



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN
METROPOLREGION
OBERRHEIN

DS PIA 02/17
(Anlage)

Freiburg i. Br., 12.01.2017

Unser Zeichen: 5264

Planungsausschuss am 25.01.2017

TOP 2 (öffentlich)

Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“

hier: Ergebnisse der Potenzialstudie und Ausschreibung einer Machbarkeitsstudie

- Referenten:
- Gernot Steinberg, geschäftsführender Partner der Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
 - Martin Tönnies, allgemeiner Stellvertreter der Regionaldirektorin des Regionalverbands Ruhr

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag

1.1 Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle, eine Machbarkeitsstudie „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ für folgende Korridore auszuschreiben:

- Freiburg – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch
- Freiburg – Umkirch – March
- Offenburg- Friesenheim – Lahr
- Offenburg – Gengenbach

- 1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet den Landesverkehrsminister die Erstellung einer „Machbarkeitsstudie Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ für die in Ziff. 1.1 genannten Korridore mit einem Landeszuschuss von 80 % zu ermöglichen.
- 1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet die Landesregierung sowie die Mitglieder des Landtags von Baden-Württemberg, die Straßenbaulast für Radschnellverbindungen – entsprechend den neuen straßenrechtlichen Regelungen des Landes Nordrhein-Westfalen – durch eine Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg in die Verantwortung des Landes zu übernehmen.
- 1.4 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bittet die kommunalen Landesverbände Baden-Württembergs das Votum zu Ziff. 1.3 tatkräftig zu unterstützen.

2. Anlass

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat entsprechend dem Beschluss des Planungsausschusses vom 28.04.2016 die Bietergemeinschaft bestehend aus der Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation und dem Planungsbüro VIA eG beauftragt, eine Potenzialanalyse „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ zum Festpreis von 9.900 Euro zu erarbeiten.

(DS PIA 10/16)

Mit dieser *Potenzialstudie* sollte geklärt werden, ob hinreichende Potenziale (wie Pendlerverflechtungen, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, Schul- und Hochschulstandorte usw.) für die Entwicklung von Radschnellverbindungen innerhalb der Region vorhanden sind (zu den Ergebnissen s. Ziff. 3). Inhalt der jetzt zur Ausschreibung vorgeschlagenen *Machbarkeitsstudie* für vier Korridore sind insbesondere die Entwicklung umsetzungsfähiger Varianten mit detaillierten Trassenbeschreibungen einschließlich Querungen und Kreuzungen und anderen Infrastrukturen sowie die städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Einbindung.

2.1 Radverkehrspolitik auf Bundes- und Landesebene

Die Auftragsvergabe erfolgte vor der gesellschaftlichen Herausforderung, steigende Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Lärm und CO₂-Emissionen zu befriedigen, sowie der verkehrspolitischen Erkenntnis, dass nachhaltige Mobilitätskonzepte im Zusammenhang mit der Entwicklung nachhaltiger Siedlungsstrukturen zu betrachten sind (vgl. LEP PS 4.1.1, § 3 ÖPNVG, PS 4.1.0 Regionalplan Südlicher Oberrhein i. d. F. vom 08.12.2016).

Gemäß dem nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) soll der Fahrradverkehr als Gesamtsystem kontinuierlich gestärkt werden. In dem im August 2016 veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan 2030 werden erstmalig Radschnellwege thematisiert. Zwischenzeitlich hat der Bund angekündigt, dass er voraussichtlich ab 2017 den Bau von Radschnellverbindungen mit einer Summe von zunächst 25 Mio. Euro jährlich fördern möchte. In den letzten Jahren hatte der Bund aus Mitteln des nationalen Radverkehrsplans bereits eine Konzeptstudie und eine Machbarkeitsstudie für den *Radschnellweg Ruhr* gefördert.

Als Einstieg und zur besseren Veranschaulichung der Gesamthematik *Radschnellwege* wird Herr Martin Tönnies, stellv. Regionaldirektor des Regionalverbands Ruhr, die Entwicklung und Realisierung des Radschnellwegs Ruhr, der ersten Radschnellwegeverbindung im Bundesgebiet, vorstellen und erläutern.

In Rheinland-Pfalz hat man sich nach einer landesweiten Studie auf die Förderung eines Pilotvorhabens, dem *Pendler-Radweg Mainz – Ingelheim – Bingen* konzentriert. In Bayern werden von Seiten des Freistaats zwei regionale Machbarkeitsstudien in den Räumen München und Nürnberg begleitet. In Niedersachsen haben die Region Hannover und der Zweckverband Großraum Braunschweig Machbarkeitsstudien durchgeführt und in Hessen der Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Das Land Baden-Württemberg verfolgt gemäß Generalverkehrsplan 2010 das Ziel, den Radverkehrsanteil stetig zu steigern und die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu verbessern. Im Januar 2016 hat die Landesregierung die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg verabschiedet, die einen Fokus auf Radschnellverbindungen

dungen legt. Dort ist unter anderem das konkrete Ziel verankert, bis zum Jahr 2025 landesweit zehn Radschnellverbindungen realisiert zu haben. Hierbei spielt auch die Entwicklung und stetige Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs, die deutlich höhere und konstante Geschwindigkeiten erreichen können, eine wichtige Rolle. Mit ihnen können längere Strecken im Alltag in der gleichen Zeit zurückgelegt werden, was die Reichweite nochmals verlängert.

Als künftiges Rückgrat kommunaler und regionaler Radverkehrsnetze sollen die Radschnellwege ein Infrastrukturelement darstellen, das den Radverkehr auf längeren Distanzen (wenigstens 5 bis 30 km) attraktiv macht und folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Für Berufspendler soll das Radfahren insbesondere durch höhere Geschwindigkeiten attraktiver werden.
- Durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr sollen Staus und Kapazitätsengpässe vermindert werden.
- Durch längere Distanzen im Radverkehr soll ein größerer Beitrag zur CO₂-Minderung erreicht werden.

Um diese Ziele zu erreichen, muss auf den Radschnellverbindungen zügiges, störungsarmes und nicht zuletzt sicheres Radfahren möglich sein. (Bezüglich der weiteren die Radschnellwege besonders qualifizierenden Merkmale wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in DS PIA 10/16, Ziff. 2.1 und Ziff. 2.2, verwiesen.)

(DS PIA 10/16)

Im Sommer 2016 hatte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine landesweite Potenzialanalyse ausgeschrieben. Mit der Studie sollen gleichzeitig – in Anlehnung an die fachlich anerkannten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – eigene Kriterien für Radschnellwege des Landes definiert werden. Die Auftragsvergabe erfolgte im Dezember 2016. Mit Ergebnissen ist bis Mitte 2017 zu rechnen.

2.2 Regionsspezifische Aspekte

Über die gesamtgesellschaftlichen Ziele hinaus war die Erkenntnis, dass durch den Aus- und Neubau der Rheintalbahn sowie der BAB A 5 der Raum im Rheintal erheblich verändert wird, Anlass für die Ausschreibung der Potenzialanalyse „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“. Derzeit werden auf Basis der Beschlüsse des Projektbeirats aus den Jahren 2012 bis 2015 die rechtlichen Grundlagen für den Bau dieses Jahrhundertbauwerks geschaffen. Mit einer frühzeitigen ganzheitlichen Betrachtung des gesamten Verkehrssystems können Synergieeffekte optimal genutzt werden. Dabei kann unter anderem rechtzeitig geprüft werden, ob die im Rahmen der Aus- und Neubauvorhaben entstehenden Baustraßen langfristig für Mobilitätszwecke, beispielsweise für Radschnellwege, genutzt werden können, anstatt sie zurückzubauen.

3. Begründung

3.1 zu Beschlussziff. 1.1

Die von der beauftragten Bietergemeinschaft vorgelegte Potenzialanalyse „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ belegt, dass sieben der insgesamt 17 in der Region untersuchten Korridore die erforderlichen Potenziale für die Realisierung einer Radschnellverbindung aufweisen. Räumlich gesehen liegen alle 17 Korridore ausschließlich in der Rheinebene und laufen im Wesentlichen sternförmig auf die beiden Oberzentren, Freiburg und Offenburg, zu. Für den Schwarzwald konnte aufgrund der bekannt schwierigen topografischen Verhältnisse und der niedrigeren Pendlerzahlen kein potenzieller Korridor ermittelt werden.

Voraussetzung für die Aufnahme eines Untersuchungskorridors in die Potentialanalyse war in Anlehnung an die Empfehlungen der FGSV eine Mindestanzahl von 2.000 Pendlern. Anhand von insgesamt elf unterschiedlich gewichteten Bewertungskriterien weist der Korridor Freiburg – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch die höchsten Potenziale auf. Im Raum Offenburg erhält der Korridor Offenburg – Friesenheim – Lahr eine sehr gute Bewertung. (Das methodische Vorgehen sowie die daraus abgeleiteten Ergebnisse wurden in zwei Arbeitssitzungen mit Vertretern der Landkreise und der beiden Oberzentren erörtert.)

Die Empfehlungen der Gutachter sind im Wortlaut nebst Abbildung (S. 38-40 der Potenzialanalyse) als Anlage beigefügt. Die gesamte Potenzialanalyse steht auf der Website des Regionalverbands unter www.region-suedlicher-oberrhein.de zur Verfügung. Jede Fraktion erhält zunächst ein Druckexemplar der gesamten Analyse. Weitere gedruckte Exemplare können bei Bedarf von der Geschäftsstelle zur Verfügung gestellt werden.

(Anlage)

Herr Gernot Steinberg vom Büro Planersocietät wird als federführender Projektleiter in der Sitzung das methodische Vorgehen und die wesentlichen Ergebnisse der Potenzialstudie sowie die daraus abgeleiteten Empfehlungen der Gutachter vorstellen und erläutern.

Bewertung seitens der Verbandsgeschäftsstelle

Die Empfehlung der Gutachter deckt sich im Ergebnis mit der Einschätzung der Verbandsgeschäftsstelle. Für die nächste Projektphase, die konkrete Machbarkeitsuntersuchung, wird vorgeschlagen, jeweils einen Korridor im Umkreis der Oberzentren Freiburg und Offenburg vorzusehen.

- Der Korridor *Freiburg – Gundelfingen – Denzlingen – Emmendingen/Waldkirch* weist insgesamt das höchste Potenzial aller 17 untersuchten Korridore auf. Hinzu kommt, dass die Stadt Freiburg mit den „Rad-Vorrang-Routen“ einen optimalen Anknüpfungspunkt für überörtliche Radschnellverbindungen bietet.
- Der Korridor *Freiburg – Umkirch – March* bündelt zwischen Freiburg und der Gemeinde Umkirch die Radverkehrsströme in Richtung Gottenheim bzw. Breisach und March und orientiert sich am Verlauf des RadNETZes. Zwischen Umkirch und March entsteht eine wertvolle Ergänzung zum RadNETZ.

- Der Korridor *Offenburg – Friesenheim – Lahr* greift ein Siedlungsband mit hoher dichter Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte auf. Er besitzt das größte Potenzial der im Ortenaukreis untersuchten Korridore. Mit ihren Mobilitätsstationen und dem Fahrradparkhaus hat die Stadt Offenburg bundesweit eine Vorreiterrolle zur Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität inne. Hieran anknüpfend würde die Realisierung einer Radschnellverbindung das lokale Mobilitätskonzept sowohl weiter stärken als auch regional ergänzen.
- Der Korridor *Offenburg – Gengenbach* kann als Verbindung wichtiger Hochschul- und Schulstandorte besonders für Schüler und Studierende eine hohe Bedeutung erlangen. Bereits heute zeichnet sich diese Achse durch hohe Radverkehrszahlen aus. Mit einer Korridorlänge von ca. 9 km liegt diese Verbindung außerdem im idealen Bereich für eine Radschnellverbindung, die ebenfalls das lokale Mobilitätskonzept Offenburgs in östlicher Richtung ergänzen würde.

Zwei der für die Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Korridore ist gemein, dass die konzeptionellen Überlegungen zu den Radschnellverbindungen hier auch mit anderen Infrastrukturvorhaben, insbesondere dem Aus- und Neubau der Rheintalbahn, ganzheitlich betrachtet werden sollen.

3.2 zu Beschlussziff. 1.2

Mit Schreiben vom 22.09.2016 hat Verkehrsminister Hermann die Initiative des Regionalverbands Südlicher Oberrhein bezüglich Radschnellverbindungen begrüßt und eine finanzielle Unterstützung für eine regionale Machbarkeitsstudie signalisiert, sofern die dafür vom Verkehrsministerium bis zum Jahresbeginn 2017 noch zu entwickelnden Standards berücksichtigt würden.

Diese Standards lagen bis zur Drucklegung dieser Vorlage noch nicht vor. Angesichts des noch nicht bekannten Detaillierungsgrads der Kriterien für die Erstellung von Machbarkeitsstudien konnte bislang auch der hierfür zu kalkulierende Kostenrahmen und auch eine Zuschussquote noch nicht abschließend geklärt werden. Das Verkehrsministerium hat jedoch bereits signalisiert, dass eine finanzielle Unterstützung einer Machbarkeitsstudie am Südlichen Oberrhein im Interesse schneller Projektfortschritte auch unabhängig vom Projektverlauf der eigenen landesweiten Potenzialstudie vorstellbar sei.

Die vorgeschlagene Landesförderung in Höhe von 80 % ist angemessen, da der Regionalverband Südlicher Oberrhein mit seinem Projekt und den dabei eingesetzten eigenen (kommunalen) Finanzmitteln die mit der Aufstellung des RadNETZes Baden-Württemberg angestoßene Förderung des regionalen Alltagsverkehrs erheblich unterstützt und zu raschen Projektfortschritten im Landesinteresse beiträgt. Mit der raschen Erarbeitung der Machbarkeitsstudien für die vorgeschlagenen Korridore besteht für das Land Baden-Württemberg zudem die Möglichkeit, Radschnellverbindungen – zeitlich parallel – sowohl in einem Verdichtungsraum (Freiburg – Emmendingen/Waldkirch, vgl. LEP PS 2.2.1) als auch in einem Verdichtungsbereich im ländlichen Raum (Offenburg – Lahr, vgl. LEP PS 2.4.2) pilothaft zu erproben. Ferner wird das Land die bei der Erarbeitung der vorgeschlagenen Machbarkeitsstudie gewonnenen Erfahrungen bei der regionalen und lokalen Umsetzung der Landespotenzialstudie nutzen können.

3.3 zu Beschlussziff. 1.3 und 1.4

In der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist unter anderem das Ziel enthalten, dass bis 2025 zehn Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg realisiert werden. Für die ersten Maßnahmen stehen im Entwurf für den Landeshaushalt 2017 rund 3 Mio. Euro bereit. Damit stehen zunächst Mittel für die konzeptionellen Vorarbeiten zur Verfügung, wie für die vom Land vor wenigen Wochen vergebene landesweite Potenzialstudie sowie für Landeszuschüsse für lokale/regionale Machbarkeitsstudien. Die Finanzierung der konkreten Projektplanung und Realisierung ist Aufgabe des jeweiligen Baulastträgers entsprechend dem gestuften Zuständigkeitskatalog des Straßengesetzes Baden-Württemberg.

Für die Umsetzung und Unterhaltung von Radschnellverbindungen hat das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2016 mit der Änderung seines Straßen- und Wegegesetzes die Voraussetzungen geschaffen, denn den gemeinde- bzw. landkreisübergreifenden Radschnellverbindungen kommt eine ähnliche Verkehrsbedeutung wie einer Landesstraße zu. Danach umfasst die Straßenbaulast des Landes Nordrhein-Westfalen seit Oktober 2016 sämtliche Radschnellverbindungen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten (vgl. § 43 Abs. 1 StrWG NRW).

Die Umsetzung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg wird nur erfolgreich sein, wenn das Land nicht nur Haushaltsmittel für konzeptionelle Grundlagen bereitstellt, sondern konsequenterweise auch die Straßenbaulast für Radschnellverbindungen übernimmt.

4. Weiteres Procedere

Sobald die vom Verkehrsministerium angekündigten Standards für Machbarkeitsstudien vorliegen, werden im Rahmen einer Ausschreibung Angebote zur Erstellung der Machbarkeitsstudie für die in Ziff. 1.1 genannten Radschnellwegekorridore eingeholt. Möglichst gleichzeitig wird ein Förderantrag bei der zuständigen Landesbehörde gestellt.

Die Vergabeentscheidung für die Machbarkeitsstudie wird der Planungsausschuss in Kenntnis der Angebote und der Zuschussbewilligung des Landes treffen.

5.3 Empfehlung für Vorzugskorridore

Die zuvor erfolgten Gesamtbewertungen aller Korridore und deren Teilabschnitte lassen einen Vergleich der Korridore miteinander zu. Es wurden sieben Korridore identifiziert, die aufgrund der möglichen Potenziale und der weiteren untersuchten Kriterien für eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung relevant sind. Aufgrund möglicher, unterschiedlicher Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen und der unterschiedlichen Ausgangslage der Zentren Freiburg und Offenburg wurden sowohl Verbindungen mit sehr hohem Potenzial (++) als auch Verbindungen mit hohem Potenzial (+) herausgefiltert. Die nachfolgende Reihenfolge der Korridore stellt ein erstes Ranking der Korridore anhand der Potenziale dar:

Freiburg im Breisgau – Emmendingen (Teningen) / Waldkirch

Trotz der separaten Betrachtung der Korridore Freiburg – Emmendingen und Freiburg – Waldkirch – Elzach zeichnet sich deutlich ab, dass auf dem gemeinsam genutzten Abschnitt zwischen Freiburg und Denzlingen das insgesamt höchste Potenzial mit u.a. mehr als 11.000 Pendlern im Querschnitt besteht. Sinnvoll erscheint deswegen der Bau einer Radschnellverbindung, die sich in Denzlingen in Richtung Emmendingen und Waldkirch gabelt. Diese Zweige werden im weiteren Verlauf nach Elzach bzw. Lahr und Offenburg durch qualitativ hochwertige Radverkehrsverbindungen im Zuge des RadNETZ Alltag ergänzt und aufgewertet.

Freiburg im Breisgau – Bad Krozingen

Eine ebenfalls hohe Pendlerverflechtung weist der Teilkorridor Freiburg – Bad Krozingen auf. Eine dichte Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur innerhalb dieses Korridors begünstigen ebenfalls eine potenziell hohe Nutzung durch den Radverkehr. Eine gute ÖV-Anbindung und der Verlauf der B3 innerhalb des Korridors lassen die Reisezeitvergleiche als einzige hemmende Faktoren in die Bewertung dieser Relation eingehen. Jedoch stellen der weitere Verlauf des RadNETZes sowie die ÖV-Verbindung ein ergänzendes Angebot dar. Der Ausbaustandard für die weiteren Verzweigungen nach Mülheim/Neuenburg und Staufen sollte in einer vertiefenden Untersuchung festgelegt werden.

Freiburg im Breisgau – Kirchzarten

Entlang des Korridors Freiburg – Kirchzarten befinden sich wichtige Arbeitsplatzstandorte sowie Standorte der Universität Freiburg. Im weiteren Verlauf nach Buchenbach nimmt das Potenzial rapide ab, sodass das Potenzial in diesem Abschnitt als gering eingeschätzt wird und ein kostenintensiver Ausbau auf einen Radschnellwegstandard nicht in Relation zu dem Nutzen stehen wird.

Freiburg im Breisgau – March

Dieser Korridor bündelt zwischen Freiburg und der Gemeinde Umkirch die Radverkehrsströme in Richtung Gottenheim bzw. Breisach und March und orientiert sich am Verlauf des RadNETZes. Zwischen Umkirch und March entsteht eine wertvolle Ergänzung zum RadNETZ. Mit geringen Arbeitsplatz- und Einwohnerdichten im weiteren Verlauf des Untersuchungskorridors bis Endingen lässt sich ein kosten-

intensiver Ausbau auf die Qualität einer Radschnellverbindung nicht rechtfertigen. Dennoch wird empfohlen auch für die Relation March – Eichstetten – Bahlingen – Riegel – Eendingen eine alltagstauglich Radverkehrsverbindung in guter Qualität herzustellen.

Offenburg – Friesenheim – Lahr

Dieser Korridor greift ein Siedlungsband mit dichter Arbeitsplatz- und Wohnbevölkerungsstruktur auf. Durch seine hohe Netzbedeutung und mit rund 16 km Länge weist der Korridor die Voraussetzungen für eine vertiefende Untersuchung der Machbarkeit auf. Darüber hinaus liegt an der potenziellen Trasse ein Gewerbegebiet, in dem ein Mobilitätsmanagementkonzept mit dem Schwerpunkt Pedelecförderung thematisiert wird. Ein überwiegender Teil der Beschäftigten wohnt in einer Pedelctauglichen Entfernung und stellt somit ein weiteres Potenzial dar.

Eine Verlängerung der Trasse nach Kippenheim sollte im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung näher betrachtet werden.

Offenburg – (Appenweiler) – Willstätt – Kehl (weiter nach Straßburg)

Diese Verbindung ist insbesondere unter Einbeziehung der Stadt Straßburg interessant. Aufgrund fehlender Daten zu grenzüberschreitenden Verkehren konnte diese Verlängerung zwar nicht in der Bewertung berücksichtigt werden, jedoch weist auch der Teilabschnitt Offenburg – Kehl ein hohes Potenzial auf. Eine Verbindung zwischen Offenburg und Straßburg würde eine Radschnellverbindung zwischen zwei Oberzentren mit einer Länge von ca. 25 km darstellen. In einer vertiefenden Untersuchung sollte diese Verlängerungsmöglichkeit untersucht und außerdem zwei Trassenvarianten zwischen Offenburg und Willstätt geprüft werden – diese schneiden in der durchgeführten Potenzialanalyse verhältnismäßig gleichwertig ab.

Offenburg – Gengenbach

In diesem Korridor könnte eine Radschnellverbindung entstehen, die als Verbindung wichtiger Hochschul- und Schulstandorte besonders für Schüler und Studierende eine hohe Bedeutung erlangen kann. Bereits heute zeichnet sich diese Achse durch hohe Radverkehrszahlen aus. Mit einer Korridorlänge von ca. 9 km liegt diese Verbindung außerdem im idealen Bereich für eine Radschnellverbindung.

Darüber hinaus liegt an der potenziellen Trasse ein Gewerbegebiet, in dem ein Mobilitätsmanagementkonzept mit dem Schwerpunkt Pedelecförderung thematisiert wird. Ein überwiegender Teil der Beschäftigten wohnt in einer Pedelctauglichen Entfernung und stellt somit ein weiteres Potenzial dar.

Empfehlung der Gutachter

Während sich die Korridore in Freiburg bereits allein aufgrund des hohen Potenzials durch die hohen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen qualifizieren, so bieten sich im Raum Offenburg, aufgrund der verschiedenen Aktivitäten im Handlungsfeld Mobilität, ebenfalls die Umsetzung von Radschnellverbindungen an. Die Stadt Offenburg ist bereits heute – auch über Baden-Württemberg hinaus – mit ihren Mobilitätsstationen und dem Fahrradparkhaus eine Vorreiterin zur Förderung regionaler, multimodaler und intermodaler Mobilität. Somit bietet sich die Region Offenburg trotz der insgesamt etwas ge-

ringeren Potenziale gegenüber der Stadt Freiburg als Modellregion für Radschnellverbindungen an, da damit die regionale Mobilität in der Region Offenburg weiter gestärkt wird. Aus gutachterlicher Sicht schlagen wir daher sowohl in Freiburg als auch in Offenburg Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen vor.

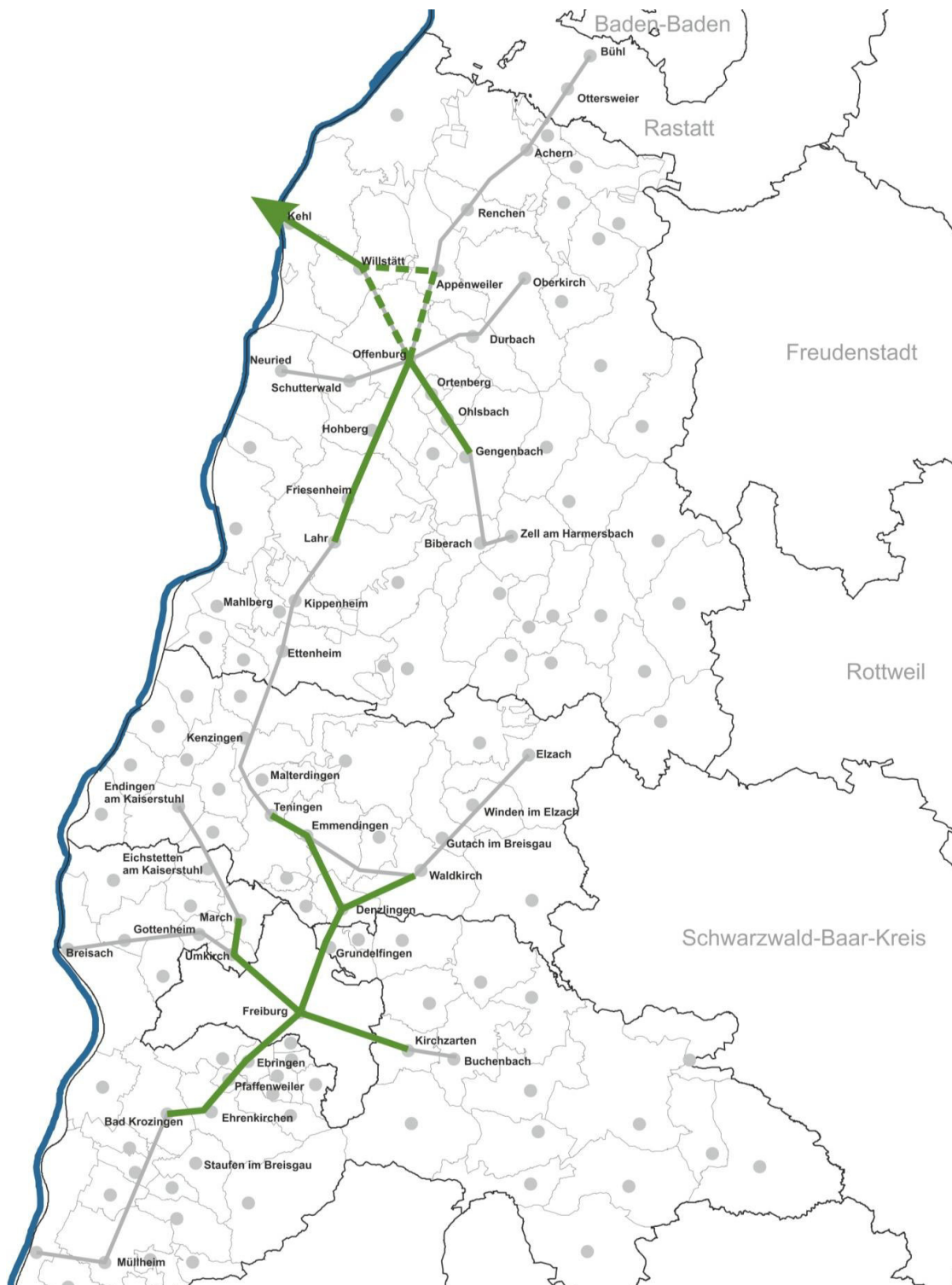


Abbildung 7: Empfohlene Korridore für eine Betrachtung im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung