

# STADT SCHWETZINGEN

Amt: 60 Bauamt  
Datum: 27.06.2008  
Drucksache Nr. 583/2008

## Beschlussvorlage

**Sitzung Technischer Ausschuss am 10.07.2008**

- nicht öffentlich -

**Sitzung Gemeinderat am 24.07.2008**

- öffentlich -

---

## B 36 / L 600 Umstufung klassifizierter Straßen

### Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt der Umstufung der B 36 sowie der L 543, L 543a und L 600 zu Gemeindestraßen grundsätzlich zu, sofern mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe eine einvernehmliche Regelung über die Vergütung der Sanierungsrückstände an den Straßen und Brücken erzielt werden kann und sich die laufenden Unterhaltungskosten in einem vertretbaren Rahmen bewegen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Bewertung der Sanierungsrückstände mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe zu verhandeln und die laufenden Unterhaltungskosten zu ermitteln.

### Erläuterungen:

#### 1. verkehrstechnische Aspekte

Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Schwetzingen haben im November 2006 den Antrag auf Eintrag in die Unesco-Welterbe-Liste gestellt. Die Gründe einer eventuellen Befürwortung für diesen Antrag liegen unter anderem in der Einzigartigkeit, dass es eine unzertrennbare historische Einheit zwischen Schlossgarten, Schloss und der barocken Stadtanlage gibt. Der Schlossplatz liegt mitten im zukünftigen Weltkulturerbegebiet, sozusagen als Bindeglied zwischen der bürgerlichen Stadt und der barocken Parkanlage. Heute kommt dem Schlossplatz aber noch eine ganz andere Bedeutung zu. Als Teil der Ortsdurchfahrt Mannheim - Hockenheim ist er Bestandteil der hoch belasteten B 36. Im Zusammenhang mit dem Unesco-Antrag stellt sich nicht nur der stark befahrene Schlossplatz verkehrlich sehr problematisch dar. Auch die Nord-Süd-Durchfahrt von der Schlossstraße in die Karlsruher Straße stellt denkmalpflegerisch und städtebaulich eine starke Störung der Schlossachse dar.

Diesem negativen Umstand ist nur mit der Umstufung der B 36 zur Ortsstraße zu begegnen, da erst dann von der Stadt Schwetzingen gestalterisch und funktional auf den Straßenraum zugegriffen werden kann. Die Umstufung der B 36 zur Ortsstraße ist aus Sicht des überregionalen Verkehrs möglich, da mit der L 599 und der A 6 zwei Verkehrswege nördlich und südlich an die B 36 anknüpfen und die B 36 als Ortsdurchfahrt somit überflüssig machen.

Neben der B 36 ist es insbesondere die Ortsdurchfahrt in der Relation Mannheim-Heidelberg, (L 543a, Carl-Theodor-Brücke, L 600) die sich weniger auf den Denkmalschutz aber sehr problematisch auf die Wohnqualität auswirkt. Diese Ortsdurchfahrt wird jetzt bereits westlich der Bahnlinie durch den ersten Bauabschnitt der B 535 erheblich entlastet. Auch hier gilt, dass mit Fertigstellung der B 535 die Ortsdurchfahrt Schwetzingen auf den Landesstraßen L 543a und der L 600 nicht mehr notwendig ist und dementsprechend zur Gemeindestraße umgestuft werden kann.

Im Gegensatz zur B 36, die auf der Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt sofort umgestuft werden könnte, ist für die Relation Mannheim-Heidelberg vorgesehen, zunächst alle Straßenabschnitte westlich der Bahnlinie (L 543a) und nach Fertigstellung der B 535 alle Straßenteile östlich der Bahnlinie umzustufen.

## **2. begleitende Maßnahmen**

Selbstverständlich wird die alleinige Umstufung der klassifizierten Straßen in Schwetzingen keine deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge herbeiführen. Deshalb muss die Abstufung durch ein Paket begleitender Maßnahmen ergänzt werden. Dieses Paket sieht neben der reinen wegweisenden Beschilderung im Umfeld von Schwetzingen auch konkrete bauliche Maßnahmen wie die Umgestaltung des Schlossplatzes, der Bruchhäuser Straße und des Rondells vor. Eine Änderung in beschilderungstechnischer und baulicher Hinsicht benötigen in diesem Zusammenhang auch außenliegende Knotenpunkte wie beispielsweise der südlich von Schwetzingen gelegene Knotenpunkt B 36 / L 599.

In der Friedrichsstraße und weiteren bisher klassifizierten Straßen in Schwetzingen kann die Ausweisung von Tempo-30-Zonen und der weitere Ausbau verkehrshemmender Maßnahmen begonnen werden. Dies ist heute aufgrund der Klassifizierung nicht möglich. Weiterhin besteht die Möglichkeit LKW-Verbote zu verhängen, wenn eine Umfahrungsmöglichkeit vorhanden ist. Für die B 36 ist dies bereits heute der Fall. Für Teile der L 543 und die L 600 wird dies erst nach Fertigstellung der der B 535 der Fall sein. Die oben genannten Maßnahmen sind nur ein Auszug aus dem Bündel flankierender Maßnahmen, welche von dem Büro bs-ingenieure vorgeschlagen wurden.

## **3. Kosten:**

Die oben dargestellten Ortsdurchfahrten haben je nach dem Zeitpunkt der letzten Instandsetzung und in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge sowie dem Schwerverkehrsanteil einen zum Teil deutlichen Unterhaltungsrückstand. Die Verwaltung hat deshalb das Regierungspräsidium aufgefordert, die Unterhaltungsrückstände bzw. die jeweils erforderliche Instandsetzungskosten zu beziffern, damit für alle weiteren Verhandlungen zumindest eine Diskussionsgrundlage geschaffen ist.

In einer zusammenfassenden Darstellung des Regierungspräsidiums vom 7. Mai 2008 wurden die festgestellten Schäden aufgelistet und teilweise auch beziffert. Hierzu ist festzuhalten, dass die Verwaltung den festgestellten Schäden hinsichtlich Menge der Schäden und Höhe der Instandsetzungskosten nur eingeschränkt folgen kann, so dass in diesem Zusammenhang noch weitere Untersuchungen und Gespräche folgen müssen.

Hinzu kommt, dass weder die Leimbachbrücke in der Zähringerstraße noch die Carl-Theodor-Brücke in der Zusammenstellung des Regierungspräsidiums enthalten waren. Im Schreiben wird jedoch mitgeteilt, dass der Unterhaltungsrückstand der Brücken von einem gesonderten Referat ermittelt und mitgeteilt wird. Da insbesondere die Sanierung einer Eisenbahnbrücke unter Umständen ein erhebliches finanzielles Risiko birgt, das in der Schadenshöhe mit einer reinen Straßensanierung nicht zu vergleichen ist, sollten keine Vereinbarungen getroffen werden, bis die Brückenschäden vom Regierungspräsidium

beziffert worden sind.

Allein ein Brückengutachten, welches der Stadt eine Sicherheit gegenüber den Angaben des Regierungspräsidiums hinsichtlich des Unterhaltungszustands der Brücke gewährleisten könnte, würde Kosten in Höhe von 35.000 EUR erfordern.

#### **4. Realisationszeitraum:**

Als Ergebnis der bisher stattgefundenen Gespräche mit dem zuständigen Referat des Regierungspräsidiums Karlsruhe wurde gegenüber der Stadtverwaltung Schwetzingen bereits zugestimmt, dass die B 36 sowie die L 543a bereits ab dem 1. Januar 2009 abgestuft werden können (Konzeption Stufe 1).

Die L 600 sowie die östlichen Brückenrampen der Carl-Theodor-Brücke würden dann in einem zweiten Schritt nach Fertigstellung der gesamten B 535 zur Umstufung vorgesehen (Konzeption Stufe 2).

Hinsichtlich der zu vergütenden Unterhaltungsrückstände sowie aufgrund der unbekanntenen Schadenshöhe der Brücken hält die Verwaltung eine Umstufung zum 1. Januar 2009 nicht für realistisch. Anvisierbar wäre der 30.06.2009.

#### **5. Anlagen:**

Die Anlagen wurden bereits zur Sitzung des Technischen Ausschusses am 10.07.2008 versendet.

Oberbürgermeister:

Amtsleiter:

Sachbearbeiter/in: