

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

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

RS 13, Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt

11.07.2023

Vierte Sitzung des Projektbegleitkreises: Regierungspräsidium Karlsruhe berät über Kompromisslösung für Vorzugsvariante



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Valentin Marquardt

Im Rahmen des Projektkreises hat das Regierungspräsidium Ende April 2023 die sogenannte „gelbe“ Variante 3 als Vorzugsvariante empfohlen ([Pressemitteilung 25. April 2023](#)). Diese wurde anhand festgelegter Kriterien auf Grundlage umweltfachlicher sowie verkehrlicher Aspekte am besten bewertet. Die Vorzugsvariante wurde von den teilnehmenden Interessenvertretern ausgiebig diskutiert und in den vergangenen Wochen auch auf politischer Ebene in den Gemeinderäten der betroffenen Kommunen beraten. Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat der Vorzugsvariante zwischenzeitlich zwar zugestimmt, dennoch wurden auch einige Kritikpunkte an das Regierungspräsidium übermittelt, die kritisch geprüft und überdacht wurden:

Insbesondere würde die ursprünglich geplante Wegführung im Bereich Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim zwischen der bestehenden Bahnlinie und der B 36 aufgrund zahlreicher Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen der Gemeinden zu größeren Umsetzungsschwierigkeiten führen als zunächst angenommen. Dies führte zu Änderungen in der Bewertung und im Ergebnis zu einer neuen Vorzugsvariante als Kompromisslösung, die dem Projektbegleitkreis in einer weiteren Sitzung am 10. Juli 2023 vorgeschlagen wurde. Diese sieht in Karlsruhe und Rheinstetten keine Änderungen vor. Hier soll der Radschnellweg nach wie vor entlang der B 36 verlaufen. Im Bereich Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim wird jedoch der bestehende Weg auf der Ostseite der Neubaustrecke der Deutschen Bahn zum Radschnellweg ausgebaut. Der Weg muss hierfür verbreitert und durchgehend asphaltiert werden; außerdem sind vier Durchlässe unter bestehenden Bauwerken notwendig, um eine geradlinige Führung herzustellen. Zwischen Ötigheim und Rastatt wechselt der Radschnellweg dann wieder mit einer neu zu bauenden Brücke auf die Westseite der B 36 und führt entlang dieser bis zum Bahnhof in Rastatt.

Insgesamt sind für die vorgeschlagene Kompromisslösung nach aktuellem Planungsstand neun Brücken, beziehungsweise Unterführungen notwendig. 10 Knotenpunkte, größtenteils mit Lichtsignalanlagen, bei denen der Radschnellweg nicht bevorrechtigt geführt werden kann, verbleiben. Je nach Fahrtrichtung ergeben sich durch die Knotenpunkte rechnerische Verlustzeiten von 12, beziehungsweise 14 Sekunden pro Kilometer, sodass die Vorgabe von maximal 15 Sekunden pro Kilometer, gemäß der geltenden Qualitätsstandards eingehalten wird.

Die „Kompromisslösung“ fand bei den Teilnehmenden weitestgehend Zustimmung:

Zitate von Teilnehmenden des Projektbegleitkreises:

Klaus Eckert, Bürgermeister Gemeinde Durmersheim:

„Wir begrüßen als Gemeinde Durmersheim sehr die neu gefundene Vorzugsvariante. Sie führt auf Durmersheimer Gemarkung nun nicht mehr durch bestehende und geplante Gewerbegebiete. Sie ermöglicht so jetzt einen nahezu kreuzungsfreien und damit sicheren und schnellen Radschnellweg. Das ist eine gute Nachricht für alle Radfahrenden und unterstützt die Bemühungen der Gemeinde für eine bessere Radinfrastruktur. Ich danke dem Regierungspräsidium, das es die kommunalen Hinweise ernst genommen und sich für Kompromisse offen gezeigt hat.“

Patric Kohm, Leiter Bauamt, stellvertretend als Teilnehmer des PBK für die Gemeinde Ötigheim:

„Die Gemeinde Ötigheim stimmt der ausgearbeiteten Kompromisslösung zu und bedankt sich bei den zuständigen Projektverantwortlichen des Regierungspräsidiums Karlsruhe für den konstruktiven und zielorientierten Austausch. Die stets ergebnisoffene Herangehensweise hat zu einem aus unserer Sicht positiven Ergebnis geführt, dass sowohl den Bedürfnissen und Interessen der Gemeinden als auch den Anforderungen des Projekts und fast aller Beteiligten gerecht wird. Wir sind sehr zuversichtlich, dass der geplante Radschnellweg die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität in der Region nachhaltig verbessern wird und eine attraktive Alternative zur Nutzung des Autos bietet.“

Michael Heuser, Bürgermeister der Stadt Rheinstetten:

„Aus Sicht der Stadt Rheinstetten können wir mit der Lage des Radschnellweges an der Infrastrukturachse B36 gut leben, da sie die besten Nutzungspotentiale für die Rheinstettener Radfahrer bietet. Von besonderer Bedeutung wird sein, dass wir in der Planungsphase gute Lösungen für die Knotenpunkte erarbeiten werden um den Radverkehr sicher und flüssig zu führen.“

Moritz Dekorsy/Ralph Neininiger/Roland Schulze, ADFC und Heiko Jacobs, VCD:

"Von Durmersheim bis Ötigheim ist die neue Vorzugsvariante ein großartiger Schritt in die richtige Richtung: direkt, auto- und kreuzungsfrei - VCD und ADFC hoffen, dass sich die Weiterführungen nach Rastatt und Karlsruhe auch an dieser Qualität orientieren."

Hartmut Weinrebe, Regionalgeschäftsführer BUND:

„Der BUND unterstützt nachdrücklich das Ziel, durch einen Radschnellweg mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.“

Ein Radschnellweg ist allerdings kein Selbstzweck, er muss dort verlaufen, wo er bestmöglich dem Ziel dient, möglichst viele Menschen vom Auto aufs Rad zu bringen. Wir bedauern daher, dass durch die geänderte Vorzugsvariante der Radschnellweg weiter von den Ortskernen von Ötigheim, Bietigheim und Durmersheim abrücken soll. So werden weniger Menschen vom Radschnellweg profitieren als bei siedlungsnäheren Varianten. Dies zeigen unverändert die überarbeiteten Potenzialberechnungen des Regierungspräsidiums. Das anspruchsvolle und komplexe Planungsziel, eine der Mobilitätswende dienende und umweltverträgliche Radschnellverbindung zwischen Karlsruhe und Rastatt zu schaffen, werden wir weiterhin differenziert und konstruktiv begleiten.“

Janick Friese, Stadtplanungsamt Stadt Karlsruhe

„Da sich auf Karlsruher Gemarkung keine Trassenänderung ergeben hat, können wir dem Routenverlauf weiterhin zustimmen.“

Ausblick

Die vom Regierungspräsidium Karlsruhe ermittelte und im Projektbegleitkreis diskutierte Vorzugsvariante muss nun vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg offiziell genehmigt werden, bevor sie im Rahmen der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet wird. Der Vorentwurf, der unter anderem auch die detaillierte Planung der Knotenpunkte, die Erstellung von Signalplänen und Bauwerkskizzen, das Beleuchtungskonzept und die landschaftspflegerische Begleitplanung beinhaltet, soll bis 2025 abgeschlossen werden. Hieran schließt sich das zur Erlangung des Baurechts notwendige Planfeststellungsverfahren an. Mit dem Baubeginn ist frühestens 2028 zu rechnen.

[Präsentation mit der finalen Bewertungsmatrix und Plänen zur überarbeiteten Vorzugsvariante sowie mit den berechneten Radverkehrspotenzialen](#)

[Weitere Informationen zum Projekt](#) sind auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu finden.

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.

Kategorie:

[Abteilung 4 Mobilität Radverkehr](#)

Verwandte Nachrichten:

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

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

[RS 13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (25.04.2023)

[Radschnellweg RS 13 Karlsruhe - Rastatt](#) (15.09.2022)

[RS 13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (28.07.2022)

[Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (27.10.2021)

[Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt](#) (20.10.2021)

[Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt: Unterzeichnung der Planungsvereinbarung](#) (11.02.2021)