

TOP: _____

Viernheim, den 01.08.2019

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61.4
Diktatzeichen:	Mi / JF
Drucksache:	IV-57-2019/XVIII
Anlagen:	1.Fahrradpotenzia 2. Vorzugstrasse
Produkt/Kostenstelle:	
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	ASU, Brundlandbüro, Ordnungsamt

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	12.08.2019	
Ausschuss Umwelt, Energie, Bau- en (Stadtentwicklung, Agenda 21)	20.08.2019	

Informationsvorlage

Radschnellverbindung Darmstadt / Rhein-Neckar

Mitteilung/Information

Die Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Darmstadt / Rhein-Neckar ist abgeschlossen und wurde Ende Juni durch das Büro R+T Verkehrsplanung der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen der durch den Verband Region Rhein-Neckar beauftragten (VRRN) Studie war es das Ziel, entlang der Bergstraße eine für Pendler durchgängige und direktgeführte Radschnellverbindung (RSV) herauszuarbeiten, welche den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entlasten kann. Weiterhin sollte eine Trasse von Weinheim über Viernheim nach Mannheim untersucht werden. Zentrale Voraussetzung war es, dass ein RSV in das bestehende Radwegenetz integriert werden soll.

Zunächst wurden mehrere Trassenalternativen erarbeitet. Diese wurden dann auf verschiedene Kriterien überprüft und anschließend bewertet. Daraus wurde dann eine sogenannte Vorzugstrasse abgeleitet und definiert. So wurde das Potenzial der Trasse bezüglich zu erwartendem Radverkehrsaufkommen in einer Nutzen-Kosten-Analyse den Kosten gegenübergestellt. Daraus ergaben sich dann entsprechende Umsetzungsempfehlungen der Vorzugstrasse.

Abschnitt: Mannheim – Viernheim – Weinheim:

Insbesondere auf der rund 18 km langen Achse Mannheim – Viernheim – Weinheim liegt das größte Potenzial des gesamten Untersuchungskorridors, um Pendler auf das Fahrrad zu bekommen. Hier liegt das überörtliche Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad bei 2.000 bis 2800 Radfahrern pro Tag (siehe Anlage 1). Aufgrund des vergleichsweise sehr hohen Verlagerungspotenzials kommt diesem Abschnitt eine besondere Bedeutung zu. Im Rah-

men der Machbarkeitsstudie wird deshalb empfohlen diesen Abschnitt vorrangig umzusetzen.

Auf beiden für den Teilbereich Mannheim – Viernheim – Weinheim betrachteten Trassenvarianten ist ein hochwertiger RSV-Standard zu jeweils 70% möglich. Vor allem die Bestandssituationen - zu meist innerorts - (Straßenquerschnitte, Bebauung, etc.) machen die durchgängige Erfüllung der RSV-Standards schwierig, teilweise sogar unmöglich. Letztlich wurde die südlich verlaufende Trassenvariante 2 aufgrund der besseren Erschließungswirkung sowie aufgrund der kürzeren Wegstrecke als Vorzugstrasse ausgewählt (siehe Anlage 2).

Demnach ist die Führung der RSV-Vorzugstrasse innerhalb Viernheims im Wesentlichen über folgende Straßenabschnitte (von Mannheim kommend) vorgesehen:

- Mannheimer Straße,
- Auf der Beune,
- Berliner Ring,
- Weinheimer Straße,
- Am Alten Weinheimer Weg sowie
- selbstständig geführter Weg entlang der RNV-Trasse bis Weinheim

Kosten und Förderung:

Die Gesamtkosten für den über 60 km langen RSV belaufen sich auf rund 47 Millionen Euro brutto, wobei die Trassenkosten für den Teilabschnitt Mannheim – Viernheim – Weinheim bei rund 7,1 Millionen Euro liegen. Sowohl in Hessen als auch in Baden-Württemberg liegt die Baulast für dieses Projekt bei den betroffenen Kommunen. Es ist jedoch in beiden Fällen eine hohe Landesförderung zu erwarten. So fördert das Land Hessen ein solches Mobilitätsprojekt beispielsweise mit bis zu 90 %.

Nächste Schritte und weiteres mögliches Vorgehen:

Bereits im Juli gab es ein erstes Treffen beim Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) zwischen Vertretern der drei betroffenen Kommunen Mannheim, Viernheim, Weinheim, dem Kreis Bergstraße und dem Rhein-Neckar-Kreis. Der Termin diente als Gedankenaustausch aller Beteiligten, bei dem die mögliche weitere Vorgehensweise gemeinsam besprochen wurde. Aufgrund der länderübergreifenden Lage des geplanten RSV-Abschnitts Mannheim – Viernheim – Weinheim sowie des Leuchtturm-Charakters wird die Koordination und Abstimmung eine große Herausforderung darstellen. Hierbei kann eine übergeordnete Ebene Abhilfe schaffen. Der VRRN signalisierte bereits diese Rolle übernehmen zu wollen. Hierzu sind jedoch im Vorfeld die betroffenen Kommunen, insbesondere die Stadtspitzen, am Zuge. Im Ergebnis soll bei allen drei Städten im gleichen Zeitraum (Frühherbst 2019) ein gleichlautender Grundsatzbeschluss gefasst werden, wonach das Vorhaben weiter verfolgt und der VRRN um die Koordination der nächsten Schritte gebeten werden soll.

Die gesamte Machbarkeitsstudie inklusive Pläne und Anlagen finden Sie unter:

<https://www.m-r-n.com/was-wir-tun/themen-und-projekte/projekte/radschnellwege>