

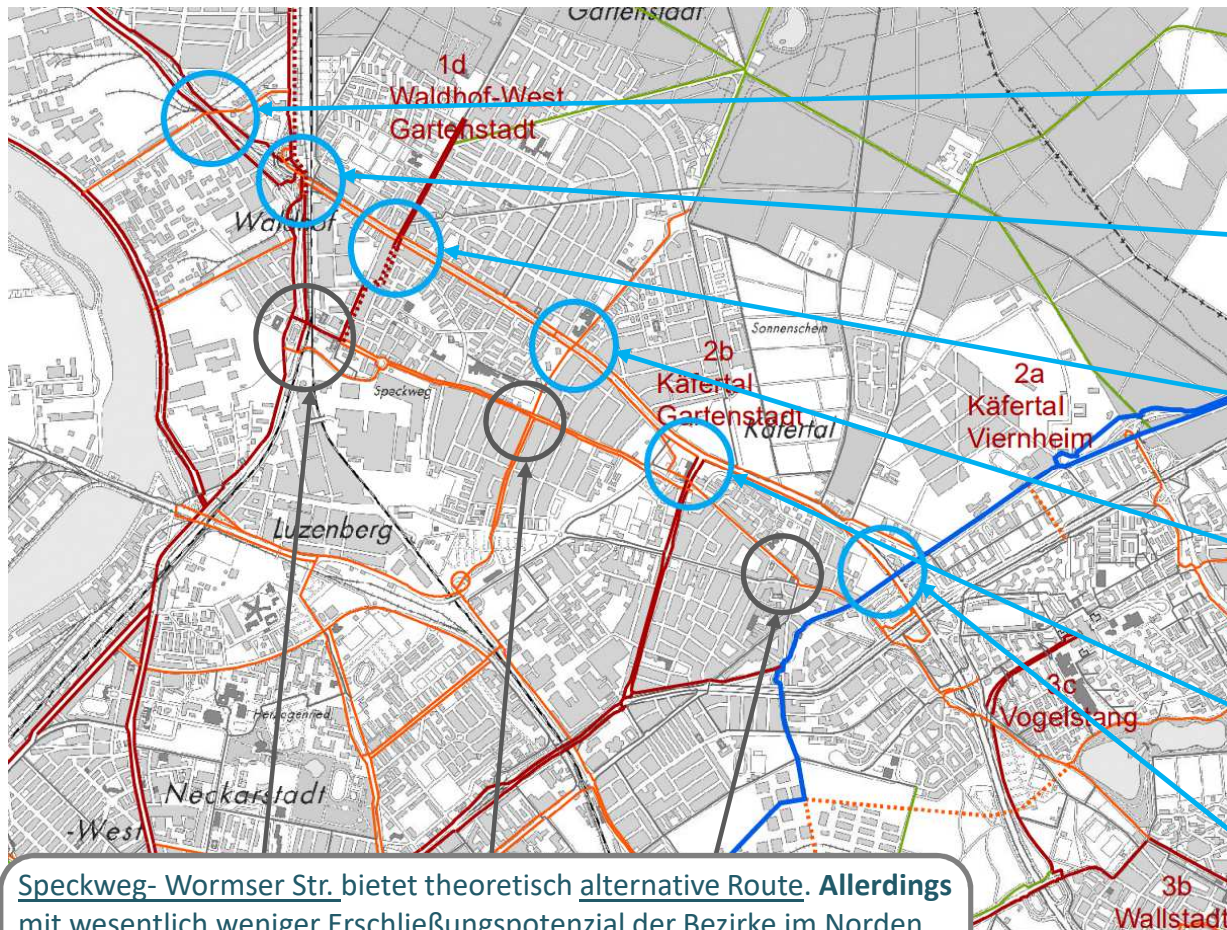
# Rad-Tangente Nord

## 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](mailto:info@fahrradstadt-mannheim.de)**

# 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.

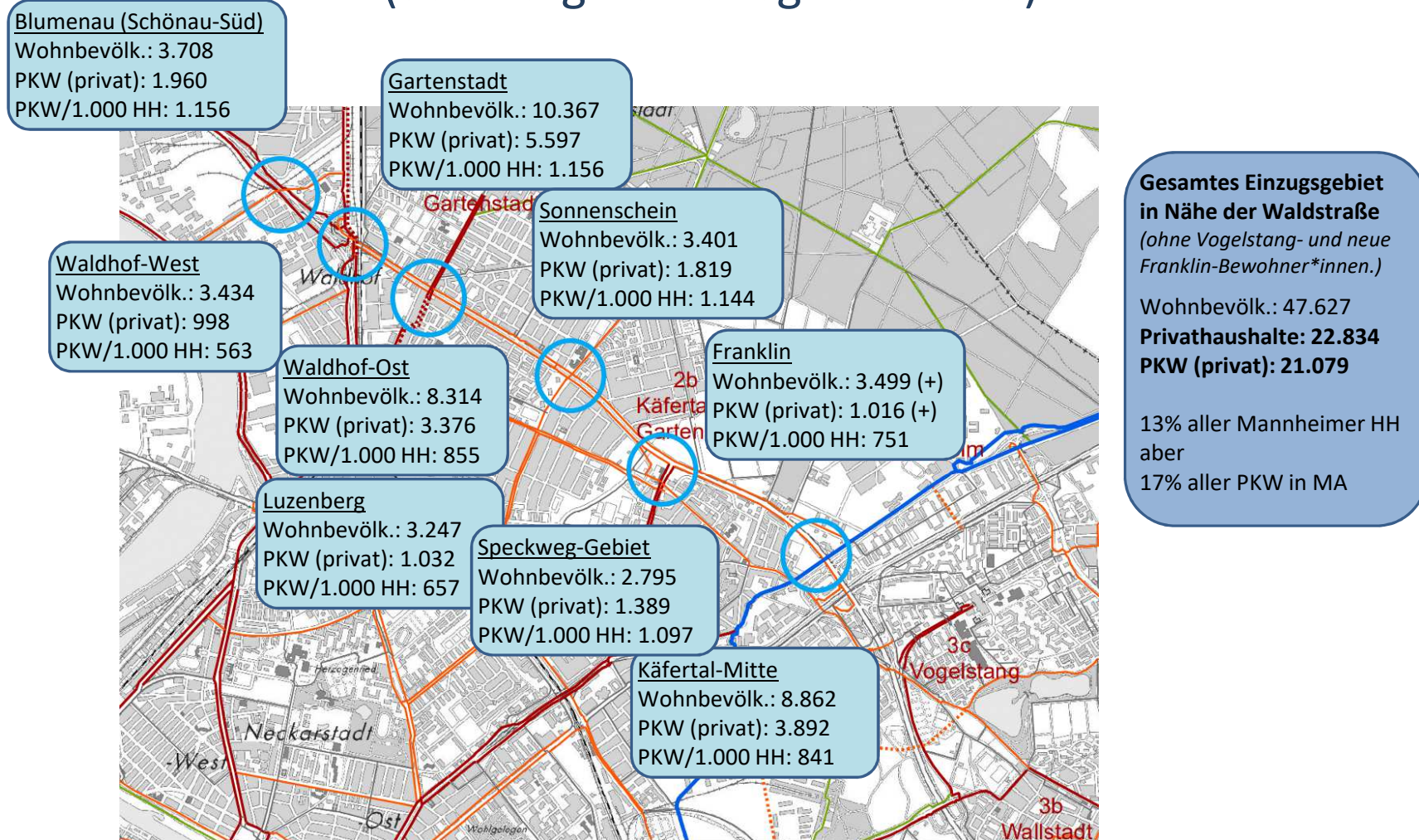
Kreuzung Auf dem Sand. Anschluss Käfertal bis Rollbühlstr.

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]



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



Streckenlänge Birkenauer-Straße bis Walter-Pahl-Brücke ca. 4 km  
KfZ/24 Std.: ca. 31.000-40.000, vierspurig + Erschließungsstraßen



# 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



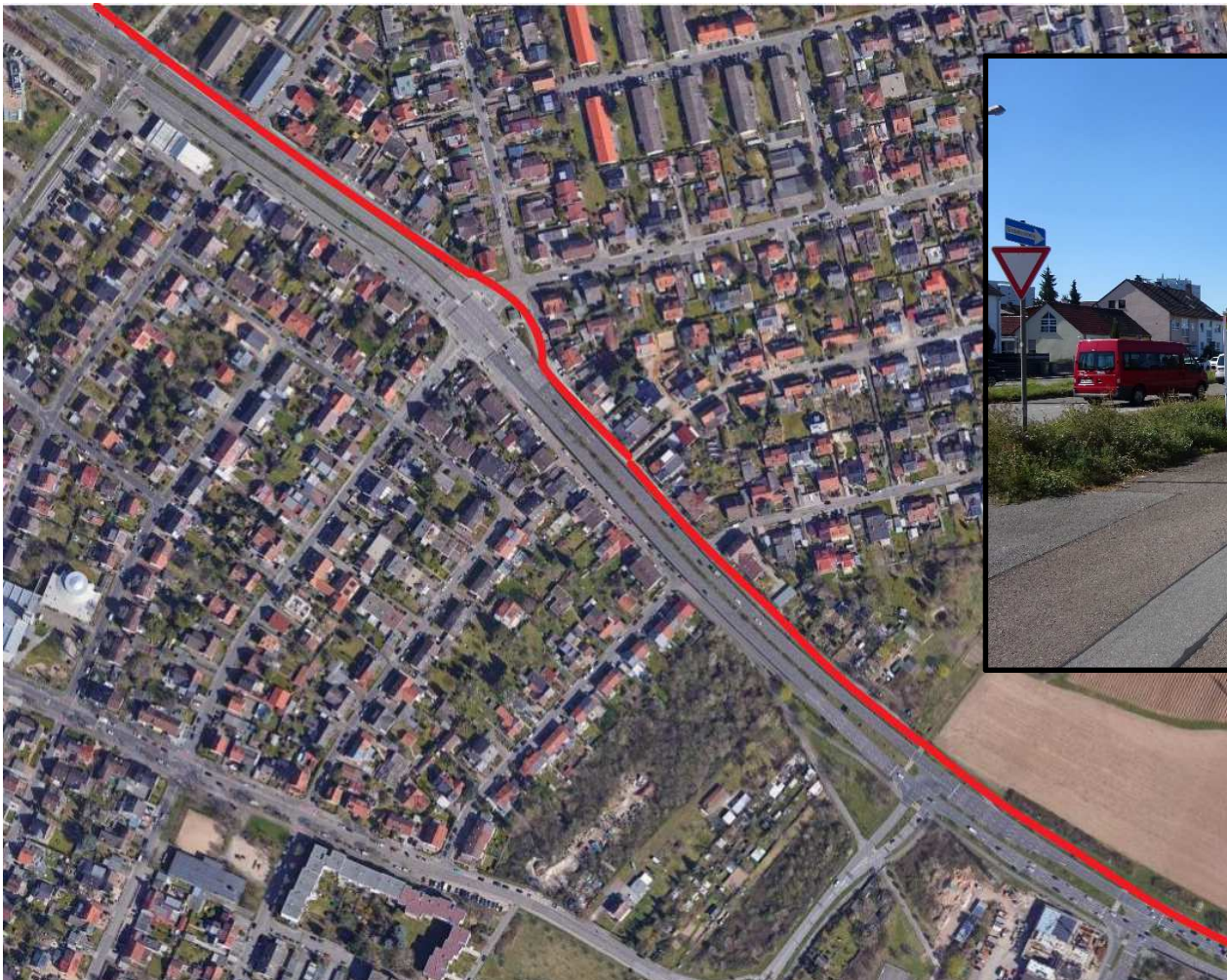
Anschluss an RSV MA-Weinheim über Rampe (nördlich des abzweigenden Feldwegs) hoch auf Waldstraße (bisher über Treppe).



# 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

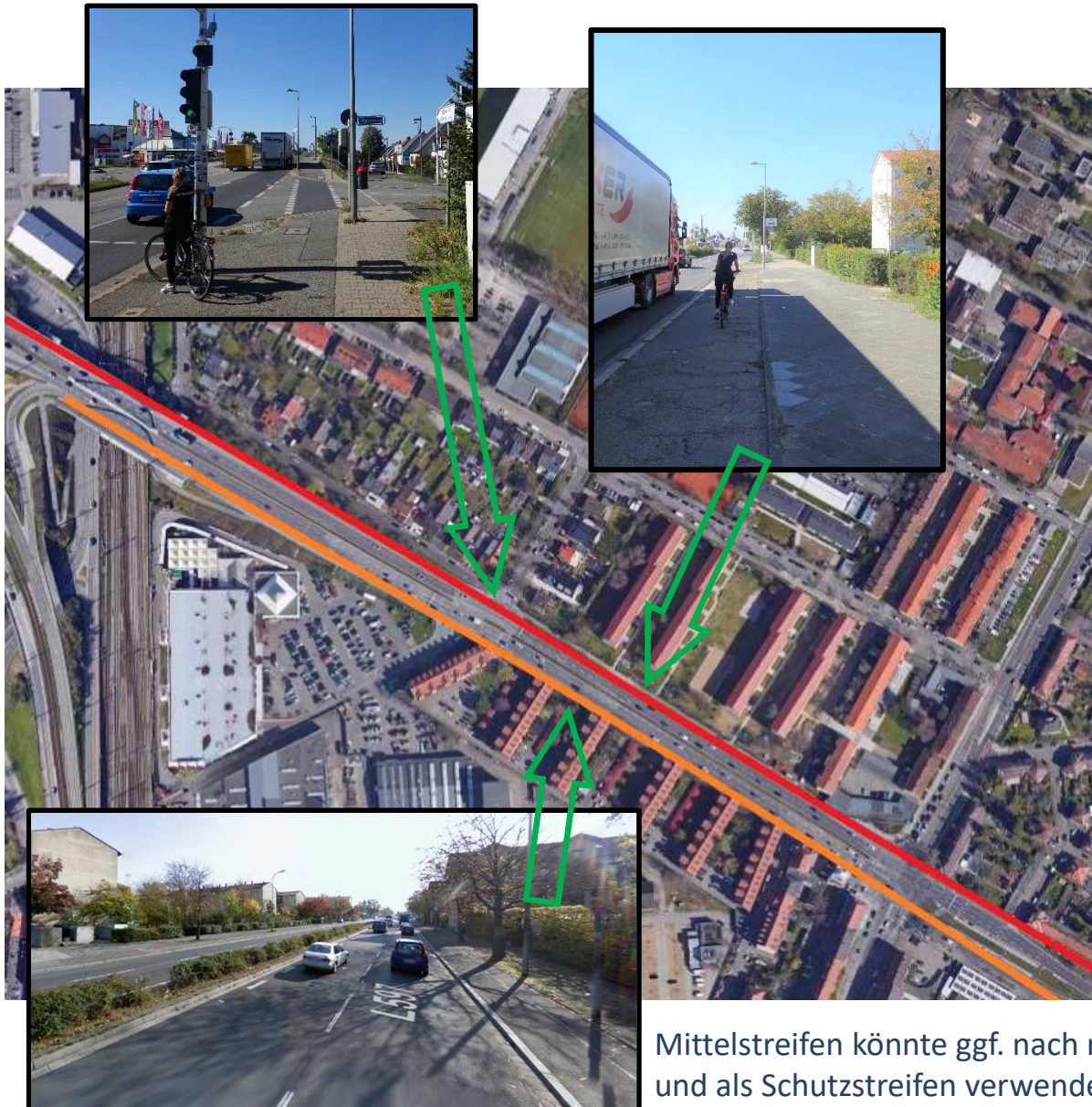


An Kreuzungsbereichen und vor Einfahrten in Erschließungsstraßen sind Aufweitungen für Radweg erforderlich



# 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



**Bündnis Fahrradstadt Mannheim**

Januar 2021



# 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

