



Beteiligungsportal
der Regierungspräsidien

Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – STRASSENWESEN UND VERKEHR

Pilotprojekt Radschnellverbindung Heidelberg-Mannheim



Dokumentation

zur Kick-Off- Veranstaltung am

12.07.2018, 17.30 – 20.00 Uhr,

Ort: Merian-Saal, Kongresshaus Stadthalle Heidelberg

Moderation: Yvonne Knapstein/Jakob Lenz, team ewen GbR

Ablauf

- 1) **Informationen zum geplanten Vorhaben** durch
Frau Braun, Projektleiterin Regierungspräsidium Karlsruhe

danach: Fragen und Austausch im Plenum

- 2) **Vorstellung der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung** durch
Frau Kuch und Frau Langer, Referentinnen Öffentlichkeitsbeteiligung im Regierungspräsidium

danach: Fragen und Austausch im Plenum

- 3) **Ausblick auf die nächsten Schritte**

- 4) **Abschluss und Ausklang an Info-Ecken zum Vorhaben**

1 Begrüßung und Einführung

Herr Skarke, Abteilungspräsident der Abteilung Straßenwesen und Verkehr im Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe, begrüßt die Anwesenden: diese Kick-Off Veranstaltung markiere den offiziellen Startschuss der Öffentlichkeitsbeteiligung, es gehe heute einerseits darum den aktuellen Planungsstand vorzustellen und andererseits darum die geplante Beteiligung der Öffentlichkeit zu skizzieren sowie in Austausch darüber zu treten. Ziel sei es heute, beteiligte und interessierte Akteure kennenzulernen und erste Hinweise für die Planungen aufzunehmen.

Das Besondere bei der Radschnellverbindung sei, dass das Land Baden-Württemberg die Federführung und als Baulastträger die Finanzierung übernehme.

Der Heidelberger Bürgermeister Wolfgang Erichson (Dezernent für Umwelt, Bürgerdienste und Integration) unterstreicht in seinem Grußwort, dass die Stadt Heidelberg wachse, die verkehrlichen Belastungen zunehmen und deshalb die geplante Radschnellverbindung sehr begrüßt werde. Das Fahrrad sei heute schon das meistgenutzte Verkehrsmittel in Heidelberg. Der geplante Radschnellweg nach Mannheim würde zahlreiche Maßnahmen der Stadt Heidelberg zum Ausbau des Radverkehrs (u.a. Rad- und Fußgängerbrücke über den Neckar) ergänzen.

Der Mannheimer Baubürgermeister Lothar Quast betont, dass diese Landesinitiative eine einmalige Chance darstelle. Auch im Mannheimer Stadtgebiet würden aktuell Projekte zum Lückenschluss vom Radwegenetz vorangetrieben. Aus Mannheimer Sicht sei der Brückenschlag zu weiteren Radschnellverbindungen in Richtung Ludwigshafen und Pfalz wichtig. Die neue Radwege-Infrastruktur könne durch die Nutzung von Pedelecs mit dem KFZ-Verkehr konkurrieren. Die Stadt Mannheim begrüße es sehr, dass diese Planungen durch das RP Karlsruhe kompetent koordiniert werden.

Die Moderatorin Frau Knapstein erläutert das heutige Vorgehen: zunächst werde die zuständige Projektleiterin vom RP Karlsruhe, Frau Braun, den Stand der Planungen vorstellen. Im Anschluss werden Frau Kuch und Frau Langer, beide für die Öffentlichkeitsbeteiligung der Abteilung Straßenwesen und Verkehr im RP Karlsruhe verantwortlich, die aktuellen Ideen zum Beteiligungsprozess skizzieren. Danach sei jeweils Zeit für Rückfragen, Kommentare und Austausch.

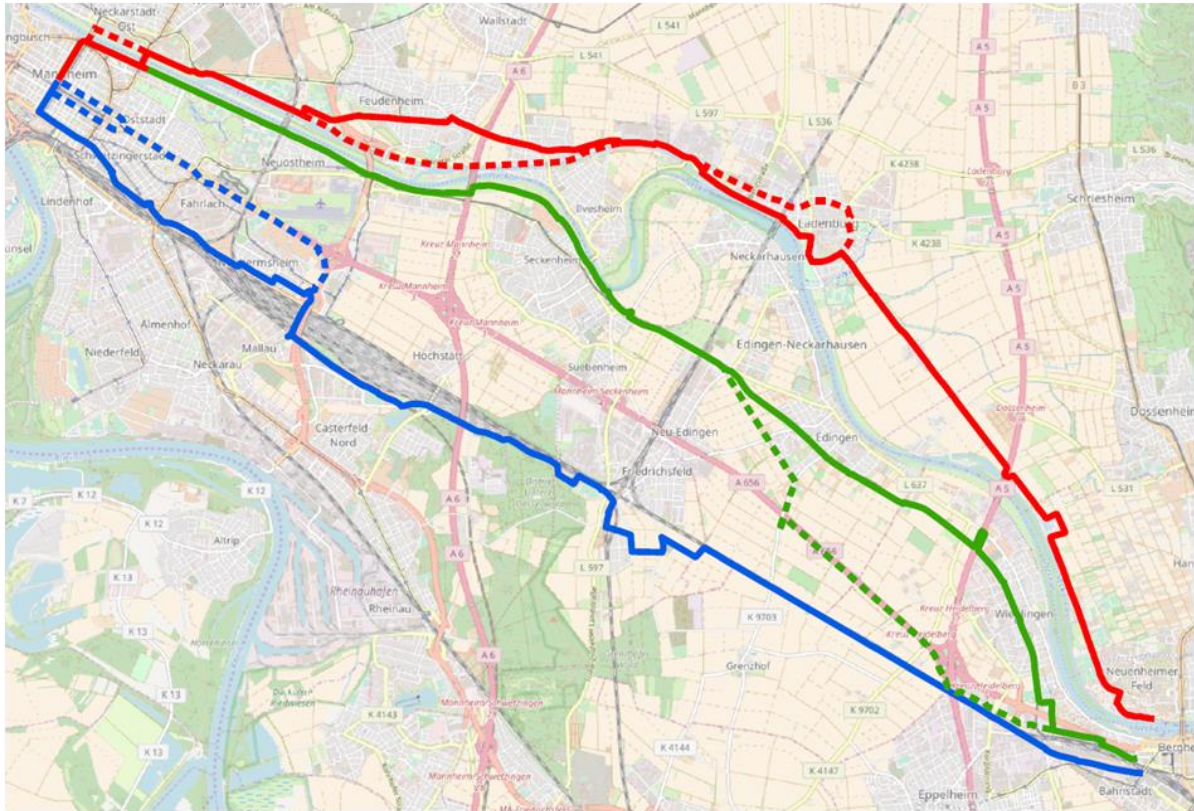
2 Information zum geplanten Vorhaben

Frau Braun stellt die wichtigsten Eckpunkte der bisherigen Planung vor:

- Mit der Übergabe der Machbarkeitsstudie des Verbands Region Rhein-Neckar an Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann am 6. Februar 2018 habe das RP Karlsruhe mit der Planung begonnen.
- Die Studie hat drei Varianten untersucht und empfiehlt eine Vorzugsvariante (Variante nördlich des Neckars über Ladenburg).
- Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bilden die Grundlage für die Planungen. Sie müssen vom RP Karlsruhe jedoch vertieft untersucht werden. Grund dafür ist, dass das Projekt aufgrund seiner räumlichen Dimension und tatsächlichen Auswirkungen (Eingriff in die Umwelt etc.) eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange berührt und daher ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Um eine rechtssichere Planung zu gewährleisten, müssten nun alle drei Varianten umfassend und gleichwertig untersucht werden. Dabei seien eine

Vielzahl an Belangen zu prüfen und miteinander abzuwägen. Immerhin gehe das geplante Vorgehen 23 km quer durch den Ballungsraum Heidelberg – Mannheim.

- Nach der Variantenentscheidung wolle man 2020 mit der Entwurfsplanung beginnen, sodass 2020/21 das Planfeststellungsverfahren durchlaufen werden und 2022 mit dem Bau begonnen werden könne.
- Teilstrecken der Verbindung könnten jedoch auch ohne Rechtsverfahren – und damit schneller – realisiert werden.

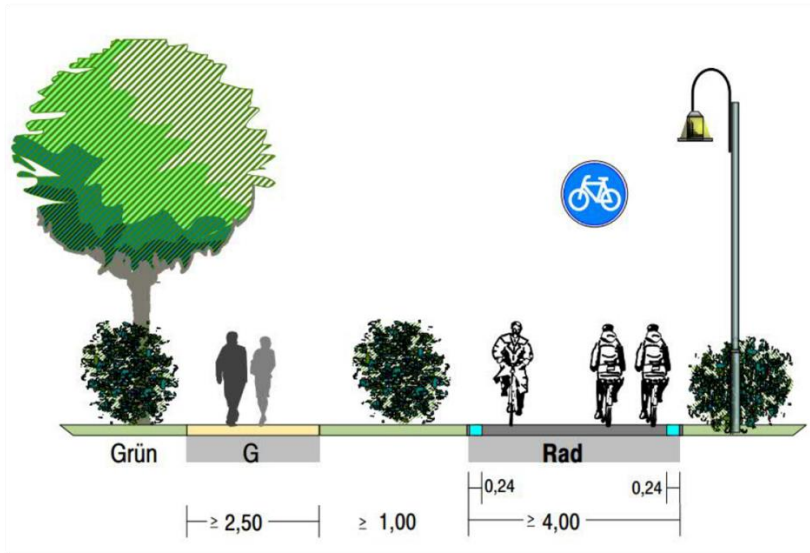


(Abb. Varianten, aus Präsentation des RP Karlsruhe, Folie 3)

Im Anschluss erklärt Frau Braun die besonderen Merkmale und Anforderungen einer Radschnellverbindung (RSV):

- RSV seien Premiumradwege mit hohem Qualitätsstandard.
- Sie hätten das Ziel, den Radverkehr über längere Distanzen attraktiv zu machen, sie sollten überregional bedeutsam sein (>5km) und eine hohe Nutzung aufweisen (2000 Nutzer/pro Tag).
- Hauptziel ist es, schnell und sicher weite Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen zu können.
- Dafür ist eine sichere Befahrbarkeit der RSV bei einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h zu gewährleisten. Die Zeitverluste durch Anhalten, wie beispielsweise an Kreuzungen und Ampeln, sollen minimiert werden.
- RSV müssen auch über ausreichend breite Querschnitte und gut befahrbare Oberflächen verfügen, um Zeitverluste zu minimieren.
- Nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg müssen Radschnellwege 4 m breit sein und es dürfen auch in Abschnitten Autos bzw. landwirtschaftlicher Verkehr darauf fahren. Die Zulassung von Kfz-Verkehr ist von der jeweiligen Verkehrsstärke auf den Abschnitten abhängig.

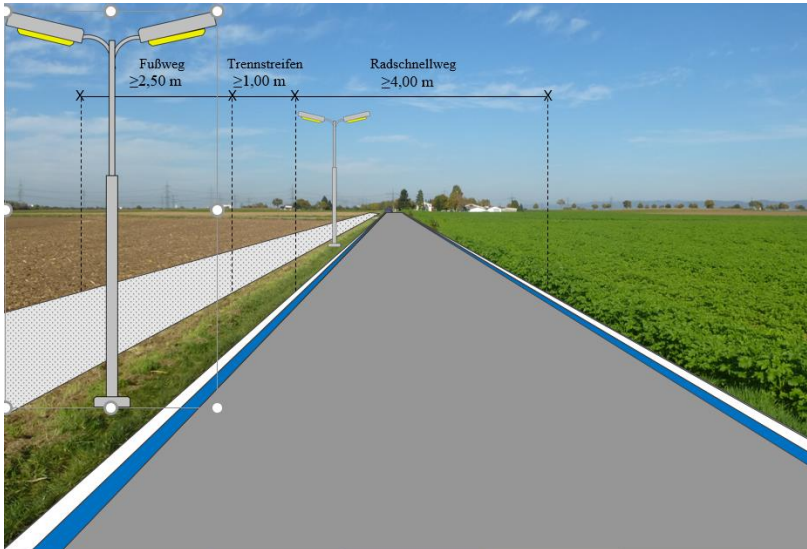
- Neben der Radschnellverbindung muss es in der Regel einen separaten Fußgängerweg geben, um Behinderungen des Radverkehrs zu vermeiden.
- Eine RSV soll nicht nur die bereits bestehenden Radfahrerinnen und Radfahrer mit einer guten Infrastruktur versorgen, sondern vor allem neue Radfahrerinnen und Radfahrer dazu bewegen das Fahrrad anstelle des Autos zu wählen.



(Abb. Regelquerschnitt eines RSV, aus Präsentation des RP Karlsruhe, Folie 5)



(Abb. Streckenabschnitt Variante Nord, aus Präsentation des RP Karlsruhe, Folie 6)



(Simulation, aus Präsentation des RP Karlsruhe, Folie 7)

Frau Braun weist darauf hin, dass die Planungen der Radschnellverbindung in den jeweiligen Stadtgebieten in Zusammenarbeit mit den Städten Mannheim und Heidelberg erfolgen wird. Man sei auf die Kompetenz und das lokale Fachwissen der Städte angewiesen.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement in Heidelberg, begrüßt diesen Ansatz der Zusammenarbeit. Die Planungen im dicht besiedelten Stadtgebiet umzusetzen, sei eine Herausforderung. Für Heidelberg, so Thewalt, sei diese Radschnellverbindung aber „immens wichtig“, treffe sie doch auf weitere in Heidelberg geplante und bereits umgesetzte Radschnellwege.

Herr Sauerwein, Fachplaner im Fachbereich Stadtplanung der Stadt Mannheim, erklärt, dass in der Stadt Mannheim viele Stadtentwicklungsprojekte vorangetrieben werden und die Planungen zur RSV koordiniert und eingebettet erfolgen müssen. Denn auch im Mannheimer Stadtgebiet bergen die Planungen der RSV einige Herausforderungen. Viele kommunale Dienststellen und Fachbereiche müssten dabei eingebunden werden, die Schwierigkeit läge dann oft im Detail.

Frau Braun resümiert, dass man deshalb frühzeitig in die Planung und Beteiligung einsteige, um spätere Konflikte zu begrenzen.

Im Anschluss eröffnet die Moderation die Diskussion. Folgende Themen werden von den Teilnehmern angesprochen:

Umsetzung und Zeithorizont:

Die Mehrheit der Teilnehmer begrüßt die Initiative des Landes und die angestoßenen Planungen. Einige Teilnehmer wünschen sich eine zeitlich schnellere Umsetzung.

Nutzerpotenzial:

- Einige Teilnehmer hinterfragen, ob die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie tatsächlich ein höheres Nutzerpotenzial wie die anderen Trassenvarianten hat.

Regierungspräsidium Karlsruhe: Eine spätere Nutzung sei schwierig im Detail zu prognostizieren, aber die Aussagen in der Machbarkeitsstudie kommen im Allgemeinen zu diesem Ergebnis. Grund sei insbesondere, dass bei der nördlichsten Variante die meisten Gemeinden direkt angebunden seien.

Streckenführung bzw. Varianten:

- Einige Teilnehmer wünschen sich eine effiziente Streckenführung mit einer möglichst geringen Flächeninanspruchnahme
- Ladenburg sei über den ÖPNV schlecht angebunden, darum wäre die nördlichste Streckenführung eine gute Variante
- Der Erlebniswert bei der gewählten Variante sei, neben einer direkten Streckenführung, auch zu berücksichtigen
- Eine Führung der Strecke über den Ochsenkopf sei auszusparen, da der sich dort befindende „Wieblinger Weg“ heute schon sehr schmal sei und es zu Nutzungskonflikten kommen würde

Anbindung:

- Neben der RSV brauche es flankierende Maßnahmen wie Lückenschlüsse und Anbindungen
- Auch überörtliche Schulwege sollten angebunden sein bzw. geschaffen werden
- Die Universitäten sollten im Besonderen angebunden sein, da eine Vielzahl an Mitarbeitern und Studenten mit dem Fahrrad pendeln
- Auch die Verknüpfung mit anderen RSV, insbesondere in Richtung Pfalz, sei mitzudenken

Standards/Anforderungen

- Die 4 m breiten Trassen würden eine zügige Planung verhindern. Frau Braun erklärt, dass ca. 80% der Strecke 4m breit sein müsse, die anderen 20% könnten vom Standard abweichen
- Die angesprochenen 30km/h Fahrtgeschwindigkeit seien sehr schnell, dies würde bestimmte Nutzergruppen (z.B. Familien, ältere Menschen) abschrecken. Frau Braun erklärt, dass innerhalb der 4 m breiten Trasse verschiedene Geschwindigkeiten nebeneinander möglich seien. Die Breite des Weges ermöglicht ein Überholen
- Bepflanzungen entlang der Strecke seien wünschenswert

Konfliktpotenzial

- Die Landwirtschaft sei bei allen Varianten besonders betroffen, da die Trassen in weiten Teilen durch landwirtschaftliche Flächen und landwirtschaftlich genutzte Wege führen.
- Nach Meinung einiger Landwirte sei die angesprochene Mischnutzung auf landwirtschaftlich genutzten Wegen in der Praxis nicht möglich. Schon heute gebe es Konflikte an vielbefahrenen Abschnitten zwischen Radfahrern und Traktoren.
Regierungspräsidium: Dieses Konfliktpotenzials sei man sich durchaus bewusst. Zu bestimmten Streckenabschnitten seien deshalb Workshops angedacht, um gemeinsame Lösungen und Kompromisse zu finden.

Bedeutung für die Region

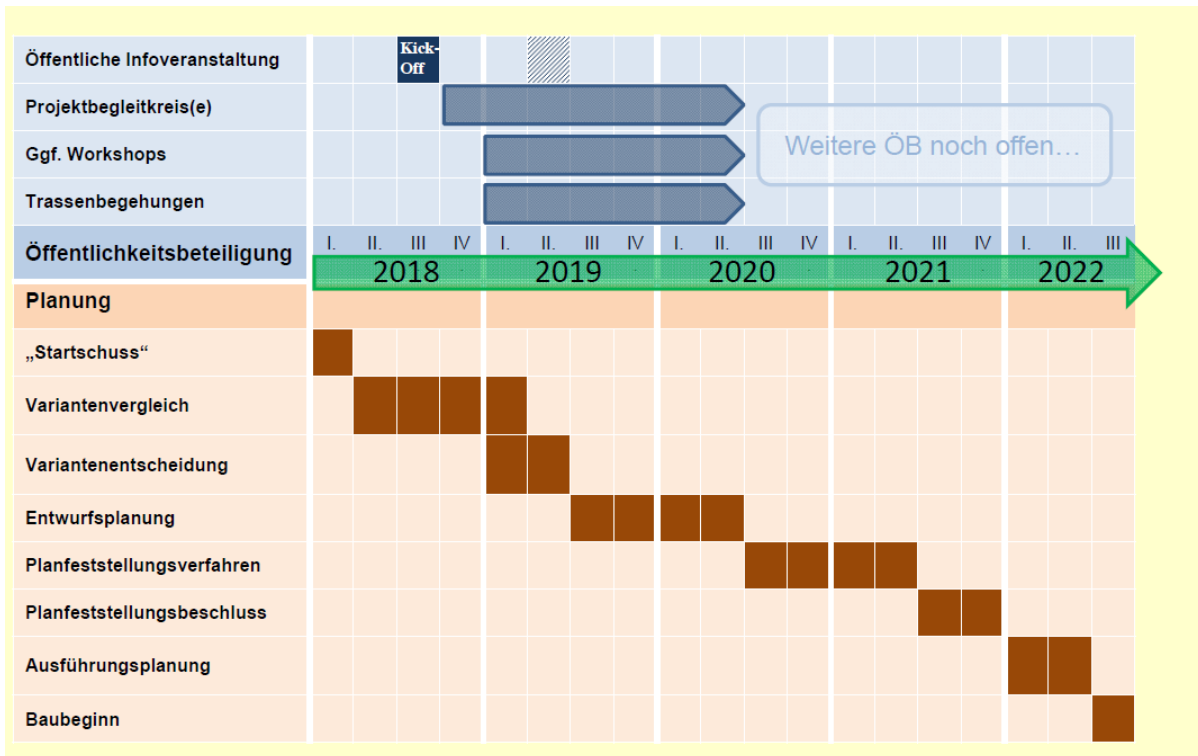
- Es wird darauf hingewiesen, dass die RSV eine einmalige Chance für die Region sei. In keinem Bundesland werden die RSV in diesem Maße gefördert. Die einheitliche Planung und Finanzierung durch das Land würde ein koordiniertes Vorgehen ermöglichen.
- Die RSV sollte gut vermarktet und erklärt werden. Ein realistisches Bild von der Gestaltung und Nutzbarkeit der RSV sei zu transportieren, da es hierzu viele verschiedene Vorstellungen gäbe. Die RSV diene auch einer verbesserten Naherholung und könne als Freizeitaktivität genutzt werden.
- Es müsste ein Name/ eine Marke für die RSV gefunden werden, z.B. Karl von Drais – Weg.
- Die RSV sollte gut eingebettet sein in die Gegebenheiten vor Ort und dürfte nicht wie ein „Fremdkörper“ wirken.

3 Vorstellung der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung

Frau Kuch und Frau Langer, Referentinnen für Öffentlichkeitsbeteiligung beim RP Karlsruhe, schildern entlang eines Zeitstrahls (s.u.) erste Überlegungen zur planungsbegleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung (ÖB). Sie weisen darauf hin, dass das RP Karlsruhe offen für Anregungen zum Öffentlichkeitsbeteiligungsprozess sei und es kein festgefahrenes Konzept gäbe. Ziel der heutigen Veranstaltung sei es auch, Hinweise der Bürger zur ÖB aufzunehmen (sog. Beteiligungsscoping). Die Möglichkeiten der Einbindung der Öffentlichkeit seien dabei abhängig von der jeweiligen Planungsphase.

- Geplant sei z.B. die Einsetzung eines Projektbegleitkreises, welcher als zentrales Gremium fungieren werde. Er würde nicht öffentlich tagen und aus Vertretern von Politik, Behörden, Verbänden und weiteren Multiplikatoren bestehen. Zusätzlich sei angedacht, dass zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger diesen Kreis als feste Teilnehmer ergänzen.
- Der Projektbegleitkreis soll sich voraussichtlich im Herbst 2018 konstituieren und die erste Phase des Variantenvergleichs und der Variantenentscheidung begleiten. Workshops, Infoveranstaltungen und Begehungen/“Beradelungen“ seien dann insbesondere für die Phase nach der Variantenentscheidung angedacht.
- Zusätzlich sollen Informationsveranstaltungen und thematische Workshops stattfinden. Diese könnten sowohl thematisch strukturiert sein oder auch Teil-

abschnitte der Variante behandeln. Auch Begehungen bzw. „Beradelungen“ wolle man zu Teilabschnitten anbieten.



(Überlegungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung, aus Präsentation des RP Karlsruhe)

In der anschließenden Diskussion werden seitens der Teilnehmer folgende Aspekte angesprochen:

- Man wünsche sich viel Mitwirkung und Beteiligung, gerade von den Radfahrern der Region. Es soll eine von breiter Mehrheit getragene Vorzugsvariante ermittelt werden.
→Das RP Karlsruhe erklärt, dass alle drei Varianten gleichwertig und rechtssicher geprüft werden. Diese Prüfung müsse sich innerhalb des vorgegebenen, rechtlichen Rahmens bewegen, hier seien viele Belange miteinander abzuwägen, u.a. Umwelt- und Naturschutzbelange. Daher müsse die letztendliche Variantenentscheidung vom RP Karlsruhe getroffen werden. In diesen Entscheidungsprozess würden jedoch die Hinweise und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung miteinfließen. Daher würden auch in dieser Phase Formate angeboten, die es der Öffentlichkeit erlauben, sich zu den Überlegungen des RP Karlsruhe zu äußern (z.B. Projektbegleitkreis).Der Entscheidungsprozess solle der Öffentlichkeit in dieser Phase transparent und nachvollziehbar dargestellt werden. In der zweiten Phase – der Ausgestaltung der Vorzugsvariante – sei man auf das Wissen vor Ort angewiesen, um gemeinsam die bestmögliche Lösung zu finden. In dieser Phase würden dann verstärkt Workshops zu unterschiedlichen Themen stattfinden.
- Die Formate der Beteiligung sollten eine kreative Ideensammlung ermöglichen. Bei der Einbindung der betroffenen Städte und Gemeinden sollten auch Randgruppen erreicht werden. Dabei sollten auch soziale Medien zum Einsatz kommen, so regt ein Teilnehmer an.
→Das RP Karlsruhe werde eine Homepage für das Vorhaben einrichten. Über weitere Formate werde man nachdenken.

- Die Belange der Landwirtschaft müssen beachtet werden. Bei der vorgesehenen Beteiligung sei ein Kompromiss mit der Landwirtschaft zu suchen. Konkret wurde vorgeschlagen, dass sich die Planer des RP's mit den betroffenen Landwirten treffen, um potenzielle Streckenabschnitte zu begutachten.
→ Frau Langer (RP Karlsruhe) nimmt diesen Vorschlag dankend auf.

Abschluss und Dank

Zum Abschluss bedankt sich Herr Skarke, Abteilungspräsident der Abteilung Straßenwesen und Verkehr im RP Karlsruhe, bei allen Teilnehmenden für ihr Interesse und die vielen Anregungen. Er betont, dass man sich am Anfang der Planungen befinde und er mit Spannung auf den weiteren Prozess blicke.

Anhang: eingebrachte Hinweise und Diskussionspunkte der Kick-Off Veranstaltung



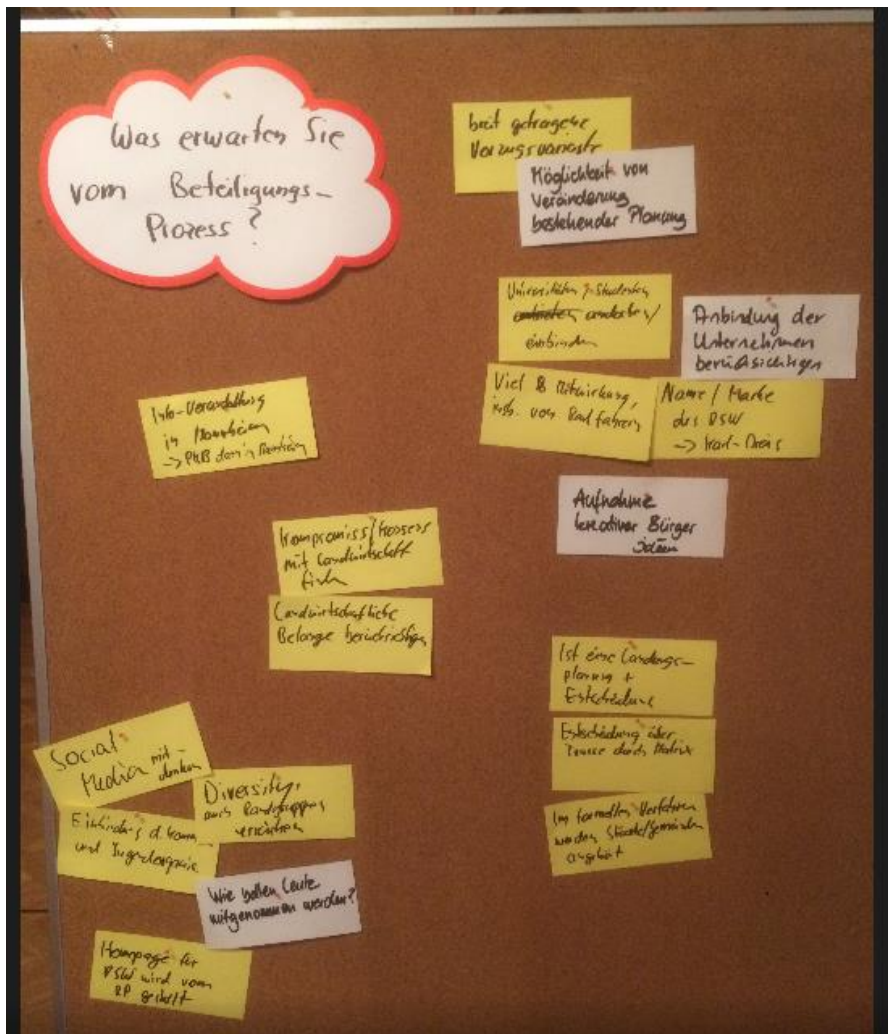
Welche Themen interessieren Sie besonders?

- RSW muss gut erklärt werden, Vermarktung
- einheitliche Planung und Finanzierung als einmalige Chance
- Betroffenheiten Landwirtschaft
- Konflikt mit Landwirtschaft -> auf allen Trassen geben
- Mischnutzung nicht möglich, z.B.: Traktoren
- Infos zu Planung
- Inwieweit steht Variante schon fest?
- RSW soll Neckarorte verbinden

- Vor- und Nachteile der Varianten
- Effiziente Streckenführung unter Berücksichtigung geringer Flächeninanspruchnahme
- Bis wann umgesetzt? Wo lang?
- Schnelle Planung / Umsetzung
- Zeitnahe Entscheidung und Umsetzung
- 4 m breite Wege verhindern doch zügige Planung → 80% ein Muss, 20 % frei
- Welche Qualität hat RSW? →Wartezeiten nicht über 30s innerorts
- 30 km/h sehr schnell, was passiert mit langsamen Radfahrern→ man kann auch langsam fahren
- Glatter + ebener Belag der Radschnellstrecke

- Hochwasserschutz bei Variante 2
- Ladenburg schlecht angebunden über ÖPVNV
- Ochsenkopf aussparen
- Überörtliche Schulwege einbinden/ schaffen
- Inter-Modalität beachten
- Natur + Erlebniswert sollte mitbetrachtet werden
- Weiterführung Richtung Pfalz bedenken! Rheinbrücke für Räder bedenken
- Anbindung Universitäten sehr wichtig!

- Wie wirkt Einzugsbereich?
- Potenziale der Trassennutzung? -> Schwierig zu prognostizieren
- Flankierende Maßnahmen. und Lückenschlüsse
- Wird es Zubringerwege auf RSV geben?
- Sicherheit für Radfahrer/ Fußgänger
- Zusammenhang neue Neckarquerung und RSV
- Variante 1 „grader“ machen
- Der Norden muss besser angebunden werden als der Süden
- RSW darf kein Fremdkörper werden, muss in regionale Planung passen
- Keine Beleuchtung erforderlich
- Sicherheit für Radfahrer/ Fußgänger
- Zusammenhang neue Neckarquerung & RSV?
- Der Dialog/ Prozess- Gesprächskulturansatz interessiert mich
- Großes Interesse, rechtssichere Planung
- Bepflanzung entlang der Strecke! Alleesen ?!! Windschatten!
- Keine zusätzliche Versiegelung von Böden. Stilllegung von Straßen für PKW
- Beleuchtung außerorts nicht notwendig



Was erwarten Sie vom Beteiligungsprozess?

- Breit getragene Vorzugsvariante
- Möglichkeit von Veränderung bestehender Planung
- Universitäten/ Studenten andocken / einbinden
- Anbindung der Unternehmen berücksichtigen
- Viel Mitwirkung, insbesondere Von Radfahrern
- Name/ Marke des RSW -> Karl-Dreis-Weg
- Aufnahme kreativer Bürgerideen
- Info-Veranstaltung in Mannheim -> PBK dann in Mannheim
- Kompromiss / Konsens mit Landwirtschaft -> landwirtschaftliche Belange berücksichtigen

- Nutzung sozialer Medien mitdenken
- Diversity – auch Randgruppen erreichen
- Einbindung der Kommunen und Jugendorganisation
- Wie sollen Leute mitgenommen werden?
- Homepage von RSW wird von RP gestellt

Weitere Informationen und Kontakte:

Planung:

Tanith Braun
Projektleiterin

Tanith.Braun@rpk.bwl.de; 0721/926-2746

Öffentlichkeitsbeteiligung:

Carina Langer, Katharina Kuch
Referentinnen für Öffentlichkeitsbeteiligung

Carina.Langer@rpk.bwl.de; 0721/926-3384

Katharina.Kuch@rpk.bwl.de; 0721/926-8235

Projektbeschreibung im Beteiligungsportal



Beteiligungsportal
der Regierungspräsidien

www.rp-karlsruhe.de

- Beteiligungsportal (Link unten auf der Seite)
- Verkehr/Infrastruktur: Aktuelle Straßenplanungen
- Aktuelle Straßenplanungen in den Landkreisen Rhein-Neckar-Kreis, Neckar-Odenwald-Kreis, den Stadtkreisen Mannheim und Heidelberg (Nord)

Baustelleninformationssystem Baden-Württemberg:

http://baustellen.strassen.baden-wuerttemberg.de/bis_internet/

Protokoll: team ewen

Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.