REGIONALVERBAND MITTLERER OBERRHEIN

Kurzfassung

VAR+

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein

Einführung:

In der vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO) und seinen Partnern aus Stadt- und Landkreisen in Auftrag gegebenen *Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein* stellt der Gutachter die Realisierbarkeit der zur Untersuchung gegebenen Verbindungen fest.

Die Machbarkeitsstudie wurde in enger Abstimmung mit dem eingerichteten „Facharbeitskreis Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein", der aus den Stadt- und Landkreisen Karlsruhe, Baden-Baden und Rastatt sowie dem Regionalverband besteht, erstellt. Für die aus der Potenzialstudie des Landes Baden-Württemberg (BW) hervorgegangenen drei Korridore für Radschnellverbindungen in der Region:

1. Wörth am Rhein – Karlsruhe – Pfinztal,
2. Ettlingen – Karlsruhe – Stutensee – Bruchsal,
3. Leopoldshafen – Karlsruhe – Rastatt – Baden-Baden – Bühl

und für den Ringkorridor um Karlsruhe wurden Anknüpfungen an die Wohn- und Arbeitsstandorte abgeleitet und bis zu vier Trassenvarianten vorgelegt. Als Ergebnis wurden 120 Kilometer Radschnellverbindungen identifiziert, die auf sechs radialen Vorzugstrassen und einer Ringroute um Karlsruhe abgebildet werden. Insgesamt können 106 Kilometer (87,5%) durch Anpassung der Bestandsinfrastruktur realisiert werden. Für 15 Kilometer (12,5 %) sind zur Erreichung der Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg Neubaumaßnahmen notwendig.

Die im Gutachten identifizierten Radschnellverbindungen wurden möglichst plan- und kreuzungsfrei ausgearbeitet, um die landesweiten Standards zu gewährleisten, Zeitverluste zu vermeiden und somit sichere und bequeme Verbindungen von den Wohnorten zu den Arbeitsplatz- und Ausbildungszentren sowie den Bahnhöfen als wichtigen Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr herzustellen. Durch das festgestellte Verlagerungspotenzial können Radschnellverbindungen einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßeninfrastruktur leisten.

Beteiligung:

Als wichtiger Bestandteil der Machbarkeitsstudie fand eine intensive frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit statt. Der RVMO und die Gutachter richteten vier Bürgerdialoge und zwei Trassenbefahrungen mit allen Interessierten aus. Die umfangreiche Ergebnisauswertung des Beteiligungsverfahrens hat somit maßgeblich zur Konkretisierung und Verfeinerung der Trassen beigetragen. Zusätzlich zeigte die Öffentlichkeitsarbeit die Akzeptanz für das Themenfeld der Radschnellverbindungen in der Region: 2/3 der 1.110 abgegebenen Bürgerbewertungen sind positiv. Eine projektbegleitende informelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ergab 26 schriftliche Stellungnahmen mit über 200 Einzelbemerkungen. Diese sind in den Erarbeitungsprozess für die Auswahl der Vorzugstrassen eingeflossen.

Erarbeitungsprozess:

Im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde eine intensive Bestandsaufnahme durchgeführt. In enger Abstimmung mit beteiligten Kreisen und Kommunen wurden die Suchkorridore weiter eingegrenzt und verfeinert. Maßgeblich für die Erarbeitung von Trassenvarianten sind die Quellen und Ziele der Pendlerverkehre. Dazu wurden in einem standardisierten Verfahren Potenziale von Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, Einzelhandel, Gewerbegebieten und den ÖPNV-Schnittstellen sowie Wohnstandorten aggregiert.

Mit der erarbeiteten Ringroute in Karlsruhe sind alle Korridore miteinander verbunden. Sie ermöglicht zugleich eine direkte Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz der Stadt.

Aufgrund der hohen Nutzungsdichten und Potenziale konnten zwei radiale Radschnellverbindungen in den Innenstadtbereich Karlsruhe verlängert werden.

Hochrechnungen belegen das Potenzial der Vorzugstrassen für den Zeithorizont 2030. Voraussetzung für die erwartete Steigerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist eine signifikante Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch den Ausbau als Radschnellverbindung.

Vor der Maßnahmenplanung wurden die Vorzugstrassen zur Verfeinerung der Trassenvarianten in Segmente, bestehend aus Strecken und Knoten, unterteilt und bewertet. Die Einschätzung erfolgte anhand einer aus den Landesvorgaben abgeleiteten und abgestimmten Bewertungsmatrix[1] mit zwölf Kriterien und fünf Wertungsstufen. Anhand der Bewertung wurden die Vorzugstrassen ermittelt.

Radialen und Ringroute	Länge	davon Neubau
1. Wörth (ab Rheinbrücke) - Karlsruhe	*6,2 km*	*ohne*
2. Eggenstein-Leopoldshafen - KA	5,9 km	1,2 km
3. Bruchsal – Stutensee	20,0 km	0,9 km
4. Pfinztal – Karlsruhe	11,0 km	0,7 km
5. Ettlingen – Karlsruhe	5,6 km	1,5 km
6. Bühl – Karlsruhe	45,0 km	3,8 km
7. Ringroute Karlsruhe	25,0 km	6,9 km
gesamt	**118,7 km**	**15,0 km**

Der zum Ausbau notwendige Maßnahmenkatalog ist integraler Bestandteil der Machbarkeitsstudie. Dieser besteht aus Bau- und Markierungslösungen sowie den entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen gemäß den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg für alle Segmente einer Verbindung.

Den Abschluss der Studie bildet eine Nutzen-Kosten-Analyse als Grundlage für die Priorisierung wichtiger Lückenschlüsse und Umsetzung von Maßnahmen. Deutlich werden Potenziale insbesondere durch eine Optimierung der Reisezeiten des Radverkehrs, die bei entsprechender Verlagerung vom Kfz auf das Fahrrad eine Staureduzierung auf den parallel verlaufenden Straßen erzeugt und in den Städten Parksuchverkehre verringert.

Fallbeispiel Karlsruhe-Ettlingen:

Auf der Trasse zwischen Karlsruhe und Ettlingen pendeln von knapp 10.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen heute 1.050 mit dem Fahrrad. Mit Einrichtung einer Radschnellverbindung sind 2.600 und mehr Rad-Pendler pro Tag im Jahr 2030 vorhergesagt. Weitere Synergieeffekte ergeben sich durch die Lage der Vorzugstrassen mit ihren Start- und Zielpunkten in direkter Nähe zum Stadt- und Regionalbahnnetz.

Der Gutachter empfiehlt eine stufenweise Umsetzung der Radschnellverbindungen in Abhängigkeit der Netzbedeutung.

Nachrichtlich:

Das Land hat einen Entwurf zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg vorgelegt. Der neue § 3 sieht eine Übernahme der Baulast von Radschnellverbindungen mit einem Potenzial

[1] *Auf Grundlage der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, dem Cycling Highway Assessment Tool des EU-Interreg CHIPS Projekts und der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 des Bundes.*

ab 2.500 Fahrten pro Tag durch das Land vor. Ab 2.000 bis 2.500 Fahrten pro Tag liegt nach dem Entwurf die Baulast bei den Kreisen.