

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0138/2023/IV**

Datum:  
06.09.2023

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Radschnellweg Heidelberg-Schwetzingen - Information  
zum aktuellen Projektstand**

## Informationsvorlage

### Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 16. Februar 2024

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.09.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	18.10.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität nimmt die Informationen zum aktuellen Planungsstand der Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Anteilige Projektsteuerungskosten <b>Finanzhaushalt rund</b>	<b>130.000</b>
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Ansätze im Teilhaushalt des Amtes für Mobilität in den Jahren 2022 bis 2025	<b>130.000</b>
<b>Folgekosten:</b>	
• Keine	

Die Finanzierung der Planung erfolgt zunächst durch die federführende Kommune Schwetzingen und wird später anteilig durch das Land und mit Fördermitteln des Bundes erstattet.

**Zusammenfassung der Begründung:**

Unter Federführung der Stadt Schwetzingen planen die Städte Heidelberg und Eppelheim sowie die Gemeinde Plankstadt gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe eine in der Baulast des Landes Baden-Württemberg stehende Radschnellverbindung zwischen den Städten Heidelberg und Schwetzingen (RS 16). Die Trasse soll von einem Schnittpunkt der bereits bestehenden Radachse am Südwestrand der Bahnstadt in Heidelberg bis zur Ostseite des Bahnhofs in Schwetzingen führen.

## **Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.09.2023**

**Ergebnis:** vertagt

## Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 18.10.2023

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 18.10.2023

### 2 Radschnellweg Heidelberg-Schwetzingen – Information zum aktuellen Projektstand Informationsvorlage 0138/2023/IV

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt in den Tagesordnungspunkt ein, der in der letzten Sitzung des Ausschusses vom 20.09.2023 vertagt wurde.

Es liegt ein **Sachantrag** der **SPD-Fraktion** vor, der als Tischvorlage (Anlage 02 zur Drucksache 0138/2023/IV), verteilt wurde.

Der Bahndamm entlang der Maulbeerallee soll als Ausgleichsfläche entwidmet werden - hierfür bitten wir die Verwaltung, eine alternative Ausgleichsfläche z. B. auf dem Airfield zu finden, die die von uns vorgeschlagene Umwidmung kompensiert.

Stadtrat Michelsburg erwägt diesen Antrag möglicherweise nicht aufrecht zu erhalten und fordert deshalb weitere Erläuterungen, weil aus den Unterlagen nicht hervorgehe, ob der Bahndamm als Radwegvariante nach Schwetzingen überhaupt in Frage käme.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain weist darauf hin, dass der Bahndamm auf Eppelheimer Gemarkung liege und man nicht die Befugnis habe, für die Stadt Eppelheim zu entscheiden. Er plädiert deshalb dafür, diesen Antrag nicht zur Abstimmung zu stellen. Herr Singh, Mitarbeiter des Amtes für Mobilität, erläutert, dass der Bahndamm nicht die Vorzugsvariante für den Radschnellweg sei, weil der Weg parallel zum Bahndamm nutzbar sei

Es liegt ein weiterer **Sachantrag** der Fraktion **DIE LINKE** vom 20.09.2023 vor (Anlage 01 zur Drucksache 0138/2023/IV), der von Stadtrat Zieger erläutert wird.

Der Gemeinderat setzt sich für die Auswahl der Variante 2 „Ehemalige Maulbeerallee“ ein.

Stadtrat Zieger begründet den Antrag damit, dass ~~neben den rein verkehrstechnischen Vorteilen (eben, gradlinig) ein weiterer Vorteil diese Variante 2 in der kulturhistorischen Bedeutung begründet sei, nämlich die „Maulbeerallee“ liege auf einer Achse. die Variante 2 gegenüber den Varianten 1 und 3 den Vorteil habe, dass hier eine direkte Verbindung gewährleistet sei.~~ Er verweist in diesem Zusammenhang auf die beigefügte ausführliche Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs vom 18.04.2023.

Berichtigt nach Einwand Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Überprüfung anhand der Audioaufzeichnung am 15.02.2024. Änderungen gestrichen und fett.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Gradel

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Ist die Variante Maulbeerallee überhaupt (geradewegs von Heidelberg nach Schwetzingen) möglich?
- Die Umwidmung von Ausgleichsflächen sei nicht zielführend
- Der Bahndamm in Eppelheim werde nicht benötigt für den Radschnellweg
- Die Stadt Heidelberg könne nicht über die Wegführung in Plankstadt, Oftersheim und Eppelheim bestimmen
- Die bisherige Route auf Eppelheimer Gemarkung sei in sehr schlechtem Zustand
- Die Vorzugsvariante, die jetzt präsentiert würde, sei schon vor Jahren favorisiert worden. Man verstehe nicht die erneute Zeitverzögerung.
- Wie ist der Sachstand der geplanten Schnellradwegführung zwischen Pfaffengrund und Bahnstadt?
- Die Realisierung des Radweges dauere zu lange.
- Wie ist der weitere Zeitplan? Wann ist mit einer Entscheidung über die Trassenführung und wann mit der Umsetzung des Radweges zu rechnen?
- Man müsse auch die Planungen der Nachbargemeinden mitberücksichtigen. Wenn die Stadt Eppelheim die Bahntrasse für den Radschnellweg nicht in Betracht ziehe, hätte das selbstverständlich auch Konsequenzen für die Planungen in Heidelberg.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain erläutert die Vorgehensweise der Variantenprüfung im Planfeststellungsverfahren in Teilabschnitten und weist darauf hin, dass auch bei Vorzugsvarianten eine Abstimmung mit den Nachbargemeinden erforderlich sei. Federführend beim Planfeststellungsverfahren sei die Stadt Schwetzingen, es müsse aber in jeder Gemeinde ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Herr Singh, Mitarbeiter des Amtes für Mobilität, führt weiter aus, dass in der Vorplanung alle möglichen 3 Varianten miteinbezogen werden müssten. Unter Einbeziehung der Qualitätsstandards des Landes würde dann die beste Variante ausgewählt. Auch die Öffentlichkeit werde am Verfahren beteiligt. Herr Singh stellt in Aussicht, dass nächstes Jahr die Entscheidung über die Trassenführung des Schnellradweges gefällt werde. Sobald die Entwurfsplanung fertiggestellt sei, würde das Regierungspräsidium mit dem Planfeststellungsverfahren beginnen. Das Ziel des Landes Baden-Württemberg zur Realisierung des kompletten Radschnellweges Heidelberg - Schwetzingen sei 2027/2029. Herr Singh teilt weiter mit, dass Teilabschnitte, für die kein Planfeststellungsverfahren notwendig sei, auch schon früher realisiert werden könnten.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt ergänzend aus, dass es einen interkommunalen Lenkungskreis unter Federführung der Stadt Schwetzingen gebe, in dem vorher schon Planungen unter den beteiligten Nachbargemeinden abgestimmt würden. Bezüglich des Sachantrags der Linken und der SPD wünscht er sich jedoch ein Verhandlungsmandat des Gremiums, so dass die Stadt Heidelberg gegebenenfalls auch für andere Varianten Entscheidungskompetenz hat, wenn für diese Variante gute Gründe vorgebracht werden.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain sagt in diesem Zusammenhang zu, dass die Variante 2 (Ehemalige Maulbeerallee) als Vorzugsvariante bei den weiteren Abstimmungsprozessen für den Radschnellweg Heidelberg-Schwetzingen mit den Nachbargemeinden auf alle Fälle „mitgedacht werde“.

Nach Abschluss der Erläuterungen von Bürgermeister Schmidt-Lamontain und der von ihm gemachten Zusage ziehen Herr Stadtrat Zieger und Herr Stadtrat Michelsburg ihre Sachanträge zurück.

*Abschließend nimmt der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität unter Berücksichtigung der nachfolgenden **Arbeitsaufträge (fett dargestellt)** die Information zum „Radschnellweg Heidelberg-Schwetzingen – Information zum aktuellen Projektstand“ zur Kenntnis.*

**Arbeitsauftrag an die Verwaltung:**

*Bei den weiteren Abstimmungsprozessen für den Radschnellweg Heidelberg Schwetzingen mit den Nachbargemeinden wird die Variante 2 als Vorzugsvariante (Ehemalige Maulbeeranlage) „mitgedacht“.*

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## **Begründung:**

### **1. Beteiligungsformate**

Auf Einladung des Regierungspräsidiums traf sich der zu dem Vorhaben eingerichtete Projektbegleitkreis bereits im Januar 2023 zu seiner konstituierenden Sitzung im Rathaus in Schwetzingen. Im Mittelpunkt stand ein Workshop, in dem die Schwerpunkte der zukünftigen Projektarbeit gemeinsam in einer Themenlandkarte erarbeitet wurden. Die zweite Sitzung fand am 13. Juli statt und diente der Information über den aktuellen Projektstand sowie der Auswertung der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung.

Im Februar 2023 hatten Bürgerinnen und Bürger erstmals die Möglichkeit, sich im Rahmen einer digitalen Veranstaltung zum Thema Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen zu informieren. Nach einer allgemeinen Einführung in das Thema Radschnellverbindungen und einem Bericht zum Planungsverlauf des Projektes stellten die Projektverantwortlichen auch eine digitale Beteiligungskarte vor. Über diese Beteiligungskarte hatten alle Interessierten vom 1. bis zum 31. März 2023 die Möglichkeit, online Trassenverläufe und Anregungen in die Planung einzubringen. Die Beteiligungskarte wurde von der Bevölkerung sehr gut angenommen, und es gingen zahlreiche Ideen und Vorschläge ein, die im weiteren Planungsverlauf Berücksichtigung finden.

In erster Linie positive Kommentare erhielt die Variante 2 aus der Machbarkeitsstudie, die sogenannte Maulbeerallee, die eine direkte Verbindung ermöglicht. Ein Brückenschlag von Plankstadt nach Schwetzingen über die B535 wird ebenfalls favorisiert. Einwände zur Variante 2 kommen von den Landwirten, die einer Mischnutzung kritisch gegenüberstehen und Flächenverluste befürchten.

Kritische Kommentare haben sich auch zu Variante 1 ergeben, die durch die Stadt Eppelheim führt. Dies ist auf die unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehre (Nahverkehr, Kraftfahrzeugverkehr) zurückzuführen, die hier im Konflikt mit dem Radverkehr stünden. Auch eine Erreichung des Radschnellverbindung-Standards wird als wenig realistisch betrachtet. Weitere Hauptthemen der Beteiligung waren die Nutzung bzw. Erhaltung des Bahndamms, die Führung der Variante über den Baumschulenweg sowie der Knotenpunkt über die Kreisstraße K4147. Auf diesen Bereichen wird in den nächsten Wochen und Monaten ein besonderes Augenmerk liegen.

### **2. Verkehrsanlagenplanung**

Ebenfalls im Frühjahr 2023 fanden die Verkehrserhebungen statt. Die Erhebungsergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage für die Verkehrsuntersuchung und Straßenplanung des Radschnellweges RS 16. Die Daten wurden aufbereitet, ausgewertet und werden nun für die Verkehrsmodellierung sowie die Ermittlung des Nutzerpotenzials der Radschnellverbindung genutzt.

Die nächsten Schritte im Bereich der Verkehrsanlagenplanung werden die Beschaffung und Auswertung amtlicher Karten, das Erstellen von Grundlagenplänen sowie die Erarbeitung einer Bewertungsmatrix für die Linienfindung sein. Ziel ist es, drei durchgehende Hauptvarianten für das Verkehrsmodell festzulegen.

### **3. Scoping-Verfahren**

Im Scoping-Verfahren wird der Untersuchungsrahmen für die fachlichen Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt. Das Scoping (scope = Reichweite, Umfang) fungiert als Vorbereitung für die durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung. Es dient dazu, den erforderlichen Untersuchungsrahmen (Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben des UVP-Berichts) abzugrenzen und den Gegenstand sowie die Methodik der Umweltverträglichkeitsprüfung zu bestimmen und zu konkretisieren.

Das Verfahren soll dem Vorhabenträger dabei helfen, den bestehenden Untersuchungsbedarf hinsichtlich der voraussichtlichen Umweltauswirkungen realistischer einschätzen zu können, um auf einer möglichst sicheren – da abgestimmten – Grundlage die Zusammenstellung oder Vervollständigung des Umweltverträglichkeitsprüfungsberichts vornehmen zu können.

### **4. Nutzbarkeit des Bahndamms**

In der Öffentlichkeit wurde eine mögliche Nutzung des Bahndamms in Eppelheim im Zusammenhang mit dem Radschnellweg beziehungsweise die Möglichkeit, dort einen Radweg zu errichten, vielfach besprochen. Hier gilt es festzuhalten, dass die Flächen des Bahndamms in der Machbarkeitsstudie nicht als Teil der Planungen betrachtet und diese zudem 2014 dem Neubau einer Überführung über die Bundesautobahn 5 im Zuge der Leonie-Wild-Straße als Kompensationsflächen zugeordnet wurden. Sowohl die Entsiegelung als auch die Bepflanzung mit standort-heimischen Gehölzen und die Ansaat der Flächen sind zu 100% dauerhaft zu sichern. Eine Herstellung der Radschnellverbindung auf diesen Flächen ist daher ausgeschlossen.

In der Machbarkeitsstudie und auch in den Planungen verläuft die Variante 2 neben dem genannten Bahndamm. Diese Führung ist nach wie vor zulässig und Teil der derzeitigen Variantenuntersuchung.

### **5. Ausblick**

Im Herbst 2023 ist eine weitere Bürgerveranstaltung geplant. Informationen dazu werden rechtzeitig über die Presse bekanntgegeben. Im zweiten Quartal 2024 wird die Vorplanung abgeschlossen sein. Zu diesem Zeitpunkt wird auch die Trassenauswahl feststehen. Die Planung der Anschlussstellen an das Radnetz der Stadt insbesondere am Südwestrand der Bahnstadt wird im Rahmen der Planung konkret behandelt.

Diese Vorlage wird in gleichem Wortlaut im September 2023 in den Gremien der anderen Kommunen des Projektgebietes (unter anderem Stadt Schwetzingen) behandelt. Die Bezirksbeiräte Bahnstadt und Pfaffengrund erhalten die Informationsvorlage zur Kenntnis. Die beiden Bezirksbeiräte werden beim Erreichen des Meilensteins „Abschluss der Vorplanung“ sowie bei vorherigen grundlegenden Änderungen mit einbezogen.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Dadurch, dass es sich um ein interkommunales Projekt handelt, wurden entsprechende übergeordnete Gremien von Menschen mit Behinderungen im Scoping-Verfahren beteiligt:

- Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar;
- LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg;
- Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein.

Letzterer ist gleichsam im Projektbegleitkreis zum Radschnellweg 16 vertreten.

Im weiteren Projektverlauf wird mit Erreichen eines entsprechenden Konkretisierungsgrades der Planung auf Heidelberger Gemarkung der Beirat von Menschen mit Behinderungen beteiligt.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Die Maßnahme ist eine wichtige Verbindung im interkommunalen Radverkehrsnetz. <b>Ziel/e:</b>
UM2	+	Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima <b>Begründung:</b> Die Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zum Klimaschutz bei.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation 2. Projektbegleitkreis 13.07.2023 <b>(Nur digital verfügbar)</b>
02	Sachantrag mit Anlage der Gemeinderatsfraktion DIE LINKE vom 20.09.2023 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 20.09.2023</b>
03	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 17.10.2023 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 18.10.2023</b>