

Stadt Schwetzingen

Amt: 62 Klimaschutz,
Wirtschaft und
Bauordnung
Datum: 08.11.2021
Drucksache Nr. 2521/2021

Informationsvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 01.12.2021

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 15.12.2021

- öffentlich -

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Mannheim-Schwetzingen-Walldorf/Wiesloch

Die Stadt Schwetzingen spricht sich aus fachlicher Sicht für die Weiterverfolgung einer Trassenführung durch Schwetzingen wie in Variante 3 (grün) der Anlage 5 dargestellt aus. Die Darstellung stammt aus der Online-Beteiligung zum Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf – Wiesloch, die vom 6. November bis zum 5. Dezember 2021 durchgeführt wurde.

Sie ist während dieser Zeit unter www.radschnellwegVRRN.rt-verkehr.de einzusehen.

Erläuterungen:

Unter der Federführung des Verbands Region Rhein-Neckar (VRRN) wird derzeit vom Planungsbüro R+T die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellwegverbindung von Mannheim über Schwetzingen nach Walldorf/Wiesloch erstellt. Dieser Radschnellweg hat, wie Anlage 1 zeigt, gerade im Bereich Mannheim-Brühl-Schwetzingen-Oftersheim großes Potential u.a. für Berufspendler.

Um einen geeigneten Trassenverlauf zu finden, wurde ein rund fünf Kilometer breiter Korridor zwischen dem Hauptbahnhof Mannheim und dem Bahnhof Walldorf / Wiesloch auf vorhandene und für die Trassenführung in Frage kommende Wege und Straßen untersucht. Diese müssen gewisse Anforderungen hinsichtlich ihrer Breite und ihres Ausbauzustands erfüllen.

Die vom Büro R+T ausgesuchten potentiellen Streckenabschnitte wurden befahren und nachfolgenden fünf Kriterien, für die die Noten von 1 bis 5 vergeben wurden, beurteilt: Realisierbarkeit des RSV-Standards, Lage in einem Schutzgebiet, Konflikte (Summe aus: Fußgänger, Landwirtschaft, Motorisierter Individualverkehr [MIV], Parken, Wegfall Grünflächen und Bäume), Eingriffe in Fremdgrundstücke erforderlich, Neuversiegelung und grobe Kostenschätzung (ohne Grunderwerb).

Die folgende Tabelle gibt einen vollständigen Überblick über die Kriterien und wie sie benotet wurden:

Kriterium / Note	1	2	3	4	5
Realisierbarkeit RSV Standard nördlicher Abschnitt	Radschnellverbindung (Breite $\geq 4 \text{ m} + 2,50 \text{ m}$ für Fußgänger abgetrennt)	----- ----	Radschnellverbindung reduziert	ERA (Empfehlung Radverkehrsanlagen)	Geringer als ERA
Realisierbarkeit RSV Standard südlicher Abschnitt	Radschnellverbindung	Rad-schnell-verbindung reduziert	----- ----	ERA	Geringer als ERA
Schutzgebiete (FFH, NSG, LSG, WSG)	Keine Schutzgebiete	WSG Zone 3	LSG, Biotope	FFH, NSG WSG Zone 1 und 2	FFH + NSG
Konflikte (MIV, Fußgänger etc.)	Keine Konflikte	Geringe Konflikte	Mäßige Konflikte	Hohe Konflikte	Sehr hohe Konflikte
Eingriffe in Fremdgrundstücke	Kein Eingriff	1-5 Eingriffe / km	6-20 Eingriffe / km	21-50 Eingriffe / km	> 50 Eingriffe / km
Neuversiegelung	Keine zusätzliche Versiegelung	$\leq$ als 2.000 m^2 / km	$> 2.000 \text{ m}^2 \leq 3.000 \text{ m}^2$ / km	$> 3.000 \text{ m}^2 \leq 4.000 \text{ m}^2$ / km	$> 4.000 \text{ m}^2$ / km
Kostenschätzung	Mio. € / km $\leq 0,3$	$0,3 < \text{Mio. € / km} \leq 0,5$	$0,5 < \text{Mio. € / km} \leq 1$	$1 < \text{Mio. € / km} \leq 1,5$	$> 1,5 \text{ Mio.}$

Die sich aus der Befahrung ergebende Beurteilung der Wege im Bereich rund um Schwetzingen ist in Anlage 2 hinterlegt.

Aus der Befahrung und Beurteilung wurden dann die in Anlage 3 dargestellten vorläufigen Trassenvarianten, Variante 1 – Nördliche Route inkl. Sandhausen, Variante 2 – Südliche Route über Brühl und Variante 3 – Zentrale Route, erarbeitet, die den Verwaltungen der beteiligten Kommunen zur Abstimmung vorgelegt wurden. Daraufhin wurden an allen Varianten noch Änderungen vorgenommen, die in die Online-Beteiligung eingegangen sind.

Diese wurden parallel am 06.11.2021 Online veröffentlicht und zur Diskussion mit der breiten Öffentlichkeit gestellt. Nach Durchführung der Online-Beteiligung wird aus den Favoriten für die Teilbereiche:

- Mannheim HBF – Mannheim-Rheinau
- Mannheim-Rheinau – Oftersheim (mit SCHWETZINGEN)
- Oftersheim – Walldorf und
- Walldorf – Wiesloch

ein neuer Trassenverlauf zusammengestellt, der die Wünsche der Teilnehmenden repräsentiert. Auch die anderen Streckenverläufe werden in neue Trassenverläufe überführt, um dann bewertet zu werden und die Vorzugstrasse für die weitere Bearbeitung auszuwählen. Daher sind die in Anlage 4 dargestellten vorläufigen Trassensteckbriefe nur ein Beispiel für die Bearbeitungsweise.

Die Trassensteckbriefe (Anlage 4) der vorläufigen Trassenvarianten enthalten folgende Angaben:

- Länge der Luftlinienverbindung
- Kürzeste mögliche Verbindung im Radwegebestand wie sie vom Radroutenplaner Baden-Württemberg vorgeschlagen wird
- Länge der jeweiligen Trassenvariante Durchschnittsnoten der fünf Kriterien aus der Abschnittsbewertung für die Trassenvariante
- Umwegfaktor: Länge der Route im Vergleich zur Länge nach aktuellem Radroutenplaner. Zwei der Trassen sind kürzer als der Vorschlag des Radroutenplaners, eine geringfügig länger.
- Erschließungswirkung der Trassenvariante über einen 1 km breiten Einzugsbereich um die jeweilige Trassenführung herum. Die Erschließungswirkung bzgl. der

Siedlungsfläche wird nach Art der Siedlungsfläche unterschieden: Wohnen, Gewerbe und Sonderflächen (überwiegend Verkauf und Einzelhandel).

Ein Vergleich der Routen zeigt, dass sich die Beurteilungswerte der einzelnen Routen nicht wesentlich unterscheiden:

	Nördliche Route inkl. Sandhausen	Südliche Route über Brühl	Zentrale Route
Länge Luftlinie	25,250 km	25,250 km	25,250 km
Länge Radroutenplaner	31,610 km	31,610 km	31,610 km
Länge Trassenvariante	31,262 km	30,158 km	32,379 km
Realisierbarkeit RSV-Standard Note	1,7	1,4	1,5
Schutzgebiete Note	1,5	1,4	1,4
Konflikte Note	2,5	2,6	2,4
Eingriff in Fremdgrundstücke Note	1,6	1,4	1,5
Zusätzliche Versiegelung Note	1,8	2,0	2,1
Grobe Kostenschätzung Note	1,8	2,2	2,0
Erschließungswirkung Wohnen	14,3 km ²	16,2 km ²	17,0 km ²
Erschließungswirkung Gewerbe	4,4 km ²	4,7 km ²	4,6 km ²
Erschließungswirkung Verkauf	4,2 km ²	3,3 km ²	4,2 km ²
Erschließungswirkung Gesamt	22,9 km ²	24,2 km ²	25,8 km ²

Nach einer ersten Beurteilung hat die südliche Route über Brühl die besten Werte für die Punkte Realisierbarkeit eines RSV-Standards laut dem Büro R+T Verkehrsplanung erhalten. Sie ist die Kürzeste der drei Routen, jedoch mit einer deutlich geringeren Erschließungswirkung, der höchsten Kostenschätzung und dem höchsten Konfliktpotential.

Aus Sicht der Stadtverwaltung Schwetzingen, wird mit dieser Variante das Mittelzentrum Schwetzingen umfahren und auch eine Anbindung der Gemeinde Oftersheim deutlich vernachlässigt. Wie bereits beschrieben besteht bei dieser Trassenführung ein erhebliches Konfliktpotential mit einem Eingriff in die Landwirtschaft, den Natur- und Artenschutz und einer damit verbundenen Zersiedelung der Flächen im Außenbereich.

Aus diesem Grunde und mit Blick auf das frühe Stadium der Machbarkeit und Planung spricht sich die Stadt Schwetzingen, für eine modifizierte Trassenvariante 3 aus, die in Schwetzingen auf eine bestehende Radinfrastruktur mit dem Rondell, der Mühlen-, Herzogs- und Marstallstraße (Radstraße) aufbaut und künftig eine qualifizierte Anbindung der Markgrafenstraße an dieses „Radstraßennetz“ als Fahrradstraße nach Oftersheim und an den S-Bahn Anschluss darstellen könnte. Diese wurde auch in die Online-Beteiligung zur Abstimmung gepflegt. (Die ursprüngliche Trasse 3 aus den Anlagen 3 und 4 wird zurzeit nicht weiterverfolgt)

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stadt Schwetzingen fallen keine Kosten an.

Anlagen:

Anlage 1: Potenzialanalyse

Anlage 2: Machbarkeitsstudie R+T Verkehrsplanung Stand 10.09.2021

Anlage 3: Trassenvorschläge R+T Verkehrsplanung Stand 10.09.2021

Anlage 4: Vorstellung der Trassenvarianten (Steckbriefe) R+T Verkehrsplanung Stand 10.09.2021

Anlage 5: Modifizierte Trassenführung Stadt Schwetzingen Stand 28.10.2021 und Teil der Online-Befragung

Oberbürgermeister:

Bürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: