



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 04/20

Freiburg i. Br., 29.01.2020

Unser Zeichen: 5264, 52640

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 13.02.2020

TOP 6 (öffentlich)
Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“
hier: Aktueller Sachstand und Ausblick

1. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss

- 1.1 nimmt den dargelegten Sachstandsbericht der Verbandsgeschäftsstelle zum Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ zur Kenntnis;
- 1.2 beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle, den Realisierungsprozess bei den auf den Weg gebrachten Radschnellwegen weiterhin aktiv zu unterstützen;
- 1.3 beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle, auf Grundlage von Machbarkeitsstudien weitere Projekte in der Region zu initiieren. Hierfür soll das Interesse bei den Städten und Gemeinden abgefragt, die mögliche Förderung mit dem Land abgestimmt und die Vergabe von Aufträgen vorbereitet werden.

2. Anlass

Die Verbandsgeschäftsstelle hat den Planungsausschuss zuletzt am 18.07.2019 über den Sachstand des Projekts „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ sowie über die zu diesem Zeitpunkt bereits für die Region ableitbaren Schlussfolgerungen informiert. Im Rahmen dessen begrüßte das Gremium die Ankündigung des Landes, den Radschnellweg Freiburg – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen (vgl. Ziff. 3) und bat das Regierungspräsidium mit der Planung baldmöglichst zu beginnen. Zudem wurde das Land in gleicher Sitzung gebeten, den Radschnellweg Offenburg – Appenweiler/Willstätt – Kehl – Strasbourg (vgl. Ziff. 3 und 4) insbesondere aufgrund seiner grenzüberschreitenden Bedeutung in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen. Ferner wurde die Geschäftsstelle beauftragt, auch weiterhin zusammen mit den tangierten Kommunen die Realisierung von Radschnellwegen in der Region zu unterstützen, wie die Schließung der „Radschnellwegelücke“ zwischen Lahr und Emmendingen unter besonderer Berücksichtigung des Europaparks in Rust (vgl. Ziff. 4).

Die Erkenntnisse aus den nachfolgend geführten Abstimmungsgesprächen mit den tangierten Gebietskörperschaften und dem Land, der damit einhergehende Abschluss der Vorarbeiten mit der teilweise bereits erfolgten Übergabe der Radschnellwege an die künftigen Baulastträger sowie die Erstinformation der neuen Gremienmitglieder geben Anlass, über den aktuellen Sachstand zu informieren sowie über die künftigen Aktivitäten des Regionalverbands erneut zu beraten.

3. Bisherige Aktivitäten zu Radschnellwegen

Der Regionalverband verfolgt das Ziel, die Mobilität in der Region Südlicher Oberrhein nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Mit der bereits 2016 begonnenen Planung von überörtlichen Radschnellwegen soll der Radverkehr in der Region auch für größere Entfernungen an Attraktivität gewinnen. Hierbei werden folgende Qualitätsstandards zugrunde gelegt:

- Radschnellwege verlaufen geradlinig, ohne enge Kurven sowie getrennt vom Kfz- und Fußverkehr.
- Sie weisen keine ungesicherten Querungen und idealerweise keine größere Steigungen auf.
- Die Fahrbahn besteht aus einer witterungsunabhängigen Oberfläche und ist mindestens vier Meter breit, um einen Zweirichtungsverkehr sowie sicheres Überholen zu ermöglichen.
- Sie werden das ganze Jahr hindurch regelmäßig gereinigt und verfügen über eine wegweisende Beschilderung sowie Beleuchtung.

Somit kann unter Vermeidung von Störsituationen gewährleistet werden, dass gleichbleibende Reisegeschwindigkeiten von mindestens 20 Stundenkilometern erreicht werden. Durch die Attraktivität dieses neuartigen und innovativen Infrastrukturelements werden – auch im Zusammenspiel mit dem mittlerweile großen Angebot an E-Bikes und Pedelecs – neue Nutzergruppen, insbesondere Berufspendler, angesprochen. Damit kann der Radverkehrsanteil insgesamt gesteigert werden. Dies führt wiederum im Allgemeinen zu folgenden Positiveffekten:

- Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (Staureduzierung an Pendlerstrecken) und damit ggf. Reduzierung von Infrastrukturkosten.
- Senkung von Betriebskosten (Einsparungen bei Kraftstoffen).
- Verminderung der CO₂-, NO_x- und Feinstaubemissionen (Klimaschutz).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entkoppelung des Radverkehrs von anderen Verkehrsinfrastrukturen.
- Senkung der allgemeinen Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes der Nutzer aufgrund regelmäßiger Bewegung.

Um einschätzen zu können, ob in der Region Südlicher Oberrhein hinreichende Potenziale für die Planung von Radschnellwegen vorhanden sind, hat der Regionalverband entsprechend dem Beschluss des Planungsausschusses vom 28.04.2016 eine Bietergemeinschaft aus externen Fachgutachtern damit beauftragt, eine **Potenzialanalyse „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“** zu erarbeiten. Mit dieser wurden insgesamt 17 Korridore untersucht, von denen sieben als Vorzugskorridore identifiziert wurden.

DS PIA 10/16

Auf Basis der Ergebnisse wurden entsprechend den Beschlüssen des Planungsausschusses vom 25.01.2017, 18.05.2017 und 26.04.2018 für bisher **fünf** Korridore vertiefende **Machbarkeitsstudien** in Auftrag gegeben. Ziel der Studien war es insbesondere, umsetzungsfähige Varianten mit detaillierten Trassenbeschreibungen zu entwickeln. Die folgenden Korridore wurden mit fachlicher Begleitung von vierteljährlich tagenden Steuerungsgruppen¹ auf die Machbarkeit von Radschnellwegen untersucht:

DS PIA 02/17,
DS PIA 07/17,
DS PIA 05/18

- Freiburg – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch
- Freiburg – Umkirch/March
- Offenburg – Friesenheim – Lahr
- Offenburg – Gengenbach
- Offenburg – Appenweiler/Willstätt – Kehl – Strasbourg

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien wurden dem Planungsausschuss am 26.04.2018 (Raum Offenburg), 21.06.2018 (Raum Freiburg) und 18.07.2019 (Grenzüberschreitender Radschnellweg) vorgestellt. Die Machbarkeitsstudien sind – wie auch die Potenzialanalyse (s. o.) – auf der Internetseite des Regionalverbands unter www.rvso.de/rsw abrufbar. Die Machbarkeitsstudien zeigen, dass auf allen fünf untersuchten Strecken die vom Land Baden-Württemberg vorgegebenen Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen weitgehend umsetzbar sind und die Realisierung auch technisch machbar ist. Dass die Realisierung auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll ist, belegen die für alle fünf Strecken errechneten positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisse.

DS PIA 04/18,
DS PIA 07/18
DS PIA 04/19

¹ Neben den tangierten Gebietskörperschaften (Städte und Gemeinden, Eurométropole Strasbourg, Landkreise, Département Bas-Rhin) waren auch das Regierungspräsidium Freiburg, der Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau, die ADEUS (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise), die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein, die Handwerkskammer Freiburg, der Hafen Strasbourg, die Deutsche Bahn, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club sowie der Verkehrsclub Deutschland in Steuerungsgruppen eingebunden.

Die Erstellung aller Machbarkeitsstudien wurde mit Landesmitteln in Höhe von 80 % unterstützt. In der am 12.01.2016 von der Landesregierung verabschiedeten RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist unter anderem das konkrete Ziel verankert, bis zum Jahr 2025 landesweit zehn Radschnellverbindungen in der Baulastträgerschaft des Landes zu realisieren.

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.

Dagegen ist entsprechend den Vorgaben des Landes für Radschnellwege die **Baulast der Kreise** 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. Nach Aussage des Verkehrsministeriums kann hier mit einer Förderung durch den Bund und das Land in Höhe von bis zu 87,5 % gerechnet werden.

Am 02.05.2019 hat Verkehrsminister Winfried Hermann in Stuttgart bekannt gegeben, welche Radschnellwege in der Baulastträgerschaft des Landes realisiert werden sollen. In der Region Südlicher Oberrhein handelt es sich dabei nach derzeitigem Stand um die Strecke von Freiburg über Gundelfingen und Denzlingen nach Emmendingen und Waldkirch. Im Nachgang hat die Geschäftsstelle Gespräche mit den Projektpartnern der untersuchten Radschnellwege geführt, bei denen das weitere Vorgehen sowie die künftige Baulastträgerschaft besprochen wurden (s. Ziff. 4)

4. Aktueller Sachstand

Radschnellweg Freiburg – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch

Die Städte und Gemeinden entlang des rund 26 km langen Radschnellwegs hatten mit dem Regionalverband bereits am 11.07.2018 eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, in der der gemeinsame Wille dokumentiert wurde, die Realisierung des Radschnellwegs zeitnah voranzubringen. Zur Finanzierung von Planungs- und Baukosten sollten Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene eingeworben werden und die Projektpartner sicherten mit der Absichtserklärung die Bereitschaft zu, den weiteren Prozess positiv zu begleiten und zu unterstützen.

Mit der Ankündigung des Landes die Baulastträgerschaft für den Radschnellweg zu übernehmen (vgl. Ziff. 3), wurden die überaus positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und die Bemühungen aller am Prozess Beteiligten zwischenzeitlich honoriert. Die Übernahme der Baulastträgerschaft 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 fand in der Geschäftsstelle des Regionalverbands ein gemeinsames Abstimmungsgespräch mit den tangierten Städten und Gemeinden, den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie dem Regierungspräsidium Freiburg statt, bei dem das weitere Vorgehen abgestimmt wurde. Nachfolgend fand am 11.10.2019 unter der Leitung von Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer ein Auftaktgespräch statt, in dessen Rahmen die **Stabübergabe** vom Regionalverband an das Regierungspräsidium Freiburg **erfolgte**. Die Vorarbeiten durch den Regionalverband sind damit abgeschlossen. Das Regierungspräsidium beabsichtigt jedoch die Mitglieder aus der Steuerungsgruppe (vgl. Ziff. 3) und somit auch den Regionalverband weiterhin aktiv in den Prozess miteinzubinden (vgl. Ziff. 5).

Radschnellweg Freiburg – Umkirch/March

Für die etwa 7 bis 9 km lange Radschnellverbindung wurde ebenfalls am 11.07.2018 von den beiden Gemeinden Umkirch und March, der Stadt Freiburg sowie dem Regionalverband eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet.

Trotz eines sehr hohen Potenzials ist die zweite Radschnellverbindung im Raum Freiburg nach den bisherigen Ankündigungen des Landesverkehrsministeriums nicht für die Baulastträgerschaft des Landes vorgesehen. Das Land begründet die Entscheidung damit, dass für den überwiegend auf Freiburger Stadtgebiet verlaufenden Radschnellweg keine regionale bzw. keine überregionale Bedeutung vorliegen würde. Eine Förderung von bis zu 87,5 % durch den Bund und das Land wird jedoch in Aussicht gestellt.

Am 09.07.2019 fand ein gemeinsames Abstimmungsgespräch zwischen den tangierten Kommunen, dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und dem Regionalverband statt, bei dem das weitere Vorgehen diskutiert wurde. Trotz der Absage des Landes bezüglich der Übernahme der Baulastträgerschaft wurde der Radschnellweg von den Beteiligten weiterhin als insgesamt sehr positiv und umsetzungsfähig beurteilt. Für die Projektpartner stellt sich aktuell die Frage, ob und inwieweit der Radschnellweg womöglich Richtung Breisach verlängert werden könnte. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein ist daher mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald im Gespräch, wie der Korridor realisiert und zudem auf Grundlage einer **weiteren Machbarkeitsstudie** noch erweitert werden kann (vgl. Ziff. 5). Bereits positiv zu werten ist, dass das Thema Radschnellwege bereits Eingang in die Fortschreibungsabsichten des Landkreises hinsichtlich seines Radwegeprogramms gefunden hat (vgl. Drucksache 93/2019 des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Umwelt des Kreistags Breisgau-Hochschwarzwald vom 03.12.2019).

Radschnellweg Offenburg – Friesenheim – Lahr

Für einen Radschnellweg auf der Strecke Offenburg – Friesenheim – Lahr haben die tangierten Gemeinden Friesenheim und Hohberg bei den geführten Gesprächen **keinen Bedarf** gesehen. Entsprechend der derzeitigen Fördermöglichkeiten könnte der rund 20 km lange Radschnellweg aufgrund seines Potenzials mit einem Zuschuss von bis zu 87,5 % rechnen. Der Regionalverband behält die untersuchte Verbindung im Blick und bleibt mit den Gemeinden im Gespräch.

Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

Die tangierten Städte und Gemeinden haben – analog zu denen im Raum Freiburg (s. o.) – am 26.04.2018 eine Absichtserklärung zu dem rund 11 km langen Radschnellweg von Offenburg nach Gengenbach unterzeichnet.

Zum Bedauern der Projektpartner wurde der Radschnellwege jedoch nicht in die Baulastträgerschaft des Landes übernommen. Mit den prognostizierten Potenzialen kann die Strecke Offenburg – Gengenbach laut Land allerdings mit einer Förderung von bis zu 87,5 % rechnen.

Am 12.07.2019 fand mit den Kommunen, dem Landratsamt Ortenaukreis sowie dem Regierungspräsidium Freiburg ein gemeinsames Abstimmungsgespräch zum weiteren Vorgehen statt. Im Nachgang zu diesem Gespräch hat sich das Landratsamt bereiterklärt, die Baulastträgerschaft sowie die künftige Federführung bei dem Projekt zu übernehmen. Seitens der Kreisverwaltung bestehe ein starkes Interesse an der Realisierung des Projekts. Dabei handele es sich bisher zunächst um eine Grundsatzentscheidung auf Arbeitsebene. Die politischen Gremien müssten in diesem Zusammenhang zunächst noch beteiligt werden, was im Lauf des Jahres 2020 erfolgen solle.

Momentan erfolgt anhand eines vom Kreis eingereichten Förderantrags die Prüfung der Förderfähigkeit des Projektes. Die Prüfung liegt aktuell beim Regierungspräsidium Freiburg und wird danach an das Land und den Bund weitergegeben. Damit ist auch bei diesem Projekt die **Stabübergabe erfolgt**.

Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg

Die Radschnellverbindung zwischen Offenburg, Appenweier/Willstätt, Kehl und Strasbourg mit einer Gesamtlänge von rund 30 km verfügt neben der grenzüberschreitenden Bedeutung und dem politischen Willen für eine Realisierung beidseits des Rheins auch über ein hohes Nutzerpotenzial. Dennoch ist die Radschnellverbindung nach den bisherigen Ankündigungen des Landesverkehrsministeriums nicht für die Baulastträgerschaft des Landes vorgesehen (vgl. Ziff. 3). Daher baten die Gremienmitglieder des Planungsausschusses am 18.07.2019 das Land, den Radschnellweg Offenburg – Appenweier/Willstätt – Kehl – Strasbourg ebenfalls in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen (vgl. Ziff. 2). Entsprechend diesem Beschluss ist die Verbandsgeschäftsstelle erneut auf das Land zugegangen.

DS PIA 05/19

Am 21.08.2019 fand ein Gespräch mit Vertretern des Verkehrsministeriums in Stuttgart statt. Bei diesem Gespräch zog sich das Ministerium auf formale Vorgaben zurück und erklärte, dass der Radschnellweg hinsichtlich der Förderung nicht in die Systematik des Straßengesetzes (vgl. Ziff. 3) hineinpassen würde. Die berührten Städte und Gemeinden, der Ortenaukreis, der Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau, der Hafen Strasbourg sowie der Regionalverband Südlicher Oberrhein unterzeichneten in der Folge am 22.10.2019 eine gemeinsame Absichtserklärung, die als Signal an das Land dienen soll, dass die Raumschaft voll und ganz hinter der Umsetzung dieses Radschnellwegs steht. Durch Einholung der Unterschriften der terminlich verhinderten Projektpartner konnte die Absichtserklärung Ende November komplimentiert werden.

Mit Schreiben vom 05.12.2019 haben der Regionalverband und der Ortenaukreis Landesverkehrsminister Hermann auf Basis der Absichtserklärung erneut darum gebeten, den grenzüberschreitenden Radschnellweg in die Baulastträgerschaft des Landes mitaufzunehmen. Mit Rückantwort vom 23.01.2019 teilt das Ministerium mit, dass „eine deutsch-französische Radschnellverbindung, die Strasbourg, Kehl und Offenburg miteinander verbindet, (...) ein Leuchtturmprojekt im Sinne der nachhaltigen Mobilität“ wäre. Ferner werden der Regionalverband und der Ortenaukreis sowie das vom Regionalverband beauftragte Planungsbüro zu einem **erneuten Fachgespräch** mit dem Ministerium eingeladen, „(...) um die noch offenen Fragen der Baulastträgerschaft zu klären (...)“. Der Regionalverband steht zum Zeitpunkt der Druckfassung zwecks Terminfindung mit den Beteiligten im Austausch und wird in der Sitzung den aktuellen Sachstand mündlich darstellen.

5. Fazit und Ausblick

Durch die frühzeitige Befassung mit dem Thema Radschnellwege beginnend im Jahr 2016, ist es dem Regionalverband Südlicher Oberrhein gelungen, seinem politischen Selbstverständnis als Impulsgeber für die Region nachzukommen. Die in Auftrag gegebene Potenzialstudie sowie die fünf bisherigen Machbarkeitsstudien haben den Beweis erbracht, dass innerhalb der Region Südlicher Oberrhein aber auch im angrenzenden Verflechtungsraum ein sehr hohes Potenzial für die Realisierung von Radschnellwegen besteht. Die gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisse der fünf näher untersuchten Radschnellwegetrassen sprechen eindeutig für eine Realisierung. Hierfür sind durch die nun abgeschlossenen Vorarbeiten des Regionalverbands und die teilweise bereits erfolgte Übergabe an die künftigen Baulastträger die wesentlichen Weichen gestellt worden.

An dieser Stelle gilt der Dank nochmals allen Mitgliedern der Steuerungsgruppen sowie den beauftragten Planungsbüros für die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit. Zudem wünscht der Regionalverband dem Regierungspräsidium Freiburg, den Landratsämtern sowie den Städten und Gemeinden, dass sie zeitnah die weiteren Planungsschritte angehen können und sichert ihnen zu, sie im weiteren Realisierungsprozess zu unterstützen (s. Beschlussziff. 1.2).

Neben den bereits im Rahmen von Machbarkeitsstudien untersuchten Radschnellwegen hatte die Potenzialstudie weitere Vorzugskorridore identifiziert, die aufgrund der zu erwartenden Potenziale sich für eine vertiefte Untersuchung besonders eignen. Zudem wurde dem Regionalverband in jüngster Zeit von Seiten des Gremiums (vgl. DS PIA 06/19) sowie von Seiten der Städte und Gemeinden der Wunsch entgegengetragen, weitere Machbarkeitsstudien anzustoßen. Insbesondere handelt es sich um die Korridore

- (Offenburg –) Appenweier – Renchen – Achern – Regionsgrenze/Bühl,
- Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen,
- Freiburg – Kirchzarten bzw. Dreisamtal,
- Freiburg – Bad Krozingen – Heitersheim – Müllheim bzw. Markgräflerland sowie
- (Freiburg –) Umkirch/March – Breisach,

die gemeinsam mit den unter Ziff. 3 aufgeführten Verbindungen ein durchgängiges Radschnellwegenetz der Region bilden könnten.

Bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien wird voraussichtlich weiterhin mit Landesmitteln in Höhe von 80 % zu rechnen sein. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, dass die Verbandsgeschäftsstelle im ersten Halbjahr 2020 das Interesse bei den Städten und Gemeinden abfragt, um auf der Grundlage von weiteren Machbarkeitsstudien zusätzliche Radschnellwege in der Region anzustoßen (s. Beschlussziff. 1.3). Parallel soll die mögliche Förderung der Erstellung von Machbarkeitsstudien insbesondere zu den o. g. Verbindungen mit dem Land abgestimmt werden. Darüber hinaus soll die Vergabe von Aufträgen zur Erstellung von Machbarkeitsstudien insbesondere für die o. g. Verbindungen vorbereitet werden. Die Verbandsgeschäftsstelle wird das Gremium zwecks Beratung nach Rückmeldung der Städte und Gemeinden erneut informieren.