



Stadt
Schwetzingen

**Stabstelle Städtebau, Architektur
& Verkehrsentwicklung**

Amtsleitung

Dienstgebäude: Hebelstraße 7, 68723 Schwetzingen

Stadtverwaltung Schwetzingen · Postfach 19 20 · 68721 Schwetzingen

Bundesamt für Güterverkehr
Team Radverkehr
Herrn Reinhard Scheumann
Werderstraße 34
50672 Köln

Kontakt: Herr Welle
Zimmer: 208
Durchwahl: 06202 -87290
Fax: 06202-87279
E-Mail: mathias.welle@schwetzingen.de

Sprechzeiten: Nach Vereinbarung

Unser Zeichen: mw/du
Datum: 23. November 2020

Rad- und Fußgängerbrücke Innenstadt Schwetzingen Förderantrag Verbesserung des Radverkehrs - Radverkehrsprojekte

Sehr geehrter Herr Scheumann,
sehr geehrte Damen und Herren,

Sie hatten die Bitte geäußert, das Eigeninteresse der Stadt Schwetzingen an der Durchführung des geplanten Projekts zur Verbesserung des Radverkehrs in der Innenstadt Schwetzingen darzulegen. Dieser Bitte entspreche ich gerne.

1. Ausgangssituation

Die Innenstadt der Stadt Schwetzingen wird durch die Schienenverkehrsstrecke der Deutschen Bahn AG (Rheintalbahn) in einen West- und Ostteil getrennt. Dieser Schienenverkehrsweg erschwert erheblich den gewünschten Stadtumbau zu einer Stadt der Plätze und kurzen Wege. Nur durch eine neue Eisenbahnkreuzung kann eine bessere Entflechtung des individuellen Fahrverkehrs herbeigeführt werden.



Kontakt
Telefonzentrale: +49 6202 87-0
info@schwetzingen.de
www.schwetzingen.de

Bankverbindung
Sparkasse Heidelberg
IBAN: DE08 6725 0020 0025 0104 42
BIC: SOLADES1HDB

Bankverbindung
Vereinigte VR Bank Kur- und Rheinpfalz eG
IBAN: DE78 5479 0000 0005 0650 03
BIC: GENODE61SPE

2. Zielsetzung

Mit der neu geplanten Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke soll ein attraktives Angebot zur Transformation der innerstädtischen Mobilität aus einer Vielzahl von Gründen angestoßen werden.

Im Einzelnen:

Klimaschutz beginnt vor Ort in den Städten. Hochwirksam und schnell umsetzbar sind Maßnahmen im Verkehr. Dies setzt den Umbau/Erweiterung der Verkehrswege voraus. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit sonstigen Maßnahmen des lokalen Klimaschutzes (Ergänzung des städtischen Konzeptes „Grüne Lungen“).

Ziel ist eine **Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum** zugunsten der Bevölkerung. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kann nur durch ein geändertes Verhalten der Individualmobilität nachhaltig erreicht werden. Dies setzt ein geändertes Verkehrswegeangebot voraus.

Grundvoraussetzung für eine neue Mobilitätskultur ist neben einem attraktiven, öffentlichen Verkehrssystem eine angenehme Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum. Dies erfordert **eine Abkehr von der historisch gewachsenen Privilegierung des Pkws**. Schwetzingen hat hierzu bereits vor einigen Jahren ein innovatives und als Pilotprojekt ausgezeichnetes **Verkehrsprojekt am Schlossplatz** von Schwetzingen durchgeführt. **Dieser Ansatz** soll durch den **Brückenbau fortgeführt** werden.

Weiteres Ziel ist eine Verkürzung der (bahntrassenbedingten) überlangen Verkehrswege. Die Stadt beabsichtigt mit dem Angebot dieses neuen Verkehrsweges eine Verkürzung der heutigen Verkehrswege zu erreichen.

Die Stadt beabsichtigt durch die Herstellung dieses neuen innerstädtischen Verkehrsweges langfristig eine **geringere Flächeninanspruchnahme für Verkehrswege** insgesamt zu erreichen. Leistungsfähige Fahrradwege verursachen eine geringere Flächeninanspruchnahme, als Verkehrswege herkömmlicher Art für motorisierten Individualverkehr.

Die Stadt beabsichtigt mit der Änderung der Mobilitätskultur eine **Entlastung des städtischen Haushaltes**. Werden Verkehrswege nicht bzw. nicht mehr so stark durch Pkw-Individualverkehr in Anspruch genommen, können sie verändert und zurückgebaut werden zur langfristigen Entlastung des Haushaltes. Die neue Brücke soll einen Grundstein zur Ermöglichung des Rückbaus von Verkehrswegen schaffen.

Auch **soziale Aspekte** spielen eine Rolle. Geringere Mobilitätskosten durch Nutzung des Fahrrades leisten einen Beitrag zur Entlastung von Familien. Geringere familiäre Haushaltsaufwendungen sind sozial nachhaltig.

Auf gleicher Ebene steht der **Gesundheitsschutz der Bevölkerung** im Fokus. Aktive Mobilität durch Erhöhung des Fuß- und Fahrradanteiles senkt die Mortalität der Bevölkerung und führt durch Verbesserung der körperlichen Gesundheit der Bevölkerung zu volkswirtschaftlichen Einsparungen.

Die neue Fuß- und Fahrradbrücke stellt im städtebaulichen Sinne einen regelrechten Brückenschlag vom ehemaligen industriellen Standort zum zukünftigen Wohngebiet „Pfaudler-Areal“ (ca. 2.000 Einwohner) hin zum Hauptbahnhof und der Innenstadt von Schwetzingen dar.

Diese Anbindung von ca. 2.000 Personen an die innerstädtischen Strukturen des Hauptbahnhofes (**S-Bahn und Fernschnellverbindung zum Deutschlandtakt** „Bahnhof – Mannheim Hbf und die Innenstadt selbst ist das **Rückgrat und die Zusammenführung** der Schwetzingen Kernstadt und Oststadt.

Nachhaltigkeit und Modellhaftigkeit

Attraktiver Brückenschlag als Motivator für den nachhaltigen Umstieg eines großen Anteils der künftigen Bevölkerungen eines Stadtquartiers vom Personenkraftwagen auf das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr.

Nachhaltig und modellhaft am Schwetzingen Projekt „Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen südlich des Hauptbahnhofes“ ist die Schaffung einer **hochattraktiven Rad- und Fußwege-Anbindung für ein auf einer innerstädtischen Konversionsfläche neu zu entwickelndes, verdichtetes nachhaltiges Wohnquartier mit künftig ca. 2.000 zusätzlichen** Einwohnern sowie den Bewohnern und Nutzern der Oststadt an den ÖPNV-Knotenpunkt am Hauptbahnhof Schwetzingen sowie an bestehende Infrastruktureinrichtungen der Stadt und deren rad- und fußgängerfreundlich umgestalteten Zentrum.

Innovativ und übertragbar auf andere Kommunen ist das Mobilitätskonzept des neuen Stadtquartiers, das ohne die neue Brücke nicht funktionieren wird: durch den Bau der Radfahrer- und Fußgängerbrücke als **ganzjährig nutzbare Infrastruktur** (im Winter ein – auf Solartechnik basierend – beheiztes Rampen- und Brückenbauwerk) und den Ausbau der weiteren Fahrrad- und Fußgängerinfrastrukturen kann auf **kurzem, barrierefreiem und gestalterisch hochattraktivem Weg der im 400 – 600 m Radius** liegende ÖPNV-Knotenpunkt Hauptbahnhof Schwetzingen erreicht werden.

Diese zukünftig ganzjährig gesicherte barrierefreie Erreichbarkeit auf kürzestem Weg ist Teil der Nachhaltigkeit des Mobilitätskonzeptes und Grundlage der geplanten deutlichen Reduktion bei der Anzahl notwendiger Stellplätze sowie bei dem Flächenangebot für den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr. An Stelle dieser Flächen werden zum Aufenthalt einladende, **öffentliche Räume geschaffen, deren Aufenthaltsqualität ganz wesentlich in der Reduktion der Pkw-Quell- und Zielverkehre und Reduktion deren Emissionen begründet liegen wird (s. Shared Space Schlossplatz).**

Die gutachterlich festgestellte künftig zu erwartende Überlastung äußerer Erschließungsanlagen durch den motorisierten Quell- und Zielverkehr aus den geplanten Neubau von 500 – 600 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Pfaudler-Areal kann durch dieses **alternative Mobilitätskonzept** wesentlich gemindert werden. Zudem können – den geminderten MIV-Verkehrsaufkommen entsprechend – die inneren Erschließungsanlagen auf ein Minimum reduziert werden, was ebenfalls zur Erhöhung des Anteils attraktiver öffentlicher Räume im Quartier sowie der Einrichtung wohnungsnaher Fahrradabstellanlagen und **wohnungsnaher alternativer Mobilitätsangebote (Car- und Bike-Sharing)** beiträgt.

Schließlich wird erwartet, dass allein der Anblick des gestalterisch ansprechenden, zur Aussicht einladenden Brückenschlags über die Bahn hinweg Motivation für Anwohner wie andere Verkehrsteilnehmer sein wird, selbst mal wieder das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen.

Ergänzend verweise ich auf die Darstellung der Stadt Schwetzingen in der Interessensbekundung zur Förderung dieses Brückenbauwerkes gemäß unserem Schreiben vom 24.09.2019.

Abschließend erlaube ich mir den Hinweis, dass die Stadt Schwetzingen ein **kohärentes System zur Verbesserung des Wohnumfeldes ihrer Bevölkerung** entwickelt.

Bitte unterstützen Sie uns hierbei durch Förderung dieses Brückenschlages über die Bahntrasse.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. René Pörtl

Oberbürgermeister



INTERESSENBEKUNDUNG

zur Förderung gemäß

„Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs
in Deutschland vom 21. Juni 2019“

PROJEKTBEITRAG der STADT SCHWETZINGEN

„Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen
südlich des Hauptbahnhofes Schwetzingen“

GLIEDERUNG

- 1.) **Angaben zum Antragsteller**
- 2.) **Historischer Hintergrund**
 - Stadtbildprägende Gesamtanlage und Qualitäten öffentlicher Räume
 - Pfaudler-Werke
- 3.) **Gegenwärtige Situation**
 - Stadt der Plätze und kurzen Wege
 - Konversion Pfaudler-Areal
- 4.) **Kurzbeschreibung und Zusammenfassung der wichtigsten planerischen - gestalterischen - städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen für die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke**
 - Verbindung Ost - West
 - Lage Brückenbauwerk
 - Gestaltung und Bedeutung Brückenbauwerk
- 5.) **NACHHALTIGKEIT und MODELLHAFTIGKEIT**

Attraktiver Brückenschlag als Motivator für den nachhaltigen Umstieg eines großen Anteils der künftigen Bevölkerungen eines Stadtquartiers vom Personenkraftwagen auf das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr
- 6.) **Planungsstand, Ablauf, Finanzierung und Fördersumme**
- 7.) **Anlagen**

1.) Angaben zum Antragsteller

Antragsteller ist die **Große Kreisstadt Schwetzingen** in der Metropolregion Rhein-Neckar, Land Baden-Württemberg, vertreten durch **Herr Oberbürgermeister Dr. René Pörtl**, rene.poertl@schwetzingen.de, Telefon: 06202 87-200.

Ansprechpartner ist **Herr Stadtbaumeister Mathias Welle**, mathias.welle@schwetzingen.de, Telefon: 06202 87-290.

2.) Historischer Hintergrund:

Stadtbildprägende Gesamtanlage und Qualitäten öffentlicher Räume:

Die Verlegung des Hofes unter Kurfürst Carl-Philipp 1718 in das Jagdschloss Schwetzingen als eine Interimslösung bis zur Fertigstellung des Residenzschlosses Mannheim leitete eine tief greifende, bis heute prägende, kulturelle, städtebauliche und wirtschaftliche Veränderung in Schwetzingen ein.

Schwetzingen ist wesentlich geprägt von der unter dem Kurfürsten entstandenen Einheit aus Stadt- und Schlossanlage mit angegliederter Landschaftspark, die an der Sichtachse Königstuhl-Kalmit (Basis der ersten trigonometrischen Landvermessung) aufgespannt sind. Als Teil dieser historischen Sichtachse verbindet die innerstädtische Carl-Theodor-Straße die Schlossanlagen und den vorgelagerten Schlossplatz mit der Bahnhofanlage, dem Stadtentree vom Haupt- bzw. Busbahnhof kommend.

Diese städtebaulich wie geschichtlich einzigartige Sachgesamtheit des 18. Jahrhunderts aus barocker Sicht- und Wegeachse, barockem Schloss, Schlossgarten und barocker Stadtanlage hat die Stadt 2006 per Satzung als Gesamtanlage „Kurfürstliche Sommerresidenz Schwetzingen“ nach § 19 Denkmalschutzgesetz gesichert und ist von anerkannt hohem kulturellem Rang (Aufnahmeanträge in die UNESCO-Welterbeliste 2006 und 2010/2011).

Die zentralen öffentlichen Räume dieser Gesamtanlage sowie die angrenzende Bahnhofanlage wurden auf Basis des 1999 ausgelobten internationalen städtebaulichen Realisierungswettbewerbs „Barockachse Carl-Theodor-Straße - Schlossplatz/ Bahnhofanlage“ ab 2001 sukzessive hochwertigst neu gestaltet. Zuletzt der Schlossplatz, der 2014 auf Basis des von der Stadt initiierten Modellversuchs „Verkehrsberuhigter Bereich Schlossplatz“ eine rechtlichen Durchsetzung zum Shared Space erreichte und für diese Neugestaltung und bundesweit vorbildliche Umsetzung als verkehrsberuhigter Bereich, Zweckbestimmung Spielstraße, 2016 den 1. Staatspreis Baukultur Baden-Württemberg erhielt.

Das Hauptziel aller Planungen war stets, das Wohlbefinden der Bürger und Besucher im Stadtraum zu steigern und die Aufenthaltsqualitäten deutlich zu verbessern. Dies gelang durch konsequente und hochwertige gestalterische Maßnahmen in Verbindung mit einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen. Durch neue Platz- und Raumverhältnisse wird die Stadt vor allem dem Fußgänger und Radfahrer zurückgegeben und lädt somit in hohem Maße zum Verweilen und Flanieren ein.

Pfäudler-Werke:

Das zur barocken Gesamtanlage/ der historistischen Bahnhofanlage benachbart liegende Pfäudler-Areal jenseits der Bahn ist ein Relikt aus der Zeit der produzierenden innerstädtischen Industrien am Wirtschaftsstandort Schwetzingen. Mit der Verlagerung der metallverarbeitenden Pfäudler-Werke 2018 wurde das ca. 7,1 ha große innerstädtische Areal frei für eine Neuentwicklung. Dem Grundsatz „Innen vor Außen“ folgend sollen die Flächen – ihrem Standort in Bahnhofsnähe entsprechend – zu einem verdichteten innerstädtischen Wohnstandort entwickelt werden.

3.) Gegenwärtige Situation:

Stadt der Plätze und kurzen Wege:

Mit 22.000 Einwohnern, 700.000 Tagestouristen und einem Einzugsbereich von mehr als 110.000 Einwohnern ist die Stadt mit ihrer Lage im hochverdichteten Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar und ihrer Funktion eines Mittelzentrums verkehrsrelevant.

Um ihrer Bedeutung und Funktion gerecht zu werden liegt – neben der Aufwertung öffentlicher Räume zu attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsräumen, in denen vor allem die Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer im Vordergrund stehen – ein Augenmerk der Stadt auf der ständigen Verbesserung ihres öffentlichen Nahverkehrs und der Anbindung der Bevölkerung an diesen.

Auf Grundlage des Konzeptes „Schwetzingen – Stadt der Plätze und der kurzen Wege“ sollen zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zudem vor allem die innerstädtischen Fußgänger- und Radfahrverkehre gestärkt werden.

Das bestehende Radwegenetz der Stadt, das zuletzt einen sehr attraktiven Kurzschluss im Bereich des ehemaligen Bundesbahnausbesserungswerkes erhielt, ist bereits gut in das Radwegenetz des Rhein-Neckar-Kreises eingebunden. Lediglich innerstädtisch gibt es erhebliche Mängel, was als innerörtliche Ost-West-Verbindung eine attraktive Querungshilfe über die Barriere Bahn hinweg betrifft.

Konversion Pfaudler-Areal:

Die fast 71.000 qm umfassende, zentral gelegene Fläche soll nach ihrer Freiwerdung 2018 möglichst zeitnah zu einem innerstädtischen Wohnstandort für 500 – 700 Wohneinheiten bzw. 1.800 bis 2.000 Einwohner entwickelt werden.

Für die Funktionsfähigkeit der bisherigen industriellen Nutzung war die Einbindung der Fläche in das bestehende Fuß- und Radwegenetz nicht ausschlaggebend. Für die Mobilität von bis zu 2.000 Bewohnern auf dieser Fläche sieht dies jedoch nun ganz anders aus. Insbesondere für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer wie Schüler, Berufspendler innerhalb des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (vrn) und darüberhinausgehend sowie Senioren fehlen vor allem attraktive – weil sicher und barrierefrei – Wegeverbindungen auf kürzestem Weg in die westlich der Bahn gelegene Innenstadt und dem dortigen Hauptbahnhof mit S- und Busbahnhof.

Erste Verkehrsuntersuchungen hatten zudem bestätigt, dass das bestehende – zeitweise bereits heute schon überlastete – Straßenverkehrssystem voraussichtlich die zu erwartenden Verkehre aus dem neuen innerstädtischen Wohnstandort maximal zur Hälfte aufnehmen können wird. Aus diesem Grund soll ein innovatives Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt werden, das diesen Widrigkeiten zum Trotz ein verdichtetes und zugleich hochattraktives – zukunftsweisendes und nachhaltiges – innerstädtisches Wohnen an diesem zentralen Standort ermöglicht.

Ein zentraler Punkt dieses Konzeptes wird die Entlastung der motorisierten Individualverkehrsströme durch attraktive Alternativangebote für einen Verkehrsmittelwechsel vom Auto auf das Fahrrad/ den Roller/ zu Fuß/ den ÖPNV sein. Ein weiterer Punkt wird die Reduktion des Stellplatzangebotes sowie die Minderung der Attraktivität des Pkw durch längere Wege zwischen Wohnung und Parkplatz sein. Ein drittes Element des Konzeptes wird in der Reduktion von Stellplatzangeboten im öffentlichen Raum zugunsten von Rad- und Fußwegen, Fahrrad- und Rollerabstellmöglichkeiten, Grün- und Aufenthaltsflächen sowie Car- und Bike-Sharing-Modellen liegen.

4.) Kurzbeschreibung und Zusammenfassung der wichtigsten Zielsetzungen für die neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke

1. Verbindung Ost - West:

- Brückenschlag von ehemaligem Industriestandort zur Innenstadt.
- Anbindung von ca. 2.000 Einwohnern an innerstädtische Infrastrukturen, den Hauptbahnhof (S-Bahn vrn und Schnellverbindung zum Deutschlandtakt-Bahnhof Mannheim, Busnetz vrn) und die Innenstadt selbst.

2. Lage Brückenbauwerk

- Als Kurzschluss zwischen Wohnquartier und Bahnhofanlage.
- Die Verbindung startet am Entrée des neuen Stadtquartiers und endet südlich der Bahnhofanlage, einem bereits heute schon hochwertig gestalteten Freiraum mit verschiedenen Mobilitätsfunktionen. Von hier sind künftig neben dem Bahnhof auch ein Kindergarten und eine Grundschule sicher erreichbar.
- Der geplante Fuß- und Radweg westlich der Bahn (Mobilitätskonzept Rhein-Neckar-Kreis 2014) stellt künftig die Anbindung an den S- und Busbahnhof und Richtung Innenstadt sicher.
- Attraktive Anbindung des neuen Wohnquartiers über das Brückenbauwerk in das kreisweite Radnetz Rhein-Neckar-Kreis (Planung 2014).
- Attraktive Anbindung der Innenstadt an das neue Stadtquartier, dessen hochwertigen Freiräume, und durch das Quartier hindurch an Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote in der Oststadt.

3. Gestaltung und Bedeutung Brückenbauwerk

- Hochwertige Gestaltung und Beleuchtung als ein weiteres Wahrzeichen der Stadt.
- Ganzjährige Nutzbarkeit durch solares Beheizungssystem (digital antifreeze).
- Barrierefreie, tags wie nachts sichere Anbindung des neuen Stadtquartiers an die Innenstadt/ den ÖPNV und in das bestehende/ geplante Radwegenetz.
- Weit sichtbares Wahrzeichen und Symbol als Beitrag zur Imageverbesserung des nachhaltigen Verkehrsmittels Fahrrad.
- Aussichtsplattform der Stadt mit Blick zum Schloss, den Städten Mannheim und Heidelberg und – über die Rheinebene hinweg – zum Odenwald und Pfälzer Wald.

5.) NACHHALTIGKEIT und MODELLHAFTIGKEIT

Attraktiver Brückenschlag als Motivator für den nachhaltigen Umstieg eines großen Anteils der künftigen Bevölkerungen eines Stadtquartiers vom Personenkraftwagen auf das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr

Nachhaltig und modellhaft am Schwetzingen Projekt „Radfahrer- und Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen südlich des Hauptbahnhofes“ ist die Schaffung einer hochattraktiven Rad- und Fußwege-Anbindung für ein auf einer innerstädtischen Konversionsfläche neu zu entwickelndes, verdichtetes nachhaltiges Wohnquartier mit künftig ca. 2.000 zusätzlichen Einwohnern sowie den Bewohnern und Nutzern der Oststadt an den ÖPNV-Knotenpunkt am Hauptbahnhof Schwetzingen sowie an bestehende Infrastruktureinrichtungen der Stadt und deren rad- und fußgängerfreundlich umgestalteten Zentrum.

Innovativ und übertragbar auf andere Kommunen ist das Mobilitätskonzept des neuen Stadtquartiers, das ohne die neue Brücke nicht funktionieren wird: durch den Bau der Radfahrer- und Fußgängerbrücke als ganzjährig nutzbare Infrastruktur (im Winter ein – auf Solartechnik basierend – beheiztes Rampen- und Brückenbauwerk) und den Ausbau der weiteren Fahrrad- und Fußgängerinfrastrukturen kann auf kurzem, barrierefreiem und gestalterisch hochattraktivem Weg der im 400 – 600 m Radius liegende ÖPNV-Knotenpunkt Hauptbahnhof Schwetzingen erreicht werden.

Diese zukünftig ganzjährig gesicherte barrierefreie Erreichbarkeit auf kürzestem Weg ist Teil der Nachhaltigkeit des Mobilitätskonzeptes und Grundlage der geplanten deutlichen Reduktion bei der Anzahl notwendiger Stellplätze sowie bei dem Flächenangebot für den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr. An Stelle dieser Flächen werden zum Aufenthalt einladende, öffentliche Räume geschaffen, deren Aufenthaltsqualität ganz wesentlich in der Reduktion der Pkw-Quell- und Zielverkehre und Reduktion deren Emissionen begründet liegen wird (s. Shared Space Schlossplatz).

Die gutachterlich festgestellte künftig zu erwartende Überlastung äußerer Erschließungsanlagen durch den motorisierten Quell- und Zielverkehr aus den geplanten Neubau von 500 – 600 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Pfaudler-Areal kann durch dieses alternative Mobilitätskonzept wesentlich gemindert werden. Zudem können – den geminderten MIV-Verkehrsaufkommen entsprechend – die inneren Erschließungsanlagen auf ein Minimum reduziert werden, was ebenfalls zur Erhöhung des Anteils attraktiver öffentlicher Räume im Quartier sowie der Einrichtung wohnungsnaher Fahrradabstellanlagen und wohnungsnaher alternativer Mobilitätsangebote (Car- und Bike-Sharing) beiträgt.

Schließlich wird erwartet, dass allein der Anblick des gestalterisch ansprechenden, zur Aussicht einladenden Brückenschlags über die Bahn hinweg Motivation für Anwohner wie andere Verkehrsteilnehmer sein wird, selbst mal wieder das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen.

6.) Planungsstand, Ablauf, Finanzierung und Fördersumme

Planungsstand und Ablauf:

2017 hat der Investor mit den Planungsüberlegungen zur Entwicklung des neuen Wohnquartiers auf dem Pfaudler-Areal begonnen. 2018 folgten erste Informationen zum Planungsstand, dem Ergebnis eines Workshop-Verfahrens, an den Stadtrat. Der im Verfahren ausgewählte Entwurf enthielt eine Brücke über die Bahn zur Anbindung des neuen Wohnquartiers an die Innenstadt und den ÖPNV. 2019 erfolgten weitere Informationen über den weiterentwickelten Planungsstand an den Stadtrat.

Für November 2019 ist die Vergabe der Machbarkeitsstudie „Planung und Realisierung einer Fuß- und Radfahrbrücke über Bahnanlagen“ beabsichtigt. Auf Basis deren Ergebnis soll die Brücke 2020 geplant und 2021 mit dem Bau begonnen werden.

Finanzierung und Fördersumme:

Die Kosten, die sich aus Planungs-, Brückenbau- und Grunderwerbskosten zusammensetzen, basieren für den Brückenbau selbst auf einer Abschätzung eines qualifizierten Ingenieurbüros.

Die Planungs- und Baukosten sind von Stadt und Investor gemeinsam zu tragen. Die Grunderwerbskosten trägt die Stadt. In den städtischen Haushaltsjahren 2020 bis 2023 sind entsprechende Mittel angemeldet. Die Kostenbeteiligung des Investors wird über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zur Entlastung des städtischen Haushaltes ist eine Förderung in Höhe von 1.300.000 Euro anvisiert.

Dipl.-Ing. Mathias Welle
Stadtbaumeister

Schwetzingen, 24. September 2019