

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0113/2017/IV

Datum:
28.08.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Machbarkeitsstudie Radschnellweg - Sachstand

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.09.2017	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt den aktuellen Sachstand zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Rhein-Neckar zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
A) Kosten Machbarkeitsstudie Rhein-Neckar Davon Kostenanteil Stadt Heidelberg:	50.000 Euro 6.000 Euro
B) Kosten Machbarkeitsstudie Rhein-Neckar-Region nach Darmstadt Davon Kostenanteil Stadt Heidelberg:	38.400 Euro 6.000 Euro
C) Kosten Machbarkeitsstudie Schwetzingen-Heidelberg Davon Kostenanteil Stadt Heidelberg:	30.000 Euro 6.000 Euro
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Mittel stehen im Budget des Amtes 81 bei den Rechts- und Beratungskosten zur Verfügung.	18.000 Euro

Zusammenfassung der Begründung:

Die vom Verband Region Rhein-Neckar beauftragte Studie zur Realisierbarkeit eines Radschnellweges in der Metropolregion Rhein-Neckar liegt vor.

Weitere Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen aus der Metropolregion nach Darmstadt und von Schwetzingen nach Heidelberg sind geplant.

Begründung:

Radschnellwege sind qualitativ hochwertige und leistungsstarke Radverkehrsverbindungen, die bedeutsame Ziel- und Quellorte des Radverkehrs zwischen Kreisen, Kommunen und innerhalb städtischer Räume verbinden. Für die Metropolregion Rhein-Neckar stellt sich die Frage, wie entlang des Verdichtungskorridors der Städte Heidelberg, Mannheim bis Ludwigshafen und linksrheinisch weiter bis Schifferstadt ein Radschnellweg realisiert werden kann.

Radschnellweg Rhein-Neckar

Um die Realisierbarkeit eines Radschnellweges entlang dieser räumlichen Achse zu untersuchen, haben die Städte Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen sowie der Rhein-Neckar-Kreis und der Rhein-Pfalz-Kreis und der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) einen Kooperationsvertrag geschlossen. Auf der Grundlage des Kooperationsvertrages hat der Verband Region Rhein-Neckar das Planungsbüro R&T, Darmstadt mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie (Anlage 01) beauftragt. Die Kosten für die Erstellung der Machbarkeitsstudie betragen 50.000 €; davon beträgt der Kostenanteil der Stadt Heidelberg 6.000 €.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die Radwegeverbindungen zwischen den Städten Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und Schifferstadt in einem etwa zwei Kilometer breiten Korridor hinsichtlich der Kriterien Handlungsbedarf, Potentiale und Herstellungskosten analysiert: Auf der Grundlage der genannten Kriterien wurde ein Ranking für die alternativen Trassen erstellt. Für den rechtsrheinischen Teil wurde die Variante nördlich des Neckars (Trassenvariante 3) als Vorzugstrasse zur näheren Betrachtung gewählt, da diese hohe Potentiale und die wenigsten Umsetzungshindernisse hat. Für die 36 km lange Vorzugstrasse zwischen Schifferstadt und Heidelberg wurden in der Machbarkeitsstudie Lösungsvorschläge zur Herstellung aller Streckenabschnitte und Knotenpunkte erarbeitet. Die für die Herstellung erforderlichen Einzelmaßnahmen wurden in Maßnahmenblättern beschrieben. Darüber hinaus wurde für jede einzelne Maßnahme eine Kostenschätzung erstellt.

Die Maßnahmenplanung orientierte sich an den unterschiedlichen Vorgaben der beiden Bundesländer Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Auf der linksrheinischen Seite wurden die Vorgaben des Landesbetriebs für Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) Pendler-Radwege (PRW) zugrunde gelegt. Für den rechtsrheinischen Abschnitt wurden die höheren Forderungen des Arbeitspapiers zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angewendet.

Nach den Streckenempfehlungen der Machbarkeitsstudie ist der FGSV-Standard auf dem rechtsrheinischen Streckenabschnitt außerörtlich zu 68% (5,2 km) und innerörtlich zu 26 % (4,2 km) erfüllt.

Für die Gesamtstrecke wurden Kosten in Höhe von 16,3 Millionen Euro (brutto) abgeschätzt. Für den Streckenteil auf Heidelberger Gemarkung (ca. 4 km) beträgt der Kostenanteil ca. 1,8 Millionen Euro (brutto).

Ein Vertreter des Planungsbüros R&T, Darmstadt wird die Studie in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorstellen.

Die Beauftragung der Machbarkeitsstudie erfolgte zu einem frühen Zeitpunkt, zu dem noch keine abschließend ausgearbeiteten Förderprogramme mit Qualitätsanforderungen für Radschnellwege vorlagen. Vor diesem Hintergrund sind Ergänzungen zur Machbarkeitsstudie erforderlich um die Fördertatbestände, zum Beispiel höherer Anteil an realisierbarem FGSV-Standard, zu erfüllen. In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg wird der VRRN deshalb weitere Detailuntersuchungen zur Strecke Heidelberg-Mannheim in Auftrag geben, in der nach Möglichkeit auch eine alternative Trassenführung am Neckarnordufer mituntersucht werden soll.

Pilotstrecken Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat mitgeteilt, dass es drei Radschnellverbindungen als Leuchtturmprojekte plant und baut und damit auf ausgewählten Strecken auch als Bauherr aktiv in die Umsetzung einsteigt (Anlage 04). Das Land übernimmt die Baulastträgerschaft für die Radschnellverbindungen Heidelberg - Mannheim, Heilbronn - Neckarsulm - Bad Wimpfen und Esslingen - Stuttgart.

Bei konventionellen Radwegen wechselt die Verwaltungszuständigkeit für Bau und Unterhaltung häufig zwischen den anliegenden Kommunen, Land und Bund. Dadurch entstehen Verzögerungen und die Qualität ist oft uneinheitlich. Um bei Radschnellverbindungen durchgehend attraktive Verbindungen zu gewährleisten, müssen Umsetzung, Erhaltung und Unterhaltung in einer Hand liegen. Dies kann ein kommunaler Träger oder ein Zweckverband sein. Für die benannten drei Pilotprojekte mit hoher Landesbedeutung übernimmt erstmals das Land diese Rolle.

Darüberhinausgehende Informationen zur Planung und Bau der Pilotstrecken durch das Land Baden-Württemberg liegen der Verwaltung derzeit nicht vor.

Radschnellweg Rhein-Neckar-Region nach Darmstadt

Der VRRN beabsichtigt im Jahr 2017 eine weitere Machbarkeitsstudie zu beauftragen, um einen weiteren Korridor aus dem Kernraum der Rhein-Neckar-Region nach Norden führend zu untersuchen. Dabei werden die Städte Mannheim und Heidelberg Ausgangspunkte sein und die Verbindungen bis nach Darmstadt analysiert. Der VRRN hat dazu eine Kooperationsvereinbarung mit den beteiligten Stadt- und Landkreisen Mannheim, Heidelberg, Darmstadt, Rhein-Neckar-Kreis, Kreis Bergstraße und Kreis Darmstadt-Dieburg geschlossen. Eine Beauftragung ist in 2017 geplant. Fördermittel wurden beim Land Baden-Württemberg und Land Hessen vom VRRN beantragt. Der Kostenanteil der Stadt Heidelberg ist auf maximal 6.000 Euro begrenzt.

Radschnellweg Schwetzingen-Patrick-Henry-Village-Bahnstadt-Neckarnordseite

In den nächsten Jahren wird die US -Konversionsfläche Patrick-Henry-Village (PHV) entwickelt werden. Das Patrick-Henry-Village könnte in Zukunft Arbeits- und Wohnraum für 10.000 bis 15.000 Menschen bieten.

Für die Stadt Heidelberg stellt sich damit die Aufgabe, wie eine Radschnellverbindung realisiert werden kann, die das PHV an die Gesamtstadt anbindet. Von besonderem Interesse hierbei ist die Anbindung an das Neuenheimer Feld mit seinen zahlreichen Kliniken, Universitätseinrichtungen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen. Aufgrund der Lage des PHV soll ebenfalls eine Anbindung der Stadt Schwetzingen über den Radschnellweg untersucht werden (Anlage 05). Ziel ist, einen durchgängigen und direkt geführten Radweg zu entwickeln, der zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs beitragen kann. Die Integration in das bestehende Radwegenetz ist dabei eine zentrale Vorbedingung. In einer Machbarkeitsstudie soll eine geeignete Trassenführung ausfindig gemacht werden und im Detail auf Realisierbarkeit untersucht werden. Der Kostenrahmen beträgt 30.000 Euro. Die Verwaltung hat beim Regierungspräsidium eine Förderung der Machbarkeitsstudie beantragt. Der Kostenanteil der Stadt Heidelberg beträgt 6.000 Euro.

Weiteres Vorgehen / planerische Belange

Im Rahmen des Bearbeitungs- und Planungsprozesses sowie möglicher zusätzlicher Machbarkeitsstudien werden weitere planerische Belange vertieft und untersucht.

Dazu zählen unter anderem stadtplanerische Belange wie die Funktionsmischung in dicht besiedelten und/oder stark frequentierten Bereichen, die Gestaltung im sensiblen Stadt- und Landschaftsraum sowie Abstimmung mit anderen städtischen Projekten wie „Stadt am Fluss“ und „Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen“.

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:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Das Radfahren wird gefördert, indem eine attraktive Radverkehrsverbindung geschaffen wird. Ziel/e:
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Der Radverkehr wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver Ziel/e:
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die Nutzung des Fahrrades wird als Alternative zum motorisierten Verkehr attraktiver.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Machbarkeitsstudie Radschnellweg Rhein-Neckar
02	Verlauf Trassenvarianten rechtsrheinisch
03	Verlauf Trassenvarianten linksrheinisch
04	Pressemitteilung
05	Untersuchungskorridor Schwetzingen-PHV-HD
	Auf den vollständigen Papierausdruck der Anlagen zur Machbarkeitsstudie wurde aufgrund des Umfangs (236 Seiten) verzichtet. Diese stehen bei Bedarf bis zum 15.11.2017 zum Download bereit: https://ww2.heidelberg.de/owncloud/index.php/s/qxt8DAgKYbobKFz