



Projektbegleitkreis

Radschnellverbindung Heidelberg-Mannheim

1. Sitzung

Dokumentation

05.02.2018

Foyer 1, D16 Heidelberg

Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
Veranstaltung	4
Begrüßung	4
Vorträge.....	4
Stand der Planung	4
Stand der Umweltverträglichkeitsstudie.....	4
Öffentlichkeitsbeteiligungsprozess	5
Beiträge der Projektbegleitkreismitglieder	5
Themen- und Akteurskarten	5
Perspektivwände	5
Frage- und Antwortrunde.....	12
Weitere Fragen von Perspektivwänden:	15
Abschluss	16
Impressionen.....	17
Kontakte	18
Anhang	19
1. Teilnehmerliste.....	19
2. Präsentation Regierungspräsidium Karlsruhe.....	22
3. Ergebnisse der Online-Abfragen.....	31
4. Ergebnisse Akteurs- und Themenkarte	32
Akteure	32
Themen.....	35

Einführung

Der Projektbegleitkreis zur Radschnellverbindung Heidelberg-Mannheim hat am Dienstag, den 5. Februar 2019 seine Arbeit aufgenommen und erste Hinweise zur Planung gegeben.

Nach dem öffentlichen Kick-Off des Projekts im Juli 2018 war die Sitzung des Projektbegleitkreises nun der Start der Öffentlichkeitsbeteiligung. Gemeinsam mit weiteren Formaten, welche in den nächsten Monaten beginnen werden, wird er dem Prozess einen Rahmen geben, in dem wichtige Repräsentantinnen und Repräsentanten mit verschiedenen Sichtweisen gezielt informiert werden und entscheidende Hinweise für den weiteren Verlauf des Projekts geben. Alle Anwesenden wurden auf den neusten Stand gebracht – mit Informationen bezüglich des Konzepts von Radschnellverbindungen, aber auch was bisher in der Planung diskutiert wurde und wie das Projekt weiter verlaufen soll.

Geteilt war die Veranstaltung in zwei Teile. Im ersten Schritt informierte das Regierungspräsidium, vertreten durch Projektleiterin Tanith Braun, die Verantwortliche für Öffentlichkeitsbeteiligung Katharina Kuch und Sina Hartl, die stellvertretend für Gertraud Steinbach die Landschaftsplanung repräsentierte. Im zweiten Schritt erarbeiteten alle Teilnehmer*innen basierend auf ihren verschiedenen Perspektiven gemeinsam die wichtigen Themen und Hinweise zum Projekt.

Veranstaltung

Begrüßung

Jürgen Skarke, Präsident Abteilung Straßenwesen und Verkehr,
Regierungspräsidium Karlsruhe

Herr Skarke begrüßte alle Teilnehmenden. Er betonte, wie wichtig die verschiedenen Perspektiven der Teilnehmenden für die Planungen der Radschnellverbindung sind.



Vorträge

Im ersten Teil der Veranstaltung informierten die Vertreterinnen des Regierungspräsidiums über die Ziele des Projekts, den Stand der Planung, der Umweltverträglichkeitsstudie sowie die Rolle der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Präsentationen befinden sich im Anhang.

Stand der Planung

Tanith Braun, Projektleitung, Regierungspräsidium Karlsruhe

Frau Braun gab allen Teilnehmenden einen Überblick über das Projekt. Basierend auf den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen stellte sie die Zielsetzung des Projekts vor, sowie die darauf aufbauenden möglichen Querschnitte. Sie gab Teilnehmenden darüber hinaus auch Einblick in den voraussichtlichen Zeitplan.



Stand der Umweltverträglichkeitsstudie

Sina Hartl, Landschaftsplanung, Regierungspräsidium Karlsruhe

Stellvertretend für Gertraud Steinbach informierte Frau Hartl über den aktuellen Stand der Umweltverträglichkeitsstudie. Sie fasste die Ergebnisse des Umweltscopings zusammen und umriss den Umfang und die Schutzzgüter, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht werden.



Öffentlichkeitsbeteiligungsprozess

Katharina Kuch, Öffentlichkeitsbeteiligung, Regierungspräsidium Karlsruhe

Frau Kuch erläuterte die konkrete Rolle des Projektbegleitkreises, insbesondere mit Blick auf den weiteren Beteiligungsprozess. Sie zeigte auf, was weiterhin an Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung geplant ist und welche Spielräume es zur Beteiligung gibt.



Beiträge der Projektbegleitkreismitglieder

Im zweiten, interaktiven Teil lag der Fokus darauf, gemeinsam von den verschiedenen Perspektiven und Hintergründen der Teilnehmer zu profitieren und alle wichtigen Themenblöcke sowie Hinweise zu erarbeiten.

Themen- und Akteurskarten

Basierend auf dem ersten Entwurf einer Mindmap, ergänzten alle Teilnehmenden weitere wichtige Akteure und Themen, welche im Prozess berücksichtigt werden sollen.

Die Mindmap mit Ergänzungen findet sich im Anhang.

Perspektivwände

An den Perspektivwänden hatten alle Teilnehmenden die Chance, die Sichtweisen und Vermerke ihrer jeweiligen Interessensgruppe anzubringen. Sie kategorisierten diese in Vorteile für die eigene Zielgruppe, Bedenken und Hinweise auf Klebezetteln. Diese sind im Folgenden 1:1 wiedergegeben.

Alle Fragen, die im Rahmen der Perspektivwände an Plakaten festgehalten wurden, finden sich im Abschnitt „Frage- und Antwortrunde“ wieder.

1. Naturschutz und Landwirtschaft



Zusammenfassung

Die Vertreter*innen aus den Bereichen Naturschutz und Landwirtschaft setzten sich insbesondere mit den Themen Mischnutzung und Artenschutz auseinander. Dabei lag der Fokus auf den Chancen der Entsiegelung von Flächen, welche bisher noch versiegelt sind und der Nutzung fortschrittlicher Technologie um den Weg umweltfreundlich zu gestalten.

Vorteile

- ▶ Entsiegelung als Ausgleich

Bedenken

- ▶ Mischnutzung problematisch: Verschmutzung durch Boden und Müll, Verkehrsaufkommen
- ▶ Beleuchtung möglich ohne Faunenverfälschung. Fledermausexperten nutzen.

Hinweise

- ▶ Neuversiegelung minimieren
- ▶ Zuwegungen bedenken
- ▶ P - Entlastung im Heidelberger Neuenheimer Feld (→Anbindung)
- ▶ Neuversiegelung durch Entsiegelung kompensieren
- ▶ Ausgleich möglichst naturnah und in/an Radweg integrieren
- ▶ Ökologisch optimierte Grünstreifen
- ▶ Mitbestimmung bei Trassenführung: Landwirte und Naturschützer

2. Land und Region**Zusammenfassung**

Mit Vertreter*innen des Landes als Vorhabenträger und der Region als Initiatoren der Machbarkeitsstudie wurden hier technische und planerische Aspekte, sowie die Chancen des Radschnellwegs diskutiert. Gleichzeitig wurden auch mögliche Nutzungskonflikte thematisiert.

Vorteile

- ▶ Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- ▶ Stauvermeidung
- ▶ Innovation im Ländervergleich, Vorreiterrolle
- ▶ Reduzierung CO2 Emissionen – Erreichung von Klimazielen
- ▶ Änderungen im Modal-Split

Bedenken

- ▶ Nutzungskonflikte

Hinweise

- ▶ Im PFV [Planfeststellungsverfahren] werden alle Belange geprüft
- ▶ Umfangreiche Planungen erforderlich → Zeitlicher Aufwand
- ▶ Berücksichtigung des Pendlerpotentials in der Variantenprüfung (CO2-Bilanzierung)

3. Bildungseinrichtungen und ihre Angestellten sowie Schüler und Studenten



Zusammenfassung

Mit Blick auf neue Mobilitätschancen und Gedanken an die ohnehin große Beliebtheit von Fahrrädern bei Studierenden und Universitätsmitarbeitern überlegten die Vertreter*innen der Bildungswelt, wie der Radweg aus ihrer Perspektive zum Erfolg werden kann. Wert wurde dabei vor allem auf die Anbindung vor Ort, sowie die begleitende Infrastruktur gelegt.

Vorteile

- ▶ Entlastung des PKW-Verkehrs z.B. im Neuenheimer Feld
- ▶ Ideal für Studierende! Ideal für Kollegium
- ▶ Betriebliches Gesundheitsmanagement und Studentisches Gesundheitsmanagement
- ▶ Ggf. Radwegverbindung Standorte Mannheim und Eppelheim der DHBW

Bedenken

- ▶ Mischnutzung

Hinweise

- ▶ Hohe Homogenität in der Trassengestaltung/ Trassenführung
- ▶ Studierenden-Vertreter mit einbinden
- ▶ Gute Anbindung an vorhandene Radwege
- ▶ Infrastruktur: Stellplätze, Dusche

4. Kommunale Perspektive



Zusammenfassung

Eine Vielzahl kommunaler Vertreter*innen setzte sich mit den konkreten Konsequenzen der verschiedenen Trassen auseinander. So wurden Fragen der Sicherheit und möglichen Beleuchtung diskutiert, aber auch die Pflege und Reinigung des Weges. Es wurden mehrere Punkte definiert, welche wichtig sind, damit die Radschnellverbindung akzeptiert und angenommen wird.

Vorteile

- ▶ Pendler von/ nach Mannheim bzw. Heidelberg aufs Rad → Trasse dort längs, wo viele Pendler wohnen (z.B. Ladenburg + Ilvesheim)
- ▶ Thema Sicherheit (da beleuchtet, entsprechend ausgebaut, geeignete Oberfläche...)
- ▶ Stärkung Radtourismus → Stärkung lokale Gastronomie & Kulturelle Einrichtungen
- ▶ Synergien nutzen. Bsp. Ilvesheim: RSV auch als Alternative zu bestehender Radwegeverbindung nach Ladenburg (Stichwort Schule!)

- ▶ Reduzierung Motorisierter Individualverkehr und Entlastung ÖPNV
- ▶ Stärkung der Wirtschaftsstandorte
- ▶ Umweltentlastung
- ▶ Steigerung Wohnqualität
- ▶ Stärkung Tourismus
- ▶ Optimierung Modal-Split
- ▶ Gesundheitlicher Nutzen

Bedenken

- ▶ Ganzjährige Nutzbarkeit ist wichtig für Akzeptanz → daher nicht sinnvoll durch hochwassergefährdete Bereiche! z.B. südlich des Neckars
- ▶ Trasse sollte nicht direkt durch ein FFH-Gebiet verlaufen!
- ▶ Bei der Trassenwahl sollten die Kosten nicht allein ausschlaggebend sein, sondern der maximale Nutzen
- ▶ Konflikt mit Landwirtschaft
- ▶ Anwohner/ Betroffene
- ▶ Personal-Ressourcen bei den Beteiligten
- ▶ Konflikt mit Naturschutz

Hinweise

- ▶ Möglichst viele Gemeinden verbinden! (Trassenwahl)
- ▶ Akzeptanz der RSV nur dann, wenn ganzjährig nutzbar
- ▶ RSV vor allem wichtig dort, wo ÖPNV schlecht ausgebaut! (Ladenburg, Ilvesheim)
- ▶ RSV nicht nur für lange Distanzen interessant, sondern auch interkommunal
- ▶ Trasse nur dort bauen, wo Bürgermeister & Gemeinde voll hinter dem Projekt steht! → Akzeptanz
- ▶ Dynamische Beleuchtung statt dauerhafter Beleuchtung im Außenbereich. „Lichtverschmutzung“ vermeiden!
- ▶ Vorbildfunktion für weitere Projekte
- ▶ Unterhalt und Betrieb beim Land

5. Unternehmen und ihre Angestellten



Zusammenfassung

Der Fokus hier war das Fahrrad als Alternative zum Auto. Die Unternehmensvertreter*innen erhoffen sich eine Entlastung im Verkehr in Unternehmensnähe und auf Unternehmensparkplätzen. Gleichzeitig ist man sich der weiteren Anforderungen bewusst, die erfüllt sein müssen, damit Mitarbeitende die Möglichkeit des Pendelns mit dem Rad auch annehmen.

Vorteile

- ▶ Entlastung Parkplatzsituation Arbeitgeber
- ▶ Vorbeugung Fahrverbote
- ▶ Verringerung Verkehrsdichte in Unternehmensnähe
- ▶ Mehr Sicherheit für Pendler mit dem Rad
- ▶ Kostenersparnis für Arbeitnehmer
- ▶ Gesundheitliche Vorteile

Bedenken

- ▶ Akzeptanz der Mitarbeiter
- ▶ Infrastruktur für Radfahrer in Unternehmen teilweise nicht vorhanden

Hinweise

- ▶ Gesamter Radschnellweg ist mehr als die Summe seiner Teile
- ▶ Integration ins betriebliche Mobilitätsmanagement

6. Verkehr



Zusammenfassung

Der Austausch von Vertreter*innen verschiedener Mobilitätsanbieter ergab wertvolle Einblicke. Während Radschnellverbindungen es ermöglichen, dass längere Distanzen mit dem Fahrrad gefahren werden, muss auch die Auswirkung auf andere Verkehrsmittel wie den ÖPNV mitgedacht werden. Eine Chance wird in der Weiterentwicklung der Multimodalität gesehen.

Vorteile

- ▶ Bessere Anbindung von Arbeits- und Ausbildungsstätten
- ▶ Längere Distanzen können mit dem Rad gefahren werden
- ▶ Möglichkeit zum Rückbau von Straßen wenn viel genutzt
- ▶ Straßen werden entlastet, ÖPNV
- ▶ Multimodalität – Anschlüsse zur S-Bahn etc.
- ▶ Verkürzung & Beschleunigung
- ▶ Stärkung des Umweltverbundes
- ▶ Umweltentlastung durch Staureduktion
- ▶ Bessere Luft

Bedenken

- ▶ Stärkere Nachfrageschwankung beim ÖPNV witterungsbedingt
- ▶ Versiegelung
- ▶ Akzeptanz durch die Autofahrer bei Mischnutzung
- ▶ Konflikte bei Mischnutzung im Feldgebiet
- ▶ Harte Erdschollen aus Treckerprofilen auf der RSV

Hinweise

- ▶ Meldehotline für Verschmutzung und Beschädigung
- ▶ Winterdienst wichtig!
- ▶ Infrastruktur: Reparatursäulen, Akkuladestationen
- ▶ Abstellplätze in zentralen Zielen „aufrüsten“
- ▶ Evaluation durch Zählstellen

7. Fachverwaltungen



Zusammenfassung

Technische Aspekte des Naturschutzes und der Verantwortlichkeiten standen hier im Vordergrund. So wurden Zerschneidungseffekte verschiedener Trassen sowie die Wirkung auf Schutzgebiete und Wälder thematisiert.

Vorteile

- ▶ Trasse 1: Geringer Eingriff in Schutzgebiete
- ▶ Möglichkeit geschaffen, Straßen und Wege andersorts zurückzubauen und zu entsiegeln

Bedenken

- ▶ Trasse 2 in Mannheim – große Eingriffe in den Naturbestand/ FFH Gebiet
- ▶ Mischnutzung Forstwirtschaft und Radschnellweg nicht möglich → Ersatzwege
- ▶ Widmung Waldweg zu Radschnellweg = Waldumwandlung (§9 WaldG)
- ▶ Großer Versiegelungsgrad bei allen Trassen → hoher Ausgleich erforderlich
- ▶ Trasse 2 führt zu größeren Zerschneidungseffekten und beeinträchtigt Tierwanderungen (Amphibien)
- ▶ Trasse 2 in Mannheim im Überschwemmungsbereich

Hinweise

- ▶ Trassenvariante 3 und 3a mit WSA Heidelberg und Amt für Neckarausbau Heidelberg abstimmen

Frage- und Antwortrunde

Alle bisher offen gebliebenen Fragen konnten im Rahmen dieser Frage- und Antwortrunde gestellt werden. Jene Fragen, für deren Beantwortung im Rahmen der Sitzung des Projektbegleitkreises keine Zeit mehr war finden sich unten nachführend beantwortet.

Wer kümmert sich um die **Reinigung** bei Verschmutzungen?

- ▶ Die RSV hat eine überregionale Bedeutung und wird eine Landesstraße (L9000). Nach Straßengesetz ist der Baulastträger für die Reinigung zuständig, in diesem Fall der Landkreis. Innerhalb der Städte werden die Städte die Reinigung übernehmen müssen. Es geht aber auch um das Sammeln von Erfahrungen, sodass auch hier nachjustiert werden kann. Die Maßnahme ist ein Pilotprojekt des Landes, sodass hier auch Erfahrungen gesammelt werden.

Welche Vorstellungen zu einem **Winterdienst** gibt es? (x2)

- ▶ Ein Winterdienst ist vorgesehen, sodass auf diesen Wegen gestreut und geräumt werden wird.

Wie wird die RSV gegen die Nutzung durch **Autofahrer** gesichert?

- ▶ Nach Straßengesetz sind auf reinen Radwegen keine Fahrzeuge erlaubt. Im Mischverkehr werden die Potentiale simuliert und festgestellt. Wenn wir damit rechnen, dass ein vertretbarer KFZ Verkehr sich auf der Verbindung wieder finden würde, dann dürften Autofahrer hier auch fahren. Auch in diesem Falle würden aber im Rahmen der Richtlinien für Radschnellverbindungen Lösungen gefunden, damit die Radschnellverbindung so wenig wie möglich durch Autos genutzt wird. Sobald die Trasse ausgewählt ist muss man sich aber hierfür auch jeden Abschnitt nochmal genau anschauen.

Wird der Radschnellweg **durchgehend** beleuchtet sein? (x4)

- ▶ Es ist vorgesehen, die Radschnellverbindung zu beleuchten, damit sie Sicherheit erhält und die Strecke attraktiver gestaltet wird. Auch hier sollen die besten Lösungen gefunden werden, ggf. auch über dynamische Systeme, wodurch die Lampen bei Nichtbenutzung gedimmt oder ausgeschaltet werden. Allerdings ist zu dieser Thematik auch das Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages mit Entscheidend und evtl. einflussnehmend.

Wie wird der Anschluss an den **Bahnverkehr** sichergestellt?

- ▶ Zunächst muss eine Vorzugsvariante ausgewählt werden, um zu sehen inwieweit Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV bestehen. Erst dann können wir sehen, wie diese Anschlüsse konkret gestaltet werden. Auch innerhalb der Varianten gibt es im Rahmen des Untersuchungskorridors auch noch die Möglichkeit die Trasse zu verschieben.

Welche **Kriterien** außer der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden zur **Streckenentscheidung** herangezogen? (x2)

- ▶ Wir sind im Moment dabei, eine Matrix zu entwickeln, welche auch veröffentlicht und auch im Projektbegleitkreis vorgestellt werden soll. Wir werden dabei drei Überpunkte definieren, an welchen sich die Entscheidung orientiert. Zum einen die umweltfachlichen Belange, das heißt, das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie, zum anderen die verkehrlichen Aspek-

te, wo Zeitverluste, Potentiale und ähnliche Punkte berücksichtigt werden. Und zuletzt auch die Kosten zum Bau, zum Grunderwerb, zur Unterhaltung, und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und deren dauerhafte Pflege und Unterhaltung. Das Ziel ist, die beste Lösung für alle zu finden.

Gehen Planung und Bau **zeitlich schneller**?

- ▶ Die vorgestellte Zeitschiene ist für eine Straßenplanung dieser Größenordnung sehr ambitioniert. Wichtig ist es eine rechtskräftige Grundlage zu erhalten, um diese Verbindung zu bauen und nicht im weiteren Verlauf des Projekts Verzögerungen zu erfahren. Sobald wir uns sicher sein können, mit der Vorzugstrasse auch zum Erfolg zu kommen, könnte man bereits mit Teilabschnitten beginnen, welche kein Planfeststellungsverfahren benötigen (Beispielsweise Fahrradstraßen in Orten).

Bis wann soll die **UVS** vorliegen, damit sie mit Grundlage der Streckenauswahl sein kann?

- ▶ Wir rechnen im Frühjahr dieses Jahres damit, eine Verzögerung in den Frühsommer ist allerdings nicht ausgeschlossen. Die Planung des Radwegs wurde auch bereits europaweit ausgeschrieben und das RP steht nun kurz vor der Zuschlagserteilung.

Wird die Inanspruchnahme **ökologisch hochwertiger Flächen** vermieden? (x2)

- ▶ Wir werden versuchen so gut wie möglich die ökologisch hochwertigen Flächen zu vermeiden. Mit Hilfe der Umweltverträglichkeitsstudie muss nun zunächst jedoch eine Vorzugsvariante definiert werden, bevor man dann im Detail auch gegebenenfalls im Rahmen des Korridors die Trasse anpasst. Es kann aber sein, dass die Inanspruchnahme nicht komplett vermieden werden kann.

Wie wird der Radschnellweg an das sonstige **Wegenetz** angeschlossen?

- ▶ Wir untersuchen jetzt in der Variantenentscheidung auch, wie die Verbindung im Radwegenetz, und insbesondere mit Blick auf weitere Radschnellverbindungen angeschlossen werden kann. Der Verband Region-Rhein-Neckar hat dafür aktuell auch noch weitere Machbarkeitsstudien beauftragt. Glücklicherweise führt die Trasse sowohl in Heidelberg als auch in Mannheim bis mitten in die Stadt, wo die Radverkehrsnetze bereits sehr gut ausgebaut sind. Daher sollte es von dort aus leicht sein, auch bis an sein Ziel zu kommen.

Besteht nach Entscheidung für eine Trasse noch **Spielraum** für deren **genauen Verlauf**?

- ▶ Sobald eine Vorzugsvariante besteht, gibt es innerhalb des untersuchten Korridors (100m links und rechts) noch die Möglichkeit, die Variante zu optimieren.

Gibt es einen vermarktbar Namen und **Vermarktungskonzept** für die Strecke?

- ▶ Das Ministerium für Verkehr ist aktuell dabei eine übergeordnete Kommunikation, inklusive Logo und Vermarktung ausgeschrieben mit dem Ziel einen Dienstleister hierfür zu finden.
- ▶ Aus dem Teilnehmerkreis: „Kurpfalzstraße!“

Ist es ein Grundprinzip, Radschnellwege außerorts **getrennt von Autostraßen** zu führen (was zu begrüßen wäre um Lärm- und Luftbelastung zu vermeiden und damit die Nutzung attraktiv zu machen)?

- ▶ Die Machbarkeitsstudie gibt die allgemeinen Korridore vor, welche auch weitgehend von Autostraßen weg gehen, sofern das möglich ist. In Holland werden Radschnellverbindungen auch gerne zur besseren Kommunikation neben große Verkehrsstraßen gebaut. Dann sehen die im Stau stehenden Autofahrer, wie die Fahrradfahrer an ihnen vorbeiziehen.

Winterdienst? Folgen für Natur und Landwirtschaft?

- ▶ Grundsätzlich wird beim Winterdienst immer Wert darauf gelegt, die Belastungen für die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Wir setzen daher standardmäßig Fahrzeuge mit modernster Technik ein, die in der Lage sind die benötigte Salzmenge durch Sensoren zu bestimmen und so die Menge an Salz stets minimal zu halten. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass phasenweise die angrenzenden Flächen von Salzeinträgen beeinträchtigt werden, ähnlich einem Straßenbankett.

Müssen **Radweg, Fußweg** etc. direkt aneinander liegen?

- ▶ Nein, Fußwege können auch abgesetzt hergestellt werden. Es muss allerdings nachgewiesen sein, dass Fußgänger diese Wege dann tatsächlich wählen.

Gibt es einen **Betreiber** kommunenübergreifend?

- ▶ Der Betreiber wird nach den geltenden Gesetzen für Landesstraßen festgelegt. Innerhalb der Städte sind diese dann für den Betrieb und die Unterhaltung zuständig, da beide über 30.000 Einwohner haben. Für diesen Weg werden die Ortsdurchfahrts-Grenzen (OD), als die Übergabepunkte zwischen der Zuständigkeit des Landkreises und den Städten anhand der endgültigen Trassenentscheidung festgelegt.

Querungshilfen für Tiere?

- ▶ Neben anderen landschaftsplanerischen Fachbeiträgen wird für die Vorzugsvariante auch ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Sollte sich ergeben, dass die RSV eine Zerschneidungswirkung für geschützte Tierarten und damit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslöst, werden Querhilfen erforderlich.

Wer kontrolliert **Bäume** bei Trasse **durch Wald**?

- ▶ Der zuständige Betriebsdienst kontrolliert bei der Streckenkontrolle auch die Bäume entlang der Trasse. Eine Streckenkontrolle wird bei einer Radschnellverbindung vermutlich einmal wöchentlich durchgeführt. Gemäß der Verkehrssicherungspflicht des Betreibers, hat dieser dafür zu sorgen, dass das Lichtprofil des Verkehrsweges frei ist, und dass die Verkehrsteilnehmer freie Sicht auf Verkehrsschilder haben, sowie dass die Haltesichtweite frei ist. Werden bei der Kontrolle darüber hinaus Bäume entdeckt, deren Standfestigkeit nicht mehr gegeben ist, werden diese in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung vom Betreiber entnommen.

Kann **abschnittsweise** gebaut werden?

- ▶ Ja, bei der Streckenlänge von 23 km ist davon auszugehen, dass abschnittsweise gebaut werden muss, um kein „Baustellenchaos“ zu verursachen. Streckenabschnitte, bei denen mit einer unkomplizierten Umsetzung zu rechnen ist, sollen grundsätzlich vorgezogen werden.

Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung?

- ▶ Die Radschnellverbindung wird nach dem Stand der Technik und den geltenden Regelwerken geplant und umgesetzt. Im Rahmen dessen werden selbstverständlich die notwendigen Einrichtungen (z.B. Querungshilfen; Leiteinrichtungen) hergestellt.

Weitere Fragen von Perspektivwänden:

Bleibt Pilotprojekt solitär?

- ▶ Nein, derzeit werden weitere Korridore untersucht. Auch in unserer Variantenentscheidung soll das Gesamtnetz mitbewertet werden. Es muss aber auch klar sein, dass die Funktion einer Radschnellverbindung ist, Zentren miteinander zu vernetzen. Dass ein Nutzer von Heidelberg bis nach Mannheim und dann noch weiter nach Weinheim fährt schätzen wir als die Ausnahme ein.

Winterdienst: Wer? Split oder Salz? (Salz ist schlecht für Böden)

- ▶ Siehe Frage „Winterdienst-Folgen“ und „Betreiber“

Liegen belastbare Befragungen der Pendler vor?

- ▶ Nein, derzeit greifen wir auf theoretisch ermittelte Werte zurück, die wir allerdings für repräsentativ halten. Eine wirklich belastbare Befragung speziell für Radschnellverbindungen ist nicht möglich, da das große Ziel ist, mehr Menschen zum Pendeln mit dem Rad zu bewegen. Diese zusätzlichen Pendler trifft man derzeit noch nicht auf der Straße und kann Sie daher auch nicht konkret dazu befragen. Sobald wir eine Variante planerisch ausarbeiten, können allerdings differenzierte Simulationsmodelle erarbeitet werden, die anhand von Zeitersparnissen genauere Zahlen benennen können. Diese Simulationen sind allerdings sehr aufwändig und kostenintensiv, daher werden wir dies ausschließlich für die Vorzugstrasse aufstellen lassen.

Verkehrssicherungspflicht: durch Widmung entsteht Verkehrssicherungspflicht für Waldbesitzer (Kosten). Haftung?

- ▶ Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem „Betreiber“ der Strecke. Bei der Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Mannheim also dem Landkreis und den beiden Städten. Bei regelmäßigen Streckenkontrollen werden unter anderem auch die Bäume entlang der Verbindung auf ihre Standsicherheit überprüft und, nach Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung, ggf. bei Gefahr entnommen, bzw. der Waldbesitzer darauf hingewiesen, die Bäume auf seinem Grundstück zu fällen.

Kann das Land die Verkehrssicherungspflicht als Baulast übernehmen?

- ▶ Teilweise. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem Baulastträger. In diesem Fall also dem Land (Landkreis) und innerhalb der Ortsdurchfahrts-Grenzen den Städten Mannheim und Heidelberg.

Abschluss

Abschließend bedankte sich Moderator Nils Renkes für die konstruktive und engagierte Teilnahme aller Anwesenden und gab einen Ausblick auf die kommenden Monate des Beteiligungsprozesses. Der Projektbegleitkreis wird sich nachdem die Variantenentscheidung gefallen ist wieder zusammenfinden um das weitere Vorgehen zu besprechen. Daraufhin wird es eine öffentliche Infoveranstaltung geben, in welcher die Öffentlichkeit über die Trasse informiert, und in die weitere Planung einbezogen wird.

Zuletzt bedankte sich auch Jürgen Skarke, insbesondere für die Vielzahl an wichtigen Hinweisen und lud herzlich dazu ein, im informellen Teil noch übrig gebliebene Fragen und Anmerkungen zu kommunizieren.

Impressionen



Kontakte

Ansprechpartner Regierungspräsidium Karlsruhe:

Planung: Tanith Braun

Landschaftsplanung: Gertraud Steinbach

Öffentlichkeitsbeteiligung: Katharina Kuch

Kontakt: Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de

Projektbeschreibung im Beteiligungsportal:

www.rp-karlsruhe.de

Beteiligungsportal

(https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt4/Ref44/Seiten/Radschnellverbindung_HD_MA.aspx)

Begleitung Beteiligungsprozess und Moderation

translake GmbH

Nils Renkes

Obere Laube 53

D-78462 Konstanz

+49 (0)7531 365 92 30

radweg@translake.org

Anhang

1. Teilnehmerliste

Universität Mannheim
Stadt Mannheim
Regierungspräsidium Karlsruhe
IHK Rhein-Neckar
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Umweltforum Mannheim
Kreisforstamt Rhein-Neckar-Kreis
Wahlkreisbüro MdL Theresia Bauer
ab April Bürgermeister von Dossenheim
Stabsstelle Mobilität und Luftreinhaltung Rhein-Neckar-Kreis
translake GmbH
ADFC Kreisverband Rhein-Neckar / Heidelberg
Duale Hochschule Baden-Württemberg
HWK Rhein-Neckar-Odenwald
Verband Region-Rhein-Neckar
Bauernverband Ortsverein Dossenheim
Stadt Mannheim
Universitätsklinikum Heidelberg
Landkreis Rhein-Neckar-Kreis
translake GmbH
ADFC Kreisverband Rhein-Neckar / Mannheim
Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)
Bundesgartenschau Mannheim 2023 gGmbH
translake GmbH

NABU Heidelberg
Duale Hochschule Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Regierungspräsidium Karlsruhe
Gemeinde Dossenheim
Gemeinde Ilvesheim
Gemeinde Edingen-Neckarhausen
ADAC Nordbaden E.V.
Stadt Heidelberg
Stadt Eppelheim
Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Heidelberg
translake GmbH
DB Regio AG
Stadt Mannheim
ADFC Kreisverband Rhein-Neckar / Mannheim
Stadt Mannheim
Regierungspräsidium Karlsruhe
Regierungspräsidium Karlsruhe
BUND Rhein-Neckar-Odenwald
Stadt Ladenburg
Gemeinde Ilvesheim
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V
Stadt Heidelberg
ADFC Landesverband Baden-Württemberg e.V.
RP Karlsruhe
Ortsbauernverband Edingen
Ortsbauernverband Edingen
Bauernverband

Bauernverband
RP Karlsruhe
PP Mannheim
Bauernverein
Bauernverein HD
Stadt Ladenburg
Aktionsbündnis Unterer Neckar
Umweltamt Stadt HD
AS Rad
VRRN
Umweltforum MA
Uni HD, D

2. Präsentation Regierungspräsidium Karlsruhe

L 9000 Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg

1te Sitzung des Projektbegleitkreises

Stand der Planung

Tanith Braun



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

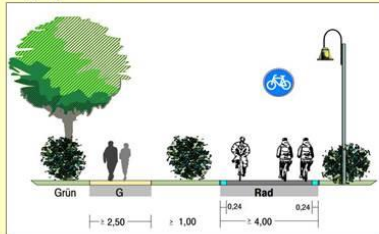
„Radschnellverbindungen sollen den Radverkehr auch über längere Distanzen attraktiv machen und somit einen Beitrag zu Stauvermeidung, CO₂-Reduzierung und Gesundheitsförderung leisten.“

Zielsetzung Qualitätsstandards für RSV BW

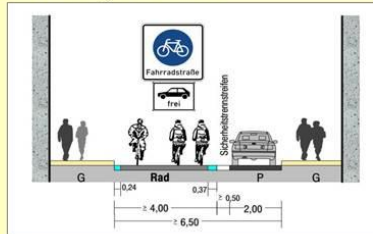




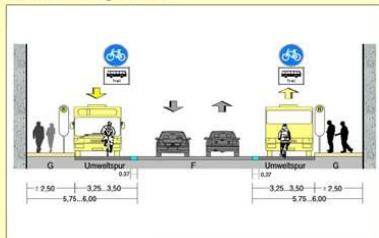
Regelquerschnitt



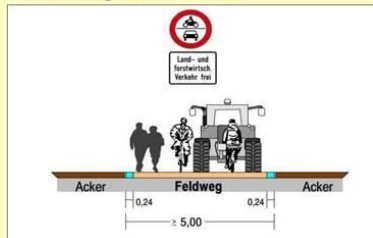
Mischnutzung Fahrradstraße

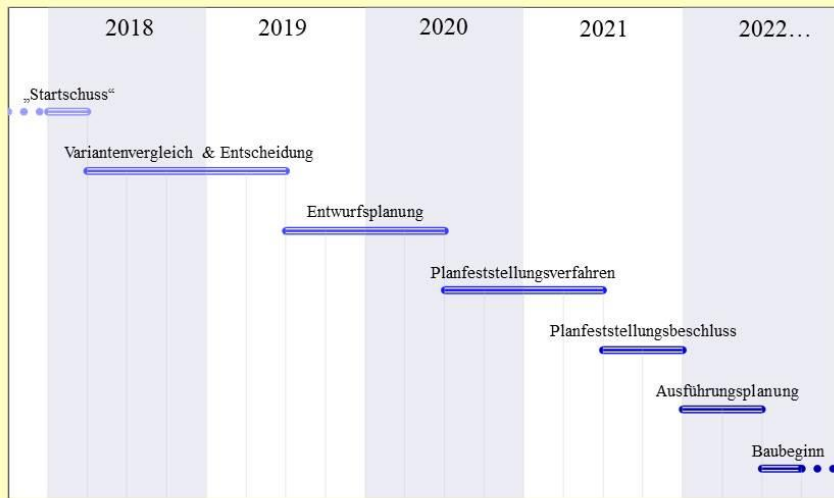


Mischnutzung ÖPNV



Mischnutzung Landwirtschaft





L 9000

Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg

1te Sitzung des Projektbegleitkreises

Stand Umweltverträglichkeitsstudie

Gertraud Steinbach

- Für die geplante Radschnellverbindung ist nach Anlage 1 Umweltverwaltungsgesetz BW Nummer 1.4.1 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.
- Am 19.12.2018 wurde ein Scoping-Termin mit Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Dabei wurden Inhalt, Umfang und Detailtiefe des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungsmethoden sowie wichtige Fragen erörtert.

Angesprochene Themenfelder / Fragestellungen im Scopingtermin
(Auszug):

- Flächenverbrauch (minimieren)
- Flächenrückgewinnung durch Entsiegelungen
- Beleuchtung
- Mitbenutzung der RSV durch Dritte
- Landwirtschaftliche Themenfelder
- Unterhaltung der RSV
- Aktuelle regionale Planungen mit berücksichtigen

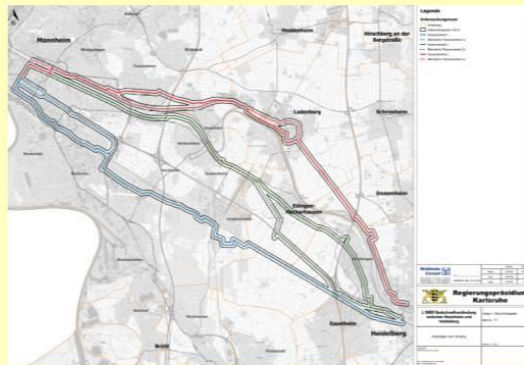
Umweltverträglichkeitsstudie

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie ist eine vergleichende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der drei Varianten auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Ergebnis \implies Vorzugsvariante aus Umweltsicht

Schutzgüter nach UVPG:

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern
- Schutzgebiete im Untersuchungsraum



- Der Untersuchungsraum beträgt beidseitig der Trassen 100 m
- Insgesamt umfasst der Untersuchungsraum ca. 1600 ha
- Fertigstellung der UVS wird im Frühjahr 2019 sein

L 9000

Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg

1te Sitzung des Projektbegleitkreises

Öffentlichkeitsbeteiligungsprozess

Katharina Kuch



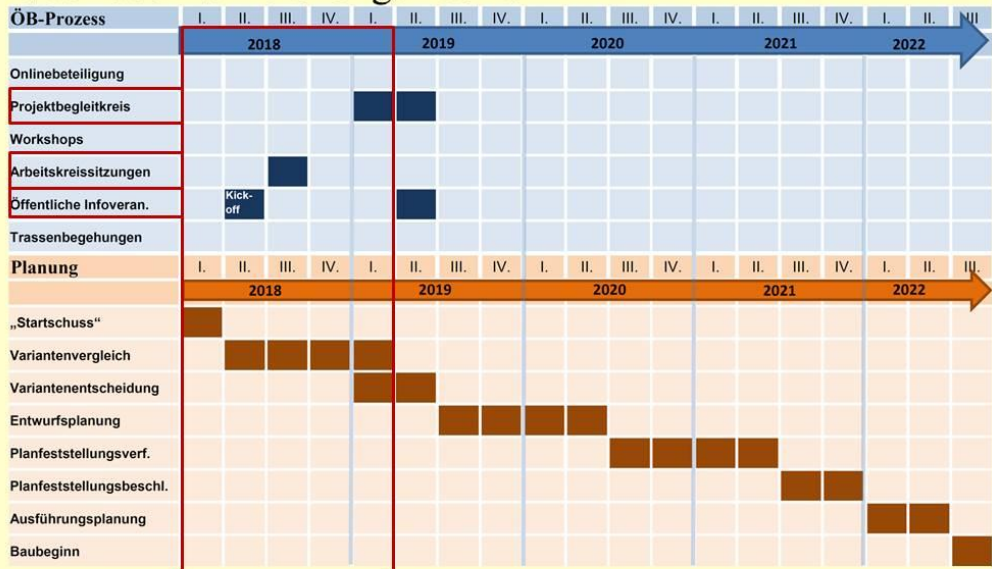
Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Ziele des Beteiligungsprozesses

- Lokales Wissen frühzeitig nutzen
- Interessen nach Möglichkeit ausgleichen
- Transparenz schaffen
- Entscheidung des Vorhabenträgers verständlich machen
- Mögliche Gestaltungsspielräume nutzbar machen

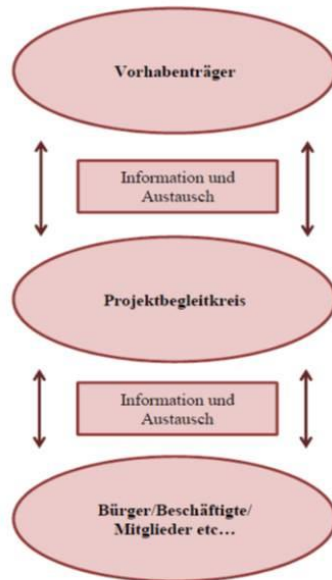


Was haben wir bisher gemacht?



Quelle: eigener Entwurf

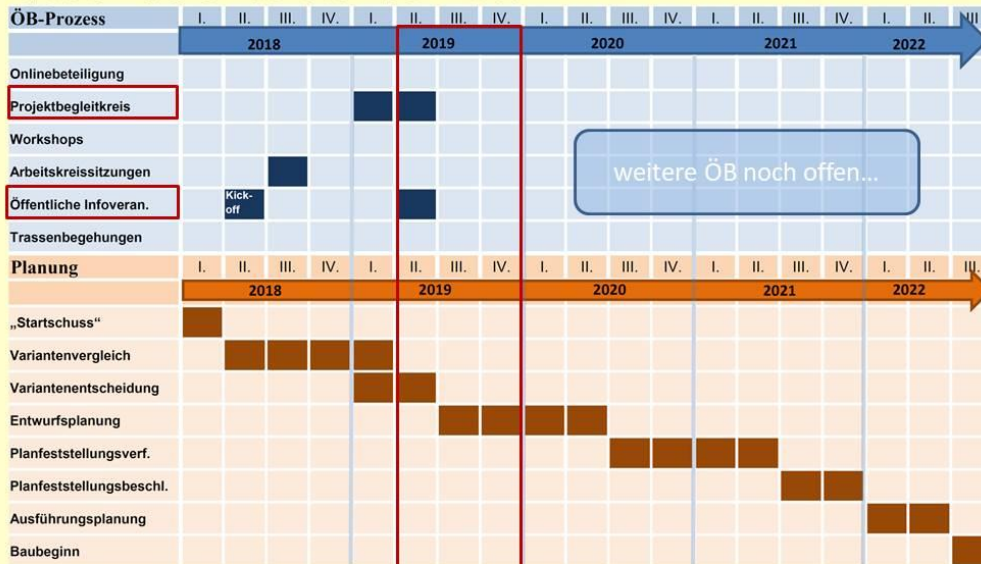
Funktion und Rolle des Projektbegleitkreises



Beteiligungsportal
der Regierungspräsidien

Quelle: eigener Entwurf

Was sind die nächsten Schritte?



Quelle: eigener Entwurf

Ansprechpartner

Planung: **Tanith Braun**

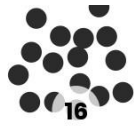
Landschaftsplanung: **Gertraud Steinbach**

Öffentlichkeitsbeteiligung: **Katharina Kuch**

Kontakt: Radschnellverbindung.MA-HD@rpk.bwl.de

3. Ergebnisse der Online-Abfragen

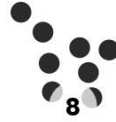
Wer ist heute hier?



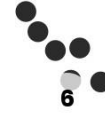
Kommunen



Land und Region



Fachverwaltungen



VerkehrsexpertInnen



Naturschutz und
Landwirtschaft



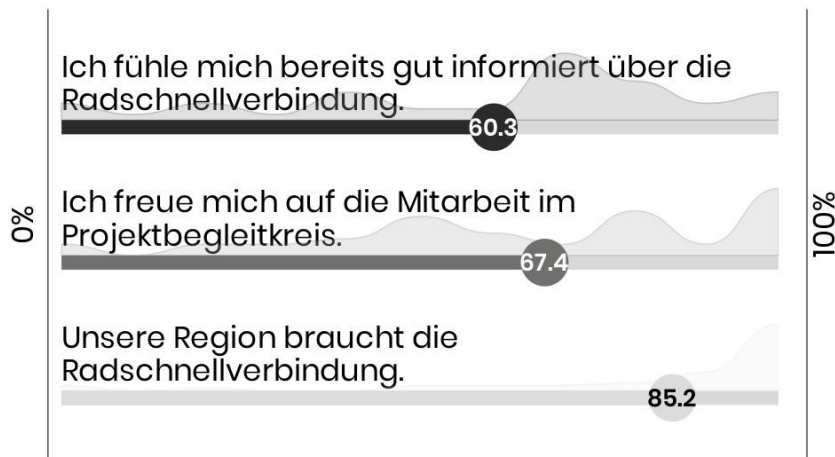
Wirtschaft, Bildung, ...



Sonstige

43

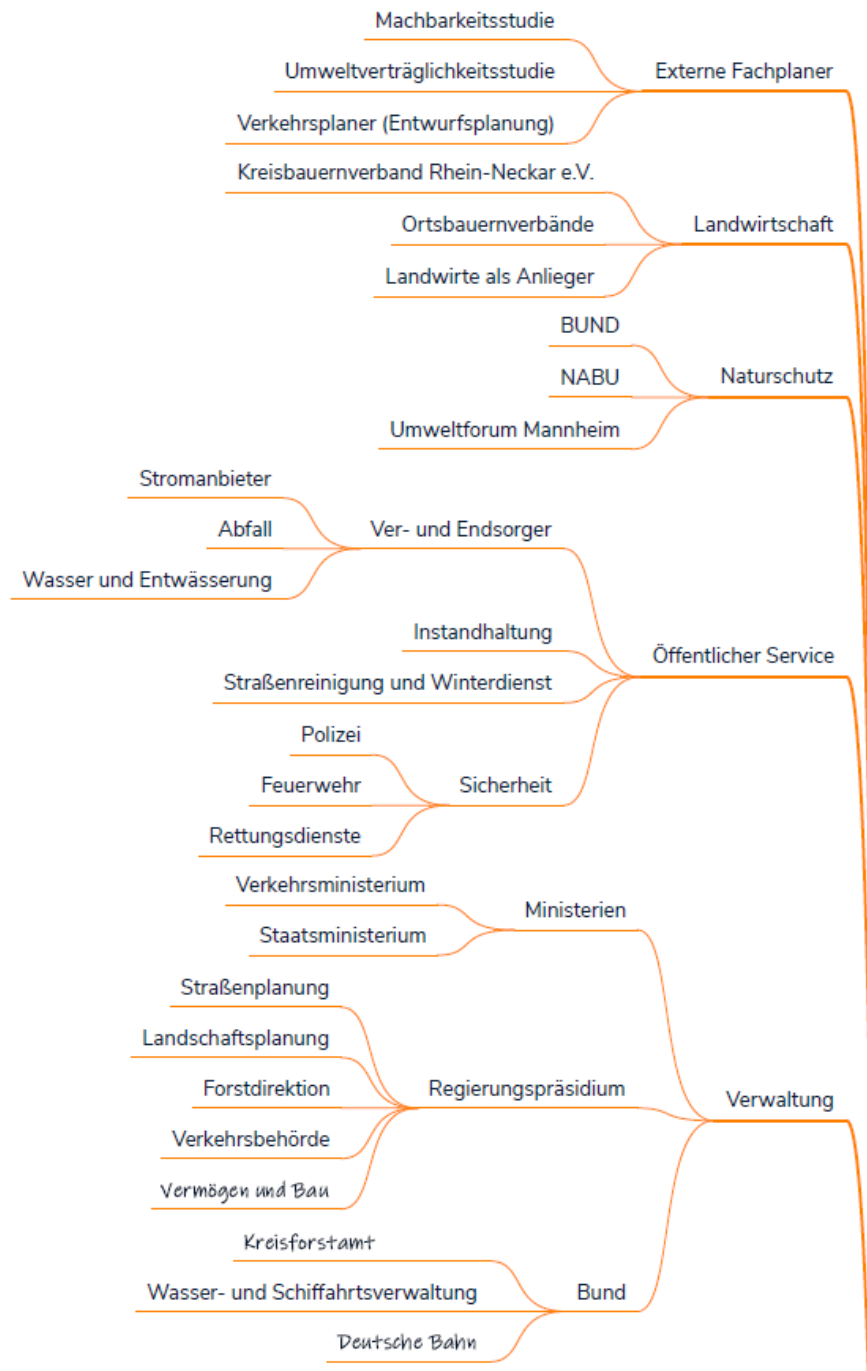
Inwieweit stimmen Sie zu?

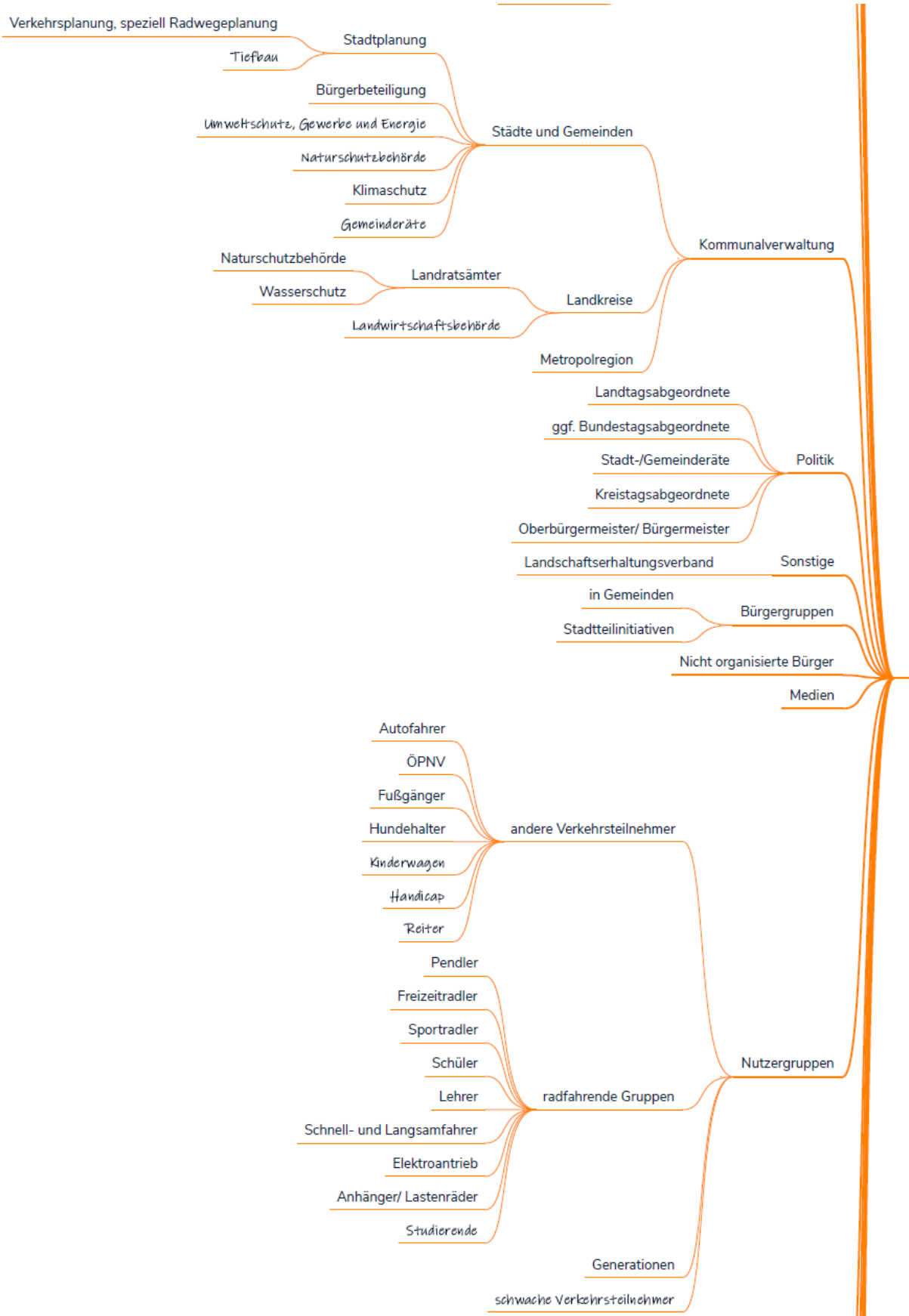


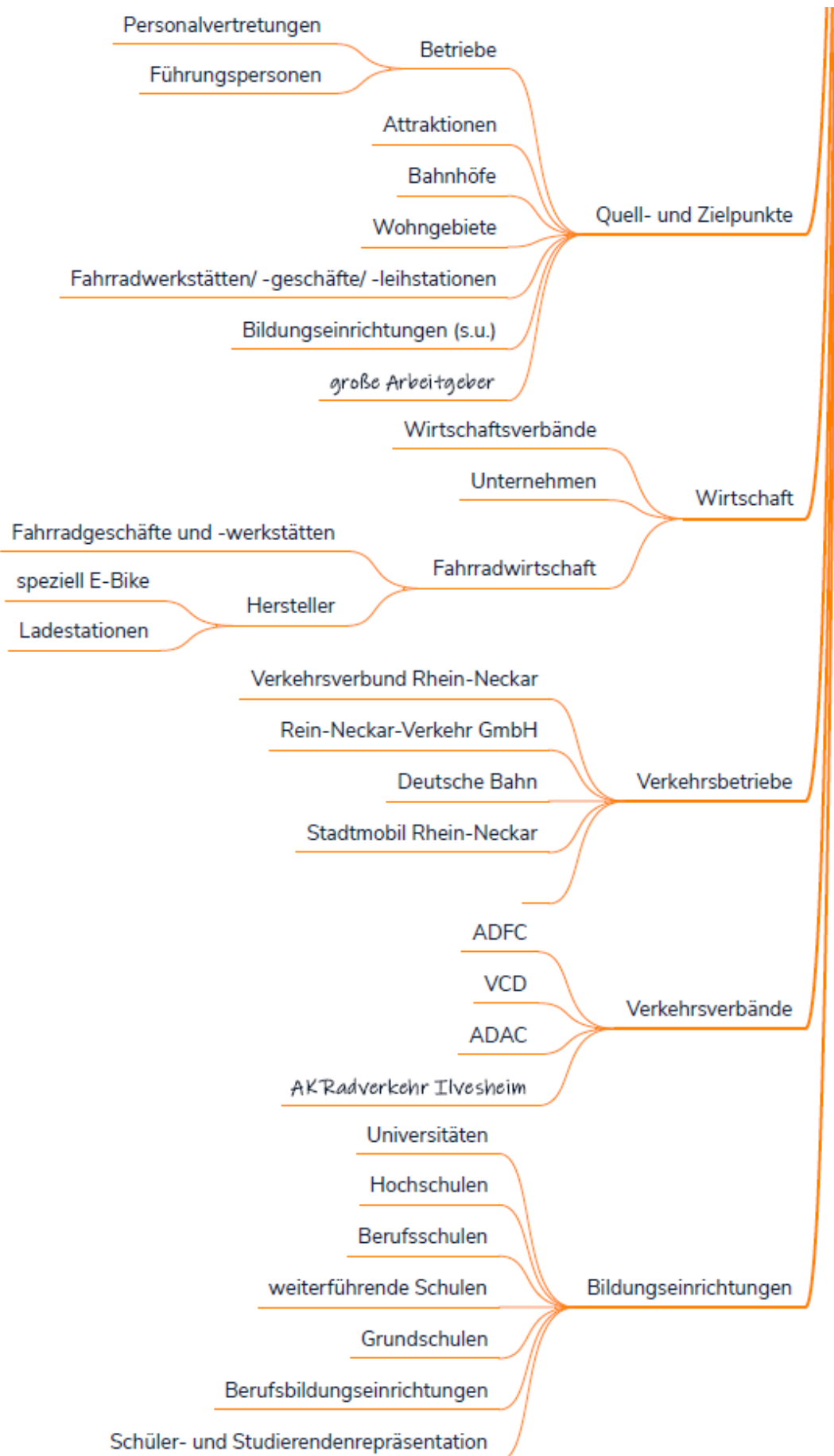
45

4. Ergebnisse Akteurs- und Themenkarte

Akteure







Themen

