



Ergebnisbericht Bürgerbeteiligung

RS16- Radschnellverbindung Schwetzingen - Heidelberg

<https://www.jetzt-mitmachen.de/rs16>

Auftraggeber

Regierungspräsidium Karlsruhe, Städte Heidelberg, Schwetzingen und Eppelheim
sowie Gemeinde Plankstadt

Aufsteller



Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Siegfried-Kühn-Straße 4

76135 Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Themen oder Kategorien:	4
2.1.	Alternativer Weg	4
2.2.	Bahndamm	5
2.3.	Baumschulenweg	6
2.4.	Bruchhäuserstraße Fahrradstraße	7
2.5.	Brücke B535	8
2.6.	Brücke über A5	9
2.7.	Flugplatz	10
2.8.	Generell	11
2.9.	Leonie-Wild- Straße	12
2.10.	Naturschneise	13
2.11.	Nutzung Feldwege als Schleichweg	14
2.12.	Querung Diebsweg	15
2.13.	Querung K4147	16
2.14.	Rudolf-Wild-Straße	17
2.15.	Sportplatz	18
2.16.	Störung Verkehrsfluss	19
2.17.	Variante 1	20
2.18.	Variante 2	21
2.19.	Variante 3	22
2.20.	Wege Pfaffengrund	23
2.21.	Wirtschaftsweg	24
2.22.	Ziele	25
	Ergebnisse Beteiligungskarte	26
3.	Weiteres Vorgehen	27

1. Einleitung

Unter Federführung der Stadt Schwetzingen planen die Städte Heidelberg, Schwetzingen 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). Aus der Potentialanalyse des Landes Baden-Württemberg liegt der Korridor Heidelberg – Schwetzingen mit einem ermittelten Potential von 2.900 Radfahrten am Tag unter den ersten Plätzen landesweit. Die Trasse soll von einem Schnittpunkt der bereits bestehenden Radachse am Südwestrand der Bahnstadt in Heidelberg bis zur Ostseite des Bahnhofs in Schwetzingen führen.

Grundlage der Radschnellverbindung RS 16 bildet eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019, die den Planungsraum definiert. Der Planungsraum umfasst ca. 7 km und tangiert Schwetzingen, Plankstadt, Eppelheim und Heidelberg.

Aus der Machbarkeitsstudie gehen 3 Varianten hervor, welche im ersten Schritt analysiert wurden. Diese 3 Varianten bilden die Grundlage für die weiteren Analysen und waren auch Grundlage für die durchgeführte Bürgerbeteiligung.

Die Online-Beteiligung zum Radschnellweg 16 Heidelberg-Schwetzingen fand zwischen dem 01.03.2023 und 31.03.2023 statt. Die Bürgerschaft hatte die Möglichkeit, über die Dialogplattform <https://www.jetzt-mitmachen.de/rs16> digital auf einer Karte Markierungen zu setzen und mit entsprechenden Kommentaren, Hinweisen, Anmerkungen oder Anregungen zu versehen und in folgende Kategorien zu ordnen:

- Streckenführung
- Sicherheit
- Ausstattung
- Anschlüsse
- Verkehr
- Natur- und Artenschutz
- Planung und Bau
- Sonstiges

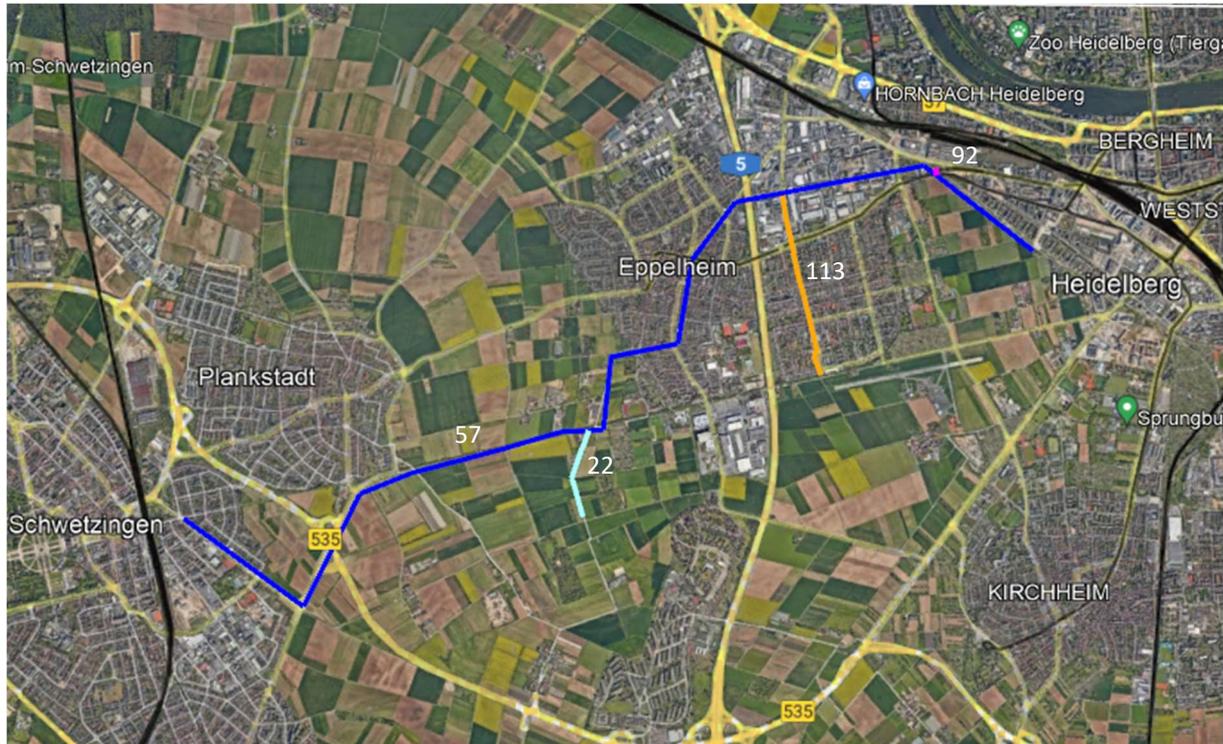
Weiterhin konnten Nutzer:innen auf bereits bestehende Kommentare mit einem „Like“ oder „Dislike“ reagieren oder ein entsprechendes Feedback geben.

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse der Online-Beteiligung thematisch zusammengefasst. Insgesamt wurden 134 Ideen eingereicht, 106 Kommentare abgegeben sowie 1472 Likes und 316 Dislikes vergeben. Die Bearbeitung erfolgte durch ca. 65 Menschen. Da eine anonyme Teilnahme möglich war, lässt sich keine exakte Zahl an Teilnehmenden nennen.

Hinweis: Die Kommentare werden im weiteren Planungsprozess thematisch untersucht und bewertet. Das vorliegende Schriftstück soll keine Bewertung der Kommentare darstellen.

2. Themen oder Kategorien:

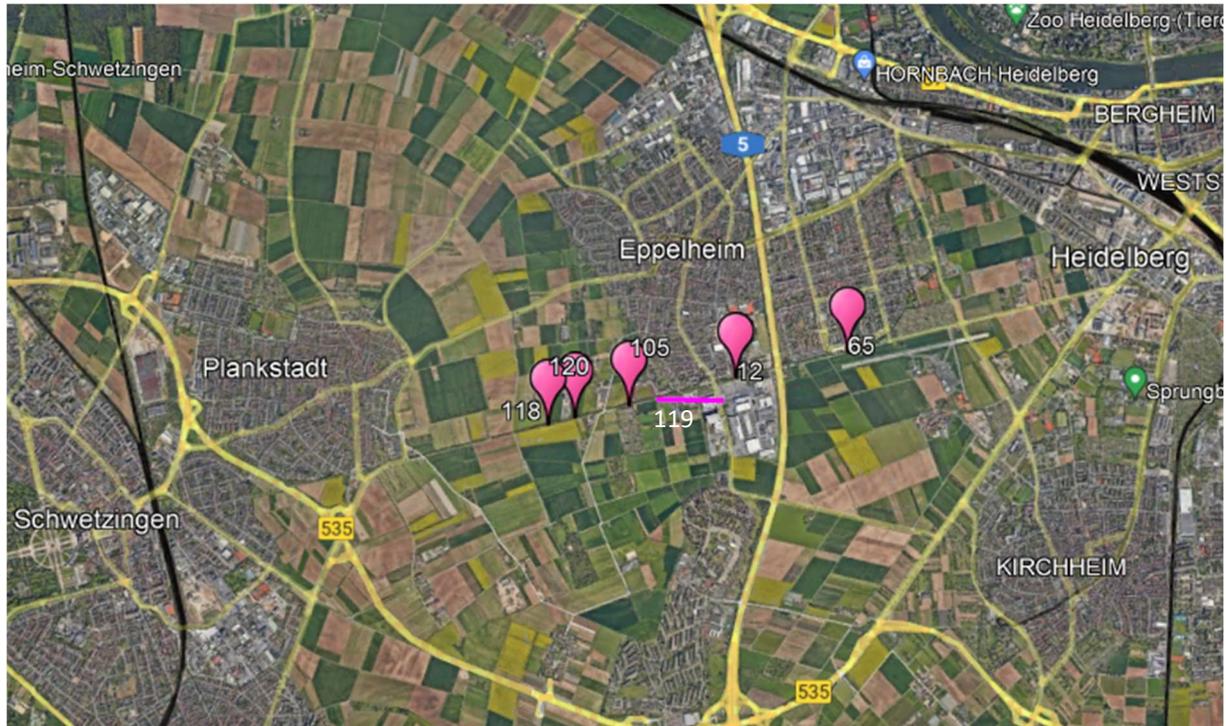
2.1. Alternativer Weg



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema alternative Wegführung:

Eine alternative Wegführung wurde vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Wegführung führt von Schwetzingen zunächst über die Variante 3, schwenkt dann auf Variante 2 und auf Höhe Birkighöfe über das Eppelheimer Stadtgebiet nach Heidelberg Bahnhof. Dem Vorschlag steht aus Sicht einiger Bürger:Innen entgegen, dass ein Radschnellweg möglichst umwegfrei und direkt sein soll, um angenommen zu werden. Es wird angemerkt, dass der Radverkehr für umwegige Führung anfälliger ist als der Kfz-Verkehr. Die Akzeptanz und Annahme des Radschnellwegs sinkt mit umwegiger Führung. Weiterhin wird auf kritische Querungsstellen im Eppelheimer Stadtgebiet verwiesen, die der durchgängigen und möglichst querungsfreien Führung eines Radschnellweges widersprechen.

2.2. Bahndamm



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Bahndamm:

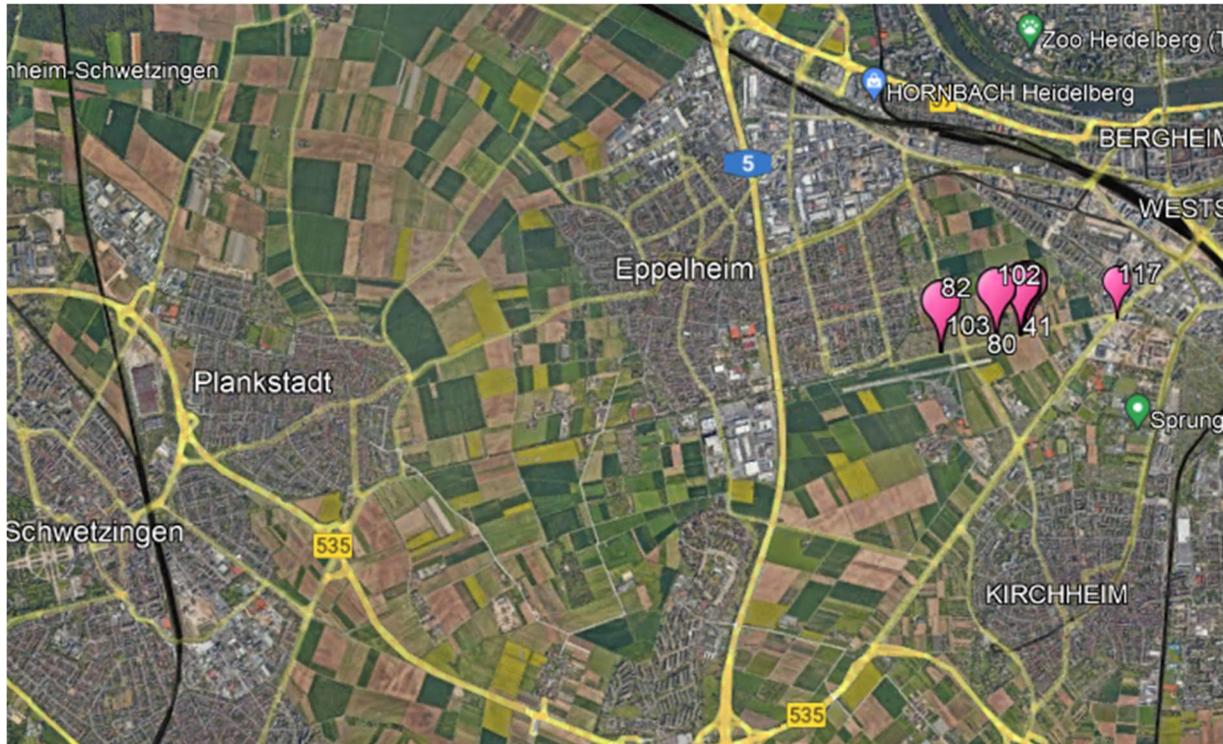
Bezüglich der Nutzung des Bahndamms sind die Meinungen zweigeteilt.

Einerseits soll der Bahndamm aufgrund des bestehenden Biotops und des Naherholungsgebietes (Verschattung) unbedingt wie im Bestand erhalten bleiben und der Radschnellweg auf anderem Wege (z. B. parallel zum Bahndamm) geführt werden. Eine Zerschneidung des ökologisch und stadtklimatisch wertvollen Bahndamms soll vermieden werden. Weitere Punkte, die gegen die Umnutzung des Bahndamms sprechen sind die Funktion des Bahndamms als Frischluftzone, Habitat für Fauna und Flora und die Funktion als Luftfilter für heiße Sommer.

Andererseits gibt es Meinungen, die eine (zumindest teilweise) Nutzung der geraden, störungsfreien und vom Kfz-Verkehr getrennten Führung auf dem Bahndamm für den Radschnellweg erwarten. Sichtverhältnisse und Verschattungsbereiche in Morgen- und Abendstunden werden als kritisch erachtet. Die Eigentumsverhältnisse des Bahndamms auf Eppelheimer Gemarkung werden ebenfalls thematisiert. Hier soll der Inhaber der Fläche der Nutzung als Radweg zugestimmt haben. Weiterhin soll in diesem Bereich des Öfteren wild geparkt werden, sodass keine Erholungswirkung erreicht wird. Vermüllte Bereiche wirken ebenfalls störend auf den Naherholungscharakter. Wichtig erscheint auch die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr, da der Baumschulenweg eine Entlastungsstraße für Pfaffengrund und Eppelheim darstellt.

Grundsätzlich wird ein gangbarer Asphalt gefordert, da Teile des Streckenabschnitts im Bestand nicht ausreichend asphaltiert erscheinen.

2.3. Baumschulenweg



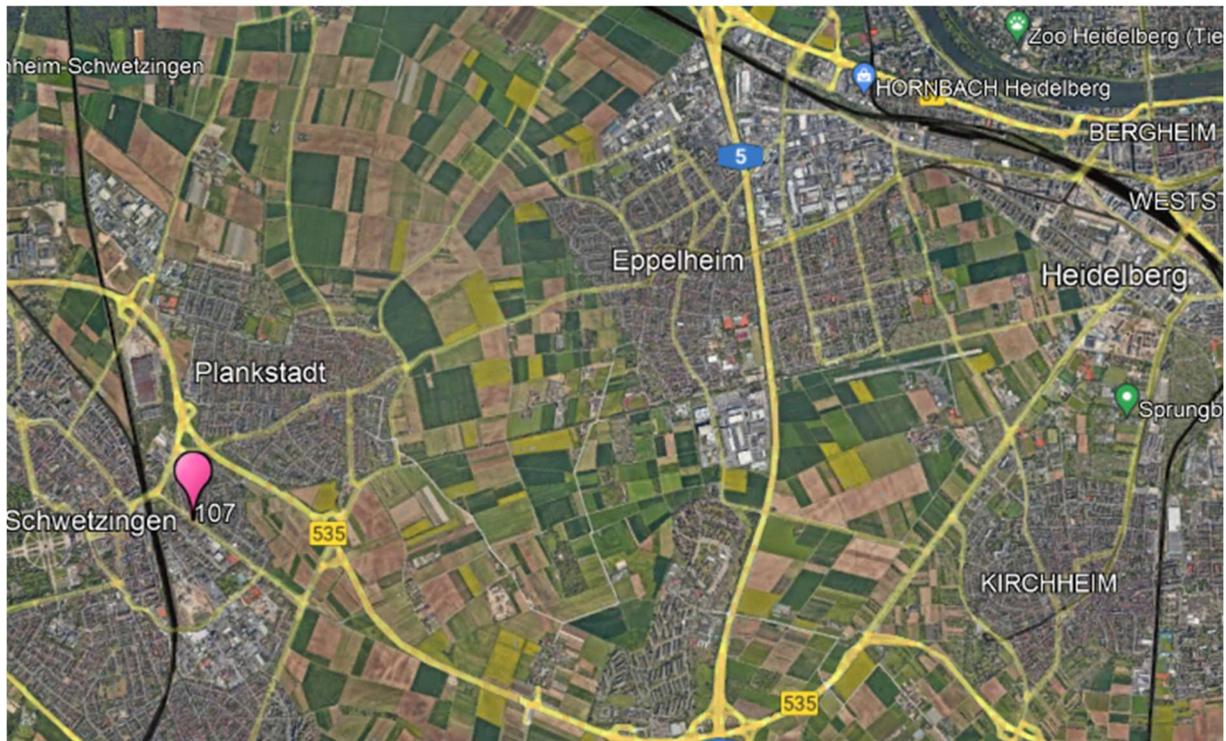
Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Baumschulenweg:

Einige Ideen/Kommentare der Bürgerschaft bevorzugen eine Umwidmung des Baumschulenwegs zu einer Fahrradstraße oder einem reinen Radverkehrsweg. Gründe hierfür sind vor allem die störungsfreie Radverkehrsführung. Für den Kfz-Verkehr gäbe es ausreichend Alternativen. Auch die Vermeidung zusätzlicher Versiegelungen bzw. die Inanspruchnahme von Ackerflächen sprechen einem neuen bzw. parallelem Weg entgegen, weshalb Nutzer:innen die Umwidmung der Bestandsstraße bevorzugen.

Demgegenüber wird die Anbindung an die Hauptfeuerwache mit den notwendigen Sonderwegerechten sowie die resultierenden Umwege für den MIV kritisch gesehen.

Die teilweise bereits bestehenden nördlich gelegenen Wege werden im Bestand viel durch landwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Eine Trennung der Verkehre bzw. Ausweichstellen sollen vorgesehen werden.

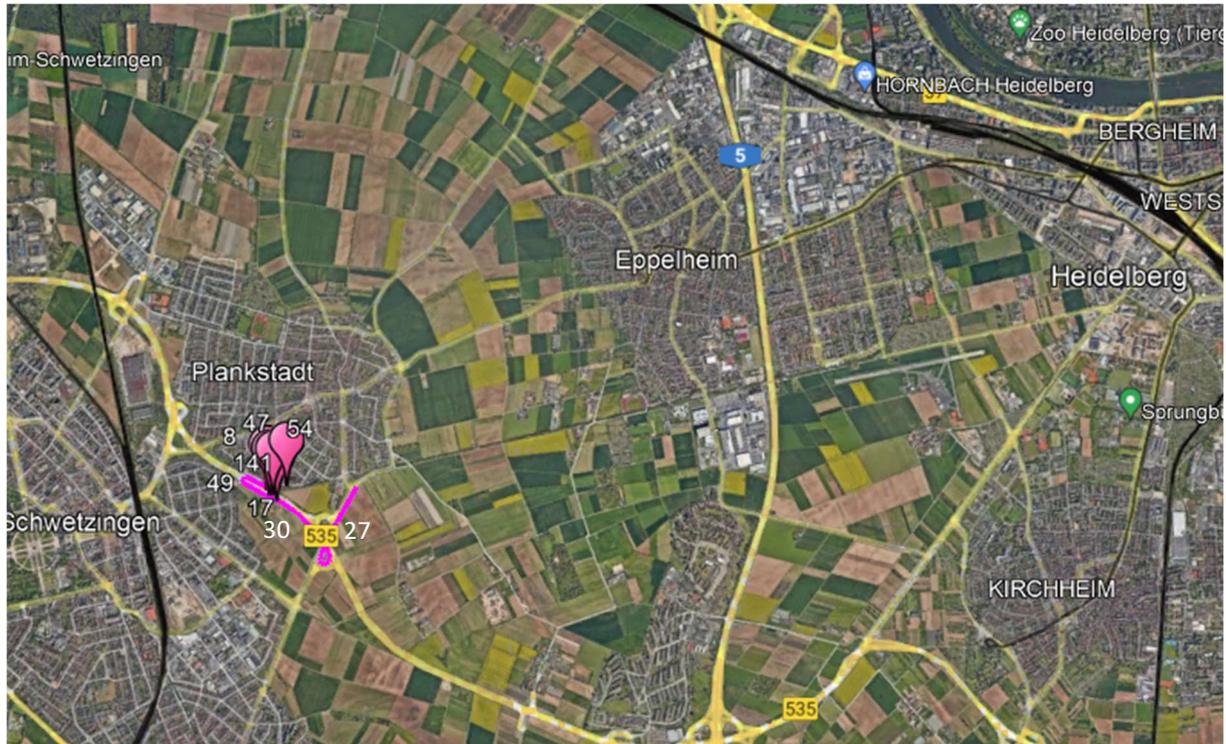
2.4. Bruchhäuserstraße Fahrradstraße



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Bruchhäuserstraße:

Der Bereich an der Bruchhäuserstraße sollte als Fahrradstraße umgewidmet werden.

2.5. Brücke B535



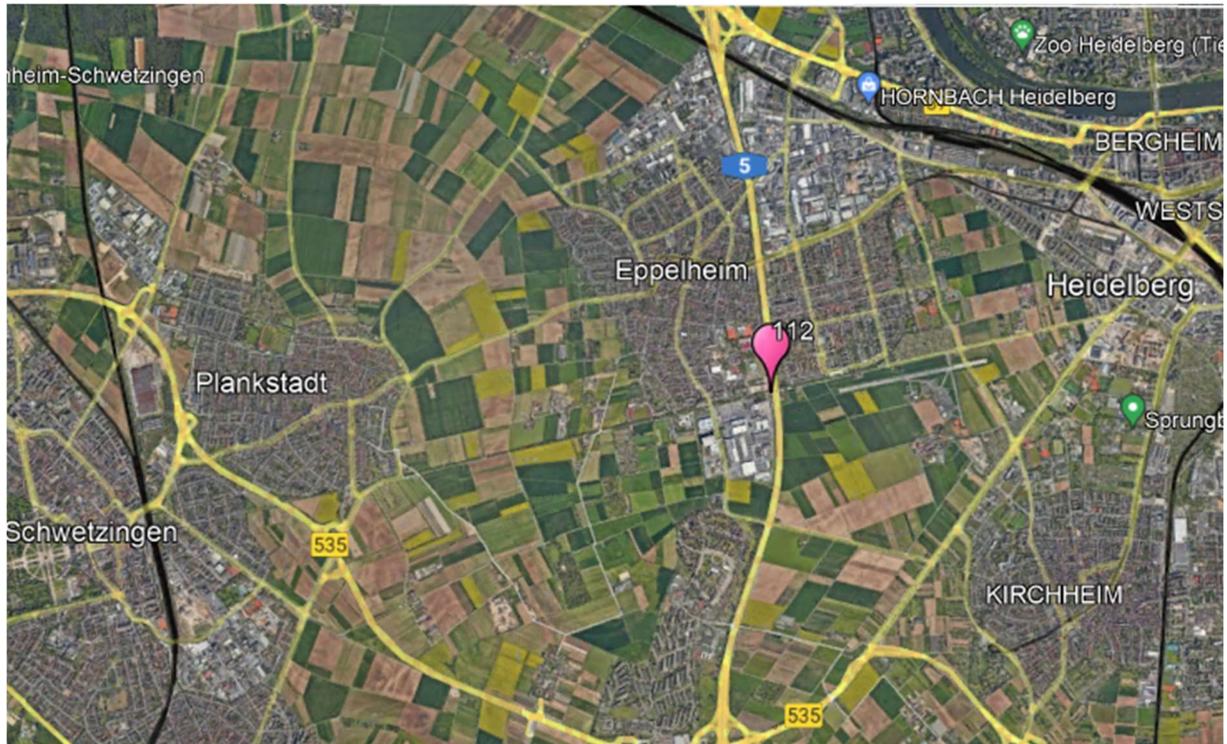
Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Brücke B535:

Was die Brücke über die Bundesstraße B535 betrifft, wird aus vielen Kommentaren ersichtlich, dass diese eine gerade Linienführung überhaupt erst möglich macht und damit ein sehr wichtiger und wertvoller Baustein der Variante 2 darstellt. Am Übergang über die B535 sollen keine Umwege entstehen, da diese als nicht praktikabel und unsicher erachtet werden. Die Wiederherstellung der alten Kurfürstenachse bestärkt den Wunsch nach einer durchgängigen Führung mittels Brücke.

Des Weiteren wird der Übergang von der Ringstraße zur Kurfürstenstraße sehr kritisch gesehen. An dieser Stelle kommt es offenbar des Öfteren zu unerwarteten Begegnungen von Radfahrenden und Fußgängern.

Dem Bau der Brücke stehen die erhöhten Kosten und der erhöhte Zeitaufwand für die Herstellung aufgrund eines neuen Bauwerks entgegen. Eine Idee zur Kostenreduzierung ist die teilweise Nutzung der Tunnelleinhausung etwas weiter nördlich.

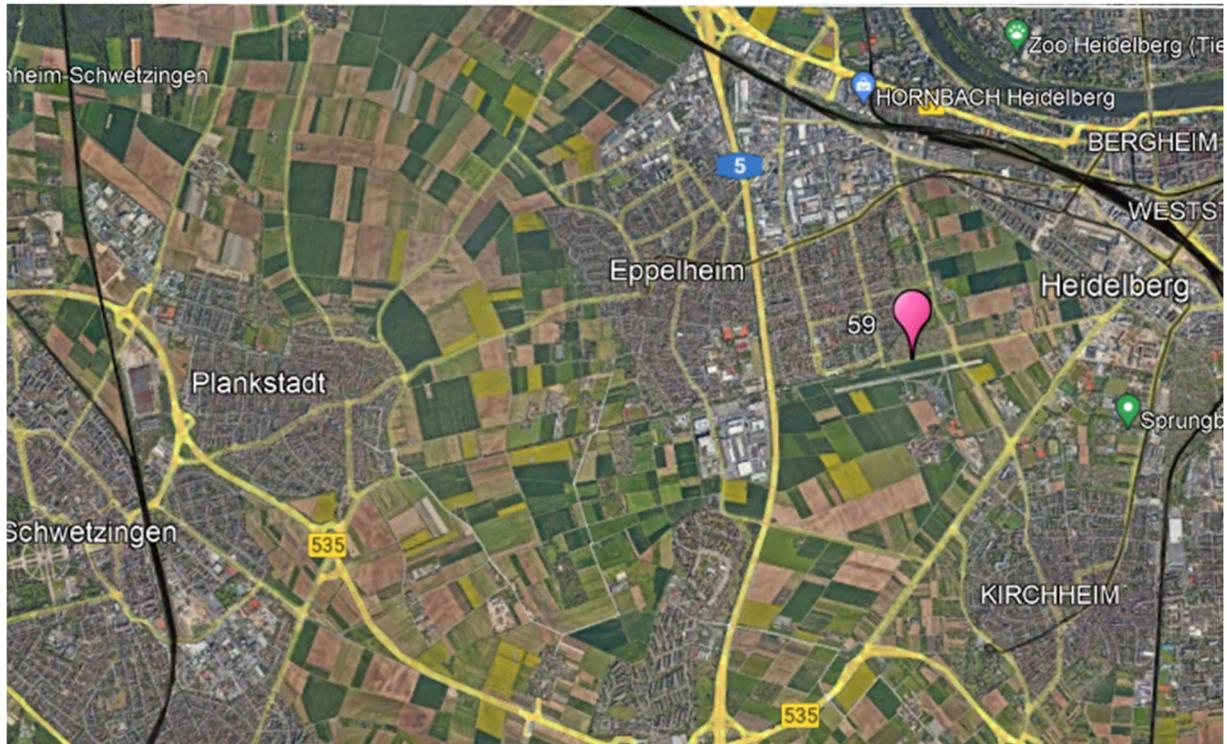
2.6. Brücke über A5



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Brücke über A5:

Der gemeinsame Geh- und Radweg über die Brücke sollte explizit betrachtet werden, um die Nutzung des Radverkehrs zu gewährleisten. Um die Breite des Seitenraums zu erweitern, wird eine Auskragung der Brücke vorgeschlagen.

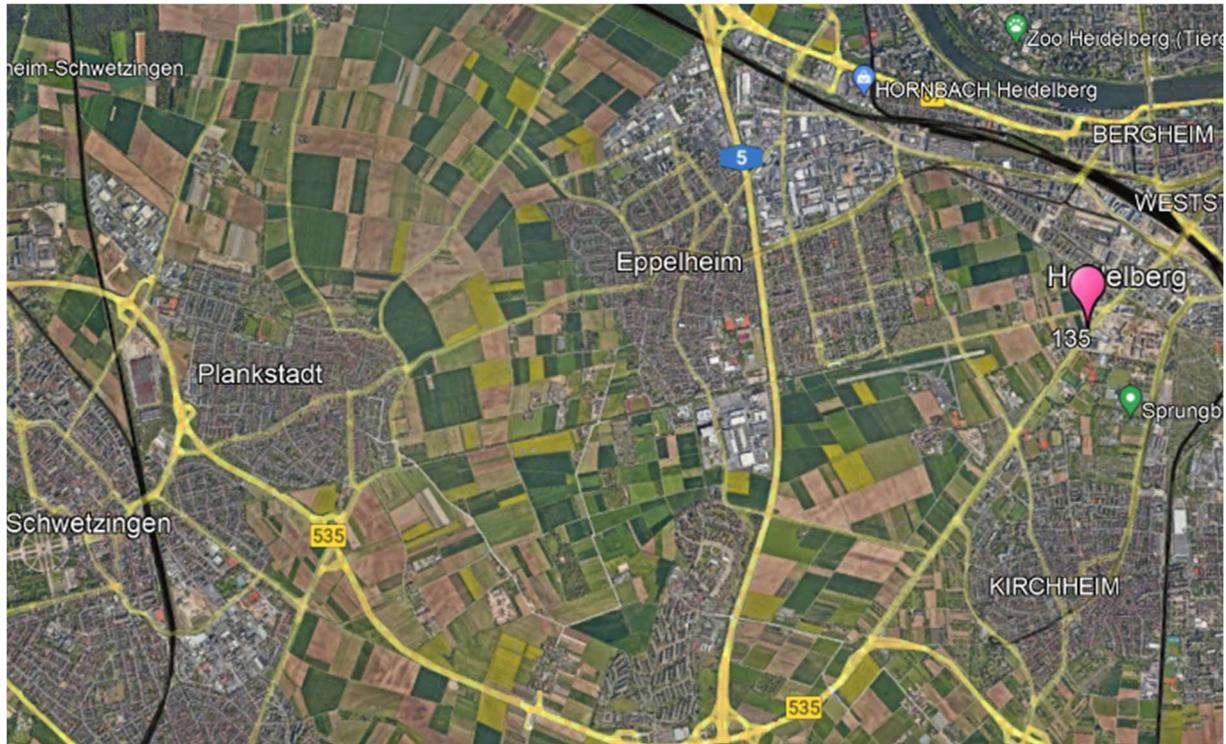
2.7. Flugplatz



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Flugplatz:

Der Vorschlag bezieht sich auf einen Bereich für einen neuen Naturspielplatz.

2.8. Generell

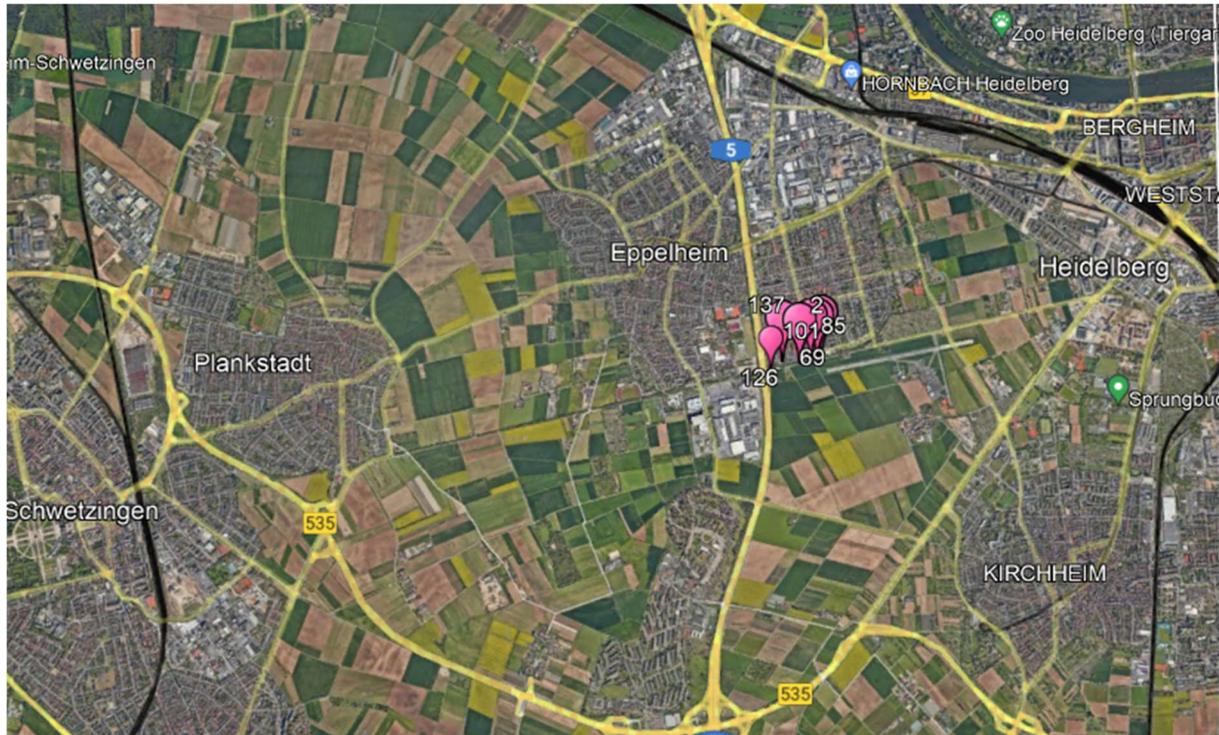


Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Generell:

Folgende generelle Themen wurden von der Bürgerschaft angesprochen und sollen mitbedacht werden:

- Rückbauten und Flächenentsiegelungen/Renaturierung von Bestandsstraßen, um die Verlagerungseffekte zu erzielen.
- Infotafeln zu historischer Maulbeerallee
- Bepflanzung mit historischem Charakter/Denkmalpflege
- Überdachung mit Solarmodulen

2.9. Leonie-Wild-Straße



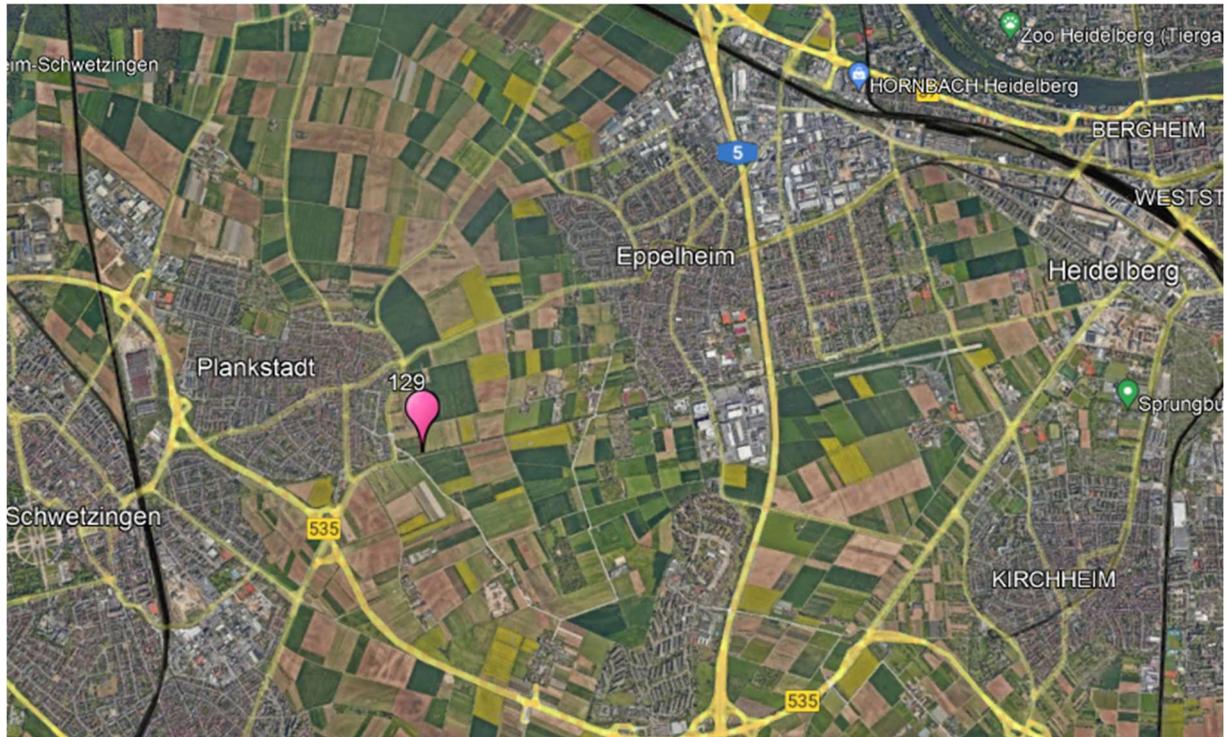
Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Leonie-Wild-Straße:

Der Bereich der Leonie-Wild-Straße bzw. der Übergang zum Heinrich-Menger Weg wurde sehr kritisch betrachtet. Er wird als Naherholungsgebiet für Spaziergänger (gerne auch mit Hund) genutzt und im Volksmund als „Rentnerweg“ bezeichnet. Die beengten Platzverhältnisse in Kombination mit einer Radschnellwegverbindung bergen aus Sicht der Bürgerschaft einige Gefahren.

Die bestehenden Grünflächen sollten nicht auf Kosten des Radschnellweges entfallen, da ebendiese auch zum Erholungsfaktor und auch zu weiteren relevanten Umweltvorteilen (z. B. Co₂-Speicher, Hitzeschutz, Erosionsbremse für Felder, Lärmschutz etc.) beitragen.

Eine Umnutzung der Kfz-Straße wird vorgeschlagen. Gegenstimmen sehen die Wichtigkeit für den MIV in diesem Bereich. Es wird erwartet, dass die Erschließung des Patrick-Henry-Village (PHV) zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich der Leonie-Wild-Straße führt.

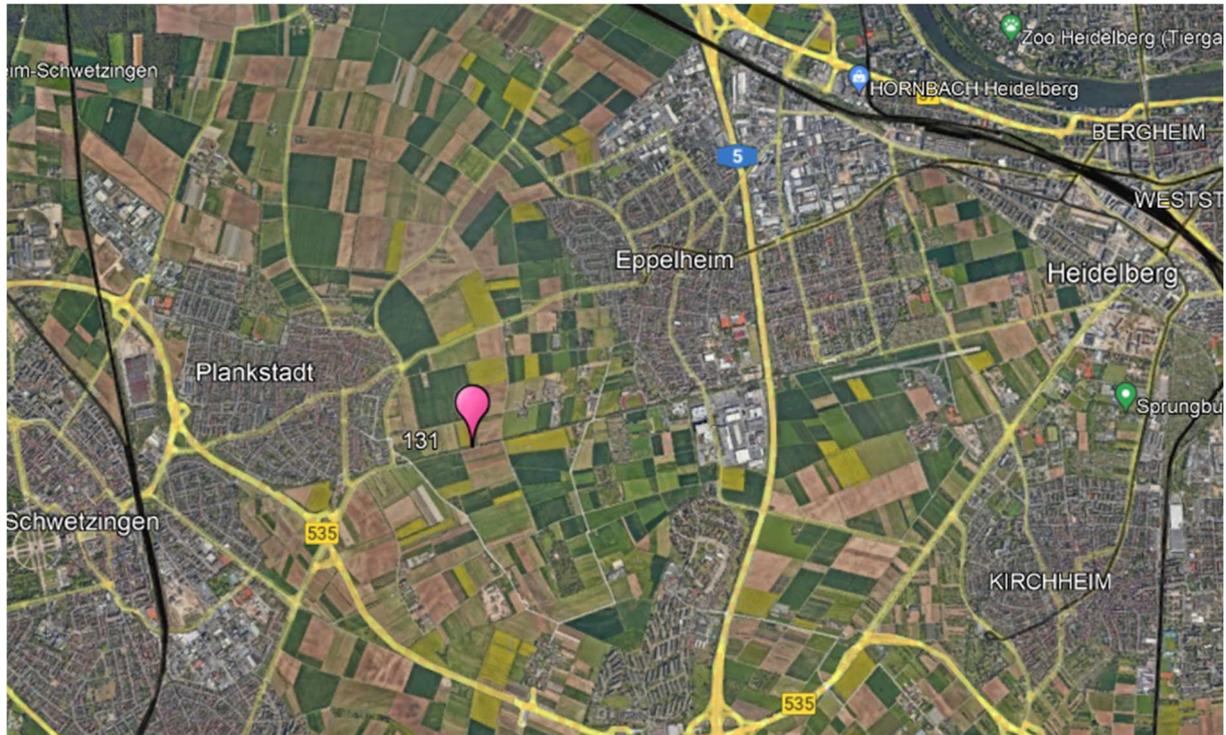
2.10. Naturschneise



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Naturschneise:

Themen wie eine Begrünung des neuen Radschnellwegs wurden angesprochen. Eine Verschattung wird einerseits gewünscht birgt jedoch die Gefahr von dunklen Stellen, die in Morgen- und Abendstunden sicherheitskritisch sein könnten.

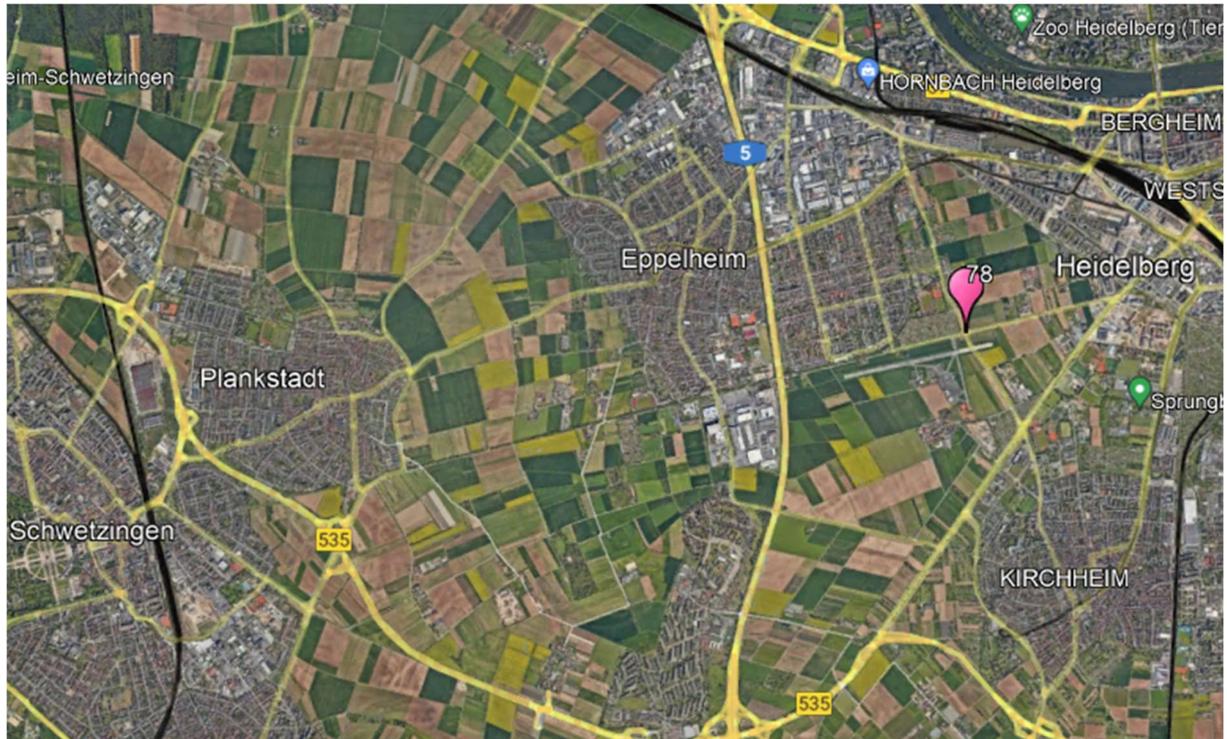
2.11. Nutzung Feldwege als Schleichwege



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Nutzung Feldwege als Schleichwege:

Die unerlaubte Nutzung von Schleichwegen sollte über Kontrollen verhindert werden, da diese in Kombination mit einem Radschnellweg ein Sicherheitsrisiko darstellen.

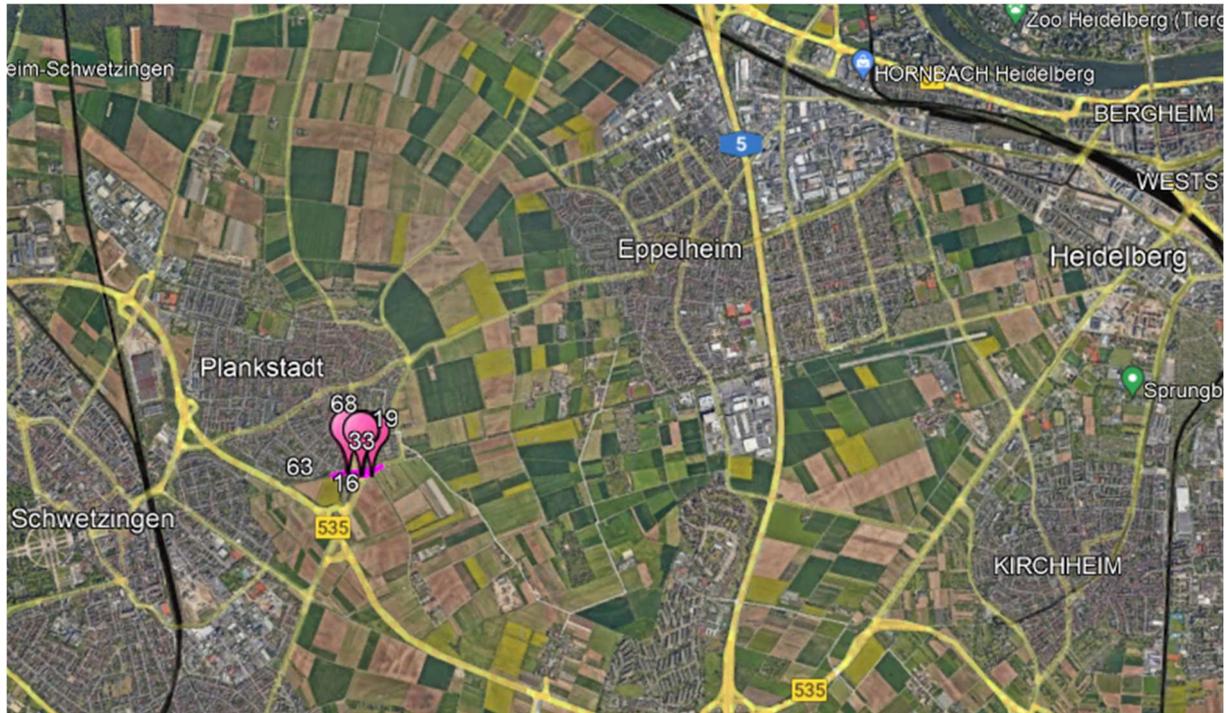
2.12. Querung Diebsweg



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Nutzung Querung Diebsweg:

Eine sichere Querung über den Diebsweg ist erforderlich.

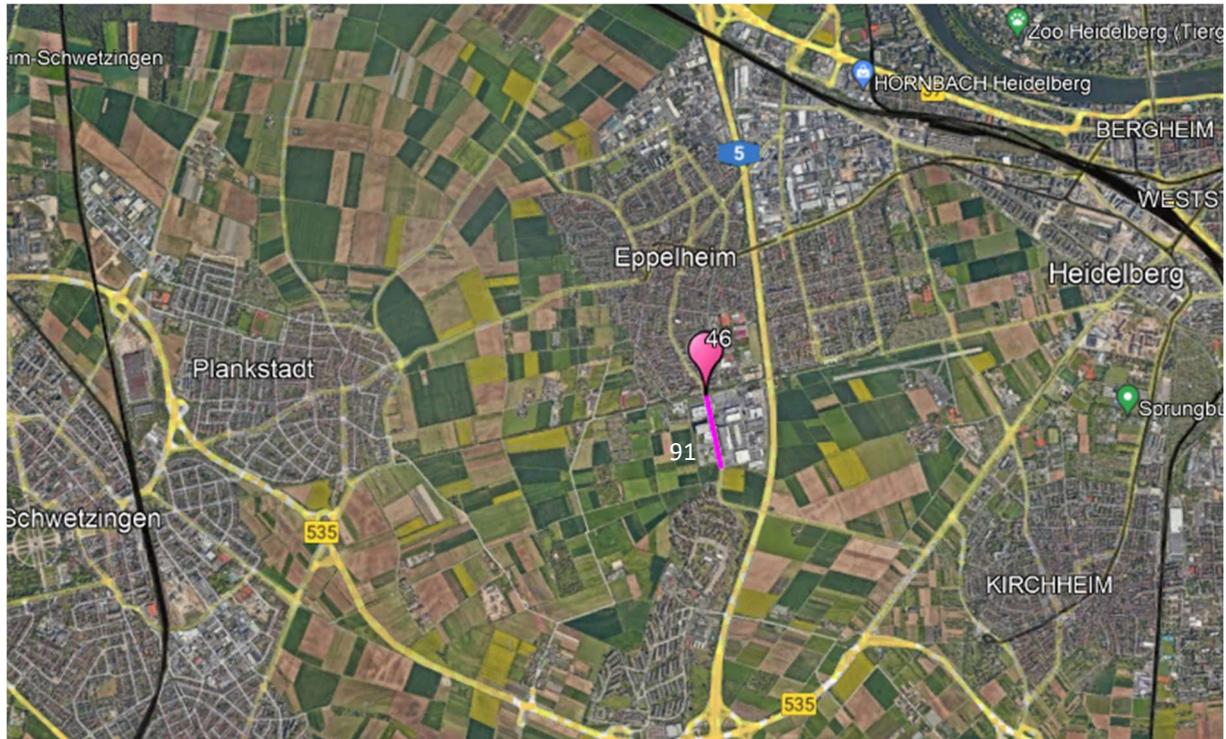
2.13. Querung K4147



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Querung K4147:

In der Variante 2 wird die Kreisstraße K4147 gequert. Diese Querung wird von der Bürgerschaft als kritisch und riskant erachtet. Grund hierfür ist die untergeordnete Querung, aber auch die erhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf der Kreisstraße. Der Radverkehr müsste vor dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt werden. Die Errichtung einer Brücke wird ebenfalls vorgeschlagen und von anderen Beteiligten mit einem Like quittiert. Ebenfalls problematisch wird im Kurvenbereich die Verschmutzung des bestehenden Weges erachtet.

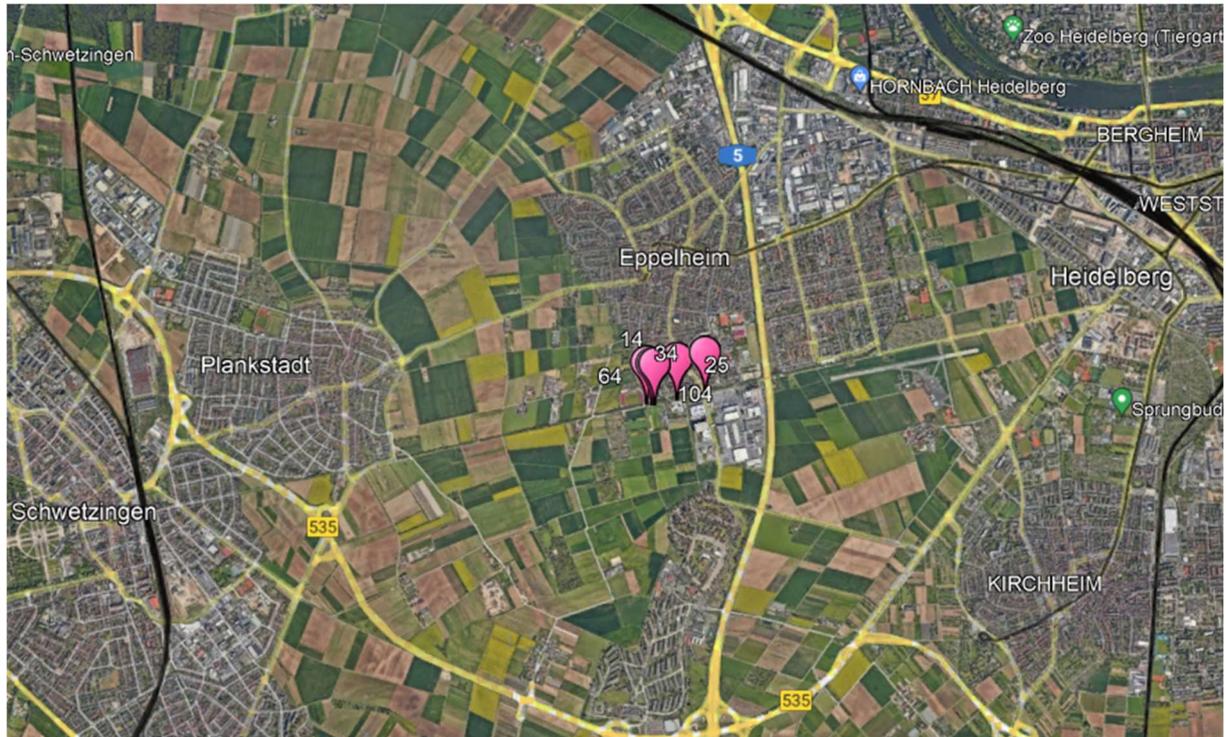
2.14. Rudolf-Wild-Straße



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Rudolf-Wild-Straße:

Die Querung der Rudolf-Wild-Straße ist aufgrund der starken Kfz-Ströme kritisch. Die Vorfahrtsregelungen müssen klar geregelt werden. Die Anordnung eines Kreisverkehrs wird ebenfalls thematisiert.

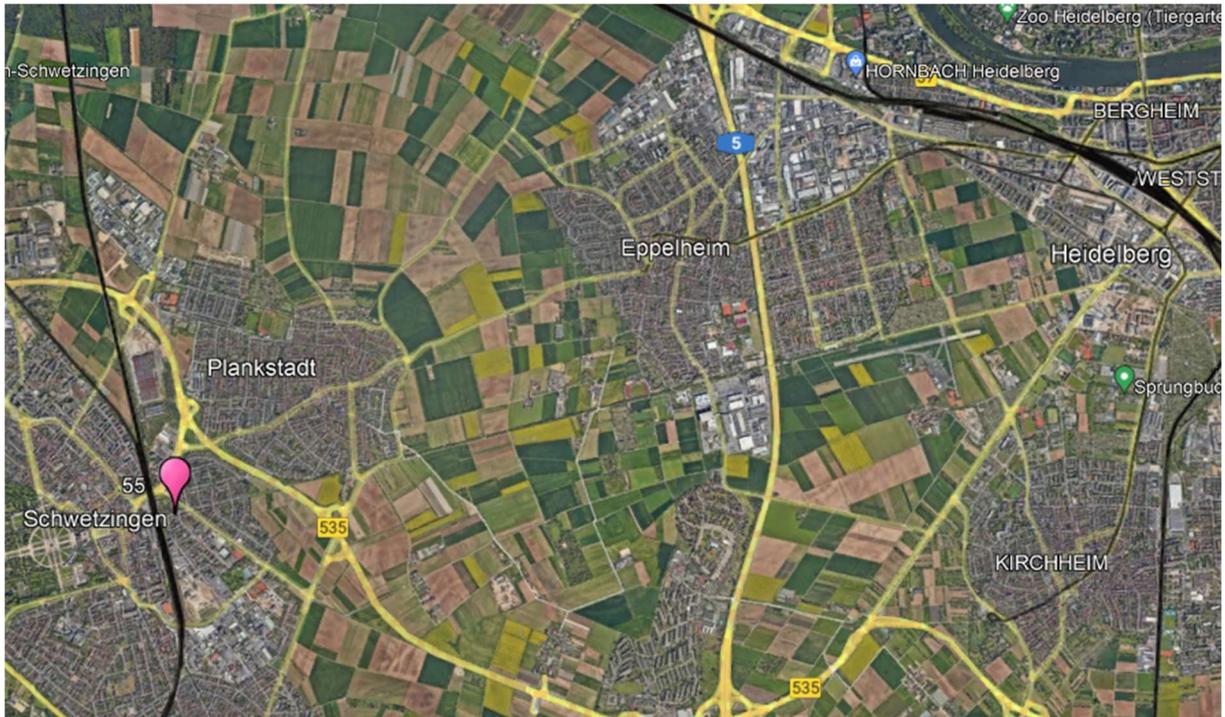
2.15. Sportplatz



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Sportplatz:

Die Verkehrsführung im Bereich des Sportplatzes wird in der bisherigen Variante von einigen Kommentator:innen als zu umwegig erachtet. Es wird vorgeschlagen, den Sportplatz zu integrieren bzw. umzugestalten, damit die Wegeführung geradliniger erfolgen kann.

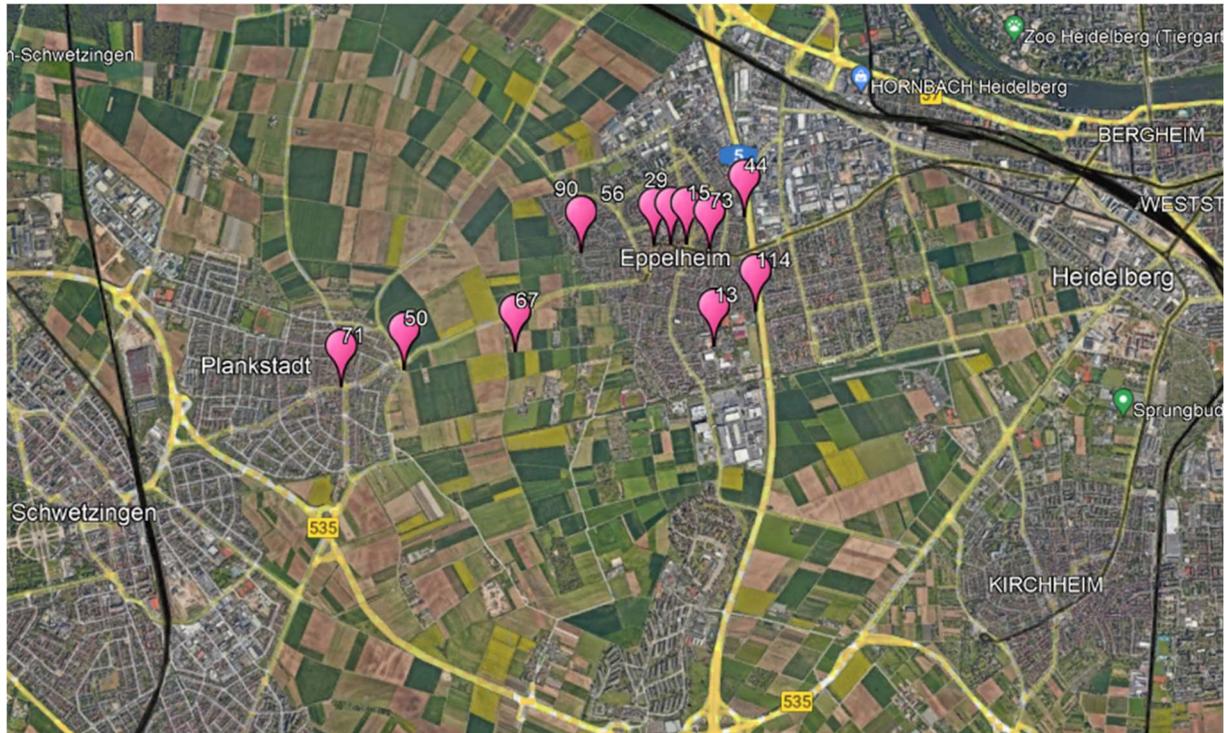
2.16. Störung Verkehrsfluss



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Störung Verkehrsfluss:

Aufgrund des Schülerverkehrs kann es in den Randzeiten zu Störungen auf der Fahrbahn kommen.

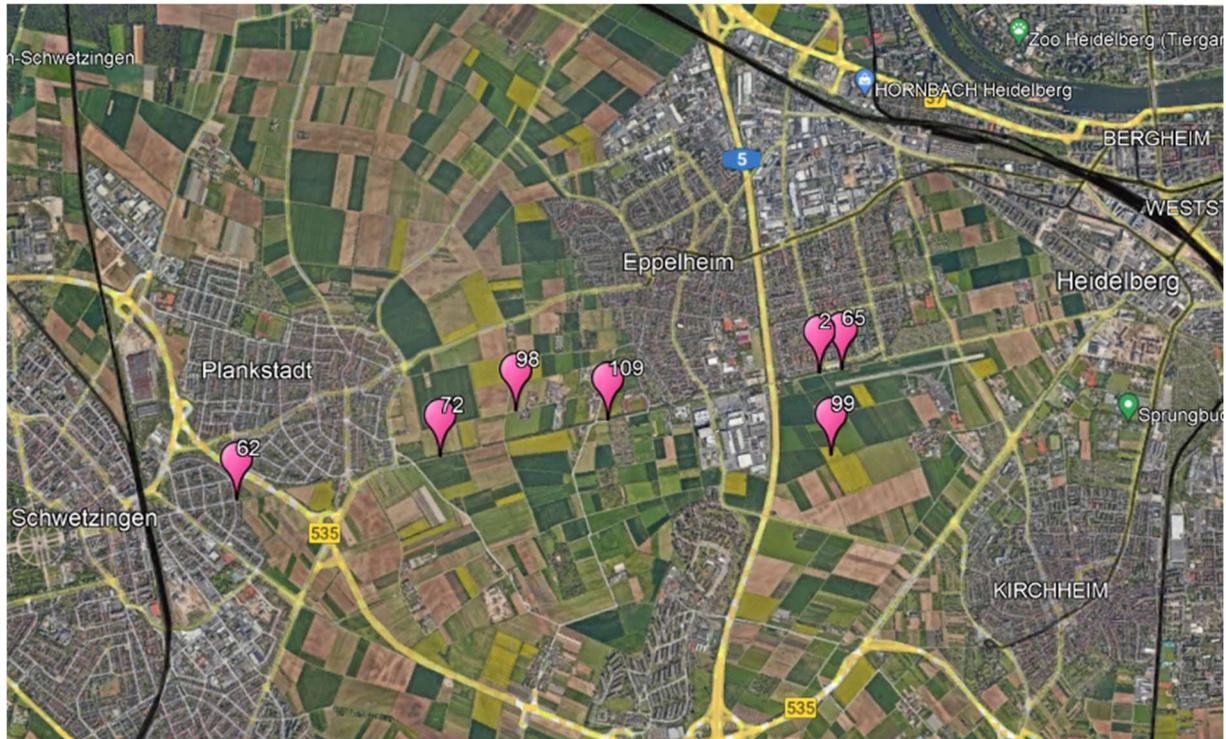
2.17. Variante 1



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Variante 1:

Die Verkehrsführung über Variante 1 wird als kritisch erachtet, da es aufgrund der Verkehrsführung durch Wohngebiete zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommen kann. Kreuzungen und Ausfahrten werden ebenfalls als konfliktreich und kritisch erachtet. Dies birgt ein erhöhtes Unfallrisiko und sollte verhindert werden. Die im Stadtbereich beengten Platzverhältnisse ermöglichen keine getrennte Führung des Radverkehrs, was einem Radschnellweg entgegensteht. Die parallele Führung der Straßenbahn im Eppelheimer Stadtgebiet führt aufgrund ihrer Schienen ebenfalls zu erheblichen Konflikten.

2.18. Variante 2



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Variante 2:

Einige Nutzer:innen empfinden die Variante 2 als ideale Lösung, da es die direkteste und damit schnellste Verbindung darstellt. Eine durchgängige und kurzweilige Verbindung zwischen Heidelberg und Schwetzingen ist vorstellbar. Die Knotenpunkte sollten konfliktfrei und ohne große Wartehalte ausgebildet werden. Aufgrund ihrer Lage wird eine hohe Erschließungswirkung erwartet. Weiterhin hat diese Variante einen historischen Charakter (Maulbeerallee). Die Querverbindungen zu den verschiedenen Quellen/Zielen in den jeweiligen Ortschaften sollten dabei berücksichtigt werden.

Die Ideen und Kommentare, die sich für die Variante 2 aussprechen, haben in den Reaktionen auffallend hohe Likes erhalten.

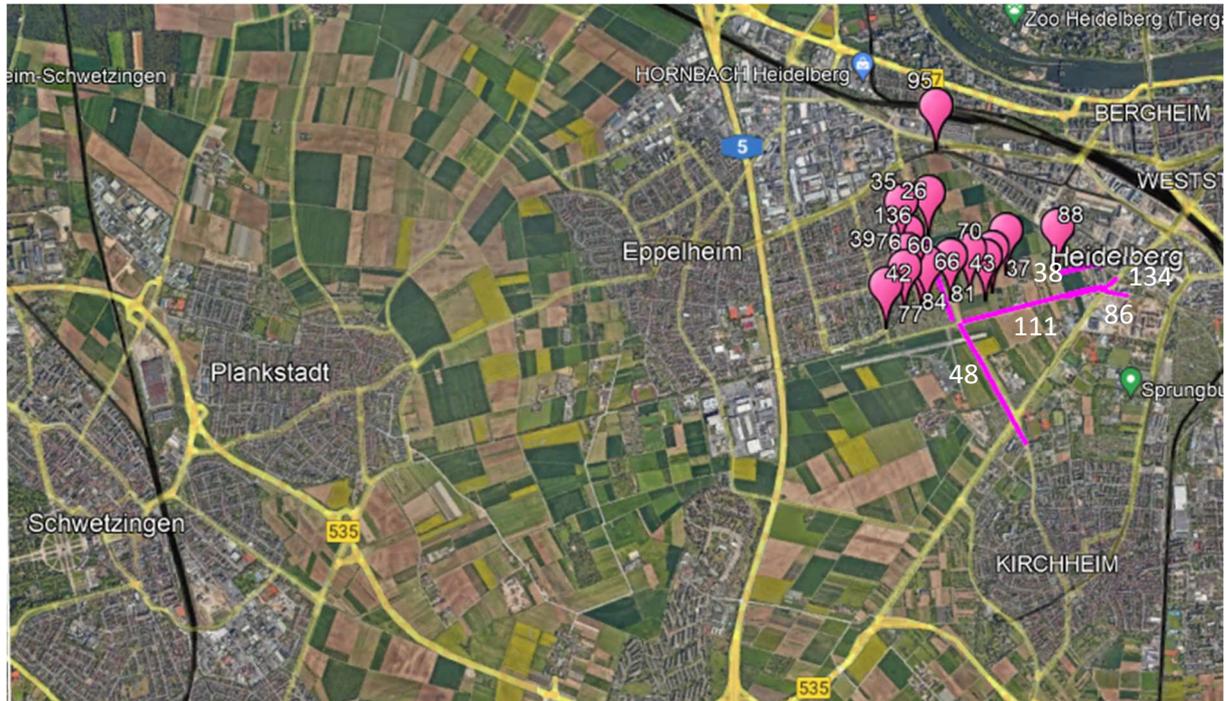
Nutzer:innen, die gegen die Variante 2 stimmen, bemängeln die große Flächenversiegelung und die damit einhergehende Zerschneidung für Flora und Fauna. Kritisiert wurden auch die geplanten Start- und Zielpunkte. Hier wird eine bessere Anbindung an die Industriegebiete (für Berufspendler) gewünscht.

2.19. Variante 3**Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Variante 3:**

Für die Variante 3 wurden folgende Themen angesprochen:

- Querungen stark befahrener Straßen: Um die Reisezeitverluste zu minimieren, sollten Über- oder Unterführungen vorgesehen werden. Ampelschaltungen führen aufgrund der erhöhten Kfz-Verkehrsstärke zu entsprechend hohen Reisezeitverlusten.
- Die Verbindung ist bereits im Bestand gut ausgebaut was dazu führt, dass eine geringere Flächenversiegelung notwendig wäre.
- Kritisch wird die umwegige Führung erachtet. Ein Großteil der Schwetzingener Bewohnerschaft würde den Umweg in den Süden nicht in Kauf nehmen, um dann in Richtung Heidelberg zu fahren.
- Die Anbindung an das PHV kann über Stiche zu Variante 2 erfolgen.
- Sinnvoll erscheint eine Verbindung zwischen dem westlichen Teil der Variante 3 und der Variante 2.
- Bei einer Überfahrt der A5 ist ein Schutz des Radverkehrs notwendig, da sie im Bestand bisher sehr gefährlich ist
- Der Bereich am Recyclinghof wird durch parkende Kfz gestört. Es sollten Parkverbote ausgesprochen werden.
- Weiterhin ist die Stückerwegbrücke eine aus Sicht der Bürgerschaft kritisch erachtete Querung, die ertüchtigt werden müsste.

2.20. Wege Pfaffengrund

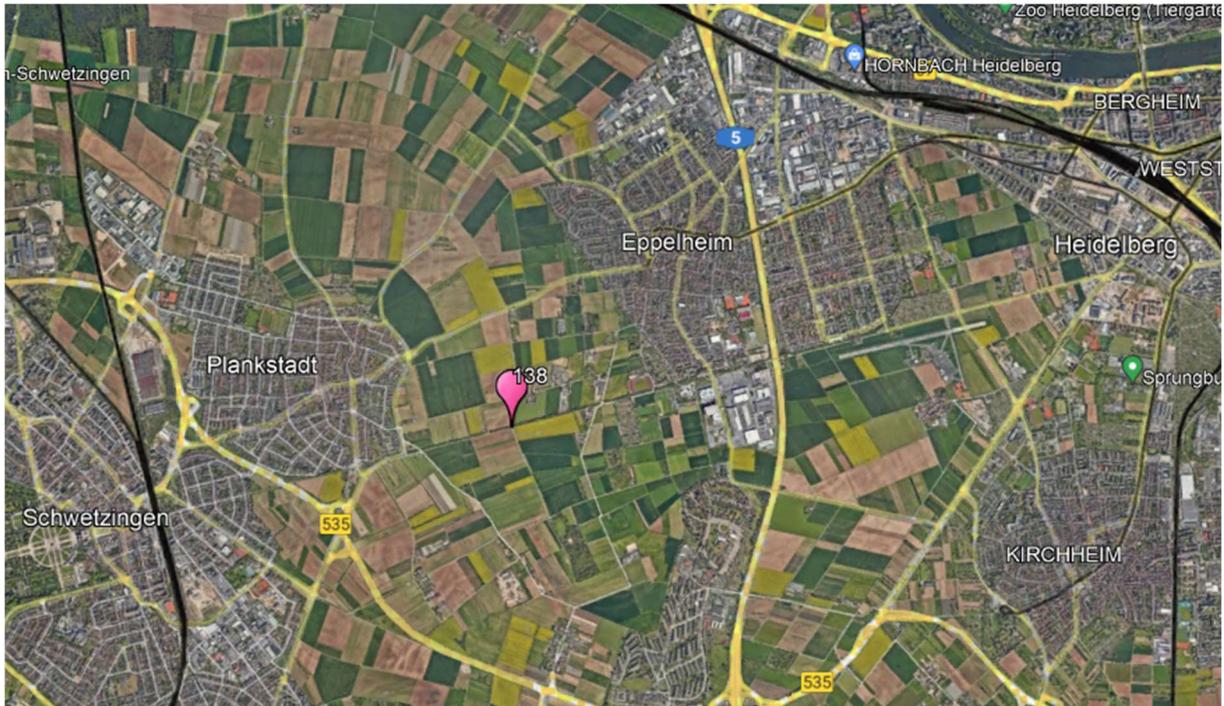


Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Wege Pfaffengrund:

Im Bereich Pfaffengrund sind die Themen „Rentnerweg“ und die Querung des Diebswegs relevant. Die gemeinsame Führung auf dem Heinrich-Menger-Weg sollte aufgrund des starken Freizeitverkehrs (Sparziergänge, Gassi-Gänge etc.) verhindert werden. Außerdem muss eine geeignete Querung über den Diebsweg hergestellt werden. Ein weiteres Thema ist die Beleuchtung kritischer Bereiche.

Weiterhin wurde angemerkt, dass eine Zerschneidung der Felder als nicht sinnvoll erachtet wird.

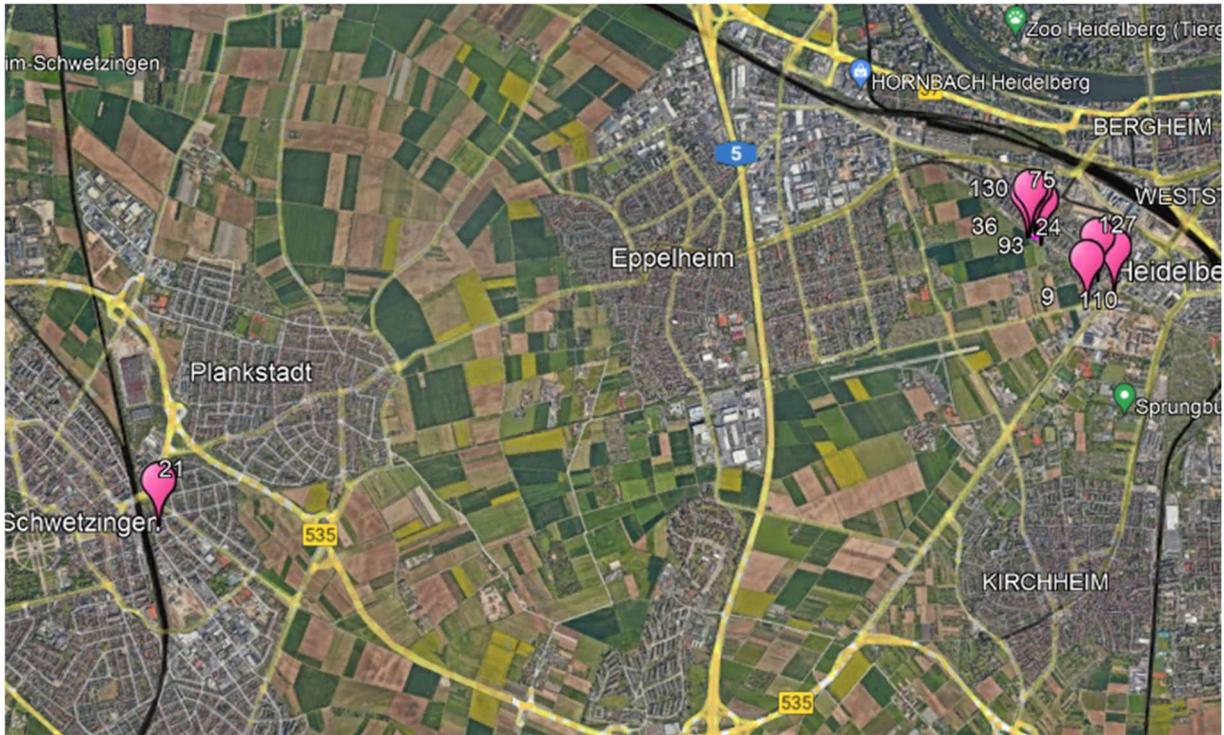
2.21. Wirtschaftsweg



Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Wirtschaftsweg:

Die Sichtverhältnisse von landwirtschaftlich betriebenen Fahrzeugen auf dem Radschnellweg werden kritisch gesehen. Die Querung muss gesichert werden.

2.22. Ziele



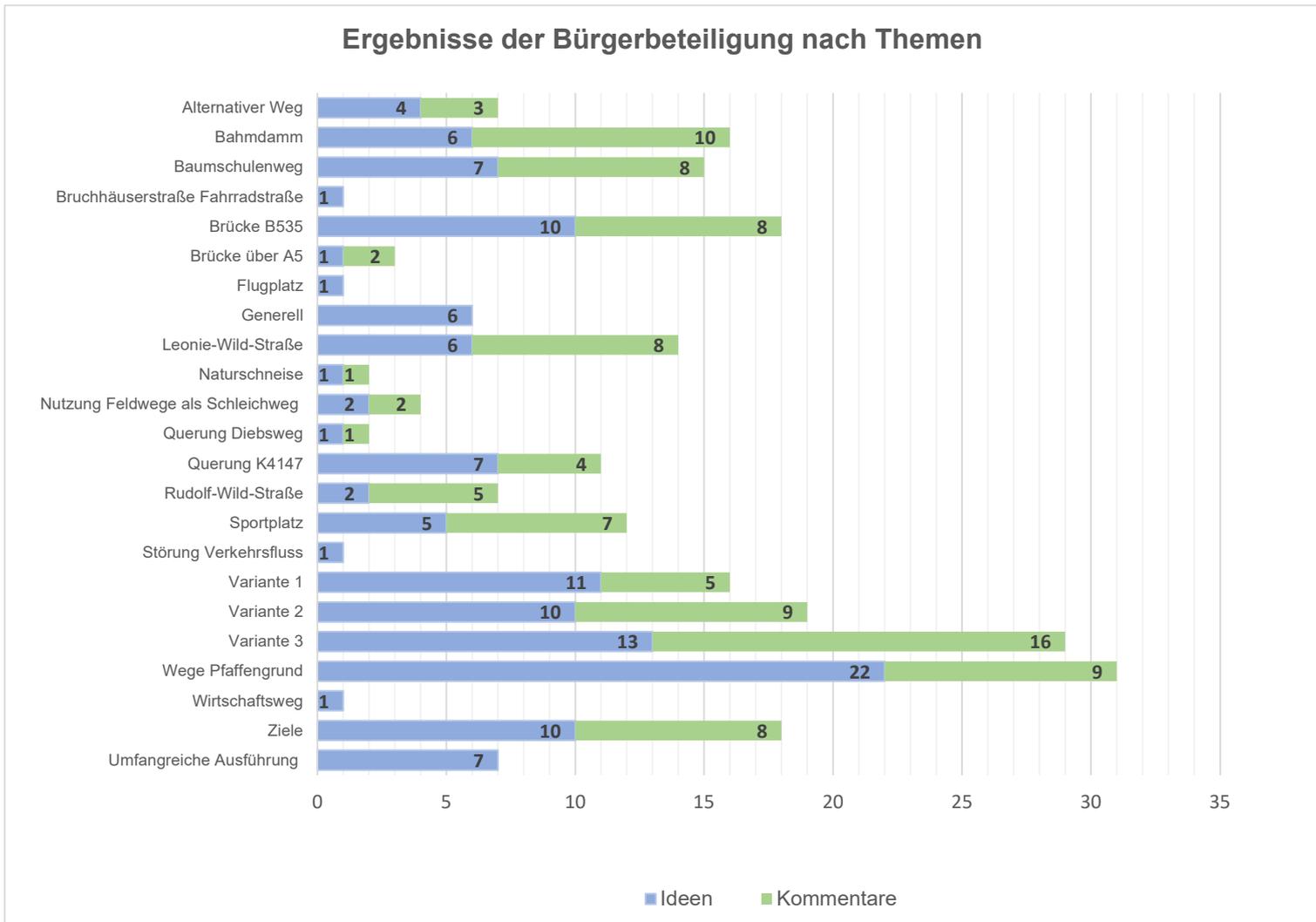
Zusammenfassung Ideen und Kommentare zum Thema Ziele:

Zum Thema „Ziele“ wird angemerkt, dass die Verbindungen in die Stadtbereiche Schwetzingen und Heidelberg berücksichtigt werden müssen, um eine hohe Attraktivität für den Radschnellweg zu schaffen. Die Pendler:innen müssen schnell und unkompliziert zum Radschnellweg gelangen, um diesen zu nutzen.

Weiterhin wurden die definierten Start- und Endpunkte hinterfragt. Es soll eine Aufweitung der Anschlüsse über Querverbindungen an die Radschnellwegroute erfolgen.

Ergebnisse Beteiligungskarte

Die folgende Grafik bildet die Beteiligung zu den jeweiligen Themen ab. Daraus wird ersichtlich, welche Themen in der Bürgerschaft als wichtig erachtet werden und auf welche Bereiche ein erhöhtes Augenmerk in der weiteren Planung gelegt werden sollte.



3. Weiteres Vorgehen

Die von der Bürgerschaft aufgeführten Kommentare, Hinweise und Anmerkungen werden im weiteren Planungsprozess geprüft und in die Planung aufgenommen. Weiterhin wird die Bürgerschaft die Möglichkeit haben, sich in weiteren Beteiligungsformaten zu informieren bzw. einzubringen. Parallel zu den Bürgerveranstaltungen findet in regelmäßigen Abständen auch der Projektbegleitkreis statt, in dem Vertreter:innen verschiedenster Belange eingebunden sind.