

Auswertung Kommentare Esslingen

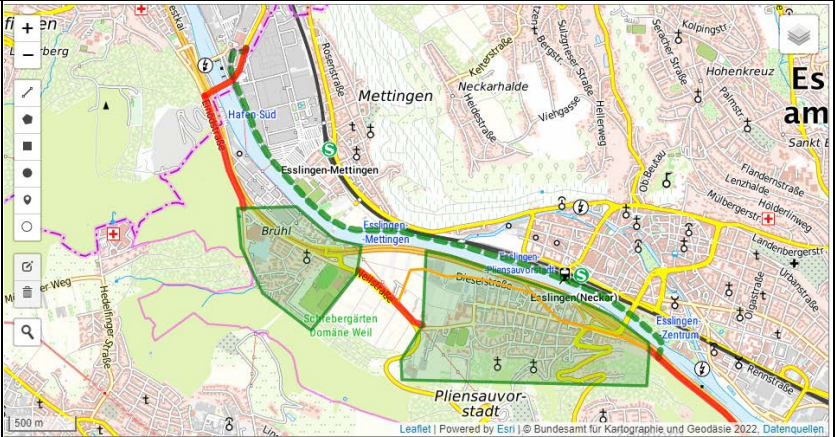
Hauptkategorie	Unterkategorie	Antwort
Planungsgrundsätze		Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.
Gestaltungsmerkmale		Im Rahmen der Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.
weitere Themen		Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die

		<p>Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.</p>
B 10		<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. Darüber hinaus gibt es auch eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs 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 dem Regierungspräsidium notwendig.</p> <p>Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, um die Umwelteingriffe des Radschnellweg-Neubaus 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. Aufgrund der beengten Lage durch Bebauung und Neckar, kann eine Realisierung des Radschnellwegs neben der B 10 nicht erfolgen.</p> <p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>
Esslingen Pliensauvorstadt und Weil	Flora/Fauna	<p>Um den Standard eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse sind neben den Ansprüchen der Radfahrenden und den der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger auch die Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen.</p>

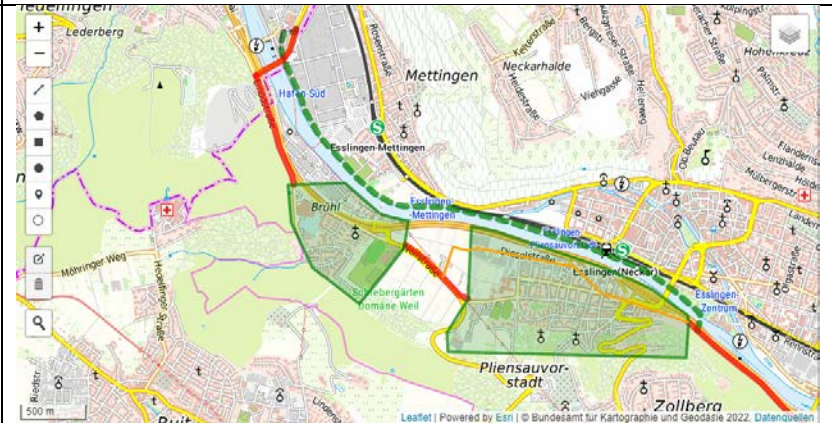
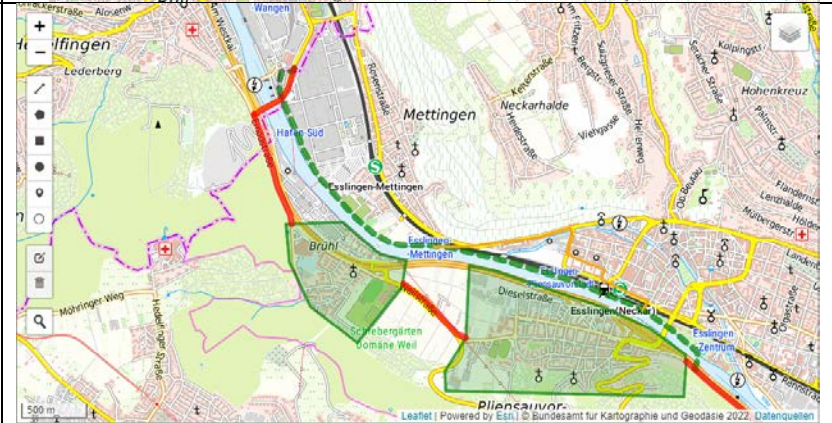
	Bevorzugung einer Trasse	Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.
	Trasseneigenschaften	Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.
Alternativrouten	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.

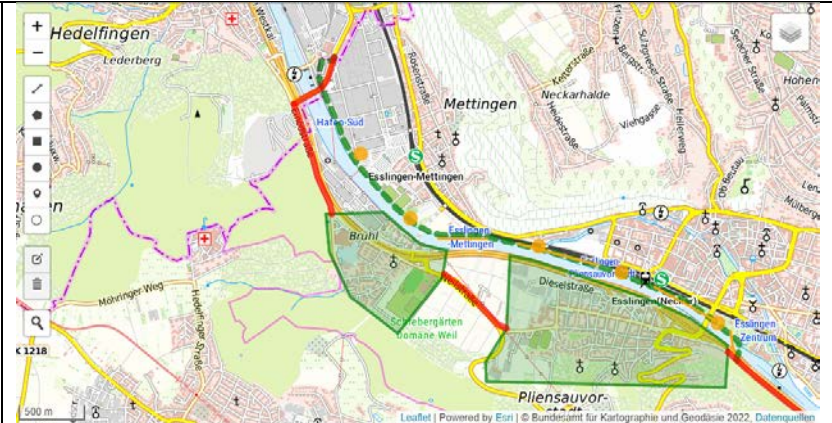


	Ausschluss einer Alternativroute	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>
Bauliche Aspekte	Bauliche Maßnahmen	<p>Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p>
	Radabstellanlagen	<p>Die Stadt Esslingen prüft kontinuierlich, ob und an welchen Stellen Radabstellanlagen benötigt werden und errichtet im Anschluss an die Prüfung ggf. entsprechende Anlagen. Zudem werden im Rahmen einer Bestandsaufnahme der bestehenden Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen auch die Radabstellanlagen in Esslingen erhoben und hinsichtlich der Art und des Zustandes sowie in Bezug auf die Kapazitäten und Auslastung untersucht.</p>

ID	Kommentar aus Onlinebeteiligung	Kategorie	Antwortsatz	
15	<p>„Ein Radschnellweg macht nur dann Sinn, wenn er von Radfahrern auch akzeptiert wird. Das ist auf der Südseite des Neckars sicher deutlich weniger der Fall. Deshalb sollte die Streckenführung, wie ursprünglich geplant auf der, zudem noch kürzeren Nordseite des Neckars verlaufen.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zepelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
		<p>Trassen-eigenschaften</p>	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren</p>	

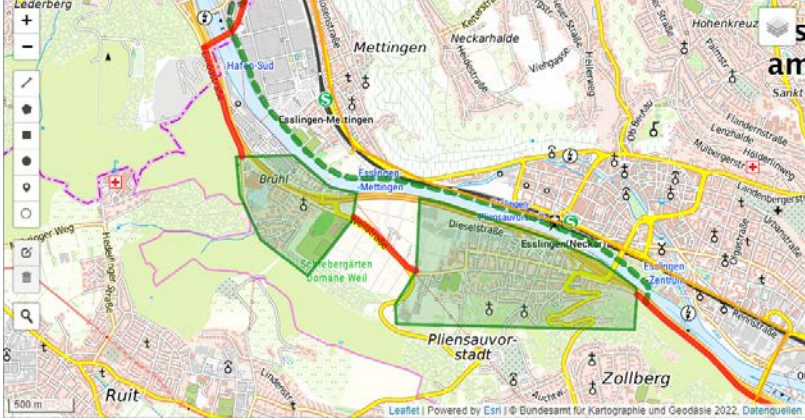
		<p>Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
24	<p>„Sinnvoll erscheint die Nordvariante. In der PVS ist eigentlich nur die Stuttgarter Strasse vorstellbar, das müsste mit einer deutlichen Reduzierung des KFZ Aufkommens einhergehen. Weilstrasse scheidet mit KITAs, Schule und als Fußgängerachse komplett aus. Interessant wäre vielleicht eine Führung Nahe Roser (Hedelfinger Strasse. zur Dieselstrasse und über die Feldwege zum Weilerhof, von dort auf die vorgesehene 1_4 Trasse. Eine Führung nahe der B10 wäre für Radfahrer sehr unattraktiv. Sehr schwierig sehe ich die Kreuzungssituation Brückenstrasse/Stuttgarterstrasse. Der Teil müsste aber sowieso, auch ohne Schnellradweg schleunigst entschärft werden, hier gibt es an den Fußgängerüberwegen ständig Konflikte zwischen Radfahren und Fußgängern.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p> <p>weitere Themen</p> <p>Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis</p>	 <p>The map displays the city of Esslingen am Neckar with several highlighted routes in red, green, and yellow. Key locations labeled include Mettingen, Bruhl, Pliensauvorstadt, and Esslingen-Mettingen. The Neckar river is visible on the right side. The map also shows various streets and landmarks, providing a geographical context for the planning discussed in the text.</p>

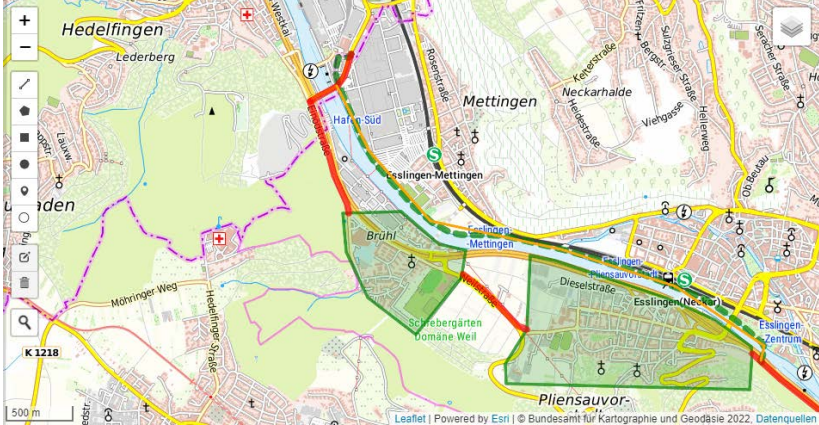
			<p>müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.</p>	
		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung</p>	

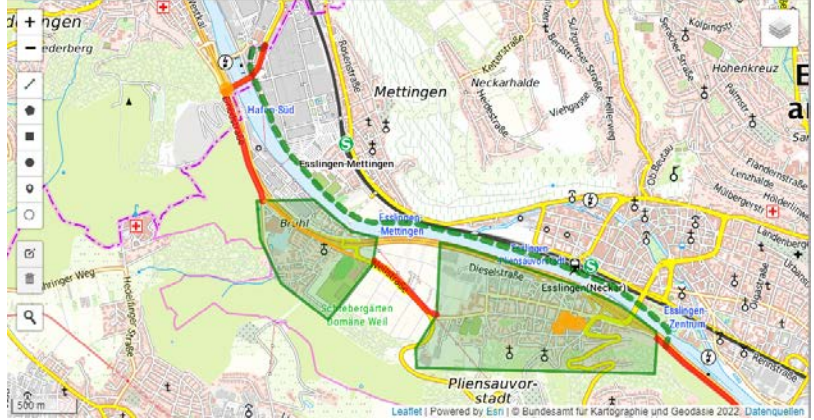
25	<p>„Weilstrasse ist Schul- & Kitaweg, Spielplatz, Fussgängerzone - das verträgt sich leider nicht mit einer Fahrradschnelltrasse. Die Nordroute ist aber sicher sehr viel attraktiver für die Fahrradfahrer.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
29	<p>„Die Anbindung an die Innenstadt kann nur auf der Nordtrasse ermöglicht werden. Die vorgeschlagene Führung erlaubt es, unabhängig des Neckaruferparks und somit ohne Einfluss auf Fauna/Flora zu sein.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu</p>	

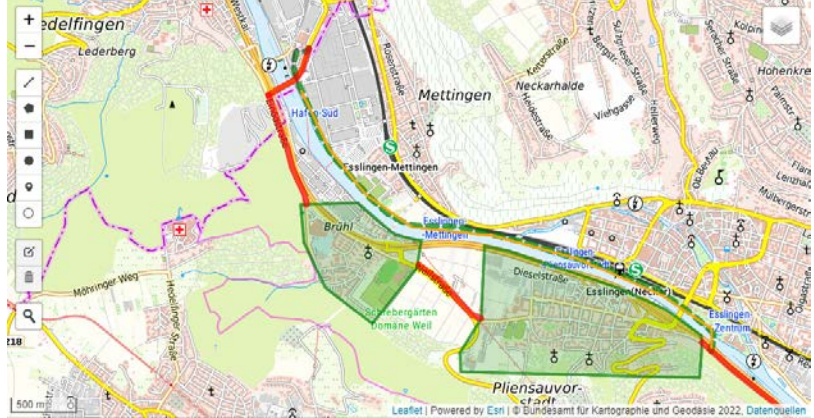
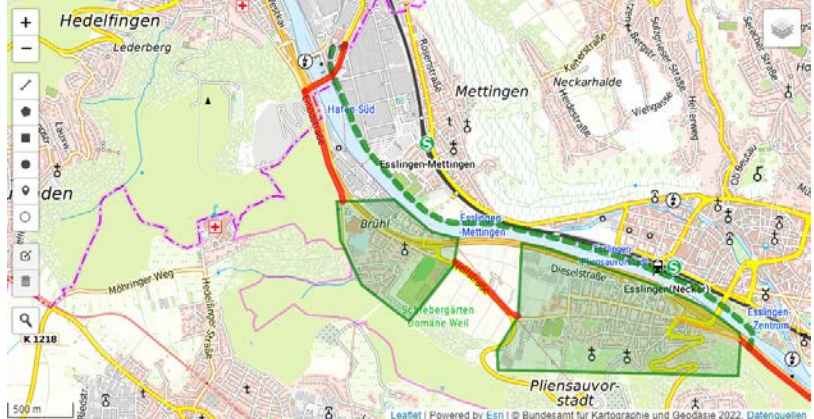
30	<p>„Ich bin für eine Strecke auf der Nordseite entlang des Neckars evtl. Auf einer erhöhten Trasse entlang der Bahngleise (ab Agnesbrücke mit Anschluss Pliensaubrücke), die den Blick auf Altstadt und Burg erlaubt und beim Wehrneckarzuffluss wieder auf Neckarniveau kommt. Das erlaubt einen Fussgängeruferweg vom Merkelpark bis Wehrneckarmündung.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
31	<p>„Südführung Pliensauvorstadt ungeeignet - Gefahrenquellen ergeben sich an der Berkheimer Str. (= Zufahrt B10, geplanter Neubau Nürk, mit Zu-/Abfahrt der Bewohner), Querung Brückenstr., Ausbau der Pliensauschule Grundschule mit bereits 300 Kindern (Bring-/Abholverkehr) und weiteren KiTas und Schulen entlang der Weilstr.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu</p>	

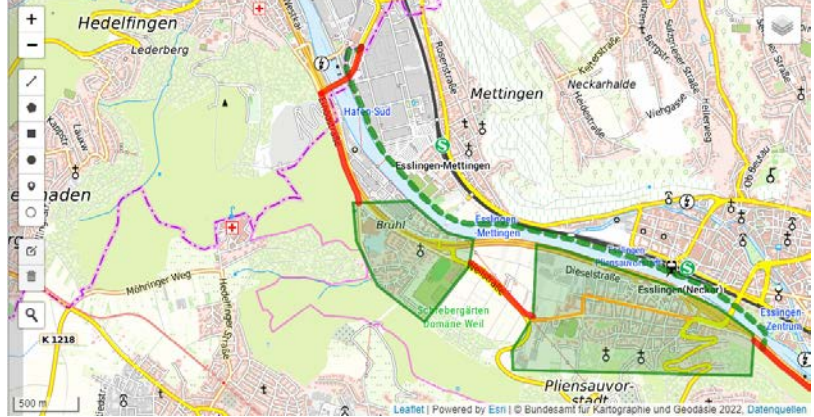
			<p>berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>32</p>	<p>„Für eine gute Akzeptanz eines Radwegs ist eine Anbindung an die bestehende Infrastruktur notwendig. Er muss beispielsweise durch die höher frequentierten Stadtteile ES-Innenstadt und ES-Mettingen führen, damit er von den Radlern aus darüber liegenden Stadtteilen (Oberesslingen, Hegensberg, Kennenburg etc. genutzt</p>	<p>Planungsgrundsätze</p>	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des</p>	

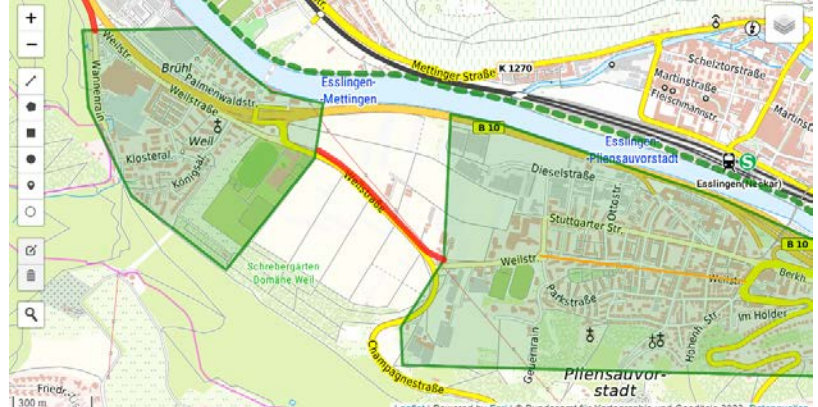
	<p>werden kann). Die Attraktivität muss für alle Esslinger gegeben sein, damit es keine Durchfahrtsautobahn für die übrigen Kommunen wie Altbach, Deizisau, Reichenbach etc. wird.“</p>		<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>34</p>	<p>„Die Südvariante ist - mit Verlaub - eine große Fehlentscheidung. Die Anbindung von und nach Esslingen ist deutlich schlechter und mit deutlich mehr als 500m Umwegigkeit auszuweisen wie in den Ergebnissen der gemeinsame Arbeitsgruppe angegeben. Das Ziel des Radwegs ist die "Stärkung des Wirtschaftsraums Mittlerer Neckar" sowie "Verkehrsverlagerungen zugunsten</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen. Um diesen Standard zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und</p>	

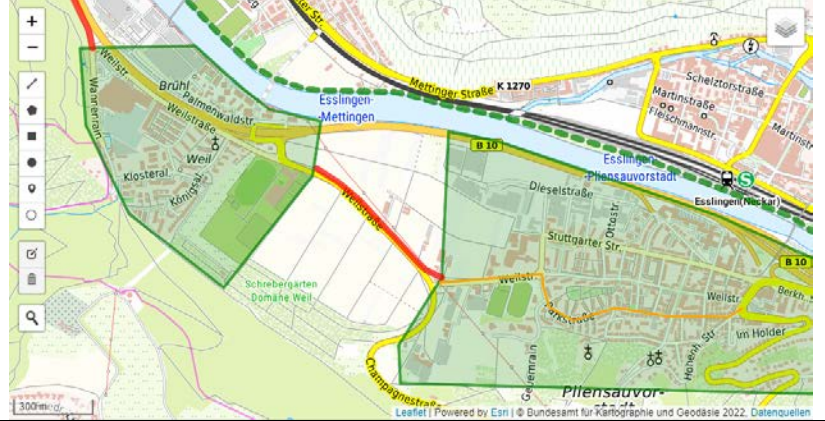

	<p>des Radverkehrs zu erreichen". Ein größerer Umweg, eine nicht "kreuzungsfreie Führung", sowie das Auslassen einer direkten Anbindung der größten Stadt zwischen Stuttgart und Reichenbach sind auch unter den genannten Umwelt- und Artenbedenken keine zumutbare Alternative und führen wortwörtlich "am Ziel vorbei": einen Umstieg auf das Rad zu fördern."</p>		<p>abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
		<p>Trassen-eigenschaften</p>	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
<p>35</p>	<p>„Der Abschnitt 1.2 führt durch keinerlei Wohngebiet. Aus meiner Sicht würde diese Strecke daher mehr Sinn machen um zukünftig durch einen Anschluss an die B10 (Uferstraße) an der Hafentunnelbrücke analog zum geplanten Radschnellweg das Neckar Center anzubinden und den Verkehr aus Weil heraus zu halten. Der Abschnitt durch Weil über die Weilsßstraße könnte im Gegenzug als Fahrradstraße mit zugelassenem Anliegerverkehr gestaltet werden. Die würde auch erheblich die Anbindung</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen</p>	


	<p>des Bürger-/Sportpark Weil aus Brühl und Weil verbessern. In der Pliensauvorstadt möchte ich nur zu Bedenken geben, das mir eine Trasse über die Weilstraße aufgrund der unmittelbaren Nähe zu 2 KiTas, einer Grundschule und einem Seniorenheim absolut ungeeignet erscheint.</p> <p>Und um noch einen ganz verrückten Vorschlag zu machen: warum kann der Radschnellweg nicht stellenweise als "Brücke" oberhalb der B10 geführt werden? Schatten könnte dort ein Dach aus Solarzellen liefern."</p>		<p>erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>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. Darüber hinaus gibt es auch eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs 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 dem Regierungspräsidium notwendig.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder</p>	

36	<p>„das ist die priorisierte Variante. Vorteil: keine Kreuzungen mit Autoverkehr, schattig im Sommer durch die Bäume“</p>	Trassen-eigenschaften	<p>Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
37	<p>„für diesen Abschnitt habe ich keine Idee: die Berkheimerstr. wird für die Auffahrt auf die B10 benutzt. Nur wenn diese Funktion entfallen würde, wäre hier eine Fahrradstraße möglich.“</p>	Alternativen der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten</p>	

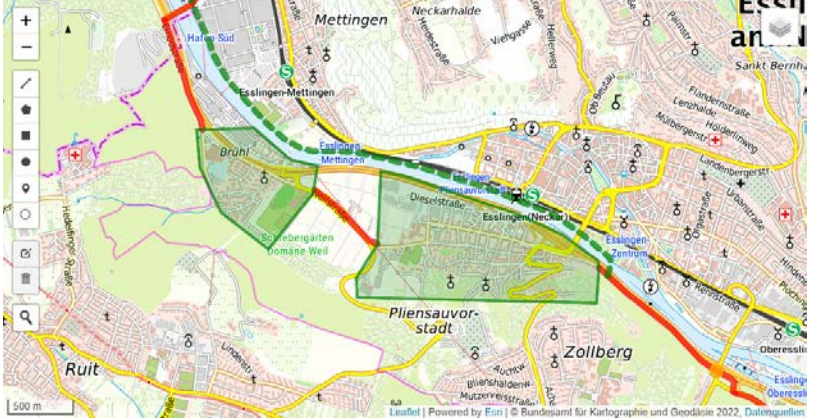
			<p>Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
38	<p>„hier kann ich mir vorstellen, daß durch den Entfall von Parkplätzen ein zweiseitiger Radweg möglich ist. eine weitere Idee wäre, daß die Stuttgarterstr als Einbahnstr umgestaltet wird und der entstehende Freiraum für einen breiten Radweg. die dritte Möglichkeit ist das ganze Gebiet Pliensauvorstadt als Fahrradstraßengebiet auszuweisen.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p> <p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und</p>	
		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>		

		<p>Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
39	<p>„Weilstr zwischen Brückenstr und Kreisel: keine Option für einen Radweg. viele Fußgänger und Kinderspielbereiche“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	

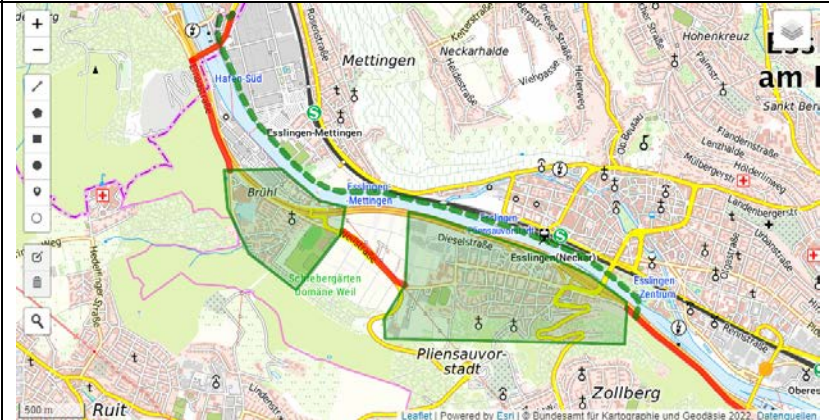
40	<p>„Parkstr ist wegen parkender PKW (sic!) zu schmal. Schon jetzt als gegen die Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstr ist es mit breiteren Fahrzeugenschwierig ohne einen Halt aneinander vorbei zu kommen.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
41	<p>„mit Tunnel unter der B10 hindurch, dann auf der Palmenwaldstr als Fahrradstr weiter bis zum Tunnel zum Wannrain“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p> <p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und</p>	
		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und</p>	

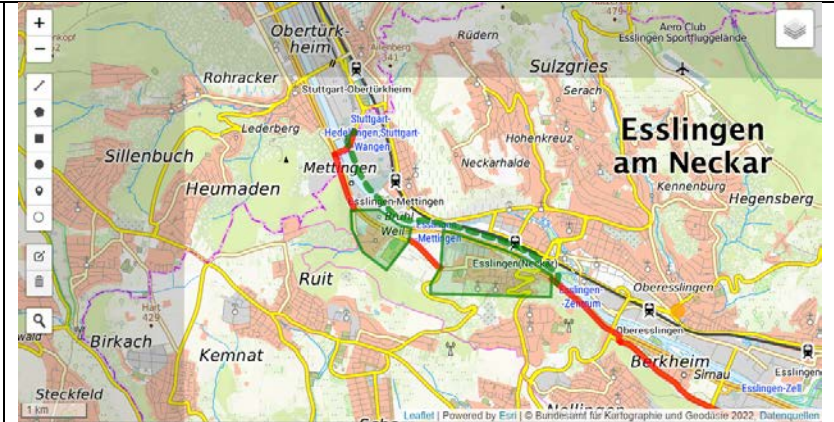

		<p>anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
42	<p>„eine gemeinsame Bus- und Radspur ist wegen langsam fahrenden Rädern (Kinder, Ältere) dem öffentlichen Verkehr nicht zuträglich, weil er damit ausgebremst wird. Kein Autofahrer wird das als Umstiegsszenario haben wollen: wenn schon Verzicht auf das eigene Auto, dann wenigstens nicht hinter einem langsamen Rad hinterher! ;-)“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen</p>	


			größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
43	„Weilstr.-Stuttgarter Str-Kreisverkehr Brücken Str/Stuttgarter str-Berkheimer Str vorhanden Unterführung B10 zur - Schleuse Esslingen Steg über Neckar (wie zur Zeit vorhanden) -Steg über Kanal-Radweg entlang Neckar- zum Entennest“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
45	„Die Führung auf der Berkheimer Strasse ist kein Nutzungsangebot der nördlich des Neckars wohnenden Bevölkerung und verschenkt daher Nutzungspotential. Eine Führung auf der Nordseite wäre wesentlich sinnvoller und wirtschaftlicher.“	Planungsgrundsätze	Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen	
47	„Anbindung von Zell ist nicht zufriedenstellend, v.a. für Fahrräder mit Anhänger und für Lastenräder.“	Planungsgrundsätze		
48	„Anbindung von Oberesslingen ist nicht zufriedenstellend, v.a. für Fahrräder mit Anhänger und für Lastenräder.“	Planungsgrundsätze		
49	„Anbindung der Südvariante an Esslingen ist nicht zufriedenstellend, v.a. für Fahrräder mit Anhänger und für Lastenräder.“	Planungsgrundsätze		

50	„Anbindung der Wohngebiete nördlich des Neckars ist nicht zufriedenstellend: nur freigegebener Fussweg auf der Hans-Martin-Schleyer-Brücke“	Planungsgrundsätze	größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
51	„Nur kreuzungsfreie Führung auf gleichem Niveau akzeptabel!“	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
52	„Ausbau einer attraktiven Anbindung von Berkheim und der Filderebene notwendig mit optimiertem Höhenprofil und erstklassiger Oberfläche“	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
53	„Verbesserung der Anbindung Richtung Ruit mit gutem Belag notwendig“	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

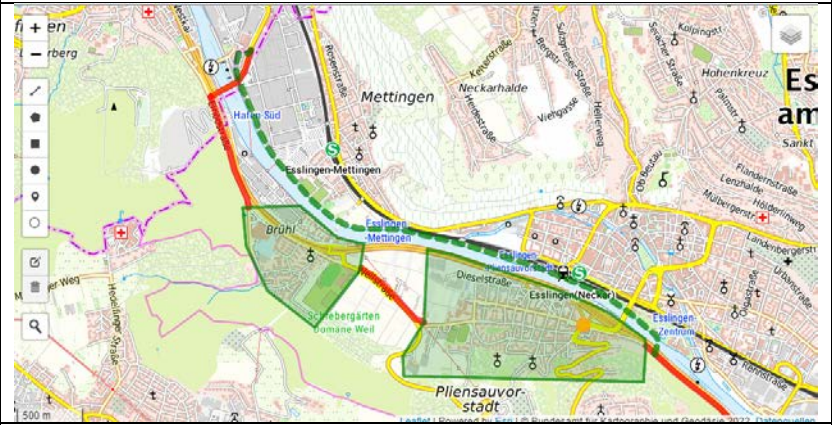
			größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
54	„Nordvariante ist unverzichtbar, wenn nicht als RSW, dann als verbreiteter Radweg mit erstklassiger Oberfläche“	Bevorzugung einer Trasse	Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.	
55	„Anbindung der Nordvariante an die Innenstadt muss SICHER gelöst werden“	Planungsgrundsätze	Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	


56	„Unterbrechung während Bau des Bahnstegs kann nicht hingenommen werden“	weitere Themen	<p>Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.</p>	
57	„eigene Fahrradspur notwendig zur Anbindung“	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
58	„innerstädtische Fahrradachse muss als Zubringer ausgebaut werden; Schleichwege wie Georg-Deuschle-Querung müssen unterbrunden werden“	Gestaltungsmerkmale	<p>Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

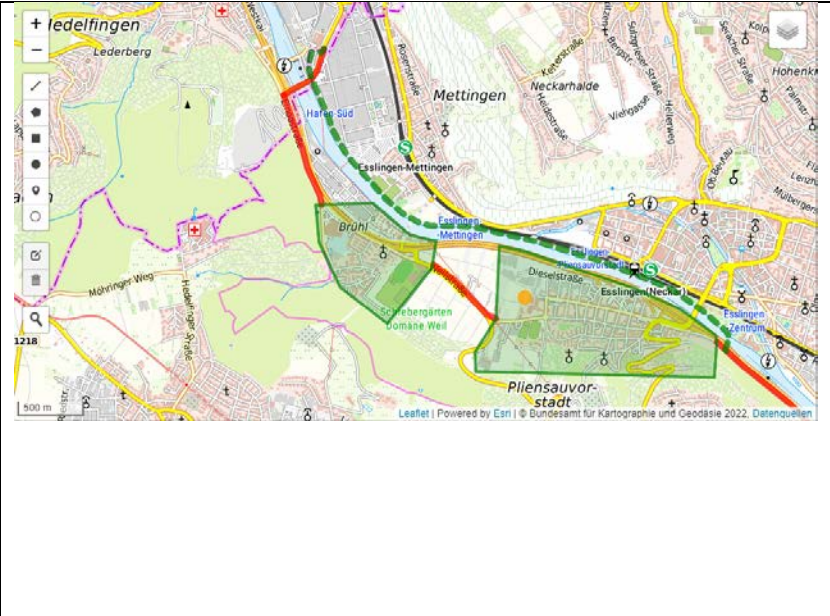

59	„innerstädtische Achse muss als Zubringer ausgebaut werden; Strecken wie hier mit hohem KfZ-Anteil müssen KfZ-befreit werden, um auch Kinder sicher fahren zu lassen“	Gestaltungsmerkmale	Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des	
60	„barrierefreie Zufahrt Richtung RSW nötig, für e-Bikes, Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger, Liegerräder, Velomobile ...“	Gestaltungsmerkmale	Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	


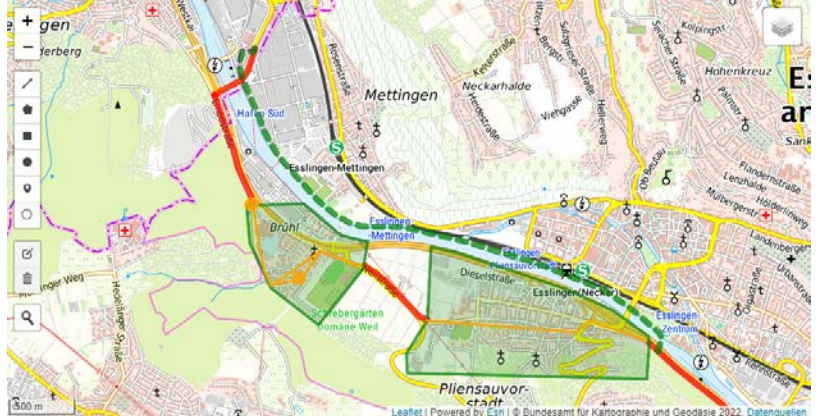
61	„barrierefreie Zufahrt zum RSW notwendig“	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
62	„Führung auf der Neckarsüdseite verschenkt Potentiale!“	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen</p>	


			berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.	
63	„Die Verbindung über die Sirnauer Brücke zum Industriegebiet Neckarwiesen und den Berufsschulen ist momentan durch 3 Ampeln sehr schwierig. Der Weg auf der B10-Brücke ist zu schmal. Die Einmündung der Zeppelinrampe ist für die auf dem linkseitigen Radweg radelnden sehr gefährlich, da die Kfz- und Lkw-Fahrer die Radelnden sehr häufig "übersehen".“	Gestaltungsmerkmale	Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
		B 10	Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende	

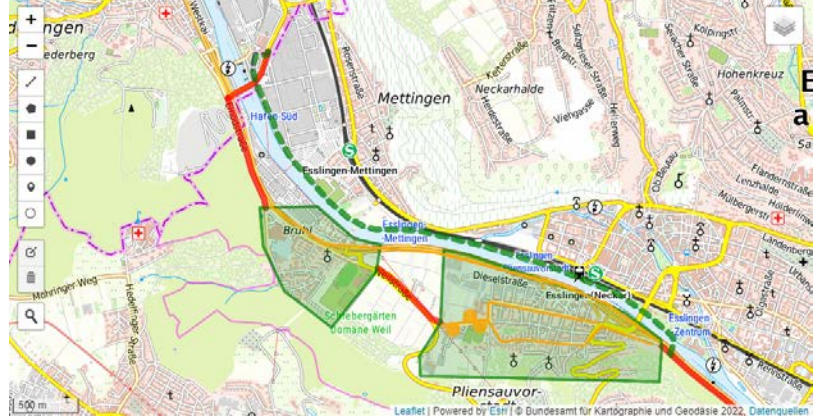
			Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.	
65	<p>„Sofern nicht die Nordroute gebaut wird, werden viele Radler dennoch die nördliche Flusseite und die relativ gut nutzbaren Wege durch die Stadt nutzen. Selbst schnelle Radler mit einer pace von 2min/km stehen damit gern mal an der einen Ampel am Bahnhof, sind immer noch genauso schnell, als wenn man einen Umweg fährt.“</p>	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
67	<p>„Hier muss der RSW Priorität vor dem Autoverkehr bekommen. Das könnte man mit einer Brücke gut realisieren, aber wenn des ansteigenden Geländes würde sich dann die Weilstrasse anbieten, weil dann weniger Höher verloren geht.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung</p>	
68	<p>„Stuttgarter Strasse wäre im Moment zu stark befahren für eine RSW-“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung</p>	

	Führung. Eine Einbahn-Regelung würde helfen.“		der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine	
70	„Ein Radschnellweg durch den Merckelpark bis zum Wasserhaus müsste ganz deutlich vom Fußgängerbereich abgetrennt sein. Der Park ist ein wichtiger Erholungsraum für Fußgänger im Innenstadtbereich.“	Gestaltungsmerkmale	Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
71	„warum nicht hier? Da müssen halt einige Parkplätze weg. Die Einführung von Anwohnerparken würde helfen. Am besten sofort einführen.“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	


72	„angerundete Führung durch Verlegung des breiten Asphaltwegs wäre hier möglich. Damit wäre der Schulgarten ohne Queren des RSW möglich.“	Bauliche Maßnahmen	<p>Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p>	
73	„Vorschlag: Einbahnregelung für KfZ“	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des</p>	


74	<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>	Gestaltungsmerkmale	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
76	<p>„Südvariante insbesondere mit Rücksicht auf die Fussgänger auf der Nordseite sehr viel sinnvoller.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu</p>	


77	<p>„Von Abschn. 1_2 würd ich Weil oberhalb der Schrebergärten und Esslingen Pliensaufriedhof komplett südlich umgehen bevor man nördlich von Zollberg (Oberer Eisbergweg) kurz unterhalb der Hammerschmiede, eine Unterführung des B10-Zugbrings / Adenauerbrücke auf den Abschn. 1-7 gelangt. Am Ende dieses Abschnitts nach der Rettichbar würde ich Deizisau komplett südlich umfahren, also oberhalb Berghof - Sportplätze weiter hinter dem Cola-Werk wieder Richtung Neckartal auf den bestehenden Weg rechts der B10 richtung Wernau fahren. In und unter den Brückwald, eine neue Neckarquerung und über eine neue Bahnüber- oder Unterführung den Bruckwasen komplett umfahren bis man nach dem Plochingen Dreieck auf das Ende von Abschnitt 1-16 gelangt. Der weitere Verlauf ist super bis Ende Abschnitt 1-18 ABER dann wirds schlimm, bitte noch Straßen und Bahnquerung auf bestehenden Rinnenweg in die Planung aufnehmen.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
78	<p>„Die Südvariante ist "graue Theorie", nicht praktikabel und wird im Realisierungsfall nicht genutzt werden. Die Pliensauvorstadt soll in den nächsten Jahren weiter wachsen und die Bevölkerungszahl zunehmen. Einen Sportplatz zuzubauen das ist kein Problem ... auch die dortige Flora und Fauna interessiert nicht. Ich jogge seit über 20 Jahren nahezu durchgängig auf der Nordvariante und fahre ca. 4000 - 5000 km p. a. mit dem Rad, und nehme für mich in Anspruch ein ökologisch denkender Realo zu sein. Und so sehe ich hier fast nur Vorteile und zudem keine Auswirkungen auf "Tier- und Pflanzenwelt". Alles was dort (leider) an Tieren auf und neben dem Weg z. B. wahrzunehmen ist, sind Ratten - und die sind nicht geschützt.“</p>	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4</p>	

	<p>Also Schluss mit dem Irrsinn: die Nordvariante schnell realisieren !"</p>		<p>werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
		<p>Flora/Fauna</p>	<p>Um den Standard eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse sind neben den Ansprüchen der Radfahrenden und den der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger auch die Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen.</p>	
<p>85</p>	<p>„Für den Bereich 1.5 hätte ich 2 Lösungsvorschläge: Mein Favorit schließt allerdings auch 1.3 und 1.4 mit ein: Die B10 wird von Grenze 1.6/1.5 bis Grenze 1.2/1.3 als Lärmschutzeinhausung überdeckt und der Radschnellweg auf der Lärmeinhausung geführt. Dies hätte mehrere positive Aspekte: 1. Der Lärm der B10 in Esslingen würde deutlich reduziert 2. Das Neckarufer auf der Südseite könnte attraktiver gestaltet werden und 3. es könnte eine kreuzungsfreie (oder -arme) Führung des RS 4 an Esslingen vorbei realisiert werden. Der zweite Lösungsansatz führt den RS4 über 2 Trassen durch den Stadtteil. Trasse 1 (ost-West) entlang der Stuttgarter Straße in einem kombinierten Bus-Rad-Streifen. Trasse 2 (west-Ost) als Fahrradstraße durch die Parkstraße. In diesem Fall müsste die Zusammenführung Kreuzung Berkheimer- / Stuttgarter - Brückenstraße mit der Stadt Esslingen im Projekt "Nürkareal" koordiniert werden, wo dieser Straßenabschnitt</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie</p>	

	<p>Teil der städtischen Verkehrsplanung im Rahmen der Neuplanung des angrenzenden Quartiers ist. Problematisch bleibt hier, dass im Bereich Weilstraße am Ortsausgang Richtung ES-Weil schon jetzt eine schwierige Verkehrslage ist (ehemaliger Sportplatz wird gerade zur Interimsschule umgebaut, Waldorffschule und -kindergarten auf der gegenüberliegenden Seite UND die Tankstelle, die sehr preisgünstig ist und daher sehr viel Verkehr anzieht (teilw. Wartestaus auf dem Gehweg bis zur Kreuzung)“</p>		<p>Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>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. Darüber hinaus gibt es auch eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende</p>	


			<p>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 dem Regierungspräsidium notwendig.</p>	
87	<p>„Je nach Trassenführung kein Radschnellweg, nur Fahrradstraße, da im Stadtteil Pliensauvorstadt viele ältere Menschen(Pflegeheim und Betreutes Wohnen) und Kinder (Schule und Kindergärten),Bürgerzentrum und Einkaufsläden. Daher sinnvollere Trassenführung rechts der Stuttgarter Strasse unter Einbindung Roser-Areal.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die</p>	
88	<p>„Verbindung Bergheimerstr. - Stuttgarterstr. über Nutzung/Umbau der vorhandenen Fußgängerunterführung.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>		

	<p>Je nach Trassenführung, kein Radschnellweg sondern Fahrradstraße (Schule, Geschäfte in Stuttgarterstrasse)“</p>	<p>Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	

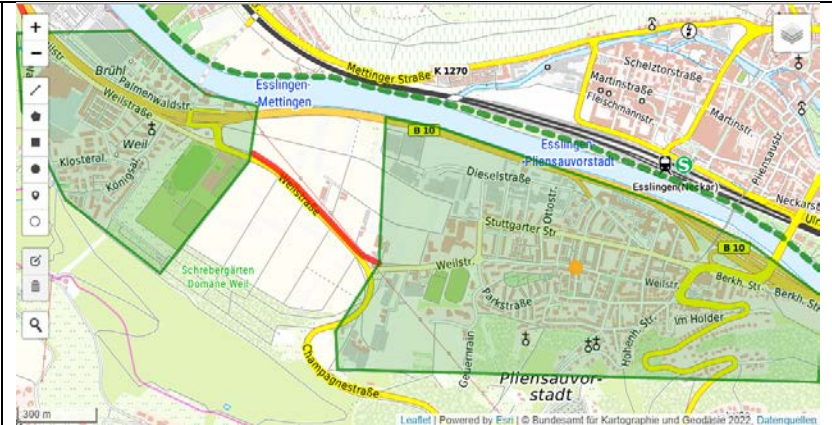

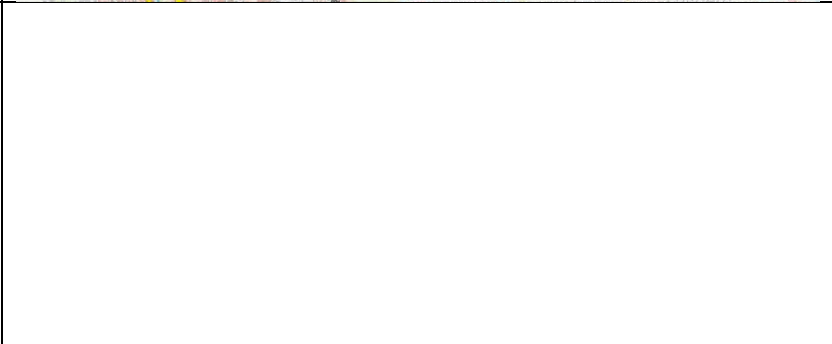
91	„Die Südtrassen durch die Pliensauvorstadt sind weder attraktiv noch wirklich im Standard eines Radschnellweges ausbaubar. Es Muss auf der Nordseite eine Trtace gebaut werden.“	Bevorzugung einer Trasse	Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.	
93	„Südvariante und Streckenführung möglichst Nahe an der B10 zu bevorzugen. Mögliche Option: Umbau Heldfing Straße und Dieselstraße zu Radschnellweg.“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse	
94	<p>„Abschnitt 1.3: Kreuzung am E.-B.-Stadion ist aktuell sehr komplex mit langen Wartezeiten und sehr viel Kfz-Verkehr. Deshalb besser neue Fahrradunterführung unter B10 + Zu-/Abfahrten in die verkehrsarme Palmenwaldstraße, dort entlang bis zur bestehenden Unterführung beim Neckarcenter</p> <p>Abschnitt 1.5: Berkheimer Straße zw. Brückenstraße und B10-Auffahrt verkehrsberuhigen. Kfz-Verkehr in B10-Abfahrtstunnel auf die nicht genutzte linke Spur verlegen. Radverkehr von der Berkheimer Straße an geeigneter (niveaugleicher)</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse</p>	

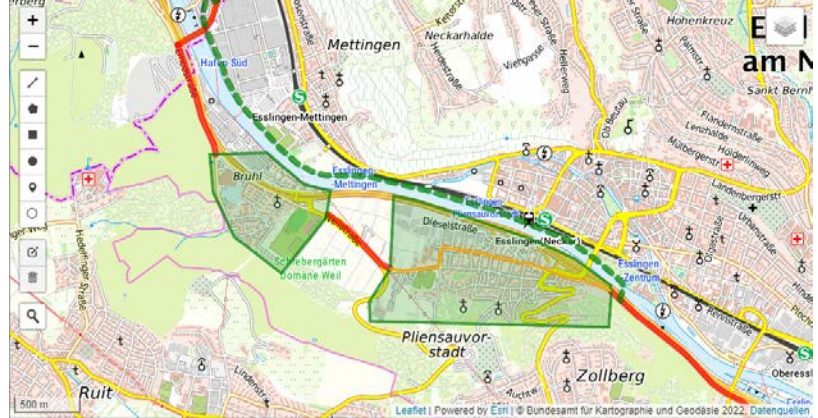
	<p>Stelle in diesen Tunnel führen und (durch Leitplanken getrennt) unter der Kreuzung Brücken-/Stuttgarter-Straße hindurch führen. Neue Fahrradausfahrtsrampe nach Abgang in die Fußgängerunterführung / auf Höhe Stadtjugendring und Leitung auf bestehenden Radweg. Diesen verbreitern ggf. durch Aufgabe von Linksabbiegerspuren bzw. mehreren Spuren in dieselbe Richtung.“</p>		<p>wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>B 10</p>	<p>Ihren Vorschlag zur Führung des Radschnellwegs in der B10-Abfahrtsunterführung im Abschnitt 1.5 nehmen wir auf und werden diesen im Zuge der weiteren Variantenbetrachtung genau prüfen. Eine parallele Führung von Rad- und Kfz-Verkehr ist jedoch unwahrscheinlich, da gemäß Regelwerken die Ausfahrt eine nutzbare Fahrbahnbreite von 6 Metern aufweisen soll (4,50 m Fahrbahn + jeweils 0,75 m Randstreifen). Bei einer insgesamt verfügbaren asphaltierten Breite von 7 Metern auf der Ausfahrt bleibt für den Radverkehr nur sehr wenig Platz. Zudem müsste ein Sicherheitstrennstreifen bzw. eine Schutzeinrichtung zwischen Radweg und Ausfahrtfahrstreifen vorgesehen werden, der dem Fahrbahnquerschnitt hinzugerechnet wird.</p>	
<p>101</p>	<p>„Die Nordvariante ist für Pendler alternativlos. Der Zeitverlust über Pliensauvorstadt macht die Trasse unattraktiv. Aktuell zwingen sich die</p>	<p>Trasseneigenschaften</p>	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende</p>	

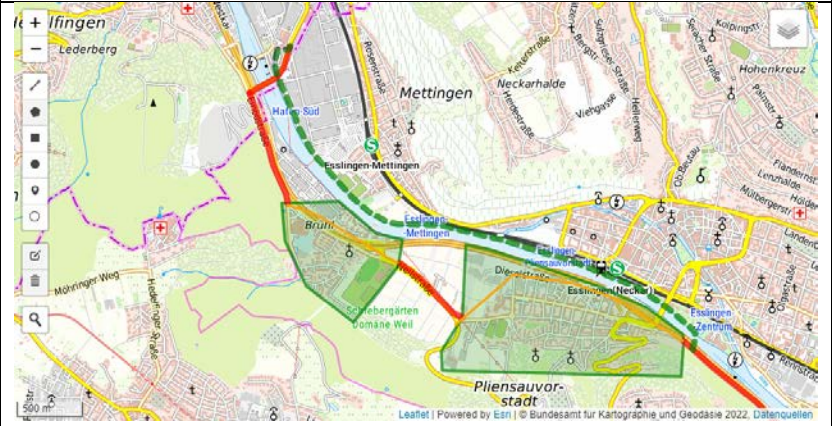
	<p>meisten durch den engen Gehweg unter Färbertörlesweg. Dabei müsste es doch möglich sein den Färbertörlesweg weiterzuführen und später wo es breiter wird auf den unteren Weg aufzuschließen? D.h. an den Gleisen Hbf Esslingen entlang.“</p>		<p>Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
102	<p>„Färbertörlesweg mit unteren bestehenden Radweg verbinden. Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur und Erweiterung. Natur- und Tierwelt bleibt unangetastet wie bisher“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
104	<p>„In ES sollten sowohl die Nordvariante als auch eine Südvariante weiter geplant und realisiert werden. Auch wenn das nicht möglich sein wird mit den Breiten einer Radautobahn, sind 2 schmalere aber durchgehende Radwege auf beiden Neckarseiten</p>	<p>weitere Themen</p>	<p>Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich</p>	

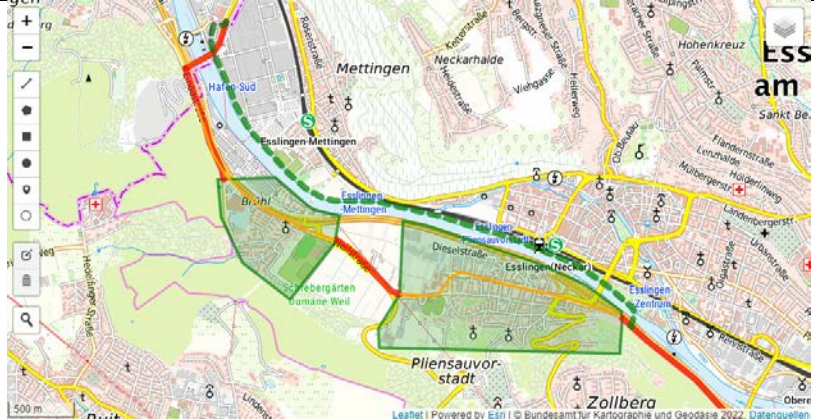
	<p>alle mal besser als nur einer, der die Hälfte der Radbevölkerung abhängt.“</p>		<p>werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können..</p>	
<p>105</p>	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, es wäre toll, wenn in dem gewählten abschnitt Folgendes berücksichtigt wird. Es gibt viele Familien, die mit einem Fahrrad Kinderanhänger die Fahrradstrecke nutzen wollen. Jedoch gibt es keine Möglichkeit, mit so einem Anhänger durch die Unterführungen an den Bahngleisen zu kommen. Der Anhänger muss abgekoppelt werden, Kinder müssen vorher runter oder hochgebracht werden. Dabei besteht die Gefahr, dass Kinder auf die Straße laufen. Zusätzlich muss dann noch der schwere Anhänger per Hand runter und hochgetragen werden. Für einen Elternteil alleine unmöglich. Ich selber wohne in der Nähe an der Unterführung von der Plochinger Str. [...] (Waschanlage) zur Fritz-Müller-Str. 60 (SWE). Tagtäglich treffe ich hier Familien an, die das Problem mit dem Fahrradanhänger haben. Leider gibt es auch keine Ausweichmöglichkeit am OE Bahnhof oder in Zell. Die einzige Möglichkeit besteht nur in Altbach beim Heinrich-Mayer-Park.</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

	<p>Ich und bestimmt viele andere würden sich über eine Lösung freuen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...]"</p>			
106	<p>„Die Nordvariante hat sovieler Vorteile das alles versucht werden sollte um die artenschutzrechtliche Ausnahme zu erhalten. Es kann nicht sein das Radfahrer einer erhöhten Unfallgefahr auf der nachteiligen Südvariante ausgesetzt werden.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
107	<p>„Eine möglichst Kreuzungsfreie Führung wird hier schwierig. Vielleicht lässt es sich über eine Fahrradstraße mit Modalen Filtern in Form von Diagonalsperren gut abbilden und würde sogar dem Stadtteil noch eine Verkehrsberuhigung bringen.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	


		Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des</p>	
108	„Für diesen Knoten muss eine sinnvolle min. gleichberechtigte Führung von Radverkehr und MIV her. Evtl. ist auch eine Planfreie Lösung sinnvoll um Konflikte zu vermeiden.“	Gestaltungsmerkmale	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
109	„Ich rege dringend nochmals die Prüfung der Nordvariante an. Den "Schnellweg" mitten durch die Pliensauvorstadt als "zumutbar" zu bezeichnen, halte ich für eine sehr fehlerhafte Darstellung. Da man wohl nicht parallel zur B 10 den Schnellweg anlegen kann (so wie bis zum Alicensteg), sollte die Südvariante nicht als "zumutbar" gewertet werden.“	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk</p>	

			<p>zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
110	<p>„Auf keinen Fall entlang der Weilstraße über den "roten Platz", an der Schule, dem Bürgerhaus und den Kitas vorbei. Viel zu gefährlich und dann wäre es faktisch kein RadSCHNELLweg mehr, weil Radfahren nur mit dauernder Bremsbereitschaft ginge. Denkbar hielte ich eine Trasse in Form einer echten Fahrradstraße entlang der Stuttgarter Straße. Dies hätte zur Folge, dass der KFZ-Verkehr gebremst wird und aus meiner Zeit als Quartiersmanagerin erinnere ich mich, dass überhöhte Geschwindigkeit auf der Stuttgarter Straße häufig aus der Bürgerschaft beklagt wurde. Von daher würde ich da Synergieeffekte sehen. Letzten Endes muss man auf der Stuttgarter Straße nicht schnell fahren, da es ja die parallele B 10 gibt. Nach dem Kreisverkehr im Westen könnte der Radschnellweg auf eigener Trasse auf der Straße geführt werden. Die Parkstraße scheidet aus meiner Sicht aus, wegen der Topografie am östlichen Ende, weil sie zu schmal ist und zu sehr zugesperrt.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und</p>	


			<p>Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
114	<p>„Wenn möglich wenig Konflikte und wirklich eine breite Radroute!“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
115	<p>„Baut eine Strecke entlang der aktuell schon liegenden Rohrleitungen am Neckar entlang, wenn's sein muss auch über einen Steg. So schafft man gleich noch touristisches Potenzial für den Neckarradweg. Ein Radschnellweg funktioniert nur durch bauliche Trennung, Pliensauvorstadt bietet diese Möglichkeit aufgrund von Bebauung und Geografie in seinem Stadtgebiet nicht!“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder</p>	

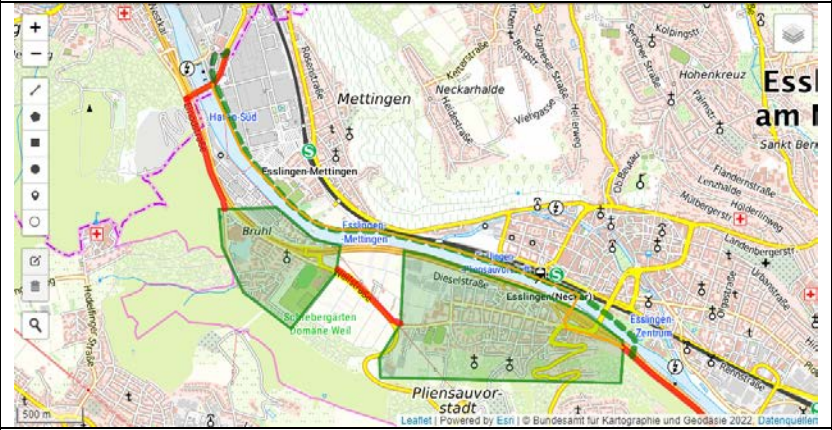
			<p>Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
117	<p>„Um auf der Stuttgarter Straße ausreichend Platz zu haben, schlage ich vor, den KfZ-Verkehr nur noch in einer Richtung zuzulassen und den Verkehr in die andere Richtung durch die Parkstraße zu führen. So kann die Weilstraße für die Bewohner der Pliensauvorstadt freibleiben. Der RSW sollte für eine ausreichende Akzeptanz keine großen Umwege haben, da er selbst schon gegenüber der Nordvariante einen Umweg darstellt und deshalb weniger Nutzer zu erwarten sind als für die Nordvariante.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Trassen-eigenschaften</p>	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu</p>	

			<p>sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
		Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
119	<p>„Auf dem Plan fehlt die Anbindung des RSW nach Oberesslingen. Die Wegführung auf der Adenauerbrücke ist nach aktuellem Stand (westliches Trottoir viel zu eng) dafür nicht geeignet. Sofern keine zusätzliche Infrastruktur (separate Brücke) gebaut wird müsste hierfür eine (bzw. 2x eine halbe) Fahrspur von der Straßenbreite umgewidmet werden.“</p>	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

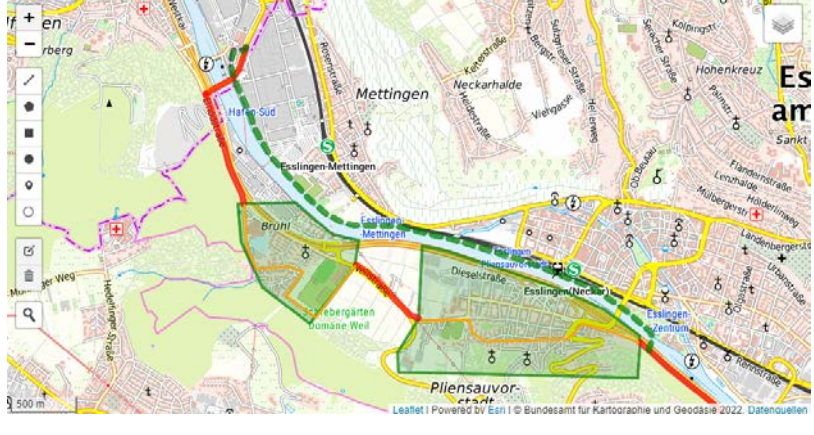
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>120</p>	<p>„Damit das Projekt eine möglichst starke Klimawirkung entfalten kann, sollte die "Pull"-Maßnahme für den Radverkehr zugleich als "Push"-Maßnahme bezüglich des Kfz-Verkehrs wirken. Damit ergibt sich die Routenführung: Stuttgarter Straße, E.-Bauer-Straße, mittlere Weilstraße – als Fahrradstraße, die ansonsten nur für Anlieger-Kfz und Busse freigegeben wird. Irgendwo zwischen der Karl-Pfaff-Straße und den Schulen sollte ein „modaler Filter“ eingerichtet werden, der den MIV stoppt und für Fahrräder und Busse gut passierbar ist. Natürlich muss zugleich weitere modale Filter ein Schleichverkehr durch die östliche Weilstraße und die Parkstraße verhindert werden. Die einzige Verbindung für Kfz zwischen der Mitte der Pliensauvorstadt und Weil – bzw. zwischen Vogelsangbrücke und Mettinger Brücke – soll die B10 sein! Die genaue Lage des modalen Filters könnte an den Schulen sein, dies würde es vereinfachen, dort zusätzlich eine „Schulstraße“ einzurichten, die bei Schulbeginn und -Ende nicht durch Kfz befahren werden darf.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und</p>	

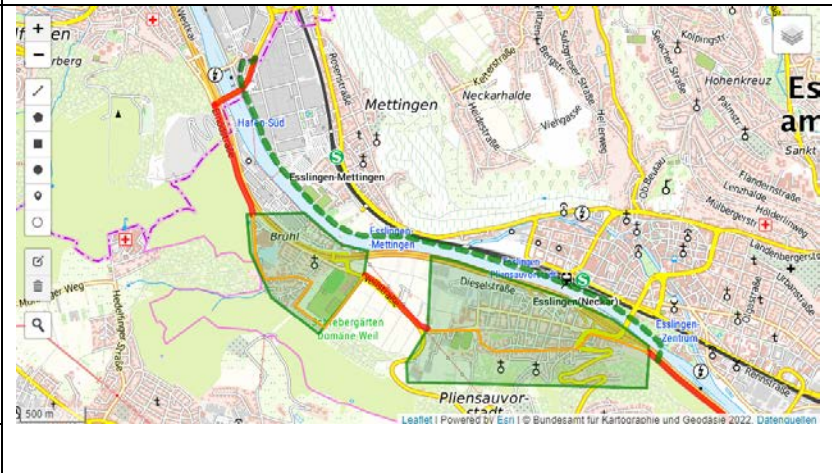

			<p>abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>B 10</p>	<p>Eine Führung im Zuge bzw. neben der B 10 ist für einige Teilbereiche bereits vorgesehen (Reichenbach, Deizisau, Esslingen bis Alicensteg). Auf diese Weise können bestehende Wege genutzt und ausgebaut, Verkehrsströme gebündelt und Flächenverbrauch reduziert werden. Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, vor allem um die Umweltbilanz des Neubaus des Radschnellwegs zu minimieren. Die B 10 ist zwischen Esslingen und dem Plochinger Dreieck bereits stark überlastet. Eine Reduzierung von Fahrstreifen auf der B 10 würde zu einer starken Verschlechterung des Verkehrsablaufs führen, da eine Umnutzung ohne die Einschränkung bestehender Kfz-Verkehrsbeziehungen in der Regel leider nicht möglich ist. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für</p>	

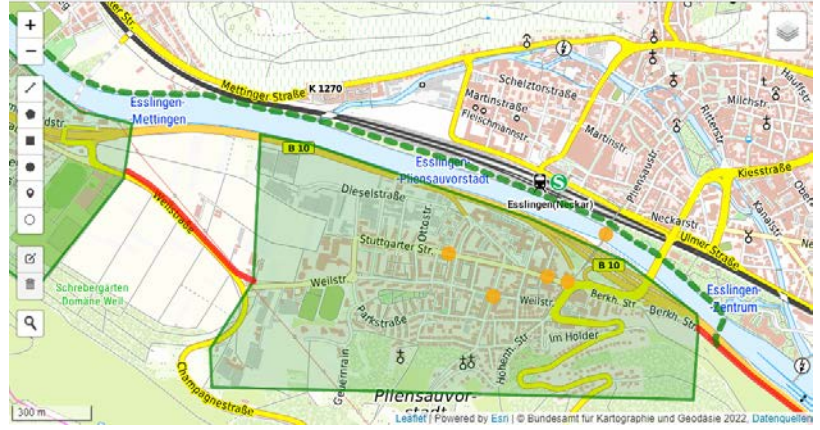
			<p>alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>	
121	<p>„Zwischen Weil und der Deponie Einöd sollten „modale Filter“ eingerichtet werden, die den MIV stoppen und für Fahrräder und Busse gut passierbar sind. Die Weilstraße sollte dann zur Fahrradstraße werden, die ansonsten nur für Anlieger-Kfz und Busse freigegeben wird.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
122	<p>„Ich finde, dass der RS4 zu weit weg von der Esslinger Innenstadt ist. Dort würde ich den meisten Quell- und Zielverkehr erwarten. Ich halte deshalb eine Führung nördlich des Neckars für besser geeignet.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen</p>	
123	<p>„Ich befürworte die Nordvariante“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>		





			Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.	
124	„Guten Tag, ich würde versuchen den RS sehr B10 nah zu führen. D.h die Vogelsangbrücke und die Pliensaubrücke zu unterqueren um dann nördlich von der Bundesagentur für Arbeit entlang der B10 zu bleiben. Auch die Dieselstraße nördlich umgehen und dann direkt ohne Haken nach Weil zu kommen. Die B10 Ausfahrt Pliensau dicht machen weil überflüssig. Damit bleibt die Stgt-Straße komplett außen vor. In Weil möglichst ebenso. Mit Sicht- und Blendschtz an der B10 entlang. Ggf mit Straßenverbreiterung und neuer Abtrennung vom innerörtlichen Kfz-Verkehr.“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
125	„Der Radschnellweg sollte ab der Pliensaubrücke auf der Nordseite des Neckarsverlaufen. Denn hier besteht bald am Neckaruferpark eine Radstrecke die deutlich näher an der Stadt liegt und damit besser auf die Bedürfnisse der Radfahrer einget.“	Alternativrouten der Bevölkerung		
126	„Erläuterung meiner Einzeichnung: Ich bin grundsätzlich nicht für eine Führung des Radwegs durch den	Alternativrouten der Bevölkerung		

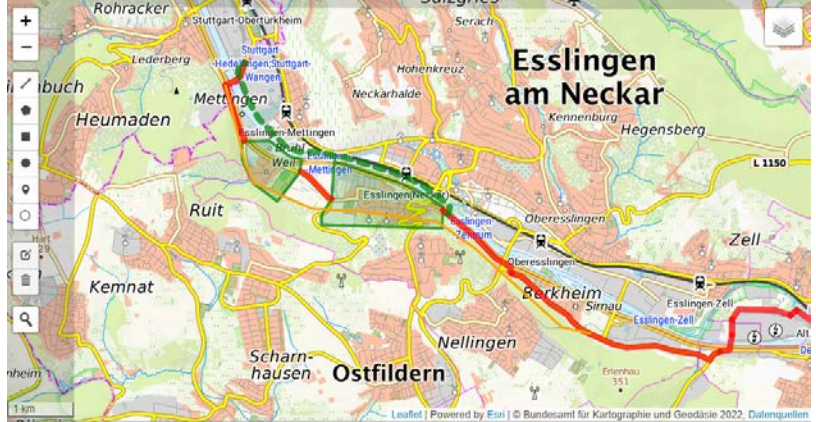
<p>Stadtteil Pliensauvorstadt. Wenn es tatsächlich sein muss, dann so nahe am Neckar entlang wie möglich. Denn: Andere Wegführungen werden nicht genutzt werden. Ich bin Berufspendlerin mit dem Pedelec von Pliensauvorstadt nach Stuttgart-Mitte, bzw. Pragsattel, seit 5 Jahren. Ich freue mich eigentlich auf einen Radschnellweg. Dass die Lösung nördlich des Neckars nicht funktionieren soll (Artenschutz etc.) ist bitter, denn alle Lösungen, die jetzt über zig Kreuzungen führen müssen, nehmen nicht die Gefährlichkeit des bisherigen Weges, zudem werden viele Parkplätze wegfallen und es wird zu großem Frust bei den Autofahrern kommen. Das könnte mit der Trasse nördlich des Neckars vermieden werden. Ein echter Schnellweg, der so gerade und kreuzungsfrei wie möglich von A nach B führt, wäre ein großer Meilenstein im Großraum Stuttgart und ein Leuchtturmprojekt im Land. Ein Zickzack-Kurs wird dagegen nicht von Radfahrern genutzt werden und ist somit viel Aufwand (Zeit, Geld, Ärger) für die Schublade. Das ist den Planer:innen aber sicherlich klar und wird hoffentlich auch von den Entscheidungsträger:innen beachtet! Eine vorherige Messung des Fahrradverkehrsstroms, wo er sich tatsächlich befindet, wäre deshalb sehr sinnvoll, nachhaltig und damit im Sinne des Steuerzahlers. Ich hoffe nun einfach sehr, dass diese gute Entscheidung, den Radverkehr/Pendlerverkehr zu stärken, nicht aufgrund von auftretenden Schwierigkeiten durch ungute Detailentscheidungen gestört und ad Absurdum geführt wird oder sogar zu einem Konfliktthema in der Bewohnerschaft wird. Dafür möchte ich an alle Beteiligten appellieren. Ich bin Mitglied des Bürgerausschusses Pliensauvorstadt.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
---	---	---	--

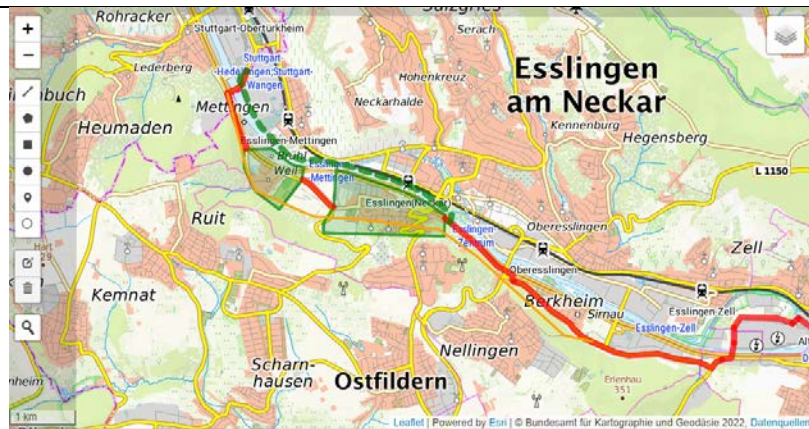
127	<p>„Die Führung des Radschnellweges durch die Pliensauvorstadt (Berkheimer Str. , Brückenstraße, Parkstraße, Weilstraße und die Stuttgarter Str.) halte ich mit Hinblick auf Bebauung und Querungsfrequenz für nicht sinnvoll realisierbar. Als lösbare Alternative sehe ich die Neckarquerung auf Höhe der Villa Merkel und Führung entlang dem anderen Neckarufer. Alternativ sollte eine parallele Führung zu bzw. B10 und Neckar geprüft werden. „</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>		
128	<p>„Bitte bedenken Sie, dass es noch keinen endgültigen Gemeinderatsbeschluss zu Nord- oder Südtrasse gibt und noch kein Artenschutz-Gutachten. Ihre Abfrage ist also sehr hypothetisch.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
130	<p>„Unbedingt Nordvariante. Menschenschutz vor (möglicherweise(!) tangiertem) Artenschutz.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalrums mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse</p>	


			<p>auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
132	<p>„Auf keinen Fall durch die Weilstr., da sind 2 Kindergärten, 2 Schulen und ein Altenheim betroffen.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
133	<p>„Seit Jahren fahre ich mehrfach die Woche mit dem Fahrrad von Oberesslingen nach Stuttgart (Fahrradstraße, Maille, Mettingen). Ich befürworte daher den Ausbau der eingezeichneten Strecke, hilfsweise der Nordvariante. Auf dieser Seite wohnen deutlich mehr Menschen u damit potentielle Fahrradfahren als auf der Südseite. Für diese ist ein Umweg über die PVS unzumutbar. Auch für Einwohner in Reichenbach, Plochingen und Altbach ist ein Umweg über Sirmau nicht vorteilhaft. Allein die Fahrt entlang der B10 ist für Fahrradfahrer eine Zumutung, nicht nur abends u im Winter bei beleuchteten und damit blendenden Autofahrern.“</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene</p>	

	<p>Ich wünsche mir, dass über diese Frage die Praktiker, also Fahrradfahrer wie ich entscheiden und nicht Bürokraten in der Verwaltung, die morgens und abends mit dem Auto in ihre Büros fahren.“</p>		<p>Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
	<p>„Kein Rad-Schnellweg durch die Pliensauvorstadt. Stattdessen vernünftige Anbindung des vorhandenen Radweges auf der Nordseite des Neckars über die Pliensaubrücke, Entschärfung der Konfliktpunkte des Radwegs in der Stuttgarter Straße (Haltestellenbereiche) durch Verzicht auf Haltebuchten, Gemeinsame Fahrrad/Busspur in der Stuttgarter Straße Richtung Westen einrichten, Weilstraße als Fahrradstraße, die für PKW auch nutzbar ist mit Ausnahme des Bereiches um den Roten Platz, der heute bereits Fußgängerzone ist, Dort müssen Radfahrer absteigen und schieben. Sperrung der Stuttgarter Straße für den Durchgangsverkehr, ggf Einbahnstraßenregelung Richtung Westen.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>136</p>		<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	

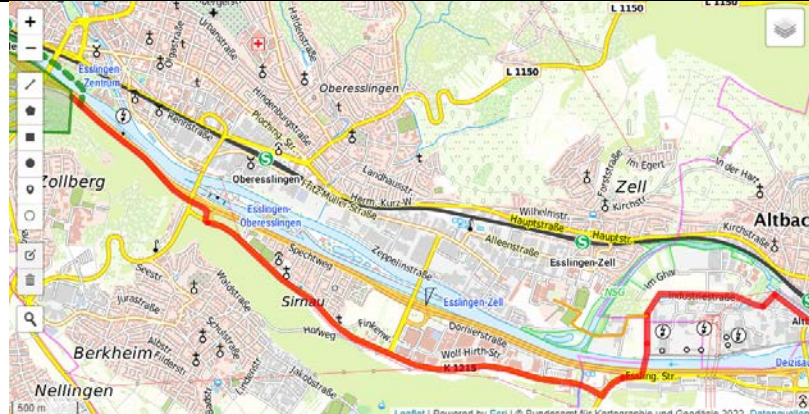
		Gestaltungsmerkmale	Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
137	„Streckenführung parallel zu den Bahngleisen nördlich des Neckars. Eugenie-von-Soden-Straße in unmittelbarer Nähe zum Esslinger Bahnhof als 30er Zone ausweisen, so dass PKW und Fahrräder koexistieren. Nördliche Streckenführung aufgrund der deutlich höheren Bewohnerzahl und der zu erwarteten höheren Nachfrage sinnvoller als eine Führung südlich des Neckars. Die Südführung würde wesentlich weniger Esslinger ansprechen, de Facto wäre die Nutzung durch Bewohner der Stadtteile Oberesslingen, der Stadtmitte, St. Bernhard, Kennenburg, Neckarhalde und Mettingen mindert oder aufgrund der Distanz ausgeschlossen. Eine durchgehende Radschnellverbindung zu Lasten von Natur oder Anwohner um jeden Preis ist nicht sinnvoll. Stattdessen lieber vernünftige 'normale' Radwege punktuell modernisieren oder neu erstellen.“	Gestaltungsmerkmale	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und	
138	„Einbindung der bereits bestehenden und sehr gut ausgebauten Fahrradstraße Hindenburgstraße. Querung in den Norden über die Adenauerbrücke bis zur Hindenburgstraße, anschließend über die Entengrabenstraße und Augustinerstraße in Richtung Mettingen, entlang der Weinberge.“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und	
139	„Ich schlage vor, die Radschnellverbindung auf Höhe	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und	


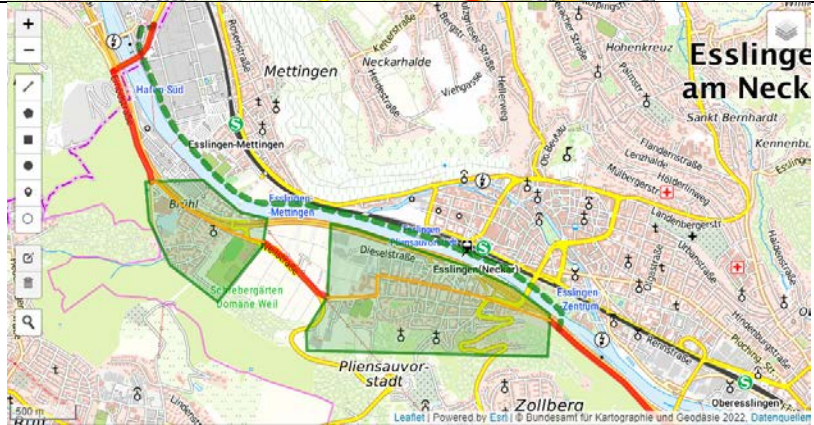
	<p>Adenauerbrücke beginnen oder enden zu lassen und das Zwischenstück zwischen Hedelfingen und Adenauerbrücke mit bestehenden oder neuen Radwegen sowohl im Norden als auch im Süden auszubauen. Die Bürgerinnen und Bürger hätten mögliche Alternativen direkt in ihren Stadtteilen und dadurch eine große Auswahlmöglichkeit. Eine Radschnellverbindung - egal ob Nord oder Süd - spricht weniger Stadtteile an und nutzt letztendlich nur den Gemeinden westlich und östlich Esslingens als "Durchfahrts-/Schnellstraße"</p>		<p>anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>140</p>	<p>„Es muss nicht immer und überall ein Radschnellweg sein, warum kann nicht rund um Esslingen alles bleiben, wie es ist? Ich wünsche mir ein ISEK, das den Namen auch verdient. Ausbau Pliensauschule Grundschule beschlossen, Zweckentfremdung bestehender und für den Ausbau notwendiger Immobilien scheint kein Problem zu sein, Radschnellweg ja, aber nur im Süden. Neckaruferpark im Esslinger Norden ist überhaupt kein Problem, aber ein Fahrrad ist wegen dem Naturschutz nicht möglich. Bewertung der Natur und Artenschutz im Norden, und Erklärung der Minderwertigkeit von Fauna und Flora ohne ein vernünftiges Gutachten. Was ist das für eine Demokratie? Machen Sie was Sie wollen, ich bin enttäuscht, von Ihnen, von der Umfrage, die nur eine Bürgerbeteiligung vorgaukelt, und die</p>	<p>weitere Themen</p>	<p>Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.</p>	

	Entscheidung wahrscheinlich feststeht.“			
142	„Das sogenannte Beteiligungstool ist manipulativ, da es eine Trasse durch die Pliensauvorstadt erzwingen will, obwohl der Esslinger Gemeinderat dies noch nicht beschlossen hat und alle Fraktionen große Bedenken dagegen haben.“	weitere Themen		
148	„Das Problem ist die Fahrt durch die Pliensauvorstadt“	Ausschluss einer Alternativroute	Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
150	„Zwischen Berkheim und Mettingen sollte Radschnellweg im Norden verlaufen und die bereits bestehende Fahrradstraße/Hindenburgstraße, eine der längsten Fahrradstraßen Deutschlands und in der Region, besser ausgelastet werden. Aufgrund der Nutzung einer bereits bestehenden Straße sollten die Gesamtkosten niedriger als bei einem Neubau sein, der Artenschutz müsste ebenfalls bereits beim ursprünglichen Bau der Fahrradstraße/Hindenburgstraße berücksichtigt worden sein. Die weitere Führung über die Entengrabenstraße, Augustinerstraße und Mettinger Straße sollte ebenfalls aus artenschutzrechtlichen Aspekten problemlos sein. Lediglich ein kleiner Abschnitt im Bereich Spielplatz Neckarwiesen wäre ggf. artenschutzrelevant.“	Flora/Fauna	Um den Standard eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse sind neben den Ansprüchen der Radfahrenden und den der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger auch die Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen.	
	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden		

<p>157</p>	<p>„Hallo, ich bin vielfahradfahrer in Raum esslingen. Ich bin ganz klar für die Nordvariante, eine Routenführung durch die P.Vorstadt ist erstens ein Umweg und nicht Zielführend, weiter ist in der Vorstadt sehr viel Fußgänger und Autoverkehr, ich kann mir nicht vorstellen wo hier ein Fahrradweg entstehen soll, eine Fahrradstraße wie In Oberesslingen würde durch die Parkstraße sinn machen, jedoch nicht als Hauptradroute.</p> <p>Meiner meinung nach sollte der Radweg die innenstadt in esslingen unmittelbar passieren, ein Radweg durch den neuen geplanten NeckarPark wäre für mich am sinnvollsten und auch am attraktivsten, Rad und Fußverkehr zu mischen kommt dabei nicht in Frage dies ist einfach viel zu gefährlich. !</p> <p>Ich wünsche mir auch für die Stadt einen sichereren Fahrradabstellplatz, dies ist derzeit echt noch Mangelware, die Stellplätze am ES und am bahnhof sind einfach viel zu wenig, jeder der einmal eine Begehung in der innenstadt macht sollte dies auffallen, das sieht nicht schön aus und ist auch nicht Zielführend.</p> <p>Sehr gerne nehme ich an der Bürgerbeteiligung teil, auch die begehung vor Ort würde mich interessieren ich würde mich sehr gerne aktiv in die Plaunung mit einbringen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...]"</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p> <p>Ausschluss einer Alternativroute</p> <p>Gestaltungs- merkmale</p>	<p>berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist</p>	
------------	---	--	--	---



			<p>bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		Radabstellanlagen	<p>Die Stadt Esslingen prüft kontinuierlich, ob und an welchen Stellen Radabstellanlagen benötigt werden und errichtet im Anschluss an die Prüfung ggf. entsprechende Anlagen. Zudem werden im Rahmen einer Bestandsaufnahme der bestehenden Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen auch die Radabstellanlagen in Esslingen erhoben und hinsichtlich der Art und des Zustandes sowie in Bezug auf die Kapazitäten und Auslastung untersucht.</p>	
162	<p>„Ich finde gut, dass der Radschnellweg geplant ist. Ich denke das ist wirklich wichtig und wird zur Verkehrswende beitragen. 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. Danke!“</p>	weitere Themen	<p>Das Ziel des Baus eines Radschnellweges ist es, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen und sich sicher sowie schnell auch überregional über längere Strecken mit dem Fahrrad fortbewegen zu können. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient auch der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. Der Planungsprozess gestaltet sich als sehr aufwendig und zeitintensiv. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form beansprucht (Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz etc.). Das Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen werden und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dazu dienen entsprechende Belange, Forderungen und Ansprüche zu identifizieren und zu sammeln, um diese im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigen zu können.</p>	
163	<p>„Ein Radschnellweg bringt nur etwas wenn er auch erreichbar ist. Derzeit ist das in Esslingen nicht gegeben da es keine (hinreichenden) Zubringer zum Radschnellweg aus der (Innen)Stadt</p>	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit</p>	

	<p>gibt. Dies gilt insbesondere für die Südvariante denn es gibt hier keine (brauchbaren) Routen auf die andere Neckarseite. Laut Gemeinderat wird geplant den einzigen Überweg, die Pliensau Rad- und Fußbrücke jahrelang zu sperren. Damit wäre eine RS-Weg ad absurdum geführt.“</p>		<p>integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
164	<p>„Wie bereits erwähnt, ein Radschnellweg auf der Südseite braucht unbedingt brauchbare Zubringer. Die Brücken sind rein für den KFZ Verkehr ausgelegt. "Radwege" die den Namen wert sind und auch benutzt werden sind nicht vorhanden. Es braucht also ganz klar Zubringer von der Innenstadt / Oberesslingen zum RS!“</p>	Planungsgrundsätze		
172	<p>„Anbindung zur Berufsschule essentiell. Die Privatstraße duldet aktuell Fahrradverkehr - bitte die Befahrbarkeit mit dem Rad unbedingt dauerhaft sicherstellen.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	

173	<p>„Schmalere Gehweg "Rad frei" unzureichend als Zubringer zur Radschnellverbindung: Für die Anbindung der Stadt Esslingen sowie die Erreichbarkeit des Bahnhofs Oberesslingen (Bike+Ride) ist eine gute, leistungsfähige und auch für (Schul-)Kinder sichere Anbindung auf der Adenauerbrücke notwendig. Dazu muss vorhandener Verkehrsraum umverteilt werden.“</p>	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
175	<p>„Der Streckenverlauf durch die Pliensauvorstadt als auch der Stadtteil Weil/Brühl wäre für mich als Lastenradfahrer mit Anhänger zeitgemäß. Die Stuttgarter Straße und weiterführend die Weilstraße wird von bequemen Autofahrern sehr gerne und intensiv genutzt um den täglich Stau auf der B10 zu umfahren ... jeder stehen diese nun täglich in der Pliensauvorstadt im Stau, Staub, Abgase und eine immense Wärmeentwicklung. Das Ergebnis dieser bisherigen Verkehrswende ist in der Pliensauvorstadt nicht angekommen. Diese Vorstadt ist zu einer Parkstadt mutiert.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
176	<p>„Im Bereich der Stadt Esslingen ist meiner Meinung nach die Nordvariante</p>	Trasseneigenschaften	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante</p>	


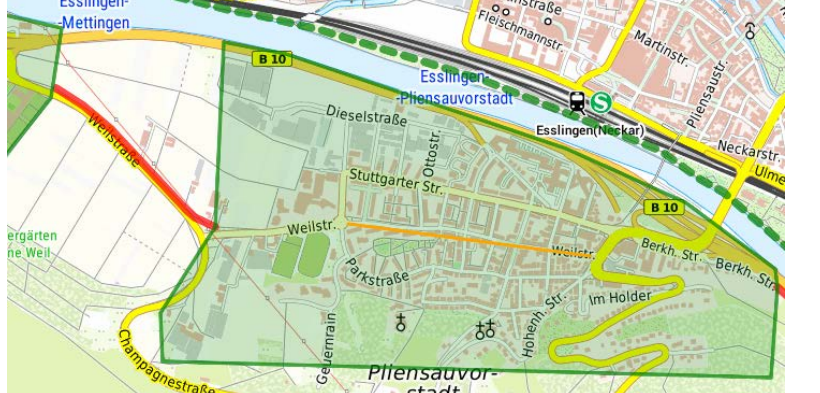
	<p>vorzuziehen, da sie es ermöglicht, kreuzungsfreier mit dem Rad unterwegs zu sein und zugleich eine Anbindung an die S-Bahn Station gegeben ist. Ich als Radfahrer möchte endlich zügig fahren können und nicht durch viele Seitenstrassen und Kreuzungen ausgebremst werden. Dies wird in der Südvariante nicht möglich sein. Wenn der Radweg angenommen werden soll, muss es eine Erleichterung werden und nicht noch stressiger durch mehr Gefahrenstellen, wie sie bei der Südvariante entstehen.“</p>		<p>bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>	
177	<p>„Wie soll dennz.B. die Hindenburgstr. (Fahrradstraße) vernünftig angebunden werden? Vermutlich gar nicht. Wer soll denn aus dieser Gegend den Umweg und das Gekurke durch die Pliensauvorstadt in Kauf nehmen? Da kann ich auch weiter durch die Weststadt und Mettingen radeln... Die Nordvariante am Neckar ist der einzig sinnvolle Verlauf! Alles andere kann man auch gleich bleiben lassen.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
179	<p>„Meiner Meinung sollte die Stuttgarter Strasse als Fahrradstrasse umgewandelt werden, wobei auch Fahrradfahrer rücksichtsvoll auf Fußgänger achten müssen. Die</p>	<p>Alternativrouten der Bevölkerung</p>	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu</p>	

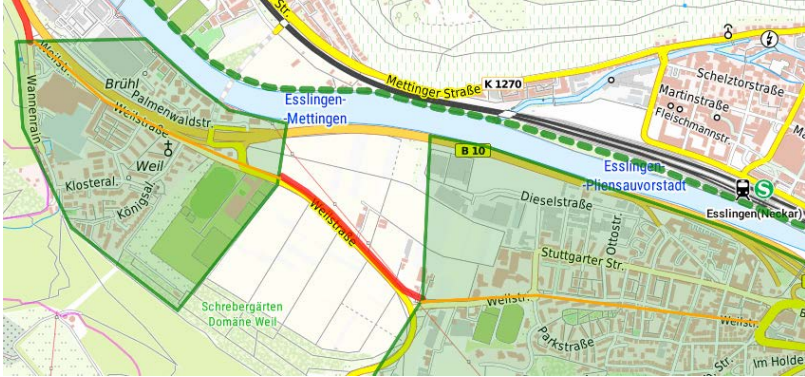
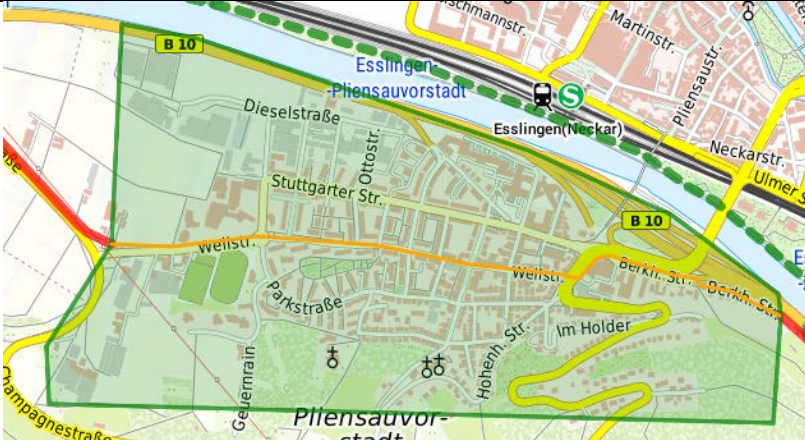
	<p>Weilstrasse erscheint mir wegen der Wegführung über den Roten Platz nicht gut, da dort Veranstaltungen stattfinden, die die Bewohner zusammenführen sollen - was in der Pliensauvorstadt wichtig ist. Morgens fahren viele Schulkinder und Pendler auch über die Fußgängerbrücke in die Stadt und von der Stadt kommend z.B. zur Waldorfschule - die Stuttgarter Strasse schließt an diesem Punkt direkt an. Evtl. könnte man Parkplätze im Bereich Volksbank - Netto abbauen und die Tiefgarage unter dem Rossmann öffentlich besser nutzbar machen.“</p>		<p>berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
<p>196</p>	<p>„Ich bin ein bekennender Nordvarianten-Fahrer. Das ist die beste Route. Hier muss man sich meiner Meinung nach mit den Fussgängern auf ein Szenario einigen. Falls sie gezielte Fragen haben dürfen Sie, wenn Sie möchten, gerne auf mich zukommen.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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</p>	


	<p>Man muss sich ja auch vor Augen führen: Gut geplant, wird er vermutlich angenommen, schlecht umgesetzt, fahren die Leute weiterhin dort wo sie schon bisher fahren.“</p>		<p>Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
197	<p>„Ich bin gegen einen Radschnellweg durch die Stuttgarter Straße in Pliensauvorstadt! Meine Argumente: 1) Dieser Radschnellweg würde diesen Stadtteil mittig teilen und damit spalten.. 2) Dieser Stadtteil wächst durch neue Baugebiete und Zapflasterung von Grünflächen in den nächsten Jahren von 7000 bis mindestens 10000 Einwohnern, zusätzlich haben wir eine riesige Flüchtlingsunterkunft. 3) Schon heute fahren die E- Bike-Fahrer oft rücksichtslos und ohne angepasste Geschwindigkeiten durch die Stadt, ohne dass sie belangt werden können, da sie schnell verschwunden sind. 4) Wir benötigen hier im sehr kinderreichen Stadtteil viele sichere Fußgängerübergänge, auch mit Ampeln, damit Schulkinder, Kindergartenkinder, Familien mit Kleinkindern und vor allem auch ältere gehbehinderte und teilweise blinde und schwer sehbehinderte Bürger sicher über die Straße kommen. Diese sind bei einem Radschnellweg nicht vorgesehen. 4) In der Stuttgarter Straße gilt Tempo 30, das wird von den Rennrad- und E-Bike- Fahrern bestimmt nicht beachtet, da sie ohne Nummernschild gar nicht greifbar sind. Die Wucht E- Bikes und der Lastenräder ist wesentlich größer und der Bremsweg noch länger wie bei herkömmlichen Fahrrädern. Eine Planung am runden Tisch ersetzt nicht das Erleben vor Ort. 5) Kleine Tiere am Neckarufer, wo der Radweg zur Debatte stand, genießen Artenschutz, doch sind wir Menschen nicht auch eine zu schützende Art???</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p> <p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	


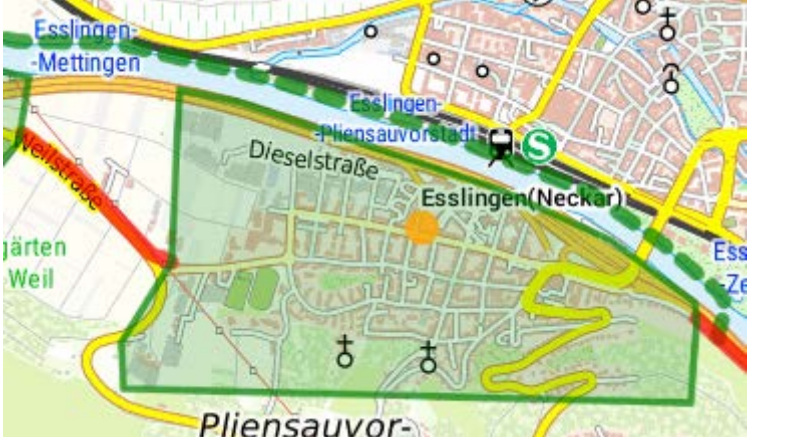
	<p>Bevor man überhaupt Radschnellwege baut muss man doch grundsätzlich über Fahrradkennzeichen und Versicherungspflicht bei allen motorisierten Gefährten über 15 km/h nachdenken. Ich hoffe sehr, dass uns dieser gefährliche Radschnellweg erspart wird. Mit freundlichen Grüßen [...]"</p>			
199	<p>„Es bestehen erhebliche Bedenken ob der Durchführbarkeit einer geeigneten Trasse entlang der Weilstraße, da hier ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von Kfzverkehr zum/ vom Neckarcenter besteht. Zusätzlich führt die Buslinie 102 über die Weilstraße, die aufgrund der nördlich verlaufenden B10 und der neuen 5 geschossigen Wohnbebauung auf der südlichen Straßenseite wohl nur geringfügig verbreitert werden kann. Weiter in Richtung Pliensauvorstadt schließen sich Reihenhäuser und ein Wasserschutzgebiet (schützenswert?) an, welche mit der gegenüberliegenden B10 und Flächen der Straßenmeisterei ebenfalls eine für einen Radschnellweg erforderliche Verbreiterung wohl nicht zulassen. Die Nordtrasse scheint viel einfacher, mit viel weniger Aufwand und mit viel weniger Konfliktpotential zwischen Anwohner, Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußgängern möglich zu sein.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
207	<p>„Um auch nur annähernd attraktiv zu sein im Sinne von geringer Umwege zu gängigen Versorgungs- und Freizeitzielen, bedarf es zwingend einer Führung des RS4 auf der rechten Neckarseite im Gebiet der Stadt Esslingen. Entweder entlang des Neckartalradwegs oder durch Wohngebiete, z.B. über die Fahrradstraße in Oberesslingen. Die geplante Trasse auf der linken Neckarseite entlang der B10 bzw. in Industrie- und Gewerbegebieten erscheint wenig sinnvoll. Die Planung</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder</p>	

	ist insofern nachvollziehbar als dort die Raumwiderstände am geringsten sind, wenig in die Autoverkehrsinfrastruktur eingegriffen werden muss, aber fahren Sie gerne mit dem Fahrrad entlang einer vielbefahrenen Schnellstraße und nehmen dafür auch noch Umwege in Kauf?“		Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
		Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
209	„Ein Radweg entlang des Neckars im Bereich Pliensauvorstadt ist die beste Lösung.“	Alternativrouten der Bevölkerung		
217	„Sollte man die Südroute wählen, sollten eine oder 2 Spuren der B10 für den Radschnellweg verwendet werden. Alternativ wenigstens so bauen, dass ein weiterer unnötiger Ausbau der B10 verhindert wird.“	B 10	Eine Führung im Zuge bzw. neben der B 10 ist für einige Teilbereiche bereits vorgesehen (Reichenbach, Deizisau, Esslingen bis Alicensteg). Auf diese Weise können bestehende Wege genutzt und ausgebaut, Verkehrsströme gebündelt und Flächenverbrauch reduziert werden.	

218	<p>„Auch hier wäre eine Führung auf (Ex-)B10 Verkehrsfläche am sinnvollsten. Keine Wohnstraßen, kein Bus und keine Landwirte wären betroffen.“</p>	B 10	<p>Die Umnutzung bestehender versiegelte Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, um die Umwelteingriffe des Radschnellweg-Neubaus 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. Aufgrund der beengten Lage durch Bebauung und Neckar, kann eine Realisierung des Radschnellwegs neben der B 10 nicht erfolgen.</p> <p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>	
219	<p>„Für die beste Lösung dieser schwierigen Situation halte ich eine Fahrradstraße in der Weilstraße, nur für Anlieger-Kfz freigegeben. Diese Straße wird bisher von Kfz befahren, obwohl sich dort der Rote Platz, die Grundschule und Kitas befinden. Sollte ein Fest auf dem Roten Platz stattfinden, wäre eine Umleitung für Radfahrer denkbar, damit hier keine Konflikte entstehen.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme</p>	

220	<p>„Für die beste Lösung wird eine Fahrradstraße in der Weilstraße sein, die nur für Anlieger-Kfz freigegeben wird. Schon bisher fahren hier Autos, obwohl sich dort der Rote Platz, die Grundschule und Kitas befinden, was m.W. bisher nicht als Problem gesehen wurde. Wenn ein Fest auf dem Roten Platz stattfindet, kann der Radverkehr ja kurzfristig umgeleitet werden, z.B. durch die Parkstraße. Nach der Einmündung der Stuttgarter Straße wird eine Führung über den Landwirtschaftsweg auf der rechten Seite nicht zu umgehen sein. In Weil muss der RSW auf der Weilstraße weitergehen, da keine sinnvolle Ausweichmöglichkeit vorhanden ist.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
224	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, den Radschnellweg über die Pliensauvorstadt und Brühl zu leiten kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen. Diese Streckenführung entspricht nicht dem Charakter eines Radschnellweges. Die Strecke ist länger und kreuzt zahlreiche stark befahrene Hauptstraßen. Für viele Esslinger ist die Steckerführung unattraktiv und wird vermutlich so im Abschnitt nicht angenommen, da es bereits attraktivere Möglichkeiten gibt. Folgende Argumente halte ich gegen die Südvariante.</p> <ul style="list-style-type: none"> - längere Streckenführung - kreuzt mehrere Hauptstraßen - höhere Baukosten - Probleme mit Anwohnern - höhere Vereisungsgefahr durch Verschattung - Radfahrer aus Esslingen werden einen Teilabschnitt nicht annehmen, da es bessere Alternativen gibt. <p>Die Nordvariante kann von Stuttgart kommend heute bereits bis kurz vor</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartals mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
<p>Die Nordvariante kann von Stuttgart kommend heute bereits bis kurz vor</p>		Trasseeigenschaften	<p>Im Rahmen der Vorplanung wurde die Trassenvariante entlang des Nordufers des Neckars bereits untersucht. Diese Variante bietet eine direkte Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung, zudem ist das dort anfallende Potential höher als auf der Neckarsüdseite, dennoch muss stark in die uferbegleitende</p>	


	<p>dem Esslinger Hauptbahnhof befahren werden und soll zukünftig ohnehin bis zum Landradsamt ausgebaut werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...]“</p>		<p>Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden, um eine Standardbreite von 4,00 m zu erreichen und so einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf zu gewährleisten. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.</p>
228	<p>„Bitte Möglichst getrennte Führungen einrichten. Den Autoverkehr könnte man bei hoher Belastung auch über die Parkstraße überführen.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p> <p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	


230	<p>„Diese (grün gestrichelte) Route ist die sinnvollste, weil einleuchtendste Route durch Esslingen nach dem Alicensteg. Gründe: es ist die trotz aller Sperrungen und Ausnahmen seit Jahrzehnten genutzte Radstrecke (1), sie hilft, die Stadt tatsächlich schnell und direkt auf dem Rad zu erreichen und zu queren (2), sie ist intuitiv erkennbar für die Radfahrenden und als Strecke attraktiv (3) - eine gewundene Strecke über Pliensauvorstadt und Weilstraße wird auch bei bester Beschilderung m.E. wenig genutzt bleiben, der Verkehr dennoch weiter über die grüne Route laufen. Für Radfahrende sind direkte Strecken wichtiger als für Autofahrende!“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
231	<p>„Bzgl. Querschnitte: Eine eindeutige Trennung von Radinfrastruktur von anderen Verkehrsmitteln ist notwendig (keine Kombination mit Busspur o.Ä.), wenn die Route eine Verbesserung ggü. des aktuellen Bauzustandes sein soll. Aktuell *ist* die Trennung im vorgeschlagenen Verlauf durch die Pliensauvorstadt schon besser gelöst (wenn auch sanierungsbedürftig).“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine</p>	


			Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
232	„Routenführung über Hedelfinger- und Diesel Str. mit Weiterführung durch Industriegebiet und Feldwege nach Weil; B10-Ausfahrt ggf. sperren“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
		B 10	Eine Führung im Zuge bzw. neben der B 10 ist für einige Teilbereiche bereits vorgesehen (Reichenbach, Deizisau, Esslingen bis Alicensteg). Auf diese Weise können bestehende Wege genutzt und ausgebaut, Verkehrsströme gebündelt und Flächenverbrauch reduziert werden. Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, vor allem um die Umweltbilanz des Neubaus des Radschnellwegs zu minimieren. Die B 10 ist zwischen Esslingen und dem Plochinger Dreieck bereits stark überlastet. Eine Reduzierung von Fahrstreifen auf der B 10 würde zu einer starken Verschlechterung des Verkehrsablaufs führen, da eine Umnutzung ohne die Einschränkung bestehender Kfz-Verkehrsbeziehungen in der Regel leider nicht möglich ist. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren	


			<p>und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>	
233	„Direkte Verbindung zwischen Weil und S-Bahnhof Mettingen sicherstellen“	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
235	<p>„ab hier würde ich stark für die Nordvariante, also über die bestehende Fußgängerbrücke auf den bestehenden Radweg im Merkelschen Park plädieren: 1. der vorhandene Neckarradweg Richtung Weil muss eh dringend saniert werden, ist selbst für Fußgänger eine Zumutung. 2. die seit Jahren gesperrte bestehende Fußgängerbrücke wird schmerzlich vermisst von Fußgängern zum Zollberg und von (Alltags-)radlern, die Baumaßnahmen und Umleitungen bzw Straßenverkehr beim Landratsamt vermeiden wollen. 3. die vorgeschlagene Südvariante ist aufwendig, tangiert stark den Autoverkehr und kann mit dem bestehenden Radnetz von Orstkundigen gefahrlos umfahren werden, bietet also keinen echten Nutzen oder Mehrwert . 4. Die Umfahrung und die Zufahrtsmöglichkeiten zum Esslinger Bahnhof bzw zur Altstadt gehört auf die Esslinger (Nord-)Seite und nicht in die Pliensauvorstadt. 5. Das gilt auch für die PH, Dickareal und neue Weststadt insgesamt. 6. Tierschutz ist wichtig, aber der bisherige verwahrloste und dennoch</p>	<p>Planungsgrundsätze</p>	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine</p>	
		Bevorzugung einer Trasse		

	<p>viel genutzte Neckarradweg braucht ebenso Bestandsschutz und Sanierung. Darf nicht zum bahnhofsnahe Getto werden!</p> <p>Soweit die Meinung und dringende Bitte eines Alltagsradlers, der seit 30 Jahren viel in und um Esslingen unterwegs ist.“</p>		<p>Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
		<p>Bauliche Maßnahmen</p>	<p>Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p>	
<p>236</p>	<p>„ich unterstütze die Neugestaltung der Pliensaubrücke voll, aber 2 Fehler der letzten Sanierung sollten verhindert werden: 1. bitte einen farbigen und damit optisch erkennbaren Radstreifen auf der Brücke und 2. unbedingt Abfahrten sowohl zur S-Bahn wie auch zum Merkelschen Park , auch wenn man sich (fälschlicherweise!) gegen die Nordradwegvariante entscheiden sollte.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als</p>	

237	<p>„dringend nötig erachte ich Radweganbindungen und farbliche Kennzeichnungen von der Hindenburgstraße zum Fernradweg (egal ob Nord- oder Südvariante) und zum Bahnhof ES.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		<p>Planungsgrundsätze</p>	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
241	<p>„Durch die Pliensauvorstadt darf es keinen Radschnellweg durch die verkehrsberuhigte Zone der Weilst. geben, vorbei an Kindergarten und Grundschule. Dafür bietet sich aber die Stuttgarterstr. an, die seit einiger Zeit Tempo 30-Zone ist und auf der schnelle Fahrradfahrer und Autofahrer bis Tempo 30 gemeinsam Platz haben. Hier könnte sogar eine weitere Fahrradstraße eingerichtet werden.“</p>	<p>Ausschluss einer Alternativroute</p>	<p>Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilst. im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung</p>	

			auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
		Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadttring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
242	„Stuttgarter Str. würde sich bei Wegnahme der Autoparkplätze für den Fahrradweg eignen. Oder durch die Weilstr. (als Fahrradstr.), da dort weniger Verkehr. Dafür dann die Grundschule als Gefahrenstelle“	Alternativrouten der Bevölkerung		
244	„Ich bin für die Nordvariante, entlang dem Neckar. Alle andere Varianten sind schlecht für Fahrradfahrer. Selbst bin ich auch Naturschützer, sehe aber keine gravierende Auswirkung durch die Fahrradtrasse auf die Natur.“	Flora/Fauna	Um den Standard eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren Verkehrsablauf zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse sind neben den Ansprüchen der Radfahrenden und den der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger auch die Aspekte des Umweltschutzes zu berücksichtigen.	
246	„Eine Möglichkeit den Radschnellweg durch die Pliensauvorstadt zu führen ist: Kommend von der Berkheimerstr. den weiteren Verlauf über die	Ausschluss einer Alternativroute	Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden neben möglichen Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aufgrund von objektiven oder subjektiven Aspekten aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind.	

	<p>Brückenstr. und Stuttgarterstr. zu führen. Der Kreuzungsbereich Brückenstr., Zollbergstr. und Stuttgarterstr. könnte in Form eines Kreisels (oder gar Doppelkreisels) umgestaltet werden. Keinesfalls sollte der Radschnellweg über die Weilstr. weitergeführt werden, weil hier Altenheim, Kindergarten und Grundschule direkt betroffen wären“</p>		<p>Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt. Ziel der Fachplanung ist es, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits den Ansprüchen der Radfahrenden in Zusammenhang mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits auch die Belange der Anliegerinnen und Anlieger sowie des Umweltschutzes berücksichtigt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trassen werden deshalb Straßen oder Streckenabschnitte, die aus Sicht der Bevölkerung auszuschließen sind, berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
		<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

251	<p>„Lösung über Stuttgarter Strasse an neuer Schule vorbei am Danfoss-Areal entlang weiter Richtung Eberhard-Bauer-Stadion, weiter durch Weil über Königsallee, Klosterallee, Wannrain-Richtung Stuttgart -Hedelfingen. Lösung vorteilhaft, da so gut wie kein Verkehr. Nutz in Plisauvorstadt bereits vorhanden Radweg und schliesst an der B10 und am Wannrain an.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Plisauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
252	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, ich schreibe Ihnen im Namen der Sportfachschaft des Mörike-Gymnasiums in Esslingen und möchte den dringenden Appell für die Nordvariante des geplanten Radschnellwegs und die Renovierung des Alicenstegs nochmals in den Fokus rücken. Die Schließung des Alicenstegs im Jahr 2015 hat verheerende Auswirkungen auf den Sportunterricht an unserer Schule gehabt. Dieser Steg war viele Jahre die Hauptverbindung zwischen der Innenstadt und dem Sportplatz am Zollberg, der für die Umsetzung des Bildungsplans von entscheidender Bedeutung ist. Die Schülerinnen und Schüler des Mörike-</p>	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

Gymnasiums waren in der Lage, den Sportplatz fußläufig zu erreichen und Sportunterricht in einem angemessenen Rahmen zu genießen.


Die Schließung des Alicenstegs hat jedoch dazu geführt, dass unsere Schülerinnen und Schüler erheblich eingeschränkt sind. Die derzeitige Situation zwingt uns zu komplexen organisatorischen Lösungen, die nicht nur den Sportunterricht erschweren, sondern auch die Schülerinnen und Schüler belasten.

Die Nordvariante des Radschnellwegs ist die Lösung, die dringend benötigt wird. Sie würde nicht nur den Schülerinnen und Schülern des Mörike-Gymnasiums, sondern auch der gesamten Gemeinschaft zugutekommen. Es wäre nicht nur eine Wiederherstellung einer wichtigen Verbindung, sondern auch die Sicherung einer qualitativ hochwertigen Bildung.


Wir appellieren an die Stadt Esslingen, die Nordvariante zu wählen und den Alicensteg wieder begehbar zu machen. Dies ist nicht nur im Sinne des Mörike-Gymnasiums und des Sportunterrichts, sondern auch im Interesse der Bildung und der Zukunft unserer Schülerinnen und Schüler.




Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Verständnis.


Mit freundlichen Grüßen [...]"


254	„Route außerhalb der Ortschaft“	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
255	<p>„Es gibt noch weitere gewichtige Gründe, die für diesen Steg sprechen: Der Alicensteg steht für die Geschichte, Gegenwart und Zukunft Esslingens.“</p> <ul style="list-style-type: none"> •Er ist das Herzstück einer historischen Wegeverbindung, die eng mit der Industrialisierungsgeschichte der Stadt verbunden ist. •Er verbindet Berkheim und den Zollberg attraktiv und sicher mit der Innenstadt. •Er hat touristische Bedeutung als Teilstück des Jakobswegs und des Hauptwanderwegs 3 des Schwäbischen Albvereins. •Er macht die Jugendfarm für Kinder und Familien vom Merckelpark aus fußläufig erreichbar. •Er ist ein unverzichtbarer Bestandteil eines leistungsfähigen 	Planungsgrundsätze	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
		Bevorzugung einer Trasse	Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der	

	<p>Fußwegenetzes in einer zukunftsfähigen Stadt, die sich den Herausforderungen des Klimawandels stellt.</p> <p>Der aktuelle Zustand des Neckarradwegs in Richtung Weil ist äußerst besorgniserregend und stellt selbst für Fußgänger eine große Belastung dar. Eine dringende Sanierung ist unumgänglich.</p> <p>Die seit Jahren gesperrte Fußgängerbrücke wird schmerzlich vermisst, insbesondere von Fußgängern, die den Weg zum Zollberg nehmen möchten, sowie von Radfahrern im Alltag, die die Baustellen und Umleitungen im Bereich des Landratsamts umgehen möchten.</p> <p>Die vorgeschlagene Südvariante stellt eine erhebliche Herausforderung dar, da sie den Autoverkehr stark beeinträchtigt und von Ortskundigen leicht umfahren werden kann, ohne einen echten Nutzen oder Mehrwert zu bieten.</p> <p>Die Umfahrung des Esslinger Bahnhofs und die Zufahrtsmöglichkeiten zur Altstadt sollten auf die Esslinger Nordseite verlegt werden und nicht in die Pliensauvorstadt führen.“</p>		<p>Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
256	<p>„Mir ist die Südvariante zu wenig an Esslingen angebunden. Ich fürchte, dass sie sich wegen vieler Kreuzungen nur schlecht fahren lässt.“</p>	<p>Bevorzugung einer Trasse</p>		


257	<p>„Route entlang der B 10, Start Berkheimer Straße entlang Tunnel Ausfahrt Esslingen, dann entlang B10 ehemaliges Daimler-Ausbildungszentrum bis Eberhard-Bauer Straße dann auf Weilstraße BZW. vorher Abzweig auf Hedelfinger Str, dann auf Dieselstraße und bis Eberhard-Bauer Straße dann auf Weilstraße Vielen Dank für die Prüfung dieser Route“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
258	<p>„Bei einem nördlichen Verlauf ist Esslingen besser angebunden, und die Trasse am Neckar ließe sich vermutlich auch besser fahren als das Stückwerk durch die Pliensauvorstadt.“</p>	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4</p>	


			werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.	
259	„Route Berkheimer Straße auf Stuttgarter Str. bis Hedelfinger Str. dann auf Dieselstraße -Eberhar-Bauer Str. bis zur Weilstraße“	Alternativrouten der Bevölkerung	Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene	
260	„Schnellste verkehrstechnisch beste Route Berkheimer Straße auf Stuttgarter Str. dann bis zur Weilstraße“	Alternativrouten der Bevölkerung	Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.	
261	„schnelle und gute vom MIV getrennte Route Berkheimer Straße auf Zollbergstr. dann auf Parkstraße zur Weilstraße“	Alternativrouten der Bevölkerung		
262	„Dieser Streckenabschnitt des Neckarufers sollte neu asphaltiert und verbreitert werden, bzw. der parallele Schotterweg genutzt werden um Fuß- und Radverkehr getrennt zu führen. Der Belag ist in einem sehr schlechten Zustand. Begründung: Dieser Abschnitt des Neckarufers und des	Bauliche Maßnahmen	Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen	


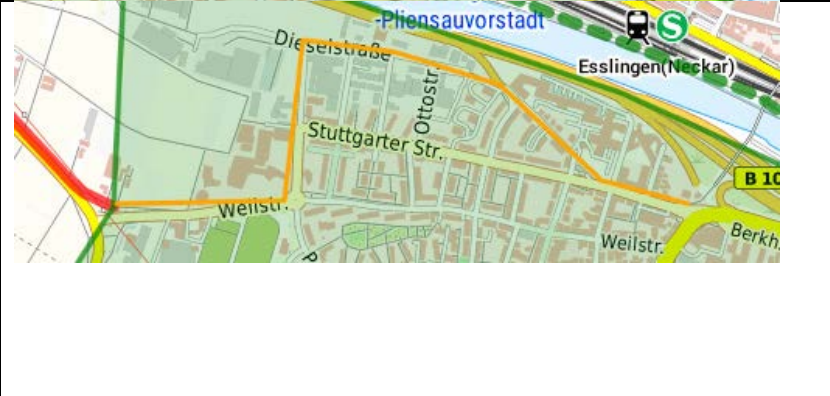
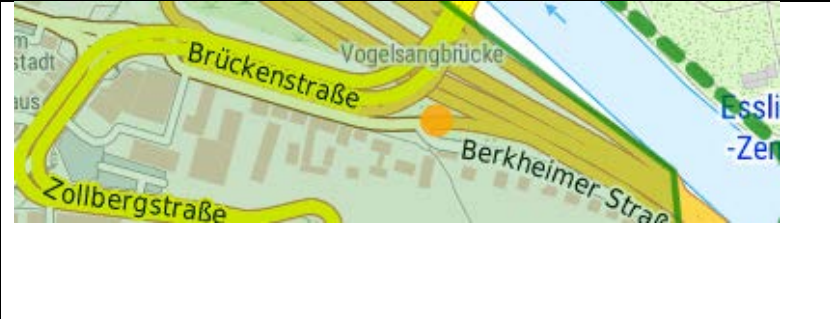
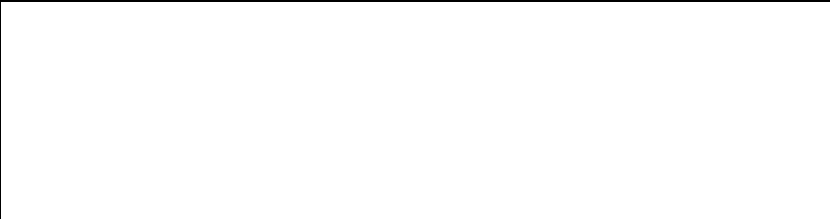
<p>Neckartalradwegs (Radnetz BW) ist eine wichtige und hoch frequentierte Verbindung sowohl für Alltagswege Zufuss als auch mit dem Rad und für Spaziergänge und Hundeausführen. Auf diesem Abschnitt ist der Weg allerdings viel zu schmal, damit die beiden wichtigen selbstaktiven Fortbewegungsformen gut funktionieren. Auf dem zu schmalen Streckenabschnitt können Zufußgehende nur überholt und passiert werden, wenn sie hintereinander gehen. Ständige Störungen sind die unangenehmen Folgen.</p> <p>Für viele ältere Personen, weniger selbstbewusste RadnutzerInnen und mit Kindern ist das Radfahren auf dem Neckaruferweg aber alternativlos. Selbst wenn auf der parallel verlaufenden Mettinger Straße ein Radschutzstreifen angeboten würde, wäre für viele die ungeschützte Fahrt im dichten MIV auf der parallel verlaufenden Mettinger Straße keine Option. Deutlich reduzierte NutzerInnenzahlen zeigten bereits mehrere Baustellenumleitungen des Neckartalradwegs auf diesem Streckenabschnitt. Nach meiner Kenntnis sind die Bemühungen der Stadt Esslingen an der Mettinger Straße eine geschützte Radführung einzurichten nicht erfolgversprechend. Außerdem gibt es Richtung Westen keine Weiterführung, die das Potential hat wirklich viele Menschen im Alltag aufs Rad zu locken. Mit der Fertigstellung des Neckaruferparks stehen dort getrennte und gute Fuß- und Radführungen zur Verfügung, welche sowohl nach Westen wie auch nach Osten potentialhebende Anschlüsse benötigen.“</p>		<p>werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p>	
	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen der Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
	<p>Planungsgrundsätze</p>	<p>Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem</p>	


			<p>sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
264	<p>„Auf diesem Streckenabschnitt könnte heute schon mit geringfügigem Aufwand (Geländerhöhung) der Radverkehr außerhalb des Parks geführt werden. Heute stört sich das hohe Aufkommen von sich Rad- und Fußverkehr im Park gegenseitig.“</p>	Bauliche Maßnahmen	<p>Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.</p>	
265	<p>„Aus meiner Erfahrung heraus könnte der RS4 problemlos über die Weilstraße geführt werden. Z.B. kann die Fuß- und Radbrücke in Konstanz über den Rhein problemlos zu Fuß gequert werden obwohl im Durchschnitt täglich ca. 23 000 Radfahrende dort queren. [...]“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des</p>	


			<p>Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
266	„plädiere für die Variante Nord ab Alicensteg“	Bevorzugung einer Trasse	<p>Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars bis nach Esslingen wurde bereits im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential 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 und sicheren 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 Neckartalarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Um das geringere Potential der Südtrasse auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass der Radschnellweg gut zu erreichen ist. Im Rahmen der Trassenfindung für den RS4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013, in welcher unter anderem auch die Anbindungen zum RS4 analysiert werden.</p>	
267	„Der Radweg sollte im Bereich Pliensauvorstadt möglichst wenig durch das Wohngebiet verlaufen. Direkt an der B10 wäre wünschenswert. Die Ausfahrt B10, die dazu gekreuzt werden müsste, könnte	B 10	<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. Darüber hinaus gibt es auch eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse des Radschnellwegs mittels</p>	


	<p>ersatzlos gestrichen werden, Ausfahrt Weil scheint mir ausreichend. Alternativ müsste dort eine Radunter- oder -überführung gebaut werden.“</p>		<p>eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfählen 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 dem Regierungspräsidium notwendig. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>
268	<p>„Die große Kreuzung an der Brückenstraße könnte unterquert werden. Dazu könnte die aktuelle Fußgängerunterführung teilweise genutzt werden.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	



<p>269</p>	<p>„Hier wurde 2022 der Knoten umgebaut ohne die bis ins Detail fertige geplante und mit ADFC und VCD abgestimmte Radführung. Hier sind alle Dokumente dazu im Rathausinformationssystem einsehbar: https://ris.esslingen.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZKDxkc8bYndg5OWbfv4X0</p> <p>Begründet wurde der Entfall mit der optionalen Führung des RS4 über diese Route. Für uns Verbände ist die Herausnahme der Radverbindung nicht nachvollziehbar. Denn auch schon damals hätte man den Knoten mit Radverbindung im RSV-Standard umsetzen können und sogar noch die eine 90% Förderung aus der Kombination von Landes- und Bundesförderung dafür nutzen können. Jetzt muß der Knoten 2-mal umgebaut werden, womöglich mit einem deutlich höheren Finanzierungsanteil für die Stadt Esslingen. Um wenigstens die fachpersonellen Aufwände gering zu halten würden wir raten auf die damaligen Planungen aufzusetzen. Aus VCD-Sicht sollte im Wesentlichen der zu schmale Schutzstreifen (1,25m ist ein veralteter Standard) vor der Engstelle an der Haltestelle Fahrtrichtung Osten z. B. durch eine Fahrrad-Piktogrammreihe (sharrow) ersetzt werden. Die Radstreifen Richtung Westen sollten im Knotenbereich wo immer möglich durch Schwellen und/oder Leitboys vor Überfahren des MIV geschützt werden. Wir würden uns freuen zu aktuellen Planungen in den gemeinsamen Austausch zu kommen [...]“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
------------	--	----------------------------	---	---

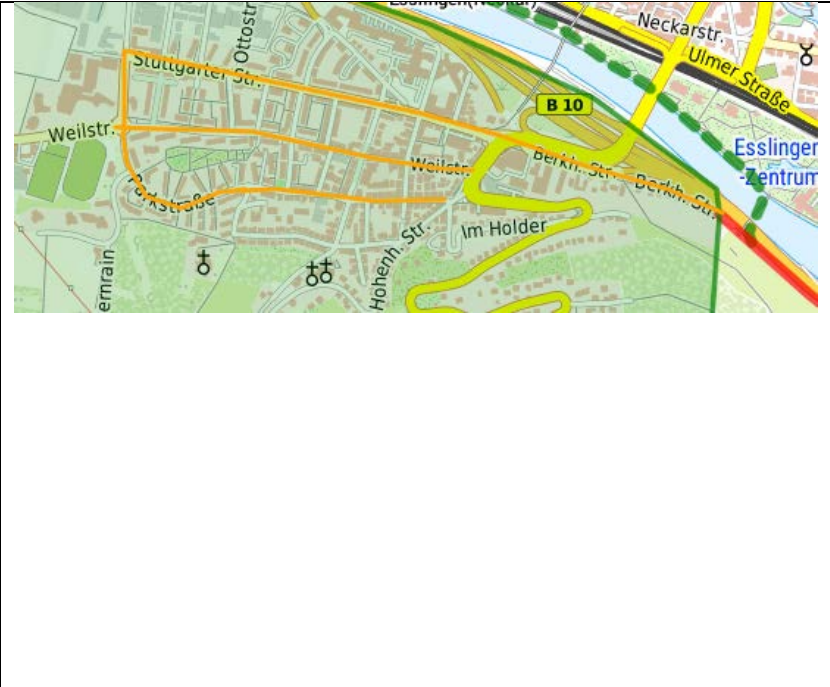
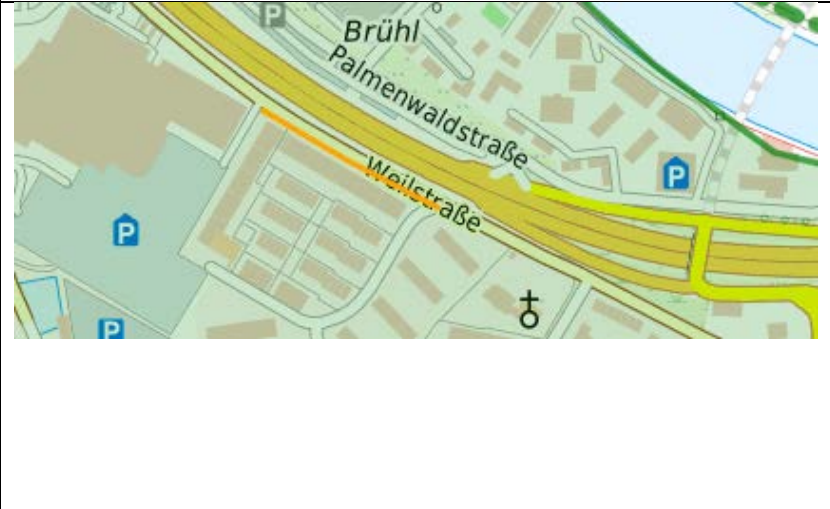
272	„B10 Ausfahrt schließen. Ermöglicht Nutzung der Straße als Fahrradstraße. Sollte keine Problem für KFZ-Verkehr erzeugen da nächste Ausfahrt nur wenige Meter später.“	B 10	<p>Eine Schließung der B10-Ausfahrt in der Pliensauvorstadt (in der Verlängerung der Karl-Pfaff-Str. bzw. Hedelfinger Str.) ist aufgrund des geringen Abstands zwischen den Anschlussstellen ES-Mettingen und ES-Pliensauvorstadt denkbar, führt aber zu Verkehrsverlagerungen in der Pliensauvorstadt. Daher ist diese Maßnahme eng mit der Stadt und den städtischen Entwicklungsplänen für die Pliensauvorstadt abzustimmen. Eine Schließung kann im Rahmen der geplanten Workshops diskutiert werden.</p> <p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten, die im Zuge der Onlinebeteiligung eingezeichnet und benannt wurden, im Zuge der Trassenwahl zu prüfen und anschließend auch entsprechend zu berücksichtigen.</p>	
273	„Hedelfinger Straße, Dieselstraße als Fahrradstraße. B10 Ausfahrt muß jedoch geschlossen werden. Eigentumsausgleich über gewonnene Fläche B10 Ausfahrt. Da Fläche für Verbindung Hedelfinger Str.- Dieselstr. benötigt wird.“	B 10	<p>Im Zuge der weiteren Planung des Radschnellwegs in der Pliensauvorstadt sollen im Rahmen eines Bürgerworkshops verschiedene Varianten diskutiert werden. Dabei wird auch die Führung des Radschnellwegs in der Berkheimer Straße thematisiert. Eine Schließung der B10-Auffahrt ist aufgrund des geringen Abstands zwischen den Anschlussstellen ES-Mettingen und ES-Pliensauvorstadt denkbar, führt aber zu Verkehrsverlagerungen. Daher ist diese Maßnahme eng mit der Stadt und den städtischen Entwicklungsplänen für die Pliensauvorstadt abzustimmen. Eine Schließung kann im Rahmen der geplanten Workshops diskutiert werden. Grundsätzlich würde eine Schließung der B10-Auffahrt die Führung des Radverkehrs erleichtern.</p>	
274	„Schließen der B10 Einfahrt. wenige Meter davor gibt es bereits eine Einfahrt. U-Turn auf Brücke oder Umgestaltung der KFZ Führung würde dies ermöglichen. KFZ-Zahlen sind hier sicherlich nicht sehr hoch. Dies ermöglicht Radführung auf der Berkheimer Str.“	B 10	<p>Im Zuge der weiteren Planung des Radschnellwegs in der Pliensauvorstadt sollen im Rahmen eines Bürgerworkshops verschiedene Varianten diskutiert werden. Dabei wird auch die Führung des Radschnellwegs in der Stuttgarter Straße thematisiert. Um die Verkehrsmengen in der Stuttgarter Straße und auf der Ausfahrt Esslingen-Pliensauvorstadt einschätzen zu können, bietet es sich an Verkehrszählungen durchzuführen. Eine Schließung der B10-Ausfahrt in der Pliensauvorstadt (in der Verlängerung der Karl-Pfaff-Str. bzw. Hedelfinger Str.) ist</p>	
276	„Man müsste wohl mal prüfen ob die Stuttgarter Straße auf eine KFZ-Verkehrsstärke reduziert werden kann, sie eine Fahrradstraße möglich macht. Eventuell ist das möglich, wenn man die B10 Ausfahrt dort schließen könnte. Es ist die mittlere von drei Ausfahrten, die in kurzer Abfolge hintereinander angeboten werden.“	B 10	<p>Im Zuge der weiteren Planung des Radschnellwegs in der Pliensauvorstadt sollen im Rahmen eines Bürgerworkshops verschiedene Varianten diskutiert werden. Dabei wird auch die Führung des Radschnellwegs in der Stuttgarter Straße thematisiert. Um die Verkehrsmengen in der Stuttgarter Straße und auf der Ausfahrt Esslingen-Pliensauvorstadt einschätzen zu können, bietet es sich an Verkehrszählungen durchzuführen. Eine Schließung der B10-Ausfahrt in der Pliensauvorstadt (in der Verlängerung der Karl-Pfaff-Str. bzw. Hedelfinger Str.) ist</p>	


	<p>Dann könnte man zusätzlich die Verkehrsfläche für den eng verdichteten Stadtteil nutzen.“</p>		<p>aufgrund des geringen Abstands zwischen den Anschlussstellen ES-Mettingen und ES-Pliensauvorstadt denkbar, führt aber zu Verkehrsverlagerungen in der Pliensauvorstadt. Daher ist diese Maßnahme eng mit der Stadt und den städtischen Entwicklungsplänen für die Pliensauvorstadt abzustimmen. Eine Schließung kann im Rahmen der geplanten Workshops diskutiert werden.</p>	
<p>278</p>	<p>„Hier findet heute bereits mehr Radverkehr als KFZ-Verkehr statt. Eine Umwidmung als Fahrradstraße sollte geprüft werden. Aufgrund der Wichtigkeit der Radverbindung in Tallängsrichtung.“</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
<p>279</p>	<p>„Die meisten Menschen in Esslingen leben nördlich des Neckars. Davon werden nur wenige einen RS4 auf der Südseite nutzen. Deshalb und für den innerstädtischen Fuß- und Radverkehr ist der Lückenschluss zwischen Hindenburgstraße (Fahrradstraße) und Maillekreuzung besonders wichtig. 7 Jahre Erfahrung mit den schmalen Radschutzstreifen auf der Kiesstraße zeigen, dass Radfahren für die meisten Menschen dort keine Option ist. Die meisten die dennoch die Verbindung mit dem Rad nutzen, lassen sich in die Fußgängerzone Küferstraße (Radfreigabe in Schrittgeschwindigkeit) verdrängen. Die Funktion der Fußgängerzone scheint aber nur für den Radzielverkehr nicht für den Raddurchgangsverkehr verträglich.</p> <p>Für ein geschützte Radführung und damit einen Lückenschluss im Radnetz gibt es mehrere Planungskonzepte. Insbesondere das Konzept Wechselspur mit geschütztem Zweirichtungsweg</p>	<p>Gestaltungsmerkmale</p>		

	<p>könnte auch landesweit als Pilotprojekt besonders beachtet und unterstützt werden. https://ris.esslingen.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZV2ARIEBvMyFwXn1NvP4Nk8 Zur Netzfunktion siehe auch die „Radkonzeption für die östliche Innenstadt“ aus 2021 https://ris.esslingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbswv4j7EpsHN eG-4MVkbXPwJCfnjBNfHPXfK0WcAkw9/Radkonzeption_fuer_die_oestliche_Innenstadt.pdf“</p>			
282	<p>„Der Fußweg (mit Radfreigabe) zwischen Freibad Esslings und Neckar ist seit seinem Bau immer sehr stark frequentiert von SpaziergängerInnen und Menschen die mit dem Rad unterwegs sind. Dabei ist der 3m breite Weg oft stark überlastet und die beiden selbstaktiven Fortbewegungsformen stören sich dort gegenseitig. Abhilfe könnte es bringen, wenn der zügig voran wollende Raddurchgangsverkehr auf der Kurt-Schumacher-Straße geführt würde. Entweder auf einem geschützten Radstreifen im Seitenraum der Fahrbahn oder über einen Abschnitt Fahrradstraße. Die Netzfunktion dieses Abschnitts ist aufgezeigt in der „Radkonzeption für die östliche Innenstadt“ aus 2021 https://ris.esslingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbswv4j7EpsHN eG-4MVkbXPwJCfnjBNfHPXfK0WcAkw9/Radkonzeption_fuer_die_oestliche_Innenstadt.pdf“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
283	<p>„Der Neckaruferweg parallel zur Zeppelinstraße ist sehr stark frequentiert sowohl von SpaziergängerInnen als auch von BerufspendlerInnen mit dem Rad und Menschen die in ihrer Freizeit das Rad nutzen. Der Uferweg ist für das hohe</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die</p>	

	<p>Aufkommen viel zu schmal, so stören sich diese beiden Fortbewegungsarten hier ständig gegenseitig. Abhilfe könnte eine getrennte Radführung auf dem aktuellen ufernahen Parkstreifen der Zeppelinstraße bringen. Dort sind heute sowohl private Wohnmobile und Anhänger abgestellt als auch LKW außerhalb des Speditionsgeländes der Fa. Weiss. Hier sollte einmal abgewogen werden ob es wichtiger ist Wohnmobil HalterInnen das anmieten eines eigenen Parkplatzes zu ersparen oder vielen Menschen entspanntes Zufußgehen und Radfahren zu ermöglichen? Den RS4 an dieser Stelle lehnte Esslingen ab, weil man den Grünzug am Neckarufer ganz für die Naherholung reservieren wolle. Jedoch verkaufte die Stadt, entgegen ihrer Zielsetzung, 2019 den westliche Teil der Zeppelinstraße an die Spedition Weiss. Im übrigen gibt es einen langjährigen Gemeinderatsbeschluss der die Ansiedelung von Logistikfirmen ausschließt, weil diese nur wenige und schlecht bezahlte Arbeitsplätze bringen und Kosten für Straßensanierung verursachen.“</p>		<p>Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
284	<p>„Wirklich geschützt fühlen sich viele Menschen hier am Neckarnordufer mit dem Rad, jedoch fehlen für den stark verdichteten Stadtteil Oberesslingen, Gartenstadt mindestens eine Bahnunterführungen die man mit Rollator, dem Rollstuhl, dem Einkaufstrolley, dem Kinderwagen und dem Fahrrad passieren kann. So können viele Menschen nicht auf die andere Seite der Bahnlinie gelangen. Gut wäre der Tteppenfreie Umbau mindestens einer dieser Unterführngen.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des</p>	
286	<p>„Zwischen Wehrneckarasse und Ritterstraße führt aktuell die Radwegweisung durch den Park und</p>	Gestaltungsmerkmale		

	<p>auf den nicht freigegebenen und zu schmalen Gehweg zwischen Park und Maillestraße und endet an einem hohen Bordstein und dem Zebrastreifen am Rechtsabbieger aus der Fußgängerzone Ritterstraße. Davon ist der Aufenthalt in Park und auf dem Gehweg erheblich gestört. Als Radführung wurde seit Jahren ein Zweirichtungsweg auf der ohnehin stark überdimensionierten Abbiegespur angrenzend an den Park diskutiert. So könnte der Raddurchgangsverkehr um den Maillepark drumherum geführt werden.“</p>		<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
287	<p>„Das queren der Fußgängerströme mit dem Rad stört den Betrieb auf dem Bahnhofsvorplatz erheblich. Der Neckartalradweg wird dorthin umgeleitet. Eine konfliktfreie Führung der Raddurchgangsrouten ist notwendig.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
288	<p>„Die Umleitung des Neckartalradwegs und Radnetz BW führt über die Fleischmannstraße. Mit Rechts-vor-Links und erheblichem KFZ-Verkehr ist es hier gefährlich mit dem Rad zu fahren. Der Unfallatlas weist diesen Bereich als Unfallschwerpunkt aus. Geplant war die Fleischmannstraße eigentlich immer als Fahrradstraße und die Hochschule schlägt ohnehin eine verkehrsberuhigte Verbindung zwischen ihren zwei Standorten vor.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
289	<p>„Aufgrund hier immer auf dem geschotterten Gehweg parkenden KFZ ist die Blickachse in die Eugenie-von-Soden Straße stark beeinträchtigt. Das queren der Straße ist insbesondere mit Kindern und für nicht so versierte Radnutzerin so eine Überforderung.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	

290	<p>„Aus meiner Sicht wäre eine getrennte Führung des RS4 Richtung Osten und auf einer anderen Straße Richtung Westen realisierbar. Hierfür käme sowohl die Parkstraße als auch die Weilstraße und die Stuttgarter Straße in Frage.“</p>	Alternativrouten der Bevölkerung	<p>Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, mögliche unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich einer Süd- und einer Nordtrasse, deren Alternativrouten sowie deren Vorteile und Herausforderungen zu sammeln, zu identifizieren und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen. Die Fachplanung setzt sich zum Ziel, die verträglichste Variante einer Radschnellverbindung zu identifizieren, die einerseits die Ansprüche der Radfahrenden berücksichtigt sowie diese zusammenhängend mit den anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet und andererseits den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger und denen des Umweltschutzes entspricht. Im Ergebnis müssen alle Belange abgewogen und ggf. Kompromisse geschlossen werden, die für alle Beteiligten tragbar sind. Hierzu gilt es auch die verschiedenen Alternativrouten sowohl der Nordtrasse als auch der Südtrasse, die im Zuge der Onlinebeteiligung von der Bevölkerung eingezeichnet und benannt wurden, im zu berücksichtigen. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen, überwiegend durch die Pliensauvorstadt, vorgeschlagen. Am häufigsten wurden hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Für die Nordtrasse wurden seitens der Bevölkerung ebenfalls verschiedene Vorschläge durch die Esslinger Altstadt oder auf dem Altstadtring benannt. Im Zuge der Findung der verträglichsten Trasse werden die genannten Führungen als Alternativrouten berücksichtigt und im weiteren Vorgehen geprüft.</p>	
292	<p>„Vor den Gebäuden sind Längs-Parkstände angelegt von denen nur Wenige porofitieren. Eventuell kann man diese Parkstände an einen anderen Stadort verlegen und den Platz für den RS4 nutzen.“</p>	Gestaltungsmerkmale	<p>Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die</p>	

			Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.	
293	„Radschutzstreifen auf der Südseite ist zu schmal und hat weist starke Fahrbahnschäden auf.“	Bauliche Maßnahmen	Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge dessen prüft die Stadt Esslingen regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig Sanierungsmaßnahmen geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst geprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden temporäre Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Das Ziel der Fachplanung ist die Berücksichtigung der jeweiligen Ansprüche und die Umsetzung der bestmöglichen Lösung. Im Zuge der innerstädtischen und überörtlichen Planungen und Umsetzungen der Radverkehrsinfrastrukturen werden die Ansprüche und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.	
295	„Bedauerlicherweise kann der RS4 ja jetzt weder entlang des potentialreicheren Neckarnordufer geführt werden noch wir er mit dem höchsten Potential durch die Stadtteile nördlich des Neckars verlaufen. Um wirklich vielen Menschen sichere und zeitsparende Radverbindung entlang der Tallängsachse anzubieten steht die Stadt jetzt in der Umsetzungspflicht um die Anschlüsse westlich und östlich des Neckaruferparks potentialhebend zu ertüchtigen und die lange bekannten Lücken in der Innenstädtischen Hauptradroute zu schließen. Siehe Potentialanalyse ab Seite 6:	Gestaltungsmerkmale	Im Rahmen des Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4 werden Aspekte wie Sicherheit, Barrierefreiheit sowie eine möglichst verträgliche Führung aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und abgewogen. Das Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten, um so die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Stadt Esslingen plant zudem für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Hierbei sollen ebenfalls die Themen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit integriert betrachtet werden. Aus diesem Grund wird von einem sogenannten Nahmobilitätskonzept gesprochen. Hierzu ist bereits Ende 2023 eine Bestandsaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur gestartet. Im Zuge dessen erfolgt unter anderem neben der Erhebung der Art der Infrastruktur und des baulichen Zustandes auch die Aufnahme und Kartierung der Wegweisung. Ziel des	

	<p>https://ris.esslingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQQz03ASlagebQQkDNHAjmZM3Lt6Gk9jzQHycTVG5a7Y/Machbarkeitsstudie_Radschnellweg_Neckartal_Anlagen_1_bis_8.pdf</p>	<p>Nahmobilitätskonzeptes ist unter anderem ein durchgehendes Rad- und Fußverkehrsnetz und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS4, die Identifikation von Haupt- und Nebenrouten sowie entsprechende Empfehlungen für die Planung und den Bau. Als wichtige Grundlage hierfür dient neben der Bestandsaufnahme ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden.</p>	
--	--	--	--

