



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

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen

21.06.2024

Projektverantwortliche empfehlen Trasse auf historischer Maulbeerallee als Vorzugsvariante



Symbolbild Radschnellweg

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.

Die Planerinnen und Planer präsentierten am 17. Juni 2024 den Mitgliedern des Projektbegleitkreises sowie am 20. Juni 2024 den Mitgliedern der Gemeinderäte und technischen Ausschüsse der beteiligten Städte und Gemeinden den aktuellen Planungsstand, aus dem sich eine Vorzugsvariante für die weitere Planung ableiten lässt.

Ergebnisse der Verkehrsanlagen- und Umweltplanung

Dargestellt wurden die Ergebnisse der Verkehrsanlagenplanung (Lph2), der Verkehrsuntersuchung und der Umweltplanung. Untersucht wurden drei Varianten:

Variante 2 entlang der historischen Maulbeerallee, Variante 3 über das Patrick-Henry-Village und Variante 4 als Kombination aus Variante 2 und 3.

In der Verkehrsanlagenplanung wurde die Linienführung der drei Varianten näher betrachtet, die Führungsformen,

Ausbaustandards sowie Reisezeitverluste untersucht und eine Kostenschätzung erstellt. Entlang der Varianten bestehen verschiedene planerische Herausforderungen und konkurrierende Nutzungen wie zum Beispiel das Herstellen von Bauwerken, die Bevorrechtigung des RS 16 an Knotenpunkten, die Entwässerungsplanung, die Umwidmung von Straßen, der Grunderwerb, punktuelle Engstellen, das Parken sowie Landwirtschafts- und Schülerverkehre. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde für die Variante 2, 3 und 4 das Nutzerpotenzial auf Grundlage eines Verkehrsmodells abgeschätzt und damit die Verlagerungswirkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den RS 16 ermittelt. Die nach dem BaSt-Leitfaden (Bundesanstalt für Straßenwesen) erstellte Nutzen-Kosten-Analyse gibt Aufschluss über den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des RS 16. Variante 3 erreicht ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $< 1,0$ und scheidet somit vorzeitig aus.

Aus landschaftsplanerischer Sicht wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie die Schutzgüter gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) untersucht und bewertet sowie die Auswirkungen des Bauvorhabens betrachtet. Die daraus resultierende Konfliktanalyse ergab unterschiedlich stark ausgeprägte Konfliktschwerpunkte, beispielsweise im Bereich des Alten Heidelberger Wegs und des Oftersheimer Wegs, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Fläche, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie vor allem im Bereich der angrenzenden Hofstellen auch für das Schutzgut Mensch.

Für keine der untersuchten Varianten bestehen unüberwindliche Planungshindernisse.

Vorzugsvariante

Die Variante 2, die im überwiegenden Verlauf der historischen Maulbeerallee folgt, schneidet in der Abwägung aller Aspekte am günstigsten ab: Sie ist die Variante mit der schnellsten und direktesten Linienführung, sie erreicht den höchsten Ausbaustandard und das höchste Nutzerpotenzial. Möglichkeiten und Maßnahmen zur Vermeidung, beziehungsweise Minimierung der vorhandenen Konflikte werden Schwerpunkte im weiteren Planungsprozess sein.

„Mit der Variante 2 als Vorzugsvariante gehen wir nun optimistisch in die verschiedenen Gremien der beteiligten Kommunen“, so Catrin Nähr, Projektleitung seitens der Stadt Schwetzingen. „Die Trasse entlang der alten Maulbeerallee bietet nicht nur optimale Voraussetzungen, um Pendlerinnen und Pendler aufs Rad zu holen, sie spricht auch viele Alltags- und Freizeitradfahrende an. Das hat sich in den Beteiligungsformaten immer wieder gezeigt. Wir hoffen daher auf größtmögliche Unterstützung durch die Gremienmitglieder.“

Ausblick

Im Juli und September wird in den Gremien der beteiligten Kommunen über die Vorzugsvariante beraten und entschieden. Sie muss zudem vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg offiziell genehmigt werden, bevor sie im Rahmen der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet werden kann. Der Vorentwurf, der unter anderem auch die detaillierte Planung der Knotenpunkte, die Erstellung von Signalplänen und Bauwerkskizzen, das Beleuchtungskonzept und die landschaftspflegerische Begleitplanung beinhaltet, soll bis Ende 2025 abgeschlossen werden. Hieran schließt sich das zur Erlangung des Baurechts notwendige Planfeststellungsverfahren an. Mit dem Baubeginn ist frühestens 2027 zu rechnen.

[Karte Verlauf Vorzugsvariante](#) (download, pdf, 192 KB)

[Weitere Informationen zum Projekt](#)

Kategorie:

[Abteilung 4 Mobilität Radverkehr](#)

Verwandte Nachrichten:

[Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen](#) (20.09.2024)

[Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen](#) (21.06.2024)

[Radschnellweg Heidelberg - Schwetzingen](#) (09.01.2024)

[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)