

Die meisten Planungen stehen noch am Anfang

Radschnellwege in der Region: Lediglich eine Verbindung und ein Teilstück sind schon konkret

Von Alexander Albrecht

Rhein-Neckar. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hält die Metropolregion Rhein-Neckar wegen ihrer großstädtischen Zentren wie Heidelberg und Mannheim für Radschnellwege prädestiniert. „Gut ausgebauten Verbindungen ermöglichen umweltchonendes Vorankommen für Pendler und Freizeitradler“, sagt der Grünen-Politiker der RNZ. Deshalb sei es gut, dass Land, Kommunen und der Verband Region Rhein-Neckar nun mehrere solcher Projekte angehen, seien sie doch „nachhaltige Beiträge für langfristigen Klimaschutz“. Ein Überblick:

> Heidelberg-Mannheim: Das Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe plant aktuell die Verbindung zwischen den beiden Städten (siehe obiger Artikel). Derzeit wird noch ein konkreter Entwurf ausgetüftelt, möglicher Baubeginn ist nach Angaben des Verkehrsministeriums 2023.

> Heidelberg-Schwetzingen: Die vier beteiligten Kommunen, zu denen auch Eppelheim und Plankstadt zählen, haben sich

dazu bereit erklärt, die Planungen für das Land zu übernehmen. Die Federführung liegt bei der Stadt Schwetzingen. Eine sogenannte Planungsvereinbarung mit dem RP ist im September vergangenen Jahres unterzeichnet worden. Da sich das Projekt noch in einem frühen Stadium befindet, kann das Verkehrsministerium nicht abschätzen, wann die Bagger rollen.

> Mannheim-Weinheim-Viernheim: Die drei Städte kooperieren mit dem südhessischen Kreis Bergstraße und dem Verband Region Rhein-Neckar. Im Dezember 2020 setzten ihre Vertreter die Unterschriften unter eine Kooperationsvereinbarung. Jetzt geht es daran, bei den Ländern Baden-Württemberg und Hessen Fördergelder zu beantragen. Eine Sonderrolle auf der Strecke spielt ein 1,7 Kilometer langes Teilstück, das zur Bundesgartenschau 2023 in Mannheim fertig werden soll. Der Gemeinderat hat im Herbst vergangenen Jahres nach harter Diskussion die Pläne abgesegnet, sogar der Petitionsausschuss des Landtags war zuvor vor Ort. Bürgerinitiativen kritisieren, dass der Etappe durch das Naturschutzgebiet Feudenheimer Au 13 von 26

Kleingärten zum Opfer fallen. Zudem wird ein 25 Meter langer Tunnel in das Hochgestade gebaut, damit Radler und Spaziergänger unter der viel befahrenen Straße „Am Aubuckel“ von der Au zum Hauptspielort der Buga – die ehemalige Spinelli-Kaserne – gelangen. Umweltverbände kritisieren den Eingriff. Die Stadt hat im Dezember 2020 beim Bund eine Förderung aus dem Programm „Radschnellwege 2017-2030“ beantragt. Eine Antwort aus Berlin steht noch aus.

> Heidelberg-Weinheim-Darmstadt: Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) hat die Verbindung in einer Machbarkeitsstudie prüfen lassen. Das Gutachten empfiehlt, zunächst den Abschnitt zwischen Mannheim und Weinheim anzugehen. In diesem Bereich wird mit 2000 Radlern täglich gerechnet.

> Heidelberg-Bruchsal: Ein ebenfalls vom VRRN in Auftrag gegebenes Gutachten rät zu einer Trasse in der Mitte des Korridors, der von Heidelberg zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf verläuft. Dadurch könnten die Potenziale der beiden Nachbarkommunen genutzt werden.