

- [Teilen](#)
- [Drucken](#)
- [Als PDF speichern](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

RS 13, Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt

25.04.2023

Dritte Sitzung des Projektbegleitkreises: Regierungspräsidium Karlsruhe empfiehlt „gelbe“ Variante 3 als Vorzugsvariante



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Valentin Marquardt

Das Regierungspräsidium Karlsruhe plant zwischen Karlsruhe und Rastatt einen Radschnellweg (RS 13) mit einer Streckenlänge von rund 21,5 Kilometern. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zur fachlichen Begleitung ein Projektbegleitkreis eingerichtet. Diesem wurden im Juli 2022 drei Hauptvarianten und mehrere Untervarianten aus verkehrlicher und umweltfachlicher Sicht präsentiert. ([Pressemitteilung 28. Juli 2022](#)).

Ebenso wurden den Teilnehmenden 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.

Bewertung und Auswahl der Vorzugsvariante

Seit der letzten Sitzung wurden die vorliegenden Varianten anhand der Kriterien bewertet. Die finale Bewertungsmatrix mit der die Vorzugsvariante ermittelt wurde, wurde dem Projektbegleitkreis nun in der heutigen Sitzung, 25. April 2023, vorgestellt. Die Vorzugsvariante ist diejenige mit der höchsten Punktzahl. Bei der Bewertung erhielt die „gelbe“ Variante 3 die höchste Punktzahl und wird somit vom Regierungspräsidium Karlsruhe als Vorzugsvariante empfohlen.

Vorzugsvariante

Startpunkt der „gelben“ Variante 3 ist die Vogesenbrücke in Karlsruhe, wo der Radschnellweg an das innerstädtische Radnetz anschließen wird. Von dort verläuft er entlang der Bundesstraße 36 teilweise als straßenbegleitender Radweg, teilweise über die parallelen Anliegerstraßen an Rheinstetten vorbei bis Durmersheim. Dort quert die Vorzugsvariante die Straßenbahngleise und verläuft an Bietigheim vorbei bis Ötigheim zwischen den Bahngleisen und der B 36. Südlich von Ötigheim trifft der Radschnellweg dann wieder auf die B 36 und verläuft entlang dieser als straßenbegleitender Radweg bis

zum Zielpunkt am Rastatter Bahnhof.

Die Vorzugsvariante ist ein Kompromiss aus der „roten“ Variante 1, die im südlichen Teil der Strecke überwiegend innerorts verlaufen würde und der „blauen“ Variante 2, die entlang der Neubaustrecke der Bahn geplant gewesen wäre. Bei der Variante innerorts ist das prognostizierte Radverkehrspotenzial zwar am größten, jedoch sind hier viele Kreuzungen und Einmündungen zu passieren. Entlang der Bahnlinie kann der Radschnellweg-Standard zwar überall eingehalten werden und es gibt nur wenige Konfliktpunkte mit motorisiertem Verkehr. Allerdings ist hier das Radverkehrspotenzial aufgrund der räumlichen Distanz zu den Siedlungsgebieten am geringsten. Die nun ermittelte Vorzugsvariante deckt sich außerdem mit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie, die ergeben hatte, dass diese die geringsten Auswirkungen auf die Umwelt hat.

Ausblick

Die vom Regierungspräsidium Karlsruhe ermittelte Vorzugstrasse muss nun vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg offiziell genehmigt werden, bevor sie im Rahmen der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet werden kann. Durch die zeitintensiven Abstimmungen mit allen Beteiligten können die notwendigen faunistischen Kartierungen für den landschaftspflegerischen Begleitplan erst 2024 durchgeführt werden, da hierfür eine zusammenhängende Vegetationsperiode von rund einem Jahr notwendig ist. Der Vorentwurf kann damit erst Anfang 2025 abgeschlossen werden. Zur Erlangung des Baurechts ist im Anschluss ein Planfeststellungsverfahren notwendig, das bei einem reibungslosen Ablauf etwa 1,5 Jahre in Anspruch nehmen wird. Nach der Ausführungsplanung und der Ausschreibung der Bauleistungen ist nun frühestens 2028 mit einem Baubeginn zu rechnen.

Die heutige Präsentation mit der finalen Bewertungsmatrix sowie weitere Informationen zum Projekt finden Sie auf der [Projektseite](#).

Informationen zum Projektbegleitkreis

Der Projektbegleitkreis setzt sich aus Vertretungen der Verwaltung der Stadt Karlsruhe und Rastatt, der Gemeinden Rheinstetten, Durmersheim, Bietigheim, Ötigheim sowie aus Verbänden, Vereinen und Unternehmen, die von den Planungen betroffen sind, zusammen.

Hintergrund Varianten

Variante 1 (rot): Die Linienführung der Machbarkeitsstudie führt von Karlsruhe mit Anschluss an die Ringroute am Manfred-Hadinger-Weg bis zum Bahnhof Rastatt. Die Wegeführung zwischen den beiden Städten verläuft durch die Siedlungsflächen von Ötigheim, Bietigheim sowie Durmersheim und tangiert die Stadtteile Mörsch und Forchheim (Stadt Rheinstetten), bevor sie im Karlsruher Stadtteil Grünwinkel endet.

Variante 2 (blau): Die Ostvariante verläuft von Ötigheim bis Durmersheim entlang der B 36 und der Neubaustrecke der Bahn. Ab Rheinstetten führt die Variante außerorts übers Feld und weiter über das Messegelände.

Variante 3 (gelb): Die dritte Variante verläuft von Ötigheim bis Durmersheim zwischen den beiden anderen Varianten. Ab Rheinstetten führt sie entlang der B 36 bis nach Karlsruhe.

Kategorie:

[Abteilung 4 Mobilität Radverkehr Straßenplanung Verkehr](#)

Verwandte Nachrichten:

[RS13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (04.04.2024)

[RS 13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (20.12.2023)

[RS 13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (11.07.2023)