

TOP:

Viernheim, den 22. Oktober 2024

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	
Diktatzeichen:	PB/JF
Drucksache:	VL-101-2024/XIX
Anlagen:	1) Übersicht der geprüften Alternativrouten 2) Übersicht Prüfungsstufen 3) Vorzugsvariante 1b – Erreichbarer Planungsstandard
Produkt/Kostenstelle:	12.5410.01 / 2009INV100
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	ASU, OA, 1. Stadtrat, BGM

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	12.11.2024	
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	12.11.2024	
Stadtverordnetenversammlung	15.11.2024	

Beschlussvorlage

Radschnellverbindung MA-Vhm-Whm (RS 15)

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Vorzugsvariante 1b (nördlich der OEG-Bahnschiene) als die am besten geeignete Option für die weitere Planung und Umsetzung des Neubaus der Radschnellverbindung Mannheim - Viernheim - Weinheim (RS 15) zu bewerten und weiter voranzutreiben.

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.

Ende 2020 unterzeichneten die Verwaltungsspitzen der Städte Mannheim, Viernheim und 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 Kfz-Aufkommens beitragen. Das überörtliche Verlagerungspotenzial vom Kfz auf das Fahrrad wird bei 2.000 bis 2.800 Radfahrenden pro Tag geschätzt.

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

Bürgerbeteiligung und Variantenprüfung

Zu Beginn dieses Planungsprozesses wurde Anfang 2024 im 1. Bürgerworkshop die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 betrachtet. Diese verläuft parallel zur Eisenbahnstrecke der OEG in den Straßenzügen Mannheimer Straße – Auf der Beune – Berliner Ring – Weinheimer Straße.

Zusammenfassend wurden folgende übergeordnete Punkte für die Entwicklung der Radschnellverbindung von der Bürgerschaft als wichtig erachtet:

- Oberste Priorität soll die Schaffung einer schnellen und sicheren Radverkehrsverbindung sein.
- Radverkehr soll Priorität vor Parken haben.
- Konflikte mit Fußgängern - insbesondere in sensiblen Bereichen - sollen vermieden werden.
- Der Erhalt des (alten) Baumbestands ist von besonderer Bedeutung.

Durch die Anregungen der Bürger wurde ein zusätzlicher Schritt in den Planungsprozess integriert. In diesem wurden die Machbarkeit der Vorzugstrasse sowie alternative Streckenführungen geprüft und deren Eignung bewertet. Dieser Planungsschritt wurde in einem 2. Bürgerworkshops im September 2024 erläutert und diskutiert.

Zusammenfassend stellt sich die Prüfung der Machbarkeit der Vorzugstrasse und der Alternativrouten wie folgt dar:

- Es wurden sechs verschiedene Routen für die Führung der Radschnellverbindung betrachtet (s. Anlage 1 „Übersicht der geprüften Alternativrouten“).
- In einer 1. Prüfungsstufe wurden drei Alternativrouten (2, 3 und 6) aufgrund von kritischen Hauptmerkmalen als generell ungeeignet eingestuft. Diese sind der Anlage 2 zu entnehmen. Seitens der beteiligten Bürgerschaft wurde diese Entscheidung einvernehmlich demokratisch mitgetragen.
- In der 2. Prüfungsstufe wurden die verbliebenen Routen vertiefend geprüft, bewertet und vergleichend gegenübergestellt (s. Anlage 2 „Übersicht Prüfungsstufen“). Die wesentlichen Kriterien sind Flächenverfügbarkeit, Direktheit, Raumangebot, Erhalt Baumbestand, Erhalt Parken und die Vermeidung von Querungen der Bahntrasse. Da die Bewertungskriterien nicht alle zu einer absoluten quantitativen Einstufung führen, wird betont, dass die Bewertung der Varianten insbesondere als Vergleich zu betrachten ist.

Die einzelnen Varianten können in Bezug auf ihre Eignung wie folgt kurz beschrieben werden:

Variante 5 (Südlich der OEG / B38 alt, Heidelberger Straße): Es sind zwei Bahnquerungen erforderlich (Taktung der Bahn 7-10 Min.). Ein gesamter Umbau der Heidelberger Straße mit Wegnahme von einem Kfz-Fahstreifen je Richtung wäre notwendig. Dadurch würde sich die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte stark reduzieren, was zu Rückstauwirkungen bis auf die Autobahn 659 führen würde. Bereits heute kommt es an einzelnen Tagen im Jahr zu einem Rückstau bis zur Autobahn. Zudem würden Bäume und Parkplätze in der östlichen Heidelberger Straße (Gewerbegebiet 4) in großer Zahl wegfallen. Demnach wird die Variante 5 als nicht geeignet eingestuft.

Variante 4 (alte Bahntrasse): Der Umweg gegenüber einer direkten Verbindung zwischen Mannheim und Weinheim ist groß; breite Radwege sind bereits vorhanden, jedoch nicht ausreichend für eine Radschnellverbindung. Eine Verbreiterung der Radwege wäre durch eine Verschmälerung des Mittelstreifens möglich. Die Verlustzeit (inkl. Zeit für längere Strecke) gegenüber Var. 1 ist ca. zwei Minuten höher. Der Mehrgewinn an Radverkehrsinfrastruktur ist gering, da diese schon vorhanden ist. Zudem sind wichtige Ziele wie das Rhein-Neckar-Zentrum und der Viernheimer Bahnhof nicht angebunden. Variante 4 setzt zudem den Ankauf von Flächen der Deutschen Bahn AG voraus, welche nach Rückmeldung der DB AG frühestens ab 2027 verhandelt werden können. Daher wird diese nicht als Radschnellverbindung, jedoch als langfristige Option für eine allgemeine Radroute berücksichtigt und stellt für die Verwaltung eine Ergänzung in der Radplanung für wichtige Verbindungsfunktionen dar.

Variante 1 (Vorzugstrasse der MBS): Die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie weist auf dem Abschnitt Mannheimer Straße und Auf der Beune zwischen Mönchhofstraße und Heddesheimer Straße einen zu engen Bereich auf. Um hier einen Radschnellweg in geforderter Breite herzustellen, müssten die Bäume und die Parkstände auf der Nordseite der Straße entfallen, wobei dann der Straßenraum trotzdem nicht für Radverkehrsanlagen ausreichen würde, die den Standard einer Radschnellverbindung erfüllen. Demnach wird die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie auf diesem zentralen Abschnitt als ungeeignet eingestuft. Dies wurde seitens der Bürgerschaft einvernehmlich mitgetragen.

Aufgrund der oben beschriebenen Engstelle wurde auf Grundlage der Variante 1 die Variante 1b (Vorzugstrasse mit Abschnitt nördl. an der OEG-Trasse) entwickelt. Der zentrale, kritische Abschnitt der Vorzugstrasse wird somit südlich umfahren. Zur Herstellung des Standards einer Radschnellverbindung ist eine Wegverbreiterung erforderlich, inklusive eines Eingriffes in den Wall entlang der OEG-Schiene; die Höhe und Funktion des Wall werden dadurch jedoch nicht beeinträchtigt.

Daher eignet sich die Variante 1b als Alternativroute am besten. Die Radschnellverbindung wird bei dieser Variante bei den Hochhäusern an der Mannheimer Straße zwischen Jahnstraße und Mönchhofstraße von der Mannheimer Straße weggeführt und verläuft direkt entlang der Bahngleise hinter der Kita Kapellenberg und an der Haltestelle Kapellenberg vorbei und wird dann am Kreisverkehr Heddesheimer Straße auf den Berliner Ring und damit auf die ursprüngliche Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie geführt (s. Anlage 3 „Vorzugsvariante 1b – Erreichbarer Planungsstandard“).

Im Rahmen der Betrachtung der Vorzugsvariante 1b wurde im Verlauf des 2. Bürgerworkshops vorgeschlagen, den Radverkehr auf engen Abschnitten einseitig zu führen („Splitting“) und die Radschnellverbindung in der Gegenrichtung auf einer parallel verlaufenden Trasse zu leiten.

Daraufhin wurden folgende drei Streckenabschnitte geprüft:

1. Auf der Beune und Am Kapellenberg:

Der Straßenabschnitt 'Auf der Beune' mit dem östlichen Teil der Mannheimer Straße mit alleeartigem Baumbestand und einseitigem Parkstreifen stellen eine Engstelle für die Radschnellverbindung dar. Ohne einen Wegfall des Park- und Baumstreifens auf der Nordseite der Straße ist es nicht möglich, eine Radverkehrsführung in adäquater Breite auch nur in eine Richtung in den Straßenraum zu integrieren.

Lediglich ein Verzicht auf den südseitigen Gehweg und dessen Umbau zu einem Radfahrstreifen würde eine Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Ost ermöglichen. Bei dieser Option würde die Fußwegeanbindung der südseitigen Adressen deutlich verschlechtert werden, und es müssten ca. alle 40-50 m Querungen der Hauptstraße integriert werden. Demnach ist das Einbringen einer gesicherten Radverkehrsführung (auch nur in Fahrtrichtung Ost) mit Beibehaltung beidseitiger Gehwege aus Platzgründen nicht möglich.

Ergebnis: Ein „Splitting“ in diesem Bereich der Strecke wird als nicht zielführend erachtet, da die Vorteile bei der Vorzugsvariante 1b überwiegen.

2. Berliner Ring und Weinheimer Straße:

Der Berliner Ring östlich des Bahnhofs mit den bestehenden Längsparkern am Fahrbahnrand stellt eine Engstelle für die Radschnellverbindung dar.

Die parallel verlaufende Weinheimer Straße hat eine Straßenraumbreite von ca. 9,5 m bis 11 m. Bei einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,5 m für den Kfz-Verkehr verbleiben 1,5 - 2,75 m für den Gehweg auf jeder Straßenseite. Für eine Radverkehrsführung in eine Richtung sind zusätzlich mindestens 2,0 m Breite erforderlich. Da weder die Fahrbahnbreite, noch die Gehwegbreiten wesentlich reduziert werden können, ist das Einbringen einer gesicherten Radverkehrsführung aus Platzgründen nicht möglich.

Ergebnis: Ein Aufteilen der RSV auf diesem Abschnitt stellt aus Platzgründen keine Option dar. Demnach ist der Radschnellverkehr in beiden Richtungen durch den Berliner Ring zu führen.

3. Berliner Ring / Weinheimer Straße / Schriesheimer Straße:

Die Weinheimer Straße zwischen Berliner Ring / Ecke Erzbergerstr. und dem Kreisverkehr Schriesheimer Straße stellt eine Engstelle für die Radschnellverbindung dar. Es ist ein Linksabbiegestreifen für Radfahrende erforderlich. Um auf den Linksabbiegestreifen verzichten zu können, müsste der gesamte Radverkehr in Fahrtrichtung Bahnhof vom Kreisverkehr aus über die Schriesheimer Straße und den Weg entlang der OEG (Kapellenweg) auf den Berliner Ring geführt werden. Da der Kapellenweg entlang der OEG lediglich eine verfügbare Breite von ca. 4 m (zw. Bebauung und OEG-Zaun) aufweist, kann der RSV-Standard von 5 m Breite für eine gemeinsame Führung mit Fußgängern aus Platzgründen nicht hergestellt werden.

Die Führung auf dem Kapellenweg in Fahrtrichtung Schriesheimer Straße kommt ebenfalls nicht in Betracht, da der Radschnellverkehr die Schriesheimer Straße untergeordnet und mit zu großen Wartezeiten queren müsste. Die hohen und häufigen Wartezeiten bedingen sich durch den Abfluss des aufgestauten Kfz-Verkehrs nach Öffnung des Bahnübergangs.

Ergebnis: Das Splitting weist auch an dieser Stelle keine verlässliche Möglichkeit auf.

Allgemein lässt sich immer wieder feststellen, dass das Einrichten von einseitigen Radwegen oftmals dazu führt, dass Radfahrende dazu verleitet werden, diesen fälschlicherweise in Gegenrichtung zu befahren, was wiederum die Unfallgefahr deutlich erhöht.

Nach eingehender Prüfung soll die Planung der Radschnellverbindung aus den vorgenannten Gründen ohne Splittingformen an den genannten Stellen in der Entwurfsplanung fortgeführt werden.

Fazit

Mit der Variante 1b wird gegenüber der Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie eine Verbesserung im zentralen Streckenabschnitt erfolgen. Die optimierte Wegführung ermöglicht die Einhaltung eines hohen technischen Ausbaustandards einer Radschnellverbindung für die Gesamtstrecke. Daher wird die Variante 1b, welche sich auf einer Länge von etwa 5,8 km erstrecken wird, mit Umfahrung des kritischen Abschnitts Mannheimer Straße / Auf der Beune für die Herstellung einer Radschnellverbindung am geeignetsten eingestuft und für die weitere Planung und Umsetzung empfohlen.

Weitere Informationen, wie Präsentationsunterlagen und Protokolle der Bürgerbeteiligung, können auf der Projekthomepage unter www.t1p.de/Viernheim-RS15 eingesehen werden.