



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

PRESSESTELLE



Stadt
Schwetzingen

 Heidelberg




PLANKSTADT

PRESSEMITTEILUNG

22. April 2022

Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen

Planungsleistungen ausgeschrieben: Vorplanung kann im 3. Quartal 2022 beginnen

Unter Federführung der Stadt Schwetzingen planen die Städte Heidelberg und Eppelheim sowie die Gemeinde Plankstadt gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe den Radschnellweg von Heidelberg nach Schwetzingen. Zuletzt hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Februar seine Förderzusage von rund 593.000 Euro erteilt. ([Pressemitteilung vom 8. Februar 2022](#)) Aktuell wurden im Vergabeverfahren die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1–4 ausgeschrieben. Mit der Beauftragung eines Planungsbüros und dem Beginn der Vorplanung ist im dritten Quartal dieses Jahres zu rechnen.

Startpunkt für den Radschnellweg ist die Heidelberger Bahnstadt. Dort schließt die Verbindung an bereits bestehende Radwege an. Der Endpunkt wird in Schwetzingen auf der Ostseite der Bahntrasse der Deutschen Bahn liegen.

Zwischen diesen beiden Punkten liegen drei grundsätzlich geeignete Radweg-Korridore, die im weiteren Planungsverlauf untersucht werden, um die Vorzugsvariante zu ermitteln. Die Vorzugstrasse aus der 2019 veröffentlichten Machbarkeitsstudie verläuft zwischen Bahnstadt und Pfaffengrund zunächst durch die Feldmark und folgt im Weiteren dem Baumschulenweg und der Kurfürstenstraße bis Schwetzingen. Sie ist jedoch noch nicht als Vorzugsvariante, die später gebaut wird, festgelegt.

Die Längen der Trassen, die nun untersucht werden, betragen sieben bis neun Kilometer und sollen in Heidelberg über das innerstädtische Radwegenetz an die Radschnellwegverbindung Mannheim – Heidelberg (Länge 20 Kilometer) angeschlossen werden. In Schwetzingen wird die Anbindung an den geplanten Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf – Wiesloch (Länge 29 Kilometer) angestrebt.

Um eine bestmögliche Planung zu ermöglichen, werden verschiedene Perspektiven in die Planung einbezogen. Das sogenannte Scoping-Verfahren wird zu Beginn der Vorplanung stattfinden. Erstes Ziel dieses Verfahrens ist die Ermittlung umweltrelevanter Themen und insbesondere die frühzeitige Unterrichtung des Vorhabenträgers, welchen Inhalt, Umfang und welche Detailtiefe die Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens haben müssen. Aber auch darüber hinausgehende Auswirkungen und mögliche Schwierigkeiten des Projekts sollen ermittelt sowie Anregungen zu den weiteren Planungen aufgenommen werden.

Neben dem fachlichen Planungsprozess wird der Radschnellweg auch durch einen Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Zum Ende des Jahres ist die Einrichtung eines Projektbegleitkreises geplant. Mitglieder des Projektbegleitkreises sind Vertreterinnen und Vertreter aus Verwaltung, von Verbänden, Vereinen, aus der Wirtschaft, der Landwirtschaft und von Verkehrsträgern.

Mit dem Bau des Radweges kann frühestens Anfang 2026 begonnen werden. Auf dem Weg dorthin liegen die Ausarbeitung und Untersuchung möglicher Streckenführungen gekoppelt mit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).

Die UVS ist eine Bedingung des Planfeststellungsverfahrens, die Untersuchungen sind rechtlich vorgeschrieben. Zweck der UVS ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die Untersuchungen in der Machbarkeitsstudie genügen den Anforderungen an ein rechtssicheres Verfahren nicht, da die Schutzgebiete nur anhand der grafischen Daten in den Variantenvergleich eingeflossen sind. Stattdessen sind tiefere Untersuchungen nötig, um die natur- und artenschutzfachlichen Belange entsprechend zu berücksichtigen. Die UVS umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Schutzgüter Mensch (ein-

schließlich der menschlichen Gesundheit), Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Liegen alle benötigten Untersuchungsergebnisse vor, kann in einem nächsten Meilenstein die Vorzugsvariante bestimmt werden. Mit einer Entscheidung für eine Vorzugsvariante kann frühestens Mitte 2023 gerechnet werden. In der folgenden Entwurfsplanung wird die Vorzugstrasse im Detail planerisch ausgearbeitet. Im Anschluss daran erfolgt das Planfeststellungsverfahren, das in der Regel anderthalb Jahre dauert.

Sobald ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, werden die Ausführungsunterlagen ausgearbeitet. Auf Basis der Ausführungsunterlagen kann mit dem Bau der Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Schwetzingen begonnen werden.

Weitere Informationen über den Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens sind [hier](#) zu finden.

Hintergrundinformationen zu Radschnellwegen

Radschnellwege sind aufgrund ihrer hohen Qualität Teil eines innovativen Verkehrskonzeptes in Baden-Württemberg. Sie sollen den Radverkehr auch über lange Distanzen attraktiv machen und so eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten. Ein Radschnellweg zeichnet sich vor allem durch eine großzügige Dimensionierung der Querschnitte, eine Minimierung der Zeitverluste durch Anhalten, eine direkte Linienführung sowie eine hohe Belagsqualität des Weges aus. Das Land Baden-Württemberg hat sich daher entschieden, die Federführung für drei Pilotprojekte zu übernehmen. Dazu gehört auch der Radschnellweg zwischen Mannheim und Heidelberg, als Teilstrecke der Gesamttrasse von Schifferstadt bis Heidelberg.

Weitere Informationen zu den Radschnellwegen in Baden-Württemberg und dem Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen sind zu finden unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/radverkehr/radwege/radschnellwege/> und [RS16, Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](#).