

# Stadt Schwetzingen

Amt: 61 Städtebau u.  
Architektur  
Datum: 23.06.2021  
Drucksache Nr. 2464/2021

## Beschlussvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 07.07.2021

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 21.07.2021

- öffentlich -

---

## Rad- u. Fußgängerbrücke Schwetzingen - verbindender Brückenschlag in die Zukunft

### Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Stadt Schwetzingen beabsichtigt die Herstellung einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Bahngleise der Deutschen Bahn AG (Rheintaltrasse) zur verkehrsgerechteren Verbindung der östlich der Bahnanlagen liegenden Stadtteile mit der Innenstadt.
- 2.) Diese Absichtserklärung steht unter der Voraussetzung der Co-Finanzierung der Planungs- und Herstellungskosten für diesen Brückenbau durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund).

### Erläuterungen:

Die Stadt Schwetzingen wird durch die mehrgleisigen Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG (Rheintaltrasse) verkehrs- und verbindungstechnisch, funktional, emotional, städtebaulich, gestalterisch und ästhetisch zäsurartig in 2 Teile gespalten.

### Ziele:

Mit einem neuen signifikanten „Brückenschlag“ in Form einer attraktiven, ästhetischen und innovativen Rad- und Fußgängerbrücke soll die Trennungswirkung dieser Bahnanlagen an einer städtebaulich sehr bedeutenden Stelle überwunden werden. Die Neuplanung der Rad- und Fußgängerbrücke stellt ein grundlegendes Angebot zur Verbesserung und zur klimagerechten Transformation der innerstädtischen Mobilität für alle Schwetzingener Bürger dar. **(Anlage 1 und Anlagen 2 +3)**

Die beabsichtigte Rad- und Fußgängerbrücke verbindet zunächst allgemein die Oststadt und die Kernstadt Schwetzingens – insbesondere aber auch die ca. 2000 Neubürger des Pfaudler-Areals mit dem Bahnhof (ÖPNV) auf der Innenstadtseite.

Die Nachhaltigkeit und Modellhaftigkeit wird gewährleistet durch einen attraktiven Brückenschlag als Motivator für den nachhaltigen Umstieg eines großen Anteils der künftigen Bevölkerungen des neuen Stadtquartiers vom PKW auf das Fahrrad, Fußverkehr, sowie den ÖPNV.

Dabei soll diese Rad- und Fußgängerbrücke allgemein der Verbesserung und Integration des bestehenden Rad- und Fußgängeretzes in Schwetzingen in das städtische und überregionale Rad- und Fußwegenetz mit Anbindung an die Innenstadt dienen.

Ferner gibt die geplante Brücke nach Fertigstellung die Möglichkeit zur kurzen Anbindung des neu entstehenden Wohnquartiers auf dem Areal der ehemaligen Pfaudlerwerke, auf dem ca. 2000 Einwohner in ca. 700 Wohnungen zukünftig wohnen werden, an den Bahnhof bzw. die Innenstadt. **(Anlage 1)**

### **Gestaltung und Innovation:**

In der Gemeinderatssitzung vom 02.10.2019, Drucksache Nr. 2261/2019 wurde die Verwaltung ermächtigt, die Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH-Frankfurt mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie einer Fuß- und Radbrücke zu beauftragen. Dieses Büro wurde zuvor in einem Auswahlverfahren von der Stadt ausgewählt und bringt im Bereich Brückenbau und Eisenbahnkreuzungen, ingenieur- und verfahrenstechnisch, große Erfahrung mit.

Der Stadt Schwetzingen war es im Sinne der Ästhetik weiterhin sehr wichtig im gleichen Atemzug ein im Brückenbau gestalterisch versiertes Architekturbüro in die Machbarkeitsstudie miteinzubeziehen um neben der Ingenieurtechnik auch die an dieser Stelle gewünschte und sehr wichtige gestalterische Qualität innovativ sicherzustellen. Deshalb wurde zusätzlich das Büro DKFS Architects London mit hinzugeschaltet.

In enger Zusammenarbeit mit der Stabstelle Städtebau- Architektur und Verkehrsentwicklung wurde die Machbarkeitsstudie – mit Corona bedingten Unterbrechungen – in vielen Monaten zum heutigen Stand entwickelt und mit einer groben Kostenschätzung belegt.

Die mittlerweile vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bestätigen die Möglichkeit des gewollten Brückenschlags mit all seinen sehr komplexen Anforderungen. Der formal durchaus nicht alltägliche Brückenverlauf lässt eine spürbar attraktive Zusammenführung an den vorgesehenen Standorten zu. **(Anlage 1)**

Die Stadt hat hierbei u.a. – unter Vorgabe wichtiger Zielstellungen - besonderen Wert auf Gestaltung und Bedeutung des Brückenbauwerkes wie folgt gelegt:

- Brückenschlag mit hochwertiger Gestaltung und Beleuchtung als weiteres zukünftiges Wahrzeichen der Stadt Schwetzingen. (freie Spannweite Brücke ca. 80 m)
- Modellhaftigkeit, Innovationskraft, Filigranität, technische und ästhetische Aussagekraft, Symbolkraft, sowie mobilitätsbezogene Nachhaltigkeit.
- Ganzjährige Nutzbarkeit durch solares Beheizungssystem (digital antifreeze)
- Barrierefreie (u.a. mit Glasaufzügen), tags wie nachts sichere Anbindung des neuen Stadtquartiers an die Innenstadt / ÖPNV und das bestehenden / geplante Radwegenetz
- Weit sichtbares und erkennbares Wahrzeichen und Symbol als Beitrag zur Imageverbesserung nachhaltiger Mobilitätsformen wie Fahrrad und Fußverkehr, sowie signifikantes städtebauliches Highlight zur weiteren Zusammenführung beider Stadtteile Schwetzingens.
- Aussichtsplattform der Stadt mit Blick zum Schlossbereich, den Städten Mannheim und Heidelberg und – über die Rheinebene hinweg – zum Odenwald und Pfälzer Wald.
- Schaffung von hochwertigem öffentlichen Raum, Begegnungsstätte von Menschen auf dem Fahrrad und zu Fuß.
- Sichtbare symbolische Abkehr von der historisch gewachsenen Privilegierung des PKWs.
- Zusätzliche Verbesserung der Behinderten – u. Seniorenfreundlichkeit durch zwei komfortable Aufzüge – weitgehende transparente Ausführung in Glas – jeweils einmal auf der West- und Ostseite der Bahnlinie

- Zusätzliche Treppenanlagen – jeweils links und rechts der Bahn – zur attraktiven Wegeverkürzung für Menschen aller Altersklassen die jung und vitalaktiv bleiben möchten.
- Deutlich wahrnehmbares Rückgrat mit hoher Symbolkraft zur Zusammenführung der Schwetzingen Kernstadt und Oststadt.
- Funktionale Sinnhaftigkeit der jeweiligen Ankunftsstandorte beidseitig der Bahnlinie.
- Repräsentative Wirkung in Verbindung mit dem öffentlichen Platz als Entrée in das Pfaudlerareal mittels einer stufenförmigen „theaterartigen“ hochattraktiven Verweilfläche für die Menschen.

### **Grundstück Bahn:**

Zur Realisierung der Brücke ist es flächentechnisch notwendig ein Grundstück der Deutschen Bahn entlang der Gleise auf der Ostseite zu erwerben.

Mit Vertretern der Deutschen Bahn AG wurde der Erwerb der u.a. für den Brückenbau benötigten Grundstücksfläche (Teilfläche aus Flurstück Nr. 355) auf Basis der Beschlussfassung des Gemeinderats vom 23.07.2020 über den Kauf des Teilgrundstücks Flst.Nr. 355/17 mit 4.714 m<sup>2</sup> mittlerweile verhandelt. Der Entlass dieser Grundstücksfläche aus der sogenannten Bahnbetriebsnotwendigkeit ist zugesagt; das förmliche Freistellungsverfahren wird vorbereitet, der Notartermin steht unmittelbar an. Die planungsrechtliche Absicherung der Brücke erfolgt durch Bebauungsplan.

### **Förderung:**

Es ist festzuhalten, dass u.a. das Stichwort „Innovation“ ein wesentlicher Bestandteil zur Erfüllung der Förderfähigkeit darstellt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bezeichnet sein Förderprogramm explizit mit dem Titel „**Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs**“

In der Videokonferenz vom 30. Juli 2020 mit Teilnehmern des Bundesministeriums, der Stadt und den Planern wurde der vorliegenden Machbarkeitsstudie mündlich diese Innovationskraft bescheinigt. Innovativ beim Brückenbauwerk ist – neben seiner gestalterisch und technisch hohen Aussagekraft - insbesondere die wahrnehmbare Integration in 2 Stadtteile, sowie die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel der Steigerung der Lebensqualität (u.a. citta slow) in der Gesamtstadt – frei nach dem Leitmotiv „der Mensch ist das Maß aller Dinge“ !

In die Planung ist die vieljährige positive Erfahrung der Entschleunigung des Verkehrs am Schlossplatz miteingeflossen. Nach dem Motto „Angst-frei durch die Stadt“ ist die Einführung eines gemeinsamen Geh- und Radweges angedacht um die verkehrsberuhigende Wirkung in Form von Begegnungsflächen in den anderen Stadtteil direkt ins Pfaudlerareal zu tragen. Dieses Prinzip des verkehrsberuhigten Bereiches - shared space – oder frei auch Begegnungsraum genannt, soll im künftigen Pfaudlerareal fortgeführt werden. Die bereits in § 1 StVO geforderte „gegenseitige Rücksichtnahme“ erlangt hier insgesamt in der vorliegenden Form eine neue Qualität durch hohe und verbindende Symbolkraft.

Die Bestätigung des Brückenbaus durch den Gemeinderat in Form einer klaren Absichtserklärung ist Voraussetzung für den Erhalt eines positiven Zuwendungsbescheides durch den Zuwendungsgeber (Bund). Der Bund als Zuwendungsgeber erwartet die klare Bestätigung, dass die Stadt Schwetzingen den Brückenbau als notwendig erachtet und umzusetzen beabsichtigt. **(Anlagen 2 und 3)**

Der Beschluss dient deshalb dazu, dem Fördergeber zu signalisieren, dass die Stadt ungeachtet einer Finanzierung der förderfähigen Kosten in Höhe von ca. 9 Millionen € bereit ist, die nicht förderfähigen Aufwendungen und zukünftigen Aufwendungen für den Erhalt der Brücke zu tragen.

Die Ergebnisse der bisherigen Kostenschätzung für den Brückenbau sind in der Anlage 4 dargestellt.

Hiervon sind unter Berücksichtigung der bislang gegebenen Erläuterungen des Bundesamtes für Güterverkehr mindestens 90 %, gegebenenfalls 100 % förderfähig

### **Vorläufiger Zeitplan:**

Bedingt durch komplexe Bahnorganisatorische- und Verfahrenstechnische Schritte, sowie der notwendigen europaweiten Ausschreibung mit anschließender kompletter Durchplanung ist aus heutiger Sicht ein Baubeginn Anfang 2025 denkbar.

Die anschließende Bauphase bis hin zur rechtlichen Verkehrsfreigabe wird dann noch einmal ca. 24 Monate in Anspruch nehmen.

### **Anlagen:**

Anlage 1 Entwurfsskizzen Machbarkeitsstudie

Anlage 2 Erläuterungen Interessenbekundung Förderung Radverkehrsprojekte

Anlage 3 Eigeninteresse Anschreiben BAG

Anlage 4 Vorläufige Kostenplanung BAG Rad- und Fußgängerbrücke Stand: 19.08.2020

Oberbürgermeister:

Bürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: