

## **Stellungnahme zur priorisierten Trassenführung der Radschnellverbindung in Heppenheim**

Für den geplanten Radschnellweg, der von Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim führen soll, sind mehrere Varianten geprüft worden. Die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeitete Vorzugsvariante sieht bei Heppenheim vor, die Radler von Laudenbach kommend über Erbachwiesenweg, Stadion- und Kalterer Straße, In den Mahden und Kalkasterweg über den landwirtschaftlichen Weg zwischen Klingenbach und Gunderslachstraße weiter in Richtung Bensheim zu leiten.

Die Annahmen der Machbarkeitsstudie, auf deren Basis diese Vorzugstrasse abgeleitet wurde, sind allerdings überholt und die Einschätzungen für die Streckenabschnitte Kalterer Straße, In den Mahden und Kalkasterweg nicht zutreffend. Betrachtet man die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort, wird deutlich, dass die Trasse absolut ungeeignet und sogar gefährlich ist, und zwar für beide Seiten - sowohl für die Radschnellfahrer als auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, langsamere Radfahrer, Fahrer von Kraftfahrzeugen).

Zunächst ganz grundsätzlich: Auf einer Radschnellverbindung (RSV) sollen laut den Angaben in der Machbarkeitsstudie Radfahrer mit einer Reisegeschwindigkeit von 25km/h ohne Verlust- und Wartezeiten vorankommen und das gilt für etwa 1.800 Räder/Tag. Und, gem. § 8.6.4 „Fußverkehr“, soll eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr grundsätzlich ausgeschlossen werden. Bei den reduzierten Standards für RSV wird eine Führung auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg nur bei sehr geringem Fußgängeraufkommen geduldet. Es stellt sich die Frage, wie das in den reinen Wohngebieten Nordstadt I und II funktionieren soll? Wie in einem für junge Familien ausgelegten Wohngebiet üblich spielen hier Kinder auf der Straße, Familien sind mit Kinderwagen, Laufrädern etc. unterwegs, Hunde werden ausgeführt, es gibt Anliegerverkehr, Autos parken auf der Straße und die Ein- und Ausfahrten der Häuser führen direkt auf die vorgesehene Trasse. Hinzu kommt, dass die Nordstadt II direkt an die Felder grenzt und somit viele Menschen – ob zum Sport oder für einen Ausflug – auf der vorgesehenen Trasse unterwegs sind. Für all diese Personen stellen Radschnellfahrer, die kaum zu hören sind, aber mit hoher Geschwindigkeit und hohem

Systemgewicht angefahren kommen, eine große Gefahr da. Und für die Radschnellfahrer sind gerade die vielen Ein- und Ausfahrten und kreuzenden Nebenstraßen gefährlich.

Nun ganz konkret zu den in der Machbarkeitsstudie vorgenommenen Bewertungen der Streckenabschnitte:

**Die Annahmen der Studie sind überholt:** Die Nordstadt II wurde in der Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt, obwohl sie schon viele Jahre in Planung und seit 2019 auch in Bebauung ist. Stattdessen wurde der Kalkasterweg als „landwirtschaftlicher Weg“ (Abschnitts-Nr. 09\_294) in die Studie aufgenommen. Betrachtet man die Gegebenheiten entlang der vorgesehenen Trasse im Kalkasterweg, wird deutlich, dass neben den in Wohngebieten üblichen Einfamilienhäusern auch große Mehrfamilienhäuser errichtet wurden, deren Tiefgarageneinfahrt (neben Kalkasterweg 11, ca. 40-50 Stellplätze) sowie Eingänge zu den Häusern (Kalkasterweg 9 und 10) bzw. Zugang zu dem zu den Häusern gehörenden Gelände nur über die vorgesehen RSV-Trasse möglich ist. Um zu einer zweiten Tiefgarage zu gelangen (wiederrum ca. 40-50 Stellplätze), muss die Trasse ebenfalls gekreuzt werden. Das stellt eine echte Gefahr für die Radschnellfahrer und die Bewohner dieser Häuser dar.

**Die vorgenommenen Einschätzungen sind falsch:**

- Die gem. Anlage 1 geltenden Voraussetzungen für RSV können weder „**In den Mahden**“ noch im „**Kalkasterweg**“ eingehalten werden. Vorgesehen ist laut Steckbrief eine „Führung auf Nebenstraßen im Mischverkehr (N2S)“. Hierfür wird eine Breite von 4,50m zzgl. Fußgängerweg rechts und links benötigt. Die Straßen „In den Mahden“ sowie auch „Kalkasterweg“ sind jeweils nur 5m breit. Hiervon geht nochmals Platz für am Straßenrand parkende Autos und gepflanzte Bäume (siehe z.B. Bebauungsplan Nordstadt II) ab. An der engsten Stelle der Trasse (Übergang vom Kalkaster- zum Salbeiweg) sind es sogar nur 3m Breite – diese Strecke ist als Fußgängerweg (!) gedacht und im Bebauungsplan, der Grundlage für die Grundstückskäufe in Nordstadt II war, auch entsprechend gekennzeichnet. Darüber hinaus ist gem. Anlage 3 „Anforderungen Radschnellverbindung“ bei „Verbindung auf Nebenstraßen im Mischverkehr innerorts“ erforderlich, dass eine "Standard RSV" mit Vorfahrtsberechtigungen einhergeht bzw. bei einer „RSV

reduziert“ in einer Tempo 30-Zone keine Rechts- vor Links-Einmündungen vorhanden sind. Beides ist nicht gegeben, ganz im Gegenteil, es gibt viele kreuzende Straßen, und die Kurven sind sehr schlecht einsehbar. Das heißt, es handelt sich um eine Strecke, die für ein konventionelles Radnetz akzeptabel (passend zu dem hier ausgedachten Fahrradweg R8), für eine Radschnellverbindung jedoch völlig ungeeignet ist. Da lässt sich die in der Studie vorgenommene Bewertung der Trasse entlang „In den Mahden“ (Abschnitts-Nr. 09\_310; wie bereits erwähnt läuft der Kalkasterweg ja als „landwirtschaftlicher Weg“) als RSV mit der Note 1 (bei einer Skala von 1 bis 5 - eine "1" bedeutet sehr gut geeignet) auf keinen Fall rechtfertigen.

- Ebenso nicht nachvollziehbar ist die Vergabe der Note 2 für den Streckenabschnitt „In den Mahden“ beim Thema „Konflikte“. Gemäß Studie werden sowohl die Konflikte zur Herstellung des dort möglichen, höchsten RSV-Standards beurteilt (z.B. Entfall von Pkw-Stellplätzen) als auch die zu erwartenden Konflikte nach Etablierung der RSV (z.B. Fußgänger auf der für den Radverkehr vorgesehenen Fläche). Wie bereits dargelegt, gibt es sehr große Konflikte mit dem Fußverkehr, dem Pkw-Verkehr, dem „normalen“ Radverkehr, es gibt Konflikte mit Parkplätzen und vorgesehenen Bäumen. Aufgrund der oben bereits beschriebenen Bebauung ist die Situation im Kalkasterweg, der in der Studie noch nicht berücksichtigt wurde, noch ungünstiger. Darüber hinaus befindet sich ein Gebiet zur Regeneration und Erweiterung des Kammolches (ein zu schützender naturnaher Bereich) am Übergang von „In den Mahden“ zu „Kalkasterweg“, weshalb auch hier die Vergabe der Note 1 „kein Schutzgebiet“ falsch ist.
- Des Weiteren verläuft die Vorzugstrasse entlang der **„Kalterer Straße / Stadionstraße“** (Abschnitts-Nr. 09\_312). Dies ist eine vielbefahrene Straße, hier sind EDEKA (mit großem Parkplatz), Bauhof, Bahnhof inkl. Busbahnhof, Schwimmbad, Stadion und weitere kleinere Unternehmen zu finden. Der Weg ist der Schulweg sowohl für die Kinder der Nibelungenschule als auch des Starkenburg-Gymnasiums. Gemäß Steckbrief ist hier eine „Umwidmung zu einer Fahrradstraße“ angedacht. Dies ist mit Blick auf die o.g. Einrichtungen wohl unmöglich. Und im Falle einer „Verbindung auf Nebenstraße“ (wobei zu bezweifeln ist, ob es sich hier überhaupt um eine Nebenstraße oder nicht vielmehr um eine Hauptverkehrsstraße handelt) im Mischverkehr müsste dem Radverkehr Vorfahrt

eingräumt werden. Das ist absolut unrealistisch im Hinblick auf den regen geschäftlichen wie privaten Verkehr entlang dieses Streckenabschnitts. Insofern ist die Vergabe der Note 1 bei „Erfüllung Standard RSV“ ebenfalls falsch. Würde dieser Streckenabschnitt als eine „Führung an Hauptverkehrsstraßen“ angesehen werden, wird gem. Anlage 1 Nr. 2 je nach Führungsform zusätzlich zu dem Autoverkehr eine Breite von über 7m benötigt, was ebenfalls unmöglich ist.

Im Hinblick auf all die genannten Punkte ist eine Neubewertung der Streckenabschnitte zwingend erforderlich! Die Ergebnisse einer solchen Neubewertung der bislang als Vorzugstrasse identifizierten Trasse ergeben ein völlig anderes Bild und zeigen, dass diese Streckenführung als Radschnellverbindung völlig ungeeignet ist.

Wichtig ist uns herauszustellen, dass wir grundsätzlich die Einrichtung eines Radschnellwegs befürworten. Damit dieser jedoch auch in dem angedachten Sinn genutzt werden kann, ist es erforderlich, dass er dort gebaut wird, wo es sinnvoll ist und die dazu notwendigen Bedingungen gegeben sind.

Dazu gibt es deutlich besser geeignete Trassen. So zum Beispiel Trasse 3, die direkt durch das Gewerbegebiet führt und zusätzlich eine direkte Verbindung zu den Gewerbegebieten in Bensheim darstellt, so dass damit den Pendlern eine attraktive Strecke zu ihrer Arbeitsstätte zur Verfügung gestellt werden kann. Pendler zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, ist ja eines der wesentlichen Ziele des Ausbaus des Radschnellwegs.

Sinnvoll könnten aber auch Überlegungen sein von einer Trasse auf eine andere zu wechseln, z.B. von Bensheim nach Heppenheim kommend könnte die RSV auf Trasse 1 entlang der B3 führen, dann aber vor der Nordstadt auf Trasse 3 wechseln. So würde das Naturschutzgebiet in der Gunderslache, die Knotenpunkte in der Innenstadt und eben auch die kritischen Abschnitte Nordstadt I und II und Kalterer Straße ausgespart werden.

*@RSV-Initiative Heppenheim*

E-Mail: [info@radschnellweg-heppenheim.de](mailto:info@radschnellweg-heppenheim.de)

Webseite: <https://radschnellweg-heppenheim.de/>