

# **Probleme und Problemstellen des Radverkehrs in Schwetzingen**

**Erhebung durch den Ortsverband von Bündnis 90/Die Grünen**

**Schwetzingen, den 29.09.2020**



# Inhaltsverzeichnis

<b>(1) Problempunkte gesammelt bei Befragung der Bevölkerung am 05.09.2020 und Zuschriften aus der Bevölkerung per E-Mail zwischen dem 07. und 18.09.2020 .....</b>	<b>1</b>
<b>(2) Problempunkte gesammelt bei Begehung durch Mitglieder des Ortsverbands von Bündnis 90/Die Grünen am 01.09.2020 .....</b>	<b>7</b>
<b>(3) Problempunkte gesammelt bei Radtouren des Ortsverbands von Bündnis 90/Die Grünen am 20.09.2020 sowie am 11.05. und 26.10.2019 .....</b>	<b>10</b>
<i>a) Radtour Schwetzingen – Brühl – Ketsch -Schwetzingen (20.09.2020).</i>	<i>10</i>
<i>b) Radtour Innenstadt bis Schulgelände (11.05.2019).....</i>	<i>11</i>
<i>c) Radtour Schwetzingen-Nord (26.10.2019) .....</i>	<i>14</i>

**(1) Problempunkte gesammelt bei Befragung der Bevölkerung am 05.09.2020 und Zuschriften aus der Bevölkerung per E-Mail zwischen dem 07. und 18.09.2020**

Nr.	Problemstelle	Problem	Lösungs-/Änderungsvorschlag
1.1	Marstallstraße	Radfahrer*innen müssen häufig wegen Autos halten.	
1.2	Marstallstraße	Autos parken links und rechts; Autotüren werden gefährdend geöffnet.	
1.3	Marstallstraße	Busverkehr.	
1.4	Einmündung von der Marstallstraße (Ende Fahrradstraße) links in die Carl-Theodor-Straße	Gefährdung für Radfahrer.	
1.5	Karlsruher Straße	Gesamte Straße.	
1.6	Carl-Theodor-Straße	Je nach Fahrtziel ist es umständlich, dass die Straße mehrfach gekreuzt werden muss und keine Erlaubnis besteht, die Radwege in beide Richtungen zu nutzen.	
1.7	<a href="#">Carl-Theodor-Straße</a>	Bereich für Radfahrer*innen und Fußgänger ist generell zu schmal. Durch Läden und Gastronomie wird der Bereich für Fußgänger*innen zwischen dem Blumenladen "Les Fleurs" und dem Kaufland zusätzlich verengt, sodass sie häufig auf den Radweg ausweichen müssen.	
1.8	Carl-Theodor-Straße	Radweg ist nicht deutlich genug gekennzeichnet: Fußgänger*innen sehen oft nicht, dass dort ein Fahrradweg existiert und werden von Radfahrer*innen überrascht.	Lösungswunsch: Radweg rot markieren und ggf. sogar durch Barriere vom Fußgängerweg trennen.
1.9	<a href="#">Carl-Theodor-Straße</a>	Durch Bänke zwischen den Bäumen nahe der Parkplätze entlang der Straße werden Fußgänger*innen motiviert, den Radweg zu queren.	Vielleicht wäre es sinnvoller, die Bänke auf der Fußgängerseite zu platzieren.
1.10	Carl-Theodor-Straße	Durch die zuvor genannten Punkte kommt es zu gefährlichen Situationen sowie zu Beschwerden über „rücksichtslose“ Fußgänger*innen, die den Radweg nicht beachten oder über „rücksichtslose“ Radfahrer*innen, die z. B. keine Klingel haben oder zu schnell fahren. Es entsteht also ein Konflikt zwischen den beiden klimafreundlichen Fortbewegungsarten, obwohl das	

		Problem in der Verkehrsführung begründet liegt.	
1.11	<a href="#"><u>Carl-Theodor-Straße – Ecke Bahnhofsanlage</u></a>	Fahrradweg-Schild und Metallplatten, die auf die Straße führen, müssen weg. Der Übergang des Radweges auf die Straße muss hier sinnvoller gelöst werden, sowohl für Rechtsabbiegende (In Richtung Post) als auch für Radfahrende, die geradeaus fahren wollen.	
1.12	<a href="#"><u>Gustav-Hummel-Straße (vor Kaufland)</u></a>	Radweg wird oft von Autos zugeparkt	
1.13	Fußgängerzone Mannheimer Straße	Häufig steigen Radfahrer*innen nicht ab	
1.14	Herzogstraße	Autos kommen beim Capitol „blitzschnell“ um die Kurve.	
1.15	Ende der Fahrradstraße Herzogstraße Richtung Norden	Gefährliche Einfädelung in die Straße Richtung Mannheim.	
1.16	Carl-Theodor-Brücke	Rad- und Gehwegbelag in schlechtem Zustand (Löcher und Dellen). Dies ist gefährlich und unangenehm mit dem Rad, dem Rollstuhl etc.	
			
1.17	<a href="#"><u>Abfahrt Carl-Theodor-Brücke Richtung Mühlenstraße</u></a>	Die Einfädelung vom Radweg auf die Fahrbahn ist gefährlich; es gibt keinen Hinweis für Autofahrer*innen.	
1.18	<a href="#"><u>Abfahrt Carl-Theodor-Brücke Richtung Mühlenstraße</u></a>	Vor der Ampel muss auf die Straße abgebogen werden. Dort wurde der Bürgersteig zwar abgesenkt, die Bordsteinkante ist aber immer noch zu hoch, um hinunterzufahren.	Absenkung des Radwegs auf Straßenniveau ohne Stufe.

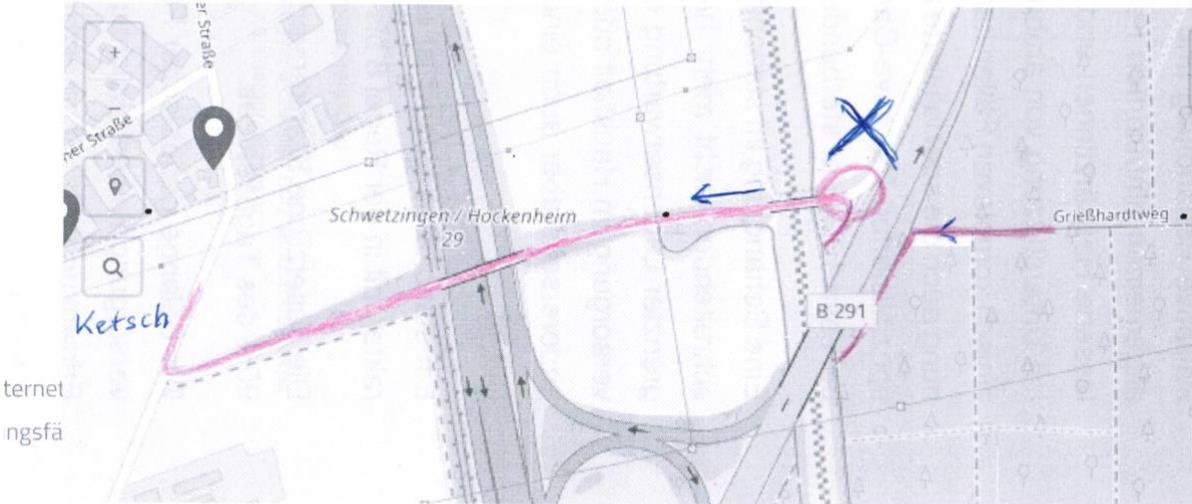
1.19	Mühlenstraße:	Radweg existiert leider nur auf einer Seite. Radweg endet plötzlich. Vom Kauflandkreisel die Brücke herab ist die Einfädelung in den fließenden Verkehr vom Radweg aus hoch gefährlich.	
1.20	Friedrich-Ebert-Straße	Erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h wurde belassen. Radfahrer*innen müssen gleichzeitig auf die zu schnell fahrenden KFZ und auf parkende Autos achten.	
1.21	<a href="#">Bismarckstraße</a>	Radweg fehlt, Fahrt gegen Richtung der Einbahnstraße nicht erlaubt.	Fahrräder sollten hier auch gegen Fahrtrichtung der Einbahnstraße fahren dürfen. Parkbuchten nur auf einer Seite. Auf der anderen Seite dann einen Radweg in Gegenfahrtrichtung einrichten.
1.22	Nadlerstraße rechts Richtung Bellamar	Bürgersteigbelag unsicher. Mit dem Rad soll man eng zwischen parkenden Autos und Häusern fahren, wobei jederzeit Anwohner aus einem Haus in den Fahrweg hineinlaufen könnte.	
1.23	Bruchhäuser Straße:	Fahrbahn des Radwegs in schlechtem Zustand.	Radweg reparieren.
1.24	Ecke Kurfürstenstraße-Scheffelstraße-Unterführung	Hohes Verkehrsaufkommen (Radfahrende, Fußgänger*innen), noch gesteigert zu Zeiten des Schulbeginns und -endes.	Zebrastreifen mit zusätzlicher roter Markierung für Radfahrende.
1.25	Kreuzung Kurfürstenstraße und Bruchhäuser Straße		Kreisverkehr.
1.26	Radverkehr von Plankstadt Richtung Schwetzingen Innenstadt	Fehlende Ausschilderung für Radfahrer*innen von Plankstadt kommend Richtung Schwetzingen Innenstadt.	
1.27	Abfahrt Carl-Theodor-Brücke Richtung Plankstadt/Einmündung August-Neuhaus-Straße		Grüne Welle für Radfahrer*innen und für Autos einrichten (weniger Abgase).
1.28	Südtangente westlich der Bahnlinie	An der Ampel bei Rewe und Südstadtschule dauert es viel zu lange, bis es für Fußgänger*innen bzw. Radfahrer*innen grün wird.	
1.29	Zähringerstraße	Der Bereich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist viel zu schmal.	Hier sollte ein separierter Radweg existieren.

		Schlechter Zustand des Fußgänger- und Radweges: Wurzeln und Löcher auf dem Weg.	
1.30	<a href="#">Verkehrinsel Zähringerstraße bei Einmündung Schälzigweg</a>	Das Überqueren der Zähringerstraße zu Fuß oder mit dem Rad ist schwierig und gefährlich, da oft kein Auto anhält	Hier ist ein Zebrastreifen über die Zähringerstrasse erwünscht
1.31	Maschinenweg	Kein Radweg, Fahrbahn marode (von 2 Personen moniert).	
1.32	Lindenstraße	Ausreichender Abstand zum Radfahrer für überholende Autos nicht möglich.	Abgetrennte Radwege.
1.33	<a href="#">Odenwaldring Einmündung Hölderlinstraße (bei Avia-Tankstelle)</a>	Bordstein zu hoch. Kein Radweg am Boden eingezeichnet. Fahrräder, die vom Bellamar kommen, müssen hier warten und auf Autos aus der Hölderlinstraße und Abbieger aus dem Odenwaldring achten.	Bordsteine absenken. Rote Radwegkreuzung auf dem Boden einzeichnen, sodass Autos aus der Hölderlinstraße und Abbieger aus dem Odenwaldring warten müssen und die Fahrräder bemerken.
1.34	Südtangente (Einmündung der Zufahrt zum Wohnblock zwischen Walldorfkindergarten und Rewe-Parkplatz)	Einmündung kreuzt den Rad- und Fußweg, doch nur beim Radweg existieren Bordsteine. Radfahrer*innen weichen hier häufig auf die Straße oder auf den Gehweg aus, um den Bordstein zu vermeiden.	Bordstein absenken; Radweg auf dem Boden deutlich farblich markieren.
1.35	Radweg Schwetzingen ausgehend von der Grillhütte bis Ketsch nach der Autobrücke B291 (Gemarkung Schwetzingen) – siehe Skizze zu Punkt 1.35	Weg wird oft von Autos benutzt wird. Er ist sehr schmal, zwei Autos können sich kaum begegnen. Der Punkt hinter der Brücke ist von Radfahrern nicht einsehbar. Hier ist die Geschwindigkeitsbeschränkung für KFZ von 30 km/h viel zu hoch.	
1.36	Allgemein		Mehr Radwege
1.37	Allgemein		Geschwindigkeitsbegrenzung für Autos auf weiteren Straßen.
1.38	Allgemein		Bordsteine absenken (im ganzen Stadtgebiet) – wichtig für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren etc.
1.39	Allgemein	Viele Fahrradständer sind unhandlich: zu niedrig, zu eng.	
1.40	Allgemein		Mehr Fahrradständer.
1.41	Allgemein	Für Lastenräder ist oft kein Platz (Radwege und Lücken zu schmal).	
1.42	Allgemein	Einkäufe mit dem Fahrrad.	Radwege so großzügig und geräumig, dass Lastenfahräder eine realistische Option sind; Nutzung eines Lastenfahrrads sollte weder gefährlich sein,

			noch den restlichen Verkehr behindern.
1.43	Allgemein	An vielen Stellen „Ampel-Hüpfen“: Fußgänger*innen und Radfahrer*innen müssen an jeder Verkehrsinsel erneut warten. Das ist demotivierend.	Grüne Wellen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.
1.44	Allgemein	Autos sind zu laut.	Mehr Flüsterasphalt erwünscht.
1.45	Allgemein		Vorverlegte Haltestreifen für Fahrradfahrer an Kreuzung (vor den Auto-Haltestreifen) - mit einem eingezeichneten Radweg, der zum Haltestreifen hinführt.
1.46	Allgemein		Bald Radschnellweg nach Heidelberg bauen.
1.47	Allgemein	Autos in der Innenstadt sollten nur noch für Anwohner und Lieferverkehr gestattet sein (von mehreren Personen angemahnt).	
1.48	Allgemein	Ein Grundschulkind sollte es ganz allein problem- und risikolos schaffen, die für ein Kind wichtigen Orte (Schule, Schwimmbad, Sportverein/Sportplatz, Buchhandel, Eiscafé etc.) mit dem Fahrrad zu erreichen.	Abgetrennte Radwege, für den KFZ-Verkehr, vollkommen gesperrte Fahrradstraßen, durch bauliche Maßnahmen "entschleunigte" Straßen, mehr Ampeln, Zebrastreifen und Geschwindigkeitsbegrenzungen einschließlich "Blitzern", um eine sichere Überquerung von Autostraßen zu ermöglichen.
1.49	Allgemein	Familienausflüge.	Spielplätze, Gaststätten, Naturschutzgebiete, Tierparks, Schwimmbäder etc. sollten gut und sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein, so dass Fahrradausflüge mit der ganzen Familie risikolos und stressfrei möglich sind (auch bei Benutzung von Kinderrädern/Fahrradanhänger).
1.50	Allgemein	Arbeitgeber der Umgebung sollte über gute Radwege erreichbar sein.	Optimal wäre, wenn es zwei Alternativen gäbe, eine "sportliche", für diejenigen, die möglichst schnell am Ziel sein wollen, und eine "erholsame", die durch die Natur führt und zu Entschleunigung und Entspannung genutzt werden kann.

1.51	Allgemein	Fahrrad und ÖPNV.	Problemlose Mitnahme des Fahrrads in Bus und Bahn.
------	-----------	-------------------	--

Abbildung 1: Skizze zu Punkt 1.35



**(2) Problempunkte gesammelt bei Begehung durch Mitglieder des Ortsverbands von Bündnis 90/Die Grünen am 01.09.2020**

Nr.	Problemstelle	Problem	Lösungs-/Änderungsvorschlag
2.1	Mühlenstraße	Radweg nur Richtung Norden.	
2.2	<a href="#">Mühlenstraße</a>	Radweg der Auffahrt zur Carl-Theodor-Brücke viel zu eng.	
2.3	<a href="#">Abfahrt Carl-Theodor-Brücke zur Mühlenstraße</a>	Ableitung des Radwegs auf die Autofahrspur gefährlich: Bordstein zwar abgesenkt, es besteht aber trotzdem Sturzgefahr; kein Hinweis für Autoverkehr auf einbiegende Radfahrer*innen.	
2.4	<a href="#">Herzogstraße</a>	Kennzeichnung der Fahrradstraße am Boden sieht aus wie ein querender Radweg, der dort aber nicht existiert.	Existenz der Fahrradstraße sollte deutlicher gekennzeichnet werden.
2.5	<a href="#">Herzogstraße/Einmündung Mühlenstraße</a>	Für Radfahrer*innen ist die notwendige Fahrbahnquerung ungesichert.	
2.6	<a href="#">Kreuzung Heidelberger Straße/Mühlenstraße</a>	Für Radfahrer*innen aus der Innenstadt, die nach rechts in die Herzogstraße abbiegen wollen, gibt es keinen Radweg; kurzstreckig muss die Mühlenstraße befahren werden; dagegen gibt es einen breiten Fußweg.	Halbierung des Fußwegs möglich?
2.7	<a href="#">Heidelberger Straße zwischen Mannheimer Straße und Mühlenstraße</a>	Zurzeit wegen Baumaßnahmen Gegenverkehr durch Radfahrer*innen nicht erlaubt. Straße für Auto- und Radverkehr in Gegenrichtung zu eng.	Straße muss nach Beendigung der Bauarbeiten unbedingt wieder Gegenverkehr durch Fahrräder zulassen werden. Parkplätze sollten entfallen, um Raum für Radfahrer zu schaffen.
2.8	<a href="#">Dreikönigstraße</a>	Im Westen (gegenüber dem Rathaus) existiert keine Radwegmarkierung; die Regelung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung von Autos ist für abbiegende Kraftfahrer*innen nicht zu erkennen; im gesamten Verlauf der Dreikönigstraße (und der anschließenden Heidelberger Straße) ist der Radweg nur spärlich markiert.	Markierung des Radwegs mit einer durchgehenden Linie und Färbung der Fahrbahn; Haltelinie für Radfahrer*innen an der Kreuzung zur Hebelstraße.
2.9	Carl-Theodor-Straße	Radwege eng (und stellenweise durch Gastronomie weiter eingengt), nicht farbig markiert, Radwege wohl aus Unkenntnis oft von Fußgängern benutzt.	Farbige Markierung der Radwege, Fahrradsymbol auf Fahrbahn.

2.10	<a href="#">Carl-Theodor-Straße</a>	Straßenüberquerung zwischen Les Fleurs und Utz fehlt (wie komme ich als Radfahrer*in vom Kaufland zur Polizei, wenn ich mich an die Verkehrsordnung halte?).	
2.11	Carl-Theodor-Straße	Es fehlen Radstellplätze am Eingang der Fußgängerzone (beim I-Punkt) und am Schlossplatz.	
2.12	<a href="#">Kaufland-Kreisel</a>	Unübersichtlicher Schilder-Dschungel für Autofahrer*innen, Fahrradüberwege werden leicht übersehen. Es fehlen Wegweiser (wo geht es nach Plankstadt etc.?). Vom Kreisel kommend Richtung Carl-Theodor-Straße wissen Radfahrer*innen nicht, wohin. Es ist weder erlaubt, auf dem Gehweg zu fahren noch existiert eine Überleitung auf die Straße. Auch in Gegenrichtung hinauf zum Kreisel ist für Radfahrer*innen völlig unklar, wo sie fahren sollen (am Piercing Center vorbei auf dem Gehweg? Oder auf der Straße in den Kreisel hinein?).	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollten Vorfahrt haben (hierzu die existierenden Schilder „Vorfahrt gewähren“ entfernen, evtl. Hinweisschilder auf Überwege anbringen).  Radüberwege sollten rot markiert werden.  Auf der Auffahrt von der Carl-Theodor-Straße sollte auf beiden Gehwegen das Fahren mit Fahrrädern erlaubt werden.
2.13	<a href="#">Friedrichstraße Einmündung in die Carl-Theodor-Straße</a>	Für Radfahrer*innen ist auf der 2-spurigen Friedrichstraße unklar, wie sie sich beim Abbiegen nach links einordnen sollen. Wenn man sich an das Rechtsfahrgebot auf der linken Spur hält, fährt man in der Mitte der Straße, Autos können dann nicht überholen.	
2.14	<a href="#">Marstallstraße</a>	Rote Kennzeichnung der Fahrradstraße irritierend und leicht als Radwegkreuzung misszuverstehen. Ein rot markierter, von den Fußgängern getrennter, an der richtigen Stelle eingezeichneter Überweg für Radfahrer*innen fehlt dagegen. Die Fahrradstraße ist nicht deutlich genug als solche zu erkennen. Für Radfahrer*innen, die aus der Marstallstraße kommend zum Schloss oder geradeaus zum Kauflandkreisel fahren wollen, ist es schwierig, die richtige Verkehrsführung zu erkennen; viele Radfahrer*innen fahren wahrscheinlich unerlaubterweise	

		entgegen der korrekten Fahrtrichtung auf dem Radweg zum Schloss oder geradeaus auf dem Gehweg zum Kreisel.	
2.15	Gustav-Hummel-Straße	Ecke am Bahnhof ist oft mit Autos zugeparkt. Schlechter Geh- und Radwegbelag.	Hier ist viel Platz, um die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer vorbildlich zu gestalten (Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollten viel Platz haben und Radwege so sicher sein, dass auch Kinder problemfrei allein dort fahren können)
2.16	<a href="#">Bismarckplatz Westen</a>	Gemeinsamer Weg für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu eng.	
2.17	Bismarckplatz Osten	Nicht markierter Übergang des Radwegs von Süden in die Spielstraße.	
2.18	<a href="#">Bismarckplatz Osten</a>	Dadurch, dass der Radweg über einen Parkplatz verläuft, müssen Radfahrer*innen regelmäßig anhalten und auf parkende Autos sowie aussteigende Fußgänger*innen warten.	
2.19	<a href="#">Bismarckplatz Norden</a>	Gemeinsamer Rad- und Fußweg, teils durch Gastronomie eingeengt.	Farbige Radwegmarkierung.
2.20	<a href="#">Friedrichstraße</a>	Aus Richtung Bismarckplatz nur 15 bis 20 m Radweg, der abrupt und ohne Hinweis endet; der Radverkehr muss sich nach links in die Kraftfahrerspur einordnen.	
2.21	<a href="#">Bismarckstraße</a>	Radverkehr von Osten nach Westen, also entgegen der Einbahnrichtung, nicht erlaubt.	

**(3) Problempunkte gesammelt bei Radtouren des Ortsverbands von Bündnis 90/Die Grünen am 20.09.2020 sowie am 11.05. und 26.10.2019**

**a) Radtour Schwetzingen – Brühl – Ketsch -Schwetzingen (20.09.2020)**

Nr.	Strecke	Problem	Änderungsvorschlag
3.1	Lindenstraße	Kein separater Radweg.	
3.2	Landstraße L630 nach Brühl	Radweg nur auf Straßenseite nach Brühl.	Radwege auf beiden Straßenseiten sind zu wünschen.
3.3	Landstraße L630 nach Brühl, Zufahrt von L599 (Gemarkung Schwetzingen)	Kreuzender Radweg ist für Autofahrer*innen, die von der L599 kommen, nicht ersichtlich. Erst kürzlich kam es hier zu einem Unfall, bei dem ein Radfahrer von einem PKW erfasst und verletzt wurde.	Drückerampel. Rote Markierung des Radwegs.
3.4	<a href="#">Kreisstraße 4250 von Ketsch nach Schwetzingen</a>	Radweg an der östlichen Straßenseite endet vor dem Stadion im „Nichts“ auf einem Parkplatz.	Verlängerung eines markierten Radwegs in Richtung Schwetzingen.
3.5	<a href="#">Kreisstraße 4250 von Ketsch nach Schwetzingen</a>	<p>Im Radweg vom Parkplatz für Wohnmobile in Richtung Schwetzingen stehen unmittelbar hinter einer scharfen Rechtskurve 2 Pfosten, die von einer Hecke verdeckt schlecht zu sehen sind; auch hier kam es kürzlich zu einem Unfall, weil ein Radfahrer (Schwetzingener Feuerwehrmann auf dem Weg zu einer Übung) gegen einen dieser Pfosten stieß und stürzte.</p>  	Pfosten entfernen.
3.6	Zähringerstraße	Viel zu enger gemeinsamer Weg für Fußgänger und Radfahrer mit Verkehr jeweils in beide Richtungen.	

**b) Radtour Innenstadt bis Schulgelände (11.05.2019)**

Nr.	Strecke	Probleme
4.1	Dreikönigsstraße-Schlossstraße - Denkmal Carl-Theodor	<p>In der Dreikönigsstraße (Einbahnstraße) ist der Fahrradverkehr in beiden Richtungen erlaubt. Das ist aber für die Gegenrichtung ungenügend gekennzeichnet.</p> <p>Auf dem Schlossplatz ist es unklar, in welchem Bereich die Radfahrer*innen fahren dürfen Richtung Bahnhof (es gibt in diese Richtung eine Ausschilderung der Strecke).</p>
4.2	Schlossplatz-Unterführung am Ende der Carl-Theodor-Straße	<p>Die Radwegbreite beträgt nur 1,35m (notwendig wären 1,50). Der Radweg ist nicht sichtbar genug. Am Ende der Carl-Theodor-Straße hört der Radweg in Höhe der Deutschen Bank unmittelbar auf, die Radfahrer*innen müssen auf die Straße. Nach der Unterführung gibt es keine fahrradfreundliche Überquerung der Scheffelstraße.</p> <div style="text-align: center;">     </div> <p>Situation am Ende der Carl-Theodor-Straße vor der Deutschen Bank</p>

4.3	Unterführung – Bruchhäuser Straße - Bellamar	<p>Der Fahrradweg entlang der Bruchhäuser Straße hat Absenkungen und Löcher und ist überhaupt in einem schlechten Zustand. Beim Bellamar hört der Fahrradweg unverhofft auf. Um Richtung Südtangente weiterzufahren, müssen die Radfahrer*innen für ca. 40 m auf die Straße.</p>  <p>Vor dem Bellamar muss für ca. 40 m auf die Straße ausgewichen werden.</p>
4.4	Bellamar – Odenwaldring – Südtangente - Bismarckplatz	<p>Der gegenüberliegende Fahrrad- und Fußweg am Bismarckplatz (entlang dem Leimbach) ist auch in Gegenrichtung zugelassen. Notwendig wäre eine Breite von mindestens 2,50 m. An der engsten Stelle wird jedoch nur 0,80 m gemessen.</p>
4.5	Bismarckplatz - Moltkestraße - Marshallstraße - Carl- Theodor-Straße	<p>Die Fahrradstraße in der Marshallstraße muss eine Vorfahrtsberechtigung an der Kreuzung mit der Clementine-Bassermann-Straße bekommen (für die Autos in der Cl.-B.Str. gibt es ein Vorfahrt-Achtung-Schild). Die Überquerung der Carl-Theodor-Straße und der Nadlerstraße wird durch den Haltebereich für Radfahrer*innen vor der Ampel erleichtert.</p>
4.6	Marshallstraße – Herzogstraße - Brückenauffahrt	<p>In der Herzogstraße ist Gegenverkehr erlaubt. Außerdem wird auf beiden Seiten geparkt. Dadurch wird es für den Fahrradverkehr sehr eng.</p>
4.7	Brückenauffahrt – Kauflandkreisel - Nadlerstraße	<p>Der Gehweg hoch zum Kreisel ist für Fahrräder freigegeben. Zu Beginn wird eine Breite von 80 cm gemessen. Daher dürften Radfahrer*innen auf dem Fußweg nicht zugelassen werden. Das Überqueren der Nadlerstraße Richtung Plankstadt ist für Radfahrer*innen nur unter erschwerten Bedingungen möglich: Hinunterfahren auf der Nadlerstraße, Überquerung (ohne Markierung etc.) in Höhe der gegenüberliegenden Treppe und wieder Hinauffahren zur Brücke). Oben an der Brücke keine Ampel, kein Zebrastreifen, durch die nach rechts abbiegenden Autos angehalten würden, wenn Schulkinder die Straße queren wollen.</p>



Auffahrt zum Kauflandkreisel

4.8	Nadlerstraße – Brücke – Mühlenstraße – Heidelberger Straße	Bei der Abfahrt von der Brücke zur Mühlenstraße wird der Radverkehr vom Geh-/Radweg durch eine nur unzureichende Absenkung auf die Straße geführt: Sturzgefahr. – In der Heidelberger Straße (Einbahnstraße) ist die Markierung in Gegenrichtung unzureichend und für Autofahrer nicht immer ersichtlich. Im Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Unterführung wird oft auf dem Fahrradweg geparkt – besonders vor der Metzgerei.
-----	--	--

c) Radtour Schwetzingen-Nord (26.10.2019)

Nr.	Strecke	Probleme
5.1	Luisenstraße	Die Luisenstraße muss für Radfahrer in Gegenrichtung (Richtung Kronenstraße) geöffnet werden, da die Hildastraße auf dem Schulhof endet. Die nächste Verbindung wäre erst wieder die Augustastraße.
5.2	Friedrich-Ebert-Straße	<p>In der Friedrich-Ebert-Straße endet der Fahrradschutzstreifen Richtung Süden plötzlich auf Höhe der Werderstraße. Die Situation für Radfahrer bleibt unklar.</p> 
5.3	Friedrich-Ebert-Straße	<p>Die Verkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße entspricht nicht StVO §2 Abs. 2 Satz 2, 12.5 „Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können.“          Lösung: Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren und Schutzstreifen entfernen.</p>
5.4	Berliner Straße	<p>Berliner Straße: es handelt sich um eine Tempo 30-Zone. Hier muss Zeichen 240 entfernt werden.          In Tempo 30-Zonen sind daher benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen .....seit 2001-02-01 ausdrücklich in der StVO verboten (<a href="#">§ 45 Abs. 1c</a>). Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind zu entfernen (Markierungen entfernen). Dagegen dürfen Bordsteinradwege als nicht-benutzungspflichtige Wege bestehen bleiben. (Zeichen 240 ist benutzungspflichtig).</p>