



WER | **DENKT** | WAS
bürgernah & digital

Ergebnisbericht

Dialogportal Radschnellweg Mannheim - Viernheim - Weinheim



www.radschnellweg-ma-vhm-whm.de

Antonio Arcudi, M. A.
wer denkt was GmbH | Robert-Bosch-Str. 7 | 64293 Darmstadt



WER | **DENKT** | WAS
bürgernah & digital

T: +49 6151 62915-54
arcudi@werdenktwas.de
www.werdenktwas.de



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Ablauf.....	4
3	Statistische Auswertung.....	5
4	Zusammenfassende Analyse der Beiträge.....	7
5	Dokumentation Crowdmapping Radschnellweg.....	10
5.1	Gesamtübersicht aller Ideen.....	11
5.2	„Das finde ich gut!“.....	12
5.3	„Das finde ich schlecht!“.....	13
5.4	alternativer Routenvorschlag.....	22
5.5	sonstige Idee.....	29
6	Fragen zum Radschnellweg.....	36

1 Einleitung

Der Verband Region Rhein-Neckar legte bereits im Jahr 2019 die erste Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung auf über 60 km Länge zwischen dem Ballungsraum Rhein-Neckar und der Stadt Darmstadt vor. Drei Städte im südlichen Abschnitt machen nun auf einer Länge von 18 km den Anfang und gehen in die Planung der Trasse zwischen Mannheim und Weinheim.

Ende 2020 unterzeichneten die Verwaltungsspitzen der Stadt Mannheim, der Stadt Viernheim und der Stadt Weinheim gemeinsam mit dem Landratsamt Kreis Bergstraße und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) in einem ersten Schritt eine Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Planung einer Radschnellverbindung zwischen den drei Städten. Sie soll Weinheim an der Bergstraße – parallel zur OEG –, Viernheim und Mannheim verbinden. Dort wird die Radschnellverbindung über das Konversionsgebiet Spinnelli in das Bundesgartenschau-Gelände münden.

Neben den verkehrsplanerischen Grundlagen sowie den Standards für Radschnellverbindungen werden den ausführenden Planer:innen in den kommunalen Verwaltungen die Ergebnisse einer öffentlichen Beteiligung ein zentraler Baustein sein, um ein akzeptiertes Infrastrukturangebot entwickeln zu können.

Die Online-Beteiligung zum Radschnellweg Mannheim-Viernheim-Weinheim hat zwischen dem 28. Juli und dem 30. September 2022 auf dem Dialogportal www.radschnellweg-ma-vhm-whm.de stattgefunden. Im Rahmen der Beteiligung konnten Interessierte in einem interaktiven Online-Dialog Markierungen auf einer Karte setzen und Ideen bzw. Hinweise hinterlegen (**Crowdmapping**). Außerdem hatten die Nutzenden die Gelegenheit, **Fragen zum Radschnellweg zu stellen** und eine zügige Rückmeldung von verantwortlicher Stelle zu erhalten.

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse der Online-Beteiligung abgebildet und zusammengefasst. Der Bericht soll als Grundlage für die ausführenden Planer*innen dienen, damit der Radschnellweg Mannheim - Viernheim - Weinheim mit großer Akzeptanz realisiert werden kann.

2 Ablauf

Zwischen dem 28. Juli und dem 30. September hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger auf dem Dialogportal die Gelegenheit, in einem interaktiven Kartentool (Crowdmapping) eigene **Ideen und Hinweise für den Radschnellweg einzureichen** (<https://radschnellweg-ma-vhm-whm.de/discuss/crowdmapping-radschnellweg>). Die Beiträge waren wiederum von ihren Mitbürgerinnen und Mitbürgern einsehbar und kommentierbar.

Mit einem Klick in das Kartentool konnten die Nutzenden ihre Ideen mit einem konkreten Ortsbezug auf dem entsprechenden Kartenausschnitt markieren. Hierbei war die aktuelle Vorzugstrasse auf der Karte abgebildet, damit sich die Bürgerinnen und Bürger einen Eindruck der aktuellen Planung verschaffen konnten. Außerdem gab es für eher allgemeine Ideen – ohne konkrete Ortsposition – die Möglichkeit, diese in der Liste „Ideen ohne Ort“ zu sammeln.

Bei der Ideeneingabe ordneten die Nutzenden ihre Ideen einer der folgenden **Kategorien** zu:

- „Das finde ich gut!“
- „Das finde ich schlecht!“
- „alternativer Routenvorschlag“
- „sonstige Idee“

Außerdem war es auf dem Dialogportal möglich, **Fragen zum Radschnellweg** zu stellen und zeitnah eine Rückmeldung von verantwortlicher Stelle zu erhalten (<https://radschnellweg-ma-vhm-whm.de/discuss/fragen-radschnellweg/askus/fragen-radschnellweg>).

3 Statistische Auswertung

An der kartenbasierten Online-Beteiligung zum Radschnellweg Mannheim - Viernheim - Weinheim haben sich **insgesamt 33 Bürgerinnen und Bürger aktiv durch das Einreichen, Kommentieren und Bewerten von Ideen beteiligt**.

Unter den 33 Bürgerinnen und Bürgern brachten 20 unterschiedliche Nutzende eigene Ideen ein. 11 Nutzende kommentierten die Ideen ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürger und 23 Nutzende bewerteten die eingereichten Ideen (Mehrfachaktionen sind möglich).

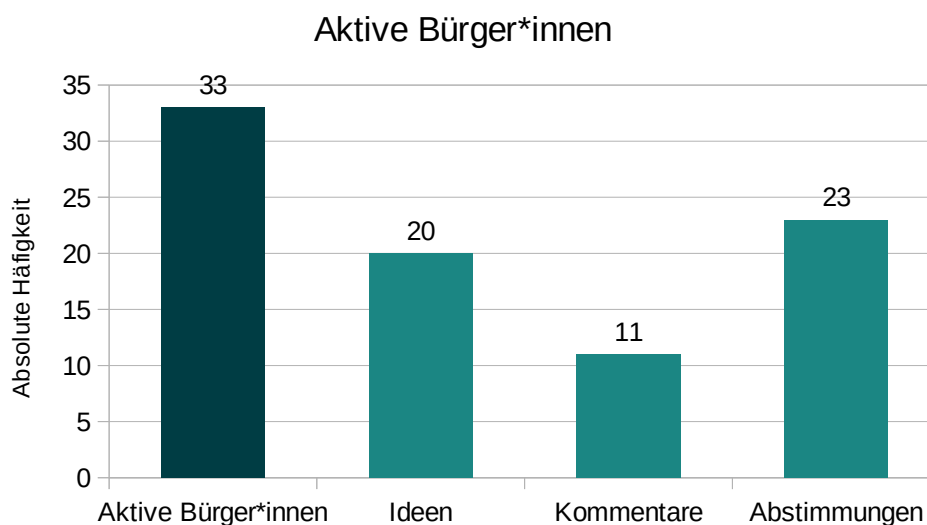


Abbildung 1: Aktive Bürger:innen, Betrachtung Aktivitätsmuster

Insgesamt wurden während der der Online-Beteiligung 50 Ideen eingereicht, 15 Kommentare verfasst und 55 Bewertungen zu den einzelnen Ideen abgegeben. Einen Überblick im Zeitverlauf liefert die folgende Abbildung.

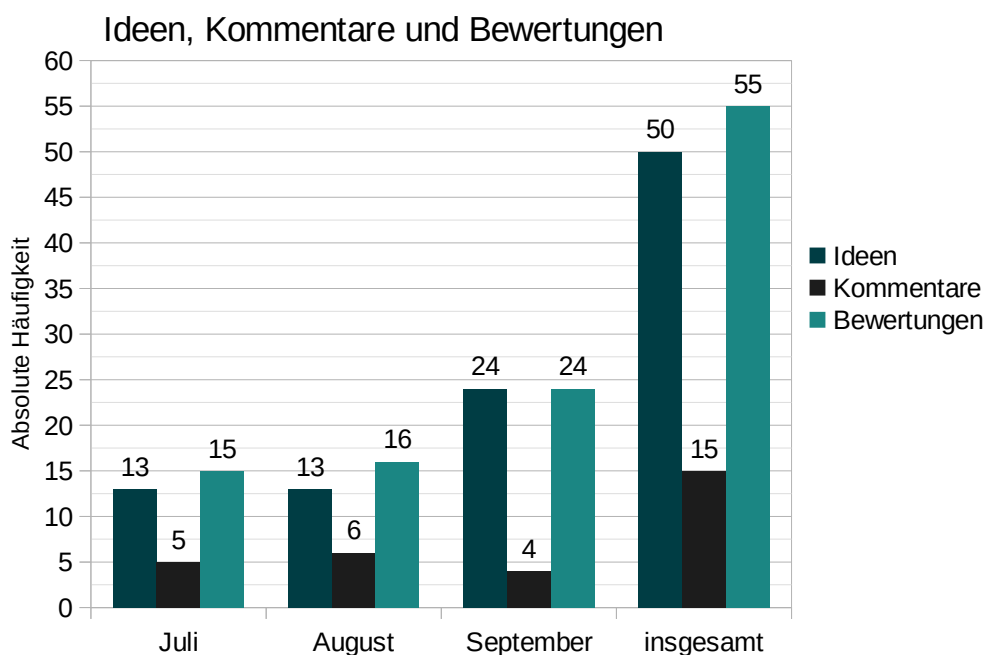


Abbildung 2: Anzahl Ideen, Kommentare und Bewertungen im Zeitverlauf

Abbildung 3 zeigt die Verteilung der Ideen auf die vorgegebenen Kategorien. Die Mehrzahl der eingereichten Ideen entfiel auf die Kategorie „Das finde ich schlecht!“ (22 Ideen). Es folgen „sonstige Ideen“ (17) und „alternativer Routenvorschlag“ (11). Für die Kategorie „Das finde ich gut!“ wurden keine Ideen eingereicht.

Verteilung der Ideen auf die Kategorien

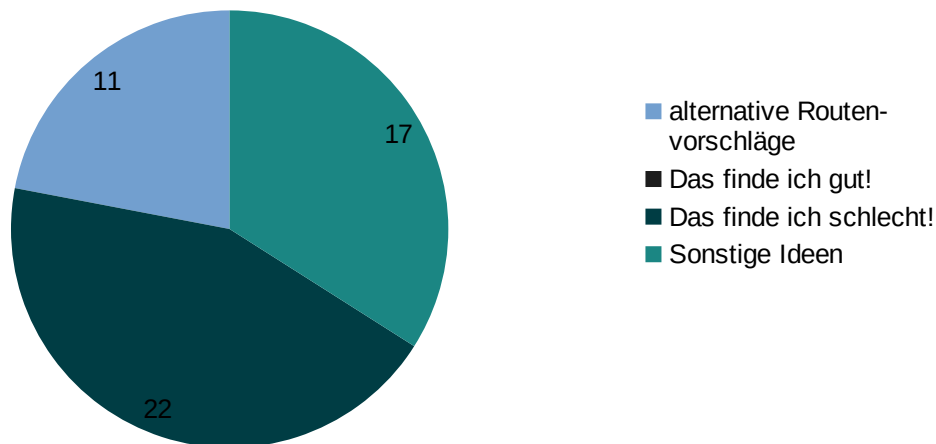


Abbildung 3: Zuordnung der Ideen auf die Kategorien

Während des Beteiligungszeitraums (28. Juli bis 30. September 2022) hat das Dialogportal insgesamt **1.781 Seitenbesuche** erfasst. Die Mehrheit der Nutzenden (ca. 60%) erreichte die Plattform per Direktzugriff. 15% der Nutzenden steuerten die Plattform über eine Suchmaschine an. Die Zugriffe über externe Websites wie z.B. www.mannheim.de (13%) sowie via sozialer Netzwerke wie Twitter und Facebook (11%) machen einen geringeren Anteil aus.

Abbildung 4: Besucherzahlen

	Besucher*innenzahlen		
	Juli	August	September
Direkte Zugriffe	236 / 44 %	640 / 70 %	198 / 62 %
Suchmaschinen	39 / 7 %	159 / 17 %	72 / 22 %
Externe Websites	110 / 20 %	81 / 9 %	49 / 15 %
Soziale Netzwerke	155 / 29 %	40 / 4 %	2 / 1 %
1. Facebook	155	40	1
2. Twitter	--	--	1
Summe	540	920	321

4 Zusammenfassende Analyse der Beiträge

Die schwerpunktmäßige Verteilung der Ideen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger auf die Kategorien „*Das finde ich schlecht!*“ (22 Ideen), „*sonstige Idee*“ (17 Ideen) und „*alternativer Routenvorschlag*“ (11 Ideen) bei gleichzeitiger Vermeidung der Kategorie „*Das finde ich gut!*“ (0 Ideen) darf nicht als generelle Ablehnung der vorgestellten Planungen zur Radschnellverbindung Mannheim - Viernheim - Weinheim verstanden werden. **Vielmehr setzen sich die eingereichten Beiträge überwiegend mit der aktuellen (infrastrukturellen) Situation vor Ort auseinander und beklagen hierbei vermeintliche Schwächen und Mängel.** Vom Ist-Zustand und der damit verbundenen Bestandsaufnahme ausgehend werden nur teilweise entsprechende Ausblicke und Rückfragen hinsichtlich der vorgestellten Planungen aufgeworfen.

Insgesamt bringen sich die teilnehmenden Nutzerinnen und Nutzer als „*AlltagsexpertInnen vor Ort*“ sehr konkret und im Detail ein. **Sie beschreiben aktuelle Probleme aus ihrer Perspektive, möchten bei der Identifizierung und Beseitigung potentieller Gefahren- bzw. Konfliktsituationen unterstützen, und bringen einzelne ausgearbeitete Verbesserungsvorschläge sowie Potentiale vor.** Auch wenn im Gesamten Lob eher nicht direkt zum Ausdruck gebracht wird, verläuft die Diskussion konstruktiv und nach vorne gerichtet.

Im Folgenden wird eine zusammenfassende Analyse der Beiträge – gegliedert nach den einzelnen zur Auswahl stehenden Kategorien – vorgenommen, wie die Ideen im Beteiligungszeitraum (28. Juli bis 30. September) über das interaktive Kartentool des Dialogportals von den registrierten bzw. angemeldeten Nutzenden eingereicht wurden. Eine Darstellung der Beiträge der Bürgerinnen und Bürger im originalen Wortlauf folgt in Abschnitt 5.

Zu „Das finde ich schlecht!“ (22 Ideen):

Eine erste Gesamtschau auf die Ideenkarte zur Kategorie „Das finde ich schlecht!“ verdeutlicht, dass nicht ein einzelner Abschnitt oder Knotenpunkt alle kritischen Beiträge auf sich vereint. Vielmehr verteilen sich die eingereichten Hinweise über den Streckenverlauf hinweg. Ein besonders kritisch betrachteter bzw. hervorgehobener Knotenpunkt ist nicht identifizierbar.

Im westlichen Abschnitt des Streckenverlaufs weisen die Nutzenden auf **verschiedene Gefahrenquellen** hin: So wird z. B. auf mögliche Konflikte bei Kreuzung der stark befahrenen *Fürther Straße* bzw. der ÖPNV-Haltestelle *Platz der Freundschaft* aufmerksam gemacht (vgl. Idee 20). In diesem Zusammenhang wird auch entlang der *Alte Mannheimer Straße* angemerkt, dass aktuell die bestehenden Wege nicht für zu Fuß Gehende gesperrt ist und der Radweg in Folge wuchernder Vegetation sehr beengt ist (vgl. Idee 14). Als weitere Gefahrenquelle wird die Einmündung der Entlastungsstraße West aufgeführt: „*Der Radweg sollte besser gekennzeichnet sein, bspw. durch rote Markierungen. Ebenso sollte das Gebüsch Richtung Mannheim reduziert werden, damit man herannahende Radfahrer besser erkennen kann* (Idee 12).“

Im Bereich Viernheim wird auf der *Mannheimer Straße* ebenfalls auf **(absehbar) gefährliche Zusammenstöße** von Radfahrenden und zu Fuß gehenden Personen hingewiesen (vgl. Idee 7). Dies wird größtenteils mit dem aktuellen bzw. potentiellen Platzmangel begründet (vgl. hierzu auch Idee 8: **Vereinzelt Mülltonnen auf dem Radstreifen**). **Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden** werden von den Nutzenden ebenso für die Haltestelle *Walter-Gropius-Allee* beschrieben/befürchtet (vgl. Idee 36). Außerdem werden ein „*schmaler Weg für [eine] Vielzahl an Nutzern*“ bzw. „*kritische Situationen, wenn zu viele Personen aufeinander treffen* (Idee 13)“ zwischen Viernheim und Weinheim beklagt.

Außerdem stehen **mehrere aktuelle bauliche Gefahrenquellen** an der westlichen Ortseinfahrt Weinheim (auch *Daimlerstraße*) im Fokus: Die enge und unübersichtliche Wegführung an der Brücke/Unterführung (vgl. Idee 33 und 34), der schlechte Zustand des Fahrbahnbelags im Industriegebiet (vgl. Idee 35) sowie allgemein der LKW- und Speditionsverkehr (vgl. Idee 11). Unterstützung erhält dieser Hinweis auch in den

angehängten Kommentaren: „Solange bei den Firmen Betrieb herrscht, ist es auf dem Radweg sehr gefährlich. Wenn kein Betrieb ist, ist der Bereich aber auch nicht gerade anheimelnd. Die Passage unter der Autobahn ist auch nicht toll (Kommentar 16282).“

In Weinheim beschreiben die Bürgerinnen und Bürger ebenfalls in erster Linie **Gefahrensituationen und Nutzungskonflikte**. Im Mittelpunkt stehen hier zudem die Schulwege: „An der Kreuzung Breslauer Strasse / Birnenstrasse treffen jetzt schon zwei Schulwege aufeinander bzw. kreuzen sich. Dies führt zum Schulanfang, in der Mittagspause und zum Schulende zu teils chaotischen Zuständen. Hier sollten guten Ideen zu einer sicheren Verkehrsführung sowohl für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger gesammelt und umgesetzt werden (Idee 24).“ Folgende weiteren Aspekte werden als weitere Gefahrenquellen genannt: Überleitungen von Radwegen auf Straßen (vgl. Idee 42), hohe Bordsteine (vgl. Idee 43) sowie zugeparkte Radwege (vgl. Idee 44).

Relativ häufig beklagen die Nutzenden zudem – aus heutiger Perspektive – ungünstige Ampelschaltungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende in Viernheim (vgl. Idee 40) bzw. in Weinheim (vgl. Idee 17); verbunden mit entsprechenden Optimierungswünschen. Eine weitere verbesserte Wegequerung wird in Weinheim gefordert (vgl. Idee 30).

Insgesamt zeichnen die Nutzenden ein klares Bild und beschreiben überwiegend aktuelle Mängel und Gefahrensituationen – zunächst auch losgelöst von den Planungen zum Radschnellweg. Aktuelle bzw. potentielle Konflikt- und Gefahrenquellen sehen sie überall dort, wo viele verschiedene Verkehrsteilnehmende schon heute aufeinander treffen. In der Folge werfen die Nutzenden die Frage auf, welche Auswirkungen hier der Radschnellweg mit sich bringt (noch mehr Radfahrende, noch mehr Geschwindigkeit). Grundsätzlich wird dabei eher von einer Verschlechterung der aktuellen Situation ausgegangen bzw. entsprechende Vorab-Maßnahmen gefordert.

Zu „alternativer Routenvorschlag“ (11 Ideen):

Die eingereichten Ideen der Bürgerinnen und Bürger zur Kategorie „alternativer Routenvorschlag“ zeichnen sich in erster Linie durch die Detailliertheit und offenkundige Ortskenntnisse aus.

Im Bereich Mannheim formulieren zwei Beiträge sehr konkrete Vorschläge für eine abschnittsweise alternative Streckenführung nördlich der Birkenauer Straße (vgl. Idee 50) oder für eine Verlegung des Radschnellwegs via Ladenburgerstrasse (Hemsbacher Weg - OEG Linie - Columbus Quartier - Lautenbacher Straße - Tierheim Viernheim (vgl. Idee 21).

Außerdem beziehen sich zwei weitere Ideen/Hinweise auf die Querung Alte Mannheimer Straße (vgl. Idee 15 und Idee 29) und stellen die sichere Überquerung auf dem Radschnellweg in Frage: „Wie soll hier eine sichere Überquerung der Straße gelingen? Ampelanlage, Überführung oder Tunnel empfinde ich als nicht zielführend. Besser auf dieser Straßenseite weiterführen und vorhandenen Radweg bis Haltestelle Käfertaler Wald nutzen (Idee 15).“ Oder auch: „Die Querung der Alten Mannheimer Straße ist an dieser Stelle extrem gefährlich und erfordert anzuhalten [sic!]. Stattdessen sollte der Seitenwechsel innerorts Viernheim erfolgen [sic!] (Idee 29).“

Alternative Routenvorschläge werden von den Nutzenden auch im Bereich Viernheim eingereicht: Konkret eine Führung weiter entlang der OEG-Schienen via Kapellenberg (vgl. Idee 25: Der OEG weiter folgen!) sowie eine alternative Streckenführung über Weinheimer und Mannheimer Straße (vgl. Idee 37). Dabei werden von den Nutzenden vermeintliche Vorteile herausgestellt.

Allgemein große Resonanz findet der Vorschlag, die alte ungenutzte Schienenstrecke zwischen Viernheim und Weinheim in eine „Fahrradautobahn“ umzubauen (vgl. Idee 5): **Mit insgesamt acht Kommentaren und 15 „Daumen hoch“ erhält keine andere Idee mehr Feedback. Die Idee kann somit als einer der zentralen Diskussionsgegenstände der Beteiligung identifiziert werden.** Die Kommentare drücken mehrheitlich große Unterstützung für den Vorschlag aus: „Sehr guter Vorschlag! (Kommentar 16275)“ ,

„sehr gute Idee (Kommentar 16277)“, „dieser Vorschlag sollte unbedingt unterstützt [sic!] und berücksichtigt werden (Kommentar 16274)“. Als Vorteile identifizieren die Bürgerinnen und Bürger dabei die sinnvolle Nutzung der brachliegenden Bahnstrecke und eine hohe Attraktivität fernab der Autobahn bzw. des Industriegebiets *Daimlerstraße*. Zwei Kommentare werfen aber zumindest Fragen hinsichtlich der Umsetzbarkeit und Finanzierung des Vorschlags auf (vgl. Kommentare 16319 und 16392).

Auf Höhe der westlichen Ortseinfahrt Weinheims nehmen zwei Ideen eine Streckenführung via *Tullastraße* / alte B3 / südlich der OEG-Schiene in den Blick (vgl. Idee 27 und Idee 28) und benennen gleichzeitig auch die damit verbundenen Vorteile: fernab des Industriegebiets/*Daimlerstraße* und eine denkbare Trennung des Radverkehrs von den anderen Verkehrsteilnehmenden. Außerdem wird ab dem Knotenpunkt *Kurt-Schumacher-Straße/Boschstraße* eine Führung der Radschnellverbindung südlich der Bahntrasse ins Spiel gebracht (vgl. Idee 1) und erhält hierfür drei „Daumen hoch“. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt Idee 32, die eine südliche (Weiter-) Führung von der Haltestelle *Blumenstraße* aus via *Breslauer Straße* als Alternative ins Auge fasst.

In der Gesamtschau stehen bei den Nutzenden detaillierte Alternativvorschläge im Mittelpunkt. Sie zielen auf einzelne, abschnittsbezogene und konkrete Verbesserungsmöglichkeiten ab. Dabei bringen die Bürgerinnen und Bürger vertiefte Ortskenntnisse ein. Die Nutzenden formulieren ihre Beiträge häufig als Fragen und möchten zumindest eine Prüfung anregen bzw. neue Denkanstöße geben.

Zu „sonstige Idee“ (17 Ideen):

In der Kategorie „sonstige Idee“ sammeln die Nutzenden ebenfalls überwiegend Verbesserungsvorschläge zum Ist-Zustand; mehr oder weniger losgelöst von den Planungen zum Radschnellweg. Im Mittelpunkt stehen konkrete Tipps sowie Verbesserungswünsche, die vor allem die Akzeptanz des Projekts bzw. das Miteinanderauskommen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden stärken soll.

Im Bereich Mannheim stehen unter anderem die Brückenrampen zur *Magdeburger Straße* im Fokus: Neben der Zuschreibung als vermeintliche Gefahrenstelle durch das Aufeinandertreffen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden (vgl. Idee 39) wird eine möglichst barrierefreie Umgestaltung für alle Verkehrsteilnehmende gefordert (vgl. Idee 16). Praktische Wünsche werden bspw. mit der Einrichtung einer Radservicestation (vgl. Idee 26) geäußert. Auf Höhe der *Birkenauer Straße* wird mit Blick auf seltene Pilzarten um die Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes gebeten (vgl. Idee 41).

Die Entlastungsstraße West ist sowohl in der Kategorie „Das finde ich schlecht!“ (vgl. Idee 12) als auch hier ein Thema und wird als Gefahrenquelle betrachtet (vgl. Idee 10: „An dieser Stelle wäre ein Kreisverkehr perfekt.“). Im Bereich Viernheim werden im Zusammenhang mit dem Radschnellweg vor allem die Knotenpunkte *Heinrich-Lanz-Ring* (vgl. Idee 6) sowie *Robert-Schumann-Straße* (vgl. Idee 38) betrachtet und jeweils Verbesserungen für Radfahrende gefordert (Ampelschaltungen, Abbiegeprozesse insgesamt). Auch hinsichtlich der aktuellen Situation bzw. des Linksabbiegeprozesses Am Alten Weinheimer Weg in die *Weinheimer Straße* wird Optimierungsbedarf angemeldet (vgl. Idee 9).

In Weinheim weisen mehrere Beiträge auf Gefahren und Konflikte bei Schülerquerungen rund um die *Dietrich-Bonhoeffer-Schule* hin (vgl. Idee 51); für den Knotenpunkt *Breslauer Straße - Imolastraße - Schollstraße* außerdem Idee 18: „Hier überqueren viele Schüler (auch Grundschüler) die Straße, die von /zur Haltestelle Stahlbad gehen. Wie soll dies gefahrlos passieren?“ Potentielle Konfliktsituationen bei Querung von Schulwegen werden auch für die *Barbarabrücke* weiter östlich befürchtet (vgl. Idee 52).

Darüber hinaus sammelt die Kategorie „sonstige Idee“ mehr unterschiedliche Hinweise zur allgemeinen Verkehrssicherheit (vgl. Ideen 45, 48, 49).

5 Dokumentation Crowdmapping Radschnellweg

Nachfolgend werden die eingereichten Ideen und Hinweise für den Radschnellweg zwischen Mannheim, Viernheim und Weinheim abgebildet, wie sie von den Verfassenden selbst formuliert wurden.

Ideen ohne Ortsbezug wurden im Beteiligungszeitraum nicht eingereicht.

Die erfassten Ideen mit konkreter Ortsposition sind innerhalb der vier Kategorien chronologisch sortiert:

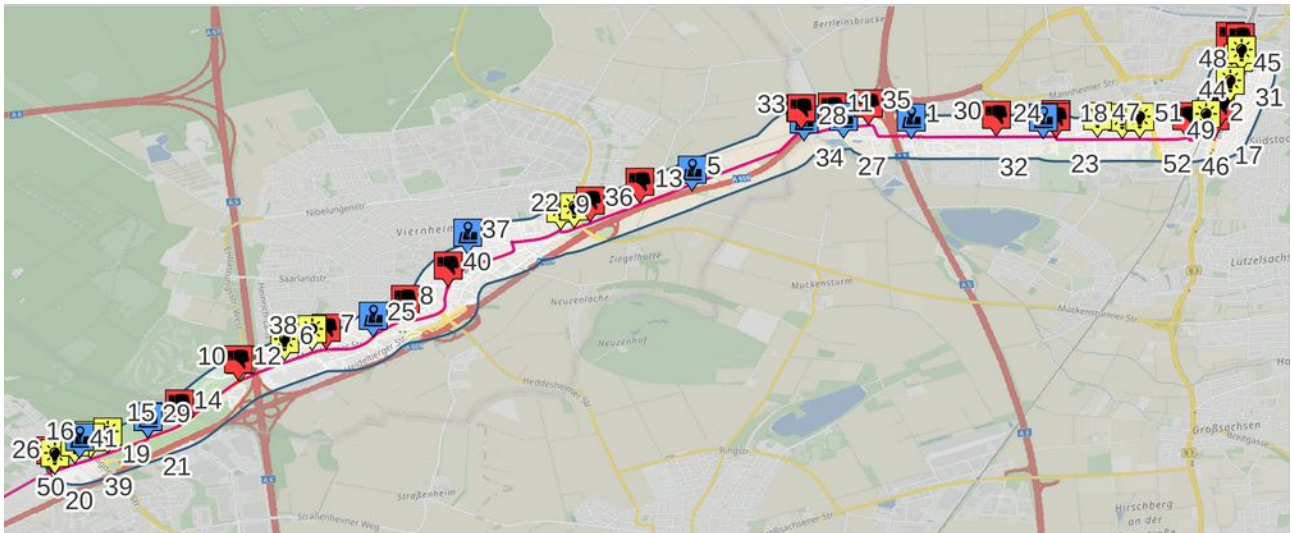
- „*Das finde ich gut!*“
- „*Das finde ich schlecht!*“
- „*alternativer Routenvorschlag*“
- „*sonstige Idee*“

Den jeweiligen Kapitel-Abschnitten sind Kartenausschnitte vorangestellt, auf denen die Ideen mit Ortsposition und Nummer dargestellt sind.

Darüber hinaus beinhaltet die Dokumentation die Kommentare der Bürgerinnen und Bürger. Die Bewertungen „Daumen hoch“ sind in der Tabellenspalte „Ergebnis“ ausgewiesen.

5.1 Gesamtübersicht aller Ideen

Der untenstehende Kartenausschnitt weist die insgesamt **55 eingereichten Ideen** der Bürgerinnen und Bürger mit konkreter Ortsposition aus (alle Kategorien).



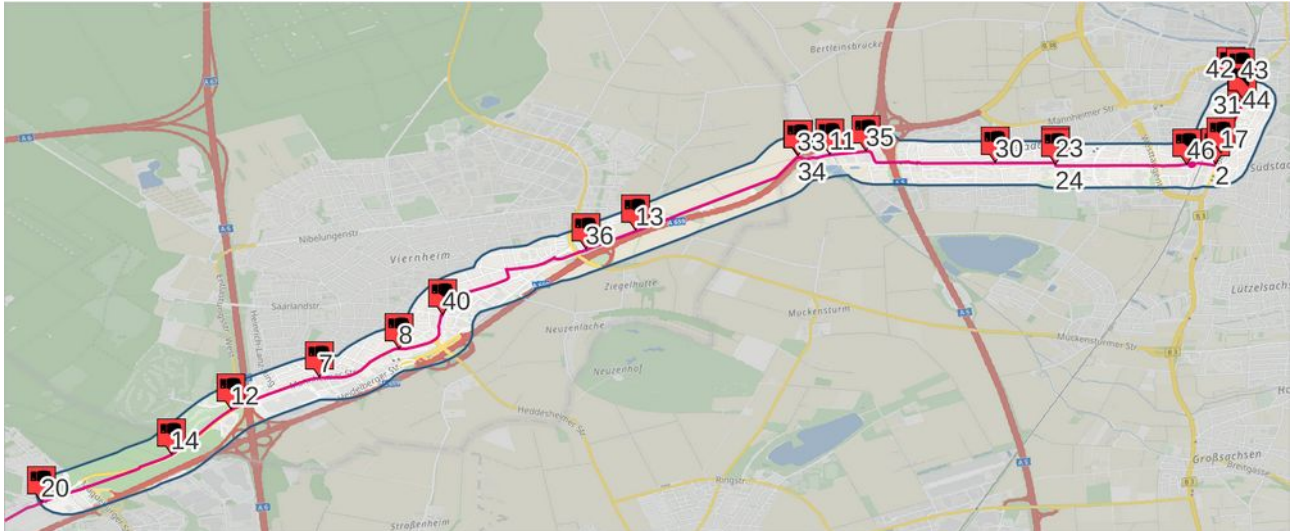


5.2 „Das finde ich gut!“

Die Kategorie „*Das finde ich gut!*“ wurde im Beteiligungszeitraum keiner Idee zugeordnet.

5.3 „Das finde ich schlecht!“

Die Kategorie „Das finde ich schlecht!“ wurde im Beteiligungszeitraum **22 Ideen** zugeordnet.



Idee #2: Barbarabrücke Weinheim

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Verband Region Rhein-Neckar	26.07.2022 11:06	+0	2
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Warum geht es an der Barbarabrücke nicht weiter? Soll es nicht auch Radschnellverbindungen von Weinheim nach Heidelberg und nach Heppenheim geben?

Kommentare

Autor	Kommentar
chemFelix 30.07.2022 13:04 ID: 16276 Anzahl Likes: 0	Würde man die alte Bahntrasse Richtung Worms verwenden und am Erlebnisbad oder Supermarkt herauskommen, dann könnte man Richtung Hirschberg/Schriesheim/Heidelberg an den Höfen Raffl/Bitzl entlang weiterführen, die Strecken sind bereits angenehm für Radfahrer zu befahren.

Idee #7: Entgegenkommende Fußgänger*innen auf dem Radstreifen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
mbugert	29.07.2022 16:12	+2	7
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Zwischen der Einfahrt zum RNZ/Kinopolis und der Bushaltestelle Jahnstraße "fehlt" auf der Südseite der Mannheimer Straße der Bürgersteig. Das hat häufig zur Konsequenz, dass Fußgänger den Radstreifen in Gegenrichtung als Bürgersteig verwenden. Ich kann es nachvollziehen: der legale Weg ist wesentlich länger und beinhaltet drei Zebrastreifen und eine Fußgängerampel. Bei widrigen Verhältnissen (dunkel, Regenwetter, müde/alkoholisierte Verkehrsteilnehmer, viel Autoverkehr) kann ein Zusammenstoß zwischen Fußgängern und Radfahrern hier ziemlich gefährlich werden. Hier sollte etwas getan werden. Zugegeben: aufgrund des Platzmangels gibt es hier keine einfache Lösung. Für je zwei Fahrspuren, Radwege und Bürgersteige reicht es nicht, und die OEG-Trasse ist unveränderlich. Ein paar Gedanken: - Durch die Bushaltestelle Jahnstraße dürfte das Problem nicht entstehen, denn wer mit dem Bus kommend zum RNZ möchte, kann eine Haltestelle früher (oder später) aussteigen. - Eher liegt es daran, dass der Zebrastreifen an der Haltestelle Jahnstraße Fußgänger zu diesem Weg einläd. Würde man die Haltestelle Richtung Osten entfernen, könnte der Zebrastreifen auch weg. Das ginge natürlich zulasten aller Busfahrenden, die sonst dort aus-/einsteigen. Vielleicht würde es helfen, den südlichen Halt inkl. Zebrastreifen um ca. 50m nach Osten zu versetzen, um es den Fußgängern zu verleiden. - Radikalere Schritte (beide Fahrradstreifen gemeinsam auf eine Seite der Fahrbahn, Tunnel, etc.) wären theoretisch möglich, aber höchstwahrscheinlich zu teuer in der Umsetzung.

Idee #8: Vereinzelt Mülltonnen auf dem Radstreifen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
mbugert	29.07.2022 16:27	+1	8
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Auf dem südlichen Radweg entlang der Mannheimer Straße musste ich vereinzelt als Radfahrer auf die Straße ausweichen, weil der Radweg durch Mülltonnen benachbarter Mehrfamilienhäuser blockiert war (die dort auf ihre Abholung warteten). Offensichtlich ist wenig Platz für Mülltonnen. Ich habe leider keine überzeugende Idee parat, wo mehr Platz hergenommen werden könnte (um den Grünbereich wäre es schade, und einen Parkplatz wird niemand aufgeben wollen). Die gesamte Fahrbahn um einen halben Meter nach Norden zu versetzen, ist wohl kaum wirtschaftlich.

Idee #11: Lebensgefahr auf dem Radweg

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Benedikt Enger	29.07.2022 23:15	+4	11
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Der vorhandene Radweg durch das Industriegebiet ist lebensgefährlich. LKWs fahren ohne zu schauen auf den Radweg um die Straße einzusehen. Hier muss definitiv mehr Abstand zwischen den Grundstücken der Logistiker und dem Fahrradweg geschaffen werden

Kommentare

Autor	Kommentar
A.D. 08.08.2022 21:13 ID: 16282 Anzahl Likes: 0	Richtig! Solange bei den Firmen Betrieb herrscht, ist es auf dem Radweg sehr gefährlich. Wenn kein Betrieb ist, ist der Bereich aber auch nicht gerade anheimelnd. Die Passage unter der Autobahn ist auch nicht toll
Zustimmung GvdB 31.08.2022 14:31 ID: 16303 Anzahl Likes: 0	Das ist korrekt! Ich pendele jeden Tag von Weinheim nach Viernheim, diesen Bereich versuche ich zu meiden und nehme lieber einen Umweg in Kauf. Hier hatte ich schon einige brenzlige Situationen durch LKW, die auf dem Radweg parken oder einfach ohne zu schauen auf die Straße fahren. Es liegen auch häufig Schrott und Glas auf Radweg und Straße.

Idee #12: Radweg schlecht einsehbar

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Benedikt Enger	29.07.2022 23:21	+2	12
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Der Radweg ist für Autofahrer aus der Entlastungsstraße West kommend schlecht einsehbar, bzw. als solcher nicht erkennbar, was dazu führt, dass Autofahrer oft ohne zu schauen auf den Radweg fahren, um die Mannheimerstraße einzusehen. Der Radweg sollte besser gekennzeichnet sein, bspw. durch rote Markierungen. Ebenso sollte das Gebüsch Richtung Mannheim reduziert werden, damit man herannahende Radfahrer besser erkennen kann.

Idee #13: Schmalere Weg für Vielzahl an Nutzern

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Benedikt Enger	29.07.2022 23:29	+2	13
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Der Weg zwischen Viernheim und Weinheim ist stark frequentiert. Einerseits von Radfahrern aber auch von Fußgängern. Hier kommt es zum Teil zu kritischen Situationen, wenn zu viele Personen aufeinander treffen. Verstärkt wurde das vor allem, da zuletzt die Brücke am alten Weinheimer Weg ersatzlos abgerissen wurde und dadurch kein einfacherer Zugang zu den Feldwegen nördlich der Route mehr möglich ist. Außerdem ist der Weg nur mittig gut befahrbar, da die Ränder stark abgesunken sind und daher sehr wellig. Hier wäre eine Verbreiterung des Weges, evtl. sogar mit getrennter Nutzung für Radfahrer und Fußgänger angebracht.

Idee #14: Radweg durch Bewuchs zu eng

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Gregor	31.07.2022 15:53	+2	14
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

In diesem Bereich ist der Radweg durch das Wachstum der nebenstehenden Bäume und Sträucher für den Radverkehr in beiden Richtungen oft zu eng. Es wird zwar regelmäßig zurückgeschnitten, aber zu wenig. Hinzu kommt, dass der Weg hier nicht für Fußgänger gesperrt ist.

Idee #17: Ampelgrünzeit für Radler verlängern

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
xradlerin	03.08.2022 23:24	+0	17
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Als Radler hat man nur sehr kurze Grünphasen an den Auto- Ein- und Ausfahrten. Die Grünphasen sollten verlängert werden.

Idee #20: Kreuzung Fürther Strasse

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Radler2	04.08.2022 15:03	+1	20
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Aufgrund des Neubaugebiets Franklin wird die Fürther Strasse für den öffentlichen Verkehr wieder geöffnet. Hier kreuzt der Radschnellweg eine dann sehr befahrene Strasse (zukünftige Hauptverbindungsweg des Stadtteils). Außerdem soll die ÖPNV Haltestelle "Platz der Freundschaft" verlegt werden. Beides führt zu erheblichen Gefahrenquellen in Verbindung mit dem Schnellweg.

Idee #23: Linksabbiegen am Bahnübergang Birnenstrasse nicht mehr erlaubt

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
juho	15.08.2022 16:00	+1	23
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Seit dem Umbau des Bahnübergang Birnenstrasse ist das Linksabbiegen aus Richtung Breslauer Strasse nicht mehr erlaubt und würde auch dem grundlegenden Umbau und der Sicherheit widersprechen.

Idee #24: Neuer Radweg kreuzt zwei Schulwege

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
juho	15.08.2022 16:13	+0	24
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

An der Kreuzung Breslauer Strasse / Birnenstrasse treffen jetzt schon zwei Schulwege aufeinander bzw. kreuzen sich. Dies führt zum Schulanfang, in der Mittagspause und zum Schulschluss zu teils chaotischen Zuständen. Hier sollten gute Ideen zu einer sicheren Verkehrsführung sowohl für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger gesammelt und umgesetzt werden.

Idee #30: Herstellen einer sicheren Überquerung Blumenstraße - Pappelalle

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Norbert Heinemann	05.09.2022 07:27	+0	30
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Aktuell ist dort nur einige Meter weiter ein Fußgängerweg vorhanden und ein gefahrloses passieren des Übergangs ist nicht ohne weiteres möglich. Abhilfe könnte das Verlegen des Übergangs oder eine neue Ampelanlage schaffen.

Idee #31: Beginn Hauptbahnhof

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Andreas Marg	08.09.2022 08:47	+0	31
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Herausforderung ist ein Beginn am Hauptbahnhof. Ein Beginn der Route am alten OEG Bahnhof umschifft diesen Mangel. Es ist derzeit unmöglich, legal korrekt vom Hauptbahnhof den Anschluss nach Süden zum Radschnellweg zu fahren. Das muss gelöst werden. Zum Beispiel durch einen Ankauf der derzeit real genutzten, aber über Privatgelände laufenden, Route. Oder über einen (neuerlichen) Umbau der Postkreuzung mit einer Führung für Radverkehr von und zum Hauptbahnhof Richtung Süden. Ersteres erscheint mir dabei realistischer.

Idee #33: Kurve nach der Brücke entschärfen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 21:45	+1	33
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Hinter der Durchfahrt unter der A5 wird es an der Kurve eng. Schwer einsehbar, Büsche, Gegenverkehr.

Idee #34: Kurve hinter der Unterführung entschärfen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 21:49	+1	34
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Nach der Durchfahrt der Unterführung wird es gefährlich. Schlechte Sicht wegen der Büsche, Gegenverkehr, enge Kurve.

Idee #35: Fahrbahnbelag im Industriegebiet

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 21:54	+1	35
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Der Fahrbahnbelag auf dem Radweg im Industriegebiet ist sehr schlecht (Schlaglöcher, Hubbel, kaputt). Die Gefahrenstellen an den Einfahrten zu den Speditionen hat bereits ein anderer Nutzer genannt - das ist ein ernstes Problem.

Kommentare

Autor	Kommentar
Zustimmung Madoga 13.09.2022 20:05 ID: 16391 Anzahl Likes: 0	Grade bei Dunkelheit besteht durch den schlechten Untergrund sehr hohe Unfallgefahr. Hier muss dringend nachgebessert werden. Zudem ist der Weg durch die vielen Logistikunternehmen extrem gefährlich, man wird sehr schnell übersehen. Ein neuer Radweg südlich von der Bahnschiene würde vermutlich mehr Sinn machen, damit sich Radler und unter Zeitdruck stehende LKW-Fahrer nicht mehr kreuzen müssen. An dieser Stelle ist für einen sicheren "Radschnellweg" noch einiges zu tun.

Idee #36: Gefahrenstelle OEG Haltestelle

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 21:58	+0	36
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

An der Ecke ist generell viel Verkehr (Fussgänger, Hunde, Radfahrer), zusätzlich kommen Leute aus der Bahn und betrachten ihr Handy. Andere hetzen, um die abfahrende OEG noch zu erreichen. Hier kommt es häufig zu engen Situationen

Idee #40: Schlechte Ampelschaltung Weinheim Richtung Mannheim

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jobradler	11.09.2022 14:35	+0	40
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Aus Richtung Weinheim kommend nach Mannheim dauert es ewig, bis die Ampel für Rad/Fußgänger grün wird. Das sollte beim Drücken viel schneller umschalten. Auch wenn wegen der OEG die Schranken unten sind bleibt die Ampel rot, auch wenn der parallel laufende Radverkehr ohne Probleme fahren könnte. Hier wünsche ich mir dringend eine Optimierung der Schaltung.

Idee #42: Überleitung von Radwegen auf die Straße

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:13	+0	42
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

die Überleitung von Radwegen auf die Straße müssen für andere Verkehrsteilnehmer DEUTLICH sichtbar sein [1. schlechtes Beispiel: Brunnweg, "Tierarztkurve", 2. schlechtes Beispiel: Wormser Str. in Höhe der Hans-Freudenberg-Schule. An beiden Stellen ist es für z.B. Autofahrer NICHT ersichtlich, dass auf einmal Fahrradfahrer mit auf die Straße kommen. Ein Radfahrer, der mit Schwung von einer der beiden Brücken herunterfährt, GEFÄHRDET SEIN LEBEN]

Idee #43: Bordsteine

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:14	+0	43
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Bordsteine müssen so weit abgesenkt werden, dass Radfahrer - ohne abzubremsen - auf den Radweg fahren können [schlechtes Beispiel: Wormser Str., Ecke Kolpingstr. (Bordstein zu hoch)]

Idee #44: Radwege zugeparkt

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:17	+0	44
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Radwege dürfen NIE zugeparkt werden [1. schlechtes Beispiel: Wormser Str., ab Kolpingstr. Richtung Brücke (Schüler parken ständig den Radweg zu), 2. schlechtes Beispiel: Wormser Str. Radweg teils vor Kleingärten zugeparkt]

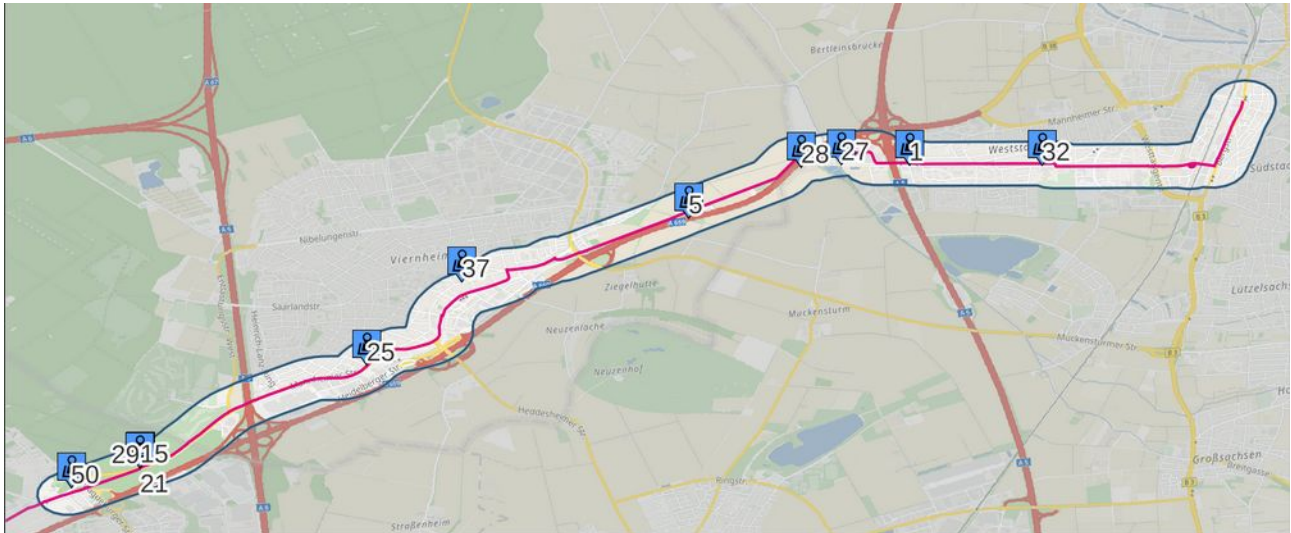
Idee #46: ebene Radwege

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:21	+0	46
Kategorien			
Das finde ich schlecht!			

Radwege müssen EBEN sein, kein Radfahrer kann sich ständig "Achter" im Vorder- oder Hinterrad leisten, nur weil der Radweg uneben ist [schlechtes Beispiel: Radweg zwischen Wormser Str., Ecke Kolpingstr. und Brunnweg, "Tierarztkurve"]

5.4 alternativer Routenvorschlag

Die Kategorie „*alternativer Routenvorschlag*“ wurde im Beteiligungszeitraum **11 Ideen** zugeordnet.



Idee #1: Knotenpunkt Kurt--Straße/Boschstraße Weinheim

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Verband Region Rhein-Neckar	26.07.2022 11:05	+3	1
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Wäre in Weinheim eine Führung der Radschnellverbindung südlich der Bahntrasse nicht besser geeignet?

Idee #5: alte DB Strecke in "Fahrradautobahn" umbauen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Woffer	29.07.2022 12:57	+15	5
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Seit Jahrzehnten liegt zwischen Viernheim und Weinheim die ungenutzte alte Schienenstrecke der DB. Diese beinhaltet u. a. sogar eine bestehende Brücke über die Autobahn. Sollte man diese Brücke / Strecke von

den Schienen befreien hat man die Möglichkeit eine schnelle 1A "Fahrradautobahn" bis ins Herz von Weinheim zu ziehen (Waidsee, Miramar, TSG, Bergstraße, Altstadt etc. etc.), ohne dabei das Industriegebiete "Daimlerstraße" in Weinheim zu befahren und sich die Straßen mit den gefährlichen Kurven/Kreuzungen mit LKW's / Auto's / OEG im kompletten Stadtgebiet teilen zu müssen. Der Fahrradweg würde bis hinter! die reguläre DB-Bahnschiene in Weinheim führen und man wäre auf einer extra Fahrradroute, ohne die bereits überfüllten Straßen mit allen Verkehrsteilnehmer zu nutzen, bis zum Baumarkt ind Weinheim gekommen, also direkt an die B3 mit vielen weiteren attraktiven Zielen im Vorfeld. Abschließend könnten man den Fahrradweg an seinem Beginn in Viernheim theoretisch bis zum TIB Viernheim ins Herz der Stadt verlängern. Dies würde das Viernheim interne Problem lösen, mit dem Fahrrad von Viernheim in den Bannholzgraben zu fahren, da es dort auch eine alte ungenutzte Bahnbrücke über die L3111 (Kreisel beim Supermarkt) führt. Das würde die Kernstadt besser mit dem Bannholzgraben verbinden.

Kommentare

Autor	Kommentar
Zustimmung Dominik 29.07.2022 13:06 ID: 16274 Anzahl Likes: 0	Hallo, dieser Vorschlag sollte unbedingt unterstützt und berücksichtigt werden, hier kommt die seit Jahren brachliegende Bahnstrecke endlich einer sinnvollen Nutzung zu!
Zustimmung chemFelix 29.07.2022 17:57 ID: 16275 Anzahl Likes: 0	Sehr guter Vorschlag! Dadurch würde die Strecke anschlussfähig an bestehende Wege über die Felder, und gewinnt erheblich an Attraktivität, weil man nicht die ganze Zeit entlang der Autobahn fahren muß. Für die südlichen Weinheimer Stadtteile wäre die Anbindung dadurch auch kürzer. Nachtrag: Es gibt einige Beispiele, wo stillgelegte Nebenstrecken sehr erfolgreich in Radwege umgewandelt wurden, zB im Vogelsberg. Die brachliegende Strecke ist für die Bahn auch mit Kosten und Risiken (Verkehrssicherungspflichten, etc) verbunden, da muß nur mal eine Platte aus der Brücke fallen - die können durchaus von einer solchen Option profitieren. Aktuell setzt sich in D auch die Einsicht durch, daß nicht vor jeder Maßnahme 10 Jahre Planungsvorlauf stehen darf - sonst läuft hier halt garnix mehr.
Zustimmung A.D. 30.07.2022 13:45 ID: 16277 Anzahl Likes: 0	Sehr gute Idee, das wäre für Radler aus z.B. Lützelsachsen eine deutliche Verbesserung., weil kürzer und ohne teils gefährliche Passagen wie im Bereich Daimlerstraße
Zustimmung RoHe 01.08.2022 08:54 ID: 16278 Anzahl Likes: 0	Danke für diese Idee, die trage ich auch schon lange mit mir herum. Die Anbindung über die Gewerbestraße an den B3 Radweg kann perfekt gestaltet werden. Zudem sind die Steigungen sehr moderat.



Zustimmung M Jobi 04.08.2022 10:10 ID: 16280 Anzahl Likes: 0	Diese neue und effektive Variante "Wormser Hex" sollte in einer ergänzenden Variantenanalyse aufgenommen werden.
Zustimmung Christian H 30.08.2022 15:47 ID: 16302 Anzahl Likes: 0	Toller Vorschlag! Ermöglicht auch die bessere Anbindung von Waidsee / Miramar / TSG / AC an das Stadtzentrum. Die heutige Verkehrsführung ist für Radfahrer alles andere als Ideal / sicher. Ganz unabhängig vom Radweg nach Mannheim macht die Umwandlung dieser Gleisanlage Sinn.
hk_book 07.09.2022 13:04 ID: 16319 Anzahl Likes: 0	Bevor dieser Vorschlag zur ultima ratio hochgelobt wird, bitte bedenken: das Gelände dürfte der DB-Netze bzw. dem Bund gehören, deren Zustimmung zu erhalten (oder gar das Gelände zu kaufen...), würde Jahre dauern. Und: wer bezahlt das Entfernen der Schienen und des Schotters? Es schreibt sich leicht: "Sollte man diese Brücke / Strecke von den Schienen befreien hat", nur, das muss auch gemacht werden. Sicher: wer nichts fordert, kriegt nichts; aber dieser Vorschlag scheint mir nicht realisierbar. Dann noch die Frage, wem soll der Radschnellweg hauptsächlich nützen? Wenn man berufstätige Pendler z.B. von großen Firmen wie Freudenberg oder Viscofan/Naturin im Auge hat, werden die wohl kaum einen "Verlustschlag" über den schönen Süden Weinheims machen wollen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Nochmal ausdrücklich: ich will diesen Vorschlag nicht einfach so abtun, aber in absehbarer Zeit und mit dem beschränkten Kostenrahmen ist da wohl nichts zu machen.
Zustimmung Madoga 13.09.2022 20:16 ID: 16392 Anzahl Likes: 0	Dies wäre in der Tat ein "Radschnellweg" und würde ich ebenfalls begrüßen.. Vermutlich allerdings zu teuer für die Realisierung...

Idee #15: Überquerung der Strasse

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Gregor	31.07.2022 15:59	+0	Ohne Ortsbezug15
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Wie soll hier eine sichere Überquerung der Strasse gelingen? Ampelanlage, Überführung oder Tunnel empfinde ich als nicht zielführend. Besser auf dieser Straßenseite weiterführen und vorhandenen Radweg bis Haltestelle Käfertaler Wald nutzen.

Idee #21: Verlegung des Radschnellwegs rechts von der OEG Linie

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Radler2	04.08.2022 15:23	+2	21
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Aufgrund der bereits aufgezeigten vielfältigen Problemen mit anderen Verkehrsteilnehmern sollte eine Verlegung des Radschnellwegs (rechtsseitig) ab der Ladenburgerstrasse über den Hemsbacher Weg und weiter parallel zur OEG Linie über das Columbus Quartier und der Lautenbacher Strasse (eventuell Fahrradstrasse) weiter bis zum Tierheim Viernheim. Damit könnte einiges an Gefahrenpotenzial verringert werden.

Idee #25: Der OEG weiter folgen!

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Dominik	16.08.2022 11:21	+2	25
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Der Radweg könnte weiter den OEG Schienen folgen über den Kapellenberg, die bestehende Unterführung der Heddesheimer Straße nutzen und so auf der "richtigen" Seite der Kreuzung Berliner Ring / Karl Marx Straße herauskommen.

Idee #27: Hier könnte der Radweg von Weinheim nach Viernheim geleitet werden

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Hawazukzuk	16.08.2022 13:38	+2	27
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Diese Stelle bietet sich perfekt an! Ab da kann man rüber zur Autobahnbrücke und darunter durchfahren. Die gesamte Strecke ist die alte B3 und für auf der anderen Seite der OEG-Schiene entlang sodass sich Fußgänger, Jogger und Gassigeher nicht mit Radfahrern ins Gehege kommen. Wenn man den Abstand des Weges von der Schiene zum Weg auf der Viernheimer Seite als Maßstab nimmt ist kaum mehr als etwas an Brombeersträucher zu entfernen.

Kommentare

Autor	Kommentar
Andreas Marg 08.09.2022 08:59 ID: 16320 Anzahl Likes: 0	Schneidet den Radfahrer eine Führung auf der anderen Seite des OEG Gleises nicht von verschiedenen anderen Anknüpfungen ab? Wichtig ist es m.E. dass der Weg ausreichend breit ausgeführt wird, damit die Konflikte vermieden werden.

Idee #28: Alte B3 nutzen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Hawazukzuk	22.08.2022 16:24	+1	28
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Wenn man auf der ehemaligen B3 von der Tullastrasse kommt und südlich an der OEG-Schiene weiter fahren könnte müsste man nicht durch das Industriegebiet und könnte unter der Autobahnbrücke durch fahren. diese alte B3 führt bis an der OEG-Haltestelle Walter-Gropius-Allee hoch am Discounter vorbei und trifft direkt auf die Heidelbergerstrasse.

Idee #29: Querung an dieser Stelle vermeiden

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
weinheimradler	03.09.2022 11:20	+1	29
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Die Querung der Alten Mannheimer Straße ist an dieser Stelle extrem gefährlich und erfordert anzuhalten. Stattdesbe sollte der Seitenwechsel innerorts Viernheim erfolgen, und dazu der Radweg entlang des Rhein-Neckar-Zentrums ausgebaut und für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.

Idee #32: Alternative Führung über die Breslauerstraße bis Haltestelle Blumenstraße

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Andreas Marg	08.09.2022 08:55	+1	32
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Es lohnt sich auch als Alternative die Weiterführung bis Haltestelle Blumenstraße abzuwägen. Hier schließen viele Straßen aus dem Wohngebiet südlich an und dort ist die Zweiburgenschule mit viel Schülerverkehr. Auch wenn dies als Grundschule kaum Radverkehr ist.

Idee #37: Alternative Streckenführung über Weinheimer und Mannheimer Strasse

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 22:10	+1	37
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Dieser Weg hat mehrere Vorteile - erspart den Gegenverkehr durch Busse - kein Kontakt mit Fußgängern am Bahnhof Viernheim - spart die Ampel an der Kreuzung Berliner Ring / Karl-Marx-Str (Bahnübergang) - kaum Verkehr in der Mannheimer Strasse - die Mannheimer Strasse sollte Fahrradstrasse (Vorfahrt analog Rollbühlstr. in Mannheim) werden



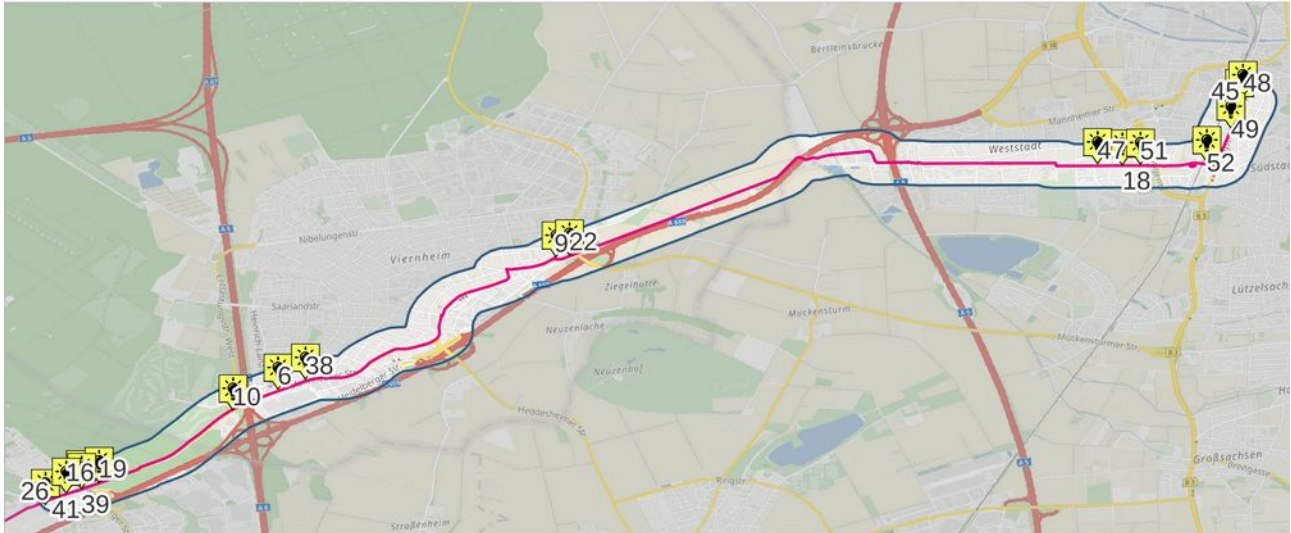
Idee #50: Führung nördlich der Birkenauer Straße (K9751)

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Gerd Hüttmann	21.09.2022 16:07	+0	50
Kategorien			
alternativer Routenvorschlag			

Ich schlage eine Führung der RSV (östlich des Platzes der Freundschaft in Richtung Viernheim) nördlich der Birkenauer Straße vor. Zur Schonung des dort befindlichen FFH-Gebietes werden die Fahrbahnen der Birkenauer Straße in der Breite verringert bzw. die Rechtsabbiegefahrbahn zur Magdeburger Straße verkürzt und der Knoten insgesamt entsprechend angepasst. Weiter östlich schließt der Radweg an den Wirtschaftsweg nördlich der Birkenauer Straße/ Alte Mannheimer Straße nach Viernheim an. Die für Radfahrende damit verlorene Höhe kann aus Naturschutzgründen hier akzeptiert werden.

5.5 sonstige Idee

Die Kategorie „sonstige Idee“ wurde im Beteiligungszeitraum **17 Ideen** zugeordnet.



Idee #6: Anpassungen für linksabbiegende Radfahrer*innen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
mbugert	29.07.2022 15:27	+0	6
Kategorien			
sonstige Idee			

Die Ampelanlage an der Kreuzung Heinrich-Lanz-Ring / Mannheimer Straße ist normalerweise für Durchgangsverkehr entlang der Mannheimer Straße konfiguriert. Möchte man als Radfahrer vom Heinrich-Lanz-Ring links auf die Mannheimer Straße abbiegen, scheitert man momentan daran, dass die Ampelanlage keine linksabbiegenden Fahrradfahrer registriert. Die momentanen Alternativen sind (1) auf ein Kfz warten, das die Induktionsschleife auslöst, (2) absteigen und als Fußgänger abbiegen, oder (3) nach viel Umschauen über Rot fahren. (1) kann je nach Uhrzeit lange dauern, (2) ist absurd, und (3) ist gefährlich (funktioniert aber immer). Eine separate Induktionsschleife für Fahrräder (die ggf. eine Linksabbiegerspur für Fahrräder erfordert) wäre hier sehr hilfreich.

Idee #9: Offensichtlichere Fahrbahnmarkierung für Linksabbieger*innen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
mbugert	29.07.2022 17:18	+1	9
Kategorien			
sonstige Idee			

Man fühlt sich derzeit etwas verlassen, wenn man als Radfahrer von "Am Alten Weinheimer Weg" links auf die Weinheimer Straße abbiegt. Es gibt keine Markierung auf der Fahrbahn, die darauf hinweisen würde, dass der Fahrradweg auf der gegenüberliegenden Seite weitergeführt wird. Vielleicht soll der Standstreifen dort auch gar kein Fahrradweg sein, aber zumindest ich nutze ihn als solchen.

Idee #10: Kreisverkehr

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Hawazukzuk	29.07.2022 22:01	+1	10
Kategorien			
sonstige Idee			

An dieser Stelle wäre ein Kreisel perfekt. Von der Entlastungsstraße kommend Richtung RNZ muss man auf der falschen Seite weiterfahren oder die Schnellstraße queren.

Kommentare

Autor	Kommentar
Zustimmung M Jobi 04.08.2022 10:00 ID: 16279 Anzahl Likes: 0	Gute Idee!

Idee #16: Barrierefreier Umbau der Brückenrampen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
M Jobi	03.08.2022 21:01	+2	16
Kategorien			
sonstige Idee			

Zur besseren Anbindung des Stadtteils Vogelstang eignet sich, ergänzend zur geplanten neuen Brücke zusätzlich ein barrierefreier Umbau der Brückenrampen entlang der Magdeburger Straße. Hierbei sollte eine durchgängig barrierefreie Anbindung bis zur Thüringer Straße gewährleistet werden.

Kommentare

Autor	Kommentar
Zustimmung Radler2 04.08.2022 15:05 ID: 16281 Anzahl Likes: 0	Außerdem könnte man bei dieser Gelegenheit den Taylorpark an das Brückenbauwerk 529 anbinden und die neu geplante, völlig überflüssige, Brücke einsparen.

Idee #18: Schülerquerung

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
xyradlerin	03.08.2022 23:42	+1	18
Kategorien			
sonstige Idee			

Hier überqueren viele Schüler (auch Grundschüler) die Straße, die von /zur Haltestelle Stahlbad gehen. Wie soll dies gefahrlos passieren? Auch werden viele Schüler von der Barbarabrücke kommend hier abbiegen zum Schulzentrum. Es müsste hier ein Überholverbot für Fahrradfahrer gelten und ein Ampel für Fußgänger eingerichtet werden,

Idee #19: Verbindung Franklin - Taylor / Revitalisierung der Birkenallee über die B38

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
M Jobi	04.08.2022 10:34	+2	19
Kategorien			
sonstige Idee			

Die "Birkenallee" war einst eine durchgängige Wegeverbindung und wurde durch den Bau der B38 durchtrennt. Durch eine Revitalisierung der Nord-Süd-Verbindung könnte eine Durchgängigkeit zwischen Franklin und Taylor, im größeren Sinne dann zwischen Karlstern und den Vogelstangseen als Naherholungsstrecke, wiederhergestellt werden.

Idee #22: Einbahnstraße für Kfz

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
A-Vondung	05.08.2022 20:07	+2	22
Kategorien			
sonstige Idee			

Im Abschnitt Alter Weinheimer Weg zwischen Weinheimer Straße und Walter-Gropius-Allee kann die Straße für Kfz als Einbahnstraße geführt werden. Bei Fahrtrichtung von Walter-Gropius-Allee zur Weinheimer Straße kann der Kfz-Verkehr über die ampelgeregelterte Kreuzung L3111 im Uhrzeigersinn die Strecke ohne nennwerte Einschränkungen benutzen. Die Anbindung des Hotels an die Autobahn und das Stadtgebiet bleibt nahezu unverändert. Durch die Einbahnstraßenregelung entsteht mehr Platz für den Radverkehr. Gleichzeitig wird die Einmündung vom Feldweg aus Weinheim in die Alte Manneheimer Straße für den Radverkehr sicherer und einfacher, da nur noch eine Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs beachtet werden muss.

Idee #26: Angliederung einer Rad Servicestation

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Radler2	16.08.2022 12:44	+0	26
Kategorien			
sonstige Idee			

Zur Unterstützung der Radfahrer sollte in Höhe der Fürther Strasse/Platz der Freundschaft eine Radservicestation realisiert werden. Durch die angedachte Verlegung der aktuellen Straßenbahn/Bushaltestelle würde sich ein entsprechender Raum anbieten. Diese könnte mit einem Vertrieb und einer gastronomie ergänzt werden. Dies würde zu einer noch größeren Akzeptanz seitens der Stadtteilbewohner und der sonstigen Nutzer führen.

Idee #38: Ampel umgehen

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 22:20	+0	38
Kategorien			
sonstige Idee			

Radfahrer Richtung Mannheim haben an der Einfahrt zum Kinopolis keinen Kontakt mit dem Autoverkehr und müssen nur auf die Fußgänger achten. Es wäre wünschenswert, wenn Radfahrer nicht an beiden Ampeln (die nächste befindet sich an der Ecke Mannheimer / Heinrich Lanz Ring) anhalten müssten.

Idee #39: Gefahrenstelle

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Jan	08.09.2022 22:32	+0	39
Kategorien			
sonstige Idee			

Die Stelle an der die Brückenrampe und der Radweg sich treffen ist brandgefährlich. Fussgänger, Kinderwagen, Radfahrer kommen aus dem NICHTS auf den Radweg. Durch Verkehrsführung und Buschwerk schwer einsehbar. Verkehr von der Brücke durch eine Barriere an der Einmündung abbremsen.

Idee #41: Naturschutz/Artenschutz einhalten

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Adler	14.09.2022 08:42	+0	41
Kategorien			
sonstige Idee			

Im Bereich nördlich des derzeitigen Fahrradweges kommen mehrere seltene Pilze (Erdsterne) vor, die in Symbiose mit den vorhandenen Robinien stehen. Fahrradweg daher nur im Süden (in Richtung Bahnlinie) verbreitern. Bei Erstellung des Radweges unbedingt darauf achten dass Randstreifen auf Nordseite unberührt bleibt. Also kein Abraum oder Baugerät hier abgelagert. Seltenes Biotop würde zerstört. Bei dem seit 1928 verschollen Pilz handelt es sich um den Sieberdstern, der 2012 an dieser Stelle wiederentdeckt wurde.

Idee #45: Warnlichter an gefährlichen Ein- und Ausfahrten

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:20	+0	45
Kategorien			
sonstige Idee			

auf dem Radweg an der Bergstr., am Suezkanalweg, McDonald oder Aldi passen Autofahrer regelmäßig NICHT auf und fahren beim Ein- oder Ausfahren WIEDERHOLT fast Radfahrer um. Abhelfen würden hier bewegungsgesteuerte Warnlichter

Idee #47: Vorfahrtsregelung für Radfahrer

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:22	+0	47
Kategorien			
sonstige Idee			

Radwege bringen nur dann was, wenn man MÖGLICHST OHNE UNTERBRECHUNG fahren kann (z.B. mittels entsprechender Vorfahrtsregelung für Radfahrer). Für einen Radfahrer OHNE Motorunterstützung ist es mühsam, auf einer Strecke 100 mal stoppen und wieder anfahren zu müssen

Idee #48: Radfahrer ohne Beleuchtung

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:25	+0	48
Kategorien			
sonstige Idee			

Radfahrer OHNE Beleuchtung (und dann vielleicht auch noch in dunklen Klamotten) bei Dunkelheit oder Dämmerung sind schlecht bis GAR NICHT zu sehen (das ist SELBSTMÖRDERISCH). Wiederholte Kontrollen erscheinen mir notwendig.

Idee #49: Radwegzwang für ALLE Radfahrer

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
Sepp	20.09.2022 21:27	+0	49
Kategorien			
sonstige Idee			

Radfahrer (z.B. Rennradfahrer) müssen / sollen Radwege auch zu benutzen, wenn sie denn nun vorhanden sind. Diejenigen, die es nicht tun, sollten aus dem Verkehr gezogen werden

Idee #51: DBS

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
bdemes	27.09.2022 19:35	+0	51
Kategorien			
sonstige Idee			

Ganz schwierige Stelle vor der Schule, ich sehe keine guten Lösungen. Den Strassenraum anders verteilen, Parkstreifen weg, Fahrradweg hin? Eine Fußgängerampel? Eine Idee aber doch: Die Elterntaxis weg von der DBS (und der Zweiburgen Schule) aus der Breslauer Straße in den Multring legen. Da ist mehr Platz.

Idee #52: Barbarabrücke Weinehiem

Autor	Erstellt	Ergebnis	ID
bdemes	27.09.2022 19:54	+0	52
Kategorien			
sonstige Idee			

Die Brücke ist ein wichtiger und frequentierter Schulweg, und es kommt schon jetzt zu Konflikten zwischen Fahrradfahrenden und Fußgängern. Die spiralige Abfahrt auf der Westseite finde ich gefährlich, da die Sicht durch die Form eingeschränkt ist. Ich schlage eine klare Trennung zwischen Radspur und Fußgängerspur vor, auch mit Schwellen/Barrieren.

6 Fragen zum Radschnellweg

Insgesamt wurden im Beteiligungszeitraum von den Bürgerinnen und Bürgern **23 Fragen** gestellt, die auch eine entsprechende Antwort von verantwortlicher Stelle erhalten haben.

"In der Au" Mannheim

Erstellt am	ID	Status
22.07.2022 12:31	1197	Beantwortet

In Mannheim wird auf dem BUGA-Gelände der Radschnellweg bereits gebaut. Welche Änderungen sind daran noch möglich?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 22.07.2022 12:32 ID: 781	Tatsächlich ist der Grad der Konkretisierung im Streckenverlauf unterschiedlich. Für den Abschnitt auf dem BUGA-Gelände liegt der Planfeststellungsbeschluss bereits vor. Für die übrigen Abschnitte in Mannheim und auch in Viernheim und Weinheim steht der Verlauf und die Ausgestaltung noch nicht fest. Überall dort können Hinweise hilfreich sein.

Machbarkeitsstudie 2019

Erstellt am	ID	Status
22.07.2022 12:33	1198	Beantwortet

Wo kann ich die Machbarkeitsstudie aus 2019 einsehen? Was ist im Streckenverlauf jeweils für ein Ausbau konkret vorgesehen?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 22.07.2022 12:33 ID: 782	Die Metropolregion hat die abgeschlossenen Machbarkeitsstudien der verschiedenen Fahrradverbindungen online gestellt. Der Abschnitt zwischen Mannheim und Weinheim ist in der Studie „Rhein-Neckar / Darmstadt“ enthalten. Der Link zu den Studien findet sich hier: https://www.m-r-n.com/was-wir-tun/themen-und-projekte/projekte/radfahren-rhein-neckar 1. https://www.m-r-n.com/was-wir-tun/themen-und-projekte/projekte/radfahren-rhein-neckar

Beleuchtung

Erstellt am	ID	Status
22.07.2022 12:34	1199	Beantwortet

Soll der Radweg auf der ganzen Länge beleuchtet sein?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 22.07.2022 12:34 ID: 783	Zu einem Radschnellweg gehört auch eine Beleuchtung. Für außerorts-Strecken ist eine mitlaufende, dynamische Beleuchtung möglich, die nur dann zu 100% aufleuchtet, wenn sich Radfahrende oder Fußgänger nähern. Die übrige Zeit ist die Beleuchtung gedimmt.

Beteiligung

Erstellt am	ID	Status
22.07.2022 12:35	1200	Beantwortet

Es wird doch schon die Trasse mit einem konkreten Verlauf vorgestellt. Was kann ich daran denn noch ändern?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 22.07.2022 12:35 ID: 784	Die zuständigen Gebietskörperschaften haben sich zwar darauf geeinigt gemeinsam an einer Radschnellverbindung zu arbeiten, die auf der Machbarkeitsstudie beruht, aber Anpassungen des genauen Streckenverlaufs sowie der jeweiligen Maßnahmen sind möglich – und aus Erfahrung auch sehr wahrscheinlich. Daher freuen sich die Planenden auf Hinweise.

Frühere Bürgerbeteiligung

Erstellt am	ID	Status
22.07.2022 12:36	1201	Beantwortet

Hat bei der Machbarkeitsstudie in 2019 keine Bürgerbeteiligung stattgefunden? Ich habe den Eindruck, jetzt zum ersten Mal gefragt zu werden.

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 22.07.2022 12:37 ID: 785	Die Machbarkeitsstudie wurde von einem intensiven Austausch in einer Arbeitsgruppe aus den Fachverwaltungen in Hessen und Baden-Württemberg begleitet. [Da die Machbarkeitsstudie nur eine Vorzugstrasse vorschlägt, aber keinen konkreten Verlauf festlegt, wird die Öffentlichkeits-Beteiligung bei den nun folgenden Planungsschritten durchgeführt.]

K 9751

Erstellt am	ID	Status
29.07.2022 14:24	1203	1/2 Antworten

Wie wird die Querung gefahrlos ermöglicht?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 09.08.2022 08:37 ID: 796	Vielen Dank für Ihren Hinweis auf diese Stelle! In der Karte zur Beteiligung wurden ebenfalls Hinweise auf diese mögliche Gefahrenstelle eingestellt, die wir im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigen werden. Allerdings weist die Machbarkeitsstudie bereits eine für diese Querung mögliche Musterlösung aus. Es handelt sich um eine Mittelinsel als Querungshilfe. Ob diese an der Stelle geeignet ist, wird im weiteren Verfahren zu prüfen sein.
Stadt Mannheim 18.08.2022 09:03 ID: 808	

Radschnellweg

Erstellt am	ID	Status
29.07.2022 14:26	1204	Beantwortet

Wie breit ist die Unterführung Rebenstr. - Völklinger str.

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Mannheim 29.07.2022 14:32 ID: 789	Nach ihrer Fertigstellung wird die Unterführung eine Gesamtbreite von etwa 5 m haben.

RNZ

Erstellt am	ID	Status
29.07.2022 14:34	1205	Beantwortet

Die Zufahrt RNZ kommend von Käfertal und kommend von Viernheim deckt sich mit Radschnellweg. Das Verkehrsaufkommen ist heute bereits hoch. An der Ampelkreuzung, Zufahrt zu RNZ, staut sich der Verkehr häufig, bedingt durch Bahn. Wie soll das geschmeidig funktionieren?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 03.08.2022 09:17 ID: 793	Vielen Dank für diesen Hinweis! Es handelt sich auf jeden Fall um eine Stelle an der bei der weiteren Planung verstärkt auf einen guten Verkehrsfluss geachtet werden sollte. Bereits im Moment weist die Kreuzung eine gesonderte Signalgebung für Radfahrende auf, die dabei helfen soll, den Radverkehr schneller abzuwickeln. So können Radfahrende bei geschlossener Schranke ohne Gefährdung durch Rechts- oder Linksabbieger die Kreuzung queren.

Alte Bahnstrecke nutzen

Erstellt am	ID	Status
29.07.2022 23:10	1206	Beantwortet

Hallo, warum wird der Radschnellweg nicht ab Bannholzgraben über die alte Bahnstrecke Viernheim - Weinheim geführt? Vorteile: - geradliniger Verlauf - keine unübersichtliche Unterführung unter A659 - führt nicht durchs Industriegebiet mit Lkw-Verkehr - sehr wenige Berührungspunkte mit requentierten Straßen und Straßenüberquerungen - keine Ampeln und OEG-Bahnübergänge - Anbindungsmöglichkeit Muckensturm. Von dort gibt es aktuell praktisch keine vernünftige Möglichkeit, mit dem Fahrrad nach Viernheim zu fahren, außer über die vielbefahrene, enge L3111. - ebene Überführung über die Bahnstrecke Weinheim – Heidelberg vorhanden, keine Schneckenudelüberführung notwendig. Alternativ: Südlich Tennisclub entlang nach Osten, über Olbrichtstraße und Mierendorffstraße nach Norden zur Rampe.

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 04.08.2022 14:50 ID: 794	Vielen Dank für ihre Anregung! Die ehemalige Bahnlinie würde sich als attraktive und bereits mit Bäumen begrünte Verbindung zwischen Viernheim und Weinheim durchaus anbieten, aber leider nicht die Voraussetzungen der Machbarkeitsstudie erfüllen. Eine Integration in das bestehende Radwegenetz war für die Machbarkeitsstudie und die darin erfolgte Auswahl einer Vorzugsvariante eine entscheidende Voraussetzung. Es soll vor allem die Ertüchtigung bestehender Fahrradrouten und bestehender Wege im Vordergrund stehen. Die komplette Neuherstellung von Wegeverbindungen soll nur im Einzelfall für kurze Abschnitte in Betracht kommen. Zudem wurde ein Fokus auf eine direkte und möglichst umweltarme Verbindung gesetzt, daher ist ein Umbau der ehemaligen Bahntrasse nicht Untersuchungsgegenstand. Durch diese Auswahlkriterien soll sichergestellt werden, dass eine schnelle Radverbindung geschaffen werden kann, die relativ wenig neue Konflikte aufwirft (Stichwort zusätzliche Flächenversiegelung und Inanspruchnahme von mit anderen Nutzungen bereits belegten Flächen) und damit vergleichsweise schnell umgesetzt werden könnte.

barbarabrücke Weinheim

Erstellt am	ID	Status
01.08.2022 09:28	1207	Beantwortet

Warum konnte die Barbarabrücke nicht verbreitert werden?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Weinheim 01.08.2022 12:02 ID: 791	Im Rahmen der Prüfung der Instandsetzung des Barbarastegs wurden im April 2021 Varianten für die Erneuerung bzw. Verbreiterung des Brückenüberbaus geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass ein neuer Überbau gegenüber der klassischen Instandsetzung zu mindestens 50 % Mehrkosten führen würde. Die tatsächliche Verbreiterung der Brücke im Bestand wäre mit maximal 80 cm mehr Breite auch eher gering ausgefallen. Darüber hinaus wäre der Anschluss an die Wendelrampe im Westen und die beiden Rampen an die B3 im Osten als Engstellen weiterhin vorhanden. Diese Engstellen hätten den Nutzen eines breiteren Brückenüberbaus wieder zu Nichte gemacht.

Mannheim Ziel

Erstellt am	ID	Status
02.08.2022 21:42	1208	Beantwortet

Hallo, der Radweg kommt in Mannheim an der Schleuse an. Das ist verständlich. Dennoch die Frage, ob es längerfristig auch einen vernünftigen Radweg direkt in die Innenstadt und ggf. weiter nach Ludwigshafen geben wird, z.B. über die Friedrich-Ebert-Brücke (Nähe Klinikum) oder die Kurpfalzbrücke oder sogar den Colli-nisteg o.ä.? Außerdem habe ich meiner Kollegin aus Wallstadt empfohlen, künftig den Radschnellweg nach Weinheim zu benutzen. Allerdings müsste es dazu einen Zubringer nach Käfertal oder Viernheim geben. Die Verbindungen Wallstadt und Straßenheim nach Viernheim, die derzeit in vielen Kurven über landwirtschaftliche Wege verlaufen, müssten als Zubringer auch vernünftig ausgebaut werden. Ist das vorgesehen?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Mannheim 03.08.2022 09:01 ID: 792	Zukünftig wird es eine Verknüpfung zwischen dem RS 15 (Mannheim - Viernheim - Weinheim) und dem RS 2 (Mannheim - Heidelberg) am Sportpark Feudenheim geben. Der RS 2 greift Ihre Anregung auf und wird in Zukunft die Innenstadt entlang des Neckars anbinden. Eine perspektivische Weiterführung in Richtung Ludwigshafen ist dabei grundsätzlich möglich. Weitere Informationen zum RS 2 (Mannheim - Heidelberg) finden Sie unter: https://www.radschnellweg-hd-ma.de/radschnellverbindung Im Rahmen des Grünzug-Nordost ist ein Zubringer zum RS 15 vorgesehen. Die Radverkehrs-führung von der Brücke über die Sudetenstraße nach Wallstadt erfolgt im Wesentlichen über bestehende Wirtschaftswege. Von der geplanten Brückenrampe kommend, soll ein Radwegabschnitt über eine kurze Strecke dieser Wirtschaftswege hergestellt und über den Bestandweg bis zur Römerstraße geführt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme steht in Zusammenhang und in zeitlicher Abhängigkeit zur Brückenherstellung über die Sudetenstraße. Auf einem Teilabschnitt wird entlang der Römerstraße ein begleitender Radweg neu gebaut, um an die bestehende Anbindung der Römerstraße zu den Vogelstangseen (mit Querung über die Stadtbahnlinie 5a/15) anzuschließen. 1. https://www.radschnellweg-hd-ma.de/radschnellverbindung

Streckenverlauf Käfertal-Süd

Erstellt am	ID	Status
05.08.2022 11:56	1209	Beantwortet

In anderen Berichten die ich zu diesem Thema gelesen habe, war von der Anbindung der Vogelstangseen sowie einer Brücke über die Sudetenstraße die Rede. Der hier gezeigte Streckenverlauf widerspricht dem aber. Was hat es hiermit auf sich?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Mannheim 08.08.2022 14:31 ID: 795	Im Rahmen des Grünzug-Nordost ist ein Zubringer zum RS 15 vorgesehen. Die Radverkehrsführung von der Brücke über die Sudetenstraße nach Wallstadt erfolgt im Wesentlichen über bestehende Wirtschaftswege. Von der geplanten Brückenrampe kommend, soll ein Radwegabschnitt über eine kurze Strecke dieser Wirtschaftswege hergestellt und über den Bestandweg bis zur Römerstraße geführt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme steht in Zusammenhang und in zeitlicher Abhängigkeit zur Brückenherstellung über die Sudetenstraße. Auf einem Teilabschnitt wird entlang der Römerstraße ein begleitender Radweg neu gebaut, um an die bestehende Anbindung der Römerstraße zu den Vogelstangseen (mit Querung über die Stadtbahnlinie 5a/15) anzuschließen.

Nur entlang der OEG-Trasse in Viernheim

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 21:50	1210	Beantwortet

Diese Präsentation des Fahrradschnellwegs ist entlang der OEG-Trasse orientiert. In der Studie wurden Alternativen genannt. Warum wurden diese in der Karte nicht erwähnt? Wie sieht es z.B. mit der Anbindung an vorhandene Konzepte aus? (Viernheimer Schul-Radstrasse, Belebung der Innenstadt, Schuelerverkehr, Hinter den Zäunen, Beschluss Nov.2020)

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 16.08.2022 10:02 ID: 797	Vielen Dank für Ihre Frage, die sicherlich auch für viele andere Personen interessant sein könnte! In der Karte haben wir Ihnen die Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie dargestellt. Zwischen den beiden Alternativen, die im Rahmen der Studie entwickelt wurden, wurde ein Vergleich bezüglich verschiedener Kriterien durchgeführt. Diesen Vergleich der beiden Varianten finden Sie in der Anlage 6 "Steckbriefe der Trassen" der Machbarkeitsstudie. Hieraus sind die unterschiedlichen Bewertungskriterien ersichtlich. Im Text der Machbarkeitsstudie finden Sie auf Seite 18 die folgenden Ausführungen zur Erläuterung: "Die beiden untersuchten Trassenvarianten weisen hinsichtlich ihrer Erschließungswirkung nur geringe Unterschiede auf. In den meisten dieser Kategorien schneidet jedoch die südliche [und in der Karte dargestellte] Trassenführung besser ab. Auf beiden Trassen kann der hochwertige RSV-Standard nur zu etwa 70% hergestellt werden. [...] Die größten Unterschiede zwischen den beiden Trassenvarianten bestehen in den Kategorien Versiegelung und Streckenlänge. Während die südlich verlaufende Trasse einen Kilometer kürzer ist, ist auf dem nördlicheren Abschnitt weniger Fläche neu zu versiegeln. Über das Bewertungsverfahren ist die Identifizierung einer Vorzugs-

trasse nicht eindeutig. Aufgrund ihrer Erschließungswirkung innerhalb von Weinheim und ihrer kürzeren Länge wurde Trassenvariante 2 als Vorzugstrasse ausgewählt. Es ist davon auszugehen, dass für einen größeren Teil der Nutzer die südlich verlaufende Trasse interessanter ist, da in Weinheim mehr Siedlungsfläche erschlossen wird. Radfahrende, die von Mannheim oder Viernheim in Richtung Heppenheim bzw. Bensheim unterwegs sind, werden voraussichtlich Strecken außerhalb des Untersuchungskorridors wählen."

Verkehrsaufkommen 2000 Bewegungen

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 21:54	1211	Beantwortet

In der Studie wird von einem Verkehrsaufkommen auf der Strecke Weinheim - Mannheim mit 2000 Bewegungen pro Tag gerechnet (sonst wird ein Fahrradschnellweg weniger benoetigt). Handelt es sich bei dieser Zahl um einen erwarteten Durchgangsverkehr durch Viernheim ? Was wird als Ausflugsverkehr (Zubringer zur BuGa2023) erwartet ? Wie wurde der Schuelerverkehr (von und zu den Schulzentren) beruecksichtigt ? Sind fuer den Schuelerverkehr nicht andere Wegekonzepte besser geeignet als die Neu-Konzentration auf Mannheimer Str.-Berliner Ring ? Gibt es Ueberlegungen fuer Auto-Verkehr,OePNV,Ausnahmen (Feuerwehr,Rettungsdienst,Taxi) auf dem Fahrradschnellweg ?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 16.08.2022 10:56 ID: 806	Für die Potenzialanalyse wurde abgeschätzt, wie viele Radfahrende über die kommunalen Grenzen hinweg fahren würden, wenn es ein Radverkehrsangebot gäbe, welches einer Radschnellverbindung entspricht. Zwischen Mannheim und Viernheim wird von ca. 2.800 Radfahrten pro Tag ausgegangen, zwischen Viernheim und Weinheim von ca. 2.000 Radfahrten pro Tag. Darunter sind natürlich auch Personen, die von Mannheim nach Weinheim oder noch weitere Strecken fahren, diese sind dann „Durchgangsverkehr“ für Viernheim. Dieser findet heute weitgehend auf Autobahn oder in der OEG statt. Bei dieser Abschätzung wird davon ausgegangen, dass die Hälfte dieser Radschnellwegnutzer als Arbeitspendler unterwegs sind und die übrige Hälfte sich aus Ausbildungs-Pendlern (Schüler, Studierende, Azubis), Erledigungs- und Freizeitverkehr und in gewissen Maß auch aus Begleitungs-Wegen und Einkaufsverkehr zusammensetzt. Zur Einordnung: Heute finden auf dem Abschnitt zwischen Mannheim und Viernheim ca. 25.000 Wege pro Tag statt, die allein auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus dem Bereich Mannheim, Viernheim, Weinheim und Südhessen zurückzuführen sind! Diese 25.000 Wege finden zurzeit mit dem ÖV oder mit dem Kfz statt und nur zu einem kleinen Anteil mit dem Fahrrad. Darüber hinaus kommen noch die Personen, die innerhalb von Mannheim, Viernheim und Weinheim unterwegs sind und ggf. nur kurze Strecken auf dem Radschnellweg zurücklegen.

Um den Nutzen-Kosten-Faktor zu bestimmen, werden üblicherweise nur die „Fernradler“ herangezogen, die mehr als ca. 5 km zurücklegen (bzw. über die kommunalen Grenzen hinweg fahren). Die Sondersituation BUGA ist in Abschätzung nicht enthalten. Auf Grundlage der beiden zuletzt genannten Aspekte ist davon auszugehen, dass auf der Strecke der Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Weinheim im „Sommerhalbjahr März – Oktober“ jeweils mehr als 2.000 Radfahrten pro Tag stattfinden werden. Radschnellverbindungen sind natürlich nur ein Teil der Radverkehrsinfrastruktur. Die Radverkehrs-Netze sollten insgesamt kontinuierlich verbessert werden und z.B. die Anbindung der Schule gestärkt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Trasse der Radschnellverbindung auch für junge Schüler gut und angenehm nutzbar sein wird. Die optimale Verknüpfung zu den Schulstandorten ist dann Teil von weitergehenden bzw. anderen Planungen.

Trasse zwischen Weinheim und Viernheim

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 21:55	1212	Beantwortet

Der Fahrradschnellweg ist auf dem Wirtschaftsweg geplant, der zwischen OEG und Gas-Versorger verläuft. Gibt es Anregungen dieser Firmen zu einer eventuellen Erweiterung (auf 6 m, 2000 Bewegungen) ?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 16.08.2022 10:09 ID: 799	Leider ist nicht ganz klar worauf sich Ihre Frage bezieht. Wir gehen davon aus, dass Sie fragen, ob der in diesem Bereich vorhandene Weg verbreitert werden kann. Eine solche Verbreiterung wäre in der an die Machbarkeitsstudie anschließend erforderlichen weiteren Planung zur berücksichtigen bzw. im Detail zu prüfen. Wie bereits aus der Machbarkeitsstudie hervorgeht, kann nicht in allen Abschnitten der Strecke der hohe Standard für Radschnellverbindungen umgesetzt werden. Zum momentanen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass eine Verbreiterung nur sehr schwer möglich sein wird, da sich nördlich ein Gaben befinden in den nicht eingegriffen werden kann und südlich die OEG-Strecke, die die Einhaltung von Sicherheitsabständen erforderlich macht.

Unterstützung des Landes Hessen

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 21:57	1213	Beantwortet

Baden-Wuerttemberg offeriert, sich an dem Projekt mit ca. 80% zu beteiligen. Wie sieht dies mit Hessen aus

? Welche Kosten kommen auf Radfahrer, die Stadt, Anwohner zu ? Wie sind langfristige Kosten (Reinigung, Pflege) beruecksichtigt ? Welche Folgekosten ergeben sich falls der Fahrradschnellweg nicht die geforderten 2000 Bewegungen pro Tag erreicht ?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 16.08.2022 10:09 ID: 800	Der Radschnellweg Mannheim - Weinheim soll nach Möglichkeit zusammenhängend geplant, gebaut und instandgehalten werden. Dazu existieren sowohl in Hessen als auch Baden-Württemberg entsprechende Standards für Planung und Bauausführungen. Eine Umsetzung wird jedoch abschnittsweise ablaufen, um "unproblematische" von "problematischeren" Streckenbereichen abzukoppeln und schon früher realisieren zu können. Diese Abschnitte werden nicht nur nach ihren planerischen Gegebenheiten (z.B. innerorts, außerorts), sondern auch in Abhängigkeit der jeweiligen Trägerschaft (Kommune, Kreis, Land, Bund) festgelegt. Je nach Konstellation wird die Beteiligung von Land (und Bund) in einer Mischfinanzierung münden. Da sich die zuständigen Landesministerien hinsichtlich einer Förderung von Radschnellwegen intensiv austauschen und abstimmen, ist derzeit von einer weitgehend einheitlichen Förderquote in Hessen und Baden-Württemberg auszugehen. Die langfristigen Kosten werden im Gesamtverfahren ebenfalls berücksichtigt. In welcher Höhe diese ausfallen, kann zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht beziffert werden. Das Land Hessen unterstützt Planung und Bau von Radschnellwegen mit bis zu 80% der förderfähigen Kosten: https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen "Das Land Hessen hat mit der landesweiten Identifizierung von Korridoren, der Definition von Qualitätsstandards und Musterlösungen sowie der finanziellen Förderung, die zuletzt 2021 durch die Förderfähigkeit des Projektmanagements erweitert wurde, die notwendigen strukturellen Grundlagen für Planung und Bau von Radschnell- und Raddirektverbindungen in Hessen geschaffen." Quelle: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/09/VSVI_Journal_2021_Radschnellverbindungen_in_Hessen.pdf Als Richtgröße existiert ein Radverkehrsaufkommen von 2.000 Bewegungen pro Tag. Sie wird bereits im Vorfeld als Ist-Größe und als Potenzialwert unterschieden. Letztere wird in Abhängigkeit einer künftigen Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamtaufkommen ermittelt. Die Zielerreichung einer Potenzialgröße ist daher auch von langfristigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abhängig. 1. https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen 2. https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/09/VSVI_Journal_2021_Radschnellverbindungen_in_Hessen.pdf

Kosten des Umbaus Mannheimer Str. in Viernheim

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 22:02	1214	Beantwortet

Welche Massnahmen sind in der Mannheimer Str. fuer die in der Studie genannten 2 M.EUR(2019) zu erwarten ? Wird diese zu einem (nur) Fahrradschnellweg (6 m Breite) ? (Erweiterende Angaben fehlen in der Studie. Im Werbefilm fuer die Strecke Mannheim-Heidelberg wird fuer die Strecke MA-HD ein solcher Nur-Fahrradschnellweg angedacht.)

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 16.08.2022 10:10 ID: 801	Grundsätzlich erfolgen die Kostenschätzungen über pauschale Netto-Kostenansätze für die erstellten standardisierte Maßnahmenbündel, auf den laufenden Meter, Quadratmeter oder Situation. In der Kalkulation sind dabei sowohl StVO-konforme Beschilderungen und Markierungen sowie Gestaltungselemente wie z.B. Sondermarkierung und Beleuchtung enthalten. Im Kostenrahmen nicht enthalten sind: Bodenaustausch, Grunderwerb, Herstellung / Verlegung von Versorgungsleitungen / Entsorgungsleitungen, Möblierung von Straßen / Plätzen, Ausgleichsmaßnahmen usw. Für den Bereich der Mannheimer Straße und der Alten Mannheimer Straße sind 13 Knotenpunkte durch die Planung identifiziert und gemäß der o.g. Rahmenbedingungen die Kosten dafür berechnet worden. Der Streckenabschnitt der Mannheimer Straße ist in den Plänen und den entsprechenden Steckbriefen als 17_105 bezeichnet. Für die Alte Mannheimer Straße lautet die Bezeichnung 18_104, wobei hier auch ein großer Teil der Strecke auf Mannheimer Gemarkung liegt. Für den Streckenabschnitt 17_105 wird die zukünftige Führungsform als Einrichtungsradweg empfohlen. In den Anlagen zur Machbarkeitsstudie als Musterquerschnitt H1S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr auf Seite 3 zu finden. Dazu ist ein kompletter Umbau des Straßenraumes erforderlich und in die Berechnung nach den o.g. Voraussetzungen eingeflossen. Die Breite des Radweges muss dann mindestens 3 Meter auf jeder Seite betragen. Für den Abschnitt 18_104 wird eine Führung als Musterquerschnitt H2S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr (einseitig) vorgesehen (ebenfalls Seite 3 der Anlagen). Die Breite des Radweges muss dann mindestens 4 Meter betragen. Als Maßnahmen werden hier genannt: Verbreiterung des bestehenden Radwegs auf mindestens 4,00 m (Querschnitt gesamt 7,75 m inkl. Sicherheitstrennstreifen); abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche erforderlich (l=200m); Ergänzung Beleuchtung prüfen.

Service am Fahrradschnellweg in Viernheim

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 22:09	1215	Beantwortet

Gibt es Ueberlegungen zu weiteren Anpassungsmassnahmen neben dem reinen Schnellweg ? Die Studie mit ihren Musterbeispielen geht wenig auf solche ein. Wie wird es mit Fahrrad-Stellplaetzen, Ladestationen (fuer E-Rad am RNZ), Hinweisen auf Betreiber(Cafee,Radladen),.. an der Strecke aussehen ? Wird sich Viernheim z.B. an ein Fahrrad-Verleihsystem (next-bike) anschliessen ?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Viernheim 16.08.2022 10:10 ID: 802	Wie Sie richtig erwähnen, gibt die Machbarkeitsstudie bereits einige Hinweise zu einer Anpassung der Infrastruktur entlang von Radschnellverbindungen. Die von Ihnen genannten Dinge gehören sicherlich ebenfalls dazu und können in der weiteren Konkretisierung der Planung berücksichtigt werden. Vor allem entsprechende Hinweise auf bereits bestehende Angebote sind sicherlich von großem Nutzen. Die Einführung eines Fahrradverleihsystems würde sicherlich zu einer Steigerung der Attraktivität der Radschnellverbindung beitragen und eine kostengünstige Testphase vor der Anschaffung eines eigenen Rads ermöglichen, ist aber nicht zwingende Voraussetzung für die Radschnellverbindung und wird daher in einem anderen Zusammenhang entsprechend geprüft.

Beteiligung nach Sep.2022

Erstellt am	ID	Status
15.08.2022 22:10	1216	Beantwortet

Die Beteiligung auf dieser Web-Seite ended im Sep.2022. Welche Planung und Moeglichkeiten bestehen fuer die Information und ggf. Stellungnahme danach ?

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 16.08.2022 10:10 ID: 803	Das Crowdmapping-Tool läuft noch bis 30. September. Die Eingaben werden im Anschluss aufbereitet, dokumentiert und auf der Internetseite veröffentlicht. Die Kommunen berücksichtigen die gesammelten Hinweise und Kommentare in der anschließenden Umsetzungsplanung. Nach dem 30. September besteht aber weiterhin die Möglichkeit den Dialog mit den angegebenen Personen zu führen. Wir werden den laufenden Entwicklungsprozess transparent gestalten und freuen uns über Ihr Interesse über den 30. September hinaus. Weitere mögliche Vor-Ort- oder Informationstermine werden auf dieser Internetseite veröffentlicht und auch über

die sozialen Netzwerke bekannt gegeben.

Alte Bahnstrecke in Weinheim nutzen statt Barbarasteg

Erstellt am	ID	Status
30.08.2022 21:15	1220	Beantwortet

Ein anderer Nutzer hat ja bereits die Frage gestellt, warum die alte Bahnstrecke Weinheim-Viernheim nicht für den Radschnellweg genutzt werden kann. Ich finde die aufgeführten Argumente sehr gewichtig. Vor allem dem Thema der Trennung vom Autoverkehr messe ich große Bedeutung bei, da dies zu einem kreuzungs-freieren und damit sichereren und schnelleren Fortkommen führt. In Weinheim gehören für mich vor allem die Radwege zwischen Postknoten und Barbarabrücke sowie zwischen Postknoten und Multzentrum zu den gefährlichsten und häßlichsten Strecken, da sie direkt an stark befahrenden Straßen geführt werden. Auch mit starken baulichen Veränderungen werden meines Erachtens diese Strecken auf dem Rad nie attraktiver werden als im Auto. Die Steigung den Barbarasteg hoch und wieder herunter empfinde ich von der B3 kom-mend außerdem als Hindernis. In Weinheim führt das bereits angesprochene stillgelegte Gleis vom Bahnhof kommend, hinter dem Gewerbegebiet am alten Güterbahnhof vorbei über eine separate Brücke über die Waid nach Viernheim. Kann man nicht zumindest in Weinheim diese Strecke nutzen, statt unattraktive Teil-stücke zu verbinden? Die Strecke wäre komplett vom Autoverkehr entkoppelt, sicher, landschaftlich attraktiv und schnell. Wenn ich mit dem Rad nach Mannheim fahren wollte, würde ich diese Strecke nehmen.

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Weinheim 31.08.2022 09:38 ID: 811	Vielen Dank für die Rückmeldung! Ihre Schilderung und der Wunsch nach der Trennung zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Rad-verkehr ist nachvollziehbar. Allerdings ist diese strikte Trennung gerade im innerstädtischen Bereich - was für die Radschnellverbindung in Wein-heim zu 100 % zu trifft - aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur schwer umsetzbar. Bereits in der Machbarkeitsstudie wurden für Wein-heim neben der aktuellen Vorzugstrasse auch noch zwei weitere Varian-ten untersucht. Eine der Varianten ist die Führung entlang des stillgeleg-ten Viernheimer Gleises. Bei der Abwägung der drei Varianten wurde sich unter anderem aufgrund der hohen Erschließungswirkung der Vorzugs-trasse entlang der OEG Linie entschieden. Dadurch das der Radschnell-weg mitten durch die Weststadt und nicht am Rand verläuft, sind die Rad-fahrenden mehr oder weniger sofort auf dem Radweg bzw. an ihrem Ziel in der Weststadt. Ergänzend gibt es noch das Problem der Eigentumsver-hältnisse der stillgelegten Bahntrasse: die Trasse befindet sich nach wie vor im Besitz der deutschen Bahn und ist auch immer noch als Bahntras-se gewidmet. Von Seiten der Stadt gab es in der Vergangenheit immer wieder Versuche an der Situation etwas zu ändern um zumindest in ein-zelnen Abschnitten eine Verbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Diese sind bisher leider alle gescheitert. Auf Basis der aktuellen Beteili-gung zum Radschnellweg werden im Anschluss die eingegangenen Ideen und Anregungen ausgewertet. Abschließend wird es je nach Ergebnis der

Beteiligung entlang der Vorzugstrasse bestimmt noch die ein oder andere nähräumige Variantenstudie geben um die für alle Beteiligten beste Lösung zu finden.

Was ist neu doer "schnell" am "Radschnellweg"?

Erstellt am	ID	Status
03.09.2022 11:13	1221	1/2 Antworten

Was ist neu am Radschnellweg und was rechtfertigt das "schnell"? Die ausgewiesene Trasse zwischen Mannheim-Käfertal und Weinheim nutze ich seit mehr als 30 Jahren, Der "Radschnellweg" bringt hoffentlich die überfällige Sanierung der teilweise extrem schlechten bestehenden Radwege speziell in Viernheim und im Industriegebiet Weinheim. Was unverändert bleibt, sind die vielen Gefahrstellen, wie entlang der Daimlerstraße in Weinheim und der Mannheimer Straße bzw. des Berliner Rings in Viernheim, die andere Nutzer im Crowdmapping bereits markiert haben. Die dortige Streckenführung steht m.E. einem schnellen & sicheren Vorankommen per Rad entgegen.

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Weinheim 05.09.2022 09:08 ID: 812	Vielen Dank für Ihre Frage! Das "schnell" wird dadurch gerechtfertigt, dass im Zuge des Radschnellweges in der Regel an Knotenpunkten der Radverkehr den Vorrang bekommt und somit Wartezeiten verkürzt und Haltevorgänge für den Radverkehr reduziert werden. Hierzu gibt es in den Regelwerken zur Planung von Radschnellwegen auch klare Vorgaben, wie lange die sogenannten Verlustzeiten pro Streckenkilometer maximal sein dürfen. Darüber hinaus ist ein weiteres Qualitätsmerkmal eines Radschnellweges die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn. Hier werden gewisse Mindestanforderungen unter anderem an die Ebenheit oder auch die Griffigkeit gestellt. Der beispielhaft genannte Abschnitt im Gewerbegebiet in Weinheim entspricht den Anforderungen an die Oberflächenbeschaffenheit aktuell natürlich nicht und ist im Zuge des Radschnellweges entsprechend umzubauen.
Stadt Viernheim 05.09.2022 09:08 ID: 813	

Anschluss Hauptbahnhof

Erstellt am	ID	Status
15.09.2022 17:41	1222	Beantwortet

Warum oder wann wird der Anschluss an den Hauptbahnhof geplant? Das wird die Trasse der RSV Darmstadt - Bergstraße - Heidelberg sein?

Antworten

Autor	Antwort
Stadt Weinheim 16.09.2022 09:34 ID: 814	Es ist geplant den Radschnellweg nach Mannheim bis zum Knotenpunkt Mannheimer Straße / Bergstraße / Bahnhofstraße (auch bekannt als Postknoten) zu planen und auch herzustellen. Wie die Anbindung des Hauptbahnhofes hierbei aussieht, wird sich erst im Laufe der Planungen zeigen.

Baustellen- und Sperrungsübersicht

Erstellt am	ID	Status
27.09.2022 11:48	1223	Beantwortet

Hallo, ich freue mich wirklich mega über den Bau dieses Radschnellwegs, denn genau diese Strecke nutze ich (kommend von Ludwigshafen) bereits seit Jahren. Ich möchte gerne fragen, ob es eine Übersicht gibt zu den aktuellen Baustellen und Sperrungen - denn es passiert immer wieder - für mich - völlig unvermittelt, dass Abschnitte (im Moment in der Au) komplett gesperrt sind. Ich bin auch nicht so ortskundig in diesem Bereich, dass ich die geschickteste Umleitung nach Weinheim schnell und einfach finde auf dem Weg zur Arbeit. PS: ich habe keine Tageszeitung.

Antworten

Autor	Antwort
Verband Region Rhein-Neckar 27.09.2022 11:57 ID: 815	Leider gibt es keine Übersicht zu aktuellen Baustellen und Sperrungen. Kurzfristige und kleinere Maßnahmen können aus Kapazitätsgründen in ihrer Vielzahl nicht umfassend abgebildet werden. Vor allem auf dem Bundesgartenschau-Gelände laufen bis zur Eröffnung der BuGa im April nächsten Jahres die Arbeiten unter Hochdruck. Wir bitten um Verständnis!