

RS 16 (L)

Radschnellweg

Heidelberg – Schwetzingen

2. Projektbegleitkreis
am 13.07.2023 im Rathaus Schwetzingen



Begrüßung

Wolfgang Leberecht
Stadt Schwetzingen
Leiter Amt für Stadtentwicklung

Beate Stilz
Regierungspräsidium Karlsruhe
Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

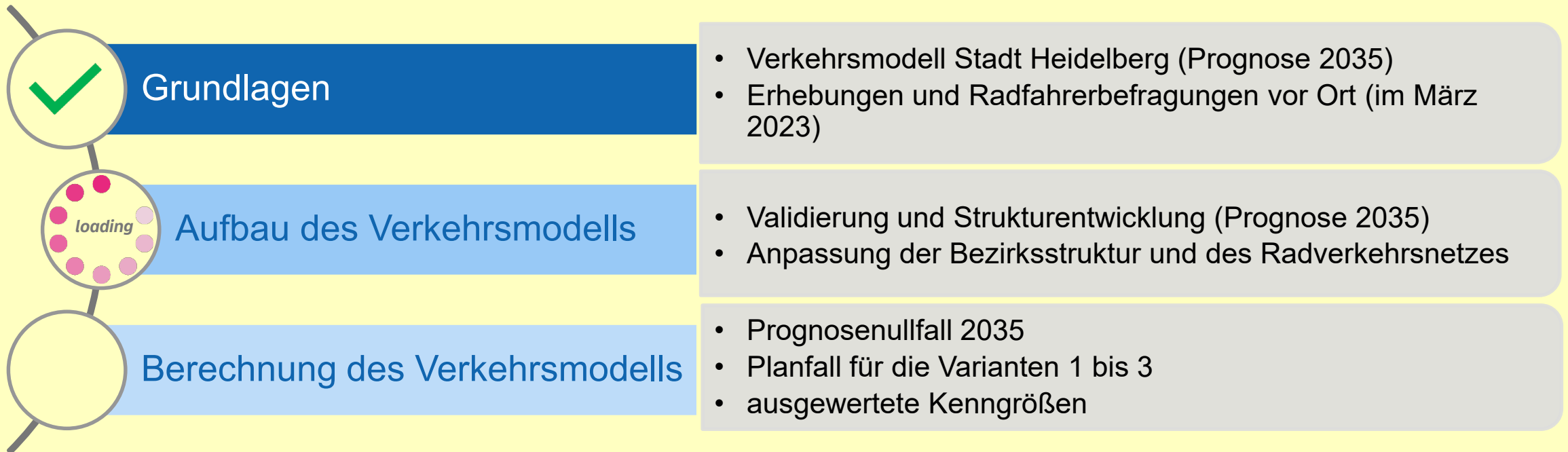
Tagesordnung

- Verkehrsanlagenplanung
- Landschaftsplanung
- Themenlandkarte
- Beteiligungskarte






Verkehrsanlagenplanung

Ronny Dahl
BIT Ingenieure AG
Projektleitung

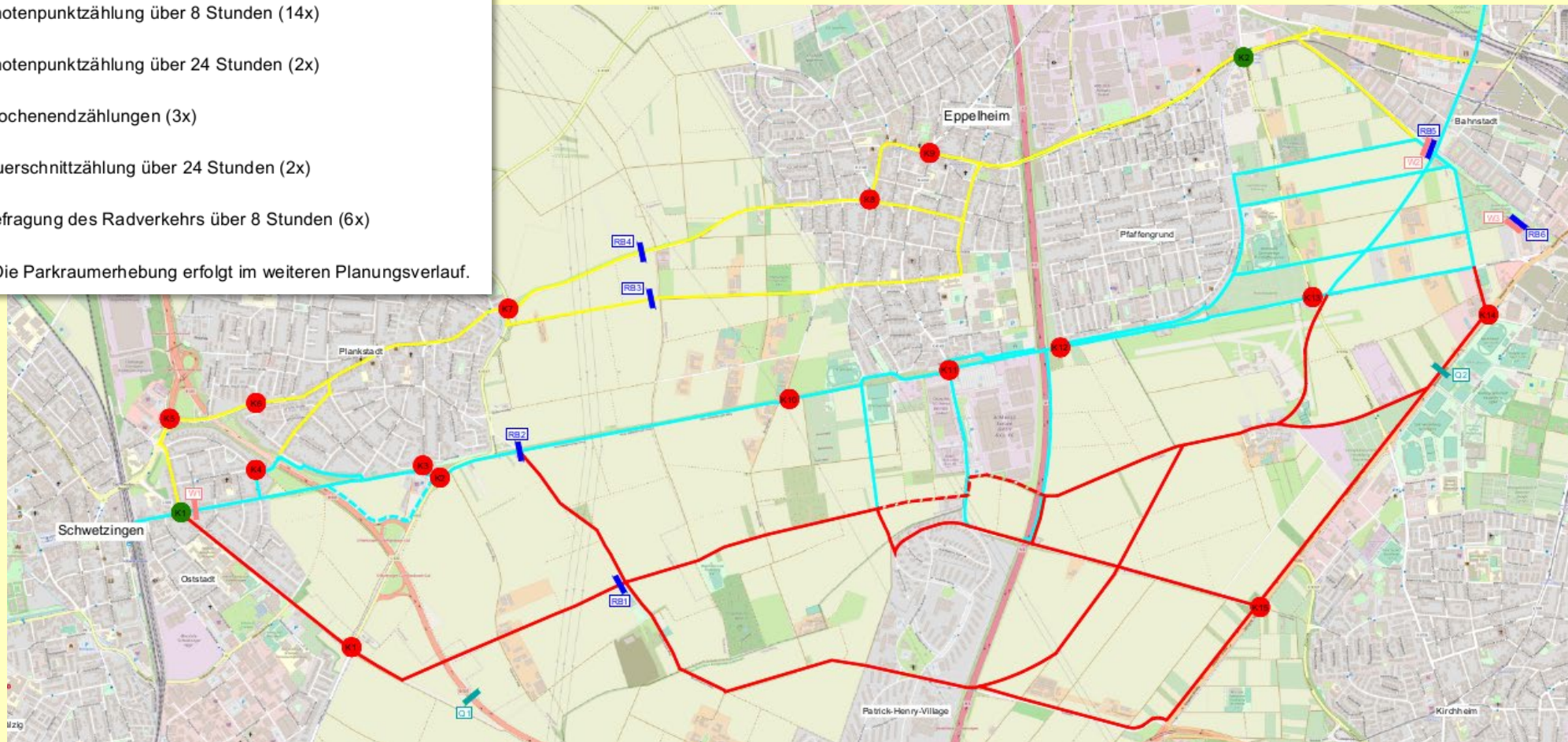
Verkehrsuntersuchung: Was ist passiert?



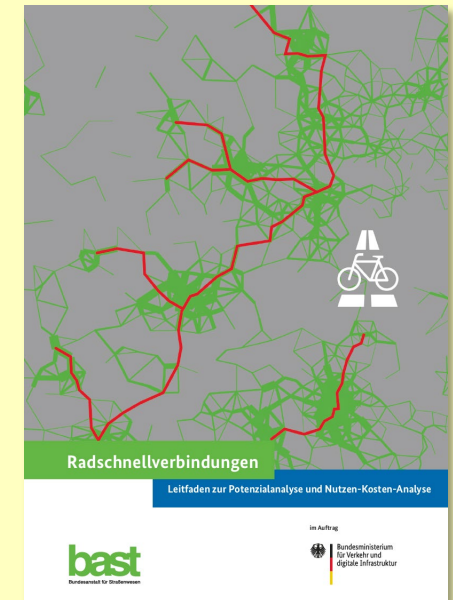
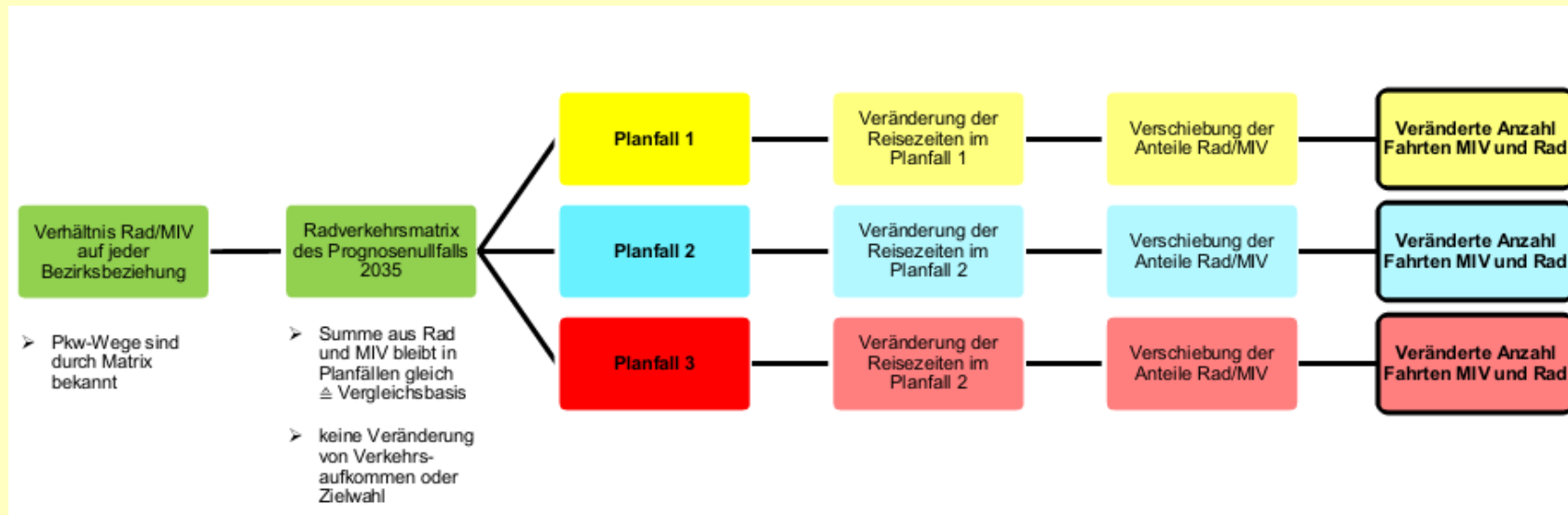
Verkehrsuntersuchung: Erhebungskonzept

-  Knotenpunktzählung über 8 Stunden (14x)
-  Knotenpunktzählung über 24 Stunden (2x)
-  Wochenendzählungen (3x)
-  Querschnittzählung über 24 Stunden (2x)
-  Befragung des Radverkehrs über 8 Stunden (6x)

Hinweis: Die Parkraumerhebung erfolgt im weiteren Planungsverlauf.



Verkehrsuntersuchung: Verkehrsmodell und Nutzerpotenzialabschätzung

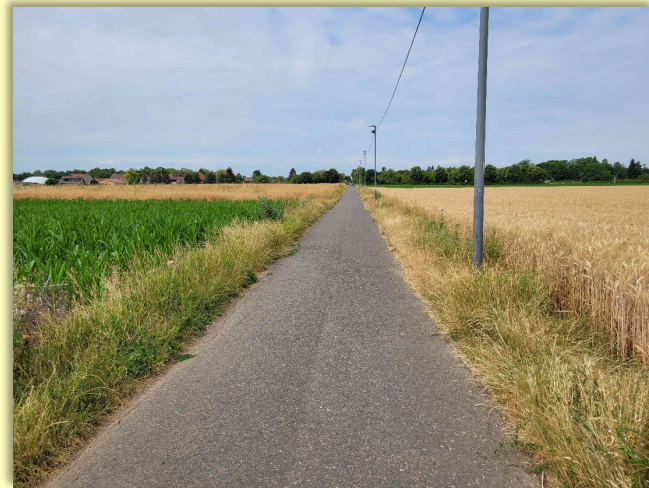


Quelle: Karajan Ingenieure, Stuttgart April 2023.

Verkehrsanlagen: Was ist passiert?



*Beraterung durch
Projektlenkungskreis*



Verkehrsanlagen: Kriterien für Varianten

1. RSV-Qualitätskriterien	Gewichtung
Erschließungswirkung / Potenzial	1
Reisezeit	1
voller Ausbau RSV-Standard	1
	3
2. Verkehrskriterien	Gewichtung
Siedlungsentwicklung	1
Unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr	1
Soziale Kontrolle	1
Eingriff in ruhenden Verkehr	1
Grunderwerb	1
Kostenschätzung	1
	6

3. Umwelt	Gewichtung
Schutzgut Mensch	1
Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1
Schutzgut Boden	1
Schutzgut Fläche	1
Schutzgut Wasser	1
Schutzgut Klima / Luft	1
Schutzgut Landschaft	1
Schutzgut Kulturelles Erbe	1
Schutzgut Natura 2000	1
	9

Nächste Schritte in der Verkehrsanlagenplanung

- Beschaffen und Auswerten amtlicher Karten, Erstellen von Grundlagenplänen
- Analyse der Grundlage
- Aufstellen einer Bewertungsmatrix für die Linienfindung
 - Unterteilung der Streckenabschnitte je Variante
 - Bewertung der Abschnitte in der Matrix
 - Ziel: drei durchgehende Hauptvarianten für das Verkehrsmodell



Zeit für Ihre Fragen



Landschaftsplanung

Larissa Amend

PlanA GmbH

Projektsteuerung

Scoping

Aktueller Stand

- Scoping-Papier zur Abstimmung des Untersuchungsrahmens für die fachlichen Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Scoping-Verfahrens (gem. §15 UVPG) wurde erstellt und an die Behörde (RPK) übergeben

Ausblick

- Rückmeldung der Träger öffentlicher Belange (Verbände und Institutionen) erfolgt bis zum 28. Juli 2023
- Ggf. Gegenstellungnahmen der Planenden
- Nach Bedarf Scoping-Termin zur Diskussion, Abstimmung und Festlegung des Untersuchungsrahmens (Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben der Umweltverträglichkeitsprüfung)

Faunistische Planungsraumanalyse

Aktueller Stand

- Datenrecherche und Übersichtsbegehung wurden durchgeführt
- Potentialabschätzung anhand Abschichtungstabelle (Anhang IV der FFH-RL) und ermittelten Daten findet statt

Ausblick

- Potentiell betroffene Arten werden herausgefiltert
- Untersuchungsprogramm und Auswahl der für die jeweilige Planungsstufe geeigneten Methodenbausteine werden festgelegt
- Zur Erhöhung der Planungssicherheit wird dieses Leistungsbild mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt

Faunistische Planungsraumanalyse

**Beispiel Ergebnis
Abschichtung**



Kein Arznei-Haarstrang
im Untersuchungsgebiet

Art kann ausgeschlossen werden

Haarstrangwurzeleule (*Gortyna borelii*)
benötigt Arznei-Haarstrang als Raupennahrungspflanze



Strukturen im Gebiet
vorhanden

Betrachtung notwendig

Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) benötigt
Gehölzstrukturen mit gut entwickeltem Unterholz

Quelle: Bundesamt für Naturschutz, Robert Trusch; Sven Büchner

Faunistische Planungsraumanalyse

*Beispiel Ergebnis
Datenrecherche*



Quelle: Bundesamt für Naturschutz, Frank Grawe

Kreuzkröte (Bufo calamita)

Biotoptypenkartierung

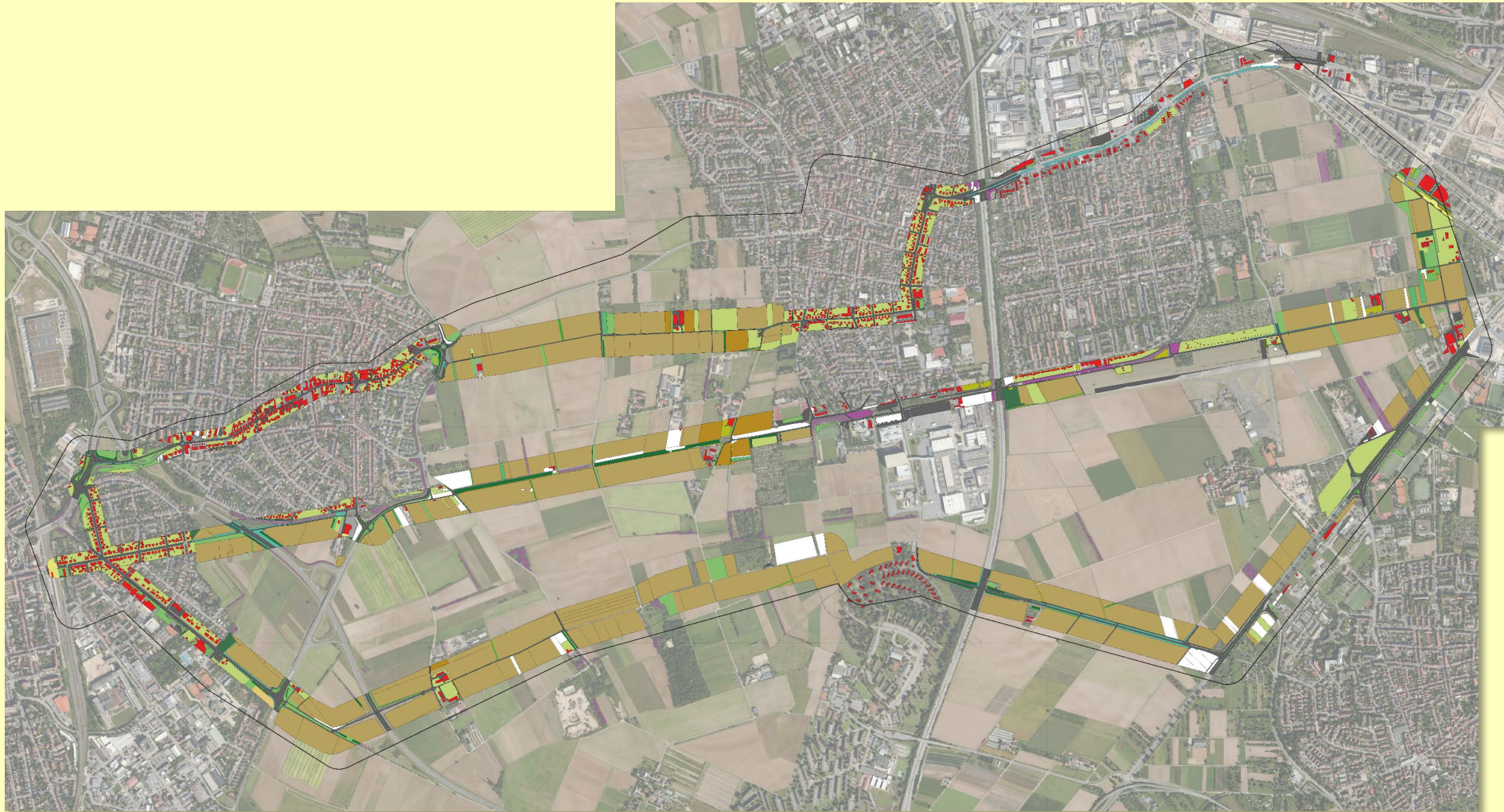
Aktueller Stand

- Biotoptypenkartierung entlang der Hauptvarianten wurde durchgeführt

Ausblick

- Dient als Grundlage für die Variantenprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und als Grundlage für das Schutzgut Pflanzen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)

Biotoptypenkartierung



Biotoptypenkartierung

- Biotoptypen werden Wertpunkte innerhalb einer Bewertungsspanne zugeordnet
- Dienen zur Bilanzierung des Ausgleichsdefizits durch den Eingriff











33. Wiesen und Weiden			
Nr.	Biotoptyp	F	P
33.10	Pfeifengras-Streuwiese	22 – 40 – 53	22 – 34 – 40
33.20	Nasswiese *	14 – 26 – 39	14 – 26 – 34
33.21	Nasswiese basenreicher Standorte der Tieflagen *	14 – 26 – 39	-
33.22	Nasswiese basenreicher Standorte der montanen Lagen *	14 – 26 – 39	-
33.23	Nasswiese basenarmer Standorte *	14 – 26 – 39	-
33.24	Nasswiese mit Molinion-Arten im weiteren Sinne *	20 – 33 – 46	-
33.30	Flutrasen *	14 – 26 – 39	14 – 26 – 34
33.40	Wirtschaftswiese mittlerer Standorte [siehe Untertypen]	-	-
33.41	Fettwiese mittlerer Standorte	8 – 13 – 19	8 – 13

Quelle: Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Anerkennung und Anrechnung vorzeitig durchgeführter Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffsfolgen (Ökokonto-Verordnung – ÖKVO)

Legende

Biotoptypen

Typ-Nr., Bezeichnung, Wertpunkte gem. ÖKVO

	33.41, Fettwiese mittlerer Standorte, 13 WP
	37.11, Acker mit fragmentarischer Unkrautvegetation, 4 WP
	41.10, Feldgehölz, 17 WP
	42.20, Gebüsch mittlerer Standorte, 16 WP
	60.10, Von Bauwerken bestandene Fläche, 1 WP
	60.21, Völlig versiegelte Straße oder Platz, 1 WP
	60.22, Gepflasterte Straße oder Platz, 1 WP
	60.23, Weg oder Platz mit wassergeb. Decke, Kies oder Schotter, 2 WP
	60.50, Kleine Grünfläche, 4 WP
	60.60, Garten, 6 WP



Zeit für Ihre Fragen

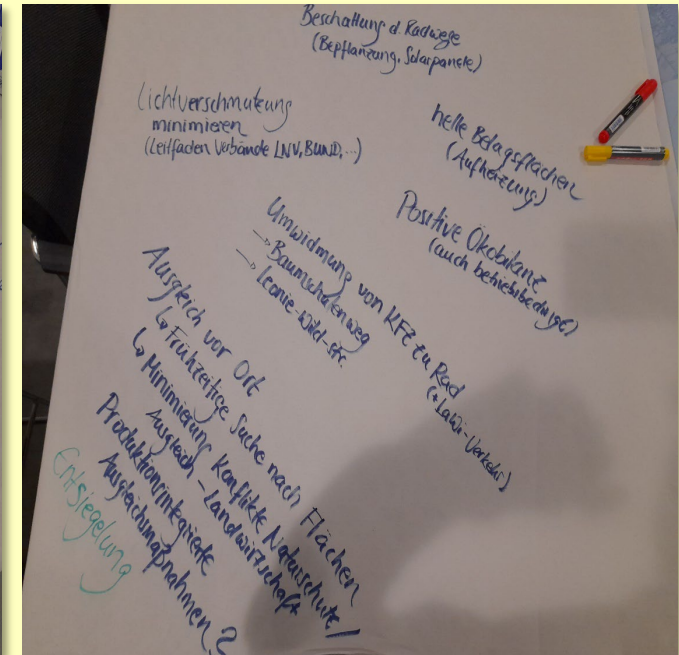
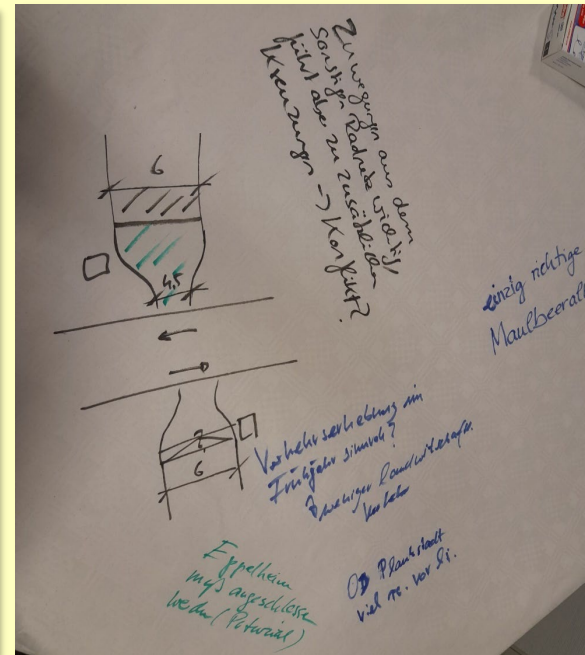
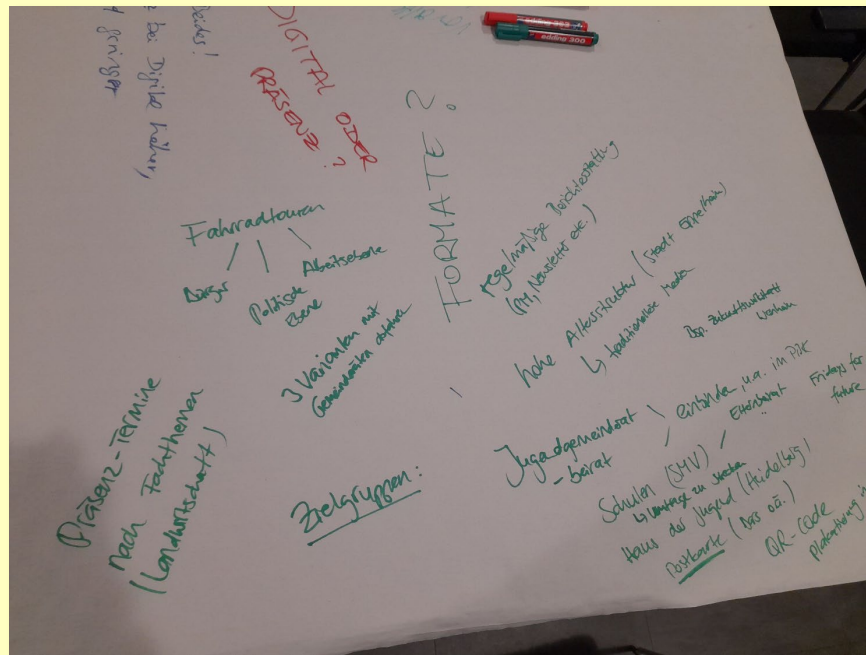


Themenlandkarte aus der 1. Sitzung des Projektbegleitkreises

Catrin Nähr
Stadt Schwetzingen
Amt für Stadtentwicklung

Thementische aus der 1. Sitzung PBK

- Nutzergruppen/Nutzungsarten
- Umwelt
- Ausgestaltung/Qualitätsstandards RSV
- Dialogprozesse/Bürgerbeteiligung



Thementisch: Nutzergruppen

- Pendler
 - keine Umwege
 - Anschlüsse an Betriebe
- Fußverkehr
 - konfliktfreies Spazieren
- Schülerverkehr
- Landwirtschaftlicher Verkehr
 - Einsehbarkeit der Wege
 - konfliktfreie Querungen
 - Verschmutzung der Wege
- MIV
- ÖPNV

Thementisch: Ausgestaltung

- Engstellen
 - Trennung der Verkehrsarten
- Querungsstellen
 - idealerweise ohne Zeitverlust
- Bestehende Gefahrenstellen entschärfen
 - z. B. Stückerwegbrücke
- Zuwegungen/Anbindungen
 - z. B. in PHV
- Historische Route Maulbeerallee
- Qualitätsstandards
 - z. B. asphaltierte, breite Wege
 - Beleuchtung

*Genauere Betrachtung in
späterer Leistungsphase*

Thementisch: Umwelt

- Ausgleichsflächen/Entsiegelung
- Biotope
 - Heckenstrukturen (z. B. bzgl. Sichtfelder kritisch)
- Erholungsraum erhalten
- Belagswahl
 - z. B. Eidechsen auf aufgeheizten Flächen
- Lichtverschmutzung vermeiden

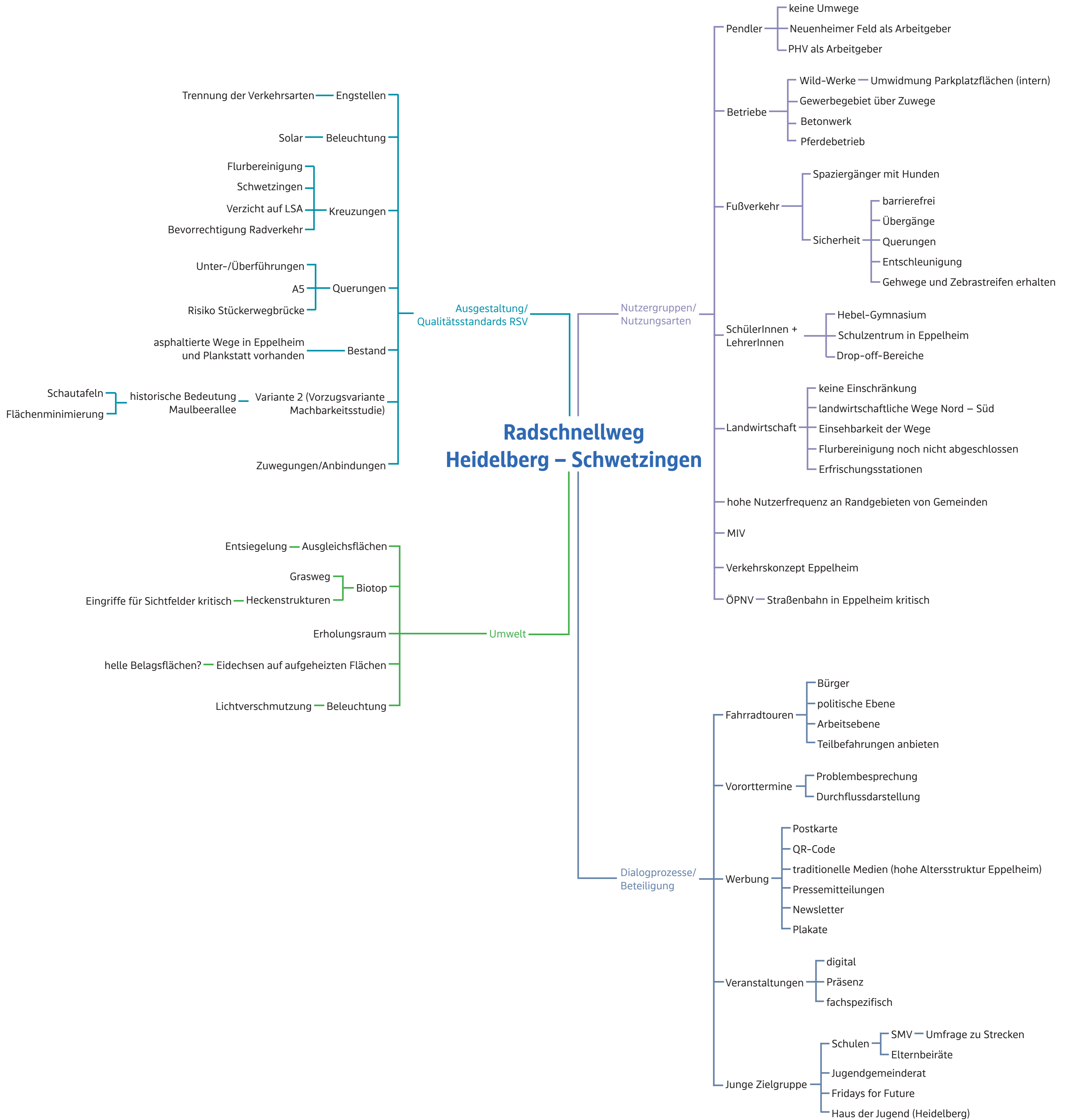
Genauere Betrachtung in späterer Leistungsphase

Thementisch: Beteiligung

- Fahrradtouren/Vororttermine
- Werbung über verschiedene Medien
- Veranstaltungen (digital, präsent, fachspezifisch ...)
- Junge Zielgruppen erreichen

Ausblick: im Herbst nächste Öffentlichkeitsveranstaltung vorgesehen

Umfeldanalyse





Zeit für Ihre Fragen

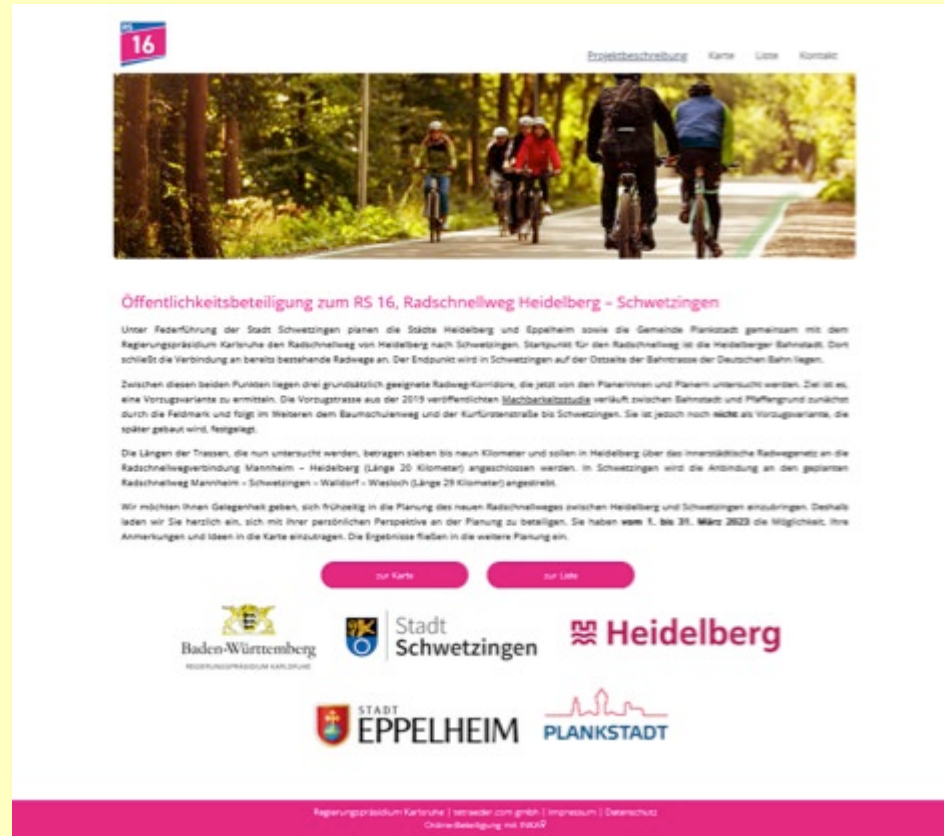


Beteiligungskarte

Catrin Nähr
Stadt Schwetzingen
Amt für Stadtentwicklung



Digitale Öffentlichkeitsbeteiligung



16

Projektbeschreibung Karte Liste Kontakt

Öffentlichkeitsbeteiligung zum RS 16, Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen

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. Startpunkt für den Radschnellweg ist die Heidelberger Bahnhof. 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-Kandidaten, die jetzt von den Planerinnen und Planern untersucht werden. Ziel ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Die Vorzugsvariante aus der 2019 veröffentlichten [NACHTBEREICHSTUDIIE](#) verläuft zwischen Bahnhof 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 – Westlich (Länge 28 Kilometer) angestrebt.

Wir möchten Ihnen Gelegenheit geben, sich frühzeitig in die Planung des neuen Radschnellweges zwischen Heidelberg und Schwetzingen einzubringen. Deshalb laden wir Sie herzlich ein, sich mit Ihrer persönlichen Perspektive an der Planung zu beteiligen. Sie haben vom 1. bis 31. März 2023 die Möglichkeit, Ihre Anmerkungen und Ideen in die Karte einzutragen. Die Ergebnisse fließen in die weitere Planung ein.

[zur Karte](#) [zur Liste](#)

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Stadt Schwetzingen

Heidelberg

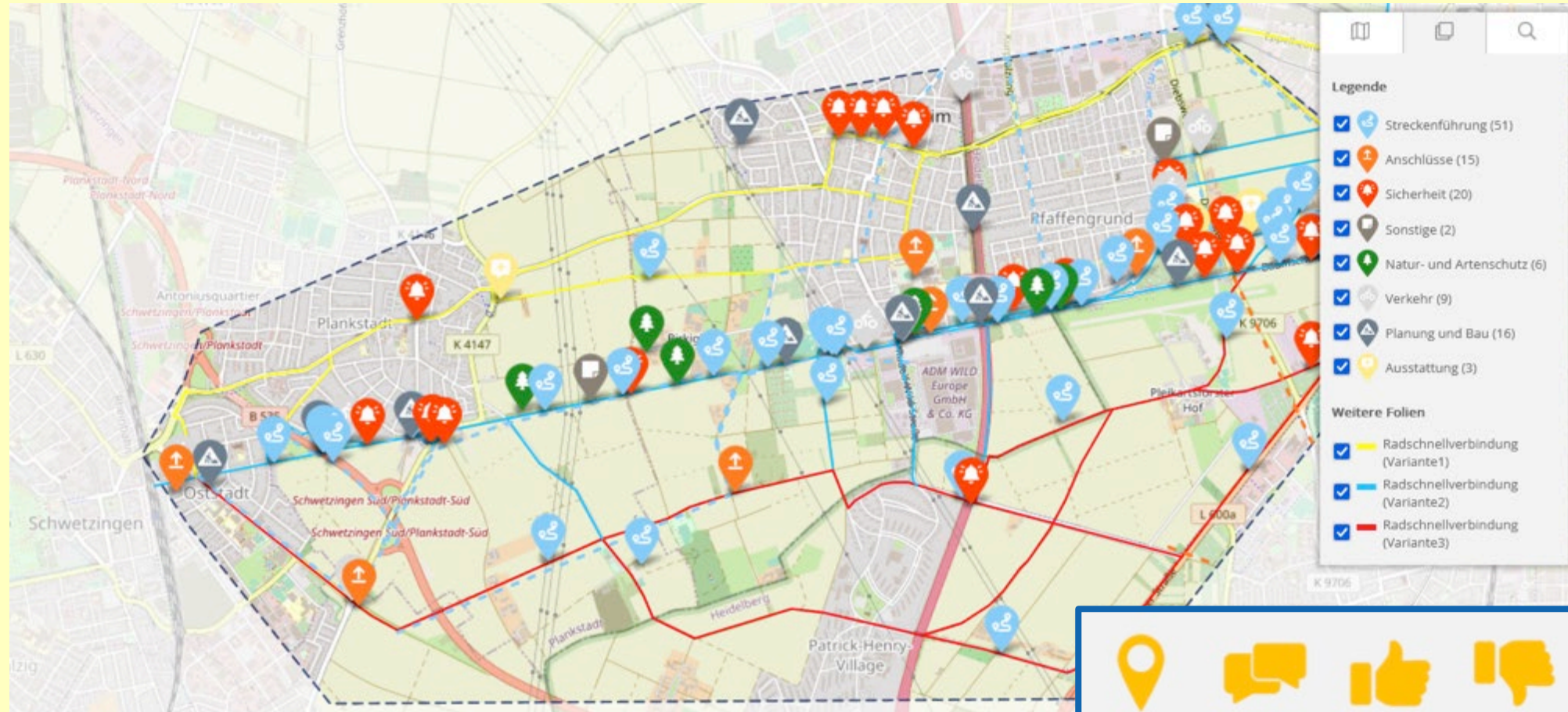
STADT EPPELHEIM

PLANKSTADT

Regierungspräsidium Karlsruhe | Heister 2023 groß | Impressum | Datenschutz
Online-Beteiligung mit PRO2D

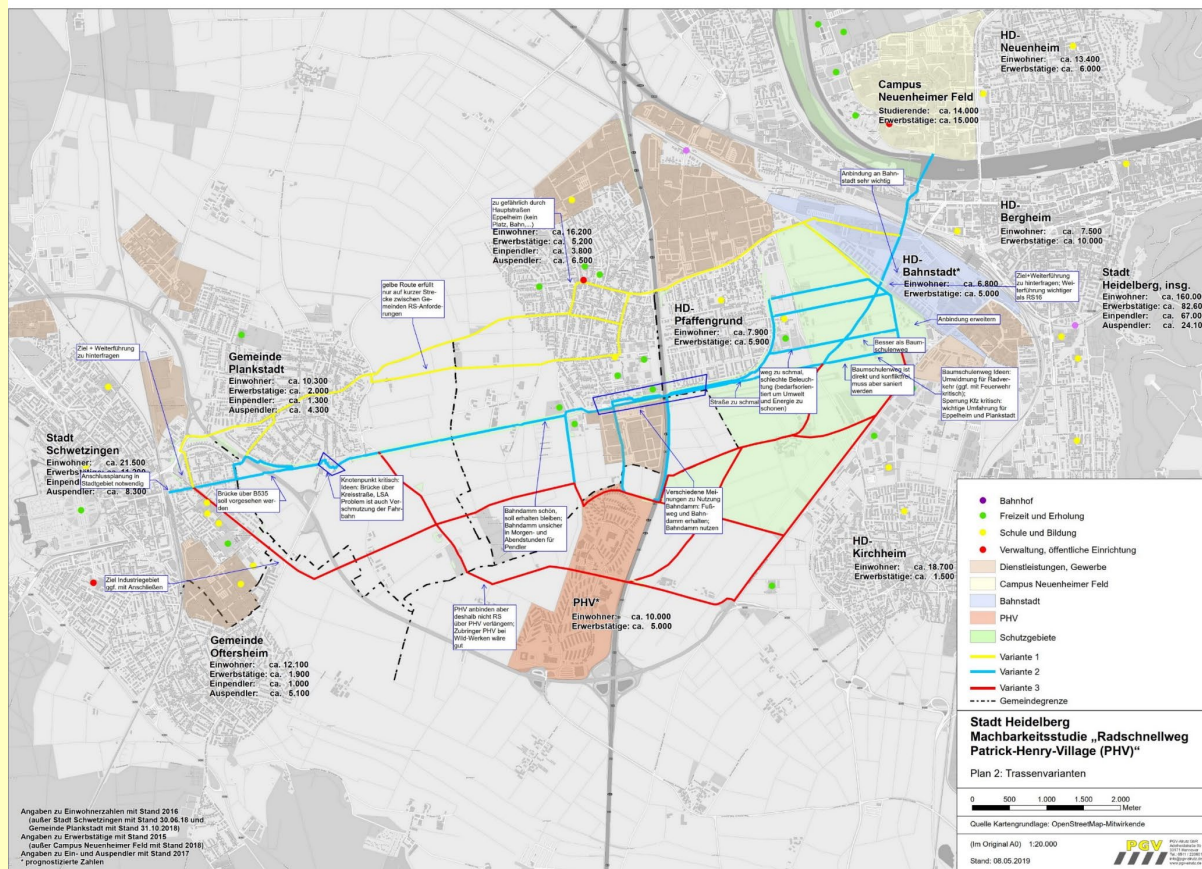
- jetzt-mitmachen.de/rs16
- Beteiligungszeitraum:
1. bis 31. März 2023

Kartenansicht auf jetzt-mitmachen.de

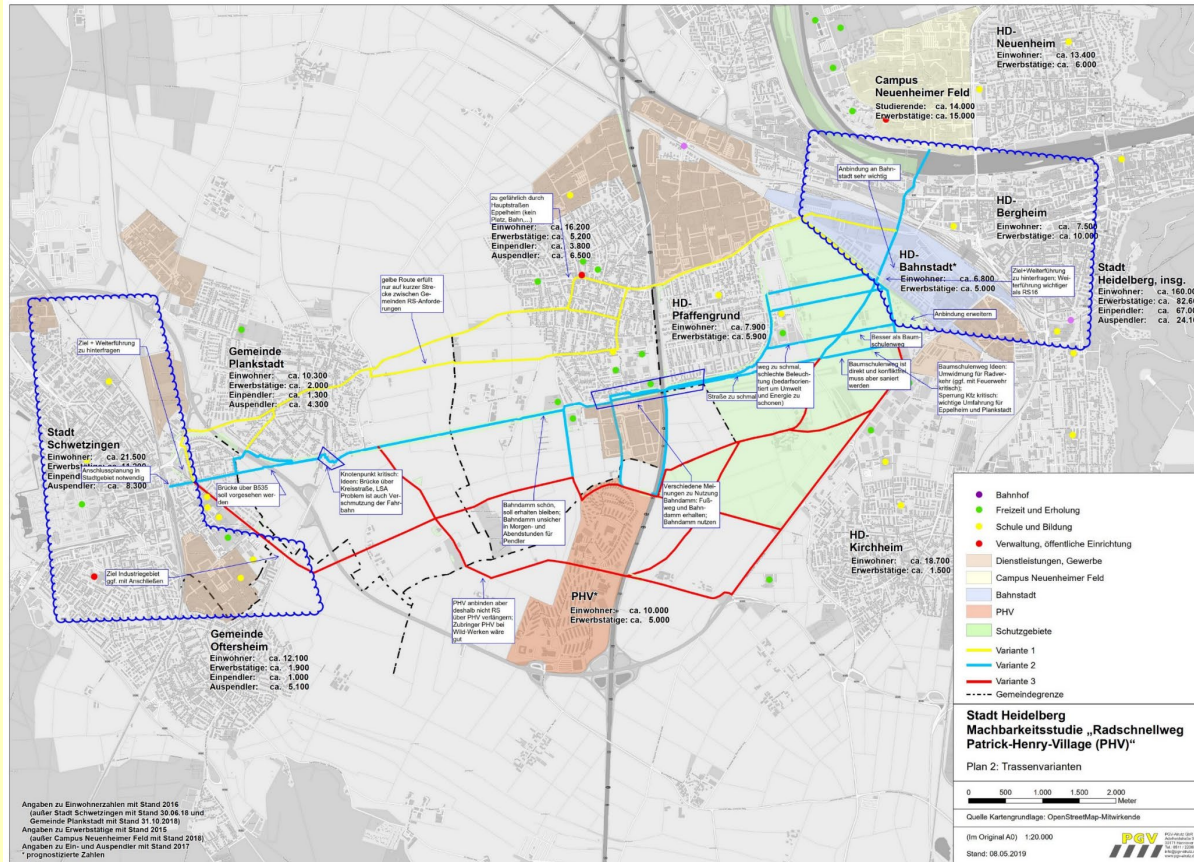


Auswertung durch Projektlenkungs-kreis

Auszug aus Prüfanmerkungen, die gehäuft aufgekommen sind bzw. bei denen die Meinung in der Bürgerschaft widersprüchlich ist

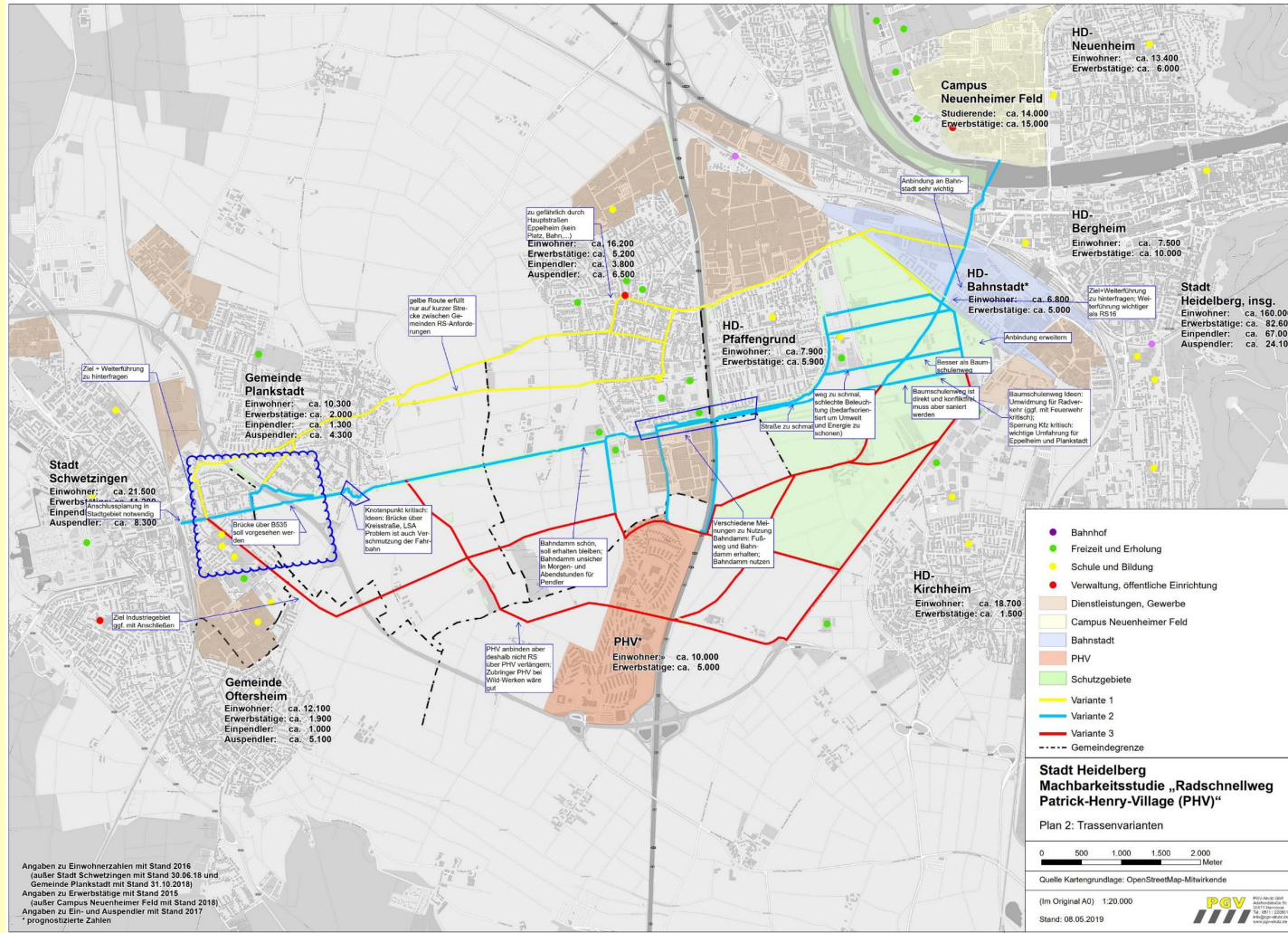


Auswertung durch Projektlenkungs-kreis



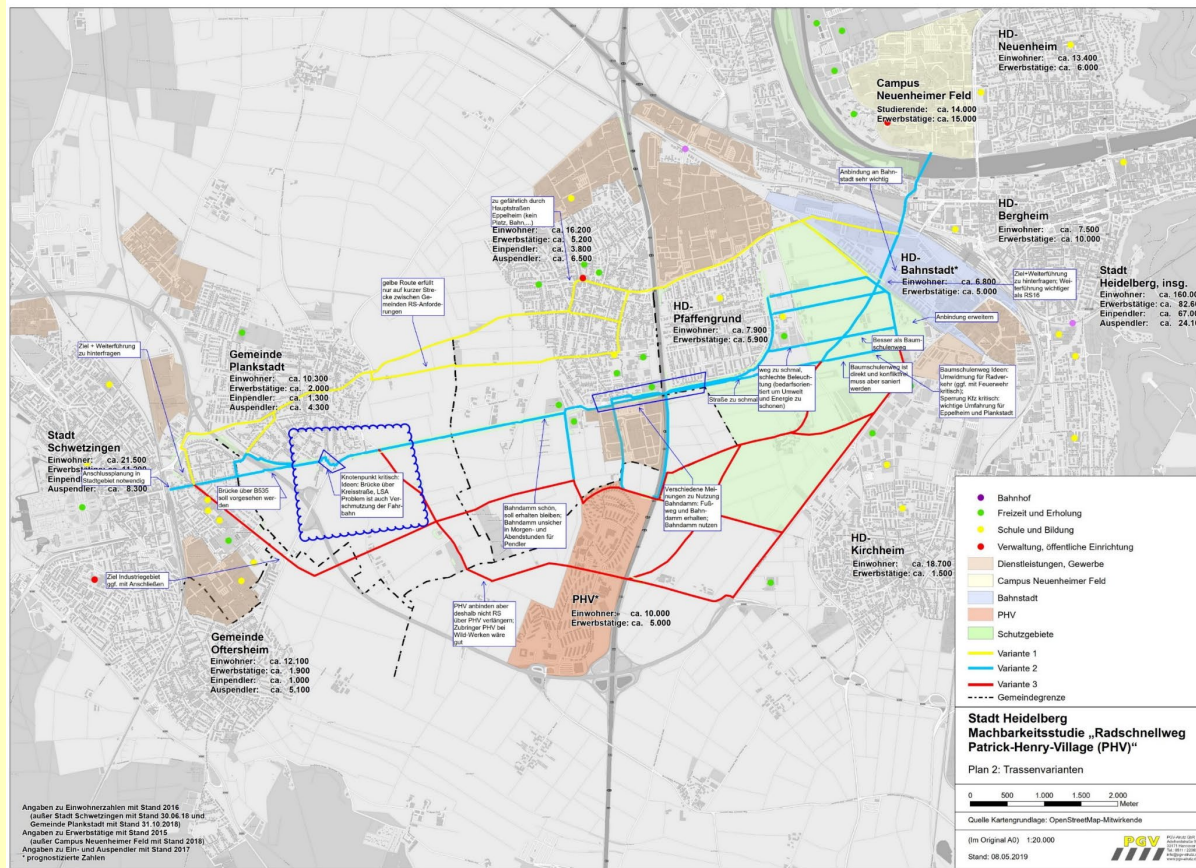
- Forderung nach sinnvollen Anschlussplanungen in den Stadtgebieten
- Start-/Zielpunkte sollten hinterfragt ggf. angepasst werden (Planungsvereinbarung)
- Ziele erweitern

Auswertung durch Projektlenkungs-kreis



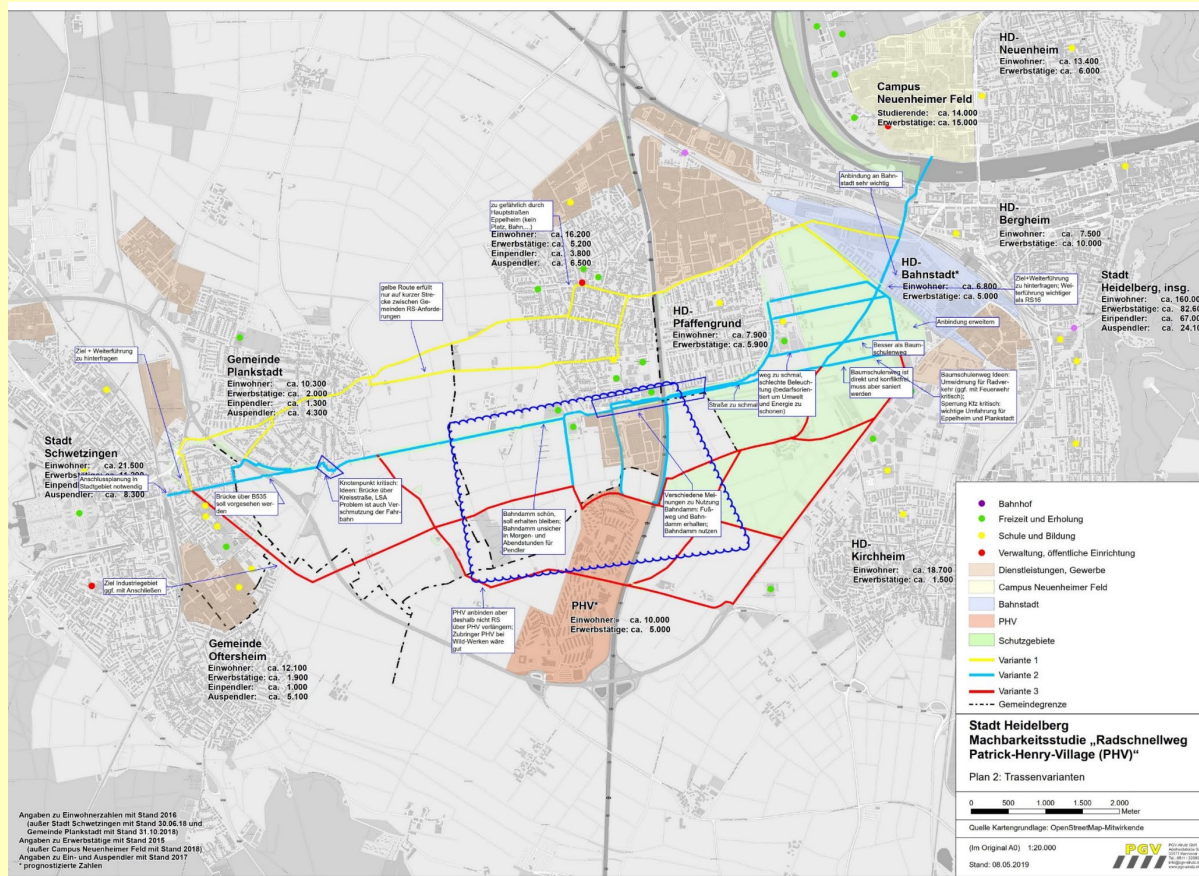
- Brücke über B535 für Variante 2 gewünscht für durchgängige Route
- Jeder Umweg ungünstig – Konflikte durch Kreuzungsbereiche vermeiden
- Bau Brücke notwendig -> Planfeststellung

Auswertung durch Projektlenkungskreis



- Knotenpunkt an Kreisstraße K4147 konfliktrichtig
- Verschiedene Ideen genannt
- Alternative Führung wird geprüft
- Verschmutzung Fahrbahn wurde erwähnt → Betrieb

Auswertung durch Projektlenkungskreis

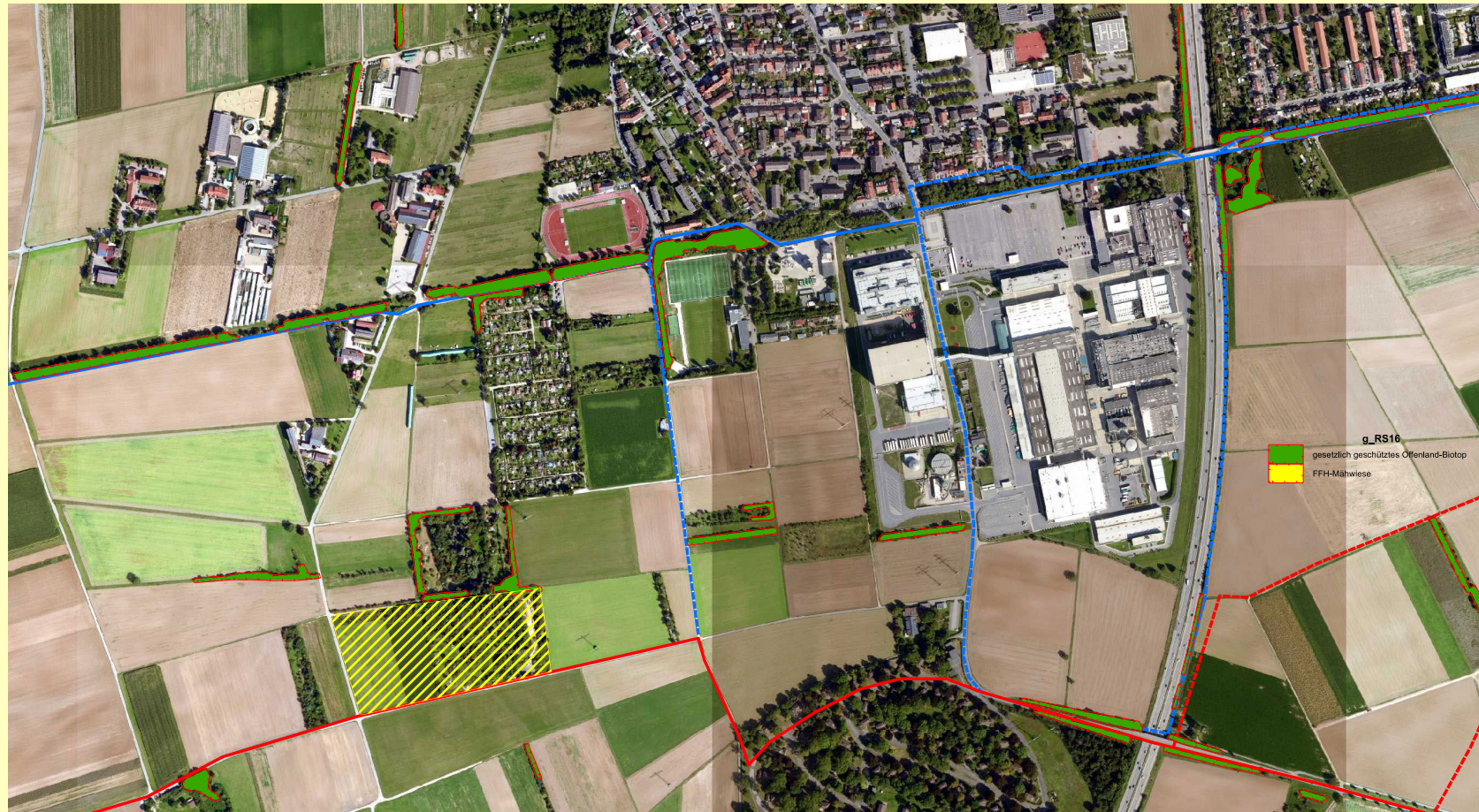


- Nutzung des Bahndamm: gespaltenes Bild in der Bürgerschaft
- Versiegelung Bahndamm nicht möglich, da als Ausgleichsfläche ausgewiesen
- Habitat/Biotop
- Beleuchtung entlang des Bahndamms für Pendlerverkehr (Morgen-/Abendstunden) gewünscht

Exkurs: Nutzbarkeit des Bahndamms



Exkurs: Nutzbarkeit des Bahndamms



Datengrundlage: Kompensationsverzeichnis RNK, Vz 29/2014 – Neubau einer Überführung über die A5 im Zuge der Leonie-Wild-Straße, Gemarkung Eppelheim

Exkurs: Nutzbarkeit des Bahndamms

Zulassungsbehörde:	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis			
Aktenzeichen der Zulassungsbehörde	364.56_53.04.01			
Aktenzeichen der am Zulassungsverfahren beteiligten Unteren Naturschutzbehörde	Vz 29/2014			
Datum des Zulassungsbescheides	24.03.2014			
Bezeichnung des Vorhabens durch die Zulassungsbehörde	Neubau einer Überführung über die A5 im Zuge der Leonie-Wild-Straße, Gemarkung Eppelheim			
Eingriffsart	1 Straßen- und Wegebau			
Maßnahme A1	Entsiegelung/Rückbau der nicht mehr benötigten Straßen-/Wegeflächen <u>Ziel:</u> Wiederherstellen der Funktionen des Bodens durch Entsiegelung der nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen. <u>Maßnahme:</u> Aufnahme der vorhandenen Straßen-/Wegedecke; Rekultivierung der Bodenoberfläche (Tiefenlockerung und Andecken von Oberboden)	Ausgleich	Eppelheim	1428/0 1428/1 4077/0 4076/2 4020/0
Maßnahme A2	Anpflanzung von standort-heimischen Gehölzen <u>Ziel:</u> Kompensation des Verlustes an straßenbegleitenden Gehölzen (überwiegend nach § 32 NatSchG geschützte Feldhecken und -gehölze), Immissionschutzfunktion für angrenzende Flächen, Wiederherstellung der Biotopfunktionen. <u>Maßnahme:</u> Bepflanzen der Böschungen und Wegenebenenflächen mit Sträuchern standortgerechter und einheimischer Gehölzarten; es sind gebietsheimische Pflanzen aus regionaler Herkunft zu verwenden.	Ausgleich		4021/0 4022/1 4022/2 4050/0
Maßnahme G1	Ansaat mit standort-gerechtem kräuterreichem Saatgut <u>Ziel:</u> Kompensation des Verlustes von Ruderalvegetation. <u>Maßnahme:</u> Ansaat mit standortgerechter Wiesenansaat auf Böschungs- und Straßennebenflächen, hierbei ist Saatgut gebietsheimischer Pflanzen aus regionaler Herkunft zu verwenden.	Gestaltung		
Maßnahme E1	Anpflanzung von standort-heimischen Gehölzen <u>Ziel:</u> Kompensation des Verlustes an straßenbegleitenden Gehölzen (überwiegend nach § 32 NatSchG geschützte Feldhecken und -gehölze) und eines zu berücksichtigenden Time-lags, Wiederherstellung der Biotopfunktionen, Aufwertung der Funktionen des Bodens. <u>Maßnahme:</u> Anpflanzung von Sträuchern standortgerechter und einheimischer Gehölzarten auf Grünland; es sind gebietsheimische Pflanzen aus regionaler Herkunft zu verwenden.	Ersatz	Eppelheim	3841/0

Datengrundlage: Kompensationsverzeichnis RNK, Vz 29/2014 – Neubau einer Überführung über die A5 im Zuge der Leonie-Wild-Straße, Gemarkung Eppelheim

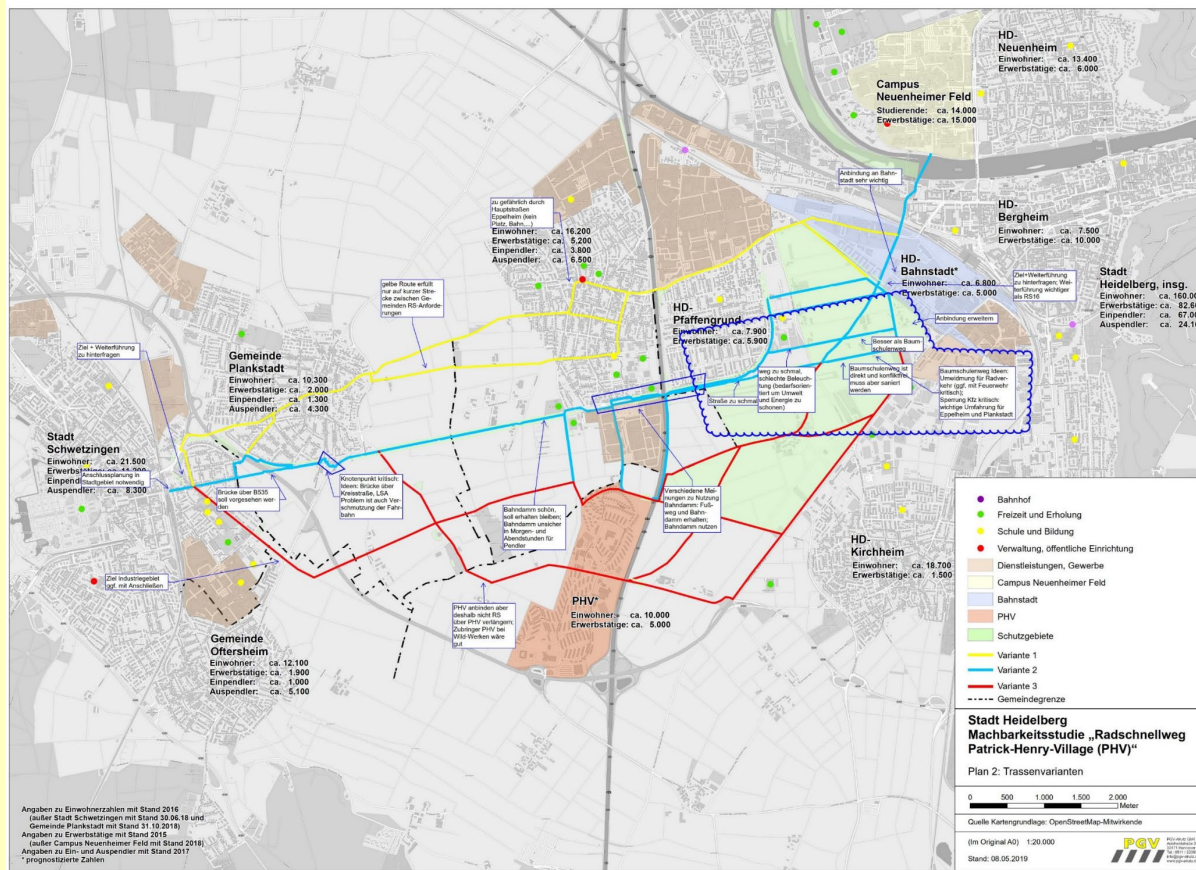
Exkurs: Nutzbarkeit des Bahndamms

Fazit

- Die Flächen des Bahndamms wurden 2014 dem Neubau einer Überführung über die A5 im Zuge der Leonie-Wild-Straße als Kompensationsflächen zugeordnet
- Sowohl die Entsiegelung als auch die Bepflanzung mit standort-heimischen Gehölzen und die Ansaat der Flächen sind zu 100% dauerhaft zu sichern

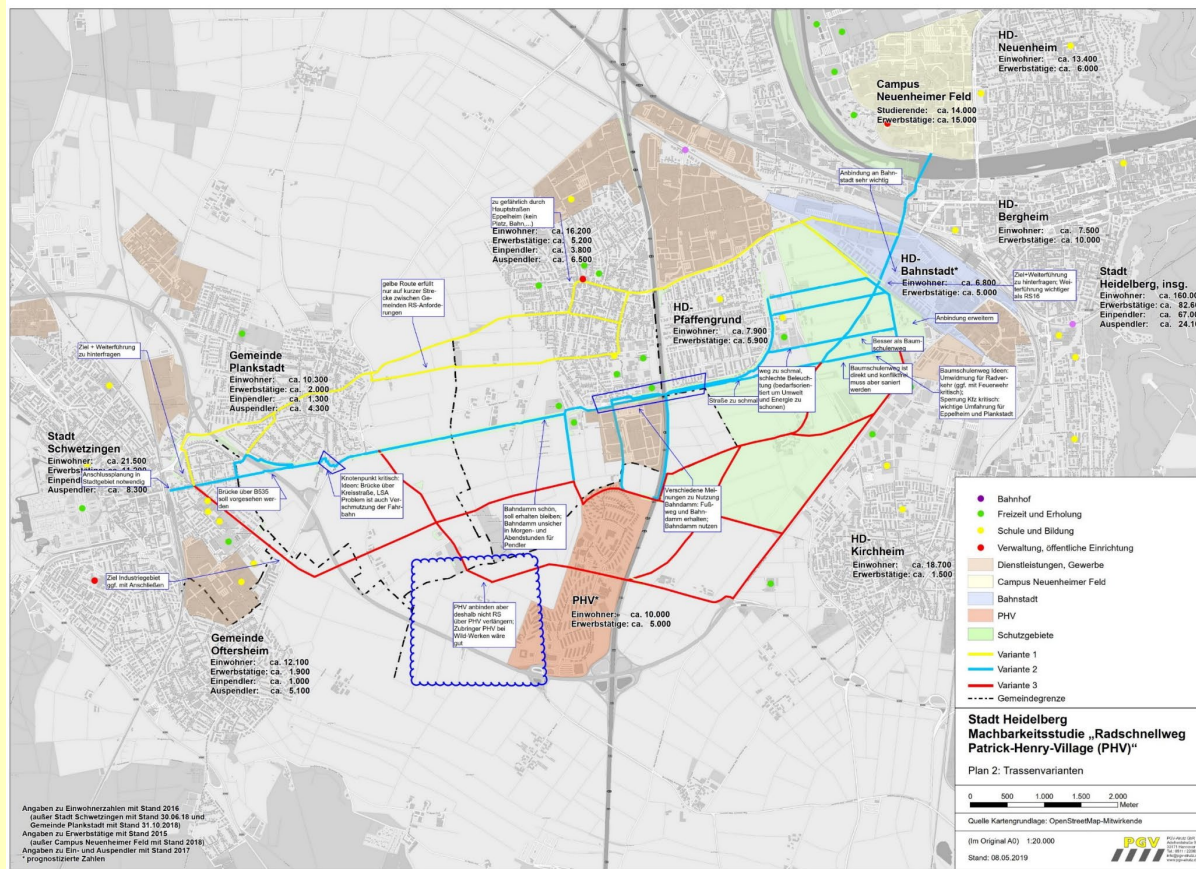
→ Eine Herstellung des Radschnellwegs auf diesen Flächen ist daher ausgeschlossen.

Auswertung durch Projektlenkungs-kreis



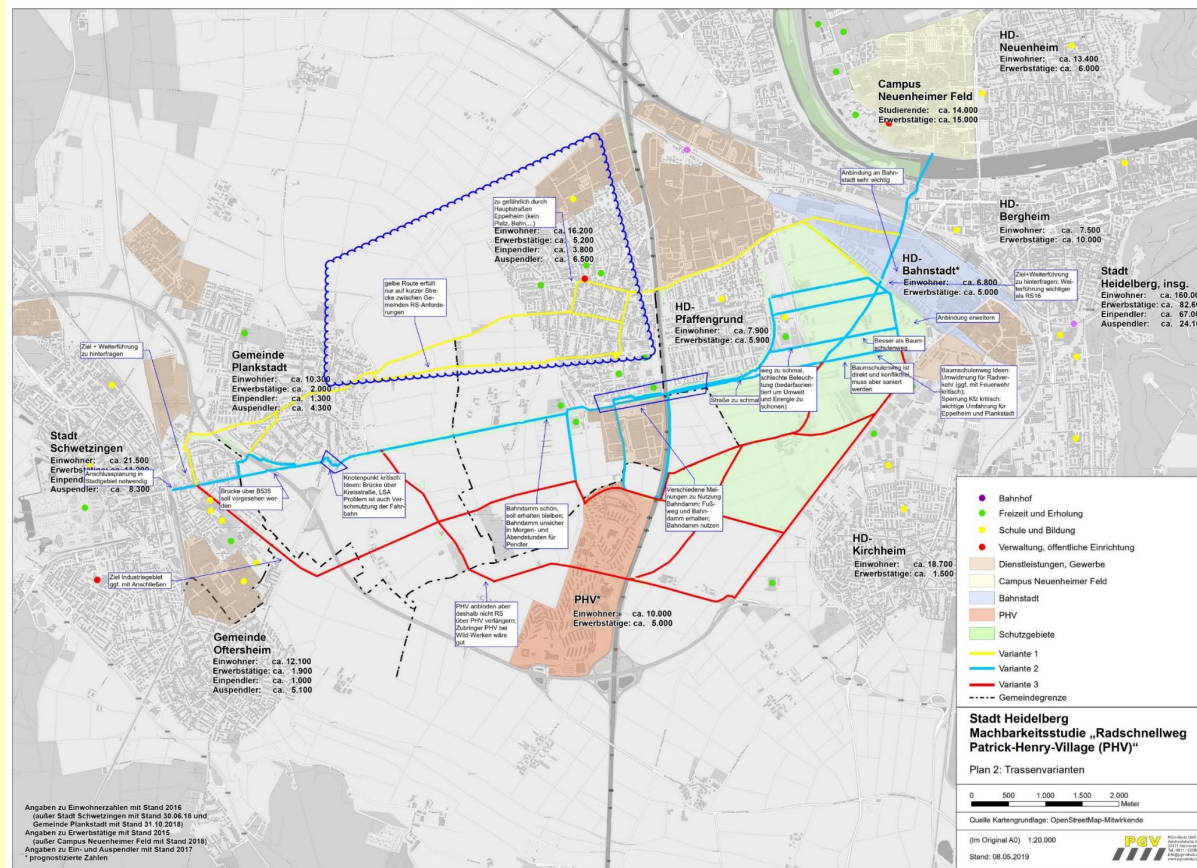
- Befahrung Baumschulenweg von Bürgerschaft teilweise befürwortet / teilweise abgelehnt
- Umwidmung in Fahrradstraße
- Kfz-Verkehr wichtig für Umfahrung der Gemeindegebiete
- Gemeinsame Nutzung mit Feuerwehr ggf. kritisch
- Alternative Routen zu schmal
- Beleuchtung gewünscht
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

Auswertung durch Projektlenkungskreis



- Anbindung Patrick-Henry-Village (PHV)
- Keine umwegige Verkehrsführung, um PHV anzuschließen
- Stich von Radschnellweg in PHV ausreichend für Anbindung

Auswertung durch Projektlenkungs-kreis



- Variante 1 konfliktträchtig
- Nur auf kurzem Abschnitt Radschnellwegstandard
- Umwegig und gefährlich
- Schmale Wege, die gemeinsam mit anderen Verkehrsmitteln genutzt werden müssen



Zeit für Ihre Fragen



Weitere Informationen zum Projekt

Auf der Internetseite des Regierungspräsidiums

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref44/radschnellwege/rs16-heidelberg-schwetzingen/>

Ihr Kontakt

Projektleitung Stadt Schwetzingen

Catrin Nähr

catrin.naehr@schwetzingen.de

06202 87-482

Projektleitung Regierungspräsidium

Samuel Möhler

samuel.moehler@rpk.bwl.de

0721 926-8576

Projektsteuerung Schüßler-Plan

Elena Diaz Ocampo

EDiaz@schuessler-plan.de

0721 384171-270

Öffentlichkeitsbeteiligung

Beate Stilz

beate.stilz@rpk.bwl.de

0721 926-3716

