



- [Teilen](#)
- [Drucken](#)
- [Als PDF speichern](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen

09.01.2024

Planungsstopp für Variante 1, Kombivariante wird weiter untersucht



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Valentin Marquardt

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 16 (RS 16) 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.

Planungsstopp für Variante 1

Im Rahmen der bisherigen Planung wurde die Variante 1 (gelb) hinsichtlich ihrer Linienführung kontinuierlich verfeinert, die entwurfstechnische Machbarkeit geprüft und die Vor- und Nachteile aus verkehrlicher, stadtplanerischer, umwelttechnischer und wirtschaftlicher Sicht anhand einer Bewertungsmatrix beleuchtet.

Die Projektverantwortlichen haben nach Betrachtung aller Daten nun entschieden, die Variante 1 in der weiteren Planung des RS 16 nicht mehr zu berücksichtigen: Auf großen Teilen der Strecke wurden die geforderten Qualitätsstandards des Landes Baden-Württembergs unterschritten, wodurch eine Bundesförderung von bis zu 75 Prozent der Planungskosten nicht möglich ist. Außerdem stehen alternative Varianten zur Verfügung, die einen deutlich höheren Qualitätsstandard erreichen. Eine Verkehrsmodellierung, Nutzerpotenzialabschätzung oder gar weitere Betrachtung in den nachfolgenden Leistungsphasen nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) entfällt damit. Bei der Entscheidung wurden auch die Anregungen aus dem Projektbegleitkreis und die Hinweise aus der Bürgerbeteiligung im März 2023 berücksichtigt, bei der Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und die Verkehrssicherheit auf Variante 1 thematisiert wurden.

Neu: Variante 4 als Kombination aus 2 und 3

Mit Variante 4 wird zusätzlich eine Kombination aus den Varianten 2 und 3 und deren Ergebnissen aus der Vorplanung aufgenommen. Damit werden die Abstimmungsergebnisse aus dem Projektbegleitkreis und Anregungen aus der Bürgerschaft aufgenommen und weiterverfolgt.

Hintergründe zum vorzeitigen Ausschluss der Variante 1

Gemäß der **Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg für Radschnellverbindungen** sind Abweichungen vom Radschnellverbindungsstandard (RSV) – so weit wie möglich – zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile zu begrenzen. Abweichungen sind zu begründen.

Die Variante 1 verläuft entlang von Hauptverkehrsachsen und zentralen Sammel-/Wohnstraßen (mittig) durch die Siedlungsstrukturen der Städte Schwetzingen, Plankstadt, Eppelheim und Heidelberg. Wegen der Wartezeiten durch die vielen Knotenpunkte und des hohen Konfliktpotentials mit anderen Verkehrsteilnehmenden (unter anderem Quell-/Zielverkehre, Busverkehr) ist eine Radschnellverbindung auf diesen zentralen Trassen nicht realisierbar. Die dichte Bebauung und die fehlenden Flächenkapazitäten (zum Beispiel Eppelheimer Straße) schließen eine Trassenführung als Radschnellweg per Definition aus.

Eine attraktive, umwegarme, sichere und komfortable Abwicklung der zu erwartenden Radverkehrsfrequenzen (über 2.500 Radfahrten pro Tag) ist mit Variante 1 aus verkehrsplanerischer Sicht nicht möglich. Der Ausbaustandard ist hier nur auf bis zu 40 Prozent der Strecke (Haupttrasse aus der Bewertungsmatrix) erreichbar. Die durchgehenden Varianten 2 und 3 erreichen aus verkehrs- und straßenplanerischer Sicht deutlich höhere Qualitätsstandards. Die weitergehenden Untersuchungen der Variante 1 haben nun die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindung Patrick-Henry-Village (PHV)“ der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2019 bestätigt: Variante 1 ist aufgrund der fehlenden standardgerechten Umsetzbarkeit in den Ortsdurchfahrten nachrangig zu bewerten.

Entlang der Variante 1 sind außerdem weitere Maßnahmen vorgesehen oder vorhanden, die in direkter Konkurrenz zur Umsetzung des Radschnellwegs stehen (zum Beispiel die Planungen der Rhein-Neckar-Verkehr (RNV) in Eppelheim und die Umleitungstrecke der B 535 in Plankstadt). Die Projektverantwortlichen weisen jedoch darauf hin, dass ein Ausbau ausgewählter Strecken des Variantenbündels 1 als kommunale Anschlüsse und Zuführungen zum künftigen RS 16 anzustreben ist.

Ausführungen zu Variante 4

Ausgehend vom Startpunkt am Bahnhof Schwetzingen folgt die Variante 4 nach Süden der Bruchhäuser Straße (L 600) bis zur querenden Heidelberger Straße, ehe diese nach Osten über die Kreuzung in die dort vorhandenen, gut asphaltierten Wege weiterführt. Die Variante 4 ist bis zu den Birkighöfen mit der Variante 3 identisch, die nach dem Überqueren der Gemarkungsgrenze Plankstadt – Eppelheim nach Norden abknickt. Auf Höhe der Birkighöfe (Birkigstraße) schwenkt die neue Variante 4 auf die bisherige Trassenvariante 2 ein. Von dort entspricht die Trasse der bisher favorisierten Trassenvariante 2 bis zum Endpunkt an der Bahnstadt in Heidelberg.

Variante 4 ist aus Sicht von Teilen der Bürgerschaft durch die südlichere Trassenführung gegenüber der ursprünglichen Trassenvariante 2 im Vorteil. Variante 2 führt sehr nah am ehemaligen und heute stark bewachsenen Bahndamm (Maulbeerallee) entlang. Dadurch besteht ein Gefahrenpotenzial (unter anderem Sicht, landwirtschaftlicher Verkehr, soziale Kontrolle) entlang der ehemaligen Maulbeerallee. Hierfür erarbeitet das Planungsteam Lösungen, um insbesondere den Konflikt mit dem landwirtschaftlichen Verkehr zu verringern. Aufgrund der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten ist eine Untersuchung der neuen Variante 4 dennoch sinnvoll – nicht zuletzt, um das bestehende Gewerbegebiet Schwetzingen/Oftersheim an den Radschnellweg, wie in Variante 3, anzubinden.

Variante 4 wird in die Planungen der laufenden Nutzerpotenzialabschätzung im Rahmen der Verkehrsmodellberechnungen aufgenommen.

Weitere Informationen zum Projekt sind auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu finden.

Anhang:

Varianten 2, 3 und 4 im Vorplanungsstadium, Copyright: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH (pdf, 375 KB)

Kategorie:

Abteilung 4 Mobilität Radverkehr Straßenplanung Verkehr

Verwandte Nachrichten:

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (20.09.2024)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (21.06.2024)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (10.11.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (27.10.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (14.07.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (08.03.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (28.02.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (16.02.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (27.01.2023)

Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen (25.01.2023)