

Stadt Schwetzingen

Bebauungsplan „Schwetzingen Höfe“, 1. Änderung

Beteiligung der Öffentlichkeit (Veröffentlichung im Internet) gem. § 3 (2) BauGB sowie Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB

Sachstand

Die Beteiligung der Öffentlichkeit (Veröffentlichung im Internet) gem. § 3 (2) BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (TöB) gem. § 4 (2) BauGB sind ordnungsgemäß erfolgt. Die Stellungnahmen wurden soweit erforderlich anonymisiert. Die originalen Stellungnahmen liegen der Verwaltung vertraulich vor. Die Anregungen aus der Öffentlichkeit, der Behörden und TöB sind nachfolgend dargestellt und mit Abwägungsvorschlägen ergänzt worden:

Inhaltsverzeichnis

Anregungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB):	3
B 1 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz	3
B 2 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Flurneuordnung	3
B 3 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Gesundheitsamt	3
B 4 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Vermessungsamt	4
B 5 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt	4
B 6 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Straßen- und Radwegebau	6
B 7 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	9
B 8 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21, Raumordnung	10
B 9 Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart	11
B 10 Deutsche Telekom Technik GmbH	12
B 11 Nachbarschaftsverband Mannheim-Heidelberg	13
B 12 Gemeinde Ketsch	13
B 13 Gemeinde Plankstadt	13

B 14 Vodafone West GmbH	22
B 15 Stadt Mannheim	23
B 16 Stadt Eppelheim.....	23
B 17 Polizeipräsidium Mannheim	23
B 18 Gemeinde Oftersheim	24
B 19 Verband Region Rhein-Neckar	31
B 20 Landratsamt Rhein-Neckar, Amt für Straßen- und Radwegebau	31
B 21 Gemeinde Oftersheim	36
B 22 Gemeinde Oftersheim	42
Anlagen	48
Anlage zur Stellungnahme B6:	49
Anlage zur Stellungnahme B10:	51

Anregungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB):

Behörden / TÖB	Anregungen	Abwägungsvorschläge
B 1 Landratsamt Rhein-Neckar- Kreis, Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz Mail vom 01.12.2025	gegen den Bebauungsplan "Schwetzinger Höfe", 1. Änderung bestehen von unserer Seite keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
B 2 Landratsamt Rhein-Neckar- Kreis, Amt für Flurneuordnung Mail vom 01.12.2025	zu dem im Betreff genannten Bebauungsplan nimmt das Amt für Flurneuordnung des Rhein-Neckar-Kreises wie folgt Stellung: Aktuell laufende Flurbereinigungsverfahren werden durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht berührt. Bedenken oder Anregungen werden daher nicht vorgebracht. Eine weitere Beteiligung des Amtes für Flurneuordnung an diesem Verfahren ist nicht erforderlich. Wir bitten Sie, uns weiterhin bei künftigen Bebauungsplanverfahren zu beteiligen.	Kenntnisnahme.
B 3 Landratsamt Rhein-Neckar- Kreis, Gesundheitsamt	den Unterlagen war zu entnehmen, dass die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen konkretisiert wurden. Aus der Sicht des Gesundheitsamtes gibt es dagegen keine Einwände.	Kenntnisnahme.

Behörden / TÖB	Anregungen	Abwägungsvorschläge
Schreiben vom 16.12.2025		
B 4 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Vermessungsamt Schreiben vom 17.12.2025	von der Aufstellung des Bebauungsplanes sind Planungen oder sonstige Maßnahmen des Vermessungsamts Rhein-Neckar-Kreis nicht berührt. Bedenken und Anregungen sind von unserer Seite nicht vorzubringen.	Kenntnisnahme.
B 5 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Wasserrechtsamt Schreiben vom 14.01.2026	<u>Grundwasserschutz / Wasserversorgung</u> Diese Anhörung betrifft lediglich die Niederschlagswasserbeseitigung/Regenwasserbewirtschaftung. Diesbezüglich bestehen keine Einwände oder Anmerkungen von Seiten des Ref. 43.01 und wir schließen uns der fachtechnischen Einschätzung des Ref. 43.02 an. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme aus dem Jahr 2021.	Kenntnisnahme.
	<u>Kommunalabwasser/Gewässeraufsicht</u> <u>Kommunalabwasser</u> Grundsätzlich verweisen wir auf unsere Stellungnahmen vom Oktober 2021 und Juli 2024. Aus der Sicht des Sachgebiets Kommunalabwasser gibt es keine Bedenken gegen die 1. Änderung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“.	Kenntnisnahme.

Behörden / TÖB	Anregungen	Abwägungsvorschläge
	<u>Gewässeraufsicht</u> Gegen den Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ – 1. Änderung in Schwetzingen gibt es von Seiten der Gewässeraufsicht (HWGK und Gewässerrandstreifen) keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
	<u>Altlasten/Bodenschutz</u> Aus Sicht des Sachgebiets Bodenschutz und Altlasten gibt es keine Bedenken gegen die 1. Änderung des Bebauungsplans. Durch die 1. Änderung sind keine Belange der Unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde (UBAB) betroffen.	Kenntnisnahme.
	Die auf dem Plangebiet bis einschließlich Dezember 2025 erfasste Fläche „07415-000 / AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22“ wurde aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungsstände der einzelnen Bauabschnitte durch Teilflächen ersetzt. Die ab Januar 2026 für das Plangebiet im Bodenschutz- und Altlastenkataster erfassten Flächen sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt.	Kenntnisnahme: Die Hinweise werden an den Grundstückseigentümer weitergegeben.

Behörden / TÖB	Anregungen	Abwägungsvorschläge																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="405 312 719 344">Fläche</th><th data-bbox="719 312 887 344">Lage</th><th data-bbox="887 312 1234 344">Wirkungspfadbezogene Bewertung</th></tr> <tr> <td></td><td></td><th data-bbox="887 344 1234 376">B-GW – Boden - Grundwasser</th></tr> <tr> <td></td><td></td><th data-bbox="887 376 1234 408">B-M – Boden - Mensch</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="405 408 719 488">07415-002 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA1</td><td data-bbox="719 408 887 488">Flst. 355/17, 750, 750/1, 750/8, 1044, 1046, 1046/2, 1046/3, 1046/4, 1046/6</td><td data-bbox="887 408 1234 488">B-GW: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5 B-M: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5</td></tr> <tr> <td data-bbox="405 488 719 632">07415-003 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA2</td><td data-bbox="719 488 887 632">Flst. 355/17, 750, 750/4, 750/5, 750/8, 750/10, 750/15, 750/16, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21</td><td data-bbox="887 488 1234 632">B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2</td></tr> <tr> <td data-bbox="405 632 719 871">07415-001 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Restfläche</td><td data-bbox="719 632 887 871">Flst. 735/4, 737/2, 750, 750/1, 750/2, 750/3, 750/4, 750/5, 750/6, 750/7, 750/8, 750/9, 750/11, 750/12, 750/13, 750/14, 750/15, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21</td><td data-bbox="887 632 1234 871">B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2</td></tr> </tbody> </table> Die Fläche des Bauabschnitt BA1 wurde nach Vorlage eines Abschlussberichtes und den dazugehörigen Unterlagen zur Beweissicherung umbewertet. Die Teilfläche BA2 wurde vorbereitet um eine Umbewertung der Fläche für den Wirkungspfad Boden – Grundwasser vorzunehmen, sobald der UBAB die entsprechenden Unterlagen vorliegen.	Fläche	Lage	Wirkungspfadbezogene Bewertung			B-GW – Boden - Grundwasser			B-M – Boden - Mensch	07415-002 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA1	Flst. 355/17, 750, 750/1, 750/8, 1044, 1046, 1046/2, 1046/3, 1046/4, 1046/6	B-GW: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5 B-M: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5	07415-003 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA2	Flst. 355/17, 750, 750/4, 750/5, 750/8, 750/10, 750/15, 750/16, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21	B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2	07415-001 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Restfläche	Flst. 735/4, 737/2, 750, 750/1, 750/2, 750/3, 750/4, 750/5, 750/6, 750/7, 750/8, 750/9, 750/11, 750/12, 750/13, 750/14, 750/15, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21	B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2	
Fläche	Lage	Wirkungspfadbezogene Bewertung																		
		B-GW – Boden - Grundwasser																		
		B-M – Boden - Mensch																		
07415-002 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA1	Flst. 355/17, 750, 750/1, 750/8, 1044, 1046, 1046/2, 1046/3, 1046/4, 1046/6	B-GW: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5 B-M: A (Ausscheiden) nach Sanierung, BN5																		
07415-003 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Teilfläche BA2	Flst. 355/17, 750, 750/4, 750/5, 750/8, 750/10, 750/15, 750/16, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21	B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2																		
07415-001 AS Emailierbetrieb Pfaudler Werke, Scheffelstraße 22 / Restfläche	Flst. 735/4, 737/2, 750, 750/1, 750/2, 750/3, 750/4, 750/5, 750/6, 750/7, 750/8, 750/9, 750/11, 750/12, 750/13, 750/14, 750/15, 750/17, 750/18, 750/19, 750/20, 750/21	B-GW: DU (Detailuntersuchung), BN2 B-M: DU (Detailuntersuchung), BN2																		
B 6 Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Straßen- und Radwegebau	wir verweisen auf unsere bereits abgegebene Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 98 "Schwetzinger Höfe" am 26.06.2024. Es bestehen weiterhin Bedenken für Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte 1381, 1382 und 1384. Die aktualisierte VU geht von zusätzlich weiteren 750 KFZ/Tag durch das Ärztehaus aus, die nach dem vom IB	Kenntnisnahme: Wie vom Landratsamt gefordert wurden Einzelbetrachtungen der Knotenpunkte durchgeführt und deren Ergebnisse im Gutachten von Juni 2023 sowie in der ergänzenden Stellungnahme von Oktober 2025 ausgeführt. Zusätzlich werden dem Landratsamt die																		

Behörden / TÖB	Anregungen	Abwägungsvorschläge
Mail vom 15.01.2026	BS gewählten VerteilermodeLL an unseren Knoten in entsprechender Anzahl ankommen sollen. Hier bestehen weiterhin Zweifel an den Verteilerquoten, da aus unserer Sicht defacto an unseren Knotenpunkten weitaus mehr zusätzliche Verkehre generiert werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ist der aktuellen VU nicht zu entnehmen, es werden lediglich die Ergebnisse dargelegt, woraus nicht die jeweiligen Entwicklungen in den bereits aktuell überlasteten Spitzenstunden hervorgehen. Insofern ist hier eine Einzelknotenpunktbetrachtung zu den jeweiligen Spitzenstunden erforderlich.	Berechnungsnachweise der durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Verfügung gestellt. Bezüglich der „Verteilquote“ wird darauf hingewiesen, dass an den maßgebenden Knotenpunkten mehrfach umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt wurden. Auf Grundlage der hieraus ermittelten Verteilung des Verkehrs an den Knotenpunkten bzw. im Straßennetz erfolgte auch die Verteilung des projektbezogenen Verkehrsaufkommens des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“.
	Insbesondere an der LSA 1384 Bellamar ist durch eine Einzelknotenpunktbetrachtung zur Abendspitzenstunde nachzuweisen, dass ohne weitere Maßnahmen die Verkehre abwickelbar sind. Nur zu behaupten, der Linksabbiegestreifen ist im Bestand bereits zu kurz, entbindet aus unserer Sicht einen Verkehrsplaner nicht aus der Pflicht, diese Situation mit den realistischen Mehrverkehren zu betrachten und ggf. zu dem Ergebnis zu kommen, dass aufgrund der durch das Bauvorhaben indizierten Mehrverkehre weitere Maßnahmen erforderlich sind. Im Schlimmsten Fall staut sich der Verkehr aufgrund des überstauten Linksabbiegestreifens bis zum Knoten 1081, was nur in einer Einzelknotenbetrachtung zu beurteilen ist.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts LSA 1384 Bellamar wurde mit dem Gesamtverkehrsaufkommen bestehend aus der Summe des projektbezogenen Neuverkehrsaufkommens und dem Bestandsverkehr für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde überprüft. Die Berechnungen haben ergeben, dass der Rückstau in Richtung des Knotenpunkts Heidelberger Straße/Bruchhäuser Straße (LSA 1381) geringer ist als der Knotenpunkt Abstand. Konkret heißt das, dass der Rückstau in Richtung der LSA 1381 ca. 130 m beträgt, wohingegen der Knotenpunkt Abstand bei ca. 310 m liegt. Somit ist davon auszugehen, dass keine gegenseitige Beeinflussung der Knotenpunkte auftreten.

	Gleiches gilt für die LSA 1381, die durch die geplante Signalisierung des Knotens Heidelberger Straße/ Scheffelstraße gebündelte Mehrverkehre auf der bereits aktuell überlasteten Süd-Nord-Beziehung abwickeln soll.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts wurde mit dem Gesamtverkehrsaufkommen bestehend aus der Summe des projektbezogenen Neuverkehrsaufkommens und dem Bestandsverkehr für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde überprüft. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen haben ergeben, dass der Knotenpunkt gemäß dem HBS 2015 in beiden Hauptverkehrszeiten die Qualitätsstufe C aufweist. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der Rückstau deutlich geringer ist als der Knotenpunktabstand. In der Süd-Nord-Richtung ergibt sich in beiden Hauptverkehrszeiten ein maximaler Rückstau von 63 m. Der Abstand zum Knotenpunkt Heidelberger Straße / Scheffelstraße beträgt mehr als 500 m. Somit kann keine gegenseitige Beeinflussung des Verkehrsablaufs am benachbarten Knotenpunkt auftreten.
	Ebenso verhält es sich für die LSA 1382, die mit den nachfolgenden LSA'en koordiniert ist. An diesem Knoten ist in der Betrachtung insbesondere die Situation Bruchhäuser Straße/ Lessingstraße mit zu beurteilen, sollte dieser Knoten eine Signalisierung erfordern, liegt diese nur ~ 150 m von der LSA1382 entfernt.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Der Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Lessingstraße weist nach dem HBS 2015 in der bestehenden Ausbauf orm (freier Verkehrsfluss) eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) auf. Somit ist eine Signalisierung nicht erforderlich. Der berechnete Rückstau mit einer Länge von 6 m beeinflusst die LSA 1382 (Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße/Nadlerstraße) nicht.
	Die Problematik dieser Knotenpunkte wurde auf der Videokonferenz am 05.09.2024 (Anhang) bereits besprochen, jedoch sind abschließende Maßnahmen bislang nicht fixiert. Und mit der Nutzungsänderung und den zusätzlichen Verkehren ergeben sich weitere Bedenken, die aus unserer Sicht Einzelknotenbetrachtungen erfordern, um	Kenntnisnahme: Die vom Landratsamt geforderten Leistungsfähigkeitsberechnungen in Form von Einzelknotenpunktbetrachtungen wurden bereits im Zuge des Gutachtens von Juni 2023 durchgeführt. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts (Signalisierung

	frühzeitig geeignete Maßnahmen für einen sichereren und flüssigen Verkehrsablauf zu berücksichtigen.	des Knotenpunkts 03 inkl. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring) weisen alle Knotenpunkte eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D) auf. Somit besteht eine ausreichende Reserve für eine Koordinierung.
	Sollten dem Straßenbaulastträger Mehrkosten nach § 20 StrG entstehen sind diese zu ersetzen.	Kenntnisnahme: Mehrkosten nach § 20 StrG sind nicht zu erwarten, da Eingriffe in die Straßenqualität nicht vorgesehen sind.
B 7 Landratsamt Rhein-Neckar- Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz Schreiben vom 15.01.2026	Es ist aufgrund der konkretisierten Gebäudeplanung eine Planänderung des Teilbereichs 3 des rechtskräftigen Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ erforderlich. Änderungen ergeben sich in den Festsetzungen bei der überbaubaren Fläche, der Gebäudehöhen und der Mindestfassadenlänge. Nach den Ausführungen des Gutachterbüros BIOPLAN können sämtliche grünordnerischen Festsetzungen des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ weiterhin umgesetzt werden. Insofern bestehen es zu diesem Aspekt aus von unserer Seite keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme.
	Die Vorschriften des besonderen Artenschutzes hinsichtlich besonders und streng geschützter Arten (§ 44 BNatSchG) sind stets zu beachten, insbesondere die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. Durch die Bebauungsplanänderung ergeben sich laut Fachbüro zudem keine Änderungen im Hinblick auf die Vorschriften des besonderen Artenschutzes. Die Bewertung ist nachvollziehbar. Neue, noch nicht berücksichtigte artenschutzrechtlich relevante Arten sind nicht zu erwarten.	Kenntnisnahme.

	Allerdings wurden uns die Monitoringberichte zu den Ersatzlebensstätten für Fledermäuse und Vögel für die Jahre 2024 und 2025 noch nicht vorgelegt. Gemäß unserer Stellungnahme vom 05.07.2024 zur Offenlage des zugrundeliegenden Bebauungsplanes „Schwetzinger Höfe“ musste das Monitoring aufgrund der bisherigen Monitoringergebnisse für die an den Standorten verbleibenden Kästen bis einschließlich 2025 verlängert werden. Für umgehängte Ersatzhabitate begann das vorerst 5-jährige Monitoring sogar neu. Die Monitoringberichte sind gemäß unserer Stellungnahme vom 05.07.2024 bis spätestens Ende Oktober des jeweiligen Monitoringjahres unaufgefordert zu übermitteln. Die Monitoringberichte für die Jahre 2024 und 2025 sind uns daher umgehend vorzulegen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass sich je nach Ergebnis daraus weitere Anforderungen an Artenschutzmaßnahmen ergeben können. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 05.07.2024. Des Weiteren fehlt noch die Mitteilung der neuen Standorte der Fledermauskästen Nr. 37 und 38. Auch dies bitten wir umgehend nachzuholen.	Der Anregung wird teilweise entsprochen: Der Monitoringbericht für die Brutperiode 2024 wurde am 12.02.2025 an Epple gesendet und an das Landratsamt weitergeleitet. Der Monitoringbericht für die Brutperiode 2025 steht noch aus. Bisher wurden die Nist-/Fledermauskästen an Bäumen nicht umgehängt, da keine Ausweichbäume gefunden werden konnten. Auch die Fledermauskästen am Bahnausbesserungswerk usw. konnten Mangels Alternativplätzen noch nicht umgehängt werden. Beides ist derzeit in Abstimmung und wird so bald wie möglich umgesetzt.
	Sofern eine rechtliche Sicherung aufgrund der Standorte der Ersatzlebensstätten erforderlich wurde, bitten wir auch diese vorzulegen.	Der Anregung wird entsprochen: Sobald die Ersatzstandorte feststehen und die Kästen umgehängt wurden, wird diese ggf. nachgereicht.
B 8 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21, Raumordnung	Mit der vorliegenden Planänderung soll der am 09.04.2025 beschlossene Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ in einem Teilbereich geändert und damit an die konkretisierte Gebäudeplanung angepasst werden. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 0,65 ha am südwestlichen Rand des Bebauungsplangebiets. Die Anpassungen betrifft eine geringfügige Erhöhung der überbaubaren	Kenntnisnahme.

Mail vom 12.01.2026	Grundstücksflächen, eine Erhöhung der Zahl der Vollgeschosse und der Gebäudehöhe, die Bauweise und die Mindestfassadenlänge.	
	In der Raumnutzungskarte zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar ist der betreffende Bereich als „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe“ dargestellt. Belange der Raumordnung stehen der Planung demnach nicht entgegen.	Kenntnisnahme.
	Wir weisen darauf hin, dass auf S. 26 der Planbegründung als Quelle für den Regionalplan der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim genannt ist - dies ist aber der Verband Region Rhein-Neckar.	Kenntnisnahme: Die Quelle des Regionalplans wird entsprechend korrigiert.
	Im gültigen Flächennutzungsplan ist der betreffende Bereich als gemischte Baufläche dargestellt. Die bisherige Festsetzung als Urbanes Gebiet gem. § 6a BauNVO ist von der Planänderung nicht berührt. Demnach ist die Planung gem. § 8 II BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.	Kenntnisnahme.
	Weitere Hinweise oder Anregungen werden nicht vorgetragen.	Kenntnisnahme.
B 9 Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart Schreiben vom 08.12.2025	vielen Dank für die Beteiligung des Landesamts für Denkmalpflege als Träger öffentlicher Belange im oben genannten Verfahren. Aus denkmalfachlicher Sicht bestehen zu der Planung in vorliegender Form keine Bedenken. Archäologische Kulturdenkmale sind entweder nicht betroffen oder wegen der Geringfügigkeit der zu erwartenden Bodeneingriffe nicht gefährdet.	Kenntnisnahme.

	Seitens der Archäologischen Denkmalpflege bitten wir um Berücksichtigung der Regelungen der §§ 20 und 27 DSchG: Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Zuwiderhandlungen werden gem. §27 DSchG als Ordnungswidrigkeiten geahndet. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Baufirmen sollten hierüber schriftlich in Kenntnis gesetzt werden. Wir bitten diesen Hinweis in die Planunterlagen, sofern nicht bereits enthalten, zu übernehmen.	Kenntnisnahme: Der Hinweis ist bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 98 „Schwetzinger Höfe“ enthalten.
	Seitens der Bau- und Kunstdenkmalpflege bestehen nach aktuellem Sachstand keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme.
B 10 Deutsche Telekom Technik GmbH Mail vom 17.12.2025	vielen Dank für die Beteiligung am Bebauungsplanverfahren. Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.	Kenntnisnahme.

	Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Seitens der Telekom bestehen derzeit keine Einwände zum Bebauungsplanentwurf "Schwetzinger Höfe", 1. Änderung". Im o. a. Plangebiet befinden sich aktuell noch keine Telekommunikationslinien der Telekom.	Kenntnisnahme.
B 11 Nachbarschaftsverband Mannheim-Heidelberg Schreiben vom 08.01.2026	wir bedanken uns für die Beteiligung an oben genanntem Verfahren. Die Änderung des Bebauungs-plans wird im Zuge einer Konkretisierung der Vorhaben erforderlich. Eine Änderung der Art der Nutzung erfolgt nicht. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.	Kenntnisnahme.
B 12 Gemeinde Ketsch Mail vom 23.12.2025	wir bedanken uns für die Beteiligung an o.g. Verfahren. Seitens der Gemeinde Ketsch werden hierzu keine Anregungen oder Bedenken geäußert.	Kenntnisnahme.
B 13 Gemeinde Plankstadt Schreiben vom 15.12.2025	1. Ausgangslage Die Stadt Schwetzingen führt derzeit das Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ durch. Die wesentlichen Änderungen — insbesondere der Ausbau der medizinischen Nutzungen — führen zu einem signifikant erhöhten Verkehrsaufkommen im Prognosefall. Die Verkehrsuntersuchung wurde aktualisiert und bildet die Grundlage der Beteiligung der Nachbargemeinden. Plankstadt sowie die Gemeinden Oftersheim, Ketsch und Hockenheim sind über die Verkehrsachsen L 630 (Bruchhäuser Straße), Südtangente, Odenwaldring und	Kenntnisnahme.

	Scheffelstraße unmittelbar von der künftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen. Der Gemeinderat Plankstadt hat im Beteiligungsverfahren zum Bebauungsplan Schwetzingen Höfe bereits deutlich auf die bestehende Belastungssituation hingewiesen und die Sorge über eine deutliche Verschlechterung der bisher schon unbefriedigenden Situation hingewiesen, insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit des Kreiskrankenhauses.	
	2. Bedenken der Gemeinde Plankstadt Die Gemeinde Plankstadt stellt die städtebauliche Entwicklung in Schwetzingen nicht infrage, vielmehr wird seitens der Gemeinde Plankstadt diese auch, in Teilen, positiv bewertet. Insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger von Plankstadt kann die fuß- und radläufige Erreichbarkeit eines modernen Ärztehauses in der Nachbarstadt erhebliche Vorteile in Bezug auf die wohnortnahe medizinische Versorgung bieten. Dies kann aber auch mögliche negative Auswirkungen auf die medizinische Versorgungsstruktur der Region nach sich ziehen. Zum einen könnte die Etablierung eines größeren Ärztezentrums in Schwetzingen die Position des ohnehin bereits durch strukturelle Herausforderungen geschwächten Kreiskrankenhauses Schwetzingen (GRN-Kliniken) weiter beeinträchtigen. Zum anderen besteht die Besorgnis, dass die geplante Einrichtung zu einer Abwanderung ansässiger Ärzte aus Plankstadt führen könnte, wodurch die lokale medizinische Versorgung beeinträchtigt werden könnte. Weiterhin sieht die Verwaltung aber auch erhebliche verkehrliche Auswirkungen auf das interkommunale Netz, die offen benannt werden müssen. Die Südtangente wurde	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Zulässigkeit eines Ärztehauses war bereits mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Schwetzingen Höfe“ möglich und ist nicht Gegenstand dieser Bebauungsplanänderung. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden im Rahmen der verkehrlichen Stellungnahme (BS Ingenieure 10.10.2025) untersucht. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Ergebnisse der Untersuchung für das angepasste Nutzungskonzept (Ärztehaus) trotz des höheren Tagesverkehrsaufkommens weitestgehend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung vom Juni 2023 entsprechen.

	nicht von der Stadt Schwetzingen, sondern als überörtliche Verkehrsmaßnahme finanziert und errichtet. Das in erheblicher Größe geplante Ärztehaus sollte zudem möglichst nicht zu negativen Effekten für das über die Kreisumlage gemeinschaftlich finanzierte Ärztehaus am Kreiskrankenhaus Schwetzingen oder bereits niedergelassene Ärzte in den umliegenden Kommunen führen.	
	Die zentralen Bedenken zum Thema Verkehr sind: a) Erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Auswirkungen auf alle Nachbargemeinden Das projektbezogene Verkehrsaufkommen steigt auf rund 4.350 Kfz/24 h — etwa 750 Fahrzeuge mehr täglich als ursprünglich erwartet. Diese Mehrbelastung betrifft nicht nur Schwetzingen, sondern den gesamten Verkehrsraum zwischen Plankstadt, Oftersheim, Ketsch und Hockenheim. Die Südtangente ist hierbei die zentrale Verkehrsader. Sie verbindet Plankstadt und Oftersheim mit Ketsch, Hockenheim und dem Verkehrsknotenpunkt B 36/B 535. Bereits heute ist diese Achse oft an der Leistungsgrenze. Eine Umfahrung ist möglich, aber mit sehr langen Umwegen beispielsweise über die BAB 6 verbunden. Viel eher werden bei Stau Schleichwege beispielsweise durch Oftersheim oder die Karlsruher Straße in Schwetzingen genutzt. Hinzu kommen gutachterliche Kniffe und Berechnungen, die sich in der Realität bereits heute abweichend darstellen. Beispielsweise bildet der Idealzustand eines Normalwerktages komplexe Verkehrslagen wie Umleitungen, Baustellen, Schulverkehr, Störungen oder besondere Patientenfrequenzen nicht ab — obwohl diese im realen Betrieb bereits aktuell maßgeblich auftreten. Das	Der Anregung wird nicht entsprochen: Für alle untersuchten Knotenpunkte wird trotz des zusätzlichen Verkehrsaufkommens eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt. Lediglich am Knotenpunkt 03 (Heidelberger Straße/ Scheffelstraße) auf Oftersheimer Gemarkung ist hierfür eine Anpassung der Betriebsform (Signalisierung des Knotenpunktes) erforderlich. Mit einer Signalisierung wird am Knotenpunkt 03 dann die Qualitätsstufe C (befriedigend) erreicht. Zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsqualität bei Umsetzung des Planungsangebotes des Bebauungsplanes Nr. 98 „Schwetzingen Höfe“ wird eine interkommunale Vereinbarung mit der Gemeinde Oftersheim geschlossen, welche Verkehrssteuerung und Kostentragung bezogen auf den Knotenpunkt 3 regelt. Diese Signalisierung wird im Bedarfsfall umgesetzt werden, um ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten.

	Gutachten weist zudem selbst darauf hin, dass die gegenseitige Beeinflussung der eng beieinanderliegenden Knotenpunkte nicht berücksichtigt wurde. Die betroffene Achse Südtangente — Odenwaldring — Scheffelstraße — Heidelberger Straße ist jedoch ein funktional zusammenhängender Verkehrsstrang, wobei Rückstau- und Blockierungseffekte maßgeblich für die tatsächliche Leistungsfähigkeit sind. Bereits heute ohne Bebauung kommt es durch die für die sehr häufig genutzten Querungshilfen für den Rad- und Fußverkehr am Kreisverkehr zu deutlichen Rückstausituationen.	Die Spitzenstunden der Verkehrsnachfrage eines Ärztehauses liegen in der Realität nicht deckungsgleich mit den Spitzenstunden der sonstigen Verkehrsnachfrage. Um eine Sicherheit gegen mögliche Überlastungen zu erreichen, wurden die Spitzenstunden der verschiedenen Nutzungen als zeitgleich stattfindend kumuliert. Grundlage der Bewertung bildet der Normalwerktag, der nicht durch besondere Ereignisse (Ferientage, Feiertage, Umleitungen, Baustellen etc.) geprägt ist. Dieser Ansatz entspricht den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Die Pendler- und Schulverkehre sind somit in den Analysebelastungswerten abgebildet bzw. enthalten. Die Dimensionierung und Überprüfung von Verkehrsanlagen erfolgt nach HBS 2015 auf der Grundlage eines durchschnittlichen täglichen Verkehrs an Werktagen und nicht auf Basis der Verkehrsmengen bei Sonderereignissen (Baustellen, Umleitungen etc.). Am bestehenden Kreisverkehr wurden die Rad- und Fußverkehrsmengen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde erhoben und in den Leistungsfähigkeitsberechnungen des Prognose-Nullfall 2035 und des Prognose-Planfall 2035 berücksichtigt. Der Knotenpunkt 01 weist im Prognose-Planfall 2035 in beiden
--	--	--

		Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D) auf.
	b) Überlastungsgefahren und drohende Verkehrskollaps-Effekte Die Untersuchung zeigt schon ohne Berücksichtigung von Verkettungseffekten Qualitätsstufen D und E an mehreren Knotenpunkten. Diese Werte bedeuten in der Praxis, dass sich Verkehrsabläufe mit hoher Wahrscheinlichkeit instabil entwickeln. Unter realen Bedingungen drohen Rückstaus auf der Südtangente, dem Odenwaldring und der L 630 — mit unmittelbaren Auswirkungen auf: — die Ortsdurchfahrten in Oftersheim (Schleichverkehre), — die Verbindung Plankstadt-Ketsch, — die Verbindung Plankstadt-Hockenheim (über Südtangente > B 535), — die Erreichbarkeit des GRN-Krankenhauses.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Lediglich an <u>einem</u> Knotenpunkt (Heidelberger Straße/Scheffelstraße) ergibt sich nach dem HBS 2015 mit der bestehenden Ausbauform im nachmittäglichen Zeitbereich die Verkehrsqualität der Stufe E (mangelhaft). Mit der im Maßnahmenkonzept vorgeschlagenen Signalisierung und Koordinierung wird am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Scheffelstraße in beiden Spitzenstunden die Qualitätsstufe C (befriedigend) erreicht. Aufgrund der im Prognose-Planfall 2035 errechneten Knotenpunktleistungsfähigkeiten ist nicht mit Ausweichverkehr ins untergeordnete Straßennetz zu rechnen. Zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsqualität bei Umsetzung des Planungsangebotes des Bebauungsplanes Nr. 98 „Schwetzinger Höfe“ wird eine interkommunale Vereinbarung mit der Gemeinde Oftersheim geschlossen, welche Verkehrssteuerung und Kostentragung bezogen auf den Knotenpunkt 3 regelt. Diese Signalisierung wird im Bedarfsfall umgesetzt werden, um ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten.
	c) Unerwünschte Schleichverkehre durch Oftersheim und Schwetzingen	

	Die Südtangente wurde vom Land Baden-Württemberg ausdrücklich dafür errichtet, überörtliche Verkehrsströme aufzunehmen und Wohnlagen in Oftersheim und Schwetzingen zu entlasten. Wenn diese Achse künftig überlastet ist, verlagert sich erfahrungsgemäß Verkehr aus Richtung Plankstadt nach Ketsch und nach Hockenheim über die Wohnstraßen Oftersheims. Vermehrt würde ebenso wieder die Verbindung am Schlossplatz und der Karlsruher Straße genutzt werden. Diese Straßen sind zur Aufnahme dieser Mengen nur bedingt geeignet, zudem verliert die Südtangente damit die eigentliche Funktion, die Ortslagen in Schwetzingen und Oftersheim zu entlasten.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Berechnungen zu den an den maßgebenden Knotenpunkten erreichbaren Verkehrsqualitäten haben ergeben, dass in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Leistungsfähigkeiten zur Verfügung stehen. Daher ist nicht davon auszugehen, dass die Südtangente künftig überlastet sein wird.
	d) Bedeutung der Achse für die Rettungswege Die Zufahrt zum GRN-Kreiskrankenhaus verläuft über Südtangente, Heidelberger Straße, Scheffelstraße und L 630. Eine verkehrliche Verschlechterung würde die Einsatzzeiten von Rettungsdienst und Notarzt negativ beeinflussen und betrifft daher die Daseinsvorsorge aller Gemeinden zwischen Plankstadt und Ketsch/Hockenheim.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Aus den gesetzlichen Vorschriften zu den Anfahrtszeiten von Rettungsfahrzeugen ergibt sich Folgendes: Die Rettungszeit (Hilfsfrist) ist definiert als Dauer zwischen dem Eintreffen des Notrufs in einer Leitstelle und dem Eintreffen adäquater Hilfe am Einsatz/Unfallort. In Baden-Württemberg beträgt diese Frist 10 bis 15 Minuten. In der Hilfsfrist <u>nicht</u> enthalten ist die Fahrdauer vom Einsatz- bzw. Unfallort bis zum nächstgelegenen Krankenhaus. Bekannt ist, dass Rettungsfahrzeuge nicht aus der GRN-Klinik in Schwetzingen zu Rettungseinsätzen fahren, sondern von zentralen Einsatzstellen aus Mannheim, Heidelberg und Ketsch. Dies ist ein von anderen Kliniken im Raum Ludwigsburg bekanntes Szenario. Anhand der räumlichen Verteilung der Einsatzstellen stellt sich aus unserer Sicht die Situation somit so dar, dass Einsatzfahrzeuge nur in Ausnahmefällen die Südtangente befahren müssen. Die möglichen Einsatzorte in Plankstadt

		(und Schwetzingen sowie in Oftersheim) sind über andere Routen wesentlich besser zu erreichen. Selbst wenn die Notwendigkeit besteht, die Südtangente zu nutzen, muss dies nicht zwangsläufig oder regelmäßig mit dem Zustand eines Verkehrsstaus in der Unterführung in Richtung Kreisverkehr zusammentreffen. Ein Stau in der Unterführung, der beide Fahrtrichtungen gleichzeitig betrifft, ist nach Einschätzung des Verkehrsgutachters nahezu auszuschließen. Vom Verkehrsgutachter wurde geprüft, welche zusätzlichen Wartezeiten an den von ihm untersuchten Knotenpunkten im Vergleich zu heutigem und künftigen Verkehrszustand entstehen. In den künftigen Verkehrsmengen sind die zusätzlichen Verkehre des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“ enthalten. Entsprechend den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen ergibt sich durch den zusätzlichen Verkehr des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“ entlang der potenziellen Fahrtroute nach Plankstadt lediglich am Knotenpunkt Kreisverkehr Südtangente/Odenwaldring/Scheffelstraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde des Normalwerktags eine Veränderung der Verkehrsqualität (QSV) von Stufe B (gut) auf Stufe D (ausreichend). Die anderen Knotenpunkte entlang den Straßenzügen Bruchhäuser Straße (L 630), Odenwaldring und Südtangente weisen zwischen dem Prognose-Nullfall 2035 und dem Prognose-Planfall 2035 keine Veränderung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) auf.
--	--	---

		Beim Vergleich der Wartezeiten ergibt sich entlang der maßgebenden Knotenpunkte entlang des Streckenzuges Südtangente – Odenwaldring – Bruchhäuser Straße in der morgendlichen Spitzenstunde eine um 16 Sekunden und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine um 33 Sekunden höhere Wartezeit. Diese Werte gelten jedoch nur in den Spitzenstunden des Normalwerktags und ausschließlich für (Rettungs-)Fahrzeuge, die sich wie „normale“ Verkehrsteilnehmer ohne Wahrnehmung von Sonderrechten (Blaulicht, Martinshorn) verhalten. Nach Ermessen des Verkehrsgutachters entstehen bei (Rettungs-) Fahrzeugen mit Sonderrechten deutlich geringere zusätzliche Wartezeiten. Nach gutachterlicher Einschätzung ist es auch möglich, innerhalb der Unterführung im Falle eines beidseitigen Staus die gesetzlich vorgeschriebene Rettungsgasse zu bilden. Für die Nebenverkehrszeiten ist davon auszugehen, dass sich im Vergleich von heutigem und künftigem Zustand keine relevanten Fahrtzeitverlängerungen für „normale“ Verkehrsteilnehmer und damit auch für Rettungsfahrzeuge ergeben.
	3. Einordnung und weitergehende Anregung Die Gemeinde Plankstadt weist darauf hin, dass der Gemeinderat bereits im Rahmen vorheriger Beteiligungsverfahren auf die problematische Verkehrssituation hingewiesen hat. Die nun vorliegenden Prognosen bestätigen und verstärken diese Bedenken. Vor diesem Hintergrund regt die Gemeinde Plankstadt an, frühzeitig bauliche und verkehrsstrukturelle Maßnahmen zu	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Berechnungen zu den erreichbaren Verkehrsqualitäten an den maßgebenden Knotenpunkten haben ergeben, dass

	planen, die geeignet sind, den sich abzeichnenden Verkehrskollaps auf den Hauptachsen zu verhindern bzw. abzumildern. Dazu können perspektivisch beispielsweise gehören: — Knotenpunktoptimierungen, — Entzerrung der Verkehrsströme durch zusätzliche Abbiegeader Bypass-Spuren, — Reduzierung der Querungen von Fuß- und Radverkehr durch bauliche Lösungen. Diese Anregung erfolgt ausdrücklich kooperativ und im gemeinsamen Interesse einer funktionierenden interkommunalen Verkehrsinfrastruktur.	in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Leistungsfähigkeiten zur Verfügung stehen. Daher ist nicht davon auszugehen, dass die Südtangente künftig überlastet sein wird.
	Beschlussvorschlag Die Gemeinde Plankstadt nimmt zum Bebauungsplan „Schwetzingen Höfe — 1. Änderung“ Stellung und weist auf die dargestellten verkehrlichen Auswirkungen für Plankstadt, Oftersheim, Ketsch und Hockenheim hin. Der Gemeinderat unterstreicht seine bereits geäußerten Bedenken zur Verkehrssituation und regt an, im weiteren Verfahren bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Südtangente und der angrenzenden Knotenpunkte zu prüfen und bis zum Zielzustand 2035 auch zu realisieren, falls sich die Bedenken des Gemeinderats bestätigen.	Kenntnisnahme.
	Geänderter Beschlussvorschlag Die Gemeinde Plankstadt nimmt zum Bplan „Schwetzingen Höfe“, 1. Änderung“ Stellung und weist auf die dargestellten verkehrlichen Auswirkungen für Plankstadt, Oftersheim, Ketsch u. Hockenheim hin. Der	

	Gemeinderat unterstreicht seine bereits geäußerten Bedenken zur Verkehrssituation und regt an, im weiteren Verfahren bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Südtangente und der angrenzenden Knotenpunkte zu prüfen und bis zum Zielzustand 2035 auch zu realisieren, falls sich die Bedenken des Gemeinderats bestätigen. In der Sitzung wurden zusätzlich Bedenken zur Zunahme des ruhenden Verkehrs in dem quartiersumliegenden Bereich geäußert, der sich negativ auf die Sicherheit der Schulwege auswirkt. Ebenfalls wies der Gemeinderat auf die Bedeutung funktionierender Rettungswege hin.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Da der Stellplatzbedarf der projektierten Nutzungen auf dem Areal der Schwetzingen Höfe gedeckt wird, ist nicht davon auszugehen, dass Parksuchverkehr in die umliegenden Wohngebiete verdrängt wird.
	Beschluss Geändert beschlossen: Ja 20 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0.	Kenntnisnahme.
B 14 Vodafone West GmbH Mail vom 15.12.2025	Ihre Anfrage wurde zur Weiterbearbeitung an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet, die sich bei Bedarf mit Ihnen zu gegebener Zeit in Verbindung setzen wird.	Kenntnisnahme.
	Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite: https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html Dort kann man sich einmalig registrieren lassen und Planauskünfte einholen. Bitte beachten Sie:	Kenntnisnahme.

	Es müssen aktuell immer zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH angefordert werden.	
B 15 Stadt Mannheim Mail vom 15.12.2025	die Durchsicht der Planunterlagen hat ergeben, dass die öffentlichen Belange der Stadt Mannheim durch den Bebauungsplan-Entwurf in Schwetzingen nicht berührt werden. Wir werden deshalb derzeit keine Anregungen oder Bedenken in das Planverfahren einbringen.	Kenntnisnahme.
B 16 Stadt Eppelheim Brief vom 14.01.2026	gegen die Aufstellung des Bebauungsplans "Schwetzinger Höfe", 1. Änderung & örtliche Bauvorschriften bestehen seitens der Stadt Eppelheim keine Einwände. Eigene Planungen oder sonstige Maßnahmen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan von Bedeutung sein können, sind nicht beabsichtigt.	Kenntnisnahme.
B 17 Polizeipräsidium Mannheim Mail vom 15.01.2026	zu dem im Betreff genannten Bebauungsplan sind beim derzeitigen Stand weder Bedenken noch Anregungen vorzubringen.	Kenntnisnahme.
B 18 Gemeinde Oftersheim Brief vom 21.01.2026	wir bedanken uns für die Beteiligung am 0.g. Verfahren zur 1. Änderung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“. Die Stadt Schwetzingen hat die Gemeinde Oftersheim in die Entwicklung des Baugebietes „Schwetzinger Höfe“ von Anfang an eingebunden.	Kenntnisnahme.

	Die Gemeinde Oftersheim erkennt die städtebauliche Planungshoheit der Stadt Schwetzingen an und wird sich daher auch nicht inhaltlich zu der geplanten 1. Änderung des Bebauungsplanes „Schwetzinger Höfe“ äußern. Mit der vorgesehenen Anpassung des Nutzungskonzeptes sind allerdings auch deutliche Auswirkungen auf die Verkehrsprognose 2035 verbunden. Bereits durch den Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ zeichnete sich für die Gemeinde Oftersheim im Bereich des Knotenpunktes 03 eine deutliche Verschlechterung ab und es konnte hierfür bislang noch keine abschließende Lösung gefunden werden.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Das Maßnahmenkonzept des Gutachtens von Juni 2023 enthält den Vorschlag, den Knotenpunkt 03 mit einer Vollsignalisierung auszustatten und mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring zu koordinieren. Durch eine Signalisierung des Knotenpunktes 03 wird an diesem befriedigende Verkehrsqualitäten (Qualitätsstufe C) erreicht. Zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsqualität bei Umsetzung des Planungsangebotes des Bebauungsplanes Nr. 98 „Schwetzinger Höfe“ wird eine interkommunale Vereinbarung mit der Gemeinde Oftersheim geschlossen, welche Verkehrssteuerung und Kostentragung bezogen auf den Knotenpunkt 3 regelt. Diese Signalisierung wird im Bedarfsfall umgesetzt werden, um ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten.
	Die bisher vorgebrachten Hinweise und Stellungnahmen der Gemeinde Oftersheim haben bezüglich der verkehrlichen Situation noch kein abschließendes Ergebnis erfahren und wurden im Beteiligungsverfahren in der Regel vollumfänglich abgewogen — ohne eine tatsächliche Berücksichtigung oder Zusicherung.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Das Verkehrsgutachten von Juni 2023 sowie die Stellungnahme von Oktober 2025 zeigen auf, dass alle maßgebenden Knotenpunkte unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts (Signalisierung des Knotenpunktes 03 inkl. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten aufweisen.

	Durch das neue Nutzungskonzept wird das projektbezogene Verkehrsaufkommen auf rund 4.350 Kfz/24 h steigen, was einer Zunahme von etwa 750 Kfz/ 24 h entspricht und eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um ca. 17 % bedeutet. Dieser Umstand, sowie die konkreten Auswirkungen auf den Knotenpunkt 03 auf Oftersheimer Gemarkung, begründen die nachfolgenden Ausführungen:	Kenntnisnahme: Alle maßgebenden Knotenpunkte des Untersuchungs Bereichs weisen unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts (Signalisierung des Knotenpunkts 03 inkl. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ (inkl. neuem Nutzungskonzept) mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten auf.
	a) Verkehrsentwicklung allgemein: Die durch die Änderung des Nutzungskonzeptes zusätzlich zu erwartende Mehrbelastung durch das Verkehrsaufkommen betrifft nicht nur Schwetzingen, sondern den gesamten Verkehrsraum zwischen Oftersheim, Plankstadt, Ketsch und Hockenheim. Die Südtangente ist hierbei die zentrale Verkehrsader. Sie verbindet Oftersheim und Plankstadt mit Ketsch, Hockenheim und dem Verkehrsknotenpunkt B 36/B 535. Bereits heute ist diese Achse oft an der Leistungsgrenze. Eine Umfahrung ist möglich, aber mit sehr langen Umwegen verbunden (z.B. über die A 6). Bei einem Stau werden daher häufig Schleichwege, beispielsweise durch Oftersheim oder die Karlsruher Straße in Schwetzingen, genutzt. Hinzu kommen gutachterliche Kniffe und Berechnungen, die sich in der Realität bereits heute abweichend darstellen. Beispielsweise bildet der Idealzustand eines Normalwerktages komplexe Verkehrslagen wie Umleitungen, Baustellen, Schulverkehr, Störungen oder besondere Patientenfrequenzen nicht ab — obwohl diese im realen Betrieb bereits aktuell maßgeblich auftreten. Das	Der Anregung wird nicht entsprochen: Die Spitzenstunden der Verkehrsnachfrage eines Ärztehauses liegen in der Realität nicht deckungsgleich mit den Spitzenstunden der sonstigen Verkehrsnachfrage. Um eine Sicherheit gegen mögliche Überlastungen zu erreichen, wurden die Spitzenstunden der verschiedenen Nutzungen als zeitgleich stattfindend kumuliert. Grundlage der Bewertung bildet der Normalwerktag, der nicht durch besondere Ereignisse (Ferientage, Feiertage, Umleitungen, Baustellen etc.) geprägt ist. Dieser Ansatz entspricht den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Die Pendler- und Schulverkehre sind somit in den Analysebelastungswerten abgebildet bzw. enthalten. Die Dimensionierung und Überprüfung von Verkehrsanlagen erfolgt nach HBS 2015 auf der Grundlage eines durchschnittlichen täglichen Verkehrs an Werktagen und nicht auf Basis der

	Gutachten weist zudem selbst daraufhin, dass die gegenseitige Beeinflussung der eng beieinanderliegenden Knotenpunkte nicht berücksichtigt wurde, Die betroffene Achse Südtangente — Odenwaldring — Scheffelstraße — Heidelberger Straße ist jedoch ein funktional! zusammenhängender Verkehrsstrang, wobei Rückstau- und Blockierungseffekte maßgeblich für die tatsächliche Leistungsfähigkeit sind. Die Untersuchung zeigt schon ohne Berücksichtigung von Verkettungseffekten Qualitätsstufen „D“ und „E“ an mehreren Knotenpunkten. Diese Werte bedeuten in der Praxis, dass sich Verkehrsabläufe mit hoher Wahrscheinlichkeit instabil entwickeln. Unter realen Bedingungen drohen Rückstaus auf der Südtangente, dem Odenwaldring und der L 630 — mit unmittelbaren Auswirkungen auf: — die Ortsdurchfahrten in Oftersheim (Schleichverkehre), — die Verbindung Plankstadt-Ketsch, — die Verbindung Plankstadt-Hockenheim (über Südtangente —.B 535), — die Erreichbarkeit des GRN-Krankenhauses.	Verkehrsmengen bei Sonderereignissen (Baustellen, Umleitungen etc.). Am bestehenden Kreisverkehr wurden die Rad- und Fußverkehrsmengen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde erhoben und in den Leistungsfähigkeitsberechnungen des Prognose-Nullfall 2035 und des Prognose-Planfall 2035 berücksichtigt. Die Verkehrssituation am Kreisverkehr wurde in der Stellungnahme von Oktober 2025 thematisiert. Es wird kein Handlungsbedarf festgestellt. Mit der Qualitätsstufe D wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt. Der Knotenpunkt 01 weist somit auch mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ in beiden Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D) auf. Lediglich an <u>einem</u> Knotenpunkt (Heidelberger Straße/Scheffelstraße) ergibt sich in der bestehenden Ausbaufom im nachmittäglichen Zeitbereich die Verkehrsqualität der Stufe E (mangelhaft) nach dem HBS 2015. Mit der im Maßnahmenkonzept vorgeschlagenen Signalisierung und Koordinierung wird am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Scheffelstraße in beiden maßgebenden Zeitbereichen die Stufe C (befriedigend) erreicht. Aufgrund der im Prognose-Planfall 2035 errechneten Knotenpunktleistungsfähigkeiten ist <u>nicht</u> mit Ausweichverkehr ins untergeordnete Straßennetz zu rechnen.
--	---	---

	b) Unerwünschte Schleichverkehre durch Oftersheim und Schwetzingen Die Südtangente wurde vom Land Baden-Württemberg ausdrücklich dafür errichtet, überörtliche Verkehrsströme aufzunehmen und Wohnlagen in Oftersheim und Schwetzingen zu entlasten. Wenn diese Achse künftig überlastet ist, verlagert sich erfahrungsgemäß Verkehr aus Richtung Plankstadt nach Ketsch und nach Hockenheim über die Wohnstraßen Oftersheims. Vermehrt würde ebenso wieder die Verbindung am Schlossplatz und der Karlsruher Straße genutzt werden. Diese Straßen sind zur Aufnahme dieser Mengen nur bedingt geeignet, zudem verliert die Südtangente damit die eigentliche Funktion, die Ortslagen in Schwetzingen und Oftersheim zu entlasten.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Alle maßgebenden Knotenpunkte des Untersuchungsbereichs weisen unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts (Signalisierung des Knotenpunkts 03 inkl. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten auf. Somit ist <u>nicht</u> mit Ausweichverkehr ins untergeordnete Straßennetz zu rechnen.
	c) Knotenpunkt 01: Bereits heute (ohne die geplante Aufsiedlung) kommt es am Kreisverkehr durch die sehr häufig genutzten Querungshilfen für den Rad- und Fußverkehr zu deutlichen Rückstausituationen. Die Gemeinde sieht hier insbesondere für den Schülerverkehr ein erhöhtes Risiko. Bei den bisherigen Stellungnahmen wurde dieser Punkt durch die Stadt Schwetzingen jeweils mit dem Argument abgewogen, dass dieses Problem nicht im Rahmen des Bebauungsplans, sondern durch ein städtebauliches Gesamtkonzept gelöst werden soll. Dies wird seitens der Gemeinde Oftersheim abweichend gesehen. Die Verkehrsuntersuchung ist die Grundlage für den Bebauungsplan und Probleme sollten nicht weiter vertagt werden, zumal die Frist zur Einreichung einer Klage gegen den am 09. April 2025 erfolgten Satzungsbeschluss in weniger als drei Monaten ablaufen wird.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Am bestehenden Kreisverkehr wurden die Rad- und Fußverkehrsmengen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde erhoben und in den Leistungsfähigkeitsberechnungen des Prognose-Nullfalls 2035 und des Prognose-Planfalls 2035 berücksichtigt. Der Knotenpunkt 01 weist auch mit den einberechneten Fuß- und Radverkehrsmengen im Prognose-Planfall in beiden Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe D) auf.

	d) Knotenpunkt 03: Der Kreuzungsbereich weist im Prognose-Nullfall morgens eine Einstufung in die Kategorie „C“ und nachmittags in die Kategorie „D“ aus und könnte somit unverändert weiterbetrieben werden. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, das dem Prognosefall 2035 zu Grunde gelegt wird, verschlechtert sich der Knotenpunkt allerdings morgens von „C“ auf „D“ und nachmittags von „D“ auf „E“. Das Verkehrsgutachten empfiehlt daher den Einbau einer Lichtsignalanlage und geht in der Folge davon aus, dass sowohl morgens als auch nachmittags die Kategorie „C“ erreicht werden kann. Leider ist davon auszugehen, dass das vorhandene Stauraumangebot am Knotenpunkt 03 den erforderlichen Stauraumbedarf nicht abdecken wird, so dass es zu einer Überstauung des benachbarten signalisierten Knotenpunktes Heidelberger Straße/ Hardtwaldring kommt. In der Folge müssen die Knotenpunkte zwingend miteinander koordiniert werden. Eine abschließende Untersuchung der Folgen einer solch koordinierten Schaltung gibt es bislang noch nicht. Die Gemeinde Oftersheim geht davon aus, dass sich diese Situation nicht ohne Weiteres durch die reine Installation einer Ampelanlage in diesem Kreuzungsbereich bereinigen lassen wird. Vielmehr sind hier weitergehende Untersuchungen notwendig, die die konkreten Auswirkungen auf die Heidelberger Straße und den Hardtwaldring berücksichtigen. Der vorliegende Prognosefall 2035 muss durch eine Prognose zur Entwicklung des PHV (Patrick-Henry-Village) ergänzt werden. Sofern in diesem Bereich mit einer	Der Anregung wird entsprochen: Die Empfehlung im Gutachten von Juni 2023 lautet, den Knotenpunkt 03 zu signalisieren und aufgrund des geringen Abstands mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/ Hardtwaldring zu koordinieren. Zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsqualität bei Umsetzung des Planungsangebotes des Bebauungsplanes Nr. 98 „Schwetzinger Höfe“ wird eine interkommunale Vereinbarung mit der Gemeinde Oftersheim geschlossen, welche Verkehrssteuerung und Kostentragung bezogen auf den Knotenpunkt 3 regelt. Diese Signalisierung wird im Bedarfsfall umgesetzt werden, um ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten.
--	--	---

	Aufsiedlung in der geplanten Größenordnung zu rechnen ist, würde dies sehr wahrscheinlich den endgültigen Kollaps des Kreuzungsbereichs 03 bedeuten. Daher gilt es im Vorfeld alle Möglichkeiten auszuschöpfen und lenkbare Verkehre eben nicht über diesen Kreuzungsbereich 03 zu führen.	Die neu hinzukommenden Nutzungen auf dem Areal der PHV sind nicht zu berücksichtigen, da diese planungsrechtlich nicht verfestigt ist und kein verbindliches Nutzungskonzept vorliegt.
	Die Gemeinde Oftersheim sieht es für dringend notwendig an, dass die Stadt Schwetzingen zunächst auf der eigenen Gemarkung verkehrslenkende und verkehrsoptimierende Maßnahmen ergreift und dafür sorgt, dass der Verkehr direkt über den Odenwaldring und die Bruchhäuser Straße geleitet wird. Dies wäre z.B. durch eine Verbesserung der Rechtsabbiegesituation und eine entsprechende Wegweisung in Richtung Heidelberg (bereits am Kreisverkehr Scheffelstraße) sowie eine Optimierung der Radwegeführung am und um den Kreisverkehr des Knotenpunktes 01 für die Schüler/innen (auch aus Richtung Oftersheim kommend) möglich und dringend geboten.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Ab dem Kreisverkehr Südtangente/Scheffelstraße/Odenwaldring besteht in Richtung Oftersheimer Landstraße und B 535 eine kürzere Verbindung über den Odenwaldring und die Bruchhäuser Straße als über die Scheffelstraße und die Heidelberger Straße. Somit ist davon auszugehen, dass der Verkehr die Route über den Odenwaldring und die Bruchhäuser Straße wählt.
	Ergänzend wird nochmals auf die Stellungnahme des Amtes für Straßen- und Radwegebau des Rhein-Neckar-Kreises vom 24.06.2024 sowie auf die bisherigen Stellungnahmen der Gemeinde Oftersheim vom 17.11.2021 und 26.07.2024 verwiesen.	Kenntnisnahme: Die genannten Stellungnahmen werden in dieser Abwägungstabelle ergänzt.
	Für die zusätzlichen negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte zeichnet sich aufgrund der neuen Quartiersentwicklungspläne der Eigentümer der Flächen verantwortlich. Dies hat zur Folge,	Kenntnisnahme.

	dass die Stadt Schwetzingen alle gebotenen Planungsinstrumente, die in dem städtebaulichen Vertrag vereinbart wurden, nutzen kann; auf Ziffer 2.3 Verkehr — Fassung zur erneuten Offenlage vom Dezember 2024 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim wird Bezug genommen.	
	Das Fehlen von Ersatzlösungen für eine gute verkehrstechnische Erschließung des Quartiers, die durch den Anfang 2025 vom Stadtrat Schwetzingen beschlossenen Wegfall der geplanten Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Bahnlinie zwingend erforderlich werden, verschärft die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt 01 massiv und sorgt aus Sicht der Gemeinde Oftersheim für dringenden Handlungsbedarf.	Der Anregung wird nicht entsprochen: Der modale Effekt der geplanten Fußgänger- und Radfahrerbrücke wurde im Verkehrsgutachten vom Juni 2023 nicht berücksichtigt. Eine Anpassung des Verkehrsmittelanteils für die vorliegende Untersuchung war somit nicht erforderlich.
	Die Gemeinde Oftersheim ist sich bewusst, dass zusätzliche Aufsiedlungen immer mit verkehrlichen Veränderungen einhergehen und sich dies auch nicht vollumfänglich vermeiden lässt. Es gilt allerdings im vorliegenden Fall darauf zu achten, dass die Nachbarkommunen von den Folgen und Konsequenzen des Urbanen Baugebietes „Schwetzinger Höfe“ nicht unverhältnismäßig belastet werden.	Der Anregung wird entsprochen: Alle maßgebenden Knotenpunkte des Untersuchungsbereichs weisen unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts (Signalisierung des Knotenpunkts 03 inkl. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten auf.
	Für weitergehende Gespräche und die Erarbeitung von konkreten Lösungsansätzen steht die Gemeinde Oftersheim gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme.
B 19 Verband Region Rhein-Neckar	mit Schreiben vom 28.11.2025 beteiligten Sie uns als Träger öffentlicher Belange am o. g. Verfahren. Als Regionalverband bedanken wir uns für die Beteiligung und möchten Ihnen mitteilen, dass aus regionalplanerischer	Kenntnisnahme.

Mail vom 22.01.2026	Sicht keine Bedenken gegen die vorliegende Planung erhoben werden. Vorliegend sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen aufgrund einer zwischenzeitlich angepassten Gebäudeplanung im Bereich des bestehenden Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ geschaffen werden. Die Änderungen betreffen eine Umplanung der überbaubaren Flächen, der zulässigen Geschosse sowie der Gebäudehöhe. Das Plangebiet liegt mit Blick auf die Raumnutzungskarte zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar innerhalb einer „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe“. Belange der Regionalplanung sind demnach nicht betroffen.	
B 20 Landratsamt Rhein-Neckar, Amt für Straßen- und Radwegebau Schreiben vom 24.06.2024	Nachstehend unsere Stellungnahme. Die Verspätung bitte ich zu entschuldigen. Zuletzt waren wir hier 10/2021 verfahrenstechnisch eingebunden. Wir haben aus verkehrlicher Sicht Bedenken gegen die Erschließung, da für die geplante Nutzung die Berechnung nicht umfassend genug ist, denn das betrachtete Einzugsgebiet der Verkehrsuntersuchung ist viel zu klein und einzelne bereits untersuchte Knotenpunkte sind in der Leistungsfähigkeitsbeurteilung zu korrigieren (Bitte beachten Sie ergänzend die Anlage Übersicht Luftbild Schwetzingen). Die Verkehre, die an den Erschließungspunkten auflaufen landen an den angrenzenden Knotenpunkten. Es ist daher die Leistungsfähigkeitsuntersuchung auszuweiten auf die weiter betroffenen koordinierten Knotenpunkte VSA 1382, 1385, 1377, 6076 und 250.	Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ wurde die Stellungnahme wie folgt abgewogen: Die Einschätzung wird nicht geteilt: Zu den Anregungen des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis fand am 22. Juli 2024 ein Abstimmungsgespräch mit dem Landratsamt statt. Die nachfolgenden Punkte geben das mit dem Landratsamt abgestimmte und protokollierte Ergebnis dieser Besprechung wieder. Betrachtetes Untersuchungsgebiet Die Größe des Untersuchungsbereiches [s. Verkehrsuntersuchung BS Ingenieure, Juni 2023] wurde entsprechend dem verkehrlichen Einflussbereich des Projekts gewählt. An den am Kordonrand <u>des Untersuchungsereichs</u> befindlichen Knotenpunkten beträgt der Anteil des

Zudem ist eine Korrektur der Verkehrsuntersuchung in Bezug auf die Leistungsfähigkeitsberechnung der VSA 1381 und 1384 durchzuführen: - KP04 (VSA1381) Oftersheim: Es liegt eine Koordinierung mit beiden Tunnelrampen vor, die Auswirkungen auf die Tunnelrampen wurden nicht geprüft. Zudem ist diese LSA bereits seit 2009 in den Spitzenstunden für Süd-Nord und Rechtsabbieger Richtung Schwetzingen nicht leistungsfähig. - KP05 VSA1384 Bellamar: Für die Beurteilung der Länge der Linksabbiege- und Rechtseinbiegespur ist eine Nachbesserung erforderlich, insbesondere sind bauliche Maßnahmen zumindest an der L630 zu prüfen und ggf. ein Lösungsvorschlag mitzugeben. Der Rückstau der Rechtsabbiegespur führt regelmäßig zu Überstauungen der FGF Spoleto Straße. Die Überlastung Linksab- und Rechtseinbiegende in den Spitzenstunden bei Erneuerung 08/2022 bestätigt, es ist fraglich, wie dort zusätzliche Verkehre ab-gewickelt werden sollen, ohne dass Nachteile für die Leistungsfähigkeit entstehen. Weitere Anmerkungen zur VU und des Bebauungsplans: a. KP01 (KVP): die Erfahrung bestätigt die VU nicht, vielmehr ist dieser KVP insbesondere in den Spitzenstunden erheblich überlastet und Rückstaus bilden sich in bei-den Hauptrichtungen z.T. bis zum Bellamar und der dortigen FGF=Abfluß von VSA1384 beeinträchtigt. Hier soll der überwiegende Verkehr abgewickelt werden (VU 4.6 80%) b. KP06: sollte hier eine LSA erforderlich werden, geht dies zu Lasten der Erschließung, zumal die Entfernung zum KP	Projektverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 4 % und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 5 %. Da sich der Verkehr außerhalb des Kordons weiter verästelt und die Verkehrsbelastungen der im Plan des LRA mit gelb und grün gekennzeichneten Knotenpunkte deutlich höher belastet sind, als dies innerhalb des Kordons der Fall ist, kann davon ausgegangen werden, dass dort der Anteil des projektbezogenen Verkehrsaufkommens so gering sein wird, dass negative Wirkungen ausgeschlossen werden können. Dies ist auch am rot gekennzeichneten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Bruchhäuser Straße (KP 04) der Fall. Dem stimmt das LRA in Bezug auf die im Plan des LRA gekennzeichneten und o. g. Knotenpunkte VSA6076+250 zu. Seitens des LRA wird infolgedessen auf eine weitere Betrachtung dieser Knotenpunkte verzichtet. Unabhängig da-von sollte der gelb gekennzeichnete KP Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße (VEA1382) mit den koordinierten Anlagen 1385+1377 (hier insbesondere BBPlan 100!) weiter untersucht werden. Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße VSA1382 Das LRA sieht noch Bedarf, den Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße hinsichtlich des Einflusses von zusätzlichem Verkehr zu prüfen. Dem LRA wurden die dort ermittelten zusätzlichen Verkehrsmengen der Schwetzingen Höfe geliefert. Das LRA wird intern prüfen, ob eine negative Beeinflussung auch auf die koordinierten Anlagen vorliegt. Auf das vorliegende Verfahren hat dies jedoch keinen Einfluss.
---	--

	Kurfürstenstraße LSA1382 recht gering ist und eher eine Koordinierung erfordert, LSA1382 ist bereits koordiniert. c. KP08: Gemeindestraße, Zust. Schwetzingen, je-doch fahren die Verkehre dort doch auch weiter und landen auch an den koordinierten Anlagen 6076+250 d. Bebauungsplan Verkehrliche Anbindung: 8.5 verkehrslenkende Maßnahmen außerhalb des BBPlanes, beziehen sich dann nach der VU aber nur auf den KP03, was aus unserer Sicht nicht ausreicht Sollten dem Straßenbaulastträger Mehrkosten nach § 20 StrG entstehen sind diese zu ersetzen. Hinweis: Zwischenzeitlich wurden durch Bauarbeiten unsere Markierung der VSA1384 beschädigt, wir bitten darum diese wiederherzustellen.	KP 05 Bellamar-Knoten (VSA 1384) Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die dort vorhandenen Staurlängen für den nach links abbiegenden und den nach rechts einbiegenden Verkehr nicht ausreichen. In der Verkehrsuntersuchung folgt der Hinweis, dass dies jedoch bereits im Ist-Zustand, ohne Schwetzingen Höfe, der Fall ist. Das LRA sieht hier aus verkehrlicher Sicht Handlungsbedarf und regt an, dass eine Einbindung der Straßenverkehrsbehörde Schwetzingen sowie eine Prüfung zur baulichen Verlängerung des vorhandenen Linksabbiegefahrstreifens erfolgen sollte. In diese Prüfung wäre der Straßenbaulastträger der Landesstraße, vertreten durch das RPK Karlsruhe, einzubinden. Aus Sicht der Stadt soll diese Option jedoch bewusst nicht weiterverfolgt werden. Vielmehr sollen aus stadtplanerischer Sicht Maßnahmen, die ggf. den Durchgangsverkehr fördern bzw. weiteren Durchgangsverkehr anziehen, vermieden werden. KP 06 Lessingstraße/Bruchhäuser Straße Der heute unsignalisierte Knotenpunkt funktioniert auch unter den Randbedingungen des Prognose-Planfalls mit Schwetzingen Höfe sehr gut (Verkehrsqualität Stufe A morgens und nachmittags). Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Maßnahmen erforderlich. Dem stimmt das LRA zu, Verweis auf Punkt 2 zu VSA1382. Koordinierung der Knotenpunkte Die Knotenpunktbeurteilungen wurden im Gutachten ohne Berücksichtigung einer Koordinierung erstellt. Der
--	--	--

		Koordinierung wird insofern Rechnung getragen, als dass die Einzelknotenbetrachtung zu dem Ergebnis kommen muss, dass eine für die Koordinierung ausreichende Verkehrsqualität oder Reserve vorhanden sein muss. Das LRA hat hierzu keine weiteren Anmerkungen und betrachtet den Punkt als erledigt. KP 01 Odenwaldring/Scheffelstraße/Südtangente Im Rahmen des Vorhabens „Schwetzingen Höfe“ sind Maßnahmen geplant, die den Kreisel insbesondere vom Radverkehr entlasten. So wird am Westrand der Scheffelstraße ein Radweg im Zweirichtungsverkehr errichtet, der im Süden am Kreisel vorbei leitet. Ferner wird durch das Quartier, am Ostrand der Baufelder 5, 6 und 7, ein weiterer Radweg errichtet. Darüber hinaus wird geprüft, die derzeit direkt am Kreisel befindliche Straßenquerung nach Westen zu verschieben. Durch die vorbeschriebenen Maßnahmen kann eine erhebliche Entlastung des Kreisels von dem vor allem aus den westlichen Stadtteilen kommenden Radverkehr erreicht werden. KP 04 Heidelberger Straße/Scheffelstraße/Bruchhäuser Straße (Gemarkung Oftersheim), VSA 1381 Falls der KP 03 (Heilbronner Heidelberger Straße/Scheffelstraße) signalisiert werden sollte, werden am KP 04 entsprechende Anpassungen im Zeit-Weg-Diagramm erforderlich, insbesondere aufgrund der ursprünglichen Leistungsfähigkeitsberechnung Süd-Nord in den Spitzenstunden. Der Grund dafür ist, dass der Knotenpunkt KP 04 mit den Knotenpunkten der beiden Tunnelrampen koordiniert ist.
--	--	--

B 21 Gemeinde Oftersheim Schreiben vom 17.11.2021	Die Gemeinde Oftersheim hat sich im Rahmen der Gemeinderatssitzung am 16.11.2021 mit dem Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ befasst. Der Bebauungsplan sieht die Entstehung eines Urbanen Gebiets (MU) vor, welches durch eine entsprechende Nachverdichtung maßgeblich zur Schaffung von neuem Wohnraum in Schwetzingen beitragen soll. Die Gebietskategorie „MU“ wurde in die Baunutzungsverordnung eingeführt, um in städtischen Lagen eine höhere bauliche Dichte und eine andere Nutzungsmischung zu ermöglichen. Durch das Baulandmobilisierungsgesetz wurden die bisher in § 17 Abs. 1 BauNVO geregelten Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung in Orientierungswerte umgewandelt. Der Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ sieht eine Überschreitung dieser Orientierungswerte in einem erheblichen Maße vor. Die Überschreitung der Grundflächenzahl (GRZ) ergibt sich insbesondere durch die Errichtung von Tiefgaragen und dient somit dem Nachweis der notwendigen Stellplätze. Der im Urbanen Gebiet vorgegebene Orientierungswert gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für die Geschossflächenzahl (GFZ) liegt bei 3,0; dies entspricht einer Bebauung mit bis zu V Vollgeschossen. Dem Masterplan können die Vollgeschosse entnommen werden. Diese liegen zwischen III und XII Vollgeschossen, überwiegend aber bei IV bis VI Vollgeschossen. Jedes der 7 Teilquartiere soll mit ein bis zwei Hochpunkten markiert werden. Somit liegt in den Bereichen	Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ wurde die Stellungnahme wie folgt abgewogen: Kenntnisnahme: Die Einschätzung wird nicht geteilt: Der Bebauungsplan setzt in den allermeisten Fällen eine GRZ von 0,6 fest, was unterhalb der Orientierungswerten des §17 BauNVO liegt. Einzelne Abweichungen, wie z.B. im Teilbereich 8, sind wegen der besonderen Situation (z.B. städtebauliche Figur, Kompletteinschluss in öffentliche Flächen, etc.) aus städtebaulichen Gründen erforderlich, werden aber durch die Freiflächenstruktur im Gesamtgebiet aus-geschlossen, so dass insgesamt eine angemessene städte-bauliche Dichte entsteht. Die GFZ entspricht der Rahmenplanung, die in einem aufwändigen kooperativen Planungsprozess ermittelt wurde. Die Orientierungswerte werden auch bzgl. der GFZ, die nicht im Bebauungsplan festgesetzt wird, sondern rechnerisch anhand der festgesetzten Anzahl an zulässigen Vollgeschossen und der zulässigen Grundfläche ermittelt werden kann, wenn dann nur aus städtebaulicher
--	--	--

2a, 3, 4, 5, 6, 6a, 7 und 7a eine deutliche Überschreitung des Orientierungswertes vor. Die zum Teil erhebliche Abweichung vom Orientierungswert für die Geschossflächenzahl wird von der Stadt Schwetzingen mit den örtlichen spezifischen Gegebenheiten sowie den besonderen planerischen Absichten begründet. Durch die vorgesehenen Überschreitungen der GRZ und der GFZ ist es in dem Gebiet grundsätzlich möglich, eine sehr hohe Aufsiedlung zu erzielen. Hierbei müssen aber auch die gegebenen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Daher ist insbesondere im weiteren Verfahren zunächst die Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten und die Nutzungsmischung zu klären. Aus diesen Daten sind die zu erwartenden Verkehrsflüsse zu ermitteln und es ist ein schlüssiges Konzept für die Verkehrslenkung vorzulegen. Die bereits vorliegenden Verkehrsgutachten attestieren deutlich, dass die bestehenden Verkehrseinrichtungen schon jetzt an ihre Grenzen gekommen sind. Zu den Spitzenzeiten ist sowohl der Schwetzingen Kreisverkehr Odenwaldring/Scheffelstraße als auch der Kreuzungsbereich Scheffelstraße, Heidelberger Straße und Hardtwaldring auf Oftersheimer Gemarkung stark frequentiert und es kommt regelmäßig zu teilweise erheblichen Rückstaulängen. Durch die Quartiersentwicklung der „Schwetzingen Höfe“ ist zu erwarten, dass sich diese Situation noch deutlich verschlechtern wird. Es ist daher wichtig, dass bei den weiteren Planungen neben der unmittelbaren Erschließung des Gebietes	Notwendigkeit, um die Figur des Rahmenplans zu erfüllen, partiell überschritten, was durch großzügige Grün- und Freiflächen an anderer Stelle auf das Gesamtgebiet bezogen ausgeglichen wird, so dass keine städtebaulich unerwünschte oder unzumutbare Dichte entsteht. Die Einschätzung wird teilweise geteilt: Eine Festsetzung zur höchstzulässigen Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden gem. § 9(1) Nr. 6 BauGB ist nicht Gegenstand des Angebotsbebauungsplans. Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags wird die maximale Anzahl an Wohneinheiten von 825 gesichert. Diese Anzahl wurde dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegt. Die Einschätzung wird nicht geteilt: Die bereits vorgelegten Gutachten attestieren den Kreisverkehr in der Scheffelstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Die subjektive Wahrnehmung der Verkehrsbelastung und die Gründe dafür werden in der Verkehrsführung wird des Radverkehrs gesehen. Die Steuerung des Radverkehrs wird, soweit dies durch Regelungen innerhalb des Geltungsbereichs möglich ist, verbessert, kann insgesamt aber nur gesamtörtlich und nicht alleine im Rahmen dieses Bebauungsplans behandelt und gelöst werden.
---	--

über den Kreisverkehr Odenwaldring/Scheffelstraße auch der weitläufige Zu- und Abfluss der Verkehrsströme untersucht und berücksichtigt wird. Die bisher vorliegenden Gutachten der Büros Hupfer (888 WE + 189 WE) und BS Ingenieure (600 WE) gehen von sehr unterschiedlichen Datengrundlagen aus. Übereinstimmend prognostizieren allerdings beide Gutachten, dass sich durch die Quartiersentwicklung die Verkehrsqualität deutlich verschlechtern wird. Im Bereich des Kreisverkehrs sehen die Büros die Problematik insbesondere bei den Fahrradnutzern, die überwiegend aus Schülern bestehen. Hier sollte zusätzlich berücksichtigt werden, dass der Kreisverkehr nicht nur von den Schülern des Hebelgymnasiums, sondern auch von den Schülern der Karl-Friedrich-Schimper Gemeinschaftsschule sowie den Berufsschulen und dem Wirtschaftsgymnasium genutzt wird. Das Büro BS Ingenieure kam 2018 zu dem Ergebnis, dass die Überprüfung verschiedenster baulicher und/oder betrieblicher Verbesserungsmöglichkeiten ergeben hat, dass es derzeit keine Maßnahmen gibt, die zu einer relevanten Verbesserung führen würden, so dass eine höhere Zumutbarkeit in Betracht gezogen wurde. Seitens des Büros wird abschließend die Notwendigkeit gesehen die Nutzungsstruktur des Planvorhabens zumindest teilweise anzupassen, um hierdurch das Mobilitätsverhalten der Nutzer zu ändern. In der Akzeptanz einer höheren Zumutbarkeit sieht die Gemeinde Oftersheim keine zukunftsfähige Lösung. Das Büro Hupfer Ingenieure (2020) erhofft sich durch eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke, die künftig die Bahnlinie	Die Einschätzungen werden teilweise geteilt: Im gesamtörtlichen Radverkehr wird auch seitens der plangebenden Stadt ein Verbesserungspotential gesehen (s.o.). Dieses Thema wird von der Stadt in Bezug auf die Gesamtsituation bearbeitet und wird nicht allein innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans gelöst werden können. Die Einschätzungen werden nicht geteilt: Der Bebauungsplan steht der Umsetzung des in Planung befindlichen Mobilitätskonzeptes nicht entgegen. Es wird der-zeit deshalb kein Grund gesehen, die Festsetzungen anzupassen. In Abwägung mit allen Belangen und hinsichtlich der als ausreichend attestierten Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen wird auch im Hinblick auf die in Bearbeitung befindliche ganzörtliche Verkehrskonzeption zur Verbesserung der Fahrrad- und Fußgängerführung
--	--

	queren soll, eine deutliche Entlastung des vorhandenen Kreisverkehrs. Die Schüler aus Richtung Oftersheim (über der Bahn) und dem Schälzig sollen künftig durch das Quartier „Schwetzinger Höfe“ geleitet werden, so dass eine Umfahrung des Kreisels stattfinden kann. Keine alternative Strecke gibt es bisher für die Oftersheimer Schüler, die über die Scheffelstraße Süd zufahren. Dieser Fahrradverkehr wird weiterhin in den Kreisel einfahren und kollidiert dann mit dem erhöhten Pkw-Aufkommen. Zusätzlich strebt das Büro Hupfer eine generelle Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens um 30% an und erhofft sich durch „Push and Pull-Maßnahmen“ eine Verbesserung der Verkehrserschließung. Es bleibt festzuhalten, dass bisher keines der vorliegenden Gutachten einen schlüssigen und belegbaren Lösungsvorschlag beinhaltet. Sehr deutlich werden in den Gutachten aber die bereits bekannten Verkehrsprobleme aufgezeigt, die sich durch die Aufsiedlung des Gebiets „Schwetzinger Höfe“ noch erheblich verstärken würden. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Quartiershandbuchs ging die Stadt Schwetzingen von bis zu 600 Wohneinheiten sowie einer gewerblichen, sozialen und kulturellen Nutzung aus. Eine finale Festsetzung der künftigen Wohneinheiten bzw. der Mischung der unterschiedlichen Nutzungen im Urbanen Gebiet ist erst im weiteren Verfahrensablauf zu erwarten. Diese noch ausstehenden abschließenden Planungsvorgaben haben einen unmittelbaren und	werden durch die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans keine unzulässigen Zustände ausgelöst. Die Fahrrad- und Fußwegekonzeption wird auf gesamtstädtischer Ebene weiterverfolgt. Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans stehen dem nicht entgegen, so dass derzeit kein Änderungsbedarf an den Festsetzungen zu erkennen ist. Solche Maßnahmen können nur gesamtstädtisch außerhalb dieses Bebauungsplans weiterverfolgt werden. Die Anzahl zulässiger Wohneinheiten in Wohngebieten gem. § 9(1) Nr. 6 BauGB ist nicht Gegenstand des Angebotsbebauungsplans.
--	--	---

	wesentlichen Einfluss auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen. Es ist daher unabdingbar, die Einbindung der zusätzlichen Verkehre so zu gestalten, dass sich diese nicht negativ auf die Verkehrsverhältnisse in Oftersheim auswirken. Sowohl die Verkehrseinrichtungen auf Schwetzinger als auch auf Oftersheimer Gemarkung müssen künftig zusätzlich die zu erwartenden Verkehrsflüsse durch die Entwicklung im Bereich der Konversionsfläche „Patrick-Henry-Village“ (PHV) auf Heidelberger Gemarkung auffangen. Der Kreuzungsbereich Scheffelstraße/Heidelberger Straße/Hardtwaldring verfügt nicht über die Kapazität, weiteren (Fern)Verkehr der Nachbarkommunen aufzunehmen. Im weiteren Verlauf sind auch die Heidelberger Straße und der Hardtwaldring nicht dazu in der Lage, einen entsprechenden Verkehrszu- oder -abfluss zu gewährleisten. Aufgrund des Lärmaktionsplans der Gemeinde Oftersheim werden diese Straßenzüge in Kürze mit Tempo 30 km/h ausgewiesen. Eine Intensivierung des Verkehrs ist den Anwohnern in diesem Bereich nicht zuzumuten. Diese Punkte müssen daher bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes bzw. der anstehenden Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit einfließen. In einem ersten gemeinsamen Abstimmungsgespräch am 14.10.2021 wurde der Untersuchungsrahmen bereits grob abgesteckt. Es wird nun ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen der Stadt Schwetzingen, der Gemeinde Oftersheim und dem beauftragten Büro erfolgen. Das Büro	Die Rahmenbedingungen wurden im Vorfeld der Verkehrsuntersuchung abgestimmt. Zwischen den beteiligten Akteuren hierzu auch ein regelmäßiger Informationsaustausch statt. Das Verkehrsgutachten kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis: <i>Die Leistungsfähigkeitsberechnungen kommen für die Gesamtverkehrsbelastungen des Prognose-Planungsfalls 2035 zu dem Ergebnis, dass die Knotenpunkte:</i> <i>KP 01: Südtangente/Odenwaldring/Scheffelstraße</i> <i>KP 04: Heidelberger Straße/Bruchhäuser Straße (L 630)</i> <i>KP 05: Odenwaldring/ Bruchhäuser Straße (L 630)</i> <i>KP 06: Bruchhäuser Straße (L 630)/Lessingstraße</i> <i>KP 07: Scheffelstraße/Lessingstraße</i> <i>KP 08: Karlsruher Straße/Zähringer Straße/Friedrichstraße</i> <i>auch zukünftig mit dem zusätzlichen projektbezogenen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ leistungsfähig betrieben werden können. An diesen Knotenpunkten wird mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D erreicht. Die Knotenpunkte können somit in ihrem heutigen Ausbauzustand verbleiben. Ausbaumaßnahmen an diesen Knotenpunkten sind nicht erforderlich.</i>
--	--	---

	BS Ingenieure hat hierbei den klaren Auftrag, auch die weitläufigen Zu- und Abflussverkehre sowie die Querverbindungen zu berücksichtigen. Fazit: Die Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB bietet die Möglichkeit, bereits frühzeitig auf vorliegende sowie zu erwartende Unstimmigkeiten und Probleme hinzuweisen. Von dieser Möglichkeit macht die Gemeinde Oftersheim Gebrauch. Die Ausweisung des Urbanen Wohngebiets und hierbei insbesondere auch die Überschreitung der Orientierungswerte ist in der direkten Abhängigkeit mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen und der sich daraus ergebenden Überlastung der Verkehrserschließung zu sehen. Die Gemeinde Oftersheim erwartet im Rahmen der weiteren Verkehrsuntersuchungen, dass die Stadt Schwetzingen ein Lösungskonzept erarbeitet, das eine Verkehrsführung und -lenkung zu den Fernanschlüssen auf Schwetzingen Gemarkung vorsieht.	<i>Auch für die Anschlussknotenpunkte 11 bis 14 konnte der Nachweis der Leistungsfähigkeit geführt werden. Alle vier Knotenpunkte erreichen mindestens eine gute Verkehrsqualität der Stufe B.</i> <i>Der Knotenpunkt 03 (Heidelberger Straße/Scheffelstraße) kann künftig in seinem heutigen Ausbauzustand nicht mehr leistungsfähig betrieben werden. Der Knotenpunkt ist daher künftig mit einer Lichtsignalanlage auszustatten.</i> Kenntnisnahme. Die Festsetzung des MU führt nicht zu unzulässigen Leistungsdefiziten an den Verkehrsanlagen. Die Verkehrskonzeption, insbesondere hinsichtlich der Fahrradfahrer und Fußgänger wird auf gesamtstädtischer Ebene außerhalb dieses Bebauungsplans fortgeschrieben.
--	---	--

	Die Gemeinde Oftersheim wird eine Verschlechterung der Verkehrssituation auf der Gemarkung Oftersheim nicht akzeptieren.	Kenntnisnahme.
B 22 Gemeinde Oftersheim Schreiben vom 26.07.2024	Die Gemeinde Oftersheim hatte bereits 2021 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Diese wurde im April 2024 durch die Stadt Schwetzingen abgewogen. Im Anschluss fasste der Stadtrat von Schwetzingen den Beschluss den nächsten Verfahrensschritt einzuleiten und nun die sonstigen Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB zu hören. Der Bebauungsplan „Schwetzinger Höfe“ sieht die Entstehung eines Urbanen Gebiets (MU) vor, welches durch eine entsprechende Nachverdichtung maßgeblich zur Schaffung von neuem Wohnraum in Schwetzingen beitragen soll. Im Rahmen des städtebaulichen Vertrages wurden die geplanten Wohneinheiten inzwischen auf max. 825 WE begrenzt. Diese Größenordnung liegt auch dem Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure vom Juni 2023 zu Grunde. Eine Nachverdichtung in der Größenordnung der „Schwetzinger Höfe“ wirkt sich bei einem Mittelzentrum naturgemäß auch auf die Nachbarkommunen aus. So profitieren diese einerseits von dem höheren Wohnraumangebot, während sich andererseits aber auch die Folgen, wie z.B. ein erhöhter Schulraumbedarf an den gemeinsamen weiterführenden	Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Schwetzinger Höfe“ wurde die Stellungnahme wie folgt abgewogen: Kenntnisnahme.

	Schulen und natürlich auch die Auswirkungen im Bereich „Verkehr“ deutlich abzeichnen. Die Gemeinde Oftersheim begrüßt ausdrücklich die generelle Schaffung von zusätzlichem Wohnraum auf der Gemarkung Schwetzingen. Bei der Umsetzung gilt es aber alle Belange und künftigen Auswirkungen im Blick zu behalten und für kritische Bereiche eine Lösung zu erarbeiten und umzusetzen. Die Gemarkungen Schwetzingens und Oftersheims sind eng miteinander verwoben. Die Gemeinde Oftersheim ist sich daher durchaus bewusst, dass sich durch die Aufsiedlung neuer Baugebiete in Schwetzingen gewisse Auswirkungen für die Nachbarkommune ergeben. Dennoch sieht der Oftersheimer Gemeinderat den Lösungsansatz darin, dass entsprechende Verkehrslenkungsmaßnahmen in erster Linie auf Schwetzinger Ge-markung umzusetzen sind. Bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung hat die Gemeinde deutliche Bedenken im Bereich des Themenkomplexes „Verkehr“ vorgetragen. Trotz des inzwischen durch die BS-Ingenieure erarbeiteten Gutachtens bleiben noch Fragen offen und es besteht ein Bedarf an zielorientierten Lösungsoptionen. Die Stadt Schwetzingen trägt als Mittelzentrum eine besondere Verantwortung gegenüber den unmittelbar an ihre Gemarkung angrenzenden Kommunen.	
	==> Die Gemeinde Oftersheim zeigt einen weiteren Untersuchungsbedarf im Fachbereich „Verkehr“ an, der im Rahmen der Aufsiedlung des Quartiers „Schwetzinger Höfe“ umzusetzen ist. Die Gemeinde Oftersheim geht insbesondere von einer notwendigen Ausweitung der zu untersuchenden	Der Anregung wird nicht entsprochen: Auf dem Streckenzug der Oftersheimer Landstraße (L 360) Richtung B 535 beträgt der Anteil des Projektverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 3 % und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 5 %. Da sich der Projektverkehr in Richtung B 535 weiter verästelt, kann

	Verkehrsbereiche aus, so sind z.B. die Auswirkungen auf die B 535 zu berücksichtigen. Weiterhin muss auch die Entwicklung des Geländes von „Frankl und Kirchner“ in das Verkehrsgutachten aufgenommen werden.	davon ausgegangen werden, dass an den Folgeknoten der Anteil des projektbezogenen Verkehrsaufkommens so gering sein wird, dass negative Wirkungen ausgeschlossen werden können. Die künftige Entwicklung des Geländes von „Frankl und Kirchner“ ist derzeit noch unbekannt. Die daraus in Zukunft möglicherweise entstehenden verkehrlichen Folgen können daher nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens sein.
	Im Hinblick auf den Radverkehr sieht die Gemeinde Oftersheim weitere Probleme, für die eine Lösung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gefunden werden muss. Der Hinweis in der bisherigen Abwägung, dass diese Situation gesamtörtlich und nicht alleine im Rahmen eines Bebauungsplanes behandelt und gelöst werden kann, ist für die Oftersheimer Schüler*innen äußerst unbefriedigend. ==> Die Verschlechterung der Situation für die Oftersheimer Radfahrer und Fußgänger wird durch die Auf-siedlung des Baugebietes „Schwetzinger Höfe“ verursacht und deshalb muss auch die Lösung der zu erwartenden Probleme direkt im Rahmen des Verfahrens geklärt werden.	Die Einschätzung wird nicht geteilt: Im Rahmen des Vorhabens „Schwetzinger Höfe“ sind Maßnahmen geplant, die den Kreisel insbesondere vom Radverkehr entlasten. So wird am Westrand der Scheffelstraße ein Radweg im Zweirichtungsverkehr errichtet, der im Süden am Kreisel vorbeileitet. Ferner wird durch das Quartier, am Ostrand der Baufelder 5, 6 und 7, ein weiterer Radweg errichtet. Darüber hinaus wird geprüft, die derzeit direkt am Kreisel befindliche Straßenquerung nach Westen zu verschieben. Durch die vorbeschriebenen Maßnahmen kann eine erhebliche Entlastung des Kreisels von dem vor allem aus den westlichen Stadtteilen kommenden Radverkehr erreicht werden.
	Die vorgelegten Gutachten attestieren dem Kreisverkehr in der Scheffelstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit, dennoch bleibt festzuhalten, dass sich der Zustand des Knotenpunktes 01 im Prognosefall von der Kategorie B auf D deutlich verschlechtern wird. Im Prognosefall der vollständigen Aufsiedlung der „Schwetzinger Höfe“ würde sich der Knotenpunkt 03 auf Oftersheimer Gemarkung von der Kategorie C nach E verschlechtern. Als Verbesserung der zu erwartenden Situation am Knotenpunkt 03 wird im Gut-	Die Einschätzung wird nicht geteilt: Es ist korrekt, dass sich die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) in der Spitzenstunde nachmittags durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ von QSV B auf QSV D verändert, dennoch liegt mit der QSV D am Kreisverkehr in der Scheffelstraße eine ausreichende Leistungsfähigkeit/Verkehrsqualität vor.

	achten die Errichtung einer Lichtsignalanlage vorgeschlagen, allerdings mit dem Hinweis auf eine dann zwingend notwendige Koordination mit dem Kreuzungsbereich Heidelberger Straße/Hardtwaldring, ohne hierfür aber erforderliche Untersuchungen durchgeführt zu haben. Die Gemeinde Oftersheim sieht die Notwendigkeiten von primären Maßnahmen zunächst auf der Gemarkung Schwetzingen, so dass der Verschlechterung auf Oftersheimer Gemarkung vorgebeugt und auf die Errichtung einer Lichtsignalanlage im besten Fall verzichtet werden kann. Es ist unerlässlich, dass bei den weiteren Planungen, neben der unmittelbaren Erschließung des Gebietes über den Kreisverkehr Südtangente/Odenwaldring/Scheffelstraße auch der weitläufige Zu- und Abfluss der Verkehrsströme untersucht und berücksichtigt wird. Der Kreuzungsbereich Scheffelstraße/ Heidelberger Straße/ Hardtwaldring verfügt nicht über die Kapazität, weiteren (Fern)Verkehr der Nachbarkommunen aufzunehmen. Im weiteren Verlauf sind auch die Heidelberger Straße und der Hardtwaldring nicht dazu in der Lage, einen entsprechenden Verkehrszu- oder -abfluss zu gewährleisten. Die Heidelberger Straße weist zwischen der Mannheimer Straße und der Scheffelstraße eine Länge von ca. 300 m auf. Auf dieser Strecke befinden sich bereits jetzt drei Lichtsignalanlagen, die nach Vorstellung von BS-Ingenieure um eine weitere Anlage erweitert werden sollen. Dies führt auch unter der Berücksichtigung einer abgestimmten Ampelsteuerung zu einem entsprechenden	Es wird darauf hingewiesen, dass am Kreisverkehrsplatz in der Spitzenstunde morgens durch das Projekt „Schwetzingen Höfe“ keine Veränderung der Verkehrsqualität eintritt (QSV B im Prognose-Nullfall 2035 und im Prognose-Planungsfall 2035). Es ist nicht korrekt, dass sich die QSV am Knotenpunkt 03 von der Kategorie C nach E verschlechtert. In der Spitzenstunde morgens verändert sich durch das Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ die QSV von C auf D und in der Spitzenstunde nachmittags von QSV D auf QSV E. Somit erfährt der Knotenpunkt 03 durch das Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ in den Spitzenstunden jeweils eine Veränderung um eine Qualitätsstufe. Einer erforderlichen Koordinierung des Knotenpunktes 03 mit dem Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring wird insofern Rechnung getragen, als dass die Einzelknotenpunktbetrachtung zu dem Ergebnis kommen muss, dass eine für die Koordinierung ausreichende Verkehrsqualität oder Reserve vorhanden sein muss. Diese ist bei Signalisierung des Knotenpunktes 03 mit der QSV C in den beiden Spitzenstunden gegeben. Eine Verkehrslenkung ist lediglich über die wegweisende Beschilderung möglich. Am Kreisverkehr besteht derzeit
--	---	--

	Rückstau in der Straße und somit auch in den zuführenden Seitenstraßen. ==> Die Gemeinde Oftersheim sieht einen deutlichen Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrslenkung auf Schwetzinger Gemarkung. Aus Sicht des Oftersheimer Gemeinderats ist es dringend geboten, den Verkehr ab dem Kreisverkehr Südtangente/ Scheffelstraße/ Odenwaldring bereits über den Odenwaldring bewusst und aktiv zur Bruchhäuser Straße zu führen. Um diese Verkehrsführung für die Verkehrsteilnehmer attraktiv zu gestalten, ist ein Ausbau des Kreuzungsbereichs Odenwaldring/Bruchhäuser Straße notwendig. Durch die Schaffung einer zweiten Rechtsabbiegespur vom Odenwaldring auf die Bruchhäuser Straße verringert sich in diesem Bereich der Rückstau deutlich und die Strecke gewinnt an Attraktivität. Die Verkehrsteilnehmer werden in der Folge die verkehrsintensive Abkürzung über die Scheffelstraße und die Heidelberger Straße auf Oftersheimer Gemarkung meiden. Der Verkehr wird zügig aus beiden Kommunen herausgeleitet und den Umgehungsstraßen zugeführt. Die Gemeinde Oftersheim sieht die Errichtung einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Scheffelstraße/ Heidelberger Straße als absolute Ultima-Ratio-Lösung an. Das primäre Ziel muss die Vermeidung einer Verschlechterung der Verkehrsströme am Knotenpunkt 03 sein. Dies kann durch die bereits beschriebenen verkehrs-lenkenden Maßnahmen auf der Gemarkung Schwetzingen erreicht werden.	keine wegweisende Beschilderung. Bei der Konzeption der wegweisenden Beschilderung ist die an den anschließenden Knotenpunkten vorhandene Ziel- und Zielspinnenstruktur aufzunehmen (Kontinuitätsregel). Die Schaffung eines 2. Fahrstreifens für den nach rechts einbiegenden Verkehr hätte zur Folge, dass auch die Bruchhäuser Straße in Fahrtrichtung Süden auf 2 Fahrstreifen verbreitert werden müsste. Unabhängig von der Frage, ob eine ausreichende Aufweitung der beiden Querschnitte aufgrund der bestehenden Grundstücksverhältnisse überhaupt möglich ist, soll diese Option aus stadtplanerischen Gründen nicht weiterverfolgt werden. Maßnahmen, die ggf. den Durchgangsverkehr fördern bzw. weiteren Durchgangsverkehr anziehen, sollen bewusst vermieden werden. Am Knotenpunkt 03 ergibt sich durch die Aufsiedelung der Schwetzinger Höfe nur eine relativ geringe Erhöhung des Verkehrsaufkommens um lediglich 3% in der morgendlichen Spitzenstunde bzw. 5% in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Da der Knoten aber bereits im Prognose-Nullfall stark belastet ist und nur knapp der Qualitätsstufe D zuzuordnen ist, führt die vergleichsweise geringe Verkehrszunahme in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu einer Verschlechterung bzw. Einordnung in die Stufe E. Im Verkehrsgutachten wird daher vorgeschlagen, den Verkehr am Knotenpunkt 03 weiter zu beobachten und abhängig von den Ergebnissen des Monitorings gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Falls das Monitoring eine Überlastung des Knotenpunktes 03 bestätigen sollte, besteht die Möglichkeit, eine
--	--	---

		ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens durch eine LSA wiederherzustellen. Eine ursachenge-rechte Kostentragung wäre in diesem Fall außerhalb des Bauleitplanverfahrens zwischen den beiden Kommunen zu vereinbaren. Diese Vorgehensweise war auch schon im Vorfeld der Offenlage Gegenstand der Gespräche mit der Gemeinde Oftersheim. Neben einer LSA am Knotenpunkt 03 stehen aber auch andere, auf Schwetzingen Gemarkung umsetzbare Handlungsoptionen zur Verfügung, um einer Überlastung des Knotenpunktes entgegenzuwirken. So können verschiedene Maßnahmen geprüft werden, die im Ergebnis zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung führen, wie z. B. Maß-nahmen zur Zuflussregelung oder zur Temporeduzierung. Da es nur einer vergleichsweise geringen Verkehrsreduzierung bedarf, um eine Überlastung des Knotenpunktes zu vermeiden, ist eine Konfliktbewältigung auch ohne LSA und ohne Mitwirkung der Gemeinde Oftersheim möglich.
--	--	---

Karlsruhe, den 16.03.2026, **SCHÖFFLER**.stadtplaner.architekten

Anlagen

Anlage zur Stellungnahme B6:

Besprechungsprotokoll vom 22.07.2024

Projekt: Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ in der Stadt Schwetzingen

Datum / Zeit: 22.07.2024 / 13:30 Uhr
Ort: Microsoft Teams-Besprechung

Teilnehmer: Frau Bschor Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Straßen- und Radwegebau
Herr Dr. Grimann Conceptplan GmbH, Dossenheim
Herr Schäfer BS Ingenieure
Frau Merkle BS Ingenieure



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.27
Fax 07141.8696.33
www.bsingenieure.de

Frank P. Schäfer ☎ 27
schaefer@bsingenieure.de
A 6559 sf
05. September 2024

Nr.	Thema
1	Inhalte / Ziele der Videokonferenz Besprechung der im Schreiben vom 24.06.2024 vom Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Straßen- und Radwegebau geäußerten Bedenken und Anregungen zur Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ in der Stadt Schwetzingen. Die Behandlung der Fragen erfolgte anhand der im Schreiben vom 24.06.2024 formulierten Punkte.
2	Fragen / Anmerkungen des Landratsamtes Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Straßen- und Radwegebau
2.1	Das betrachtete Einzugsgebiet ist zu klein / Ausweitung der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen Wir haben erläutert, dass die Größe unseres Untersuchungsbereiches [1] entsprechend dem verkehrlichen Einflussbereich des Projekts gewählt wurde. An den am Kordonrand unseres Untersuchungsbereichs befindlichen Knotenpunkten beträgt der Anteil des Projektverkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde ca. 4 % und in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 5 %. Da sich der Verkehr außerhalb des Kordons weiter verastet und die Verkehrsbelastungen der im Plan des LRA mit gelb und grün gekennzeichneten Knotenpunkte deutlich höher belastet sind, als dies innerhalb des Kordons der Fall ist, sind wir davon ausgegangen, dass der Anteil des projektbezogenen Verkehrsaufkommens so gering sein wird, dass negative Wirkungen ausgeschlossen werden können. Dies ist auch am rot gekennzeichneten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Bruchhäuser Straße (KP 04) der Fall. Dem stimmt Frau Bschor in Bezug auf die im Plan des LRA gekennzeichneten und o. g. Knotenpunkte VSA6076+250 zu. Seitens des LRA wird infolgedessen auf eine weitere Betrachtung dieser Knotenpunkte verzichtet. Eine Ausnahme bildet der gelb gekennzeichnete KP Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße (VEA1382) mit den koordinierten Anlagen 1385+1377 (hier insbesondere BBPlan 100!).

Blatt 2 (von 3) zum Protokoll vom 05. September 2024



Nr.	Thema
2.2	Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße VSA1382 Frau Bschor sieht jedoch noch Bedarf, den Knotenpunkt Bruchhäuser Straße/Kurfürstenstraße hinsichtlich des Einflusses von zusätzlichem Verkehr zu prüfen. Wir werden daher Frau Bschor die dort ermittelten zusätzlichen Verkehrsmengen der Schwetzingen Höfe liefern, sodass sie ihrerseits intern prüfen lassen kann, ob eine negative Beeinflussung auch auf die koordinierten Anlagen vorliegt.
2.3	Bellamar-Knoten (KP 05) VSA1384 Wir haben dargestellt, dass die Verkehrsuntersuchung [1] zu dem Ergebnis kommt, dass die dort vorhandenen Stauraumlängen für den nach links abbiegenden und den nach rechts einbiegenden Verkehr nicht ausreichen. In der Verkehrsuntersuchung [1] folgt der Hinweis, dass dies jedoch bereits im Ist-Zustand, ohne Schwetzingen Höfe, der Fall ist. Frau Bschor sieht hier jedoch aus verkehrlicher Sicht Handlungsbedarf und regt an, dass eine Einbindung der Straßenverkehrsbehörde Schwetzingen sowie eine Prüfung zur baulichen Verlängerung des vorhandenen Linksabbiegefahrstreifens erfolgen sollte. Aus ihrer Sicht besteht die Möglichkeit, diesen baulich zu verlängern. In diese Prüfung ist der Straßenbaulasträger der Landesstraße, vertreten durch das RPK Karlsruhe, einzubinden. Hierzu erfolgt eine interne Abstimmung mit der Stadt.
2.4	Lessingstraße/Bruchhäuser Straße (KP 06) Wir haben dargestellt, dass der heute unsignalisierte Knotenpunkt auch unter den Randbedingungen des Prognose-Planfalls mit Schwetzingen Höfe sehr gut funktioniert (Verkehrsqualität Stufe A morgens und nachmittags). Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Maßnahmen erforderlich. Dem stimmt Frau Bschor zu, Verweis auf Punkt 2 zu VSA1382.
2.5	Koordinierung der Knotenpunkte Wir haben dargestellt, dass im Gutachten die Knotenpunkt-betrachtungen ohne Berücksichtigung einer Koordinierung erstellt wurden. Der Koordinierung wird insofern Rechnung getragen, als dass die Einzelknotenbetrachtung zu dem Ergebnis kommen muss, dass eine für die Koordinierung ausreichende Verkehrsqualität oder Reserve vorhanden sein muss. Frau Bschor hat hierzu keine weiteren Anmerkungen und betrachtet den Punkt als erledigt.
2.6	Signaltechnische Unterlagen Wir haben erläutert, dass wir zur Durchführung der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen an den 3 signalisierten Knotenpunkten (VSA1381 Oftersheim+1384 Bellamar+Karlsruher Str./Zähringer Str./Friedrichstr.) die uns übergebenen signaltechnischen Unterlagen eingebunden haben. Frau Bschor bittet um Mitteilung, welche Unterlagen verwendet wurden. Das LRA wird prüfen, ob es sich hierbei um die aktuellen Unterlagen handelt. Ggf. werden neue Unterlagen übermittelt.
2.7	Knotenpunkt Odenwaldring/Scheffelstraße (Kreisverkehr) Hierzu verweist Frau Bschor auf die Zuständigkeit der Stadt und auf andere Erfahrungen als in der VU dargestellt. Herr Dr. Grimann erläutert hierzu die dortigen Planungen zur Optimierung der Leistungsfähigkeit (Radverkehrsführung).

Geschäftsführer Dipl.-Ing. Frank P. Schäfer
Steuer-Nr.: 71468 / 34252
USt-IdNr.: DE323233010
BW Bank Ludwigsburg
IBAN: DE71 6005 0101 7832 5004 58

Geschäftsführer Dipl.-Ing. Frank P. Schäfer
Steuer-Nr.: 71468 / 34252
USt-IdNr.: DE323233010
BW Bank Ludwigsburg
IBAN: DE71 6005 0101 7832 5004 58



Nr.	Thema
2.8	Knotenpunkt Heidelberger Straße/Scheffelstraße Bruchhäuser Straße Gemarkung Oftersheim (KP 04) (VSA1381) Frau Bschor hat ausgeführt, dass, wenn der KP 03 (Heilbronner Heidelberger Straße/Scheffelstraße) signalisiert werden sollte, am KP 04 entsprechende Anpassungen im Zeit-Weg-Diagramm erforderlich werden insbesondere aufgrund der damaligen Leistungsfähigkeitsberechnung Süd-Nord in den Spitzenstunden. Der Grund dafür ist, dass der Knotenpunkt KP 04 mit den Knotenpunkten der beiden Tunnelrampen koordiniert ist. Es ist dann zu klären, wer die Kosten für die erforderlichen Anpassungen übernimmt (Stadt Schwetzingen/Gemeinde Oftersheim).
2.9	Abschluss Abschließend wurde vereinbart, dass wir die Ergebnisse der Besprechung, wie hiermit geschehen, schriftlich zusammenfassen und als Erwiderung auf die Gedanken und Anregungen an das LRA übermitteln.

Aufgestellt:
Ludwigsburg, den 05.09.2024
Dipl.-Ing. Frank P. Schäfer, Geschäftsführer
BS INGENIEURE

Literatur:
[1] BS Ingenieure
Stadt Schwetzingen / Gemeinde Oftersheim
Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“
Ludwigsburg, Juni 2023

Anlage:
Übersicht Luftbild Schwetzingen
Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Stand: 19.06.2024

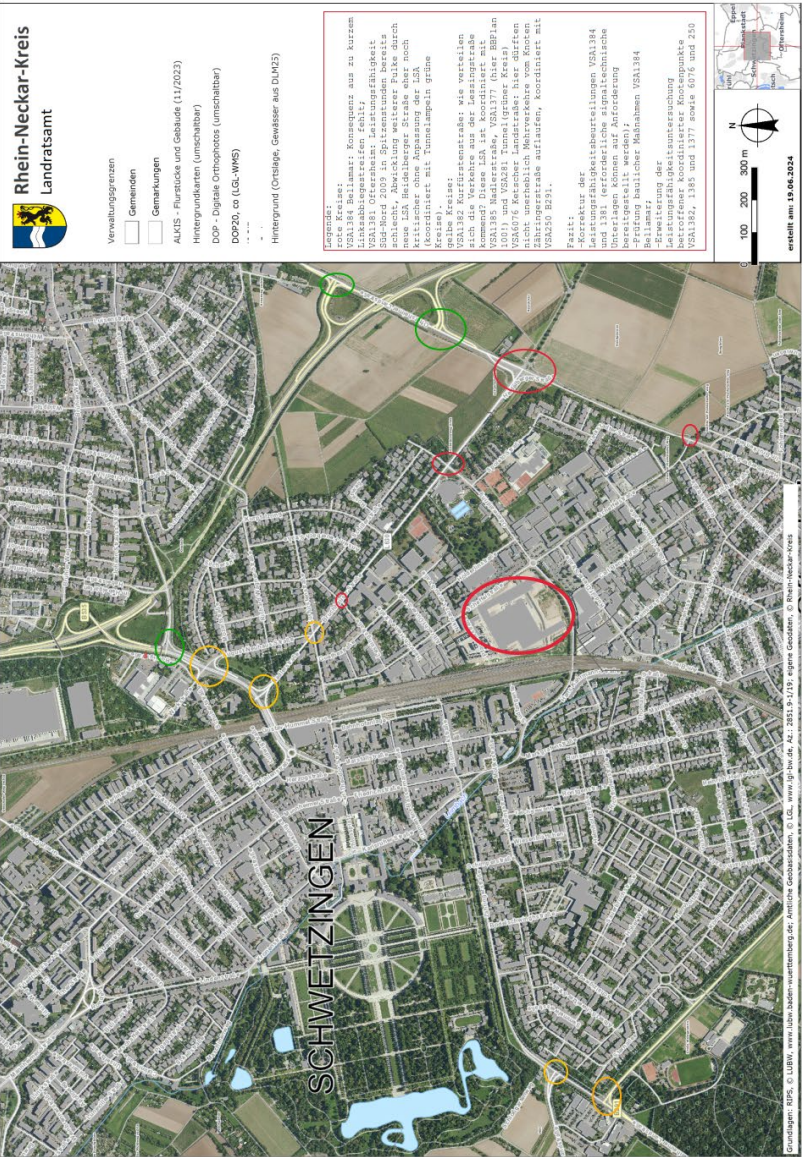
Verteiler:

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Frau Bschor Conceptplan GmbH, Herr Dr. Grimann Epple GmbH, Herr Ohlheimer BS Ingenieure, Herr Schäfer	A.Bschor@Rhein-Neckar-Kreis.de thomas.grimann@conceptplan.de matthias.ohlheimer@eppleimmobilien.de schaefer@bsingenieure.de
--	--

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Frank P. Schäfer

Steuer-Nr.: 71468 / 34252
USt-IdNr.: DE323233010

BW Bank Ludwigsburg
IBAN: DE71 6005 0101 7832 5004 58



Anlage zur Stellungnahme B10:

