

Stadt Schwetzingen

Amt: 06 Klimaschutz,
Energie, Umwelt
Datum: 27.01.2020
Drucksache Nr. 2322/2020

Beschlussvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 19.02.2020

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 04.03.2020

- öffentlich -

Radschnellverbindung Heidelberg-Schwetzingen

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat stimmt zu, dass die Stadt Schwetzingen, in Partnerschaft mit allen beteiligten Kommunen eine gemeinsame Radschnellverbindung zwischen Heidelberg und Schwetzingen plane. Mit dem Land Baden-Württemberg als zukünftigem Baulastträger und den anderen beteiligten Kommunen wird eine entsprechende Planungsvereinbarung getroffen.

Der Gemeinderat stimmt der Planungsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg und dem Kooperationsvertrag der Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim und der Gemeinde Plankstadt zu.

Die Planungskosten werden in vollem Umfang vom Land Baden- Württemberg bzw. vom Bund übernommen. Die beteiligten Kommunen treten nur für einen Teil der Planungs- und Projektsteuerungskosten von ca. 200.000 EUR in Vorleistung. Der Gemeinderat stimmt den Planungs- und Projektsteuerungskosten von max. 200.000 EUR zu. Die Kosten werden entsprechend § 4 des Kooperationsvertrages auf die Kommunen verteilt.

Erläuterungen:

Die Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim, und die Gemeinde Plankstadt 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.

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 ca. 10km-lange 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.

Für Heidelberg ist die Anbindung an die RSV der US-Konversionsfläche Patrick-Henry-Village (PHV) im Westen Heidelbergs, die in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden soll 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-Gneisenaubrücke und der neuen Fuß- und Radbrücke über den Neckar. Die Fortführung Richtung Innenstadt erfolgt über die Bahnstadtpromenade Richtung S-Bahnhof Weststadt und von dort weiter über die zukünftige Fahrradstraße Gaisbergstraße.

Für die Städte Schwetzingen, Eppelheim und die Gemeinde Plankstadt stellt die RSV eine Ost-West-Verbindung nach Heidelberg da, um den busgebundenen ÖPNV zu ergänzen. Dabei sollen Berufspendler zwischen den Kommunen gewonnen werden, vom Individualverkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Die drei Kommunen wollen damit die innerörtlichen Strukturen (Handel, Gewerbe, Gewerbegebiete, Schloss Schwetzingen) stärken, sondern auch eine Ost-Westanbindung an die S-Bahn am Bahnhof Schwetzingen herstellen.

Die Städte Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim und die Gemeinden Plankstadt haben in einem Kooperationsvertrag (Anlage 01) vereinbart das Projekt „Radschnellverbindung Heidelberg – Schwetzingen“ positiv zu begleiten und maßgeblich 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 und erfolgt im anstehenden Planungsprozess.

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

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 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) als Landesstraße ausgeführt und betrieben werden.

Die Führung der RSV endet entsprechend der Machbarkeitsstudie außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze von Heidelberg. Daher ist die Stadt Heidelberg ebenso wie die

übrigen beteiligten Kommunen kein Baulastträger dieser RSV. Alleiniger Baulastträger ist bei der bislang vorgesehenen Streckenführung das Land Baden-Württemberg. 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 erforderliche Planfeststellungsverfahren. Die kommunale Projektleitung soll in Abstimmung aller beteiligten Kommunen und mit dem Land Baden-Württemberg die Großen Kreisstadt Schwetzingen übernehmen (Kooperationsvertrag Anlage 05). Eine Beschlussfassung und Information dieser Vorlage findet in allen Kommunen gleichlautend in den nächsten Wochen statt.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Bund und das Land übernehmen im Wesentlichen die Kosten für die Planungsleistungen. Die beteiligten Kommunen betreiben die Planung zunächst auf eigene Rechnung. Die kommunalen Planungs- und Projektsteuerungskosten werden bei 900.000 EUR gedeckelt und entsprechend den Einwohnerwerten auf die Kommunen verteilt. Die Planungskosten werden in vollem Umfang vom Land Baden- Württemberg bzw. vom Bund in Höhe von 6% der Investitionskosten (ca. 700.000 EUR) übernommen.

Die beteiligten Kommunen treten nur für einen Teil der Planungs- und Projektsteuerungskosten von ca. 200.000 EUR in Vorleistung. Der Gemeinderat stimmt den Planungs- und Projektsteuerungskosten von max. 200.000 EUR zu. Die Kosten werden entsprechend § 4 des Kooperationsvertrages auf die Kommunen verteilt. (Anlage 05). Lediglich die Stadt Eppelheim, wird aufgrund Ihrer geringen Finanzkraft nur einen reduzierten Beitrag leisten können. Die Planungs- und Projektsteuerungskosten verteilen sich mindestens auf zwei Haushaltsjahre ab Sommer 2020.

Anlagen:

Anlage 01: Kooperationsvereinbarung

Anlage 02: Machbarkeitsstudie

Anlage 03: Vorzugstrasse

Anlage 04: Entwurf Vereinbarung RP

Anlage 05: Kooperationsvertrag_Radschnellweg_HD_SW_PL_EPL_15.01.2020

Oberbürgermeister:

Bürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: