

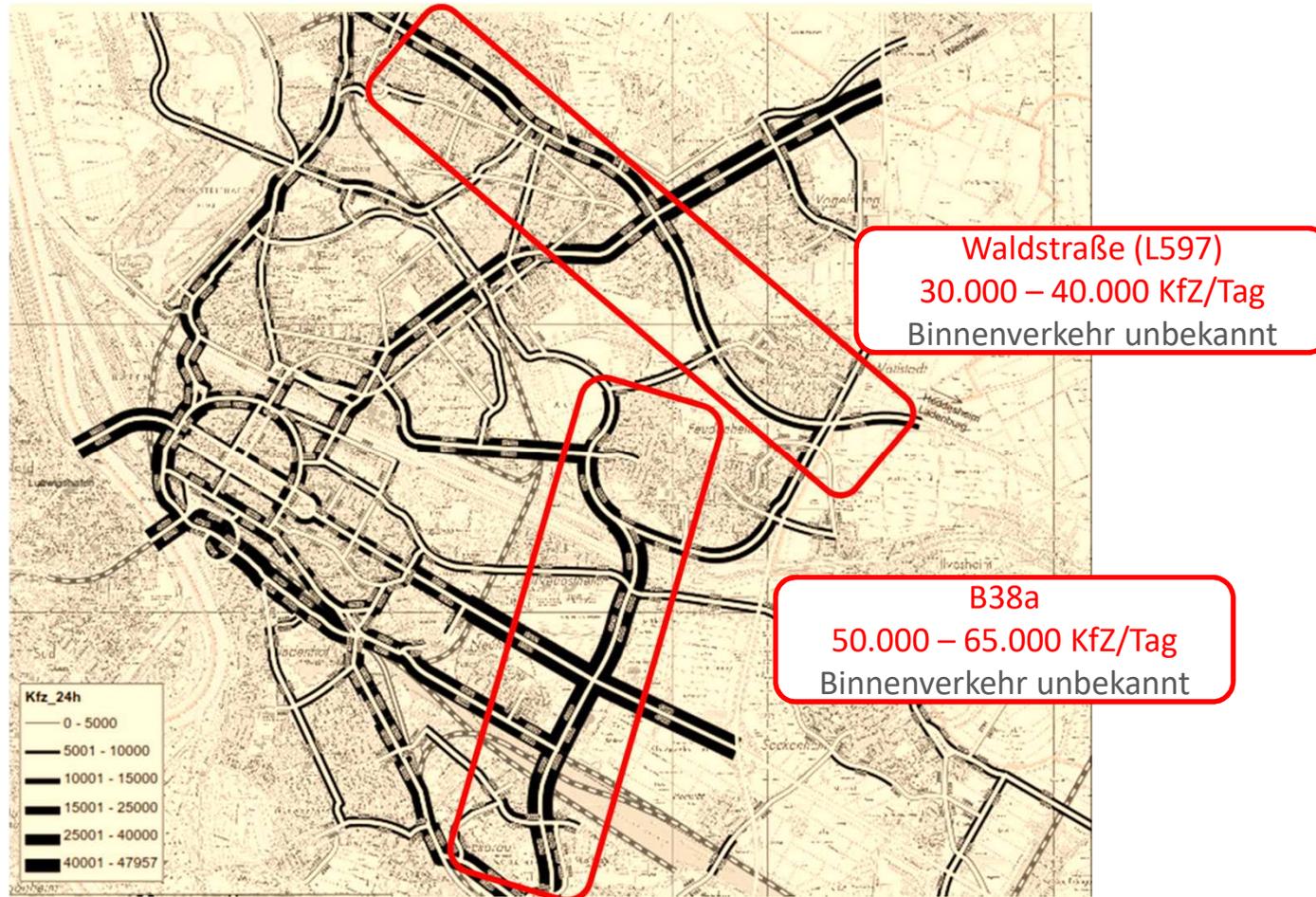
Grundgerüst für das Mannheimer RadNetz

Bündnis Fahrradstadt Mannheim

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Mannheim • Verkehrsclub Deutschland (VCD), Regionalverband Rhein-Neckar • Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Mannheim • Kidical Mass Mannheim • QuadRadEntscheid Mannheim • XR, Extinction Rebellion • LaMa, Lastenvelo Mannheim e.V. • Fridays for Future, Mannheim • Greenpeace, Mannheim-Heidelberg • Ökostadt Rhein-Neckar e.V. • Verkehrsforum Neckarau • Lokale Agenda 21 Mannheim-Neckarau • Die GRÜNEN/Bündnis 90, Kreisverband Mannheim • Arbeitskreis Radverkehr der GRÜNEN Mannheim • AK Verkehr der LINKEN, Mannheim • und viele Einzelpersonen

Kontakt: info@fahrradstadt-mannheim.de

Stärke des Autoverkehrs sind die Stadtteil-verbindenden Tangenten: Vernichtende Konkurrenz für den Radverkehr



Solange der Autoverkehr in allen Richtungen ungebremst über ein enges Netz an vierspurigen Straßen rollen kann, gibt es keine Anreize zum Umstieg. Dem Radverkehr fehlt ein solches engmaschiges Netz. Es gibt nicht mal Tangenten.

Idealtypische Netzstruktur für das Fahrrad.

Beispiele aus anderen Städten: Spinnennetzförmige Strukturen



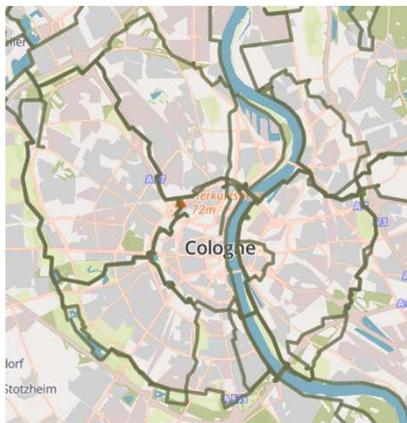
Karlsruhe



Entwurf in Karlsruhe:
Ringkorridor durch
Radschnellverbindungen



Köln



München



Planung München

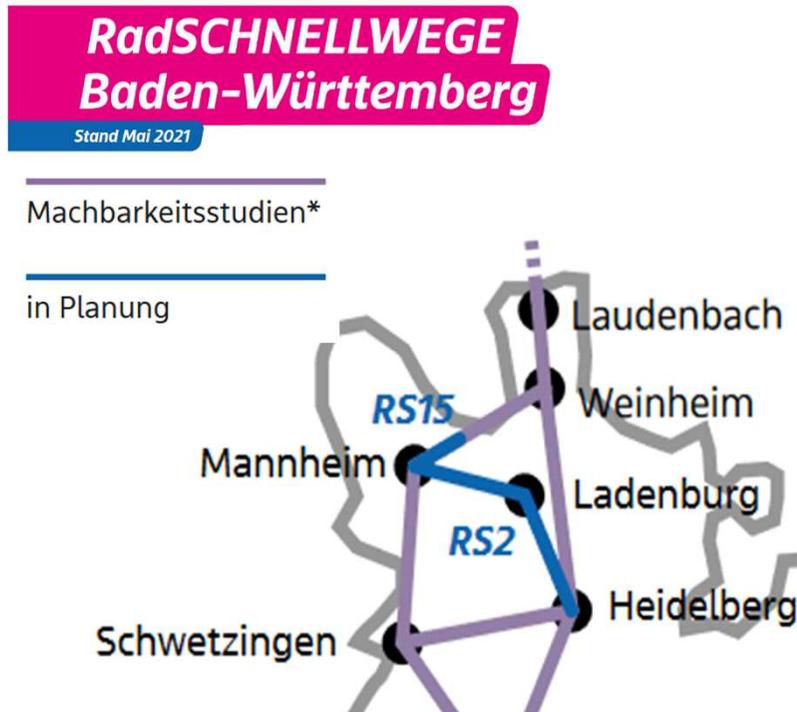


Hannover

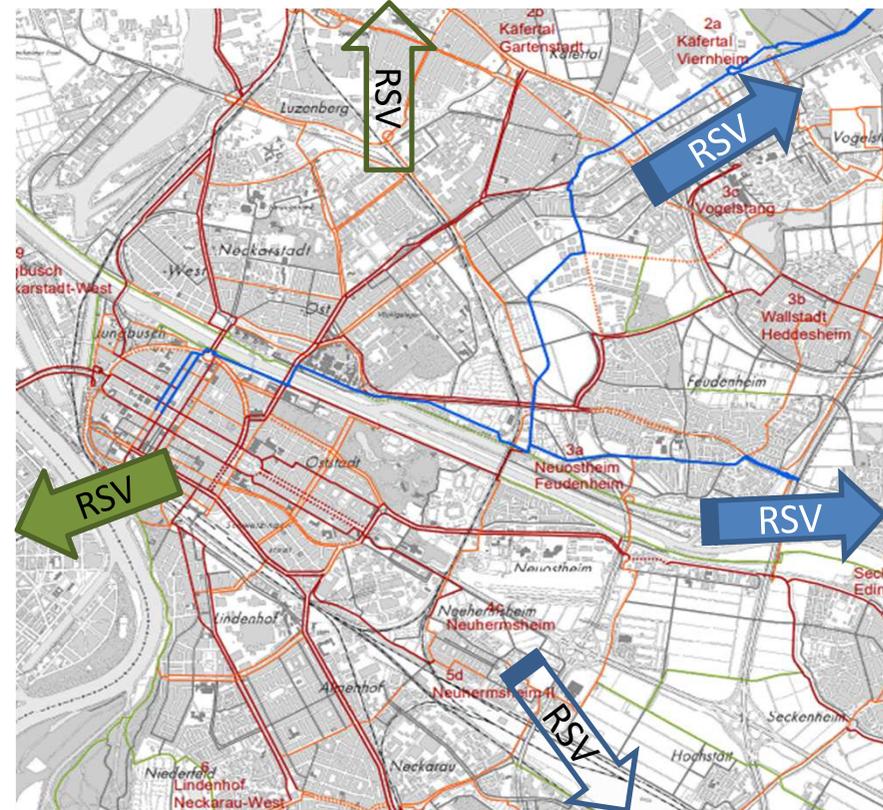


Radschnellverbindungen als Grundgerüst

Das Radverkehrsnetz in Mannheim sollte sich hierarchisch in Haupt- und Nebenrouten gliedern, wobei die künftigen Radschnellverbindungen (RSV) ein Grundgerüst bilden. Dabei sind bislang allerdings nur 2 RSV (nach **Heidelberg** und **Weinheim**) konkret projektiert, während für die RSV nach Süden (**Schwetzingen/Wiesloch**) derzeit erst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wird. Für eine RSV nach Norden (**Worms oder Lampertheim**) und Westen (**LU**) wurde noch keine Initiativen ergriffen.



Quelle: RP Ba-Wü

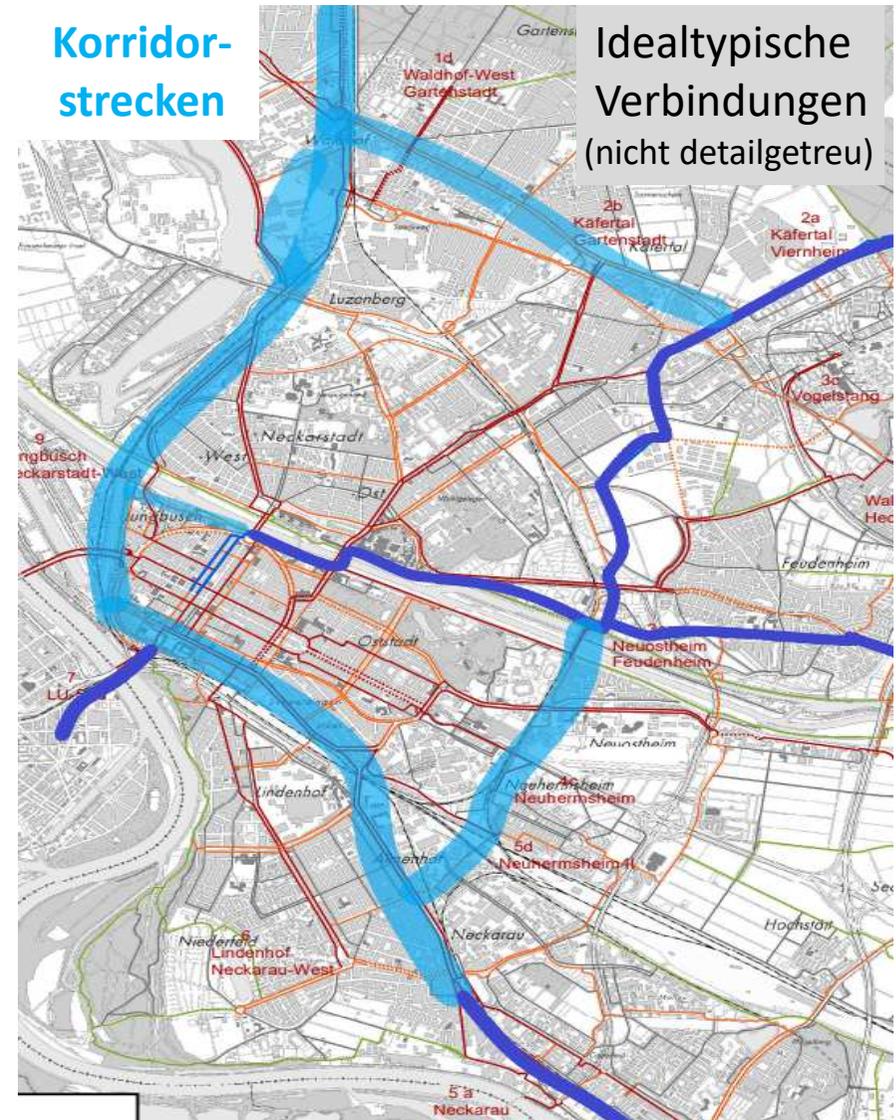


Quelle: Stadt Mannheim, Radroutennetz Stand 2/2020

Wie könnten die Radschnellwege verknüpft werden? Welche Anforderungen sollen sie erfüllen?

Die RSV-Netzstruktur soll ...

- optimalen Anschluss an jeweils andere RSV bzw. an deren Richtungen bieten
- regionalen Durchgangsverkehr nicht zu Umwegen über Innenstadt zwingen
- das bisher radial aufgebaute Netz durch eine ringförmige Tangente ergänzen
- eine Erschließung der Innenstadt aus mehreren Richtungen ermöglichen
- eine Tangente bilden, die nicht nur die City umläuft, sondern Stadtteile verbindet
- auch für Ortsfremde schnell erfassbar sein und ihnen eine Orientierung bieten
- durch direkte Konkurrenz zu den hoch frequentierten MIV-Strecken einen Anreiz zum Umstieg aufs Rad erzielen



Weitere Schritte

Das *Bündnis Fahrradstadt Mannheim* erarbeitet und diskutiert derzeit erste **Entwürfe**, in welcher Weise die Tangenten, die das Kerngebiet von Mannheim im Norden, Osten, Süden und Westen umschließen, planerisch umgesetzt werden könnten.

Hierzu werden **Vorschläge im Detail** für einzelne Streckenabschnitte und unter Einbezug verschiedener Varianten unterbreitet.

In **Ausstattung und Qualität** sollen die Tangenten als Haupttrouten den Standards für Radschnellverbindungen entsprechen um ein zügiges und sicheres Fahren zu ermöglichen und die Attraktivität des Radnetzes zu steigern.

**Vorschlag für eine
Rad-Tangente
Nord-Ost**

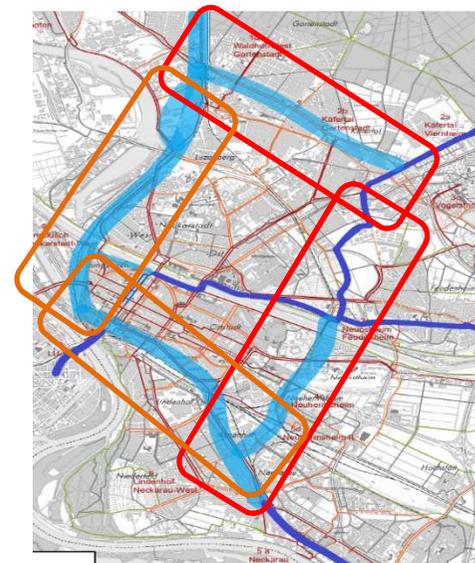
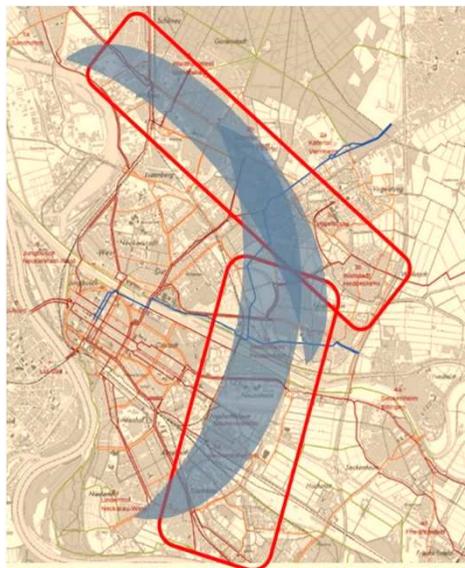
Zentraler Baustein der künftigen Netzstruktur ist eine

Nord-Ost-Süd-Tangente

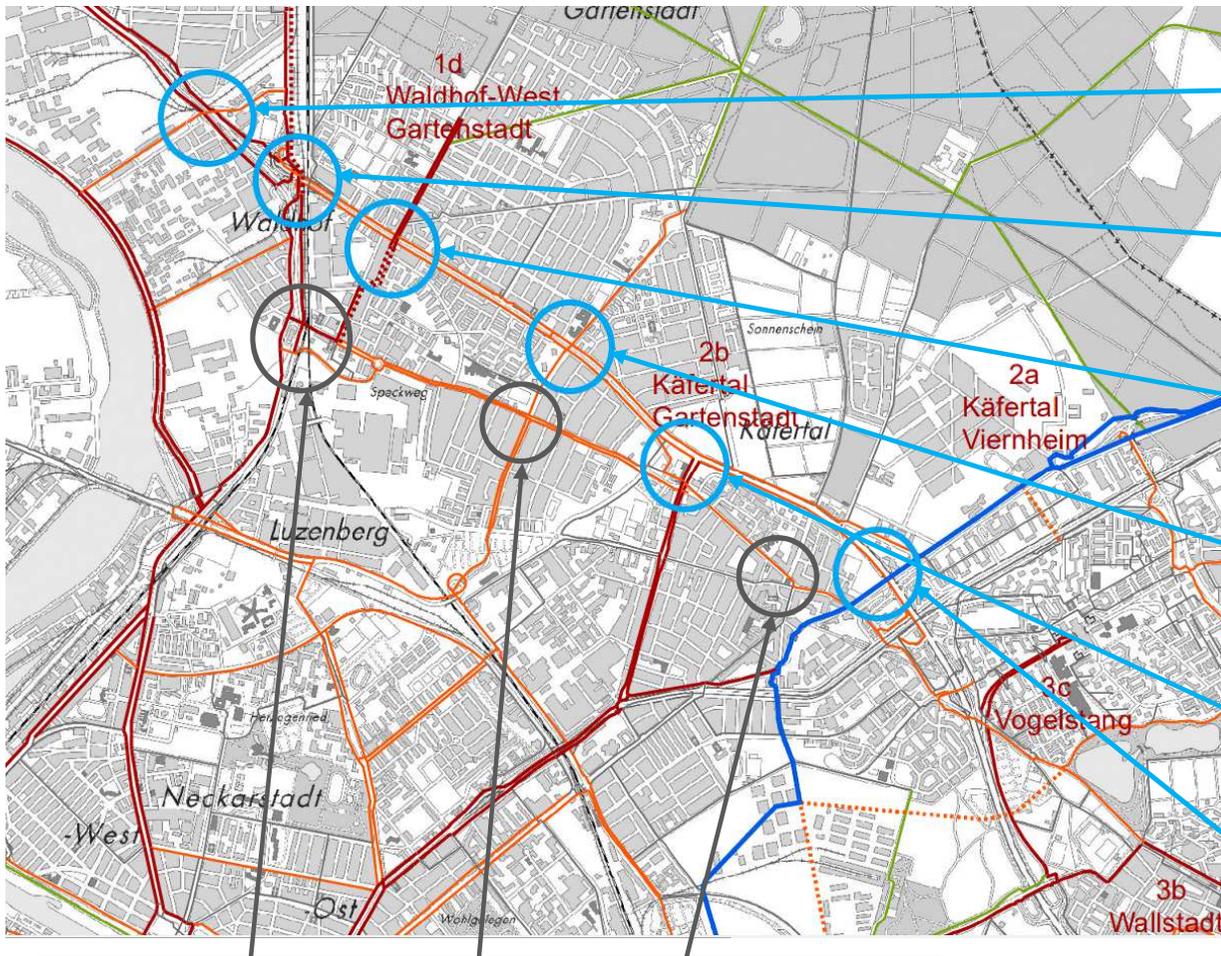
ergänzt durch eine **Nord-West-Süd-Tangente**

Die Tangenten sollen als attraktive Hauptrouten im Radverkehr ...

- direkt mit dem Autoverkehr der L597 und B38 konkurrieren und diesen parallelisieren
- das Stadtgebiet zusätzlich von Westen umlaufen und dadurch einen „Außenring“ bilden
- Pendlern zu den Betrieben im Norden, Osten und Süden eine Alternative bieten
- auf die bereits projektierte RSV nach Weinheim (über Käfertal) aufsetzen
- dem „Drehkreuz“ Feudenheimer Schleuse die fehlende Südverbindung verschaffen
- den Anschluss an die RSV nach Schwetzingen (über Neckarau, Rheinau) ermöglichen



Knotenpunkte einer Tangente Nord (mögliche Verbindungen)



(Alternative) Anbindung an mögliche RSV Richtung Lampertheim/Worms sowie an Tangente West Richtung Innenstadt über Boehringer-/Zellstoffstr. bis Altrhein

Anbindung an mögliche RSV Richtung Lampertheim/Worms sowie an Tangente West Richtung Innenstadt über Schienenstr.

Kreuzung Waldstr./Waldpforte: Ein- und Anbindung Gartenstadt u. Käfertaler Wald sowie Luzenberg und S-Bhf Waldhof (Unterführung). Aber stark verbesserungswürdig!

Kreuzung Hessische Str. u. Carl-Benz-Bad: Anschluss Karl-Stern nördlich und südlich Herzogen-Ried über Boveri-Brücke. Zu beachten: Straßenbahn kreuzt.

Kreuzung Auf dem Sand. Anschluss Käfertal bis Rollbühlstr.

Anschluss an RSV MA-Weinheim über Rampe zur Birkenauer Str. Einbindung von Käfertal-Süd und Spinelli, Feudenheim-Nord.

Speckweg- Wormser Str. bietet theoretisch alternative Route. **Allerdings** mit wesentlich weniger Erschließungspotenzial der Bezirke im Norden. Zudem Straßenquerschnitt größtenteils sehr schmal; MIV durchgängig nur zweispurig. Anschluss an RSV Weinheim über Käfertal-Mitte unter Einhaltung der Mindeststandards nicht möglich. [Siehe auch Anlage]

Rad-Tangente Nord

Abschnitt 1 RSV Birkenauer Str. <—> Auf dem Sand

Ausbau zu RSV-Standard (4,0 m) als Zweirichtungsradverkehr auf nördlicher Seite der Waldstraße



Anschluss an RSV MA-Weinheim über Bensheimer Straße

Rad-Tangente Nord

Abschnitt 1 Birkenauer Str. <—> Auf dem Sand

Alternative: Ergänzungsrout
auf südlicher Seite der Waldstraße



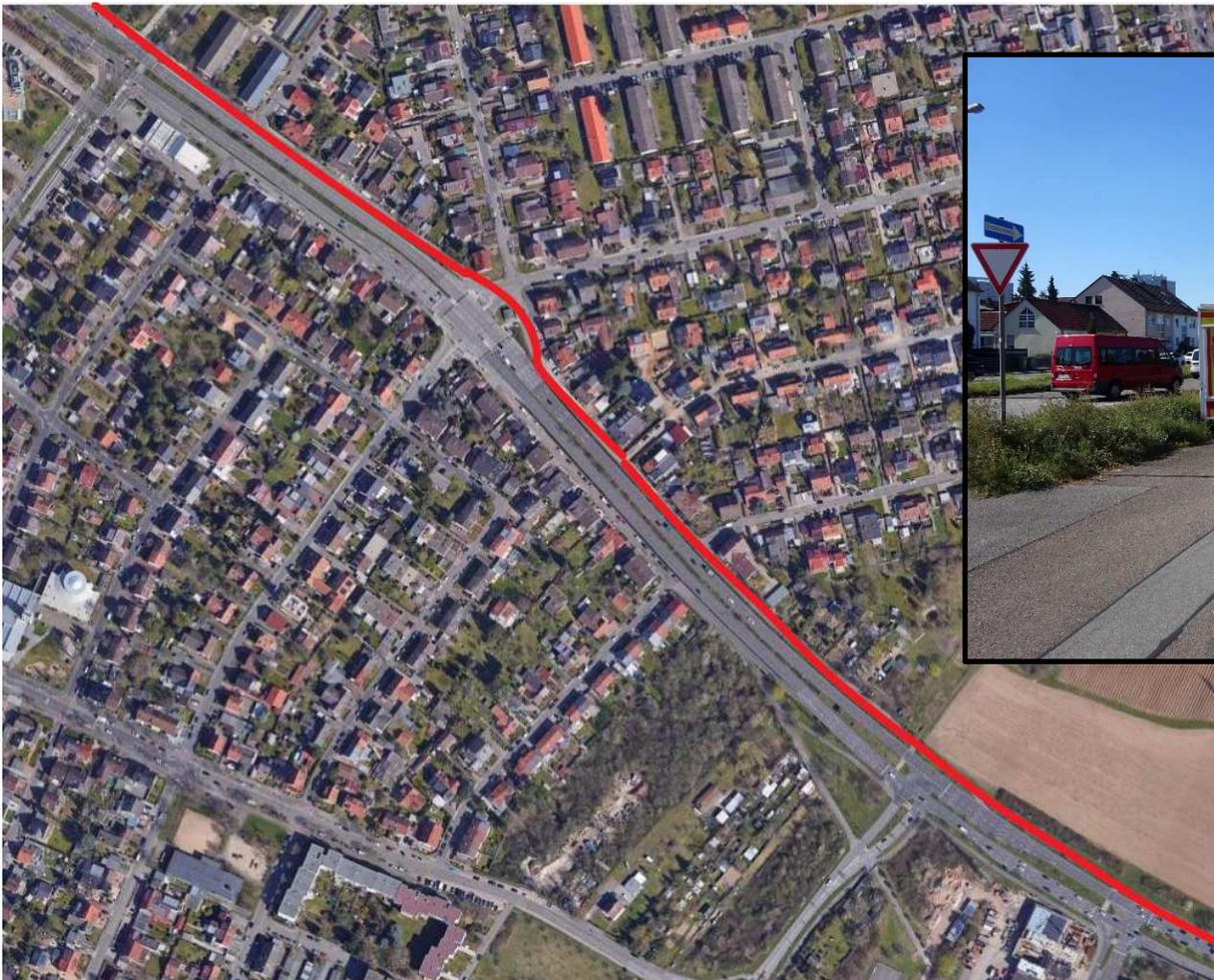
Anschluss an RSV MA-Weinheim über Rampe (nördlich des abzweigenden Feldwegs) hoch auf Waldstraße (bisher über Treppe).



Rad-Tangente Nord

Abschnitt 2 Auf dem Sand <=> Hessische Straße

Beidseitig parallel zur Waldstraße verlaufen „Erschließungsstraßen“, die zu Fahrradstraßen umgewandelt werden können



Rad-Tangente Nord

Abschnitt 3 Hessische Straße ↔ Waldpforte

Auch hier Erschließungsstraßen in Fahrradstraßen umwandeln

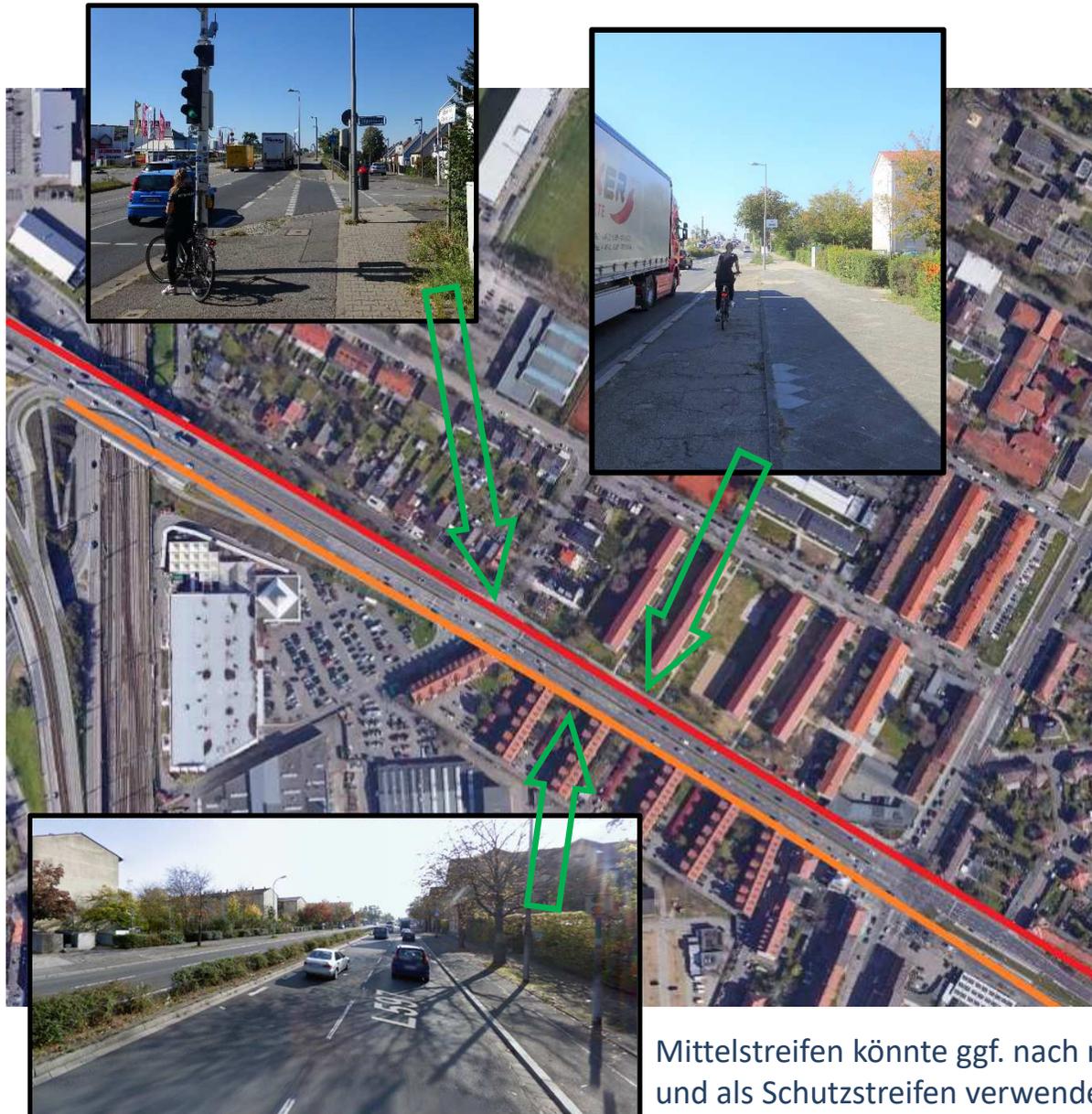


An Kreuzungsbereichen und vor Einfahrten in Erschließungsstraßen sind Aufweitungen für Radweg erforderlich



Rad-Tangente Nord

Abschnitt 4 Waldpforte <=> Walter-Pahl-Brücke



Protected Bikelane

Erfordert neue Aufteilung des Straßenquerschnitts

Radweg entweder:

- im Zwei-Richtungsverkehr nördliche Seite Waldstraße mit leicht reduzierten Standard
- oder Ein-Richtungsverkehr mit zusätzlicher Spur südliche Seite der Waldstraße

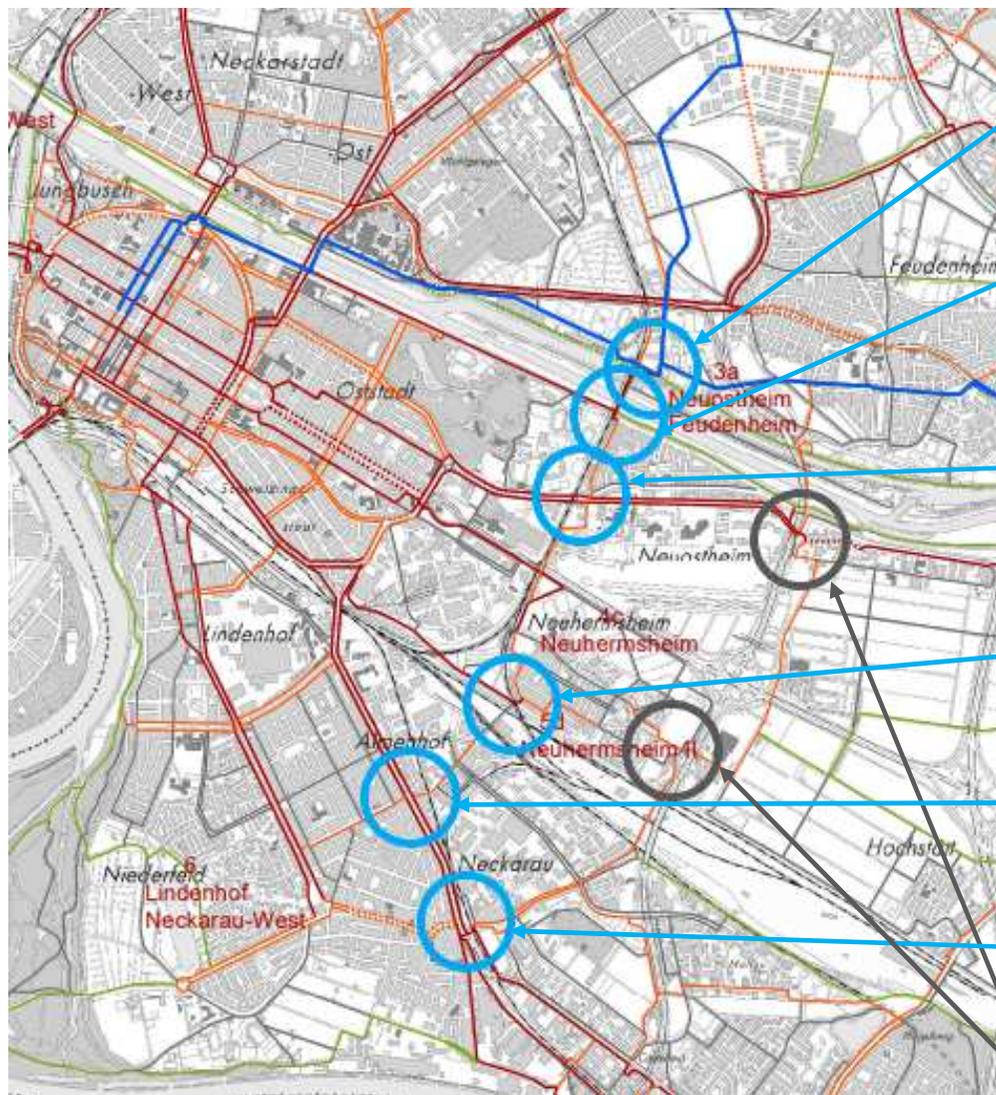
Mittelstreifen könnte ggf. nach rechts verlegt und als Schutzstreifen verwendet werden

Zusammenfassung

Die Rad-Tangente Nord

- hat hohes Potenzial zur Erschließung von zusätzlichem Radverkehr
- auch als konkurrierendes Angebot zum MIV
- verbindet die Radschnellverbindung MA-Weinheim als Teil einer künftigen „Ost-Tangente“ mit den nördlichen Stadtteilen
- kann größtenteils auf bestehenden Radwegen aufbauen, muss jedoch an höhere Qualitätsstandards (v.a. Breite) angepasst werden
- kann in einigen Teilen auf parallel zur Waldstraße verlaufende Erschließungsstraßen zurückgreifen, die dann in Fahrradstraßen umzuwandeln sind
- ist entweder im Zwei-Richtungsverkehr auf nördlicher Seite der Waldstraße oder ergänzend im Ein-Richtungsverkehr bei Einbezug der südlichen Straßenseite planbar
- hätte bei entsprechender Gestaltung und Sichtbarkeit (u.a. Breite, Markierung, Beschilderung, Bevorrechtigung an Kreuzungen) starke Signal- und Angebotswirkung

Knotenpunkte einer Tangente Ost (mögliche Verbindungen)



Feudenheimer Schleuse: Zentrales „Drehkreuz“ für Anbindung an RSV nach Weinheim und Heidelberg sowie in Richtung Innenstadt.

Riedbahnbrücke /Paul-Martin-Ufer: Hier kreuzt geplante südliche „Ergänzungsrouten“ zur RSV nördlich des Neckar. Bestehende Rampe zum Martin-Ufer viel zu eng.

Aus K.-Ladenburger-Str. kommend kreuzen hier Dürer Str. /Th.-Heuss-Anlage mit Seckenheimer Str. und Harrlachweg: Sehr komplexes Gemenge mit Verkehrsinseln, die Überqueren erschweren. Wenig Radverkehr über Heuss-Anlage, denn Erschließung von MA-Ost erfolgt nicht über Dürerstr. sondern Martin-Ufer/Luisenpark.

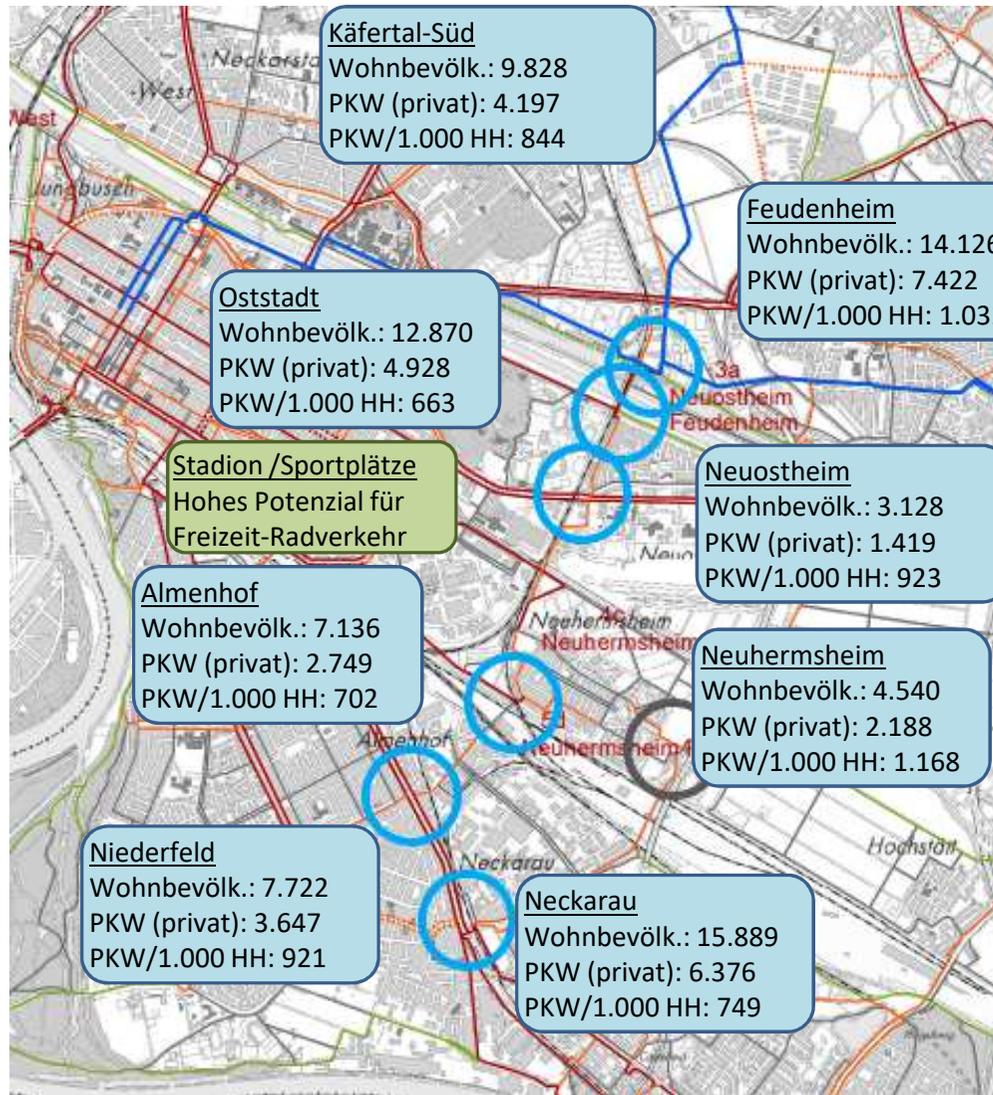
Zick-Zack-Weg durch Wohngebiet zum Radweg entlang B36. Anbindung Ri. Schwetzingen Stadt. Große Herausforderung ist Ersatz von Voltasteg über Gleisanlage.

Voltastraße mit Bahnübergang, mündet in Neckarauer Straße: Anbindung Ri. Neckarauer Übergang bzw. City und nach Süden Ri. RSV Schwetzingen.

Kreuzung Neckarauer Str./Friedrichstr.: Ergänzender Knotenpunkt durch Nutzung Unterführung Ri. Morchfeldstr. und „Bananensteg“ (bei SAP-Arena).

Knotenpunkte Carlo-Schmid-Brücke/Haltestelle NOH und SAP-Arena/Bananensteg Rangierbhf. dienen äußerer Tangente, sind aber nur bedingt tauglich.

Wohnortnahes Erschließungspotenzial der Rad-Tangente (auch bzgl. Umstieg vom Auto)



Potenzial durch RSV aus Weinheim und Heidelberg
ca. 5.000 Radfahrende/ Tag am Knotenpunkt Neckarplatt/Schleuse

Ein Teil fährt Ri. Innenstadt ein anderer Teil (X) möchte über den Neckar südwärts

Gesamtes Einzugsgebiet trassennaher Stadtteile (ohne RSV aus Weinheim und Heidelberg)
Wohnbevölk.: 75.239
Privathaushalte: 22.834
PKW (privat): 32.926

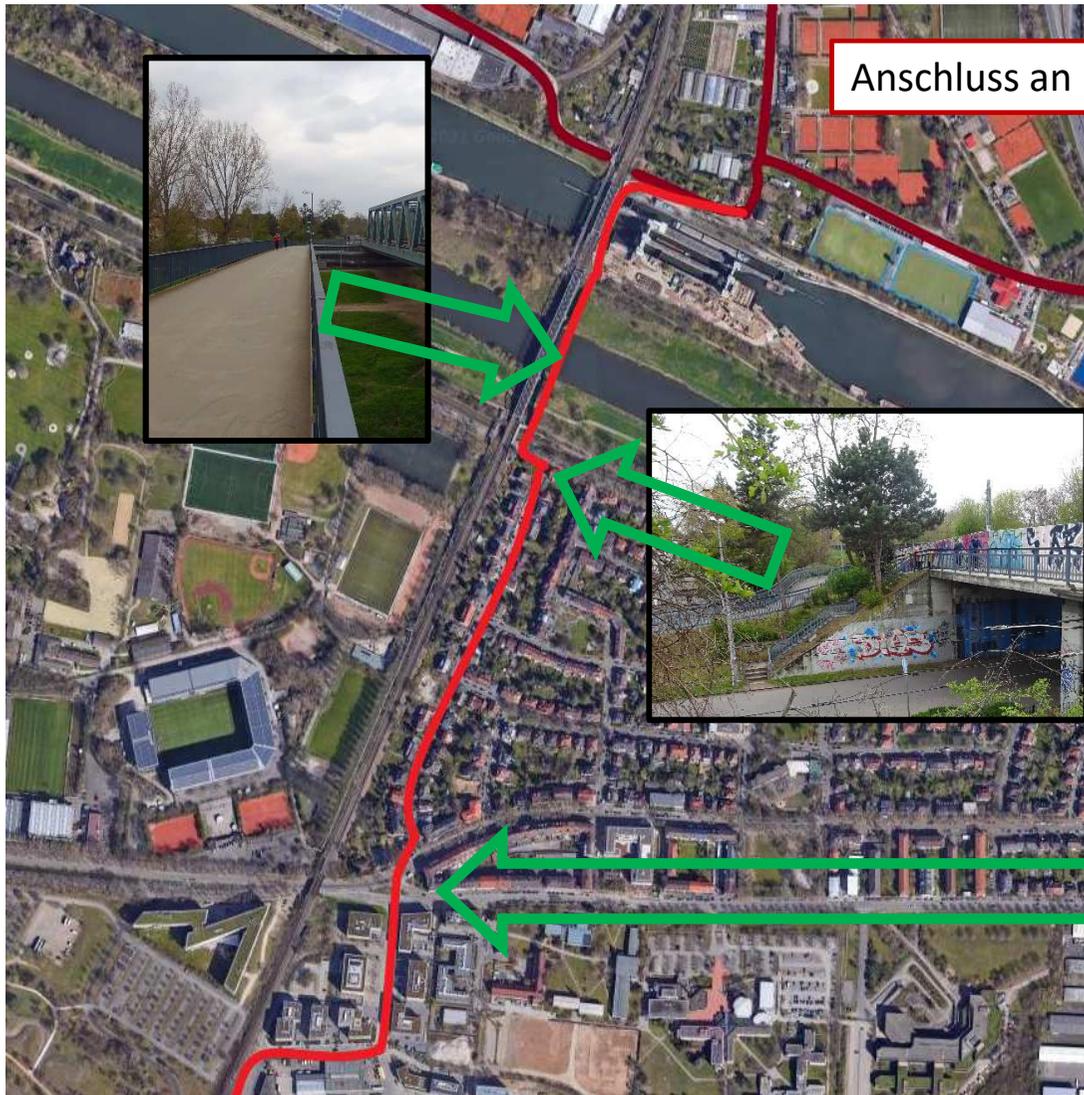
13% aller Mannheimer HH aber 26% aller PKW in MA

Streckenlänge Feudenheimer Schleuse bis Neckarauer Straße ca. 3,5 km
Kfz/24 Std. auf B38: ca. 50.000-70.000 (einschl. Autobahnzufahrten); Binnenverkehr unklar

Rad-Tangente Ost

Abschnitt 1 Feudenheimer Schleuse \leftrightarrow East Side (Harrlach)

Variante A (temporäre Lösung bis Bau des S-Bhf.): Über Karl-Ladenburger-Straße



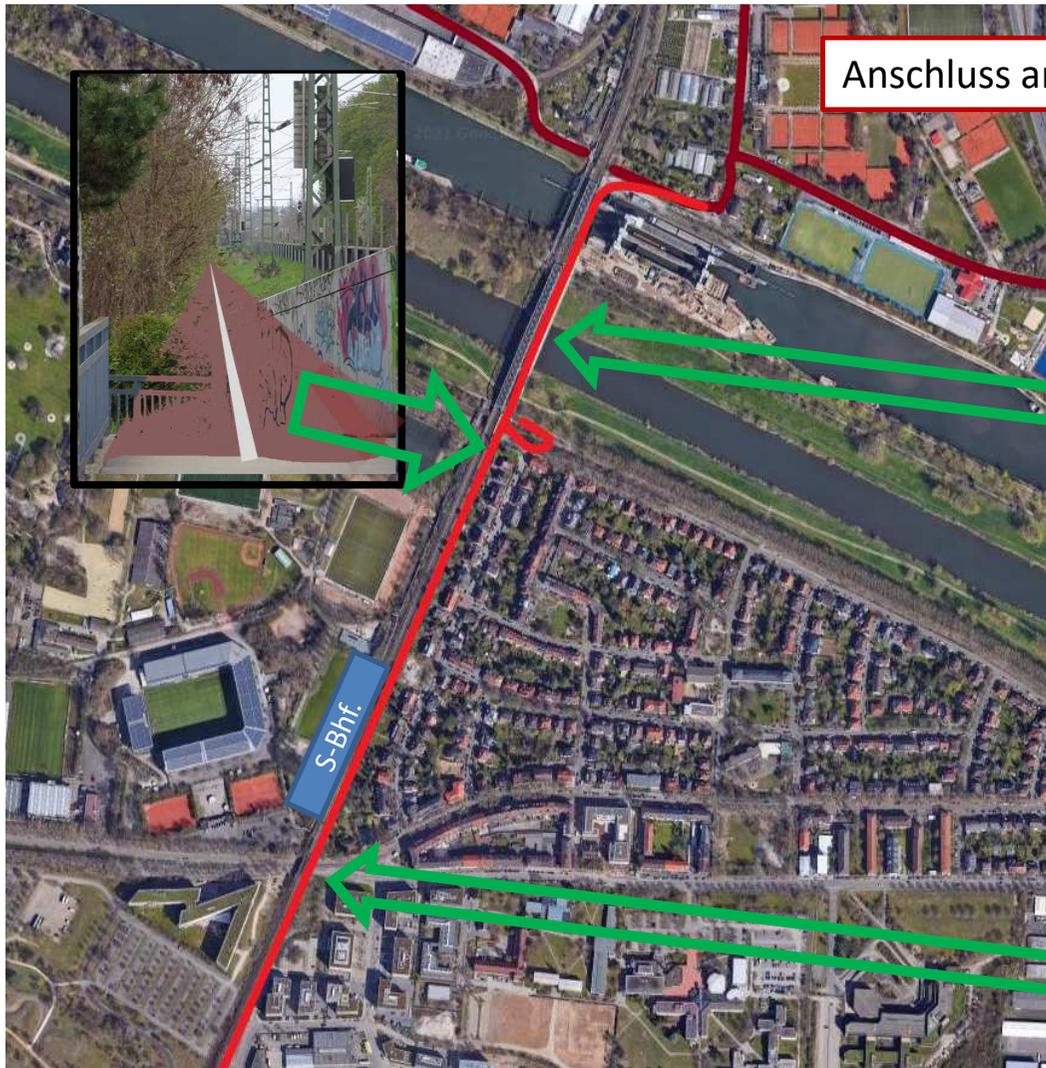
- Über bestehenden Steg Riedbahnbrücke
Problem: Stegbreite, Konflikt mit Fußverkehr
- Umgebaute Rampe zu Paul-Martin-Ufer
Problem: kein Platz für Rampe < 6% Steigung
- Fahrradstraße (Karl-Ladenburg-Straße)
Problem: Komplizierte Querung Dürerstr./ Seckenheimer Str. zu East Side
- Harrlachstraße, Hermsheimer Straße



Rad-Tangente Ost

Abschnitt 1 Feudenheimer Schleuse <=> East Side (Harrlach)

Variante B1: Östlich entlang Bahndamm



Anschluss an RSV Weinheim / Heidelberg / Innenstadt

- Zusätzlicher Fahrradsteg zwischen Riedbahn- und Fußgängerbrücke



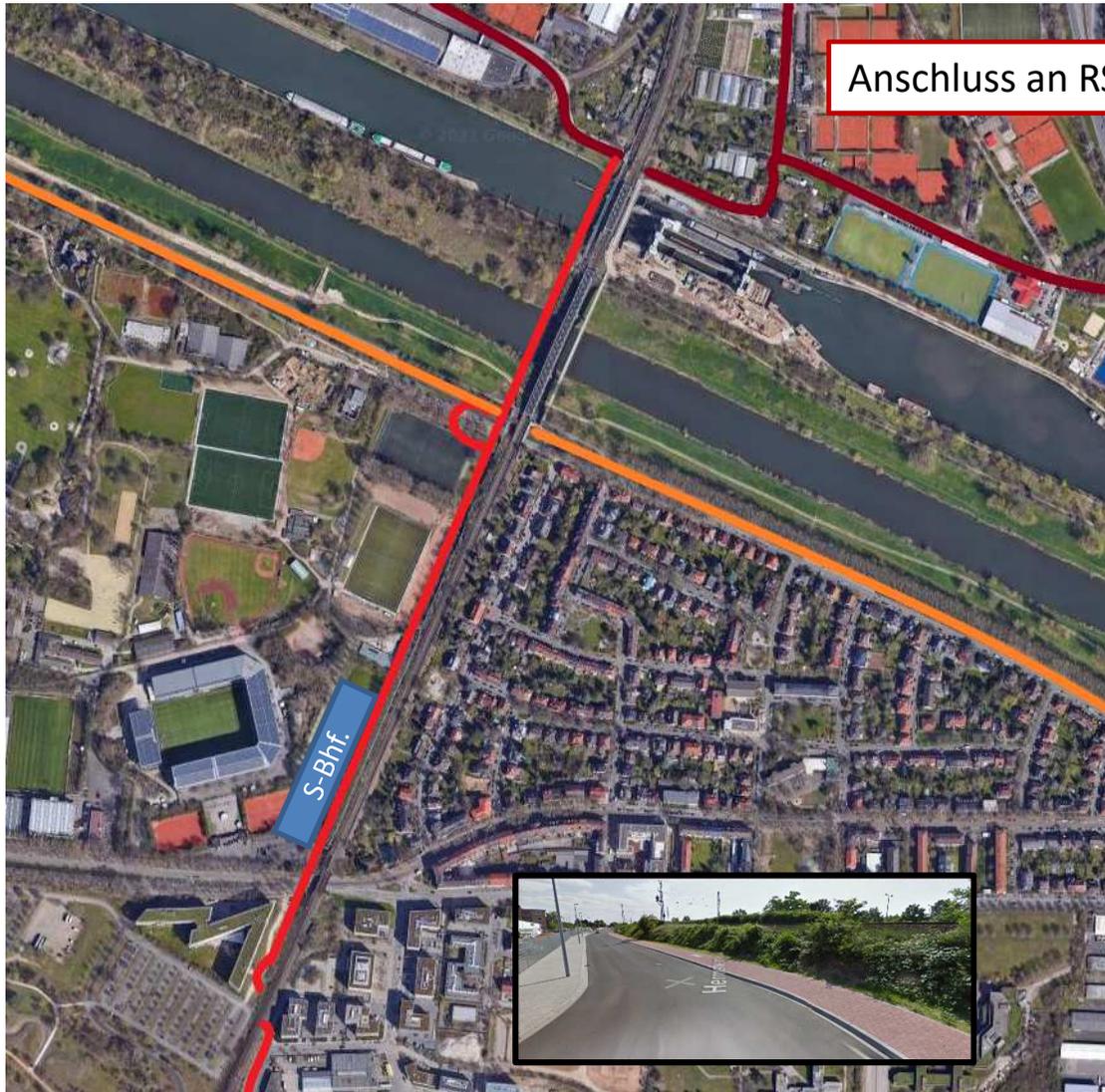
- Vergrößerte Rampe zum P.-Martin-Ufer
- Prüfen: Trasse parallel zu Bahngleisen, oberhalb der Gärten (*reduzierte Breite*)
- vorbei an künftigem S-Bahnhof
- über Brücke Th.-Heuss-Anlage/Dürerstr.



Rad-Tangente Ost

Abschnitt 1 Feudenheimer Schleuse <=> East Side (Harrlach)

Variante B2: Westlich entlang Bahndamm



Anschluss an RSV Weinheim / Heidelberg / Innenstadt

- Hinter der Schleuse neuer Fahrradsteg parallel zur Fernwärmeleitung



- Dadurch Rampe zu H.-Reschke-Ufer, westlich der Riedbahn (Sportplätze) möglich
- über Brücke Th.-Heuss-Anlage/Dürerstr.
- *Problem*: erfordert Unterquerung des Bahndamms zur Fortführung in der Hermsheimer Straße.

Rad-Tangente Ost

Abschnitt 2 East Side (Harrlach) <--> Neuhermsheim



- Hermsheimer Straße im Zweirichtungsverkehr mit RSV-Standard (4 m) oder Fahrradstraße



Ideale Voraussetzungen für Rad-Hauptroute

Unterquerung der Riedbahn



Durch Hintergereute Böschung hoch Richtung Bahndamm

Rad-Tangente Ost

Abschnitt 3 Neuhermsheim <--> Voltastraße



- Vom Hintergereute (Kleingärten) nach oben Richtung Bahngleise zum früheren Einstieg auf den abgerissenen Voltasteg



Ehemaliger Voltasteg
braucht Ersatz
Herausforderung: Unterquerung
ICE-Trasse

- Überquerung der Rangierbahngleise und Unterquerung der hochliegenden ICE-Trasse (*Verhandlungen mit Deutscher Bahn*)
- Fortführung über Voltastraße und über Bahnschranke

Wo Fernwärmeleitungen
Gleise überqueren, kann
auch für Radverkehr eine
Lösung gefunden werden



Zusammenfassung

Die Rad-Tangente Ost

- hat hohes Potenzial zur Erschließung von zusätzlichem Radverkehr
- auch als konkurrierendes Angebot zum MIV
- erschließt eine enorm wichtige Verbindung nach Süden und verknüpft die beiden RSV aus dem Norden (Weinheim) und Osten (Heidelberg)
- muss mit der Überbrückung von Neckar und Bahngleisen ähnliche Herausforderungen bewältigen, wie sie zuvor schon (durch adäquate Investitionen) für den Autoverkehr gemeistert wurden
- verläuft durch Nutzung von Straßen mit sehr wenig Autoverkehr (v.a. Hermsheimer Str.) und von autofreien Strecken (entlang Bahndamm) weitestgehend ohne Konflikte mit dem MIV
- ersetzt nicht, sondern ergänzt eine (parallel zur B38 bis zum „Bananensteg“) denkbare „äußere Ost-Tangente“. Die „innere Ost-Tangente“ erschließt jedoch weit mehr Wohngebiete und dient dem Binnenverkehr.