

# **Radschnellverbindung RS3 Bad Wimpfen-Heilbronn 1. Bauabschnitt**

**Dokumentation zur Bürgerbeteiligung  
- Zusammenfassung -**



## Ergebnisse der Dialogwerkstatt

Samstag, 17.06.2023

### Thementisch 1: Anschluss 1. Bauabschnitt, Neckargartach





## Anschlussstelle 1. Bauabschnitt bis kurz vor Neckargartacher Brücke/Karl-Wüst-Straße (Trassenabschnitt A)

Der Streckenabschnitt nördlich der Neckargartacher Brücke wird vor allem nachts als unattraktive Strecke und als Angstraum wahrgenommen:

- Strecke ist dicht bewachsen und deshalb schwierig einsehbar
- Ausreichende Beleuchtung ist wichtig
  - nicht auf stromsparende Leuchten fokussieren (nicht hell genug)
  - intelligente Beleuchtungsvarianten, z. B. mit Bewegungsmelder
  - niedrige Beleuchtung oder Bodenbeleuchtung, um die im Gebiet angesiedelte Tierwelt nicht zu belasten (z. B. Fledermäuse)
- bestimmte Personengruppen, die sich an der Strecke aufhalten, werden als beängstigend wahrgenommen
- fehlende Ausweichmöglichkeiten, falls es auf der Strecke zu beängstigenden Situationen kommt (Ausfahrten nach Biberach, Neckargartach usw. sind zu selten und zu weit auseinander)
- Nutzung der Strecke auch von Schichtarbeiter\*innen bei Audi, frühmorgens wie auch spätabends (Dunkelheit)

## Bereich Neckargartacher Brücke/Karl-Wüst-Straße (Trassenabschnitt B)

### Neckargartacher Brücke

- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: Doppelstock oder parallel, ist dies nicht möglich, dann alternative Streckenführung (siehe Vorschläge für eine alternative Streckenvariante)
- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: paralleler Verlauf von Fuß- und Radweg, Führung der Strecke „in“ den Neckar (Beispiel: Gardasee)
- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: möglichst steigungsarm, mit Steg „in“ den Neckar für den Fußweg
- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: Trennung von Fuß- und Radverkehr in Doppelstock-Variante; hier Zugang zur Neckartalstraße und Anbindung an Neckargartach beachten
- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: Doppelstock-Variante; beachten: Fußgänger oben = für Rollstuhlfahrer nicht barrierefrei wg. Steigung (anstrengend); Radverkehr oben = Gefahr, dass Radfahrer\*innen sich aus Faulheit nicht daran halten (weil bergauf anstrengender ist)
- Führung unterhalb der Neckargartacher Brücke: Engstelle unter der Brücke, da der Weg hier einen „Knick“ macht; ist schwer einsehbar, muss erweitert werden
- Führung auf Neckargartacher Brücke: nicht wünschenswert, da bei Fahrt über die Kreuzung eine zusätzliche Ampelschaltung nötig wäre
- Führung auf Neckargartacher Brücke: nicht geeignet, da die Sicherheit der Radfahrer\*innen gefährdet wäre aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (Pkw, Lkw)
- Führung auf Neckargartacher Brücke: jedoch nur dann sinnvoll, wenn eine gute Ampelschaltung eingeplant wird, z. B. per Kontaktschleife, nicht per Druckknopf



### Zwischen Neckargartacher Brücke und Einmündung Leinbach in Neckar

- Abfahrt/Auffahrt Neckartalstraße
  - Rampe ist zu schmal, muss verbreitert werden
  - Abfahrt ist gefährlich, da man direkt auf einen Baum und Sitzbänke zufährt (Unfallgefahr)
- Führung der Strecke ab der Neckargartacher Brücke grundsätzlich entlang bzw. auf Höhe des Neckars (nicht entlang der Neckartalstraße)
- Errichtung einer Rampe von der Neckartalstraße auf Höhe der Einmündung Leinbach in Neckar, Führung des Fuß- und Radwegs entlang des Neckars bzw. auf Höhe des Neckars

### Anschlussstellen

- Anschluss an das Industriegebiet ist wichtig
  - Anbindung an Arbeitsplätze
  - Anbindung an die Kletterhalle
  - Fahrradverkehr/Radwege im Industriegebiet mitdenken, diese sind unzureichend ausgebaut
- Anbindung Neckargartachs auf Höhe des Leinbachs: Engstelle (scharfe Kurve) unter der Brücke muss erweitert werden
- bestehende Anbindung nach/von Frankenbach ist unzureichend
  - Durch die Unterführung Einmündung Leinbach in Neckar: zu schmal
  - Alternative durch Neckargartach, bis an die Kreuzung der Neckargartacher Brücke: nicht attraktiv und unsicher wg. Pkw- und Lkw-Verkehr

### Kurz nach der Einmündung des Leinbachs in den Neckar bis einschließlich Höhe der Wasserschutzpolizei (Trassenabschnitt C)

#### Entlang der Neckartalstraße

- Schutzstreifen zusätzlich zur Leitplanke, z. B. durch Begrünung, um nicht direkt an der Straße fahren zu müssen (Abgase)
- Streckenführung besser entlang des Neckars, bzw. auf Höhe des Neckars
- Alternative Führung südlich der Neckargartacher Brücke: Führung entlang des Neckars bzw. auf Höhe des Neckars

### Generelles

- Sanierung der Bestandswege (neue Beläge und Barrierefreiheit sind wichtig)
- Einfädelspuren an den Anschlussstellen mitdenken, um ein zügiges An- und Abfahren der Strecke zu ermöglichen
- Sicherheitsabstand zum Neckar (vor allem im Bereich der Neckargartacher Brücke)
- Weg „in“ den Neckar führen, bzw. Einbindung des Neckars in die Strecke
- Einrichtung von „Park & Bicycle“-Parkplätzen zu Beginn und am Ende des Bauabschnitts
  - Anbindung einer Bushaltestelle



- Elektrotankstelle für Autos und Fahrräder

### Vorschläge für eine alternative Streckenvariante

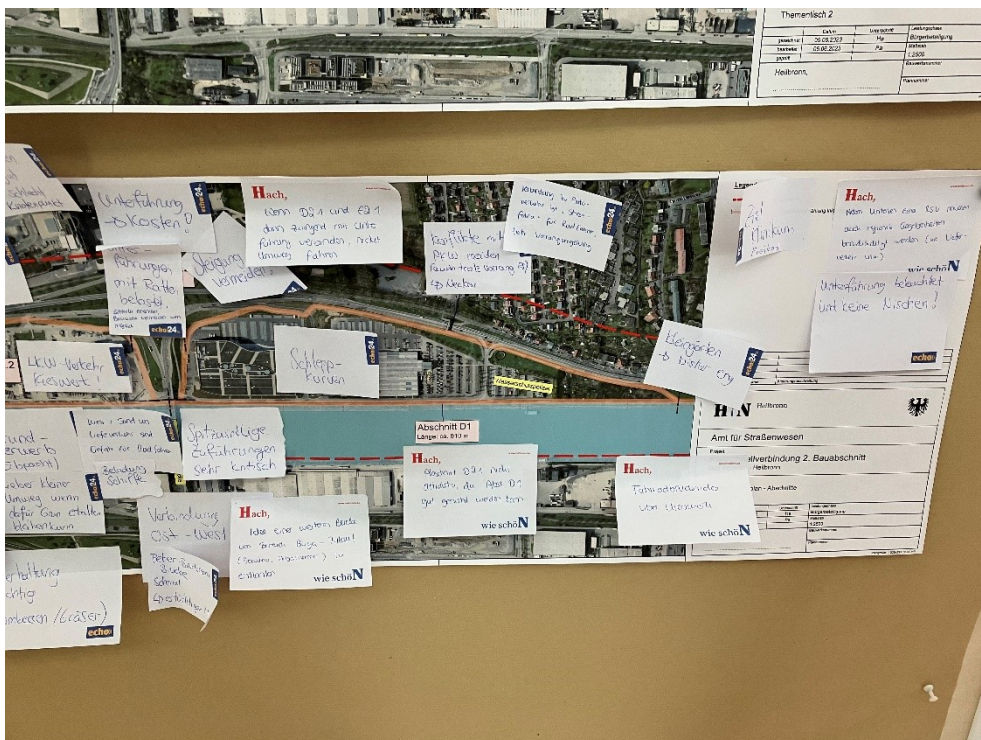
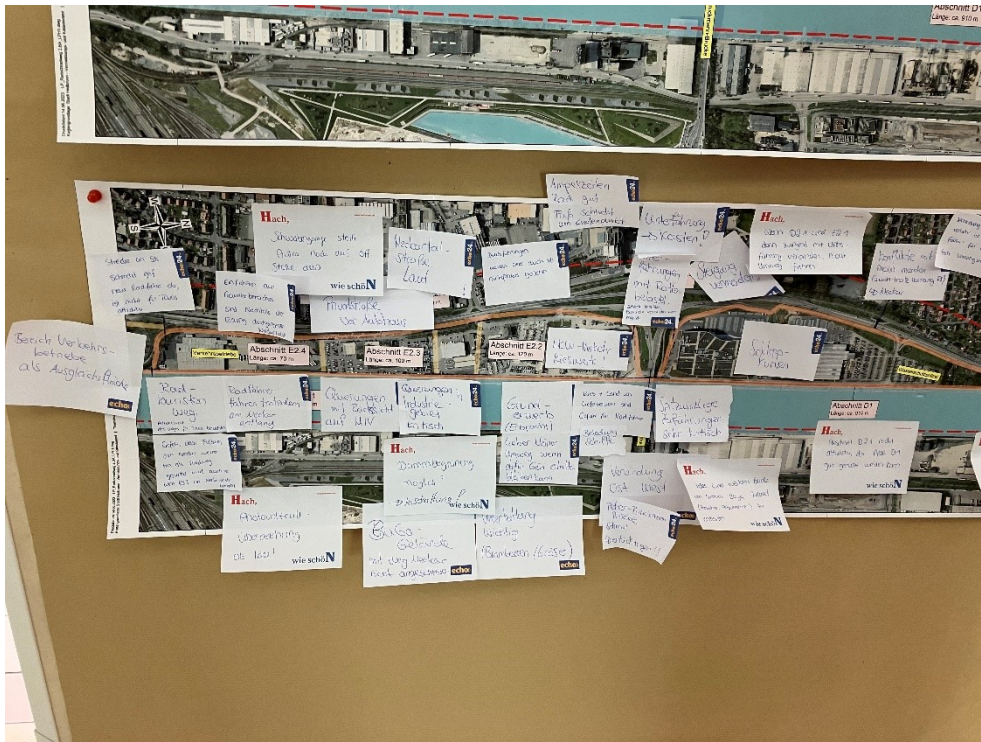
- Führung der Trasse links der Neckartalstraße entlang:
  - ab der Anschlussstelle Richtung Neckargartach (ca. auf Höhe der Sportplätze), dann über Wimpfener Straße, Obereisesheimer Straße und Böckinger Straße, anschließend Übergang zurück zur Strecke entlang des Neckars, z. B. über eine Fahrradbrücke im Bereich der Peter-Bruckmann-Brücke
  - oder
  - ab der Brückenunterführung Einmündung Leinbach in Neckar, dann auf die Böckinger Straße, anschließend Übergang zurück zur Strecke entlang des Neckars, z. B. über eine Fahrradbrücke im Bereich der Peter-Bruckmann-Brücke
- Einrichtungsverkehr für Radfahrer\*innen: Engstelle unter der Brückenunterführung Einmündung Leinbach in Neckar; hier könnte über eine einspurige Führung die gegebene Breite des Radweges mit 3 m gut ausgenutzt werden; Beispiel:
  - Richtung Norden: am Neckar entlang
  - Richtung Süden: entlang der Böckinger Straße





### Thematisch 2: Nördliches Böckingen







#### Nach Wasserschutzpolizei bis Peter-Bruckmann-Brücke (Abschnitt D)

- Abschnitt D1: Weg entlang der Kleingärten sehr eng
- Abschnitt D1, Visualisierung Höhe Möbel Rieger/Pflanzen Kölle:
  - Andere Trennung, falls Kfz ausweichen (oder abschrägen, bspw. Niederlande);
  - 6,50 m Breite (sofern keine Trennung für Fuß-/Radverkehr möglich) ist ausreichend
  - Farbliche Unterscheidung zum Boden bei der Schnittstelle RSV/Kfz-Verkehr (Straße)
  - Bodenbelag bei Schnittstellen RSV zu Autoverkehr so gestalten, dass „Lärm“ für Autofahrer entsteht → Aufmerksamkeit (Rüttelstreifen)
- Abschnitt D1, Höhe Möbel Rieger/Pflanzen Kölle:
  - Störung der Fahrradstraße durch Lieferverkehr Kölle/Kunden
- Abschnitt D1: Ein-/Ausfahrt Möbel Rieger: Schleppkurven
- Abschnitt D2.1 nicht attraktiv, da Abschnitt D1 gut genutzt werden kann

#### Peter-Bruckmann-Brücke (Abschnitt D/E)

- Variante D2.1 und E2.1 nur in Verbindung mit einer Unterführung
  - Umwege vermeiden
  - Steigung vermeiden
- Contra Unterführung:
  - kostenintensiv
  - schlecht einsehbar
  - oft mit Ratten belastet
- Variante Wechsel von D1 auf E2.1 oder D2.1 auf E1: kritisch, da die Auffahrts-/Abfahrtswinkel sehr spitz/steil wären
- Verbindung Osten/Westen ist wichtig
- Peter-Bruckmann-Brücke ist zu schmal, sollte ertüchtigt werden
- Ampelzeiten: für den Radverkehr gut, für den Fußverkehr schlecht
- Dammbegrünung für Verschattung

#### Nach Peter-Bruckmann-Brücke bis zur Höhe der Verkehrsbetriebe SWHN (Abschnitt E)

- Abschnitt E1, zwischen E2.1 und E2.2:
  - Fahrradstraße am Kieswerk sehr kritisch (Störung der Fahrradstraße durch Lieferverkehr und Verschmutzung der Fahrbahn)
  - Lkw-Verkehr am Kieswerk problematisch
  - Lieferverkehr für Kies und Sand sind eine Gefahr für den Radverkehr
  - Am Kieswerk werden auch Schiffe beladen
  - Idee: Fahrradbrücke über Kieswerk
- Abschnitt E2.1 zwischen E2.3 und E2.4:
  - Privatstraße vor Autohaus [*Anm. des Amtes für Straßenwesen: Hierbei handelt es sich um keine Privatstraße.*]
  - Schwabengarage stellt Autos auf öffentlichen Stellen aus





- Abschnitt E2.1, E2.2, E2.3, E2.4:
  - Querungen im Industriegebiet sind kritisch
  - Querungen bedürfen Rücksicht auf MIV (*motorisierten Individualverkehr*)
  - Einfahrten aus dem Gewerbebereich gefährden den Radverkehr
- Bereich Verkehrsbetriebe als Ausgleichsfläche nutzen
- Abschnitt E1: Photovoltaiküberdachung entlang des Streckenabschnitts installieren

## Generelles

- Linienführung am Neckar
- Variante D1 (Neckar), dann E2.1 (Neckartalstraße) komplett durch (Zustimmung: 11x)
- Variante D1 (Neckar), dann E2.1, aber zurück zum Neckar, z. B. über E2.4 (Zustimmung 1x)
- Jeden Umweg meiden
- Gute Querverbindungen schaffen/erhalten
  - Wichtige Ziele, die mitgedacht werden müssen: Klinikum, Freibad
- Neben den Kriterien einer RSV auch regionale Gegebenheiten berücksichtigen (Lieferverkehr etc.)
- Konflikte mit Pkw meiden (trotz Vorrang Radfahrer\*innen); Streckenführung entlang des Neckars ist deshalb besser
- Verbindung zu Autoverkehr ist Stressfaktor für Radfahrer\*innen, trotz Vorrangregelung
- Unterführungen beleuchten, keine Nischen
- BUGA-Gelände nicht an den Weg am Neckar angeschlossen
  - Idee: Weitere Brücke im Bereich BUGA-Gelände, um den Zulauf (Bewohner\*innen, Arbeitnehmer\*innen) zu entlasten
- Grunderwerb (Erbpacht) bei der Streckenwahl beachten
- Unterhaltung der Fläche ist wichtig (Rückschnitt von Gräsern, Büschen usw., hängen oft im Weg)
- Grundsätzlich: Grün erhalten, dafür besser Umwege einplanen
- Bei Streckenwahl auch Radtouristen mitdenken, die Strecke muss auch für diese attraktiv sein
  - Strecke entlang des Neckars hier besser
- Linienführung Neckartalstraße
  - Laut
  - Schreckt ggf. neue Radfahrer\*innen ab, da für Radtouristen nicht attraktiv
  - Radfahrer\*innen fahren trotzdem am Neckar entlang
  - Gefahr, dass der Fußweg am Neckar weiterhin als Radweg genutzt wird, auch wenn RS3 an Neckartalstraße entlang führt
- Idee: Photovoltaiküberdachungen

## Vorschläge für eine alternative Streckenvariante (Fortführung von Thementisch 1)

Führung der Trasse westlich der Neckartalstraße entlang:

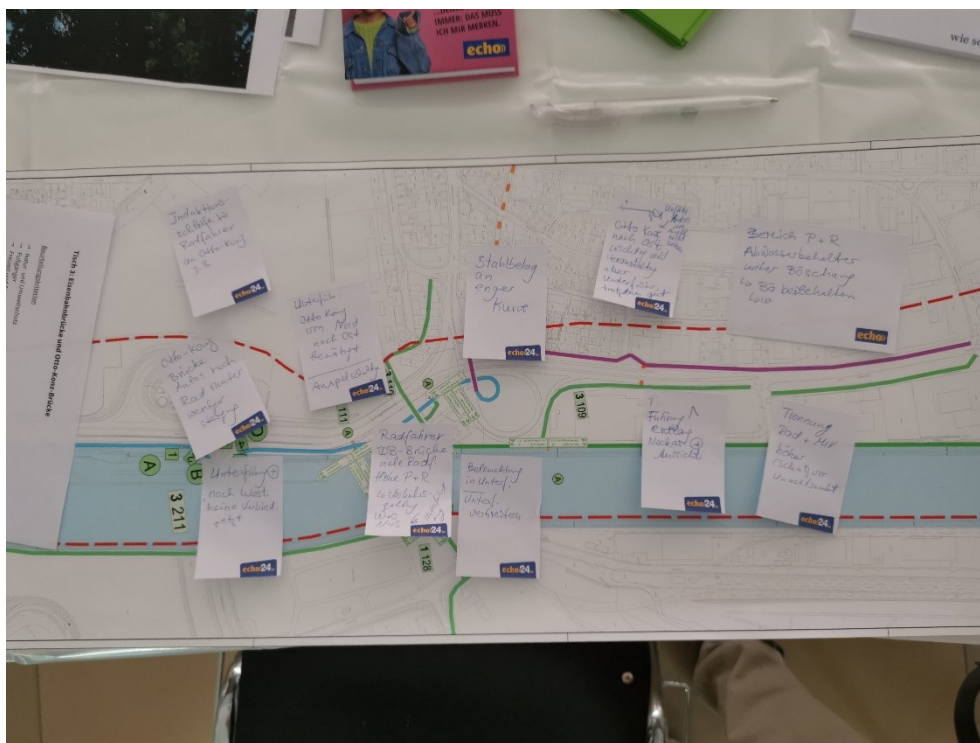
- Entlang der Böckinger Straße, Querung zurück auf ursprüngliche Route z. B.
  - Zu Beginn des Abschnitts D1 (Gabelung der Strecke entlang des Neckars und entlang der Neckartalstraße)



- Bei der Fußgängerbrücke auf Höhe Pflanzen Kölle
- Ca. auf der Höhe Kreisverkehr Möbel Rieger/Pflanzen Kölle
- Weiter über die Kreuzung Saarlandstraße, Querung zurück auf ursprüngliche Route z. B.
  - Auf Höhe Abschnitt E2.2
  - Auf Höhe Abschnitt E2.4
  - Durch eine Unterführung, auf Höhe der Verkehrsbetriebe
- Unterführungen sind grundsätzlich gut, da sie eine schnelle Verbindung gewährleisten und gut zu befahren sind, wenn sie sauber und beleuchtet sind



### Thementisch 3: Eisenbahnbrücke, Otto-Konz-Brücke





### Nach Verkehrsbetriebe bis Gleisunterführung/Eisenbahnbrücke (Abschnitt F1.1, F1.2 und F2)

- Übergang E1/F1: Schwenk durch das Gelände der bisherigen Verkehrsbetriebe
- Abschnitt F1: Führung entlang des Neckars besser, z. B. da schöne Aussicht
- Abschnitt F1: Trennung rechts/links mit einer durchgehenden Mittelspur; wurde in der Vergangenheit umgesetzt und von den Bürger\*innen positiv aufgenommen
- Abschnitt F1: Idee: Fahrradkreisverkehr an der Spitzkurve
- Abschnitt F1.2, Parkplatz Eisenbahnbrücke: Quartier Fasanenhof, deshalb wird Parkplatz benötigt (*gemeint ist vermutlich das Gebiet um den Fasanenplatz, dieses ist jedoch ca. 10 Gehminuten vom Parkplatz entfernt*)
- Abschnitt F1.2: Abkürzung könnte die derzeitige Situation verbessern
- Abschnitt F1.2: wird bevorzugt
- Abschnitt F1.2: Lösung über den Parkplatz besser, Rampe wegnehmen, Wege abrunden
- Anbindung der Eisenbahnbrücke an die Stadt entschärfen
- Abwasseraufbereitung unter Parkplatz Eisenbahnbrücke
- Abwasserbehälter im Bereich des Parkplatzes, unter der Böschung; Böschung beibehalten

### Gleisunterführung (Eisenbahnbrücke) bis Otto-Konz-Brücke (Abschnitt F1.1)

- Unterführung verbreitern, Beleuchtung mitdenken
- Unterführung ist derzeit zu eng
- Unterführung eng
- Unterführung verbreitern
- Unterführung ist in Ordnung, jedoch zu dunkel
- Beleuchtung in Unterführung wichtig
- Stahlbelag an enger Kurve
- viele Radfahrer\*innen im Bereich des Parkplatzes unterwegs, gleichermaßen in die Richtungen Westen nach Osten und Norden nach Süden (Ergebnis einer Verkehrszählung); seit die Landwehrstraße zur Fahrradstraße umgebaut wurde, ist die Attraktivität der Nord-Süd-Verbindung gestiegen

### Otto-Konz-Brücke (Abschnitt G)

- Unterführung bevorzugt, obwohl Anbindung an die Innenstadt entfällt; Anbindung wäre alternativ noch möglich über die Bürcke, parallel zu den Gleisen
- Unterführung (Autos nach oben, Radfahrer\*innen nach unten), jedoch mit möglichst geringer Steigung
- Anbindung von Nord nach Ost benötigt
- Unterführung bevorzugt, es fehlt jedoch eine Anbindung in Richtung Westen; diese Verbindung wird jedoch als weniger wichtig angesehen
- Keine Unterführung, da die Anbindung an die Stadt dann problematischer wäre
- Keine Unterführung, eher die vorhandene Kreuzung verbessern; sensorgesteuerte Ampel
- Anschluss an die Stadt muss erhalten bleiben



- Anschluss nach Osten ist wichtig, z. B. wg. Anbindung an Veranstaltungen im Stadtgebiet, Unterführung dennoch eine gute Variante
- Kreuzung für Autofahrer unbequem machen; bessere Ampelschaltung für Radfahrer\*innen
- Sensorschaltung an der Ampel
- Ampelschaltung muss angepasst werden
- Fahrradweg moderat senken, Straße moderat erhöhen
- Zufahrt von Stadtseite aus derzeit wegen bestehender Kurven als gefährlich eingeschätzt
- Führung der Strecke links der Brücke über das Schleusengelände (Betriebswege, Wasserwirtschaft Land, Schleuse)
- Induktionsschleife für Radfahrer\*innen an Otto-Konz-Brücke
- Autounfälle an der Ampel nicht selten: mitdenken

### Generelles

- Hochwassermaßnahmen konträr
- Mitdenken: Anzahl Radfahrer\*innen pro Stunde, in der Rush-hour und an Kreuzungen
- Anbindung des Streckenabschnitts an Großgartacher Straße ist verbesserungswürdig
- Begleitendes Begrünungskonzept ist wichtig; Schattenwurf
- Trennung Rad + MIV, höherer Schutz vor Unachtsamkeit



### Thementisch 4: Südliches Böckingen, Klingenberg/Horkheim





### Nach Otto-Konz-Brücke bis kurz nach Höhe Sontheimer Brücke (Abschnitt H)

- Erwin-Fuchs-Brücke
  - Pollerreihen aufstellen, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren
  - Kurvenradius bei Rampenanschluss derzeit zu eng
  - 2 Rampen dringend notwendig
- Poller zwischen Erwin-Fuchs-Brücke und Kleingärten, um Kfz-Belastung zu reduzieren (Beruhigung Kfz-Verkehr); Hinweis: Poller herausnehmbar, um Alternativstrecke über Erwin-Fuchs-Brücke zu ermöglichen, wenn Karlsruher Straße gesperrt
- Abschnitt H2.2: Problemstelle Kreisel (Parkplatz Viehweide), hohe Kfz-Belastung
- Abschnitt H2.2: schlechte Variante, da Führung über eine Straße
- Abschnitt H2.2: Straße Viehweide Tempo 50; Gefahr für Radverkehr; Vorschlag: Straße Viehweide als Fahrradstraße (Hinweis: Festplatz (Parkplatz) wird zum Recyclinghof)
- Abschnitt H2.2: Vorteil der Variante: Sichtbarkeit und Erschließung Vereingelände
- Abschnitte H2.2/H2.3: eher für Pendler/Alltagsradler: zeitsensibel, hohe Qualitätsanforderungen (Belag)
- Abschnitte H2.2/H2.3/H2.4: Varianten entlang der Viehweide und Bahngleise ist attraktiver für Pendler, da kürzer
- Abschnitt H2.3
  - Anschluss an Böckingen verbessern
  - Anschluss an Böckingen ist schlecht, sollte Teil der Planungen werden
- Abschnitt H2.3/H2.4: interessante Alternative
- Abschnitt H2.3/H2.4: Variante besser, für Vernetzung und Vereine, so direkt wie möglich an die Stadt



- Abschnitt H2.4: Anschluss an Sontheim/HN-Süd wichtig
- Einrichtung einer Fahrradstraße: Kfz nur Einbahnstraße für Straße Viehweide
- Keine Führung durch Veranstaltungsgelände/Bereich Laube: Konflikte
- Neue Straße: RS bevorrechtigt (Straße Weg nach/von Böckingen)
- Sontheimer Brücke: Verknüpfung aktuell schwierig Sontheim, Böckingen, Horkheim, schwierige Querung
- Sontheimer Brücke: Bereich unter der Brücke: Kritisch, fehlende Sichtbeziehung (schlechte Einsicht in Wege aufgrund von Büschen, auf Höhe der Rampen, bessere Sicht auf Strecke nötig), abstehende Schächte und ungünstige Fahrbeziehung (Rampen spitzwinklig)

### Nach Höhe Sontheimer Brücke bis zur Höhe der Gabelung Neckar/Schiffahrtskanal (Abschnitt I)

- Abschnitt I1: Neckar = Wohlfühlkriterium (Freizeit); Vorteil: kein Kfz-Verkehr
- Abschnitt I1: eher Freizeitradler
- Abschnitt I1: Bäume erhalten
- Abschnitt I1, nach der Sontheimer Brücke:
  - problematische S-Kurve nach der Abfahrt, in Richtung Neckar: sollte entschärft werden
  - S-Kurve nach der Abfahrt fahrdynamisch problematisch
  - Problemstelle enger Kurvenradius
- Abschnitt I1: Bestandweg = Fußweg, neuer Weg = Radweg, Wurzelschutz bei Bäumen beachten
- Abschnitt I1: Wurzellagen: Im Bestandsweg Wurzeldurchbrüche/Wurzelaufbrüche, Wege müssen saniert ist
- Abschnitt I2.1: direktere Variante
- Abschnitt I2.1: kürzerer Weg als Abschnitt entlang des Neckars
- Abschnitt I2.1 (Höhe Mariansee): Hundesportverein (Verein für Deutsche Schäferhunde Ortsgruppe Heilbronn e.V., Brackensteiner Str. 18) ist schlecht erschlossen: Konflikt mit RS3 wahrscheinlich
- Abschnitt I2.1: Zusätzliche Anschlüsse/Mitnutzung Bestandstopografie (Brücke); Brücke und „Berg“ (= Dammbauwerk) auf eine Ebene bringen
- Abschnitt I2.1 (Höhe Dauerkleingärten und Segelfluggelände): Parkmöglichkeiten für Segelflugplatz und Kleingärten fielen weg, bei Trassenführung über diesen Abschnitt
- Abschnitt I2.1: Anliegerverkehr beachten
- Abschnitt I2.1 Variante eher weniger attraktiv, da viele Kreuzungen und Knotenpunkte
- Abschnitt I2.2: schlechte Anbindung in den Bestand
- Abschnitt I2.2: Bestand Lichtsignalanlagen nicht radverkehrsfriendly (Taster)
- Abschnitt I2.2: Lichtsignalanlage unattraktiv für Radverkehr (Ampelanlage/Lichtsignalanlage), bezogen auf Kreuzung Brackensteiner Straße/Viehweide
- Alternative Streckenführung: Auf Höhe der Horkheimer Brücke nicht dem Streckenverlauf nach Westen folgen, sondern nach Norden, in Richtung Böckingen; Aber: derzeit Nutzung der Fläche als Parkplätze vom Segelflugplatz
- Alternative Streckenführung: An der Anschlussstelle der Abschnitte I2.1 und I2.2 den Weg schräg Richtung Westen führen (über den Mariansee und durch die Felder), bis zur Anschlussstelle der Abschnitte H2.4 und I2.1
  - Direkte Wegeverbindung





- allerdings eher weniger attraktiv, da sich mehrere Lichtsignalanlagen auf der Strecke befinden (Kreuzung Brackenheimer Straße/Viehweide)
- Anliegerverkehr beachten
- Alternative Strecke: Verlängerung des Abschnitts I2.1 Richtung Süden, anstatt Führung Richtung Osten zur Kreuzung Brackenheimer Straße/Viehweide

### Ab der Gabelung Neckar/Schiffahrtskanal bis zum Klingenberg Steg (Abschnitt J)

- Übergang Abschnitte I2.1 und J: kein 90 Grad-Winkel
- Übergang Abschnitte I1 und J: Problemstelle 90 Grad-Kurve
- Alternative Streckenführung: Anstatt dem Weg richtung Sportheim zu folgen, könnte der Weg entlang des Neckars verlängert werden (ca. bis Höhe Bushaltestelle Landgraben, auf der anderen Seite der Bahngleise) (Vorschlag kam 2x)
- Parkplatz am Klingenberg Steg: Wichtig, hier parken viele Handwerker
- Wegbeziehung Klingenberg Steg, Richtung Horkheim: Weg im 45 Grad Winkel abgewinkelt in Richtung Schleusenanlage, Planungsvariante = Weg gerade zu lassen; extra weg nicht notwendig, da Bestand ausreichend; Sichtbeziehungen (Einmündungsbereich Radweg Lauffen/Horkheim) verbessern, Kurvenradien verbessern (Richtung Lauffen)
- Anliegerverkehr beachten

### Generelles

- Einrichtung von „Park & Bicycle“-Parkplätzen zu Beginn und am Ende des Bauabschnitts
  - Umstieg von Kfz-/Radverkehr
  - Fahrradboxen als sichere Abstellmöglichkeit
  - Elektrotankstelle für Autos und Fahrräder
- An stark frequentierten Einmündungen: Einfädel-/Ausfädelspuren
- Beachten: kein Fehlverkehr/Fremdnutzung durch Wegbeziehung/Topographie (auf topografische Ausgestaltung achten, sodass es keine fehlgeleiteten Verkehre gibt)
- Mittelmarkierung: wichtiges Hilfsmittel
- Klimaanpassung: Bäume = Schatten
- Strecke entlang der Bahngleise
  - Weg heiß im Sommer; Verschattung
  - Weg im Sommer heißer; Verschattung
  - Fehlende Verschattung; Bäume
- Varianten sprechen unterschiedliche Zielgruppen an
- Fußgänger/Radfahrer\*innen trennen, auch in der Stadt
- Karlstraße und ZEAG: Radfahrer\*innen dürfen in beide Richtungen fahren, vorher Pfeile in eine Richtung
- Radwege hören plötzlich auf
- Vor Schulen: Rad-/Autofahrer passen nicht auf Fußgänger auf



## Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Montag, 29.05.2023 bis Sonntag, 25.06.2023

---

### Kategorie 1: Anschluss 1. Bauabschnitt, Neckargartach

- Abschnitt A: Anbindung an Neckargartach/Sportgelände und Gewerbegebiet ist wichtig
- Abschnitt A: Bereich Einmündung aus Richtung Sportgelände/Wimpfener Straße muss übersichtlicher gestaltet werden, damit sicheres Ab- und Auffahren auf den Radweg aus beiden Richtungen gewährleistet wird (Sichtbeziehungen und Abbiegemöglichkeiten verbessern)
- Abschnitt B: Brückenunterführung unter der Neckargartacher Brücke: Fußweg und Radweg unter- bzw. übereinander (Variante 3)
- Abschnitt B: Zufahrten zur Neckargartacher Brücke und weiter zum Industriegebiet auf der östlichen Neckarseite über Rampen sicherstellen; in diesem Zusammenhang auch die bestehenden Radwege auf der Brücke beidseitig als 2-Richtungsradwege ausweisen
- Abschnitt B: Führung Richtung Neckargartach am Leinbach entlang (durch Unterführung) verbessern
- Abschnitt B: Brückenunterführung Fußweg und Radweg unter-/übereinander wird bevorzugt, wobei die Wege nebeneinander und in der Höhe versetzt sowie im Brückenbereich durch Geländer getrennt sein sollten (strikte Trennung Fuß- und Radverkehr)
- Abschnitt B: Radschnellweg nördlich der Neckargartacher Brücke vom bestehenden Weg trennen und auf Pfeilern über Neckar bis über die Leinbach-Einmündung führen (zusätzliche Brücke erforderlich); den bestehenden Weg einschließlich der bestehenden Rampe als ausschließlichen Fußweg erhalten
- Übergang Abschnitt B zu C: mit einer Rampe hoch zum bestehenden Radweg an Bestand anschließen
- Abschnitt C: Bestehenden Weg ab Einmündung der Rampe (Übergang Abschnitt B zu Abschnitt C) Richtung Westen verbreitern, dazu Abbiegespur auf Neckartalstraße kürzen und Leitplanken Richtung Westen versetzen; Grünfläche verbreitern und Gelände der ehemaligen Wasserschutzpolizei mitnutzen

### Kategorie 2: Nördliches Böckingen

- Abschnitt D1 und E1: grundsätzlich sollte die Streckenführung entlang des Neckars bevorzugt werden
- Abschnitt D1 und E1: Streckenführung entlang des Neckars
- Abschnitt D2.1: nur sinnvoll, wenn es eine zusätzliche Anbindung an den nördlichen Rad-Fuß-Weg der Bruckmann-Brücke und den Saarlandkreisel gibt, da wichtige Anknüpfung an die Innenstadt
- Abschnitt D2.1: Fußgängerweg in Richtung Fleischbeil ist vor allem für Radfahrer\*innen schwierig, hier sollte perspektivisch an eine komplett andere Lösung für diese Querung gedacht werden
- Abschnitt D2.1: Weg aus Kosten- und Naturschutzgründen fortführen, allerdings nur bis zur Einmündung der Straße „Im Neckergarten“; hier den Radweg auf die Straße Richtung Neckar (Abschnitt D1) und weiter Richtung Peter-Bruckmann-Brücke führen (Voraussetzung dafür ist, dass die Straße um eine Fahrbahn reduziert, die Ausfahrt Richtung Norden gesperrt und eine



- Einbahnstraßenregelung Richtung Süden umgesetzt wird; Gartencenterzufahrt nur aus Norden, Ausfahrt nur nach Süden möglich)
- Abschnitt D2.2: an Übergang der Peter-Bruckmann-Brücke zum Saarlandkreisel die bereits vorhandenen Rad- und Fußwegrampen weiter ausbauen, vor allem die viel benutzte nördliche Rampe
  - Abschnitt D1 und E1: sinnvoll
  - Abschnitt D2.1: nur sinnvoll, wenn keine Abfahrt Richtung Neckar nach dem Möbelhaus Rieger erfolgt, sondern die Strecke weiter zum Saarlandkreisel führt (mit verbesserter Ampelregelung); dann auch Verbreiterung der Rad- und Fußwege an der Nordseite der Peter-Bruckmann-Brücke
  - Bereich Übergang Abschnitt D zu E: Anbindung an Böckingen Nord (Gesundbrunnen/Möbelmeile) über bestehende Rampen beidseitig der Peter-Bruckmann-Brücke mitdenken
  - Bereich Übergang Abschnitt D zu E: Anbindung in Richtung Industriegebiet/Bildungscampus schaffen
  - Verbesserung der Radwegsituation auf der Peter-Bruckmann-Brücke in diesem Zusammenhang mitdenken; derzeit zu wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer\*innen, Reduzierung der 3 Kfz-Spuren auf 2 wäre ein Lösungsvorschlag
  - Um ein sicheres Radfahren Richtung Osten zu ermöglichen, ist die Verbreiterung der bestehenden Radwege auf der Brücke zwingend erforderlich; Vorschlag: 3 Fahrspuren auf 2 reduzieren und dafür beidseitig Rad-/Fußwege verbreitern
  - Abschnitt E1: Nach „Unterquerung“ der Kiesumladestation (hier besserer Schutz gegen herabfallende Gegenstände erforderlich) den Radweg
    - Alternative A: auf Ständern auf etwa der halben Böschungshöhe Richtung Neckar bis auf Höhe Verkehrsbetriebe führen; bestehenden Weg als Fußweg belassen - oder -
    - Alternative B: Grunderwerb auf Westseite des bestehenden Weges, um Verbreiterung zu ermöglichen.

### Kategorie 3: Eisenbahnbrücke, Otto-Konz-Brücke

- Abschnitt F1.1: Streckenführung nach Verkehrsbetriebe bis Gleisunterführung entlang des Neckars (Variante 1)
- Abschnitt F1.1, F1.2 und F2: Radweg ab Höhe der Verkehrsbetriebe Richtung Neckar und über Rampe zu einer neu zu erstellenden Unterführung unter den Bahngleisen hindurchführen; nach der Unterquerung den Weg Richtung Westen über eine Brücke über die Neckartalstraße parallel zu den Bahngleisen mit Brücken, angehängt an bestehende Bahnbrücken in Richtung Süden bis zum Abschnitt H2.4 führen (dies wäre die schnellste und bequemste Nord-Süd-Verbindung, scheitert aber wahrscheinlich an den Kosten, daher: Weg nach Variante F1.2 teilweise über den bestehenden Parkplatz führen)
- Abschnitt G: plangleiche Kreuzung an der Brücke (Variante 1)
- Abschnitt G: ebenerdige/plangleiche Wegführung (Variante 1); dazu sollte die Lichtzeichenanlage so nach Osten verschoben werden, so dass die jeweils 3 Richtungsfahrbahnen nach Ost und West in einem Zug überquert werden können und nicht wie heute in 4 Abschnitten
- Am südlichen Ausgang der Bahnunterführung müssen Maßnahmen ergriffen werden, um diesen Bereich zu entschärfen (Radfahrer\*innen aus südlicher Richtung kommen durch das Gefälle mit erhöhter Geschwindigkeit auf die Unterführung zu, ohne erkennen zu können, ob und was ihnen entgegenkommt)



Kategorie 4: Südliches Böckingen, Klingenberg/Horkheim

- Abschnitt H1, H2.1, H2.2, H2.3 und H2.4: Auffahrt auf Erwin-Fuchs-Brücke, über Viehweide, entlang der Bahngleise (Variante 2)
- Abschnitt H1, H2.1, H2.2, H2.3 und H2.4: Auffahrt auf Erwin-Fuchs-Brücke, über Viehweide, entlang der Bahngleise (Variante 2); im Abschnitt H2.2 sollte der Weg nach der Einmündung des Böckinger-Wasen-Weges von der Straße Viehweide getrennt und nach Westen an die Bahngleise verlegt werden; über eine Brücke kann dann die Neue Straße überquert und damit der Gefahrenpunkt „Kreisel Neue Straße“ umgangen werden; anschließende Weiterführung analog der Abschnitte H2.2, H2.3 (Brücke über die Brackenheimer Straße) und H2.4 zu Abschnitt I2.1 und J
- Abschnitt I2.1 und/oder I2.2: in zweiter Reihe, über Feldwege entlang der Bahngleise (Variante 2);
- Um die Anbindung nach Osten und Westen leichter zu erreichen, Auffahrt auf Erwin-Fuchs-Brücke; das Überqueren der Brücke für KFZ sollte durch Poller o.ä. (siehe Götzenturmbrücke) verhindert werden
- Abschnitt J: RS3 vor der Auffahrt zum Klingenger Steg enden lassen, da sich dieser nicht entsprechend den Kriterien für einen Radschnellweg umbauen lässt



## **Sonstige Rückmeldungen**

---

### Grundsätzlich

- Rückmeldungen zu zugewachsenen Strecken (auch außerhalb RS3)
- Geländer unter der Neckargartacher Brücke als gefährlich eingestuft
- An den Bahngleisen entlang ist im Sommer extrem wenig Schatten
- Nachts ist die Strecke entlang des Neckars unattraktiv (mangelndes Sicherheitsgefühl)
- Wege sind aktuell zu eng, besonders gefährlich bei schnell fahrenden Radfahrer\*innen
- Poller am Klingenberger Steg sollten entfernt werden; sie wurden aufgestellt, um Pkws an der Durchfahrt zu hindern, der Steg ist für diese jedoch ohnehin zu schmal und durch die Poller werden Radfahrer\*innen behindert
- Trennung der Fuß- und Radbereiche wird begrüßt sowie eine Trennung der Fahrtrichtungen bei den Radfahrer\*innen; potentielle Unfallgefahr würde so erheblich verringert
- Weitere Strecken mit potentieller Unfallgefahr:
  - Rad-/Fußweg Götzenturmbrücke Richtung Marrahaus und weiter zum Bollwerkstrum (gilt auch für die Strecke Badstraße bis Inselhotel)
  - Rad-/Fußweg im Bereich der Neckarhalde sowie Richtung Sontheim/Horkheim
- Schonender Umgang mit der Natur ist beim Ausbau der Strecke wichtig, vor allem der Schutz des alten Baumbestandes



## Energiewende- und Nachhaltigkeitstag

Freitag, 22.09.2023

---





### Entlang der Strecke

- Nördlich Eisenbahnbrücke: Variante über den Parkplatz, um die Schärfe der Kurve zu verringern
- Von Böckingen kommend: Poller an Erwin-Fuchs-Brücke aufstellen (Sperrung der Brücke für Kfz-Verkehr, Kleingärten bleiben aber weiterhin anfahrbar)
- Variante entlang der Bahngleise, da kürzere Strecke
- Möglichst wenig in die Natur eingreifen, deshalb Streckenführung entlang der Neckartalstraße und Bahngleise, um den alten Baumbestand entlang des Neckars zu schützen
- Strecke entlang des Neckars ist grundsätzlich vor allem für Freizeitradler die schönere Alternative, Pendler sollten die Streckenabschnitte in zweiter Reihe nutzen, wo die Wege teils auch schon besser ausgebaut sind (weniger Eingriff in die Natur)

### Generelles

- Wegekonzept zur Anknüpfung an den Lerchenbergtunnel mitdenken (Strecke über Sontheimer Brücke, Sontheimer Straße, Rathenauplatz, Areal Südbahnhof)
- Radwege im Bereich Innenstadt unzureichend ausgebaut, z. B. im Bereich Allee, Weinsberger Straße (keine sicheren Querungsmöglichkeiten für Radfahrer\*innen), hier dringender Optimierungsbedarf