

Antwort zum Thema „Filsgebiet West Plochingen“

Im Filsgebiet West in Plochingen wurden in der Variantenuntersuchung sowohl eine Führung entlang der B 10 als auch eine am nördlichen Filsufer betrachtet und mit der Variante im Filsweg am südlichen Filsufer verglichen. Im Ergebnis wurde entschieden die Variante im Filsweg südlich der Fils, mit der Führungsform einer Fahrradstraße planerisch weiterzuverfolgen. Die Gründe für diese Entscheidung werden im Folgenden erläutert.

Eine Nutzung des bestehenden Gehwegs auf der nördlichen Filsseite wird aus mehreren Gründen in der Planung nicht empfohlen. Der bestehende Weg hat heute eine Breite von ca. 2,00 m. Für den Radschnellweg werden gemäß Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg 4,00 m benötigt. Grundsätzlich ist bei Radschnellverbindungen der Radverkehr vom Fußgängerverkehr zu trennen. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist nur für eine geringe Fußverkehrsmenge von bis zu 25 zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde des Radverkehrs zulässig. Bei größeren Fußverkehrsmengen ist jedoch eine separate Führung zu planen.

Da die Stadt Plochingen den Bereich städtebaulich aufwerten und auch den Uferbereich punktuell attraktiver gestaltet möchte, ist zu erwarten, dass sich das Fuß- und Freizeitverkehrsaufkommen in diesem Bereich verstärken wird. Um Konflikte zu minimieren, ist somit eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr dort zu vermeiden. Sollte der Radschnellweg dennoch dort realisiert werden, wäre eine separierte Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden notwendig. Für den daraus resultierenden Flächenbedarf (4,00 m Radschnellweg + min. 2,00 m Fußweg) müsste jedoch voraussichtlich in den ökologisch wertvollen und geschützten Gewässerrandstreifen mit Ufervegetation der Fils eingegriffen werden. Sowohl der Gewässerrandstreifen als auch die Vegetation bieten Lebensraum für zahlreiche Vogelarten. Zudem sind Engstellen durch bestehende Gebäuden vorhanden. Eine Führung nördlich der Fils hat ebenfalls die Mitnutzung der Straße „Am Filswehr“ entlang des nördlichen Filsufers als Voraussetzung. Die Straße gilt als Zufahrtsstraße für anliegende Gewerbebetriebe mit regelmäßigem Kunden- und Anlieferverkehr. Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr werden hier wesentlich höher eingeschätzt.

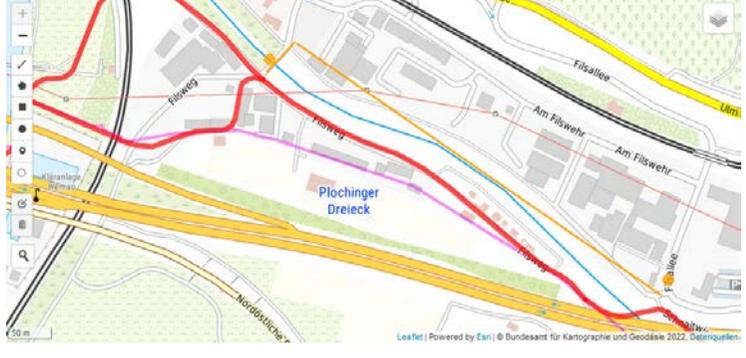
Eine südlich der Fils verlaufende Variante benötigt zum einen weniger Fläche (da der dortige Bestandsweg bereits eine Breite von ca. 3,00 m hat) und greift zum anderen weniger in, aus naturschutzfachlicher Sicht, wertvolle Flächen ein. Auch für die Trasse südlich der Fils ist zwar aufgrund der städtebaulichen Sanierung in Kombination mit der neu geplanten kommunalen Filsbrücke mit einem Anstieg der Fußverkehrszahlen auszugehen, allerdings ist zu erwarten, dass sich dieser durch die Aufwertung auf den Bereich nördlich der Fils konzentrieren wird. Die Straße südlich der Fils endet für den Kfz-Verkehr auch zukünftig in einer Sackgasse. Der Fußverkehr wird dort eher zu den Geschäftszeiten der Betriebe (außerhalb der Spitzenstunde des Radverkehrs) erwartet. Auch bei einer Führung nördlich der Fils müsste die Radschnellverbindung in der Fortführung Richtung Neckartal bzw. Reichenbach im Mischverkehr geführt werden (Nutzung des Filswegs und der Filsbrücke im westlichen Sanierungsgebiet und Filsallee). Diese alternative Führung würde die Mischverkehrsflächen somit nur verlagern.

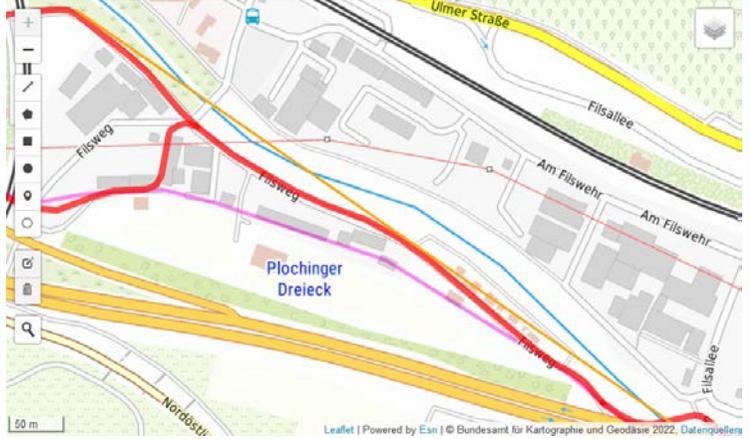
Eine Führung entlang der B 10 scheidet ebenfalls aus, da hier zusätzliche Brücken über den Filsweg zwischen Plochingen und Wernau und die Bahntrasse benötigt würden. Zudem wurden dort Reptilienarten nachgewiesen. Entlang der B 10 befinden sich eine durchgängige Feldhecke, die durch die Trassenführung stark beeinträchtigt werden würde. Dieser Biotoptyp bietet nachweislich Lebensraum für Vogelarten und fungiert zusätzlich als Lärm- und Sichtschutz zur B 10. Stellenweise würden auch Wiesenflächen beeinträchtigt werden. Da bei dieser Variante keine Bestandwege vorhanden sind, wäre die Trassenführung im Vergleich mit einer hohen Flächenneuersiegelung verbunden. Insgesamt würden die Umwelteingriffe somit deutlich höher ausfallen, als bei einem Ausbau des Bestandsweges. Eine Führung entlang der B 10 verursacht zudem verlorene Steigung, was den Fahrkomfort für Radfahrende einschränkt.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wurde beschlossen die Variante südlich der Fils über den Filsweg weiterzuverfolgen, da diese, trotz der Nachteile diese Variante hat (zusätzliches Brückenbauwerk, Führung im Mischverkehr), immer noch den größten Gesamtnutzen aufweist. Durch die Umgestaltung und Sanierung des Gewerbegebiets wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem Filsweg nicht so stark erhöhen, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße ausgeschlossen werden muss. Gemäß Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen soll innerorts auf Fahrradstraßen eine Verkehrsmenge von 2.500 Kfz/Tag nicht überschritten werden. Aktuell und auch zukünftig wird die Verkehrsmenge deutlich unter dieser Obergrenze liegen.

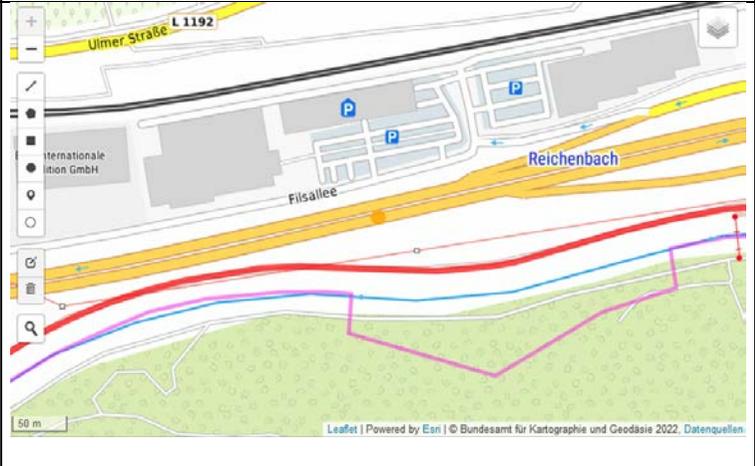
Grundsätzlich handelt es sich beim Filsweg nicht um einen landwirtschaftlichen Weg, sondern eine Anliegerstraße, für die die Qualitätsstandards die Einrichtung von Fahrradstraßen mit einer Breite ab 4,60 m ermöglichen. Bei der Mitnutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr gilt eine Mindestbreite von 5,00 m. Auch wenn es sich beim Filsweg um einen landwirtschaftlichen Weg handeln würde, ist die Mitbenutzung von landwirtschaftlichen Wegen durch den Radverkehr zulässig und gängige Praxis. In der Regel haben solche landwirtschaftlichen Wege eine Breite von ca. 3,00 m, was immer wieder auch zu gefährlichen Situationen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden führen kann. Nicht immer sind deshalb solche Wege für die Mitbenutzung durch Radfahrende geeignet. Um auch die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen ist eine Verbreiterung des Bestandswegs von 3,00 m auf 5,50 m auf möglichst der ganzen Abschnittslänge vorgesehen, sodass die Gefahr von kritischen Begegnungsfällen deutlich reduziert wird. Beim Filsweg handelt es sich außerdem um eine übersichtliche Straßenführung ohne scharfe Kurven und geringem Gefälle. Zudem

sollen zusätzliche Ausweichflächen geschaffen werden, um die Fahrbahnbreite punktuell zu erweitern. Da auch zukünftig durch die Bestandsbebauung unübersichtliche Grundstückszufahrten existieren, sollen in der weiteren Planung Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden, welche den Abschnitt sicherer gestalten. Dabei sind Beschilderungs- und Markierungslösungen denkbar. Für die Reinigung des Weges bei Verunreinigung ist, wie bereits heute gültig, gemäß Straßenverkehrs-Ordnung der Verursacher verantwortlich. Grundsätzlich wurde bei der Planung der Radschnellverbindung darauf geachtet, bestehende Straßen und Wege zu nutzen bzw. auszubauen, um den Flächenverbrauch für die Landwirtschaft und den Naturschutz möglichst gering zu halten.

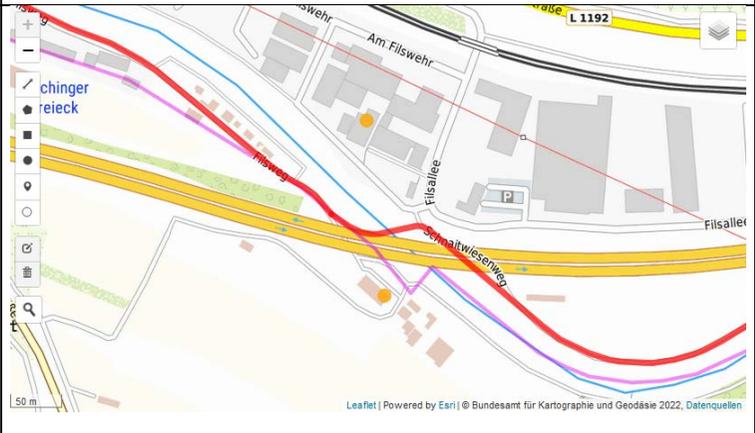
ID	Kommentar aus Onlinebeteiligung	Kategorie	Antwortsatz	Ort	Kartierung
64	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>In Plochingen kann man sich eine Brücke einsparen, wenn man nicht den Filsweg nutzt, sondern über die (m.W. Ohnehin neu zu bauende Brücke Filsweg/Am Filswehr die Flusseite wechselt und auf der nördlichen Seite den Böschungsweg ausbaut.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	

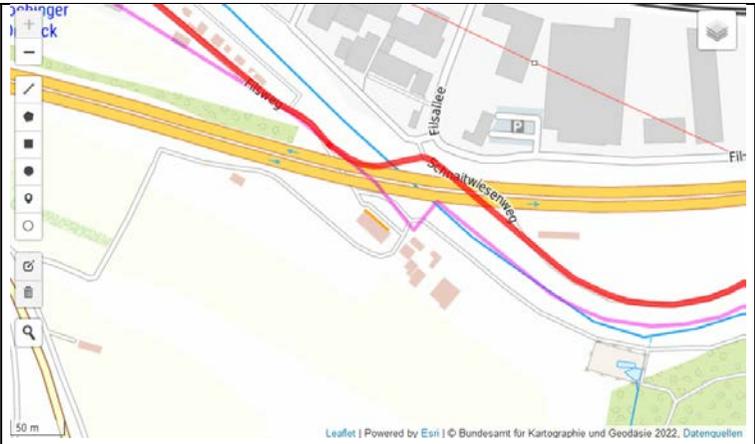
131	<p>Abschnitt 1_16 Der Radschnellweg wäre besser entlang der B 10 aufgehoben bzw. am gegenüberliegenden Filsufer ist bereits ein Radweg, so könnte eine Brücke eingespart werden.</p> <p>Die Fahrradstraße würde durch ein Industriegebiet führen, mit gefährlichen Begegnungen, Situationen mit Radfahrern und größeren Lkw, Maschinen, Fußgängern usw ist zu rechnen. Ist in diesem Abschnitt zu gefährlich wenn man bedenkt, dass vielleicht eine etwas teurere Lösung zukünftig für Jahrzehnte viele Gefahren reduzieren bzw. verhindern würde.</p> <p>Würde der Radschnellweg direkt ab dem Hafen Plochingen an das Plochinger Dreieck angegliedert wäre viele Kreuzungs- und Gefahrenpunkte ausgeräumt. Es können nicht immer die Kosten vorgeschoben werden, wenn es um Leib und Leben geht und eine sicherere Variante einfach nur etwas aufwendiger ist dafür aber über lange Zeit frei von Gefahren.</p>	<p>Filsgebiet West Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Alternativroute</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>  <p>The map displays the Fils river and the Plochinger Dreieck area. A red line indicates a proposed route that follows the riverbank and then turns inland through the Plochinger Dreieck. Other streets shown include Ulmer Straße, Filsallee, Am Filswehr, and Nordost. A scale bar at the bottom left indicates 50 meters. The map is credited to Leaflet and the Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022.</p>
-----	---	--	--	--

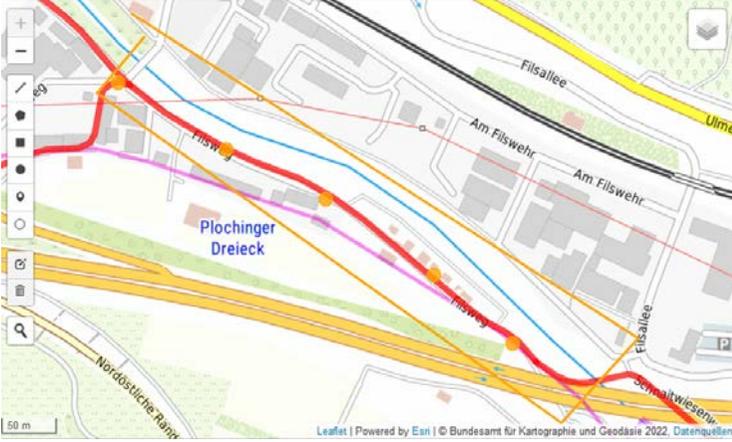
158	<p>Die gemeinsame Nutzung der Fahrradstraße durch Fußgänger, Radfahrende und Landwirtschaftlichen Verkehr auf diesem Streckenabschnitt birgt ein erhebliches Gefahrenpotential, zumal die Radfahrenden auf den vor- und nachgelagerten Streckenabschnitten die Fahrbahn weitestgehend allein befahren!</p> <p>Der Abschnitt ist schwer zu überblicken und birgt einige Engstellen, was das vorhandene Gefahrenpotential für alle Verkehrsteilnehmer noch weiter erhöht. Zudem ist der Bau einer neuen Brücke vorgesehen, obwohl bereits eine Brücke vorhanden ist, über die der Radverkehr auf die nördliche Filsseite geleitet werden könnte um dann auf dem bereits bestehenden nördlichen Wirtschaftsweg separat und ohne Einschränkungen durch Landwirtschaftlichen Verkehr oder Fußgänger zu verlaufen. Durch die hier vorgestellte Variante des Streckenabschnittes 1.16 werden alle Verkehrsteilnehmer gefährdet und Unfälle und Verzögerungen im Verkehrsfluss sind bereits vorprogrammiert...</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Filsgebiet West Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
-----	--	--	--	---

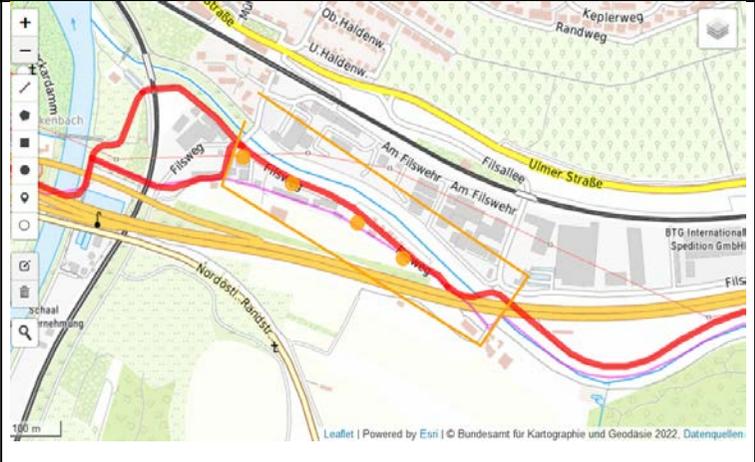
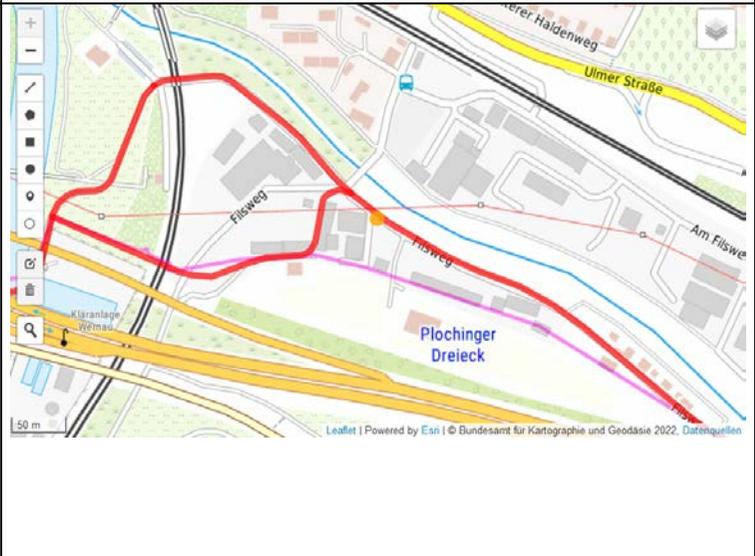
	<p>(wo bereits ein Radweg ist) nicht außer acht gelassen werden.</p> <p>Den der Radweg ist auf lange Sicht, und nicht temporär.</p> <p>Der Aspekt der Kreuzung bleibt, Egal ob es "gerade aus geht" oder direkt über die Brücke.</p> <p>Zusätzlich könnte man sich, weil es ja logischer weise ums Geld geht, auch eine ganze Brücke sparen wenn man den Radweg ans andere Ufer legt!</p> <p>Da sprechen wir jetzt gar nicht erst über eine potentiellen Unterführung bei der Bahn nach dem bruckenwasen?!</p> <p>Und punkt Biodiversität zählt nicht! Der andere Weg ist auch eingeschottert und bei einer Verbreiterung müssen auf beiden Seiten Grünflächen leiden.</p>				
160	<p>Abschnitt 1_16 wäre falsch.</p> <p>Zu hohes Verkehrsaufkommen. Jetzt schon dem Auto schwer.</p> <p>Es gibt Lkws Traktoren und viele Kundenverkehr.</p> <p>Zusätzlich ist es eng und nicht gut einzusehen.</p> <p>Gegenüber wäre es optimal, man würde sogar eine Brücke einsparen.</p> <p>Und der Radweg ist bestehend</p> <p>Kosten und Gefahrenpotential sollte nicht außer acht gelassen werden</p>	<p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Sicherheit</p> <p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	Plochingen	
161	<p>1.16 nicht so</p>	<p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	Plochingen	

181	Abschnitt 1-16: Dieser Abschnitt führt durch das Industriegebiet mit gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern, PKW, LKW, landw. Maschinen. Zudem unterliegt dieser Streckenabschnitt einer starken Fahrbahnverschmutzung aufgrund der Nutzung durch den Anliegerverkehr. Zudem ist die geplante Wegbreite bezüglich dieser Mehrfachnutzung zu gering. Hiermit bestehen die allergrößten Bedenken bezüglich der Planungen.	Sicherheit Trennung vom Kfz-/Fußverkehr Entwurfsmerkmale Filsgebiet West Plochingen	Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.	Plochingen	
183	Aus Sicherheitsgründen, strikte Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Kein Mischverkehr von Rad, Fußgänger, Autos, Lkws und landwirtschaftlichem Verkehr. Alle Verkehrsteilnehmer auf einer Strasse, dann gerät der RSW zum Flop. Eine Fehlplanung bezüglich dem Radverkehr, siehe Radparkhaus am HBf, genügt. Vorschlag: Verlegung des RSW auf die nördliche Seite der Fils, somit wird ein Mischverkehr der verschiedenen Verkehrsteilnehmer weitgehendst vermieden. Erweiterung der Filsbrücke um eine Fahrradspur.	Alternativroute Sicherheit Trennung vom Kfz-/Fußverkehr Filsgebiet West Plochingen	Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.	Plochingen	

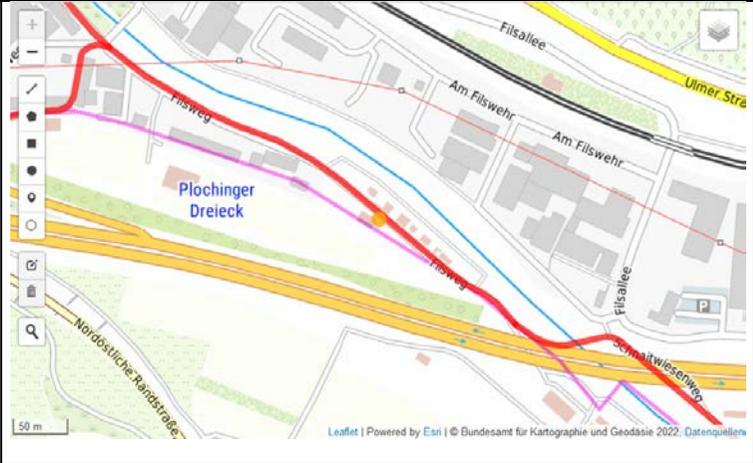
184	Bin dagegen, da es eine gefährliche Strecke ist und viele landwirtschaftliche Maschine unterwegs sind.	Sicherheit Filsgebiet West Plochingen	Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.	<p>Plochingen</p> 
185	Zu schmale Fahrbahn wir sidn dagegen	Entwurfsmerkmale Filsgebiet West Plochingen	Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.	<p>Plochingen</p> 

<p>186</p>	<p>Dagegen!!!!</p>	<p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>  <p>Leaflet Powered by Esri © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022. Datenquellen</p>
------------	--------------------	-----------------------------------	--	---

<p>187</p>	<p>Abschnitt 1-16: Von Filsbrücke bis zu den Kleintierzüchtern Die aktuelle Planung dieses Abschnitts weist gewisse Herausforderungen auf, die sorgfältig abgewogen werden sollten. Einige "Gegen"-Argumente: - **Schmale Straße und uneinsichtige Straßenführung** Die vorhandene schmale Straße mit einer uneinsichtigen Streckenführung könnte potenziell zu gefährlichen Situationen führen, da die Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer eingeschränkt ist. Diese Faktoren erhöhen das Risiko von Zusammenstößen. - **Stark frequentierter Kundenverkehr und hohes Verkehrsaufkommen** Die stark frequentierten Kundenströme zu den ansässigen landwirtschaftlichen Betrieben und dem Landschaftsgärtner führen zu einer erhöhten Anzahl von Fahrzeugen auf dem Weg. In Kombination mit dem allgemeinen hohen Verkehrsaufkommen kann dies zu Verkehrsengpässen führen da Große Maschinen ihren Platz benötigen , was die Sicherheit beeinträchtigt. - **Mischverkehr von verschiedenen Verkehrsteilnehmern** Die Tatsache, dass dieser Abschnitt von Radfahrern, Fußgängern, Autos, Lastkraftwagen und sogar Traktoren genutzt wird, schafft eine herausfordernde Mischverkehrssituation. Diese Vielfalt an Verkehrsteilnehmern erhöht das Potenzial für Konflikte und Unfälle. Verschiedene Optionen für den Radweg: - Alternativ könnte der Radweg entlang der B10 oder am nördlichen Filsufer verlaufen. Diese Optionen könnten eine sicherere Umgebung bieten, indem sie den Mischverkehr reduzieren und Radfahrer/Fußgänger getrennt halten. Sicherheit als oberste Priorität: In der Diskussion um die Gestaltung des Radwegs sollte die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer an erster Stelle stehen. Die potenziell höheren Kosten für sicherere Alternativen sollten</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
------------	---	--	--	-------------------	---

	<p>nicht als Hindernis betrachtet werden, da der Radschnellweg langfristig angelegt ist und dauerhafte Sicherheit gewährleisten soll. Unfallpotential des "Radschnellwegs": Die Bezeichnung "Radschnellweg" impliziert eine gewisse Geschwindigkeit und Sicherheit. An diesem speziell</p>				
<p>188</p>	<p>Abschnitt 1-16 von Filsbrücke bis zu den Kleintierzüchtern\n*Hohe Frequenz der ansässigen Firmen bei gutem Wetter**: Besonders bei gutem Wetter nehmen viele Radfahrer diesen Weg, um die ansässigen Betriebe zu erreichen. Dies führt zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs und erhöhten Risiken für die Sicherheit.\n*Aspekt der gefährlichen Kreuzung an der Filsbrücke**: Egal ob der Radweg am nördlichen oder südlichen Filsufer verläuft, die Gefahr an der Filsbrücke bleibt bestehen. Dies ist ein zentrales Anliegen, das bei der Planung berücksichtigt werden muss.\n</p>	<p>Sicherheit Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
<p>192</p>	<p>Abschnitt 1_16 sehe ich als Radfahrer kritisch. Hier wird nicht viel Freude aufkommen. Die ansässigen Firmen die mit LKW oder Traktor hindurchfahren müssen und die Radfahrer, die sich beschweren, weil es ein Radschnellweg ist und sie der Meinung sind, dass Fahrzeuge hier verboten sind.\nDas ist dann wie am Bodensee, wenn sie von Immenstaad nach Kippenhausen wollen. Die Radfahrer sind der Meinung, dass sie als Auto auf dem Bodenseeradweg nichts verloren haben und doch ist es die offizielle Straße für Autos.\nHeute vormittag fuhr ein LKW durch den Filsweg. Der war so breit, dass alle Radfahrer von der Straße hätten müssen. Eine Alternativroute fände ich hier besser, auch wenn sie dann mit der Brücke nicht passt.</p>	<p>Sicherheit Trennung vom Kfz-/Fußverkehr Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	

<p>198</p>	<p>Ich habe Bedenken, daß der geplante Radschnellweg Abschnitt 1-16 für die Anwohner der Filsallee zu vermehrten Komplikationen führt, auch für die Radfahrer. Bitte denken sie über Alternativen nach.</p>	<p>Sicherheit Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
<p>202</p>	<p>Der Rad-Schnellweg wäre an dieser Stelle entlang der B 10 besser aufgehoben, wenn schon der vorhandene Radweg nicht genutzt werden soll. Der Rad-Schnellweg führt an dieser Stelle durch ein Industriegebiet, das erhebliche Risiken für die Benutzer durch Industrieverkehr darstellt. Mit einer direkten Angliederung ab dem Hafen Plochingen an das Plochinger Dreieck wären viele Gefahrenpunkte umgangen. Wenn es um die Gesundheit und das Leben von Radfahrern geht, können nicht immer nur die Kosten ausschlaggebend sein. Es ist vielleicht eine etwas aufwändigere Lösung, die aber für lange Zeit frei von Gefahren ist.</p>	<p>Alternativroute Sicherheit Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	

<p>213</p>	<p>Zu Abschnitt 1-16 Viel zu hohes Verkehrsaufkommen Hohes Unfallpotential Zu starker Mischverkehr (Fußgänger, LKWs, Traktoren, Radfahrer)</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>238</p>	<p>betr. Radschnellweg Abschnitt 1-16, Filsalbrücke bis Kleintierzüchter Die geplante Streckenführung ist ungeeignet, da sie über eine enge, von Kundenverkehr stark frequentierte Strasse geplant ist, die zudem von den anliegenden Betrieben (2x Landwirtschaft, Landschaftsgärtner, etc.) stark mit Traktoren und LKWs befahren wird. Dies erlaubt keine sichere Fahrt für Radfahrer und behindert die Betriebe, da kaum Ausweichmöglichkeiten bestehen. Ein sicherer Rad-SCHNELL-Weg ist hier praktisch nicht realisierbar, zumal es andere Optionen gibt wo die Radfahrer weitgehend unter sich sind: z.B. am nördlichen Filsufer oder entlang der B10.</p>	<p>Filsgebiet West Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung von Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Alternativroute</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 

<p>182</p>	<p>Abschnitt 1-16 von Filsbrücke bis zu den Kleintierzüchtern\nSehr geehrte Damen und Herren,\ndie geplante Streckenführung des Radschnellwegs beinhaltet nach meinem dafürhalten eine hohe Unfallgefahr. Auf diesem Weg ist zweitweilig und vor allem bei schönem Wetter, ein hohes Verkehrsaufkommen mit PKWs, landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Kleintransportern mit Anhängern der ansässigen landwirtschaftlichen Betrieben und Firmen. Das Rad ist von allen Verkehrsmitteln das schwächste und somit gefährdetste. Der Sinn einer Schnelltrasse für Fahrräder ist doch gerade, dass diese zügig und ungehindert fahren können. Einer alternative Streckenführung ist in jedem Fall der Vorzug zu geben - Sicherheit steht an erster Stelle! Ergänzend sei noch hinzugefügt, dass im echten Leben auf Straßen, auf denen landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs sind, eine gewisse Verunreinigung mit Erdkugeln, Ästen u.ä. unvermeidbar ist.</p>	<p>Alternativroute Sicherheit Filsgebiet West Plochingen</p>	<p>Die von Ihnen beschriebene Alternativroute durch das Plochinger Gewerbegebiet über Filsallee, Am Filswehr und Filsweg würde den Radverkehr durch deutlich stärker vom Kfz- und Schwerverkehr befahrene Straßen führen als die Route südlich der Fils über die Filsstraße. Zudem handelt es sich bei dieser Route um Durchgangsstraßen die eine Vielzahl von Gewerbebetrieben und Wohnhäusern erschließt. Das Gefahrenpotenzial auf den Gewerbestraßen nördlich der Fils dürfte somit höher ausfallen als bei der südlichen Route. Siehe auch zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
<p>212</p>	<p>Eine Realisierung der Trasse hinter dem Industrie/Wohngebiet Richtung B10 wäre für ein schnelles Fortkommen wesentlich vorteilhafter. \nDer Standard wäre höher, es gäbe weniger Mischverkehr/kreuzungen. Der möglicherweise etwas längere Planungs- und Bauverlauf wäre auszuhalten, sofern die übrigen Teile des Radschnellwegs dadurch nicht verzögert würden.</p>	<p>Alternativroute Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Eine Trassenführung hinter dem Industrie- und Wohngebiet wird aus umweltfachlicher Perspektive deutlich schlechter bewertet, da Ackerflächen neu versiegelt werden müssten. Zudem würden für diese Variante Privatflächen benötigt. Der Planungs- und Umsetzungszeitraum dürfte somit deutlich länger ausfallen, als bei der dargestellten Vorzugsvariante durch die Filsstraße. Siehe auch zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	

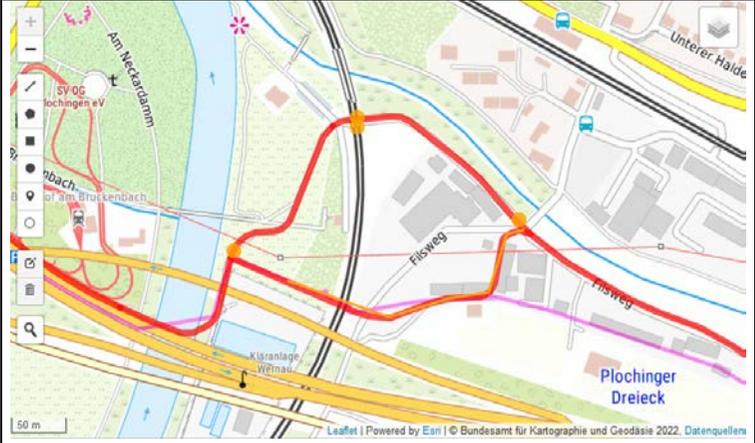
<p>214</p>	<p>Abschnitt 1-16: Die Strecke kreuzt die Zufahrt zu einem Hofladen (Gutmann), das bedeutet, dass der Radweg permanent von zahlreichen Autos überquert werden muss - das macht überhaupt keinen Sinn, weder für die Radler noch für die Kundschaft des Hofladens. Ohnehin frage ich mich, warum der Radweg nicht entlang der Ulmer Straße geführt wird, dort wäre Platz genug für einen Radweg. Man vergleiche die Führung des Radwegs zwischen Reichenbach und Ebersbach.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Alternativroute</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Durch eine Führung entlang der Ulmer Straße müsste der Radschnellweg in der Konsequenz durch die Ortskerne von Plochingen und Reichenbach geführt werden. Da hier die Qualitätsstandards (Fahrbahnbreite, separate Führung, Zeitverluste) deutlich seltener eingehalten werden können als bei der dargestellten Vorzugstrasse, wurde eine solche Führung nicht weiterverfolgt.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
<p>167</p>	<p>Habe mir die Varianten angesehen und bin der Meinung das beide Abschnitte 1_15 und schon gar nicht die Variante 1_15 mit der Planung des neuen Sanierungsgebietes Filsgebiet West zu vereinbaren sind. Schon derzeit kommt es auf dem südlichen Teil der Filsbrücke vermehrt zu kritischen Fahrradverkehr da immer die Kurven geschnitten werden und eine Sicht zur Brücke besteht!</p> <p>In Zukunft wird es noch mehr LKW und PKW Verkehr durch die Sanierungsmaßnahmen der Stadt Plochingen geben. Desweiterem steht im Bereich 1_16 noch eine Renaturierung der Fils an welche Einfluß auf die Trassenführung haben kann. Wir sehen also erhebliche Gefahrenschwerpunkte durch gemeinsamen Verkehr Rad, KFZ und Fußgänger im Bereich der "neuen" Filsbrücke wegen deren geringer Breite - Kosten sind laut Stadtverwaltung für andere Lösung zu hoch!</p>	<p>Filsgebiet West Plochingen</p> <p>Sicherheit</p>	<p>Aus Perspektive der Verkehrssicherheit ist die Variante entlang des Filswegs mit einer geraden Führung bis zur bestehenden Unterführung gegenüber einer Variante über die bestehende Filsbrücke zu bevorzugen, da die Radfahrenden im Bereich der Brücke keine Abbiegevorgänge zu bewältigen haben. Die Radschnellverbindung könnte in Form einer Fahrradstraße bevorrechtigt geführt werden (mit entsprechender Beschilderung für Rad- und Autoverkehr), sodass die Vorfahrtsregelung klar geregelt ist. Darüber hinaus müssten die Sichtverhältnisse optimiert werden, sodass das Herannahen eines Radfahrenden für das wartepflichtige Kfz klar ersichtlich ist.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Filsgebiet West Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	

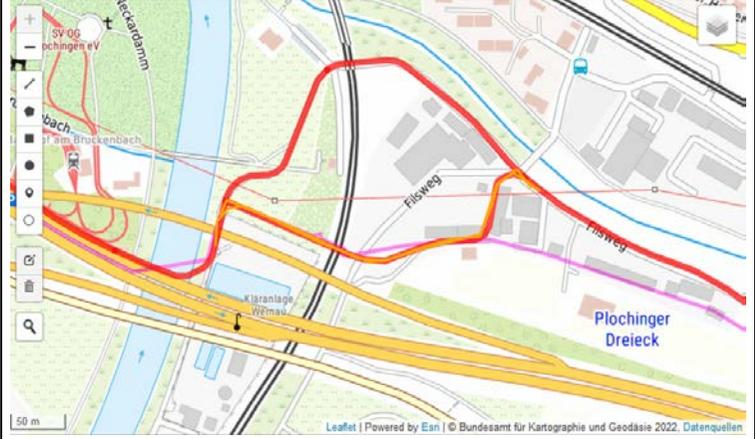
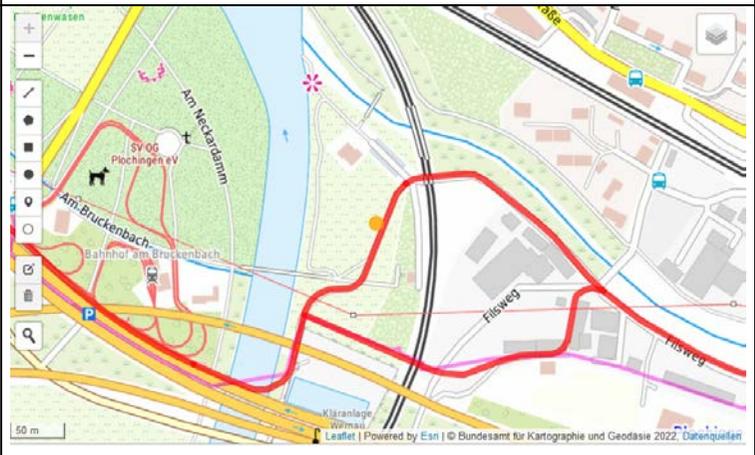
Antwort zum Thema „Bahnunterführung Plochingen“

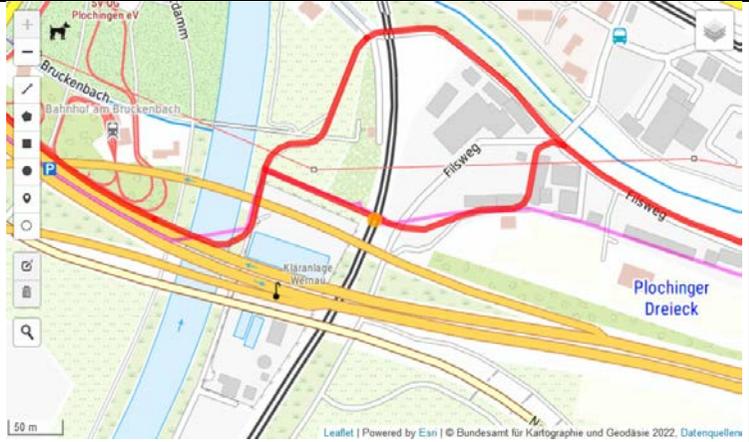
Die Wahl der Variante im Bereich der Streuobstwiese im östlichen Bruckenwasen-Gelände ist noch nicht abschließend geklärt. Beide Varianten sind denkbar und werden untersucht.

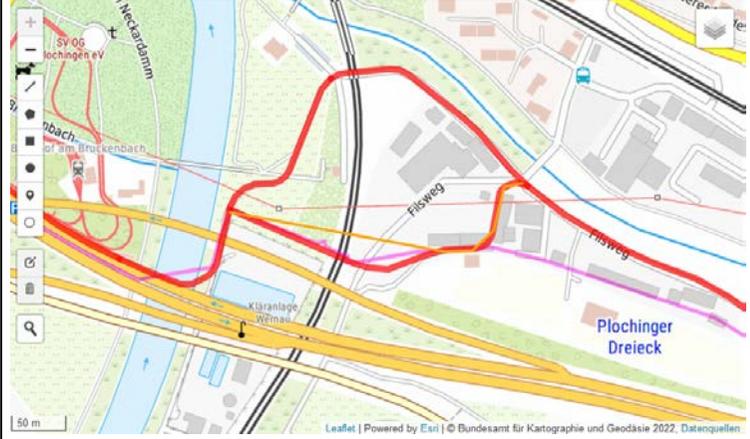
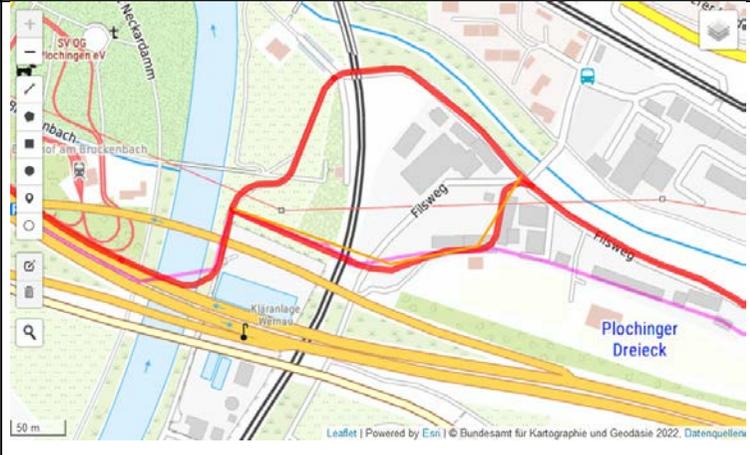
Nachteil einer neu zu bauenden Bahn-Unterführung ist der lange und aufwendige Planungsprozess, sowie die höheren Kosten. Zudem wird hier in noch unbeeinträchtigte Wiesenflächen und Feldgehölze eingegriffen, wogegen bei der Trassenführung durch den Bruckenwasen über die Streuobstwiesen ein bestehender Weg genutzt werden könnte. Vorteilhaft würde sich bei der neuen Unterführung dagegen eine klare Trennung des Fuß- und Freizeitverkehrs vom Radverkehr auswirken. Jedoch ist auch eine Führung im Zuge der bestehenden Bahnunterführung denkbar. Zwar stellt die Bahnunterführung mit einer Fahr-bahnbreite von ca. 4,50 m bei gemeinsamer Führung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr eine Engstelle dar, allerdings sind die dortigen Kfz-Verkehrsmengen als sehr gering einzuschätzen. Gemäß dem Regelwerk (Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg) können in Fahrradstraßen innerorts Verkehrsmengen von bis zu 2.500 Kfz/Tag gemeinsam mit dem Radverkehr abgewickelt werden. Außerorts sind es 1.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmengen werden dort nicht erreicht. Grundsätzlich sind kurze Engstellen zulässig, solange sie begründet werden können.

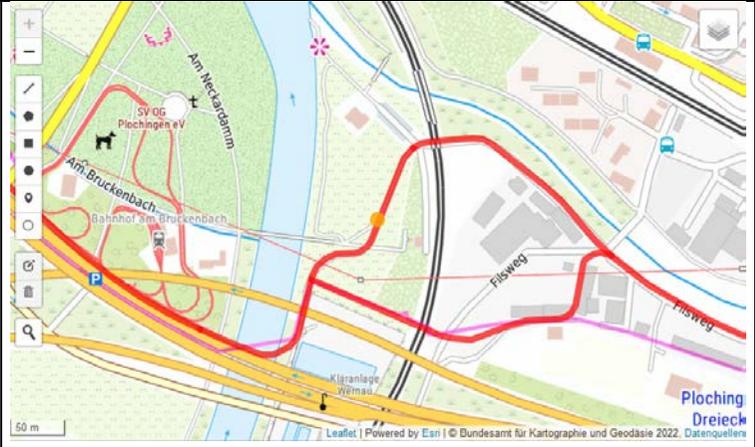
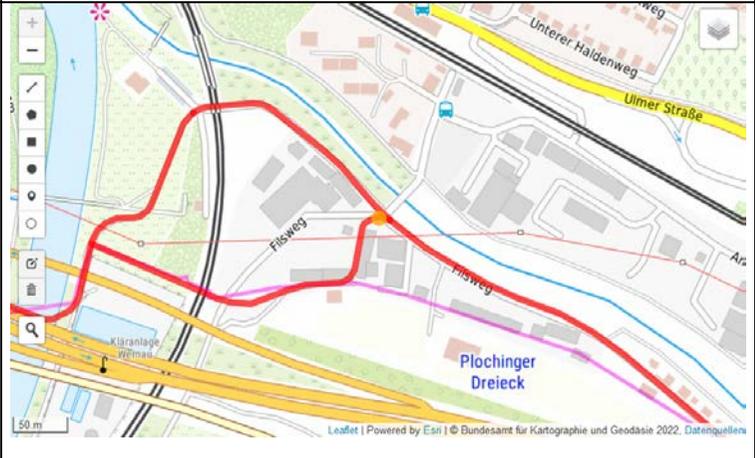
Im Falle einer Realisierung der nördlichen Variante durch die Bestandsunterführung würde selbstverständlich ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt und die Schonung der Streuobstwiese gelegt werden. Der Radweg würde vom Fußweg getrennt, sodass auch eine Verbesserung der Bestandssituation herbeigeführt wird. Derzeit teilen sich Fuß- und Radverkehr den Weg. Um die Flächen zu schonen, würde man die Radschnellverbindung ggf. mit einer geringeren Fahrbahnbreite ausführen.

ID	Kommentar aus Onlinebeteiligung	Kategorie	Antwortsatz	Ort	Kartierung
69	<p>Bahnunterführung zum Bruckenwasen Plochingen ist unabdingbar Variante 1 /15 mit neuer Bahnunterführung zu wählen. Alte Bahnunterführung nicht nur parallel "landwirtschaftlicher Verkehr" sondern auch Zugang zu Gästeparkplatz Fischerhütte (Restaurant) und Obst- u. Gartenbauverein Zufahrt sowie Fußgänger!</p> <p>Kein Radschnellweg über Streuobstwiese Bruckenwasen</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.	Plochingen	

<p>75</p>	<p>Für einen RadSchnellWeg sollte die südliche und damit kürzere Variante im Bereich des Filsweges gewählt werden. Außerdem zerschneidet diese nicht noch zusätzlich den Obstwiesenbestand im östlichen Bruckenwasen.</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Naturschutz</p> <p>Umwegigkeit</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>79</p>	<p>Die Streckenführung durch das Landgartenschau Gelände ist abzulehnen (Abschnitt 1.15). Die alternative Wegführung ist zu bevorzugen.</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 

<p>80</p>	<p>Für mich ist die Variante durch die Unterführung (Bahnlinie Plochingen - Wernau) zwingend. auf einen begleitenden Fußweg kann verzichtet werden.</p> <p>Der Weg durch den östlichen Bruckenwasen darf nicht umgesetzt werden. Es ergäbe Konflikte mit Fußgängern im Park, Kreuzungen mit Autostraßen und starke Eingriffe in das Naturgelände. Letztere wären ein einem stark verdichteten Raum eine "Todsünde".</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Naturschutz</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Pkw-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>82</p>	<p>Ist nicht geeignet! Die bestehende Unterführung würde vom MIV, Fußgängern und dann auch Radlern auf dem Schnellweg genutzt. Das gibt kritische Situationen zuhauf!</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 

<p>90</p>	<p>Abschnitt 1.15 Unterführungsvariante im Bruckenwasen ist zu priorisieren , ein Radschnellweg durch das Bruckenwasengelände ist eine Zerschneidung dieses Naherholungsbereichs wo Kinder und Hunde laufen. Hier einen RSW durchzuführen ergäbe erhebliches Konfliktpotential !</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>92</p>	<p>Abschnitt 1_15_variante unbedingt zu bevorzugen.</p> <p>Ein Radweg in der vorgesehenen Breite des Radschnellweges gemäß Panung Abschnitt 1_16/1_15 zerteilt das Naherholungsgebiet am Bruckenwasen/Neckarknie und zergliedert heute gemeinsam genutzte Flächen. Dies verringert die Akzeptanz des Radschnellweges in Plochingen und führt ggf. zu Konflikten von Bruckenwasenbesuchern und Radfahrern.</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 

<p>178</p>	<p>Ich finde im Abschnitt 1_15 die Originalvariante besser als die Plochinger Variante, da die sonst neu benötigte Unterführung unter den Bahngleisen nachts unsicher ist (ablegen, dunkel, am nahen Skatepark wurde auch bereits randaliert). Ferner weniger Landschaftsverbrauch, da der Weg bereits existiert und nur verbreitert werden muss.</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p> <p>Sicherheit</p> <p>Naturschutz</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>205</p>	<p>Unnötige Trassenvariante, da durch die Ursprungsplanungstrasse keine erheblichen Eingriffe in den östlichen Teil des Brückenwasengeländes entstehen, die auszubauenden Wegabschnitte dort sowieso bereits als Fahrradwege dienen.</p>	<p>Bahnunterführung Plochingen</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Bahnunterführung Plochingen“ oben.</p>	<p>Plochingen</p> 

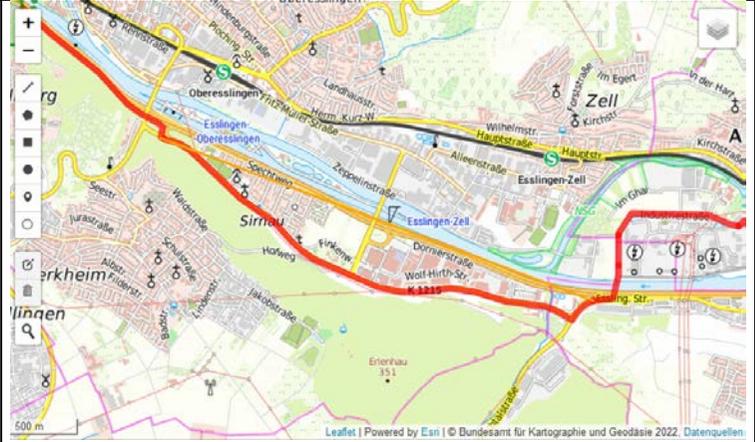
Antwort zum Thema „Esslingen Ost“

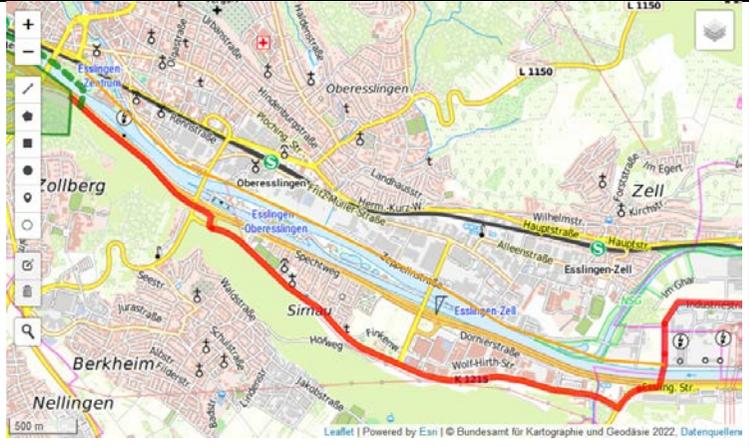
Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars zwischen dem Landratsamt Esslingen und dem Neckaraltarm wurde im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft ist bei dieser Variante die direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potenzial höher aus als auf der Südseite des Neckars. Nachteilig wirkt sich dort allerdings die geringe Flächenverfügbarkeit aus, die es erschwert den benötigten Standard von 4,00 m Fahrbahnbreite bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien Verkehrsablauf zu erreichen. Um diesen Standard zu erreichen müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckaraltarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde.

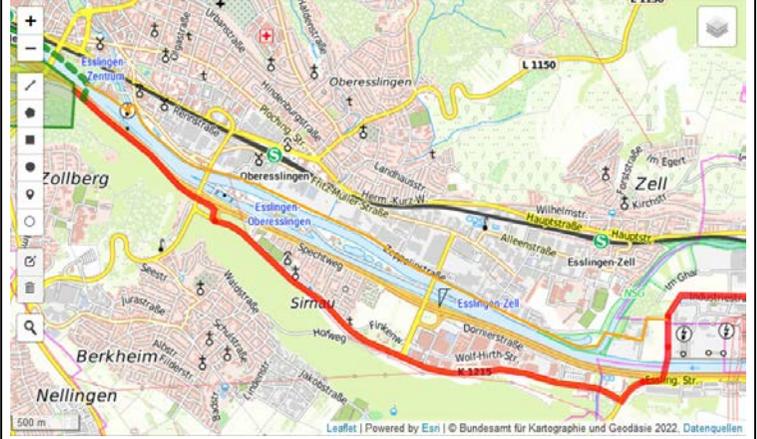
Im Laufe einer fachlichen Untersuchung wurden in diesem Gebiet einige besonders schützenswerte Arten festgestellt. Das Naturschutzgebiet „Alter Neckar“ ist ein Nahrungshabitat für viele Fledermausarten, Rast-, Brutvögel und Enten. Des Weiteren befinden sich hier ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Zudem wurden zahlreiche Fischarten nachgewiesen. Weiterhin bietet der Altneckar potentielle Habitatstrukturen für xylobionte Käfer, Biber und Bitterlinge, die als besonders planungsrelevante Arten eingestuft werden.

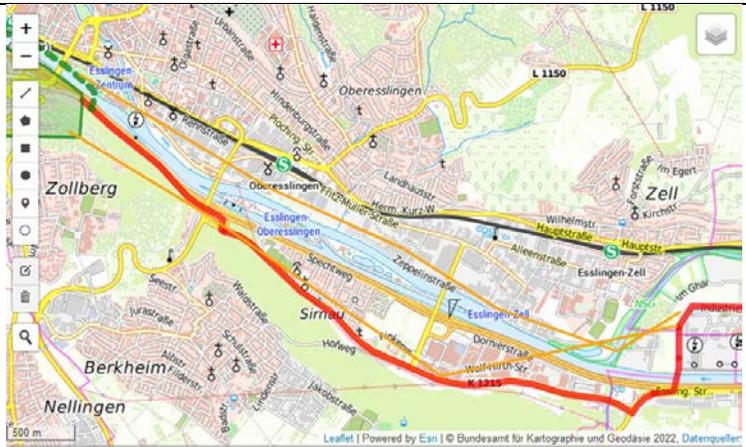
Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Ergebnis der Abwägung aller Argumente wurde entschieden, die Trasse südlich des Neckars entlang des bestehenden Geh- und Radwegs an der Kreis- und Bundesstraße zu führen. Die Trasse ermöglicht durch ihre direkte Linienführung ab Deizisau eine weitestgehend kreuzungsfreie und separat vom Kfz- und Fußverkehr verlaufende Verbindung in Richtung Esslingen. Um das geringere Potenzial auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass die Radschnellverbindung gut zu erreichen ist.

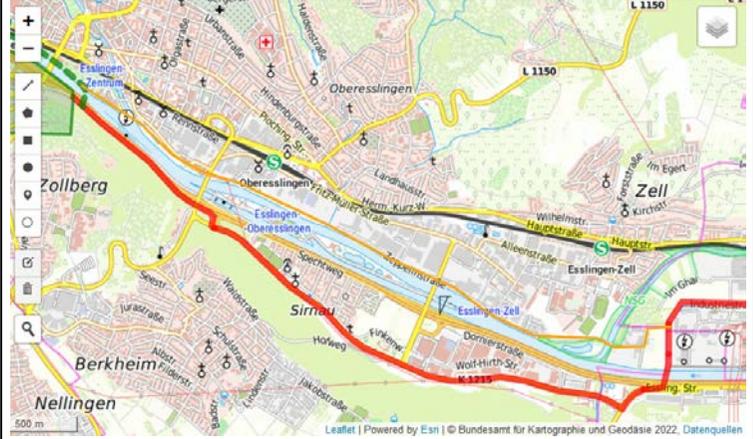
Grundsätzlich wird die Radverkehrsinfrastruktur mit Realisierung der Radschnellverbindung im Korridor Neckartal deutlich gestärkt. Zukünftig bestehen mit einer nördlich und südlich des Neckars verlaufenden Verbindungen zwischen Esslingen und Altbach/Deizisau zwei leistungsfähige Radverbindungen, aus denen die Radpendelnden ihre bevorzugte Route auswählen können.

ID	Kommentar aus Onlinebeteiligung	Kategorie	Antwortsatz	Ort	Kartierung
98	Abschnitt 1.7 ist ein extremer Umweg gegenüber Zeppelinstr. (15-20min)	Esslingen Ost Attraktivität Umwegigkeit Alternativroute	Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.	Esslingen	

<p>99</p>	<p>Der Fußgängerweg (freigegeben für Fahrräder) ist aktuell einer der Highlights auf der Strecke von Nürtingen nach Stuttgart. Es ist ein gut ausgebauter Weg, der effizient geradeaus läuft direkt am schönen Neckar. Optimale Lösung wäre hier den bestehenden Weg etwas mehr auszubauen, um mehr Platz zwischen Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.</p>	<p>Esslingen Ost Alternativroute Attraktivität</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>The map shows the Neckar river flowing through Esslingen. A red line highlights a route that follows the riverbank, passing through areas like Zollberg, Berkheim, and Esslingen-Zell. The map includes street names, landmarks, and a scale bar.</p>
<p>100</p>	<p>Im dargestellten Verlauf wäre es möglich das Nymphaea attraktiver zu machen und gleichzeitig einen effizienten Verkehrsverlauf zu schaffen. Der Abschnitt am Neckarfreibad ist aktuell bei den Pendlern sehr beliebt, hat eine gute Breite und sehr guten Belag.</p>	<p>Esslingen Ost Alternativroute Attraktivität</p>	<p>Bei einem Verlauf über die Neckarinseln bestehen ähnliche Schwierigkeiten wie bei einem Trassenverlauf entlang der Zeppelinstraße (Eingriff in Grünflächen und ins Naturschutzgebiet, Konflikte mit Freizeitverkehr). Darüber hinaus würden drei zusätzliche Brückenbauwerke über den Neckar benötigt.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>This map is identical to the one above, showing the same red route along the Neckar river in Esslingen. It highlights the same geographical features and urban areas.</p>

	<p>Effiziente Verkehrsführung angelehnt an bisheriger Infrastruktur über Gelände von Werstoffhof. Funktioniert aktuell sehr gut ohne große Umwege, breite Straße entlang am Neckar. Lediglich Verbreiterung des Gehweges wäre notwendig.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Esslingen Ost</p> <p>Umwegigkeit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p> 
--	--	--	---	--

<p>116</p>	<p>Der Abschnitt zwischen Altbach und Esslingen, entlang am Wald in Sirnau und anschließend entlang der B10 ist so dermaßen unattraktiv und schlecht gewählt! Die Radfahrer die während der kälteren Jahreszeit da entlang fahren, kann man wahrscheinlich an einer Hand abzählen. Leider steht der NABU dem Naturschutz wieder selbst im Weg. Die Strecke nach Altbach geradeaus weiter Richtung Esslingen, mit dem kurzen Zwischenstück durchs Naturschutzgebiet im Entennest ist sicherlich deutlich frequentierten, da kann man sich die Nutzer noch so schön rechnen, die Fakten sind sicher andere. Schon allein wenn man sich den Verlauf auf der Karte anschaut, ist der Bogen Richtung Deizisau und Sirnau, ein Witz. Statt geradeaus weiter am Neckar und dem größeren Einzugsgebiet entlang soll man an der Landstraße und B10 entlang und dafür noch mehr Kilometer fahren. Ich zweifle an der Akzeptanz für diese Route. Gerade auch, weil es recht gute und schöne Alternativen der Routenfortführung gibt. Ich befürchte die Radler verlassen die Route auf Höhe des Entennestes und fahren den Neckar (schön ausgebaut) entlang und gehen gegebenenfalls auf Höhe Esslingen wieder auf den RS.</p>	<p>Attraktivität</p> <p>Umwegigkeit</p> <p>Alternativroute</p> <p>Naturschutz</p> <p>Potenzial</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>The map shows a red route starting from the Neckar river near Zollberg, heading east through Sirnau and Esslingen-Zell, and ending near Zell. The route follows the riverbank and then turns inland through residential areas. Key locations labeled include Zollberg, Sirnau, Esslingen-Zell, Zell, and Nellingen. The Neckar river is shown in blue, and various streets and landmarks are marked.</p>
------------	--	---	---	--

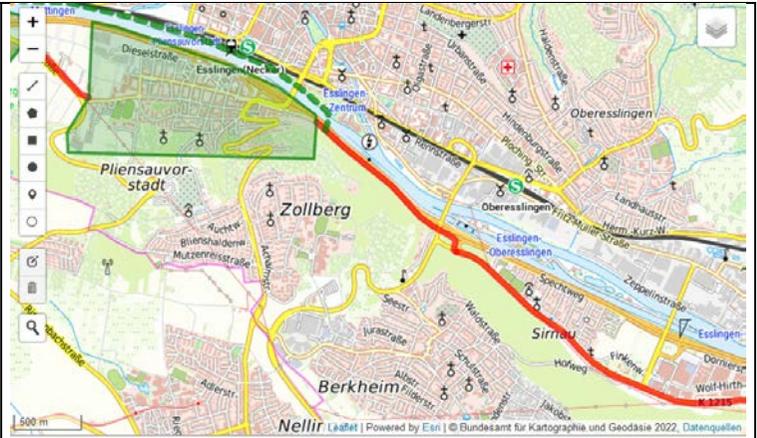
135	Bitte nach Möglichkeit die Route am rechten Neckarufer und Kraftwerk Altbach vorbeiführen, da hier de facto schon ein Rad-Schnellweg besteht und dies die logische, organische Routenwahl darstellt.	<p>Alternativroute</p> <p>Attraktivität</p> <p>Esslingen Ost</p>	Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.	<p>Esslingen</p>  <p>Leaflet Powered by Esri © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022. Datenquellen</p>
-----	--	--	--	--

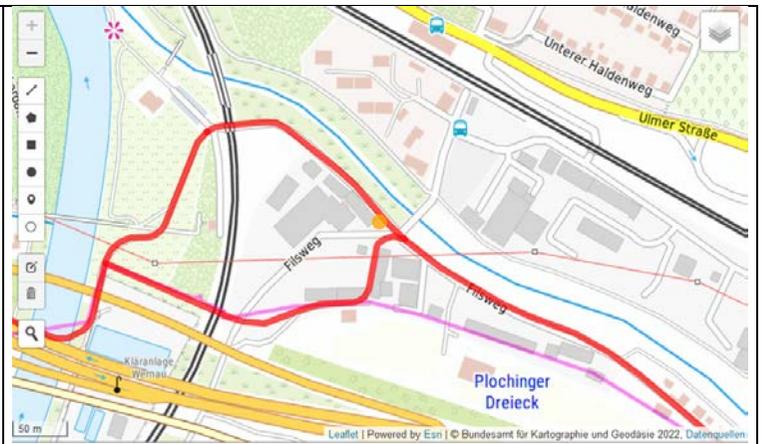
<p>147</p> <p>(1) Die Nordvariante, die ja bisher schon als Neckartalradweg genutzt wird (bis auf die Sperrung am Bahnhof) ist eindeutig die verkehrstechnisch bessere Lösung.</p> <p>Schon jetzt zeigt das häufige Vorkommen von Reptilien und Vögeln, dass diese durch die Nutzer des Neckartalradwegs überhaupt nicht gestört werden. (Wahrscheinlich weniger als von den Kanuten.) Wenn sich der Verkehr erhöht, wird das bestimmt nur geringfügige Auswirkungen auf die Tierwelt haben. Mit etwas gutem Willen kann man auch mit etwas geringerer Breite oder teilweise aufgeständerten Wegen bei den besonders heiklen Stellen Kompromisse finden.</p> <p>(2) Auf der Nordseite gibt es eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen Oberesslingen und dem bestehenden Neckarradweg nach Altbach. Es handelt sich um eine Unterführung mit Treppen von der Plochingerstraße unter der Eisenbahnlinie und der Fritz-Müller-Straße hindurch. Nach nur 200m auf einem Feldweg kommt man auf den Neckarradweg.</p> <p>Diese Unterführung müsste dringend mit Rampen für den Fahrradverkehr ausgebaut werden.</p> <p>(2) Es ist geradezu absurd, dass eine Brücke für den Radverkehr in unmittelbarer Nähe eines großen Entsorgungszentrums mit hunderten von LKW-Fahrten ein entscheidender Eingriff in ein Naturschutzgebiet sein soll. Seit Jahren führt der Radverkehr mitten durch das Entsorgungszentrum und das übrige Industriegebiet. Lasst uns doch dann wenigstens diese häßliche und zuweilen stinkende Variante weiter nutzen, um</p>	<p>Esslingen Ost</p> <p>Anbindung</p> <p>Naturschutz</p> <p>Umwegigkeit</p>	<p>zu (1) und (3): Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p> <p>zu (2): Der Ausbau möglicher Anschlussverbindungen an die Radschnellverbindung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Esslingen. Ihr Hinweis wird entsprechend weitergeleitet.</p> <p>zu (3): Die Verbindung über das Entennest wird für den Radverkehr befahrbar bleiben. Radfahrende mit Fahrtrichtung Esslingen haben ab dem Kraftwerk zukünftig die Wahl die bestehende Radverbindung am nördlichen Neckarufer zu nutzen oder den auf 4,00 m ausgebauten Radschnellweg südlich des Neckars zu befahren. Vorteilhaft wird sich bei der Radschnellwegtrasse südlich des Neckars die komfortable Querschnittsbreite sowie das geringe Fuß- und Freizeitverkehrsaufkommen auswirken.</p> <p>zu (4): Hinsichtlich der Ausschöpfung des Nutzerpotenzials stellt die Linienführung der Vorzugsvariante nicht die beste Variante dar. Im Bereich Altbach/Deizisau wird die Trasse für manche Radfahrenden ggf. nur in Teilbereichen genutzt werden. Umso wichtiger wird es sein, die Anschlüsse an die Radschnellverbindung zu verbessern, um potenziellen Radschnellweg-Nutzenden den Zugang zu erleichtern. Als positiver Effekt werden durch die neuen Neckarbrücken auch neue nahräumige Verbindungen hergestellt (Altbach <> Deizisau, Deizisau <> (Oberesslingen/ES-Zell)), sodass der Radverkehr insgesamt gestärkt wird.</p>	<p>Esslingen</p> 
---	---	---	--

	<p>auf einigermaßen direkten Wegen nach Altbach zu kommen.</p> <p>(3) Die Verschwenkung der verkehrstechnisch abzulehnenden Südvariante ausgerechnet um das Altbacher Kraftwerk (1_8 bis 1_10) mit zwei neuen Brücken, geht an jeder Radverkehrsrealität vorbei. Besser im Norden bleiben und nur eine neue Brücke hinter Altbach. Die Leute wollen doch zügig von A nach B und nicht im Zickzack fahren.</p>			
<p>153</p>	<p>Meines Erachtens sollten Radschnellwege nicht konsequent neben Bundesstraßen (B10) verlaufen. Zum einen stresst einen der Autolärm und andererseits ist es schwierig sich dabei auch mit anderen Radelnden zu Unterhalten. Daher bevorzuge ich ganz stark die Nordvariante, welche auch eine enorme Qualitätsverbesserung des Neckartalradweges darstellen würde.</p> <p>Generell fahre ich lieber auf einem Radweg entlang von Bahnschienen, als an Hauptstraßen.</p> <p>Auch wenn ich keine durchgehende Radwegführung finden kann, evtl. ist der Nymphaeaweg/Inselstraße auch eine Option, die besser ist als an der B10 entlang.</p> <p>Positiv finde ich die den Verlauf von Reichenbach bis Plochingen und die Idee der Neckarüberquerung von Deizasau nach Altbach.</p>	<p>Attraktivität</p> <p>Alternativroute</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Eine Führung des Radschnellwegs über die Neckarinseln scheidet aus, da hierzu einerseits mindestens zwei weitere neue Neckarbrücken erforderlich wären und andererseits ebenfalls Freizeit- und Fußverkehr zu erwarten ist, welcher eine konfliktfreie Führung des Radverkehrs erschwert.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p> 

155	<p>Ich bin Gemüseanbauer hier in Esslingen und auch intensiv im Gemüseanbaugelände Weil tätig. Es kommt jetzt schon auf den Wirtschaftswegen hier in Esslingen immer wieder zu brenzligen Situationen mit einzelnen rücksichtslosen Radfahrern. Daher ist bei Ausweisung eines Radschnellweges durch unser Gebiet mit Unfällen zu rechnen, die keiner wollen kann. Unverständlich ist dieses Ansinnen auch vor dem Hintergrund, daß vom Alicensteg bis mindestens zur Fußgängerbrücke in Mettingen zwischen Neckar und Berberdorf bzw. Fernwärmeleitung eine ausreichend breite Trasse möglich wäre, da keinerlei Gebäude, Fußwege oder landw. Verkehr dort dem entgegenstehen. Auch die Weiterführung des Radschnellweges in der Pliensauvorstadt und in Mettingen könnte sinnvoll gestaltet werden, im Gegensatz zur Variante durch die Pliensauvorstadt und durch das Gemüseanbaugelände, wo an beiden Enden Kreuzungen überwunden werden müssen und ein flüssiger Radverkehr somit ohnehin kaum möglich wäre</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Sicherheit</p>	<p>Die genaue Lage der Radschnellverbindung im Abschnitt zwischen Weil und der Pliensauvorstadt hängt von der weiteren Trassenführung im Bereich der beiden angrenzenden Stadtteile ab. Die Entscheidungsfindung für diese Abschnitte muss zunächst abgewartet werden. Sollte die Trasse auf einem der Wirtschaftswegen entlang der Weilstraße geführt werden, muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auf den Wirtschaftswegen gewährleistet sein. Folglich wäre es erforderlich den Bestandsweg auf 5,00 m zu verbreitern, damit der Begegnungsfall Radfahrer / landwirtschaftliches Fahrzeug erleichtert wird. An schlecht einzusehenden Einmündungen kann zudem mittels Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen auf Gefahrenstellen hingewiesen werden.</p> <p>Eine Fortführung zwischen Alicensteg und Esslingen-Mettingen zwischen B 10 und Neckar muss ebenfalls aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeit ausgeschlossen werden.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p> 
-----	--	--	--	--

<p>168</p>	<p>Die vorgeschlagene Route kann ja wohl nicht ernst gemeint sein! Wie viele Umwege sollen Radfahrer ertragen ?</p> <p>Aus meiner Sicht unverständlich ist das Gekurve um den Bruckenwasen in Plochingen herum. Das Gebiet bietet sich doch optimal für den Radweg an.</p> <p>Unnötige Höhenmeter bei Sirnau mehrfache Querung des Neckars. Der absolute Gipfel ist die Variante zwischen Hammerschmiede und Pliensau - direkt neben der B10. Sowas können sich nur Menschen ausdenken, die nie Rad fahren. Den Weg gibts ja schon immer, er wird aber äußerst selten genutzt. Warum wohl ? Das ist ein perfektes Beispiel für einen unattraktiven Radweg. Gefährlich ist die Strecke noch dazu. Im Winter, bei Nässe, ist es dort immer rutschig und auftauen tut es fast nicht mehr. Warum wohl wird die angrenzende Erhöhung Eisberg genannt ?</p> <p>Ich kann nur hoffen, dass sich die Verantwortlichen noch besinnen. Ansonsten können Sie es gleich lassen. Damit lässt sich keiner animieren vom Auto auf das Rad umzusteigen. Warum auch - die B10 verläuft ja auf dem direkten Weg von Göppingen nach Stuttgart. Ohne unnötige Höhenmeter und ohne einmal den Neckar oder die Filz zu überqueren.</p> <p>Meiner Meinung nach ist es absolut notwendig, dass die Routenplaner und -bauer mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet werden - damit eine gute Routenführung im Sinne der Radfahrer entsteht. Hier sollte das Allgemeinwohl den Bedenken einzelner vorgezogen werden.</p>	<p>Umwegigkeit</p> <p>Attraktivität</p> <p>Sicherheit</p> <p>Alternativroute</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Durch die südliche Umfahrung des Bruckenwasen-Geländes in Plochingen kann der Radverkehr effektiv vom Fuß- und Freizeitverkehr innerhalb des Geländes getrennt werden, ohne dass dabei ein größerer Umweg für den Radverker entsteht. Vorteilhaft wirkt sich zudem die Vermeidung eines Eingriffs in die ökologisch sensiblen Uferbereiche des Neckars aus.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>	
------------	--	---	---	------------------	---

170	<p>Ich finde der Umweg des RS auf der Südseite des Neckars zwischen Deizisau und Mettingen unglücklich. Das wird die Menschen auf der Nordseite (wo m.E. die meisten Menschen wohnen) entmutigen, diesen zu benutzen.</p>	<p>Umwegigkeit</p> <p>Potenzial</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>The map shows the city of Esslingen, Germany, with the Neckar river flowing through it. A red line traces a path along the southern bank of the river, starting from the top left and moving towards the bottom right. A green rectangular box highlights a specific area in the upper left quadrant of the map, near the Neckar river. The map includes various street names and district names such as Pliensauvorstadt, Zollberg, and Berkheim. A scale bar at the bottom left indicates 500 meters. The map is powered by Esri and includes a copyright notice for the Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022.</p>
-----	---	--	---	--

<p>174</p>	<p>Generell ist die hier skizzierte RS4-Trasse durch "Bitte-nicht-hier"-Diskussionen der vergangenen Jahre derart verschlimmbessert, dass die ursprünglichen Ziele des Leuchtturmprojekts imho unerreichbar sind. Ich bin leider der Meinung: Die abgebildete Radschnellverbindung funktioniert so in der Praxis nicht:\n* Quellen und Ziele sind zu weit von der Radschnellverbindung entfernt. Übliche Rad-Distanzen von 5-10km bedeuten: Max. 500 Meter zu den Wohnungen und Zielen der Menschen\n* Lärm der B10\nDie Führung am Rheinkai (Höhe Deizisau) sowie an der K1215 schreckt ab. Menschen bevorzugen mit dem Rad "grüne" Wege, daher ist der Neckartalradweg so erfolgreich (>2000 Fahrten pro Tag schon jetzt im Bereich Neckarfreibad ES) - und eine Trennung vom Fußverkehr für Spaziergänger:innen ist dringend nötig\n* Bauzeit vieler Brücken\nFür die Erlebbarkeit und damit Akzeptanz ist eine schnelle Realisierung von Abschnitten sinnvoll. Vier neue, große Neckarbrücken dauern viel länger, als die Ausweisung von Fahrradstraßen und neue Gehwege neben jetzigem Neckartalradweg (in der Machbarkeitsstudie 2018)\n\nIch empfehle daher dringend, kurz- und mittelfristig auf die leistungsfähige Gestaltung des Neckartalradwegs zu setzen:\n* Asphaltierung im Bereich Wernau-Köngen\n* Separat vom Radweg geführte Gehwege neben dem Neckartalradweg im Bereich Oberesslingen Zeppelinstraße\n* Anbindung vom Neckartalradweg an Ziele in (Ober-)Esslingen durch barrierefreie Umgestaltung der Unterführungen (z.B. S-Bahnhof Oberesslingen, Lilienthalstraße) und sichere Brücken\n* Zügige Fertigstellung des Radwegs Neckaruferpark endlich als Lückenschluss\n\nWenn parallel dazu die hier vorgeplanten 6 Kilometer Radschnellweg im Abschnitt Reichenbach</p>	<p>Esslingen Ost</p> <p>Potenzial</p> <p>Attraktivität</p> <p>Planungsbeschleunigung</p>	<p>Ihre Hinweise zu kurz- und mittelfristigen Verbesserungen des umliegenden Radverkehrsnetzes beziehen wir in die weitere Planung ein und leiten diese auch an die Stadt Esslingen weiter.</p> <p>Im Jahr 2024 werden die Abschnitte zwischen Reichenbach und Plochingen im Rahmen der Entwurfsplanung planerisch vorangetrieben, sodass voraussichtlich in 2025 ein erster Abschnitt realisiert werden kann.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Plochingen</p>	
------------	---	--	---	-------------------	---

	bis Plochinger Dreieck gebaut werden (gerne mit zwei Brücken weniger - eine Seite der Fild durchgängig), hätte der Kreis Esslingen in zwei bis drei Jahren eine gute Radinfrastruktur. Die Städte und Gemeinden sollten parallel natürlich innerstädtische Anschlüsse dazu herstellen			
195	Abschnitt 1_09: Ihnen ist schon aufgefallen, dass sie sich im Zickzack auf Stuttgart zubewegen. An der gesetzten Markierung würde ich ins Entennest abbiegen, weil ich auf die geplante Verkehrsführung bei Abzweig Denkendorf keine Lust hätte. Da ist morgens so viel Verkehr, wer hat denn freiwillig Lust auf diese Abgase.	<p>Attraktivität</p> <p>Umwegigkeit</p> <p>Esslingen Ost</p>	Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.	<p>Altbach, Deizsau und Esslingen</p> 

229	<p>Ich präferiere die Nord-Variante. Die darin enthaltenen naturschutzrechtlichen Teilabschnitte haben eine überschaubare Größe und lassen sich entweder baulich entschärfen oder durch Ausgleichsmaßnahmen (Renaturierung an anderen Orten) substituieren. \nGegen die Südvariante sprechen die längere Strecke und die großteils notwendige Streckenführung entlang stark vom motorisierten Verkehr beanspruchten Streckenabschnitten sowie die zwingende Führung durch Wohngebiete. Diese Aspekte würden zu einer erwartbar mangelhaften Akzeptanz für die Nutzer des geplanten Radwegs führen. \nNach Osten sollte der Radweg ebenfalls auf der Nordseite des Neckars bleiben, da so die wesentlich größeren Ortsteile von Esslingen angebunden werden und der Anschluss zur weiteren Streckenführung logischer (auch weil kürzer) erscheint.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Potenzial</p> <p>Umwegigkeit</p> <p>Attraktivität</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>The map displays the city of Esslingen am Neckar and its surroundings. A prominent red line indicates a proposed route, likely for a bicycle path, starting from the west near Metzingen and Ruit, crossing the Neckar river, and continuing east through the city center and towards Ostfildern. Other features include various districts like Metzingen, Ruit, Esslingen (Neckar), and Ostfildern, as well as landmarks like the Neckarhalde and the Neckar river itself. The map also shows major roads and green spaces.</p>
-----	---	--	---	--

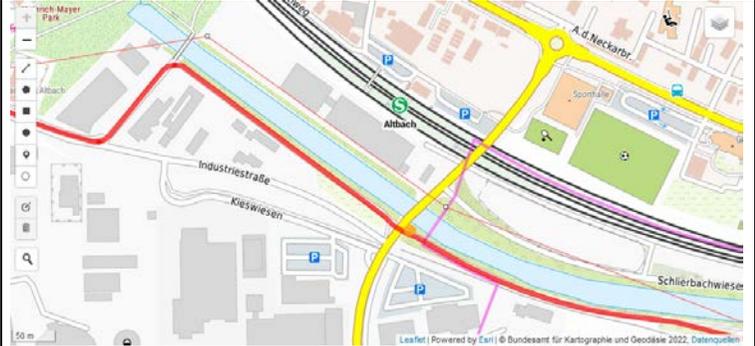
<p>245</p>	<p>Die Streckenführung sollte dem vorhandenen Radweg entlang der Zeppelinstr folgen. Entennest könnte nördlich umfahren werden und dann im weiteren Verlauf Richtung Esslingen auf der Südseite \n neben der Zeppelinstr.. Also vom Neckarufer kommend wäre dann zuerst der vorhandene Fuss und Radweg (später nur noch Fußweg) dann der vorhandene Grünstreifen, dann der Radweg, dann baulich getrennt die Straßenrandparkplätze und dann die Fahrbahnen, die in der Breite reduziert werden können. ggf. müsste auch der Grünstreifen etwas reduziert werden. Dann Verlängerung bis zur Kurt Schuhmacherstr. und hinter dem Landratsamt auf die Nordtrasse einschwenken.\nGenerell wird eine Radwegführung entlang der B10 keine Akzeptanz finden (siehe Radschnellweg zwischen Ebersbach und Reichenbach). Das Geld kann man sich sparen. Dann lieber etwas am Standard reduzieren.\nRadfahren benötigt nicht den hohen Radschnellweg-Standard sondern nur 3 Dinge:\nguten Untergrund (Negativbeispiel aktueller Neckarufer Esslingen), Vorfahrt an Einmündungen (am Besten bauliche Trennung wie die begleitende Strasse und kein Auf und ab wie auf dem Gehweg) und keine Umwege.\nAußerdem muss noch bei Sperrungen des Radwegs eine praktikable Umleitung eingerichtet werden mit ggf. Einschränkung des Autoverkehrs (aktuell ist das genau umgekehrt). Radschutzstreifen sind absolute Notmassnahme, da hier der Radler nur als Autobremse eingesetzt aber hohen Gefahren ausgesetzt wird. So wie es in Ötlingen realisiert wurde ist eine Bausünde und Geldverschwendung</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p>  <p>The map shows the city of Esslingen with the Neckar river flowing through it. A red line indicates a proposed route starting from the riverbank, following the Zeppelinstr and other streets, and ending near the Neckar. Key locations like Oberesslingen, Esslingen-Zell, and Esslingen are labeled. The map also shows various streets and landmarks.</p>
------------	---	---	--

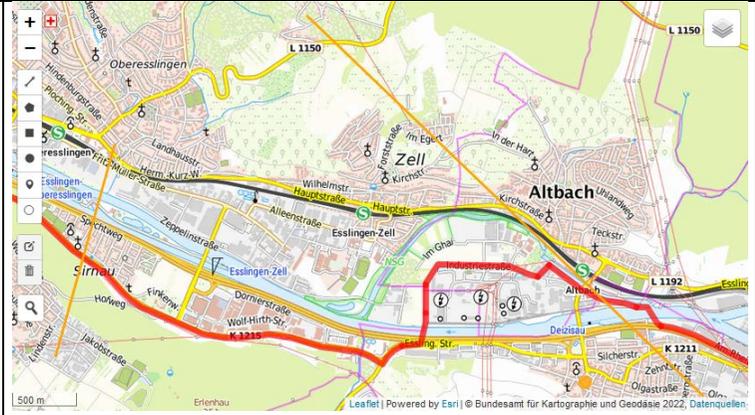
Alternativroute
Attraktivität
Esslingen Ost

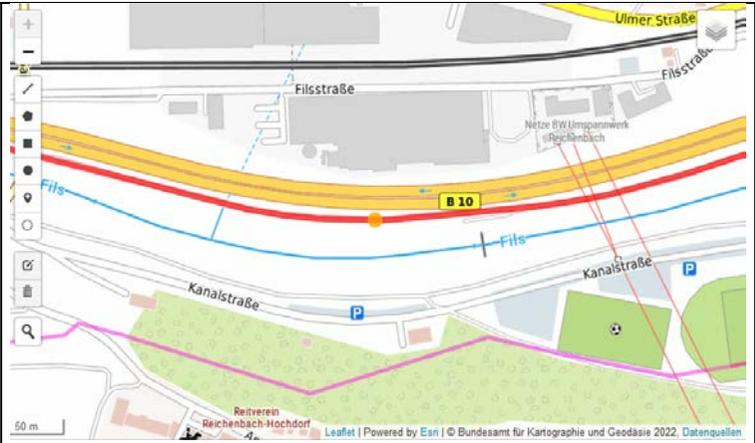
253	<p>Ich befürworte unbedingt den Nordweg der Nahe an der Stadt vorbeiführt wenn man das schön ausbaut wäre dies in jedem Fall für die Radfahrer und die Stadt die beste Lösung - auch wegen Touristen in die Stadt zu bekommen.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Attraktivität</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Siehe zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p> 
-----	--	--	---	--

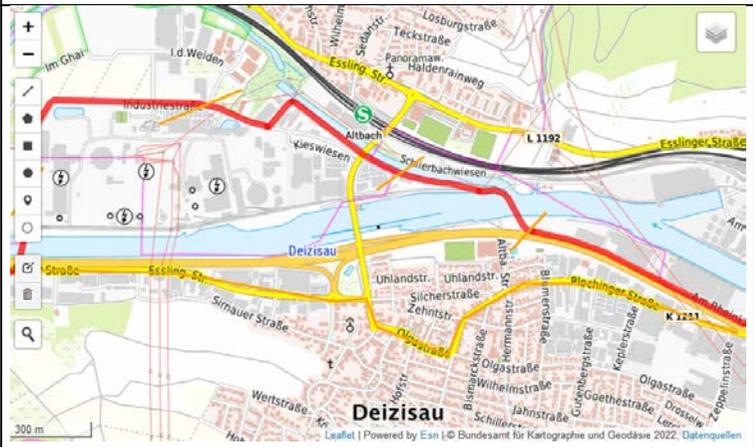
<p>277</p>	<p>Die meisten Menschen in Esslingen leben nördlich des Neckars. Davon werden nur wenige einen RS4 auf der Südseite nutzen. Das zeigt die Präsentation des Büros Radverkehrskonzepte zur Akzeptanz von Umweglängen vom Geschäftsführer Paul Fremer: https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Esslingen/Radverkehr/Radschnellverbindungen/Radschnellverbindungen_BW_Paul_Fremer.pdf Insbesondere durch die Stadt, nahe an den Wohnorten und Alltagszielen der Menschen könnte der RS4 besonders viele Menschen zum Radfahren einladen. Das zeigten die Untersuchungsergebnisse im „Leitfaden zur Durchführung von Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in BW“ https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/esslingen/vcd-online-radschnellverbindungen-fuers-laendle Für signifikante Verkehrsmittelverlagerungen vom Auto aufs Rad sind damit die nördlich verlaufenden Radachsen in Tallängsrichtung entscheiden. Diese weisen aktuell noch einige Lücken und Problemstellen auf, an denen wir heute noch viele Menschen fürs Radfahren verlieren. Für einige dieser Stellen gibt es bereits mehrere Planungsansätze und im Fall der Lücke zwischen Fahrradzone Oberesslingen und Fahrstraße (der bisher einzigen) eine fertige Planung und sogar einen Gemeinderatsbeschluss. https://ris.esslingen.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZelg0vdqYdJRULSkqpPU-gs https://ris.esslingen.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZbX56kCx6xsw-SVu346GcaA Ich möchte empfehlen diese zeitnah umzusetzen.</p>	<p>Anbindung</p> <p>Potenzial</p>	<p>Ihre Hinweise zur kommunalen Radwegeplanung leiten wir an die Stadt Esslingen weiter.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Antwort „Esslingen Ost“ oben.</p>	<p>Esslingen</p> 
------------	--	-----------------------------------	---	--

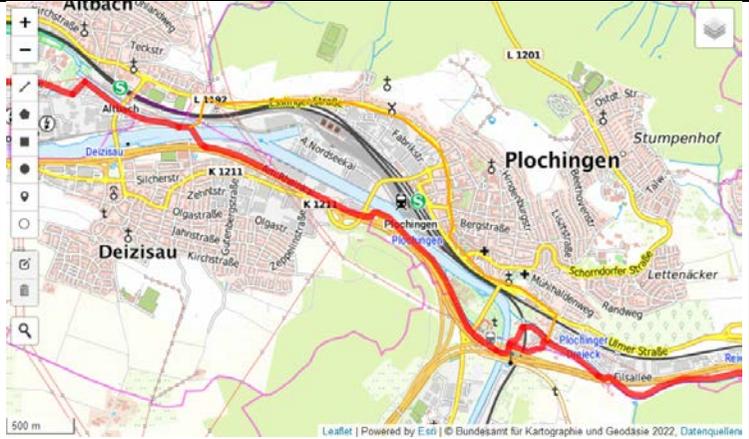
Übrige Themen

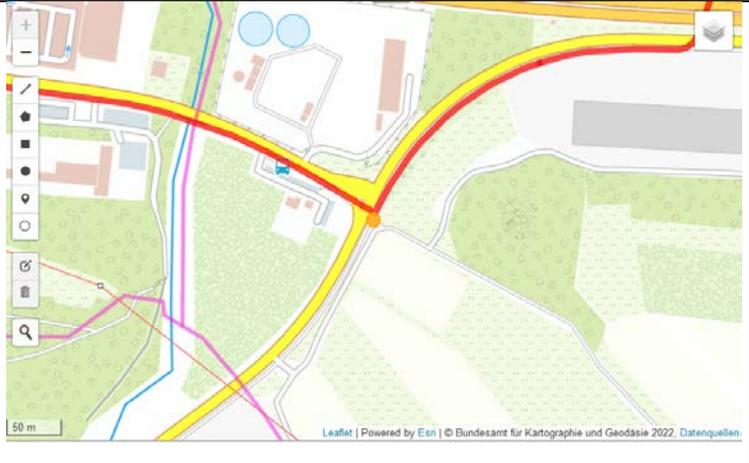
ID	Kommentar aus Onlinebeteiligung	Kategorie	Antwortsatz	Ort	Kartierung
44	<p>Es geht nicht voran!</p> <p>Seit Jahren verweigern die anliegenden Gemeinden einen Fortgang des Verfahrens. Besonders hervor tun sich die alten Bekannten, Esslingen und Plochingen, die sich geradezu verbissen verzweifelt gegen jeden Radweg wehren.</p> <p>Erst verfällt man jahrelang in eine Art Totenstarre, dann entwickelt man geradezu im 14-tage Rhythmus immer neue und immer wirrere Varianten.</p> <p>Mir ist mittlerweile selbst die blödeste Variante recht, wenn sie denn jemals umgesetzt wird.</p>	Planungsbeschleunigung	Der Planungsprozess gestaltet sich leider sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit dem einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Fläche in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit etc.). Das Ziel der Planung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt und andererseits z.B. den Belangen des Umweltschutzes und der Anliegenden entspricht. Im Ergebnis sind alle Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu schließen, die für alle Seiten tragbar ist.	Esslingen	
46	Anbindung an Altbach ist nicht zufriedenstellend, v.a. für Fahrräder mit Anhänger und für Lastenräder.	Anbindung	Im weiteren Planungsprozess werden auch die Anknüpfungspunkte vertieft untersucht. Für den Ausbau der Zuwegung sind jedoch die Städte und Gemeinden zuständig. Ihr Hinweis wird entsprechend an die Gemeinde weitergeleitet. Grundsätzlich wird Altbach über Straße Neckarwasen und über die bestehende Bahnunterführung beim Heinrich-Mayer-Park an den Radschnellweg angebinden.	Altbach	 <p>The map shows the Altbach area with the Neckar river flowing through it. Key features include Heinrich-Mayer-Park, Industriestraße, Kieswiesen, and Schlierbachwiesen. A red line indicates a proposed cycling route along the riverbank, and a yellow line shows another route crossing the river. The map also displays buildings, parking areas, and a railway line.</p>

<p>66</p>	<p>Meiner Meinung nach ist dieser ganze Radschnellweg eine Pharse. Er wird so, in den nächsten Jahren nie zu stande kommen, da die anliegenden Gemeinden so nich mitspielen werden und die Politik unfähig ist und bleibt. Bei dem bis dato bestehende Schnellradweg zw. Ebersbach und Reichenbach sind unmängen an Steuergeldern verschwendet worden und der Radweg ist so gut wie ungnützt. Radrennfahrer sind so intelligent, das Sie Ihn nicht benützen und weiterhin auf der Straße fahren und hierfür wurden über 1 Mill. Steuergelder dafür verschwendet, ich sag nur, es ist traurig was hier die Politik inszeniert, allen voran unser Grüner Verkehrsminister.</p>	<p>allgemeine Kritik Kosten</p>	<p>Der Planungsprozess gestaltet sich leider sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit dem einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Fläche in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit etc.). Das Ziel der Planung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt und andererseits z.B. den Belangen des Umweltschutzes und der Anliegenden entspricht. Im Ergebnis sind alle Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu schließen, die für alle Seiten tragbar ist.</p> <p>Das Demonstrationsteilstück zwischen Reichenbach und Ebersbach wird später als Verbindungsstück zwischen dem RS 4 (Esslingen – Reichenbach) und dem RS 14 (Ebersbach – Süßen) fungieren. Zum heutigen Zeitpunkt hat das Demoteilstück tatsächlich noch keine Verkehrswirksamkeit, da die Anschlüsse nach Westen und Osten noch nicht fertig gestellt sind. Die angrenzenden Abschnitte werden in den nächsten Jahren jedoch Schritt für Schritt ergänzt, sodass die RSV durchgängig befahrbar sein wird und sein Potenzial entfalten kann.</p>	<p>Esslingen</p> 
<p>74</p>	<p>Poller für Kfz, für Busse zu öffnen. Damit wäre für S-Hedelfingen auch der Schleichverkehr durch die Amstetter Strasse gelöst, denn da muss ja die HHR2 durchgehen. Die sollte man mitdenken.</p>	<p>Anbindung Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>In der weiteren Detailplanung werden wir prüfen, inwiefern die Einödstraße für den Radverkehr verkehrsberuhigt werden kann. Denkbar wäre hier ggf. auch die Einrichtung einer Fahrradstraße. Dabei sind wir auch in enger Abstimmung mit den Planern der Stadt Stuttgart, die anschließend die Radschnellverbindung auf Stuttgarter Markung planen.</p>	<p>Esslingen</p> 

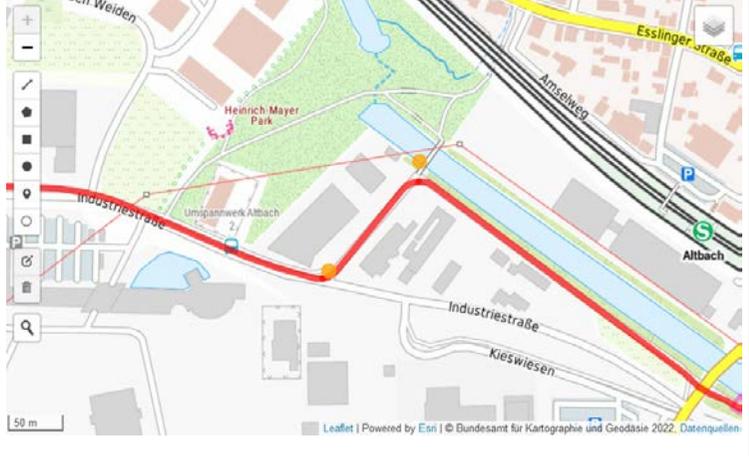
<p>81</p>	<p>Es ist zu begrüßen, dass die Trasse in Reichenbach nördlich der Fils verläuft. Auf der Südseite der Fils verläuft ein schöner Spazierweg, der erhalten bleiben soll. Außerdem soll nicht die Möglichkeit verbaut werden, dass die Bürger von diesem Spazierweg aus einen direkten Zugang zum Fluss haben.</p>	<p>Sicherheit Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Die Trassenführung zwischen dem Bahnhof Reichenbach und dem Anschluss an das bestehende Demonstrationsteilstück führt zu einer Entflechtung des Kfz- und Radverkehrs. Bisher wurde der Radverkehr innerörtlich über die Ulmer Straße geführt. Zukünftig kann der Radverkehr bis zum Bahnhof Reichenbach auf einem separaten Weg geführt werden. Fußgänger werden wie bisher entlang der Ulmer Straße oder parallel zur Kanalstraße geführt.</p>	<p>Reichenbach</p> 
<p>83</p>	<p>Streckenführung ist OK</p>		<p>Ziel der Planung ist es den Landschaftspark Bruckenwasen zu umfahren, um Konflikte mit dem Fuß- und Freizeitverkehr zu vermeiden.</p>	<p>Plochingen</p> 

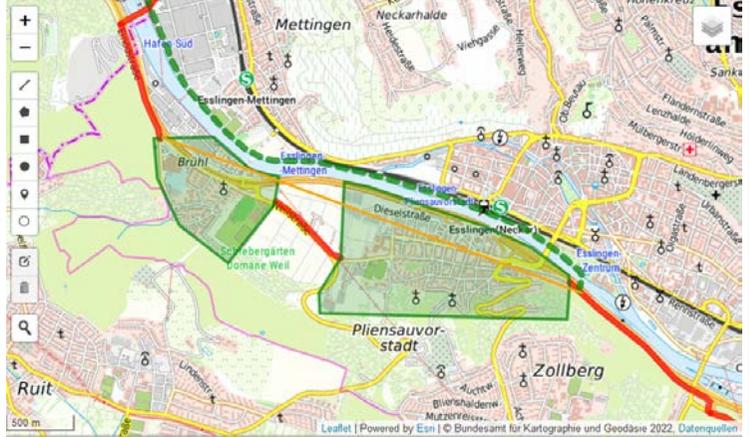
<p>84</p>	<p>Anbindung Zell über Entennest wichtig</p>	<p>Anbindung</p>	<p>Die Anbindung an Esslingen-Zell ist über den Bestandsweg übers Entennest auch weiterhin sichergestellt.</p>	<p>Altbach und Esslingen</p> 
<p>86</p>	<p>zwei Brücken einsparen, die Altbacher kommen über die bestehende Brücke auf den Radweg</p>	<p>Umwegigkeit Alternativroute</p>	<p>Eine innerörtliche Führung des Radschnellwegs durch Deizisau hätte eine Vielzahl an Kreuzungspunkten und damit Zeitverlusten zur Folge gehabt. Zudem wäre eine innerörtliche Führung nur im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr möglich gewesen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gehabt hätte. Da als Alternative auch keine Flächen entlang des Neckars verfügbar sind, wurde entschieden die Trasse nördlich um das Kraftwerk herumzuführen. Vorteil dieser Linienführung ist zudem eine bessere Erschließung der Gemeinde Altbach.</p>	<p>Deizisau und Altbach</p> 
<p>89</p>	<p>Wird der Radschnellweg noch in diesen Jahrhundert fertig gestellt, ich glaube das ist was die meisten Radler und Pendler bewegt, wann der fertig wird oder vielleicht als popup Version, das man auch mal was davon hat außer nur leere Planung</p>	<p>Planungsbeschleunigung</p>	<p>Der Planungsprozess gestaltet sich leider sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit dem einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Fläche in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit etc.). Das Ziel der Planung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt und andererseits z.B. den Belangen des Umweltschutzes und der Anliegender entspricht. Im Ergebnis sind alle Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu schließen, die für alle Seiten tragbar ist.</p>	<p></p>

<p>95</p>	<p>Grundsätzlich würde ich sagen, macht in den Städten Fahrradstraßen und für die Autos außen rum, nicht andersrum!</p> <p>Für Plochingen gibt es zum Beispiel im Gemeinderat eine Planung die Esslinger Straße zur Fahrradstraße und autofrei zu machen. Das ist doch viel angenehmer und macht unsere Gemeinden attraktiv, wohnlich, sauber und ruhig.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Fahrradstraße</p>	<p>Grundsätzlich können Teilabschnitte einer Radschnellverbindung auch als Fahrradstraße geführt werden. Unser Ziel ist allerdings den Radverkehr möglichst auf eigenen Wegen zu führen, sodass dieser weder vom Kfz- noch vom Fußverkehr gestört wird und andersherum. Für kurze Abschnitte ist eine Führung als Fahrradstraße teilweise vorgesehen. Für längere Strecken versuchen wir die Einrichtung von Fahrradstraßen jedoch zu vermeiden. Bei einer innerörtlichen Führung über die Esslinger Straße wäre mit erheblichen Kfz-Verkehr und (ein-)parkenden Fahrzeugen zu rechnen. Durch mehr Kreuzungspunkte und Konfliktbereich mit Kfz- und Fußverkehr würden Zeitverluste für den Radfahrer entstehen und auch das Sicherheitsniveau könnte sich ggf. verschlechtern. Da im Bereich Plochingen/Deizisau/Altbach eine Trasse vorliegt, welche weitestgehend separiert vom Kfz- und Fußverkehr geführt werden kann, wird diese Variante bevorzugt.</p>	<p>Plochingen</p> 
<p>96</p>	<p>So wenig 90 Grad-Kurven wie möglich planen, da diese die Reisegeschwindigkeit massiv herabsetzen. Außerdem sind diese bei Nässe und Glätte gefährliche Stellen. Es sollte zudem auf einen flüssigen Verkehrsfluss ohne Kreuzungen, Ampeln und insbesondere ohne Bordsteinkanten geachtet werden.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Entwurfsmerkmale</p>	<p>Die von Ihnen angesprochenen Entwurfsmerkmale bilden die Grundlage für unsere Planung (großzügige Kurvenradien, Kreuzungsfreiheit etc.). Diese wurden nach Möglichkeit immer angewandt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheit ist dies jedoch nicht immer möglich. Dabei achten wir jedoch darauf, dass grundlegende Sicherheitsaspekte für den Radverkehr eingehalten sind. Die in der Karte dargestellte Linienführung ist noch nicht detailliert dargestellt und kann in der nun anstehenden Detailplanung noch angepasst und optimiert werden.</p>	<p>Esslingen und Deizisau</p> 

97	Wegführung ist m.E. gut. Aber bitte keine Leitplanken wie in Reichenbach/Ebersbach.	Ausstattung	In der nun folgenden Detailplanung muss noch geprüft werden, wie groß der Abstand zwischen Radschnellweg und der Kreisstraße letztlich ausfällt. Mit einem ausreichenden Abstand zur Kreisstraße wird eine Leitplanke nicht benötigt. Sollten Mindestabstände unterschritten werden ist eine Leitplanke gemäß den Richtlinien jedoch erforderlich, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.	Plochingen	
118	An der Kreuzung und LSA wurden 2022 Umbauten durchgeführt, die aber an der Situation nichts grundlegend verbessert haben: Um von Esslingen nach Deizisau zu kommen müssen 2 Furten überwunden werden - dazwischen befindet sich eine für mehrere Radfahrer viel zu kleine Insel und die Anforderungstaster sind nicht optimal angeordnet. Nötig wäre hier eine Querungsmöglichkeit in einem Zug, optimalerweise auch fahrradtaugliche Induktionsschleifen (wie an der LSA K1215/Sirnauer Brücke)	Knotenpunkt Ausstattung	Eine Optimierung der Querung ist in der weiteren Detailplanung vorgesehen. Ziel muss es sein, dass Radfahrende die L 1204 künftig in einem Zug queren können. Auch das Signalprogramm wird nach Möglichkeit so angepasst, dass die Wartezeiten auf ein Mindestmaß reduziert werden.	Deizisau	

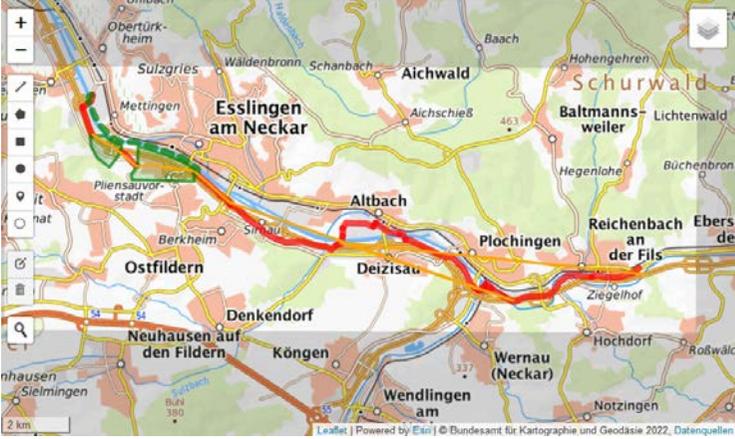
<p>129</p>	<p>In wie weit wurde geprüft, ob sich die Trassenführung teilweise auf dem Mittelstreifen der B10 realisieren lässt? Sie wäre dort ohne Naturschutzkonflikte, schnurgerade, weitgehend steigungsfrei und absolut kreuzungsfrei. Zu- und Abfahrten müssten auf alle querende Brücken errichtet werden. Die Zugänglichkeit wäre trotzdem nicht optimal. Gerade im Bereich Pliensauvorstadt und Brühl oder auch Altbach, könnte es dennoch eine spannende Option sein.</p> <p>Um die Blendung zu reduzieren, böte sich evtl. eine gegenüber dem B10-Straßenniveau etwas erhöhte Trasse an. Natürlich ist mir nicht klar, ob ein solcher Eingriff in die B10 überhaupt rechtlich möglich ist.</p>	<p>Steglösung Esslingen Ost</p>	<p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs auf bestimmten Abschnitten mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Esslingen</p> 
<p>134</p>	<p>Abschnitt 1_13</p> <p>Eine Verbindung zur Altbacher Straße sollte unbedingt hergestellt werden, um die Zugänglichkeit nach Deizisau zu ermöglichen.</p> <p>Zudem werden auch Deizisauer Bürger über diese Verbindung den Radschnellweg nutzen. Falls keine Verbindung hergestellt wird, ist dies eine deutliche Einschränkung.</p>	<p>Anbindung</p>	<p>Eine Anbindung der Radschnellweg-Brücke an Deizisau ist an dieser Stelle vorgesehen, um die Trasse für Deizisau zugänglich zu machen und um eine neue Verbindung für den Fuß- und Radverkehr nach Altbach zu schaffen. Wie genau die Brücke und der Anschluss ausgestaltet sein werden, ist Gegenstand der Detailplanung.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs auf bestimmten Abschnitten mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Deizisau</p> 

143	<p>dieser Abschnitt kombiniert einige für Radler äußerst ungünstige Unfallrisikofaktoren: scharfe Kurven, Brücke über einen Fluss (= hohe Feuchtigkeit), Abschattung durch Hochfahrbahnen (= Feuchtigkeit trocknet schlecht ab). Dies wird dazu führen, dass sich Moos/Algen auf der Fahrbahn bilden und einen gefährlichen (da rutschigen) Film darstellen - in Kombination mit den relativ scharfen Kurven ist das ziemlich unfallträchtig. Diese Kombination sollte UNBEDINGT vermieden werden!!</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Entwurfsmerkmale</p>	<p>Bei der dargestellten Linienführung handelt es sich um einen groben Entwurf. In der Detailplanung wird die genaue Lage der Brücke noch festgelegt. Unser Ziel ist es die Kurvenradien möglichst groß auszuführen, um eine komfortable und sichere Befahrbarkeit zu gewährleisten. Zudem wird der zuständige Straßenbetriebsdienst zukünftig für eine regelmäßige Reinigung des Radschnellwegs auch auf den Brücken sorgen. Die von Ihnen gemachten Einwände werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>	<p>Plochingen</p> 
144	<p>Kurvenradius unbedingt "entschärfen", d.h. auf ausreichend große Kurvenradien achten, so dass auch bei 30km/h kein Abbremsen erforderlich ist um ohne Risiko durch die Kurve fahren zu können. Wenn möglich in Kurvenbereichen darauf achten, dass keine Bäume über den Radweg ragen (im Herbst stellen Blätter auf dem Radweg eine tückische Gefahr dar).</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Entwurfsmerkmale</p>	<p>Bei den Kurvenradien im von Ihnen angesprochenen Abschnitt bei Altbach, wird es voraussichtlich schwierig die Kurvenradien signifikant zu vergrößern, da Zwangspunkte in der Bestandssituation unseren Handlungsspielraum einschränken (Eigentumsverhältnisse, bestehende Bebauung, Naturschutz). Im Zuge der weiteren Detailplanung werden wir die Situation vor Ort aber nochmal genau prüfen, um eine Optimierung hinsichtlich der Radien zu ermöglichen.</p>	<p>Altbach</p> 

145	<p>aufgrund der räumlichen Enge in diesem Bereich folgender Vorschlag: den Radweg auf "Stelzen" über der B10 laufen lassen, sozusagen in einer zweiten Ebene über der Fahrbahn der B10.</p> <p>Diese Idee ist nicht ganz neu:</p> <p>https://www.djournal.de/2021-09-bike-lane</p> <p>https://www.br.de/nachrichten/bayern/muenchen-prueft-standorte-fuer-hoch-radwege,Sh5CJ3t</p> <p>Könnte in diesem Bereich aber viele schwierigen Interessenskonflikte lösen. Soweit ich weiß gibt es diese Hoch-Radwege inzwischen auch mit Solarpanelen in den Geländern, mit denen die Beleuchtung bei Nacht sichergestellt werden könnte.</p> <p>Dann müssten nur noch einige wenige geeignete Stellen für Auf/Abfahrten gefunden/geschaffen werden.</p> <p>Vielleicht wäre es sogar am Besten/Einfachsten, diesen Hoch-Radweg Richtung Stuttgart bis zur nächsten Neckarbrücke zu verlängern.</p>	Steglösung	<p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs auf bestimmten Abschnitten mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Esslingen</p> 
-----	---	------------	---	--

149	<p>Von Osten kommend: Die Südführung auf Höhe Plochingen halte ich für sinnvoll, weil in Plochingen viele Engstellen sind. Ab Altbach Querung in den Norden. Hier werden insgesamt deutlich mehr Bewohnerinnen und Bewohner angesprochen und erreicht, als es im Süden der Fall ist.</p>	<p>Potenzial</p> <p>Alternativroute</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Eine Führung der Radschnellverbindung nördlich des Neckars im innerörtlichen Bereich wurde bereits frühzeitig ausgeschlossen. Als problematisch haben sich dabei vor allem die geringe Flächenverfügbarkeit und die zahlreichen Kreuzungs- und Einmündungssituationen erwiesen. Grundsätzlich sind wir bestrebt, gemäß den Richtlinien (Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in BW) eine Fahrbahnbreite von 4 m für die alleinige Nutzung durch den Radverkehr zu erreichen (also getrennt vom Fuß- und Kfz-Verkehr). Eine Führung durch die dicht bebauten Wohn- und Gewerbegebiete von Altbach, ES-Zell, ES-Oberesslingen, die Esslinger Innenstadt und ES-Mettingen ist mit diesem Standard nicht möglich ohne die Straßen auf ganzer Strecke umzugestalten. Dementsprechend hat sich die Variantenuntersuchung schon früh auf den Korridor entlang des Neckars konzentriert. Die nun vorliegende Vorzugsvariante hat aber in der Tat ein geringeres Potenzial als die nördlich des Neckars liegenden Varianten. Dementsprechend wird es wichtig sein, die Anbindungen an die zukünftige Radschnellverbindung zu verbessern und auszubauen.</p>	<p>Esslingen und Altbach</p> 
-----	--	--	--	--

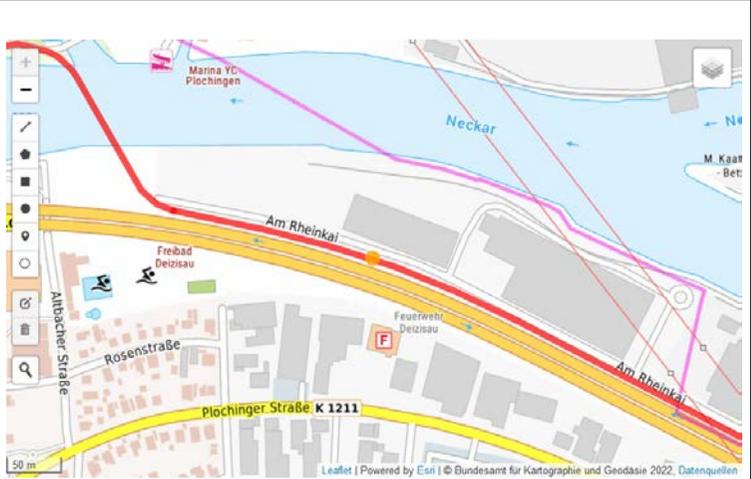
<p>151</p>	<p>Die Radverbindung In Mettingen könnte zwischen Daimler Betriebsge- lände/Parkplatz und dem Neckar ver- laufen. Dort besteht bereits eine große versiegelte Fläche, so dass die Qualität von Flora und Fauna vermutlich eher niedrig zu bewerten ist. Für die Führung über die Mettinger Str., entlang der Weinberge ist ausreichend Platz. Au- gustiner Str., Entengrabenstr. und Hin- denburgstr. wird vermutlich für sehr viele Bewohner sehr gut zu erreichen sein - zentral gelegen und dennoch auf bereits breit ausgebauten Straßen und somit wenig störend im Alltag. Die Plochinger Str., Hauptstr. (Zell) sowie die Esslinger Str. (Altbach) sind eben- falls alle breit ausgebaut, so dass Fahr- rad-, Fußgänger- und Autoverkehr ihren Platz finden sollten. In Plochingen sollte auf Höhe Otto-Konz-Brücke der Rad- verkehr in Richtung Bahnhof geleitet und über die Eisenbahnstr. und Neckar- str. geleitet werden, um Fußgängerzo- nen und den Einzelhandel nicht zu stö- ren. Von Plochingen bis nach Reichen- bach ist die Plochinger Str. ebenfalls sehr gut und breit ausgebaut. Mit ver- gleichsweise geeringem bestehenden Autoverkehr könnten sich Auto- und Fahrradfahrer die vorhandene Fläche teilen. Vor Reichenbach sollte der Rad- weg südlich der Bahngleise geführt werden, um den insgesamt eher un- übersichtlichen und dichten Verkehr in Reichenbach zu umfahren. Das Unfallri- siko verringert sich hierdurch.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Potenzial</p> <p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Eine Führung der Radschnellverbindung nördlich des Neckars im innerörtlichen Bereich wurde bereits frühzeitig ausgeschlossen. Als problematisch haben sich dabei vor allem die geringe Flä- chenverfügbarkeit und die zahlreichen Kreuzungs- und Einmün- dungssituationen erwiesen. Grundsätzlich sind wir bestrebt, ge- mäß den Richtlinien (Qualitätsstandards für Radschnellverbindun- gen in BW) eine Fahrbahnbreite von 4 m für die alleinige Nutzung durch den Radverkehr zu erreichen (also getrennt vom Fuß- und Kfz-Verkehr). Eine Führung durch die dicht bebauten Wohn- und Gewerbegebiete von Altbach, ES-Zell, ES-Oberesslingen, die Esslinger Innenstadt und ES-Mettingen ist mit diesem Standard nicht möglich ohne die Straßen auf ganzer Strecke umzugestalt- en. Dementsprechend hat sich die Variantenuntersuchung schon früh auf den Korridor entlang des Neckars konzentriert. Die nun vorliegende Vorzugsvariante hat aber in der Tat ein geringeres Potenzial als die nördlich des Neckars liegenden Varianten. Dem- entsprechend wird es wichtig sein, die Anbindungen an die zu- künftige Radschnellverbindung zu verbessern und auszubauen.</p>	<p>Esslingen, Altbach und Plochingen</p> 
------------	--	--	--	--

<p>152</p>	<p>Der einzige vernünftige Verlauf des Schnellwegs ist Hedelfingen - Weil - Plinsauvorstadt - weiter parallel zur B10 - Sirnau - Deizisau -</p>	<p>Alternativroute Esslingen Ost</p>	<p>Im Bereich zwischen der Stuttgarter Stadtgrenze und der Konrad-Adenauer-Brücke entspricht Ihr Variantenvorschlag weitestgehend unserer Vorzugsvariante. Eine Trassenführung direkt parallel zur B 10 zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Deizisau wurde aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit (Begrenzung durch Neckar und anliegendes Wohngebiet Sirnau und Gewerbegebiet Sirnau) nicht weiter untersucht. Stattdessen soll der Radschnellweg entlang der Kreisstraße geführt werden. Dazu kann der bestehende Geh- und Radweg ausgebaut werden.</p>	<p>Esslingen, Altbach, Deizisau, Plochingen und Reichenbach</p>	
<p>154</p>	<p>Mein Vorschlag ist es auf der Deizisauer und Sirmauer Seite zu bleiben und dann am Merkelpark über einen neuen Agnessteg auf die Esslinger Seite zu schwenken.</p>	<p>Alternativroute Esslingen Ost</p>	<p>Für den Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Stuttgart und dem Esslinger Alicensteg muss der genaue Trassenverlauf im Dialog mit der Öffentlichkeit noch festgelegt werden. Zu diesem Zweck wird die Stadt Esslingen 2024 einen Workshop durchführen.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Die Trasse würde dann zwischen dem Plochinger Hafen und dem Kraftwerk entlang der B 10 führen. Radfahrende könnten auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Esslingen, Altbach, Deizisau, Plochingen und Reichenbach</p>	

<p>162</p>	<p>Ich finde gut, dass der Radschnellweg geplant ist. Ich denke das ist wirklich wichtig und wird zur Verkehrswende beitragen.</p> <p>Wichtig ist aus meiner Sicht nur, dass das Projekt schnellstmöglich umgesetzt wird. Wenn wir zu lange über die Routenführung diskutieren verlieren wir nur wichtig Zeit. Bitte versuchen sie das Projekt so schnell wie möglich umzusetzen, damit mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit pendeln können.</p> <p>Danke!</p>	<p>Planungsbeschleunigung</p>	<p>Der Planungsprozess gestaltet sich leider sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit dem einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Fläche in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit etc.). Das Ziel der Planung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt und andererseits z.B. den Belangen des Umweltschutzes und der Anliegenden entspricht. Im Ergebnis sind alle Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu schließen, die für alle Seiten tragbar ist.</p> <p>Wir sind bemüht die Planung zu beschleunigen. Im östlichen Bereich der Radschnellverbindung bei Reichenbach sind wir bereits in die Detailplanung eingestiegen. Hier kann voraussichtlich in 2025 ein erster Teilabschnitt realisiert werden.</p>	
<p>165</p>	<p>Will man das Radfahren als Alternative zum Auto entwickeln, sind die Fahrradstrassen auch vorrangig zu planen und zu bauen und sollten direkte Verbindungen darstellen, auch unter Einbeziehung von vorhandenem Straßenraum. Die beste Radstrasse wäre eine Hälfte der B10. Realistisch sehe ich großzügige Brücken über kritische Bereiche.</p>	<p>Umwidmung B 10 Alternativroute</p>	<p>Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, um die Umwelteingriffe des Neubaus der Radschnellverbindung zu minimieren. Eine Umnutzung bestehender Straßen für den Radverkehr kann Kfz-Verkehrsbeziehungen einschränken und das Potenzial für den Radverkehr erhöhen. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind ab 30.000 Kfz/Tag auf zweibahnigen Straßen Seitenstreifen erforderlich. Da auf der B 10 aktuell ca. 70.000 Kfz/Tag unterwegs sind, ist eine Umwidmung der Seitenstreifen zu einem Radweg mittelfristig unwahrscheinlich.</p>	<p>Esslingen</p>

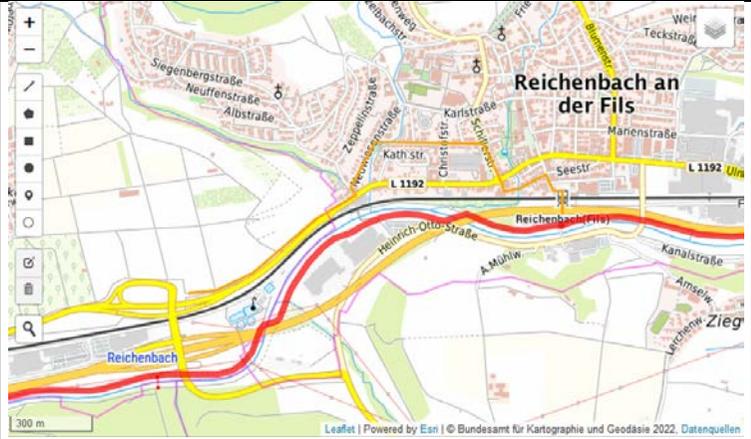
171	Anbindung an Fahrradzone / Fahrradstraße nach Esslingen essentiell. Bitte für eine gute, konfliktfreie Befahrung im Heinrich-Mayer Park sorgen!	Anbindung Trennung vom Kfz-/Fußverkehr	Der Ausbau der Anbindung und Zuwegung zur Radschnellverbindung liegt in kommunaler Zuständigkeit. Mit der bestehenden Bahnunterführung ist die grundsätzliche Anbindung der Gemeinde an die Radschnellverbindung gewährleistet.	Altbach	
180	Sorry , so eine komplizierte überbaute Radschnellstrecke die dazu nicht überschaubar und von großen Kraftfahrzeugen befahren wird. Kann doch anderweitig über bereits mit dem Rad befahrenen Strecken belastet werden.	allgemeine Kritik	<p>Der Planungsprozess gestaltet sich leider sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit dem einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Fläche in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz, Freizeit etc.). Das Ziel der Planung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt und andererseits z.B. den Belangen des Umweltschutzes und der Anliegenden entspricht. Im Ergebnis sind alle Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu schließen, die für alle Seiten tragbar ist.</p> <p>Die Radschnellverbindung soll grundsätzlich separat vom Kfz-Verkehr geführt werden. Wenn eine Trennung vom Kfz-Verkehr nicht oder nur mit hohem Aufwand möglich ist, kann die Trasse jedoch auch über eine Fahrradstraße geführt werden, sofern die Kfz-Verkehrsmenge unter 2.000 Fahrzeugen pro Tag liegt.</p>		

<p>189</p>	<p>Der geplante Radschnellweg ist völlig unsinnig. Es besteht zwischen Reichenbach und Ebersbach bereits ein solcher Weg, der Unsummen an Geld verschlungen hat und so gut wie unbenutzt ist/bleibt. Schade, dass dieses Thema von den "Planern" ignoriert wird. So wirft man das Geld der Bürger mit beiden Händen zum Fenster hinaus. Wir treffen immer wieder Radfahrer auf der Autostecke an, die den neuen (teuren) Weg ohne Bedenken meiden. Wäre gut, wenn man sich die Praxis mal selber ansieht.</p>	<p>allgemeine Kritik</p>	<p>Das Demonstrationsteilstück zwischen Reichenbach und Ebersbach entlang der L 1192, welches 2021 eröffnet wurde, soll zunächst lediglich zur Demonstration eines ersten Abschnitts der Radschnellverbindung dienen. Dabei sollen Radfahrende vor der Realisierung der restlichen Streckenabschnitte einen ersten Eindruck von der Fahrbahnbreite eines Radschnellwegs bekommen, die es Radfahrenden ermöglicht komfortabel nebeneinander zu fahren.</p> <p>Für den 1,3 km langen Abschnitt wurde der bestehende straßenbegleitende Geh- und Radweg von 2,50 m auf 4,00 m verbreitert. Ohne die geplante Weiterführung der Radschnellverbindung in Richtung Reichenbach/Plochingen und Ebersbach kann das Demonstrationsteilstück bisher noch keine Verkehrswirksamkeit bzw. keinen Mehrwert für Radfahrende entfalten, da keinerlei Fahrtzeitverkürzung zwischen Reichenbach und Ebersbach realisiert werden. Das Demonstrationsteilstück muss jedoch als späteres Verbindungsstück zwischen den Radschnellverbindungen RS 4 (Esslingen - Reichenbach) und RS 14 (Ebersbach - Sülzen) betrachtet werden und wird erst mit der Fertigstellung weiterer Abschnitte seinen vollen Nutzen für Radfahrende entfalten.</p>	<p>Reichenbach</p>
<p>190</p>	<p>Entlang der B10 rechterseits</p>	<p>allgemein B 10</p>	<p>Eine Führung im Zuge bzw. neben der B 10 ist für einige Teilbereiche bereits vorgesehen (Reichenbach, Deizisau, Esslingen). Auf diese Weise können bestehende Wege genutzt, Verkehrsströme gebündelt und der Flächenverbrauch reduziert werden.</p>	

191	<p>Abschnitt 1_18 scheint, bis auf den Parkplatz des Reichenbacher Bahnhofes gut gewählt. Als zügiger Radfahrer (kein E-Bike) würde ich hier mit 35-40 km/h ankommen und es würde immer zu schwierigen Situation führen. Ein Radschnellweg sollte aber doch so geführt werden, dass man sich mit Autos nicht in die Quere kommt.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Grundsätzlich ist es das Ziel der Planung den Radverkehr vom Fuß- und Kfz-Verkehr zu trennen, um den Radfahrenden störungsfrei und möglichst verkehrssicher führen zu können. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit ist dies jedoch nicht immer möglich, so auch beim Bahnhof Reichenbach. Alternativ ist abschnittsweise auch die Führung des Radverkehrs im Zuge einer Fahrradstraße möglich, solange es sich bei der Fahrradstraße um keine Durchgangsstraße handelt und die Kfz-Verkehrsmenge nicht 2.000 Fahrzeuge pro Tag überschreitet. Dies ist bei dem kurzen Abschnitt am Bahnhof Reichenbach nicht der Fall. In der weiteren Detailplanung wird geprüft, ob neben der Beschilderung als Fahrradstraße weitere Hinweisschilder oder Markierungen notwendig sind, um auf die Führung des Radschnellwegs im Mischverkehr aufmerksam zu machen.</p>	<p>Reichenbach</p> 
193	<p>Abschnitt 1_14: Mir ist bewusst, dass man sehr spät mit der Planung eines Radschnellweges begonnen hat und dass es nicht mehr viele Freiflächen gibt, aber sie müssen es schaffen, dass die Radfahrer nicht auf der Straße "Am Rheinkai" fahren. Das gibt sonst täglich Schwierigkeiten. Wie am Entennest wenn die Müllabfuhr ausrückt und wegen einem Fahrradfahrer in der Enge stehen muss. Da gibt es immer wieder unschöne Situationen.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Die Radschnellverbindung im Bereich des Plochinger Hafens und der Industriestraße "Am Rheinkai" soll separat auf einem eigenen Weg zwischen den beiden Straßen geführt werden, sodass keine Konflikte mit dem Schwerverkehr entstehen können. Dazu soll der bestehende Grünstreifen zwischen B 10 und der Industriestraße umgebaut werden. Vorgesehen ist, die Radschnellverbindung dort über dem Straßenniveau zu führen, sodass dieser Abschnitt für Radfahrende angenehmer zu befahren ist.</p>	<p>Deizisau</p> 

194	<p>Abschnitt 1_14: Am Brückenwasen.\n\nEs scheint, wie wenn der Radweg direkt am Parkplatz vorbeigeht, und dann die Straße kreuzt. Am Parkplatz wird es Unfälle geben, weil Fußgänger den Radschnellweg nicht auf dem Plan haben. Bitte an der Straße dann mit Unterführung. Alles andere ist bei diesem Verkehrsaufkommen Alternativlos.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Knotenpunkt</p>	<p>Die genaue Lage der Radschnellverbindung im Bereich des Plochinger Dreiecks muss in der Detailplanung noch erarbeitet werden. Klar ist allerdings, dass die Radschnellverbindung separat vom Parkplatz geführt wird, sodass Kreuzungspunkte nur im Bereich der Parkplatzzufahrt und bei der Querung der L 1250 auftreten können. Die genaue Ausgestaltung der beiden Querungsstellen wird im Zuge der weiteren Detailplanung ausgearbeitet. Je nach Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße muss geprüft werden, ob der Radverkehr bevorrechtigt geführt werden kann oder wartepflichtig ist.</p>	<p>Plochingen</p> 
-----	---	--------------------------------------	---	---

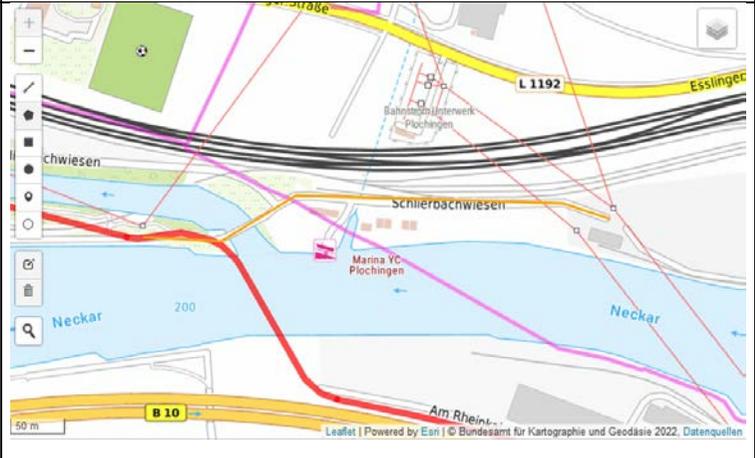
<p>201</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Möglichkeit, seine Gedanken zur Planung des RS 4 zu äußern. Leider sehe ich grundsätzlich einen Denkfehler in der gesamten roten Planungsstrasse. Sie führt nämlich sowohl in Reichenbach, als auch in Plochingen und Esslingen am zu erwartenden Nutzerpotenzial vorbei. Für attraktive Zuwegungen müsste man doppelt so viel Planungsleistung und Geld kalkulieren, wie für die Trasse selbst. Mag sein, dass manchen Radpendelnden die Kreuzungsfreiheit und gleichmäßige Ausbaubreite so viel wert ist, dass sie in der Abwägung die Probleme beim Erreichen der Trasse auf sich nehmen. M.E. wird sich die Mehrheit aber weiterhin für eine der vorhandenen Trassen durch die Zentren von Reichenbach, Plochingen und Esslingen entscheiden (müssen). Die grün gestrichelte Variante für Esslingen wäre ein guter Ansatz für eine Attraktivitätssteigerung, auch wenn nicht an allen Stellen die Kreuzungsfreiheit und Idealbreite angeboten werden können. Fazit: Ich halte den Aufwand für den Bau der zentrumsfernen Trasse für unverhältnismäßig hoch im Blick auf den Nutzen für eine Steigerung des Radverkehrsanteils. Man bedenke: Mit dem PKW kann ich praktisch "überall" fahren. Den Radfahrenden wird zugemutet, sich in Randbereiche verdrängen zu lassen. Der Name "Einödstraße" in Esslingen-Weil drückt das sehr schön aus!</p>	<p>Potenzial</p> <p>Anbindung</p> <p>Esslingen Ost</p>	<p>Tatsächlich fällt das Potenzial zwischen Esslingen und Deizisau mit einer Führung der Radschnellverbindung südlich des Neckars geringer aus als auf der Nordseite. Perspektivisch müssen deshalb die Anschlüsse von der Nord- auf die Südseite verbessert werden, damit das geringere Potenzial zumindest teilweise ausgeglichen werden kann. Eine innerörtliche Trassenführung wird allerdings kritisch betrachtet, da dies größtenteils nur mit einer aufwendigen Umgestaltung des Straßenraums erfolgen kann. Ohne einen Straßenumbau wären oftmals nur schmale Radwege möglich, welche nicht dem angestrebten Radschnellweg-Standard entsprechen. Zudem wäre mit Zeitverlusten durch Knotenpunkte und einem geringeren Sicherheitsniveau zu rechnen.</p> <p>Zwischen Deizisau, Plochingen und Reichenbach sehen wir allerdings keinen Potenzialverlust gegenüber einer innerörtlich geführten Verbindung. Die Distanz zwischen den Quell- und Zielgebieten der Radfahrenden und der Radschnellverbindung ist hier geringer, zudem bestehenden etablierte Anbindungen. Perspektivisch sollten jedoch auch hier die Anschlüsse verbessert werden, um die Erreichbarkeit zu erleichtern. Letztendlich wird jeder Radfahrende selbst entscheiden müssen, welcher Verbindung für ihn am vorteilhaftesten ist. Nicht für jeden Radpendelnden im Neckartal wird der RS 4 eine Verbesserung bieten, jedoch eröffnet der Radschnellweg auch zahlreiche neue Verbindungsmöglichkeiten, die die Radverkehrsinfrastruktur in der Region insgesamt stärken.</p> <p>Grundsätzlich wird die Radverkehrsinfrastruktur mit Realisierung der Radschnellverbindung im Korridor Neckartal deutlich gestärkt. Zukünftig bestehen mit nördlich und südlich des Neckars verlaufenden Verbindungen zwischen Esslingen und Altbach/Deizisau zwei leistungsfähige Radverbindungen, aus denen die Radpendelnden ihre bevorzugte Route auswählen können.</p>	<p>Esslingen, Altbach, Plochingen und Reichenbach</p> 
------------	--	--	---	---

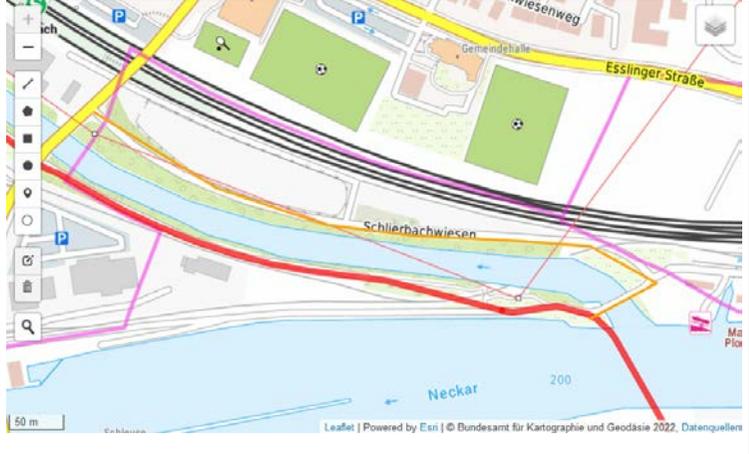
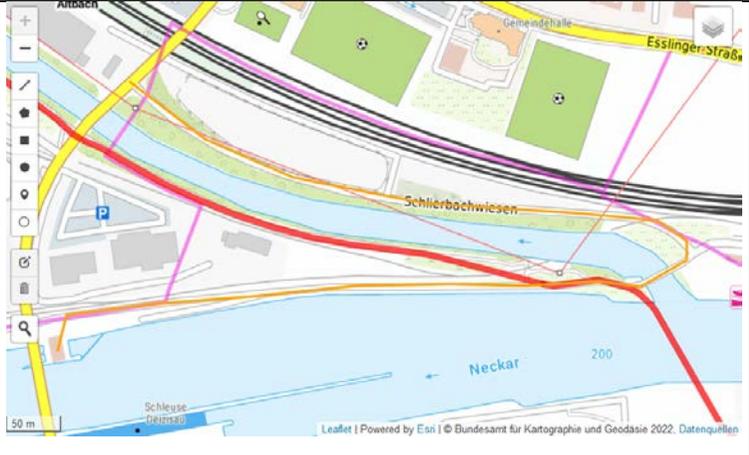
203	<p>Diese Führung des Radschnellwegs geht an den Bedürfnissen der Reichenbacher Bürger vorbei. Sinnvoll wäre eine Führung mit dem bestehenden Radweg zwischen Plochingen und Reichenbach oder aber ein Ausbau der geplanten Trasse nur im Abschnitt Filsallee-Querspange entlang der Fils und dann eine Überleitung auf den bestehenden Radweg. Die ausgeschilderte innerörtliche Radroute über die Fürstenstraße sollte bis Höhe Schillerstraße oder Wurzachpark in die RS4 miteinbezogen werden. Warum? -bessere Anbindung Ortskern, Brühlhalle, Sportanlagen und Schulen, Zugang vom Siegenberg und direkter Zugang vom Fürstenquartier.</p>	<p>Potenzial</p> <p>Anbindung</p>	<p>Um die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen einzuhalten, wurde bei der Planung darauf geachtet die Querschnittsbreite von 4,00 m sowie eine möglichst separate Führung des Radverkehrs von Kfz- und Fußverkehr zu erreichen. Dies reduziert Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden und führt zu mehr Sicherheit. Auch die weitestgehende Kreuzungsfreiheit, zur Reduzierung von Zeitverlusten durch Anhalten, stellt ein wichtiges Kriterium im Rahmen der Identifizierung einer Vorzugsvariante dar. In der Konsequenz bedeutet dies, dass die Vorzugstrasse des RS 4 weitestgehend außerorts verläuft, um dem Radverkehr ein zügiges Vorankommen zu ermöglichen. Um trotzdem möglichst vielen potenziellen Nutzern den Zugang zur Radschnellverbindung zu ermöglichen, wird es perspektivisch erforderlich sein, die Anschlüsse und Zuwegungen auszubauen.</p> <p>Insbesondere die bestehende Geh- und Radwegbrücke über die Fils auf Höhe der Spedition stellt heute eine unkomfortable Engstelle dar, welche es gilt für den Radschnellweg zu ertüchtigen. Allerdings wird auch mit der Bestandsbrücke die Radschnellverbindung von Reichenbach aus grundsätzlich angebunden und erreichbar sein.</p>	<p>Reichenbach</p> 
204	<p>Anbindung Freibad Reichenbach, Hochdorf-Ziegelhof, Ebersbach-Weiler? - scheint schwierig oder nur umständlich über den Heinrich-Otto-Steg. Das bräuchte es zumindest eine gute Ausschilderung, da zügiges Vorankommen und wenige Kreuzungen ja, aber ein Zugang in regelmäßigen Abständen ist ebenso wichtig. Hier geht sonst erhebliches (Freizeit-) Nutzungspotenzial verloren.</p> <p>Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Neue Fahrradfilsquerung? - Zufahrtsrampe zum Heinrich-Otto-Steg? - sehr gute Ausschilderung der Zufahrt über den Radweg auf der anderen Filsseite bzw. Kanalstraße auf Höhe Reichenbach Bahnhof und beim Erreichen der Ulmer Straße Richtung Ebersbach? 	<p>Potenzial</p> <p>Anbindung</p>	<p>Da bei der Planung eine möglichst kreuzungsfreie Trassenführung außerhalb der Ortschaften angestrebt wurde, ist dementsprechend auch die Anzahl der Verknüpfungspunkte zum übrigen Radwegenetz geringer. Dadurch müssen potenzielle Radschnellweg-Nutzende ggf. eine längere Anfahrt in Kauf nehmen, um die Radschnellverbindung zu erreichen. Da die Radschnellverbindung jedoch für regionale und überregionale Verbindungen im Pendlerverkehr vorgesehen ist, sollte die Nutzung der Radschnellverbindung dennoch für viele attraktiv sein.</p> <p>Eine direkte Anbindung der Radschnellverbindung an den Otto-Munz-Steg wäre vorteilhaft, jedoch nicht zwingend erforderlich, da Bewohner von Hochdorf-Ziegelhof die Radschnellverbindung in Richtung Plochingen relativ nahräumig über den Anschlusspunkt beim Bahnhof Reichenbach erreichen können. Auch die Anknüpfung in Richtung Ebersbach wird zukünftig über den Otto-Munz-Steg und entlang der Ulmer Straße gut erreichbar sein. Dagegen wäre eine neu zu errichtende Auffahrtsrampe zum Otto-Munz-Steg unwirtschaftlich.</p> <p>Im Zug der Realisierung der Radschnellverbindung ist zudem eine entsprechende Beschilderung vorgesehen, sodass Radfahrende zielgerichtet geführt werden.</p>	<p>Reichenbach</p> 

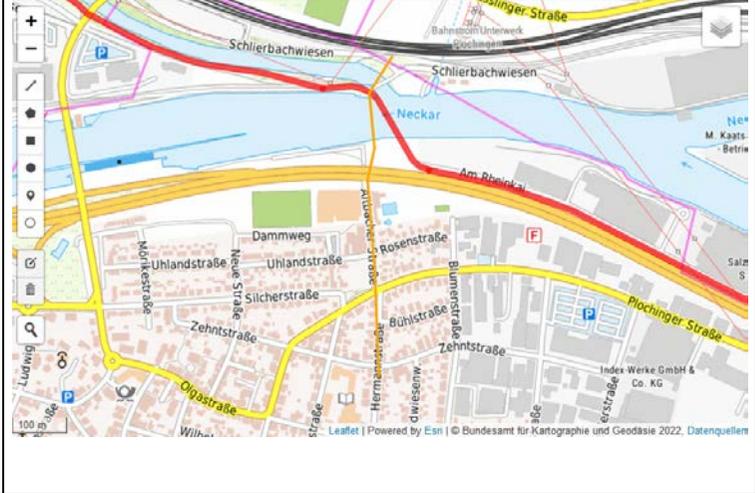
206	Der Ausbau des Wegs entlang der Straße ist im Bereich Bruckenwasen als deutlich weniger attraktiv zu werten als eine gemeinsame Führung mit dem Neckartalradweg mit klarer Ausschilderung des Zugangs nach Plochingen und zum Bahnhof Plochingen auf Höhe der Fuß-/Radneckarbücke Bruckenwasen-Waldhorn/Lidlparkplatz.	<p>Alternativroute</p> <p>Attraktivität</p>	Die Führung des Radverkehrs südlich des Bruckenwasens wurde aufgrund der hohen Freizeit- und Fußverkehrsdichte innerhalb des Geländes gewählt. Um möglichen Konflikten vorzugreifen, hat man sich in Abstimmung mit der Stadt dazu entschieden Fuß- und Radverkehr zu trennen. Dadurch kann auch eine sonst notwendige Umgestaltung des Parkgeländes vermieden werden. Gleichzeitig führt dies nur zu einem geringfügigen Umweg für Radfahrende, sodass die Akzeptanz und Nutzung einer südlich des Bruckenwasens verlaufenden Trasse insbesondere bei Berufspendelnden gegeben sein sollte.	Plochingen	
208	Zwischen B10 und Hafen, ernsthaft? Da macht Radfahren richtig Spaß! Könnte die Trasse nicht wenigstens auf der anderen B10-Seite geführt werden, zwischen der Schnellstraße und der Ortslage Deizisau? Wie soll die Anbindung von Deizisau aus erfolgen, Otto-Konz-Brücke Höhe Auffahrt Plochingen?- Gegenvorschlag: Fußgängerbrücke Bruckenwasen-Plochinger Kopf zur Radbrücke ausbauen/umbauen - Wegeführung am Waldrand bis zum Coca-Cola-Gelände, dann Ausschilderung Olgastraße in Deizisau als Fahrradstraße, Lösung für Ortskern finden, dann Ausbau straßenbegleitender Radweg an der Sirnauer Straße, bestehender Radweg bis zur Kreuzung Esslinger Straße/K1215. Statt zweier Radbrücken über den Neckar nur eine auf Höhe Kläranlage Deizisau-Gewerbegebiet Entennest - ab dort Trassenführung rechts des Neckars durch Esslingen.	<p>Attraktivität</p> <p>Anbindung</p> <p>Alternativroute</p>	<p>Die Trasse im Bereich des Plochinger Hafens soll oberhalb des Straßenniveaus von B 10 und der Straße "Am Rheinkai" geführt werden, sodass trotz der hohen Lärmbelastung die Attraktivität und sichere Befahrbarkeit für die Radfahrenden gewährleistet ist. Die Anbindung an das Radwegenetz von Deizisau und Plochingen soll im Bereich des Knotenpunktes "Am Rheinkai"/Otto-Konz-Brücke/K 1211 erfolgen. Dazu soll die B10-Brücke zwischen Widerlager und B 10 unterquert werden, sodass eine kreuzungsfreie Führung möglich ist. Eine Rampe soll den Anschluss an den oberliegenden Knotenpunkt ermöglichen.</p> <p>Eine innerörtliche Führung durch Deizisau soll durch diese Trassenführung vermieden werden, um die Zeitverluste durch Anhalten an den Knotenpunkten und Einmündungen innerhalb Deizisau und Sicherheitsdefizite durch querende Kfz- und Fußgängerströme zu reduzieren. Insbesondere im Ortskern kann die separate Führung des Radverkehrs von Fuß- und Kfz-Verkehr nicht gewährleistet werden.</p>	Deizisau und Plochingen	

210	<p>Mein Vorschlag wäre, eine Variante bei Deizisau ohne Überquerung des Neckars mit einer Führung parallel zur B10 zu untersuchen. \nBei Raumknappheit wäre eine Verschmälerung oder ein Wegfall des Pannestreifens Flusseitig an der B10 zu prüfen. Dadurch könnte die Strecke des Radschnellweges kürzer werden und der Standard gehoben werden. \nDurch den Wegfall von zwei Brücken über den Neckar gegenüber der aktuell präferierten Trasse könnten zudem Kosten gespart werden.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Umwegigkeit</p> <p>Umwidmung B 10</p> <p>Kosten</p> <p>Steglösung</p>	<p>Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, um die Umwelteingriffe des Neubaus der Radschnellverbindung zu minimieren. Eine Umnutzung bestehender Straßen für den Radverkehr kann Kfz-Verkehrsbeziehungen einschränken und das Potenzial für den Radverkehr erhöhen. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind ab 30.000 Kfz/Tag auf zweibahnigen Straßen Seitenstreifen erforderlich. Da auf der B 10 aktuell ca. 70.000 Kfz/Tag unterwegs sind, ist eine Umwidmung der Seitenstreifen zu einem Radweg mittelfristig unwahrscheinlich.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellweges mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfählern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Deizisau</p> 
-----	--	---	--	---

211	<p>Mein Vorschlag wäre zwischen Alicensteg und Hafen Süd die Trasse zunächst zwischen B10 und Neckar zu führen. Bei Esslingen Mettingen und Bühl eine Überwuerung des Neckars auf Höhe der bestehenden Rad- und Fußgängerbrücke mit eine Erweiterung dieser zu bauen und dann an der Nordseite des Neckars den Weg bis zur geplanten Trasse zu führen. Bei Raumknappheit wäre eine Verschmälerung oder ein Wegfall des Pannestreifens flusseitig an der B10 zu prüfen. Dadurch könnte die Strecke des Radschnellweges kürzer werden, es würde weniger Mischverkehr geben und der Standard so gehoben werden. Ein generelles Ziel sollte sein, eine wirklich schnelle und kreuzungsfreie Strecke zu schaffen, damit dieser Weg auch für schnelle Radfahrer attraktiv ist. Als schon jetzt regelmäßiger Pendler suche ich mir schon jetzt die schnellsten Wege und nutze im Zweifel auch die stärker durch Autos befahrenen Straßen, wenn ein Radweg schlecht ist. Eine optimale Führung des Radschnellweges liegt somit auch im Interesse der Nutzer der Nutzer des Autos.</p>	<p>Alternativroute</p> <p>Umgewigkeit</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p> <p>Umwidmung B 10</p> <p>Attraktivität</p>	<p>Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, um die Umwelteingriffe des Neubaus der Radschnellverbindung zu minimieren. Eine Umnutzung bestehender Straßen für den Radverkehr kann Kfz-Verkehrsbeziehungen einschränken und das Potenzial für den Radverkehr erhöhen. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind ab 30.000 Kfz/Tag auf zweibahnigen Straßen Seitenstreifen erforderlich. Da auf der B 10 aktuell ca. 70.000 Kfz/Tag unterwegs sind, ist eine Umwidmung der Seitenstreifen zu einem Radweg mittelfristig unwahrscheinlich.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellweges mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfählern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Deizisau</p> 
-----	---	--	--	---

215	<p>Als Anwohner der Schlierbachwiesen 5 würde die umsetzung der Brücke mir und meiner Familie deutlich helfen. Unsere beiden Kinder hätten eine anbindung nach Deizisau die zu Fuß zu erreichen ist, und wir wären damit deutlich weniger auf das Auto angewiesen. Zum jetzigen Standpunkt ist unsere Anbindung ans öffentliche Soziale Leben nicht einfach, die Brücke würde unsere Zugehörigkeit deutlich verbessern. Zudem wäre es nachhaltiger weil wir viele Wege nicht mehr mit dem Auto fahren müssten. Wir wären sehr froh über eine solche Umsetzung am besten so früh wie möglich.</p>	Anbindung	<p>Die Radschnellwegbrücke über den Neckar ist auch für die Mitnutzung durch zu Fuß Gehende vorgesehen und soll im Bereich der Uferpromenade eine Anschlussrampe an die Altbacher Straße erhalten.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Die Trasse würde dann zwischen dem Plochinger Hafen und dem Kraftwerk entlang der B 10 führen. Radfahrende könnten somit auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	Deizisau, Altbach und Plochingen	
216	<p>Für die Radfahrer wäre eine Umsetzung der Brücke von Vorteil. Als Anwohner der Schlierbachwiesen beobachten wir täglich mehrere Radfahrer die den Falschen Weg befahren und in der Sackgasse enden (eingezeichnete Strecke) und wieder zurück müssen. Auch Sicherheitstechnisch wäre das besser, vor ein paar Wochen beobachtete ich einen Radfahrer der ebenfalls in der Sackgasse landete und sehr unüberlegt dann über die Bahnschienen weiter richtung Plochingen gefahren ist weil er nicht wusste wo lang.</p>	Sicherheit	<p>Mit der Realisierung des Radschnellwegs werden die Radverkehrs- und Fußverkehrsströme im Bereich Altbach/Deizisau/Plochingen neu geordnet. Der Radverkehr zwischen Altbach und Deizisau kann dann auf separaten Wegen getrennt vom Kfz- und Fußverkehr geführt werden können. Zusätzlich soll wegweisenden Beschilderung für den Radschnellweg für Orientierung sorgen.</p>	Deizisau, Altbach und Plochingen	

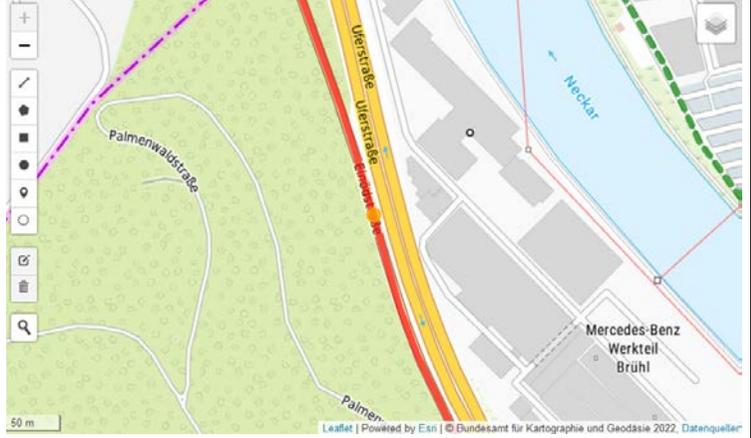
221	<p>Im Bereich der Schlierbachwiesen (der eingezeichnete Bereich heißt tatsächlich Neckarwasen) wird durch den Radweg das aufkommen von Menschen sicherlich erhöht durch den Bau des Radweges. Der Uferbereich wird häufig als Besucherplatz genutzt. Es wäre Sicherheitstechnisch schon fast zwingend erforderlich im eingezeichneten Bereich einen Gehweg zu bauen um die Vernetzung aller bereiche hier zu verbessern. Derzeit ist kein Geweg vorhanden, was dazu führt das die Menschen immer auf der Straße laufen müssen und es bisher schon einige male zu brenzlichen Situationen kam.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Anbindung</p>	<p>Die Führung des Fußverkehrs ist noch nicht im Detail geplant. Vorgesehen ist aber, dass der Fußverkehr im Zuge der Rad-schnellverbindung in Richtung Heinrich-Mayer-Park mitgeführt wird. Für die Einrichtung eines zusätzlichen Fußwegs entlang der Straße "Neckarwasen" wären allerdings die Gemeinden Deizisau und Altbach zuständig. Für die weitere Detailplanung nehmen wir Ihren Hinweis auf.</p>	<p>Deizisau, Altbach und Plochingen</p>	
222	<p>Geschäftliche Meldung:\nDie eingezeichnete Route wird von Mitarbeitern der EnBW/ Neckar AG und Ihren Dienstleistern genutzt um das Wasserkraftwerk Deizisau anzufahren. Bei der Umsetzung der Brücke sollte dies berücksichtigt werden da hier der Kraftwerksverkehr den Radweg kreuzen würde.</p>	<p>Sicherheit</p>	<p>Für die weitere Planung werden die Belange des Kraftwerks berücksichtigt. Die Zufahrtsstraße und das Bahngleis zum Kraftwerk werden weiterhin befahrbar bleiben.</p>	<p>Deizisau, Altbach und Plochingen</p>	

223	<p>Ich laufe regelmäßig mit zwei kleinen Kindern von Deizisau nach Altbach um dort Züge zu beobachten und muss dabei einen erheblichen Umweg über die Neckarbrücke nehmen, wo derzeit Radfahrer kaum Rücksicht auf uns nehmen. Die Brücke würde uns helfen einen kürzeren Weg zu laufen. Wenn zusätzlich die Schlierbachwiesen noch einen Gehweg (entlang des Netze BW Lagers) hätte wäre das für meine Kinder der ungefährlichste Weg. Hier wurden wir bereits mehrere Male von schnell fahrenden Fahrzeugen fast erfasst worden. Ich habe immer Sorge auf diesem Abschnitt um das Wohl und Leben meiner Kinder.</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Anbindung</p>	<p>Die Radschnellwegbrücke über den Neckar ist auch für die Mitnutzung durch zu Fuß Gehende vorgesehen und soll im Bereich der Uferpromenade eine Anschlussrampe an die Altbacher Straße erhalten.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Die Trasse würde dann zwischen dem Plochinger Hafen und dem Kraftwerk entlang der B 10 führen. Radfahrende könnten somit auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Deizisau, Altbach und Plochingen</p>	
225	<p>Ich laufe regelmäßig von Deizisau nach Altbach um meine Familie zu besuchen. Die Brücke würde Helfen einen deutlich kürzeren Weg zu haben und nicht außenrum über die Neckarbrücke laufen zu müssen</p>	<p>Anbindung</p>	<p>Die Radschnellwegbrücke über den Neckar ist auch für die Mitnutzung durch zu Fuß Gehende vorgesehen und soll im Bereich der Uferpromenade eine Anschlussrampe an die Altbacher Straße erhalten.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Die Trasse würde dann zwischen dem Plochinger Hafen und dem Kraftwerk entlang der B 10 führen. Radfahrende könnten somit auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Deizisau, Altbach und Plochingen</p>	

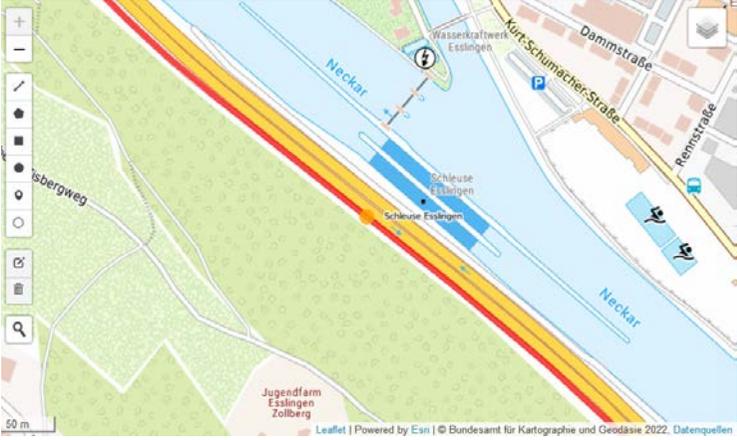
226	Anbindung des neu geplanten Radwegs an die vorhandene Infrastruktur -> auf Deizisauer Seite würde es eine örtliche Verbesserung schaffen wenn die Brücke an die Altbacher Str. angebunden wird, und gegenüber am besten an die Schlierbachwiesen -> am Besten mit weiterführendem Gehweg der derzeit nicht vorhanden ist	Anbindung	Siehe Antwort zu ID 216 oben.	Deizisau, Altbach und Plochingen	
227	Für die Anbindung der Bevölkerung von Altbach würde die Umsetzung einer Verbindung zum Deizisauer Zentrum, dem Freibad und Sportplatz schaffen. Um hier allen die Sicherheit zu bieten müsste der neue Radweg samt Brücke an das vorhandene Netz angebunden werden. Ein Gehweg von der Neckarbrücke runter über die Schlierbachwiesen / Neckarwasen wäre von großer Sinnhaftigkeit.	Anbindung	Siehe Antwort zu ID 216 oben.	Deizisau, Altbach und Plochingen	
234	Den Radschnellweg in Esslingen südlich entlang der B10 würde ich auf keinen Fall nutzen, da ich mich als Radler gerne in der Natur bewege, parallel der B10 schrecken mich die (entgegenkommenden) Autos ab, mehr Abgase sind kaum möglich.	Attraktivität allgemein B 10	In der weiteren Detailplanung wird geprüft inwiefern die Trasse entlang der Bundes- und Kreisstraße attraktiver gestaltet werden. Denkbar sind beispielsweise eine Absetzung der Radschnellweg-Trasse von der Straße, Begrünung oder die Einrichtung eines Spritz- und Blendschutzes.	Esslingen	

243	<p>Hallo,\nwir sind die Eigentümer des Aussiedlerhofes Weilstrasse 120, 73734 Esslingen.\nAn dieser Stelle befindet sich unsere Ein -und Ausfahrt über den Wirtschaftsweg parallel zur Weillstrasse. Unsere Ausfahrt ist von altem Baum -und Strauchbestand bewachsen und sehr unübersichtlich, von daher ein Unfallschwerpunkt bei einem RS! Ausserdem ist dies eine Enpassstelle, da hier keine Breite von 4 Metern gegeben ist. Es gibt hier 4 weitere Aussiedlerhöfe auf dieser Seite . Der Wirtschaftsweg ist stark mit Traktor- und Transportern befahren, die für die Ackerbewirtschaftung notwendig sind. Wie soll das funktionieren? Bekommen wir wenigstens einen Ausfahrtspiegel für unsere Ausfahrten? Der Weg auf der anderen Seite der Weilstrasse wäre hier weniger kritisch.\nBitten um Rücksprache.\nVielen Dank\nMfG</p>	<p>Sicherheit</p> <p>Alternativroute</p> <p>Trennung vom Kfz-/Fußverkehr</p>	<p>Die Entscheidung ob die Radschnellverbindung nördlich oder südlich der Weilstraße geführt wird, hängt von der Routenführung in der Pliensauvorstadt und Weil ab. Da die Stadt Esslingen für diese innerörtlichen Bereiche die Baulastträgerschaft übernehmen wird, sind zunächst die Ergebnisse der Trassenfindung für diese Bereiche abzuwarten. Erst dann kann auch die Planung für den Zwischenabschnitt entlang der Weilstraße fortgeführt werden. Für die weitere Planung nehmen wir Ihre Hinweise auf und werden diese im weiteren Planungsprozess berücksichtigen. Zum gegebenen Zeitpunkt werden wir dann mit Ihnen Kontakt aufnehmen und uns die Situation auch gerne vor Ort gemeinsam ansehen. Grundsätzlich ist für die gemeinsame Nutzung von Wirtschaftswegen durch Radverkehr- und landwirtschaftlichen Verkehr eine Fahrbahnbreite von 5,00 m vorgesehen, damit sich die beiden Verkehrsarten gefahrlos begegnen können. Gegebenenfalls kann zusätzlich über die Errichtung von Ausweichflächen nachgedacht werden, sodass die Sicherheit weiter erhöht wird.</p>	<p>Esslingen</p> 
263	<p>Auf diesem Straßenabschnitt befindet sich ein, aktuell als Parkfläche genutzter, ehemaliger Gehweg. Dieser könnte für den RS4 eventuell mitgenutzt werden.</p>	<p>Entwurfsmerkmale</p>	<p>Für die weitere Planung nehmen wir Ihren Hinweis auf und werden diesen im weiteren Prozess in Abstimmung mit der Stadt Esslingen berücksichtigen. Die Entscheidung ob die Radschnellverbindung nördlich oder südlich der Weilstraße geführt wird, hängt von der Routenführung in der Pliensauvorstadt und Weil ab. Da die Stadt Esslingen für diese innerörtlichen Bereiche die Baulastträgerschaft übernehmen wird, sind zunächst die Ergebnisse der Trassenfindung für diese Bereiche abzuwarten. Erst dann kann auch die Planung für den Zwischenabschnitt entlang der Weilstraße fortgeführt werden.</p>	<p>Esslingen</p> 

270	<p>Bitte Blend- und möglichst auch Lärmschutz vorsehen um max. Sicherheit und Attraktivität zu gewährleisten. Mangels funktionierender Induktionsschleife an der Berkheimer Str. und 3 Ampeln an der Adenauerbrücke wird dieses Teilstück auch nach den Ausbau vorr. nicht wesentlich stärker genutzt werden.</p>	Ausstattung	<p>Ihren Hinweis bezüglich Blend- und Lärmschutz nehmen wir auf und werden diesen im weiteren Planungsprozess prüfen. Vorgehen ist zumindest ein Spritzschutz, damit Radfahrende bei Regenwetter vor Spritzwasser von der B 10 geschützt sind.</p> <p>Für die Ortsdurchfahrt Pliensauvorstadt sieht die Stadt Esslingen perspektivisch eine Umgestaltung des Knotenpunkts Stuttgarter Str./Brückenstraße/Berkheimer Str. vor, sodass Radfahrende dort zukünftig einfacher queren können. Die Konrad-Adenauerbrücke soll im Zuge des Brückenneubaus zukünftig unterquert werden können, sodass nur noch die Kreisstraße in Richtung Deizisau auf Höhe der Auf- und Abfahrtsrampen der B 10 gequert werden muss. Die Querung dieses Knotenpunktes wird dadurch erheblich erleichtert.</p>	<p>Esslingen</p> 
271	<p>Aktuell wird man hier mit hoher Geschwindigkeit überholt. Leider auch mit zu geringem Abstand. Wer dürfte hier als Anlieger fahren? Kann wahrscheinlich nicht kontrolliert werden. Selbst das Verbot nach Hedelfingen zu fahren wird sehr oft missachtet. Bauliche Abtrennung des Radwegs zur KFZ Straße halte ich für deutlich besser. Welche Ausführung gewählt wird ist dann nicht so bedeutend. Linien-Bus könnte dann auch schneller fahren.</p>	Sicherheit Trennung von Kfz-/Fußverkehr	<p>Ihren Hinweis nehmen wir auf und werden diesen in der weiteren Planung prüfen. Die genaue Gestaltung dieses Abschnitts wird erst im nächsten Planungsschritt festgelegt. Dabei ist neben der Einrichtung einer Fahrradstraße auch der Bau eines separaten Radweges parallel zur Einödstraße denkbar. Zudem soll geprüft werden wie der Durchgangsverkehr effektiv reduziert werden kann.</p>	<p>Esslingen</p> 

275	<p>Diesen Streckenabschnitt nutze ich häufig, hier wird man oft vom KFZ-Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit überholt was selbst für mich als häufige Radnutzerin unangenehm und angst-einflößend ist. Die Anliegerregelung am Orteingang Hedelfingen wird oft ignoriert, deshalb ist auf der langen Geraden auch mehr KFZ-Durchgangsverkehr als die Verkehrsplanung eigentlich vorsieht. Man müsste hier wohl Durchfahrts- und Geschwindigkeitskontrollen etablieren.</p>	Sicherheit	<p>Ihren Hinweis nehmen wir auf und werden diesen in der weiteren Planung prüfen. Die genaue Gestaltung dieses Abschnitts wird erst im nächsten Planungsschritt festgelegt. Dabei ist neben der Einrichtung einer Fahrradstraße auch der Bau eines separaten Radweges parallel zur Einödstraße denkbar. Zudem soll geprüft werden wie der Durchgangsverkehr effektiv reduziert werden kann.</p>	<p>Esslingen</p> 
280	<p>Abschnitt 1.6: Dieser bestehende Geh- und Radweg ist heute aufgrund der hohen Lärm und Abgasbelastung äusserst unangenehm zu befahren. Auch der Schutz vor Spritzwasser und Blendwirkung ist ungenügend. Eine Abhilfe wäre eine leicht erhöhte Führung, z.B. auf einer hinterfüllten Betongleitwand.</p>	Ausstattung Attraktivität	<p>Ihren Hinweis nehmen wir auf und werden diesen in der weiteren Planung prüfen. Grundsätzlich ist vorgesehen, Radfahrende zukünftig besser vor Spritzwasser und der Blendwirkung der B 10 zu schützen. Wie genau eine solche Lösung ausgestaltet sein kann, muss im weiteren Planungsprozess ausgearbeitet werden.</p>	<p>Esslingen</p> 

281	<p>Vorschlag des BUND Bezirksgruppe Esslingen: Eine aufgeständerte Führung des Radschnellwegs über der B10 löst das Flächenproblem und lässt einen flüssigen Radverkehr abseits von Anwohnerstraßen, Feldwegen und Neckaruferpark zu. Für die Pliensauvorstadt (und die neue Weststadt) ließe sich zudem ein wirksamer Lärmschutz vor dem Straßenlärm der B10 realisieren, ebenso wie eine PV-Fläche auf dem Teil der Aufständigung, der nicht für den ca. 4 m breiten Radschnellweg benötigt wird. Der aufzuständernde Abschnitt des Radschnellwegs über der B10 müsste westlich der Pliensaubrücke beginnen und bis in Höhe der B10-Abfahrt Mettingen/Weil bei gleichzeitigem Seitenwechsel auf die nördliche Seite der B10 (in Fahrtrichtung Stuttgart) führen. Die Weiterführung nach Westen könnte über einen Teil der Palmenwaldstraße und möglichst früh (wenn möglich kreuzungsfrei zwischen südlichem Brückenkopf der neuen Hans-Martin-Schleyerbrücke und Neckarufer hindurch) ans südliche Neckarufer verschwenken, um auf die bestehende Fußgänger- und Radwegbrücke hinüber zur nördlichen Neckarseite einzufädeln.</p>	Steglösung	<p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs auf bestimmten Abschnitten mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfählern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei die geringen Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	<p>Esslingen</p> 
-----	--	------------	---	--

291	Ein Blendschutz sowie Schutz vor Abgasen und Lärm wäre hier wohl notwendig.	Ausstattung	Ihren Hinweis nehmen wir auf und werden diesen in der weiteren Planung prüfen. Grundsätzlich ist vorgesehen, Radfahrende zukünftig besser vor Spritzwasser und der Blendwirkung der B 10 zu schützen. Wie genau eine solche Lösung ausgestaltet sein kann, muss im weiteren Planungsprozess ausgearbeitet werden.	Esslingen	
294	Für die Führung es Radschnellwegs ist der Umweg sicher eher nachteilig. Jedoch profitiert von den Brücken wohl die Nahmobilität zwischen den Ortsteilen. Insbesondere die Verbindung zwischen Deizisau und dem Bhf. Altbach wird vom einem wirklich menschenfeindlichen Ambiente deutlich angenehmer.	Anbindung	<p>Die Linienführung mit zwei Neckarquerungen und der Umfahrung des Kraftwerks Deizisau/Altbach hat sich aus den planerischen Schwierigkeiten ergeben, die eine Ortsdurchfahrt Deizisau bedeuten würde (geringe Flächenverfügbarkeit, reduzierter Standard, zahlreichen Knotenpunkt und Einmündungen, Führung im Mischverkehr, Sicherheitsdefizite).</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Die Trasse würde dann zwischen dem Plochinger Hafen und dem Kraftwerk entlang der B 10 führen. Radfahrende könnten auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise rasch längere Distanzen überwinden. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Umsetzbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig.</p>	Deizisau, Altbach und Plochingen	