

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0007/2020/IV**

Datum:  
09.01.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 20. Februar 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.01.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	13.02.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Verwaltung wird, in Partnerschaft mit allen beteiligten Kommunen eine gemeinsame Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Schwetzingen planen. Mit dem Land Baden-Württemberg als zukünftigem Baulastträger und den anderen beteiligten Kommunen wird eine entsprechende Planungsvereinbarung getroffen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Die Kosten werden in vollem Umfang vom Land Baden-Württemberg übernommen. Die beteiligten Kommunen treten nur für einen Teil der Planungskosten in Vorleistung. Diese werden vom Land wieder erstattet.	Keine

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim, Plankstadt und Oftersheim wünschen eine frühe Realisierung der Radschnellverbindung (RSV) Heidelberg – Schwetzingen und erklären sich bereit, die Planung dieser RSV bis zur Genehmigungsplanung anstelle des Landes zu übernehmen und hierzu eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 22.01.2020**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Gemeinderates vom 13.02.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 13.02.2020

### 3 Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen Informationsvorlage 0007/2020/IV

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Winter-Horn, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Leuzinger

Im kurzen Meinungs austausch begrüßt man zwar die geplante Radschnellverbindung, gibt jedoch zu bedenken, dass auf derselben Strecke eine Variante der Straßenbahnverbindung nach Schwetzingen geplant werde. Vor allem in Eppelheim sehe man im Straßenquerschnitt Probleme. Ferner werde gefragt, wie das weitere Vorgehen sei?

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner informiert, es gebe keine außergewöhnlichen Hemmnisse. Natürlich gebe es eine gewisse Parallelität zwischen Radweg und Straßenbahn beziehungsweise Autoverkehr. Möglicherweise müssten einzelne Abschnitte ohne Autoverkehr geplant werden. Die Naturschutzflächen müssen jedenfalls berücksichtigt werden.

Mit der genauen Detailprüfung werde jetzt begonnen.

**gezeichnet**

Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Begründung:

Radschnellverbindungen (RSV) bieten Radfahrerinnen und Radfahrern eine attraktive Möglichkeit, längere Strecken zügig und sicher zurückzulegen. Sie führen den Radverkehr möglichst kreuzungsfrei und getrennt von anderen Verkehrsmitteln. Die Radschnellverbindung stellt einen neuen Qualitätsstandard für Radverkehrsanlagen dar. Durch ausreichende Breiten soll das Nebeneinanderfahren sowie das Überholen problemlos ermöglicht werden. Zeitverluste an Knotenpunkten werden durch Bevorrechtigungen oder den Einsatz von Unter- bzw. Überführungen minimiert. Eine direkte, möglichst umwegfreie Linienführung, geringe Steigungen sowie eine hohe Belagsqualität führen zu einem hohen Fahrkomfort für Radfahrer. In den Niederlanden sind die schnellen Direktverbindungen für den Radverkehr längst ein Erfolgsmodell – vor allem im Berufsverkehr, wo sie entscheidend dazu beitragen, den Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern. Insbesondere vor dem Hintergrund der rasanten Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes kommt den Radschnellverbindungen eine große Bedeutung zu.

Die Verbindung zwischen Heidelberg und Schwetzingen bietet für eine solche Radschnellverbindung große Potentiale. Das Land Baden-Württemberg hat eine landesweite Potentialuntersuchung veröffentlicht, in der insgesamt 70 Relationen im Hinblick auf die zu erwartenden Nutzungspotentiale betrachtet wurden. Die Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen erreichte mit potenziellen 2.900 Radfahrenden/Tag landesweit den 7. Platz mit der Einstufung als vordringlicher Bedarf.

Vor allem als interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs hat sie eine hohe Bedeutung. Die Anbindung an die RSV der US-Konversionsfläche Patrick-Henry-Village (PHV) im Westen Heidelbergs, die in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden soll ist vorgesehen. Zielsetzung ist es, dieses Areal mit einer attraktiven Radverkehrsverbindung an die Innenstadt und insbesondere an das Neuenheimer Feld mit seinen zahlreichen Kliniken, Universitätseinrichtungen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen anzubinden. Die Fortführung der RSV Richtung Neuenheimer Feld erfolgt zukünftig über die Achse Bahnstadt-Gneisenaubücke und der neuen Fuß- und Radbrücke über den Neckar. Die Fortführung Richtung Innenstadt erfolgt über die Bahnstadtpromenade und von dort weiter über die zukünftige Fahrradstraße Gaisbergstraße oder über die Verlängerung Speyerer Straße bis zum Adenauerplatz.

Die Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim der Landkreis Rhein-Neckar, die Gemeinden Plankstadt und Oftersheim und der Verband Region Rhein-Neckar haben in einem Kooperationsvertrag (Anlage 01) vereinbart das Projekt „Radschnellverbindung Heidelberg – Schwetzingen“ positiv zu begleiten und zu unterstützen.

In einer von der Stadt Heidelberg beauftragten und vom Land Baden-Württemberg finanziell geförderten Machbarkeitsstudie (Anlage 02) wurden drei Trassenvarianten innerhalb eines Untersuchungskorridors zwischen der Stadt Heidelberg und Schwetzingen auf ihre Umsetzbarkeit als Radschnellverbindung geprüft.

Im Rahmen einer systematischen Bewertung der Trassenvarianten wurde als Vorzugstrasse eine Achse festgelegt, die im überwiegenden Verlauf geradlinig der historischen Maulbeerallee folgt. (Anlage 03). Nach Aussage des Gutachters sind für die Realisierung der Verbindung keine außergewöhnlichen Realisierungshemmnisse zu überwinden. Neben dem benötigten Grunderwerb sollte vor allem Art und Umfang der erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen möglichst frühzeitig geklärt werden. Ein Umweltverträglichkeitsgutachten, in dem auch Fragen des Artenschutzes behandelt werden wird erstellt.

Eine überschlägige Kostenschätzung aller Maßnahmen unter Einbeziehung aller Begleitmaßnahmen sowie Planungs- und Grunderwerbskosten ergab Gesamtkosten von rund 11,9 Millionen € (brutto), entsprechend einem Kilometerpreis von 1,7 Millionen €/km. Aufwändigste Maßnahme mit 3,0 Millionen € ist dabei der Neubau einer Brücke über die Bundesstraße (B) 535.

Radschnellwege können als Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen eingestuft werden. Baulastträger sind damit nicht mehr automatisch die Kommunen, die bisher für den Bau selbständiger Radwege zuständig waren. Eine entsprechende Gesetzesänderung hat der baden-württembergische Landtag bereits Ende Januar 2019 beschlossen.

Die RSV Heidelberg-Schwetzingen soll nach Straßengesetz Baden-Württemberg (§ 3 Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe b) als Landesstraße ausgeführt und betrieben werden.

Die Führung der RSV endet entsprechend der Machbarkeitsstudie außerhalb der Ortsdurchfahrts-grenze von Heidelberg. Daher ist die Stadt Heidelberg ebenso wie die übrigen beteiligten Kommunen kein Baulastträger dieser RSV. Alleinigiger Baulastträger ist bei der bislang vorgesehenen Streckenführung das Land.

Aufgrund anderer prioritärer Aufgaben kann das Land die Planung für diese RSV allerdings nicht vor dem Jahr 2025 aufnehmen und auch ein Planungsbeginn unmittelbar danach kann nicht sicher dargestellt werden.

Da die Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim, Plankstadt und Oftersheim eine frühere Realisierung der RSV Heidelberg – Schwetzingen wünschen, erklären sie sich bereit, die Planung dieser RSV bis einschließlich der Genehmigungsplanung anstelle des Landes zu übernehmen und hierzu eine entsprechende Vereinbarung zu treffen (Anlage 04). Das Land beantragt als zukünftiger Straßenbaulastträger das aller Voraussicht nach erforderliche Planfeststellungsverfahren.

### **Planungskosten**

Das Land übernimmt die Kosten für die Planungsleistungen. Die beteiligten Kommunen betreiben die Planung zunächst auf eigene Rechnung. Die gemeinderätlichen Gremien werden zu gegebener Zeit über die zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Planungskosten informiert.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

keine

## 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: Die Maßnahme ist eine wichtige Verbindung im Fuß- und Radverkehrsnetz
UM2		Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima Begründung: Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zum Klimaschutz bei

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
in Vertretung  
Hans-Jürgen Heiß

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Kooperationsvereinbarung Städte/Landkreis/Gemeinden/VRRN <b>(VERTRAULICH - Nur zur Beratung in den Gremien!)</b>
02	Machbarkeitsstudie
03	Vorzugstrasse
04	Entwurf Kooperationsvereinbarung Land/Kommunen <b>VERTRAULICH - Nur zur Beratung in den Gremien!)</b>