

Per eMail: 76verkehrswegebau@mannheim.de, Antonia.guenther@mannheim.de  
Kopie: ulrike.kleemann@mannheim.de, jan-eric.rauch@mannheim.de  
Umweltforum Mannheim

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club  
Landesverband  
Baden-Württemberg e.V.  
Kreisverband Mannheim  
Postfach 120 152  
68052 Mannheim

[www.adfc-bw.de/mannheim](http://www.adfc-bw.de/mannheim)

Antwort erbeten an:  
Dr. Gerd Hüttmann  
Postfach 120 152  
68052 Mannheim  
Tel.: 0621 8109 9320  
[gerd.huettmann@adfc-bw.de](mailto:gerd.huettmann@adfc-bw.de)

ADFC Mannheim Postfach 120152 68052 Mannheim

Frau  
Antonia Günther  
Eigenbetrieb Stadtraumservice  
Käfertaler Straße 248  
68167 Mannheim

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
31.7.2023

Datum  
14.9.2023

Unser Zeichen  
gh 230914

## RS 02 OD Mannheim RSV MA-HD, TA 1 – 8 (Theodor-Kutzer-Ufer – Ilvesheimer Straße)

Sehr geehrte Frau Günther,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen und die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir fristgerecht zum verlängerten Abgabetermin absenden.

Der ADFC begrüßt die Herstellung einer Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Mannheim als wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und damit zum Klimaschutz.

Aufgrund der umfangreichen Baumaßnahme sind die Kommentare und Vorschläge des ADFC im beiliegenden Dokument zusammengefasst.

Zum Erhalt bzw. dem Verlust von Bäumen wollen Sie das Umweltforum noch genauer informieren, damit diesbezüglich eine fundierte Stellungnahme erstellt werden kann. Der ADFC nimmt an dieser Informationsveranstaltung gerne teil und bittet um eine Einladung.

mit besten Grüßen

**ADFC Mannheim**



Dr. Gerd Hüttmann (Sprecher)

### Bankverbindung

Sparkasse Rhein Neckar Nord  
IBAN DE23 6705 0505 0038 4655 20  
BIC MANSDE66XXX

### Vereinsregister

Amtsgericht Stuttgart VR 4963  
als gemeinnützig anerkannt

## Vorbemerkungen

Die schriftlichen Ausführungen in den Kurzbeschreibungen auf den Lageplänen weichen mitunter von den Angaben im Plan bzw. in den Erläuterungen ab. Die Regelbreite der Fahrbahn der Fahrradstraßen beträgt 4,60 m statt 5 m.

Der ADFC geht davon aus, dass sich die Absenkungen bei Grundstückszufahrten vollständig im Bereich der Bordsteine befinden und damit eine ebene Fläche für den Radschnellweg gewährleistet ist.

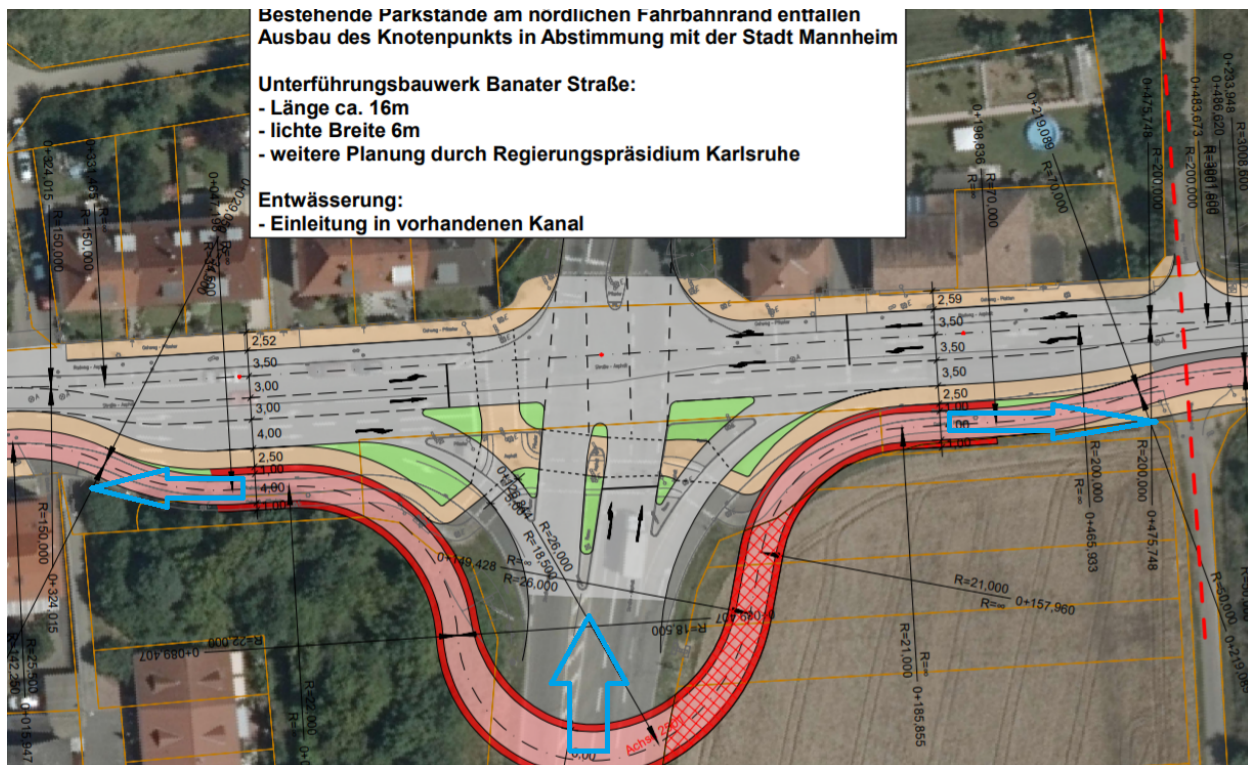
Der ADFC gliedert die Stellungnahme anhand der Planabschnitte.

## OD MA TA-1 (Ilvesheimer Straße)

Der ADFC schlägt an der Einmündung der Franz-Schnabel-Straße eine angehobene Furt für den Radweg und den Gehweg vor.

Außerhalb der vorgelegten Planung hält der ADFC die geplante Unterführung der Banater Straße für ungünstig.

Der ADFC Mannheim schlägt vor, die Kurvenradien der Unterführung der Banater Straße zu optimieren, um die Sichtbeziehung in der Unterführung und auf den Rampen zu verbessern. Durch eine bessere Sichtbeziehung wird sowohl das Unfallrisiko als auch die Anmutung als Angsträum verringert.



Der ADFC schlägt vor, die Rampen so weit als möglich im Osten bzw. Westen beginnen zu lassen (siehe die blauen Pfeile in der Skizze nach rechts und links). Dadurch könnten die Kurvenradien vergrößert werden (blauer Pfeil nach oben) und die einsehbare Strecke verlängert werden.

Der ADFC schlägt außerdem vor, durch eine beheizbare Fahrbahnfläche die Gefahr von Glatteisbildung im Kurven/Gefällebereich zu vermeiden.

Dem ADFC ist bekannt, dass Herr Bezirksbeirat René Leicht statt der o.g. Unterführung ein Brückenbauwerk vorschlug. Mit einer Brücke würden Angsträume vermieden. Bei einer Unterquerung der Autobahn am Neckarufer (statt neben der Feudenheimer Straße) würden Umwege durch die (dann längeren Rampen) minimiert. Der ADFC unterstützt diesen Vorschlag und bittet um ergebnisoffene Prüfung dieser Alternative.

### OD MA TA-2 (Odenwaldstraße Teil1)

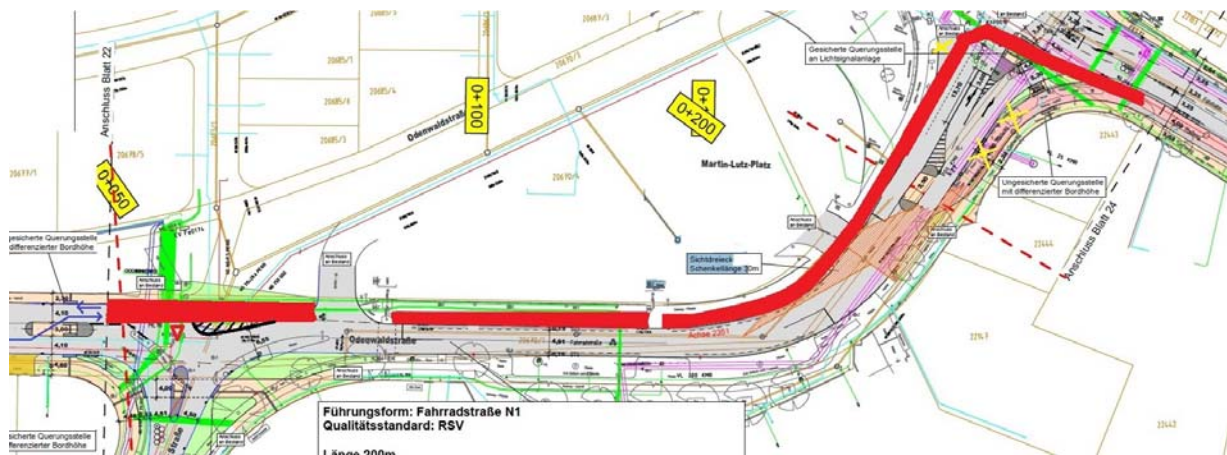
Die Odenwaldstraße wird im Abschnitt Lauffener Straße – Ilvesheimer Straße von durchgehenden Kraftfahrzeugverkehr genutzt. Außerdem wird sie von Stadtbussen für die Zu- und Abfahrt des Martin-Lutz-Platzes genutzt. Der ADFC hält daher die Widmung als Fahrradstraße mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch der Leichtigkeit des Radverkehrs für sehr bedenklich.

Der ADFC schlägt daher vor, den in der Ilvesheimer Straße geplanten einseitigen Radweg mit Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite der Odenwaldstraße bis hinter die Einmündung der Lauffener Straße zu verlängern.

Die auf der Nordseite der Odenwaldstraße vorhandenen Längsparkstände und der Gehweg müssen dabei entfallen. Der nicht signalisierte Rechtsabbieger aus der Ilvesheimer Straße in die Odenwaldstraße entfällt. Aus der anliegenden Dreiecksinsel wird ein Gehwegkap.

Der nicht signalisierte Rechtsabbieger aus der Odenwaldstraße in die Ilvesheimer Straße wird in die Signalisierung aufgenommen.

Die Einmündung der Lauffener Straße in die Odenwaldstraße (Richtung Osten) wird gegenüber der Odenwaldstraße (Westrichtung) bevorrechtigt. Der Radschnellweg wird im Bereich der Einmündung gegenüber KFz, die in die Odenwaldstraße (Westrichtung) fahren, bevorrechtigt.



Sollte dieser Vorschlag nicht umgesetzt werden, so muss zumindest bei der in der Planung vorgesehenen Querungshilfe mit einer angehobenen Furt versehen werden.

### OD MA TA-2 (Odenwaldstraße, Teil1+2) und OD MA TA-3 (Spessartstraße)

Der ADFC schlägt vor, der Fahrradstraße im Verlauf der Odenwaldstraße und der Spessartstraße Vorrang gegenüber den einmündenden und querenden Straßen einzuräumen. Der Vorrang sollte durchgängig durch Markierung bzw. durch Gehwegüberfahrten der einmündenden Fahrbahn verdeutlicht werden (siehe Anhang).



Beispiel:

Im Stadtteil Lindenhof sind Fahrbahnen neben dem separaten Gleiskörper der Stadtbahn seit vielen Jahren gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt.

Durch Lichtsignale wird die Bevorrechtigung beim Nahen einer Stadtbahn aufgehoben und so das sonst denkbare verkehrsbedingte Halten von Fahrzeugen im Gleisbereich vermieden.

Die „Meerfeldstraße“ wurde zwischen der „Windeckstraße“ und der „Emil-Heckel-Straße“ als Fahrradstraße gewidmet und hat Vorrang gegenüber der „Landteilstraße“.

### OD MA TA-2 (Odenwaldstraße, Teil 2)

Der ADFC schlägt an der Einmündung der Nebenstraße Eberbacher Platz eine angehobene Furt für den Gehweg vor.

### OD MA TA-3 (Spessartstraße)

Der ADFC schlägt an der Einmündung der Hermann-Löns-Straße, der Walter-Flex-Straße, der Unteres Kirchfeld und Wilhelm-Busch-Straße angehobene Furten für den Gehweg vor.

Bei den Parkplatzzufahren zum Unteren Kirchfeld müssen die Absendungen nur im Bereich Bordsteins erfolgen.

### OD MA TA-4 (Überquerung B38a)

Der Übergang der Fahrradstraße Spessartstraße in den Zweirichtungsradweg zur Querung der B38a muss als Fahrbahn gestaltet werden und gegenüber der Christian-Morgenstern-Straße und der Peter-Rosegger-Straße bevorrechtigt werden.

### OD MA TA-5 (Am Neckarkanal)

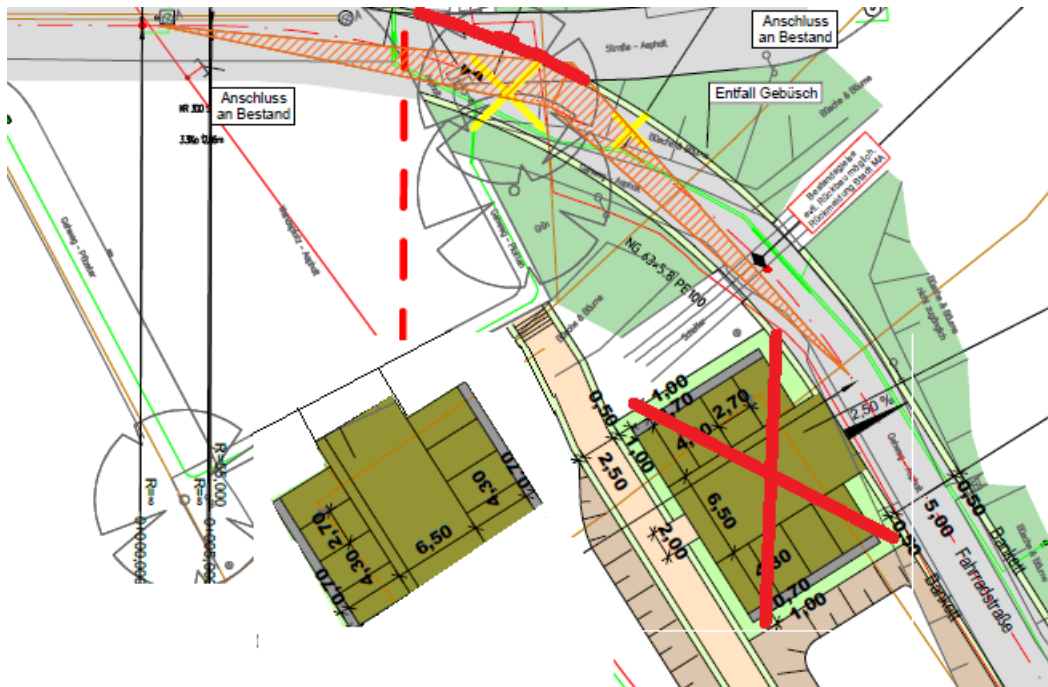
Der Vorrang des Radweges und des Gehweges gegenüber der Straße „In der Anlage“ bzw. den Parkplatzzufahrten soll durch geschwindigkeitsdämpfende Anrampungen dieser Fahrbahnen oder gleichwertige Maßnahmen verdeutlicht werden.



**OD MA TA-6 (Im Pfeifferswörth, Teil 1)**

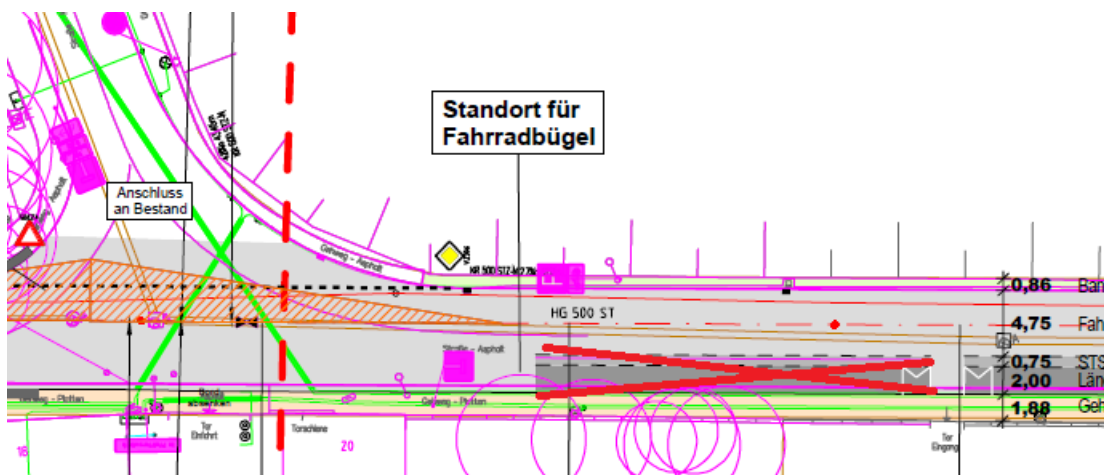
Der neue Parkplatz für das PSV-Schützenhaus soll an den Wendehammer verlegt werden (siehe Skizze) . In Abhängigkeit von dem eventuellen Rückbau des Bestandsgleises kann ggf. auf eine neue Gleisquerung verzichtet werden.

Der Vorrang der Fahrradstraße gegenüber der Zufahrt zum MTG-Gelände muss verdeutlicht werden. Durch einen etwas geringeren Kurvenradius könnte eventuell der größere der beiden Bäume erhalten werden.



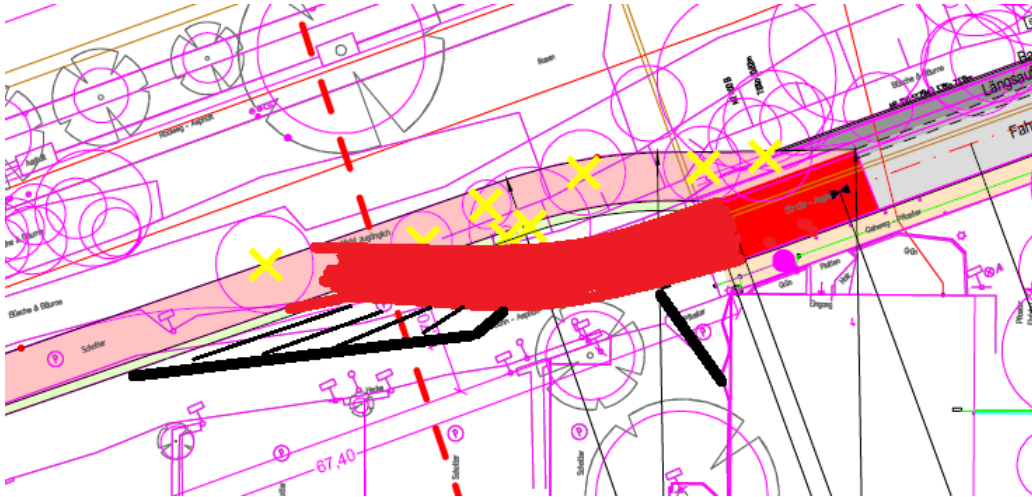
**OD MA TA-6 (Im Pfeifferswörth, Teil 2)**

Zusätzlich zur Vorfahrtstraßenwidmung sollte die Zufahrt von der Feudenheimer Straße mit einer geschwindigkeitsdämpfenden Anrampung versehen werden.



Um für Radverkehr in Richtung Westen ausreichend Platz außerhalb der Schleppkurve von Lkw aus der Feudenheimer Straße in Richtung Osten zu gewährleisten, sollte auf den ersten Längsaufsteller verzichtet werden. Die durch diese Längsaufsteller auf 4,75 m reduzierte Fahrbahnbreite ist im Auslauf der Einmündung zu gering.

Die Parkplatzausfahrt am Ende der Fahrradstraße muss nachrangig gestaltet werden. Radverkehr hat Vorrang und fährt im Knotenpunkt geradeaus. Zu- und Abfahrten des Parkplatzes müssen warten und abbiegen. Dabei könnten eventuell auch ein Teil der sonst entfallenden Gehölze erhalten werden.



#### OD MA TA-7 (Feudenheimer Straße)

Eine Anmerkung außerhalb dieser Planung:

es besteht keine barrierefreie Anbindung für Radverkehr in Richtung Hauptfriedhof, Käfertaler Straße und Neckarstadt Ost. Diese könnte durch eine Umgestaltung der Rampe auf der Nord/Ostseite der Unterführung oder durch eine separate Radverkehrsführung in Richtung „Am Jüdischen Friedhof“ erfolgen.

#### OD MA TA-8 (Theodor-Kutzer-Ufer)

Zwei Anmerkungen außerhalb dieser Planung:

der Gehweg mit wassergebundener Oberfläche kann durch mobilitätseingeschränkte Personen nur mit Mühen benutzt werden. Vor allem aufgrund der Nähe des Uniklinikums wäre eine glattere Oberfläche für diesen Personenkreis sehr zu empfehlen.

Eine verbesserte Unterquerung der Friedrich-Ebert-Brücke muss bei der Einrichtung der Radschnellverbindung berücksichtigt werden. Diese erschließt schon jetzt Radverkehr auf der Unterstromseite der Friedrich-Ebert-Brücke sowie auf dem Neckarvorland in Richtung Kurpfalzbrücke und Jungbuschbrücke. Sollte die angedachte neue Neckarbrücke für nicht-motorisierten Verkehr realisiert werden, kommt diese Anbindung noch hinzu.

**ADFC Mannheim**



Dr. Gerd Hüttmann (Sprecher)