



DOKUMENTATION

Beteiligungsworkshop zur
Radschnellverbindung RS 4

17. Juli 2024 | 18:30-21:00 Uhr | Altes Rathaus in Esslingen

Inhalt

1 Zusammenfassung.....	3
1.1 Zusammenfassung der abgegebenen Fragen und Hinweise.....	3
2 Begrüßung und Einführung	4
2.1 Stimmungsbild zu Beginn des Workshops	4
2.2 Agenda des Workshops.....	6
3 Input durch das Planungsteam.....	7
3.1 Input durch das Regierungspräsidium Stuttgart	7
3.2 Input durch die Stadt Esslingen.....	8
4 Austauschphase an Informationsständen.....	9
4.1 Potenzieller Trassenverlauf des RS 4 nördlich des Neckars	11
4.2 Potenzieller Trassenverlauf des RS 4 südlich des Neckars	14
5 Ausblick und Abschluss.....	20
5.1 Stimmungsbild gegen Ende des Workshops	20
5.2 Interpretation der Ergebnisse des Workshops.....	21
6 Kontakt	22
7 Anhang	23

1 Zusammenfassung

Am Mittwoch, den 17. Juli 2024, hat die Stadt Esslingen gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Stuttgart zu einem Beteiligungs-Workshop zur Radschnellverbindung RS 4 ins Alte Rathaus nach Esslingen eingeladen. Die 24 Teilnehmenden setzten sich aus Vertreter*innen von Fraktionen, Bürgerversammlungen, Vereinen und Verbänden zusammen (eine genaue Auflistung der Teilnehmenden Organisationen finden Sie im Anhang). Moderiert wurde der Abend durch ein Moderationsteam der translake GmbH.

Eröffnet wurde der Abend durch Hans-Georg Sigel, Bürgermeister der Stadt Esslingen. In seiner kurzen Ansprache verdeutlichte Herr Sigel, wie wichtig das Projekt der Radschnellverbindung für die Stadt Esslingen sei und auf der Gemarkung Esslingens seit mehreren Jahren an einer geeigneten Lösung der zahlreichen Konfliktpunkte gearbeitet wird. In einer kurzen Abfrage zu Beginn der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden mitteilen, welches Kriterium ihnen bei der Auswahl der Trasse besonders wichtig sei. Die Inhalte, welche durch die Teilnehmenden zu Beginn der Veranstaltung abgegeben wurden, finden Sie genauer aufbereitet in Kapitel 2.

Danach gab Sebastian Knecht vom Regierungspräsidium Stuttgart einen Überblick über das Gesamtprojekt des RS 4, der von Esslingen bis nach Reichenbach führen soll. Auch wurden die Förderthematik und Aspekte des Artenschutzes von Stefan Hieber und Nathalie Schulz vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgestellt. Anschließend stellte Sasan Aslani von der Stabsstelle Mobilität der Stadt Esslingen den aktuellen Stand der Planungen in Esslingen vor. Dabei ging er auch auf die Onlinebeteiligung von 2023 ein und wie die Ergebnisse dieser in den aktuellen Planungsstand eingeflossen sind. Genauere Informationen zu dem Input des Planungsteams finden Sie in Kapitel 3.

In der zweiten Hälfte des Workshops konnten die Teilnehmenden die noch zur Diskussion stehenden möglichen Trassenverläufe nach Vor- und Nachteilen aus ihrer Sicht bewerten. Dabei konnten zahlreiche wertvolle Hinweise für das Planungsteam gesammelt werden (siehe Kapitel 4). Beendet wurde der Workshop nachdem die Teilnehmenden noch einmal die Möglichkeit bekommen haben, dem Planungsteam als Fazit mitzuteilen, was ihnen bei der Bewertung der noch zur Diskussion stehenden vier Trassen besonders wichtig sei (siehe Kapitel 5).

1.1 Zusammenfassung der abgegebenen Fragen und Hinweise

Im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der Anregungen und Hinweise, welche von den Teilnehmenden des Workshops am 17.07.2024 abgegeben wurden. Ausführliche Informationen über die abgegebenen Fragen und Hinweise finden Sie im Hauptteil in Kapitel 4 „Austausch an den Informationsständen“.

Vorteile der Routenführung: Die Routen des möglichen Trassenverlaufs nördlich und südlich des Neckars wurden von den Teilnehmenden aufgrund von vielen verschiedenen Aspekten grundsätzlich positiv aufgenommen. Die Trasse nördlich des Neckars wurde vor allem in Bezug auf die gute Anbindung zwischen den verschiedenen Stadtteilen und der Innenstadt positiv gesehen. Zudem wurde darauf verwiesen, dass ein Großteil der Esslinger Bevölkerung in dem Gebiet nördlich des Neckars wohnt und somit viele Radfahrende von der Radschnellverbindung profitieren würden. Des Weiteren wurde von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben, dass die Maßnahmen im Rahmen des RS 4 dem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz zugutekommen.

Nachteile der Routenführung: Die Kritik der Teilnehmenden an den potenziellen Routen der Radschnellverbindung bezog sich unter anderem auf die Sorgen der anliegenden Gewerbetreibenden. Einige Teilnehmende befürchteten, dass durch die Radschnellverbindung Betriebsabläufe behindert werden könnten. Neben möglichen Konflikten mit anliegenden Unternehmen und Vereinen wurde von den Teilnehmenden des Workshops auch die Thematik der Nutzungspotenziale und Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz diskutiert.

2 Begrüßung und Einführung



Abbildung 1: Hans-Georg Sigel, Bürgermeister der Stadt Esslingen, bei der Begrüßung

In seiner Begrüßung hob Bürgermeister Hans-Georg Sigel hervor, dass es sich bei der Radschnellverbindung RS 4 um ein sehr umfangreiches Projekt handelt, in welches die Stadt bereits viel Arbeit und Engagement gesteckt hat. Neben der allgemeinen Bedeutsamkeit des Projekts ging Herr Sigel darauf ein, wie wichtig die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner sowie auch der Gewerbetreibenden bei einem Projekt wie diesem sei. Er freute sich auf die Hinweise der Teilnehmenden und wünschte einen interessanten Abend.

2.1 Stimmungsbild zu Beginn des Workshops

Maximilian Stamm und Katharina Riedel vom Moderationsbüro translake übernahmen nach der Begrüßung die Einführung in den Workshop. Hierzu wurden die Teilnehmenden eingeladen, an einem kurzen Stimmungsbild zu folgender Frage teilzunehmen: **Wenn Sie ganz alleine über den Trassenverlauf entscheiden dürften, was wäre für Sie das wichtigste Entscheidungskriterium?** Im Folgenden sind die Ergebnisse, die online eingereicht wurden, abgebildet.

Wenn Sie ganz alleine über den Trassenverlauf entscheiden dürften, was wäre für Sie das wichtigste Entscheidungskriterium?

9 antworten

wenig störung der bewohn
bald realisierbar akzeptanz
sicherheit kein autokonta
nicht durch pliensauvorst
das es sie nicht gibt
wegbreite höchstes potential
zwei richtungsradweg ring



Abbildung 2: Ergebnisse des Online-Stimmungsbilds

Im Folgenden sind die Hinweise, die über das Online-Stimmungsbild eingebracht wurden, wörtlich abgetippt:

- Akzeptanz
- bald realisierbar
- dass es sie nicht gibt
- Höchstes Potential
- Nicht durch Pliensauvorstadt
- Sicherheit kein Autokontakt
- Wenig Störung der Bewohner
- Zwei Richtungsradweg Ring
- Wegbreite

Einige Teilnehmende brachten sich bei dem Stimmungsbild auch mündlich ein. Hier wurden folgende Fragen eingebracht:

- Frage: Von wo bis wo ist die Route der Radschnellverbindung RS 4 bereits beschlossen?
 - Antwort: Die Route der Radschnellverbindung ist von Osten betrachtet südlich des Neckars bis zum Alicensteg beschlossen.
- Frage: Wird es auch noch mehr Routen auf der Nordseite geben?
 - Antwort: An dieser Stelle gilt es darauf zu verweisen, dass die Routenführung noch nicht festgelegt wurde.
- Frage: In der Berkheimer Straße und Brückenstraße besteht ein sehr hohes Konfliktpotential, welche Führungsmöglichkeiten gibt es hier?
 - Antwort: Neben einer Führung über die Berkheimer Straße gilt es auch zu prüfen, inwieweit eine Führung im Bereich der B10 möglich ist. Hierzu sind weitere interne Abstimmungen sowie Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart notwendig. Auch eine andere Knotenpunktführung als die zurzeit bestehende ist grundsätzlich denkbar.

Interpretation des Stimmungsbilds: Die Antworten und Hinweise der Teilnehmenden zur Einstiegsfrage veranschaulichten die verschiedenen Haltungen zur Radschnellverbindung RS 4. Im Vordergrund des Stimmungsbildes standen vor allem die Konfliktpotenziale der verschiedenen Routen der Radschnellverbindung. Neben konkreten Streckenabschnitten wurden zudem auch der Aspekt der

Sicherheit (z.B. Radschnellverbindung ohne Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr) sowie auch die Anliegen der Bewohnenden thematisiert. Anhand des Stimmungsbildes wurde die Kontroverse der Radschnellverbindung RS 4 deutlich. Auf der einen Seite wurde angemerkt, „dass es sie [die Radschnellverbindung] nicht [geben soll]“ bzw. dass sie „nicht durch die Pliensauvorstadt“ geführt werden soll. Auf der anderen Seite hingegen wurden eine baldige Realisierung und die Wahl einer Trasse, die das höchste Potenzial und die größte Akzeptanz bietet, geäußert. Somit zeigte bereits das Stimmungsbild die kontroversen Meinungen

2.2 Agenda des Workshops

Nach Erhebung des kurzen Stimmungsbilds stellte das translake-Team die Agenda des Workshops vor:

- Begrüßung durch Hans-Georg Sigel, Bürgermeister der Stadt Esslingen
- Einführung durch das Moderationsteam von translake
- Input des Regierungspräsidiums Stuttgart
- Input der Stadt Esslingen
- Fragerunde
- Austausch der Teilnehmenden
- Stimmungsbild: Was möchten Sie dem Planungsteam noch mitgeben?
- Ausblick, Verabschiedung und Abschluss

Daraufhin wurde zum Inputteil übergeleitet. Die Präsentationsfolien der Inputs erhalten Sie als separate Dateien per Mail.

3 Input durch das Planungsteam

3.1 Input durch das Regierungspräsidium Stuttgart

Sebastian Knecht, Oberbaurat, vermittelte zu Beginn nochmals allgemeine Informationen zu Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg und wie die Entwicklungen der Radschnellverbindungen in den kommenden Jahren landesweit gestaltet werden sollen. Dabei ging er auch auf die Zielsetzungen ein, welche Radschnellverbindungen erfüllen sollen. Hierbei sei eine direkte, sichere und zügige Führung zentral. Daraus ergebe sich beispielsweise, dass eine Radschnellverbindung mindestens eine Länge von fünf Kilometern aufweisen müsse, möglichst ohne größere Umwege und im Idealfall getrennt von anderen Verkehrsarten auf einem drei bis vier Meter breiten Weg verlaufen soll.



Abbildung 3: Sebastian Knecht, Regierungspräsidium Stuttgart, beim Projektüberblick

Stefan Hieber vom Regierungspräsidium Stuttgart ging daraufhin auf die finanziellen Aspekte einer Radschnellverbindung ein. Die Förderung einer Radschnellverbindung ist unterteilt in die Förderung des Planungsprozesses sowie in die Umsetzung der baulichen Maßnahmen. Die Förderabschnitte der baulichen Maßnahmen und des Planungsprozess sind wiederum in Förderungen durch Bund und Land unterteilt.

Die Ergebnisse der Umweltprüfung, welche in Verbindung mit der Trassenplanung durchgeführt wurde, stellte Nathalie Schulz vom Regierungspräsidium Stuttgart kurz vor. Ziel sei es, den Streckenverlauf des RS 4 so zu gestalten, dass dieser möglichst die lokale Flora und Fauna nicht beeinträchtigt. Aus artenschutzrechtlicher Sicht seien aktuell alle geprüften Trassenvarianten umsetzbar.

3.2 Input durch die Stadt Esslingen

Den Input zum aktuellen Planungsstand des RS 4 in Esslingen übernahm Sasan Aslani von der Stabsstelle Mobilität der Stadt Esslingen. Er erläuterte, dass die Bürgerinnen und Bürger bereits im Rahmen einer Onlinebeteiligung von Juli bis September 2023 Hinweise, Kommentare und Vorschläge für Alternativrouten im gesamten Einzugsbereich der Radschnellverbindung RS 4 von Reichenbach bis nach Esslingen einreichen konnten. Insgesamt wurden bei der Onlinebeteiligung über 250 Kommentare von über 150 verschiedenen Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Stuttgart hat die Stadt Esslingen diese Kommentare ausgewertet und kategorisiert. Die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger wurden in insgesamt zehn Kategorien unterteilt, welche teilweise wiederum Unterkategorien enthalten. Die Kategorien der Onlinebeteiligung umfassen beispielsweise Planungsgrundsätze, Alternativrouten oder Gestaltungsmerkmale. In den Unterkategorien der jeweiligen Überkategorien wurden Aspekte, wie zum Beispiel Sicherheit, Naturschutz oder Radverkehrsführung, aufgegriffen. Neben den Ergebnissen der Onlinebeteiligung zeigte Sasan Aslani auch Karten, die potenziell mögliche Routenverläufe des RS 4 veranschaulichten. Auf diesen Karten wurde noch einmal auf mögliche Konfliktbereiche hingewiesen. Auch erläuterte Sasan Aslani anhand der Ausschlusskriterien, warum manche Trassenvorschläge nicht weiterverfolgt werden können.



Abbildung 4: Sasan Aslani, Stadt Esslingen, beim Input-Vortrag der Stadt Esslingen

4 Austauschphase an Informationsständen

Nach den Inputs waren die Teilnehmenden eingeladen, an verschiedenen Stationen Hinweise zu den aktuellen Trassenvorschlägen einzureichen. Hierbei gab es zu jeder Route eine Stellwand mit einer Übersicht des möglichen Trassenverlaufs sowie ein Plakat, auf dem Hinweise festgehalten werden konnten. Dabei bestand auch die Möglichkeit, in direkten Austausch mit dem Planungsteam zu treten.

Bevor sich die Teilnehmenden an die einzelnen Stationen aufteilten, wurden einige Fragen im Plenum mit der gesamten Gruppe geklärt. Diese sind im Folgenden zusammengefasst. *Hinweis: Die Antworten des Planungsteams auf die folgenden Fragen wurden in Teilen im Nachgang ergänzt.*

- Frage: Ist es eine Überlegung, die Auffahrt auf die B10 bei der Berkheimerstraße zu sperren?
 - Antwort: Die Möglichkeiten zur Führung der Radschnellverbindung im Bereich der B10 bzw. Berkheimer Straße sind unabhängig einer zukünftigen Führung südlich oder nördlich des Neckars notwendig zu betrachten. Hinsichtlich der Möglichkeiten, wie die Radschnellverbindung im Bereich der Berkheimer Straße geführt werden könnte, liegen lediglich die zwei Optionen entlang der Berkheimer Straße oder im Bereich der B10 vor. Unabhängig einer Führung entlang der Berkheimer Straße oder im Bereich der B10 ist die Auffahrt auf die B10 aufgrund des hohen Konfliktpotenzials näher zu betrachten. Eine Sperrung oder eine Regelung mittels Vollsignalisierung (Ampelanlagen) sind mögliche Varianten. Die Möglichkeiten müssen unter anderem auch mit dem Regierungspräsidium Stuttgart abgestimmt werden.
- Frage: Der Trassenverlauf des RS 4 führt im Bereich des Abschnitts 2C direkt durch meinen Betrieb. Wie soll das aussehen?
 - Antwort: Für Radschnellverbindungen sind Standards für unterschiedliche Führungsformen festgelegt. Hierzu zählen beispielsweise auch eine Radverkehrsinfrastruktur, die für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist, oder eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs mit einer freigegebenen Führung für den landwirtschaftlichen Verkehr.
- Hinweis: Im Bereich Esslingen ist die vier Meter Breite nicht möglich. Ein möglicher Lösungsvorschlag wäre ein Radweg auf zwei Seiten, dann würde sich auch der Verkehr besser verteilen.
 - Antwort: Im innerstädtischen Bereich ist der verfügbare Straßenraum der maßgebliche Faktor der Möglichkeiten einer potenziellen Führung einer Radschnellverbindung. Ziel ist es, die Standards weitestgehend einzuhalten. In Bereichen, wo dies nicht möglich ist, müssen entsprechend Abweichungen vorgenommen werden. Hierbei können auf die Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zurückgegriffen werden. Die Mindestbreite einer zweiseitigen Radverkehrsführung wäre ein beidseitiger Schutzstreifen mit einer jeweiligen Breite von 1,5 Metern. Bei einem beidseitigen Radfahrstreifen sind es 1,85 Meter bzw. zwei Meter je Seite. Ein einseitiger Zweirichtungsradweg hingegen bedarf einer Breite von drei Metern. Demnach bedarf ein Zweirichtungsradweg im Vergleich zu einem beidseitigen Radfahrstreifen weniger Platz. Allerdings sind hierbei Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen, da der Radverkehr zum Teil entgegen der Fahrtrichtung verkehrt und somit sichere Lösungen an Kreuzungen und weiteren Ein- und Ausfahrten notwendig sind.
- Frage: Kann der RS 4 am Neckar entlanggeführt werden?
 - Antwort: Eine Trassenführung des RS 4 entlang des Neckars ist nicht möglich, da hierbei bestimmte Kriterien des Naturschutzes (keine Bebauung im Gewässerbett, Artenschutz) nicht gewährleistet werden können. Hinsichtlich des Artenschutzes gilt es immer die Variante zu wählen, die den Artenschutz am geringfügigsten tangiert.

- Hinweis eines Teilnehmenden: Im neuen Neckaruferpark wird ein neuer Radweg mit drei Metern Breite gebaut, es besteht keine Notwendigkeit für den RS 4. In der Pliensauvorstadt reicht eine Verbesserung des aktuellen Radnetzes.
 - Antwort: Das Ziel der Stadt Esslingen ist der Ausbau des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. Die Radschnellverbindung ist dabei eine Radverkehrsinfrastruktur, die als Radschnellverbindung ausgewiesen wird, und daher als Teil dieses gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes fungiert.
- Frage: Was passiert, wenn der Gemeinderat allen Routen nicht zustimmt?
 - Antwort: Das Ziel ist die Findung einer geeigneten und möglichst verträglichen Führung einer Radschnellverbindung gemeinsam mit allen Beteiligten.

Im Folgenden finden Sie die an den Stationen gezeigten Plakate sowie die Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden. Zur besseren Lesbarkeit sind alle handschriftlich eingereichten Hinweise wörtlich abgetippt worden. Um das Zuordnen von Hinweisen zu vereinfachen, wurden die jeweiligen Trassen nummeriert und in Abschnitte unterteilt.

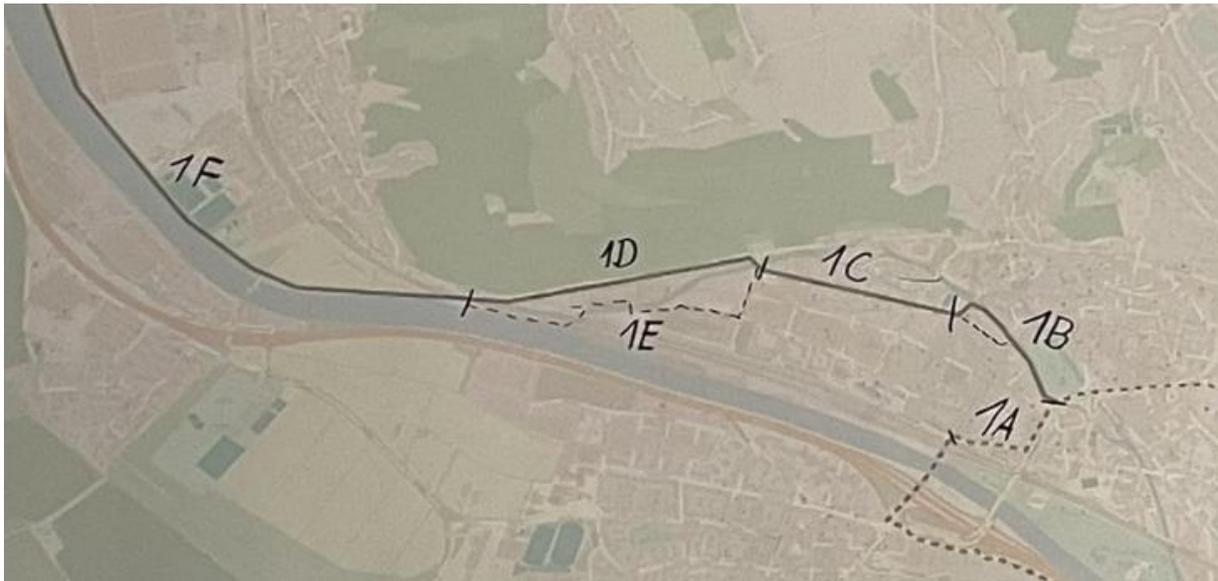


Abbildung 6: möglicher Trassenverlauf 1A-F nördlich des Neckars

Vorteile der Routenführung

- **1 A-F** 80% der Esslinger Leben auf der Nordseite
- **1 A-F** gute Nutzungsmöglichkeiten für Esslinger Radfahrer
- **1 A** ideal zur Anbindung der Innenstadt
- **1 B** (Variante) geringere Konflikte als am Pliensauturm vorbei
- **1 D** Parkplätze zu Gunsten eines baulich getrennten Radwegs entfallen lassen
- **1 E**: gute Anbindung an wichtige Ziele
- Anschluss vom Stadtgebiet an Radverbindung
- Verkehr fährt in die Stadt, nicht daran vorbei
- Kurze Verbindung zu den bevölkerungsreichen Stadtteilen
- Insgesamt positiv, weil diese Route an Quellen und Zielen vieler Menschen vorbeiführt
- Innenstadt, Schulen; Kitas, Wohngebiete, nördliche Stadtteile
- Hohes Nutzerpotential

Nachteile der Routenführung

- Probleme im Stadtgebiet mit Kreuzungen
- **1 A / 1 B** Parkplätze für Einzelhandel
- **1 A / 1 B** Hohe Fußgängerfrequenz
- **1 C** Radweg im Neckaruferpark drei-Meter Verbindung wird gebaut,
- **1 E** Steg über den Kanal an der neuen Hochschule ist zu schmal und rechtwinklige Führung ungeeignet; Konflikte mit Fußverkehr.
- **1 F** Anschluss nach Richtung Stuttgart
- **1 F** Kanu-Verein Boot Richtung Neckar tragen, fast nicht 20-25 Querungen pro Tag

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

- **1A / 1B** gute Anschlüsse an Fahrradstraße notwendig!
- Pliensaubrücke sollte nicht nur mit fünf Metern Breite geplant werden. Hier müssen wir mit viel mehr Fuß- und Radverkehr planen
- Wasserstraße Neckar prüfen! Intensität? Überquerung Neckar
- Rangiergleis bei Daimler im Neckartal nutzen

- Esslingen hat immer weiter steigende Zahlen an KFZ, es braucht jetzt dringend Infrastruktur für Alternativen Projekt RS 4 wird seit 2018 diskutiert
- Bahnlinie für RS 4 nutzen! Rangiergleise umnutzen
- Radweg durch Neckaruferpark, aber kein Radschnellweg, deshalb Routenplanung nichtig
- RSW entlang der Bahntrasse
- Kosten für Stadt Esslingen?
- Bau Alicensteg zu Nordroute Neckaruferpark Artenschutz Sondergenehmigung.
- Merkelplatz: wenn PopUpCafe, Konzerte, Picknick genehmigt sind sollte auch ein Radweg dem Artenschutz gerecht werden.

4.2 Potenzieller Trassenverlauf des RS 4 südlich des Neckars

BEWERTUNG DER TEILNEHMENDEN ZUR ROUTE 2 A-D

Radschnellverbindung RS 4 – Potentielle Routenführung
Bewertung Route 2 A-D

Vorteile der Routenführung

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Nachteile der Routenführung

2 A-D
Keine Anbindung für 80% der Esslinger Radfahrer

2D
Kontakt mit Parksuchverkehr Besucher Neckarabr

2 A-D
geringe Nutzung und Akzeptanz

2A/3A
Aulieferverkehr & Betriebsverkehr Handwerksbetriebe

2C
Eines sollst Du nie vergessen - Bauern sagen für den Essen

2C Gefahr für Mitarbeiter und Radfahrer

2C/4B
D Wanderngefolde für Landwirtschaftliche Maschinen / Anfahrter für jedes Glas

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

Streckenprüfung Nordlich B10 Stadt am Neckar

Friedeschwierke

Über Plattenstraße kann kein Radweg geführt werden → Altkönigsbrücke

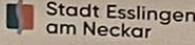
Mit Kreuzungsdörfern kann hier geübt werden und zwischen V42 über Zolling- & Stuttgart Str. aus → Gefahr für Radfahrer

310 Überdreheln schafft Platz für Alles

Route I

Punkt 2C führt nicht durch neuen Parkteil die Abführung durch den alten Eisenbahntrasse kann nicht überbrückt werden

17.07.2024
 Beteiligungsworkshop - Radschnellverbindung RS 4



Stadt Esslingen
am Neckar



Regierungspräsidium
Stuttgart

Abbildung 7: Route 2A-D

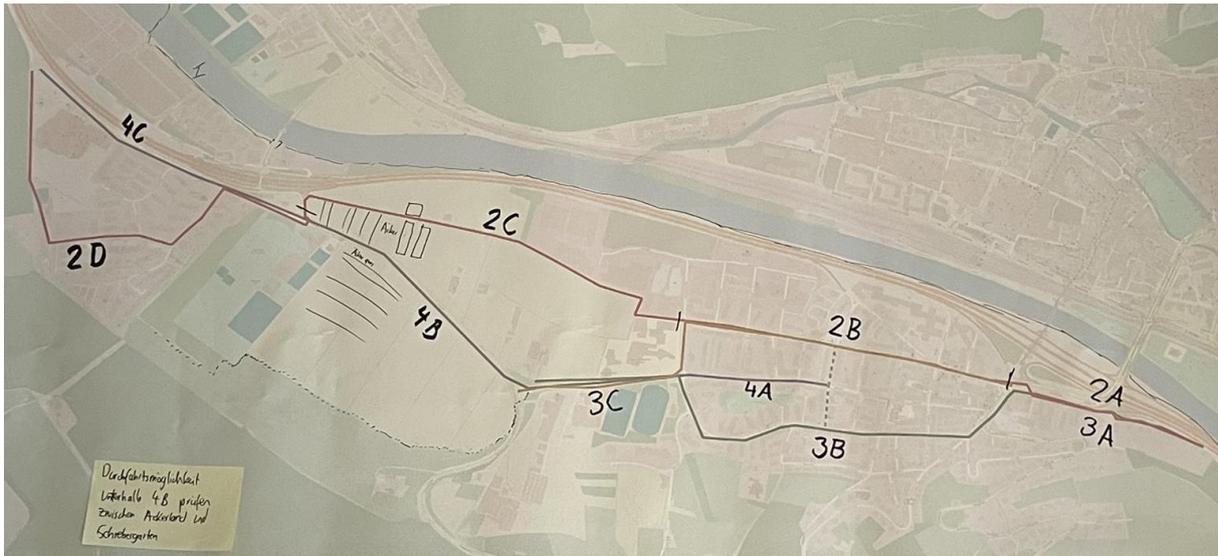


Abbildung 8: möglicher Trassenverlauf 2A-D südlich des Neckars

Vorteile der Routenführung

Hier wurden keine Hinweise eingereicht.

Nachteile der Routenführung

- **2 A** Auffahrt B10 gefährlich (Richtung Plochingen), Brückenstraße.
- **2 A-D** Keine Anbindung für 80% der Esslinger Radfahrer
- **2 A-D** geringe Nutzung und Akzeptanz
- **2 A / 3A** Anlieferverkehr & Betriebsverkehr Handwerksbetriebe
- **2 C** Eines sollst Du nie vergessen – Bauern sorgen für dein Essen
- **2 C** Gefahr für Mitarbeiter durch Radfahrer
- **2 C/ 4 B** Wendemöglichkeiten für Landwirtschaftliche Maschinen/ für jedes Gleis
- **2 D** Kontakt mit Parksuchverkehr Besucher Neckarcenter

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

- Streckenprüfung: Nördlich der B10 direkt am Neckar
- B10 überdecken schafft Platz für alles
- Flickschusterei
- Route 1
- Über Pliensaubrücke kann kein Radweg geführt werden Alicensteg erneuern
- Route 2 C führt mitten durch meinen Betrieb die Ablehnung der Route hinter der Fernwärmeleitung kann nicht akzeptiert werden.
- Mutzenreiswaldstr.: wenn hier geschlossen wird, weichen Kfz über Zollberg - & Stuttgarter Str. aus -> Gefahr für Radfahrende.
- Durchfahrtsmöglichkeit unterhalb 4B prüfen zwischen Ackerland und Schrebergarten

BEWERTUNG DER TEILNEHMENDEN ZUR ROUTE 3 A-C

Radschnellverbindung RS 4 – Potentielle Routenführung
Bewertung Route 3A-C

Vorteile der Routenführung

3B
Kein/Kaum
gewerblicher Verkehr

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Nachteile der Routenführung

3B
Parkplätze entlang
der Parkstraße
fallen weg

3C
Schulen / Kita
Schulweg

3B
unde Hauszügige
Einfahrten
Zugänge zu Parks
Kindergarten

2C:
Verschmutzung
der Feldwege
sind ein Problem

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

3B Übersteuern
schafft Platz für
Alles

Neuaufrüstung Tunnel

Bäume sollen nicht
gefallt werden
(generell)

17.07.2024
Beteiligungsworkshop - Radschnellverbindung RS 4
Stadt Esslingen am Neckar
Regierungspräsidium

Abbildung 9: Bewertung Route 3A-C

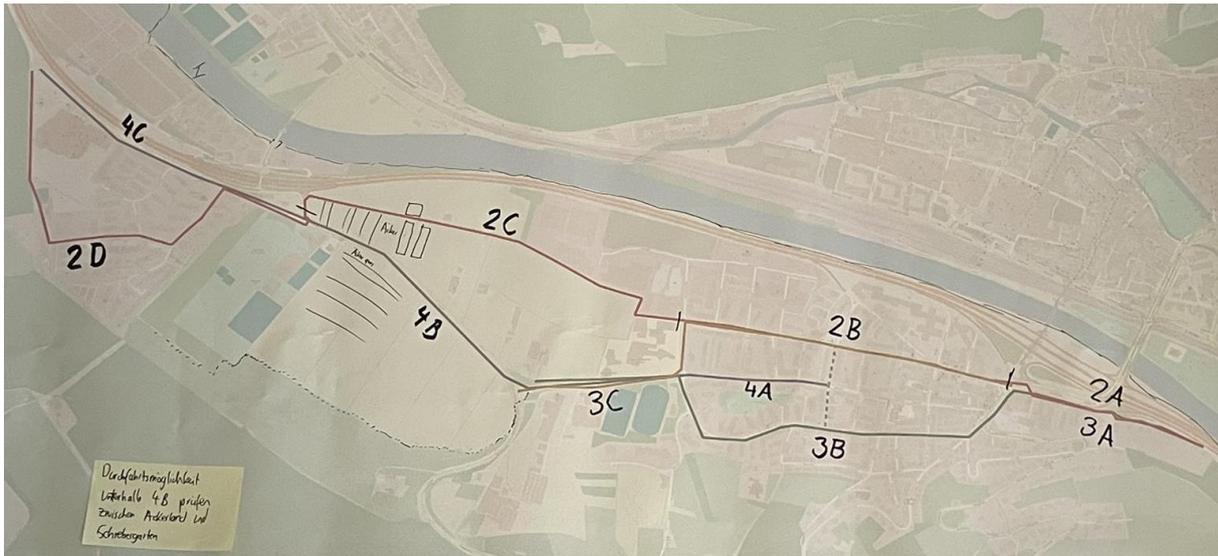


Abbildung 10: möglicher Trassenverlauf 3A-C südlich des Neckars

Vorteile der Routenführung

- **3 B** Kein/ kaum gewerblicher Verkehr

Nachteile der Routenführung

- **3 B** Parkplätze entlang der Parkstraße fallen weg
- **3 B** viele Hauszugänge Einfahrten zu Park & Kindergärten
- **3 C** Schulen / Kita Schulweg
- **2 C** Verschmutzung der Feldwege sind ein Problem

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

- B10 überdecken schafft Platz für Alles
- Adenauer Brücke Tunnel
- Bäume sollen nicht gefällt werden (generell)
- Durchfahrtsmöglichkeit unterhalb 4B prüfen zwischen Ackerland und Schrebergärten

BEWERTUNG DER TEILNEHMENDEN ZUR ROUTE 4 A-C

Radschnellverbindung RS 4 – Potentielle Routenführung

Bewertung Route 4A-C

Vorteile der Routenführung

2B/4A/3B
Kombination der Routen als Einbahn-Lösungen könnte gut funktionieren

3B
Eine gute Lösung ^{generiert} vom Fußverkehr wurde auch der Entwicklung der aktuellen Straßen-Flußverkehr hier zu Gute kommen

4B
Gehweg auf der Südsseite könnte mit benutzt werden

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Nachteile der Routenführung

4C
Kontakt mit Lieferverkehr Neckarcenter

4C
bitte keine Radwege direkt neben der B10

2A
nicht so hoher Nutzen für Esslingen, da abseits von Erlen und Quellen der meisten Menschen in Esslingen

2D
zu muregig

4B
Einschränkungen auf Landwirtschaftl. Nutzungen

3A/2A
Schlecht erreichbar von Oberrödingen und Nietlingen Stadtteilen die keine Bahnstationen haben z.B. Bahnübergang fahren

Zusammenfassung

- _____
- _____
- _____

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

Der RS 4 hilft uns in Esslingen das Radnetz weiter zu entwickeln

B10 Überdeckelung schafft Platz für Alles

bei Champagne: Nutzung Radweg Rundstraße
insb. bei 4B

Südlich der B10
bis zur B10
Radweg
möglich
möglich
möglich

17.07.2024

Beteiligungsworkshop - Radschnellverbindung RS 4



Stadt Esslingen
am Neckar



Regierungspräsidium
Stuttgart

Abbildung 11: Bewertung Route 4A-C

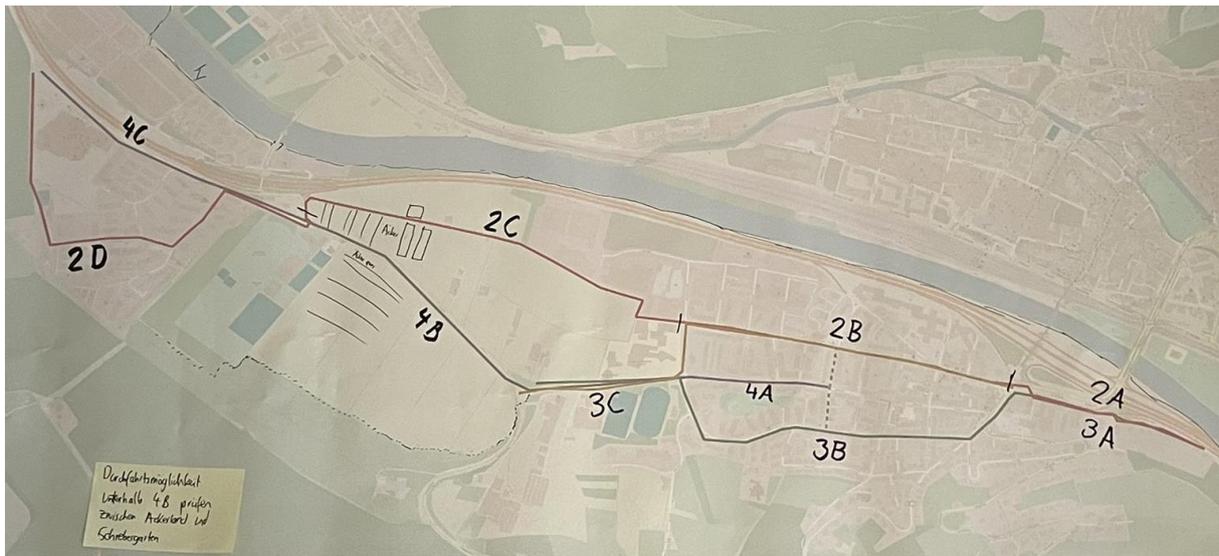


Abbildung 12: möglicher Trassenverlauf 4A-C südlich des Neckars

Vorteile der Routenführung

- **2 B / 4 A / 3 B** Kombination der Routen als Einbahnlösung könnte gut funktionieren
- **2 B** Eine gute Lösung getrennt vom Fußverkehr würde auch der Entwicklung des -aktuell schon Straßen – Fußverkehr hier zu Gute kommen
- **4 B** ungenutzter Gehweg auf der Südseite könnte mitbenutzt werden

Nachteile der Routenführung

- **4 B** Einschränkungen auf landwirtschaftlichen Nutzwegen
- **4 C** Kontakt mit Lieferverkehr – Neckarcenter
- **4 C** bitte keine Radroute direkt an der B10
- **2 A** nicht so hoher Nutzen für Esslingen, da abseits von Zielen und Quellen der meisten Menschen in Esslingen
- **3 A / 2 A** schlecht erreichbar von Oberesslingen und Nördlichen Stadtteilen da fahrbare Bahnquerungen fehlen
- **2 D** zu umwegig

Allgemeine Hinweise und Ideen zur Route

- Der RS 4 hilft uns in Esslingen das Radnetz weiter zu entwickeln
- B10 überdecken schafft Platz für Alles
- Bei Champagne: Nutzung Radwege Rundstraße insb. Bei 4B
- Südl. Neckar breiter Weg Ost nach West und schmal von West nach Ost nördlich umgekehrt
- Durchfahrtsmöglichkeit unterhalb 4B prüfen zwischen Ackerland und Schrebergärten

5 Ausblick und Abschluss

5.1 Stimmungsbild gegen Ende des Workshops

Gegen Ende des Workshops hatten die Teilnehmenden nochmals die Möglichkeit, dem Planungsteam mitzuteilen, was ihnen bei der Bewertung der noch zu Diskussion stehenden vier Trassen besonders wichtig ist. Dabei konnten Sie sich zu folgender Frage äußern: **Was ist uns bei der Bewertung der noch zur Diskussion stehenden vier Trassen besonders wichtig?**

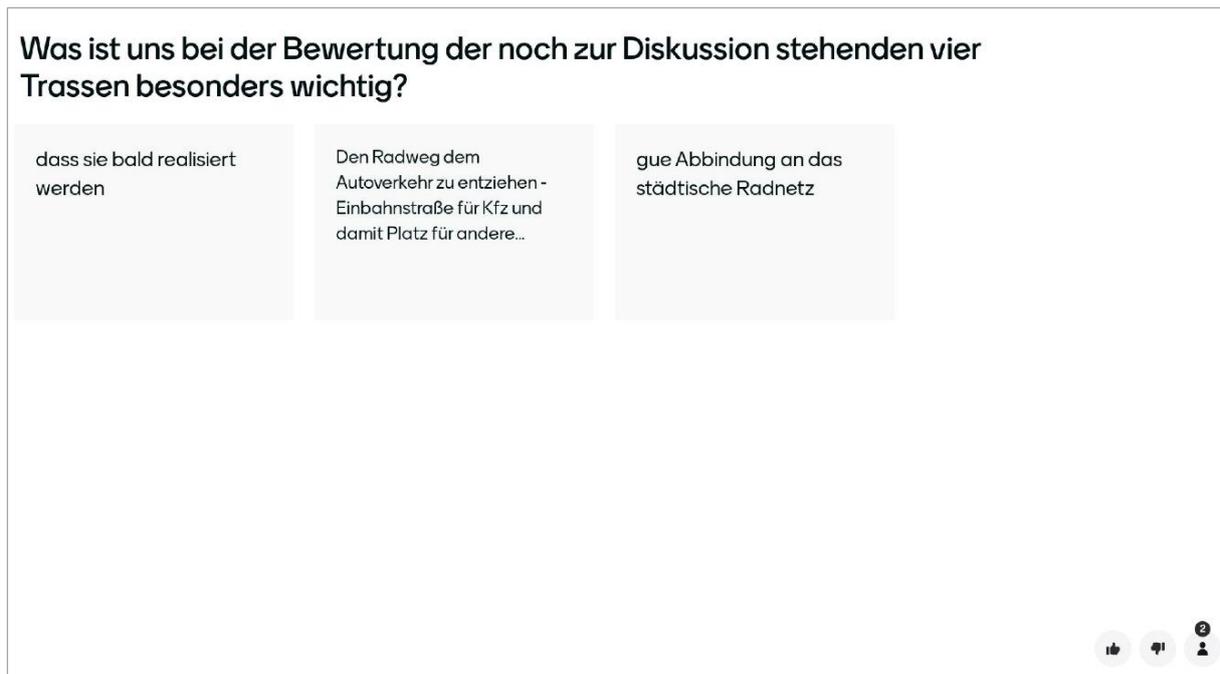


Abbildung 13: Ergebnisse des Online-Stimmungsbilds

Im Folgenden sind die Hinweise, die über das Online-Stimmungsbild eingebracht wurden, wörtlich abgetippt:

- dass sie bald realisiert werden
- Den Radweg dem Autoverkehr zu entziehen – Einbahnstraße für Kfz und damit Platz für andere
- gute Anbindung an das städtische Radnetz

Mündlich wurde außerdem insbesondere von einem Vertreter des Wasserverbands Esslingen angesprochen, dass der geplante Trassenverlauf entlang von landwirtschaftlichen Nutzflächen zu einem großen Konfliktpotenzial zwischen den Nutzenden der Radschnellverbindung und Landbewirtschaftern führen kann. Details zur Stellungnahme finden Sie im Anhang dieser Dokumentation.

Abschließend verwies Bürgermeister Hans-Georg Sigel noch einmal darauf, wie wichtig es ist, weiterhin im Austausch zu bleiben, um dieses Projekt in einem konstruktiven Miteinander zu gestalten. Er dankte allen Teilnehmenden für ihr Mitwirken. Auch wurden die Teilnehmenden des Workshops nochmals auf die Begehungstermine am 23.07.2024 und 24.07.2024 in der Esslinger Innenstadt und Pliensauvorstadt hingewiesen, zu denen sie herzlich eingeladen sind.

5.2 Interpretation der Ergebnisse des Workshops

Insgesamt wurde in dem Workshop deutlich, dass die Teilnehmenden die Planung des RS 4 unterschiedlich bewerten. Wichtige Aspekte, die im Rahmen des Workshops seitens der Teilnehmenden erläutert wurden, waren vor allem das Konfliktpotenzial einer möglichen Trasse der Radschnellverbindung mit der landwirtschaftlichen Nutzung auf den Flächen zwischen der Pliensauvorstadt und Weil sowie auch der Konflikt zwischen Kfz-, Park- und Fußverkehr. Ebenfalls wurden die Themen der Erreichbarkeit der Radschnellverbindung aus den verschiedenen Stadtteilen und das Nutzungspotenzial angesprochen. Die Konflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung beziehen sich vor allem auf die Teilabschnitte 2 C und 4 B.

Bei den verschiedenen potenziellen Routenführungen **südlich des Neckars** wurde vor allem die Chance zur Verbesserung der Infrastruktur in der Pliensauvorstadt sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr, insbesondere in der Stuttgarter Straße, erläutert. Die von den Teilnehmenden angesprochenen Konflikte und Hindernisse, neben der generell schlechteren Anbindung und einem geringeren Nutzungspotenzial einer Führung südlich des Neckars gegenüber einer Führung nördlich, zentrieren sich vor allem auf folgende Streckenabschnitte und betreffen folgende Aspekte:

- **2 A / 2 B:** Hohes Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr aufgrund der Ausfahrt der B10 auf die Stuttgarter Straße sowie die Auffahrt auf die B10 aus der Berkheimer Straße. Hohes Konfliktpotenzial mit den Gewerbetreibenden, besonders in der Berkheimer Straße
- **4 B / 2 C:** Konflikt zwischen dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Radverkehr

Nördlich des Neckars wurde von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben, dass die Radschnellverbindung ein hohes Nutzungspotenzial sowie eine bessere Anbindung bietet. Dies ist vor allem darin begründet, dass nördlich des Neckars die bevölkerungsreicheren Stadtteile liegen und zudem auch deutlich mehr neuralgische Punkte, wie zum Beispiel die Anbindung an den Schienennahverkehr, die Innen- und Altstadt sowie Schulen oder Kitas, zu finden sind. Die Konflikte der Routenführungen nördlich des Neckars beziehen sich vor allem auf folgende Streckenabschnitte und Aspekte:

- **1 B / 1 D:** Entfall von Parkständen
- **1 A / 1 B:** Hohes Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr
- **1 F:** Die Anbindung an Stuttgart

Wunsch der Teilnehmenden war es, dass das Planungsteam nochmals die aktuellen Vorschläge zur Routenführung genauer betrachtet und weitere Alternativen prüft. In den Abschnitten, die von einer landwirtschaftlichen Nutzung tangiert werden, muss auf ein gutes Miteinander geachtet werden. Insbesondere landwirtschaftliche Flächen, die senkrecht zum Fahrradweg bewirtschaftet werden, machen ein Wenden der landwirtschaftlichen Maschinen auf dem Radweg unumgänglich. Dies sollte in jedem Fall vermieden werden, da durch das Wenden die Fahrbahn für die Radfahrenden verschmutzt wird und während des Wendevorgangs die Möglichkeit eines sicheren Querens für den Radverkehrs beeinträchtigt wird.

6 Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpersonen:

Planungsteam RS 4 außerhalb des Stadtgebiets Esslingen

Sebastian Knecht

sebastian.knecht@rps.bwl.de

0711 904-14431

Planungsteam RS 4 innerhalb des Stadtgebiets Esslingen

Sasan Aslani

Sasan.Aslani@esslingen.de

+49 (0) 711 3512-3481

Teresa Engel

Teresa.Engel@esslingen.de

+49 (0) 711 3512 - 2553

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

Katharina Riedel

katharina.riedel@translake.org

+49 (0) 7531 365 92 305

Maximilian Stamm

maximilian.stamm@translake.org

+49 (0) 7531 365 92 303

7 Anhang

Teilnehmendenliste

Folgende Gemeinderatsfraktionen, Vereine und Verbände haben am Workshop am 17. Juli teilgenommen:

Gemeinderatsfraktionen:

- Bündnis 90/ Die Grünen
- CDU
- Die Linke
- FDP
- Freie Wähler
- SPD

Vereine und Verbände:

- ADFC
- Gartenbauverband Baden-Württemberg-Hessen e.V.
- IHK Region Stuttgart
- Plinsauvorstadt live
- SV 1845 ES Kanu
- Wasserverband Esslingen, Weil, Sulzgries
- Verkehrsclub Deutschland e. V. Kreisverband Esslingen

Städtische Gremien, Ämter und Eigenbetriebe:

- Amt für Wirtschaft, Stadt Esslingen
- Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen
- Bürgerausschuss Pliensauvorstadt
- Bürgerausschuss Metttingen-Brühl-Weil
- Bürgerausschuss Innenstadt

Anmerkungen Dieter Clauss – Wasserverband Esslingen

Weitere Anmerkungen und Hinweise zu möglichen Problemen, bezogen auf den geplanten Verlauf der Trassen der Radschnellverbindung RS 4, wurden von Herrn Clauss vom Wasserverband Esslingen eingereicht. Die Problematik, auf welche Herr Clauss hinweist bezieht sich darauf, dass ein Teil der geplanten Strecke des RS 4 durch die Anbauflächen des Wasserverbands Esslingen führe. Hierin werde ein hohes Konfliktpotential zwischen den Nutzerinnen und Nutzern der Radschnellverbindung und den Landwirtinnen und Landwirten gesehen. Aus den nachfolgenden Bildern geht hervor, inwiefern ein landwirtschaftlicher Betrieb mit der Nutzung des RS 4 in Konflikt steht. So führen landwirtschaftliche Arbeiten beispielsweise unvermeidbar zu starken Verschmutzungen des Fahrbahnbelags in diesem Gebiet. Zudem würden für die Bewirtschaftung notwendige Wendemanöver unweigerlich zu Blockierungen der Fahrbahn führen.

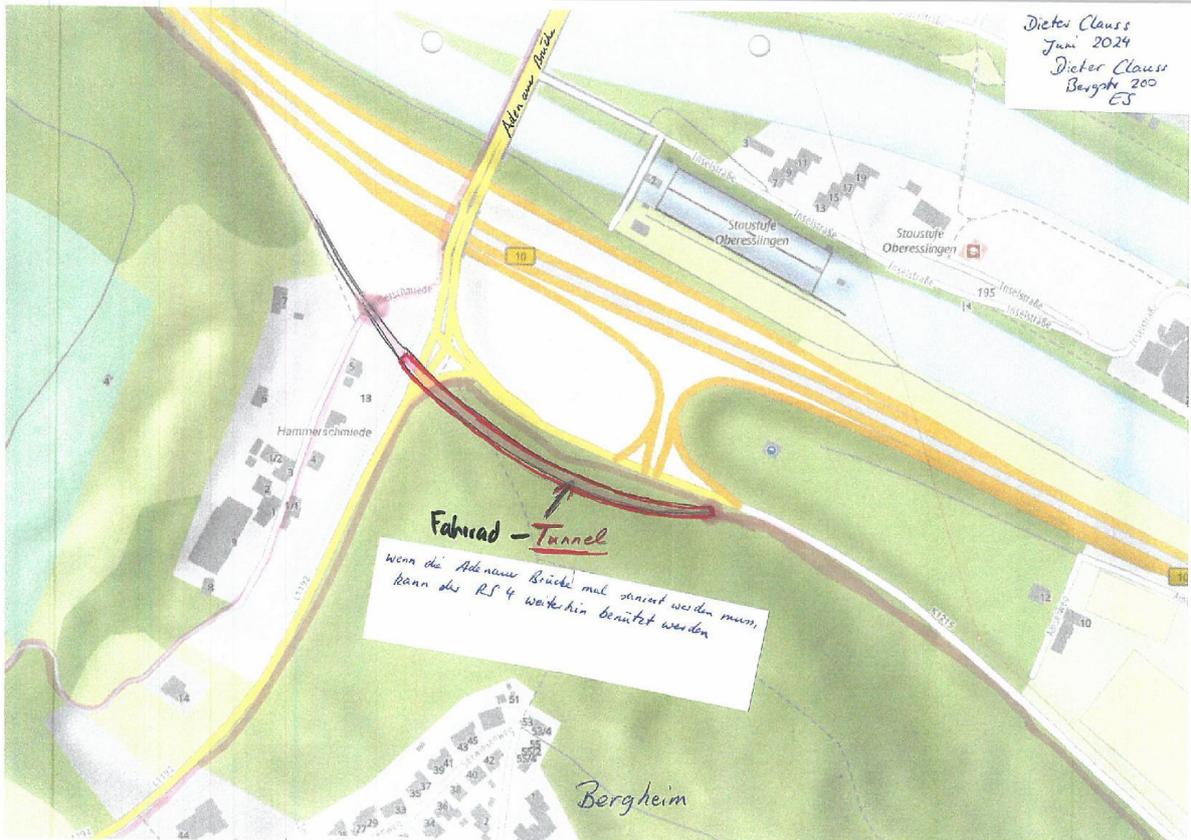


Abbildung 14: Anmerkungen Dieter Claus, Wasserverband Esslingen

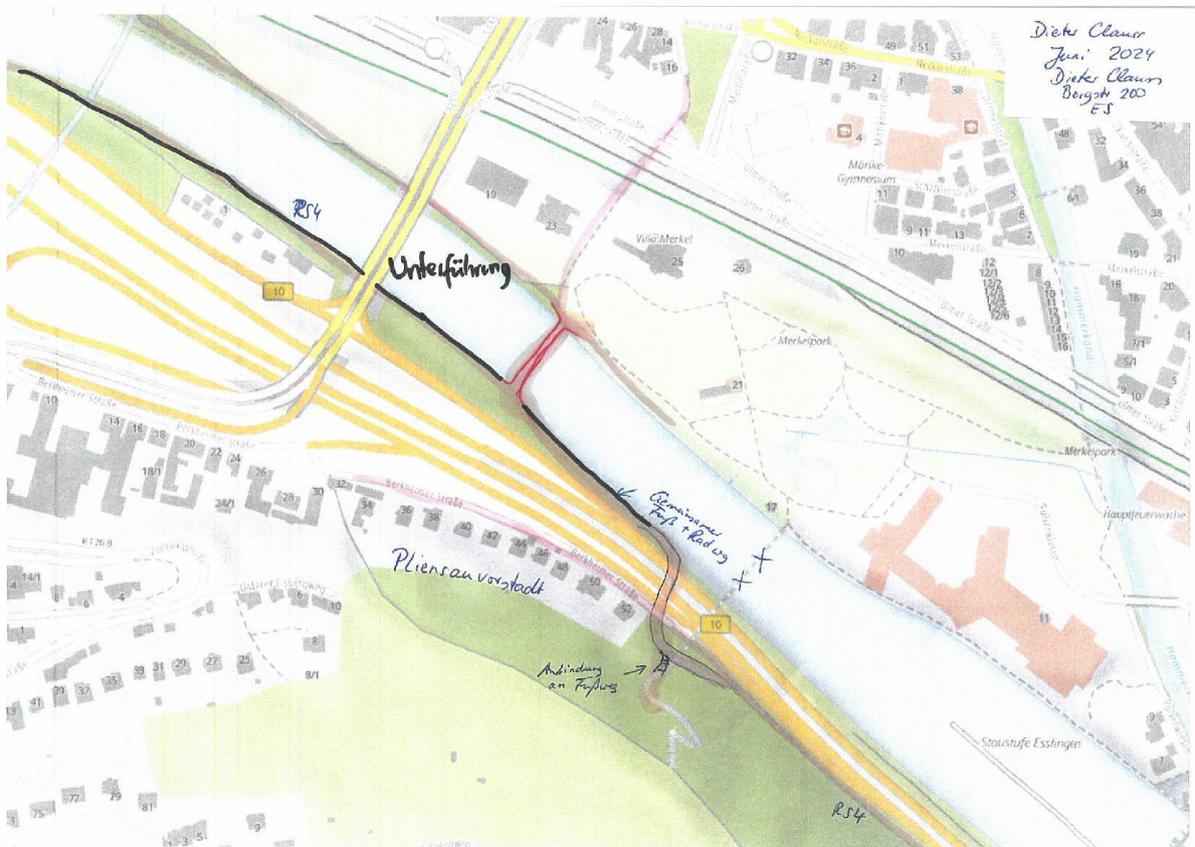


Abbildung 15: Anmerkungen Dieter Claus, Wasserverband Esslingen



Abbildung 16: Anmerkungen Dieter Claus, Wasserverband Esslingen



Abbildung 17: Anmerkungen Dieter Claus, Wasserverband Esslingen

Recht Weilstroß 21



Abbildung 18: Anmerkungen Dieter Clauss, Wasserverband Esslingen



Abbildung 19: Anmerkungen Dieter Clauss, Wasserverband Esslingen



Abbildung 20: Anmerkungen Dieter Clauss, Wasserverband Esslingen