



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

Projektbegleitkreis zum Projekt „Radschnellweg 16 Heidelberg – Schwetzingen“

Protokoll zur 3. Sitzung am 26.10.2023 Ort: Rathaus Schwetzingen

Teilnehmende

Planungsteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Beate Stilz, Referat 42 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Projektpartner

Wolfgang Leberecht, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Catrin Nähr, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Ramon Eck, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

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

Benedikt Seelbach, Amt für Bauverwaltung Klima- und Naturschutz, Stadt Eppelheim

Ulrike Krause, Stabsstelle Bürgermeister, Gemeinde Plankstadt

Ingenieurbüros

Elena Diaz Ocampo, Schüßler-Plan
Eybelmar Carolina Angulo Rondon, Schüßler-Plan
Ronny Dahl, BIT Ingenieure
Tim Peter, BIT Ingenieure
Marion Hautzinger, PLAN A
Larissa Amend, PLAN A

Weitere Teilnehmer Regierungspräsidium Karlsruhe

Jutta Reinhardt, Referat 32 – Betriebswirtschaft, Agrarförderung und
Strukturentwicklung

Kommunen

Patrick Frey, Amt für Flurneuordnung, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis

Verbände

Burkhard Maaß, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg
Uwe Reichert, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg
Norbert Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg
Dr. Bianca Räßle, BUND Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald
Wolfgang Heimpel, Greenpeace Mannheim-Heidelberg
Sarah Wendel, Nachbarschaftsverband Rhein-Neckar / Nachbarschaftsverband Hei-
delberg-Mannheim
Manfred Kern, VCD Regionalverband Rhein-Neckar
Margarete Strubel-Raatz, VCD Regionalverband Rhein-Neckar

Vereine

Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim
Dieter Müller, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim
Volker Kaltschmitt, Landwirtschaftlicher Ortsverein Heidelberg
Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt
Rolf Hallwachs, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt
Andreas Spilger, Landwirtschaftlicher Ortsverein Schwetzingen
Ulrich Renkert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Schwetzingen
Dieter Teufel, UPI – Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg
Dr. Erich Zahn, Urban Innovation

Wirtschaft

Sebastian Klostermann, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

TOP 1: Begrüßung

Herr Leberecht, Leiter des Amts 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: Update Umweltplanung

Frau Amend, Plan A, gibt einen kurzen Überblick, welche Aufgaben seit der letzten Sitzung des PBK erledigt werden konnten:

Im laufenden Scoping-Verfahren wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gesichtet und Gegenstellungnahmen verfasst. Diese werden an die Planfeststellungsbehörde übergeben. Infolgedessen wird der Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie festgelegt, woraus sich der Umfang und die Untersuchungsmethoden der notwendigen faunistischen Untersuchungen ergeben.

Bis Ende 2023 wird die faunistische Planungsraumanalyse erstellt. Im Anschluss finden die Kartierungen statt.

Für die Biotoptypenkartierung konnte ein erster Durchlauf abgeschlossen werden. Weitere Kartierungen finden nach Festlegung der Hauptvarianten statt.

Für die Bewertung der verschiedenen Varianten, um jeweils eine durchgehende Haupttrasse zu finden, wurden die definierten Abschnitte auf Grundlage der Schutzgüter gem. UVPG herangezogen.

Fragen und Anregungen

Themen	Antworten
<i>Norbert, Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i> Sind im Projekt RS 16 die gleichen Schutzgüter für die Bewertung verwendet worden wie für das Projekt der Umgehungsstraße B 535?	<i>Larissa, Amend, Plan A:</i> In dieses Planungsverfahren waren wir nicht involviert.

TOP 3: Festlegung von drei durchgängigen Hauptvarianten mithilfe einer Bewertungsmatrix

Herr Dahl, BIT Ingenieure, erläutert die Bewertungskriterien zur Bestimmung von durchgehenden Hauptvarianten. Für die bereits in der zweiten PBK-Sitzung vorgestellten Hauptkriterien RSW-Qualität, Verkehr und Umwelt sowie ihre entsprechenden Unterkriterien wurden weitere Unterpunkte definiert. Insgesamt wurden 31 Kriterien festgelegt.

Die drei Varianten aus der Machbarkeitsstudie sowie mehrere Untervarianten wurden in 69 vergleichbare Abschnitte unterteilt. Die Abschnitte wurden in den 31 Kriterien bewertet und bepunktet. Ziel hierbei ist ausdrücklich nicht ein Vergleich der Varianten 1-3 gegeneinander, sondern die Ermittlung einer möglichst günstigen durchgängigen Trassenführung (Haupttrasse) für jede Variante.

Aus der Bewertung sind für die Variante 1 (gelb) und die Variante 2 (blau) jeweils durchgehende Haupttrassen gefunden worden. Diese wurden den Teilnehmenden vorgestellt.

Für Variante 3 (rot) ergibt sich aus der Bewertung keine durchgehende Trasse.

Es wird geprüft, ob eine Kombination von Variante 2 (blau) und 3 (rot) machbar ist. Die resultierenden Haupttrassen werden an das Verkehrsmodell übergeben. Ein wesentliches Kriterium wird zunächst die mögliche Einhaltung des Radschnellwegstandards sein. Außerdem fließt die Abschätzung des Nutzerpotenzials in die weitere Bewertung ein. Ebenfalls ergänzt wird die Analyse durch eine Kosten-Nutzen-Rechnung.

Fragen und Anregungen

Themen	Antworten
<p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i></p> <p>Wie kann es sein, dass das Ergebnis so flach ausfällt und keine Nutzwertanalyse hinterlegt wurde? Bei einem so flachen Ergebnis ist eine Sensitivitätsanalyse notwendig.</p> <p>Die Variante 1 führt im Eppelheimer Süden am Schulzentrum vorbei. Dort sind die Straßen sehr schmal und am Straßenrand wird geparkt. Kinder werden mit SUV's direkt vor die Schule gebracht. Dies birgt Konflikte für einen Radschnellweg und stellt im Bestand keinen ausreichenden Platz zur Verfügung.</p> <p>Der Weg über die Brücke ist lebensgefährlich.</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i></p> <p>Die vorgestellte Bewertung stellt einen Zwischenschritt in der Vorplanung dar und dient dazu, für jede Variante aus der Machbarkeitsstudie eine Haupttrasse für die weitere Untersuchung mittels Nutzerpotenzialanalyse zu ermitteln. Das Ergebnis zeigt <u>keine</u> Vorzugstrasse. Die Nutzwertanalyse wird im nächsten Planungsschritt erfolgen.</p> <p>Für die verschiedenen Haupttrassen wird ermittelt, in welchem Umfang der Radschnellwegstandard erreicht wird. Der Standard wird in</p>

<p>Die Variante 2 über die Maulbeerallee ist wunderbar und bereits heute streckenweise gut zu befahren.</p> <p>Wie kann es sein, dass nach fünf Jahren Projektlauf noch kein Ergebnis vorliegt?</p>	<p>keiner der Varianten durchgängig erreicht werden können. Für eine Trasse unter 40% Radschnellwegstandard ist die Förderung gefährdet. Die Varianten aus der Machbarkeitsstudie müssen detailliert weiter untersucht werden, um eine Vorzugstrasse zu definieren.</p>
<p><i>Norbert Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i></p> <p>Wenn Radschnellwegstandard oberstes Bewertungskriterium ist, wieso wird dieses dann nur schwach gewichtet? Wäre das nicht ein Ausschlusskriterium für Variante 1, und es könnte Arbeit gespart werden?</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i></p> <p>Die Machbarkeitsstudie ist Grundlage für die Vorplanung. In der Machbarkeitsstudie wurden keine Umweltbelange geprüft. Diese müssen im weiteren Verfahren mitbetrachtet werden, daher kann die Trasse nicht entfallen.</p>
<p><i>Dieter Teufel, UPI:</i></p> <p>Die Anmerkungen aus dem letzten PBK zum Thema Gewichtung wurden nicht umgesetzt. Der Umwegfaktor fehlt. Wurde dieser einfach weggelassen?</p> <p>Man könnte Zeit und Geld sparen, wenn bestimmte Trassen erst gar nicht berücksichtigt werden würden.</p> <p>Das Thema Erschließungswirkung ist unterbewertet. Relevant ist, wie viel mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, nicht wie viele Menschen an der Trasse anliegen.</p> <p>In der Variante 2 wurde die neue Führung 2.11.2 eingeführt. Diese sollte hinterfragt werden, da die Kreuzungen für Radfahrende</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i></p> <p>Der Umwegfaktor muss auf die komplette durchgehende Trasse geprüft werden. Da bisher nur einzelne Abschnitte untersucht wurden, um eine durchgängige Trasse für weitere Untersuchungen zu ermitteln, ist dieses Bewertungskriterium noch nicht eingeflossen. Die Bewertung bzgl. des Umwegfaktors erfolgt im weiteren Planungsverfahren über die komplette Trassenlänge der jeweiligen Varianten.</p> <p>Ziel ist es, eine Variante mit hohem Radschnellwegstandard hinzubekommen. Dafür sind umfangreiche Untersuchungen notwendig.</p> <p>Die durchgängigen Haupttrassen werden im Verkehrsmodell detailliert untersucht. Hierbei wird auch das Potenzial der Trassen ermittelt. Planung ist ein iterativer Prozess. So werden in den folgenden Schritten neue Bewertungskriterien hinzukommen.</p> <p>Die neue Führung 2.11.2 stellt eine Unterführung der Kreisstraße dar, die in diesem Bereich</p>

<p>schwierig und unsicher sind.</p> <p>Wieso wird die kreuzungsfreie Querung dann nicht weiter nördlich geführt, um den Umweg zu verringern?</p>	<p>in Dammlage liegt. Dadurch kann die Kreisstraße kreuzungsfrei unterquert werden.</p> <p>An der gewählten Stelle befindet sich die Kreisstraße bereits in Dammlage, so dass die Unterführung topographisch geschmeidiger für den Radverkehr geführt werden kann.</p> <p>Hinweis von Hr. Emmert, dass gerade Führung 2.11.1 die Notzufahrt für die Feuerwehr zur B535 darstellt.</p>
<p><i>Ulrich Renkert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Schwetzingen:</i></p> <p>Bei Variante 3 wird aufgrund des neuen Wohngebiets sicher mit deutlich mehr Verkehr auf der Bruchhäuserstraße zu rechnen sein. Dies wird am Bellamar zu Konflikten führen.</p>	<p><i>Wolfgang Leberecht, Stadt Schwetzingen:</i></p> <p>Die Verkehrsanalyse hat ergeben, dass der Verkehr zu max. 10 bis 12% zunehmen wird. Für die Bruchhäuserstraße gibt es keine Annahme, dass an dieser Stelle eine rapide Verkehrszunahme erfolgen wird.</p>
<p><i>Norbert Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i></p> <p>Für Variante 2 ist der Abschnitt 2.1.3 zwar die schnellste Verbindung ins Neuenheimer Feld, die Führung geradeaus über 2.1.5 wäre jedoch besser, weil sie geradeaus nach Heidelberg führt und den Verkehr bündelt. Zudem bedeutet die Umsetzung von 2.1.3 eine komplett neue Versiegelung, hier muss eine Feinjustierung stattfinden</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i></p> <p>Dieser Bereich wird nochmals auch auf Grundlage der Verkehrsmodellberechnung geprüft. Die Bewertungsmatrix arbeitet und stellt einen iterativen Prozess dar.</p>
<p><i>Dieter Teufel, UPI:</i></p> <p>Die Unterschiede zwischen Bestand zu zukünftiger RS-Führung sind nicht in die Bewertung eingeflossen. Bestandsstraßen können ja auch heute schon genutzt werden. Das Verfahren läuft darauf hinaus, dass so wenig wie möglich gemacht werden muss und wir keine Verbesserung der Situation bekommen</p>	<p>Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>
<p><i>Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i></p> <p>Auf den Abschnitten 2.5 und 2.6 ist viel Verkehr, aufgrund der Industrie und Gewerbeansiedlung.</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i></p> <p>Grunderwerb wird in der Bewertung mitbetrachtet. Durch die Anordnung eines Radschnellwegs</p>

<p>Außerdem ist es die Zuwegung der Landwirte. Sicherheitsaspekte werden in der Bewertungsmatrix nicht berücksichtigt. Es wird Einsprüche der anliegenden Firmen geben. Grunderwerb ist schwierig möglich.</p>	<p>ist auch mit Auswirkungen auf andere Verkehrsmodi zu rechnen. Der Sicherheitsaspekt wird ebenfalls in der weiteren Bewertung berücksichtigt.</p>
<p><i>Volker Kaltschmitt, Landwirtschaftlicher Ortsverein Heidelberg:</i> Der Weg zwischen 3.10 und 3.11 ist ein wichtiger Weg, der die Existenz der dort extra angesiedelten Landwirtschaft bedroht. Man darf auf einem Radschnellweg nicht mehr mit landwirtschaftlichen Geräten fahren.</p>	<p><i>Ronny Dahl, BIT Ingenieure:</i> Es gibt Standards, die in Kombination mit landwirtschaftlichem Verkehr funktionieren. Alle Belange werden in der Bewertung berücksichtigt.</p>
<p><i>Dieter Müller, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Die Bestandswege werden heute schon rege genutzt. Die Radfahrenden suchen sich ihren Weg, hierfür ist kein Radschnellweg notwendig.</p>	<p>Hinweis zur Kenntnis genommen.</p>
<p><i>Dieter Teufel, UPI:</i> Wie wird das Schutzgut Klima Luft in Variante 1 bewertet? Wieso ist Variante 1 besser als Variante 2 bewertet? Ist ‚Versiegelung‘ dann nicht doppelt bewertet?</p>	<p><i>Marion Hautzinger, PLAN A:</i> Die Varianten wurden nicht gegeneinander bewertet. Im Schutzgut Klima Luft gehen Flächen ein, die für die Frischluftzirkulation verloren gehen. Dies wird in der UVS noch detaillierter untersucht. Die Schutzgüter werden aufgrund von unterschiedlichen Kriterien unterschieden. Bei der Versiegelung geht es um den Boden.</p>

TOP 3: Ausblick Öffentlichkeitsbeteiligung

Frau Stilz kündigt für den 22. November 2023 eine öffentliche Informationsveranstaltung im Josefshaus Schwetzingen an. Schwerpunkte werden die Ergebnisse aus der Beteiligungskarte sowie ein Update zur Vorplanung (Verkehrsanlagen, Verkehrsuntersuchung und Landschaftsplanung) sein. Die Veranstaltung findet als Impulsvortrag mit anschließendem InfoMarkt statt.

Frau Stilz bedankt sich bei allen Teilnehmenden und beendet die Sitzung um 17.15 Uhr.

Weitere Informationen und Kontakte

Catrin Nähr

Projektleitung
Stadt Schwetzingen
catrin.naehr@schwetzingen.de
Tel. 06202 87-482

Beate Stilz

Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung
Regierungspräsidium Karlsruhe
beate.stilz@rpk.bwl.de
Tel. 0721 926-3716

Samuel Möhler

Projektleitung
Regierungspräsidium Karlsruhe
samuel.moehler@rpk.bwl.de
0721 926-8576

Elena Diaz Ocampo

Projektsteuerung
Schüßler-Plan
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: Elena Diaz Ocampo, Schüßler-Plan

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