



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

# **Projektbegleitkreis zum Projekt „RS 13 (L), Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt“**

## **Protokoll**

**zur 2. Sitzung am 26.07.2022**

**Ort: digital via Webex**

### **Teilnehmende**

#### **Projektteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)**

Thomas Fichtner, Landschaftsplanung Referat 44

Christina Finkbeiner, Stellvertretende Referatsleitung Straßenplanung Referat 44

Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

Samuel Möhler, Projektleitung Straßenplanung Referat 44

Beate Stilz, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

## **Weitere Teilnehmer Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)**

Hanne Mutter, Zulassungsverfahren Referat 17

Jutta Reinhardt, Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung Referat 32

Anja Penell, Landschaftsplanung Referat 44

Stephanie Schumann, Straßenplanung Referat 44

## **Ingenieurbüros**

Schüßler-Plan:

- Natalie Fischer, stellvertretende Projektleiterin
- Daniel Seitz, stellvertretender Projektleiter
- Enrico Strauch, Projektleitung

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV):

- Dr. Owen Dieleman, Projektleiter

Mailänder Consult:

- Sebastian Hötzel, stellvertretender Projektleiter

## **Projektpartner**

Stadt Karlsruhe:

- Janick Friese, Stadtplanungsamt
- Robert Neumann, Tiefbauamt
- Christian Hauptmann, Bürger- und Ordnungsamt

Stadt Rastatt:

- Markus Fraß, Tiefbau und Wasserwirtschaft
- Markus Reck-Kehl, Stadt- und Grünplanung
- Kevin Schlegel, Tiefbau

## **Kommune**

Landkreis Karlsruhe:

- Lena Oberst-Christ, Amt für Straßen, Radverkehrskordinatorin

Landkreis Rastatt:

- Thorsten Hauck, Landratsamt, Amt für Wirtschaft, Klima und Mobilität
- Kai Ronto, Landratsamt, Radverkehr

Stadt Rheinstetten:

- Michael Heuser, Bürgermeister
- Jürgen Deck, Tiefbau & Umwelt

Gemeinde Durmersheim:

- Lothar Heck, Gemeinderat Arbeitskreis innerörtliches Radnetz

Gemeinde Ötigheim:

- Silke Wolf, Hauptamt

## **Verbände**

ADFC:

- Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe
- Ralph Neinger, ADFC Baden-Baden, Bühl, Rastatt
- Roland Schulze, ADFC Karlsruhe

AK Mobilität und Verkehr Rheinstetten

- Joachim Schröder
- Paula Slawik

BUND:

- Hartmut Weinrebe, BUND – Mittlerer Oberrhein
- Ludwig Schulz, BUND Rheinstetten

Kreisbauernverband Karlsruhe:

- Rolf Berger

NABU-Kreisverband Mittelbaden

- Martin Klatt

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

- Dr. Tamer Soylu

Verkehrsclub Deutschland:

- Heiko Jacobs, VCD Karlsruhe
- Joachim Schröder, VCD Rheinstetten

## **Bürgervereine**

Bürgerverein Daxlanden:

- Reimund Horzel

Bürgerverein Grünwinkel:

- Karin Armbruster

## **Wirtschaft**

Messe Karlsruhe:

- Oliver Brück, Bereichsleiter

## TOP 1: Begrüßung

Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden des Projektbegleitkreises (PBK) zum „Radschnellweg RS 13 (L), Karlsruhe – Rastatt“ und stellt die Agenda der Sitzung vor.

Frau Finkbeiner, stellvertretende Referatsleiterin Straßenplanung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden und wirft einen Blick auf das Jahr 2030: Bis dahin will das Land Baden-Württemberg doppelt so viele Fahrräder auf die Straße bringen. Sie führt ein in den gestuften Planungsprozess, der auch für einen Radschnellweg gilt. Alle relevanten Informationen sollen in den Auswahlprozess zur Vorzugsvariante einfließen.

## TOP2: Aktueller Stand

Samuel Möhler, Projektleiter Straßenplanung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, erläutert, was seit dem vergangenen PBK am 19.10.2021 passiert ist.

Die im letzten PBK vorgestellten Varianten wurden vertieft ausgearbeitet. Im Scopingverfahren hinzugekommen ist eine Teilvariante bei Rheinstetten, die ebenfalls untersucht wurde. Die Verkehrsuntersuchung konnte abgeschlossen und ein Prognosemodell angefertigt werden. Die Umweltverträglichkeitsstudie befindet sich in den letzten Zügen. Durch die Biotypenkartierung hat sich der Planungsprozess um ein halbes Jahr verzögert. Im Scopingverfahren wurde der Untersuchungsrahmen für die Entwurfsplanung festgelegt. Er wurde am 6. Juli [veröffentlicht](#).

Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Verkehrsminister Winfried Hermann haben sich bei der Schweizer [Firma Urb X](#) ein Bild von sogenannten Bike Highways gemacht. Die Regierungspräsidien wurden angefragt, wo sich dies als Pilotprojekt in Baden-Württemberg realisieren lässt: Für die RS13 ist dies im Bereich Pulverhausstraße/ Durmersheimer Straße grundsätzlich vorstellbar.

## Ergebnisse Variantenuntersuchungen

Frau Fischer, stellvertretende Projektleiterin bei Schüßler-Plan, beleuchtet die Ergebnisse der Variantenuntersuchung. Sie stellt die durch Hinweise aus dem Scoping-Verfahren neu hinzugekommene Untervariante vor.

Frau Fischer geht auf die Bewertungskriterien der Variantenuntersuchung ein:

- Ausbau des RSV-Standards gesamt/Karlsruhe
- Versiegelung
- Grunderwerb

- Besonderheiten

In der Variantenuntersuchung wurden die Streckenführungen in folgende Abschnitte unterteilt, um auch Mischvarianten bewerten zu können:

- Karlsruhe
- Rheinstetten
- Durmersheim
- Bietigheim
- Ötigheim
- Rastatt

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung finden sich [hier](#).

### **Ergebnisse Umweltuntersuchungen**

Herr Hötzel, Umweltplaner bei Mailänder Consult, stellt die Ergebnisse der Umweltuntersuchungen vor. In den FFH-Gebieten „Hardtwald zwischen Karlsruhe und Muggensturm“ sowie „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“ werden im Rahmen der FFH-Vorprüfung erhebliche Beeinträchtigungen für lichtsensible Arten durch Beleuchtung (Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr) sowie Kollision (Kammolch, Gelbbauchunke) prognostiziert. Für Variante 1 und eine Untervariante von V2 (Anmerkung: Die betreffende Untervariante wurde von der technischen Planung der V3 zugeordnet. Im Zuge der weiteren Planung erfolgt eine Vereinheitlichung der Zuordnung) ergibt sich daraus die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsstudie. Es wurde eine faunistische Planungsraumanalyse erstellt. Daraus ergibt sich eine Kartiererfordernis für Reptilien, Vögel und Fledermäuse sowie – abhängig von der finalen Variante – Amphibien, xylobionte Käfer, Heuschrecken, Haselmaus und Wildbienen. Mit der Kartierung wird im November 2022 begonnen. Sie dauert voraussichtlich 12 Monate. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie im Sinne eines Variantenvergleichs wurden die (Unter-) Varianten in Abschnitte unterteilt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen, Boden etc. durch Zuordnung einer Zahl bewertet. Für die Schutzgüter Boden und Tiere/Pflanzen sehen die Planer von Mailänder Consult wesentliche Konflikte. Bei Variante 3 gibt es aus umweltfachlicher Sicht und Teilbereich Variante 2 zwischen Rastatt und Bashaide die wenigsten Konflikte.

## **Ergebnisse Verkehrsuntersuchungen**

Herr Dieleman, Verkehrsplaner beim ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, stellt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen vor. Die Potenzialanalyse baut auf dem Verkehrsmodell Mittlerer Oberrhein auf. Die höchsten Potenziale in der Netz- und Nachfrageentwicklung erzielt die Mischvariante aus Variante 3 und Variante 1, gefolgt von Variante 1, da Außerortslagen für Radfahrende mit Ziel und/oder Quelle in den Kommunen zwischen Karlsruhe und Rastatt mit Umwegen verbunden und dadurch weniger attraktiv sind.

## **TOP 3: Weiteres Vorgehen**

### **Bewertungsverfahren und -kriterien**

Herr Möhler stellt die Bewertungskriterien sowie das Bewertungsverfahren zur Ermittlung der Vorzugsvariante vor. Zu den Bewertungskriterien wurde um Rückmeldung durch die Teilnehmenden des PBK gebeten, damit diese ggf. ergänzt werden können. [Zu den ergänzenden Hinweisen](#)

Im Bewertungsverfahren werden alle Varianten und Untervarianten in sechs Abschnitten bewertet. Im zweiten Schritt findet eine Gesamtbewertung der Varianten und möglicher Kombinationen statt. Basierend darauf wird die Vorzugstrasse ermittelt.

### **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Frau Langer gibt einen Überblick über die nächsten Planungsschritte. Aktuell befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Bis Jahresende soll die Vorzugstrasse ermittelt werden, die ab Beginn 2023 im Rahmen der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet wird. Die planerischen Meilensteine werden durch Elemente der Öffentlichkeitsbeteiligung flankiert. Geplant ist eine weitere Sitzung des PBK vor Festlegung der Vorzugsvariante. Außerdem geplant ist eine Bürgerinformationsveranstaltung im September 2022 sowie eine Fahrradtour entlang der Vorzugstrasse, voraussichtlich im Frühjahr 2023.

## TOP 4 Fragen und Hinweise:

Themen	Antworten der Projektleiter
<b>Ergänzte Untervariante (gelb)</b>	
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Warum sehen Sie bei der blauen Variante östlich der Durmersheimer Straße nicht den vollen RSV-Standard? 90% dieses Teils müssten den vollen RSV-Standard hergeben.</p> <p>Daxlanden, kleiner Anger: Auf dem RSW muss mit motorisiertem Individualverkehr (MIV) gerechnet werden. Das sollte stärker berücksichtigt werden.</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan:</i> Um den vollen RSV-Standard zu erreichen, müsste man die Durmersheimer Straße zweimal queren. Auf dem östlichen Teil müssten Bäume gefällt werden, um den bestehenden Radweg zu verbreitern. Darüber hinaus muss eine Bushaltestelle berücksichtigt werden.</p>
<b>Gemarkung Karlsruhe</b>	
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> In der Vorstellung der Variantenuntersuchung wurde im Abschnitt Karlsruhe das Thema Beleuchtung als Konflikt hervorgehoben. Warum wurde an dieser Stelle das Thema Beleuchtung explizit benannt?</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan:</i> Die Auswirkungen auf die Umwelt sind im weiteren Planungsverlauf noch zu prüfen. Beleuchtung ist für die Sicherheit der Radfahrer erforderlich.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Ein Beleuchtungskonzept wird im Rahmen der Entwurfsplanung erarbeitet.</p> <p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan:</i> Eine umweltgerechte Beleuchtung, ohne dabei die Sicherheit der Radfahrenden zu gefährden, ist im Sinne der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.</p>
<p><i>Karin Armbruster, BV Grünwinkel:</i> Folie 11, Pulverhausstraße – In Höhe der St. Josefs Kirche gibt es eine sehr starke Verengung, ein voller RSV-Standard ist hier nur schwer vorstellbar.</p>	<p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan:</i> Der Radweg wird beidseitig ausgebaut, sodass er den vollen RSV-Standard erfüllt. Bei einer Begehung vor Ort konnten sich die Planer ein Bild machen. Es gibt lokale Engstellen, diese haben jedoch keine relevante Auswirkung auf den gesamten Abschnitt. Es wird eine Abstimmung mit den Grundstückseignern dort geben, wo ein Ausbau im Sinne der Radschnellverbindung erforderlich erscheint.</p>
<p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Die zerschneidende Wirkung in Höhe</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Eine Zerschneidungswirkung können wir bei den Bewertungskriterien thematisieren.</p>

<p>der Messe ist in der Variantenübersicht nicht enthalten. An welcher Stelle wird dies berücksichtigt?</p>	
<p><i>Oliver Brück, Messe Karlsruhe:</i> Nach Abschluss der Ertüchtigungsmaßnahme der Multifunktionsfläche Ost (vorr. 2023) wird es zu verstärkten mehrtägigen Sperrungen der Messestraße (einschl. eines möglichen RSW) kommen, da die Multifunktionsfläche Ost verstärkt im Rahmen der Veranstaltungskonzeption in das Messegelände eingebunden wird.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Oliver Brück, Messe Karlsruhe:</i> Reicht die Variante 3, gelb, bis zum Entenfang?</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Der Startpunkt ist an der Vogesenbrücke.</p> <p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan:</i> Die Stadt Karlsruhe plant den Anschluss an die Innenstadt.</p>
<p><i>Roland Schulze, ADFC Karlsruhe:</i> Stadteinwärts kann Variante 3 nicht auf der Vogesenbrücke enden. Der Anschluss an das Radwegenetz in Karlsruhe muss noch geplant werden.</p>	<p><i>Janick Friese, StplA KA:</i> Der Übergabepunkt an die Stadt Karlsruhe wird von der Stadt KA weiter geplant, wenn die Vorzugstrasse feststeht.</p>
<p><i>Roland Schulze, ADFC Karlsruhe:</i> Sind an der Kreuzung Rheinhafenstraße zwei Stopps an LSA nötig, oder gibt es hier Sonderlösungen?</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan:</i> Die Kreuzungen werden im Detail im nächsten Planungsschritt betrachtet.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Wird für alle Varianten eine FFH-Verträglichkeitsprüfung im Hinblick auf den Erhalt des Flugkorridors für das Große Mausohr gemacht?</p>	<p><i>Sebastian Hötzel, Mailänder Consult:</i> In der Vorprüfung sind alle Varianten eingeschlossen. In den Karten der UVS sieht man, dass man für die Fledermausarten für alle Varianten in den betreffenden Bereichen einen mindestens mittelstarken Konflikt annimmt. Eine Beleuchtung wurde in der UVS angenommen (verschärftes Prüfungsszenario).</p>
<p><b>Gemarkung Rheinstetten</b></p>	
<p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Warum wird im nördlichen Teil nicht der volle Querschnitt angesetzt?</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan:</i> Grund für den reduzierten Querschnitt im nördlichen Bereich ist, dass die Lärmschutzwand weit vor der Bebauung beginnt. Im Abschnitt von 100 m könnte der volle Standard mit einer Versetzung der Lärmschutzwand erreicht werden.</p>



<p>Bei der weiteren Betrachtung der roten Variante sollte die Gewerbegebietserweiterung als möglicher Konfliktpunkt einfließen. Schwerlastverkehr würde den RSW kreuzen.</p> <p>Bei der gelben Variante wird die Seite der B36 früher gewechselt, gab es zu viel Querschnittsprobleme?</p>	<p>Im Bereich der Haltestelle und Tankstelle gab es zu große Konflikte, ab der Rheinaustraße wird Variante 3 auf die andere Seite gelegt, wo Feldwege genutzt werden können.</p>
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Variante 3 – Die Radwegführung ist als gemischter Rad- und Fußweg geplant. Wie will man auf dem 2 km langen Stück ab Hauptstr. Rheinstetten, Forchheim auf RSV-Standard kommen? Aus Radfahrersicht gäbe es eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand.</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan:</i> Es sind ein 2 Meter breiter Weg als Gehweg, die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie Längsaufstellplätze zwischen den Bestandsbäumen geplant.</p> <p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Aktuell findet nur ein Einrichtungsverkehr statt. Im weiteren Verlauf könnte man die Straße zu einer Einbahnstraße machen. Die Parkstände an der Straße könnte man entfallen lassen, so dass ein großzügiger Bereich für Radfahrende geschaffen werden kann. Der Bestand ist relativ schmal. Eine Variante mit Fahrradstraße oder mit Einbahnverkehr wäre vorstellbar.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Die Punkte gehen in die Bewertung ein.</p>
<p><i>Roland Schulze, ADFC Karlsruhe:</i> In Ortslage Forchheim und Mörsch kommt es zu einer Verschlechterung des Bestandes. Dies ist nicht im Interesse der Verkehrswende.</p>	<p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Das Ideale wäre, einen RSW Rheinstetten – Rastatt zu planen und Karlsruhe abzuhängen. Im Bestand und an den Knotenpunkten kann man viel verändern.</p>
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Auf Höhe Rheinstetten gibt es fünf Kreuzungen. Die Landesstraßen könnten mit Überführungsbauwerken gekreuzt werden.</p>	<p><i>Christina Finkbeiner, RPK:</i> Es wird eine Kompromisslösung geben. Es gibt ein Bewertungskriterium: unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr.</p>
<p><i>Rolf Berger, Kreisbauernverband:</i> Rote und blaue Trasse zwischen Messe und Rastatt: Wo fährt zukünftig der landwirtschaftliche Nutzverkehr? Ein Mähdrescher ist (ohne Schneidwerk) 3,5 Meter breit.</p>	<p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan:</i> Die Breite der landwirtschaftlichen Wege wird fünf Meter betragen, die Strecke wird von Fahrradfahrer und Landwirtschaft geteilt. Es können Punkte zum Rangieren bestimmt werden.</p>

<p><i>Joachim Schröder, AK Mobilität und Verkehr Rheinstetten, regt eine gemeinsame Begehung in Rheinstetten an.</i></p>	
<b>Gemarkung Durmersheim</b>	
<p><i>Lothar Heck, Gemeinde Durmersheim: Wie stellt man sich den innerörtlichen Ausbau der Variante 1 (rot) vor? Wird eine Aufwertung stattfinden? Gibt es ein Parkverbot in diesem Bereich?</i></p> <p>Wie problematisch sehen sie die Befahrung zusammen mit Schwerlastverkehr im Bereich Kieswerk und Industriegebiet?</p> <p>Sehen Sie die Bevorrechtigung bei einer Fahrradstraße im Wohngebiet Durmersheim funktionieren?</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan: Es wird eine bevorrechtigte Fahrradstraße geben, die Deckschicht würde erneuert werden. Je nach Abschnitt würde das Parken entfallen. Das wird in den Bewertungskriterien mitberücksichtigt.</i></p> <p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan: Das wird sehr kritisch gesehen. Man sieht die Schwierigkeit der Verbreiterung (starke Abstimmung mit Kieswerk und mögliche Grundstückseingriffe).</i></p> <p><i>Samuel Möhler, RPK: In den Niederlanden funktioniert die bevorrechtigte Führung bei RSV. Diese sind mit rotem Asphalt abgesetzt.</i></p> <p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan: Durch den ggf. erfolgenden Entfall von Parkplätzen werden Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Grundstückseinfahrten verbessert.</i></p>
<b>Gemarkung Bietigheim</b>	
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND: Ist die Haltestelle sowie die Kita positiv/negativ konnotiert?</i></p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüßler-Plan: Einzelne Abschnitte wurden in Abstimmung mit der Stadt angeschaut und bestehende Planungen berücksichtigt. Konflikte mit parallelen Planungen könnten als Bewertungskriterium berücksichtigt werden.</i></p>
<b>Gemarkung Ötigheim</b>	
<p><i>Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt: Variante 3, gelb: Die alte B36 (brauner Abschnitt) ließe sich für den Radverkehr nutzen.</i></p>	<p><i>Daniel Seitz, Schüßler-Plan: Wir haben den Abschnitt angeschaut, vor kurzem wurde dort ein Radweg aufwendig ausgebaut, inkl. Rad-Service-Station. Wir setzen uns auf diesen Radweg mit unserer Planung drauf. Dies führt zu einem reduzierten Standard in diesem Bereich. Ob die Bundesstraße zurückgewidmet werden oder sogar entfallen kann, muss an anderer Stelle entschieden werden. Die Anregung wird mitgenommen in die Planung.</i></p>

<b>Potenzialanalyse</b>	
<i>Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt:</i> Kann die jetzige Trasse des RadnetzBW als Referenztrasse bei allen Untersuchungen mitbetrachtet werden?	<i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Ein Prognosebezugsfall + X ist grundsätzlich denkbar. Das Verfahren sieht solche Zwischenlösungen allerdings nicht vor. Der Punkt wird im nächsten PBK nochmals thematisiert.
<i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Ist die Gebietserweiterung im Osten in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen?	<i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Verschiedene Baumaßnahmen (5 B-Plan-Gebiete) sind eingeflossen und wurden bei allen Varianten berücksichtigt.
<i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Ist ein Workshop zur Vertiefung des Verkehrsmodells angedacht?  Sieht die Prognose eine Reduktion des Verkehrs vor (Stichwort Modal Split), wird eine Verstärkung des ÖPNV betrachtet, sind Emissionsreduktionsziele berücksichtigt?	<i>Carina Langer, RPK:</i> Ein Arbeitskreis ist nicht angedacht. Sollten die Teilnehmenden des PBK dies wünschen, kann der Punkt diskutiert werden.  <i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Wir verwenden das BAST-Verfahren. Es wird eine Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr eingerechnet, es ist allerdings kein vollumfängliches, multimodales Verkehrsnachfragemodell. Es bezieht sich sehr genau auf die Prognosen zur Radschnellverbindung.
<b>Allgemeine Anmerkungen und Hinweise</b>	
<i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Ist vorgesehen, einzelne „Steckbriefe“ (Ergebnisse der Variantenuntersuchung) im Bereich „Besonderheiten“ zu kommentieren?	<i>Carina Langer, RPK:</i> Die Anregung wird mitgenommen.
<i>Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt:</i> Aspekte der Beschattung und Windschutz sollten mitberücksichtigt werden.	
<i>Thorsten Hauck, Landkreis Rastatt:</i> Die Einstiegspunkte sollten nach Osten hin rücken, um Reisezeit zu verkürzen und den RSW attraktiv zu machen.	<i>Janick Friese, StPIA KA:</i> In diesem Zusammenhang wird die Rad-Süd-Tangente geplant mit leichtem Anschluss.  <i>Carina Langer, RPK:</i> Die Start- und Endpunkte wurden in der Machbarkeitsstudie festgelegt und sind fix.
<i>Hanne Mutter, Planfeststellungsbehörde RPK:</i> Wie wird die Anbindung bei Außerorts-Varianten berücksichtigt? Besteht noch Bedarf zum Ausbau?	<i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Bei der blauen Trasse gibt es bereits ausreichend Anbindungsmöglichkeiten.  <i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> In der Potenzialanalyse hat sich gezeigt, dass die Anbindungen noch verbessert werden

	müssen, um Radfahrende auf die Außerorts-Trasse zu bekommen.
<i>Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt: Wo liegt die Baulast bei Radschnellwegen?</i>	<i>Samuel Möhler: Ein Radschnellweg in der Baulast des Landes ist gemäß Straßengesetz Baden-Württemberg den Landesstraßen gleichgestellt, d. h. es gelten grundsätzlich auch die gleichen Bedingungen zur Baulast. Die Führungsform der RSV hat keinen Einfluss auf die Baulastträgerschaft.</i>
<i>Karin Armbruster, BV Grünwinkel, plädiert für mehr Offenheit der Teilnehmenden zu der Planung und mehr Verständnis für eine Kompromisslösung bei allen PBK-Beteiligten.</i>	<i>Eine Vielzahl der Teilnehmenden applaudiert.</i>

## TOP 5 Bewertungskriterien:

Die Teilnehmenden des PBK wurden mit dem Versand der Tagesordnung gebeten, sich Gedanken über mögliche ergänzende Bewertungskriterien zu machen und diese im Rahmen des PBK einzubringen. Das Regierungspräsidium nimmt alle Hinweise auf und prüft diese bis zur nächsten Sitzung des PBK.

*Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt*

Werden der Verkehrslärm, Luftschadstoffe beim ‚Schutzgut Mensch‘ berücksichtigt?

*Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:*

- Zerschneidungswirkung

*Moritz Dekorsy und Ralph Neiningen, ADFC:*

- Blendwirkung
- Luftqualität (Immission)
- Kreuzungen
- Scharfe Abbiegungen (Fahrzeitverluste)
- MIV-Anteil auf RSW
- Verkehrssicherheit (subjektiv/objektiv; Vermeidung von Schwerverletzten/tödlichen Unfällen → Vision Zero)

*Karin Armbruster, BV Grünwinkel:*

Wurden die Buslinien in Grünwinkel berücksichtigt?

Frau Finkbeiner: mögliche Kriterien aus Straßenplanung

- Siedlungsentwicklung (Flächennutzungsplan)
- Sicherheitseffekte (Lkw, ÖPNV)

*Hartmut Weinrebe, BUND:*

- Beitrag zur Veränderung des Modal Split
- Raumordnung (Trassenbündelung)
- Wirtschaftsstruktur-stabilisierende Wirkung auf Dienstleistungen und Gewerbe
- Eingriff in den ruhenden Verkehr (evtl. positiv zu bewerten hinsichtlich Mobilitätswende)

*Markus Reck-Kehl, Stadt Rastatt:*

- Konflikt mit landwirtschaftlichem Verkehr (Wirtschaftsweg, Qualitätssiegel Landesstraße)

Frau Langer dankt für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließt die Veranstaltung um 18:54 Uhr.

## **Weitere Informationen und Kontakte:**

### **Samuel Möhler**

Projektleiter  
0721/926-8576  
samuel.moehler@rpk.bwl.de

### **Carina Langer**

Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung  
0721/926-7809 (gerne per Mail mit der Bitte um Rückruf)  
carina.langer@rpk.bwl.de

### **Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:**

[RS13, Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.baden-wuerttemberg.de)

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

***Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.***