

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0042/2020/IV**

Datum:  
17.02.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen  
Heidelberg-Darmstadt und Heidelberg-Bruchsal**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 11. März 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.03.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen Heidelberg / Mannheim - Darmstadt und Heidelberg - Bruchsal zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Machbarkeitsstudien für die Radschnellverbindungen zwischen Heidelberg / Mannheim – Darmstadt sowie für die Strecke zwischen Heidelberg und Bruchsal wurden erstellt

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.03.2020

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 04.03.2020

### 3.1 **Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen Heidelberg/Mannheim – Darmstadt und Heidelberg - Bruchsal** Informationsvorlage 0042/2020/IV

Herr Könighaus, als Vertreter der R+T Verkehrsplanung GmbH, erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 04 zur Drucksache 0042/2020/IV) die Ergebnisse zu den Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen Heidelberg/Mannheim – Darmstadt und Heidelberg – Bruchsal.

Anschließend eröffnet Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Bartesch, Stadtrat Kutsch

Folgende Fragen und Hauptaussagen werden vorgetragen:

- Wie sei der weitere Verlauf des Prozesses vorgesehen?
- Inwieweit sei es möglich, durch die Übernahme von mit der Einrichtung des Radschnellweges verbundenen Aufgaben durch die Stadt Heidelberg, das Verfahren zu beschleunigen?
- Sofern eine zeitnahe Umsetzung nicht möglich sei, werde es gewünscht, den Radschnellweg abschnittsweise einzurichten.
- Verhalte es sich hinsichtlich des Verhältnisses von Nutzen und Kosten ähnlich wie bei Straßenbahnprojekten, sodass ein Wert größer 1 anzustreben sei?
- Die dargestellte Kosten-Nutzen-Untersuchung und der damit einhergehende volkswirtschaftliche Nutzen werden in Frage gestellt.
- Die Einrichtung von Radschnellverbindungen sei ein wichtiger Baustein, um weitere Entlastung beim Pendlerdruck zu erhalten und den Radverkehr noch schneller und sicherer zu gestalten.
- Vor allem die Einrichtung einer Route in Richtung Süden sei sinnvoll, da diese nicht nur von Berufspendlern, sondern auch in der Freizeit, genutzt werden könne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, und Herr Könighaus, als Vertreter der R+T Verkehrsplanung GmbH, antworten:

- Die vorgeschlagene Vorzugsvariante sei die mittlere der drei Achsen (rote Linie). Die dortige Strecke sei bereits jetzt schon sehr gut ausgebaut.
- Es habe bereits Gespräche mit den Vertretern aller betroffenen Kommunen gegeben. Diese seien mit der Wahl der mittleren Route (rote Linie) einverstanden.
- Es sei vorgesehen, soweit möglich, bereits in diesem Jahr an einigen Stellen tätig zu werden. Ansonsten sei die Einrichtung der Radschnellverbindung für 2021 vorgesehen.
- In die Nutzen-Kosten-Untersuchung für den mittleren Abschnitt (rote Linie) fließen unter anderem die CO<sup>2</sup>-Einsparungen bei vorhergesagter Verlagerung, die gesünderen Menschen, die Luftschadstoffeinsparungen sowie Einsparungen im

monetären Bereich mit ein. Diesem Nutzen seien entsprechende Kosten gegenüberzustellen. Letztlich komme man auf einen Wert von 2,3.

- Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung sei auch dann noch positiv, wenn sich Parameter verändern, beispielsweise, wenn Grunderwerb nötig werde, ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen seien oder eine aufwendigere Lösung umgesetzt werden müsse.
- Wesentliche Fördervoraussetzung durch den Fördergeber sei die Zahl der Nutzer (2.000 Radfahrer am Tag).
- Es werde vorgeschlagen, die Route von Norden her zu entwickeln und im ersten Schritt eine Verbindung bis nach Leimen herzustellen.
- Um den Ausbau der Radschnellverbindung schneller voran zu bringen, sei eine durch alle betroffenen Gemeinden unterzeichnete Absichtserklärung hilfreich.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner teilt mit, dass es für die weitere Vorgehensweise hilfreich sei, einen Beschluss zu fassen. So sollen anhand der mittleren Variante (rote Linie) die Planungen zum Radschnellweg weiter konkretisiert werden. Hierauf aufbauend könnten weitere Gespräche mit den Umlandgemeinden geführt werden.

Stadtrat Kutsch formuliert folgenden **Sachantrag**:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschließt, die Verwaltung damit zu beauftragen, auf Grundlage der heutigen Diskussion mit den betroffenen Gemeinden im Hinblick auf die Realisierung der Radschnellverbindung Süd in Richtung Bruchsal noch in der ersten Jahreshälfte 2020 in Gespräche einzutreten.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erklärt, dass er dem Sachantrag von Stadtrat Kutsch insoweit zustimmen könne, dass die Stadt Heidelberg in Gespräche mit den betroffenen Gemeinden zur bevorzugten Route eingetreten werde. Allerdings sei die angegebene zeitliche Komponente durch die Verwaltung nicht umsetzbar. Nichtsdestotrotz werde versucht, die Gespräche mit den Umlandgemeinden zeitnah anzugehen. Diesbezüglich bitte er auch den Gemeinderat, auf die Ratskollegen der Umlandgemeinden zuzugehen und das Gespräch zu suchen, um ein Miteinander zu schaffen.

Anschließend schlägt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner folgende Formulierung zur Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vor:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschließt, anhand der mittleren Variante (rote Linie) die Planungen mit dem Umland für die Südachse weiter zu konkretisieren.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

Der Sachantrag von Stadtrat Kutsch wird aufgrund des Beschlusses nachfolgend nicht mehr zur Abstimmung gestellt.

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen Heidelberg/Mannheim – Darmstadt und Heidelberg – Bruchsal zur Kenntnis.*

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Beschluss

## **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- beziehungsweise Überführungen minimiert. Eine direkte, möglichst umwegfreie Linienführung, geringe Steigungen sowie eine hohe Belagsqualität führen zu einem hohen Fahrkomfort für Radfahrer.

Im Jahr 2018 hat das Verkehrsministerium eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg veröffentlicht. Mit der Analyse liegt ein umfassender Überblick über diejenigen Strecken vor, die aufgrund des Radverkehrsaufkommens grundsätzlich als Radschnellverbindung in Frage kommen. Im Ergebnis konnten 70 Korridore für mögliche Radschnellverbindungen identifiziert werden. 32 Korridore weisen ein besonders hohes Nutzungspotenzial auf. Auf diesen Strecken erreicht der durchschnittliche werktägliche Verkehr, Montag – Freitag, mindestens 2.000 Radfahrende pro Tag ( $DTV_W \geq 2.000$ ). Diese Korridore wurden dem vordringlichen Bedarf zugeordnet (Anlage 03). Hierzu gehören unter anderem auch die Korridore Heidelberg-Weinheim-Laudenbach ( $DTV_W \geq 2.100$ ) und Heidelberg-Leimen-Wiesloch ( $DTV_W \geq 2.600$ ). Die Weiterführung dieser Korridore nach Norden bis Darmstadt und nach Süden bis Bruchsal wurde in dieser Potentialanalyse nicht Gegenstand der Betrachtung.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen und Landkreisen Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen im Korridor Heidelberg / Mannheim – Darmstadt sowie für die Strecke zwischen Heidelberg und Bruchsal beauftragt. Das, mit der Erstellung der Machbarkeitsstudien beauftragte Büro R+T Verkehrsplanung GmbH hat verschiedene Trassenvarianten untersucht und bewertet und die Machbarkeitsstudien vorgelegt (Anlagen 01 und 02).

Im Klimaaktionsplan der Stadt Heidelberg, den der Gemeinderat im November 2019 beschlossen hat, sind unter Punkt 11 Radschnellwege in die Region genannt. Hier sollen rasch umsetzbare Maßnahmen gefunden werden die als „Vorlaufrouete“ eine gute Radverbindung ermöglichen. Diese werden unabhängig von der Umsetzung der in dieser Vorlage beschriebenen Radschnellverbindungen umgesetzt.

## **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  
Prof. Dr. Eckart Würzner

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Machbarkeitsstudie Heidelberg / Mannheim - Darmstadt
02	Machbarkeitsstudie Heidelberg - Bruchsal
03	Potentielle Korridore für Radschnellverbindungen
04	Präsentation Radschnellverbindungen