

Stadt Schwetzingen

Amt: 62 Amt für
Stadtentwicklung
Datum: 02.07.2024
Drucksache Nr. 2866/2024

Informationsvorlage

Sitzung Technischer Ausschuss am 17.07.2024

- nicht öffentlich -

Sitzung Gemeinderat am 24.07.2024

- öffentlich -

Radschnellweg Heidelberg-Schwetzingen (RS16) – Vorstellung der Vorzugsvariante

Das Gremium nimmt die Vorzugsvariante entlang der alten Maulbeerallee (Variante 2) als Ergebnis der Vorplanungsphase zur Kenntnis.

Erläuterungen:

In der Untersuchung der Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg wurde für die Radschnellverbindung zwischen Schwetzingen und Heidelberg ein ausreichendes Potential identifiziert. Anknüpfend an die von der Stadt Heidelberg beauftragte Machbarkeitsstudie wurde durch die Gemeinden Heidelberg, Schwetzingen, Eppelheim und Plankstadt ein Kooperationsvertrag geschlossen und mit dem Land Baden-Württemberg eine frühzeitige Planung der Radschnellverbindung vereinbart. Die Finanzierung der Planung erfolgt zunächst durch die Stadt Schwetzingen und wird später anteilig durch das Land und mit Fördermitteln des Bundes erstattet.

Im Kooperationsvertrag wurde festgelegt, dass die Stadt Schwetzingen die Federführung für die Koordination der Abwicklung der Planung bis zum Abschluss der Genehmigungsplanung übernimmt. Regelmäßige Abstimmungen mit den Gemeinden Heidelberg, Eppelheim und Plankstadt sowie dem Regierungspräsidium Karlsruhe, dem späteren Baulastträger, finden seit Februar 2022 im Rahmen eines Projektleitungskreises statt. In diesem Format werden projektrelevante Entscheidungen abgestimmt. Zudem fanden verschiedene Beteiligungsformate wie Bürgerinformationsveranstaltungen, Diskussionsrunden und eine Online-Beteiligung über eine kommentierbare Routenkarte statt.

Ergebnisse aus der Vorplanung der Verkehrsanlagen- und Umweltplanung

Am 17.06. und 20.06. wurden dem Projektbegleitkreis sowie den Gremienmitgliedern der beteiligten Städte und Gemeinden die Ergebnisse der Verkehrsanlagenplanung (Lph2), der Verkehrsuntersuchung und der Umweltplanung.

Untersucht wurden drei Varianten:

Variante 2 entlang der historischen Maulbeerallee, Variante 3 über das Patrick-Henry-Village und Variante 4 als Kombination aus Variante 2 und 3.

In der Verkehrsanlagenplanung wurde die Linienführung der drei Varianten näher betrachtet, die Führungsformen, Ausbaustandards sowie Reisezeitverluste untersucht

und eine Kostenschätzung erstellt. Entlang der Varianten bestehen verschiedene planerische Herausforderungen und konkurrierende Nutzungen wie zum Beispiel das Herstellen von Bauwerken, die Bevorrechtigung des RS 16 an Knotenpunkten, die Entwässerungsplanung, die Umwidmung von Straßen, der Grunderwerb, punktuelle Engstellen, das Parken sowie Landwirtschafts- und Schülerverkehre. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde für die Variante 2, 3 und 4 das Nutzerpotenzial auf Grundlage eines Verkehrsmodells abgeschätzt und damit die Verlagerungswirkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den RS 16 ermittelt. Die nach dem BaSt-Leitfaden (Bundesanstalt für Straßenwesen) erstellte Nutzen-Kosten-Analyse gibt Aufschluss über den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des RS 16. Variante 3 erreicht ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $< 1,0$ und scheidet somit vorzeitig aus.

Aus landschaftsplanerischer Sicht wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie die Schutzgüter gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) untersucht und bewertet sowie die Auswirkungen des Bauvorhabens betrachtet. Die daraus resultierende Konfliktanalyse ergab unterschiedlich stark ausgeprägte Konfliktschwerpunkte, beispielsweise im Bereich des Alten Heidelberger Wegs und des Oftersheimer Wegs, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Boden, Fläche, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie vor allem im Bereich der angrenzenden Hofstellen auch für das Schutzgut Mensch. Für keine der untersuchten Varianten bestehen unüberwindliche Planungshindernisse.

Vorzugsvariante

Die Variante 2, die im überwiegenden Verlauf der historischen Maulbeerallee folgt, schneidet in der Abwägung aller Aspekte am günstigsten ab: Sie ist die Variante mit der schnellsten und direktesten Linienführung, sie erreicht den höchsten Ausbaustandard und das höchste Nutzerpotenzial. Möglichkeiten und Maßnahmen zur Vermeidung, beziehungsweise Minimierung der vorhandenen Konflikte werden Schwerpunkte im weiteren Planungsprozess sein.

Finanzielles:

Für die Planungskosten für die Verkehrsanlagen- und Umweltplanung geht die Stadt Schwetzingen in Vorleistung. Die Mittel sind im Haushalt berücksichtigt und werden über die Kostenstelle 754100100105_78730000 abgerechnet. Der Bund erstattet 75 Prozent, das Land die übrigen 25 Prozent der Kosten. Siehe auch Gemeinderatsbeschlüsse 2322/2020 und 2629/2022.

Anlagen:

Präsentation aus der Gremienveranstaltung vom 20.06.2024

Oberbürgermeister:

Bürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: