



Beschlussvorlage (Nr. 2021-0110/1)

Beratungsfolge	Art	Termin
Ausschuss für Technik und Umwelt Gemeinderat	nicht öffentlich öffentlich	25.10.2021

**TOP:**

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Mannheim-Schwetzingen-Walldorf/Wiesloch

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Gemeinderat spricht sich für die Trassenvariante 2 – südliche Route über Brühl – aus. Die Trassenvariante 1 – nördliche Route inkl. Sandhausen – wird abgelehnt, weil kein direkter Zugang von Brühl aus besteht.

---

**Sachverhalt:**

Unter der Federführung des Verbands Region Rhein-Neckar (VRRN) wird derzeit vom Planungsbüro R+T die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellwegverbindung von Mannheim über Schwetzingen nach Walldorf/Wiesloch erstellt. Dieser Radschnellweg hat, wie Anlage 1 zeigt, gerade im Bereich Mannheim-Brühl-Schwetzingen-Oftersheim großes Potential u.a. für Berufspendler.

Um einen geeigneten Trassenverlauf zu finden, wurde ein rund fünf Kilometer breiter Korridor zwischen dem Hauptbahnhof Mannheim und dem Bahnhof Walldorf / Wiesloch auf vorhandene und für die Trassenführung in Frage kommende Wege und Straßen untersucht. Diese müssen gewisse Anforderungen hinsichtlich ihrer Breite und ihres Ausbauszustands erfüllen.

Die vom Büro R+T ausgesuchten potentiellen Streckenabschnitte wurden befahren und nach folgenden fünf Kriterien, für die die Noten von 1 bis 5 vergeben wurden, beurteilt: Realisierbarkeit des RSV-Standards, Lage in einem Schutzgebiet, Konflikte (Summe aus: Fußgänger, Landwirtschaft, Motorisierter Individualverkehr [MIV], Parken, Wegfall Grünflächen und Bäume), Eingriffe in Fremdgrundstücke erforderlich, Neuversiegelung und grobe Kostenschätzung (ohne Grunderwerb).

Die folgende Tabelle gibt einen vollständigen Überblick über die Kriterien und wie sie benotet wurden:

Kriterium / Note	1	2	3	4	5
Realisierbarkeit RSV Standard nördlicher Abschnitt	Radschnellverbindung (Breite $\geq 4 \text{ m} + 2,50 \text{ m}$ für Fußgänger abgetrennt)	----- ----	Radschnellverbindung reduziert	ERA (Empfehlung Radverkehrsanlagen)	Geringer als ERA
Realisierbarkeit RSV Standard südlicher Abschnitt	Radschnellverbindung	Rad-schnell-verbin-dung reduziert	----- ----	ERA	Geringer als ERA
Schutzgebiete (FFH, NSG, LSG, WSG)	Keine Schutzgebiete	WSG Zone 3	LSG, Biotope	FFH, NSG WSG Zone 1 und 2	FFH + NSG
Konflikte (MIV, Fußgänger etc.)	Keine Konflikte	Geringe Konflikte	Mäßige Konflikte	Hohe Konflikte	Sehr hohe Konflikte
Eingriffe in Fremdgrundstücke	Kein Eingriff	1-5 Eingriffe / km	6-20 Eingriffe / km	21-50 Eingriffe / km	> 50 Eingriffe / km
Neuversiegelung	Keine zusätzliche Versiegelung	$\leq$ als 2.000 $\text{m}^2$ / km	$> 2.000 \text{ m}^2 \leq 3.000 \text{ m}^2$ / km	$> 3.000 \text{ m}^2 \leq 4.000 \text{ m}^2$ / km	$> 4.000 \text{ m}^2$ / km
Kostenschätzung	Mio. € / km $\leq 0,3$	$0,3 < \text{Mio. € / km} \leq 0,5$	$0,5 < \text{Mio. € / km} \leq 1$	$1 < \text{Mio. € / km} \leq 1,5$	$> 1,5 \text{ Mio.}$

Die sich aus der Befahrung ergebende Beurteilung der Wege im Bereich der Gemeinde Brühl ist in Anlage 2 hinterlegt.

Aus der Befahrung und Beurteilung wurden dann die in Anlage 3 dargestellten Trassenvarianten, Variante 1 – Nördliche Route inkl. Sandhausen, Variante 2 – Südliche Route über Brühl und Variante 3 – Zentrale Route, erarbeitet. Diese sollen nun Online veröffentlicht und zur Diskussion gestellt werden.

Die jeweiligen Trassensteckbriefe (Anlage 4) enthalten folgende Angaben:

- Länge der Luftlinienverbindung
- Kürzeste mögliche Verbindung im Radwegebestand wie sie vom Radroutenplaner Baden-Württemberg vorgeschlagen wird
- Länge der jeweiligen Trassenvariante

Durchschnittsnoten der fünf Kriterien aus der Abschnittsbewertung für die Trassenvariante

- Umwegfaktor: Länge der Route im Vergleich zur Länge nach aktuellem Radroutenplaner. Zwei der Trassen sind kürzer als der Vorschlag des Radroutenplaners, eine geringfügig länger.
- Erschließungswirkung der Trassenvariante über einen 1 km breiten Einzugsbereich um die jeweilige Trassenführung herum. Die Erschließungswirkung bzgl. der Siedlungsfläche wird nach Art der Siedlungsfläche unterschieden: Wohnen, Gewerbe und Sonderflächen (überwiegend Verkauf und Einzelhandel).

Ein tabellarischer Vergleich der Routen zeigt, dass sich die Beurteilungswerte der einzelnen Route nicht wesentlich unterscheiden:

	Nördliche Route inkl. Sandhausen	Südliche Route über Brühl	Zentrale Route
Länge Luftlinie	25,250 km	25,250 km	25,250 km
Länge Radroutenplaner	31,610 km	31,610 km	31,610 km
Länge Trassenvariante	31,262 km	30,158 km	32,379 km
Realisierbarkeit RSV-Standard Note	1,7	1,4	1,5
Schutzgebiete Note	1,5	1,4	1,4
Konflikte Note	2,5	2,6	2,4
Eingriff in Fremdgrundstücke Note	1,6	1,4	1,5
Zusätzliche Versiegelung Note	1,8	2,0	2,1
Grobe Kostenschätzung Note	1,8	2,2	2,0
Erschließungswirkung Wohnen	14,3 km <sup>2</sup>	16,2 km <sup>2</sup>	17,0 km <sup>2</sup>
Erschließungswirkung Gewerbe	4,4 km <sup>2</sup>	4,7 km <sup>2</sup>	4,6 km <sup>2</sup>
Erschließungswirkung Verkauf	4,2 km <sup>2</sup>	3,3 km <sup>2</sup>	4,2 km <sup>2</sup>
Erschließungswirkung Gesamt	22,9 km <sup>2</sup>	24,2 km <sup>2</sup>	25,8 km <sup>2</sup>

Nach der Beurteilung hat die südliche Route über Brühl die besten Werte für die Punkte Realisierbarkeit RSV-Standard, Schutzgebiete und Eingriffe in Fremdgrundstücke. Sie ist die kürzeste der drei Routen und hat die zweithöchste Erschließungswirkung, allerdings aber auch die höchste Kostenschätzung und das höchste Konfliktpotential.

Insoweit liegt es nahe, dass sich der Gemeinderat für die Variante ausspricht, die durch Brühl führt, weil so der beste Anschluss an den Schnellradweg für Brühl und Rohrhof geschaffen wird und das Radwegenetz hier einen deutlichen Impuls nach vorne erfährt. Mit der Variante durch Brühl würde eine sehr gute Nord-Süd- Radwegeverbindung in Brühl auf Landes- bzw. Bundeskosten geschaffen, die die Diskussionen um die Mannheimer Straße entschärfen würde, denn der Radschnellweg kann natürlich auch für den innerörtlichen Radverkehr benutzt werden.

Andererseits sind im Bau und im Betrieb Konflikte mit Anwohnern, Autofahrern und Parkplatzsuchenden vorprogrammiert. Daher kann es Sinn machen, auch die zentrale Route in Betracht zu ziehen. Bei diesem Routenvorschlag sind zwei gute Anschluss- bzw. Auffahrmöglichkeiten in Brühl Nord und Brühl Süd gegeben. Abzulehnen ist aus Sicht der Verwaltung die Trasse über Hirschacker, da hier nur per Umwege Anschluss zu finden ist.

Die verschiedenen Trassenvarianten des Radschnellwegs wurden am 11.10.2021 im Ausschuss für Technik und Umwelt vorberaten. Der Ausschuss hat sich einstimmig für die Trassenvariante 2 – südliche Route über Brühl – ausgesprochen und die Trassenvariante 1 – nördliche Route inkl. Sandhausen einstimmig abgelehnt, weil kein direkter Zugang von Brühl aus besteht.

Der Bürgermeister:

**Beratungsergebnisse**

Einstimmig	Stimmenmehrheit	Anzahl ja	Anzahl nein	Anzahl Enthaltungen	Abweichender Beschluss

