

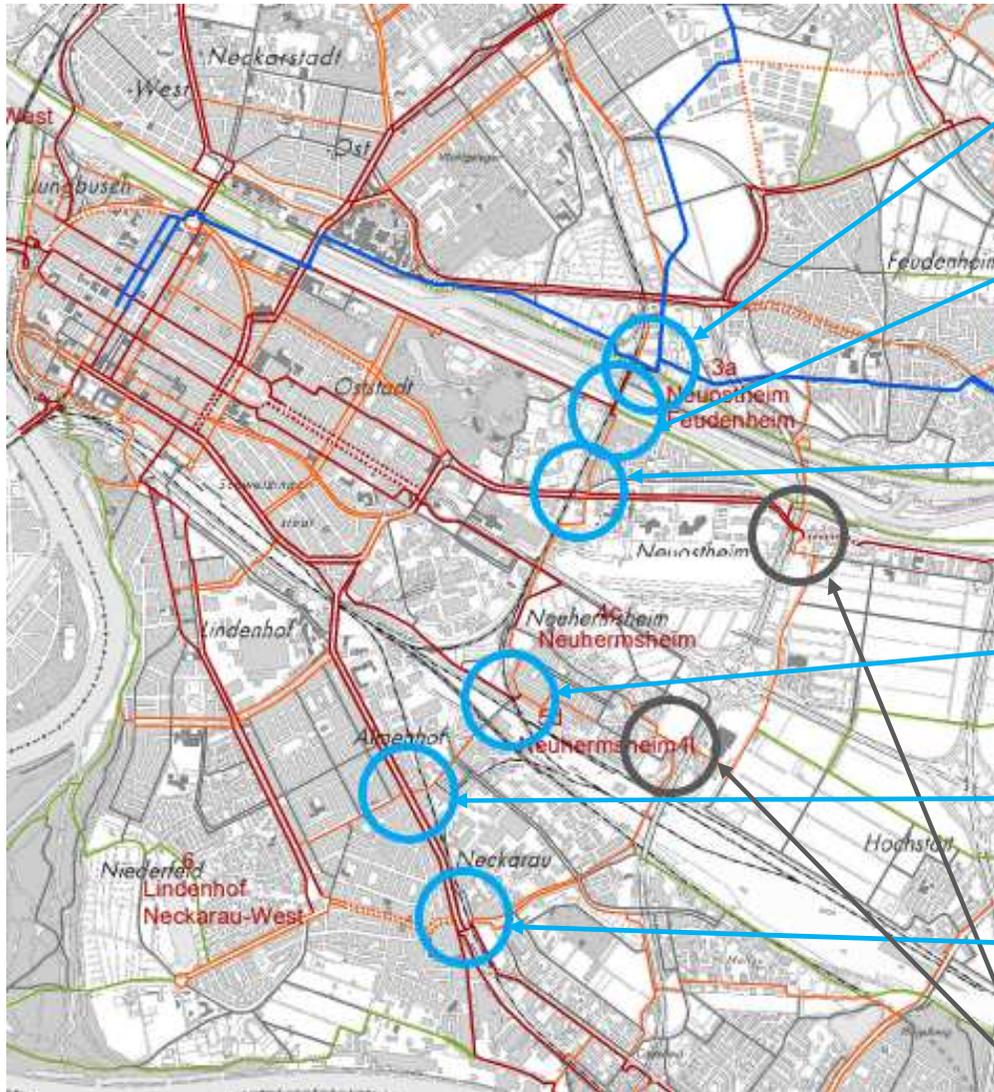
Rad-Tangente Ost

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

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 „Ergänzungsroute“ 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.

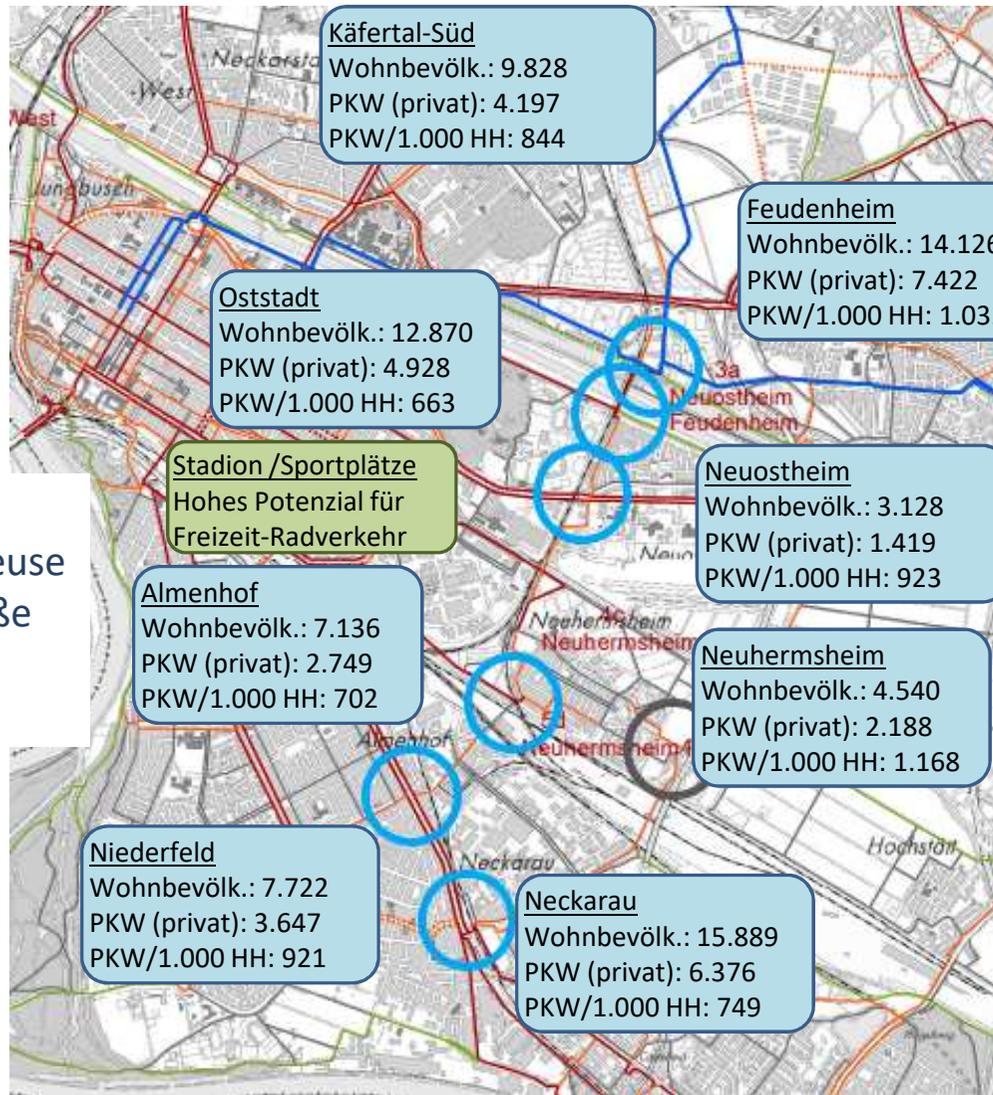
Voltastraße mit Bahnübergang, mündet in Neckarauer Straße: Anbindung Ri. Neckarauer Übergang bzw. City und nach Süden Ri. RSV Schwetzingen.

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

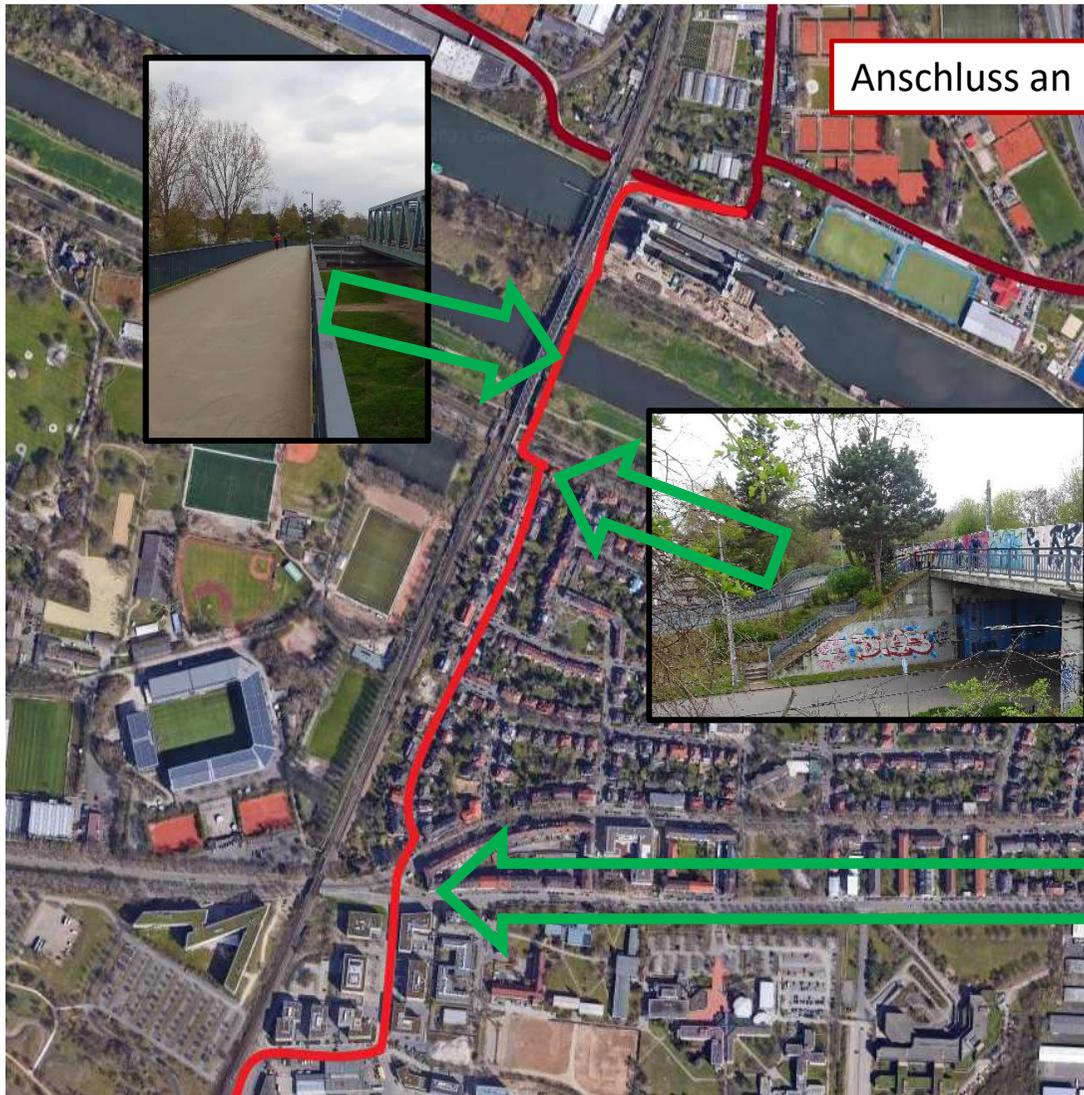
Streckenlänge Feudenheimer Schleuse bis Neckarauer Straße ca. 3,5 km



Rad-Tangente Ost

Abschnitt 1 Feudenheimer Schleuse \leftrightarrow East Side (Harrlach)

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



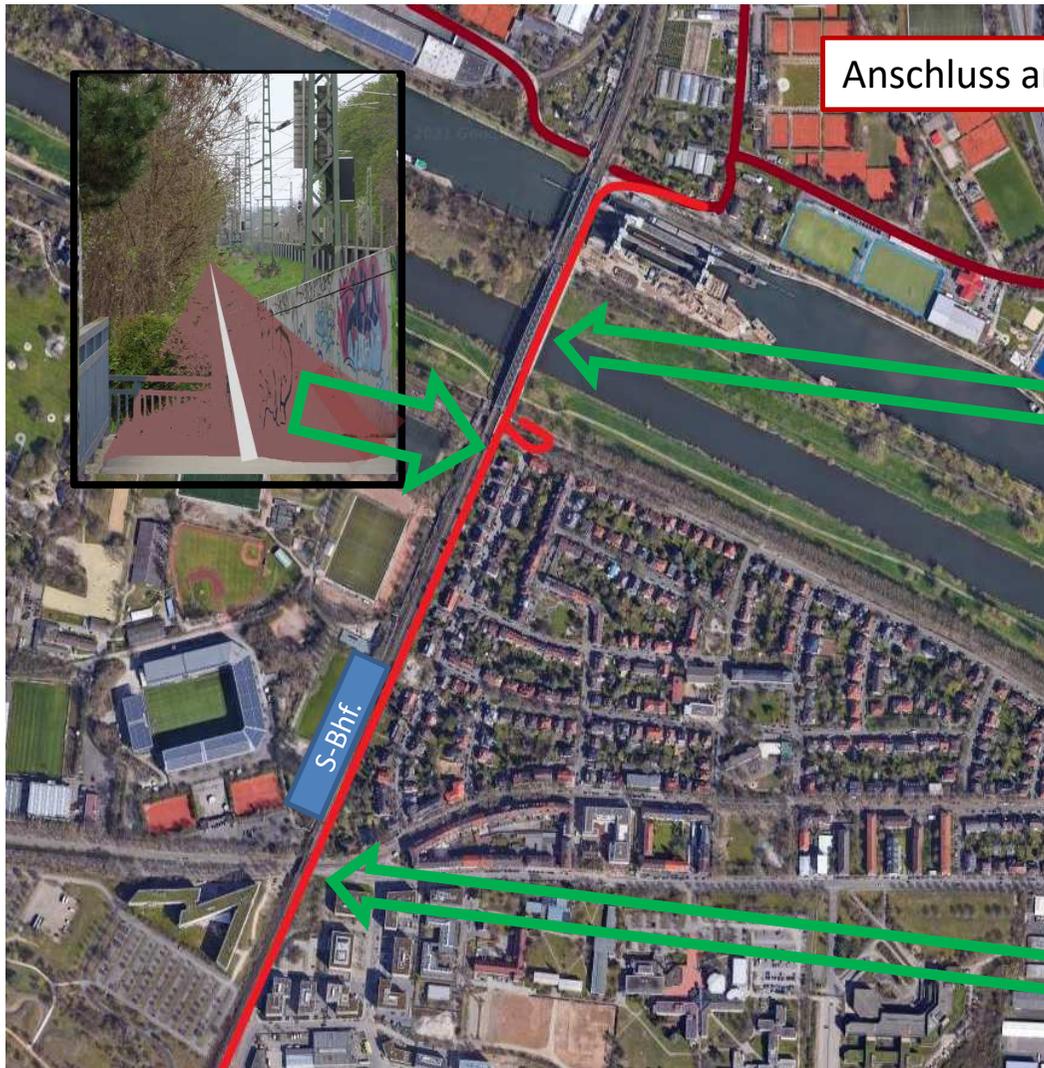
- Über bestehenden Steg Riedbahnbrücke
Problem: Stegbreite, Konflikt mit Fußverkehr
- Umgebaute Rampe zu Paul-Martin-Ufer
Problem: kein Platz für Rampe < 6% Steigung
- Fahrradstraße (Karl-Ladenburg-Straße)
Problem: Komplizierte Querung Dürerstr./ Seckenheimer Str. zu East Side
- Harrlachstraße, Hermsheimer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



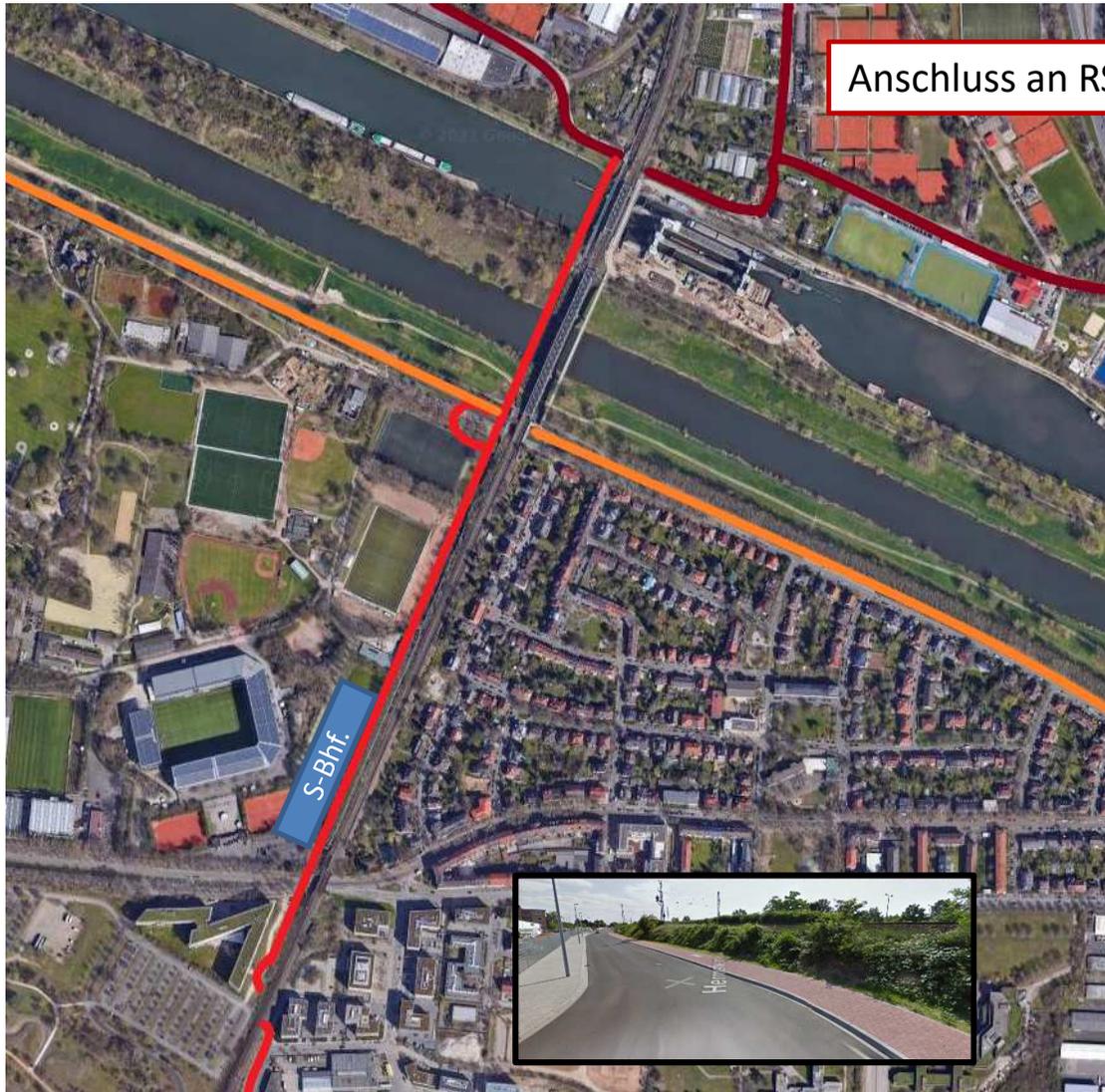
- Vergrößerte Rampe zum P.-Martin-Ufer
- Prüfen: Trasse parallel zu Bahngleisen, oberhalb der Gärten (*reduzierte Breite*)
- vorbei an künftigem S-Bahnhof
- über Brücke Th.-Heuss-Anlage/Dürerstr.



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.

