

TOP:

Viernheim, den 1. Juni 2026

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61.4.12
Diktatzeichen:	CL/Bi
Drucksache:	VL-51-2026/XX
Anlagen:	3
Produkt/Kostenstelle:	12.5410.01 / 2009INV100
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	23.06.2026	
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	23.06.2026	
Stadtverordnetenversammlung	25.06.2026	

Beschlussvorlage

Radschnellverbindung Mannheim-Viernheim-Weinheim (RS 15) – Abschluss Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung)

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen,

- a) die Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) für die Radschnellverbindung Mannheim–Viernheim–Weinheim (RS 15) auf Grundlage des vorliegenden Planungsstands abzuschließen (Anlage 1).
- b) die Fördermittel für die weiteren Leistungsphasen 6 bis 8 sowie den Bau der Radschnellverbindung abschnittsweise zu beantragen (Anlagen 1-3).
- c) zunächst für Abschnitt 1 der Radschnellverbindung als ersten Bauabschnitt einen Förderantrag für die weiteren Leistungsphasen 6 bis 8 sowie den Bau einzureichen (Anlagen 1-3).

Begründung (Sachverhalt, Erläuterung):

Hintergrund

Der Verband Region Rhein-Neckar legte 2019 die Machbarkeitsstudie (MBS) für eine Radschnellverbindung (RSV) auf einer Länge von über 60 km zwischen der Stadt Darmstadt und dem Ballungsraum Rhein-Neckar vor.

Drauffolgend unterzeichneten Ende 2020 die Verwaltungsspitzen der Stadt Mannheim, der Stadt Viernheim und der Stadt Weinheim gemeinsam mit dem Kreis Bergstraße und dem Verband Region

Rhein-Neckar (VRRN) eine Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Planung einer Radschnellverbindung auf einer Länge von 18 km zwischen den drei Städten.

Dieser sogenannte „RS 15“ soll entlang der stark frequentierten Verkehrsachse Mannheim - Viernheim - Weinheim künftig in Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wichtige Ziele auf der Strecke erschließen und damit zur Reduzierung des alltäglichen Kraftfahrzeug (Kfz) -Aufkommens beitragen. Das überörtliche Verlagerungspotenzial vom Kfz auf das Fahrrad wird auf 2.000 bis 2.800 Radfahrenden pro Tag geschätzt.

Das Büro Modus Consult Gericke GmbH & Co. KG wurde nach einem europaweiten Vergabeverfahren im Oktober 2023 mit der Verkehrsplanung des RS 15 für den Teilabschnitt Viernheim von der Stadtverwaltung beauftragt.

Im November 2024 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, dass die Vorzugsvariante 1b (nördlich der OEG-Bahnschiene) für die weitere Planung und Umsetzung am geeignetsten ist und weiterverfolgt wird.

Auf Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung wurde die Vorplanung (Leistungsphase 2) erstellt. Dieser Planungsstand wurde im Mai 2025 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und die Verwaltung mit der Bearbeitung der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) beauftragt. Die in den Planunterlagen dargelegten Systemschnitte erfolgen nach dem aktuellen Stand der Technik, insbesondere nach den hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen. Diese sind im Hinblick auf die Förderung durch das Land Hessen einzuhalten.

Des Weiteren hat am 19. Mai 2025 eine weitere Informationsveranstaltung stattgefunden, in der interessierte Personen über die endgültige Trassenführung, die möglichen Führungsformen und Ausbauquerschnitte der Vorplanung (Leistungsphase 2), ausführlich informiert wurden.

Die Gesamtmaßnahme wird anteilig durch den Kreis Bergstraße und das Land Hessen gefördert. Das Land Hessen fördert die Kosten der Planungsleistungen (Leistungsphase 1-5) nach der „Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität“ mit bis zu 85 %. Der Förderantrag zu Planungsleistungen wurde bewilligt und bis zum Sommer 2026 verlängert. Ein Folge-Zuschussantrag für die weiteren Planungsphasen (Leistungsphase 6-8) und den Bau der Radschnellverbindung wird voraussichtlich mit 80 % gefördert.

Der Kreis Bergstraße beteiligt sich an den Planungskosten (Leistungsphase 1-5) mit einem Anteil von 7,5 %. Eine Förderung der weiteren Planungsphasen (Leistungsphase 6-8) sowie der Baukosten wurde durch den Kreis Bergstraße mit 10 % in Aussicht gestellt.

Während der Bearbeitung der Leistungsphase 3 fanden stetig Abstimmungen mit dem im ersten Abschnitt betroffenen Kreis Bergstraße, Hessen Mobil, dem Fördermittelgeber Land Hessen und den Nachbarkommunen Weinheim und Mannheim statt.

Nach Abstimmung mit dem Kreis Bergstraße wurden die vorliegenden Planungsvarianten für den Knotenpunkt Alte Mannheimer Straße / Entlastungsstraße West einem unabhängigen, vorgezogenen Sicherheitsaudit unterzogen.

Folgende Varianten wurden geprüft:

Variante 1: Umbau des vorfahrtgeregelten Knotenpunktes (T-Einmündung) mit einer Bevorrechtigung des Radverkehrs

Variante 2a: Umbau des vorfahrtregelten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr mit einer Bevorrechtigung des Radverkehrs

Variante 2b: Umbau des vorfahrtregelten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr mit einer Wartepflicht des Radverkehrs

Der Sicherheitsauditor (siehe unten „Aktueller Planungsstand“) hat abschließend empfohlen, den Knotenpunkt als Kreisverkehr auszubauen, da neben dem Sicherheitsgewinn mit einem Kreisverkehr auch nachgewiesenermaßen erhebliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts verbunden sind. Aus Gründen der Sicherheit sollte aber keine Bevorrechtigung des Radverkehrs an der Querungsstellen angestrebt werden. Nach aktueller Abstimmung wird der Kreis Bergstraße der Empfehlung des Auditors folgen. Da eine grundhafte Erneuerung des Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz nicht maßgeblich mit der Radschnellverbindung in Zusammenhang steht, hat der Fördermittelgeber darauf hingewiesen, dass Fördermittel für einen Umbau nicht über das Förderprogramm „Nahmobilität“ sondern über das Programm „Mobilitätsfördergesetz – Kommunaler Straßenbau (MobFög-KSB) mit der in der Anlage 2 (Spalte 9) dargestellten Förderquote beantragt werden können.

Im Abschnitt der Mannheimer Straße, zwischen Heinrich-Lanz-Ring und Robert-Schuman-Straße wird das Niveau des Gehwegs an den öffentlichen Parkstreifen angepasst. Aus diesem Grund wird die Erschließung der nördlich gelegenen Wohngebäude barrierefrei mittels Rampen sichergestellt. Die Planung wurde mit der Baugenossenschaft Viernheim entsprechend abgestimmt.

Die geänderte Führung der Radschnellverbindung zwischen dem Anschluss Viernheim Mitte / Heddesheimer Straße und dem Knotenpunkt Karl-Marx-Straße / Berliner Ring entlang der Straßenbahntrasse wurde eingehend mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) abgestimmt.

Aktueller Planungsstand

Nach Abschluss der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) wurde der mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 24.10.2024 bestätigte Planungsstand der Hochschule Darmstadt zur Durchführung eines Sicherheitsaudits übergeben. Die Überprüfung der Entwurfsplanung durch zertifizierte Auditoren stellt eine verbindliche Vorgabe des Fördermittelgebers dar und dient der frühzeitigen Identifikation möglicher sicherheitsrelevanter Defizite sowie der Optimierung der Verkehrs- und Nutzersicherheit im weiteren Planungsverlauf.

Darüber hinaus kann festgestellt werden, dass die im Auditverfahren aufgeführten Hinweise überwiegend einen optimierenden Charakter besitzen, ohne dass sich hieraus wesentliche Änderungen am grundsätzlichen Planungskonzept oder Verzögerungen im weiteren Projektablauf ergeben.

Die wesentlichen Ziele der Maßnahme – insbesondere die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Schaffung einer durchgängigen und leistungsfähigen Radschnellverbindung – bleiben durch die vorgenommenen Anpassungen uneingeschränkt gewährleistet.

Die im Zuge der Ausführungsplanung vorgenommenen Anpassungen wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden abgestimmt. Insbesondere die Überarbeitung des Übergangsbereichs an der Mannheimer Straße / Mönchhofstraße dient der Verbesserung der Verkehrsführung und der besseren Einbindung der Radschnellverbindung in das bestehende Radwegenetz. Hierdurch wird eine klarere und sicherere Führung des Radverkehrs erreicht.

Mit Vorliegen der abgeschlossenen Ausführungsplanung sind die Voraussetzungen für die weitere Umsetzung der Maßnahme geschaffen. Nach Abschluss der Leistungsphase 5 (Anlage 1) erfolgt

die abschließende Abstimmung mit Hessen Mobil sowie die Endabrechnung des Förderprojekts einschließlich des Abrufs der noch ausstehenden Fördermittel. Im Anschluss kann die Vorbereitung der baulichen Umsetzung der Maßnahme erfolgen.

Kosten und weiteres Vorgehen

In die im Rahmen der Leistungsphase 3 erstellte Kostenberechnung wurden bodengutachterliche Belange, das Beleuchtungskonzept, umweltrelevante Ausgleichsmaßnahmen und die Trassenanpassung im Berliner Ring mit einbezogen. Des Weiteren sind in der Kostenberechnung nun auch die geschätzten Kosten für Anpassungen am Gleiskörper (RNV) und für Leitungsarbeiten u.a. für die ergänzende Straßenbeleuchtung mit einbezogen worden.

Die Gesamtkosten der Radschnellverbindung für alle Abschnitte auf der Gemarkung Viernheims belaufen sich nach aktuellem Stand auf rund 9,4 Mio. € brutto für die reinen Baukosten sowie auf rund 12,3 Mio. € brutto einschließlich Baunebenkosten und entsprechender Kostensteigerung.

Von der Gesamtsumme für den Abschnitt 1 (Alte Mannheimer Straße und Knotenpunkt Entlastungsstraße West bis Ortsdurchfahrts (OD) - Grenze) von 2.070.401 € (brutto) entfallen anteilig Planungs- und Baukosten, abzüglich zu erwartender Fördermittel dargestellt (Anlage 2), auf den Kreis Bergstraße von ca. 414.080 € (brutto) und auf die Stadt Viernheim von ca. 119.759 € (brutto).

Demnach werden für die Maßnahmen der restlichen Streckenabschnitte (ab Brückenbauwerk Bundesautobahn (BAB) 6 im Westen bis Brückenbauwerk BAB 659 im Osten) der Radschnellverbindung auf Viernheimer Gemarkung ca. 10.195.647 € (brutto) Kosten. Diese Summe beinhaltet ebenfalls die Baunebenkosten, mit den Planungskosten für die weiteren Leistungsphasen 6-8, sowie besonderen Leistungen (örtliche Bauüberwachung, detaillierte signaltechnische Berechnungen). Hessen Mobil bzw. das Land Hessen hat für die weitere Planung und den Bau eine Förderung von 80 % der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt.

Zu den nicht förderfähigen Kosten zählen bei einer Radschnellverbindung alle Ausgaben, die grundsätzlich keinen unmittelbaren Bezug zum eigentlichen Ausbau der Radinfrastruktur haben. Beispiele hierfür sind unter anderem die Herstellung der Restfahrbahnflächen zwischen den richtungsgetreuen Radwegen der Mannheimer Straße. Darunter können ebenfalls fallen: Kosten für Grunderwerb Ausgleichsflächen, generelle Verwaltungskosten, Kosten für übergeordnete Infrastrukturmaßnahmen ohne Zusammenhang zum Radverkehrsausbau, sowie Investitionen in Maßnahmen, die weder räumlich noch funktional direkt den verfolgten Zielen der Radschnellverbindung zugeordnet werden können.

Wie schon bei den Leistungsphasen 1 bis 5, wird der Kreis Bergstraße die Stadt Viernheim ebenfalls bei den folgenden Leistungsphasen und den Bau finanziell unterstützen. Der Kreis Bergstraße übernimmt 50 % der noch verbleibenden Kosten bzw. 10 % der förderfähigen Gesamtkosten. Eine abgestimmte Kooperationsvereinbarung über die Leistungsphasen 6-8 und den Bau liegt im Entwurf vor und soll nach einem positiven Beschluss unterzeichnet werden. Auf Grundlage dieses Kooperationsvertrages, wird die Stadt Viernheim im Auftrag des Kreis Bergstraße die Fördermittel auch für den Abschnitt 1 beantragen.

Ansonsten ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung der einzelnen Bauabschnitte stets von der Bewilligung der beantragten Fördermittel sowie den jeweiligen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen abhängig ist. Die abschnittsweise Realisierung ermöglicht es der Stadt Viernheim, flexibel auf Förderzusagen, Kostenentwicklungen sowie verkehrliche und bauliche Rahmenbedingungen zu reagieren und gleichzeitig eine geordnete Umsetzung des Gesamtprojektes sicherzustellen.

Es wurde mit dem Kreis Bergstraße als Straßenbaulastträger abgestimmt, dass mit dem straßenbegleitenden Radschnellweg, entlang der Alten Mannheimer Straße, dem Einmündungsbereich Entlastungsstraße West bis OD-Grenze (Brückenbauwerk BAB 6) als Abschnitt 1 im Jahr 2027 mit der Umsetzung begonnen werden kann. Am Umbau des Einmündungsbereich Entlastungsstraße West in einen Kreisverkehrsplatz ist die Stadt Viernheim, als Straßenbaulastträger der Entlastungsstraße West, zu ca. 1/3 beteiligt. Abzüglich des Anteils des Kreis Bergstraße und der Landesförderung, beträgt der Eigenanteil der Stadt Viernheim an diesem Abschnitt ca. 119.759 € (inkl. Förderung). Die Verwaltung bewertet den Eigenanteil für den ersten Bauabschnitt vor dem Hintergrund der zu erwartenden Förderquote sowie der verkehrlichen Bedeutung der Maßnahme als vertretbar.

Nachfolgend aufgeführt, eine mögliche, aber nicht zwingende Reihenfolge der Abschnitte (Anlage 3):

- Abschnitt 1: Alte Mannheimer Straße (zwischen Gemarkungsgrenze und OD-Grenze/Brückenbauwerk BAB 6) - Ausführungszeitraum 2027
- Abschnitt 2: Mannheimer Straße (zwischen OD-Grenze/Brückenbauwerk BAB 6 und Bürgermeister-Lamberth-Straße) - Ausführungszeitraum 2028
- Abschnitt 3: Mannheimer Straße / Kapellenberg (zwischen Bürgermeister-Lamberth-Straße und Unterführung Heddeshheimer Straße) - Ausführungszeitraum 2029
- Abschnitt 4: Berliner Ring (zwischen Unterführung Heddeshheimer Str. und Knick Berliner Ring/Kapellenweg) - Ausführungszeitraum 2030
- Abschnitt 5: Weinheimer Straße / Am Alten Weinheimer Weg (zwischen Knick Berliner Ring/Kapellenweg und Haltestelle Walter-Gropius-Allee) - Ausführungszeitraum 2031
- Abschnitt 6: Rad- und Gehweg entlang der OEG-Trasse (zwischen Haltestelle Walter-Gropius-Allee und Brückenbauwerk BAB 659/Weinheim)
- Ausführungszeitraum 2032

Die Kosten für die ergänzende Beleuchtung konnten bislang noch nicht vollständig einzelnen Bauabschnitten zugeordnet werden. Nach aktuellem Stand ist jedoch davon auszugehen, dass die größten Aufwendungen insbesondere in Abschnitt 1 sowie Abschnitt 6 entstehen werden.

Der Abschnitt Viernheim der Radschnellverbindung würde nach aktueller Kostenberechnung, inkl. Baunebenkosten und mit einberechneter Kostensteigerung ca. 1.139.323 € (brutto) für die Stadt Viernheim kosten. Bei den Gesamtkosten ist aber darauf hinzuweisen, dass bei einer geänderten Abfolge der dargestellten abschnittswisen Ausführung, die jährliche Kostensteigerung einen erheblichen Einfluss auf die Kosten je nach Ausführungszeitraum und dem zur Folge auch auf die Gesamtkosten haben werden. Ebenfalls können sich in den folgenden Jahren die Förderquote der jeweiligen Förderprogramme ändern.

Geht man bei einem Worst-Case-Szenario von einem Baupreisindex von 5 %, reduzierten Förderquoten (70 %) und einem maximalen Förderanteil von 10 % durch den Kreis Bergstraße aus, kann der Eigenanteil der Stadt Viernheim auf 2.315.277 € (brutto) steigen.

Die Verwaltung empfiehlt daher, zunächst für Abschnitt 1 die Fördermittel für die weiteren Leistungsphasen sowie die bauliche Umsetzung zu beantragen und hiermit den Einstieg in die abschnittsweise Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu beginnen.

Dieser Abschnitt ist fachlich abgestimmt und nach aktueller Einschätzung förderfähig. Gleichzeitig besteht nach Abstimmung mit dem Kreis Bergstraße die Möglichkeit, bereits ab dem Jahr 2027 mit der baulichen Umsetzung zu beginnen.

Darüber hinaus weist Abschnitt 1 im Verhältnis zum Gesamtprojekt einen vergleichsweise überschaubaren Eigenanteil der Stadt Viernheim auf. Die abschnittsweise Vorgehensweise ermöglicht es der Stadt außerdem, flexibel auf spätere Kostenentwicklungen oder Änderungen bei Förderprogrammen zu reagieren.