquerung. Vorfahrtgewähren-Schild wird komplett ignoriert! (Radfahrer von rechts haben Vorfahrt!)	7	0	https://maps.google.de/?q=49.46095595759961+8.570923805236818	Anschlüsse
165 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Keine scharfen Kurven!	2	0	https://maps.google.de/?q=49.45875232014657+8.578004837036135	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
166 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Nadelöhr: ist das überhaupt lösbar?	7	1	https://maps.google.de/?q=49.454009979445026+8.59112083911896	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
167 Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Nadelöhr: ist das überhaupt lösbar?	9	0	https://maps.google.de/?q=49.455830255653495+8.586668372154238	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

167.1.	Schaal	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Schon heute ist diese Überfahrt der Ausfahrt sehr gefährlich. Viele LKWs die auf die Straße abbiegen wollen tun die sehr rücksichtslos das ist für Fahrradfahrer extrem gefährlich. Hier müsste eventuell die Einfahrt verlegt werden. Hier ist eine Lösung im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus Rhein-Neckar denkbar, hierzu muss die Bahnstrecke ohnehin ertüchtigt werden und ggf. Baumaßnahmen erforderlich. Alternativ müsste die Strecke weiter nach Süden verschwenkt werden und die dort vorhandene Unterführung deutlich verbessert werden aktuell Treppen auf der Ost-Seite. Denkbar wäre auch eine getrennte Unterführung in Verlängerung der Grundstücksgrenze der Firma Wabco Berliner Straße.	1	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
167.2.	Schlachter	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Bitte unbedingt Über- oder Unterführung statt gefährlicher und zeitlich umwegiger Route! Wenn ich hier wieder an die Mannheimer Str. muss, dann kann ich auch gleich über die Mannheimer Str. durch Waiblingen fahren ohne den Umweg über Edingen Str. Adlerstr. und Lieselottes. mit mehreren bevorrechtigten Kreuzungen zu nehmen.	1	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
168	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Unterführung unter A5 -> direkte Führung ->4 Kurven weniger Alles andere wäre Unsinn und ist undiskutabel!	26	2	Variante Heidelberg
168.1.	Schaller	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Unterführung unter A5 -> direkte Führung ->4 Kurven weniger Alles andere wäre Unsinn und ist undiskutabel!	1	0	Variante Heidelberg
169	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Querung Bahn = Zeitverlust	35	4	Variante Heidelberg
169.1.	Schön	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Querung Bahn = Zeitverlust	1	0	Variante Heidelberg
170	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Eine Gleisquerung gäbe es auf einer Autobahn auch nicht.	8	6	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
170.1.		Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Querung für Radfahrer ungeeignet	0	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
171	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	rechter Winkel in der Streckenführung sind abschreckend!	12	5	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
172	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Kreuzung der Feldwege durch zurückschneiden der Hecken übersichtlicher gestalten, da leider viele private Fahrzeugen auf diesen Wegen unterwegs sind	6	2	Hinweise Radverkehr
173	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Freie Durchfahrt an bisher bevorrechtigt querenden Straßen Edingen < > Friedrichsfeld Edingen < > Grenzhof	1	0	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
174	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	An der Kreuzung Stangenweg und Friedrichsfelder Straße, könnte man sehr einfach einen Kreisel installieren. Dies würde zur Verkehrsberuhigung führen (langsamerer fahren der PKW) und der RadSCHNELLWEG hätte Gleichberechtigung mit dem restlichen Verkehr. Gefahrenminimierung. Eine kleine begrünte Insel ist dort eh schon in der Verkehrsfläche eingebaut, platz wäre da!	4	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
174.1.	Rössler	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Jetzt: Konflikte Fuß- Radverkehr Spaziergänger/Hunde Radschnellweg: Trennung, entspanntes Fahren/gehen	0	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
175	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim		9	2	Hinweise Bereich Wieblingen

176	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Freie Durchfahrt an bisher bevorrechtigt querenden Straßen Edingen < > Friedrichsfeld Edingen < > Grenzhof	8	0	https://maps.google.de/?q=49.44036621746684+8.604140281677248	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
176.1.	Rössler		Im Kreuzungsbereich Stangenweg und Grenzhöfer Straße, könnte man die Verkehrssituation recht einfach durch einen Kreisverkehr steuern. Zusätzlich würde das auch noch die Geschwindigkeit der PKW an den Ortseingangsstraßen merklich reduzieren, was auch hier wiederum einen erhöhten Sicherheitsaspekt mit sich bringt. Platz ist auch an dieser Stelle ausreichend vorhanden. Die Vorteile von Kreisverkehren werden uns schon seit Jahren von unseren Nachbarstaaten aufgezeigt (Frankreich, Niederlande,)	0	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
177	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Fußgängeraufkommen an den OEG-Haltestellen	14	1	https://maps.google.de/?q=49.443024119178006+8.611038923263552	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
178	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Querung Auto - Fahrrad - Fußgänger: Vorfahrt???	8	0	https://maps.google.de/?q=49.44695141099599+8.604526519775392	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
179	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Radkonzept HD: Radbündeln über Neckar&Bahn um Neuenheimerfeld&Bahnstadt zu verbinden berücksichtigen	8	0	https://maps.google.de/?q=49.40957359157261+8.66799294948578	Anschlüsse
180	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikt PKW-Verkehr i.V.m. Bahnübergang	12	0	https://maps.google.de/?q=49.44681190335408+8.604397773742678	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
180.1.	Reiß		Radschnellweg führt entlang OEG-Trasse. In Friedrichsfelder und Grenzhöfer Straße bei der Querung dem RADverkehr Vorfahrt einräumen.	1	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
181	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikt PKW-Verkehr i.V.m. Bahnübergang	12	0	https://maps.google.de/?q=49.44358916632634+8.609676361083986	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
181.1.	Reiß		Vorfahrt für den Radschnellweg ist eine unkomplizierte Lösung.	0	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
182	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Wo ist der Anschluss der neuen Neckarquerung nach Wieblingen?	2	0	https://maps.google.de/?q=49.407003467283495+8.654372692108156	Anschlüsse
183	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Wunsch: sicherer Radweg in HD zwischen HD-Arbeitsgerecht und Bismarckplatz	7	0	https://maps.google.de/?q=49.40579805700119+8.677110671123957	Hinweise Radverkehr

184	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Grundschule und KITA direkt an der Trasse!	13	1	https://maps.google.de/?q=49.44518661007441+8.607112169265749	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
184.1.	Reiß		Das ist doch ideal, wenn Kinder / Eltern per Rad / zu Fuß sicher und ohne Gefährdung durch PKWs / LKWs zur Schule / zum Kindergarten gelangen können!	1	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
185	Rebholz	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Dieser Teil des Radwegs ist sehr schmal.	5	0	https://maps.google.de/?q=49.410293760385606+8.68852615269134	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
186	Twardokus	Anregung aus der Infoveranstaltung vom 24.07.2019 in Feudenheim	Konflikt Kleingärtner-Zugangsverkehr bei Breite von < 4 m	13	1	https://maps.google.de/?q=49.44327525204779+8.61006259918213	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
187	Leuzinger	Sehr viele Gefahrenpunkte an den Kreuzungen / Bahnübergängen	Die Kreuzung am Bahnübergang Adlerstraße / Dammweg wird alltäglich von Grundschulern aus dem Wohngebiet Schollengewann überquert, um zur Fröbelschule zu gelangen. Die Gefahrenquelle würde durch diese Streckenführung des Radschnellweges drastisch erhöhen !!! Die Kreuzung am Bahnübergang Adlerstr. / Maasstr. dient alltäglich als Zugangsweg für die vielen Schüler der Thaddenschule zur Bahnhofstestelle Wieblingen -Mitte hin und zurück, wobei es mehrmals täglich zu hohen Menschenansammlungen durch diese Schüler und Berufspendler kommt. Zudem befindet sich an diesem Knotenpunkt noch eine Bushaltestelle in der Neckarhäuserstr. Bei dieser Streckenführung des Radschnellweges steigt die Gefahrenquelle für Fußgänger drastisch an.	33	3	https://maps.google.de/?q=49.42077282882082+8.648428916931154	Hinweise Bereich Wieblingen
188	Leuzinger	Sehr viele Gefahrenpunkte an den Kreuzungen / Bahnübergängen	Bisher gilt hier ein Stopp-Schild, wer den Dammweg überquert. Ist hier eine Änderung der Vorfahrtsregelung zugunsten des Radwegs geplant?	45	3	https://maps.google.de/?q=49.423410856208505+8.64651918411255	Hinweise Bereich Wieblingen
188.1.	Stephanie		An der Kreuzung Neckarhäuserstr. / Grenzhöferweg herrscht täglich ein hohes Verkehrsaufkommen durch Pkws, Fußgänger. Dieser Knotenpunkt dient als meist genutzte Durchfahrtsstrasse von der Umgehungsstr. in den Ortskern. Zudem führt hier auch die Buslinie 34 über diese Kreuzung. Die Gefahrenquelle für alle Verkehrsbeteiligten erhöht sich durch die geplante Streckenführung des Radschnellweges.	0	0		Hinweise Bereich Wieblingen
189	Leuzinger	Sehr viele Gefahrenpunkte an den Kreuzungen / Bahnübergängen	den Grenzhöferweg für alle Autos und LKWs als Durchgangs- bzw. Verbindungsstraße endlich sperren und nur noch Fahrräder und Busse fahren lassen.	27	0	https://maps.google.de/?q=49.426442318637+8.644695281982401	Hinweise Bereich Wieblingen
189.1.	H.		Diese Frage stelle ich mir auch: Bisher hat der Grenzhöfer Weg Vorfahrt - ist geplant, hier die Vorfahrtsregelung zu ändern, so dass entweder rechts vor links gilt oder der Radweg Vorfahrt bekommt?	0	3		Hinweise Bereich Wieblingen
189.2.	Stephanie			2	0		Hinweise Bereich Wieblingen
190	Schmutz	Alte Bahngleise nutzen	Optimaler Zubringer zum Radschnellweg ist eine Nutzung der alten Bahngleise, die seit Jahrzehnten nicht mehr benutzt werden.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.476755087767046+8.59557867050171	Anschlüsse
191	Schlachter	Einmündung und Querung am Kurpfalzkreisel	Die Einmündung und Führung der Strecke hier bringt erhebliche Gefahren für Radfahrer mit sich: Der Ring ist an dieser Stelle stark befahren und es kommt regelmäßig zu Staus. Die Querung vor dem Kurpfalzkreisel ist gegen den Strich (Rechtsfahrgebot), dann auch noch die Unterquerung der Kurpfalzbrücke die viel zu knapp bemessen ist. Diese Situation kann man komplett vermeiden und regelkonform fahren wenn man ab Marktplatz (oder Paradeplatz) auf der östlichen Seite der breiten Straße fährt (Q1/2 bis U1/U2) - dort ist bereits eine Radspur und eine saubere Querungsmöglichkeit am Kurpfalzkreisel vorhanden. Der gesamte Knotenpunkt um den Kurpfalzkreisel wird sich sonst sehr schnell zu einem Unfallschwerpunkt entwickeln.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.49334356904791+8.469450473785402	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

192	Schlachter	Unterführung zum Hauptfriedhof	Aktuell ist es äußerst aufwändig bis gefährlich vom Hauptfriedhof an den geplanten Radschnellweg zu gelangen. Die Unterführung ist zwar gut vorgesehen, allerdings sind die Rampen mit Stufen versehen, ein absolutes No-Go! Zudem sollte die Anbindung des Gewerbegebiets Wohlgelegen über die Dudenstraße bedacht werden - gemäß StVO ist es nicht erlaubt den Radweg auf der linken Seite zu nutzen, dieser ist außerdem im aktuellen Zustand hierfür viel zu schmal, das merke ich bereits derzeit wenn sich mal wieder jemand dorthin verirrt weil er es nicht besser weiß (ortsunkundige Gäste).	5	0	https://maps.google.de/?q=49.49052810524318+8.49129438400 https://maps.google.de/?q=49.444171646385456+8.608742952346804	Anschlüsse
193	Rosenthal	Schulweg	Hier befindet sich der Schulweg für einen grossen Teil der ca. 260 Grundschüler der Pestalozzischule Edingen. Ausserdem Anliegerverkehr für den Martin Luther Kindergarten. Ich schlage vor, eine alternative Route vorzuziehen. Falls der Radweg in der Goethestraße verlaufen soll, spricht der Schülerverkehr nicht dagegen, da die Kinder auf dem Gehsteig laufen können. Falls sie mit dem Rad fahren ist ihre Situation besser, wenn die Straße zur Fahrradstraße wird. Sollte der Radweg südlich der OEG verlaufen, können die Kinder einfach den Gehsteig Goethestraße benutzen und durch die Unterführung queren.	13	4	https://maps.google.de/?q=49.444171646385456+8.608742952346804	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
193.1.	Heilmann		Bei einer Gesamtbreite des Weges von drei bis vier Metern wird dieser Abschnitt von vielen Spaziergängern, Gassigehern und Strassenbahnnutzern belaufen. Konflikte mit den Radschnellfahrern sind vorprogrammiert. Ich empfehle eine anderweitige Wegvariante zu wählen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.443118294154914+8.610459566116335	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
194	Rosenthal	Konflikt Fussgänger	Es gibt sehr viele Pendler*innen auf den Campus Neuenheimer Feld, die aus der Richtung Hauptbahnhof kommen. Es wär schön, wenn hier Fahrradbrücke dazu käme, denn zurzeit ist die Brücke einfach überlastet, es wird auf einem schmalen Radweg gefährlich überholt und bei schwierigen Witterungen (Wind, Eis) ist die Fahrbahn gefährlich und Radfahrer*innen sind gefährdet von einem hohen Bordstein auf die Autofahrbahn zu gleiten.	18	3	https://maps.google.de/?q=49.409716695481436+8.676559925079347	Variante Edingen-Neckarhausen
195	Böll	Bessere Neckarquerung in den Heidelberger Norden	Allgemein: Breite der Anschlussradwege überprüfen und gegebenenfalls Radwegebenutzungspflicht aufheben, bis Wege Mindestanforderungen (z.B. Mindestbreite) genügen. Bestes Beispiel hier: Mittermeierstraße - eindeutig viel zu schmal, eine tägliche Schikane für Radler und Fußgänger. Wird auch durch eine Fahrradbrücke nicht breiter, also Radwegebenutzungspflicht aufheben!	14	0	https://maps.google.de/?q=49.40156957963365+8.67948889732361 https://maps.google.de/?q=49.44145450960084+8.645210266113283	Anschlüsse
195.1.	Künzer			5	0	https://maps.google.de/?q=49.40156957963365+8.67948889732361	Anschlüsse
196	Böll	Heidelberger Süden anbinden	Die Verbindung aus dem Heidelberger Süden zum Hauptbahnhof ist in beide Richtungen schwierig. In den Süden müssen sich Räder und Fußgänger*innen einen schmalen Gehweg neben der Spur teilen. Eine Anbindung an den Radschnellweg muss besser.	8	0	https://maps.google.de/?q=49.44145450960084+8.645210266113283	Anschlüsse
197	Böll	Anschluss Dossenheim	Es ist bisher sehr schwer möglich in den Heidelberger Norden zu radeln, ohne über die Heidelberger Innenstadt zu fahren. Die Fahrbahnen hier sind generell eher für schnelfahrende Autos und die Radwege oft sehr umständlich an den Bahnen entlang, nachrangig angelegt. Bei Brücken fragt man sich oft, wie man rüber kommen soll.	7	1	https://maps.google.de/?q=49.44145450960084+8.645210266113283	Anschlüsse
197.1.	Wüst		Fahrradbrücke an die Autobahnbrücke angehängt ist ein uraltes Thema. Leider bisher aus den verschiedensten Gründen immer abgeschmettert: Sicherheit, Zuständigkeit (BAB), Naturschutzgebiet...	4	0		Anschlüsse
197.2.	Wüst		Zukünftig werden die Radfahrer westlich des Neckars die neuen Wege benutzen können. Die bisher östlich des Neckars fuhren, fahren die Wege, die sie immer schon benutzt haben. Hier sollte allerdings einmal durchgehend die (Belags-)Qualität geprüft und ggf. verbessert werden.	0	0		Anschlüsse
197.3.	Seifert		Wäre eine Fahrradbrücke auf Höhe des Schwabenheimer Hofs denkbar? Das könnte ganz neue Beziehungen zwischen Edingen und Schwabenheim/Dossenheim schaffen :-)	2	0		Anschlüsse

Wesentliches Kriterium für die dauerhafte Akzeptanz eines Radweges ist, ob sich Radfahrer dort wohlfühlen. Dabei geht es einerseits um die Sicherheit. Für viele ist aber auch der Schutz vor Lärm und Abgasen, die durch motorisierte Fahrzeuge verursacht werden, wichtig. Ich persönlich - die ich bewusst auf ein Auto verzichte und alle täglichen Wege mit dem Fahrrad zurücklege - sehe im Fahrrad nicht nur ein Mittel, um vom Punkt A nach Punkt B zu kommen. Mindestens ebenso wichtig ist: Die Zeit auf dem Fahrrad stellt eine Zeit mit Lebensqualität dar und tut mir gut - durch Bewegung an der frischen Luft in einigermaßen entspannter Umgebung. Ein Radweg, auf dem ich dauernd Abgase einatmen muss oder dem ständigen Lärm motorisierter Fahrzeuge (Stress!) ausgesetzt bin, schädigt auf Dauer meine Gesundheit. Für wen ist dies denn akzeptabel? Lieber investiere ich mehr Zeit und fahre Umwege - etwas anderes bleibt mir ja auch nicht übrig. Umwege sind die Regel, weil die direkten Routen fast immer von einer großen Zahl Autos frequentiert werden. Und damit komme ich einem ganz generellen Punkt, der aber sehr wichtig ist: Das mangelhafte Angebot an Wegen, auf denen man sich als Radfahrer wohlfühlt, ist angesichts begrenzter Ressourcen, des Klimawandels oder des drohenden Artensterbens (eine der Ursachen ist Flächenversiegelung) eigentlich ein Unding. Es ist höchste Zeit für eine ECHTE Verkehrswende, d. h. eine konsequente Durchsetzung von Verkehrskonzepten, die nachhaltige Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto so attraktiv machen, dass sehr viele Menschen umsteigen. Um dies zu erreichen sind irgendwie dazwischengequetschte Radwege, teils in Schlingelwegen, lächerlich unzulänglich. Wir müssen endlich den Mut aufbringen, die derzeitige irrationale Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraums in Frage zu stellen. Man schaue sich auf der Karte nur einmal an, wie wenig Platz den zukunftsfähigen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eingeräumt wird und welcher immense Park- und Straßenraum denjenigen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht, die in unverantwortlichem Ausmaß die Umwelt zerstören, das Klima schädigen und Ressourcen verschwenden. Wo bleibt dann da die Vernunft? Die jahrzehntelang politisch geförderte Vorherrschaft großer Autofloten ist eine Verfehlung, die schleunigst beendet werden muss. Sie geht auf Kosten zukünftiger Generationen - die glücklicherweise und zu Recht anfangen, gegen die fortgesetzte Verantwortungslosigkeit der Alten aufzubegehren. Also: Wie lange soll es eigentlich noch dauern, bis anstelle halbherziger Maßnahmen endlich einmal GRUNDLEGENDE Änderungen in puncto Mobilität passieren? Mein Vorschlag: Eine vernünftige Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums im Rahmen des neuen Radwegs bietet eine schöne Gelegenheit, ernsthaft damit anzufangen.

Ich gebe Ihnen in allen Punkten recht. Es muss komplett neu- und umgedacht werden. Die Stadt, muss autofrei werden, so schnell wie möglich. Ein weiterer Anreiz dafür wäre, den gesamten ÖPNV kostenfrei anzubieten, vorrangig Schülern und Azubis und weiterreichend aber auch allen Pendlern. An den hierfür anfallenden Kosten ,müsste man jeden Bürger über Steuern oder einer sogenannten Nahverkehrsabgabe beteiligen.

Hier endet der von Seckenheim (Stangenweg) ausgeschilderte Radweg nach Heidelberg - im Nichts. Diese offensichtlich schon vor vielen Jahren vorgesehene Verbindung nach Heidelberg wurde auf Heidelberger Gemarkung einfach nicht fertiggestellt. Es fehlt nur ein bisschen Asphalt auf bestehenden Feldwegen und parallel zur L637 unter der A5 durch, und schon wäre Heidelberg mit den dort bestehenden Radverkehrsanlagen angeschlossen. Ich finde man könnte den Schildern endlich einen Weg folgen lassen.

Dieser Lückenschluss ist längst überfällig und würde auch die ganzen Probleme beim Durchqueren von Edigen-Neckarhausen mit einem Schlag hinfällig machen: Ab dem Einkaufszentrum schnurgerade mit Vorrang durch die Felder - die Wege sind größtenteils schon vorhanden und müssen ggf. nur erweitert werden. Anbindung an Edingen-Neckarhausen ist auch weiterhin sehr gut gegeben (500m bis ins Zentrum sind je jedem Radler zu vermitteln, wenn es dafür insgesamt zügig voran geht). Die Führung durch die Felder ist aktuell bereits meine präferierte Fahrtstrecke, da sie möglichst wenig Konfliktpotential und eine hohe Geradlinigkeit in der Führung bietet.

Radwege ohne Abgase und Lärm + Aufforderung, den Schnellradweg im Rahmen einer grundlegenden Verkehrswende zu konzipieren

Radverbindung fertigstellen

198 Tremel

198.1. H.

199 Häusler

199.1. Schlachter

11

2

34

17

<https://maps.google.de/?q=49.41150650560505+8.692374230740826>

<https://maps.google.de/?q=49.4324404900245+8.623967170715334>

Hinweise Radverkehr

Hinweise Radverkehr

Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum

Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum

200	Häusler	Bausünde rückgängig machen	Hier wurde eine perfekte Radverkehrsverbindung durch zuschütten vernichtet. Auf der Neu-Edinger Seite befand sich in gerader Linie zur Bahnunterführung eine sanfte Rampe. Jetzt ist dort nur noch eine steile Nottreppe, mit Riesenumweg. Diese Bausünde muß einfach rückgängig gemacht, die Rampe wieder ausgegraben werden. Diese Unterführung ist von Seckenheim gut über die Radverkehrsanlagen der Ortsumgehung und einen bestehenden Weg angebunden. Auf der Neu-Edinger Seite kann der Stangenweg mit etwas Asphalt auf einem bestehende Weg angebunden werden. Damit wäre Seckenheim weit besser mit dem geplanten Radschnellweg verbunden, als es entlang der Seckenheimer Hauptstraße jemals möglich sein wird.	11	1	https://maps.google.de/?q=49.452226252411336+8.583894968032839	Anschlüsse
201	Häusler	Wofür Wieblingen durchbohren?	Es gibt aus guten Gründen bereits viele Einträge zur geplanten Strecke durch Wieblingen. Da ist auch mit viel Wille kein Weg. Entlang der L637 gibt es bereits Radverkehrsanlagen und genügend Platz diese als Radschnellweg zu ertüchtigen. Es fehlt nur ein kleines Stück unter der A5 durch. Die Unterführung ist groß genug... Ich denke es ist keine gute Idee Wieblingen zu umfahren. Die Wieblingen werden dann erst oben bei der Feuerwehr auf den Radschnellweg münden, alles andere ist irrational. Ergo hat man damit Wieblingen nicht angeschlossen.	42	1	https://maps.google.de/?q=49.42169406084926+8.6392879486084	Variante Heidelberg
201.1.	.		Ein Weg, der an Wieblingen und Edingen vorbei führt, ist vielleicht schön für Radfahrer von Heidelberg nach Mannheim, aber nutzlos für Radfahrer von Heidelberg nach Wieblingen und Edingen.	0	0		Variante Heidelberg
201.2.	Mantel			2	5		Variante Heidelberg
201.3.	Gösele		Ich bin da nicht so sicher. Die Westseite der L637 ist im Sommer bei strahlendem Sonnenschein angenehm - aber bei Dunkelheit fühle ich mich da am Feldrand äußerst unwohl. Und die Kreuzung mit Ampel an der Einmündung Kurpfalzring ist auch bei Tage sehr mühsam mit dem Rad zu überwinden (Entsprechendes gilt natürlich auch für die Einmündung Grenzhöfer Weg ohne Ampel). Die Ostseite wäre noch eine Möglichkeit - aber durch den Lärmschutzwall ist der Weg nur eingeschränkt zu verbreitern. Ob das für 4 Meter reicht? Und soll der Weg dann direkt an der L 637/B37 bis zum Wieblingen Weg weitergehen? Das führt auch durch unbewohntes Gelände - ich würde diese Route abends niemals radeln... Den Vorschlag finde ich sehr gut. Von jedem Punkt in Wieblingen wäre man auch so in max. 10 Minuten auf dem Schnellweg, und für Radfahrer aus Heidelberg in Richtung Mannheim wäre es so deutlich schneller und entspannter, als durch Wieblingen zu fahren.	0	11		Variante Heidelberg
201.4.	Seifert			20	2		Variante Heidelberg
202	Häusler	fehlender Bahnübergang	Hier fehlt ein Bahnübergang um beidseits gute Wege zu verbinden.	7	1	https://maps.google.de/?q=49.413693770138394+8.649635910987856	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
202.1.	Häusler		An der OEG-Haltestelle SRH-Campus ist kein Bahnübergang für Radfahrende. Es fehlt ein echter Bahnübergang, der die Radverkehrsanlagen entlang der L637 mit dem SRH-Campus verbindet. Dieser Bahnübergang wird beschränkt sein, und ist damit sicher und zulässig.	0	0		Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
202.2.	Gösele		Wenige Meter nördlich ist bereits die Haltestelle SRH Campus - ein zusätzlicher Bahnübergang ist darum wahrscheinlich unzulässig. Aber man könnte über eine Verlegung der Haltestelle nach Süden und einen breiteren Bahnübergang auch für Radler nachdenken. Mir stellt sich eher die Frage im nördlichen Bereich dieses Abschnittes: Der Weg ist vielleicht 2 Meter breit. Auf der Ost-Seite sind private Grundstücke. Um die passende Breite zu erreichen, müsste man also die Gleise für teuer Geld nach Westen verlegen - oder soll der Weg auf Ost- und Westseite der Gleise geteilt und jeweils 2 m breit werden?	0	0		Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum

203	May	als anwohner ist es doch schon schwer genug	<p>wie soll das werden. der Radweg führt durch Wieblingen nur durch enge Straßen, wo sich die Verkehrsteilnehmer eh schon stark verständigen müssen um Unfälle zu vermeiden. Angefangen mit der Edingerstr. über Taubenfeld bis hin zur Adlerstraße sind die Straßen so schon eng dass ein Verkehrsteilnehmer warten muss bis der andere an ihm vorbei ist. Überwiegend wird von Anwohnern und Anliegern auf der Straßeseite geparkt. Sollen wir dann alle auf Fahrräder umsteigen damit die Parkplätze wegfallen? Man tut schon so einiges für die Umwelt aber nicht jeder kann immer auf Autos verzichten. Das zweite große Problem sind die Bahnübergänge die Knotenpunkte für so viele Anlieger sind. Die wichtigsten: Unsere Kinder. Wie sollen sie sicher zur Schule kommen wenn zusätzlich zu dem großen Verkehr der hier durch Autobahnabfahrt, Industrie und Durfahrt in andere Orte herrscht, auchnoch Radfahrer in einem Karacho an den Kleinen vorbeirasen. An Ampeln o.ä. halten sich doch die wenigsten Radfahrer. Ich sehe dies als hochgefährlich und gefährdent an. Vor wenigen Jahren wurde durch die Hauptstraße(ab Lieselottestraße)Wieblingens ein teurer Radweg ausgebaut durch den die Straße schon verkleinert wurde. Soll das Geld jetzt mal wieder fehlinvestiert worden sein und der Radweg wird dann nurnoch von wenigen Radfahrern genutzt dafür aber ein neuer Radweg? Das wäre wirklich eine Schande.</p>	28	4	https://maps.google.de/?q=49.42214071257706+8.64744186401	Hinweise Bereich Wieblingen
203.1.	.		<p>Welcher teure Radweg, duch die Mannheimer Straße gibt es nördlich der Lieselottestraße keinen Radweg. Nur südlich, und der kann ja nun besonders gut weiter benutzt werden - auch wenn er wohl ein bisschen schmal ist für einen Schnellweg. Wenn die künftigen Radfahrer so schnell fahren wie aktuell die Autos dann ist das ja nicht gefährlicher als bisher. Am besten wäre es, wenn in der ganzen Adlerstraße Parkverbot für Autos kommen würde. Wenn die Straße dann für Autodurchgangsverkehr gesperrt würde, wäre es ein passabler Radweg.</p>	0	0		Hinweise Bereich Wieblingen
203.2.	Jooß		<p>hier wird die alte Fußgängerunterführung 2020 für den Radverkehr umgebaut, eine Querung vom Neckar zum Hans-Reschke-Ufer ermöglicht. Hier kann ein Teil des Radverkehrs in die Innenstadt über das Hans-Reschke-Ufer, die Ludwig-Ratzel-Straße und Kolpingstraße in die Innensatdt umgeleitet werden, um die hohe Auslastung des Neckarradwegs zu minimieren.</p>	1	6	https://maps.google.de/?q=49.48333539319992+8.50539207458	Hinweise Bereich Wieblingen
204	Baier	neue Unterführung		5	1	https://maps.google.de/?q=49.4963	Variante Mannheim



Verbesserung Rad-/Fußgängerverkehr am Neckardamm Neuostheim Zu dem vom Stadtteil stark favorisierten Vorschlag der Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Paul-Martin-Ufer möchten wir gern einige fachliche Argumente nennen: 1. Investkosten Diese belaufen sich eigentlich nur auf die Beschilderung, da die dringend erforderliche Reparatur des Straßenbelags des Paul-Martin-Ufers sowieso gemacht werden müsste. Ein alternativer neuer Radweg auf der Berme würde die Neuanlage von rund 1,3 km Wegstrecke (nur Neuostheim) bedingen, der frostsicher und überschwemmungssicher gegründet und gebaut werden müsste. Nach jeder Überschwemmung müsste sie gereinigt (entschlamm) werden. Damit wäre dessen Unterhalt u.E. mit Abstand teurer. 2. Unterhalt Der Bermenweg müsste zusätzlich von Laub und Schnee geräumt und im Winter gesalzen werden. Die analogen Unterhaltskosten des Paul-Martin-Ufers fallen sowieso an. 3. Naturschutz Die Berme liegt im Landschaftsschutzgebiet. Allein im Neuostheimer Bereich würden mit einem Bermenweg knapp 1 ha versiegelt (und im Winter der Boden versalzen). Das Naturschutzgesetz gebietet bei Eingriffen die Prüfung auf Vermeidbarkeit, die hier unkompliziert gegeben ist. 4. Fahrradstraße Eine Fahrradstraße ist nichts exotisches, das naheliegendste Beispiel ist die Karl-Ladenburgstraße im selben Stadtteil. 5. Tempo 30 Die Geschwindigkeitsbeschränkung besteht bereits in diesem Teil Neuostheims, das wäre also aus Sicht der Autofahrer keine neue Einschränkung. Zudem ist dort, mit der kleinen Ausnahme der Sportplatzbesucher, nur Anliegerverkehr unterwegs. 6. Parksituation Das Beispiel Karl-Ladenburgstraße lehrt, dass die Parksituation durch die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geändert / eingeschränkt werden muss. 7. Last but not least: Funktionalität für den Radverkehr Am Westende kann der Radverkehr geradeaus weiter am Luisenpark entlang auf einem geteerten Weg (heute schon für Radverkehr frei) geleitet werden bis zum Fernsehturm, wo auf einem ebenerdigen Bahnübergang auf die Neckarseite der OEG-Schienen gewechselt werden kann. Am Ostende sind die OEG-Schienen an der Endhaltestelle zu kreuzen. Diese zweimalige Kreuzung im Abstand von knapp drei Kilometern scheint akzeptabel - auch der Autofahrer muss an roten Ampeln halten und muss hinnehmen, dass nicht jede Ampel kreuzungsfrei untertunnelt ist. Mit freundlichen Grüßen Stadtteilverein Neuostheim

204.1. Stadtteilverein Neuostheim e.V.

2

1

Variante Mannheim

Die Ilvesheimer Straße ist dadurch gekennzeichnet, dass hier ein relativ hohes Verkehrsaufkommen besteht, die Straße aufgrund parkender Fahrzeuge völlig unübersichtlich ist (z.B. kann die Kreuzung an der Umgehungsstraße nicht eingesehen werden) und hohe Geschwindigkeiten (teilweise weit überhöht) an der Tagesordnung sind. Dies führt dazu, dass die Ein- und Ausfahrt bei Garagen, Seitenstraßen und dem Feldweg (hier befinden sich mehrere genehmigte Garagen) bereits mehr als abenteuerlich ist. Anmerkung: die Forderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h wird seit 15 Jahren von der Administration kategorisch abgelehnt weil der Lärmpegel nicht hoch genug ist (Gutachten von 2003 oder 2004) Ein Radschnellweg auf dem dann möglicherweise hohe Geschwindigkeiten (Elektrofahrräder) gefahren werden bei einem zunehmenden Verkehrsaufkommen durch Fahrräder würde die Verkehrssituation beträchtlich verschlechtern und zwar für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Fußgänger. Ein Radweg auf der anderen Neckarseite wäre zu bevorzugen zumal keine Umwege gefahren werden müssen.

Die Ilvesheimer Straße ist für einen Radschnellweg ungeeignet

205 Ludwig

9

3

<https://maps.google.de/?q=49.48330751241519+8.54317903518>
6768

Hinweise Bereich Feudenheim

Auf seinem Weg durch Edingen trifft der RSW auf viele (zu viele) unüberwindbare Hindernisse. Kreuzungen, Schule, Kindergarten, Bahnübergänge usw.. Warum nicht den einfachen Weg über die Felder wählen? Einzig die Friedrichsfelder und Grenzhöfer Straße wären ein Problem, der Rest würde passen. Damit verbunden wäre der Vorschlag von Nils Renkes (Bahnübergang Neu-Edingen Alternativ Route), weiter über die 2 genannten Straßen mit den Vorschlägen von Anja Twardokus, über die Anmerkung von Bernd Häusler (Radverbindung fertigstellen) bis zur Unterführung von Pablo Rebholz unter der A5 in Wieblingen. Manchmal werden einfache Sachen immer komplizierter gemacht als sie sind...

Warum den überlasteten Ortskern noch mehr belasten?

206 Nicolai

25

3

<https://maps.google.de/?q=49.43777096183295+8.61062049865>
7228

Variante Edingen-Neckarhausen

			Bisher mussten die Wieblinger „nur“ in der Angst vor der fünften Neckarbrücke leben, die ihren von Nord und West durch Autobahnen eingeschlossenen Stadtteil endgültig abschnüren würde. Jetzt kommt noch die Furcht vor dem Radschnellweg dazu, der zusätzlich ihren Stadtteil durchqueren soll. Ich verstehe nicht, wie man den - relativ gesehen - geringen landwirtschaftlichen Verkehr auf der rechten Neckarseite als Argument für die Verlagerung auf unsere Seite anführen kann, wo doch in Wieblingen auf der geplanten Trasse ein Vielfaches an Fußgängern, Kinderwägen, „normalen“ Radlern und Autoverkehr vorhanden ist - und dazu eine ganze Reihe von Querstraßen mit Vorfahrt, was ja der Grundidee eines Radschnellweges (also in der Praxis einer Radrennstrecke) widerspricht! Dagegen würde zwischen Ladenburg und der Ernst-Walz-Brücke der Weg nicht durch bebautes und bewohntes Gebiet führen. Da kann einem nur angst und bange werden, was da auf Wieblingen zukommt.	31	9	https://maps.google.de/?q=49.42560212562117+8.64478111267	Variantenentscheidung
207	Petschan	So nicht möglich	Ich denk auch dass hier von manchen ein Angstbild erzeugt wird. Eine Straße, in der bisher Auto 30 fahren durften (und in der Realität 35-40 km/h gefahren sind) wird nicht gefährlicher wenn in Zukunft Radfahrer ihre 30 km/h fahren dürfen (was in der Realität tendenziell 25 km/h sein werden). Wo ist das Problem?	2	1		Variantenentscheidung
207.1.	.		Den Radschnellweg als Radrennstrecke zu bezeichnen ist Polemik. Ich bin Wieblinger Bürger und Fußgänger. Aber auch Radfahrer. Deswegen profitiere ich wie alle Wieblinger Radfahrer von dem Radschnellweg.	5	9		Variantenentscheidung
207.2.	Joofß		Wie breit soll der Weg nochmal sein?... das könnte dann ja nur funktionieren, wenn Autos dort weder fahren noch parken dürfen. Wir reden hier über einen Radschnellweg MITTEN IM ORT, wo viele Menschen leben und wohnen - und mit ihren Bedürfnissen in 2. Reihe gestellt werden. Das muss ein Missverständnis sein: Es geht hier nicht um eine Rennstrecke für Rad-Olympiameister. Der Weg ist für ganz normale Menschen, die täglich zur Arbeit fahren. Da will niemand schweißgebadet und vollgespritzt bei der Arbeit ankommen. Der Weg soll Wohnort und Arbeitsplatz verbinden, darum ist es auch nicht sinnvoll, unbewohntes Acker-Gelände zu nutzen. Der Weg wird auch nicht auf Kosten von Schulkindern gehen, sondern den Schulweg sicherer machen: Ohne parkende Autos am Straßenrand wird der Blick viel freier und man sieht schneller, wo Kinder laufen. Allerdings wird der Weg auf Kosten der Autos gehen. Weder Parken noch Fahren wird auf der Route möglich sein. Aber dafür wird hoffentlich eine gute Unterführung unter die A5 gebaut - dann könnten wir von Wieblingen aus auch einmal mit dem Rad ins Grüne und müssten nicht immer ins Auto steigen. Als die Hauptstraße zur Fußgängerzone gestaltet wurde, gab es sicher auch Widerstand – aber jetzt wird niemand ernsthaft fordern, die Hauptstraße wieder für Autos zu öffnen. Eine ähnliche Entwicklung erhoffe ich mir vom neuen Radweg. Unter folgenden Links kann man sich über solche Radwege informieren: https://www.youtube.com/watch?v=v-uSsnffDJk https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/Fahrradautobahn-in-der-Region-Stuttgart-Umweltfreundlich-und-schnell-von-Boeblingen-nach-Stuttgart,radschnellweg-stuttgart-102.html Vielleicht sollten wir eine Exkursion nach Böblingen machen und uns den Radweg dort selbst anschauen? Natürlich mit der Bahn und auf grün-schwarze Landeskosten ;-)	13	1		Variantenentscheidung
207.3.	Latini		Ich wäre sofort dabei!	9	14		Variantenentscheidung
207.4.	Gösele		In den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Fahrrad-Landesstrassen (L9000) wird bei kombinierter Wegführung (Fahrrad und Fussgänger/Landwirtschaft) bei Begegnungsführung eine Breite von 5m oder 6m gefordert, bitte diesen Weg entsprechend trassieren https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf Dieser Streckenverlauf ermöglicht an dieser Stelle einen guten Anschluss nach Heddesheim (Richtung Norden und dann entlang der Straßenbahntrasse) und darüber hinaus nach Weinheim. Ein besserer Ausbau der Anschlussstrecke nach Heddesheim/Weinheim wäre wünschenswert.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.48468759220229+8.501873016357424	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
208	Ziegler	Mangelhafte Wegbreite		5	0	https://maps.google.de/?q=49.48181586728765+8.5678768157959	Anschlüsse
209	Engelke	Anschluss Richtung Heddesheim / Weinheim					

210	Mößinger	Oberer Promenadenweg ist Fußgängerbereich	Der obere Promenadenweg ist Fußgängerzone und sollte durch Wegsperrungen für Fahrradfahrer gesperrt werden; der untere Promenadenweg ist für den Radverkehr freigegeben.	1	1	https://maps.google.de/?q=49.493671100113545+8.4772396087	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
211	Mößinger	Oberer Promenadenweg ist Fußgängerbereich	Der obere Promenadenweg ist Fußgängerzone und sollte durch Wegsperrungen für Fahrradfahrer gesperrt werden; der untere Promenadenweg ist für den Radverkehr freigegeben. Aktuell fehlt eine Möglichkeit, sich von Westen kommend in den Verkehr B38 / stadteinwärts einzuordnen und die dort geschaffenen Radwege zu nutzen. Die Rampe auf der gegenüberliegenden Seite führt auf die Brücke stadtauswärts in die Neckarstadt oder man muss den Radweg in entgegengesetzter Richtung nehmen. Die Weiterfahrt bis zum Kurpfalzkreuz ist unnötig.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.49304391104673+8.47920835018	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
212	Mößinger	Auffahrt vom Radweg zur Straße	Die Umgehungsstraße von Seckenheim (Suebenheimer Allee) ist ein existierender, gut ausgebauter und baulich getrennter Radweg um Seckenheim herum. Daher erschließt sich mir nicht der Sinn einer längeren Umfahrung über Ilvesheim und Feudenheim, die zudem mit einigen kritischen und gefährlichen Verkehrsknotenpunkten einhergeht. Bitte die Umfahrung von Seckenheim in den Planungen berücksichtigen, zumal hier praktisch die komplette Infrastruktur vorhanden ist und lediglich die Anbindung der östlichen Zufahrt optimiert werden müsste. Zudem kann die komplette Umfahrung ampelfrei und mir nur ein oder zwei (befahrenen) Straßenquerungen realisiert werden.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.49078247929584+8.48062992095	Anschlüsse
213	Weingärtner	Warum nicht bestehende Strecken nutzen?		29	0	https://maps.google.de/?q=49.45685543893093+8.56435775756	Variante Seckenheim
214	Elsaesser	neckarau abgehängt	Durch die Nordvariante sind die Stadtteile Neckarau, Almenhof und auch Lindenhof abgehängt! Variante parallel zu Autobahn ist für alle attraktiver!	18	0	https://maps.google.de/?q=49.45931021241395+8.51182937622	Variantenentscheidung
215	Mauler	Option der Straßenbahnführung unter der A6 soll bestehen bleiben	Die Unterführung der A6 wurde bei Ertüchtigung vor einigen Jahren wieder so gestaltet, dass die Straßenbahnlinie 2 nach Ilvesheim verlängert werden kann. Bei der Planung des RSV sollte darauf geachtet werden, dass diese Option des Ausbaus der Straßenbahnschiene weiterhin möglich ist.	7	1	https://maps.google.de/?q=49.48265230940395+8.54639768600	Hinweise Bereich Feudenheim
216	Elsaesser	Attraktivität für südliche Stadtteile	Eine Streckenführung sollte für Nutzer*innen aus allen Stadtteilen attraktiv sein. Die bisherige Planung ist für Bewohner*innen der südlichen Stadtteile Mannheim äußerst unattraktiv, da eine lange Anfahrt über teilweise schlecht ausgebaute oder nicht vorhandene Radwege notwendig ist, um auf den Radschnellweg zu kommen.	19	0	https://maps.google.de/?q=49.46020282683146+8.50333213806	Variantenentscheidung
217	Ziegler	Blendwirkung durch Kraftfahrzeuge vermeiden	Einer Blendwirkung durch die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen kann durch eine Beleuchtung des Radschnellwegs vermieden werden, oder das planfestgestellte Trennbauwerk zwischen Fahrbahn und Rad-/Fussweg wird verändert/erhöht siehe Seite 10 der Qualitätsstandards des Landes BW von 2018: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf	5	0	https://maps.google.de/?q=49.47393866991471+8.58727455139	Hinweise Bereich L597
218	Stephanie	Ochsenkopfwiese = Angstrraum	Abends ist die Ochsenkopfwiese für mich ein Angstrraum: Im Dunkeln ist es beängstigend, Leuten mit ihrem Hund zu begegnen. Ich fürchte, mich mit den Pedalen in der Hundeleine zu verheddern, gebissen zu werden oder auch Schlimmeres... Wenn dort kein Betriebshof hinziehen sollte, gehört zumindest eine ausreichende Beleuchtung installiert.	9	1	https://maps.google.de/?q=49.408097153720874+8.6648654937	Variante Heidelberg
219	Ziegler	Beschilderung	Der heutige, nur einseitig in Richtung HD Stadt geführte Radweg (kein Radschnellweg) endet hier stumpf und ohne Schilder/Markierung auf der Strasse/Einfahrt zum Parkhaus. Dies ist eine gefährliche Einfahrt, die unbedingt verbessert werden sollte	5	0	https://maps.google.de/?q=49.41558010666207+8.66239786148	Hinweise Radverkehr
220	Ziegler	Kuppenhalbmesser bitte prüfen	In den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Fahrrad-Landesstrassen (L9000) wird ein Kuppenhalbmesser von mindestens 80m gefordert. Dies ist wichtig um bei dem geplanten Begegnungsverkehr eine ausreichende Geschwindigkeit einhalten zu können https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf	2	0	https://maps.google.de/?q=49.474831017850924+8.5879826545	Hinweise Bereich L597

221	Ziegler	Kurvenradius bitte ausreichend trassieren	In den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Fahrrad-Landesstrassen (L9000) wird ein Kurvenradius von mindestens 20m gefordert. Bitte diese Auffahrt so trassieren https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf	4	0	https://maps.google.de/?q=49.4772012381111+8.58967781066 8947	Hinweise Bereich L597
222	Ziegler	Radius zu eng	In den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Fahrrad-Landesstrassen (L9000) wird ein Kurvenradius von mindestens 20m gefordert. Bitte diese Auffahrt so trassieren https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf Wo der Radschnellweg außerorts neu trassiert wird, sollte eine passende Bepflanzung berücksichtigt werden: 1) Hecken und Bäume als Windbrecher erleichtern die Fahrt bei Gegenwind 2) im Sommer ist der Schatten sehr angenehm aber: Bäume direkt am Wegrand zerstören den Weg durch Wurzeln Mirabellen o.ä. machen die Fahrbahn rutschig und gefährden Radfahrer.	7	0	https://maps.google.de/?q=49.45869653057053+8.57828378677 3683	Hinweise Bereich L597
223	Mantel	Weggestaltung außerorts	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	5	0	https://maps.google.de/?q=49.47135913524246+8.58718872070 3127	Detailplanung
224	Mantel	Mittellinie zur Reduzierung der Gefährdung	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	3	0	https://maps.google.de/?q=49.45858495127905+8.5787343978 88185	Detailplanung
225	Zurbrüggen	Nadelöhr	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	18	1	https://maps.google.de/?q=49.418873780058085+8.6488264203 39903	Hinweise Bereich Wieblingen
226	Ziegler	Verknüpfung zur Eisenbahn	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	9	0	https://maps.google.de/?q=49.45004837841888+8.58156681060 7912	Anschlüsse
227	Ziegler	Qualitätsstandards	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	9	2	https://maps.google.de/?q=49.412536804470754+8.6579132080 07814	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum Zentrum
228	Ziegler	Verknüpfung über den Neckar	Im Kreuzungsbereich und bei unübersichtlichen Stellen (Kuppen, scharfen Kurven) mit < 50m Sichtweite sollte zwingend eine Mittellinie die Radfahrer daran erinnern, auf der rechten Hälfte des Weges zu bleiben. Bei Walldorf hat es vor kurzem einen schweren Unfall zwischen zwei Radfahrern gegeben, weil einer bei einer unübersichtlichen Feldwegkreuzung die Kurve schnitt. Die Adlerstraße zwischen Liselottestraße und Dammweg ist schon jetzt ein Nadelöhr. Radfahrer die von der SRH und den TSV-Sportplätzen Richtung Wieblingen Mitte unterwegs sind, müssen sich zwischen parkenden Autos und Gegenverkehr zwängen. Selbst wenn die Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfielen, ist hier wegen der Schienentrasse nicht genug Platz. Ich sehe in diesem Bereich keine Vereinbarkeit von RSW und dem herrschenden Autoverkehr. Der Bahnhof NeuEdingen/Friedrichsfeld hat seit Sommer 2019 eine bedeutende Rolle im Nahverkehr des MainNeckarRied-Express bekommen. Eine leicht fahrbare, ampelfreie, treppenfreie Verknüpfung dieses Bahnhofs mit der RSV wäre ein Meilenstein im Sinne des Modalsplit. Es würden sich Verbindungen ergeben, die aus der Region zu den Zentren Mannheim/Heidelberg führen, ohne dass gleich neue Haltepunkte gebaut werden müssen Die hier blau gestrichelt eingezeichnete Wegeführung mit den Qualitätsstandards des Landes BW für solche Landesstraßen wäre ein Gewinn für Radfahrer, die in die Heidelberger Innenstadt wollen. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Qualitaetsstandards_RSV_BW.pdf	16	0	https://maps.google.de/?q=49.41067303772397+8.66822361946 1061	Anschlüsse
228.1.	Schaller		Wer in Ladenburg auf die nördliche Neckarseite wechseln muss, fährt lieber gleich über die bestehenden z.g.T. gut befahrbaren breiten Feldwege auf der Nordseite nach Ladenburg, anstatt sich auf der Südseite durch Wieblingen zu quälen. Wenn ich Zeit habe, fahre ich von Neuenheim auf der Nordseite bis Ladenburg, wechsele dort auf die Südseite und fahre den bestehenden wunderschönen Radweg am Südufer des Neckar entlang. Nur wenn ich es eilig habe, quäle ich mich durch Wieblingen und Edingen bis nach Seckenheim, weil der Wechsel von Nord- auf Südseite in jeder Richtung ein Umweg ist.	0	0		Anschlüsse

229	Saußele	Total-Kollaps	<p>Diese Kreuzung ist jeden morgen extrem überlastet insbesondere von 7:30-8:15. Als Fahrradfahrer steht man hier bis 2,5 min. an der Ampel. So stelle ich mir keinen Radschnellweg vor. Warum nicht am Kanal lang? Oder nördlich über die nächste Brücke?</p>	10	0	https://maps.google.de/?q=49.48256866583528+8.54686975479	Hinweise Bereich Feudenheim
230	Rössler	RadSCHNELLWEG soll auch ein Radschnellweg sein	<p>Die Grundidee, den Radschnellweg möglichst geradlinig und komfortabel anzulegen, möchte ich auf jeden Fall unterstützen. Auf höhe der Stahlkreuzung über den Stangenweg Richtung Heidelberg. Mit fast geradlinigem Verlauf. Somit erachte ich die Unfallgefahr für Radfahrer als gering einzuschätzen. Die Fahrradfahrer müssen/sollten nicht in den Ortskern ausweichen, wo diese mit dem überlasteten Kraft-Fahr-Verkehr (PKW's) zusammenkommen und sich die Straße teilen müssen. Auch die Kreuzungen im Ortskern sind unübersichtlicher und schlecht für Fahrradfahrer einzusehen. Bei Betrachtung der Streckenführung über den Stangenweg gesehen, hat ein Fahrradfahrer einen viel besseren Überblick über die Verkehrslage. Bei den heutigen möglichen Geschwindigkeiten der Fahrräder halte ich dies für einen wichtigen Sicherheitsaspekt, da die aktuellen Unfallstatistiken zeigen, dass es eine Zunahme von Unfällen gibt, die einfach durch schnell Fahrräder verursacht werden. Wenn man dem Radschnellweg schon diesen Namen gibt, dann sollte es doch im Interesse der Beteiligten sein dieses Anliegen auch so umzusetzen, sonst würde es ja gar keinen Sinn machen.</p>	23	2	https://maps.google.de/?q=49.44279391291744+8.60170826854	Hinweise Radverkehr
230.1.	Ott		<p>Das sehe ich ganz genauso wie Herr Rössler. Es ist heute schon teilweise sehr gefährlich auf der Hauptstraße die wenigen beteiligten Radfahrer zu überholen. Der Stangenweg hingegen ist ein schön ausgebauter Weg, den ich auch selbst als Fahrradfahrerin gerne auf dem Weg zum Einkaufen nutze. Denn hier fühle ich mich sicher, gerade mit meinem Kinderfahrradanhängen.</p>	2	0		Hinweise Radverkehr
231	Rössler	RadSCHNELLWEG für 2500 Fahrradfahrer am Tag	<p>Im Netz steht ein RadSCHNELLWEG für 2500 Fahrradfahrer am Tag. Bei dieser großen Anzahl an Fahrradfahrer sollte beachtet werden, wie man auch den Fahrverkehr steuert. Im vorliegenden favorisierten Entwurf, sehe ich viele Engstellen im Ortskern, die nicht nach dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden können, Dort wird es immer zu Engstellen kommen, besonders im Kreuzungsbereich Grenzhöfer Straße/Goethe Straße (Streckenführungswechsel zum befestigten Feldweg), dies sind dann auch unnötige/vermeidbare Gefahrenschwerpunkte Goethestraße (zwischen Grenzhöfer Straße und Wichern-Straße) als direkte Zufahrtsstraße für viele die nach Friedrichsfeld wollen und müssen. Folgende Frage die ich mir stelle: Möchte ein Fahrradfahrer auf dem RadSCHNELLWEG der zügig von A nach B möchte, über viele Ecken und Kreuzungen durch den Ort geführt werden?. Immer durch den örtlichen PKW-Verkehr ausgebremst und eventuell auch noch bedrängt werden? Der Fahrradfahrer, der es eh auf eine ruhige Fahrradtour abgesehen hat wird auf jeden Fall in Edingen am schönen Neckar entlang unterwegs sein und sich an dem bezaubernden Panorama erfreuen. Hier sollte immer der gesunde Menschenverstand und die Verhältnismäßigkeit sich die Waage halten. RadSCHNELLWEG von Wieblingen über den Stangenweg zum Real-Markt, Am andern Ende des Stangenweges wäre eine Anbindung an die Straße nach Eppelheim somit auch kein Problem. Dann noch den Radweg über den Grenzhof nach Schwetzingen endlich mal fertigbauen (hört aktuell an der Eisenbahnbrücke Richtung Grenzhof einfach auf) und schon hat man eine Region mit guten Fahrradwegen vernetzt. Sicherer und schnelles Fahren, auch für Fahrradfahrer die keine gute Anbindung/Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr haben. (Friedrichsfeld/Edingen-Nhn/Schwetzingen/Plankstadt/Eppelheim)</p>	32	1	https://maps.google.de/?q=49.436510469296564+8.6142146587	Variante Heidelberg
232	Gösele	Rad an den Fluss	<p>Bis vor einigen Jahren war das Radeln hinter dem Gebäudekomplex Arbeitsgericht/Mariott-Hotel/WSA/WSP mit einem Rad-Schild explizit gestattet. Inzwischen wurden die Rad-Schilder abmontiert, jetzt ist es nur nicht verboten. Diese Strecke ist sehr angenehm, weg vom Lärm und Abgas der Straße. Vielleicht lässt sich mit den Eigentümern verhandeln, dass der Radschnellweg dorthin verlegt werden kann?</p>	13	1	https://maps.google.de/?q=49.40968877280028+8.67216110229	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum

233	Fölling	Unterführung	Die hier zu überquerende Straße ist stark befahren im Berufsverkehr und durch die Bäume schlecht einsehbar. Hier bitte ebenfalls eine Unterführung planen. Man muss jedes Mal herunterbremsen und anhalten, wenn man an die Straße kommt, sonst ist es zu gefährlich. Das ist für einen Schnellweg nicht akzeptabel.	25	0	https://maps.google.de/?q=49.43364059439994+8.635618686676027	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
233.1.	Pirch-Rieseberg		oder eine LSA mit Bevorzugung Fahrrad	0	0		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
233.2.			Ein Kreisverkehr wäre vielleicht auch okay	1	6		Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
234	Gösele	kurvige und enge Poststraße	Im Gegensatz zur Neckarroute führt diese Variante nicht nur quer über die Römerstraße sondern hat auch noch mehrere Kurven. Die Poststraße ist eng und im Bereich Tiefgarage Poststraße bereits (geteilte) Einbahnstraße für PKW. Wird dann in der gesamten Poststraße ein Parkverbot bzw. komplettes Auto-Verbot eingeführt? Soll der Autoverkehr in beiden Richtungen über die südliche Fahrbahn an Volksbank/Sparkasse in die Kurfürsten-Anlage geleitet werden? Würde dann die Poststraße von der Bergheimer Str. nur noch in die Alte Eppelheimer Straße führen und die Einfahrt in die Tiefgarage Stadtbücherei eine Sackgasse? Für den Vorplatz vor der Stadtbücherei wäre das wahrscheinlich ein Gewinn, man könnte dort mehr begrünen und Sitzplätze schaffen. Aber man sollte vorher prüfen, ob der umgeleitete Verkehrsfluss von der Bergheimer Str. und der Kurfürsten-Anlage aufgefangen werden kann.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.40725943874229+8.687320947647097	Variante Heidelberg
235	Remmers	Einfache Trasse	Nutzung der nicht genutzten Gleise von Ma Friedrichsfeld Süd bis Heidelberg. Gleise als Alteisen bringt Geld. Strecke ist breit genug, schnell und direkt.	12	1	https://maps.google.de/?q=49.43295174341112+8.58578674033197	Variantenentscheidung
236	S	Anschluss an Radwege nach Hirschberg	Von Hirschberg Leutershausen kommend sollte ein Zubringer eingeplant werden. Momentan führen alle Wege über stark befahrene Strecken innerhalb Ladenburgs. Der neu angelegte Radfahrstreifen an der Weinheimer Str. endet momentan im Nichts und könnte dafür genutzt werden.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.48371178223986+8.6283016204834	Anschlüsse
237	Bühler	Abseitz der Landstrasse	Hinter der A6 von Feudenheim kommt direkt nach links ins Feld abbiegen .Nach 2 Gewannen wieder nach rechts abbiegen ,sodass sie direkt hinten dem Ilvesheimer Friedhof -Nord vorbeifahren . Weiter bis zum Heinrich -Lands Weg dann wieder nach rechts abbiegen zum Kanal.Dann weiter bis Ladenburg.	0	1	https://maps.google.de/?q=49.483697841956655+8.547513484954836	Variante Ilvesheim
238	Lorenzen	Verbindung Paradeplatz - Neckar heute nicht befahrbar	Vom Paradeplatz aus ist es ein Höllenritt mit dem Rad zum Neckar zu kommen. Leider ist die Straße auf beiden Seiten zugeparkt, so dass man weder Autos überholen, noch sicher von Autos überholt werden kann. Man wird entweder von ungeduldigen Autofahrern bedrängt oder von Parkplatzsuchenden Autos ausgebremst. Dazu kommen Fußgänger, die achtlos über die Straße laufen. Hier muss dringen etwas getan werden. Beispielsweise Parkplätze zu Gunsten eines eigenen Fahrradstreifens aufgeben (und dann baulich dafür sorgen, dass die Autos nicht trotzdem darauf parken können).	8	0	https://maps.google.de/?q=49.49125289358189+8.468420505523683	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
238.1.	Mauler		Der aufgebrauchte Radschutzstreifen ist nicht zu befahren, da der Belag in diesem Bereich Schlaglöcher und Unebenheiten aufgrund von geflicktem Asphalt aufweist. Zudem ist er viel zu schmal, der Sicherheitsabstand zu parkenden Autos und zum Straßenrand ist überhaupt nicht gegeben.	3	0		Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
239	Fairer	Anbindung Arbeitgeber Waldhof	Anbindung der Radwege zu den großen Arbeitgebern (Daimler, Roche, Essity) im Norden Mannheims berücksichtigen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.4962285545497+8.470373153686525	Anschlüsse

240	Gösele	Die einzige Ampel!	<p>Wenn der Radweg tatsächlich hinter dem Marriot-Komplex direkt am Neckar geführt werden kann, wäre hier die einzige Ampel auf Heidelberger Gemarkung. Wer dagegen mit dem Auto durch Wieblingen zum Bismarckplatz will, hat 8 Ampeln zu bewältigen: Lerchenbuckel, zwischen Gneisenau- und Yorck-Str., Emil-Maier-Str., Metz-Str., dann nach der Walz-Brücke, Fehrentz-Str., Thibaut-Str. - und schließlich diese Ampel an der Abzweigung zum Bismarckplatz. 8:1 fürs Rad - das wäre ein absoluter Traum (und eine echte Konkurrenz in puncto Zeitersparnis)! Im schlimmsten Fall muss der Radweg wie hier auf dem Plan vor dem Marriott-Komplex liegen - dort sind zwei Ampeln an den jeweiligen Auto-Zufahrten zum Arbeitsgericht und zur Polizei. Umso wichtiger ist es, diese eine Ampel ordentlich zu planen. Ich schlage vor, sie etwas nach Westen zu versetzen: Dann muss man nur einmal die Fahrbahn überqueren und kann die Auffahrt hoch und rechts auf den bereits vorhandenen Radweg in der Bismarckstr. einbiegen. An der jetzigen Position kann man nur bis zur Verkehrs-Insel und muss ein zweites Mal auf Grün warten.</p> <p>Utopie: Genial wäre eine Brücke für Fuß und Rad von hier bis zum Neckarstaden mit Abzweig auf die Brücke und Bismarckstraße - ohne Ampel, Querungen und über dem ganzen derzeitigen Lärm und Staub :-)</p>	5	0	https://maps.google.de/?q=49.41111978975926+8.690754175186159	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
240.1.	Künzer			0	0	https://maps.google.de/?q=49.45758072571213+8.58135223388672	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
241	Häusler	Schamlose Vollsperrung	<p>Seit etwa 2 Wochen ist der Radweg zwischen Seckenheim und Edingen voll gesperrt. So wie es sich darstellt für Jahre. Wenn ich nachlese mit welchem Herzblut dieser Radweg erstritten, und mit welchem Stolz er vor kaum 5 Jahren eröffnet wurde... es ist alles für die Katz.</p>	5	0	https://maps.google.de/?q=49.42671307629566+8.634335519454908	Hinweise Radverkehr
242	Krueger	Radschnellweg parallel zu Ortsumgehung Wieblingen	<p>Die kürzeste, schnellste und auch kostengünstigste Verbindung zwischen Edingen und Heidelberg wird durch folgende Maßnahmen erreicht: - Verlauf des Radschnellwegs auf dem Stangenweg (ab Stahl- Kreuzung/ Real)) - Am Ende des Stangenweges konsequente, geradlinige Verlängerung durch die Felder, bis zur Bundesstraße 37 - Unterführung der A5 parallel zur B 37, die vorhandene Brücke ist breit genug, um den Radschnellweg aufzunehmen. - Weiterführung des Radschnellwegs parallel zur Ortsumgehungsstraße Wieblingen, bis zur A656 Auffahrt - Von dort weiter parallel zur OEG Trasse, bis zum Hauptbahnhof bzw. Abzweig zum Neunheimer Feld. Mittels Lineal und Landkarte ist sofort erkennbar, dass es sich bei diesem Vorschlag um die kürzeste Verbindung nach Heidelberg handelt. Der bisher geplante Verlauf entlang der OEG Linie hat den entscheidenden Nachteile: - Wenig Platz im Ortsbereich Edingen, u.a. durch vorhandene Bebauung Vogelskorb - Auf dem Weg entlang der OEG sind Personen unterwegs (Schüler, Fußgänger, Kinderwagen, Rollstuhlfahrer usw.) - Hierdurch besteht erhöhte Unfallgefahr - Keine konsequente Linienführung möglich. Zur Querung der A5 ist eine große Schleife zu fahren. (Hier außerdem Unfallgefahr, da kein Sichtfeld vorhanden) - die Strecke durch Wieblingen hindurch ist aufgrund der vorhandenen Bebauung kaum nutzbar.</p>	29	0	https://maps.google.de/?q=49.47819809060019+8.588803410530092	Variante Heidelberg
243	Häusler	Geniale Idee von Armin Bertsch	<p>Man könnte sogar das alte Bahngleis nutzen um bis nach Ladenburg zu gelangen bzw. dort dann auch die Auffahrt auf die Brücke über den Neckar zu realisieren.</p> <p>Ich fahre täglich von Ladenburg zum Neunheimer Feld in Heidelberg und sehe viele andere Menschen, die das Gleiche in die eine oder andere Richtung tun. Die aktuelle Variante des Radschnellweges (auf der anderen Seite des Neckars) ignoriert solche Pendler völlig. Es wäre schön, eine Option auf den Radschnellweg auch auf der Ladenburger Seite des Neckars zu haben.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.46620270888719+8.615815937519075	Variante Heidelberg
244	Birukou	Verbindung Ladenburg-Neunheimer Feld	<p>Das wäre in der Tat sinnvoll, aber leider haben die Ladenburger Landwirte intensivst lobbyiert, sodass Ladenburg leider außen vor gelassen wird.</p> <p>https://www.mz.de/nachrichten/bergstrasse_artikel,-rhein-neckar-radschnellweg-trassenverlauf-wird-durch-edingen-fuehren-_arid,449302.html</p>	14	0	https://maps.google.de/?q=49.46620270888719+8.615815937519075	Variantenentscheidung
244.1.	Craß			1	0		Variantenentscheidung

245	Yass	Schnelle und sichere Schienenquerung über ehemalige Eisenbahnbrücke	Die frühere Eisenbahnbrücke (heute gesperrt und geschottert) ist ideal ausgerichtet um den Radverkehr von Süden zügig über die Gleisanlage Richtung Bahnstadt-Radweg und RSV zu bringen. Die südlich gelegene Fuß- und Radbrücke birgt mit ihrer Uneinsehbarkeit, dem spitzen Einfahrtswinkel, ihrer Enge und der gemeinsamen Nutzung eine hohe Unfallgefahr und bremst den Radverkehr stark aus. Auf dem Weg von Ilvesheim nach Mannheim würde eine Querung der Banater Straße den Sinn des Radschnellweges konterkarieren. Schon heute ist die Kreuzung Banater Straße / Ilvesheimer Straße häufig überlastet mit Rückstau in alle Richtungen. Durch diese Kreuzung werden heute schon die Buslinien 625 und 626 ausgebremst - wie soll das erst mit einem zusätzlichen Radschnellweg funktionieren ? Der Radschnellweg sollte Feudenheim südlich umgehen, damit er von Radfahrern angenommen wird !	6	0	https://maps.google.de/?q=49.3910049395724+8.681902885437	Anschlüsse
246	Juedtz	Querung Banater Straße nicht sinnvoll !		6	0	https://maps.google.de/?q=49.4829189223255+8.544533550739	Hinweise Bereich Feudenheim
247	Str.	Anschluss der südlichen Stadtteile	Ungefähr an dieser Stelle kommt die Route von den südlichen Stadtteilen (insbesondere Neckarau) in Richtung Heidelberg raus (wenn man über die SAP Arena fährt). Ein entsprechender Anschluss mit geeigneten Radwegen wäre wünschenswert.	6	0	https://maps.google.de/?q=49.46449830631663+8.56581687927	Anschlüsse
248	Str.	Gefährliche Straßenbahnschienen	Hier verläuft der Radweg auf der Straße, genauso wie die Schienen der Straßenbahn. insbesondere im Haltestellenbereich müssen aus Platzgründen die Schienen mehrmals in Fahrtrichtung gequert werden, was ein erhebliches Unfallpotential birgt. Die Führung des Radschnellweges von Heidelberg über Edingen nach Ilvesheim macht diesen Weg für die vielen Radfahrer zwischen Ladenburg und Heidelberg uninteressant, sie werden diesen Weg nicht benutzen. Wenn der Radschnellweg den Neckar queren muss und teilweise südlich und teilweise nördlich des Neckars verläuft, dann sollten die Reststücke auf der jeweils anderen Neckarseite auch ausgebaut werden.	8	0	https://maps.google.de/?q=49.46186248854293+8.56963634490	Hinweise Radverkehr
249	Juedtz	Heidelberg - Ladenburg		14	0	https://maps.google.de/?q=49.45020182667253+8.63415956497	Variantenentscheidung
250	Ziegler	Mangelhafte Wegbreite auf dem Neckarsteg	Der vorhandene kombinierte Rad-/Fussweg ist ca. 2m breit. Die Qualitätsstandards BW für Radschnellwege sehen 4m +1-2m bei kombiniertem Rad-/Fussweg vor, bitte die Brücke entsprechend neu trassieren https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Qualitaetsstandards_RSV_032018.pdf Falls diese Variante gezogen wird: der Kurvenradius eines RSW nach Qualitätsstandards BW ist mindestens 20m. Das wird an dieser Stelle nur sehr schwer möglich, bis zum Neckar sind es grademal 50m, das Brückenbauwerk für diese Kurve (heute ist dort eine 180Grad Wende mit 2m Radius) müsste also große Teile des Neckarvorlands überbauen	3	0	https://maps.google.de/?q=49.48385118485372+8.50903987884	Variante Mannheim
251	Ziegler	Kurvenradius bitte ausreichend trassieren	Entlang der Ostseite der Renzstrasse einen 4m breiten Weg statt dem heute vorhandenen ca. 1,5m breiten Weg neu bauen, falls möglich die eine Fahrspur der Renzstrasse dazu in eine Fahrradstrasse umwidmen. Dieser 4m breite Weg mit Zwei-Fahrrad-Richtungsverkehr wird die ideale Verbindung der an der Südseite des Neckar (Josef-Braun-Ufer/Hans-Reschke-Ufer) geführten RSV mit den neuen Fahrradstrassen der Stadt Mannheim (Berliner Strasse, Tattersall). Dies ist die Modal-Verknüpfung Fahrrad/Eisenbahn, da der Weg direkt zum Mannheim Hbf geführt werden kann. Zugang zum Paradeplatz auf der bereits mit guter Fahrrad-Markierung versehene Fressgasse möglich	3	0	https://maps.google.de/?q=49.48262442823028+8.50863218307	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
252	Ziegler	Neubau eines Begegnungswegs Anregung über das Kontaktformular auf www.radschnellweg-hd-ma.de		5	0	https://maps.google.de/?q=49.489134251352276+8.4805226325	Hinweise Radverkehr
253	Renkes		Die Dr.-Albert-Reimann-Straße in Ladenburg ist fast eine reine Industriestraße mit relativ hohem LKW-Verkehrsaufkommen. Wirklich eine geeignete Trassenführung? Bitte nochmals prüfen!	0	3	https://maps.google.de/?q=49.47881849903812+8.58581542968	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
253.1.	Burkhardt		Die Straße ist ja wohl breit genug, um einen getrennten Radweg zu gewährleisten.	0	0		Hinweise Industriegebiet Ladenburg
254	Herrwerth	Zugang zu den Einkaufsmärkten	Der Grenzhöfer Weg wird neben der Maaßstraße von den Wieblingern und Wieblingern als Zugang zu den Einkaufsmärkten westlich der OEG-Trasse genutzt. Auch viele ältere Menschen laufen hier z.T. mit Rollatoren, um ihre Einkäufe zu erledigen.	10	0	https://maps.google.de/?q=49.42637989433731+8.64442413527	Hinweise Bereich Wieblingen

255 Ams	Das muss man sich mal vor Augen führen:	Auf dem 600 m kurzen Stück der Spessartstraße zwischen Eberbacher und Peter-Rosegger-Str. (zwischen Grimminger und Einmündung Feld) grenzen direkt an: Kreuzungen:6 Wohnhäuser:33 Garagen: 51 Einfahrten:5 Kindergarten:1 Grundschule:1 Spielplatz:3 Großparkplatz:2 (Schule und Kulturhalle) Kulturhalle:1 Sporthalle:1 Haltestelle:1 (Neckarstraße) Auf gerademal 600 m soviel Konfliktpotential zu ignorieren ist eigentlich unglaublich. Radschnellweg bedeutet, dass hier Radfahrer mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h unterwegs sind. Wie soll das funktionieren? Überhaupt nicht !!!!!!! Gerade in Anbetracht der Tatsache, dass hier Klein- und Kleinstkinder Tag für Tag unterwegs sind verbietet eigentlich schon diese Trassenführung. Nicht zuletzt die Tatsache, dass hier viele Spaziergänger mit Kind und Hund, sowie gerade viele ältere Menschen das Naherholungsgebiet Neckar aufsuchen verbietet ebenfalls eine solche Trassenführung. Radfahren ja – aber nicht auf einem Schnellweg der mitten durch dieses Gebiet führt – schlimme, ja schlimmste Unfälle wären jetzt schon vorprogrammiert. Hoffentlich siegt hier schlussendlich die Vernunft und man besinnt sich auf die andere Trassenführung Jürgen Ams	16	7	https://maps.google.de/?q=49.4845063718226+8.530626296997 https://maps.google.de/?q=49.42562306084422+8.65661501884	Hinweise Bereich Feudenheim
256 Gasser	Unübersichtliche Kreuzung für Radfahrer	An dieser Kreuzung/Einmündung wären Spiegel sehr hilfreich. Als Radfahrerin habe ich jeden Tag Sorge von rasenden Autos, Linienbussen oder anderen Radlern angefahren zu werden. Hier befindet sich die Grundschule mit Hort sowie ein städtisches Kinderhaus. Morgens ist die Verkehrssituation schon heute prekär, da es für Schüler keinen sicheren Überweg gibt. Kommen jetzt noch E-bikes und Fahrräder hinzu, wird es für die kleinen Schulkinder noch schwieriger, sicher über die Straße zu gelangen.	5	1	https://maps.google.de/?q=49.4844750066888+8.528335690498 https://maps.google.de/?q=49.484454096588436+8.527311086654665	Hinweise Radverkehr
257 Wilmer	Schulweg	Die Studie ist hier fehlerhaft. Sie spricht hier von Radwegen, die Bereits vorhanden sind allerdings nicht benutzungspflichtig wären. Die Stadt hat diese ehemals gebauten Radweg aber abgeschafft, und lediglich bautechnisch nicht mehr verändert. Es wurden aber überall Schilder aufgestellt, das es sich eindeutig um Fussgängerweg handelt, bei dem dann auch die Anwohner und nicht die Stadt Winterdienst zu leisten haben.	10	6	https://maps.google.de/?q=49.484454096588436+8.527311086654665 https://maps.google.de/?q=49.45484689644219+8.62907409667969	Hinweise Bereich Feudenheim
258 Götz	Studie von R+T Verkehrsplanung	Ich pendle häufiger zwischen HD und MA. Der für Fahrradfahrer schönste Streckenverlauf führt von Neuenheim bis Ladenburg nördlich des Neckars entlang, und dann ab Ladenburg südlich über Seckenheim über das Naturschutzgebiet am Flughafen vorbei und neben der Straßenbahn Richtung Innenstadt. Man fährt so fast nur durch Natur, und Autos sowie Bebauung sind über weite Strecken sehr weit entfernt. Ich fände es sinnvoll, diesen Wegeverlauf zu untersuchen. Entsprechend der jetzigen Planungen fährt man fast immer durch besiedeltes Gebiet, oder befindet sich sogar neben vielbefahrenen Straßen, d.h dieser Verlauf ist meiner Meinung nach weniger optimal. Davon abgesehen würde man sich einige komplexe Wegführungen sparen, wie den Schlenker unter der AB hindurch, oder die Mehrfachquerungen über den Neckar, die derzeit notwendig sind.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.45484689644219+8.62907409667969 https://maps.google.de/?q=49.41167124369603+8.676323890686037	Hinweise Bereich Feudenheim
259 Rudolph	Streckenverlauf	Die derzeitigen Ampelführungen an beiden Enden der Brücke (= eine DER Hauptfahrradrouten): mit Über-Eck-Empfehlung statt direktem Linksabbiegen, schlecht ausgerichteten unübersichtlichen Fahrradampeln, holprigen Straßenbahüberquerungen und mangelnden Aufstellflächen (mehr als zwei Fahrräder oder größere Gefährte wie Kinderanhänger, Lastenräder... gehen gar nicht), Aufstellflächenausrichtung mit der Idee, direkt beim Anfahren um 90 Grad abbiegen zu müssen, diskriminierender Fahrrad-Doppelampel wegen Autorechtsabbiegerspur... Für Neuenheimer, die z. B. ins Thermalbad, zur Musikschule oder in die Stadtbücherei oder eben auf den Radschnellweg Richtung Bismarckplatz wollen, löst auch eine weitere östliche neue Fahrradbrücke das Problem nicht. Hier sollte die stadteinwärts gelegene Neckarseite zumindest ein Radfahrer-frei-Schild bekommen (die Breite des Gehwegs Neuenheimer Landstraße mit beidseitigem Radfahrer-frei-Zeichen wäre noch bei Weitem überschritten).	9	0	https://maps.google.de/?q=49.41167124369603+8.676323890686037 https://maps.google.de/?q=49.41167124369603+8.676323890686037	Variantenentscheidung
260 Künzer	Beidseitige Befahrung der Neckarbrücke per Rad genehmigen		5	0	https://maps.google.de/?q=49.41167124369603+8.676323890686037 https://maps.google.de/?q=49.41167124369603+8.676323890686037	Anschlüsse

261	Künzer	Fahrradabstellplätze statt Anwohnerparken in der Luisenstr vor KFG-Gebäude	Bereits derzeit reichen die Fahrradabstellmöglichkeiten nicht aus, Räder und Roller können nicht alle am Bügel angeschlossen werden (Diebstahlgefahr) und werden oft zwischen andere dazwischengequetscht (Beschädigungen, Verschmutzungen, Stress). Der Schulhof ist eh schon eng, weitere Fahrradabstellmöglichkeiten im Schulhof würden den Unterstufenschülern weiteren Bewegungsraum nehmen. Sichere Abstellmöglichkeiten mit Bügel vor dem Gebäude (also in der Luisenstraße) könnten auch die durch den RSW zu erwartenden neu hinzukommenden Räder aufnehmen. Schätzwert: Von den acht Klassen kommen derzeit ca. je 12 - 15 Kinder per Rad oder Roller plus Lehrende. (persönliche Schätzung) P.S. Ich finde es schwierig, die Pinnadel genau zu platzieren.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.40990423259975+8.69117257078017	Detailplanung
262	Künzer	Unterstufengebäude des KFG Heidelberg	Im Gebäude Luisenstraße sind acht Unterstufenklassen des KFGs untergebracht. Zwei Aspekte sind wichtig: 1. Anreise per Rad: Das Einzugsgebiet umfasst auch Schüler und Lehrer aus Wieblingen, Edingen-Neckarhausen, Ilvesheim, Mannheim etc. - hier den Anfahrtsweg schneller und sicherer zu machen, wäre gut. 2. Wechsel der Schüler zwischen Haupthaus und Luisenhaus: Mehrmals in der Woche wechseln die Unterstufenklassen in Klassenstärke zu Fuß zwischen dem Luisenhaus und Fachräumen und Turn-/Schwimmhalle auf der anderen Seite des Bismarckplatzes. Durch einen Radschnellweg sollten keine weiteren Gefährdungen oder Beeinträchtigungen (Wartezeiten) der wandernden Schüler entstehen. Das gesamte Gebiet, so auch die beiden Wege/Straße entlang Pfeifferswörth (gilt auch für Neckarplatt) wurden 2018 umfangreich im Rahmen einer geplanten Entwicklung des Sportparks untersucht. Es sollten also umfangreiche Planungsunterlagen seitens der Stadt Mannheim vorliegen! Wäre toll wenn man diese berücksichtigen würde. Im Rahmen eines weiteren Beteiligungsverfahrens gab es zu einem frühen Zeitpunkt eine Kinder- und Jugendbeteiligung seitens der Stadt Mannheim (Verkehrssituation „im Pfeifferswörth“). Wäre toll wenn dieses auch berücksichtigt würde (Anhang). Ein paar Punkte: - Weg entlang des Neckars ist schmal, könnte aber erweitert werden. - Die Straße ist derzeit durch diverse Verkehrsthemen belastet (abgestellt LKW-Anhänger, zu hohe Geschwindigkeit, erheblicher Parkdruck bei Veranstaltungen der anliegenden Vereine, unübersichtliche Einmündung im Einfahrt Pfeifferwörth,	2	0	https://maps.google.de/?q=49.40985630864904+8.690528869628908	Hinweise Radverkehr
263	Puchinger	Planungsgrundlage	Hier ist eine wunderbare Strecke ohne Ampeln und Verkehr. Ich verstehe nicht, warum diese nicht genutzt wird und man über den Neckar geleitet werden soll?	3	0	https://maps.google.de/?q=49.488467138722505+8.501299667332205	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
264	Wilmer	Schöner Radweg	Warum wird die Strecke nicht über Seckenheim und Neuostheim an Neckar entlang weitergeführt? Welcher Radfahrer nimmt den hier den Umweg ...	14	0	https://maps.google.de/?q=49.47637864525285+8.546848297119142	Variantenentscheidung
265	Götz	Warum geht der Weg hier um die Ecke	Die Parkplatzsituation für Pendler mit dem ÖNV ist zu beachten + Anwohner Was geschieht mit den Anwohnerparkplätzen und den bestehenden Fahrradwegen, für die die Anwohner damals eine Umlage zahlen mussten? Auf der Einen Seite der Strasse wohnen und parken viele ältere Leute und auch Familien mit Kindern. Damit Einkäufe, Gepäck etc. nicht so weit getragen werden müssen parkt man direkt auf seiner Seite des Grundstücks. Es sollte dafür gesorgt, das diese dann nicht deutlich weiter weg von Ihrem Haus parken müssen und dann ständig zu Fuss über den Radschnellweg überqueren müssen. Bleibt Tempo 30 erhalten?	14	0	https://maps.google.de/?q=49.45992388657252+8.578841686248781	Variantenentscheidung
266	Götz	Parkplätze	Fahrradstrasse statt Radschnellweg würde den Anwohner besser gefallen. Ebenso wie deutlich erhöhte Begrünung und Bewässerung der Grünanlagen durch die Stadt. z.B. Bäume und endlich geklärte Fahrradsituation mit Fahrradstrasse statt Radschnellweg. Man befürchtet eine Zunahme von Unfällen mit schnellen e-bike Fahrern und allen andern.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48406377307576+8.539013564586641	Hinweise Bereich Feudenheim
267	Götz	Parkplätze		10	5	https://maps.google.de/?q=49.48442621644071+8.526090681552889	Hinweise Bereich Feudenheim
268	Götz	Begrünung		6	1	https://maps.google.de/?q=49.48448894675074+8.526758551597597	Hinweise Bereich Feudenheim

268.1.	Mantel		Radschnellweg und Fahrradstraße sind kein Widerspruch! Eine Fahrradstraße ist eine mögliche Streckenführung für einen Radschnellweg.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.48446803665633+8.52527529001	Hinweise Bereich Feudenheim
269	Wilmer	Parkplatzsituation der Anwohner	Schon heute ist die Parkplatzsituation an manchen Tagen sehr angespannt. Wenn, wie in der Machbarkeitsstudie erwähnt, kein beidseitiges Parken entlang der Spessartstraße mehr möglich ist, wo sollen dann die Anwohner parken? Parkplatzsuche belastet die Umwelt. Die Spessartstraße wurde als 4-Spurige Anschlussstraße an die Ortsumgehung konzipiert und nie in dieser Funktion umgesetzt. Ein Rückbau der Straße wäre wünschenswert, da überdimensioniert. Parkplatzprobleme auf dieser überdimensionierten Straße zu haben ist schon ein Luxusproblem. Aber aufgrund der Breite der Straße wäre ein beidseitiger Radstreifen sogar unter Beibehaltung der Parkplätze möglich, die befahrbare Straßenbreite wäre dann vermutlich immer noch größer als in den meisten Ortsstraßen von Feudenheim.	9	5	https://maps.google.de/?q=49.48446803665633+8.52527529001	Hinweise Bereich Feudenheim
269.1.	Hofmann		Der Radschnellweg wurde mitten durch Feudenheim geplant weil den Feudenheimern eine Möglichkeit für besseres, angenehmeres und zügigeres Fahrradfahren geboten werden soll. Es ist nicht vorgesehen durch diese Baumaßnahme die Situation für Autofahrer zu verbessern sondern die Autofahrer sollen möglichst auf das Fahrrad umsteigen, ggf. das ein oder andere Auto ganz abschaffen und ein gesünderes Leben haben. Ein Leben mit verträglicherer Mobilität. Wie wäre es für die Anwohner die nicht aufs Auto verzichten mit parken auf dem eigenen Grundstück? Im Vorgarten haben die meisten noch Platz. Der Radschnellweg soll uns allen helfen die belastenden Blechlawinen auf den Strassen zu verringern. Gerade als Anwohner habe ich doch einen unmittelbaren Vorteil davon wenn Menschen sich dazu entscheiden an meiner Wohnung statt mit einem lauten, schnellen, luftverschmutzenden Fahrzeug, mit einem leisen, langsamen, emissionsfreien Fahrzeug vorbeizufahren. Der ganze Widerstand den die direkten Anwohner hier gegen den Radschnellweg aufbauen steht gegen deren eigene Wohlfahrt. Wo ist da der Sinn? Je mehr Leute z.B. eine Veranstaltung in der Kulturhalle auf dem Radschnellweg anfahren, desto weniger werden die Anwohner durch den Publikumsverkehr mit Kfz beeinträchtigt und desto angenehmer ist es auch für erholungssuchende Fußgänger, Gassigeher und Schulkinder in dieser Strasse. Also: Nicht alle Veränderungen im eigenen Wohnviertel sind immer nur zum Nachteil, manchmal kann es auch besser werden. Gebt der Langsamkeit einfach mal eine Chance...	4	0		Hinweise Bereich Feudenheim
269.2.	Seidenstricker		Die Iivesheimer müssen über die Neckarbrücke nach Seckenheim um einen Anschluß nach Heidelberg zu erreichen. Auf der Brücke teilen sich die Radfahrer den engen Gehweg mit den Fußgängern. Die Straße selbst ist ebenfalls zu eng für einen ausgewiesenen Radweg. Wie kann man die Situation für die Radfahrer hier verbessern?	5	3	https://maps.google.de/?q=49.467245542178645+8.5657739639	Hinweise Bereich Feudenheim
270 H.		Brückenquerung		6	0	https://maps.google.de/?q=49.47525975736626+8.54327023029	Anschlüsse
271	Ziegler	Wegmarkierung Radnetz vorhanden	An dieser Stelle ist seit Jahren eine Wegmarkierung auf der Fahrbahn angebracht Radnetz. Falls der RSW nicht hier geführt wird, muss diese Markierung vom Träger der Weglast entfernt werden	0	0	https://maps.google.de/?q=49.467893978933326+8.5640627145	Hinweise Radverkehr
272	Ziegler	Wegmarkierung Radnetz vorhanden	An dieser Stelle ist seit Jahren eine Wegmarkierung auf der Fahrbahn angebracht Radnetz. Falls der RSW nicht hier geführt wird, muss diese Markierung vom Träger der Weglast entfernt werden	0	0	https://maps.google.de/?q=49.4113775364972+8.69382232221	Hinweise Radverkehr
273	Künzer	Überquerung des Bismarckplatzes einplanen - hier z. B. für Schüler und Lehrer des KFGs	Bei der Variante am Neckar entlang sollte der Anschluss zum Neckarstaden mitgedacht und verbessert werden, da viele Ziele in der Altstadt darüber erreicht werden. Hier ist das derzeit: Schieben über Zebrastreifen, Schieben auf dem Fußweg (da gegen Fahrtrichtung) hoch zur Brücke, dann vier Ampeln über Eck... Betroffen sind z.B. viele Schüler und Lehrer des KFG-Hauptgebäudes (inklusive Abendgymnasium), die dann sicher und regelkonform mit dem Rad anreisen können.	5	0	https://maps.google.de/?q=49.40763663322948+8.68896039687	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
274	Künzer	Viele querende Fußgänger hier	Neben den Autos in der Poststraße gibt es besonders auf der Höhe Stadtbücherei bis Altes Hallenbad auch viele querende Fußgänger (auch querende Radfahrer)	2	1	https://maps.google.de/?q=49.40763663322948+8.68896039687	Variante Heidelberg

275 Lutz	und was ist mit den Schülern?	Ich sehe eine ganze Reihe nicht lösbare Probleme, falls die Trasse durch die Spessartstraße in Feudenheimgelegt werden sollte. Hier könnte die Strecke am Kanal langgeführt werden. Der Weg über die Goethestrasse ist schon jetzt sehr beengt (quasi einspurige Straße durch die ganzen Parkbuchten). Es fährt dort eine Buslinie und die Einmündung in die Feudenheimer Straße ist schon jetzt höchst	7	6	https://maps.google.de/?q=49.48444886906194+8.52630525827408	Hinweise Bereich Feudenheim
276 Mensing	Strecke am Kanal verlängern	unübersichtlich und morgens bzw. abends stark befahren.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.48150916826499+8.57186794281006	Variante Ilvesheim
277 Mensing	Hauptader südlicher Neckar mit Zubringer	Man sollte die bereits sehr gute Strecke südlich des Neckars erweitern und die nördlichen Gebiete mit sinnvollen Zubringerstraßen anbinden (grober Vorschlag, siehe Skizze). Bei der Goethestraße handelt es sich um eine in beide Richtungen befahrbare Zufahrt zu einem Industriegebiet/weiteren Wohngebiet/zwei Seniorenheimen/Kindergarten und Kita. Fakt ist außerdem, dass diese Goethestraße direkter Weg zur Grundschule ist! Kinder im entsprechenden Alter sind hier somit zu diversen Tageszeiten zu Fuß unterwegs! Kommen nun die geplanten Radfahrer als Beteiligte hinzu, wird der für solche Projekte übliche Fehler begangen! Politik versucht, neue Entwicklungen lediglich zu integrieren, anstatt ihn separat gerecht zu werden! In so einer engen Passage PKW-Verkehr mit Radfahrern zu vereinen, spricht für Halbherzigkeit in der Ausführung. Verkehrsunfälle zwischen PKWs und wenig geschützten Radfahrern werden somit nicht generell vermieden, sondern billigend in Kauf genommen. Was spricht gegen den Neckardamm!?	16	0	https://maps.google.de/?q=49.4741478154209+8.5435009002680556	Variantenentscheidung
278 Wolf	Hohes Verkehrsaufkommen	Hier befindet sich neuerdings ein FernBusbahnhof mit beiderseitigem Rangierbetrieb, und wartenden Mitfahrern. Der Wegeverlauf sollte sauber abgegrenzt werden, um Konflikte zu vermeiden.	4	1	https://maps.google.de/?q=49.48061694200378+8.55964779853821	Hinweise Bereich Ilvesheim
279 Rudolph	Busbahnhof	Hier sollte man die Entwicklung bezüglich Bahnbetriebswerk Großer Ochsenkopf verfolgen. Wenn der Betriebshof hier hin kommt, müsste der Radwegverlauf ggfs geändert werden Der Zugang zum Radschnellweg sollte auch östlich der Fußgängerzone möglich sein. Damit wäre die westliche Unterstadt sowie der betriebliche (arbeits- und einkaufsorientierte) Radverkehr aus diese Quadraten ebenfalls angeschlossen. Hierfür wäre es jedoch sinnvoll, den bisherigen 80cm breiten Radangebotsstreifen zwischen den Quadraten Q1 und Q2 bis U1 und U2 in einen echten Radstreifen umzubauen. Dafür müssten vermutlich ein Teil der Parkplätze, die linksseitig angeordnet sind entfallen. Besser wäre aber hier eine Vollsperrung für den Autoverkehr vorzusehen und diese Linie ausschließlich dem Rad-, Fuß-, und sonstigem Nicht-MIV-Verkehr vorzubehalten.	3	2	https://maps.google.de/?q=49.40606567020037+8.673609495162966	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum Zentrum
280 Rudolph	Großer Ochsenkopf	Hier sollte man die Entwicklung bezüglich Bahnbetriebswerk Großer Ochsenkopf verfolgen. Wenn der Betriebshof hier hin kommt, müsste der Radwegverlauf ggfs geändert werden Der Zugang zum Radschnellweg sollte auch östlich der Fußgängerzone möglich sein. Damit wäre die westliche Unterstadt sowie der betriebliche (arbeits- und einkaufsorientierte) Radverkehr aus diese Quadraten ebenfalls angeschlossen. Hierfür wäre es jedoch sinnvoll, den bisherigen 80cm breiten Radangebotsstreifen zwischen den Quadraten Q1 und Q2 bis U1 und U2 in einen echten Radstreifen umzubauen. Dafür müssten vermutlich ein Teil der Parkplätze, die linksseitig angeordnet sind entfallen. Besser wäre aber hier eine Vollsperrung für den Autoverkehr vorzusehen und diese Linie ausschließlich dem Rad-, Fuß-, und sonstigem Nicht-MIV-Verkehr vorzubehalten.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.407873764457555+8.665359020233156	Variante Heidelberg
281 Hofmann	Zugang zum Radschnellweg auch in den östlichen Quadraten vorsehen	die linksseitig angeordnet sind entfallen. Besser wäre aber hier eine Vollsperrung für den Autoverkehr vorzusehen und diese Linie ausschließlich dem Rad-, Fuß-, und sonstigem Nicht-MIV-Verkehr vorzubehalten.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.48914819008762+8.468677997589113	Anschlüsse

282	Hofmann	Klarere Radführung am Übergang zur Kurpfalzbrücke	Der Radangebotsstreifen von Q1/Q2 nach U1/U2 endet an der Einmündung zum Ring plötzlich in einem leider unsinnigen 'Shared-Space' in dem sich Radfahrerinnen und Fußgängerinnen aus verschiedenen Richtungen und mit unterschiedlichen Zielen plötzlich vermischt und ohne weitere Orientierung wiederfinden. Insbesondere der Querverkehr entlang des Ringes schneidet sich mit den Richtung Kurpfalzbrücke wartenden Radfahrenden und den in dieser Richtung gehenden Fußgängern. Eine Auflösung könnte mit einer Aufstellung der Radfahrenden Richtung Kurpfalzbrücke neben den wartenden PKW und kurz vorzeitige Ampelschaltung für diese (analog der Schaltung vom Nationaltheater zum Ring) eingeleitet werden. Zusätzlich wäre der Radverkehr entlang der Ringes durch eine klare Radspur und nicht durch den Umweg über den Fußgängeraufsteller sinnvoll, damit dieser ohne weitere Kreuzung mit dem PKW-Verkehr geradeaus fahren kann. Für Linksabbieger (Rad) sollte ein zusätzlicher Radaufsteller RECHTS der durchgehenden Spur entlang des Ringes vorgesehen werden (analog der Regelung an der Kreuzung Ring/Kunststraße). Schließlich sollte der Radverkehr zur Kurpfalzbrücke bzw. zum Radschnellweg ohne weitere Wartezeit zusammen mit dem Autoverkehr auf die Kurpfalzbrücke eingefädelt werden. Der Rad-Gegenverkehr VON der Kurpfalzbrücke sollte zur Entzerrung LINKS (am besten unter Aufgabe der unnötigen und von niemandem benutzten Unterführungsrampe) zum Aufsteller wie bisher nach links über die Bahngleise geführt werden.	6	0	https://maps.google.de/?q=49.49254912288992+8.47174644470 https://maps.google.de/?q=49.49183829171347+8.4770894050509816	Anschlüsse
283	Hofmann	Anbindung der östlichen Unterstadt/Innenstadt über Cahn-Garnier-Ufer-U2/U3	Die Radweganbindung an die Kurpfalzbrücke sollte zur Entflechtung des Knotenpunktes alter OEG-Bahnhof-U1/U2 durch eine radgerechten Anbindung über die OEG-Gleise auf Höhe des Collincenters in die Straße Cahn-Garnier-Ufer und dort parallel zum Autoverkehr in die Kreuzung des Ringes nach U2/U3 ergänzt werden. Die Innenstadt ist nur mit einem Schlenker über OEG-Bahnhof oder über die unzumutbare Konkurrenz zum Autoverkehr auf dem kurzen Stück vom Collincenter/DGB-Haus zur Kreuzung des Ringes und zur Einfahrt in die Quadrate zwischen U2/U3 zu erreichen. Beides ist nicht radgerecht und eine unnötige Benachteiligung. Durch eine klare Radstreifenführung parallel zum Autoverkehr wäre hier eine deutliche Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt, insbesondere die östliche Innenstadt, gegeben. Genutzt werden könnte die Einfädelspur, die Parkspur und notwendig wäre ein sinnvoller Aufsteller, der während der Rotphase der nach rechts auf den Ring fahrenden Autos die Chance gibt, nach links zur Geradeausspur in die Quadrate U2/U3 zu kommen.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.40691736768268+8.671174049377443 https://maps.google.de/?q=49.457106500954474+8.570945262908937	Anschlüsse
284	Mantel	Querung des Czeryrings	In Richtung Mannheim wäre eine Führung unter der der Brücke wahrscheinlich am schnellsten und bequemsten. In Richtung Heidelberg wäre eine solche Führung nur bei Führung auf der Fahrbahn mit entsprechender Reduzierung der KFZ sinnvoll.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.40691736768268+8.671174049377443	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
285	Hofmann	Anbindung an die Ortsumgehung Seckenheim über die Ränder der Siedlung Stockacher Straße	Die Ortsumgehung Seckenheim sollte unbedingt an den Radschnellweg angebunden werden. Dort ist ein vollständiger Radweg vorhanden, der insbesondere für die südliche Umgehung und die Anbindung der Stadtteile Rheinau/Neckarau sinnvoll ist. Diese Anbindung sollte über die K4138 beidseitig als Radweg, im Bereich der Umgehung der Siedlungsråder der Stockacher Straße und der anschließenden Wirtschaftswege als Zweirichtungsradweg und im Bereich der Suebenheimer Allee wiederum - als beidseitiger Radweg geführt werden. Aufgrund des hohen Aufwandes durch die Unterführung der Suebenheimer Allee wäre in diesem Bereich evtl. auch ein Zweirichtungsradweg als Ausweichlösung denkbar.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.457106500954474+8.570945262908937	Variante Seckenheim
285.1.	Schäfers		Die Verschwenkung des Radwegs über die neue Brücke macht nur Sinn, wenn sowohl in Seckenheim als auch in Ladenburg die Anschlüsse an bestehende Radwege hochqualitativ ausgebaut werden. Das ist Aufgabe der Kommunen. Das Land sollte die Kommunen animieren bzw finanziell fördern, um diese Anschlussverbindungen zu gewährleisten und so eine südliche, als auch eine nördliche Radverbindung Hd-Ma schaffen.	0	0		Variante Seckenheim

286	Hofmann	Verwendung des Gleisbetts für den Radschnellweg	Auf der Südseite der Industriebebauung am Pfeiferswörth besteht mindestens bis ehemals Kühne&Nagel ein Gleisbett. Reste sind noch auf Google Maps bis Zirkus Paletti erkennbar. Dieses könnte für den Radschnellweg genutzt werden und damit die vielen Konflikte auf der Nordseite der Bebauung (MTG, Sportomed, Venice Beach, Holländer usw.) vermieden werden. Die bisherige Vegetation dort besteht überwiegende aus Brombeeren und Wildwuchs und könnte nach Entfernung des Gleisbetts ökologisch hochwertig und mit einer qualitativ guten Aufenthaltsqualität ausgestattet werden. Der bisherige Charme der 'unberührten' Natur verbirgt ja leider nur die Bausünden der Vergangenheit und bietet zudem keinerlei Aufenthaltsqualität ab Einbruch der Dunkelheit. (Off Topic: Hier könnte also zudem ein 'Angstraum' genommen werden, manche erinnern sich evtl. noch an die Ende der 80er-, Anfang der 90er-Jahre stattgefundenen Übergriffe auf Mitarbeiterinnen des Klinikums in den Morgenstunden...) Zwischen der Straße Neckarplatt und der Gaststätte des PSV ist die Unterführung der Bahnlinie mit nur 3 m weit geringer als für einen Radschnellweg notwendig. Zudem würde dort auch der Fußverkehr von und zur PSV-Gaststätte, sowie der Weg für die auf der Nordseite des Neckar Joggenden durchführen. Diese Unterführung müsste deshalb dringend erweitert werden. Auf diese Weise wäre eine echte Alternative zum Radweg südlich des Neckars gegeben, der heute schon zu Stoßzeiten überlastet ist, besonders, wenn nachmittags Jogger, Familien mit Kinderwagen und Feierabend-Radverkehr zusammen kommen. Eine Nordführung des Radschnellweges ist deshalb wünschenswert.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.486987638738505+8.50939114952 08742	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
287	Hofmann	Unterführung unter Bahnlinie ausbauen für Nordführung am Neckar	Im Bereich des Neckarplatt sollte eine möglichst konfliktfreie Anbindung an den Radschnellweg Mannheim-Darmstadt vorgesehen werden. Der Autoverkehr sollte deshalb im hinteren Bereich des Neckarplatt (ab Grün-Weiß) ausschließlich auf die Anwohner beschränkt werden. Für den Zugang zum Hockeyclub sollte der PKW-Verkehr über die Zufahrt 'in der Anlage' in beiden Richtungen geführt werden, damit der Radschnellweg über die Führung 'Am Neckarkanal' ohne Autoverkehr, bzw. durch die Anlage mit nur sehr geringem Autoverkehr geführt werden kann. Der Zugang zum Hockeyclub sollte nur zu Fuß stattfinden, die Parkmöglichkeiten nur auf der gegenüberliegenden Seite der Straße 'Am Neckarkanal' eingeplant werden.	0	2	https://maps.google.de/?q=49.48538458741165+8.50987672805 7863	Hinweise Bereich Hockeyclub
288	Hofmann	Anbindung an Radschnellweg MA - Darmstadt vorsehen	Bereits jetzt werden die Spessart- und Odenwaldstraße von vielen Radfahrenden genutzt. Was liegt also näher als diese Straßen fahrradfreundlich umzugestalten und Teil des Radschnellweges werden zu lassen. Es bedeutet ja nicht, dass der Autoverkehr gänzlich verboten werden muss, sicherlich gibt es hier sinnvolle Lösungen. Eine Umgestaltung hätte insbesondere zwei positive Effekte: 1. Viele Fahrschulen würden die Straßen nicht mehr als Übungsgelände nutzen können, wo ein- und ausgeparkt wird und Vollbremsungen geübt werden. 2. Der tägliche Bring- und Holservice an der Schule würde eingedämmt werden. Insbesondere aus Ilvesheim kommend, ist dies eine Kreuzung an ich als Radfahlerin lange warten muss, wenn ich in die Odenwaldstraße abbiegen möchte. Fahre ich auf dem Fahrradweg von der Odenwaldstraße nach Ilvesheim kommen mir regelmäßig RadfahrerInnen auf meiner Seite entgegen. Da viele Autos zum Teil auf dem Fahrradweg parken, entstehen hier regelmäßig gefährliche Situationen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48697369938796+8.51240873336 7922	Anschlüsse
289	Schorb	Fahrradfreundliche Umgestaltung	Als Radfahlerin habe ich hier lange Wartezeiten. Von den rechtsabbiegenden Fahrzeugen aus der Ilvesheimer Straße in die Banater Straße sowie den Fahrzeugen, die aus der Banater Straße nach Ilvesheim abbiegen, werde ich als Radfahlerin häufig nicht wahrgenommen, da es keine Ampel gibt. Somit entstehen hier viele gefährliche Situationen.	4	6	https://maps.google.de/?q=49.48408119829892+8.53182792663 5744	Hinweise Bereich Feudenheim
290	Schorb	Fahrradunfreundliche Kreuzung	Als Radfahlerin habe ich hier lange Wartezeiten. Von den rechtsabbiegenden Fahrzeugen aus der Ilvesheimer Straße in die Banater Straße sowie den Fahrzeugen, die aus der Banater Straße nach Ilvesheim abbiegen, werde ich als Radfahlerin häufig nicht wahrgenommen, da es keine Ampel gibt. Somit entstehen hier viele gefährliche Situationen.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.484450611570836+8.5394668579 10158	Hinweise Bereich Feudenheim
291	Schorb	Fahrradunfreundliche Kreuzung	Gefährliche Kreuzung mit viel Zeitverlust.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.482889298739245+8.5441124439 23952	Hinweise Bereich Feudenheim
292	Schorb	Fahrradunfreundliche Kreuzung	Gefährliche Kreuzung mit viel Zeitverlust.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.48086788228291+8.55653643608 0934	Hinweise Bereich Ilvesheim

293	Schorb	Fahrradfreundliche Umgestaltung	Der aktuelle Weg ist lediglich ein Trampelpfad uns sowohl bei Dunkelheit als auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen sehr gefährlich.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.48148128640406+8.575301170349123 https://maps.google.de/?q=49.48077726510824+8.580740690231325	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
294	Schorb	Fahrradfreundliche Umgestaltung	Dieser Streckenabschnitt wird von vielen Lkw's genutzt und stellt daher für Radfahrende sehr gefährlich.	2	1	https://maps.google.de/?q=49.40968877280028+8.679156303405763	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
295	Schorb	Fahrradfreundliche Umgestaltung	Der jetzige Radweg entlang der Uferstraße ist insbesondere bei Dunkelheit und schlechten Witterungsverhältnissen sehr gefährlich, da die Strecke in beiden Richtungen befahren wird und sehr schmal ist, insbesondere wenn die Radfahrenden ohne Licht fahren.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.48737793894199+8.478609465819317	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
296	Spiegel	Integration der Fahrradstraße mit Verbindung zum HBF/ZOB	Warum wird nicht die, als Fahrradstraße ausgebaute Berliner Straße genutzt, um in Richtung Wasserturm - Planken die Innenstadt von Mannheim anzubinden und mit einer zusätzlichen Abzweigung Richtung Hauptbahnhof und Busbahnhof diese Verbindung zu realisieren? Ich sehe in diesem Abschnitt keinen Radschnellweg, sondern eine Fahrradstraße, die eine Verkehrsberuhigung nach sich ziehen würde, was ich als sinnvoll erachte. Die Spessartstraße war ursprünglich als Anschlußstrasse geplant; daher die komfortable Breite,was viele Autofahrer zu erhöhter Geschwindigkeit verführt. Zu dem Unterrichtsbeginn und Ende gibt in diesem Streckenabschnitt ein hohes Verkehrsaufkommen.Eilig an- und abfahrende Autos gefährden die Sicherheit der Kinder, die nicht vom Elterntaxi befördert werden. Als Anwohnerin beobachte ich das seit über 20 Jahren .	3	0	https://maps.google.de/?q=49.439602305677+8.6280012130737 https://maps.google.de/?q=49.410198359231565+8.653471469879152	Variante Mannheim
297	Fechner	Verkehrsberuhigung,da Fahrradstraße	Zwischen Edingen und HD-Wieblingen besteht bereits ein Radweg, der als RSW benutzt/ausgebaut werden könnte.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.410198359231565+8.653471469879152	Hinweise Bereich Feudenheim
298	L	Bestehenden Weg nutzen	Der Wieblingen Weg führt durch ein Wohngebiet und ist zur Zeit eine 10 km/h-Zone. Besonders breit ist die Straße nicht, da auch Autos auf der Straße parken. Es stellt sich somit die Frage, ob diese Radwegführung geeignet ist.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.410198359231565+8.653471469879152	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
299	L	Wieblingen Weg geeignet?	Es bestehen hinsichtlich des Verkehrs im Wieblingen Weg seit Jahrzehnten Konflikte, die von der Stadtverwaltung nicht gelöst werden. Sie ignoriert insbesondere gänzlich die erhebliche Belastung durch den Durchgangsverkehr zur SRH. Durch diesen überlasteten Bereich auch noch einen Radschnellweg führen zu wollen, zeugt von vollkommener Unkenntnis von den örtlichen Zuständen.	8	0	https://maps.google.de/?q=49.410198359231565+8.653471469879152	Variante Heidelberg
299.1.	Kreckel		In diesem Bereich ist nach eigener Beobachtung der Wieblingen Weg fast durchgehend einseitig zugeparkt und die verbleibende Fahrbahnbreite so schmal, dass es für Autofahrer unmöglich ist bei Begegnung mit Radfahrern den erforderlichen seitlichen Mindestabstand einzuhalten.	1	0		Variante Heidelberg
299.2.	Wilmers			2	0		Variante Heidelberg

Die Führung des Radwegs entlang der OEG-Eisenbahnlinie durch Wieblingen ist die denkbar schlechteste Möglichkeit. Unter anderem würde sie fast den gesamten Kfz-Verkehr aus dem Ortsteil westlich der OEG, aus dem Gewerbegebiet, vom Pfaffengrund, vom S-Bahnhof und von der Autobahn in die Ortsmitte und zur Wieblinger „Hauptstraße“ Mannheimer Straße auf den Bahnübergang Grenzhöfer Weg konzentrieren. Die Edinger Straße und die Adlerstraße sind zu schmal, um gleichzeitig als Radschnellweg und Normalstraße zu dienen. Wenn man aber als Autofahrer die Bahnübergänge Taubenfeld und Maaßstraße (Haltestelle Wieblingen Mitte) benutzt, muss man bei der gegenwärtigen Einbahnstraßenregelung diese beiden Straßen benutzen, um weiter zu kommen. Auch vom Bahnübergang Dammweg kommt man zur Mannheimer Straße und weiter nach Wieblingen Süd und zur SRH nur über die Adlerstraße, es sei denn, man will zur Grundschule und in die verkehrsberuhigte Zone. Ferner ist der an die Adlerstraße anschließende Fuß- und Radweg zur Ludwig-Guttman-Straße größtenteils weniger als 3 m breit, sehr stark von Fußgängern genutzt und würde bei einer Verbreiterung zu Grundstückskäufen bzw. Zwangsenteignungen von Hausgärten führen. Der Radschnellweg ginge dabei direkt an der sehr stark frequentierten OEG-Haltestelle vorbei und unterbräche auch die von Kindern viel benutzte Verbindung zwischen den westlich und östlich der OEG gelegenen Teilen des Sportzentrums West. Und ab Ludwig-Guttman-Straße müsste man den Schnellweg durch das stark von Fußgängern begangene SRH-Gelände mit Fachhochschule, Schulen, Krankenhaus, Sportanlage, usw. leiten. Wäre es nicht viel sinnvoller, den Radschnellweg ab der Kreuzung mit der L 637 im Wieblinger Norden entlang dieser Umgehungsstraße bis zum Kurpfalzring zu führen und von dort über die Brücken in Richtung Bahnstadt und Bergheim, z.B. über die Straße „Am Bahnbetriebswerk“. Da könnten die Radfahrer auch richtig schnell fahren. Dr. Friedrich Linhart

<https://maps.google.de/?q=49.42973316993069+8.64117622375>

0 4885

Variante Heidelberg

<https://maps.google.de/?q=49.431107781526386+8.6398297548>

0 29409

Hinweise Bereich Wieblingen

Hinweise Bereich Wieblingen

Hinweise Bereich Wieblingen

Hinweise Bereich Wieblingen

Hinweise Bereich Wieblingen

300 Dr.Linhart In Wieblingen entlang der L637 statt durch den Ort

7

0

301 Latini Nadelöhr

14

0

Hier verläuft die Zufahrt zu den Kleingärten und dem neuen Friedhof - bereits jetzt ein Nadelöhr für Fußgänger und Autofahrer. Zudem sind hier Zufahrten zu den Grundstücken. Wie stellt sich das mit einem Radschnellweg dar?

Liebe Frau Damm, ja leider wird es kurz nach 7 schon dunkel. Daher müssen wir so früh schon anfangen. Wir werden aber während der gesamten Zeit einen Stand mit Informationen und einem Kollegen beim Ausgangspunkt (Bahnhof Wieblingen Mitte) stehen haben, bei dem Sie sich jederzeit bis 18.30 einbringen können.

Hier sind sehr viele Hundebesitzer die Gassi gehen. Ein Schnellradweg hier stellt eine Gefahr beide Parteien dar.

Der Termin um 16 h ? 😃da arbeiten wir alle noch

Hallo Frau Latini, vielen Dank für Ihren Hinweis und Ihr Engagement! Sehr gerne laden wir Sie ein, Ihr Anliegen im Rahmen der Vor-Ort-Begehung in Wieblingen am 25. September mit uns zu besprechen. Alle Details finden Sie unter Beteiligten -> Ortsbegehungen.

2

0

301.1. Kapp

0

0

301.2. Jooß

3

0

301.3. Damm

2

0

301.4. Kapp

1

0

Radschnellweg teilt und
trennt die altgewachsene
und harmonische Stadt
302 Schaebsdau Feudenheim

Radschnellweg teilt und trennt die altgewachsene und harmonische Stadt Feudenheim Die geplante Streckenführung des Radschnellwegs in Mannheim-Feudenheim über die Spessart- und Odenwaldstrasse trennt und teilt Feudenheim wie einst die Berliner Mauer in Berlin. Als ‚Südanwohner‘ werden meine Kinder (5J & 9J) ‚abgeschnitten‘ von der Brüder-Grimm und der Feudenheimschule, ebenso vom Hauptspielplatz, und von ihren im Norden wohnenden Freunden. Ältere und gehbehinderte ‚Südbürger‘ werden von den Bus- und Straßenbahn-Haltestellen in der Neckarstraße und Endstation Feudenheim getrennt. ALLE ‚Südanwohner‘ werden getrennt von der Feudenheimer Hauptstrasse mit Arztpraxen, Apotheken und Geschäften. ALLE ‚Nordanwohner‘ werden getrennt von den Naherholungsgebieten am Neckar. Für sehr viele Anwohner südlich und direkt an der Spessart-/Odenwaldstr. muss der Radschnellweg für den Zugang zu ihren Häusern per Fuß/Fahrrad/Auto JEDES MAL und sicher auch MEHRFACH TÄGLICH überquert werden – weil es schlicht keine andere Möglichkeit gibt. Der Radschnellweg ist LEBENSGEFÄHRLICH für Kinder sowie Ältere und gehbehinderte Mitbürger und kann sogar TÖDLICH sein! Eine harmonische Gemeinde wird zerteilt und geopfert für eine Zukunftsvision mit ‚Priorität für freundliche Fahrradfahrer‘, wobei die heutige Wirklichkeit bereits jede Menge rabiate Radler mit unbeleuchteten, schnellen Gefährten und in naher Zukunft auch E-Bikes und Super-E-Scooter mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h bereithält. Mitten durch ein Wohngebiet! Wir sprechen uns eindeutig GEGEN einen Streckenführung des Radschnellwegs entlang der Spessart- und Odenwaldstrasse aus. Unser VORSCHLAG: Verlegen Sie den Radschnellweg aus dem Wohngebiet auf das nördliche Neckarkanalufer oder auf die Südseite des Neckars und verbessern Sie ggf. behutsam die bestehenden Radwege dort.

5

<https://maps.google.de/?q=49.48307052510406+8.53054046630> Hinweise Bereich
2 [8596](https://maps.google.de/?q=49.48307052510406+8.53054046630) Feudenheim

fortschreitenden Arbeiten des Regierungspräsidium einzubringen. Obwohl die Radschnellverbindung insbesondere die Städte Heidelberg und Mannheim verbinden sollte, ist es bezeichnend, dass es nur eine Kick-off Veranstaltung für das Projekt insgesamt gab - im Juli 2018 und zwar in Heidelberg. Warum nicht mindestens auch in Mannheim? Die erste und konstituierende Sitzung des Projektbegleitkreises im Februar 2019 fand konsequenterweise auch in Heidelberg statt. In Mannheim war man damals noch nicht angesprochen über das Projekt. Wie sich die Mitglieder des Projektbegleitkreises gefunden haben, ist nicht transparent. Noch im Juli 2019 waren die Teilnehmer im Protokoll sogar noch namentlich genannt, 64 Namen insgesamt. Hier konnte man sehen, dass mindestens die Hälfte der Teilnehmer qua Amtes dabei waren, z.B. die Vertreter des Regierungspräsidiums, sowie Vertreter von Gemeinden entlang der Strecke sowie alleine 4 Vertreter von translake. Translake ist der Dienstleister/Politikberater aus der Bodenseeregion, welcher das Regierungspräsidium Karlsruhe bei der Projektdurchführung ‚kommunikativ‘ begleitet. Moderatoren sind unabhängig und gerade eben nicht beteiligt und auch nicht betroffen. Diesen Projektbegleitkreis also als Bürgerbeteiligung zu verkaufen, grenzt an Unverschämtheit. Noch offensichtlicher wird dies mit dem Protokoll der 2. Sitzung, zum ersten Mal in Mannheim. Die erste Zeile bei der Teilnehmerliste sagt zusammenfassend in einer Zeile (Zitat aus dem Protokoll) ‚Zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Dossenheim, Edingen-Neckarhausen, Eppelheim, Heidelberg, Ilvesheim, Ladenburg und Mannheim‘. Ich interpretiere das als: man hat einen Tag vor der Veranstaltung in der Fussgängerzone der Gemeinden vorbeilaufende Bürger angesprochen, ob sie am nächsten Tag Zeit hätten, an dem Treffen teilzunehmen. Ob diese Leute an der Strecke wohnen, ob sie sich überhaupt für das Projekt interessieren, ob sie längerfristig den Projektfortschritt aktiv begleiten wollen, ist ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Insbesondere waren besagte Personen den Organisatoren auch nicht einmal eine Zeile pro Person im Protokoll wert, während alle anderen ‚Stakeholder qua Amt‘ einzeln aufgeführt werden. Das sagt doch alles, oder? Noch weniger wundert es vor diesem Hintergrund, dass die Veranstaltung am 24.7.2019 in Feudenheim überhaupt nicht kommuniziert wurde. Weder auf Plakaten im Streckenverlauf, vor der Kulturhalle selbst, nicht in der Zeitung, noch war die Existenz der Website zum Radschnellweg irgendwie kommuniziert worden!!! Einzelne Bürger aus Feudenheim, welche zufällig und äußerst kurzfristig von der Veranstaltung erfahren haben, und auch dort waren, haben berichtet, dass in erster Linie Teilnehmer aus Heidelberg und anderen Umlandgemeinden teilgenommen haben. Dort muss es also kommuniziert worden sein

303 Dr Hoecherl

Projektbegleitkreis als
einseitige
Interessenvertretung

3

<https://maps.google.de/?q=49.48467365219689+8.52569103240967>

Hinweise Bereich
Feudenheim

einen eigenen Schnellweg HD-MA bekommen sollen, ist nicht zu vermitteln. Ich lade zu einem Feldversuch ein. Stellen Sie sich einfach mal an einem normalen Herbst-/ Winternachmittag, ca. 16.30 – 19.00 an die Spessartstrasse in Mannheim-Feudenheim. Hier werden Sie finden:

- 1.Schüler und Hortkinder, die nach Hause fahren (Fahrrad), abgeholt werden (zu Fuß, Auto)
- 2.Berufstätige, die meist mit dem Auto nach Hause kommen
- 3.Fahrradfahrer für diverse Vereinsaktivitäten, in erster Linie, z.B. Trainings des Mannheimer Hockey Clubs, des Tennisclubs Grün-Weiss, des Sportvereins Badenia, für Hunde-Trainings, für Sport-Trainings in den Sporthallen neben der Kulturhalle
- 4.Besucher von breitgefächerten Veranstaltungen in der Kulturhalle, meist mit dem Auto

Die Radfahrer fahren sämtlich auf der Strasse und mitnichten auf dem extra angelegten Weg zwischen Fußgängerweg und Straße, der zwar nicht offiziell als Radweg ausgezeichnet ist, aber ganz klar als solcher zu erkennen ist. Damit nicht genug – sie fahren oft in Dreierreihen nebeneinander, und selbstverständlich unbeleuchtet. Natürlich gilt hier die Strassenverkehrsordnung und diese sieht Bußgelder für unbeleuchtete Gefährte auf der Strasse vor. Nur verfolgt wird es halt nicht. Ich habe schon mehrfach Radfahrer auf ihr regelwidriges und wenig sicherheitsbewusstes Verhalten hingewiesen. Ausser unflätigen Worten und Tritten gegen meine Autotür als Antwort bin ich aber bisher auf wenig Verständnis gestoßen. Der Fahrradfahrer und zukünftig auch der bis zu 40 km/h schnelle E-Scooter dürfen sich unerkant ohne Nummernschild und unbeleuchtet alles erlauben. Die Kreuzung des Radschnellwegs, wo der ‚Darauffahrende‘ sich zukünftig besonders ermächtigt fühlt, weil er ja Vorfahrt hat und möglichst wenig in seinem Fahrfluss gedrosselt werden soll, wird zu einer besonderen Herausforderung für ALLE anderen Verkehrsteilnehmer. 1. Die, die eingeschränkt unterwegs sind (Kinder, Ältere, Gehbehinderte, ...), 2. Die, die registriert motorisiert unterwegs sind (Autofahrer, Motorradfahrer, ...) Weil ja auch weiterhin die unbeleuchtet fahrenden Zweiräder nicht verfolgt werden dürften, ist schon jetzt klar, was passiert: mehr Unfälle --- und noch verstärkt bei Trassenführung durch Wohngebiete! Die Bewohner meines Hauses müssen diesen Radschnellweg sicher 10x am Tag kreuzen. Sollen doch die Radfahrer und E-Scooter Fahrer erst einmal unter Beweis stellen, dass sie verantwortungsvolle Verkehrsteilnehmer sind. Durch geschwindigkeits-angepasstes Fahren und insbesondere durch Beleuchtung. In Zeiten von LED Leuchten, die für geringes Geld überall erhältlich sind, kann einem doch keiner mehr erzählen, dass man kein Licht einschaltet, weil der Dynamo zuviel Körperkraft wegnimmt. Insgesamt passt der Radschnellweg als Prestigeprojekt zu einer grünen Landesregierung. Unterstützen möchte ich es in der derzeitigen Planung jedoch keinesfalls. Das Unfallrisiko bei Es sollte geprüft werden ob der Hockeyklub ab dem Ende der Brückenrampe über die B38a (Ende Spessartstraße) nach Süden auf den Neckarkanal-Damm geführt und über die Dammkrone bis zur Brücke an der Schleuße Feudenheim geführt werden kann. Damit würden zum einen die Konflikte mit dem Autoverkehr und dem Sportplatzverkehr vermieden, zum anderen könnte der Knotenpunkt Am Neckarkanal/Neckarplatt entspannt werden. Die Verbindung zwischen Dammkrone westlich und östlich der Straße Neckarplatt wäre dabei vorzugsweise über die vorhandene asphaltierte (aber bisher vom Wasserwirtschaftsamt eingezäunte) niveaugleiche Verbindung am Kanal zu führen und nicht über die Ab- und Auffahrt zur Straße Neckarplatt. An der Rampe zur B38a-Brücke sollten auf jeden Fall die beim Ortstermin sichtbaren wilden Parker durch entsprechende Absperrungen vom Radschnellweg fern gehalten werden.

Ein Radweg neben der OEG-Linie bis zum Hauptbahnhof wäre ideal! Der Wieblingen Weg ist viel zu eng für einen Radschnellweg. Alle Lösungen entlang von Straßen sind gefährlich bzw. bremsen den Radverkehr aus. Der Radweg müsste dann neben der OEG-Linie eine Unterführung unter der B37 haben und könnte danach Wieblingen umgehen. Eine Anbindung an die Promenade der Bahnstadt wäre für die südlichen Stadtteile wünschenswert. Ich denk nicht dass es sinnvoll ist, Wieblingen zu umgehen. An der OEG-Linie von der Ochsenkopfwiese bis nach Edingen wäre optimal!

<https://maps.google.de/?q=49.4846039521104+8.524982929229>

7 [738](#)

Hinweise Radverkehr

<https://maps.google.de/?q=49.48336327396875+8.51642131805>

0 [4201](#)

Variante Mannheim

<https://maps.google.de/?q=49.40981442474044+8.65063905715>

0 [9426](#)

Variante Heidelberg

0

1

Variante Heidelberg

Radschnellverbindung – noch mehr rechtsfreier Raum für unverantwortliche Verkehrsteilnehmer

304 Dr Hoecherl

Südführung des Hockeyklubs prüfen

305 Hofmann

Radweg neben der OEG-Linie

306 Wulpo

306.1.

307	Wulpo	Nicht durch Wieblingen!	Bitte den Radschnellweg an Wieblingen vorbei führen! Die vielen Kreuzungen bremsen den Radverkehr aus und sind gefährlich.	21	1	https://maps.google.de/?q=49.41597097583824+8.646669387817385	Variante Heidelberg
307.1.	Thier		Die Karte zeigt schon, dass ein eigentlicher Radschnellweg weder durch Wieblingen noch durch Edingen führen müsste. In gewissen Abstand parallel zur A656 wäre die richtige TRassenführung, ohne die Orte zu durchqueren, aber dann müsste das Regierungspräsidium Geld ausgeben. Also lieber eine Mogelpackung.	0	0		Variante Heidelberg
308	Damm	Soviel neue Fahrradfahrer?!	Wer sagt das so viele Menschen aufs Fahrrad umsteigen, gibt es dazu Studien ? Ich finde es gibt wesentlich wichtigere Investitionen für unseren Stadtteil! Und wenn ich sehe das nie ein Fahrrad in der am meisten frequentierten Straße (beim Chinesen) steht , wir sprechen von einer über 100 te Euro Investition !! Frag ich mich wo sollen die ganzen neuen Fahrradfahrer her kommen!!	8	4	https://maps.google.de/?q=49.430626322964656+8.641862869262697	Hinweise Radverkehr
308.1.	.		Ich denke über die Frage des Ob ist man hier hinaus gekommen. Der Radschnellweg ist eine Landesstraße, das Geld kommt vom Land und die Priorität ist hier eine wesentlich höhere. Der Radschnellweg wird gebaut!	0	0		Hinweise Radverkehr
308.2.	Jooß		Momentan ist der Radweg nach Mannheim ein Flickenteppich und sehr unangenehm zu fahren. Je besser der Radweg, desto mehr werden umsteigen. Derzeit kann man die Vorteile eines Ebikes gar nicht richtig nutzen	6	6		Hinweise Radverkehr
309	Latini	Wohin mit dem Bus?	In der Neckarhäuser Straße (ehem. Teilstück Adlerstr) fährt der Linienbus. Wo soll dieser dann hin? Wenn dieser fährt, ist die Strassenbreite ausgenutzt. Eine Verschiebung der Strecke auf die ggü. liegende Adlerstrasse dürfte auf Grund der gegenläufigen Buslinie und den Gewerken (Anlieferer) nicht möglich sein.	13	0	https://maps.google.de/?q=49.42395868273617+8.646071255207064	Hinweise Bereich Wieblingen
310	Weber	Kein Übergang	Hier gibt es keinen Übergang über die OEG-Schienen. Des Weiteren ist diese Ecke ein Wendeplatz und auch heute schon sehr unübersichtlich. Die Kurve ist nicht einsehbar.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.41857087462358+8.648750782012941	Hinweise Bereich Wieblingen
310.1.	.		Will man hier wirklich einen Übergang bauen?! Kann ich mir nicht vorstellen.	0	0		Hinweise Bereich Wieblingen
311	Weber	Übergang der OEG-Schiene: Rad muss geschoben werden	Der Übergang der OEG-Schiene per Rad ist wegen Poller/ Geländer nicht möglich. Radfahrer müssen absteigen und das Rad schieben.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.415388160837715+8.649394512176515	Variante Heidelberg
312	Wilmers	Engpass Gutachweg und Unterführung unter B37	Im Bereich des Gutachweges und der Unterführung unter der B37 ist der Fahrbahnquerschnitt eingeschränkt. Durch Einpendler über Wieblingen Weg und Gutachweg in das SRH Gelände hinein kommt es speziell im morgentlichen Berufsverkehr zu massivem Autoverkehr. Nach eigener Beobachtung ist die freie Fahrbahnbreite des Gutachweges in diesem Bereich zu schmal um a.) den Pendelverkehr auf das SRH Gelände und b.) einen Fahrradverkehr in zwei Fahrtrichtungen aufzunehmen.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.41173406716916+8.65228056907654	Variante Heidelberg
313	Trautmann	Unnötige Kurven vermeiden	Von Edingen kommend ab der Autobahnbrücke A5 sollte der Radschnellweg einfach auf der Mannheimer Straße weiter führen und nicht parallel zur OEG mitten durch Wieblingen. Von Edingen kommend wäre es für manche bestimmt ein alternativer Weg, aber von Heidelberg kommend ist dies ein enormer Umweg.	5	0	https://maps.google.de/?q=49.42656513663679+8.646626472473146	Variante Heidelberg
314	Schilz	Alternative zur Variante Nord nach Mannheim	Von Seckenheim West bis Mannheim Zentrum ist die Strecke südlich des Neckars hervorragend ausgebaut und kann von Radfahrern sofort ohne Aufwände genutzt werden. Wird der Weg nördlich von Seckenheim an einigen Stellen verbreitert so ist auch die Durchfahrung/Umfahrung von Seckenheim einfach möglich. Wenn ich südlich des Neckars und östlich Seckenheims wäre, würde ich nicht mehr auf die Nordseite wechseln, der Umweg wäre viel zu gross für eine Fahrt nach Mannheim. Die jetzige Planung verbindet Heidelberg und Mannheim nicht wirklich.	12	0	https://maps.google.de/?q=49.472285171705785+8.559607255010635	Variantenentscheidung

315	Wilmers	Zu geringer freier Querschnitt	Die Strasse ist einseitig zugeparkt. Die freie Breite der Fahrbahn ist zu gering für a. Radverkehr in zwei Richtungen und b. Autoverkehr. Um die Verbindung ins Neuenheimer Feld zu verbessern, sollte auf jeden Fall eine Variante nördlich des Neckars bedacht werden. Dies war ja auch anfangs geplant, aber da die anliegenden Landwirte ein paar Sekunden Zeit mit ihren Traktoren verlieren könnten, ist man davon abgewichen.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.418344043300856+8.651154041290285	Hinweise Bereich Wieblingen
316	Georg	Nordvariante	Die Feudenheimer Straße ist wie schon von anderen erwähnt, zu eng um einen beidseitigen Radschnellweg plus Autoverkehr zu ermöglichen. Die wenigen eingezeichneten Parkplätze auch noch zu streichen, ist denke ich den Anwohnern gegenüber keine Option, insbesondere da die Gemeinde keine alternativen Stellplätze ausweisen kann. Zudem haben diverse Anwohner (so auch wir) private Stellplätze auf dem Grundstück und beide Seiten, Autos und Fahrräder müssten immer wieder abbremsen und anhalten. Gleiches gilt für die Ampelanlage an der Volksbank. Das ist in meinen Augen nicht entsprechend dem Konzept eines Radschnellwegs. Andere Gemeinden sind hier drastischer. Wenn die Feudenheimer Straße die Wahl bleiben sollte, so müsste hier ein komplett neues Konzept her, inklusive Überlegungen den Autoverkehr nur noch in eine Fahrtrichtung zu erlauben. Die Ampelanlage müsste neu gestaltet werden um den Radschnellweg freie Fahrt zu ermöglichen, was fast schon unmöglich ist. Ich denke eine Variante entlang des Kanals ist für alle Seiten, insbesondere aber für die Radfahrer um die es ja geht, die beste Lösung und käme dem Konzept Radschnellweg noch am nächsten.	7	0	https://maps.google.de/?q=49.464330957022646+8.609504699707033	Varianteentscheidung
317	Engels	Umbau erforderlich	Dieser Abschnitt kommt sich mit dem Weg zur Grundschule in die Quere. Das sollte unbedingt bedacht werden. Die Mannheimerstrasse würde sich hervorragend für den Radschnellweg eignen. Stoppt endlich den täglichen Pendlerwahnsinn durch diesen kleinen Ortsteil!!! Keine Autos mehr noch vor Edingen- bis in die Innenstadt nach Heidelberg- Zugang über Fahrradbrücke ins Neuenheimer Feld und Verbindungen nach Eppelheim und Bahnstadt - alles über die vorhandenen Straßen mit Fahrrädern, Bussen aber keine Autos mehr. Für Pendler könnten Parkplätze und Umsteigmöglichkeiten auf Fahrräder zur Verfügung gestellt werden. Stadt ohne Autos , das sollte das vorrangige Ziel sein.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.481564931866544+8.551268577575685	Hinweise Bereich Ilvesheim
318	Claus	Achtung Schulweg	Die Mannheimerstrasse würde sich hervorragend für den Radschnellweg eignen. Stoppt endlich den täglichen Pendlerwahnsinn durch diesen kleinen Ortsteil!!! Keine Autos mehr noch vor Edingen- bis in die Innenstadt nach Heidelberg- Zugang über Fahrradbrücke ins Neuenheimer Feld und Verbindungen nach Eppelheim und Bahnstadt - alles über die vorhandenen Straßen mit Fahrrädern, Bussen aber keine Autos mehr. Für Pendler könnten Parkplätze und Umsteigmöglichkeiten auf Fahrräder zur Verfügung gestellt werden. Stadt ohne Autos , das sollte das vorrangige Ziel sein.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48086915458613+8.56448271259069	Hinweise Bereich Ilvesheim
319 H.		Mannheimer Straße autofrei!!!!	Die Mannheimer Strasse scheint für den Abschnitt Wieblingen die schlüssigste und mit Sicherheit kostengünstigste Route für einen schnellen Radverkehr. Im Vergleich zu der geplanten Route parallel zur OEG, die kaum ohne massive Umgestaltung und damit Kosten umsetzbar ist, bietet die Mannheimer Strasse eine Kreuzungsfreie Achse, auf der Radfahrer, im zügigen Tempo, durch Wieblingen bis zur angedachten Neckar-Überquerung in der Nähe des Wehrsteiges durchfahren können. Dieses muss nicht im Widerspruch zu der Nutzung der Mannheimer Strasse durch Kraftfahrzeugverkehr stehen, da dieser auf 30 km/h begrenzt ist. Im Vergleich dazu sind die Strassen entlang der OEG massiv zugeparkt und ich sehe nicht wie dort, ohne massive Einschränkungen des Parkens, die freie Fahrbahnbreite für eine schnelle Radverbindung geschaffen werden soll. Wenn sich 2 Autos begegnen, wird der zügige Radfahrende ausgebremst. Eine RSV in der Mannheimer Str kann ich mir mit wesentlich weniger KFZ vorstellen. Führung durch die Adlerstr. ist entspannter.	9	5	https://maps.google.de/?q=49.42433901730144+8.648825883865358	Variante Heidelberg
319.1.	Wilmers		Die Mannheimer Str. eignet sich auch mit Autoverkehr sehr gut zum Radfahren. Ich würde auch in Zukunft lieber durch die Mannheimer Str. fahren, statt den Umweg über Lieselottestr. Adlerstr. Edingen Str. mit mehreren bevorrechtigt kreuzenden Straßen zu nehmen. und was ist mit den Anwohnern ?	0	0		Variante Heidelberg
319.2.	Pirch-Rieseberg			0	0		Variante Heidelberg
319.3.	Schaller			2	1		Variante Heidelberg
319.4.				1	0		Variante Heidelberg

320	Tremper	Weiterführung ins Neckartal	Die Weiterführung des Radverkehrs in das Neckartal muss dringend verbessert werden. Während es ab Neckargemünd (Rad)wege direkt am Neckar gibt, ist der Abschnitt zwischen Heidelberg-Altstadt und Neckargemünd eine Katastrophe: (fast) keine Radwege, nur schmale, gefährliche Radspuren an der Landstraße (Ziegelhausen-Kleingemünd) oder schmale, unübersichtliche Fußwege, die für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben sind (Nordufer, zwischen Altstadt und Ziegelhausen). der Trampelpfad südlich des Ilover-Geländes am Neckarkanal ist schon seit der Bebauung des Mahrgrundes Schulweg für etliche Schülergenerationen. Auch bei widrigem Wetter wird er genutzt. Der Skandal ist, dass trotz der Gefahren des Weges es weder Ilvesheims Verwaltung noch die Wasser und Schifffahrtsdirektion kümmert. Gefordert ist die umgehende Sanierung, auch vorgezogen!!	6	0	https://maps.google.de/?q=49.41683646079384+8.71868133544	Anschlüsse
321	Schaub	W		0	0	https://maps.google.de/?q=49.48142552274361+8.57663154602	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
322	Dr.Linhart	Alternative zur Ortsdurchfahrt in Wieblingen	Alternative zur Ortsdurchfahrt in Wieblingen (siehe Skizze im beiliegenden Stadtplan) Wenn der Radschnellweg von Norden kommend auf die L 637 trifft, den Schnellweg entlang dieser Umgehungsstraße, vorzugsweise westseitig, weiter bis zum Kurpfalzring führen. Auf diesem nordseitig über die breite Autobahnbrücke auf den Wieblingen Weg und auf diesem südseitig nach Osten bis zum Kreisverkehr. Von dort nach halbrechts „durchs Gebüsch“ auf eine ehemalige Brücke* der Gütereisenbahn über die Strecke der Deutschen Bahn. Dann auf der Straße „Am Bahnbetriebswerk“ (ist bereits Fahrradstraße) nach Osten bis in den Bereich der Czerny-Brücke, wo Anschluss an die geplante Fahrradbrücke ins Neuenheimer Feld gegeben wäre. Auf alle Fälle könnte man auf dieser Trasse auch wirklich schnell fahren. * Die Brücke ist gut versteckt hinter Büschen und Bäumen, sodass sie kaum jemand kennt. Über sie führen jahrzehntelang schwere Güterzüge zum Güterbahnhof. Sie ist breit, vermutlich sehr stabil und leicht zur Fahrradbrücke umzurüsten. Vermutlich Bahngelände. Wenn deswegen diese Trasse nicht möglich wäre, dann als Alternative auf dem Kurpfalzring über die allerdings schmale Eisenbahnbrücke zur breiten Henkel-Teroson-Straße und entlang dieser und evtl. der Eppelheimer Straße zur Czerny-Brücke.	7	1	https://maps.google.de/?q=49.420381997886956+8.6412620544	Variante Heidelberg
322.1.	Wilmers		Ein bestechender Vorschlag der ein hohes Maß an Eleganz aufweist. Die komplizierte Durchquerung durch den gewachsenen Ortskern von Wieblingen mit seinen räumlichen Einschränkungen würde komplett vermieden. Die Existenz der angesprochenen Verbindung durch das Dickicht kann ich bestätigen. Diese ist zugewachsen aber hat Potential. Eine Anbindung an die Fahrradstrasse nördlich des Bauhaus würde auch die unpraktikable Durchquerung des Wohngebietes Ochsenkopf vermeiden. Natürlich setzt das voraus, dass die Verwaltung der Stadt Heidelberg vorausschauend genug war, eine (naheliegende) Verlängerung der Fahrradstrasse nördlich des Bauhaus bis an die Czernybrücke einzuplanen. Aktuell kann man das im Gelände nicht erkennen.	0	0		Variante Heidelberg
322.2.			Der Vorschlag hat von daher Charme, dass er den S-Bahnhof einbindet und die Gütereisenbahnbrücke nutzt! Im Grundsatz bin ich aber nicht der Meinung, dass der Schnellweg die L637 Umgehungsstraße entlang führen sollte, da das einfach mit Wieblingen nicht mehr viel zu tun hat. Wieblingen die nach Richtung MA wollen werden erst in Wieblingen Nord auffahren, das bringt zumindest Wieblingen also nix!	0	0		Variante Heidelberg
323	Kirchenkamp	Ladenburg muss dringend angeschlossen werden Adlerstrasse wird als Parkplatz für die Autos benötigt und ist dadurch zu schmal	Nachdem schon die OEG-Linie Ladenburg links liegen lässt, wäre der Radschnellweg eine Möglichkeit gewesen den Anschluss an HD zu verbessern. Ladenburg bleibt ohne die Verbindung auf der nördlichen Seite weiterhin unattraktiv für ÖPNV und Radpendler in Richtung HD!	1	0	https://maps.google.de/?q=49.465725517007506+8.6131095886	Variantenentscheidung
324	Wilmers		Eigene Beobachtung zeigt, dass die Adlerstrasse intensiv als Parkplatz genutzt wird. Die verbleibende freie Fahrbahnbreite ist gering. Eine zusätzliche Nutzung als Radstrecke mit Fahrradverkehr in zwei Richtungen würde zwangsläufig den rollenden Autoverkehr behindern.	6	1	https://maps.google.de/?q=49.4218510873107+8.647243380546	Hinweise Bereich Wieblingen

324.1.		Falls man hier den fließenden KFZ-Verkehr nurmehr als Anliegerstraße führen will, was ich sehr begrüßen würde, muss man aber den Kontext betrachten, das ist knifflig. Die Alternativen sind die Wallstraße (verkehrsberuhigt!, eine sehr schlechte Alternative) oder die andere Seite der OEG-Gleise. Letztes würde gehen, allerdings wird das am Bahnübergang Dammweg zu einem ganz schönen gewusel werden. Es gibt dort beträchtlichen Verkehr von Dammweg einwärts nach Adlerstraße scharf rechts Richtung Süden. Falls man nun dieses Rechtsabbiegen mit dem Radschnellweg verunmöglichte triebe man wieder den Verkehr vom Dammweg in die verkehrsberuhigte Wallstraße/Fröbelschule/Kirche. Mein Lösungsvorschlag: einen Kreisverkehr Dammweg/Wallstraße/Wildstraße/Pfälzer Straße und in der Wildstraße die Richtung der Einbahnstraße umkehren (nur noch nach Osten abfließen lassen), stattdessen die Johanniterstraße für Verkehr nach Westen benutzen.	0	0	Hinweise Bereich Wieblingen
324.2.	Schön	Als Trasse eines Radschnellweges kann die Adlerstraße nicht mehr als Parkfläche genutzt werden. Auch der Autoverkehr muss raus - nur noch Zufahrt zur eigenen Garage Als Trasse für einen Radschnellweg kann die Adlerstraße nicht mehr als Parkplatz verwendet werden. Außerdem muss der Durchgangsautoverkehr unterbunden werden - nur noch für Anwohner zu ihren Garagen!	1	1	Hinweise Bereich Wieblingen
324.3.	Schön	Entlang der OEG Linie ist zu wenig Platz für eine Trennung zwischen Fussgänger und Radverkehr. Der vorhandene Weg ist zu schmal. Wie soll die notwendige Breite für die Trennung von Fussgängern und Radfahrern geschaffen werden ohne das Bäume und Büsche weichen müssen.	0	1	Hinweise Bereich Wieblingen
325	Wilmers	Zu wenig Platz zwischen Strassenbahntrasse und Begrünung.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.414013108800916+8.649721741676332 Variante Heidelberg
326	Schäfers	Spessartstraße ideal für RSV Die Einrichtung eines komfortablen Radwegs, auch Radschnellweg genannt, bietet sich in der Spessartstraße an, die Breite der Straße und das nur mäßige KFZ-Aufkommen bieten gute Voraussetzungen. Der Radweg wäre eine Einladung an die Schulkinder, das Elterntaxi abzulehnen und mit dem Rad zu fahren, was den Autoverkehr nochmal reduzieren würde. Die Ängste einiger Feudenheimer Bürger*innen vor den rasenden Radfahrer*innen sind völlig unsinnig. Erstens heißt er nicht Radschnellweg, weil man schnell fahren muss, sondern weil es um eine schnelle, also möglichst geradlinige Verbindung geht. Zweitens muss man nicht 30kmh fahren, es ist sogar nach den momentanen Planungen die maximale Geschwindigkeit. Im übrigen bin ich irritiert, dass 30kmh-schnelle Radfahrende rasen, während 30kmh-fahrende Autos schleichen. Sind da nicht die Maßstäbe verrutscht? Und ein Unfall bei Tempo 30 mit einem Auto ist meist folgenschwerer als mit einem Fahrrad...Es muss noch ins Bewusstsein dringen, dass der Autoverkehr keine Priorität vor dem Radverkehr mehr verdient. Dieser Weg kann wegen seiner geringen Breite und hohem Konfliktpotenzial nur RSV werden, wenn er für den Autoverkehr gesperrt wird. Alternativ ist der Erwerb von zusätzlichem Geländestreifen denkbar. Der Parkplatz am Hockeyplatz sollte verlegt werden, vielleicht kann der Platz mit der Straße tauschen, die dazu einen Schlenker nach Süden machen müsste und evtl zwischen Hundeplatz und Wohnhäusern aufs Neckarplatt stoßen könnte. Die anliegenden Vereine (Sportvereine!) sollten ihre Mitglieder und Besucher*innen zu alternativer An-/Abreise per Rad oder ÖPNV anregen und Parkmöglichkeiten auf ihren eigenen Flächen zur Verfügung stellen.	4	1	https://maps.google.de/?q=49.48443667149795+8.528641462326052 Hinweise Bereich Feudenheim
327	Schäfers	Am Neckarkanal nur autofrei Für die Sicherheit im Straßenverkehr muss unbedingt eine Unterführung unter der L637 verwirklicht werden, eine zweite Unterführung unter der A5 in Wieblingen wäre ein schönes Schmankerl. Außerdem finde ich es gut, dass die Fahrradstraße über die Edinger- Adler- und Liselotte Straße geführt wird, es soll ja auch kein gegeneinander, sondern ein miteinander sein. Bei irgendwelchen Pannen habe ich so auch noch die Möglichkeit mit der OEG weiterzukommen. Die beiden Schulen sollten aber auch mit jeweils einer separaten Spur mit Markierung versehen werden. Das wäre einmal über die Maaßstraße zum Thadden Gymnasium und über die Edinger Straße zur Käfertaler Straße -Sandhofer Weg zur Waldorf Schule. Da die Kleingärtner meistens erst nach Feierabend bzw. am Wochenende ihren Garten genießen ist diese Spur auch problemlos zu verwirklichen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.42367604683254+8.514001965522768 Hinweise Bereich Hockeyclub
328	Schulz	Sicherheit	0	4	https://maps.google.de/?q=49.423676046833756+8.647742271423342 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

329	Wulpo	Nicht durch Edingen und Wieblingen!	<p>Der geplante Weg durch Edingen und Wieblingen kann niemals ein schneller Radweg werden. Es wird nur viel Ärger und Unfälle geben. Die einzig sinnvolle Lösung ist ein kerzengerader Weg an Edingen und Wieblingen vorbei über die Felder. Dann unter der B37 durch und parallel zur OEG bis zum Hauptbahnhof, komplett ampelfrei und ohne gefährliche Kreuzungen. Dies gilt für den ganzen Radweg bis Mannheim Innenstadt: kürzeste gerade Verbindung, ampelfrei und möglichst wenige Kreuzungen! Klar, dass da Bauern, Umweltschützer und Verkehrsbetriebe etwas Fläche abgeben müssen. Aber einfach bestehende Wege umbenennen und dann auch noch einen unsinnigen Umweg über Feudenheim wird ein Riesenflop. Am Ende werden bestehende Radwege (z.B. am Neckar bei Seckenheim) gesperrt, nur dass der neue, viel längere Weg genutzt wird.</p> <p>Es gibt den bestehenden Radweg zwischen Wieblingen und Edingen. Dieser soll aus meiner Sicht benutzt und baulich etwas angepasst werden. Auch weitere bestehende Radwege sollten genutzt werden. In unserer dicht besiedelten Region lassen sich Kreuzungen mit Autos nicht unbedingt vermeiden. Der Weg sollte weitestgehend sicher sein, aber nicht 5km länger nur weil er dann schöner ist. Vielleicht würde dieses Vorgehen auch die Planung etwas erleichtern. Hochfrequentierte und enge Passagen wie im Ochsenkopf müssen vermieden werden. Stattdessen würde ich an den Neckar ausweichen. Ich brauche keine Schleifen durch landschaftlich etwas ruhigere und evtl. schönere Gebiete. Der Weg soll mich relativ unkompliziert und schnell zum Ziel nach Mannheim oder zu anderen Zielen auf dem Weg dorthin bringen.</p>	17	0	https://maps.google.de/?q=49.42984481494923+8.62954616546 https://maps.google.de/?q=49.44295129081391+8.62106094355	Variante Heidelberg
330	kurilenko	Bestehnde Radwegnutzung	<p>Die Goethestrasse ist die einzige Straße in Edingen die im Falle eines Unfalles oder Sperrung der Hauptstraße als Ausweichst Route genutzt werden kann. Es gibt keine andere Straße die durch den Ort komplett durchgeht. Alle anderen Straßen sind verbaut oder nicht durchgängig. es käme unweigerlich in einem solchen Fall zu einem Verkehrs Kollaps.</p>	2	0	https://maps.google.de/?q=49.44460762992565+8.60836207866	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
331	Kraus	Ausweichstrasse	<p>Die Goethestrasse ist die einzige Straße in Edingen die im Falle eines Unfalles oder Sperrung der Hauptstraße als Ausweichst Route genutzt werden kann. Es gibt keine andere Straße die durch den Ort komplett durchgeht. Alle anderen Straßen sind verbaut oder nicht durchgängig. es käme unweigerlich in einem solchen Fall zu einem Verkehrs Kollaps.</p>	2	0	https://maps.google.de/?q=49.40705000776421+8.66838455200	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
332	Günther	Anbindung Brücke Bahnstadt	<p>Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass die hier gerade in Planung und demnächst Bau befindliche Fahrradbrücke über die Gleise in die Bahnstadt/Pfaffengrund/Eppelheim/Kirchheim, die ja hier endet, so angebunden wird, dass man sie sowohl aus Richtung Bismarkplatz als auch in Richtung Bismarkplatz als auch in Richtung MA als auch aus Richtung MA gut anfahren kann. Gleiches gilt dann für die Anbindung der in Planung befindliche Brücke über den Neckar. Mich wundert, dass die Anbindung für diese beiden in Heidelberg ja stark diskutierten Brücken an dieser Stelle gar nicht als Anschluss eingezeichnet sind, sind diese denn den Planern nicht bekannt??? Da ein Großteil der Nutzer hier abbiegen wird (alle vom/nach Bahnstadt/Pfaffengrund/Eppelheim/Kirchheim und alle vom/ins Neuenheimer Feld, wird das ein zentraler Knotenpunkt werden. Da die beiden Brücken in Planung sind, besteht auch die Möglichkeit, jetzt noch alles gegenseitig in den Planungen zu berücksichtigen, evtl. müsste dafür auch noch die Fahrradbrücke über die Gleise Richtung Bahnstadt trotz bevorstehenden Baubeginns nochmal angepasst werden, aber wenn das nicht geschieht, wird das Ganze wieder sehr unattraktiv, denn was hat man von einem Schnellweg, wenn man den Vorteil durch schlechte Anbindung wieder verliert?</p>	6	0	https://maps.google.de/?q=49.40705000776421+8.66838455200 https://maps.google.de/?q=49.425434643515004+8.6184310913	Anschlüsse
333	Wulpo	Vorschlag Südroute	<p>Vorteile: - Sie kann bis zum Heidelberger Hauptbahnhof ampelfrei und fast ohne Kreuzungen sein. - Es gibt keine unübersichtliche Stellen, enge Querungen usw. - Es müssen keine neuen Brücken bzw. Unterführungen gebaut werden. - Der beliebte Radweg auf der Bahnstadtpromenade wird perfekt angebunden. Verlauf: Von Mannheim kommend im Süden an Edingen vorbei, dann auf dem vorhandenen Radweg über die A656. Jetzt schön gerade über die Felder, unter der A5 durch und dann bis zum Kreisel beim Hornbach. Gerade aus weiter über die ehemalige Güterbahnbrücke bis zur Straße Am Bahnbetriebsweg. Dann immer an der Bahnlinie entlang, vorbei am südlichen Hauptbahnhof und weiter bis zur Hebelstraße. Dort über die Brücke, durch das Schulgelände und dann über die Gaisbergstraße in die Altstadt. Alternativ über die Cerny-Brücke durch Bergheim oder südlich auf der Bahnstadtpromenade.</p>	4	0	https://maps.google.de/?q=49.425434643515004+8.6184310913 https://maps.google.de/?q=49.40705000776421+8.66838455200	Variante Heidelberg

334	Puchinger	Verkehrssituation	<p>Das beigefügte Bild wurde Anfang September während einer kleinen Veranstaltung auf den Sportplätzen aufgenommen. Es war längs keine große Veranstaltung. Oftmals ist nur ein Einbahnverkehr möglich. Was in diesem Bild noch fehlt, sind die oftmals tagelang abgestellten LKW-Anhänger. Sicherlich könnte man die Erreichbarkeit durch den Nahverkehr verbessern. Hierzu gibt es auch Vorschläge an die Stadt/RNV wie z.B. Anpassung der des Taktes Linie 7 und 2 (fahren in den Nebenzeiten im 20 Minutentakt fast gleichzeitig), besser Beleuchtung für Fahrradfahrer und Fußgänger usw.. Leider ist bisher nichts geschehen. Eine Verbreiterung der Straße ist nur schwer möglich, da sie auf der einen Seite abfällt. Um eine gute Lösung zu finden, müssen viele Maßnahmen ineinander greifen. Eine Lösung kann nur gemeinsam gefunden werden. Grundsätzlich sollte man sich aber auch mal die Frage stellen, ob die Ertüchtigung bestehender Radwege nicht ausreichen würde. Das restliche Geld könnte man man dann gemeinsam mit den anliegenden Gemeinden in weitere Radwege stecken. Das würde vermutlich mehr bringen. Wenn ein solcher Gedanke zu diesem Planungszeitpunkt noch zulässig wäre, dann wäre dies wirklich gut. Die Haltung der Planer erinnert leider an ein anderes Projekt, das vielleicht irgendwann fertig und noch mehr Geld kostet.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48773388580422+8.504012652583699	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
335	Lang	Fahrradstraße	<p>Das Wegstück zwischen Pudelverein und Hockeyclub ist die Haupt Fahrrad- und Fußgängerverbindung zwischen Feudenheim und der Innenstadt. Es ist sehr stark von Radfahrern und Fußgängern frequentiert. Der Zustand des Wegs ist bedingt durch Unebenheiten, hervorgerufen durch Baumwurzeln an zwei Stellen sehr schlecht. Weiter ist der Autoverkehr auf diesem Weg ein Unding. Die Zu- und Abfahrt der Vereine könnte wie früher durch die vorhandenen Stichstraßen erfolgen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Abgrenzung für den sicheren Fußgängerverkehr wegen des dichten Rad und Fußgängerverkehrs für dieses Wegstücks ist überfällig. Eine Verbreiterung des Wegs durch die vorhandene Einbahnstraßenregelung ist keine Lösung. Mir ist an autofreiem Verkehr soweit dies möglich gelegen.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48516155002419+8.513588905334474	Hinweise Bereich Hockeyclub
336	Lang	Verbesserung, Ausbau Fahrradweg	<p>Der Zustand des Wegs zwischen am Neckarkanal und Ortseingang Ilvesheim ist in denkbar schlechtem Zustand. Diesen würde ich mir als ausgebauten Fahrradfußweg wünschen. Der Zustand ist schon heute für Fußgänger eine Stolperfalle. Er ist zwar als ausschließlich Fußweg gekennzeichnet, doch ein Ausbau und eine Nutzung für Radfahrer und Fußgänger ist überfällig. Wir dürfen nicht vergessen, dass auch viele Schulkinder mit dem Fahrrad zwischen Ilvesheim und Feudenheim täglich hin- und her pendeln. Diesen ist aus Sicherheitsgründen ein Fahren entlang der Straße unzumutbar bis grob fahrlässig.</p>	1	0	https://maps.google.de/?q=49.48410047494483+8.514380156993868	Hinweise Bereich Ilvesheim
336.1.	Risch		<p>parallel zum Weg auf dem Damm gibt es ab der Autobahnbrücke einen Feldweg, teilweise sogar asphaltiert, der sich gut eignen würde für den Radschnellweg ohne mit den Fußgängern und Joggern in Konflikt zu geraten.</p>	0	0		Hinweise Bereich Ilvesheim
337	.	Im Kontext der Nachbarstraßen	<p>Falls man hier den fließenden KFZ-Verkehr nunmehr als Anliegerstraße führen will, was ich sehr begrüßen würde, muss man aber den Kontext betrachten, das ist knifflig. Die Alternativen sind die Wallstraße (verkehrsberuhigt!, eine sehr schlechte Alternative) oder die andere Seite der OEG-Gleise. Letztes würde gehen, wenn man den Beginn der Anliegerstraße (z.B. gegenüber Wieblingen-Mitte) sehr deutlich macht und den Verkehr über die Gleise ablenkt. Allerdings wird das in der Folge hier am Bahnübergang am Dammweg zu einem ganz schönen Gewusel werden. Es gibt dort aktuell schon beträchtlichen Verkehr von Dammweg einwärts nach Adlerstraße scharf rechts Richtung Süden, was bedeutet dass die Mehrheit erst scharf links und nach den Gleisen wieder scharf recht abbiegen wird. Falls man nun dieses Rechtsabbiegen durch dem Radschnellweg verunmöglichte triebe man wieder den Verkehr vom Dammweg in die verkehrsberuhigte Wallstraße/Fröbelschule/Kirche. Mein Lösungsvorschlag daher: Adlerstraße mindestens zwischen Wieblingen-Mitte und Dammweg als Anliegerstraße führen (tendenziell alle Parkplätze weg) und PKW-Verkehr ableiten auf die andere Gleisseite. Einen Kreisverkehr Dammweg/Wallstraße/Wildstraße/Pfälzer Straße einrichten und in der Wildstraße die Richtung der Einbahnstraße umkehren (nur noch nach Osten abfließen lassen), stattdessen die Johanniterstraße für Verkehr nach Westen benutzen.</p>	1	0	https://maps.google.de/?q=49.420612309349664+8.647978305816652	Hinweise Bereich Wieblingen

338	Martin	Tödliche Stelle für Radfahrer	Der Radweg führt an dieser Stelle über die Schurmannstr., abbiegende Autofahrer achten hier (rote Kreuze) nicht auf den Radverkehr. Dies führt zu gefährlichen Situationen für die Radfahrer, die regelmäßig geschnitten werden. Auch ist durch die vorherige Fußgänger Ampel Richtung Neckarstaden durch die wartenden Fußgänger und Radfahrer der Fahrradweg blockiert.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.411365850667345+8.692425191402437	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
338.1.	Reich		Gelbes Blinklicht soll ja grundsätzlich sparsam verwendet werden, aber hier wäre es wirklich angebracht, ein gelbes Blinklicht fest zu installieren.	1	0		Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
339	Röhrig	Geeigneter Anschluss von Schriesheim an den Radschnellweg	MAßNAHME: Geeignete Rampe auf der Ladenburger Seite errichten. HINTERGRUND: Um den Radverkehr weiter zu fördern sollte auch den anliegenden Gemeinden ein schneller Anschluss an den Radschnellweg ermöglicht werden. An dieser Stelle existiert eine Unterführung zur Bundesautobahn, die die Radwege zwischen Schriesheim und Ladenburg miteinander verbindet. Auf der Schriesheimer Seite senkt sich der Radweg zur Unterführung hin moderat ab, und kann so sehr bequem von Radfahrern, Spaziergängern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrern usw. gleichermaßen genutzt werden. Auf der Seite Ladenburgs hingegen steigt es nach der Unterführung sehr steil an. Der Anstieg ist mit Treppenstufen bebaut, die zwischendrin eine ca 30 cm breite Rampe mit einem eingebauten Plateau haben. Es ist nicht möglich diese Rampe mit dem Fahrrad hinaufzufahren. Hier muss geschoben werden. Bereits mit einem normalen Fahrrad ist dies sehr schwer, aufgrund der Steilheit. Mit einem schweren E-Bike ist es für untrainierte nicht mehr möglich. Ebenso kann auch ein Kinderanhänger oder ein Fahrrad mit Kindersitz nicht heraufgeschoben werden. Auch Fußgänger mit Kinderwagen können diese Route daher nicht nutzen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.47309580387751+8.641928742836173	Hinweise Radverkehr
340	Martin	Überflüssige Ampel - behindern Radverkehrsfluß	Die Ampel für Radfahrer an der Fußgängerkreuzung behindert den Fluß des Radverkehrs. Ein Zebrastreifen würde vollkommen ausreichen um als Radfahrer nicht die Fußgänger umzufahren. Die Schaltung der Ampel ist so unglücklich, dass langsame Radfahrer es in der Grünphase nicht über die nächste große Kreuzung (Ampel am Müller) schaffen und alle hinteren Radfahrer aufhalten, da es auf dem schmalen Radweg nicht möglich ist zu überholen.	6	0	https://maps.google.de/?q=49.409940076358986+8.692604899406435	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
340.1.	Reich		Finde ich auch! Erstens sollte man bedenken, dass jede Ampel aufgrund der Wartung/Reparatur Geld kostet, deshalb solle man nur die wirklich nötigen Ampeln aufstellen. Und wenn schon weder diese Fußgängerampel abgebaut noch der Radweg verbreitert wird (was die beste Lösung wäre - einfach eine Autospur weniger), dann muss unbedingt die Ampelschaltung am Bismarckplatz auf eine langsame Radfahrgeschwindigkeit angepasst werden, sodass man zu 100% auf jeden Fall noch über die Ampel am Müller und über die nach der Bergheimer Straße kommt - egal, ob vor einem ein langsamer Radfahrer fährt oder nicht!! Also entweder den Radweg fürs Überholen verbreitern oder die Ampelschaltung anpassen - der jetzige Zustand darf so jedenfalls auf gar keinen Fall bleiben!	3	0		Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
340.2.	Schön		Hat uns die CDU eingebrockt. Es gab mal eine ausreichend breite Spur auf der Bismarkstraße. Jetzt kann auf dem Radweg nicht mehr überholt werden und man steht vor jeder der vielen Ampeln	3	0		Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
341	Martin	Beschaffenheit des Radwegs Berlinerstr. ist eine Zumutung!	Beschaffenheit des Radwegs Mountainbike kaum überwindbar ist. Eine komplette Erneuerung der stark beschädigten Asphalttschicht wäre von nöten und auch eine Verbereiterung des Radweges wäre wünschenswert.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.41651539557491+8.676474094390871	Hinweise Radverkehr
342	Martin	Anbindung Gaisbergstr. aus dem Norden	Die Gaisbergstr. kann nicht erreicht werden wenn man aus Norden über den Bismarkplatz kommt.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.40685453804531+8.6942195892334	Anschlüsse

343	Martin	Gefahrenstelle: Radweg löst sich in Luft auf	Hier löst sich der Radweg in Luft auf! Autofahrer achten nicht auf den Radverkehr beim rechtsabbiegen in die Bahnhofstr.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.40683010427572+8.69272291660	Hinweise Radverkehr
344	Martin	Ampelschaltung für Radfahrer völligst sinnlos	Die Ampel hier ist völligst unbegründet Rot, nur weil die Autofahrer in die gleiche Richtung auch rot haben? Total sinnlos!! Die Radfahrerampel (für die Radfahrer die auf dem Radfahrstreifen vom Kreisel kommen und nicht auf dem linksseitigen Radweg) muss generell immer grün haben - und nur dann rot werden, wenn eine Straßenbahn kreuzt!!! Wenn die andere Radfahrerampel grün hat (von der Tankstelle kommend) muss auch diese Radfahrerampel selbstverständlich grün bekommen, da dann die Straßenbahnen und Busse sowieso rot haben.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.398797716194615+8.6893272399	Hinweise Radverkehr
344.1.	Reich		Radweg über Eisengreinweg und gelbe Markierung über die Rohrbacherstr. schneiden sich hier äußerst ungünstig, da auch noch Radverkehr in beide Richtungen den Eisengreinweg entlang kommt. Zusammenstoßgefahr sehr hoch! Soll man nun den Radweg Eisengreinweg nutzen oder die gelbe Markierung??	1	0	https://maps.google.de/?q=49.39920268333266+8.69012117385	Hinweise Radverkehr
345	Martin	Welcher Weg nun??	Radweg über Eisengreinweg und gelbe Markierung über die Rohrbacherstr. schneiden sich hier äußerst ungünstig, da auch noch Radverkehr in beide Richtungen den Eisengreinweg entlang kommt. Zusammenstoßgefahr sehr hoch! Soll man nun den Radweg Eisengreinweg nutzen oder die gelbe Markierung??	0	0	https://maps.google.de/?q=49.39961812028873+8.69180023670	Hinweise Radverkehr
346	Martin	Hier sollte der Radverkehr Vorfahrt bekommen!	Gefährliche Stelle, da um die Kurve der Verkehr nicht gut einsehbar ist. Hier sollte der Radverkehr Vorfahrt bekommen!	2	0	https://maps.google.de/?q=49.39961812028873+8.69180023670	Hinweise Radverkehr
346.1.	Reich		Warum sollte an der Verbindung zwischen Gaisbergstr. (= bald Fahrradstraße mit Vorfahrt gewähren für die Einmündungen) und Eisengreinweg nicht der Radverkehr die Vorfahrt bekommen? Dem Verkehr auf dem Steigerweg könnte man genauso gut eine Wartepflicht auferlegen - einfach als Haupttroute sich die Verbindung zw. Eisengreinweg und Gaisbergstr. denken und stattdessen den Steigerweg als untergeordnete kreuzende Straße ansehen. Zumindest sollte wenigstens das aktuelle Stopp-Schild für die Radfahrer Richtung Eisengreinweg am Kreuzungspunkt Steigerweg durch ein Vorfahrt-gewähren-Schild ersetzt werden: Wenn frei ist, darf der Radverkehr nicht zum Anhalten gezwungen werden!	1	0	https://maps.google.de/?q=49.40186281548075+8.69248151779	Hinweise Radverkehr
347	Martin	Vorfahrt für Radverkehr aus Norden	Hier gilt rechts vor links, sodass eigentlich an jeder Kreuzung der Verkehr der in die Gaisbergstr. einbiegt vorfahrt hat. Nicht zielführend für eine Fahrradstr. Radverkehr aus Norden sollte Vorfahrt bekommen und Seitenstr. Vorfahrt achten! Im Kreuzungsbereich Stangenweg und Grenzhöfer Straße, könnte man die Verkehrssituation recht einfach durch einen Kreisverkehr steuern. Zusätzlich würde das auch noch die Geschwindigkeit der PKW an den Ortseingangsstraßen merklich reduzieren, was auch hier wiederum einen erhöhten Sicherheitsaspekt mit sich bringt. Platz ist auch an dieser Stelle ausreichend vorhanden. Die Vorteile von Kreisverkehren werden uns schon seit Jahren von unseren Nachbarstaaten aufgezeigt (Frankreich, Niederlande,) Somit könnte man auch den Fahrradvorrang sicherstellen.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.44035052076897+8.60413759946	Hinweise Radverkehr
348	Rössler	Verkehrsberuhigter Ortseingang	An der Kreuzung Stangenweg und Friedrichsfelder Straße, könnte man sehr einfach einen Kreisverkehr installieren. Diese Gefahrenminimierung würde zur Verkehrsberuhigung führen (langsames fahren der PKW) und der RadSCHNELLWEG hätte Gleichberechtigung mit dem restlichen Verkehr. Eine kleine begrünte Insel ist dort eh schon in der Verkehrsfläche eingebaut, platz wäre also vorhanden!	5	0	https://maps.google.de/?q=49.44567490127093+8.59881877899	Variante Edingen-Neckarhausen
349	Rössler	Sichere Straßenquerung!	Wer vom Grenzhof mit dem PKW kommt, sieht die Fahrradfahrer die rechts seitlich vom Feldwegkommen überhaupt nicht. Wenn das auch noch ein Vorrangweg RSW geben soll, ist das Unfallpotential höher als von vielen angenommen. Grenzhöfer Straße ist eine Kreisstraße und keine Gemeindestraße. Wurde beim Kreis überhaupt schon einmal die Möglichkeit angefragt hier Vorrang für Fahrradfahrer zu realisieren?	1	0	https://maps.google.de/?q=49.44365194894087+8.60951006412	Variante Edingen-Neckarhausen
350	Rössler	Unübersichtliche Straßenkreuzung vs. Vorrang RSW	Wer vom Grenzhof mit dem PKW kommt, sieht die Fahrradfahrer die rechts seitlich vom Feldwegkommen überhaupt nicht. Wenn das auch noch ein Vorrangweg RSW geben soll, ist das Unfallpotential höher als von vielen angenommen. Grenzhöfer Straße ist eine Kreisstraße und keine Gemeindestraße. Wurde beim Kreis überhaupt schon einmal die Möglichkeit angefragt hier Vorrang für Fahrradfahrer zu realisieren?	3	0	https://maps.google.de/?q=49.44365194894087+8.60951006412	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

351	Rössler	Radschnellweg nach Schwetzingen fertigbauen!	An der Bundesbahnbrücke hört der Radweg auf, hier sollte endlich einmal der Radweg bis nach Schwetzingen fertig gebaut werden. Wer hier als Eltern auf dem Fahrrad mit seinen Kindern nach Schwetzingen fahren möchte, der begibt sich auf eine Gefährliche Reise, weil die Auffahrt auf die Brücke von beiden Seiten nicht übersichtlich ist, und schon gefährliche Situation durch überholende Autofahrer entstanden sind. Das wäre eine wirkliche Verbesserung für den Radverkehr!	0	0	https://maps.google.de/?q=49.430486768875014+8.600149154663088	Anschlüsse
352	Rössler	Verkehrszählung - Richtige Zahlen?	Laut Regierungspräsidium wurden Erhebungen zum Radverkehr und den Fußgängern aufgenommen. Die aktuellen Zahlen, sind ernüchternd. Wurden auch schon einmal Erhebungen zum landwirtschaftlichen Verkehr erhoben, ob dieser so hoch frequentiert genutzt wird wie angegeben? Das wäre ein Interessanter Vergleich und würde zur Lösungsfindung für eine friedliche Koexistenz beitragen.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.44755128933271+8.596973419189455	Frage
353	Schäfers	vorm Kurpfalzkreisel in die Stadt	Die Stadt Mannheim plant meines Wissens sowieso eine Umgestaltung dieses Areals, genaueres ist mir nicht bekannt. Es bietet sich die Möglichkeit, die RSV von Osten kommend über das Cahn-Garnier-Ufer (oder auch den Damm-Weg), sofern dies autofrei gestaltet wird, über die schon vorhandene Abbiegespur in die Quadrate zu lenken und auf der Straße zwischen U2 und U3 autofrei zum Paradeplatz zu führen. Ein Problem ist die Zufahrt zum Parkhaus, müsste verlegt werden. So würde der komplizierte und konfliktreiche Knotenpunkt Kurpfalzkreisel ebenso gemieden wie die Marktstraße.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.492402776138604+8.472883701324465	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
354	Jakob	Umwege	Bekanntermaßen suchen Menschen kürzere Wege (s. entsprechende Experimente). Radfahrer werden Umwege nicht akzeptieren und die kürzeren Schleichwege bevorzugen. E-Bike-Fahrer möglicherweise, da sie so vielleicht schneller unterwegs sein können (was allerdings energetischer Unsinn ist).	2	0	https://maps.google.de/?q=49.47074560429673+8.58461380004883	Variantenentscheidung
354.1.	Schneider		Sehe ich ganz genauso. Ich würde diese Strecke nicht wählen, da sie den Weg verlängert. warum sollte ich dies wollen?	0	0		Variantenentscheidung
355	Reich	Vorfahrt für Radfahrer	Sowohl an allen Einmündungen in der Vangerowstraße als auch in der Voßstraße (bald Fahrradstraßen) muss der Radverkehr aus beiden Richtungen immer Vorfahrt bekommen! Für Radfahrer ist es ungleich schwerer nach dem Anhalten wieder zu beschleunigen als für Autofahrer. z.B.: Thibautstr./Fehrentzstr./Bluntschlistr./Kirchstr. Für die Kreuzung Luisenstr./Schneidmühlstr. gilt das ebenso...	2	0	https://maps.google.de/?q=49.408767315412064+8.682825565338137	Hinweise Radverkehr
356	Reich	zu schmale Schutzstreifen, besser Piktogramme	Die schmalen Schutzstreifen (v.a. bergauf) führen dazu, dass 99,9% der Autofahrer die Radfahrer mit viel zu geringem Seitenabstand (oft max. 40 cm!) überholen - Spurdenken! Das ist erstens lebensgefährlich und zweitens Stress pur - so kann eine Verkehrswende nicht gelingen. https://provolo-bgl.mtmedia.org/2017/04/03/der-wahre-unterschied-zwischen-schutzstreifen-und-radfahrstreifen/ -> asymmetrische Fahrbahnaufteilung (Mischverkehr bergab, dafür breiterer Radfahrstreifen/Schutzstreifen bergauf)! Viel sicherer ist es deshalb, wenn 1. der Schutzstreifen bergab ganz entfernt wird, damit die Fahrspur bergab um ca. 70 cm nach Süden versetzt werden kann 2. in der Mitte dieser Fahrspur bergab Fahrradpiktogramme aufgebracht werden als Zeichen, dass hier die Radfahrer legaler Weise im Mischverkehr fahren und ausreichend Abstand zum Rand einhalten müssen 3. beide Fahrspuren dazu noch insgesamt verschmälert werden, sodass im Endeffekt 4. entweder ein schön breiter Schutzstreifen (1,50m) bergauf angebracht werden kann oder 5. dort ebenfalls Fahrradpiktogramme die Akzeptanz von Radfahrern auf der Straße erhöhen und so endlich das Spurdenken der Autofahrer bei den aktuellen Schutzstreifen hier entfällt	3	0	https://maps.google.de/?q=49.41149062576291+8.693409562110903	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
357	Risch	Weg bis zur Carlo-Schmid-Brücke, ab dort Feldweg bis Autobahnbrücke ausbauen parallel zum Damm	unterhalb vom Damm verläuft ein kaum genutzter Feldweg von der Carlo-Schmid-Brücke bis zur Autobahnbrücke. Bis dahin müsste ein Weg ca. 970 m parallel zum Damm oder auf dem Damm bis zur Brücke geplant und gebaut werden. Damit würden all die Verkehrskonflikte an den Sportplätzen und in Feudenheim (Kreuzungen, Fußgänger, Autos etc.) umgangen, der Weg wäre wesentlich attraktiver für die Nutzer+innen.Ab der Autobahnbrücke könnte der Weg optimal nach Illvesheim weitergeführt werden. Es gebe keine Konflikte mit den Fußgänger~ und Joggerr*innen	3	0	https://maps.google.de/?q=49.484715472201174+8.511807918548586	Variante Mannheim

358	Risch	Brücken über Neckar sind bereits jetzt schon am Kapazitätslimit hier die Fahrradbrücke, damit würde das ganze Naherholungsgebiet aufgewertet	wenn zusätzlicher Fahrradverkehr (Bugaschnellweg, Darmstadtschnellweg, usw.) wünschenswerterweise generiert wird, sind die Brücken (Fdh Schleuse, Friedrich-Ebert-Brücke und Kurfürstenbrücke nicht in der Lage den Radverkehr angemessen aufzunehmen.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.49157346961634+8.483011722564699	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
359	Risch		optimale direkte Fahrradbindung von Luisenpark mit Sportpark und Bugagelände, Entlastung der anderen ohnehin schon stark frequentierten Brücken und Fuß- und Fahrradwege. unterhalb vom Damm verläuft ein kaum genutzter Feldweg von der Carlo-Schmid-Brücke bis zur Autobahnbrücke. Bis dahin müsste ein Weg ca. 970 m parallel zum Damm oder auf dem Damm bis zur Brücke geplant und gebaut werden. Damit würden all die Verkehrskonflikte an den Sportplätzen und in Feudenheim (Kreuzungen, Fußgänger, Autos etc.) umgangen, der Weg wäre wesentlich attraktiver für die Nutzer+innen. Ab der Autobahnbrücke könnte der Weg optimal nach Ilvesheim weitergeführt werden.	4	0	https://maps.google.de/?q=49.48934681663534+8.494910001754763	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
360	Risch	alternative Strecke ohne Kreuzungen und Konflikten Öffnung der Stadt zum Neckar, Rückbau der Uferstr. (Garnier, Braun), Nutzung als Radschnellweg	es gibt viel Konfliktpotential mit Fußgänger*innen, Rollerfahrer*innen, Jogger*innen, etc. daher Straße nutzen und für Autoverkehr sperren. Den Radverkehr mit einer Radbrücke am Fernsehturm direkt über Straßenbahn und Neckar und Straßenbahn am Fernmeldeturm ans andere Neckarufer führen.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.48079817677882+8.524489402770998	Variante Mannheim
361	Risch		Parallel neben dem bestehenden Stangenweg könnte eine neue Trasse für den Radschnellweg anlegt werden. Der heute schon bestehende (und von Radfahrern viel genutzte) Stangenweg könnte in diesem Zuge als Wirtschaftsweg ausgewiesen sein, um Konflikte zwischen Wirtschaftsverkehr (Landwirtschaft) und Radfahrern zu vermeiden. Der Wirtschaftsverkehr hat dadurch sogar Vorteile, da er sich nicht mehr - wie bisher - mit dem Radverkehr arrangieren muss. Dies könnte auch für Spaziergänger und Inline-Skater attraktiver werden. Der Radverkehr (unerheblich ob es sich um touristischen Verkehr oder Alltagsverkehr handelt) kann somit einen Weg frei von anderen Verkehrsarten gefahrlos nutzen. Dies bringt folgende Vorteile mit sich: - keine Engstellen, so können auch nebeneinander fahrende Radfahrer überholt werden - ausreichende Sichtbeziehungen / Freihaltung der Sichtfelder - größtmögliche Direktheit / Linienführung (Pendler sind nicht daran interessiert durch besiedeltes Gebiet zu fahren) - gute Möglichkeiten der Netzverknüpfung / Potentialausschöpfung (Richtung Grenzhof + Plankstadt und Richtung Neu-Edingen + Friedrichsfeld) - eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit ist realisierbar / schnelles Vorankommen mit guten Überholmöglichkeiten - möglichst geringer Energieverbrauch für den Radfahrer, da keine Tunnelung - sehr gute räumliche Möglichkeit der Trennung des Radweges von Fahrweg und Gehweg - leichtere Separierung von innerörtlichem hohem Aufkommen von KFZ-Verkehr und Fußverkehr - möglichst hohe Sicherheit des Radverkehrs - Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern - verschmutzte Fahrbahn durch Landwirtschaft stellt keine Gefahr für Radfahrer dar - Landwirte hätten eigenen Fahrweg für sich (siehe bspw. Weserradweg: weite Strecken verlaufen dort entlang landwirtschaftlicher Flächen) unabhängig davon wie hoch das landwirtschaftliche Verkehrsaufkommen ist oder sein wird. Die Landwirte werden somit nicht verkehrsbehindert durch den Radverkehr und die Arbeit der Betriebe nicht beeinträchtigt. Die Variante auf dem Stangenweg ist für alle Seiten, insbesondere aber für die Radfahrer, die beste Lösung und entspräche dem Konzept Radschnellweg am meisten.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.491448027070284+8.477668762207033	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
362	Rössler	Stangenweg: Widmung - Vereinbarkeit von Landwirtschaft und Radschnellweg	Hier sollte (nur) den Radfahrern das vorsichtige Rechtsabbiegen trotz roter Fußgängerampel in die Luisenstr. erlaubt werden, um die lange Rotphase am Bismarckplatz zu umgehen. Konflikte mit Fußgängern sind hier nicht zu erwarten, da die Ampel hier nicht zu stark von Fußverkehr frequentiert ist.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.442166072168156+8.60235929489136	Variante Edingen-Neckarhausen
363	Reich	Grünpfeil für Radfahrer		3	0	https://maps.google.de/?q=49.41024809598005+8.692447990179064	Hinweise Radverkehr
364	Rössler	Fußverkehr Weg südliche Seite OEG	Auf dem Weg entlang der OEG sind vermehrt Personen unterwegs (freizeitorientierter Fußverkehr, Schüler, Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Senioren).	4	0	https://maps.google.de/?q=49.44245208950641+8.612079620360133	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

364.1.	Pirch-Rieseberg	Gerade schwache VerkehrsteilnehmerInnen profitieren von der verbesserten Sicherheit durch einen Fahrradstarße (weniger Autos, mehr Platz für Rad&Fuß). Der Parkplatz an der Werner-Herold-Halle wird genutzt durch Besucher der beiden Hallen bzw. der Schule und des Kindergartens. Bei Veranstaltungen in den Hallen oder in der Schule besteht bei der Zufahrt zum / auf dem Parkplatz der Werner-Herold-Halle ein Konfliktpotential durch gefahrenträchtige Park- und Rangiersituationen. Der Radschnellweg würde diese Verkehrssituation noch verschärfen.	0	0	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
365	Rössler	Werner-Herold-Halle und Pestalozzihalle, Schule, Kindergarten Engstelle Edingen West Vogelskorb / Friedrichsfelder Str.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.44516568320016+8.60728383064 https://maps.google.de/?q=49.44677005098409+8.60468745231 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
366	Rössler	Engstelle Edingen West Vogelskorb / Friedrichsfelder Str.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.434756944222876+8.633708953857424 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
367	.	Generell zu StVO Zeichen 237 und Zeichen 244 Ich stelle mir die Frage wie es mit Dauerläufern oder auch Spaziergängern ist. Mit dem Zeichen 237 oder wahrscheinlich eher Zeichen 244, ist es dann verboten, dort zu Fußverkehr zu sein?! Da es in weiten Teilen, zumindest zwischen den Orten keinen Gehweg gibt, muss doch StVO §25 gelten: (1) Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. [...] Das hieße, ein Dauerläufer kann, wenn weder Gehweg noch nutzbarer Seitenstreifen vorhanden ist, auf diesem Radweg/dieser Fahrradstraße laufen. Oder?	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41083358970467+8.689820766448976 Frage
368	Schön	4-Meter-Radschnellweg Wie will man 4 Meter von der B37 für den Fahrradschnellweg abzwacken? Dieses Problem ist allerdings an vielen Stellen. Wenn alles nur minimal verbessert wird, macht der Radschnellweg insgesamt wenig Sinn. Als Alternative zum Autopendeln muss es jedoch nach den Richtlinien eines Radschnellweges durchgeführt werden - nicht laufend nach dem reduzierten Standard! Die Autoparkplätze an der Neckarseite müssen eindeutig entfallen, damit der Radweg verbreitert werden kann! Ein paar hundert Meter weiter westlich im kleinen Park ist eine Verbreiterung kein Problem. Noch weiter westlich muss jeweils jede Kfz-Spur so schmal wie möglich werden, bzw. die Fahrspuren müssen nach Süden verlegt werden damit man wirklich auch überall auf die 4 m Radweg kommt, selbst wenn das viel kostet, aber da führt kein Weg dran vorbei!	1	0	https://maps.google.de/?q=49.445633047930336+8.598561286926271 Hinweise Radverkehr
368.1.	Reich	Querung der Friedrichsfelder Str. an dieser Stelle (auf Höhe des Stangenweges) ist einfacher und kostengünstiger (im Vergleich zu Querung am Bahnübergang Friedrichsfelder Str. mit evtl. Tunnelung) realisierbar durch geänderte Vorfahrtsregeln (Beispiele Niederlande) um den Radverkehrsfluss besser zu gewährleisten.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.44026854904299+8.603968620300295 Hinweise Radverkehr
369	Rössler	Querung Stangenweg / Friedrichsfelder Str. Querung der Grenzöfer Str. an dieser Stelle (auf Höhe des Stangenweges) ist einfacher und kostengünstiger (im Vergleich zu Querung am Bahnübergang Grenzöfer Str. mit evtl. Tunnelung) realisierbar durch geänderte Vorfahrtsregeln (Beispiele Niederlande) um den Radverkehrsfluss besser zu gewährleisten.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.43855234357095+8.608925342559816 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
370	Rössler	Querung Stangenweg / Grenzöfer Str. Radschnellwegverbindungen werden zunehmend wichtiger. Ziel ist ein Gesamtkonzept das auch für die Zukunft, d.h. für die nächsten Jahrzehnte tragfähig ist. Hierbei sollte bedacht werden, dass bereits heute in Kauf genommene Engstellen und Gefahrensituationen durch vorhandene Zwangspunkte bei der Trasse „Südliche Seite OEG-Linie“ in Zukunft noch kritischer werden. Das Ziel eines Radschnellweges ist es gerade den größtmöglichen Anteil der Bevölkerung in Zukunft an die Trasse anzubinden und noch viel mehr Berufspendler künftig mit der Trasse zu erreichen um unsere Umwelt nachhaltig durch Vermeidung von PKW-Verkehr zu schützen. Dieses Ziel wäre mit Sicherheit nachhaltiger mittels Realisierung der Trasse am Stangenweg zu erreichen. Das Fahrrad soll schließlich künftig das Verkehrsmittel der Wahl im Berufsverkehr sein.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.43969648722568+8.603560924530031 Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
371	Rössler	Gesamtkonzept Radschnellweg - Nachhaltigkeit Zubringer aus den o.g. Richtungen sind hier attraktiver, leichter und schneller zu realisieren (im Vergleich zu der Trasse an der OEG-Linie) um das Potential des Radschnellweges auch in Zukunft optimal durch Entstehen eines gesamten Radwegenetz abschöpfen zu können (Korridor von 2 Kilometer links und rechts der Trasse soll optimal einfließen).	2	0	https://maps.google.de/?q=49.43969648722568+8.603560924530031 Variante Edingen-Neckarhausen
372	Rössler	Zubringer aus Richtung Grenzöfer und Plankstadt	2	0	https://maps.google.de/?q=49.43969648722568+8.603560924530031 Variante Edingen-Neckarhausen

373 Rössler	Zubringer aus Richtung Neu-Edingen und Friedrichsfeld	Zubringer aus den o.g. Richtungen sind hier attraktiver, leichter und schneller zu realisieren (im Vergleich zu der Trasse an der OEG-Linie) um das Potential des Radschnellweges auch in Zukunft optimal durch Entstehen eines gesamtes Radwegenetz abschöpfen zu können (Korridor von 2 Kilometer links und rechts der Trasse soll optimal einfließen).	1	https://maps.google.de/?q=49.445402853918516+8.5976171493 0 5303	Variante Edingen-Neckarhausen
374 Rössler	Stangenweg: Widmung - Vereinbarkeit von Landwirtschaft und Radschnellweg	<p>Parallel neben dem bestehenden Stangenweg könnte eine neue Trasse für den Radschnellweg angelegt werden. Der heute schon bestehende (und von Radfahrern viel genutzte) Stangenweg könnte in diesem Zuge als Wirtschaftsweg ausgewiesen sein, um Konflikte zwischen Wirtschaftsverkehr (Landwirtschaft) und Radfahrern zu vermeiden. Der Wirtschaftsverkehr hat dadurch sogar Vorteile, da er sich nicht mehr - wie bisher - mit dem Radverkehr arrangieren muss. Dies könnte auch für Spaziergänger und Inline-Skater attraktiver werden. Der Radverkehr (unerheblich ob es sich um touristischen Verkehr oder Alltagsverkehr handelt) kann somit einen Weg frei von anderen Verkehrsarten gefahrlos nutzen. Dies bringt folgende Vorteile mit sich: - keine Engstellen, so können auch nebeneinander fahrende Radfahrer überholt werden - ausreichende Sichtbeziehungen / Freihaltung der Sichtfelder - größtmögliche Direktheit / Linienführung (Pendler sind nicht daran interessiert durch besiedeltes Gebiet zu fahren) - gute Möglichkeiten der Netzverknüpfung / Potentialausschöpfung (Richtung Grenzhof + Plankstadt und Richtung Neu-Edingen + Friedrichsfeld) - eine gute Durchschnittsgeschwindigkeit ist realisierbar / schnelles Vorankommen mit guten Überholmöglichkeiten - möglichst geringer Energieverbrauch für den Radfahrer, da keine Tunnelung - sehr gute räumliche Möglichkeit der Trennung des Radweges von Fahrweg und Gehweg - leichtere Separierung von innerörtlichem hohem Aufkommen von KFZ-Verkehr und Fußverkehr - möglichst hohe Sicherheit des Radverkehrs - Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern - verschmutzte Fahrbahn durch Landwirtschaft stellt keine Gefahr für Radfahrer dar - Landwirte hätten eigenen Fahrweg für sich (siehe bspw. Weserradweg: weite Strecken verlaufen dort entlang landwirtschaftlicher Flächen) unabhängig davon wie hoch das landwirtschaftliche Verkehrsaufkommen ist oder sein wird. Die Landwirte werden somit nicht verkehrsbehindert durch den Radverkehr und die Arbeit der Betriebe nicht beeinträchtigt. Die Variante auf dem Stangenweg ist für alle Seiten, insbesondere aber für die Radfahrer, die beste Lösung und entspräche dem Konzept Radschnellweg am meisten.</p> <p>Auch auf diesem Weg (südliche Seite OEG) findet heute landwirtschaftlicher Verkehr (u.U. mit Hänger und Maschinen) sowie LKW-Anlieger-Verkehr statt. Dieser müsste auch zukünftig für die vielen verschiedenen Anlieger gewährleistet sein. Hier bräuchte man also künftig Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken bzw. Scheuneneinfahrten / Rangiermöglichkeiten / Wendemöglichkeiten (da Ein- und Ausfahrt insbesondere künftig nur in eine Richtung zielführend wäre). Dies alles unter innerorts räumlich viel engeren Verhältnissen und kleinteiliger Parzellierung. An dieser Stelle wären demgemäß auf relativ geringem Raum viele schnelle Radfahrer, Fußgänger (wird bereits heute viel von Familien und Senioren als Spazierweg genutzt), landwirtschaftlicher Verkehr und LKW-Verkehr zu vereinbaren. Ein unbefestigter Streifen für landwirtschaftlichen Verkehr wäre hier in Anbetracht des vorhandenen hohen Fußverkehrs und eines künftig dazukommenden Radschnellweges nicht ungefährlich. Desweiteren müsste der motorisierte Verkehr den Radschnellweg kreuzen, um wieder in den normalen Straßenverkehr einmünden zu können. Um das Konfliktpotential beim Ausbau eines Radschnellweges zu minimieren, sollte darauf geachtet werden, dass beiden Nutzergruppen, Radverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr, ausreichend Fläche zur Verfügung steht, was bei dieser Trassenvariante nur sehr suboptimal zu realisieren wäre. Radpendler sollten daher nicht entlang der OEG-Linie geführt werden.</p>	3	https://maps.google.de/?q=49.43823142043514+8.60971927642 0 8224	Variante Edingen-Neckarhausen
375 Rössler	Linie südliche Seite OEG	<p>Auch auf diesem Weg (südliche Seite OEG) findet heute landwirtschaftlicher Verkehr (u.U. mit Hänger und Maschinen) sowie LKW-Anlieger-Verkehr statt. Dieser müsste auch zukünftig für die vielen verschiedenen Anlieger gewährleistet sein. Hier bräuchte man also künftig Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken bzw. Scheuneneinfahrten / Rangiermöglichkeiten / Wendemöglichkeiten (da Ein- und Ausfahrt insbesondere künftig nur in eine Richtung zielführend wäre). Dies alles unter innerorts räumlich viel engeren Verhältnissen und kleinteiliger Parzellierung. An dieser Stelle wären demgemäß auf relativ geringem Raum viele schnelle Radfahrer, Fußgänger (wird bereits heute viel von Familien und Senioren als Spazierweg genutzt), landwirtschaftlicher Verkehr und LKW-Verkehr zu vereinbaren. Ein unbefestigter Streifen für landwirtschaftlichen Verkehr wäre hier in Anbetracht des vorhandenen hohen Fußverkehrs und eines künftig dazukommenden Radschnellweges nicht ungefährlich. Desweiteren müsste der motorisierte Verkehr den Radschnellweg kreuzen, um wieder in den normalen Straßenverkehr einmünden zu können. Um das Konfliktpotential beim Ausbau eines Radschnellweges zu minimieren, sollte darauf geachtet werden, dass beiden Nutzergruppen, Radverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr, ausreichend Fläche zur Verfügung steht, was bei dieser Trassenvariante nur sehr suboptimal zu realisieren wäre. Radpendler sollten daher nicht entlang der OEG-Linie geführt werden.</p>	5	https://maps.google.de/?q=49.44202655090993+8.61304521560 0 6691	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

Zwar sind zusätzliche Verkehrsteilnehmer (PKWs auf Grenzhöfer Str.) ggf. untergeordnet, dies ist jedoch am besten realisierbar in Bereichen, die abseits eines starken Verkehrsknotenpunktes (Bahn, Fußgänger, PKW, Radfahrer) wie hier liegen. Überdies herrschen hier keine ausreichenden Sichtbeziehungen und keine vollständige Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder. Die Bahnen fahren an den für Berufspendler einschlägigen Tageszeiten mit sehr hoher Frequenz. PKW-Rückstau am Verkehrsknotenpunkt bei nicht funktionierender Beschränkung am Bahnübergang oder bei nicht möglicher Fahrt in Grenzhöfer Str. wegen parkender Autos am Straßenrand sollte bedacht werden. Das Verkehrsaufkommen an diesem Verkehrsknotenpunkt wird sich künftig noch erhöhen durch den Neubau des Kindergartens und damit verbundener höherer Anzahl der regelmäßigen Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle. Um Verlustzeiten für Radfahrer auf der Trasse zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen, bräuchte man an dieser Stelle ggf. sogar die Variante einer kostenintensiven Unterführung (wenn Leuchtsignale mit Priorisierung für den Radverkehr und Kreisverkehr ausscheiden) für Radfahrer. Die Kosten eines Radschnellweges sind stark abhängig vom Anteil von Brücken und Tunneln. Auch in der Untertunnelung sollen Ausweichen und Überholen möglich sein. Bei starkem Radverkehr kann es hier zu Rückstaus kommen. Je nachdem von welcher Steigung und welcher Tunnelgesamtlänge auszugehen ist, gelingt es nicht jedem (Senioren, kleinere Kinder, Räder mit Anhängern etc.) ohne Weiteres weiterzufahren. Hier kann es zu Schiebeabschnitten kommen mit Konflikten und Schlimmerem. Niemand kann sagen, wie hoch die Radverkehrsmengen in Zukunft auf dieser Route sein werden. Das Radverkehrsaufkommen wird künftig wesentlich zunehmen. Ein entsprechend breiter und sicherer Ausbau ohne Engstellen / Tunnelung wäre auch leistungstärker. Elektrofahrräder haben nun einmal eine hohe Unfallquote. Außerdem kommt erschwerend der Platzverbrauch an den Zufahrten des Tunnels hinzu. Zu den Baukosten wären auch die zukünftigen Betriebs-/Unterhaltungskosten einer evtl. notwendig werdenden Untertunnelung in die Investitionsrechnung miteinzubeziehen. Ein pareto-optimaler Einsatz der Gelder im Rahmen der Strategie der Bundesregierung „Entwicklung nationaler Radverkehrsplan“ wäre hier dem OEG-Linie / Grenzhöfer Str. - Gemeinschaftsprojekt zuträglich. Oberziel ist es, Radfahren insgesamt sicherer, schneller und attraktiver zu machen durch eine insgesamt bundesweit attraktivere Fahrradinfrastruktur.

Verkehrsknotenpunkt Trasse
OEG-Linie / Grenzhöfer Str. -
Bahnübergang

376 Rössler

1

<https://maps.google.de/?q=49.44358916632634+8.60933303833>

0 008

Hinweise Bereich
Edingen-Neckarhausen

		Zwar sind zusätzliche Verkehrsteilnehmer (PKWs auf Friedrichsfelder Str.) ggf. untergeordnet, dies ist jedoch am besten realisierbar in Bereichen, die abseits eines starken Verkehrsknotenpunktes (Bahn, Fußgänger, PKW, Radfahrer) wie hier liegen. Die Bahnen fahren an den für Berufspendler einschlägigen Tageszeiten mit sehr hoher Frequenz. PKW-Rückstau am Verkehrsknotenpunkt bei nicht funktionierender Beschränkung am Bahnübergang sollte bedacht werden. Um Verlustzeiten für Radfahrer auf der Trasse zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen, bräuchte man an dieser Stelle ggf. sogar die Variante einer kostenintensiven Unterführung (wenn Leuchtsignale mit Priorisierung für den Radverkehr und Kreisverkehr ausscheiden) für Radfahrer. Auch in der Untertunnelung sollen Ausweichen und Überholen möglich sein. Bei starkem Radverkehr kann es hier zu Rückstaus kommen. Je nachdem von welcher Steigung und welcher Tunnelgesamtlänge auszugehen ist, gelingt es nicht jedem (Senioren, kleinere Kinder, Räder mit Anhängern etc.) ohne Weiteres weiterzufahren. Hier kann es zu Schiebeabschnitten kommen mit Konflikten und Schlimmerem. Niemand kann sagen, wie hoch die Radverkehrsmengen in Zukunft auf dieser Route sein werden. Das Radverkehrsaufkommen wird künftig wesentlich zunehmen. Ein entsprechend breiter und sicherer Ausbau ohne Engstellen / Tunnelung wäre auch leistungstärker. Elektrofahrräder haben nun einmal eine hohe Unfallquote. Außerdem kommt erschwerend der Platzverbrauch an den Zufahrten des Tunnels hinzu. Zu den Baukosten wären auch die zukünftigen Betriebs-/Unterhaltungskosten einer evtl. notwendig werdenden Tunnelung in die Investitionsrechnung miteinzubeziehen. Ein pareto-optimaler Einsatz der Gelder im Rahmen der Strategie der Bundesregierung „Entwicklung nationaler Radverkehrsplan“ wäre hier dem Gemeinschaftsprojekt zuträglich. Oberziel ist es, Radfahren insgesamt sicherer, schneller und attraktiver zu machen durch eine insgesamt bundesweit attraktivere Fahrradinfrastruktur.					https://maps.google.de/?q=49.446881657224665+8.6041402816	Hinweise Bereich
377	Rössler	Verkehrsknotenpunkt Trasse OEG-Linie / Friedrichsfelder Str. - Bahnübergang		2	0	https://maps.google.de/?q=49.44346360085607+8.60991239547	Edingen-Neckarhausen	
378	Rössler	Parkplätze der Kleingartenanlage	Konflikt Parkplätze und Radschnellweg	2	0	https://maps.google.de/?q=49.41472855946493+8.65509152412	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen	
379	Schaller	Radweg am Neckar	Hier zweigt ein sehr schöner Radweg am Neckar entlang ab. Den könnte man zumindest in einer Richtung gut nutzen. Leider endet er bei der Hermann-Treiber-Str. und man muss auf der Mannheimer Str. weiterfahren. Könnte man ihn nicht weiterführen bis Neckarhausen?	0	0	https://maps.google.de/?q=49.40945841007469+8.66830945014	Variante Heidelberg	
380	Schaller	Neue Neckarbrücke anbinden	Hier ist unbedingt die Anbindung an die neu geplante Radbrücke über den Neckar erforderlich, Rampen benötigen evtl. viel Platz. Hier stauen sich Radfahrer aus der Poststr. und Fußgänger an der Ampel über die Rohrbacher Str. Wenn die Fußgängerampel grün zeigt, stehen meistens keine Autos an der roten Ampel, da sie schon an der vorherigen Ampel am Bismarckplatz stoppen müssen. Dann können Radfahrer die Rohrbacher Str. schräg queren zur Einmündung in die Plöck. Dort müssen sie aber oft auf Straßenbahnen und Busse warten, die auch bei grüner Fußgängerampel fahren dürfen. Manchmal stehen vor der Einmündung auch Straßenbahnen, die auf Einfahrt in den Bismarckplatz warten.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.40848808248581+8.69240641593	Anschlüsse	
381	Schaller	Anschluss an Plöck	Bitte einfach die Haltelinien für den Kfz-Verkehr vor der Fußgängerampel ca. 10 m nach Norden verlegen, damit die Radfahrer zwischen der Kleinen Plöck und der Poststraße besser kreuzen können. Zur Not kann man auch die Ampelzeiten anpassen oder ein Schild anbringen bei Rückstau Kreuzung freihalten, falls die Befürchtung besteht, dass sich durch die kürzere Kfz-Spur ein Rückstau bildet. Auch wenn die neue Radachse am Adenauerplatz gebaut wird, werden viele trotzdem weiter über die Plöck und die Poststraße fahren und auch für die muss es hier eine Verbesserung geben.	3	0	https://maps.google.de/?q=49.40848808248581+8.69240641593	Hinweise Radverkehr	
381.1.	Reich			2	0		Hinweise Radverkehr	

382 Schaller	Neckarquerung über Eisenbahnbrücke	Der schönste Weg Heidelberg Mannheim führt z.Z. zwischen Heidelberg Ladenburg auf der Nord(Ost)Seite des Neckar, zwischen Neckarhausen Mannheim auf der Südseite des Neckar und Querugn des Neckar über die Eisenbahnbrücke zwischen Ladenburg und Neckarhausen (mit viel Zeit bei Freizeitausflügen auch über die Fähre). Diese Brücke sollte auf jeden Fall als Anschluss zwischen Wegen auf Nord- und Südseite des Neckars eingeplant werden. Obwohl wir in der sogenannten Metropolregion leben, die länderübergreifend funktionieren und planen sollte, fehlt mir bei der Radschnellwegplanung die Quer-Verbindung zwischen BaWü und RLP. Auf der rheinland-pfälzischen Seite wird der Radschnellweg Schifferstadt – LU – MA geplant, aber alle Wege führen durch das Nadelöhr in LU-MA über den Rhein. Dies ist höchst unattraktiv für pendelnde Radler. Man sollte Radbrücken über den Rhein mitdenken, auf denen der Radverkehr nicht erst in LU die Seite wechseln kann. Von Altrip bspw. pendeln mehr Menschen nach Mannheim als nach Ludwigshafen. Querverbindungen bitte unbedingt mitdenken und nicht wie beim Nahverkehr an der Ländergrenze stoppen! Dieser Radweg muss (!) wegen des starken Radverkehrs aus - beiden - Richtungen viel breiter werden (Fahrspuren etwas verengen, Rand des Tankstellenareals kaufen)! Der viel zu schmale Radweg ist nicht für Radverkehr aus zwei Richtungen ausgelegt, hier kommt es regelmäßig zu Behinderungen (und Überholen von langsamen Radfahrern ist praktisch unmöglich). Wenigstens an der Mittelinsel hier am Kreisel über die Rohrbacher Str. sollten auf den beiden Kfz-Fahrspuren Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen Richtung Nord-Westen und eine Furtmarkierung aufgebracht werden, damit den Autofahrern verdeutlicht wird, dass hier einige Radfahrer den breiteren Radfahrstreifen ohne Gegenverkehr auf der nordwestlichen Seite und nicht den linksseitigen schmalen Radweg benutzen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.47149857302211+8.60038518905 6398	Anschlüsse
383 Krüger	Rad-Querverbindungen über den Rhein	Menschen nach Mannheim als nach Ludwigshafen. Querverbindungen bitte unbedingt mitdenken und nicht wie beim Nahverkehr an der Ländergrenze stoppen! Dieser Radweg muss (!) wegen des starken Radverkehrs aus - beiden - Richtungen viel breiter werden (Fahrspuren etwas verengen, Rand des Tankstellenareals kaufen)! Der viel zu schmale Radweg ist nicht für Radverkehr aus zwei Richtungen ausgelegt, hier kommt es regelmäßig zu Behinderungen (und Überholen von langsamen Radfahrern ist praktisch unmöglich). Wenigstens an der Mittelinsel hier am Kreisel über die Rohrbacher Str. sollten auf den beiden Kfz-Fahrspuren Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen Richtung Nord-Westen und eine Furtmarkierung aufgebracht werden, damit den Autofahrern verdeutlicht wird, dass hier einige Radfahrer den breiteren Radfahrstreifen ohne Gegenverkehr auf der nordwestlichen Seite und nicht den linksseitigen schmalen Radweg benutzen.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.45852916146131+8.51200103759 7658	Hinweise Radverkehr
384 Reich	Radweg breiter	Die derzeitige Vorzugsvariante birgt anhand ihrer Streckeführung nördlich des Neckars mehrere äußerst problematische Stellen. Alternativ favorisiere ich eine südliche Variante. Diese würde von Edingen kommend, entlang der L637 nicht nach Norden abbiegen und der neu zu bauenden Straße in Richtung Ladenburg folgen, sondern über einen noch herzustellenden Anschluss entlang der Seckenheimer Ortsumgehung führen. Für diesen Anschluss sehe ich eine Streckenführung östlich der L597 (parallel verlaufend) und dann über die Schwabenstraße in Richtung Suebenheim bis hin zur Ortsumgehung Seckenheim als geeignet an. Ab dem westlichen Ende der Seckenheimer Ortsumgehung bietet der Straßenzug L637 / Neuostheimer Straße / Seckenheimer Straße ausreichend viel Platz, um den Schnellweg aufzunehmen. Weiterführend über das Paul-Martin-Ufer als Fahrradstraße, wird unter der Riedbahn hindurchführende das Hans-Reschke-Ufer erreicht, dann immer geradeaus weiter über das Josef-Braun-Ufer und das Cahn-Garnier Ufer. Vorteile dieser Variante: Kürzerer, direkterer Streckenverlauf (gewichtiges Argument bei einem Schnellweg) Nutzung des bereits gut ausgebauten Radwegs entlang der Ortsumgehung Seckenheim Vermeidung von kaum zu lösenden Engstellen oder zu entschärfenden Gefahrenstellen, wie der Feudenheimer Straße (Ilvesheim), der Ilvesheimer Straße (Feudenheim), der Endhaltestelle Feudenheim, dem Sportpark am Neckarplatt. Attraktivere, weil naturnahe Streckenführung.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.39905583949233+8.68994012475 0139	Hinweise Radverkehr
385 Roeseler	via Seckenheim / Neuostheim statt Ilvesheim	Die derzeitige Vorzugsvariante birgt anhand ihrer Streckeführung nördlich des Neckars mehrere äußerst problematische Stellen. Alternativ favorisiere ich eine südliche Variante. Diese würde von Edingen kommend, entlang der L637 nicht nach Norden abbiegen und der neu zu bauenden Straße in Richtung Ladenburg folgen, sondern über einen noch herzustellenden Anschluss entlang der Seckenheimer Ortsumgehung führen. Für diesen Anschluss sehe ich eine Streckenführung östlich der L597 (parallel verlaufend) und dann über die Schwabenstraße in Richtung Suebenheim bis hin zur Ortsumgehung Seckenheim als geeignet an. Ab dem westlichen Ende der Seckenheimer Ortsumgehung bietet der Straßenzug L637 / Neuostheimer Straße / Seckenheimer Straße ausreichend viel Platz, um den Schnellweg aufzunehmen. Weiterführend über das Paul-Martin-Ufer als Fahrradstraße, wird unter der Riedbahn hindurchführende das Hans-Reschke-Ufer erreicht, dann immer geradeaus weiter über das Josef-Braun-Ufer und das Cahn-Garnier Ufer. Vorteile dieser Variante: Kürzerer, direkterer Streckenverlauf (gewichtiges Argument bei einem Schnellweg) Nutzung des bereits gut ausgebauten Radwegs entlang der Ortsumgehung Seckenheim Vermeidung von kaum zu lösenden Engstellen oder zu entschärfenden Gefahrenstellen, wie der Feudenheimer Straße (Ilvesheim), der Ilvesheimer Straße (Feudenheim), der Endhaltestelle Feudenheim, dem Sportpark am Neckarplatt. Attraktivere, weil naturnahe Streckenführung.	8	0	https://maps.google.de/?q=49.45685543893093+8.56813430786 133	Variante Seckenheim

386 Hüttmann	Verbindung Riedbahnbrücke neue Neckarbrücke	<p>Ergänzend zur Führung des Radschnellweges auf der Südseite der OEG-Gleise bis zur östlichen Riedbahnbrücke (dort abbiegend auf die Nordseite des Neckars) bietet es sich an, als Maßnahme der Stadt Mannheim eine bessere Verbindung zwischen Riedbahnbrücke und neuer Neckarbrücke (L597) unter Anbindung von Seckenheim Neckarbrücke anzubieten. Dazu wird das Paul-Martin-Ufer bis zur Haltestelle Neuostheim zur Fahrradstraße umgewidmet. Die Überquerung der Will-Sohl-Straße ist dabei der Bereich mit größtem Handlungsbedarf und soll hier nicht im Detail beschreiben werden. Ab Hans-Thoma-Straße, erster Feldweg nach Xaver-Fuhr-Straße – Feldweg - Alter Mannheimer Weg nach Seckenheim. Ortsdurchfahrt Seckenheim auf Zähringer Straße (Umwidmung zur Fahrradstraße mit Vorrangregelung) bis zum Friedhof/an die Ortsumgehung, von dort Anschluss an die Südrampe der neuen Neckarbrücke L597. Alternative zur Ortsdurchfahrt Seckenheim: Wirtschaftsweg neben Ortsumfahrung Seckenheim (Neuostheimer Straße – (Achtung: Querung der L542 nach Pfingstberg) - Suebenheimer Straße – Brücke zum Friedhof), von dort Anschluss an die Südrampe Brücke L597.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48153705007371+8.510906696319582	Anschlüsse
387 Hüttmann	Fahrrad-Hochstraße	<p>Die Fahrbahn des Weges „Am Neckarkanal“ ist nur ca. 2,60 m - 3 m breit, der Abstand zwischen den Zäunen (Grundstücksgrenzen beträgt 4 m). Zumindest die Zufahrt zu den Parkplätzen scheint kaum zu verhindern. Vorschlag: Ankauf von Fläche der anliegenden Vereine (Hockey-Club, Verein der Hundefreunde und Tennisclub Grün-Weiss) zur Verbreiterung des Weges. Statt Schere im Kopf: was kostet eine Fahrradbrücke über der Fahrbahn „Am Neckarkanal“ bis zur Straße „Neckarplatt“? In den Niederlanden gibt es bei Eindhoven einen schwebenden Kreisverkehr für Radfahrende, Wenn man den Knoten An der Anlage mit überbrückt, verliert man noch nicht einmal Höhe.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48472941219467+8.515369892120363	Hinweise Bereich Hockeyclub

388 Angerbauer	Ortsmitte? L637 = bessere Alternative	<p>unnötiges Gefahren- und Unfallpotenzial für alle Beteiligten. Dadurch, dass sowohl Radfahrer als auch Autofahrer sowie weitere Verkehrsteilnehmer die Strecke nutzen werden, sind Konflikte und vor allem Unfälle vorprogrammiert. Der Sinn und Zweck eines Radschnellwegs wird durch die Mischnutzung ad absurdum geführt. Die erhöhte Unfallgefahr resultiert aus der aktuellen Situation in den Bereichen Adlerstraße, Neckarhäuserstraße und Edinger Straße in Kombination mit der künftigen bevorrechtigten (aber nicht ausschließlichen!) Nutzung durch Radfahrer. Aktuelle Situation: - Sehr viele Schüler des Thadden-Gymnasiums steigen an der Haltestelle Wieblingen aus der Bahn und müssen den Radschnellweg / Straße queren. - Ebenfalls führt für viele Grundschüler der Fröbelschule der tägliche Schulweg über den geplanten Radschnellweg. Lt. Wieblingen auf einen Blick 2018 der Stadt HD besuchen insgesamt 5.458 Schüler Wieblingen Schulen. - Beschäftigte von u.a. den folgenden Arbeitgebern die aus Richtung Heidelberg mit dem ÖPNV ankommen müssen ebenfalls den Radschnellweg queren (Haltestellen Wieblingen Mitte + Taubenfeld): Finanzamt Heidelberg, Regierungspräsidium, Aldi Süd, Rewe, BabyOne, Tüv Süd, ProMinent, ProMaqua, Lamy, abcdruck, Rockwell Collins, Verivox, Möbelum usw. Lt. „Wieblingen auf einen Blick 2018“ gibt es in Wieblingen insgesamt 601 Arbeitsstätten. Zu beachten ist, dass bei den drei oben genannten Punkten, alle Beteiligten zzgl. Autofahrer zumindest morgens in dem selben Zeitfenster unterwegs sind – ebenso die neuen Nutzer des Radschnellwegs. Bis auf die Gruppe der Schüler trifft dies auch auf den Feierabendverkehr zu. - Die Einkaufs-„Hotspots“ mit Rewe, Aldi und Fair & Quer liegen westlich des Radschnellwegs. Dieser muss somit von einem Großteil der Wieblingen mehrmals wöchentlich gekreuzt werden: mit dem Auto, dem Fahrrad, Kinder mit Rollern, zu Fuß, Senioren mit Rollator, Personen im Rollstuhl etc. - Nutzung des Radschnellwegs erfolgt ebenfalls durch Müllabfuhr (auch Sperrmüll), Paketlieferdienste, Handwerker. - Buslinie 34 verläuft in Wieblingen auf Teilstücken des Radschnellwegs - Der offizielle Kinderwegeplan der Stadt HD läuft auf Teilstücken des Radschnellwegs - Des Weiteren muss damit gerechnet, dass eine solch gut ausgebaute Fahrbahnoberfläche z.B. auch von E-Roller-Fahrern genutzt werden wird. Ebenso verlockend wird dies auch für Kinder mit Skateboards, Hoverboards, Tretrollern, Inline-Skates etc. sein. Auch wenn diese Nutzungsarten nicht gestattet sind, wird es in der Realität der Fall sein und nur schwerlich zu kontrollieren / unterbinden. Es bleibt also festzuhalten, dass im o.g. Bereich nicht nur die aktuelle Situation in Kombination mit der bevorrechtigten Nutzung von Fahrrädern ein erhöhtes Gefahrenpotenzial birgt, sondern durch nicht gewünschte zusätzliche Nutzungsarten dieses sich sogar noch Die Radschnellverbindung soll die OEG Gleise möglichst wenig kreuzen. Ein neu angelegter Weg auf der Südseite der OEG zwischen K4139 und OEG-Querung Wichernstraße (Ortsrand Edingen) wird bevorzugt, um Konflikte mit Landwirten auf dem Stangenweg und den damit verbundenen Umweg zu vermeiden. Die kurzen Engstellen (z.B. an Haltestelle Edingen-West oder an Gärten in der Nähe der Haltestelle Edingen OEG) können akzeptiert werden. Die alternative Führung über die Goethestraße würde einen neu angelegten Weg Weg auf der Nordseite der OEG zwischen K4139 und OEG-Querung Wichernstraße (Ortsrand Edingen) erfordern und hätte an der Haltestelle Edingen-OEG eine zweite Gleisquerung. Die Unterführung unter der A5 (Ortsrand Wieblingen) sollte unbedingt neu angelegt werden (Vermeidung der Verschenkung).</p>	2	0	https://maps.google.de/?q=49.423355026410015+8.6462831497 1924	Variante Heidelberg
389 Hüttmann	Edingen: südlich der OEG	<p>Nach der Überquerung ORG-Schienen Dammweg biegen viele Kfz rechts ab um über die Lieselottestr auf die Mannheimer Straße Richtung Heidelberg Stadt zu gelangen. Wenn dies nicht mehr möglich ist, werden die Kfz voraussichtlich den Dammweg (Schulweg) weiterfahren um über einer der Nebenstraßen auf die Mannheimer Straße zu gelangen. Dies führt nicht nur zur Belastung des Schulers sondern auch der Mannheimer Straße in einem früheren Abschnitt als jetzt.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.45154796576221+8.59524607658 3864	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
390 Latini	Belastung Schulweg	<p>Der Bahnübergang gehört zwar nicht zum Radschnellweg, schließt aber die kompletten nordwestlichen Stadtviertel an den Radschnellweg an. Der Übergang ist kompliziert geführt um schnelles Übertreten zu vermeiden. Hier muss ein durchgängiger beampelter Radweg her der die Max-Joseph-Straße unmittelbar mit der Kurpfalzbrücke in einer Grünschalung verbindet.</p>	1	0	https://maps.google.de/?q=49.42047098198932+8.64817410707 474	Hinweise Bereich Wieblingen
391 Bersch	Bahnübergang mit Rad kaum passierbar	<p>Der Bahnübergang gehört zwar nicht zum Radschnellweg, schließt aber die kompletten nordwestlichen Stadtviertel an den Radschnellweg an. Der Übergang ist kompliziert geführt um schnelles Übertreten zu vermeiden. Hier muss ein durchgängiger beampelter Radweg her der die Max-Joseph-Straße unmittelbar mit der Kurpfalzbrücke in einer Grünschalung verbindet.</p>	0	0	https://maps.google.de/?q=49.49666059087818+8.47398877143 86	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum

392	Hüttmann	Anschluss von/nach Ludwigshafen	Möglicher Anschluss von Ludwigshafen: Kurt-Schumacher-Brücke (damit Radschnellverbindung von Ludwigshafen?), Hafenstraße (Umwidmung als Fahrradstraße), Neckarvorlandstraße, In Gegenrichtung auch: Am Salzkai), Neckarlauer bis Rampe zum Collincenter, Cahn-Garnier-Ufer. Sehr gut! Der Weg von der Kurpfalzbrücke zur Kurt-Schumacherbrücke über Neckarvorland-/Hafenstraße ist eine Katastrophe was Sicherheit betrifft.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.49689751240687+8.46324920654297	Anschlüsse
392.1.				0	0	https://maps.google.de/?q=49.43729654541806+8.612122535705568	Anschlüsse
393	Rössler	Service	Regelmäßige Servicestationen mit Luftpumpen, Rastplätzen oder punktuellen Überdachungen könnten bei dieser Trassenführung leicht realisiert werden. An dieser Stelle gilt ähnliches wie auf der anderen Seite der Brückenstraße am Messplatz. Er verbindet die nördlichen Stadteile mit dem Radschnellweg. Der Übergang ist sehr holprig, mit einem mittelmäßig sportlichen Rad kann man fast nur in Schrittgeschwindigkeit drüber fahren, ganz zu schweigen wenn man einen Anhänger mit bei hat. Hier müssen die Gleise neu eingeebnet werden. Die Ampelschaltung sollte auch angepasst werden sodass Radfahrer in einem Rutsch rüber kommen.	2	0	https://maps.google.de/?q=49.496439346944484+8.475195765495302	Detailplanung
394	Bersch	Bahnübergang quasi nur in Schrittgeschwindigkeit passierbar	Hier muss, wie an vielen Stellen in der Stadt, die Ampelschaltung angepasst werden um Standzeiten auf den teils engen Straßensinseln zu vermeiden. Dies ist gerade mit Lastenrädern, Anhängern oder auch wenn man zusammen mit Kindern unterwegs ist ein Problem. Die Fahrradfahrer und Fußgänger müssen endlich gleichwertige Verkehrsteilnehmer werden, auch sie verdienen die grüne Welle	0	0	https://maps.google.de/?q=49.495320917421324+8.473532795906069	Hinweise Radverkehr
395	Bersch	Flüssige Ampelschaltung gewährleisten	Von der Innenstadt kommend auf der Friedrich Ebert Brücke ist ein Wechsel der Straßenseite sehr schwierig. Dieser geht aktuell nur durch die schlecht ausgebaute Unterführung oder an der Ampel Eingang Käfertaler Straße. Hier müssen allerdings 3 Ampeln mit unterschiedlicher Schaltung überwunden werden. Dies muss baulich anders gelöst werden. Mit einem Radübergang auf Höhe Schafweide mit durchgehender Ampelschaltung.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.410275145769475+8.663105964660646	Hinweise Radverkehr
396	Bersch	Wechsel der Straßenseite sehr umständlich	Direkt oberhalb des Neckars, der bestehende Weg ist zu schmal: Deutliche Verbesserung auch für viele radfahrende SchülerInnen und Studierende	0	0	https://maps.google.de/?q=49.42148469145233+8.647506237030031	Hinweise Bereich Mannheim Zentrum
397	Pirch-Riesebeck	Schöne, sichere Trassenführung	Dieser Wegeabschnitt im Feld ist schon heute für Fußgänger mit den von der Brücke rasenden Radfahrern eine Zumutung. Hier sind zudem auch viele Hunde, auch immer mal wieder Pferde oder Traktoren unterwegs. Dieser Abschnitt wird vor allem bei den Fußgängern für großen Ärger sorgen, da die Radfahrer jetzt schon sehr rücksichtslos den Weg für sich nutzen. Ich sehe hier eine große Gefahr für Fußgänger, ihre Kinder, Hunde,... und großes Konfliktpotential.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.484617892135624+8.522118330001833	Hinweise Bereich Heidelberg Zentrum
398	Schneider	Fußgänger	Situation für Radfahrende wird hier durch RSV deutlich verbessert werden Sollte der Radschnellweg am Hockeyclub in Feudenheim vorbeiführen, so empfehle ich dringend die Strasse direkt vor dem Hockeyclub nur noch für Radfahrer (und Fußgänger) zuzulassen. Das ist jetzt schon sehr gefährlich, wenn man z.B. von der Brücke aus Feudenheim mit dem Fahrrad herunter kommt und unten PKWs kreuzen. Es könnte sein, dass dort ein richtig gefährlicher Unfallschwerpunkt entsteht. Die Einbahnstrassenregelung hat hier nur wenig gebracht. Empfehlung: zwischen Hundeclub (gegenüber Badenia) und Tennisclub könnten die auswärtigen Besucher des Hockeyclubs ihre Fahrzeuge abstellen und nur dort in der Nähe sollte dann auch der einzige Eingang zum Hockeyclub sein.	1	0	https://maps.google.de/?q=49.43431040734267+8.639502525329592	Hinweise Bereich Hockeyclub
399	Pirch-Riesebeck	Gute Trassenführung	Anschlüsse an Gewerbegebiet/Waldorfschule mitplanen	0	0	https://maps.google.de/?q=49.43431040734267+8.639502525329592	Hinweise Radverkehr
400	Zeilfelder	Strasse vor Hockey-Club bitte komplett für PKWs etc. sperren		0	0	https://maps.google.de/?q=49.43431040734267+8.639502525329592	Hinweise Bereich Hockeyclub
401	Pirch-Riesebeck	Gewerbegebiet		0	0	https://maps.google.de/?q=49.43431040734267+8.639502525329592	Anschlüsse

402	Pirch-Riesebeck 2-Richtungs-Radweg	Hier verläuft ein überlasteter RSV verbessert die Situation hier deutlich. Ohne RSV wäre keine Möglichkeit da, etwas zu verbessern	0	0	https://maps.google.de/?q=49.408934854405445+8.672075271606447	Hinweise Radverkehr
403	Künzer	Ausreichende und sicherere Fahrradabstellmöglichkeiten	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41119657485587+8.693661689758303	Hinweise Radverkehr
404	Künzer	Konflikte Radfahrer - Fußgänger, Radfahrer - Radfahrer	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41175500830901+8.692889213562013	Hinweise Radverkehr
405	W.	Besser durch die Mannheimer Straße	0	0	https://maps.google.de/?q=49.433983876038475+8.640197753120448	Hinweise Bereich Wieblingen
406	Heilmann	Linie südl. Seite RNV	0	0	https://maps.google.de/?q=49.44186435694828+8.613460958004	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
407	Pirch-Riesebeck	Gute Trassenführung	0	0	https://maps.google.de/?q=49.48053329495833+8.581695556640627	Hinweise Industriegebiet Ladenburg
408	Pirch-Riesebeck	Anschluss/Ausleitung in die Mannheimer Str vorbereiten	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41851154960964+8.652312755584719	Anschlüsse
409	Thier	Umweg	0	0	https://maps.google.de/?q=49.45985415125971+8.57912063598633	Variantenentscheidung
410	Pirch-Riesebeck	Gute Trassenführung	0	0	https://maps.google.de/?q=49.481760103971865+8.550066947937013	Hinweise Radverkehr
411	Thier	Unterführung	0	0	https://maps.google.de/?q=49.45049477200476+8.580193519592287	Variante Seckenheim

412 Thier	Alternative	Wenn der Vorschlag Bhf Neu-Edingen zu teuer ist, kann auch in Friedrichsfeld die Bahn entlang bestehender Straße unterquert und der Weg nördlich an Hochstätt vorbei geführt werden.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.44591904504556+8.57688903808594	Variantenentscheidung
413 Wilmers	Fehlende Anbindung an das Gewerbegebiet Pfaffengrund	Leider fehlt eine Anbindung an das Gewerbegebiet Pfaffengrund. Es gibt ab der L637 im Verlauf des Kurpfalzring bis Kreuzung Kurpfalzring/Henkel-Teroson-Str. keine Fahrradverbindung, die diesen Namen verdient hätte. Die gemeinsame Nutzung des, speziell im Bereich der Brücke über die Eisenbahn, schmalen Bürgersteiges durch Radverkehr und Fussgänger ist nicht praktikabel. Bei zunehmendem Pendelverkehr mit dem Rad würde nur ein (STVO konformes) Ausweichen des Radverkehrs auf die Strasse einen flüssigen Fahrradverkehr erlauben. Dieses würde jedoch den Autoverkehr nachhaltig ausbremsen. Im Interesse der Autofahrer wäre hier ein vollwertiger und durchgehender Radweg entlang des Kurpfalzringes angebracht. Und zwar beidseits mit natlosem Anschluss an die Radstreifen entlang des Kurpfalzringes die aktuell schon zwischen Kreuzung Kurpfalzring/Henkel-Teroson-Str. und Kreuzung Kurpfalzring/Eppelheimer Str. liegen.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41214590794632+8.641245961189272	Anschlüsse
414 Wilmers	Radfahrer würden Kfz fahrende Pendler auf dem Weg in das SRH Gelände behindern	Der Gutachweg wird allmorgentlich von Pendlern auf dem Weg von der B37 auf das SRH Gelände genutzt. Der Gutachweg ist einseitig zugesperrt. Auf der verbleibenden Spur würde der morgentliche Kfz Pendelverkehr durch das geplante Radfahreraufkommen einer Fahrradschnellverbindung massiv behindert. Im Sinne eines flüssigen Kfz Pendelverkehrs sollte kein zusätzlicher Radverkehr über den Gutachweg geführt werden.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.41040079620877+8.65228056907654	Variante Heidelberg
415 R.	Mannheimer Straße als Fahrradstraße	Es ist unverständlich, dass die Mannheimer Straße von der L637 bis zur Liselottenstraße bislang nicht als Teil des Radschnellwegs Heidelberg/Mannheim in Betracht gezogen wurde, der als Fahrradstraße auch von Anliegern genutzt werden könnte. Dieser Straßenabschnitt ist gut ausgebaut und würde schon jetzt viele der Vorgaben einer Fahrradstraße erfüllen. Vorweg zu den Einwänden, die bzgl. der veränderten Nutzung dieses Teilabschnitts der Mannheimer Straße auftreten würden. Anwohner: Die Anwohner wären Anlieger, für die sich nichts ändern würde. Gewerbebetriebe: Sowohl für die Stammkundschaft als auch für die Laufkundschaft wären die Gewerbebetriebe wie bislang ohne Einschränkung erreichbar, da deren Kunden Anlieger wären. öffentliche und soziale Einrichtungen: Diese wären weiterhin ohne Einschränkung erreichbar, da sowohl Angestellte als auch Kunden und Besucher Anlieger wären. Pkw- und Lkw-Durchgangsverkehr: Dieser Verkehr dürfte die Mannheimer Straße in diesem Straßenabschnitt nicht mehr nutzen und müsste auf die Umgehungsstraße ausweichen. Das Zentrum von Wieblingen wäre so erheblich vom Pkw- und Lkw-Verkehr entlastet. Die Vorteile einer Fahrradstraße für diesen Bereich der Mannheimer Straße: Geringe Baukosten: Da dieser Straßenabschnitt schon jetzt in vielen Bereichen die Anforderungen einer Fahrradstraße erfüllt, wäre der finanzielle und bautechnische Aufwand für die noch fehlenden Anforderungen gering. Attraktivität: Schon jetzt wären separate Gehwege, ausgewiesene Parkplätze und eine gute Straßenbeleuchtung insbesondere für die Wintermonate und für Fahrten bei Nacht vorhanden. Sicherheit: Diese Fahrradstraße würde nicht an Straßenbahnhaltestellen oder Bahnübergängen vorbei führen und würde daher besonders für Schüler mehr Sicherheit bieten; die Fahrradstraße würde direkt an der Fröbel-Schule und der Elisabeth-von-Thadden-Schule liegen und könnte somit für viele Schüler Teil des Schulwegs werden. finanzielle Einsparmöglichkeiten: Es könnten erhebliche Kosten eingespart werden, da bei dieser Streckenführung des Radschnellwegs keine Brücke oder Unterführung für die Querung der A5 benötigt würde. Insgesamt würde die Mannheimer Straße als Teil des Radschnellwegs gegenüber einer verwinkelten Streckenführung innerhalb von Wieblingen ökologische und wirtschaftliche Vorteile bringen. Wieblingen würde von dieser Streckenführung profitieren und noch attraktiver werden.	0	0	https://maps.google.de/?q=49.42402497979917+8.649137020111086	Variante Edingen-Neckarhausen
		Einbeziehung Schnellradweg Buga			1086 Begehung Feudenheim	Anschlüsse

Anbindung an S-Bahn!!	Begehung Feudenheim	Anschlüsse
Umstellungsphase muss gut vorbereitet werden- bei Kindern und Kraftfahrern	Begehung Feudenheim	Sicherheit Fußverkehr
Thema Mannheimer Hockeyclub	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Parkplätze für den Hockeyclub sollten verlegt werden	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Die Straße „Am Neckarkanal“ mit einer Radfahrer-Brücke (für den Radschnell(-durchgangs-Verkehr) versehen	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Parkregelung für KF weiter weg von Vereinsgelände	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
MHC Parkplatz nur bei Neckarplatt nutzen, die Einbahnstraße ist für Radfahrer offen, wenn einem Auto (SUV) entgegenkommt ist es zu eng!	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Radkreuzung am Hockeyclub MHC ist höchst gefährlich	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
„Am Neckarkanal“ muss wieder autofrei werden ->Keine Unterführung (furchtbare Idee)	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Insbesondere am MHC viel zu enge Streckenführung von 4m und chaotische	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Autoverkehrsführung	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Möglichst wenige Hindernisse auf Radschnellweg zwischen HD + MA (Ampeln, Stoppschilder etc.) Sperrung für Autos am Neckarkanal! Verein/Hokeyclub anfragen wegen Gelände! Neue Straßenführung (Am Neckarkanal) eigene/neue Fahrradbrücke über Neckar	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Zukauf von Vereinsgelände „Am Neckarkanal“ bevorzugt	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Sportvereine könnten nicht nur per Fahrrad angefahren werden -> viele Parker,	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Aussteiger/Einsteiger, insbesondere Kinder und bei Großveranstaltungen	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Schon jetzt ist es an diesem Standort (Hockeyclub) gefährlich für Radfahrer und Fußgänger, aber auch für den an- und abfahrenden PKW Verkehr	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Miteinander von PKW und Radverkehr (Hockeyclub)	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Autofahrer*innen und Vereine tolerieren keine Einschränkung das ist aber kein Grund darauf zu Verzicht. Mentalitätswechsel dauert zu lang und muss durch Tatsachen beschleunigt werden. Mit relativ preiswerten Pollern kann viel erreicht werden. Generell: Die Priorität für Radverkehr betonen, Mut den Autofahrern was wegzunehmen.	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Hockeyclub
Fahrradweg Feudenheimerstraße neuer Belag, breiter machen, (!) wichtig Bäume erhalten!, Riedbahnbrücke -> Fahrradweg hinzufügen;	Begehung Feudenheim	Hinweise Radverkehr Hinweise Bereich Feudenheim
Im Bereich B Pferdekoppel – hier natürliche Grüne Wiese mit Unkräutern = Biotop + freie Fläche, die nicht mit Asphalt versiegelt werden sollte; grünes Idyll in Feudenheim, wo viele Kinder noch Natur und Umgang mit Tieren lernen, auch körperlich behinderte Kinder	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Feudenheim
Linde vor Ilvesheimerstraße 62 muss bleiben – sie ist Schutz vor Staub und Lärm der Kreuzung; Alle anderen Bäume in der Ilvesheimerstraße auch (Höhe Einfahrt Odenwaldstraße)	Begehung Feudenheim	Hinweise Bereich Feudenheim
Alternativvorschlag: andere Neckarseite!	Begehung Feudenheim	Variante Mannheim
Bitte die Südvariante der Streckenführung überprüfen	Begehung Feudenheim	Variantenentscheidung
Bevorzuge Radweg Süd nach Seckenheim. Engstellen ausbauen. Evtl. Radbrücken bauen. Zu eng, Anwohnerparken verschlechtert sich. Bessere Streckenführung, landschaftlich schöner und weniger Probleme mit Sportvereinen und Anwohnern.	Begehung Feudenheim	Variantenentscheidung Hinweise Bereich Feudenheim

Abzweig Goethestraße: Hier Kreisel! Wenn Trasse nicht am Kanal geführt werden kann. (Plan 2.4)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Goethestr. muss zur Fahrradstraße werden; Knotenpunkt Feudenheimerstr./ Goethestr. mit Kreisel lösen. ; - Kreisel zur Entschärfung der Kreuzung der 5 Straßen (Ziffer 1); - Goethestr. zur Einbahnstr. Für Autoverkehr. Parkstreifen nur einseitig oder gar keine. (Ziffer 2); - Grünstreifen favorisieren vor eigenem Fußgängerweg (Ziffer 3) (Plan 2.5)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Verkehrssituation in der Goethestr. Knotenpunkt Feudenheim - Goethestr.: Hier ist die vorhandene Str. sehr eng.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Problematik: Feudenheimer - Querung zur Goethestr.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Gefahrenpunkt Einmündung Feudenheimer Str. - Goethestr. rechts in Goethestr. Seniorenstift Vetter Pflegeheimbewohner und betreutes Wohnen mit ca. 75 Wohneinheiten und Regine-Aufmann-Haus und Kinderhaus-Kita und Mahrgrundkinder Schulweg: Jetzt schon sehr schwacher Gehweg: Schutzbedürfnis der Bewohner.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Senioren - Kinder - hohe Geschwindigkeiten durch steile Straßenführung	Begehung Ilvesheim	Sicherheit Fußverkehr
- Weg an Neckarkanal parallel Goethestr. - Naherholungsspazierweg	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
- Fußgänger nach Ladenburg gibt's nicht	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
- Grünstreifen lässt Radweg zuwachsen	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
- Aktuelle Strecke: Neckarkanal - Autobahnbrücke - Neckar	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Übergang Feudenheimer Str. - Goethestraße nicht ohne Unterbrechung möglich.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Goethestraße sollte verkehrsberuhigt sein. - Gemeindeplanung widerspricht dem Sinn eines Radschnellwegs	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Goethestr. - Einbahnstr. für Autos	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Wasserzapfstelle (Landwirtschaft) in der Siemensstr. muss versetzt werden. Kanaltrasse wäre sinnvoller!	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Bei Abschnitt West bitte beachten: Bei Diringen u. Scheidel ist reger Lastwagenverkehr und bei 1. Haus nach Feldbrücke ist eine Schlosserei die auch sehr viel Material geliefert wird und die Lastwägen den ganzen Wendepunkt zum Drehen brauchen.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Sicherheit für FußgängerInnen besonders bei Altenheimen, Kindergärten, Schulen	Begehung Ilvesheim	Sicherheit Fußverkehr
Strecke Kanal gut absichern wegen Sturzgefahr Richtung Wasser.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Schnitt C-C (wie im Bestand) hat nichts mit einem Radschnellweg zu tun. Breite je Richtung sollte 3m sein. Bestand ist kein "Schutzstreifen", da dieser eine durchgezogene Linie hat - viel zu schmal.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Feudenheimer Str.: paralleles Parken und Radverkehr ist kritisch und nicht möglich	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Eventuell zu eng für Fahrradanhänger. Relativ einsam, daher Gefahr für Übergriffe (Plan 2.6, Ziffer 1)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Feudenheimer Str. jetzt schon gefährlich: Parkende Autos blockieren Radweg, fahren auf Radweg	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Flächenverbrauch, Konflikte mit landwirtschaftlichen Maschinen	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Bitte Parkplätze auf Straße erhalten.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Sicherheit gewährleisten u. Ladenburg Hafen (LKW!)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Industriegebiet Ladenburg

Erntemaschinen könnten behindert werden	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Möglichst wenig LKW auf RSV Unnötig, da genügend Alternativen da sind. Radwege gibt es bereits in beide Richtungen. Man sollte eher diese noch ausbauen. Halbgare Lösungen, bei denen man sich doch Autos wieder unterordnen muss, obwohl es rechtlich anders geregelt ist. (Fahrradstraße, Farbe auf der Straße...) Z.B. Goethestr. Feudenheim Bitte mutige Lösungen, die Fahrradfahrern sichere und schnellere Wege eröffnen. Dafür müssen den Autos einfach Grenzen gesetzt werden, sonst scheitert es. Es müssen Parkplätze etc. wegfallen. Perspektive ÖPNV: Mitnahmemöglichkeit? Anschlussmöglichkeiten?	Begehung Ilvesheim Begehung Ilvesheim Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim Hinweise Bereich Ilvesheim
Goethestr. Konzept nicht schlüssig.	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Radschnellweg ohne Unterbrechung durch Ampeln, Kreuzungen, aus Ausfahrten herausstoßende Autos, an Bushaltestellen startende Busse, am Rand parkende Autos usw.	Begehung Ilvesheim Begehung Ilvesheim	Hinweise Radverkehr Info
Gefährliche Situationen beim Ein- und Ausparken (Goethestr.)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Gefahr durch abbiegende LKW/ PKW auf Einfahrten (Gewerbegebiet + Goethestr.)	Begehung Ilvesheim	Hinweise Bereich Ilvesheim
Zeiten für Schul- und Kindergartenwege beachten - deshalb auf Stangenweg ausweichen. Wirtschaftsweg und RSV zusammenlegen wie in Holland. Der Begriff ist unglücklich, verwirrend (Radschnellweg) Sicherheit für Kinder und ältere Mitbürger. Zu viele Kreuzungen im Ortsgebiet. Schulweg/ Roller/ Fußgänger zu Stoßzeiten (7.15-9.15; 14.00-14.30 Uhr)	Begehung Edingen Begehung Edingen Begehung Edingen Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen Hinweise Radverkehr Sicherheit Fußverkehr Sicherheit Fußverkehr
Friedrichsfelder/ Grenzhöferstr. Überführungen-Brücken zur Sicherheit der Radfahrer Allein in Edingen-Neckarhausen 3 Bahnübergänge wobei die OEG in beiden Richtungen z.Zt. Im 10Min-Takt fährt. Hier vor allen Dingen an der Grenzhöferstraße muss durch den starken Verkehr die Radfahrer über eine Brücke oder einen Tunnel geführt werden.	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
Stärkerer Querverkehr an Knotenpunkten. Rückstau in die Grenzhöfer & Friedrichsfelder Straße (Abgase).	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
KFZ werden auf Schienen gebremst	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
Dass Radfahrer durch den Begriff "Schnellweg" rücksichtsloser fahren. Dass Kreuzungspunkte nicht optimal gelöst werden.	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
Kreuzungen Grenzhöfer + Friedrichsfelder Str. (Buchstabe a) Haltestelle Edingen West (Buchstabe b); Kleingartenanlage: Parkplatz/ Grundstücksgrenze (Buchstabe c); (Plan 3.2)	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
Thema Mischnutzung	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen
Erhöhte Unfallgefahr bei gemeinsamer Nutzung.	Begehung Edingen	Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen

<p>Kleingärten-Parksituation am Wochenende? Verbale Angriffe von Radfahrern, da sie sich durch Fahrzeuge, auch Traktoren beeinträchtigt fühlen. Das große "Z" ist m. E. zu groß. Warum nicht über "Seckenheimer Str." - Neckarhausen? Hoher Parkplatzdruck für Anwohner mit Variante Goethestraße</p>	<p>Begehung Edingen Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen</p>
<p>Viel Autoverkehr über Hauptstraße</p>	<p>Begehung Edingen Hinweise Radverkehr</p>
<p>Verkehrsaufkommen in Hauptstr. da nun Umweg</p>	<p>Begehung Edingen Variantenentscheidung Variante Edingen-Neckarhausen</p>
<p>Parallelführung entlang der OEG sinnvoll. Nähe zur Wohnbebauung.</p>	<p>Begehung Edingen Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen</p>
<p>Stangenweg ist zu weit vom Ort entfernt. Angst bei Dunkelheit. Kreuzung mit landw. Verkehr, Verschmutzung nicht ausgeschlossen. Anschlusswege zum Stangenweg nicht ausgebaut. Bevorzugung der Mannheimer Straße, jedoch mit massiver Verminderung des ruhenden Verkehrs. - Würde ausreichend Platz schaffen und bessere Übersicht geben; keine häufigen Querungen</p>	<p>Begehung Edingen Hinweise Bereich Edingen-Neckarhausen</p>
<p>Mannheimer Straße zur Fahrradstr. machen: ; - Wenig Umbaukosten ; - Straßenbreite vorhanden; - Wieblingen könnte so verkehrsberuhigt werden; - Wieblingen würde ein "ökologischer Stadtteil" werden.; - Würde an zwei Schulen vorbeifahren; - Geschäfte wären weiterhin erreichbar; - Ist jetzt schon Zone 30; - Busse könnten weiterhin die Straße benutzen Es wäre die beste Lösung, den Radschnellweg über die Mannheimer Str. zu führen, da dort; - die Schulen; - viel weniger Querungen; - es ja "eigentlich" eine Umgehungsstraße gibt, die durchaus mehr genutzt werden könnte; Mannheimer Str. direkt durch Wieblingen wäre kürzer.</p>	<p>Begehung Edingen Variante Edingen-Neckarhausen</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Begehung Heidelberg Variante Heidelberg</p>
<p>Rad an den Fluss: hinter Marriott/ Arbeitsgericht statt davor (2 Ampeln gespart) Radschnellweg? Warum nicht auf der L637 um Wieblingen herum? (Plan 4.2) Auch kein "Anlieger frei" auf dem Weg (Adlerstraße) - nur Garagenbesitzer auf der Strecke; - kein Parkstreifen; - so wenig Mischverkehr wie irgend möglich</p>	<p>Begehung Heidelberg Variante Heidelberg</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Begehung Heidelberg Variante Heidelberg Begehung Heidelberg Variante Heidelberg Begehung Heidelberg Variante Heidelberg</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Begehung Heidelberg Variante Heidelberg Begehung Heidelberg Variante Heidelberg Hinweise Bereich Begehung Heidelberg Wieblingen Begehung Heidelberg Wieblingen Sicherheit Fußverkehr</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Begehung Heidelberg Sicherheit Fußverkehr Begehung Heidelberg Sicherheit Fußverkehr</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Hinweise Bereich Begehung Heidelberg Wieblingen</p>
<p>Thema Alternative Ochsenkopf Trassenführung durch Ochsenkopf nicht realisierbar: Enge Straße, keine oder schmale Gehwege, alles zugeparkt (SRH!), katastrophale Verkehrssituation Ochsenkopf wäre Umweg, am Bahnhof unübersichtlich, viele Kreuzungen. Buslinie 34 kann schwer verlegt werden. Adlerstraße zu eng. Da kommt Buslinie entgegen zu eng. Außerdem LKW Anfahrt zum Gewerbe Sicherheit Schüler Thaddenschule & Fröbelschule Vorrang! Schulweg aus Richtung Ochsenkopf in Verlängerung Gutachweg kreuzt Liselottestr.; stark frequentiert in Richtung Fröbelschule/Thadden; auch "laufender Schulbus" der Fröbelschule; Vorfahrt von rechts wird ignoriert Kein gemeinsamer Rad- und Fußweg! Adlerstraße müssen die Anwohnerparkplätze bleiben - die haben keine Ausweichmöglichkeit. Grundsätzlich in diesem Bereich mit Anwohnerausweise arbeiten. - Werden durch Maasstr/ Gewerbe täglich zugeparkt. Hinweis an die Stadt bzgl. Der Wohnmobile Bereich Adlerstr. --> das sind angemeldete KFZ, welche Steuer und Versicherung bezahlen und bewegt werden. Wenn die mitten im Wohngebiet an Häuser stehen, stören sie die Anwohner wegen Ausblick aus dem Fenster etc. Dort, wo sie jetzt stehen stören sie eigentlich am wenigsten. Dort sind Büsche.</p>	<p>Hinweise Bereich Begehung Heidelberg Wieblingen Hinweise Bereich Begehung Heidelberg Wieblingen Begehung Heidelberg Variante Heidelberg Hinweise Bereich Begehung Heidelberg Wieblingen</p>

Viele ältere Anwohner - Zufahrt Häuser muss gewährleistet werden.
Allgemeiner Vorschlag: An Stellen/ Streckenabschnitten, an denen nicht ausreichend Platz für Radfahrer*innen geschaffen werden kann, könnten Radbrücken/ Radwege auf Stelzen in Erwägung gezogen werden, ähnlich der sog. "Fahrradschlange" in Kopenhagen.
Geschätzte Kosten pro km 600.000€; Gesamtprojekt ca. 46 Mio Euro --> Wenn man dafür Bäume pflanzt tut man mehr für CO2 Verbesserung. Zzgl. Der CO2-Ausstoß für die Baumaßnahmen
Für durchschnittlich 3 Radfahrer pro Minute muss man bitte das Verhältnis abschätzen.
Mannheimer Str. Autofrei steht in keinem Verhältnis - zudem bezieht sich dieser Schnitt auf 2.000 Radfahrer pro Tag. Nur Schätzung!! Wir bezweifeln, dass man so viele Autofahrer zum Umsteigen bewegen wird.

Enteignung vs. Privateigentum steht nicht im Verhältnis der nicht so hohen Radfahrerzahl

Geld einsetzen, dass Ticket Öffentliche günstiger wird oder Ausweitung Kurzstrecke. Damit bewegt man Leute eher vom Schutz/ Bewegung Auto umzusteigen (in Schutz/ Bewegung)

Wieblingen hat für PKW nur zwei Querungen von West nach Ost! Grenzhöfer Weg und Dammweg-Adlerstr.-Liselotte Str. Im Falle einer Fahrradstr. Für die Adlerstraße/ Liselottestraße gibt es für die Wieblingen nur noch eine Querungsmöglichkeit: den total überlasteten Grenzhöfer Weg. Die Maaßstraße ist eine Einbahnstraße in Ost-West-Richtung. Siehe Pfeile im Plan.
Zustand ist jetzt schon grenzwertig und regelmäßig Thema im Bezirksrat. (Plan 4.1)

Hinweise Bereich
Begehung Heidelberg Wieblingen

Hinweise Bereich
Begehung Heidelberg Wieblingen

Begehung Heidelberg Kommentar

Hinweise Bereich
Begehung Heidelberg Wieblingen

Hinweise Bereich
Begehung Heidelberg Wieblingen

Begehung Heidelberg Kommentar

Hinweise Bereich
Begehung Heidelberg Wieblingen