

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Mannheim – Wiesloch-Walldorf

Arbeitskreis Radschnellweg Zwischeninformation

Januar 2022

Dominik Könighaus
Alexander Vogel

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt

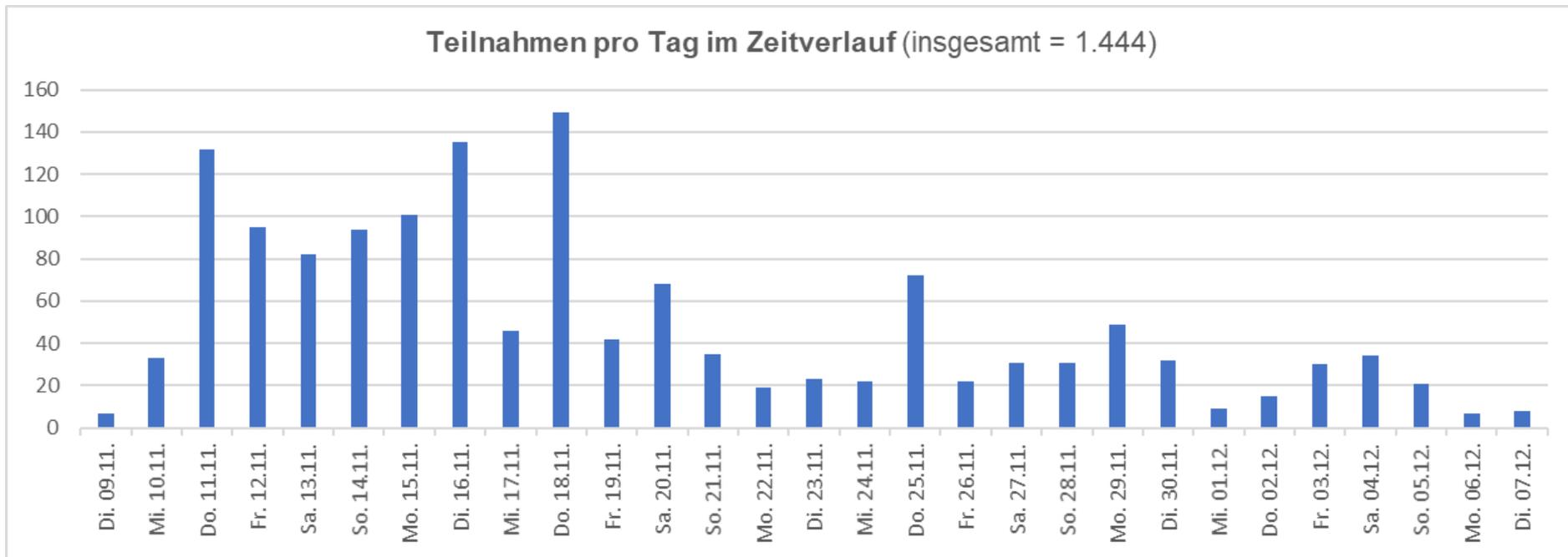


1. Ergebnisse der Onlinebeteiligung
2. Quellen und Ziele
3. Auswahl der Vorzugstrasse

Rückmeldung zur Onlinebeteiligung

Teilnahmequote

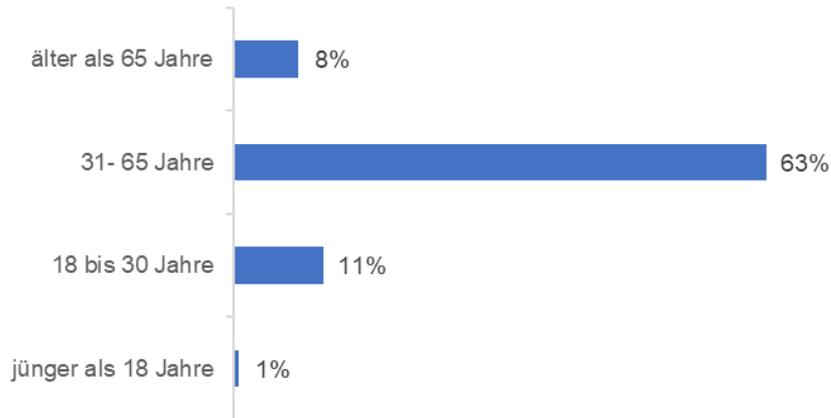
- Teilnahme möglich vom 09.11. bis 07.12.
- Insgesamt 1.444 Teilnahmen



Rückmeldung zur Onlinebeteiligung

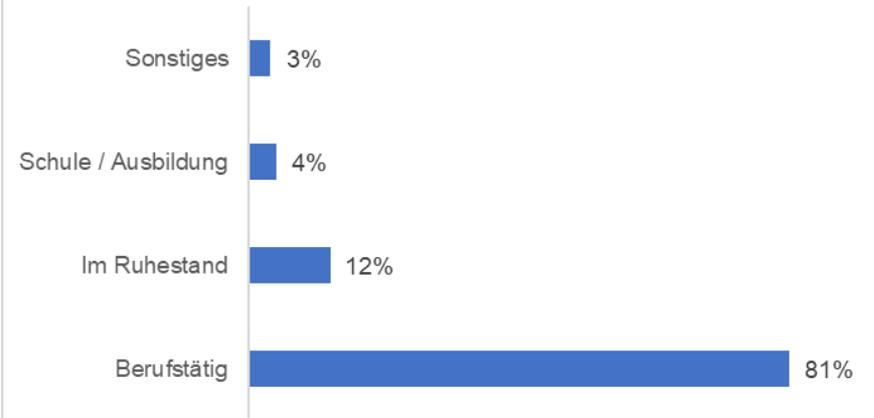
Teilnehmende

Alter (n=1444)



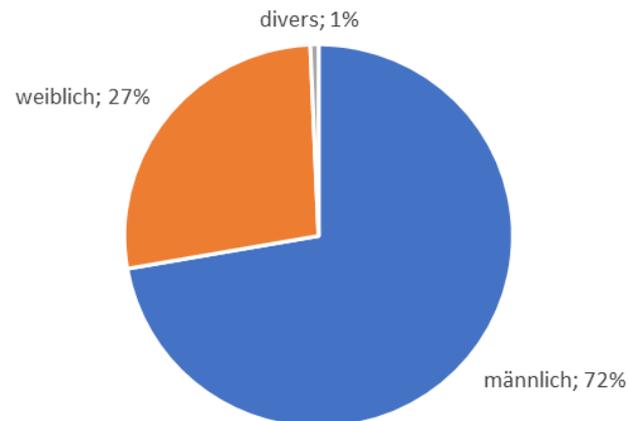
Bei 1444 Datensätzen wurde diese Frage 270 mal nicht beantwortet

Beschäftigung (n=1444)



Bei 1444 Datensätzen wurde diese Frage 262 mal nicht beantwortet

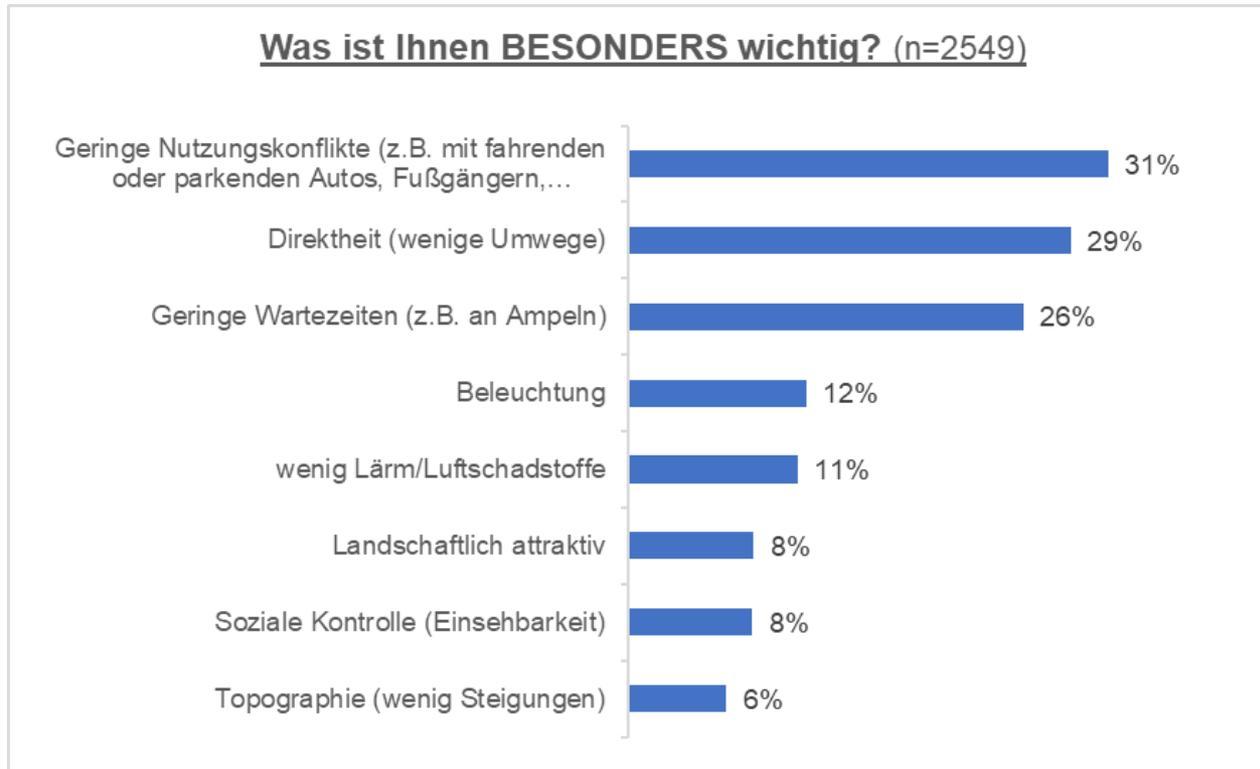
Geschlecht (n=1444)



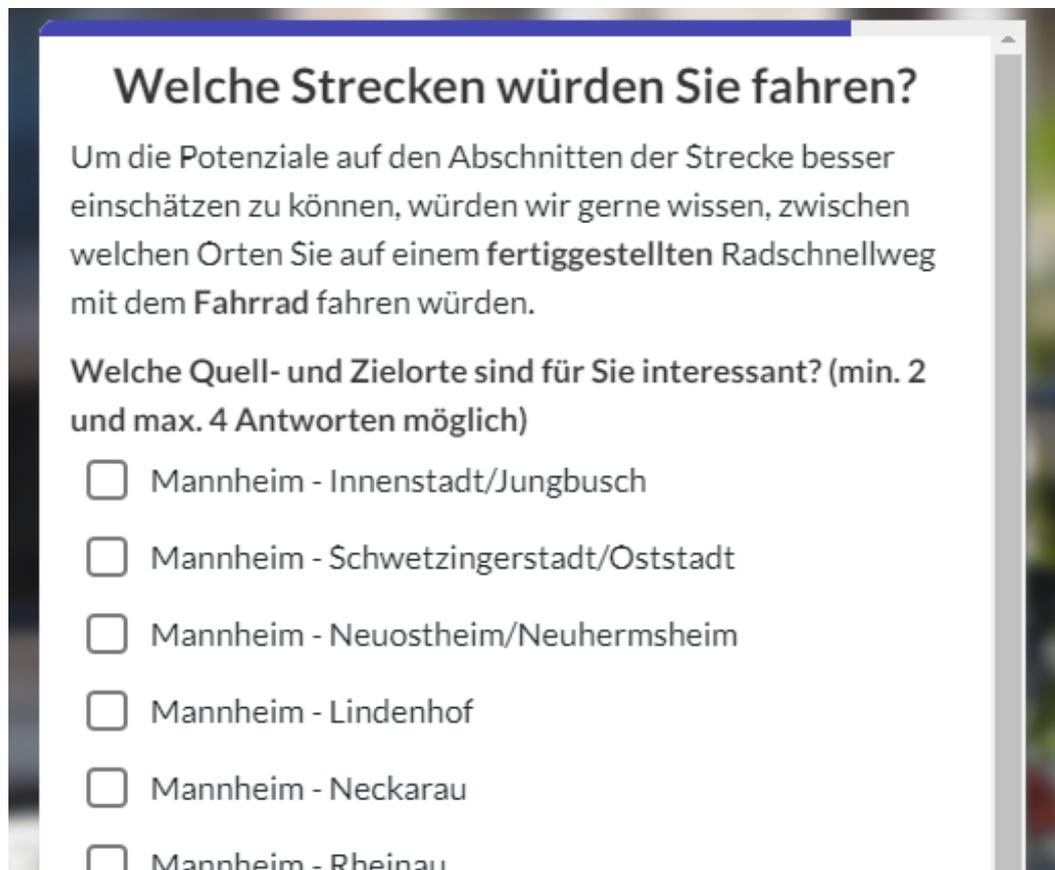
Bei 1444 Datensätzen wurde diese Frage 276 mal nicht beantwortet

Rückmeldung zur Onlinebeteiligung

Wichtigste Allgemeine Punkte



1. Ergebnisse der Onlinebeteiligung
2. Quellen und Ziele
3. Auswahl der Vorzugstrasse



Welche Strecken würden Sie fahren?

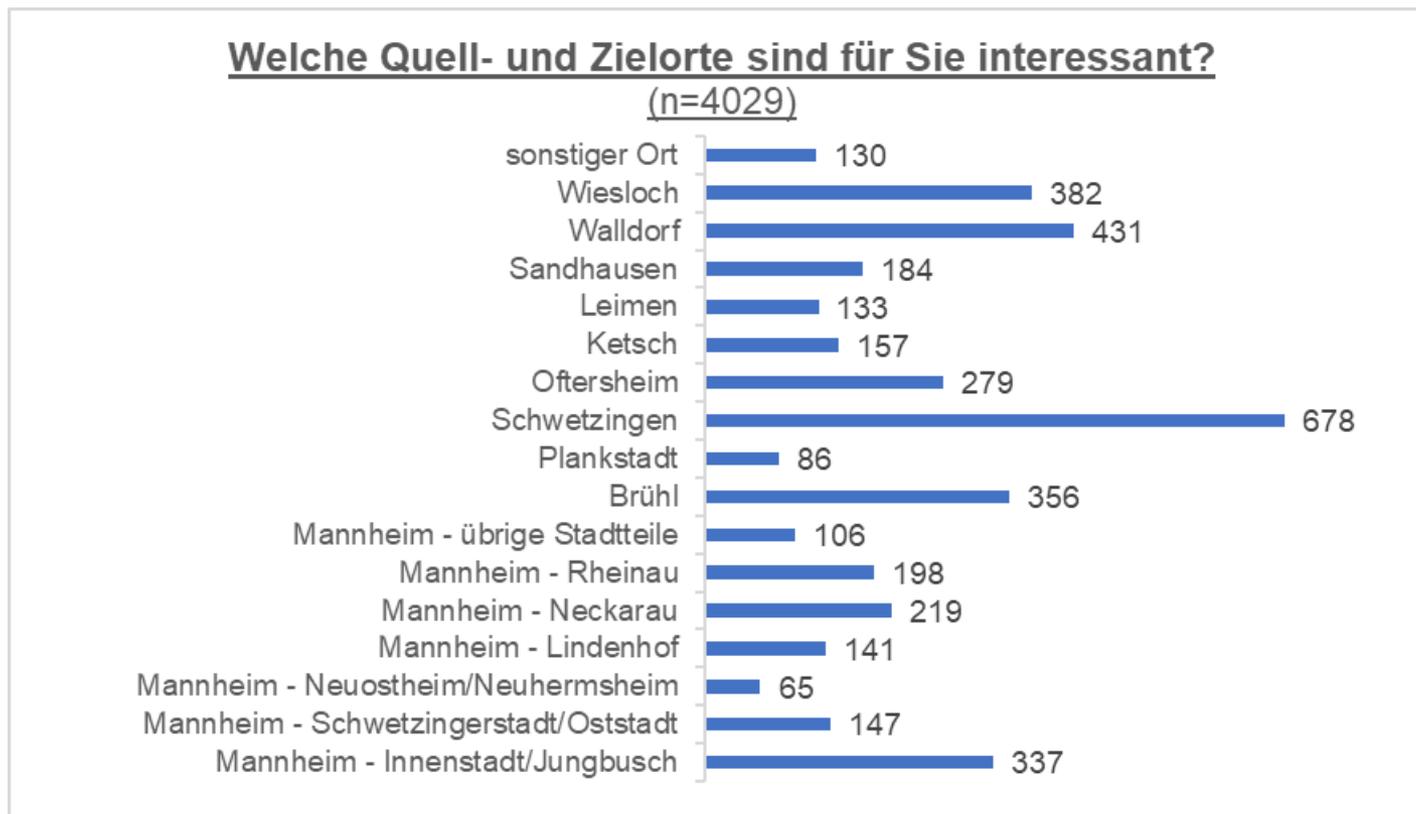
Um die Potenziale auf den Abschnitten der Strecke besser einschätzen zu können, würden wir gerne wissen, zwischen welchen Orten Sie auf einem fertiggestellten Radschnellweg mit dem Fahrrad fahren würden.

Welche Quell- und Zielorte sind für Sie interessant? (min. 2 und max. 4 Antworten möglich)

- Mannheim - Innenstadt/Jungbusch
- Mannheim - Schwetzingenstadt/Oststadt
- Mannheim - Neuostheim/Neuhermsheim
- Mannheim - Lindenhof
- Mannheim - Neckarau
- Mannheim - Rheinau

Quellen und Ziele

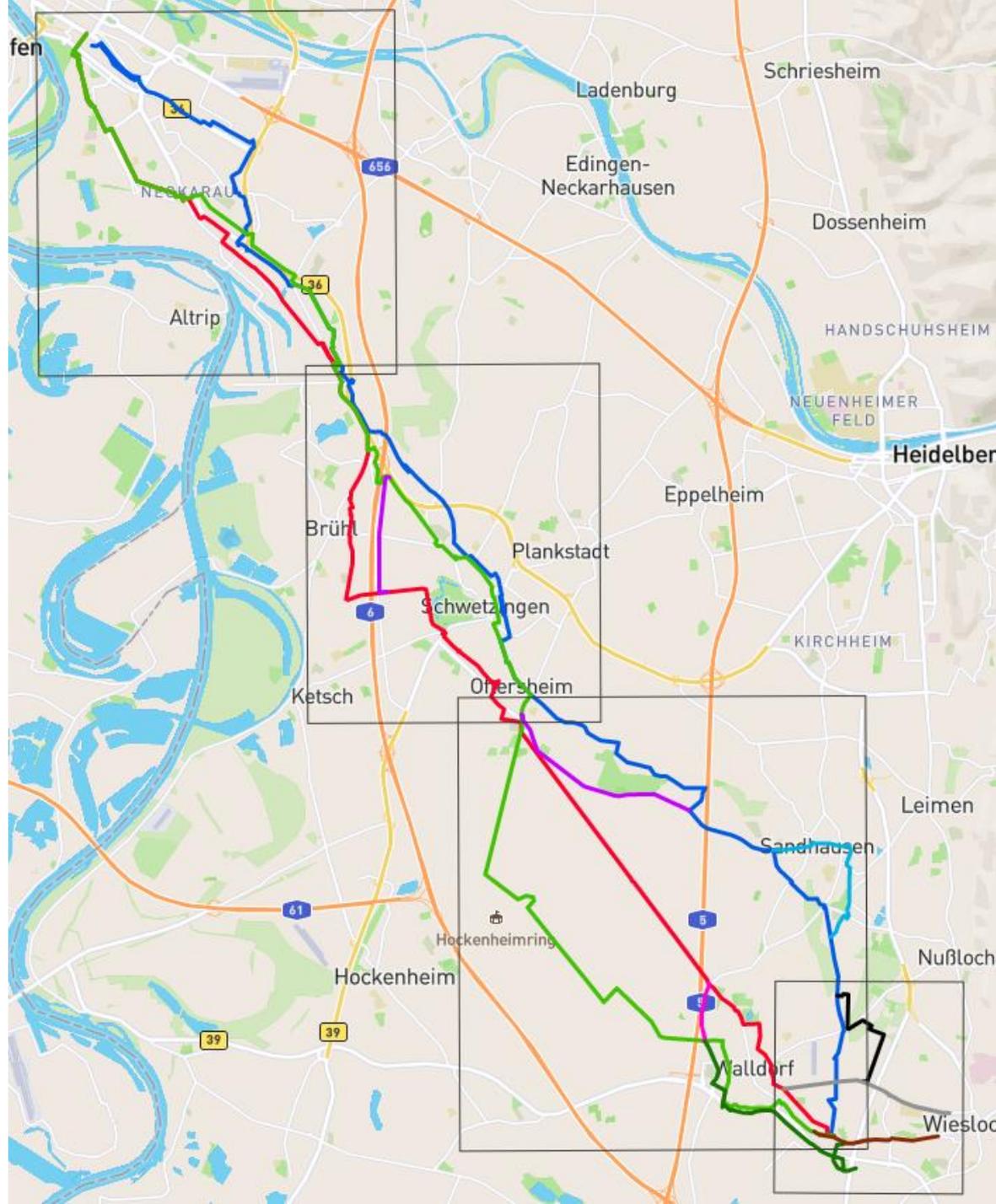
Allgemein



1. Ergebnisse der Onlinebeteiligung
2. Quellen und Ziele
3. Auswahl der Vorzugstrasse

Auswahl der Vorzugstrasse

Übersicht Gesamt

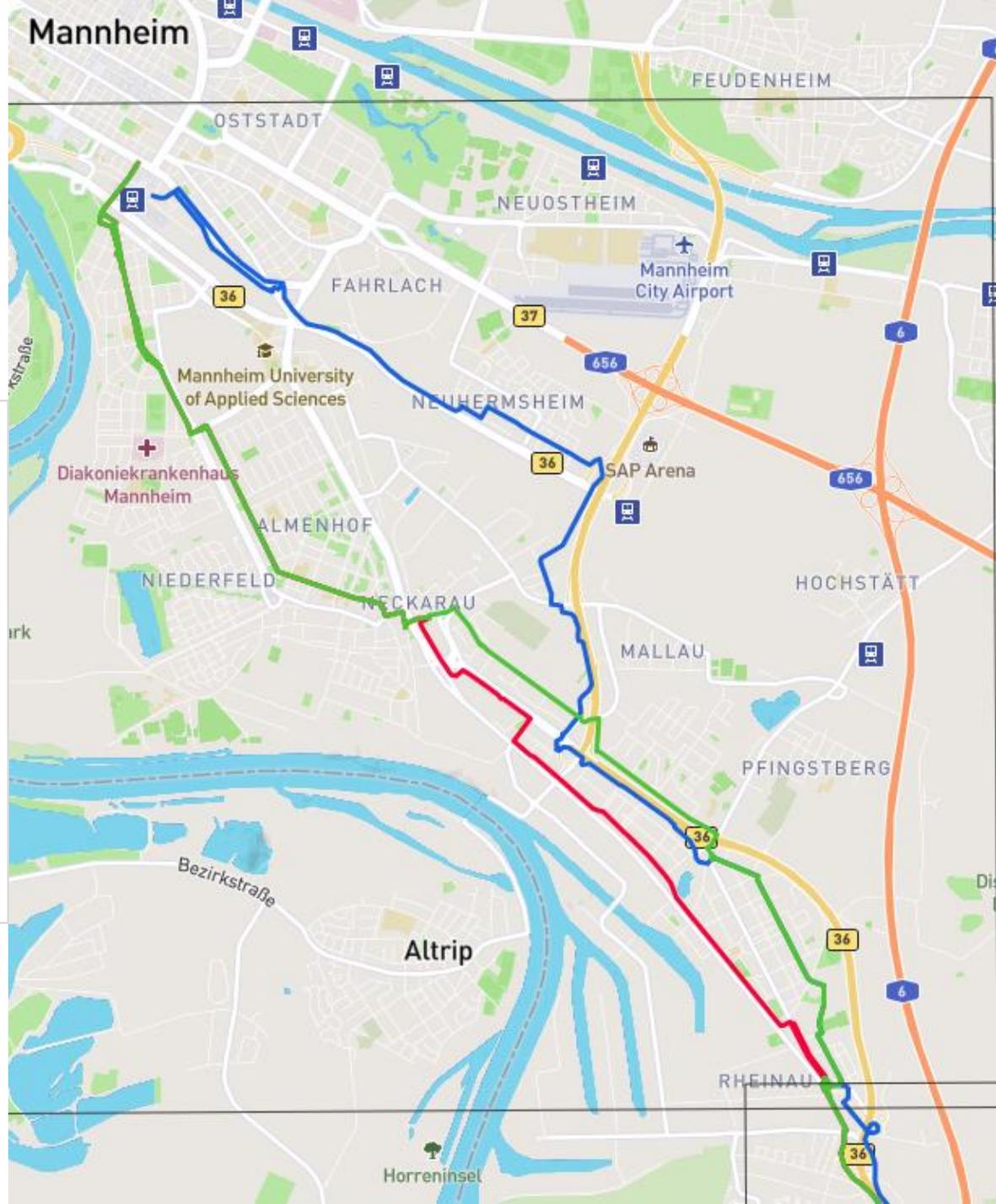
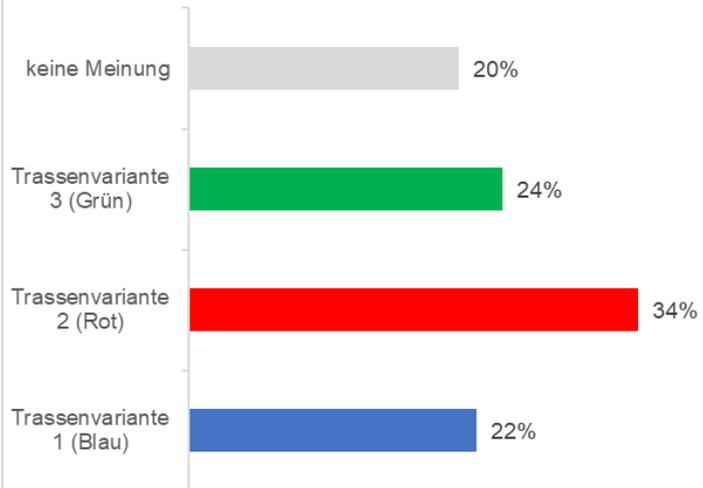


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 1:

Mannheim Hbf - Rheinau

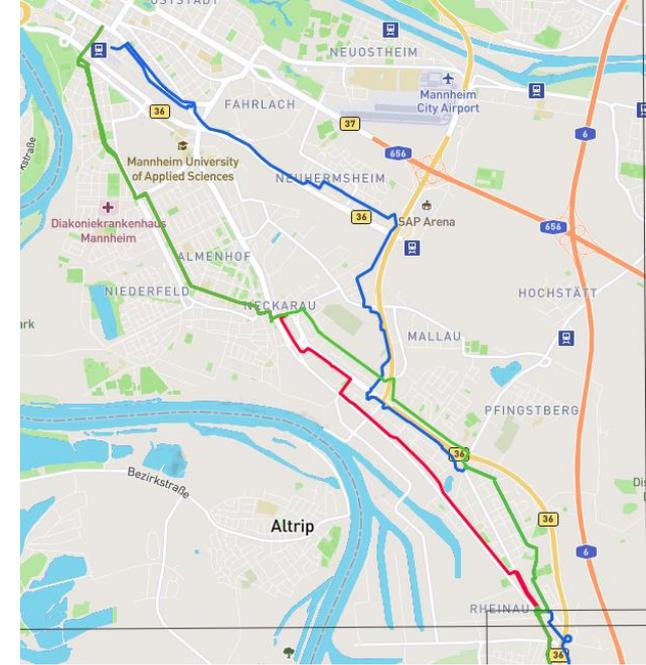
Abschnitt 1: Mannheim Hbf - Rheinau
(n=1444)



Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 1:

Mannheim Hbf – Rheinau; Daten



Erschließungswirkung der Trasse:

Wohnen [km ²]:	7,7	7,9	5,6
Gewerbe (Industrie) [km ²]:	3,9	3,5	3,4
Verkauf [km ²]:	1,5	1,6	2,4
Summe [km ²]	13,1	13,0	11,4

Abschnittslänge:

In Kilometer	11,2	11,3	11,2
--------------	------	------	------

Wartezeiten:

In Minuten	4,2	6,1	6,1
------------	-----	-----	-----

Gesamtreisezeit:

In Minuten	31	33	33
------------	----	----	----

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 2, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,8
Schutzgebiete:	1,0
Konflikte:	2,5
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,1
Zusätzliche Versiegelung:	1,1
Grobe Kostenschätzung:	1,3
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,47

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 3, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,6
Schutzgebiete:	1,1
Konflikte:	2,5
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,1
Zusätzliche Versiegelung:	1,3
Grobe Kostenschätzung:	1,3
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,48

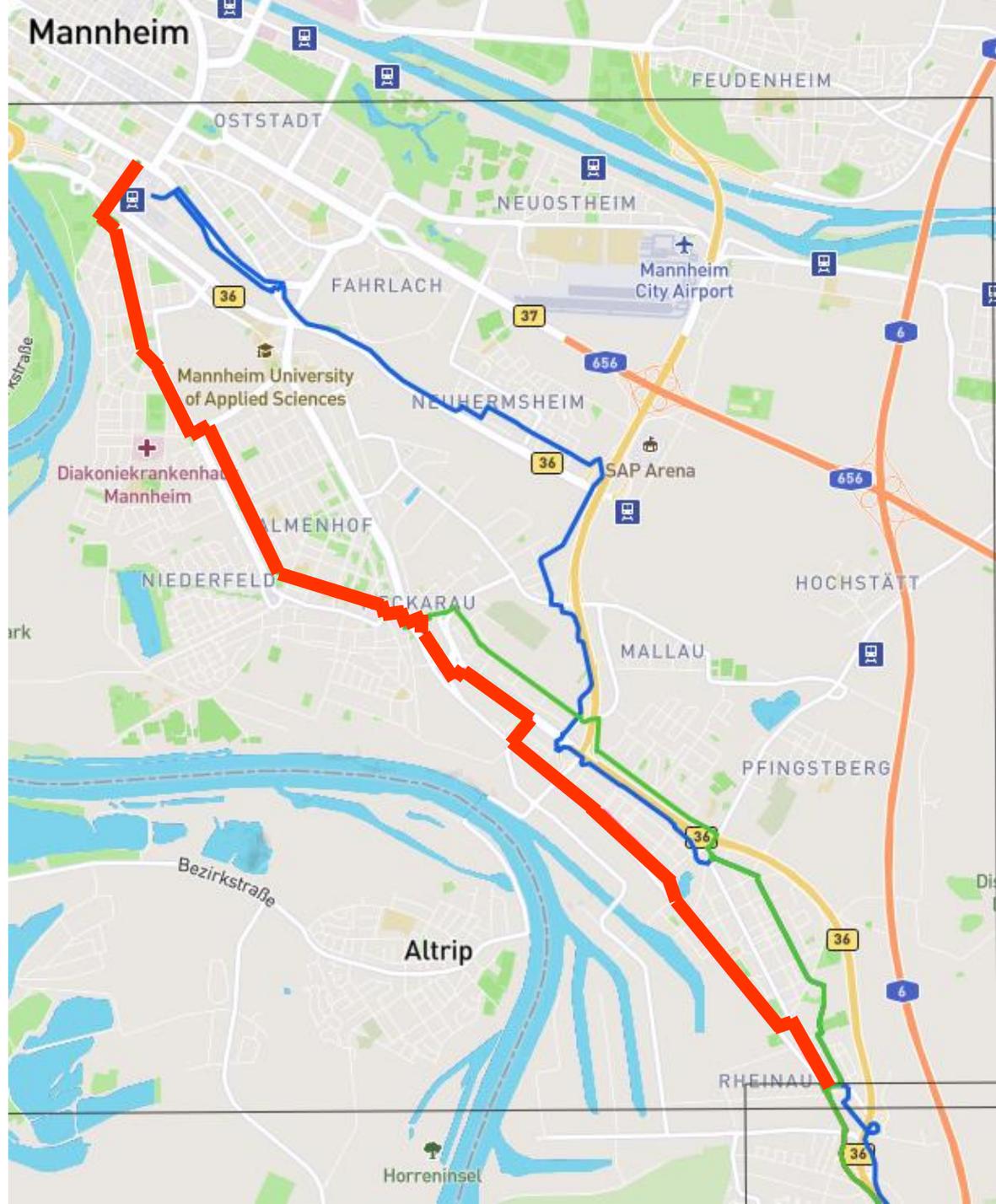
Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 1, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	2,2
Schutzgebiete:	1,1
Konflikte:	2,5
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,2
Zusätzliche Versiegelung:	1,5
Grobe Kostenschätzung:	1,6
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,68

Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 1:

Mannheim Hbf - Rheinau

- Auf Basis der berechneten Noten bieten sich aus gutachterlicher Sicht die Trassenvarianten 2 (rot) oder 3 (grün) an
- In der Onlinebeteiligung wurde Variante 2 (rot) favorisiert
- **In Abschnitt 1 würden wir Trassenvariante 2 (rot) als Vorzugstrasse favorisieren**

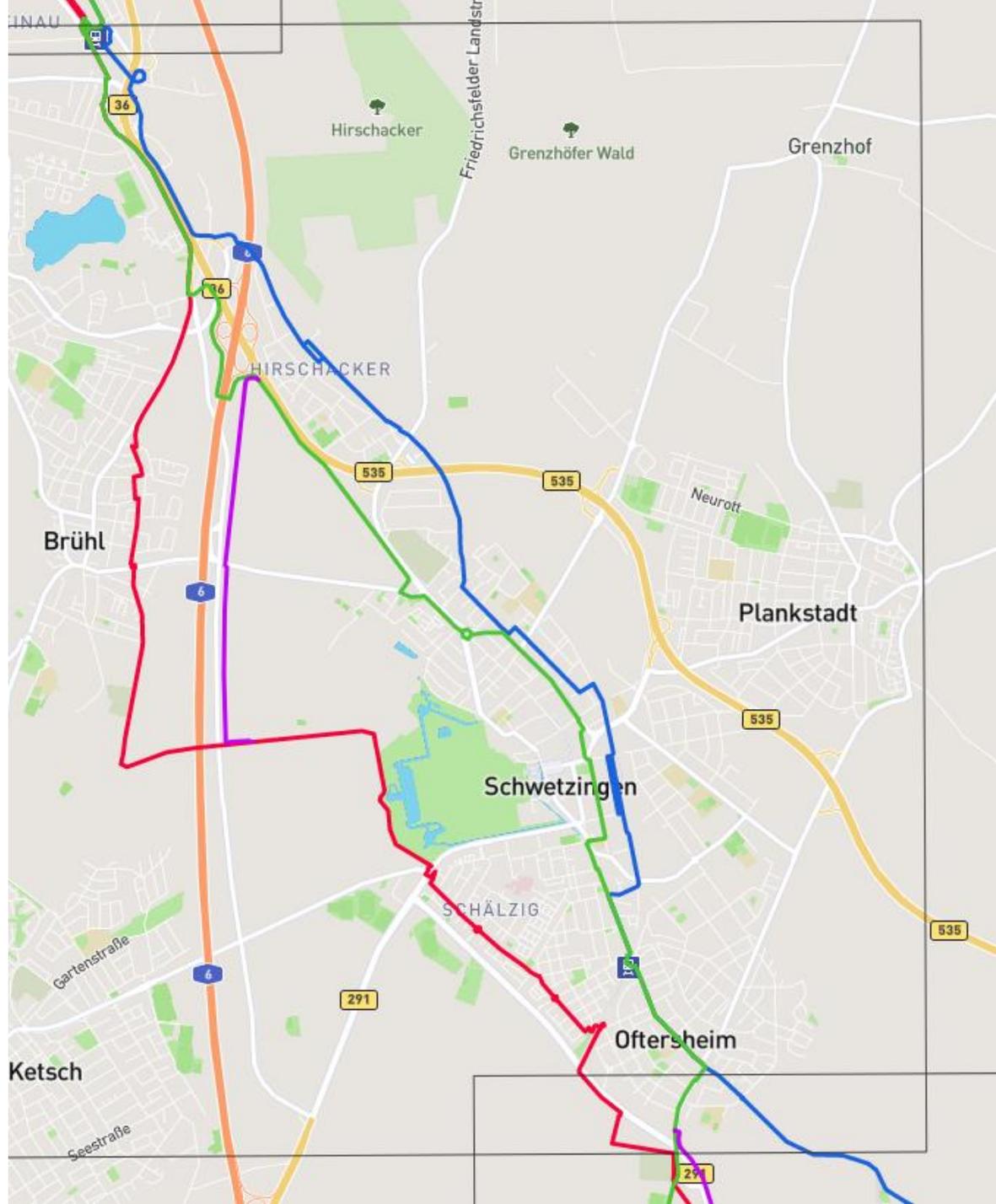
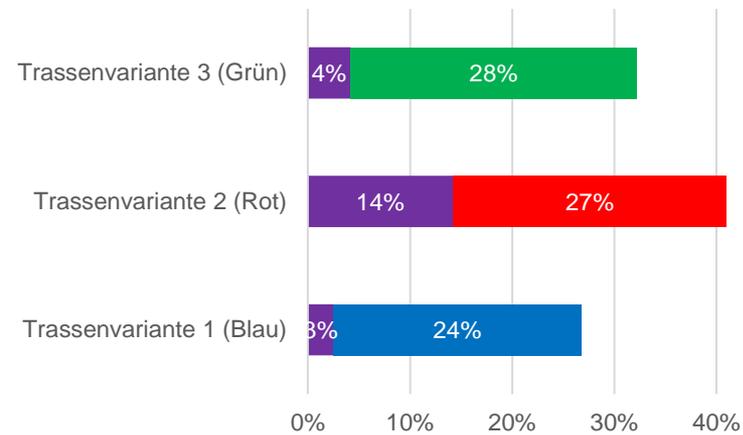


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 2:

Rheinau - Oftersheim

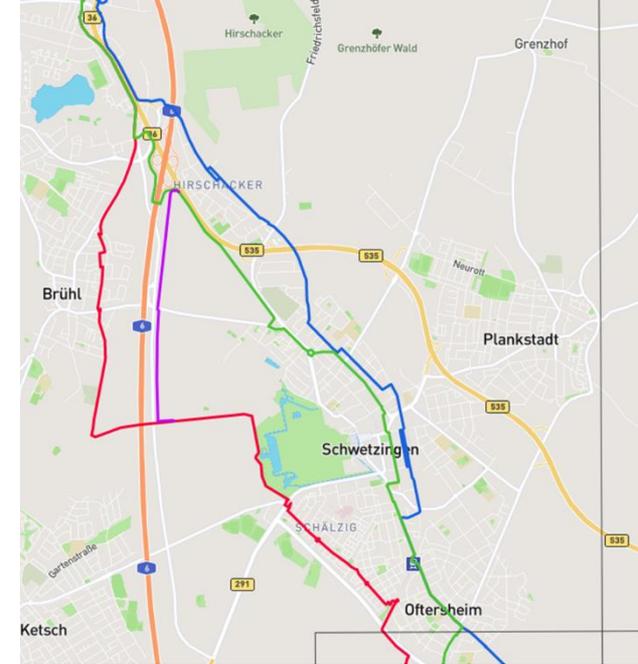
Abschnitt 2: Rheinau - Oftersheim
(1.646 Klicks, 1.195 Meinungen)



Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 2:

Rheinau – Oftersheim; Daten



Erschließungswirkung der Trasse:

Wohnen [km²]:	5,8	6,8	6,5
Gewerbe (Industrie) [km²]:	1,3	1,5	1,6
Verkauf [km²]:	0,5	0,7	0,7
Summe [km²]	7,6	9,0	8,8

Abschnittslänge:

In Kilometer	10,5	9,9	10,5
--------------	------	-----	------

Wartezeiten:

In Minuten	3,1	6,3	2,9
------------	-----	-----	-----

Gesamtreisezeit:

In Minuten	28	30	28
------------	----	----	----

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 2 (rot + lila), längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,3
Schutzgebiete:	1,3
Konflikte:	2,1
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,6
Zusätzliche Versiegelung:	2,0
Grobe Kostenschätzung:	2,0
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,72

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 3, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	2,0
Schutzgebiete:	1,1
Konflikte:	2,4
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,5
Zusätzliche Versiegelung:	1,8
Grobe Kostenschätzung:	1,9
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,78

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 1, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,8
Schutzgebiete:	1,2
Konflikte:	2,6
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,4
Zusätzliche Versiegelung:	1,9
Grobe Kostenschätzung:	1,8
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	1,78

Auswahl der Vorzugstrasse (Erläuterung)

Abschnitt 2:

Rheinau - Oftersheim

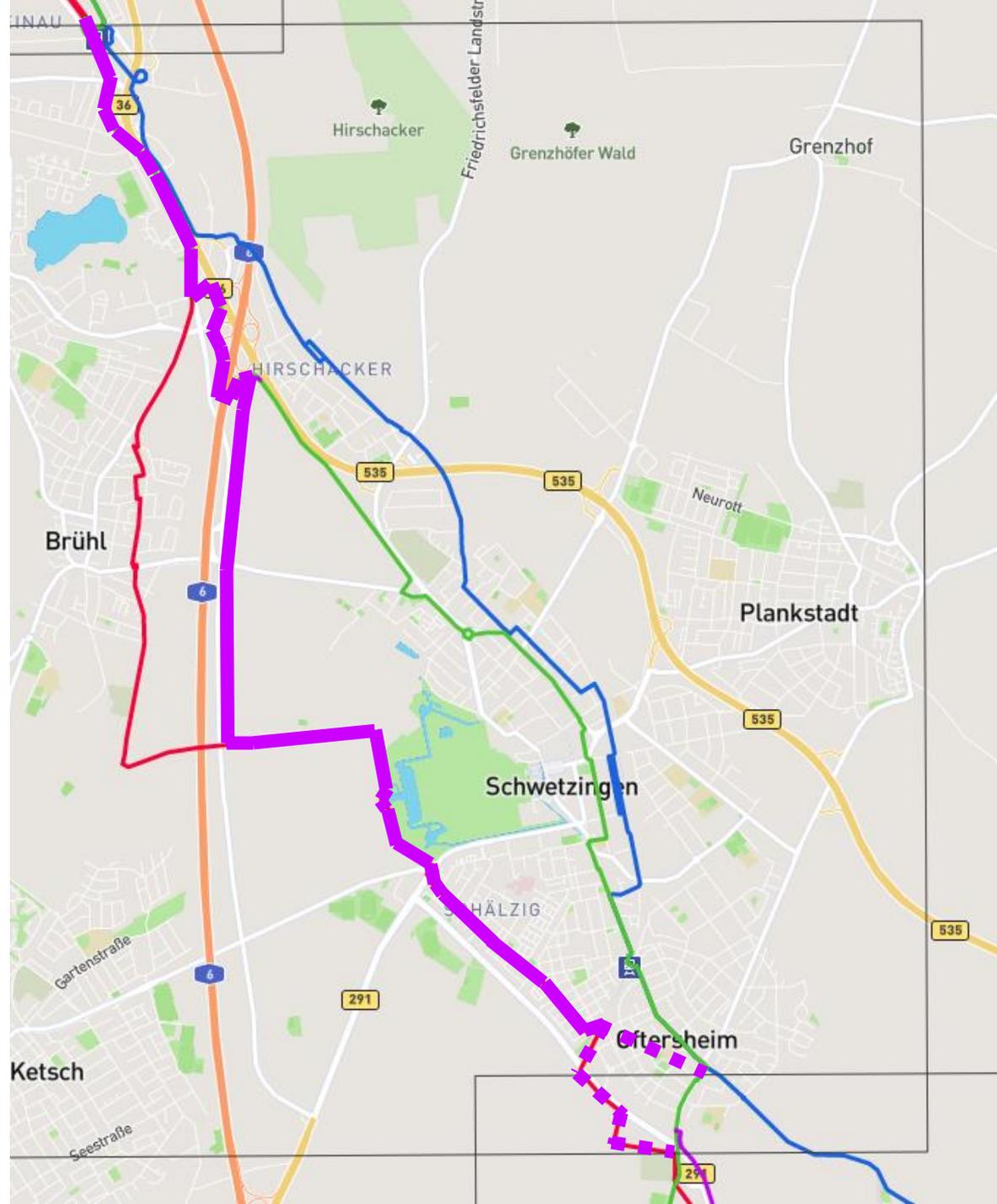
- Auf Basis der berechneten Noten bieten sich aus gutachterlicher Sicht die Trassenvarianten 2 (rot+lila)
- Auch in der Onlinebeteiligung wurde Variante 2 (rot+lila) favorisiert
- In Abschnitt 2 würden wir Trassenvariante 2 (rot+lila) als Vorzugstrasse favorisieren
 - Die grüne Trasse hätte die größte Erschließungswirkung
 - Bürger wünschen sich Route mit geringen Wartezeiten und Konflikten, dies wäre auf der grünen Route nur bedingt möglich.
 - Empfehlung: Grüne Route als innerstädtische Anbindung, damit bleibt der Stadt die Flexibilität, in welchem Standard diese hergestellt wird.

Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 2:

Rheinau - Oftersheim

- In Abschnitt 2 würden wir Trassenvariante „lila“ als Vorzugstrasse favorisieren

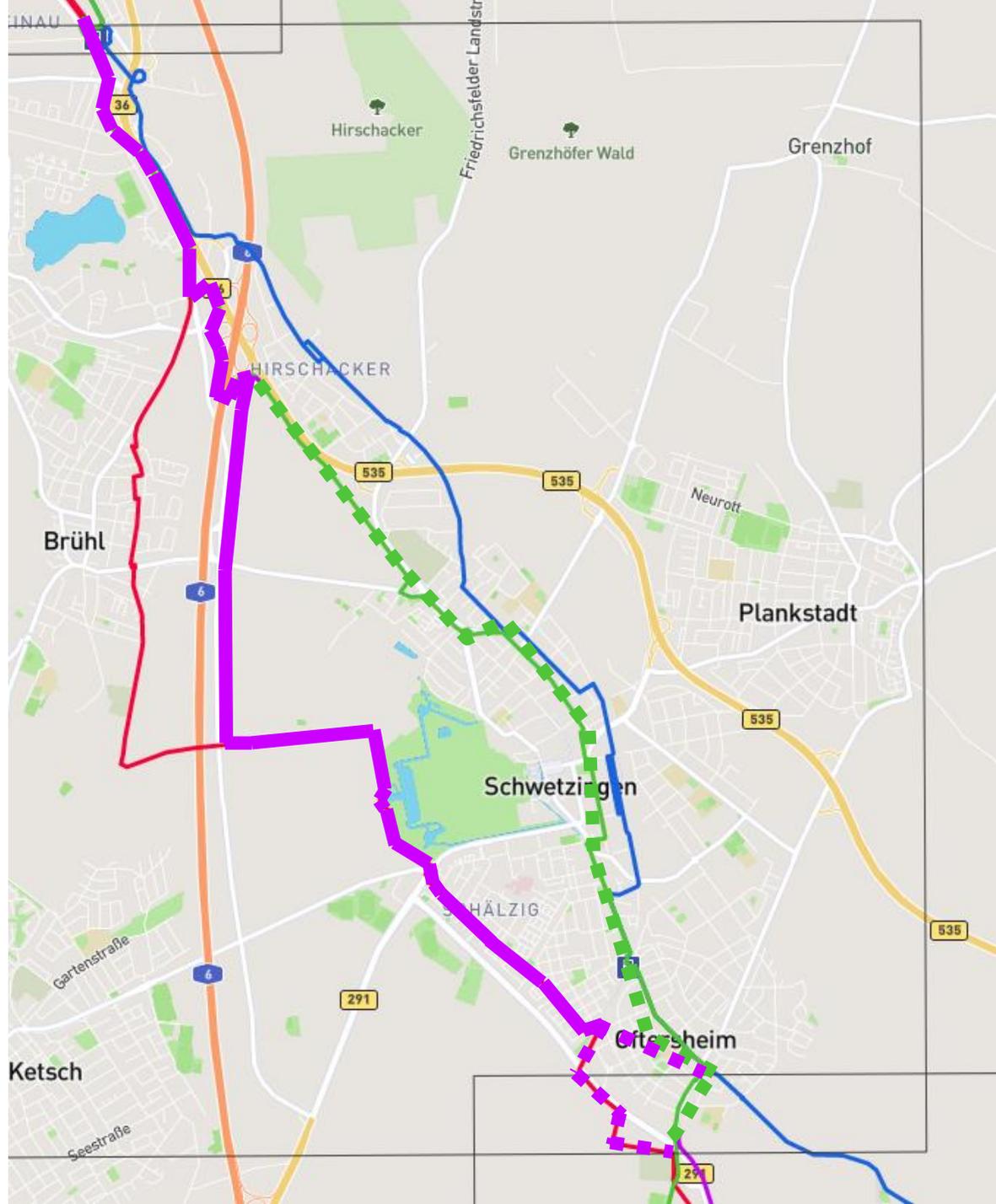


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 2:

Rheinau - Oftersheim

- In Abschnitt 2 würden wir Trassenvariante „lila“ als **Vorzugstrasse** favorisieren
- Trassenvariante 3 (grün) als innerstädtische Anbindung

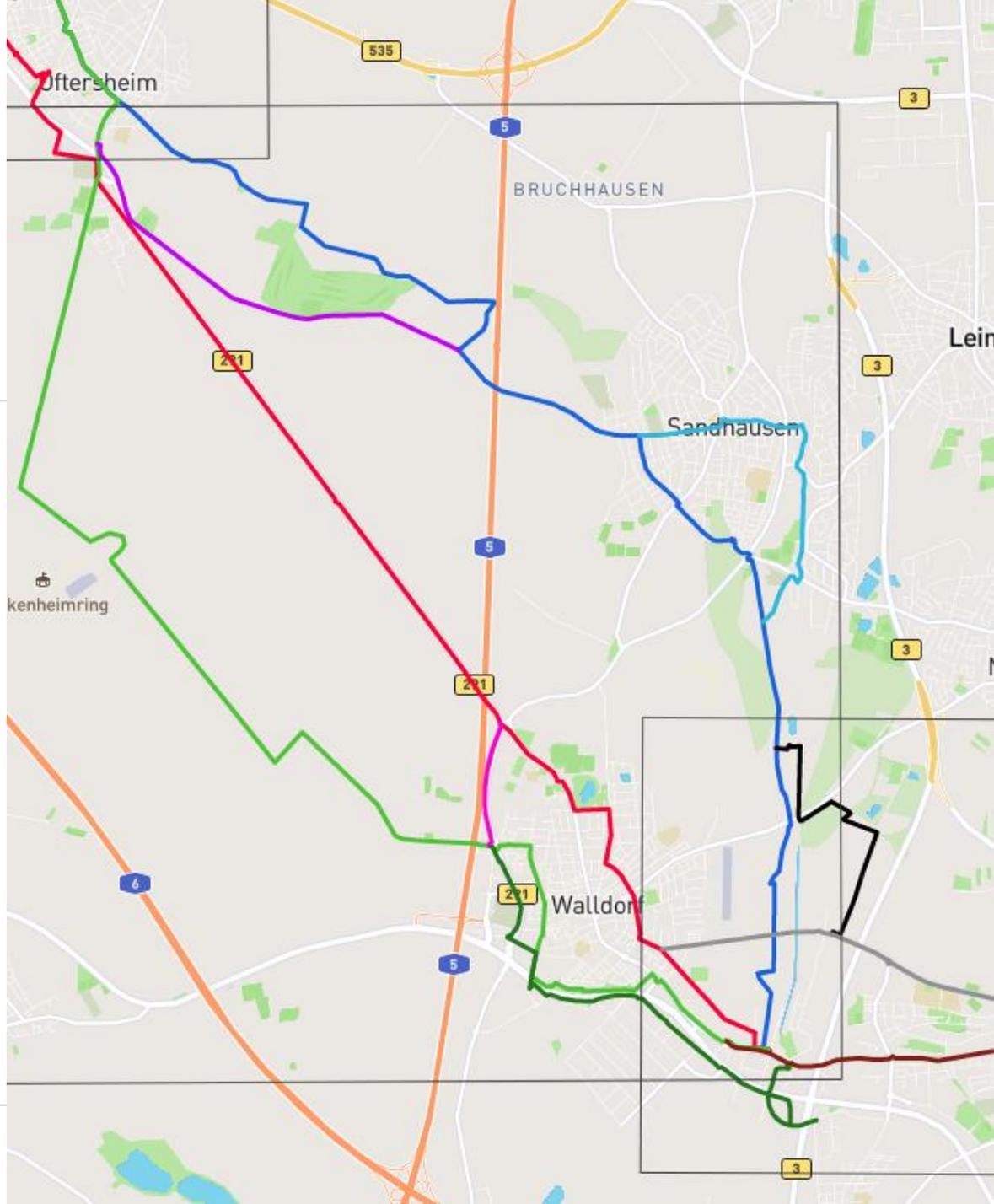
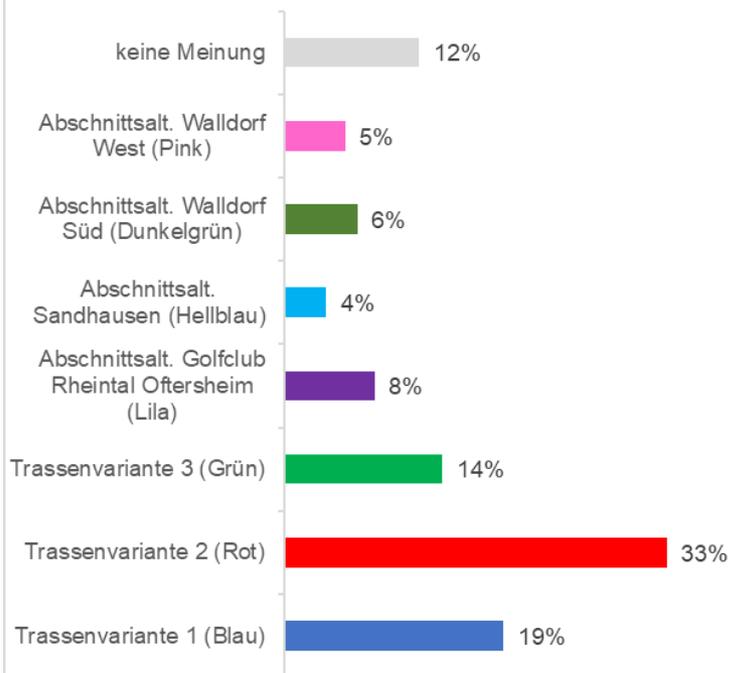


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 3:

Oftersheim – Walldorf

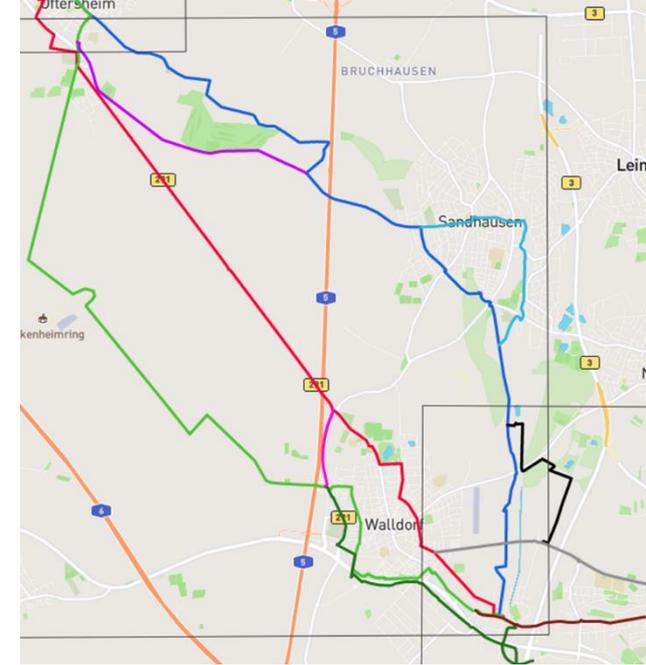
Abschnitt 3: Oftersheim - Walldorf /
Wiesloch (n=1801)



Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 3:

Oftersheim – Walldorf; Daten



Erschließungswirkung der Trasse:

Wohnen [km ²]:	4,2	4,0	4,6
Gewerbe (Industrie) [km ²]:	0,7	0,9	0,8
Verkauf [km ²]:	1,1	1,7	1,0
Summe [km ²]	6,1	6,5	6,4

Abschnittslänge:

In Kilometer	11,4	13,8	13
--------------	------	------	----

Wartezeiten:

In Minuten	1,5	1,3	1,6
------------	-----	-----	-----

Gesamtreisezeit:

In Minuten	29	35	33
------------	----	----	----

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 2, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,0
Schutzgebiete:	1,9
Konflikte:	3,2
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,6
Zusätzliche Versiegelung:	3,0
Grobe Kostenschätzung:	3,0
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	2,28

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 3, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,2
Schutzgebiete:	2,0
Konflikte:	2,3
Eingriff in Fremdgrundstücke:	1,8
Zusätzliche Versiegelung:	2,9
Grobe Kostenschätzung:	2,7
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	2,15

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 1, längengewichtet ²	Bewertung (Note 1-5)
Realisierbarkeit Standard:	1,2
Schutzgebiete:	2,1
Konflikte:	2,5
Eingriff in Fremdgrundstücke:	2,2
Zusätzliche Versiegelung:	2,1
Grobe Kostenschätzung:	1,9
² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet	
Mittlere Note	2,00

Auswahl der Vorzugstrasse (Erläuterung)

Abschnitt 3:

Oftersheim – Walldorf

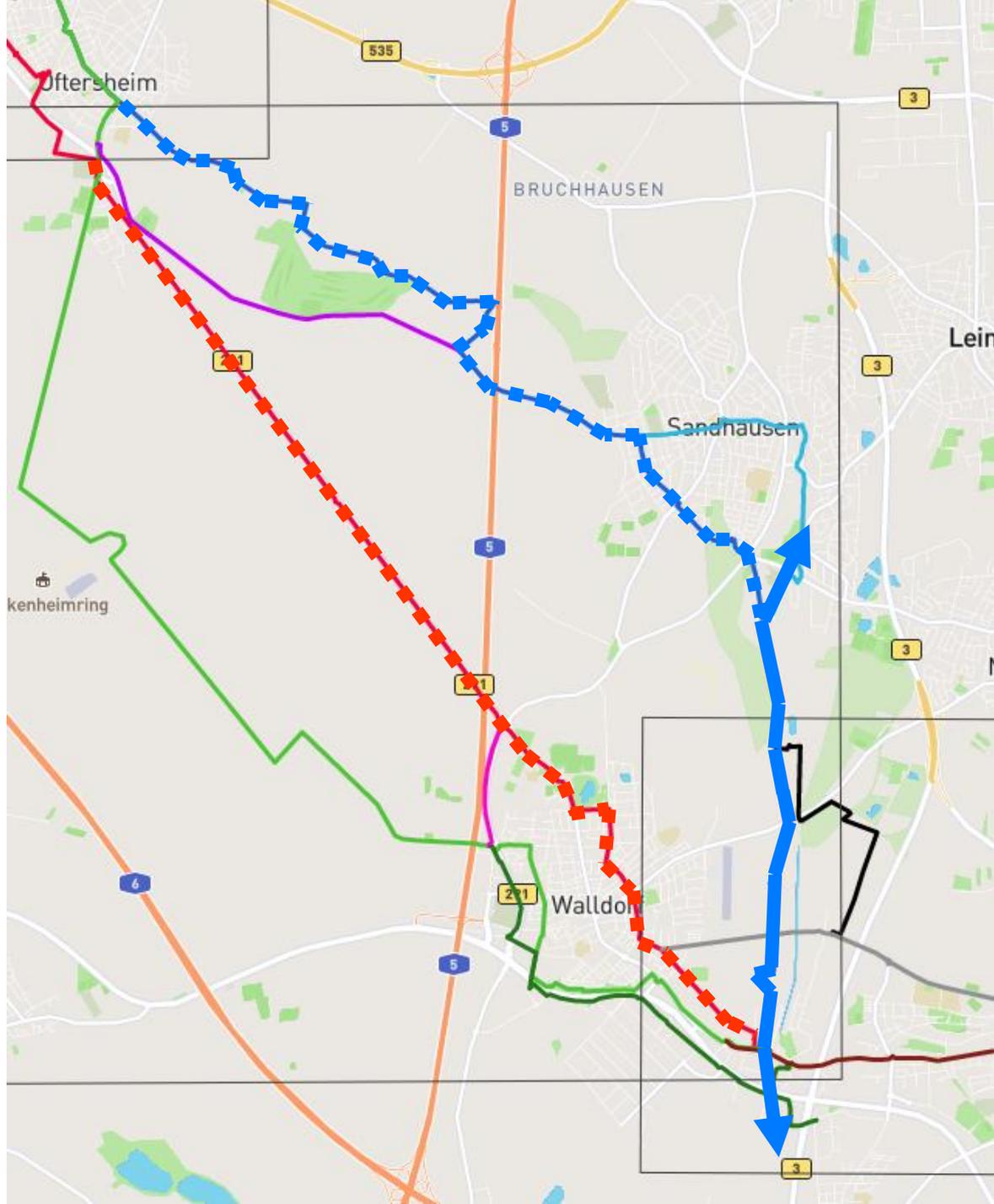
- Auf Basis der berechneten Noten bietet sich am ehesten Variante 1 (blau) an
- In der Onlinebeteiligung wurde Variante 2 (rot) favorisiert
- **Empfehlung:** In Abschnitt 3 auf einen Ausbau mit RSV-Standard verzichten.
 - Aufgrund des geringeren Fahrrad-Potenzials ist eine Förderung – unabhängig von der Variante – voraussichtlich nicht möglich.
 - Variante 2 (rot) wäre mit hohem Aufwand und hoher zusätzlicher Versiegelung auf den RSV-Standard zu bringen. Als direkte Verbindung im normalen Standard ist sie eine sehr wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz der Region
 - Variante 1 (blau) wäre nur mit großen Eingriffen in Fremdgrundstücke auf den RSV-Standard zu bringen. Im normalen Standard wäre Radverkehr auf dieser Verbindung leicht zu fördern, es besteht dort bereits ein sehr gutes Angebot und wird zum Teil von der projektierten Radschnellverbindung Walldorf – Heidelberg abgedeckt.

Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 3:

Oftersheim – Walldorf

- Zwei wichtige Verbindungen für den Radverkehr
- Potenzial für RSV zu gering



Potenzialanalyse (mit Sandhausen)

Verteilung auf den Trassenabschnitten

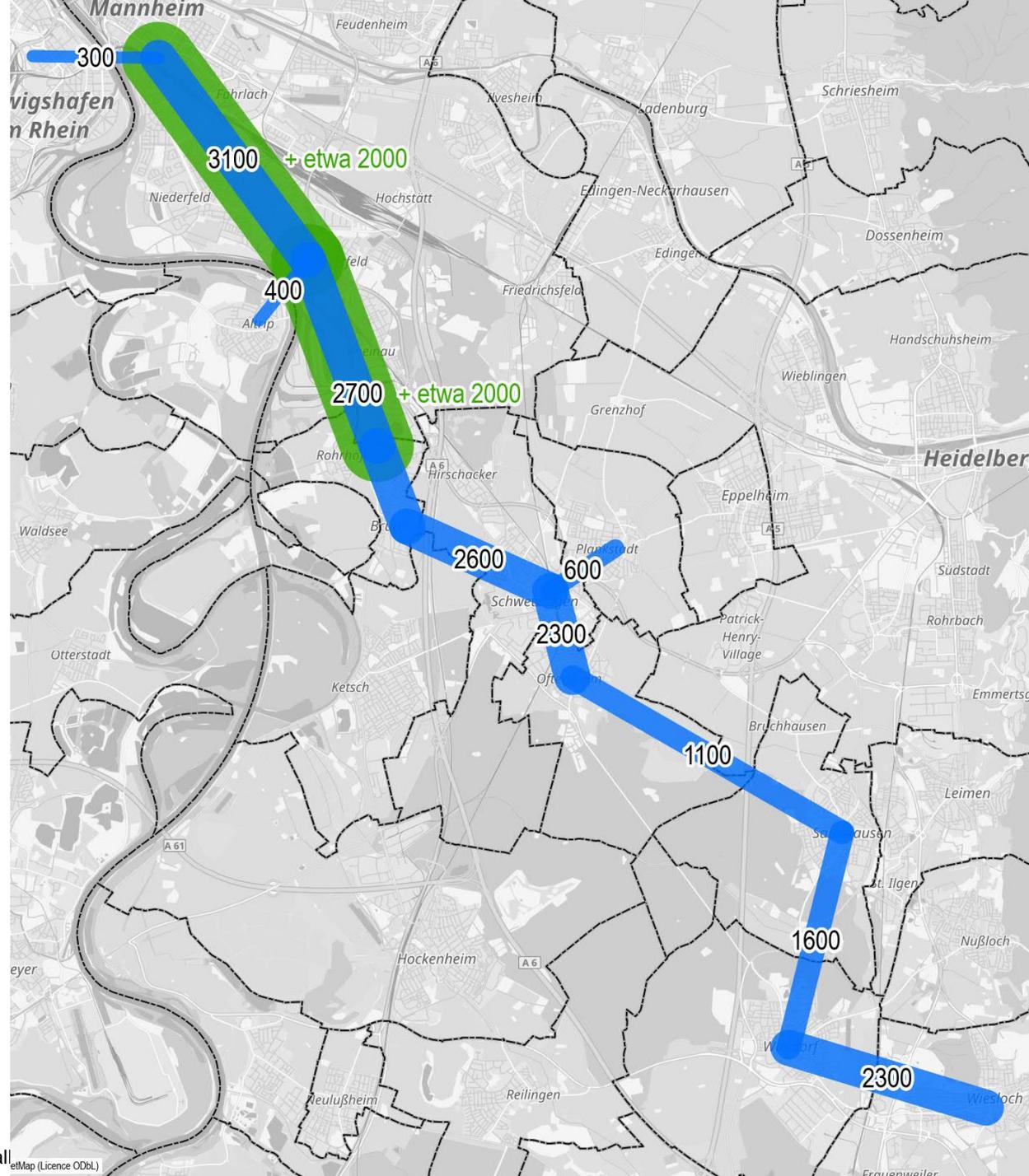
Potenzial

- 0 - 500 Radfahrten/Tag
- 501 - 1000 Radfahrten/Tag
- 1001 - 2000 Radfahrten/Tag
- 2001 - 3100 Radfahrten/Tag

Binnenradverkehr Mannheim

- Radfahrten/Tag

- Stadtgrenzen



Potenzialanalyse (ohne Sandhausen)

Verteilung auf den Trassenabschnitten

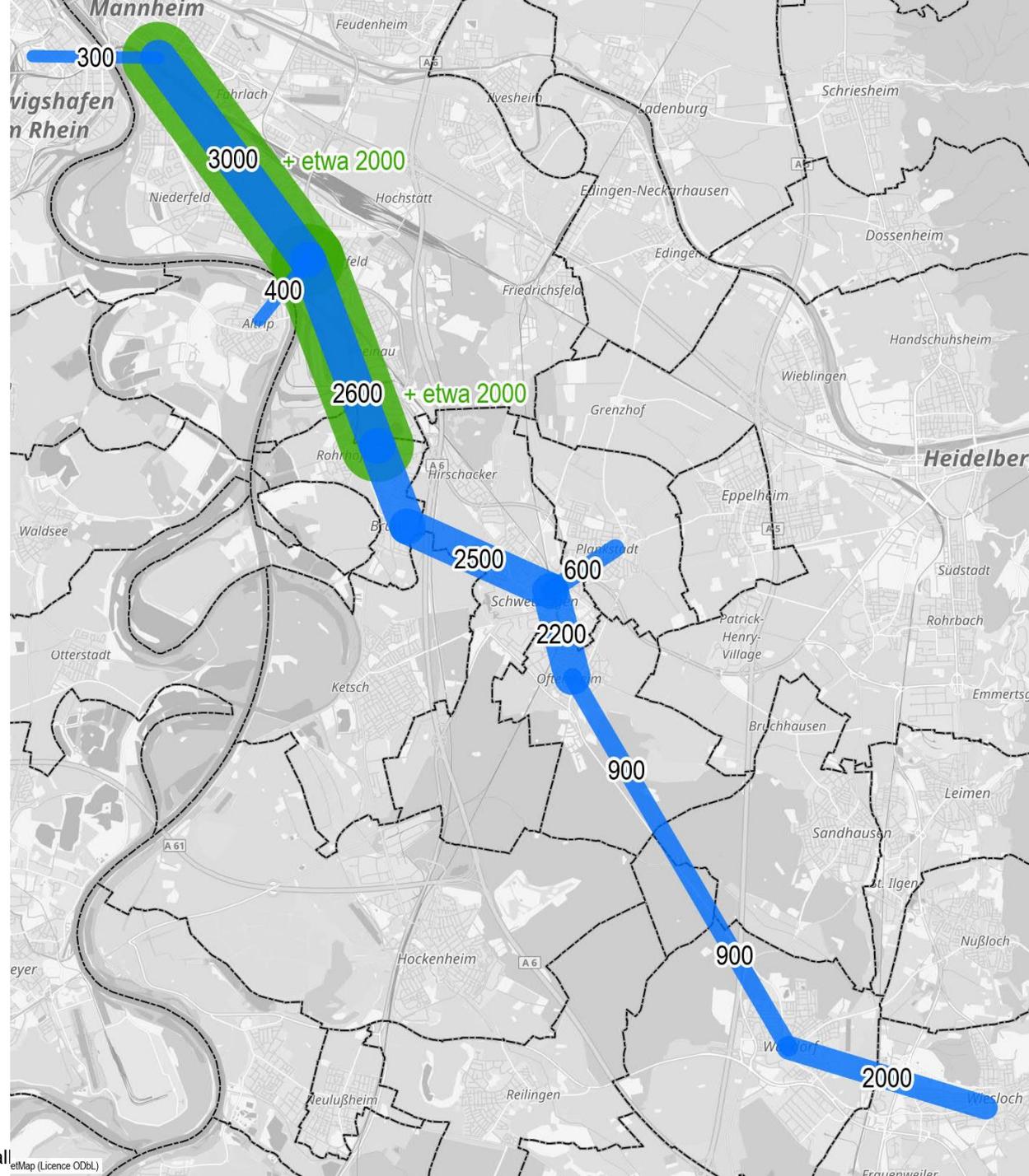
Potenzial

- 0 - 500 Radfahrten/Tag
- 501 - 1000 Radfahrten/Tag
- 1001 - 2000 Radfahrten/Tag
- 2001 - 3100 Radfahrten/Tag

Binnenradverkehr Mannheim

- Radfahrten/Tag

- Stadtgrenzen

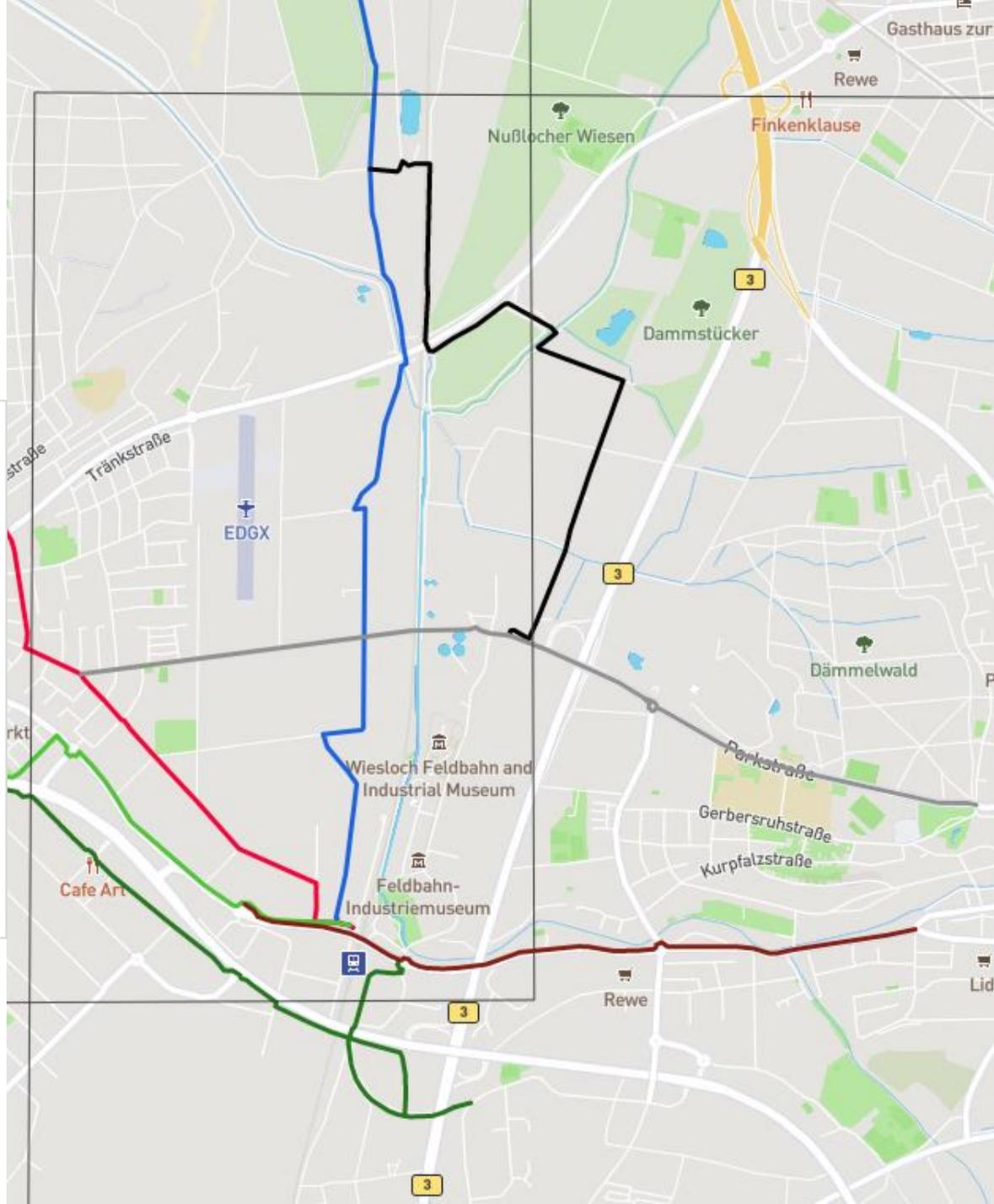
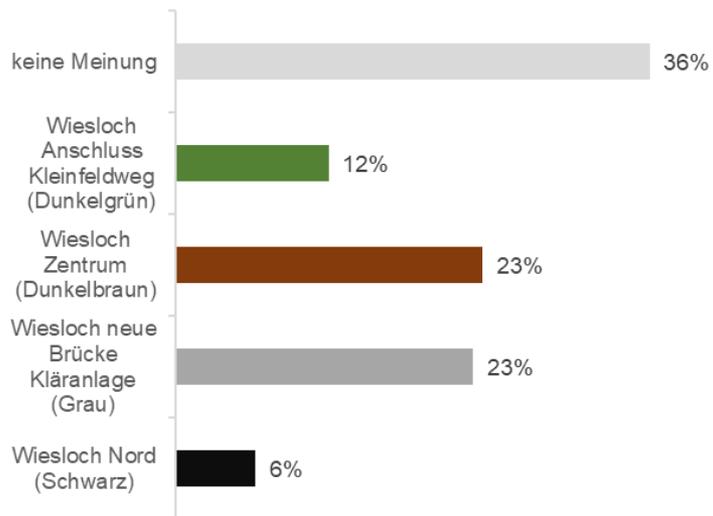


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 4:

Walldorf - Wiesloch

Abschnitt 4: Walldorf - Wiesloch (n=1481)

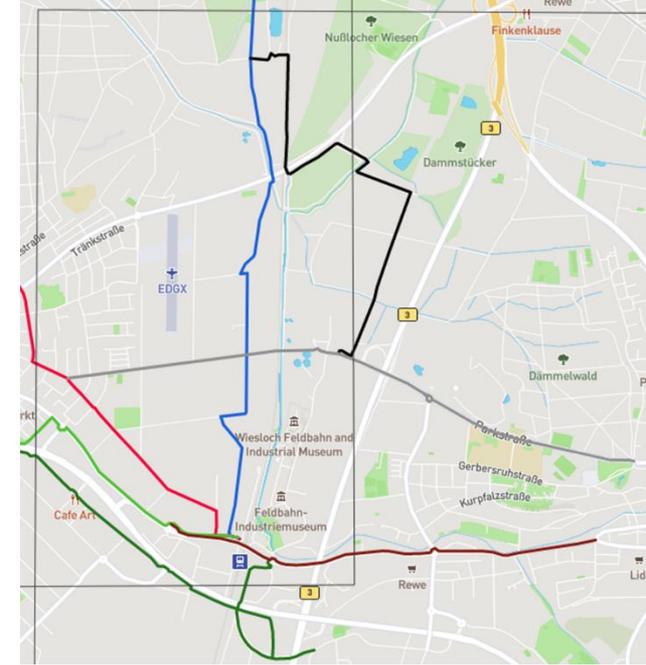


Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 4:

Walldorf - Wiesloch

- Für die Verbindung zwischen Walldorf und Wiesloch bestehen zur Zeit keine Entscheidungsgrundlagen



Nächste Schritte

Nächstes Treffen am 9. Februar 2022

- Diskussion Vorzugstrasse
- Ausarbeitung Vorzugstrasse

Vielen Dank!



Ab hier Reserve-Folien

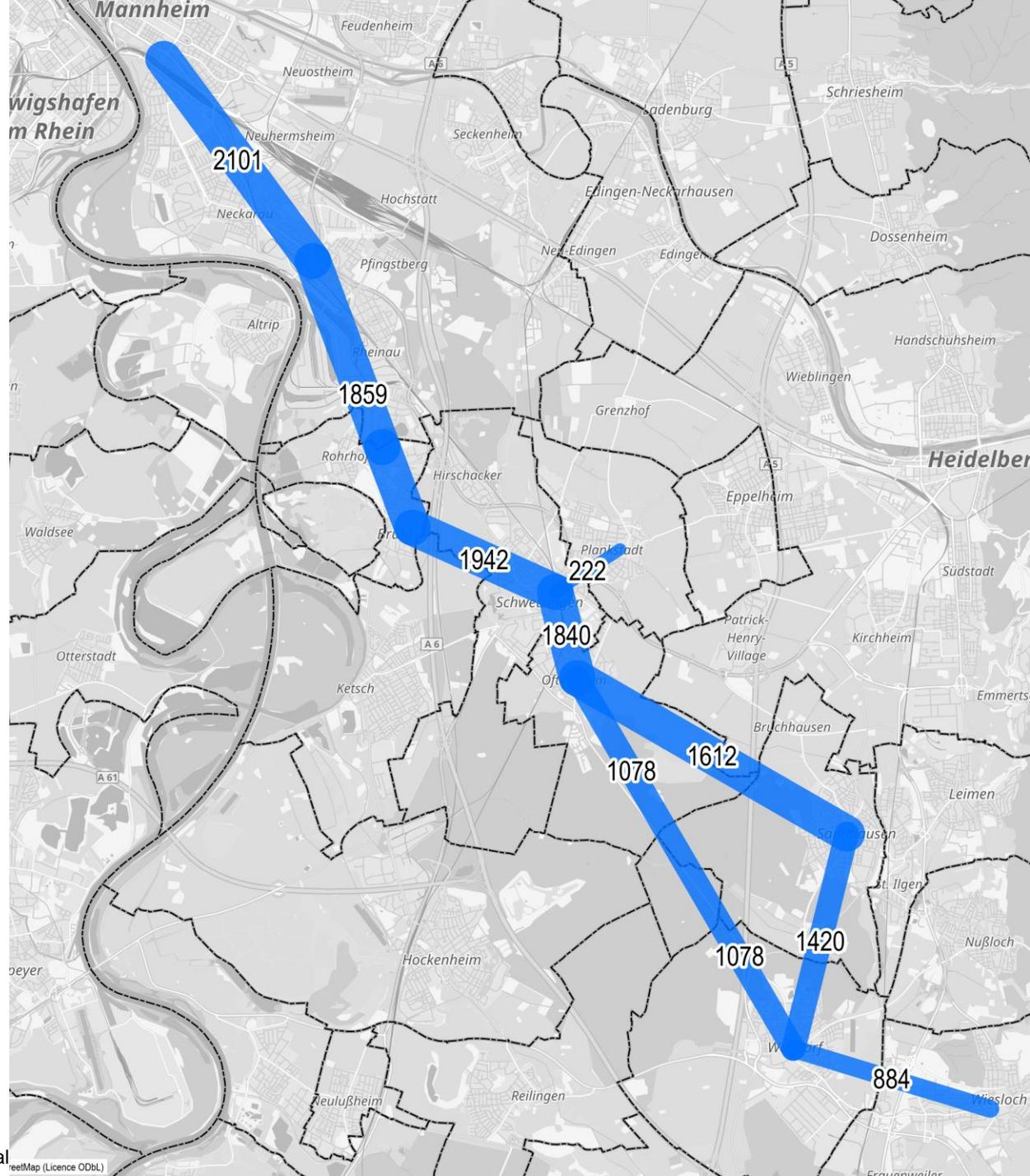
Quellen und Ziele

Quell- und Zielmatrix

	Mannheim - Innenstadt/ Jungbusch	Mannheim - Schwetzingerstadt/ Oststadt	Mannheim - Neuostheim/ Neuhermsheim	Mannheim - Lindenhof	Mannheim - Neckarau	Mannheim - Rheinau	Mannheim - übrige Stadtteile	Brühl	Plankstadt	Schwetzingen	Oftersheim	Ketsch	Leimen	Sandhausen	Walldorf	Wiesloch
Mannheim - Innenstadt/ Jungbusch																
Mannheim - Schwetzingerstadt/ Oststadt	44															
Mannheim - Neuostheim/ Neuhermsheim	21	11														
Mannheim - Lindenhof	38	26	11													
Mannheim - Neckarau	64	44	10	48												
Mannheim - Rheinau	32	26	9	28	62											
Mannheim - übrige Stadtteile	28	22	10	12	30	21										
Brühl	100	29	11	41	84	101	24									
Plankstadt	8	3	2	6	6	12	9	24								
Schwetzingen	179	78	27	62	118	117	43	220	61							
Oftersheim	56	34	6	18	38	22	15	54	37	194						
Ketsch	24	12	4	12	14	30	7	84	18	110	49					
Leimen	21	7	5	5	6	6	0	5	3	54	15	6				
Sandhausen	25	5	6	6	9	8	7	9	6	79	32	8	59			
Walldorf	85	24	14	24	26	25	20	43	19	213	100	18	66	95		
Wiesloch	87	14	11	21	20	13	7	34	8	183	56	13	76	105	236	
sonstiger Ort	23	10	3	10	7	12	7	22	8	50	19	8	7	14	38	36

Quellen und Ziele

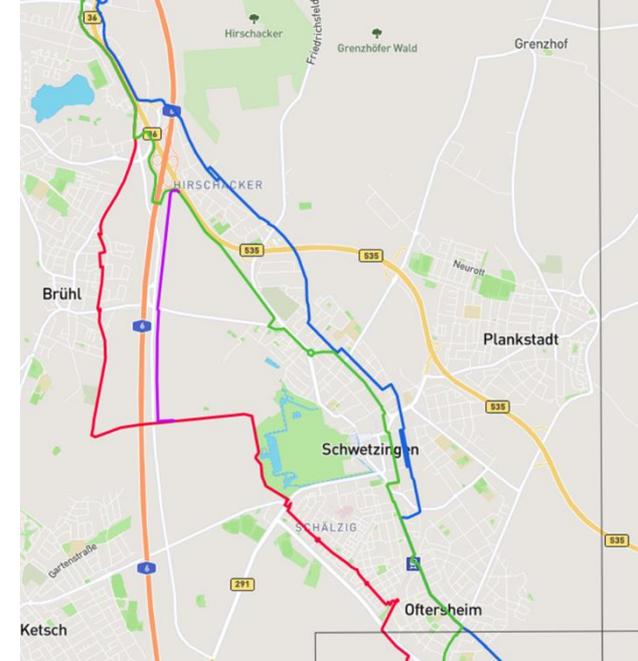
Verteilung auf den
Trassenabschnitten



Auswahl der Vorzugstrasse

Abschnitt 2:

Rheinau - Oftersheim



Erschließungswirkung der Trasse:

Wohnen [km²]:	6,1	6,8	6,5
Gewerbe (Industrie) [km²]:	1,4	1,5	1,6
Verkauf [km²]:	0,4	0,7	0,7
Summe [km²]	7,9	9,0	8,8

Abschnittslänge:

In Kilometer	11	9,9	10,5
--------------	----	-----	------

Wartezeiten:

In Minuten	4,3	6,3	2,9
------------	-----	-----	-----

Gesamtreisezeit:

In Minuten	31	30	28
------------	----	----	----

Mittelwert der Einzelabschnitte
von Trasse 2,
längengewichtet ²

Bewertung
(Note 1-5)

1,5

Realisierbarkeit Standard:

Schutzgebiete:

1,3

Konflikte:

2,2

Eingriff in Fremdgrundstücke:

1,6

Zusätzliche Versiegelung:

1,9

Grobe Kostenschätzung:

2,1

Mittlere Note

1,77

Mittelwert der Einzelabschnitte
von Trasse 3,
längengewichtet ²

Bewertung
(Note 1-5)

2,0

Realisierbarkeit Standard:

Schutzgebiete:

1,1

Konflikte:

2,4

Eingriff in Fremdgrundstücke:

1,5

Zusätzliche Versiegelung:

1,8

Grobe Kostenschätzung:

1,9

Mittlere Note

1,78

Mittelwert der Einzelabschnitte
von Trasse 1,
längengewichtet ²

Bewertung
(Note 1-5)

1,8

Realisierbarkeit Standard:

Schutzgebiete:

1,2

Konflikte:

2,6

Eingriff in Fremdgrundstücke:

1,4

Zusätzliche Versiegelung:

1,9

Grobe Kostenschätzung:

1,8

Mittlere Note

1,78

² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet

² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet

² Mittelwert nach Abschnittslängen gewichtet