



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

Projektbegleitkreis zum Projekt „Radschnellweg 16 Heidelberg – Schwetzingen“

Protokoll zur 4. Sitzung am 17.06.2024 Ort: Rathaus Schwetzingen

Teilnehmende

Planungsteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Beate Stilz, Referat 42 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Samuel Möhler, Referat 44 – Planung

Projektpartner

Matthias Steffan, Erster Bürgermeister, Stadt Schwetzingen

Silke Feurer, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Catrin Nähr, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

Andreas Rettig, Amt für Stadtentwicklung, Stadt Schwetzingen

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

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

Ulrike Krause, Stabsstelle Bürgermeister, Gemeinde Plankstadt

Nils Drescher, Bürgermeister, Gemeinde Plankstadt

Ingenieurbüros

Theresa Willberger, Schüßler-Plan
Mara Dreher, BIT Ingenieure
Ronny Dahl, BIT Ingenieure
Tim Peter, BIT Ingenieure
Marion Hautzinger, PLAN A
Larissa Amend, PLAN A
Carla Brehm, PLAN A

Kommunen

Pascal Seidel, Bürgermeister, Gemeinde Oftersheim
Susanne Barisch, Bauamt, Gemeinde Oftersheim
Patrick Frey, Amt für Flurneurordnung, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Patrick Fierhauser, Stabsstelle Nachhaltige Mobilität, Rhein-Neckar-Kreis

Verbände

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
Margarete Strubel-Raatz, VCD Regionalverband Rhein-Neckar

Vereine

Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim
Dieter Müller, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim
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
Dr. Dagmar Bross-Geis, IHK Rhein-Neckar
Thomas Vorst, Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald

TOP 1: Begrüßung

Herr Steffan, Erster Bürgermeister 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: Aktueller Stand der Verkehrsuntersuchung und Verkehrsplanung

Frau Dreher, BIT Ingenieure, gibt einen Überblick über die Planungen der vergangenen Monate und die daraus resultierenden Erkenntnisse.

Die Variantenuntersuchung der Haupttrassen erfolgt für die Varianten 2, 3 und 4. Im Zuge der Betrachtungen wurden die möglichen Ausbaustandards, Wartezeiten und Kosten für alle Varianten untersucht und Herausforderungen auf den einzelnen Streckenabschnitten herausgearbeitet.

Anschließend erfolgte über die Verkehrsuntersuchung eine Nutzerpotenzialabschätzung für die drei Haupttrassen. Der Output wird als Kenngrößen für die anschließende Nutzen-Kosten-Analyse verwendet. Die Nutzen-Kosten-Analyse bildet im Anschluss die Aussage, ob der Nutzen oder die Kosten für die Variante überwiegen. Eine Bewertung über 1,0 stellt ein positives Ergebnis dar, und der gesamtwirtschaftliche Nutzen ist größer als die notwendigen Investitionen. Sowohl die Variante 2 als auch die Variante 4 erreichen ein Ergebnis deutlich über 1,0. Die Variante 3 liegt unter 1,0, was zu einem direkten Ausschluss der Variante für die weitere Evaluierung der Vorzugstrasse führt.

Fragen und Anregungen

| Themen | Antworten |
|---|--|
| <i>Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Wie wird mit dem landwirtschaftlichen Verkehr in der Leonie-Wild-Straße umgegangen? | <i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Eine Prüfung der Situation vor Ort und der genauen Beschilderung erfolgt in der nächsten Planungsphase. |
| <i>Norbert Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i> Wie soll auf der gesamten Strecke und vor al- | <i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Das Beschilderungskonzept wird in der nächsten Leistungsphase erarbeitet. |

| | |
|--|--|
| <p>lem im Engstellenbereich die ordnungsrechtliche Beschilderung erfolgen?</p> | |
| <p><i>Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Der Mischverkehr im Bereich der Gehöftstrukturen des Alsheimer Weges sowie die anschließende Brücke sind aufgrund des schweren landwirtschaftlichen Verkehrs kritisch zu sehen.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i> Welche Führung des Radverkehrs ist über die A5 im Bereich Stückerweg geplant und welche Kosten wurden hierfür angesetzt?</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Es soll ein neues Bauwerk parallel zur bestehenden Brücke errichtet werden, welches ausschließlich für Radfahrende freigegeben wird. Hierfür wurden ca. 800.000 € pro m² angesetzt. Die genaue Brückenplanung erfolgt ab der Leistungsphase 3.</p> |
| <p><i>Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Die Brücke über die B535 ist aktuell nur 4 Meter breit, und die landwirtschaftlichen Fahrzeuge haben bis zu 3,50 Meter Breite. Wie soll mit der Bestandsbrücke und dem Begegnungsverkehr umgegangen werden?</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Eine Vorfahrtsregelung oder eine zusätzliche Brücke werden in der nächsten Leistungsphase bei Bedarf geprüft.</p> |
| <p><i>Rolf Hallwachs, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Eine Vorfahrtsregelung auf der Brücke ist aufgrund der bereits jetzt hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden eher suboptimal.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i> Die Varianten 3 und 4 erscheinen im Verkehrsmodell sehr positiv, obwohl deutlich größere Umwege gefahren werden müssen. Die Umwegsituation ist nicht akzeptabel.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i> Wie soll die Verbindung der Heidelberger Bahnstadt mit der Heidelberger Altstadt erfolgen?</p> | <p><i>Johanno Sauerwein, Stadt Heidelberg:</i> Es wird aktuell eine Radstrategie und ein zugehöriges Maßnahmenpaket erarbeitet.</p> |
| <p><i>Dieter Teufel, UPI:</i></p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i></p> |

| | |
|--|---|
| <p>Werden die Verkehrsuntersuchung und die Ergebnisse zur Verfügung gestellt?</p> | <p>Die Ergebnisse werden bis Ende Juli 2024 zusammengestellt und anschließend an die Planungspartner zur weiteren Verwendung übergeben.</p> |
| <p><i>Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Wie wurde das Nutzerpotenzial ermittelt und ist der ausgewiesene Zuwachs wirklich realistisch?</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Die Ermittlung erfolgt gemäß Bast-Leitfaden und wird entsprechend in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Darüber hinaus werden bspw. Bebauungspläne und weitere Verkehrsuntersuchungen ergänzt. Das zusätzliche Potenzial erscheint als realistisch und ist als Zusammenspiel aus dem Radschnellweg und kommunalen Verbindungen zu sehen.</p> <p><i>Matthias Steffan, Erster Bürgermeister, Stadt Schwetzingen:</i> Mit Blick in die Zukunft ist der Radschnellweg mittelfristig die beste Lösung für eine umweltfreundliche Pendlerlösung.</p> <p><i>Samuel Möhler, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i> Noch gibt es keine vollumfänglichen Erfahrungen, ob das Wachstum der anschließenden Realität entspricht, aber es wird eine Vergleichbarkeit zwischen Varianten ermöglicht.</p> |
| <p><i>Wolfgang Heimpel, Greenpeace Mannheim-Heidelberg</i> Wie wird der Verkehr von der Leonie-Wild-Straße und dem Baumschulenweg umgeleitet, wenn diese zur Fahrradstraße umgewidmet werden sollen?</p> <p><i>Ergänzung: Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Sowohl die Leonie-Wild-Straße als auch die</p> | <p><i>Johanno Sauerwein, Stadt Heidelberg:</i> Der Baumschulenweg soll für Anlieger und landwirtschaftlichen Verkehr frei bleiben.</p> <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Aktuell ist eine Umleitung durch die Städte geplant. Es erfolgt aber noch eine detaillierte Prüfung.</p> <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |

| | |
|---|---|
| <p>Brücke im Stückerweg werden neben dem Schwerverkehr der Firma Wild auch von den Landwirten aktiv genutzt.</p> | |
| <p><i>Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Wie wird in der Straße „Am Sportplatz“ mit den bestehenden Engstellen und dem Verkehr durch Landwirte und bspw. EDEKA umgegangen? Ergänzend wird festgehalten, dass der Eppelheimer Norden nicht von einem Radschnellweg profitiert und die Akzeptanz durch die entstehenden Einschränkungen in der Landwirtschaft angezweifelt wird.</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Die Engstellen werden in der nächsten Leistungsphase konkret geprüft und entsprechende Maßnahmen bzgl. Markierungen oder Führungsformen berücksichtigt. <i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dieter Teufel, UPI:</i> Der Baumschulenweg könnte als Fahrradstraße umgesetzt werden. Eine gute und leistungsfähige Alternative stellt die Speyerer Straße dar. Die Leonie-Wild-Straße besitzt im aktuellen Zustand einen geringen Querschnitt, was ein Überholen Kfz/Rad aktuell nicht möglich macht. Gleiches gilt auch abschnittsweise für den Baumschulenweg.</p> | <p><i>Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dieter Teufel, UPI:</i> Wie kann im Verkehrsmodell auf Variante 4 ein fast identischer Zuwachs an Radfahrenden wie auf Variante 2 erfolgen? Darüber hinaus bindet die Variante 4 weder Plankstadt noch das PHV an. Bereits jetzt ist auf dem Bestand der Variante 4 schon viel Verkehr. Das verwendete Verkehrsmodell bildet zudem im Falle von Heidelberg Fahrradverkehr nicht quantitativ ab.</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Das Verkehrsmodell geht davon aus, dass der Radschnellweg kommt und sich daher der Bestand verbessert und noch mehr Verkehr ermöglicht. <i>Samuel Möhler, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i> Der Bast-Leitfaden basiert auf einem MIV-Verkehrsmodell, wodurch es grundsätzlich keine Nachteile für die Verwendung des Heidelberger Verkehrsmodells gibt. <i>Alle weiteren Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.</i></p> |

| | |
|---|---|
| <p><i>Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Der Radschnellweg wird als nicht sinnvoll angesehen, da bereits jetzt ein ausreichender Ausbaustandard auf den Strecken herrscht.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Die bereits vorgenommene Flurbereinigung hat zwei neue Trassen ermöglicht. Die Führung durch die Birkighöfe ist bereits jetzt möglich. Die Erreichung der theoretischen Zuwächse wird kritisch gesehen.</p> | <p><i>Samuel Möhler, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i> Trotz der bestehenden Trassenmöglichkeiten wurde durch das Land Baden-Württemberg beschlossen, dass bis 2030 20 Radschnellwege zu realisieren sind. Der RS 16 ist einer davon. Die vorherrschenden und zu berücksichtigenden kritischen Stellen sind dem Projektteam bekannt.</p> |
| <p><i>Norbert Schön, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i> Die Schaffung einer neuen, ausgebauten Route ist zielführend und ermöglicht einen größeren Komfort für die Radfahrenden.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Jürgen Emmert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Werden die aktuellen Bahnprojekte in den Verkehrsplanungen berücksichtigt?</p> | <p><i>Samuel Möhler, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i> Ja, alle weiteren Planungen werden berücksichtigt.</p> |
| <p><i>Wolfgang Heimpel, Greenpeace Mannheim-Heidelberg</i> Gibt es die Möglichkeit, den landwirtschaftlichen Verkehr an kritischen Kreuzungen zu bevorzugen?</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure:</i> Diese Möglichkeit wird geprüft.</p> |
| <p><i>Andreas Spilger/Ulrich Renkert, Landwirtschaftlicher Ortsverein Schwetzingen:</i> Bereits jetzt sind Begegnungen mit Radfahrenden teilweise sehr kritisch und bergen ein hohes Unfallpotenzial.</p> | <p><i>Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dieter Teufel, UPI:</i> Die angesetzten Geschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h zur Reisezeitberechnung wirken sehr hoch und verringern dadurch den Unterschied</p> | <p><i>Mara Dreher, BIT Ingenieure/ Samuel Möhler, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i></p> |

| | |
|----------------|--|
| der Varianten. | Die Vorgabe entspricht dem Bast-Leitfaden. Es soll eine Vergleichbarkeit zwischen den Varianten ermöglicht werden. |
|----------------|--|

TOP 3: Aktueller Stand der Landschaftsplanung

Frau Amend, PLAN A, gibt einen Überblick über den aktuellen Stand der umwelttechnischen Planungen und die bisherigen Planungsergebnisse.

Aktuell wird die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ausgearbeitet. Die inhaltlichen Prüfungen sind bereits abgeschlossen. Innerhalb der UVS wurden die Schutzgüter gemäß UVPG betrachtet. Dabei wurde eine Auswirkungsprognose durchgeführt, um zu beurteilen, wie sich der Bau, die Anlage selbst und der spätere Betrieb auf die entsprechenden Schutzgüter auswirken. Hierfür wurde eine Bestandsanalyse aller Schutzgüter durchgeführt und diese anschließend bewertet.

Neben der Auswirkungsprognose wurde auch das Konfliktpotenzial bewertet. Entlang keiner der drei Hauptrassen gibt es unlösbare Planungskonflikte. Dennoch gibt es sehr sensible Bereiche, welche in den weiteren Planungsphasen genau beleuchtet werden müssen.

Fragen und Anregungen

| Themen | Antworten |
|---|---|
| <p><i>Horst Fießler, Landwirtschaftlicher Ortsverein Eppelheim:</i> Wurde die Landwirtschaft in den Betrachtungen berücksichtigt und wenn ja, wie? Es erfolgt ein hohes Maß an Umwidmungen und dadurch eine deutliche Einschränkung der Landwirtschaft. Was wird im Anschluss passieren mit den bisherigen Erkenntnissen?</p> | <p><i>Larissa Amend, PLAN A:</i> Die Landwirtschaft wird in dem Schutzgut Mensch im Bereich „Trennwirkung“ berücksichtigt. Die Erkenntnisse werden mit aufgenommen und ab sofort Alternativen betrachtet.</p> |
| <p><i>Dr. Bianca Räßle, BUND Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald:</i> Welchen Stand hat die UVS?</p> | <p><i>Marion Hautzinger, PLAN A:</i> Die UVS ist inhaltlich bereits abgeschlossen. Die finale schriftliche und graphische Ausarbeitung ist noch ausstehend.</p> |
| <p><i>Dieter Teufel, UPI:</i> Die verwendeten Kategorien auf den Grafiken</p> | <p><i>Marion Hautzinger, PLAN A:</i></p> |

| | |
|---|--|
| zur UVS erwecken den Anschein, dass ein deutlich höherer ökologischer Eingriff erfolgt als in der Realität. | Die Darstellungsbreite orientiert sich am untersuchten Referenzraum. |
|---|--|

TOP 4: Ausblick Planungen und Öffentlichkeitsbeteiligung, Festlegung der Vorzugsvariante

Frau Nähr, Stadt Schwetzingen, erläutert alle Kriterien, welche von Seiten der Verkehrsplanung und der Landschaftsplanung mit eingeflossen sind, um die finale Vorzugsvariante festzulegen.

Sowohl die Variante 2 als auch die Variante 4 erfüllen alle geforderten Qualitätsstandards und erreichen einen Nutzen-Kosten-Wert von über 1,0. Die Variante 2 erreicht den höchsten Ausbaustandard von fast 100% Radschnellweg-Niveau. Die Variante 4 hat etwas weniger Baukosten vorzuweisen. In der Umweltplanung schneidet die Variante 4 minimal besser ab, aber auch die Variante 2 enthält keine unüberwindbaren Hindernisse.

In Summe wird daher durch das Planungsteam die Variante 2 als Vorzugsvariante empfohlen. Diese wird nun in den Gremien der Planungspartner vorgestellt und nach der Zustimmung an das Verkehrsministerium des Landes zur Genehmigung der Vorplanung übergeben.

Frau Dreher erläutert, dass nun die Bestandsvermessung, die Trassierung der Vorzugstrasse und die Bauwerksplanung beginnt.

Frau Amend ergänzt, dass die UVS finalisiert wird und anschließend Artenschutzmaßnahmen, Neupflanzungen und Entsiegelungen geprüft werden. Die Ergebnisse werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgehalten.

Frau Stilz gibt abschließend den Ausblick auf eine gemeinsame Fahrradtour entlang der Vorzugstrasse und eine gemeinsame Begehung mit den Landwirten. Beide Termine sollen, je nach Zustimmung des Verkehrsministeriums, im Herbst 2024 erfolgen. Des Weiteren wird auf die Vorstellung der Planungen in einer übergreifenden Gremiensitzung am 20.06.2024 verwiesen und die anschließenden Vorstellungen in den einzelnen Gemeinderatssitzungen erwähnt.

Fragen und Anregungen

| Themen | Antworten |
|---|--|
| <p><i>Rolf Hallwachs, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Es wird darum gebeten, die betroffenen Landwirte und Konflikte detailliert zu betrachten.</p> | <p><i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Dr. Dagmar Bross-Geis, IHK Rhein-Neckar:</i> Es wird darum gebeten, die von den Planungen betroffenen Unternehmen frühzeitig in die weiteren Planungsschritte mit einzubinden, um ggf. noch weitere Konflikte zu identifizieren und zu beseitigen.</p> | <p><i>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i></p> |
| <p><i>Uwe Reichert, ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg:</i> Es wird ein Appell an die Landwirtschaft ausgesprochen, sich konstruktiver in die Planungen einzubringen und den Radschnellweg als Bereicherung zu sehen.</p> | <p><i>Rolf Hallwachs, Landwirtschaftlicher Ortsverein Plankstadt:</i> Es wurden Vorschläge durch die Landwirte gemacht, die auch teilweise berücksichtigt wurden. Weitere Gesprächsangebote wurden durch die Planer nicht angenommen.</p> <p><i>Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe:</i> Eine Begehung mit den Landwirten wird erfolgen und im Zuge dessen werden die kritischen Punkte genauer besprochen.</p> <p><i>Mara Dreher, BIT-Ingenieure:</i> Die Vorzugsvariante musste zunächst gefunden werden. Jetzt besteht die Möglichkeit, die Planungen zu konkretisieren und vor Ort zu detaillieren.</p> |
| <p><i>Dr. Erich Zahn, Urban Innovation:</i> Es wird ein Appell für die Strecke zwischen Heidelberg und Schwetzingen ausgesprochen und die Idee erläutert, ob die Strecke ggf. im Nachgang mit entsprechenden kulinarischen Angeboten attraktiver gestaltet werden kann. Darüber hinaus wird der Vorschlag eines Namens für den Radschnellweg vorgebracht: <i>Kurpfälzer</i></p> | <p><i>Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p> |

| | |
|---------------|--|
| Seidenstraße. | |
|---------------|--|

Frau Stilz bedankt sich bei allen Teilnehmenden und beendet die Sitzung um 17.50 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

Theresa Willberger

Projektsteuerung

Schüßler-Plan

TWillberger@schuessler-plan.de

Tel. 0721 384171-266

Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:

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

Protokoll: Theresa Willberger, Schüßler-Plan

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