



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN
METROPOLREGION
OBERRHEIN

DS PIA 05/19
(Anlage)

Freiburg i. Br., 03.07.2019

Unser Zeichen: 5264

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstr. 19
79102 Freiburg

Planungsausschuss am 18.07.2019

TOP 2b (öffentlich)

Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“

hier: Baulastträgerschaft für Radschnellverbindungen und Schlussfolgerungen für die Region Südlicher Oberrhein

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss

- 1.1 begrüßt die Ankündigung des Landes, den Radschnellweg Freiburg – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen;
- 1.2 bittet das Land, den Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg insbesondere aufgrund seiner grenzüberschreitenden Bedeutung ebenfalls in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen;
- 1.3 beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle, auch weiterhin zusammen mit den tangierten Kommunen die Realisierung von Radschnellwegen in der Region zu unterstützen.

2. Anlass

Am 02.05.2019 hat Verkehrsminister Winfried Hermann in Stuttgart bekannt gegeben, welche Radschnellwege durch das Land vorrangig realisiert werden sollen. Neben der bereits gebauten Strecke Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart und den bereits feststehenden drei Pilotstrecken (Heidelberg – Mannheim, Heilbronn – Neckarsulm – Bad Wimpfen und Plochingen – Esslingen – Stuttgart) sollen bis zum Jahr 2025 insgesamt zehn Radschnellwege in der Baulastträgerschaft des Landes geplant, gebaut und unterhalten werden. In der Region Südlicher Oberrhein handelt es sich dabei nach derzeitigem Stand und gemäß den veröffentlichten Begleitunterlagen nur um die Strecke Freiburg – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch.

Anlage

Insgesamt wurden auf Basis von Machbarkeitsstudien und der landesweiten Potenzialanalyse 16 Korridore identifiziert, die grundsätzlich in der Baulast des Landes liegen sollen. Weitere 37 Korridore können in der Baulast der Kreise bzw. Städte und Gemeinden entstehen. Durch die Vorlage weiterer Machbarkeitsuntersuchungen oder im Rahmen des weiteren Planungsprozesses kann sich die Zuständigkeit der Strecken noch ändern. Die Auswahl der Radschnellwege in der Baulast des Landes ist, so auch der Verkehrsminister am 02.05.2019, damit noch nicht abschließend geklärt. Die Verbandsgeschäftsstelle hat bereits mit Schreiben vom 07.06.2019 klärungsbedürftige Fragen an die zuständige Abteilung des Verkehrsministeriums gerichtet. Bis zur Drucklegung dieser Sitzungsvorlage ist dazu noch keine Antwort erfolgt. Das Verkehrsministerium wird laut Aussage des Regierungspräsidiums Freiburg allerdings zeitnah einen Frage- und Antwort-Katalog veröffentlichen, in dem noch offene Fragen geklärt werden sollen.

Nach dem novellierten Straßengesetz Baden-Württemberg ist die Baulast, d. h. die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt beim Land dann gegeben, wenn der Radschnellweg eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion innehat und wenn in der Regel mit einem Verkehrspotenzial von 2.500 Radfahrten pro Tag (Prognosebelastung) außerhalb der Ortsdurchfahrten gerechnet werden kann. Für Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern liegt die Baulast innerhalb der Ortsdurchfahrten grundsätzlich bei der jeweiligen Stadt.

Eine Baulast der Kreise bzw. Städte und Gemeinden für Radschnellwege ist dann gegeben, wenn eine nahräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion vorliegt und wenn mit einer Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag (Prognosebelastung) gerechnet werden kann. Für solche Radschnellwege in Zuständigkeit der Kreise bzw. Städte und Gemeinden kann nach Aussage des Verkehrsministeriums bei Beteiligung aller Akteure mit einer Förderung durch das Land in Höhe von 87,5 % gerechnet werden. Dies ist unter der Voraussetzung möglich, dass eine Förderung des Bundes in Höhe von 75 % erfolgt. Für die übrigen Kosten bietet das Land dann die hälftige Übernahme der zusätzlichen Mittel an.

Die Verteilung der Mittel, deren Gesamthöhe offenbar noch nicht abschließend feststeht, soll nach dem Antragseingang erfolgen. Förderrichtlinien (z.B. zum Umfang der förderfähigen Kosten) oder Antragsbedingungen (z.B. zur Antragsberechtigung) konnten bisher weder vom Verkehrsministerium noch vom Regierungspräsidium verbindlich mitgeteilt werden. Auch diesbezüglich sollen weitere Informationen in dem Frage- und Antwort-Katalog enthalten sein.

2. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

Radschnellweg Freiburg – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch

Für den Radschnellweg Freiburg – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch hat das Land die Übernahme der Baulastträgerschaft angekündigt. Dies umfasst die weitere Planung, den Bau und den Unterhalt. Die Ankündigung schließt nicht den innerstädtischen Verlauf des Radschnellwegs in Freiburg mit ein, bei dem jedoch eine Förderung von bis zu 87,5 % möglich ist.

Am 25.06.2019 haben die Verbandsgeschäftsstelle, die tangierten Städte und Gemeinden sowie die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen mit dem Regierungspräsidium Freiburg das weitere Vorgehen abgestimmt. Die Stabsübergabe vom Regionalverband an das Regierungspräsidium zur Realisierung des Radschnellwegs wird im Rahmen eines Auftaktgesprächs mit Frau Regierungspräsidentin Schäfer nach der Sommerpause vollzogen. Die Kommunen sind nun gefragt, offene Fragen zu stellen und sich bei der weiteren Planung einzubringen.

Die Geschäftsstelle des Regionalverbands wird auch den weiteren Umsetzungsprozess durch das Regierungspräsidium Freiburg begleiten und zusammen mit den tangierten Kommunen die Realisierung des Radschnellwegs unterstützen (vgl. Beschlussvorschläge in Ziff. 1.1 und 1.3).

Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg

Der Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg ist derzeit nicht für eine Baulastträgerschaft des Landes vorgesehen, sondern müsste in Baulast des Kreises bzw. der Städte und Gemeinden mit einer möglichen Förderung von bis zu 87,5 % realisiert werden

Die grenzüberschreitende Bedeutung des Radschnellwegs für den Oberrheiraum wird unter anderem durch mehrere Resolutionen des Oberrheinrats (zuletzt Resolution „Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen am Oberrhein zwischen Deutschland und Frankreich“ vom 03.12.2018), durch das Verkehrspolitische Leitbild für den Oberrhein der Oberrheinkonferenz (2015), aber auch durch Artikel 16 des Aachener Vertrags (zur grenzüberschreitenden Mobilität) unterstrichen. Zudem besteht Seitens der regionalen und lokalen Akteure beiderseits des Rheins der politische Wille für eine Realisierung, die französischen Partner unterstützten den Radschnellweg ausdrücklich. Am 27.06.2019 hat sich auch der Rat des Eurodistrikts Strasbourg–Ortenau für das Projekt ausgesprochen und die grenzüberschreitende Bedeutung betont.

Entsprechend der Machbarkeitsstudie verfügt der Radschnellweg über eine hohe Umsetzungseignung. Bereits die Potenzialstudie aus dem Jahr 2016 (vgl. DS PIA 02/17) des Regionalverbands ermittelte gute Ergebnisse für diesen Korridor, obwohl das Potenzial einer Verbindung nach Strasbourg noch nicht eingerechnet worden war. Nachdem in der Machbarkeitsstudie nun auch der neue Klinikstandort in Offenburg sowie ein geplantes Gewerbegebiet in Kehl mitberücksichtigt wurden, hat sich das Potential nochmals verbessert. Ferner ist der verkehrsaufkommensstarke Streckenabschnitt Appenweier – Offenburg aus der Machbarkeitsstudie des Regionalverbands bisher vom Land nicht berücksichtigt worden.

In Anbetracht dieser gewichtigen Argumente bittet der Regionalverband Südlicher Oberrhein das Land, den Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg ebenfalls in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen. Die Geschäftsstelle wird weiterhin zusammen mit den tangierten Kommunen die Realisierung des Radschnellwegs unterstützen. (Vgl. Beschlussvorschlag in Ziff. 1.2 und 1.3)

Radschnellweg Freiburg – Umkirch/March

Für die Radschnellverbindung Freiburg – Umkirch/March wird das Land voraussichtlich trotz des sehr hohen Potenzials, von 3.300 prognostizierten Radfahrten pro Tag, keine Baulastträgerschaft übernehmen. Das Land begründet die Entscheidung damit, dass für den überwiegend auf Freiburger Stadtgebiet verlaufenden Radschnellweg keine regionale bzw. keine überregionale Bedeutung vorliege (vgl. Anlage). Die Verbindung weist jedoch unter den derzeit nicht in Baulast des Landes gelisteten Strecken die mit Abstand höchsten prognostizierten Nutzerzahlen auf und übertrifft auch die Prognosen mehrere Korridore, für die das Land die Übernahme der Baulastträgerschaft angekündigt hat. Am 09.07.2019 wird mit den tangierten Kommunen ein Abstimmungsgespräch stattfinden.

Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

Mit 2.000 prognostizierten Radfahrten pro Tag ist die Strecke Offenburg – Gengenbach ein Radschnellweg, der mit einer Förderung von bis zu 87,5 % rechnen kann. Am 12.07.2019 wird mit den tangierten Kommunen ein Abstimmungsgespräch stattfinden.

Radschnellweg Offenburg – Friesenheim – Lahr

Für die Verbindung der Strecke Offenburg – Friesenheim – Lahr sehen die Gemeinde Friesenheim und die Gemeinde Hohberg gegenwärtig keinen Bedarf. Mit 2.000 prognostizierten Radfahrten pro Tag könnte der Radschnellweg mit einer Förderung von bis zu 87,5 % rechnen. Aufgrund der fehlenden lokalpolitischen Bereitschaft für eine Realisierung, ist ein Abstimmungstermin entbehrlich.

IMPULSVERANSTALTUNG

RADSCHNELLEVERBINDUNGEN

Zuständigkeiten, Finanzierung und Kommunikation
von Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

VORAUSSICHTLICHE BAULAST

RADSCHNELLVERBINDUNGEN

BADEN-WÜRTTEMBERG



- Radschnellverbindung – vrsl. Baulast Land*
- Radschnellverbindung – vrsl. Baulast Kreis / Kommune*
- Pilotvorhaben des Landes
- Kommunales Pioniervorhaben



*Prüfung der Baulast gem. Straßengesetz Baden-Württemberg auf Basis der vorliegenden Kenntnisse. Die Baulast kann sich bei weiterem Kenntnisgewinn ändern (z. B. durch Machbarkeitsstudien oder im weiteren Planungsverfahren). Eine Verpflichtung zu Planung und Bau resultiert daraus nicht.

Voraussichtliche Baulast Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Regierungsbezirk Stuttgart

STAND: 29.4.2019

	Relation aus Potenzialanalyse	Abschnitte (zentrale Orte)	Potenzial (NutzerInnen pro 24h)	Baulast Land (außerorts)	weitere Baulasten Innerorts (> 30.000 Ew)	Bemerkung
RPS	Heilbronn - Neckarsulm - Bad Wimpfen	Heilbronn - Neckarsulm - Bad Wimpfen	2.900	ja	Heilbronn	Pilotstrecke (Mobilitätspakt) in Planung
RPS	Stuttgart - Esslingen - Plochingen	Stuttgart - Esslingen - Plochingen	4.000	ja	Stuttgart Esslingen Plochingen	Pilotstrecke, Planungsaufnahme durch das Land vorgesehen
RPS	Stuttgart - Kornwestheim - Ludwigsburg (Eglosheim)	Stuttgart - Kornwestheim	9.700	ja	Stuttgart Kornwestheim Ludwigsburg	überwiegend kommunales Planungs- interesse (nur kurze freie Strecke)
RPS	Stuttgart - Kornwestheim - Ludwigsburg (Eglosheim)	Kornwestheim - Ludwigsburg	8.350	ja	Kornwestheim Ludwigsburg	überwiegend kommunales Planungs- interesse (nur kurze freie Strecke)
RPS	Stuttgart - (Degerloch - Sillenbuch - Heumaden) - Ostfildern	Stuttgart - Ostfildern	> 2.500	ja	Stuttgart Ostfildern	überwiegend kommunales Planungs- interesse (nur kurze freie Strecke)
RPS	Stuttgart - Fellbach - Waiblingen	Stuttgart - Fellbach	< 2.500	nein	Stuttgart Fellbach	
RPS	Stuttgart - Fellbach - Waiblingen	Fellbach - Waiblingen	< 2.500	nein	Fellbach Waiblingen	
RPS	Stuttgart - Schmiden	Stuttgart - Fellbach (Schmiden)	< 2.500	nein	Stuttgart Fellbach	
RPS	Stuttgart - Fellbach - Geradstetten (nicht ermittelt: Geradstetten - Schorndorf)	Stuttgart - Fellbach	< 2.500	nein	Stuttgart Fellbach	
RPS	Stuttgart - Fellbach - Geradstetten (nicht ermittelt: Geradstetten - Schorndorf)	Fellbach - Weinstadt	< 2.500	nein	Fellbach	
RPS	Stuttgart - (Bad Cannstatt - Neckarvorstadt - Feuerbach - Weilimdorf) - Gerlingen	Stuttgart - Gerlingen	< 2.500	nein	Stuttgart	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPS	Stuttgart - Feuerbach - Gerlingen	Stuttgart - Feuerbach- Gerlingen	< 2.500	nein	Stuttgart	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPS	Stuttgart - Denkendorf - Kirchheim u.T.	Stuttgart - Kirchheim u.T.	< 2.500	nein	Stuttgart Kirchheim u. T.	
RPS	Stuttgart - Leinfelden-Echterdingen - Fildesstadt	Stuttgart - Leinfelden-Echterdingen	< 2.500	nein	Stuttgart Leinfelden- Echterdingen	

RPS	Stuttgart - Leinfelden-Echterdingen - Fildesstadt	Leinfelden-Echterdingen - Filderstadt	< 2.500	nein	Leinfelden-Echterdingen Filderstadt	
RPS	Stuttgart - Böblingen	Stuttgart - Böblingen	2.000	nein	Stuttgart Böblingen	Pionievorhaben: Radschnellweg wird durch LKR realisiert
RPS	Ebersbach - Göppingen- Geißlingen	Göppingen- Geißlingen	2.000	nein	Göppingen	
RPS	Ebersbach - Göppingen- Geißlingen	Göppingen- Donzdorf	2.000	nein	Göppingen	
RPS	Böblingen - Herrenberg	Böblingen - Herrenberg	2.000	nein	Böblingen Herrenberg	
RPS	Weil im Schönbuch - Renningen	Weil im Schönbuch - Renningen	2.000	nein		keine regionale/überregionale Bedeutung
RPS	Weil der Stadt - Korntal - Münchingen	Weil der Stadt - Leonberg	2.000	nein	Leonberg	
RPS	Weil der Stadt - Korntal - Münchingen	Leonberg - Dietzingen	2.000	nein	Leonberg	
RPS	Reutlingen -Metzingen - Bad Urach	Reutlingen -Metzingen - Bad Urach	1.200	nein	Reutlingen Bad Urach	

Voraussichtliche Baulast Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Regierungsbezirk Karlsruhe

STAND: 29.4.2019

	Relation aus Potenzialanalyse	Abschnitte (zentrale Orte)	Potenzial (NutzerInnen pro 24h)	Baulast Land (außerorts)	weitere Baulasten Innerorts (> 30.000 Ew)	Bemerkung
RPK	Mannheim - Heidelberg	Mannheim - Ladenburg	2.500	ja	Mannheim	Pilotprojekt (Verbindungsfunktion großräumig (zwei Oberzentren)) in Planung
RPK	Mannheim - Heidelberg	Ladenburg - Heidelberg	2.500	ja	Heidelberg	Pilotprojekt (Verbindungsfunktion großräumig (zwei Oberzentren)) in Planung
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Ettlingen	Karlsruhe - Ettlingen	8.300	ja	Karlsruhe Ettlingen	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Rastatt - Bühl	Karlsruhe - Rastatt	3.000	ja	Karlsruhe Rastatt	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen bis Rastatt (via Ettlingen) vorgesehen
RPK	Heidelberg - Eppelheim - Schwetzingen	Heidelberg - Schwetzingen	2.900 - 4.000	ja	Heidelberg	
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Stutensee - Bruchsal	Karlsruhe - Stutensee	3.200	ja	Karlsruhe	
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Stutensee - Bruchsal	Stutensee - Bruchsal	1.400	nein	Bruchsal	
RPK	Mannheim - Viernheim - Weinheim	Mannheim - Viernheim	2.200	nein	Mannheim Viernheim Weinheim	
RPK	Heidelberg - Leimen - Wiesloch - Bruchsal	Heidelberg - Leimen	2.700	ja	Heidelberg	
RPK	Heidelberg - Leimen - Wiesloch - Bruchsal	Leimen - Wiesloch	1.700	nein	Wiesloch	
RPK	Heidelberg - Leimen - Wiesloch - Bruchsal	Wiesloch - Bruchsal	500	nein	Wiesloch	
RPK	Mannheim - Viernheim - Weinheim	Viernheim - Weinheim	2.600	ja	Viernheim Weinheim	Landesgrenzenüberschreitende Verbindung (Rheinland- Pfalz), überwiegend kommunales Planungsinteresse (nur kurze freie Strecke)

RPK	Mannheim - Ludwigshafen-Oggersheim	Mannheim - Ludwigshafen	> 2.500	ja (bis LG)	Mannheim Ludwigshafen	grenzüberschreitende Relation, Abstimmungen erforderlich, nur 300 m in Baden-Württemberg, überwiegend kommunales Planungsinteresse
RPK	Mannheim (Hbf) - Schwetzingen - Walldorf - Wiesloch	Mannheim (Hbf) - Schwetzingen	> 2.500	ja	Mannheim	
RPK	Mannheim (Hbf) - Schwetzingen - Walldorf Wiesloch	Schwetzingen - Walldorf	< 2.500	nein	Walldorf	
RPK	Mannheim (Hbf) - Schwetzingen - Walldorf - Wiesloch	Walldorf - Wiesloch	> 2.500	ja	Walldorf Wiesloch	überwiegend kommunales Planungsinteresse (nur kurze freie Strecke)
RPK	Ringroute Karlsruhe	Ringroute Karlsruhe	1200 - 3700	nein	Karlsruhe	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPK	Heidelberg - Weinheim - Laudenbach (nicht ermittelt: Laudenbach - Darmstadt)	Heidelberg - Weinheim	1.100 - 2.100	nein	Heidelberg	
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Rastatt - Bühl	Baden-Baden - Bühl	2.000	nein	Baden-Baden	
RPK	Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen (Enz)	Mühlacker - Vaihingen (Enz)	1.800	nein		
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Leopoldshafen/KIT Nord	Nordstadt - Karlsruhe - Leopoldshafen/KIT Nord	1.100	nein	Karlsruhe	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPK	Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen (Enz)	Pforzheim - Mühlacker	1.000	nein	Pforzheim	
RPK	Nordstadt - Karlsruhe - Durlach - Pfinztal / Söllingen	Karlsruhe - Pfinztal	380	nein	Karlsruhe	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPK	BUGA-Trasse: Stadtring - BUGA-Gelände - Vogelstang - Käfertal	Stadtring - BUGA-Gelände - Vogelstang - Käfertal	innerorts	nein	Mannheim	innerörtliche Strecke

Voraussichtliche Baulast Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Regierungsbezirk Tübingen

STAND: 29.4.2019

	Relation aus Potenzialanalyse	Abschnitte (zentrale Orte)	Potenzial (NutzerInnen pro 24h)	Baulast Land (außerorts)	weitere Baulasten Innerorts (> 30.000 Ew)	Bemerkung
RPT	Friedrichshafen - Meckenbeuren - Ravensburg - Weingarten	Ravensburg - Weingarten	6.300	ja	Ravensburg	überwiegend kommunales Planungs- interesse (nur kurze freie Strecke)
RPT	Friedrichshafen - Meckenbeuren - Ravensburg - Weingarten	Friedrichshafen - Ravensburg	1.800	nein	Friedrichshafen Ravensburg	
RPT	Tübingen - Rottenburg a.N.	Tübingen - Rottenburg a.N.	< 2.500	nein	Tübingen Rottenburg a. N.	
RPT	Tübingen - Reutlingen - Pfullingen - (Lichtenstein)	Tübingen - Reutlingen	1.800	nein	Tübingen Reutlingen	Verdachtsstrecke (Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist abzuwarten)
RPT	Tübingen - Reutlingen - Pfullingen - (Lichtenstein)	Reutlingen - Pfullingen	1.800	nein	Reutlingen	

Voraussichtliche Baulast Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Regierungsbezirk Freiburg

STAND: 29.4.2019

	Relation aus Potenzialanalyse	Abschnitte (zentrale Orte)	Potenzial (NutzerInnen pro 24h)	Baulast Land (außerorts)	weitere Baulasten Innerorts (> 30.000 Ew)	Bemerkung
RPF	Freiburg - Gundelfingen - Waldkirch - Gutach	Freiburg - Denzlingen	3.100 - 8.600	ja	Freiburg	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen
RPF	Freiburg - Gundelfingen - Waldkirch - Gutach	Denzlingen - Waldkirch	2.800	ja	Freiburg	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen
RPF	Freiburg - Gundelfingen - Emmendingen - Herbolzheim	Freiburg - Denzlingen	5.100 - 8.600	ja	Freiburg	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen
RPF	Freiburg - Gundelfingen - Emmendingen - Herbolzheim	Denzlingen - Emmendingen	3.100	ja	Freiburg	Planungsaufnahme durch das Land in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen
RPF	Freiburg - Umkirch - March	Freiburg - Umkirch - March	3.300	nein	Freiburg	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPF	Freiburg - Kirchzarten	Freiburg - Kirchzarten	< 2.500	nein	Freiburg LKR	
RPF	Konstanz - Allensbach	Konstanz - Allensbach	< 2.500	nein	Konstanz	keine regionale/überregionale Bedeutung
RPF	Freiburg - Bad Krozingen	Freiburg - Bad Krozingen	< 2.500	nein	Freiburg	
RPF	Offenburg - Kehl - Straßburg	Offenburg - Kehl	2.000	nein	Offenbrug Kehl	
RPF	Offenburg - Kehl - Straßburg	Kehl - Straßburg	2.000- 2.500	nein	Kehl Straßburg	grenzüberschreitende Relation, Abstimmungen erforderlich
RPF	Offenburg - Friesenheim - Lahr	Offenburg - Lahr	2.000	nein	Offenburg Lahr	
RPF	Offenburg - Gengenbach	Offenburg - Gengenbach	2.000	nein	Offenburg	
RPF	Lörrach-Schopfheim - (Zell i.W.)	Lörrach-Schopfheim	1.800	nein	Lörrach	
RPF	Grenzach-Wyhlen - Rheinfelder - (Schwörstadt)	Grenzach-Wyhlen - Rheinfelder - (Schwörstadt)	1.800	nein	Grenzach- Wyhlen (Schwörstadt)	

RPF	Nordstadt - Karlsruhe - Rastatt - Bühl	Rastatt - Baden-Baden	1.800	nein	Rastatt Baden-Baden	
RPF	Weil am Rhein - Efringen-Kirchen (nicht ermittelt: Efringen-Kirchen - Schliengen)	Weil am Rhein - Efringen-Kirchen	1.600	nein		vorbehaltlich der Ergebnisse einer Machbarkeitstudie grenzüberschreitende Verbindung Basel - Weil am Rhein in der Baulast des Landes möglich