



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

# **Infoveranstaltung**

## **Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt**

---

### **Dokumentation**

28.09.2022, 18:00 bis 20:00 Uhr

Ort: digital via Webex



# Teilnehmende

## Veranstalter Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

- Christina Finkbeiner, stv. Leiterin Referat 44
- Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung
- Samuel Möhler, Projektleiter Planung Referat 44
- Beate Stilz, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

## Projektpartner

- Natalie Fischer, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
- Daniel Seitz, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
- Sebastian Hötzel, Mailänder Consult
- Dr. Owen Dieleman, ZIV

## 1. Einführung

Gemeinsam mit den Städten Karlsruhe und Rastatt plant das Regierungspräsidium Karlsruhe zwischen Karlsruhe und Rastatt einen Radschnellweg (RS 13). Die Linienführung der Machbarkeitsstudie führt von Karlsruhe mit Anschluss an die Ringroute am Manfred-Hädinger-Weg, von wo aus Verbindungen in die Weststadt und an den Bahnhof Karlsruhe West bestehen, bis zum Bahnhof Rastatt. Die Wegeführung zwischen den beiden Städten verläuft über Rheinstetten (Stadtteile Mörsch und Forchheim), Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim. Die gesamte Streckenlänge beträgt 21,5 km.

Um die interessierte Öffentlichkeit über das Vorhaben des Radschnellwegs Karlsruhe – Rastatt und den Ablauf bis zur Variantenentscheidung zu informieren, hat das Regierungspräsidium Karlsruhe zu einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung eingeladen. Im Rahmen der Veranstaltung werden die untersuchten Varianten vorgestellt.

Weitere Informationen zum Projekt sind auf der Projektseite unter folgendem Link zu finden: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/seiten/strassenplanungen/radschnellweg-karlsruhe-rastatt/>

## 2. Begrüßung

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

Frau Finkbeiner, stellvertretende Referatsleiterin Straßenplanung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, begrüßt die Teilnehmenden.

Baden-Württemberg hat sich eine nachhaltige Mobilität bis 2030 zum Ziel gesetzt. Das Verkehrsministerium hat eine Machbarkeitsstudie gefördert, darin wurden verschiedene potenzielle Radschnellverbindungen identifiziert, darunter der RS 13 Karlsruhe – Rastatt.

Die Planung von Radschnellwegen ist identisch zum Prozess der „normalen“ Straßenplanung. Sie unterteilt sich im Rahmen eines gestuften Planungsprozesses in die Variantenuntersuchung, Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung. Verschiedene Parameter fließen in die Entscheidungsfindung zur Vorzugsvariante ein. Diese Entscheidung ist auch immer mit Kompromissen verbunden.

### 3. Was ist ein Radschnellweg?

In Baden-Württemberg laufen derzeit 20 Planungsprozesse für Radschnellwege. Bislang wurden nur wenige gebaut. Eine konkrete Vorstellung, wie ein Radschnellweg aussieht, existieren in der breiten Bevölkerung deshalb noch nicht.

Zur Erläuterung der Begrifflichkeit wird ein [kurzer Film des Verkehrsministeriums](#) gezeigt: Herr Möhler, Projektleiter für den Radschnellweg 13 im Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt die Ziele und Anforderungen an einen Radschnellweg dar, die sich aus den [Qualitätsstandards für Radschnellwege in Baden-Württemberg](#) ergeben.

Er erläutert den Teilnehmenden eine Auswahl der möglichen Führungsformen von Radschnellwegen und zeigt anhand von Visualisierungen, was 2.000 bzw. 4.000 Radfahrende pro Tag eigentlich bedeuten.

### 4. Meilensteine in der Planung

- 2019: Machbarkeitsstudie
- 2020: Ausschreibung der Verkehrsanlagen- und Landschaftsplanung
- 2021: Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung der Baulastträger (Land Baden-Württemberg, Stadt Karlsruhe, Stadt Rastatt) sowie Beginn der Vorplanung
- 07/2022: Abschluss des Scopingverfahrens parallel zur Vorplanung
- Ende 2022/Anfang 2023: Festlegung der Vorzugsvariante
- 2023: Entwurfsplanung der Vorzugsvariante mit landschaftspflegerischem Begleitplan
- ab 2024: Genehmigungsplanung und Planfeststellungsverfahren
- Mitte 2025 (nach Planfeststellungsbeschluss): Ausführungsplanung
- 2026: avisierte Baustart bei optimalem Planungsverlauf

### 5. Ergebnisse der Variantenuntersuchungen

Frau Fischer, Schüßler Plan, geht auf die ausgearbeiteten Varianten ein und erläutert deren jeweilige Vor- und Nachteile:

- Variante 1 – Machbarkeitsstudie (rot)
- Variante 2 – außerorts (blau)
- Variante 3 – Ortsrandlage (gelb)

Im ersten Schritt wurden Ortsbegehungen mit Gemeindevertretern durchgeführt. Die drei Varianten wurden auf die örtlichen Gegebenheiten angepasst und mit Untervarianten ergänzt.

## 6. **Ergebnisse der Umweltuntersuchungen**

Herr Hötzel, Mailänder Consult, klärt grundlegend über das Vorgehen bei einer Umweltverträglichkeitsstudie auf. Bei der Planung des RS 13 sind vorwiegend die Schutzgüter Tiere & Pflanzen sowie Boden & Fläche betroffen.

Er geht auf die vorhandenen Schutzgebiete ein: Natura 2000 in Karlsruhe und Rastatt, Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete.

Anhand von Karten stellt Herr Hötzel die auftretenden Konflikte innerhalb der drei Varianten dar. Aus umweltfachlicher Sicht ist die Variante 3 bzw. der südliche Teil der Variante 2 vorzuziehen.

Im nächsten Schritt werden ab November konkrete Arterfassungen im Gelände für die Vorzugsvariante durchgeführt. Schwerpunktmäßig wird das Vorkommen von Reptilien, Vögeln und Fledermäusen kartiert.

## 7. **Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen**

Herr Dr. Dieleman, ZIV, stellt die Methodik zur durchgeführten Potenzialabschätzung vor. Für die Untersuchung wurde auf das bereits bestehende Verkehrsmodell des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein aufgesetzt. Dieses wurde um Verkehrszählungen und Befragungen angereichert. Im Ergebnis konnten so Reise- und Verlustzeiten sowie die Radverkehrspotenziale der drei Varianten prognostiziert werden. Variante 1 sowie die Kombivariante aus 1 und 3 haben die größten Potenziale aus dem Blickwinkel der Verkehrsuntersuchungen.

## 8. **Weiteres Vorgehen: Bewertungsverfahren und -kriterien**

Herr Möhler stellt eine Auswahl der Bewertungskriterien im Bereich Verkehr und Umwelt zur Ermittlung der Vorzugstrasse vor. Die Bewertung wird zunächst in sechs Abschnitten durchgeführt, anschließend findet eine Gesamtbetrachtung der drei Varianten sowie möglicher Kombinationen statt. Das Ergebnis der Bewertung wird mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg abgestimmt.

## 9. **Ausblick Öffentlichkeitsbeteiligung**

Frau Langer stellt die bisherigen Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Ein drittes Treffen des Projektbegleitkreises ist vor Festlegung der Vorzugstrasse geplant. Nach Festlegung dieser soll es eine Fahrradtour entlang der Trasse sowie weitere Formate für die interessierte Öffentlichkeit geben.

## 10. Fragen und Antworten

Themen	Antworten der Projektpartner
<p><i>Anwohner der Heidenstücker Siedlung, bittet, folgende Punkte in der Planung zu berücksichtigen:</i></p> <p>In der Pulverhausstraße wird von der Stadt Karlsruhe eine Straßenbahnlinie geplant.</p> <p>Start-/Endpunkt in Karlsruhe: Wie soll der in KA geplante Radingweg angebunden werden?</p> <p>An der Brücke am Manfred-Hädinger-Weg gibt es ein großes Unfallpotenzial aufgrund von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.</p> <p>Bei der Neuordnung des Gewerbegebiets könnte auch der RSW dort mitgeplant werden.</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i></p> <p>Die Planungen zu einer Straßenbahnlinie sind dem RPK bekannt, hier findet eine enge Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe statt. Geplant wurde mit dem Ist-Zustand, sodass eine Anpassung der Planung notwendig werden wird. Die Straße wird vermutlich umgestaltet, was auch ein großes Potenzial für einen RSW eröffnet.</p> <p>Der RSW soll in Karlsruhe an die geplante Rad-südtangente anschließen.</p> <p>Die Situation bei der Brücke Manfred-Hädinger-Weg ist bekannt. Im nächsten Planungsschritt werden die Knotenpunkte genauer betrachtet. Dass eine Rad- und Fußgängerbrücke bereits vorhanden ist, ist aber gut.</p> <p>Das Gewerbegebiet wurde nicht genauer betrachtet, da sich hier schon früh Konflikte abgezeichnet haben.</p>
<p><i>Dr. Paul Schmidt, Stadtrat KA und Regionalverband Mittlerer Oberrhein, hält die Pulverhausstraße für nicht geeignet für einen RSW.</i></p> <p>Wie viele Menschen wurden im Rahmen der Verkehrsbefragung befragt?</p>	<p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Die Befragungen wurden als Stichprobe zur Kalibrierung durchgeführt. Daraus wurden nicht die Nachfragepotenziale abgeleitet. An fünf Stellen wurden Befragungen durchgeführt, ca. 300 Radfahrende wurden befragt. Die Verkehrsmengen wurden an einem durchschnittlichen Werktag erfasst. Es besteht ein Verkehrsmodell vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein, dieses wurde angepasst und verfeinert.</p>
<p><i>Winfried Heck, Ortsverband Grüne Südhardt (Ötigheim):</i></p> <p>Wie ist der Wechsel des Mobilitätsverhaltens (E-Bikes) berücksichtigt?</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Die Wege und Knotenpunkte werden für eine fahrbare Geschwindigkeit von 30 km/h geplant. Wir gehen von einer Steigerung des Radfahrpotenzials aus, was in</p>

<p>Woher sollen die zusätzlichen Fahrradfahrer in der Verkehrsprognose kommen?</p> <p>Wo liegt der Unterschied zwischen einer wassergebundenen Fahrbahndecke und einer Asphaltdecke?</p> <p>Variante 2: Wo sollen die zusätzlichen Bauwerke zwischen Rastatt und Durmersheim sein?</p> <p>Lärmschutzwand Forchheim: Wo verläuft der RSW?</p>	<p>der Prognose für 2030 abgebildet ist. Durch die Radschnellverbindung (RSV) kann die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden.</p> <p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Eine RSV bietet Reisezeitvorteile, so dass Personen verstärkt auf das Rad umsteigen werden. Durch die RSV erreicht man einen Qualitätsgewinn auf dem gesamten Weg, der sich in der Nachfrage widerspiegelt.</p> <p><i>Sebastian Hötzel, Mailänder Consult:</i> Bei einer wassergebundenen Fahrbahndecke sind grundsätzliche Funktionen des Bodens noch in Grundzügen vorhanden.</p> <p><i>Daniel Seitz, Schüssler Plan:</i> Wenn das Wasser bei einer Asphaltdecke aufgefangen wird und nicht in die Kanalisation läuft, ist der Unterschied nicht mehr ganz so groß, da eine Versickerung über Bankette/Böschungen erfolgt.</p> <p><i>Wird anhand der Karten gezeigt.</i></p> <p><i>Natalie Fischer, Schüssler Plan:</i> Der RSW würde östlich der Lärmschutzwand und Garagen auf dem bestehenden asphaltierten Weg bis zur Kreuzung Hauptstraße/B 36 verlaufen.</p>
<p><i>Manuel Hummel, Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen:</i></p> <p>Bei einer ortsnahe Variante müssten die Rechte der Radfahrenden durchgesetzt werden. Reicht eine Neubeschilderung tatsächlich aus?</p>	<p><i>Natalie Fischer, Schüssler Plan:</i> Im Vergleich zu anderen Varianten würde die ortsnahe Variante überwiegend mit Beschilderungs- und Markierungsarbeiten auskommen, da hier bereits eine asphaltierte Fahrbahn vorhanden ist. Lösungen für Kreuzungspunkte werden in der Entwurfsplanung berücksichtigt. Der Radverkehr soll möglichst Vorrang haben.</p>

<p>Wurde das Potenzial nur innerhalb der einzelnen Abschnitte untersucht?</p> <p>Variante 2, Ortsausfahrt Rastatt: Wurden die Vorschläge des ADFC dort nicht berücksichtigt?</p> <p>Inwieweit ist die Beschleunigung des Radfahrens in der Zukunft durch E-Bikes berücksichtigt?</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> In den Querschnitt gehen alle Relationen ein.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Die vom ADFC vorgeschlagene Linienführung ist in Rastatt in einer Untervariante von Variante 2 berücksichtigt.</p> <p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Ein höherer Anteil an Elektromobilität wird in den größeren Fahrtlängen berücksichtigt. Es wurden Durchschnittswerte verwendet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Projekten zu gewährleisten.</p>
<p><i>Michael Weber, BUG Durmersheim:</i> Die Potenzialanalyse weist ausgerechnet zwischen Ötigheim und Bietigheim das höchste Potenzial aus. Wie kommt das zustande?</p> <p>Von wann sind die Basisdaten, die herangezogen werden?</p> <p>Der Anteil der E-Bikes nimmt überproportional zu und damit auch die Durchschnittsgeschwindigkeit.</p> <p>Bei der ortsnahen Variante werden die Kriterien eines Radschnellweges auf weiten Teilen der Strecke nicht erfüllt.</p>	<p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Die Verkehrsmengen wurden nicht nur zwischen diesen zwei Kommunen betrachtet. Hier finden Überlagerungen von Verkehrsbeziehungen statt.</p> <p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Als Grundlage dienen Daten aus einer Erhebung im Sommer 2021.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Das ist eine Prognose, die sich nicht auf die Verkehrsmengen auswirkt.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Der Kfz-Verkehr müsste eingeschränkt werden, um dort Konflikte zu entschärfen. Erfahrungen aus den Niederlanden zeigen, dass Fahrradstraßen bei Innerorts-Durchfahrten eingesetzt und gut angenommen werden.</p>
<p><i>Ralph Neininger, ADFC:</i> Inwieweit kann die Veränderung des Radfahrverhaltens (z. B. durch die Zunahme des Anteils von Pedelecs) berücksichtigt werden?</p>	<p><i>Dr. Owen Dieleman, ZIV:</i> Es wurden Durchschnittswerte verwendet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Projekten zu gewährleisten.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils insgesamt wirkt sich gleichermaßen auf alle Varianten aus.</p>



<p>Zählt ein Nutzer auf der Gesamtstrecke mehr als auf einer Teilstrecke?</p> <p>Wie viele Kreuzungen sind in den drei Varianten enthalten?</p>	<p><i>Dr. Owen Dieleman ZIV:</i> Es wurde keine Gewichtung hinterlegt.</p> <p><i>Samuel Möhler, RPK:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1: 13 Kreuzungen ohne Bevorrechtigungen</li> <li>- Variante 2: 11 Kreuzungen ohne Bevorrechtigungen</li> <li>- Variante 3: 20 Kreuzungen ohne Bevorrechtigungen</li> </ul>
<p><i>Anwohner Heidenstücker Siedlung:</i> Variante 1 durchschneidet den Wald in der Heidenstücker Siedlung. Der Schwimmschulweg wäre als Alternative zu untersuchen, dies ist bisher nicht in die Planung aufgenommen worden.</p>	<p><i>Samuel Möhler, RPK:</i> Dieser Hinweis kam aus dem Scoping und wird ggf. in der Entwurfsplanung berücksichtigt.</p>

Frau Langer und Frau Finkbeiner danken für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließen die Veranstaltung um 20:20 Uhr.

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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

## **Weitere Informationen und Kontakte:**

**Samuel Möhler**  
Projektleiter  
samuel.moehler@rpk.bwl.de

**Carina Langer**  
Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung  
carina.langer@rpk.bwl.de

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

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/seiten/strassenplanungen/radschnellweg-karlsruhe-rastatt/>

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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