



Sitzung der Verbandsversammlung am 11.12.2020
TOP 5 (öffentlich) – DS VVS 14/20

Radschnellwege Südlicher Oberrhein
hier: Aktueller Sachstand und Ausblick

Anlage

Schreiben an das Verkehrsministerium vom 11.11.2020

1 Beschlussvorschlag

- 1.1 nimmt den Sachstandsbericht zum Projekt „Radschnellwege Südlicher Oberrhein“ zur Kenntnis;
- 1.2 beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle, die Gremien erneut zu informieren, wenn sich Fortschritte bei den bisherigen und künftigen Radschnellwegeprojekten in der Region Südlicher Oberrhein ergeben haben.

2 Anlass

Die Verbandsgeschäftsstelle hat den Planungsausschuss am 13.02.2020 umfassend über das Thema Radschnellwege sowie den Sachstand der Projekte in der Region Südlicher Oberrhein informiert. Das Gremium beauftragte die Geschäftsstelle, den Realisierungsprozess bei den auf den Weg gebrachten Radschnellwegen weiterhin aktiv zu unterstützen und auf Grundlage von Machbarkeitsstudien weitere Projekte in der Region zu initiieren (vgl. [DS PIA 04/20](#)). Zwischenzeitlich hat sich sowohl bei den bisherigen (s. Ziff. 3) als auch bei den künftig angedachten Projekten (s. Ziff. 4) ein neuer Sachstand ergeben, der im Folgenden dargestellt wird.

3 Aktueller Sachstand der bisherigen Projekte

Entsprechend den Beschlüssen des Planungsausschusses vom 18.05.2017 und 26.04.2018 (vgl. [DS PIA 07/17](#) und [DS PIA 05/18](#)) wurden für bisher fünf Korridore in der Region vertiefende Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben. Die Studien konnten 2018 bzw. 2019 abgeschlossen werden (vgl. [DS PIA 04/18](#), [DS PIA 07/18](#) und [DS PIA 04/19](#)). Der aktuelle Sachstand der bisherigen Projekte wird nachfolgend dargestellt.

Radschnellweg „RS 6“ Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen

Die Geschäftsstelle des Regionalverbands und Vertreter des Regierungspräsidiums haben die Verbandsversammlung zuletzt am 15.10.2020 über den Sachstand der Radschnellverbindung Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen informiert (vgl. [DS VVS 05/20](#)). Die weitere Planung, der Bau sowie der künftige Unterhalt des Radschnellwegs liegen seit 2019 für die Teilabschnitte ab der Stadtgrenze Freiburg in der Verantwortung (Baulastträgerschaft) des Landes. Zwischen der Stadt Freiburg und dem Regierungspräsidium Freiburg besteht seit dem 22.09.2020 eine Kooperationsvereinbarung zur gemeinsamen Planung und Beteiligung der Öffentlichkeit (s. u.).

Für die Trasse, auf der in bestimmten Abschnitten einmal bis zu 12.000 Radfahrende pro Tag erwartet werden, sind Planungskosten in Höhe von 1,4 Mio. Euro angesetzt. Von diesen Kosten wird der Bund 1,1 Mio. Euro übernehmen. Die Bauarbeiten sollen 2027 begonnen werden und im Jahr 2028 abgeschlossen sein. Teilabschnitte können eventuell schon früher der Nutzung übergeben werden. Aktuell befindet sich das Projekt (in der landesweiten Zählweise „RS 6“ genannt) in der Vorplanungsphase, in der die Auswahl einer Vorzugsvariante für die künftige Streckenführung stattfindet.

Am 09.11.2020 fand das erste Begleitgruppentreffen für die Radschnellverbindung statt. Ziel der Begleitgruppe ist es, Städten und Gemeinden, beiden Landkreisen, Verbänden, Unternehmen sowie dem Regionalverband die Möglichkeit zu geben, ihre Perspektiven bei der Planung des Radschnellwegs einzubringen und sie frühzeitig über die Planungen zu informieren. Am 19.11.2020 kam es zudem zu einem ersten Treffen der sogenannten Spurguppe, die sich aus Vertretern der Begleitgruppe – u. a. auch dem Regionalverband – zusammensetzt. Die Spurguppe soll unterschiedliche Perspektiven sowie Informationen in die Vorbereitung der Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen. Die Bürgerbeteiligung wird am 14.12.2020 im Rahmen einer „Online-Kick-Off-Veranstaltung“ eingeleitet. Im Nachgang soll eine Projekt-Webseite freigeschaltet werden, mittels derer Bürger/innen Hinweise zu dem Projekt abgeben können.

Bis zum 04.12.2020 läuft zudem das Scoping-Verfahren für das Projekt, bei dem der inhaltliche und räumliche Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie festgelegt wird. Die förmliche Beteiligung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu dem Vorhaben erfolgen.

Radschnellweg Freiburg – Umkirch/March

Trotz der in der Machbarkeitsstudie ermittelten sehr hohen Potenziale ist die zweite Radschnellverbindung im Raum Freiburg nach den bisherigen Ankündigungen des Landesverkehrsministeriums nicht für die Baulastträgerschaft des Landes vorgesehen. Das Land begründet diese Einstufung damit, dass für den überwiegend auf Freiburger Stadtgebiet verlaufenden Radschnellweg keine regionale bzw. keine überregionale Bedeutung vorliegen würde. Nach Abstimmung mit dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und den Städten und Gemeinden entlang des Korridors ist vorgesehen, die Verlängerung nach Breisach im Rahmen einer weiteren Machbarkeitsstudie des Regionalverbands zu untersuchen (vgl. Ziff. 4). Die Klärung der Baulastträgerschaft soll nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und dem Vorliegen der ermittelten Potenziale auf dem zweiten Streckenabschnitt erfolgen.

Radschnellweg Offenburg – Friesenheim – Lahr

Für einen Radschnellweg auf der Strecke Offenburg – Friesenheim – Lahr (nicht in die Baulastträgerschaft des Landes übernommen) haben die tangierten Gemeinden Friesenheim und Hohberg bei den seit Abschluss der Machbarkeitsstudie geführten Gesprächen bisher keinen Bedarf gesehen. Der Regionalverband behält die untersuchte Verbindung im Blick und bleibt mit allen Städten und Gemeinden dieses Korridors im Gespräch.

Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

Der Radschnellweg Offenburg – Gengenbach wurde nicht in die Baulastträgerschaft des Landes übernommen, kann mit den prognostizierten Nutzerzahlen aber mit einer hohen Förderung rechnen (s. u.). Die spätere Baulastträgerschaft soll auf den Kreis und im Bereich der Ortsdurchfahrt Offenburg auf die Stadt Offenburg übergehen.

Das Landratsamt Ortenaukreis hat anhand der Machbarkeitsstudie des Regionalverbands Mitte dieses Jahres einen Antrag auf Förderung von insgesamt 87,5 % der Planungskosten bei Land und Bund gestellt. Zu diesem Zweck hat der Regionalverband den Ortenaukreis mit einer Zuarbeit für den Förderantrag unterstützt. Der Förderantrag wurde zwischenzeitlich vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg mit der Bitte um Antragsprüfung, Genehmigung des Projekts und Bewilligung der Bundesfördermittel an den Bund (BMVI) weitergeleitet. Aktuell ruht der Antrag jedoch beim BMVI, da dem Bund noch weitere aktuelle Daten fehlten. Daher hat der Regionalverband in Abstimmung mit dem Landratsamt Ortenaukreis am 13.10.2020 eine ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die benötigten Daten liegen zwischenzeitlich vor und werden voraussichtlich noch Anfang Dezember dem BMVI zur Verfügung gestellt, damit dieses den Antrag zügig weiterbearbeiten kann.

Radschnellweg Offenburg – Appenweiler/Willstätt – Kehl – Strasbourg

Der Planungsausschuss bat am 18.07.2019 das Land, den Radschnellweg Offenburg – Appenweiler/Willstätt – Kehl – Strasbourg in die Baulastträgerschaft des Landes zu nehmen (vgl. [DS PIA 05/19](#)). Die Verbindung verfügt neben der grenzüberschreitenden Bedeutung und dem politischen Willen für eine Realisierung beidseits des Rheins auch über ein hohes Nutzerpotenzial. Die Verbandsgeschäftsstelle ist entsprechend dem Beschluss des Gremiums bereits mehrfach in der Sache an das Land herangetreten.

Zuletzt wurde der Planungsausschuss am 13.02.2020 (vgl. [DS PIA 04/20](#)) von der Geschäftsstelle darüber informiert, dass der Regionalverband und der Ortenaukreis sowie das vom Regionalverband beauftragte Planungsbüro zu einem erneuten Fachgespräch mit dem Ministerium eingeladen wurden, „(...) um die noch offenen Fragen der Baulastträgerschaft zu klären (...)“. Dieses Fachgespräch fand am 14.05.2020 statt. Anders als in den Gesprächen zuvor, hatte sich das Verkehrsministerium dabei deutlich offener bzgl. einer Übernahme des Radschnellwegs in die Baulastträgerschaft des Landes gezeigt. Eine wohlwollende Neubewertung seitens des Verkehrsministeriums wurde in Aussicht gestellt. Als Grundlage müsse plausibel nachgewiesen werden, dass in der damaligen Machbarkeitsstudie nicht alle neuen Entwicklungen und Effekte sowie aktuellen Datengrundlagen mitberücksichtigt werden konnten und mittlerweile für das Land – unter Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Bedeutung – mit ausreichend hohen Potenzialen zu rechnen ist. Der Regionalverband gab daraufhin eine ergänzende Untersuchung in Auftrag, die die vom Land geforderten Potenziale identifizierte und sogar übertraf.

Diese ergänzende Untersuchung liegt dem Land seit Ende September vor. Nach einem erneuten Fachgespräch mit dem Verkehrsministerium am 12.10.2020 haben der Regionalverband Südlicher Oberrhein und der Ortenaukreis mit gemeinsamen Schreiben vom 11.11.2020 (s. Anlage) dem Verkehrsministerium die Gründe dargelegt, die es auch formal rechtfertigen, den Radschnellweg in die Baulastträgerschaft des Landes zu übernehmen. Zudem hat der Landkreis Ortenaukreis dabei in Aussicht gestellt, die Planungsleistungen (Leistungsphasen 1 - 4) personell zu übernehmen, sofern sich das Land bereit erklärt, die Baulastträgerschaft und damit auch die Kosten dafür zu übernehmen. Eine Antwort des Verkehrsministeriums lag zur Druckfassung dieser Sitzungsvorlage noch nicht vor.

4 Aktueller Sachstand der künftigen Projekte

Der Planungsausschuss hat die Verbandsgeschäftsstelle am 13.02.2020 beauftragt, auf Grundlage von Machbarkeitsstudien weitere Radschnellwegprojekte in der Region zu initiieren. Hierfür sollte das Interesse bei den Städten und Gemeinden abgefragt, die mögliche

Förderung mit dem Land abgestimmt und die Vergabe von Aufträgen vorbereitet werden (vgl. [DS PIA 04/20](#)).

Im März/April 2020 hat der Regionalverband alle Städte und Gemeinden sowie die Landkreise entlang der fünf beabsichtigten Korridore

- Freiburg – Bad Krozingen – Heitersheim – Müllheim,
- Freiburg – Kirchzarten,
- (Freiburg –) Umkirch/March – Breisach,
- Lahr – Ettenheim/Rust – Herbolzheim – Kenzingen – Emmendingen und
- (Offenburg –) Appenweier – Renchen – Achern – Bühl mit Verbindung nach Rheinau – Gamsheim

informiert und nach dem grundsätzlichen Interesse an der Erstellung von Machbarkeitsstudien befragt. Mit den Machbarkeitsstudien sollen wie bisher insbesondere umsetzungsfähige Varianten mit detaillierten Trassenbeschreibungen einschließlich Querungen und Kreuzungen mit anderen Infrastrukturen sowie die städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Einbindung der Radschnellverbindungen entwickelt werden.

Von allen Gebietskörperschaften sind ausschließlich positive Rückmeldungen erfolgt. Vom 10.07. bis zum 01.09.2020 fanden die Ausschreibungen für die Korridore statt. Anhand der eingegangenen Angebote erfolgte für jeden Korridor die Auswahl des unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichsten Angebots. Die Vergabeentscheidung erfolgt in der Hauptausschusssitzung, die dieser Verbandsversammlung unmittelbar vorangestellt ist.

Von den Gesamtkosten für die fünf Machbarkeitsstudien (rund 219.600 Euro (brutto)) wird das Land Baden-Württemberg entsprechend seinen Zuwendungsbescheiden vom 03.11.2020 80 %, d. h. rund 175.600 Euro (brutto) tragen. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein wird für den auf seinem Verbandsgebiet liegenden Streckenabschnitt (Regionsgrenze – Bühl) voraussichtlich rund 1.300 Euro (brutto) übernehmen. Für den Regionalverband Südlicher Oberrhein sind anteilige Kosten in Höhe von rund 42.700 Euro (brutto) vorgesehen.

Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudien kann entsprechend den Angeboten der Bieter noch im Dezember 2020 beginnen und soll bis Jahresende 2021 abgeschlossen sein. Die betroffenen Städte und Gemeinden, Landkreise sowie weitere Partner werden im Rahmen von Steuerungsgruppen-Sitzungen von Beginn an eingebunden. Nach Fertigstellung der Studien entscheidet das Ministerium für Verkehr über die jeweilige Baulastträgerschaft und damit die konkreten Umsetzungsmodalitäten für die einzelnen Verbindungen.

5 Fazit und Ausblick

Der Regionalverband verfolgt das Ziel, die Mobilität in der Region Südlicher Oberrhein nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Mit den seit 2017 erstellten Machbarkeitsstudien konnten Planungen für bisher fünf Radschnellverbindungen auf den Weg gebracht werden. Der Regionalverband wird deren weiteren Realisierungsprozess aktiv unterstützen (vgl. [DS PIA 04/20](#)). Im Jahr 2021 sollen fünf weitere Projekte auf den Weg gebracht werden. Zusammengerechnet ergäbe sich damit ein durchgängiges 220 km langes Radschnellwegesetz für die Region (vgl. Abbildung).

Status der Machbarkeitsstudien des Regionalverbands

- Machbarkeitsstudie geplant (bis Ende 2021)
- Abgeschlossene Machbarkeitsstudie bereits vorliegend
- Einstieg in die vertiefende Planung durch künftigen Baulasträger bereits erfolgt

Korridore des Regionalverbands

- 1 Appenweier – Achem – Bühl (ca. 35 km)
- 2 Offenburg – Appenweier/Strasbourg (ca. 30 km)
- 3 Offenburg – Gengenbach (ca. 11 km)
- 4 Offenburg – Lahr (ca. 20 km)
- 5 Lahr – Emmendingen (ca. 35 km)
- 6 Freiburg – Emmendingen/Waldkirch (ca. 26 km)
- 7 Freiburg – Umkirch/March (ca. 9 km)
- 8 Umkirch/March – Breisach (ca. 15 km)
- 9 Freiburg – Kirchzarten (ca. 10 km)
- 10 Freiburg – Müllheim (ca. 30 km)



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**

Stand: 25.11.2020

Geobasisdaten:
 Digitales Geländemodell (DGM),
 Digitales Landschaftsmodell Baden-
 Württemberg (NOrA Basis-DLM)
 © Landesamt für Geoinformation und
 Landentwicklung (www.lgl-bw.de);
 Az.:2851.9-1/19

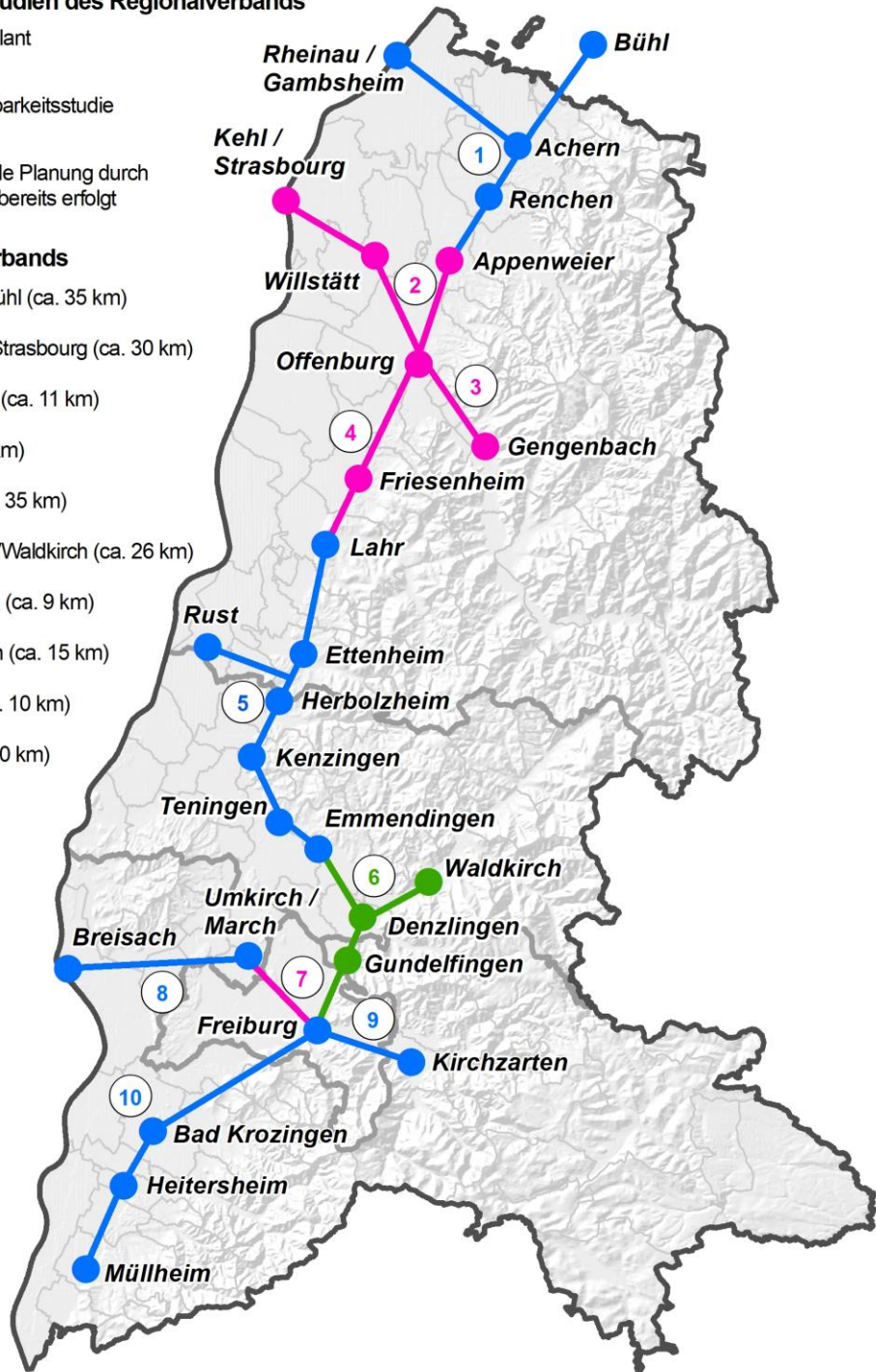


Abbildung: Sachstand der Machbarkeitsstudien des Regionalverbands