



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

# **Projektbegleitkreis zum Projekt „Radschnellweg 16 Heidelberg – Schwetzingen“**

## **Protokoll zur 2. Sitzung am 13.07.2023 Ort: Rathaus Schwetzingen**

### **Teilnehmende**

#### **Planungsteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)**

Samuel Möhler, Referat 44 – Projektleitung Straßenplanung

Carina Langer, Referat 42 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Beate Stilz, Referat 42 – Öffentlichkeitsbeteiligung

#### **Projektpartner**

Wolfgang Leberecht, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Catrin Nähr, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Jasdeep Singh, Amt für Fuß- und Radverkehr und Nahmobilität, Stadt Heidelberg

Johanno Sauerwein, Amt für Fuß- und Radverkehr und Nahmobilität, Stadt Heidelberg

Michael Benda, Amt für Bauverwaltung Klima- und Naturschutz, Stadt Eppelheim

Bernhard Müller, Stabsstelle Bürgermeister, Gemeinde Plankstadt

Ulrike Krause, Stabsstelle Bürgermeister, Gemeinde Plankstadt

## **Ingenieurbüros**

Eybelmar Carolina Angulo Rondon, Schüßler-Plan

Tim Weinrich, Schüßler-Plan

Ronny Dahl, BIT Ingenieure

Tim Peter, BIT Ingenieure

Marion Hautzinger, PLAN A

Larissa Amend, PLAN A

Kathrin Kübler, PLAN A

## **Kommunen**

Patrick Fierhauser, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis

Michael Sauerzapf, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis

## **Verbände**

Dr. Matthias Zimmermann, ADFC Landesverband Baden-Württemberg

Burkhard Maaß, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg

Uwe Reichert, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg

Dr. Bianca Räpple, BUND Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald

Sarah Wendel, Nachbarschaftsverband Rhein-Neckar / Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim

Manfred Kern, VCD Regionalverband Rhein-Neckar

## **Vereine**

Rolf Hallwachs, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt

Dieter Müller, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim

Simon Stephan, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim

Dieter Teufel, UPI – Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg

Dr. Erich Zahn, Urban Innovation

## **Wirtschaft**

Sebastian Klostermann, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Dr. Dagmar Bross-Geis, IHK Rhein-Neckar

## TOP 1: Begrüßung

Herr Leberecht, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung der Stadt Schwetzingen, begrüßt die Anwesenden.

Frau Stilz, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK), begrüßt die Teilnehmenden des Projektbegleitkreises (PBK) zum „Radschnellweg RS 16 (L), Heidelberg – Schwetzingen“ und stellt die Agenda der Sitzung vor.

## TOP 2: Verkehrsanlagenplanung

Herr Dahl, BIT Ingenieure, erläutert den Aufbau und die Berechnung des Verkehrsmodells und informiert über die Kriterien, anhand derer die Verkehrsanlagen der unterschiedlichen Varianten bewertet werden. Abschließend informiert er über die weiteren Schritte im Rahmen der Verkehrsanlagenplanung.

## Fragen und Anregungen

Themen	Antworten
<p><i>Dieter Teufel, UPI-Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg:</i> Radschnellwege (RSW) sollen laut Vorgabe des Bundes wie Straßen geplant werden. Mit der vorgestellten Bewertungsmatrix wäre in den letzten 30 Jahren keine einzige Straße neu gebaut worden. Die Gewichtung ist nicht sinnvoll. Vielmehr sollte die Spalte mit der Gewichtung weggelassen und zu allen Kriterien quantitative Werte geprüft werden.</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Es gibt kein Standardverfahren. Bei den Kriterien handelt es sich um eine Grundlage, mit der wir in den Planungsprozess starten. Die Bewertungskriterien wurden aus dem Pilotprojekt RSW Heidelberg – Mannheim (RS 2) übernommen und angepasst. Anhand der Erfahrungen aus dem Planungsprozess anderer Projekte wurde das Verfahren zur Bestimmung einer Vorzugsvariante weiterentwickelt.</p>
<p><i>Manfred Kern, VCD, stimmt Herrn Teufel zu.</i> Die Gewichtung ist nicht nachvollziehbar. Dinge, die für Radfahrer wichtig sind (wie z. B. Reisezeitverluste), sollten höher gewichtet werden und müssen Priorität haben.</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure AG:</i> Wir nehmen den Punkt mit und prüfen, inwieweit dies umsetzbar ist.</p>
<p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i> Die Argumente für eine stärkere Gewichtung der Reisezeit sind nachvollziehbar, aber auch</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Die Umweltkriterien haben mit 50 % bereits eine hohe Gewichtung.</p>

<p>Umweltkriterien müssen stärker gewichtet werden.</p>	<p><i>Patrick Fierhauser, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis:</i>          Im Rahmen der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) sind hinsichtlich der Klimamobilitätspläne bereits Werte zur CO<sub>2</sub>-Flottenemission sowie zum CO<sub>2</sub>-Preis festgelegt. Diese können somit auch bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors berücksichtigt werden.</p>
<p><i>Burkhard Maaß, ADFC:</i>          Die RSV-Qualitätskriterien müssen höher gewichtet werden. Radschnellwege haben auf die Umwelt positive Auswirkungen.</p>	

### TOP 3: Landschaftsplanung

Frau Amend, Plan A, informiert über den aktuellen Stand des Umwelt-Scoping und zur faunistischen Planungsraumanalyse. Außerdem gibt sie einen Überblick über die Biotoptypenkartierung sowie einen Ausblick über das weitere Vorgehen.

### TOP 4: Themenlandkarte aus der 1. Sitzung des PBK

Frau Nähr, Amt für Stadtentwicklung der Stadt Schwetzingen, fasst die Ergebnisse der Thementische aus der letzten Sitzung des PBK im Januar zusammen.

Die nächste öffentliche Veranstaltung ist für Herbst 2023 geplant.

### Fragen und Anregungen

Themen	Antworten
<p><i>Dieter Müller, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i></p>	<p><i>Beate Stilz, RPK, verweist auf die Themensammlung „Nutzergruppen“ (Folie 23), in der die Landwirtschaft thematisch aufgenommen ist.</i></p>

Landwirtschaftliche Themen kommen zu kurz. Wie wird das Thema bewertet und eingebunden?	<i>Frau Nähr, Stadt Schwetzingen:</i> Landwirtschaftliche Belange fließen in die Planung ein.
<i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation, weist auf Folie 24 hin: „Bestehende Gefahrenstelle Stückerwegbrücke“ sei zu harmlos ausgedrückt. Er bittet um Schärfung, dass die Überführung der Stückerwegbrücke lebensgefährlich sei und daher für die Planung nicht geeignet.</i>	<i>Catrin Nähr, Stadt Schwetzingen, weist darauf hin, dass zum jetzigen Planungsstand noch gar nicht feststeht, ob der Radschnellweg über die Stückerwegbrücke führt. Dass diese im momentanen Zustand nicht als Radschnellweg funktionieren kann, ist bereits klar herausgearbeitet. Es ist Teil der Voruntersuchung, mögliche Lösungen hierfür herauszuarbeiten.</i>

## TOP 5: Beteiligungskarte

Frau Nähr gibt einen Überblick über die Auswertung der Beteiligungskarte, die vom 1. bis 31. März online geschaltet war. Sie informiert die Teilnehmenden zudem, wie die Anregungen der Raumschaft in die Planung einfließen.

Es gab insgesamt 134 Einträge und 106 Kommentare. Die Auswertung erfolgt anhand einer Karte mit zusammengefassten Themen.

## Exkurs zur Nutzbarkeit des Bahndamms

Die Versiegelung des Bahndamms spielt in den Medien eine große Rolle. Die getroffenen Aussagen sind nicht oder nur teilweise richtig. Frau Amend, Plan A, informiert deshalb, inwieweit der Bahndamm bei der Radschnellwegverbindung einbezogen werden kann. Die Flächen des Bahndamms wurden 2014 dem Neubau einer Überführung über die A 5 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 Prozent dauerhaft zu sichern. Ein Bau des Radschnellwegs auf diesen Flächen ist daher ausgeschlossen.

## Fragen und Anregungen

Themen	Antworten
<i>Dieter Teufel, UPI-Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg:</i>	<i>Larissa Amend, Plan A:</i>

<p>Ist damit die Variante 2 ausgeschlossen?</p>	<p>Nur die Nutzung des Bahndamms ist ausgeschlossen. Eine Trassenführung neben dem Bahndamm ist nach aktuellem Stand möglich, Weiteres muss die folgende Planung feststellen. <i>Ronny Dahl, BIT:</i> Eine Führung des Radschnellweges auf dem Bahndamm war nie vorgesehen. In der Machbarkeitsstudie und auch in unserer Planung verläuft er parallel neben dem Bahndamm.</p>
<p><i>Simon Stephan, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Die Variante 2 am Bahndamm entlang wird vor allem von den Landwirten aufgrund des Baumbestands kritisch gesehen, da durch eine Flächenversiegelung noch weniger Bewässerung für Bäume möglich sein wird.</p> <p>Die südliche Variante (Nr. 3) wird bevorzugt und soll einfach gebaut werden.</p> <p><i>Anmerkung: Der restliche Teilnehmerkreis widerspricht.</i></p>	<p><i>Beate Stilz, RPK:</i> Wie in der Übersicht der planerischen Meilensteine dargestellt wurde, ist der Bau des Radschnellweges an Planungsphasen gebunden. Eine Trasse kann nicht einfach nach Gutdünken gebaut werden.</p>
<p><i>Manfred Kern, VCD:</i> Die Betrachtung sollte darauf gerichtet sein, wie wir die Mobilität verbessern und mehr Autofahrer auf das Fahrrad bringen, statt weitere Straßen zu bauen.</p>	
<p><i>Uwe Reichert, ADFC,</i> hofft, dass die Stadt rechtzeitig Planungen vollzieht, wie der RSW angebunden werden kann.</p>	<p><i>Catrin Nähr, Stadt Schwetzingen:</i> Die Anbindung wird mitgedacht, es gibt eine gute Zusammenarbeit mit dem Bauamt, z. B. auch zur Anbindung an die Schwetzinger Höfe oder bei den derzeitigen Planungen in der Scheffelstraße. Hier wird es Synergien geben.</p> <p><i>Wolfgang Leberecht, Stadt Schwetzingen:</i> Auch eine Anbindung an die zukünftige RSV Mannheim – Schwetzingen – Walldorf/Wiesloch ist denkbar.</p>

<p><i>Dr. Bianca Räßle, BUND:</i> Wie werden die Varianten verglichen?</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i> Die Varianten werden in Abschnitte unterteilt und vergleichend betrachtet.</p>
<p><i>Dr. Bianca Räßle, BUND:</i> Wie wurden der Untersuchungsraum und die Korridore für das Scoping festgelegt?</p>	<p><i>Marion Hautzinger, Plan A:</i> Außerorts wurde der engere Untersuchungsraum mit 100 m rechts und links der Trassen festgelegt, innerorts mit 50 m. Der Untersuchungsraum ist jedoch noch nicht fix und wird erst im Laufe der Vorplanung genau festgelegt. Der Untersuchungsraum kann bei Auftreten unterschiedlicher Schutzgüter erweitert werden.</p>
<p><i>Dieter Teufel, UPI-Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg:</i> Der Zeitplan ist nicht kompatibel mit den Klimaschutzziele der Landesregierung. Wird der Zeitplan überarbeitet?</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i> Wie bereits im 1. PBK erläutert, müssen wir uns an die vorgegebenen Planungsverfahren halten. Wir sind aktuell im Zeitplan, eine Anpassung ist nicht erforderlich.</p>
<p><i>Dr. Matthias Zimmermann, ADFC:</i> Die Planung sollte keine Aneinanderreihung von Kompromissen sein, auch wenn jeder Abschnitt an sich die Vorgaben und Standards einhält. Die Gesamtstrecke und deren Qualität für die Radfahrenden darf nicht aus den Augen verloren werden.</p>	

Frau Stilz bedankt sich bei allen Teilnehmenden und beendet die Sitzung um 17.30 Uhr.

## Weitere Informationen und Kontakte

### **Catrin Nähr**

Projektleitung

Stadt Schwetzingen

[catrin.naehr@schwetzingen.de](mailto:catrin.naehr@schwetzingen.de)

Tel. 06202 87-482

### **Beate Stilz**

Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

Regierungspräsidium Karlsruhe

[beate.stilz@rpk.bwl.de](mailto:beate.stilz@rpk.bwl.de)

Tel. 0721 926-3716

### **Samuel Möhler**

Projektleitung

Regierungspräsidium Karlsruhe

[samuel.moehler@rpk.bwl.de](mailto:samuel.moehler@rpk.bwl.de)

0721 926-8576

### **Elena Diaz Ocampo**

Projektsteuerung

Schüßler-Plan

[EDiaz@schuessler-plan.de](mailto:EDiaz@schuessler-plan.de)

Tel. 0721 384171-270

### **Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:**

[RS16, Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](#)

**Protokoll:** Carina Langer, Regierungspräsidium Karlsruhe

***Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung des Protokolls liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.***