



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

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

## **Protokoll**

**zur 3. Sitzung am 25.04.2023**

**Ort: Kraichgau-Saal, Regierungspräsidium Karlsruhe**

### **Teilnehmende**

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

Axel Speer, Referatsleitung Planung Referat 44

Samuel Möhler, Projektleitung Planung Referat 44

Thomas Fichtner, Landschaftsplanung Referat 44

Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

Beate Stilz, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Jutta Reinhardt, Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung Referat 32

## **Ingenieurbüros**

Schüßler-Plan:

- Natalie Fischer, stellvertretende Projektleiterin
- Daniel Seitz, stellvertretender Projektleiter

Mailänder Consult:

- Sebastian Hötzel, stellvertretender Projektleiter

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV):

- Dr. Owen Dieleman, Projektleiter

## **Projektpartner**

Stadt Karlsruhe:

- Janick Friese, Stadtplanungsamt
- Susanne Frisch, Gartenbauamt
- Robert Neumann, Tiefbauamt
- Bernd Struck, Forstamt
- Katherina Fies, Umweltamt
- Kerstin Bellm, Umweltamt

Stadt Rastatt:

- Kevin Schlegel, Tiefbau

## **Kommune**

Landkreis Karlsruhe:

- Lena Oberst-Christ, Amt für Straßen, Radverkehrskoordinatorin
- Jan Wachsmann, Amt für Straßen, Radverkehrsmanager

Landkreis Rastatt:

- Kai Ronto, Landratsamt, Radverkehr

Gemeinde Bietigheim:

- Lars Jukresch, Ordnungs- und Rechtsamt

Gemeinde Durmersheim:

- Klaus Eckert, Bürgermeister

Gemeinde Ötigheim:

- Eva Kühn, Hauptamt

Stadt Rheinstetten:

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

## **Verbände**

ADFC:

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

BUND:

- Hartmut Weinrebe, BUND – Mittlerer Oberrhein

NABU Baden-Württemberg:

- Anita Beha

Kreisbauernverband Karlsruhe:

- Bernhard Koffler-Haitz

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

- Dr. Tamer Soylu

Verkehrsclub Deutschland:

- Holger Hopp, VCD Karlsruhe

## **Bürgervereine**

Bürgerverein Daxlanden:

- Horst Kappler

Bürgerverein Grünwinkel:

- Karin Armbruster

Bürgerverein Oberreut:

- Willi Hartmann

## **Wirtschaft**

Messe Karlsruhe:

- Oliver Brück

IHK:

- Abrorbek Yuldashev

## 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.

Herr Speer, Referatsleiter Planung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden und lässt Revue passieren, was seit der letzten Sitzung passiert ist: Im Juli 2022 wurden dem PBK drei Hauptvarianten und mehrere Untervarianten aus verkehrlicher und umweltfachlicher Sicht präsentiert. Ebenso wurden dem PBK die Kriterien aus den Bereichen Verkehr und Umwelt für eine Bewertungsmatrix zur Auswahl der Vorzugsvariante vorgestellt. Im Nachgang konnten die Teilnehmenden weitere Vorschläge für die Bewertungskriterien mitteilen, die vom Planungsteam geprüft und teilweise ergänzt wurden.

## TOP2: Bestimmung der Vorzugsvariante

### – Welche Kriterien wurden durch den Projektbegleitkreis vorgeschlagen und in die Bewertung übernommen?

Samuel Möhler, Projektleiter Planung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt die Bewertungskriterien, die der PBK nach seiner letzten Sitzung als Vorschläge eingereicht hatte, vor und erläutert, welche Kriterien Eingang in die Bewertungsmatrix gefunden haben. Herr Möhler stellt anschließend die finalen Bewertungskriterien vor, zu denen seit dem letzten PBK das Kriterium „Siedlungsentwicklung“ hinzugekommen ist.

### – Finale Bewertungsmatrix und Ergebnis der Bewertung

Herr Möhler zeigt anhand der untersuchten Abschnitte Karlsruhe, Rheinstetten, Durmersheim, Bietigheim, Ötigheim und Rastatt die finalen Bewertungsergebnisse. Über alle Streckenabschnitte gesehen liegt die Variante 3 (gelb) mit einem Wert von 4,21 auf Position 1 (Variante 1 [rot]: 3,69; Variante 2 [blau]: 3,91).<sup>1</sup>

Das Regierungspräsidium wird dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) deshalb die Variante 3 als Vorzugstrasse vorschlagen. Die Festlegung der Variante 3 (gelb) als Vorzugstrasse ist dann abhängig von der Genehmigung durch das VM.

### – Vorstellung der voraussichtlichen Vorzugsvariante

Frau Fischer, Projektleiterin Schüßler Plan, stellt den zukünftigen Verlauf der voraussichtlichen Vorzugstrasse 3 in Kombination mit Untervariante A anhand eines Übersichtslageplans vor.

---

<sup>1</sup> Der Wert 5 ist der höchste (beste) Wert, der erreicht werden kann. Je niedriger die Bewertung, desto schlechter schneidet die Variante ab.

Die Vorzugsvariante verläuft, beginnend am Entenfang, überwiegend in Ortsrandlage, teilweise in Wohngebieten, teilweise im Gewerbegebiet. Derzeit befinden sich die Planerinnen und Planer in Abstimmung zum innerstädtischen Verlauf mit den Städten Karlsruhe und Rastatt. Mit den Gemeinden, landwirtschaftlichen Betrieben und weiteren Betroffenen wird es ebenfalls eine Abstimmung zur optimalen Integration der Radschnellverbindung geben.

Frau Fischer zeigt anhand von ausgewählten Visualisierungen auf, wie der Radschnellweg in der späteren Umsetzung aussehen kann.

## **TOP 3: Nächste Schritte in der Entwurfsplanung**

### **– Im Überblick**

Herr Möhler stellt die angepasste Zeitplanung mit ihren wesentlichen Arbeitspaketen vor:

- Aktueller Projektstand: Ende der Vorplanung, Unterlagen werden dem VM zur Genehmigung der Vorzugstrasse vorgelegt
- Entwurfsplanung: bis Q3 2025
- Genehmigungsplanung: bis Mitte 2027
- Planfeststellungsbeschluss: bis Q3 2027
- Ausführungsplanung: bis Q4 2028
- Voraussichtlicher Baubeginn: Ende 2028

### Aufgaben in der Leistungsphase III

- Festlegung der Übergabepunkte (Stadt Karlsruhe und Rastatt)
- Vermessung der Vorzugstrasse
- Detaillierte Planung der Vorzugstrasse in Lage, Höhe und Querschnitt
- Detaillierte Ausarbeitung der Knotenpunkte (ggf. Erstellen von Bauwerksskizzen, Signalplänen etc.)
- Beschilderungs- und Markierungskonzept
- Beleuchtungskonzept

### **– Landschaftsplanung**

Herr Fichtner, Landschaftsplaner im Referat Planung des Regierungspräsidiums, gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte in der Landschaftsplanung. Im Rahmen der faunistischen Planungsraumanalyse, als Bestandteil der Umweltverträglichkeitsstudie, wurden potenziell vorkommende Artengruppen beschrieben. Welche davon kartiert werden, hängt von der zu planenden Vorzugsvariante ab. Sobald diese feststeht wird der Untersuchungsumfang beim nächsten Treffen der Umweltvertretungen innerhalb des PBK vorgestellt. An diesem Termin soll der mögliche Kartierumfang (Arten und Methodik) vorgeschlagen und Möglichkeiten zur

Diskussion und Beteiligung gegeben werden. Die somit abgestimmten Untersuchungen werden für den Landschaftspflegerischen Begleitplan, den Fachbeitrag Artenschutz sowie die Naturschutzkonzeption Natura 2000 benötigt. Auf 25 Meter links und rechts entlang der 21,5 km langen Route werden die Untersuchungen durchgeführt. Die Kartierung ist ab Oktober 2023 bis Ende 2024 vorgesehen.

– **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Frau Langer stellt die nächsten Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Geplant ist ein Radcafé im Herbst 2023. Der PBK wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 erneut einberufen, wenn ein erster Entwurf aufgestellt wurde.

## TOP 4: Fragen und Antworten

Fragen und Anregungen	Antworten der Projektleiter
<p><i>Karin Armbruster, BV Grünwinkel:</i> Hat sich seit der letzten Sitzung des PBK etwas an der Variantenführung der gelben Variante geändert?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> An der grundsätzlichen Variantenführung hat sich nichts verändert. Kleinere Verschiebungen sind in den nächsten Planungsschritten jedoch möglich, z. B. für Über- oder Unterführungen. Man plant grundsätzlich vom Groben ins Detail.</p>
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Der ADFC sieht keine Vorteile der Variante 3 (gelb) gegenüber der jetzigen Führung. Ist es möglich, dass an der Gewichtung in der Bewertungsmatrix gedreht werden müsste?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Es gibt Qualitätsstandards. Für alle Kriterien gibt es dieselbe Gewichtung. Bei der blauen Variante fehlt das Potenzial. Die gelbe Vorzugsvariante ist ein guter Kompromiss.</p>
<p><i>Lena Oberst-Christ, Landkreis Karlsruhe:</i> Bis wann wird die Entscheidung des VM vorliegen? Wann werden die TÖB um weitere Stellungnahme gebeten?</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Die Unterlagen werden vor dem Sommer finalisiert. Das RP rechnet mit einer Rückmeldung bis Herbst. <i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Das Projektteam wird die Details mit den TÖB abstimmen und Termine vereinbaren.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Dass es Kompromisse gibt, ist klar. Das Ziel des Radschnellweges muss aber die Mobilitätswende sein mit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens und Modal Split.</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Die Bewertungsmatrix wird gerne zur Verfügung gestellt. <i>Anmerkung: Ist im Nachgang zur Sitzung bereits erfolgt</i></p>

<p>Kann der PBK Einsicht in die umfassende Bewertungsmatrix nehmen?</p>	
<p><i>Ralph Neining, ADFC:</i> Wie viel Kreuzungen und rechte Winkel gibt es auf der gelben Trasse?</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Die Knotenpunkte werden in der nächsten Leistungsphase detailliert betrachtet. Es werden viele Knotenpunkte entfallen bzw. wird es eine bevorrechtigte Führung für die RSV geben. Auch die Linienführung wird im Detail betrachtet und ausgearbeitet, sodass viele der Stellen, die im Moment auf der Übersichtskarte wie ein rechter Winkel aussehen, entschärft werden. Es ist bekannt, dass der ADFC die geradlinige blaue Variante favorisiert. Seit dem letzten PBK wurde die Potenzialanalyse mit der Obergrenze der Modal-Split-Funktion neu berechnet. Trotzdem wird die Mindestzahl von 2.500 Radfahrenden pro Tag nicht erreicht, so dass die blaue Variante zu wenig Potenzial hat, um als Radschnellverbindung des Landes umgesetzt zu werden.</p>
<p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Kann man schon sagen, ob die Trasse durchgehend beleuchtet sein wird?</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Außerorts wird nicht oder nur in Ausnahmesituationen (Sicherheitsgründen und Einhaltung gesetzlicher Vorgaben) beleuchtet.</p>
<p><i>Jürgen Deck, Stadt Rheinstetten:</i> Gibt es schon Überlegungen zu Knotenpunkten, insbesondere bei Querungen der B 36?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Erst in der Detailplanung wird es Lösungsvorschläge geben.</p>
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Es gibt drei Querungen der B 36. Dies ist laut Qualitätsstandards nicht erlaubt.</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Es werden planfreie Querungen untersucht, die bei einer zu hohen Verkehrsstärke der zu querenden Straße die Regellösung darstellen [Anmerkung: außerorts ab 10.000 Kfz/Tag, innerorts ab 15.000 Kfz/Tag]. Wenn eine planfreie Lösung z. B. aufgrund städtebaulicher Randbedingungen nicht möglich ist, wird eine möglichst optimierte plangleiche Lösung vorgesehen. Innerorts werden die Verlustzeiten aufgrund der vielen zu berücksichtigenden Randbedingungen größer sein.</p>
<p><i>Michael Heuser, Stadt Rheinstetten,</i> bittet um frühzeitige Beteiligung der Kommunen bei Planung der Knotenpunkte.</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Das RPK wird frühzeitig auf die Gemeinden zugehen.</p>

<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Wie beurteilen die Vertreter der Stadt Rheinstetten die gelbe Variante?</p>	<p><i>Michael Heuser, Stadt Rheinstetten:</i> Rheinstetten befürwortet die gelbe Variante als Vorzugsvariante.</p>
<p><i>Roland Schulze, ADFC:</i> Wird Längsparken in den Anliegerstraßen in Rheinstetten weiterhin möglich sein?</p>	<p><i>Daniel Seitz, Schüssler Plan:</i> Es wird kein Längsparken mehr möglich sein. Anlieger müssen auf Straßen im Umfeld oder vorhandene Garagen ausweichen. Teilweise können neue Parkstände im Grünstreifen zwischen den Bäumen angelegt werden.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND, befürwortet einen Termin zum Kartierungsumfang.</i></p>	
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Was ist im Rahmen der frühzeitigen ÖB als Nächstes geplant?</p>	<p><i>Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung:</i> Voraussichtlich im frühen Herbst soll es ein Rad-Café geben, bei dem man Teilstrecken abfährt und sich zum Abschluss über konkrete Punkte austauschen kann.</p>
<p>Janick Friese, Stadt Karlsruhe: Zum Thema Übergabepunkte, plant die Stadt auch innerhalb der OD-Grenze?</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Es geht um die Übergabepunkte an der OD-Grenze innerhalb der Stadt.</p>
<p><i>Willi Hartmann, BV Oberreit:</i> Kann das RP eine Empfehlung an das VM geben, dass die RSV erstmal nicht gebaut wird, um evtl. in einigen Jahren doch noch die Strecke an der Bahn umzusetzen?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Eine Empfehlung kann nicht abgegeben werden. Es wird in Zukunft vermutlich nicht leichter werden, neue Straßen und Radwege zu bauen und dafür Flächen zu versiegeln etc.</p>
<p><i>Klaus Eckert, Gemeinde Durmersheim:</i> Gibt es eine Flexibilität innerhalb der Vorzugstrasse? Kann beispielsweise eine Parallelstraße gewählt werden?</p>	<p><i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Innerhalb eines Korridors ist eine gewisse Flexibilität möglich.</p>
<p><i>Horst Kappler, BV Daxlanden:</i> Für wann ist das Bauende vorgesehen?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Abhängig davon, ob noch Bauwerke kommen, ist mit einer Bauzeit von zwei bis drei Jahren zu rechnen, also Ende der 2020er.</p>
<p><i>Bernhard Koffler-Haitz, Kreisbauernverband:</i> Die blaue Trasse entlang des Bahndamms dient als Erschließungsweg für Grundstücke. Der Weg wäre kein</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Eine gemeinsame Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr wäre aber entsprechend der Qualitätsstandards möglich.</p>



reiner Radschnellweg. Außerdem gibt es entlang der Bahntrasse Ausgleichsflächen der Flurbereinigung.	
<i>Willi Hartmann, BV Oberreut:</i> Ist eine Erhöhung der Trasse bei Gefahrenstellen möglich? Kann die Ausführung jede Kommune für sich entscheiden?	<i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Die Möglichkeit der Erhöhung von Knotenpunkten besteht. Der RSW ist eine Landesstraße innerhalb der einzelnen Gemeinden. Man wird gemeinsam festlegen, wie die Knotenpunkte umgesetzt werden.
<i>Lars Jukresch, Gemeinde Bietigheim:</i> Der Gemeinderat Bietigheim hat die blaue Variante befürwortet. Was kann man dem Gemeinderat nun sagen?	<i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Nach der Bewertung des RPK ist die gelbe Variante die Vorzugsvariante, die das RPK dem VM als Vorschlag zur Genehmigung vorlegt. Ein Termin zur Erläuterung im Gemeinderat kann vereinbart werden. <i>Anmerkung: das RPK hat an der Gemeinderatssitzung Bietigheim am 9.5.2023 teilgenommen.</i>
<i>Klaus Eckert, Gemeinde Durmersheim,</i> nimmt gerne einen GR-Termin wahr.	
<i>Abrorbek Yuldashev, IHK:</i> Bei Fahrten durch Gewerbegebiete gibt es Konfliktpotenzial. Wie ist die Führung mit Schwerlastverkehr geregelt? Wurde das bei den Bewertungskriterien berücksichtigt?	<i>Samuel Möhler, Projektleiter Planung:</i> Innerhalb der Gebiete findet eine gemeinsame Führung im MIV statt. Mit einer entsprechenden Querschnittsgestaltung kann das Konfliktpotenzial entschärft werden. Der Schwerlastverkehr ist innerhalb des Kriteriums „unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr“ berücksichtigt.
<i>Kevin Schlegel, Stadt Rastatt:</i> Hat man zukünftige Verkehre mit berücksichtigt (B 36)?	<i>Dr. Owen Dielemann, ZIV:</i> In der Verkehrspotenzialanalyse wurden die Entwicklungsgebiete in einzelnen Kommunen mit berücksichtigt.
<i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Was wäre zukünftig für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit notwendig (Stichwort Vorab-Information des PBK)?	<i>Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung:</i> Das RPK wollte die Vorzugsvariante selbst bekannt geben und hat die Präsentation deshalb nicht vorab an den PBK versendet. Bei kommenden Sitzungen wird dies zur Vorbereitung jedoch wieder umgesetzt.

Frau Langer dankt für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließt die Veranstaltung um 17:25 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.rs13.baden-wuerttemberg.de)

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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