

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 91/2022/IV

Datum:
28.04.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Radwegeverbindung L 534 zwischen Heidelberg
Ziegelhausen und Neckargemünd-Kleingemünd /
Sachstand**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Kenntnis genommen: | Handzeichen: |
|---|-----------------|-------------|--------------------------|--------------|
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität | 11.05.2022 | Ö | () ja () nein () ohne | |
| Gemeinderat | 02.06.2022 | Ö | () ja () nein () ohne | |

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Gemeinderates nehmen die Information zum Thema „Radwegeverbindung L 534 zwischen Heidelberg Ziegelhausen und Neckargemünd-Kleingemünd/Sachstand“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

| Bezeichnung: | Betrag in Euro: |
|---|-----------------|
| Ausgaben / Gesamtkosten: | |
| • einmalige Kosten Finanzhaushalt 2022 | 38.000 |
| • einmalige Kosten Finanzhaushalt 2023/2024 | 57.000 |
| • einmalige Kosten zukünftiger Finanzhaushalt | 2.000.000 |
| | |
| Einnahmen: | |
| • Für die Maßnahme wird ein Fördermittel-Antrag gestellt. Die genaue Höhe der Einnahmen im Finanzhaushalt kann derzeit noch nicht beziffert werden. | |
| | |
| Finanzierung: | |
| • Ansatz in 2022 bei PSP-Element: 8.81000020.700 (Rad(schnell)wegeprogramm) | 95.000 |
| • Zusätzliche Veranschlagung in künftigen Haushalten | 2.000.000 |
| | |
| Folgekosten: | |
| • Die Abschätzung der jährlichen Folgekosten ist erst möglich, wenn die konkreten Planungen vorliegen | |
| | |

Zusammenfassung der Begründung:

Mit der Vorlage wird der Sachstand zur Planung des Radangebotes entlang der L 534 zwischen Ziegelhausen und Kleingemünd dargestellt.

Begründung:

1. Sachstand

Auf Basis einer Verkehrszählung/Befragung von Radfahrenden zu beiden Seiten des Neckars in 2016 durch das Land Baden-Württemberg (BW) fiel die Wahl der weiteren Planung eines Radangebotes im Neckartal auf die Nordseite entlang der L 534, da die Anzahl der Radfahrenden auf der Nordseite höher war als auf der Südseite. Die meisten Radfahrenden waren in ihrer Freizeit unterwegs.

2017 wurde der Kooperationsvertrag zwischen dem Land BW und der Stadt Heidelberg vereinbart, aufgrund dessen die Planung einschließlich Leistungsphase 4 (= Genehmigungs-planung) vorgenommen werden soll.

Im Juni 2018 erfolgte die Beauftragung des Büros durch das Land BW. Der Vorentwurf wurde in 2020 dem Amt für Verkehrsmanagement mit einer Kostensteigerung von 1 Million EUR auf 6,5 Millionen EUR vorgelegt.

Die Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Schätzung entstand durch notwendige Stützbauwerke entlang des Neckars wegen der zwingenden Verbreiterung des Straßenraumes sowie die Erneuerung und Dimensionierung des Abwasserkanals mit Verhinderung der direkten Ableitung des Niederschlagwassers in den Neckar.

Durch die Kostensteigerung änderten sich die Kostenanteile der Stadt Heidelberg. Die Gespräche mit dem Land BW dazu begannen in 2021. Es erfolgte die Überarbeitung der Kostenteilung aufgrund einer notwendigen Korrektur des Anteils Stadt (Berechnung RP auf Basis falscher Ortsdurchfahrtsgrenze) von 54,41% auf 30,26%, so dass sich der Kostenanteil Stadt für die bereits angefallenen Planungskosten nur geringfügig erhöhte. Die nun anstehenden weiteren Planungen (Gutachten Kanalbefahrung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) erhöhen das Planungs-Budget der Stadt Heidelberg um etwa 60.000 EUR auf derzeit geschätzt 95.000 EUR.

Die vertragliche Vereinbarung mit dem Land BW ist überarbeitet und wurde jüngst unterschrieben. Die Verwaltung hatte sich – auch aus Kapazitätsgründen – solange eine Unterbrechung der weiteren Planungsaktivitäten gegenüber dem Land erbeten, bis die weitere Vorgehensweise im Zusammenhang mit der Betrachtung des Verkehrsversuchs B 37 sowie eine Bewertung im Rahmen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) politisch diskutiert ist. Im Zuge der Beratung der Vorlage 0035/2022/IV „B 37 Verkehrsversuch – Zwischenergebnisse“ zeigte sich, dass die Erwartung der Gemeinderäte ist, das Projekt Radangebot entlang der L 534 weiterzuführen. Dem gestellten Antrag eines Sachstandsberichtes möchten wir hiermit nachkommen.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Planung fortgesetzt werden soll.

Als nächster Arbeitsschritt steht die Prüfung und fachliche Abstimmung des vorgelegten Vorentwurfs für den Bereich der Heidelberger Gemarkung an, die durch die Mitarbeiter des Amtes für Verkehrsmanagement unter Beteiligung der betroffenen Fachämter und Leitungsträger durchgeführt werden wird. Diese Phase ist durch einen iterativen Prozess gekennzeichnet, um die unterschiedlichen Belange in einer Lösung zu vereinen, die dann dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden kann. Dieser Prozess kann je nach Komplexität zwischen 3 und 6 Monaten dauern.

Bekanntermaßen sind die personellen Kapazitäten im Planungsbereich erschöpft. Eine parallele Bearbeitung dieses Projektes ist dann möglich, wenn andere Projekte abgeschlossen sind oder ein in Bearbeitung befindliches Projekt zurückgestellt wird.

Radprojekte, die derzeit in Bearbeitung sind:

- Radschnellweg Mannheim – Heidelberg / Abschluss Vorentwurf voraussichtlich 1. Quartal 2023
- Radschnellweg Heidelberg – Schwetzingen / Beginn der interkommunalen Planung Anfang 2022
- Begleitung Rad- und Fußbrücke Neckar
- B 37 Verkehrsversuch / Abschluss voraussichtlich Ende 2023
- Fahrradstraße Baumschulenweg / 2022
- Fahrradstraße Steubenstraße / 2022
- Radkreuz Adenauerplatz: Lückenschluss Rohrbacher Straße und Kurfürsten-Anlage / 2022
- Lückenschluss regionale Achsen / laufend
- Abstellanlagen Rad / laufend

Eine Bearbeitung des Projekts Radachse L 534 wäre Anfang 2023 nach Beendigung der Vorentwurfsplanung für die Radschnellwegverbindung Mannheim – Heidelberg möglich oder es müsste die Maßnahme Fahrradstraße Baumschulenweg zurückgestellt werden, wobei diese Maßnahme eine Vorlaufmaßnahme für die Radschnellwegverbindung Heidelberg – Schwetzingen darstellt. Ebenso befindet sich aktuell eine Beteiligung an der Radschnellwegverbindung Heidelberg – Walldorf/Wiesloch – Bruchsal in der Warteschleife. Diese müsste dann zu Gunsten der Maßnahme Radachse L 534 zurückgestellt werden.

Anschließend wird aus dem beschlossenen Vorentwurf zur Radachse L 534 eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch das Land BW unter Begleitung des Tiefbauamtes erarbeitet. Im Anschluss daran geht die Verantwortlichkeit für Planung und Bau vollständig auf die Stadt Heidelberg über. Das Projekt kann beim Tiefbauamt erst nach Abschluss der Leistungsphase 2 weiterbearbeitet werden. Dies erfolgt dann voraussichtlich ab Mitte 2023.

Der städtische Kostenanteil wird derzeit auf 30,26% der Gesamtsumme von 6,5 Mio. EUR geschätzt. Demzufolge sind für das Projekt im städtischen Haushalt rund 2 Mio. EUR zu kalkulieren. Für die Maßnahme können Fördermittel beantragt werden.

2. Kurzfristiges weiteres Vorgehen L534

Eine kurzfristige Verbesserung des Radangebotes L 534 kann durch eine Markierungslösung als Zwischenlösung grundsätzlich erfolgen. Dies betrifft allerdings den Abschnitt außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches, da auf städtischen Flächen bereits beidseitig eine Art Schutzstreifen markiert ist. Die Benutzungspflicht des Richtung Neckargemünd führenden Geh-/Radwegs wird aufgehoben.

Die Fortführung der Markierungslösung Richtung Kleingemünd ist in Abstimmung mit dem Rhein-Neckar-Kreis, in dessen Planungshoheit der Bereich liegt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

| Nummer/n: (Codierung) | + / - berührt | Ziel/e: |
|----------------------------------|--------------------------|---|
| MO 6 | + | Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Maßnahme wird der Umstieg auf das Fahrrad gefördert und dadurch der Anteil an motorisiertem Verkehr gemindert. Für Radfahrende erschließen sich neue Wege |
| MO 4 | + | Ziel/e: Klima- und Immissionsschutz vorantreiben. Begründung: Weniger Autoverkehr reduziert die Luft- und Lärmemissionen in Heidelberg und ist ein aktiver Beitrag zum Klima- und Immissionsschutz. |

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain