Fahrradtouren

entlang der zukünftigen Trasse des Radschnellwegs Heidelberg-Mannheim

Fotoprotokoll

13. und 14. Oktober 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 2

2 Fahrradtouren 3

2.1 Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen bis Heidelberg 5

2.2 Streckenabschnitt Ladenburg bis Mannheim 11

3 Kontakt 16

4 Anhang: Vorzugstrasse des Radschnellwegs 17

1 Einführung

Das Regierungspräsidium Karlsruhe plant zwischen Heidelberg und Mannheim einen Radschnellweg. Die im Sommer 2020 ausgewählte Strecke verläuft im Abschnitt Mannheim bis Ladenburg nördlich des Neckars, quert von Ladenburg aus den Neckar entlang der derzeit im Bau befindlichen L 597 in Richtung Seckenheim und führt weiter von Edingen-Neckarhausen über Wieblingen nach Heidelberg. Ein Überblick über den Streckenverlauf kann dem Anhang entnommen werden. Nach Fertigstellung des Radschnellwegs soll die durchschnittliche Fahrtzeit zwischen dem Bismarckplatz in Heidelberg und dem Paradeplatz in Mannheim etwa 80 Minuten betragen.

Die Vorzugstrasse des Radschnellwegs Heidelberg – Mannheim steht seit Sommer 2020 fest. Seit dem letzten Jahr erstellen die Planerinnen und Planer des Regierungspräsidiums Karlsruhe die Entwurfsplanung. Dabei werden konkrete Querschnitte zur Gestaltung des Straßenraums erarbeitet. Die Entwürfe der neuen Detailplanung wurden in einer virtuellen Informationsveranstaltung im Juni 2021 vorgestellt.

Um die Strecke des Radschnellwegs erlebbar zu machen, wurde der künftige Trassenverlauf des Radschnellwegs am 13. und 14. Oktober 2021 gemeinsam mit dem Fahrrad befahren. Die nun durchgeführten Fahrradtouren mussten aufgrund der Corona-Pandemie letztes Jahr abgesagt und auf diesen Herbst verschoben werden. Am 13. Oktober 2021 fand die Fahrradtour zum Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen bis Heidelberg statt. Am 14. Oktober 2021 wurde der Streckenabschnitt Ladenburg bis Mannheim gemeinsam befahren. An verschiedenen Haltestationen entlang der Trasse konnten die Teilnehmenden Fragen stellen und Hinweise einbringen. Aus logistischen Gründen war die Teilnahmezahl auf ca. 50 Personen pro Tour begrenzt. Das Interesse war groß und die verfügbaren Plätze schnell vergeben. Eine Zusammenfassung der diskutierten Themen ist auf den folgenden Seiten der Dokumentation zu finden.

Während der Fahrradtouren wurden Hinweise, Anregungen und Ideen zur weiteren Entwurfsplanung gegeben und diskutiert. Diese werden von den Planerinnen und Planern im weiteren Prozess geprüft. Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung steht in einem nächsten Schritt das Planfeststellungsverfahren an. Dabei handelt es sich um ein formalisiertes Genehmigungsverfahren zur umfassenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Das Verfahren beinhaltet ein gesondertes Anhörungsverfahren und endet mit einem Planfeststellungsbeschluss. Nach dem Beschluss wird mit der Ausführungsplanung begonnen. Trassenverlauf, Querschnitte, Ausgleichsmaßnahmen und in Beleuchtungskonzept stehen dann fest. Im Weiteren geht es darum, den Radschnellweg auszustatten, wie z. B. mit Ladestationen, Wetterschutz- und Pausenstellen oder Bänken. Hierzu wurden im Sommer 2021 bereits Hinweise der Bürgerinnen und Bürger zur Ausgestaltung des Radschnellwegs auf einer interaktiven Karte gesammelt (www.radschnellweg-hd-ma.de/onlinebeteiligung).

2 Fahrradtouren

Zu Beginn der Fahrradtouren wurden die Teilnehmenden von Herrn Axel Speer, Leiter des Referats 44 Straßenplanung im Regierungspräsidium Karlsruhe, begrüßt. Neben den Vertreterinnen und Vertretern des Regierungspräsidiums Karlsruhe nahmen die Planungsbüros Schüßler-Plan GmbH, Durth Roos Consulting GmbH und Mailänder Consult GmbH sowie Vertreterinnen und Vertreter der Städte und Gemeinden entlang des Radschnellwegs teil, und beantworteten Fragen der Bürgerinnen und Bürger. Katharina Riedel und Nathalie Faha, Projektleiterinnen bei der translake GmbH, haben die Veranstaltung moderiert und zeigten die bisherigen Schritte und Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Radschnellweg.

Ebenso hat das Regierungspräsidium Karlsruhe seit 2019 regelmäßig an Gemeinderats- und Bezirksbeiratssitzungen sowie Ausschüssen der Städte und Kommunen teilgenommen. Auch fanden separate Online Veranstaltungen zur Information der Gemeinderäte statt.

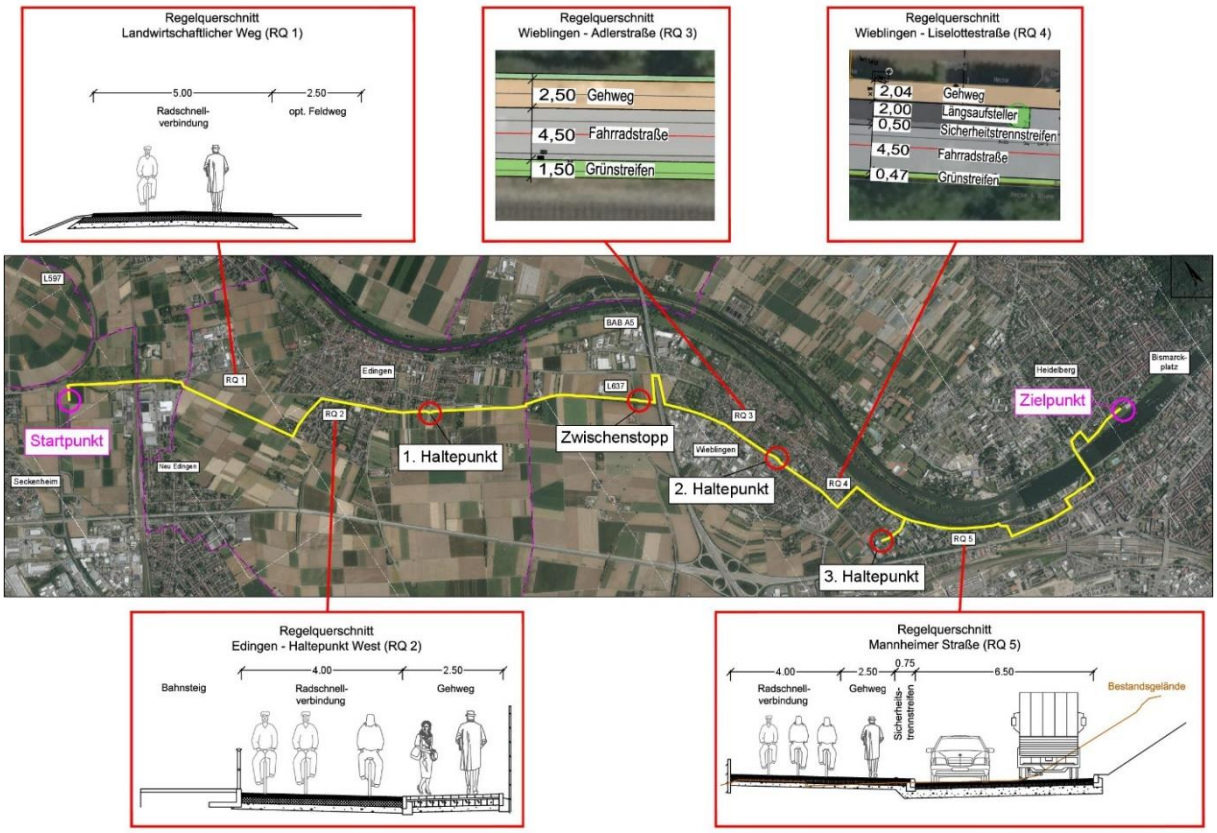
Daniel Seitz und Katrin Zima vom Ingenieurbüro Schüßler-Plan gaben den Teilnehmenden zu Beginn der Fahrradtour einen Überblick zu den Planungen des Radschnellwegs. Sie stellten vor, was ein Radschnellweg im Allgemeinen ist und wie der Planungsprozess verläuft. Der zukünftige Radschnellweg soll ein komfortables, sicheres und zügiges Vorankommen ermöglichen. Dabei richtet sich der Radschnellweg an alle Radfahrenden und kann in verschiedenen Situationen genutzt werden, z. B. für den Weg zur Arbeit oder in die Schule, zum Einkaufen und in der Freizeit. Der Fokus liegt nicht auf hohen Geschwindigkeiten, sondern auf einem möglichst komfortablen Vorankommen. Es soll eine Infrastruktur geschaffen werden, um auch längere Distanzen bequem mit dem Fahrrad fahren zu können. Bei dem Bau müssen die vom Land definierten Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg eingehalten werden.

Nachdem seit Sommer 2020 die genaue Trassenführung feststeht, beschäftigt sich das Planungsteam des Regierungspräsidiums Karlsruhe derzeit mit der konkreten Gestaltung des Straßenraums und der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Diese sogenannte Entwurfsplanung wird voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2022 abgeschlossen sein. Die vorläufigen Arbeitsstände zur Entwurfsplanung (Stand Juni 2021) können im Bereich „Downloads und Links“ auf der Projektwebseite heruntergeladen werden: www.radschnellweg-hd-ma.de/downloads

Treffpunkt und Start der Fahrradtour von Edingen-Neckarhausen nach Heidelberg am 13. Oktober 2021

Treffpunkt und Start der Fahrradtour von Ladenburg nach Mannheim am 14. Oktober 2021

2.1 Streckenabschnitt Edingen-Neckarhausen bis Heidelberg



Strecke der Fahrradtour von Edingen-Neckarhausen nach Heidelberg, Plan und Grafiken erstellt von Schüßler-Plan

An der Fahrradtour des Streckenabschnitts Edingen-Neckarhausen bis Heidelberg nahmen am Mittwoch, den 13. Oktober 2021, ca. 50 Personen teil. Die Tour startete um 16 Uhr bei den Baucontainern zur neuen L597 in Seckenheim vor den Toren von Edingen-Neckarhausen.

Die Teilnehmenden wurden in zwei Gruppen aufgeteilt. Nach einem gemeinsamen Start radelte die erste Gruppe los. Die Teilnehmenden der zweiten Gruppe hatten am Startpunkt bereits die Gelegenheit, erste Fragen zu stellen. Hier wurden insbesondere Fragen zu Länge und Kosten des Radschnellwegs, zum Start des Baus sowie zum Anschluss der umliegenden Radwege an die Trasse gestellt. Im Hinblick auf die Unterhaltung des Radweges halten es Teilnehmende beispielsweise für wichtig, dass der Radschnellweg früh morgens geräumt wird und dass bei neu gepflanzten Bäumen ein entsprechender Abstand eingehalten wird, damit nicht so viel Laub auf den Radschnellweg fallen kann.

Der Radschnellweg wird insgesamt 23 Kilometer lang. Nach einer ersten Kostenschätzung im Jahr 2020 wird davon ausgegangen, dass die Gesamtkosten für das Vorhaben bei ca. 40 Millionen Euro liegen werden. Da die aktuelle Planung jedoch noch nicht abgeschlossen ist, können die genauen Kosten noch nicht final abgeschätzt werden. Erst nach Abschluss der Entwurfsplanung und der Erstellung der Kostenberechnung, ist es möglich genauere Werte zu ermitteln. Je detaillierter die Planung, desto genauer können die Kosten ermittelt werden.

Der Bau des Radschnellwegs wird streckenweise erfolgen. Es findet eine Einteilung in Abschnitte statt, welche mit bzw. ohne eine Planfeststellung baulich umgesetzt werden können. Abschnitte, in denen kein Verfahren notwendig ist, könnten voraussichtlich bereits 2023 in die Ausführungsplanung und ab 2026 baulich umgesetzt werden. Die Abschnitte mit Verfahren könnten 2022 in die Planfeststellung gehen. Das Planfeststellungsverfahren dauert voraussichtlich ein Jahr, sodass man danach in die bauliche Ausführung und Umsetzung gehen könnte.

Zubringer und Verbindungen an die bestehende Radweginfrastruktur werden unabhängig von dieser Zeitplanung durch die jeweiligen Städte und Gemeinden hergestellt.

Erster Halt: Bahnhof Edingen

Zwischen dem Startpunkt bei den Containern zur neuen L597 und dem ersten Halt am Bahnhof in Edingen soll größtenteils ein Ausbau des Radschnellwegs auf vollem Standard erfolgen. Um an der Stahlkreuzung die Neckarhauser Straße sicher queren zu können, sollen die Schaltzeiten für Fahrradfahrende angepasst werden. Danach verläuft die Trasse auf einem bislang unbefestigten landwirtschaftlichen Weg parallel zur OEG-Linie. Teilweise ist hierzu für die erforderliche Ausbaubreite Grunderwerb notwendig. Der Bahnhof in Edingen stellte die erste Station dar. Nach einem kurzen Input des Planungsteams konnten die Teilnehmenden Fragen zur Strecke stellen. Ein Thema war der landwirtschaftliche Verkehr. Streckenweise wird ein gemeinsamer landwirtschaftlicher Weg mit entsprechender Breite genutzt. Dabei ist gegenseitige Rücksichtnahme wichtig.

In Edingen soll ein getrennter Rad- und Gehweg gebaut werden und die Straße „Beim Bildstock“ als Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Autoverkehr kann die Straße weiterhin nutzen, der Radverkehr wird jedoch Vorrang erhalten.

Auf der weiteren Strecke Richtung Wieblingen wird die Trasse den Bahnübergang beim Wasserturm kreuzen. Der Bahnübergang und die Ertüchtigung zugunsten der Radfahrenden wurden von den Teilnehmenden angesprochen. Im Rahmen des Ausbaus des Radschnellwegs wird eine Schranke zum Bahnübergang gebaut werden. Aufgrund der Straßenverkehrsordnung wird der Schienenverkehr weiterhin Vorrang haben.

Zwischenstopp bei der L637/A5

Auf dem Weg nach Wieblingen wurde ein Zwischenstopp bei der L637/A5 eingelegt. Um die Autobahn A5 und die Landstraße L637 gut und sicher queren zu können, wird jeweils eine Unterführung gebaut werden. So kann der Radschnellweg zügig befahren werden, Umwege und Wartezeiten werden vermieden. Diese Unterführung wurde hier von mehreren Teilnehmenden angesprochen, unter anderem wurden auch Bedenken bezüglich der Dunkelheit bei Nacht geäußert. Zur Reduzierung der Lichtverschmutzung wird im Zuge der Entwurfsplanung geprüft, wo eine Beleuchtung zwingend erforderlich ist, z. B. an Engstellen, Hindernissen, an Kreuzungen und Unterführungen. Für den restlichen Verlauf der Strecke wird geprüft und abgewogen, wo auf eine Beleuchtung aus natur- und artenschutzfachlichen Belangen verzichtet werden kann. Ein weiteres Thema waren die entfallenden Parkplätze in Wieblingen, vor allem im Bereich des alten Friedhofs.

Zweiter Halt: Bahnhof Wieblingen

Am Bahnhof in Wieblingen-Mitte wurden insbesondere Fragen zur Adlerstraße und Liselottestraße geäußert. Themen waren der mögliche Entfall von Stell- und Parkplätzen sowie die Einfahrten der Anwohnenden bei einem höheren Radverkehrsaufkommen. In beiden Straßen werden die Verkehrsflächen und Parkstände neugestaltet. Vorhandener Baumbestand soll weitestmöglich erhalten bleiben, hier können die Bordsteine entsprechend vorgezogen werden.

Dritter Halt: SRH-Campus

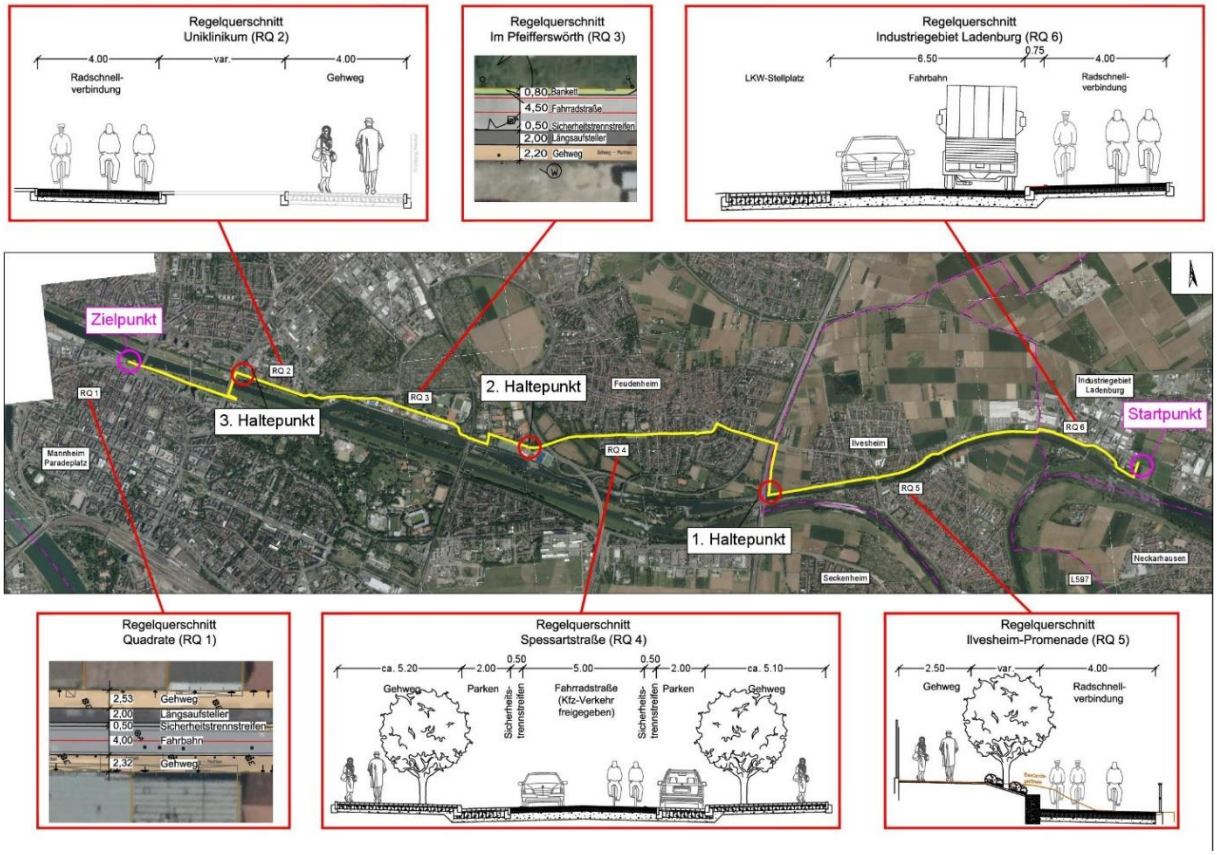
Über die Mannheimer Straße ging es zum vierten Halt am SRH Campus in Heidelberg. Hier verließ die Fahrradtour kurz die Strecke des zukünftigen Radschnellwegs, um sich mit allen Teilnehmenden gut sammeln zu können. Angekommen am Haltepunkt wurden die Teilnehmenden vom SRH-Campus mit einer kleinen Stärkung versorgt. An dieser Stelle gab es einige Themen, die die Teilnehmenden beschäftigten. Bei der Querungsstelle an der Liselottestraße wird der Kfz-Verkehr weiterhin Vorfahrt haben. Eine Frage war, wie der Verkehr zukünftig auf der Mannheimer Straße geführt wird. Hier führt der Weg aktuell nur über einen schmalen Radstreifen. Es wird eine vertiefte Untersuchung angesetzt, ob der Standard des Radschnellwegs mit der aktuellen Breite der Mannheimer Straße vereinbar ist und ob ein neckarseitiger getrennter Rad- und Gehweg möglich wäre. An der Landseite werden voraussichtlich starke Einschränkungen erfolgen müssen. Wo genau Stützmauern versetzt oder Grunderwerb erforderlich wird, wird noch untersucht. Das Planungsteam erläuterte, dass am Mariott Hotel eine Kfz-Fahrspur der B37 zu Gunsten des Radschnellwegs entfallen könnte. Auch dies wird intensiv geprüft werden, damit auch der Autoverkehr weiterhin gut und zügig durch Heidelberg geführt werden kann. Es wurde der Hinweis gegeben, dass der Radweg so gestaltet werden soll, dass dieser auch genutzt wird und die Radfahrenden nicht auf den Gehweg ausweichen.

Endpunkt: Neckarwiese

Die Fahrradtour endete an der Neckarwiese. Von hier aus hatte man einen guten Blick auf die zukünftige Strecke des Radschnellwegs auf der anderen Neckarseite. An dieser Stelle soll der Radschnellweg mit dem Projekt „Stadt am Fluss“ verknüpft werden. So drehten sich einige Fragen auch um den zukünftigen Fußverkehr. Es wird eine Promenade auf Neckar-Niveau für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen. Außerdem wird es an dem Knotenpunkt, an dem es hoch zum Bismarckplatz geht, einen einseitigen Ausbau für den Fußverkehr an der Landseite geben. Unter der Brücke wird es eine Querungsmöglichkeit geben, anschließend wird der Radschnellweg voraussichtlich über ein neues Rampenbauwerk zum Bismarckplatz führen.

Neben Fragen zur den spezifischen Streckenabschnitten gaben die Teilnehmenden während der Fahrt auch allgemeine Hinweise zum Radschnellweg. Es wurde das Thema Markierung und Trennung des Radschnellswegs zum Fuß- und Kfz-Verkehr angesprochen. Z.B. sollte für die Radfahrenden deutlich gemacht werden, wo Fußgänger den Radschnellweg kreuzen. Außerdem wurde die Frage gestellt, wie mit unterschiedlichen Geschwindingkeiten auf dem Radschnellweg umgegangen werden soll, unter anderem durch die Zunahme von E-Bikes und Pedelcs. Nachdem die Teilnehmenden zu Beginn der Radtour von einem starken Regenschauer überrascht wurden, war ein weiterer Vorschlag zum Komfort des Radwegs, diesen zu überdachen.

2.2 Streckenabschnitt Ladenburg bis Mannheim



Strecke der Fahrradtour von Ladenburg nach Mannheim, Plan und Grafiken erstellt von Schüßler-Plan

Die Fahrradtour des Streckenabschnitts Ladenburg bis Mannheim fand am Donnerstag, den 14. Oktober 2021 statt. Getroffen haben sich die Teilnehmenden um 16 Uhr an der „So-Da Brücke“ im Ladenburger Industriegebiet. Am Startpunkt der Fahrradtour wird zukünftig der Radschnellweg Richtung Mannheim über den Neubau der Querspange der L597 anschließen.

Wie am Vortag wurde wieder in zwei Gruppen geradelt. Bei dem gemeinsamen Start begrüßte Herr Axel Speer, Referatsleiter des Referats 44 Straßenplanung im Regierungspräsidium Karlsruhe, die Bürgerinnen und Bürger. Bürgermeister Stefan Schmutz (Stadt Ladenburg) und Bürgermeister Andreas Metz (Gemeinde Ilvesheim) sowie Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Mannheim nahmen ebenfalls an der Fahrradtour teil.

Während Gruppe 1 bereits losradelte, konnte Gruppe 2 noch einige Fragen an das Planungsteam stellen. Themen waren insbesondere mögliche Konflikte zwischen Rad- und Kfz- bzw. Lieferverkehr. Die Strecke führt durch das Industriegebiet in Ladenburg. Hier soll eine Führung des Radschnellwegs getrennt von der Fahrbahn erfolgen. Dies kann durch Sicherheitstrennstreifen und Bordsteine realisiert werden. Ein kritischer Punkt ist die Zufahrt am Kiesumschlagplatz. Hier werden Markierungen, Beschilderungen und ein Verkehrsspiegel realisiert werden.

Erster Halt: An der A6

Anschließend führt der Radweg entlang des Neckars über einen aktuell schmalen Pfad Richtung A6, wo der erste Halt der Fahrradtour war. Während der Fahrradtour wurde deutlich, dass auf diesem Abschnitt viele Fußgänger und Hundebesitzer unterwegs sind und ein Nebeneinander von Rad- und Fußverkehr aktuell schwierig ist. Die Neckarpromenade wird hier neu gestaltet.

Es entsteht zukünftig ein getrennter Rad- und Gehweg, welcher nur an Engstellen gemeinsam geführt wird. Dies wurde auch von den Teilnehmenden kritisch angesprochen. Entlang der Strecke werden abschnittsweise Feldhecken und Bäume aufgrund der Neugestaltung entfallen müssen. Wie viele Bäume dies genau sind, kann aktuell noch nicht gesagt werden. Das Planungsteam versucht, den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Zudem soll für wegfallende Grünstrukturen ein Ausgleich in Ilvesheim durch Neubepflanzungen geschaffen werden. In die Bestandsböschung am Blindenbad soll nicht eingegriffen werden. Ebenfalls soll der große Baum beim Gelände der Firma Bauer-Reisen erhalten bleiben. Eine weitere Frage war, wohin das Wasser bei einem Starkregen abfließen wird, wenn alle geplanten Versiegelungen umgesetzt werden. Nach Möglichkeit wird das Wasser im anschließenden Gelände versickern, wo das nicht möglich sein wird, wird das Wasser über die vorhandene Kanalisation abgeleitet. Auch die Situation an der Grundschule und dem Spielplatz wurde angesprochen, wo der Radschnellweg vorbeiführen wird. An dieser Stelle werden einige Parkplätze entfallen, sodass die Sichtbarkeit und die Verkehrssicherheit für Kinder, Eltern und Lehrer verbessert wird.

Zweiter Halt: Hockeyclub in Feudenheim

Nach dem Haltepunkt an der A6 ging es an der Ilvesheimer Straße entlang Richtung Odenwald- und Spessartstraße. Auf der Ilvesheimer Straße wird auf südlicher Seite ein Zweirichtungsradweg entstehen. Die Odenwald- und Spessartstraße werden in Fahrradstraßen umgewandelt. Diese werden an Einmündungen Vorfahrt haben, ausgenommen sind Bahnübergänge. Um ein sicheres Vorankommen zu ermöglichen, werden zudem die Parkstände in Abstimmung mit der Stadt Mannheim neu geordnet. Zu Längsaufstellern werden Sicherheitstrennstreifen markiert. An Schulwegen und markanten Wegeverbindungen werden Fußgängerinseln errichtet. Es ist vorgesehen, wo möglich, das Stadtbild und die Lebensraumqualität in der Odenwald- und Spessartstraße durch zusätzliche Baumpflanzungen aufzuwerten.

Der zweite Stopp war vor dem Hockeyclub in Feudenheim. Bei der Strecke entlang des Hockeyclubs und der weiteren Vereinshäuser sollen ein sicheres Radfahren und eine Gewährleistung der Zufahrt zu den Parkplätzen der Vereine zusammengebracht werden. Die privaten Parkplätze der Vereine bleiben bestehen. Die Straße wird nur noch für Autofahrer zugänglich sein, welche die Parkplätze der Vereine ansteuern. Auf dem Weg dorthin werden die Fahrradfahrenden Vorrang haben. Der Radschnellweg soll getrennt von der Kfz-Straße geführt werden. Um kritischen Situationen entgegenzuwirken, werden Verkehrsspiegel und Schilder aufgestellt, die auf die Radfahrenden und die Einfahrten aufmerksam machen werden. Auch interessierten sich einige Teilnehmende, wie der Radweg zukünftig von dem Fußweg getrennt wird. Es soll ein abgetrennter Fußweg mit 2,5 Metern Breite gebaut werden. Die Stadt Mannheim ist aktuell dabei ein Planungskonzept für das gesamte Sportareal zu erstellen. Damit einhergehend wird auch das gesamte Parkraumkonzept überarbeitet.

Eine weitere Frage bezog sich darauf, ob schon gewisse Teile des Radschnellwegs zur Bundesgartenschau im Jahr 2023 früher realisiert werden können. Dazu kann im aktuellen Planungsstand noch keine Aussage getroffen werden. Welche Abschnitte baulich vorgezogen werden können, befindet sich noch in Abstimmung.

Dritter Halt: Universitätsklinikum Mannheim

Die Strecke führte über die Straße „Im Pfeifferswörth“ am Neckarkanal Richtung Universitätsklinikum Mannheim. Die Straße „Im Pfeifferswörth“ soll zukünftig zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden. Dabei soll das Parken neu geordnet werden, indem nur einseitige Parkstreifen entstehen. Die Vorfahrt zur Feudenheimer Straße soll zum Vorteil der Radfahrenden geändert werden.

Der dritte Halt war beim Universitätsklinikum Mannheim. Hier sind die Perspektiven für den Radschnellweg, den Rad- und Fußverkehr voneinander zu trennen und den Radweg nur so kurz wie nötig über den Neckardamm laufen zu lassen. Es soll ein getrennter Rad- und Fußweg in den vollen Standards der Qualitätskriterien bis zur Friedrich-Ebert-Brücke realisiert werden. Bäume sollen hier nicht entfallen. Die derzeitige Abfahrt von der Rampe der Friedrich-Ebert-Brücke wurde von den Teilnehmenden kritisch angesprochen. Hier entständen gefährliche Situationen, wenn Radfahrende zu schnell von der Rampe fahren. Es wurde diskutiert, ob diese Situation durch einen Kreisverkehr für Radfahrer und Fußgänger entschärft werden kann. Zudem wird derzeit geprüft, ob westlich der Friedrich-Ebert-Brücke eine neue Fahrradbrücke gebaut wird. Ein kritisches Thema wird nach wie vor die Führung in und durch die Stadt Mannheim sein. Es finden dazu weiterhin Variantenuntersuchungen statt. Letztendlich wägt das Planungsteam hier verschiedene Bedürfnisse und Kriterien ab.

Im Anschluss daran wurden nochmals die Kosten des Radschnellwegs angesprochen (siehe auch S. 5). Eine genaue Kostenberechnung kann erst nach der Entwurfsplanung vorgenommen werden. Es ist vorgesehen, dass sich auch die Städte Heidelberg und Mannheim anteilig an den Baukosten beteiligen. Zudem gibt es Fördergelder vom Land. Der Radschnellweg wird als Landesstraße deklariert. Daher ist als Träger für die Unterhaltung und Betrieb des Weges zunächst das Land zuständig. Individuell kann jedoch, wie bei Straßen auch, dies nach Absprache übertragen werden. Das Verfahren ist hierbei vergleichbar mit dem Bau und Unterhalt einer Landesstraße. Kleinere Gemeinden können vom Land Baden-Württemberg unterstützt werden.

Endpunkt: Anlegestelle nahe der Kurpfalzbrücke

Der Endpunkt der Beradelung von Ladenburg nach Mannheim am 14. Oktober war an der Anlegestelle nahe der Kurpfalzbrücke in Mannheim. Zur Umgestaltung des Cahn-Garnier-Ufers ist das Regierungspräsidium in Abstimmung mit der Stadt Mannheim. Am Bahnübergang am Collini-Center werden die Straßenbahnen weiterhin Vorrang haben und die Radfahrenden auf grünes Licht warten müssen. Das Planungsteam bedankte sich zum Abschluss der Fahrradtour bei allen Teilnehmenden für die wertvollen Hinweise und Anregungen. Diese werden nach Möglichkeit in die weitere Entwurfsplanung einfließen.

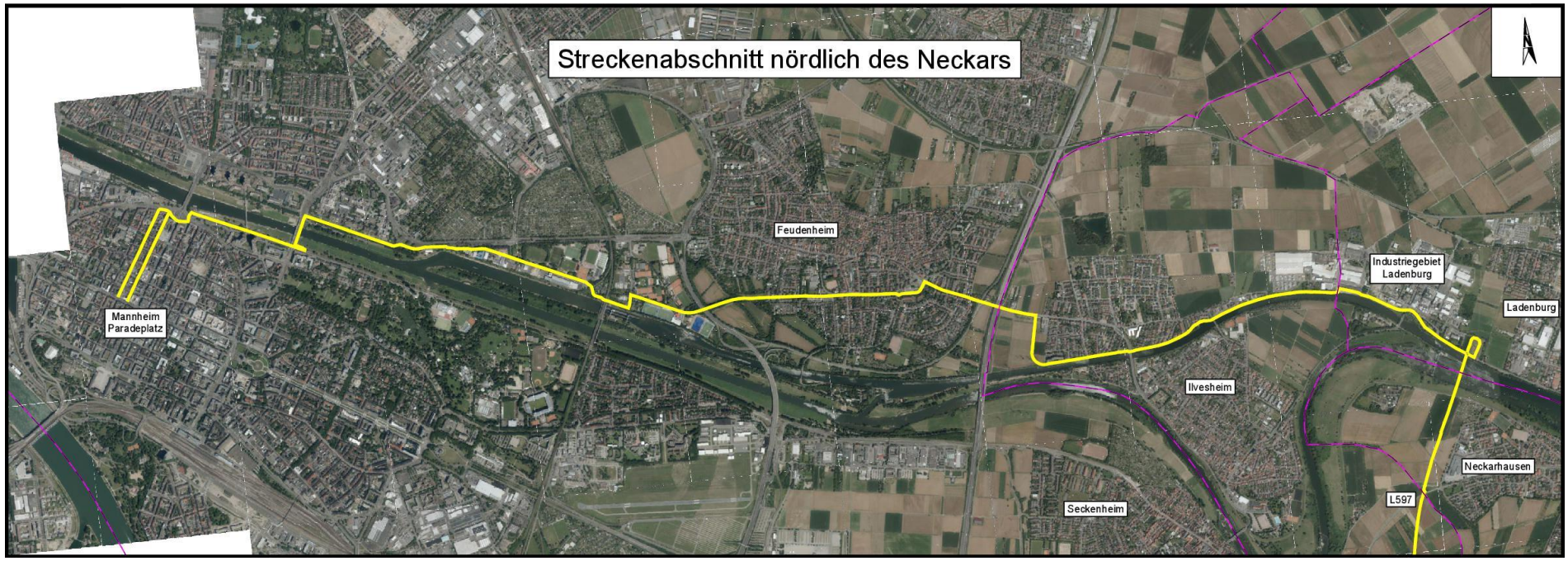
3 Kontakt

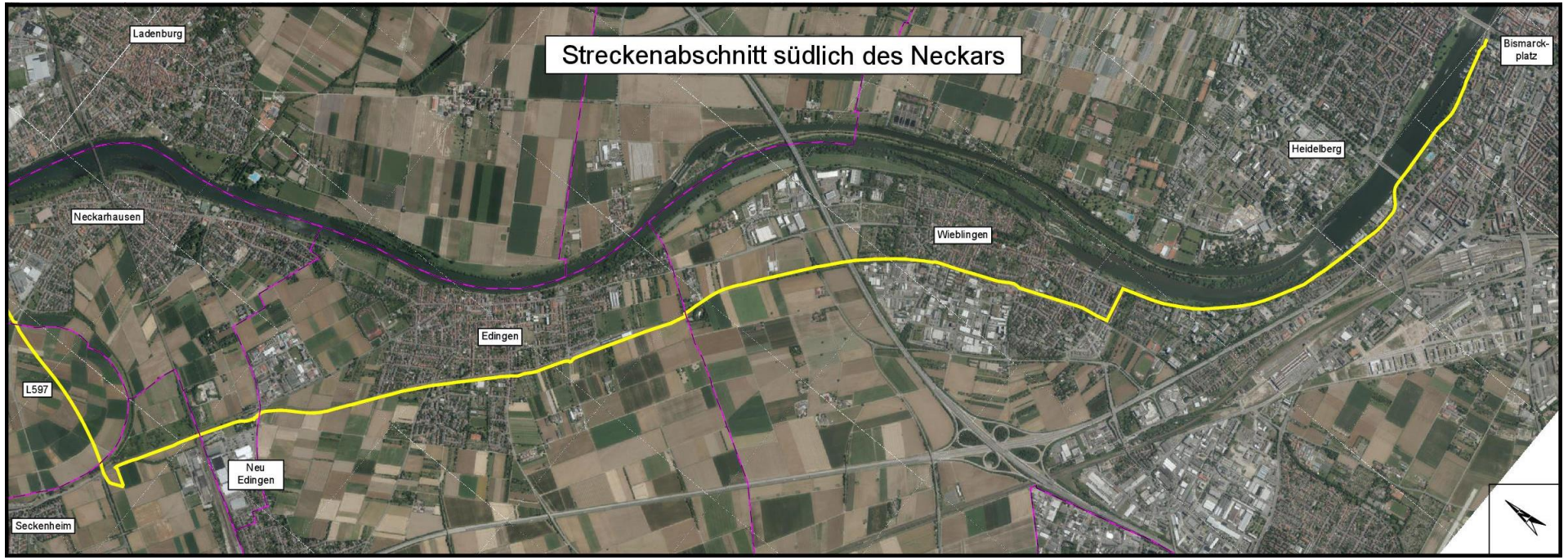
Ansprechpersonen Regierungspräsidium Karlsruhe:
Planung: Stephanie Schumann
Landschaftsplanung: Gertraud Steinbach
Öffentlichkeitsbeteiligung: Carina Langer und Philipp Ilzhöfer
Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de

Projektwebseite:
www.radschnellweg-hd-ma.de

Begleitung Beteiligungsprozess und Moderation
translake GmbH
Katharina Riedel und Nathalie Faha
radweg@translake.org
+49 (0) 7531/36592-30

4 Anhang: Vorzugstrasse des Radschnellwegs




Streckenabschnitt südlich des Neckars
Ladenburg
Neckarhausen
Edingen
Neu Edingen
Seckenheim
L597
Wieblingen
Heidelberg
Bismarck-platz