

Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 13.09.2017 zu TOP 2.1 öffentlich Verband Region Rhein-Neckar Anlage 06 zur Drucksache: 0113/2017/IV Machbarkeitsstudie Radschnellweg

Radschnellweg Rhein-Neckar

Vorstellung in Heidelberg Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

13. September 2017

Dipl.-Geogr. Moritz Albrecht



Inhalt

- Trassenvarianten
 - Potenziale und Handlungsbedarf
- Vorzugstrasse
 - Maßnahmenkonzeption Strecke
 - Maßnahmenkonzeption Knotenpunkte
 - Kostenschätzungen
- Ausblick
 - Umsetzung und Förderung

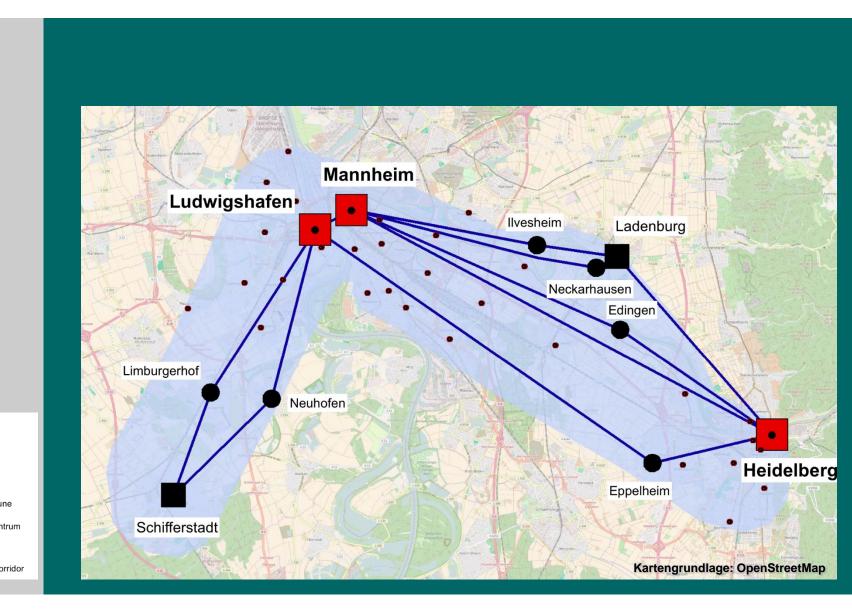


Trassenvarianten

Potenziale und Handlungsbedarf



Trassenvarianten: Trassenfindung

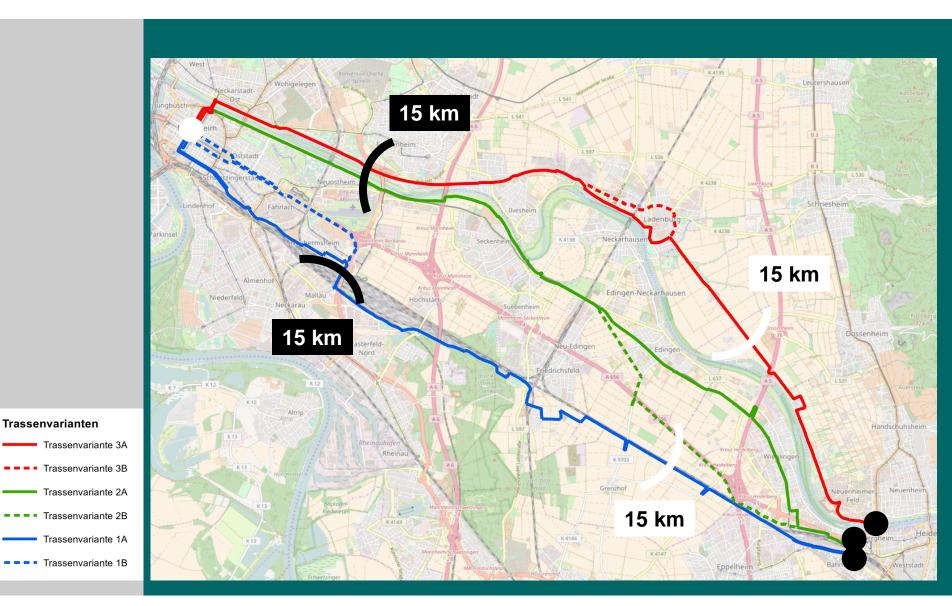


Oberzentrum

/littelzentrum



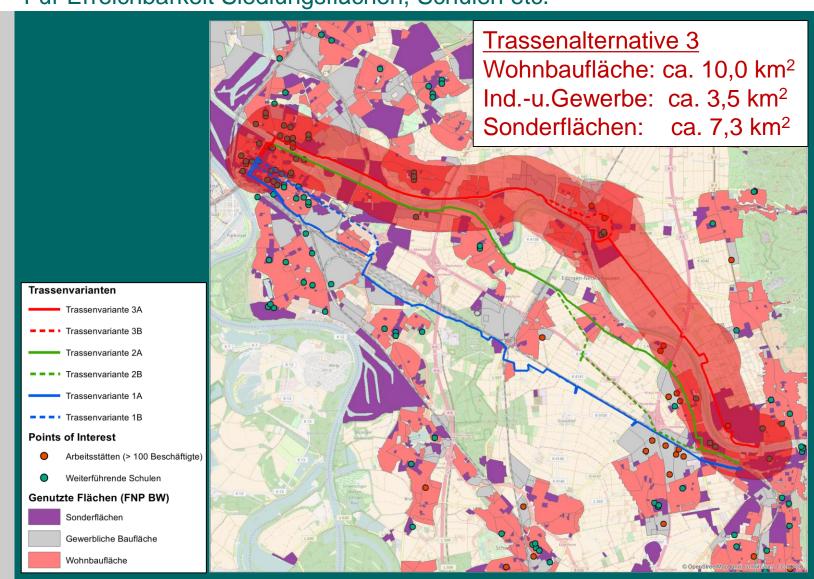
Trassenvarianten: Trassenfindung





Einzugsbereich der Trassenvariante 3 [1km Radius]

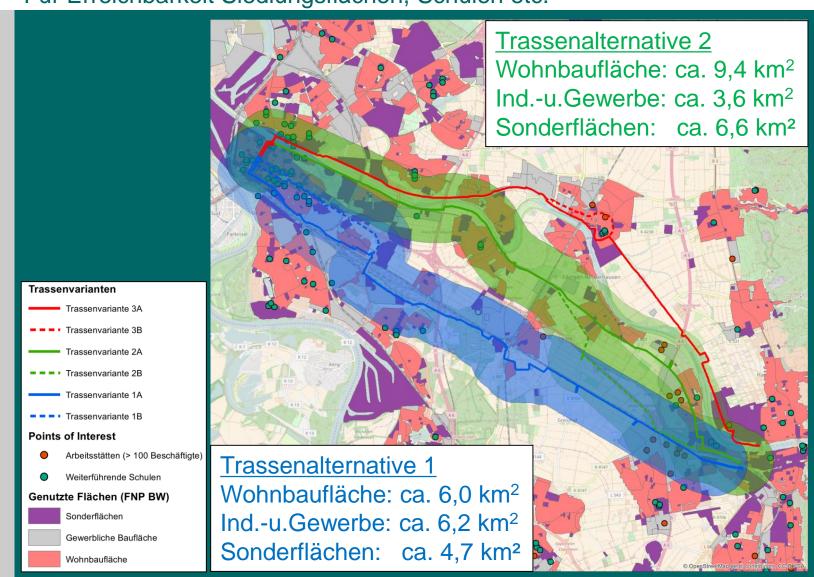
Für Erreichbarkeit Siedlungsflächen, Schulen etc.





Einzugsbereich der anderen Trassenvarianten

Für Erreichbarkeit Siedlungsflächen, Schulen etc.





Bewertung der Trassenvarianten

Die großräumigen Trassenvarianten wurden über verschiedene Parameter hinsichtlich **Potenziale**, **Handlungsbedarf** und groben **Kosten** bewertet.

Kriterien Potenziale	Kriterien Handlungsbedarf
Streckenlänge und Reisezeiten	Schutzgebiete (Streckenlänge in Meter)
Erschließungswirkung	Zusätzliche Versiegelung
(Siedlungsflächen)	(Fläche in m²)
Verkehrsverflechtungen	Aufwand Streckenherstellung
(u.a. Pendlerbeziehungen)	(Grobe Kostenschätzung in €)
Schulen	Aufwand Knotenpunkte
(weiterführende Schulen)	(Anzahl konfliktreicher KP)



Potenziale der Trassenvariante 3

Tra	ssenvariante 3 POTENZIALE													
	ERSCHLIEßUNGS- WIRKUNG		NUTZER- POTENZIALE		SCHULEN	REISEZEITEN			REISEZEITEN- VERGLEICH					
		Wohnbauflächen	ui Gewerbliche Bauflächen 5m4	Sonderflächen	Bestehende Pendlerbeziehungen	ਲ Verkehrsverflechtungen	Schulen Schulen	MIV-Verbindung	u ÖV-Verbindung	ustige Radverbindung	zukünftige Radverbindung	RSV zu MIV-Verbindung	RSV zu ÖV-Verbindung	RSV zu heutiger Radverbindung
GE	SAMT / SUMME	10,01	3,52	7,25	34.000	43.000	49		X	X	Х	2,25	1,08	0,61
	HD - Ladenburg	Х	Х	Х	1.700	2.100	Х	15	38	43	27	1,79	0,72	0,63
RELATIONEN	HD - Ilvesheim	X		Х	700	1.000	Х	17	43	61	37	2,25	0,86	0,61
OI.	Ladenburg - Ilvesheim	Х		Х	400	700	Х	6	23	19	12	2,05	0,54	0,65
LAT	Ladenburg - MA	X		Х	5.200	6.000	Х	15	33	40	24	1,65	0,74	0,61
RE	Ilvesheim - MA	X		Х	5.300	7.300	Х	15	26	28	18	1,19	0,69	0,65
	HD - MA	X	Χ	Х	21.000	25.900	Х	18	37	82	49	2,72	1,32	0,60



Potenziale der Trassenvariante 3

Tra	ssenvariante 3	POTENZIALE												
		ERSCHLIEßUNGS- WIRKUNG		NUTZER- POTENZIALE		SCHULEN	REISEZEITEN			REISEZEITEN- VERGLEICH				
		Wohnbauflächen	u Gewerbliche Bauflächen " " " "	Sonderflächen	Bestehende Pendlerbeziehungen	Identification Nerkehrsverflechtungen	Schulen Anzahl	MIV-Verbindung	si ÖV-Verbindung	n et heutige Radverbindung	zukünftige Radverbindung	RSV zu MIV-Verbindung	RSV zu ÖV-Verbindung	RSV zu heutiger Radverbindung
GE	SAMT / SUMME	10,01	3,52	7,25	34.000	43.000	49	Х	Χ	Χ	X	2,25	1,08	0,61
	HD - Ladenburg	Х			1.700	2.100	Х	15	38	43	27	1,79	0,72	0,63
	HD - Ilvesheim	X			700	1.000	X	17	43	61	37	2,25	0,86	0,61
RELATIONEN	Ladenburg - Ilvesheim	X			400	700	X	6	23	19	12	2,05	0,54	0,65
I A	Ladenburg - MA	X			5.200	6.000	X	15	33	40	24	1,65	0,74	0,61
REI	Ilvesheim - MA	X			5.300	7.300	X	15	26	28	18	1,19	0,69	0,65
	HD - MA	X	Х	X	21.000	25.900	Х	18	37	82	49	2,72	1,32	0,60



Vorzugstrasse

- Maßnahmenkonzeption
 - Kostenschätzung



Planung Vorzugstrasse: Verlauf Gesamtstrecke

Verlauf Vorzugstrasse





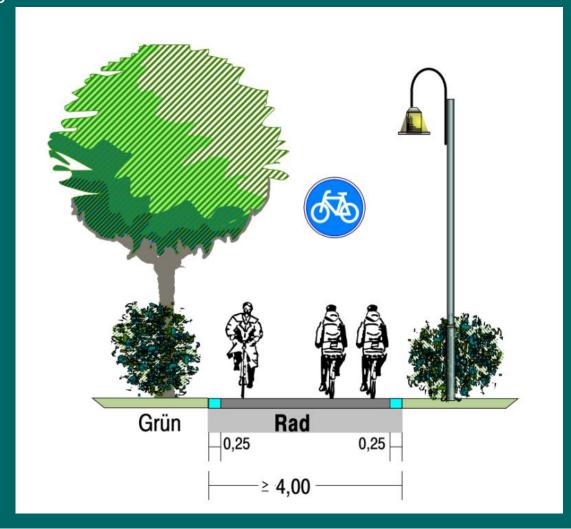
Planung Vorzugstrasse: Strecke

Grundlage: FGSV-Arbeitspapier

"Einsatz und Gestaltung von

Radschnellwegen"

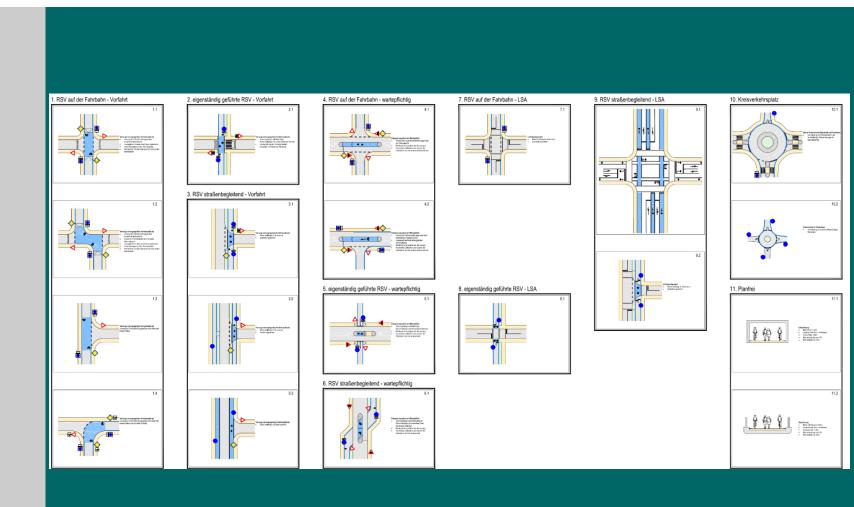








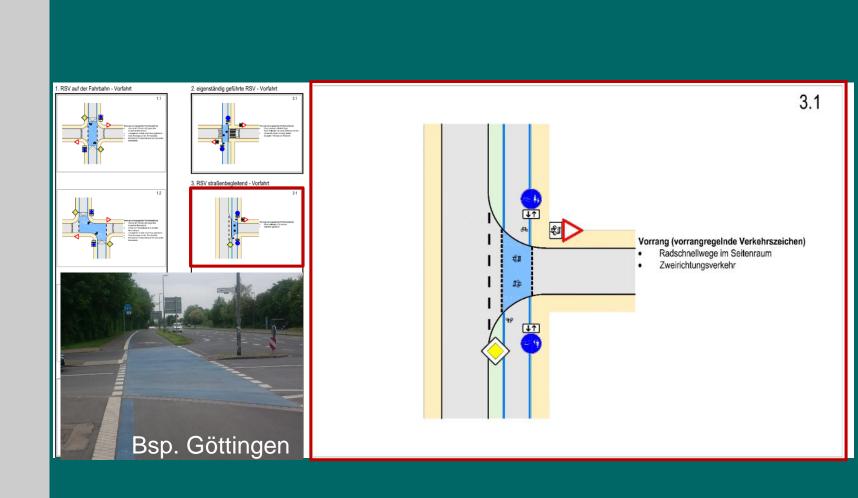
Planung Vorzugstrasse: Knotenpunkte







Planung Vorzugstrasse: Knotenpunkte





Planung Vorzugstrasse: Verlauf Heidelberg

Vorzugstrasse Starttrasse Zieltrasse Knotenpunkt Kartengrundlage: OpenStreetMap

Detailausschnitt Heidelberg



Planung Vorzugstrasse: Verlauf Mannheim

Detailausschnitt Mannheim



Detailbetrachtung Knotenpunkte

Bsp. Mannheim Querung Luisenring





Planung Vorzugstrasse: Kostenschätzung



Vorzugstrasse	Länge / Anzahl	Kosten (netto)
Strecke	36,6 km	9.624.000 €
Knotenpunkte	113 Stk.	2.260.000 €
Gesamtkosten		11,9 Mio €
Kosten je km		325.000 €

Vergleichswerte	Kosten
Radschnellweg Rhein-Neckar	0,3 Mio. € / km
Radschnellwege in den Niederlanden	0,5 - 2,0 Mio. € / km
Radschnellweg RS1 (DU – HAMM)	1,8 Mio. € / km*
Rheinbrücke beim RS1	9,8 Mio. €
Neubau Landstraße	3,2 Mio. € / km

^{*}starke Unterschiede in den einzelnen Kommunen



Ausblick Umsetzung und Förderung



Ausblick Förderung Baden-Württemberg

- Ziel ist es, den Radschnellweg zwischen Heidelberg und Mannheim als Leuchtturmprojekt des Fahrradlandes Baden-Württemberg weiter zu planen und umzusetzen.
- ➤ In Baden-Württemberg werden Radschnellverbindungen gefördert, die auf einem Anteil von mind. 80% der Streckenlänge die Qualitätsstandards des Landes erfüllen.
- ▶ Die neuen Qualitätsstandards von Baden-Württemberg erschienen Ende August 2017 – ein halbes Jahr nach Abschluss der Machbarkeitsstudie.
- Gegenwärtig wird geprüft, wie die Studie aktualisiert werden kann (Breiten, Kosten, Verträglichkeit etc.) und wie die nächsten Schritte umgesetzt werden können.



Ende der Präsentation

