

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

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:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Anteilige Projektsteuerungskosten Finanzhaushalt rund	130.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Ansätze im Teilhaushalt des Amtes für Mobilität in den Jahren 2022 bis 2025	130.000
Folgekosten:	
• 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 Süwestrand der Bahnstadt in Heidelberg bis zur Ostseite des Bahnhofs in Schwetzingen führen.

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 Begründung: Die Maßnahme ist eine wichtige Verbindung im interkommunalen Radverkehrsnetz.
UM2	+	Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima Begründung: 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 (Nur digital verfügbar)
02	Sachantrag mit Anlage der Gemeinderatsfraktion DIE LINKE vom 20.09.2023 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 20.09.2023
03	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 17.10.2023 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 18.10.2023