



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

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

Protokoll

zur 4. Sitzung am 10.07.2023

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

Projektpartner

Stadt Karlsruhe:

- Janick Friese, Stadtplanungsamt
- Robert Neumann, Tiefbauamt

Stadt Rastatt:

- Kevin Schlegel, Tiefbau

Kommune

Gemeinde Bietigheim:

- Lars Jukresch, Ordnungs- und Rechtsamt

Gemeinde Durmersheim:

- Lothar Heck

Gemeinde Ötigheim:

- Patric Kohm, Hauptamt
- Silke Wolf

Landkreis Rastatt:

- Kai Ronto, Landratsamt, Radverkehr

Stadt Rheinstetten:

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

Verbände

ADFC:

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

BUND

- Hartmut Weinrebe

NABU Baden-Württemberg:

- Anita Beha

Kreisbauernverband Karlsruhe:

- Bernhard Koffler-Haitz

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

- Dr. Tamer Soylu

Verkehrsclub Deutschland:

- Heiko Jacobs, VCD Karlsruhe

Bürgervereine

Bürgerverein Grünwinkel: Karin Armbruster

TOP 1: Begrüßung

Carina Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK), eröffnet die 4. Sitzung des Projektbegleitkreises zum „Radschnellweg RS 13 (L), Karlsruhe – Rastatt“ um 17:03 Uhr, begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Agenda der Sitzung vor.

Die Kritikpunkte aus den Besuchen in den Gemeinderäten und die Anmerkungen, die der ADFC eingereicht hatte, wurden intern bewertet und mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg besprochen. Die Planung von Radschnellweg-Projekten ist für das RPK noch ein Lernprozess, weshalb das RPK die Diskussion im Projektbegleitkreis als Form der Öffentlichkeitsbeteiligung gerne annimmt.

TOP2: Allgemeines zur Planung

Samuel Möhler, Projektleiter Planung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, führt die Faktenlage bei zwei oft auch in der Öffentlichkeit nicht korrekt wiedergegebenen Themen aus:

– Radverkehrspotenzial

Das Radverkehrspotenzial wurde im Verlauf der Planung neu berechnet und dabei die Obergrenze der Modal Split Funktion (Verhältnis von Radverkehr zu motorisiertem Individualverkehr) angesetzt; zuvor wurden die Standardwerte verwendet. Dadurch ergeben sich in der Prognose höhere Radverkehrspotenziale auf allen Varianten. Bei manchen Streckenabschnitten (insbesondere außerorts) ergibt sich mit dem hohen Faktor auch weiterhin eine durchschnittliche Querschnittsbelastung unter 2.500 Radfahrenden pro Tag, was gemäß Straßengesetz Baden-Württemberg die Vorgabe für eine Radschnellverbindung des Landes ist. Da im Durchschnitt jedoch auf allen Varianten ein Potenzial von mehr als 2.500 Radfahrenden pro Tag ermittelt wird, stellt dies kein Ausschlusskriterium dar.

– Weg entlang der Bahn (Variante 2)

Planfestgestellt wurde der Weg entlang der Bahnlinie mit 4 m Breite (3 m Weg zzgl. Bankette). Dies entspricht auch der derzeitigen Flurstücksbreite des Weges. Für den Radschnellweg (RSW) werden mindestens 5 m (4 m zzgl. Bankette) bzw. 6 m bei gemeinsamer Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr und ggf. Fußverkehr (5 m zzgl. Bankette) benötigt.

Teilweise ist der Weg derzeit noch breiter, wird jedoch nach Beendigung des Baus der Bahnstrecke auf die planfestgestellten 3 m zurückgebaut.

Die Durchgängigkeit des Weges ist im Bereich der Brückenbauwerke über die B 36 und die neue Bahnstrecke nicht komplett gegeben. Es müssen an vier Stellen Durchlässe unter den Brückendämmen hergestellt werden, um die Durchgängigkeit zu gewährleisten. Beim

Kieswerk (Zufahrt) gibt es eine Engstelle. Auf dieser Strecke gibt es Schwerverkehr von Kieslastern.

TOP 3: Anpassung der Bewertungsmatrix

Herr Möhler zeigt noch einmal die für alle Radschnellwege, die vom Regierungspräsidium Karlsruhe geplant werden, festgelegten Bewertungskriterien.

Nach der Vorstellung der vom Regierungspräsidium favorisierten Variante in den Gemeinderäten wurden folgende Kriterien neu bewertet:

- Siedlungsentwicklung im Bereich Durmersheim, Bietigheim, Ötigheim
- Unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr bei Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Soziale Kontrolle in Gewerbegebieten
- Grunderwerb bei Wegen mit landwirtschaftlichem Verkehr

Herr Speer, Referatsleiter Planung, fügt an, dass beim RS 2, Radschnellweg Mannheim Heidelberg, mit dem Bauernverband abgestimmt wurde, dass es Erdwege geben wird (z. B. zum Wenden). Ob dies beim RS 13 auch nötig sein wird, muss geklärt werden.

Herr Möhler stellt die angepassten Bewertungsmatrizen für die einzelnen Trassenabschnitte vor. In Karlsruhe und Rheinstetten schneidet nach wie vor die gelbe Trasse am besten ab. In Durmersheim erhält die blaue Trasse die höchste Bewertung, in Bietigheim die rote Trasse. In Ötigheim erreichen die blaue und gelbe Trasse die gleiche Punktzahl. Insgesamt ergibt sich für den Abschnitt Durmersheim – Bietigheim – Ötigheim (ein Wechsel der Variante ist in diesem Bereich aufgrund der räumlichen Distanz nicht sinnvoll) die beste Bewertung für die blaue Trasse. Auch in Rastatt schneidet die blaue Trasse bei der neuen Bewertung am besten ab, knapp besser als gelb.

Fragen und Anregungen	Antworten der Projektleiter
Worauf beziehen sich die Untervarianten?	<i>Samuel Möhler:</i> Die Bewertung der Untervarianten bezieht sich immer auf den gesamten Abschnitt und nicht nur auf den Streckenabschnitt, auf dem die Untervariante verläuft.
<i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Wie ergeben sich die Bewertungsergebnisse bei Siedlungsentwicklung?	<i>Samuel Möhler:</i> Eine mathematische Betrachtung ist nicht möglich. Stattdessen werden Planungshindernisse eingeschätzt.
<i>Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe:</i> Warum unterscheidet sich der Wert bei ‚unabhängiger Führung vom Kfz-Verkehr‘ in Bietigheim nicht zwischen blauer und gelber Variante?	<i>Samuel Möhler:</i> Bei einer Spanne zwischen 100 und 80% unabhängiger Führung werden 5 Punkte (++) vergeben.

<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe:</i> Der ADFC merkt an, dass es beim Startpunkt Rastatt ziemlich viel Brachfläche gibt. Die Parkplätze beim Kino könnten entfallen.</p>	<p><i>Axel Speer:</i> Die Flächenverfügbarkeit (Deutsche Bahn) ist sicherlich nicht einfach und wird im Rahmen der Detailplanung betrachtet.</p> <p><i>Kevin Schlegel, Stadt Rastatt:</i> Auf der Fläche liegen viele technische Kabel. Der Bereich B3/B36, Ettlinger/Karlsruher Str. lässt keine unabhängige Führung zu.</p>
--	---

TOP 4: Auswirkungen auf die Vorzugstrasse

Herr Möhler stellt den neuen Vorschlag des Regierungspräsidiums für die Vorzugstrasse vor. Basierend auf der angepassten Bewertung ergibt sich eine Kombination aus der gelben (Karlsruhe bis Rheinstetten) und der blauen Variante (Durmersheim bis Rastatt). Nach aktuellem Planungsstand sind neun neue Bauwerke erforderlich, zehn Knotenpunkte ohne Bevorrechtigung (größtenteils mit Lichtsignalanlagen) verbleiben. Die Lage der Bauwerke und Knotenpunkte ist in den Plänen in der Präsentation zum PBK dargestellt.

TOP 5: Fragen und Antworten

Fragen und Anregungen	Antworten der Projektleiter
<p><i>Michael Heuser, Stadt Rheinstetten:</i> Im Sinne der Mobilitätswende sollte man prüfen, ob beide Spuren der B 36 gebraucht werden.</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Die Option, der B 36 einen Streifen wegzunehmen, wird im Zuge der nächsten Planungsphase geprüft.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND, kritisiert,</i> dass Sitzungsunterlagen nicht vorab zugesandt wurden. Eine Fachdiskussion ist damit nicht möglich.</p> <p>Was ist die Zielsetzung? Neue Infrastruktur oder Beitrag zur Mobilitätswende?</p> <p>Herr Weinrebe befürchtet, dass die Forderung nach Beleuchtung für mehr</p>	<p><i>Carina Langer</i> bittet um Verständnis. Aufgrund der recht kurzfristig einberufenen Sitzung ist die Präsentation erst am Sitzungsmorgen fertiggestellt worden. Ein Versand war daher vorab nicht möglich, soll in Zukunft aber wieder vor der Sitzung erfolgen.</p> <p><i>Samuel Möhler:</i></p>

<p>soziale Kontrolle für Trasse blau gestellt wird. Ist die Beleuchtung schon in den Kriterien antizipiert?</p> <p>Wie wird der Projektbegleitkreis weiterhin eingebunden?</p>	<p>Entsprechend der neuen Qualitätsstandards ist eine Beleuchtung außerorts nicht vorgesehen, maximal punktuell z. B. bei Unterführungen (Gefahrenpotenzial für Sicherheit).</p> <p><i>Carina Langer:</i> Der PBK bleibt ein wichtiger Bestandteil im Planungs- und Beteiligungsprozess und wird selbstverständlich auch weiterhin eng eingebunden. Für den Herbst ist zudem eine öffentliche Veranstaltung vorgesehen. Das Format wird noch genau konzipiert.</p>
<p><i>Dr. Bernhard Koffler-Haitz, Kreisbauernverband:</i> Wurde der Badische Landesverband zum PBK eingeladen?</p>	<p><i>Carina Langer:</i> Ich hatte bereits Kontakt zu Herrn Berger vom Landesbauernverband, da viele Landwirte aufgrund der aktuellen Erntezeit den heutigen Termin so kurzfristig nicht wahrnehmen konnten. Ich habe angeboten, dass wir einen gemeinsamen Termin mit betroffenen Landwirten machen, um die wichtigen Themen gemeinsam zu besprechen. Eine Rückmeldung zu meinen Terminvorschlägen steht aktuell noch aus.</p>
<p><i>Dr. Bernhard Koffler-Haitz</i> ist an Flurbereinigungsverfahren beteiligt und weist darauf hin, dass die blaue Trasse im Bereich des Bahndamms in gemeinsamer Führung mit landwirtschaftlichem Verkehr als Hauptschließungsweg planfestgestellt ist. Erhebliche Ausgleichsflächen müssten bei einer Verbreiterung verlegt werden.</p> <p>Auch die Befahrung der Wege zum Kieswerk beruhen auf einem privaten Zugeständnis des Inhabers. Neben dem Weg zum Kieswerk liegen geschützte Bereiche (Naturschutz mit angrenzenden Ausgleichsflächen). Die Flurbereinigungsverfahren sind nahezu abgeschlossen, eines ist bereits vollzogen.</p>	<p><i>Axel Speer:</i> Über den Planfeststellungsbeschluss zum RS 13 wird der notwendige Grunderwerb abgesichert. Beim Kieswerk braucht man zwar Grunderwerb, allerdings kann dieser evtl. auch (zumindest teilweise) in Richtung Bahnstrecke erfolgen. Hier ist noch Platz bis zur Böschungskante (50 cm bis 1 m). Eine Verbreiterung Richtung Bahn muss in der Detailplanung betrachtet werden.</p>

<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Gibt es Überlegungen zu Ausgleichsflächen?</p>	<p><i>Axel Speer:</i> Es ist noch nicht absehbar, wie groß die Eingriffe ausfallen. Wir wollen möglichst minimal eingreifen.</p>
<p><i>Robert Neumann, Stadt Karlsruhe:</i> Wie werden die Zuwegungen mitgedacht, insbesondere in Ötigheim?</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Das RPK plant den Radschnellweg zwischen den OD-Grenzen Karlsruhe und Rastatt. Die Erschließung ist Sache der Kommunen und der Landkreise, eine Abstimmung erfolgt aber. Im Verkehrsmodell wurden Zuwege mit einer schnelleren Reisezeit berücksichtigt.</p> <p><i>Herr Speer</i> weist auf Zuschussmöglichkeiten hin.</p>
<p><i>Janick Friese, Stadt Karlsruhe:</i> Wird das Planfeststellungsverfahren über den gesamten Verlauf gehen?</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Referat 44 wird das Planfeststellungsverfahren nur für den Abschnitt in der Baulast des Landes, also außerhalb der Ortsdurchfahrten von Karlsruhe und Rastatt, durchführen. Innerhalb der OD-Grenzen sind ab Lph III die Städte Karlsruhe und Rastatt verantwortlich.</p>
<p><i>Patric Kohm, Gemeinde Ötigheim,</i> dankt für den konstruktiven Austausch. Mit der neuen Vorzugsvariante kann die Gemeinde gut leben. <i>Die Teilnehmenden applaudieren.</i></p>	
<p><i>Dr. Tamer Soyly, RVMO:</i> Wo wurde der Parameter Modal Split in der Bewertungsmatrix berücksichtigt?</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Im Bewertungskriterium Radverkehrspotenzial wurde der Modal Split berücksichtigt. Der höhere Wert war schon beim letzten PBK in der Bewertung berücksichtigt.</p>
<p><i>Heiko Jacobs, VCD:</i> Wie wird der Grunderwerb (von Land oder Kommune) beurteilt?</p>	<p><i>Axel Speer:</i> Grunderwerb ist überall dort notwendig, wo es keine bestehenden Wege oder Straßen gibt. Also z. B. für Verbreiterungen bestehender Wege oder bei der Inanspruchnahme von Feldern oder Waldgebieten</p>

<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe:</i> Warum wird im Bereich Rastatt nicht eine Führung durch den Wald betrachtet? Es handelt sich hier nur um ein „Wegle“, nicht um eine Autobahn. Warum ist hier für eine Flächeninanspruchnahme von Waldflächen kein Ausgleich denkbar?</p>	<p><i>Thomas Fichtner:</i> Bereits bei einem gemeinsamen Termin mit dem ADFC im Herbst wurde auf das sehr hohe Konfliktpotential (UVS) vor allem bei der Untervariante H hingewiesen. Dies betrifft das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt mit dem Vorkommen von Arten (Wasserfeder – besonders geschützt Rote Liste 2 Ba-Wü, Mittelspecht – streng geschützt, Eichenbock und Bechsteinfledermaus mit Wochenstubenquartieren – beide streng geschützt FFH-Anhang IV. Auch für das Schutzgut Fläche wurde ein sehr hohes Konfliktpotential bei der UVS festgestellt. Ein Weg ist dort nicht vorhanden und somit müsste der Wald gerodet und asphaltiert werden. In Folge wären auch drei geschützte Biotope im Wald betroffen. Nach § 13 (Allg. Grundsatz Im Bundesnaturschutzgesetz) „sind vom Verursacher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden“. Zumutbare Alternativen sind gegeben (§ 15 BNatSchG)</p> <p><i>Axel Speer:</i> Eine Trassenführung durch den Wald wird nicht weiter betrachtet. Es ist nicht nur ein „Wegle“, sondern ein 5 Meter breiter asphaltierter Radschnellweg. Die Knotenpunkte sollen so gestaltet werden, dass die Verlustzeiten möglichst gering ausfallen. Die Qualitätsstandards werden in jedem Fall eingehalten. Entlang der B 36 gibt es bereits Radwege, die ausgebaut werden können.</p>
<p><i>Roland Schulze, ADFC Karlsruhe:</i> Die Errichtung von zwei Brückenbauwerken bedeutet viele verlorene Höhenmeter</p>	
<p>Hartmut Weinrebe, BUND, wünscht eine Gegenüberstellung von alter und neuer Berechnung.</p>	<p>Samuel Möhler zeigt die Neuberechnung der Potenziale. <i>Nachrichtlich: Die Unterlage wurde dem PBK im Nachgang zur Verfügung gestellt.</i></p>

<p><i>Lothar Heck, Gemeinde Durmersheim:</i> Wurde der innerörtliche Verkehr bei der Berechnung der Potenziale mitbetrachtet?</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Ja.</p>
<p><i>Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel,</i> weist darauf hin, dass Ausgleichsflächen immer weniger werden. Auf Gemarkung der Stadt Karlsruhe gibt es fast keine Ausgleichsflächen mehr. Es ist sinnvoll, Kompromisse zu finden und sich von der Idealvorstellung eines RSW zu verabschieden. Der Bau in bestehender Bebauung ist anzustreben. Die Natur sollte nicht der Bequemlichkeit Einzelner geopfert werden.</p> <p><i>Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe:</i> Wir müssen einen besseren Radweg bauen. Mit Entsiegelung auf Rheinstettener und Karlsruher Gemarkung erreicht man eine negative Netto-Neuersiegelung.</p> <p><i>Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel:</i> Der RS 13 ist nicht das einzige Projekt der Stadt Karlsruhe. Es gibt zahlreiche Projekte mit Neuversiegelung.</p>	
<p><i>Ralph Neininger, ADFC Baden,</i> bedauert die Verlustzeiten. Die Kreuzungsfreiheit vom Rastatter Bahnhof bis Karlsruhe fehlt noch.</p>	<p><i>Axel Speer:</i> Die Detailplanung wird die Notwendigkeit von Bauwerken ergeben. Bei zu großen Schwierigkeiten sind kleinräumige Änderungen (Untervarianten) möglich.</p>

<p>Kevin Schlegel, Stadt Rastatt: Ist die Kreuzung an der L 77 a mit oder ohne Brückenbauwerk berücksichtigt?</p>	<p><i>Samuel Möhler:</i> Mit Brückenbauwerk.</p>
---	--

Frau Langer bittet abschließend um ein Stimmungsbild aller Teilnehmenden:

Janick Friese, Stadt Karlsruhe:

Die Stadt Karlsruhe war vorher schon zufrieden und kann mit der angepassten Vorzugsvariante sehr gut leben.

Bürgermeister Michael Heuser, Stadt Rheinstetten:

Die Stadt Rheinstetten kann mit der neuen Vorzugsvariante auch gut leben. Noch etwas Arbeit wird die Ausgestaltung der Knotenpunkte.

Kevin Schlegel, Stadt Rastatt:

Aus planerischer Sicht findet Rastatt die Lösung sehr gelungen. Die Detailplanung bleibt spannend. Die Kombilösung ist sehr attraktiv.

Hartmut Weinrebe, BUND:

Mit der blauen Variante verschenkt man Radfahrpotenziale. Eine Umverteilung des Verkehrs von der B 36 ist wünschenswert.

Klaus Eckert, Gemeinde Durmersheim:

Durmersheim ist sehr zufrieden mit dem Umschwenk auf die blaue Trasse. Eine große Zustimmung des Gemeinderates ist wahrscheinlich.

Dr. Tamer Soylu, Regionalverband Mittlerer Oberrhein:

Der RMVO begrüßt die Zusammenarbeit.

Heiko Jacobs, VCD:

Der VCD ist zufrieden, dass die Trasse gewechselt wurde. Bei Anschlüssen gibt es Potenzial zum Optimieren. Die Führung nordöstlich der B 36 im Bereich Rastatt wird kritisch gesehen.

Lars Jukresch, Gemeinde Bietigheim:

Bietigheim sieht den Wechsel positiv. Die Feinplanung wird mit den Gemeinden besprochen. Wir haben einen Kompromiss gefunden.

Dr. Bernhard Koffler-Haitz, Kreisbauernverband Karlsruhe:

Den Kompromiss kann der Kreisbauernverband Karlsruhe mitgehen.

Kai Ronto, Landratsamt Rastatt:

Der Landkreis geht mit seinen Kommunen mit und begrüßt die neue Vorzugsvariante. Wie das weitere Vorgehen ist, wird die Detailplanung zeigen.

TOP 6: Weitere Kommunikation

Eine Pressemitteilung wurde vorbereitet. Der Entwurf wird präsentiert. Frau Langer bietet an, ein Stimmungsbild bis 11. Juli, 11:00 Uhr zuzuliefern. Versand einer abgestimmten Pressemitteilung für den Vormittag des 11. Juli ist vorgesehen.

Frau Langer dankt für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließt die Veranstaltung um 18:55 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.bwl.de/RS13_Radschnellweg_Karlsruhe_-_Rastatt_-_Regierungspraesidium_Karlsruhe_(baden-wuerttemberg.de))

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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