



Der erste Radschnellweg in Baden-Württemberg wurde zwischen Böblingen und Stuttgart im Mai 2019 freigegeben.

FOTO: CHRISTOPH SCHMIDT (DPA)

## Freie Fahrt für Radler

Für den Radschnellweg Emmendingen-Lahr liegt eine Studie vor / Im Norden soll die Trasse entlang der neuen Kreisstraße verlaufen

Von Mark Alexander

**LAHR/EMMENDINGEN.** Die Pläne für einen Radschnellweg zwischen Lahr und Emmendingen werden konkreter. In der Sitzung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein am Donnerstag wird eine Studie vorgestellt. Sie sieht eine Trasse vor, die nördlich von Ringsheim großteils entlang der geplanten neuen Kreisstraße verläuft. Ergebnis: Für die Radschnellverbindung wird viel Potenzial gesehen.

### Die Idee

Sie werden gern als Fahrrad-Autobahnen bezeichnet: Radschnellwege, die getrennt vom Auto- und Fußverkehr verlaufen, sollen einen möglichst zügigen, direkten und hindernisfreien Weg von A nach B ermöglichen. Insbesondere Berufspendler sollen motiviert werden, den Weg zur Arbeit mit dem Rad zurückzulegen. Vor diesem Hintergrund hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein in Absprache mit den Städten und Gemeinden eine Analyse für 17 Korridore zwischen Achern und Müllheim in Auftrag gegeben. Einer davon ist die Verbindung Lahr-Emmendingen. Mittlerweile liegen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Planungsbüros VAR+ vor – und sie sind vielversprechend.

### Die Trasse

Die wichtigste Frage: Wo soll der Radschnellweg verlaufen? Verschiedene Trassen wurden zusammen mit einer Steuerungsgruppe untersucht. Neben Vertretern von Land, Kreis und Kommunen waren auch die Deutsche Bahn, das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, die Energieagentur Regio Freiburg, der Allgemei-



Fahrradautobahnen werden die Wege oft genannt.

ne Deutsche Fahrrad-Club und der Verkehrsclub Deutschland Teil der Gruppe. Nun gibt es eine Vorzugsvariante. Diese ist 30,6 Kilometer lang und erfüllt auf 90 Prozent der Strecke die Qualitätsvoraussetzungen in vollem Umfang. Bei einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 28 Kilometern pro Stunde gehen die Planer von einer Fahrzeit von etwa 67 Minuten aus. Von Ringsheim bis Lahr soll die Trasse entlang der geplanten neuen Kreisstraße (Ortsumfahrung Kippenheim) verlaufen, weswegen beide Planungen abgestimmt werden müssten.

In Lahr würde sie an die Raiffeisenstraße anschließen. Von dort ist eine direkte Verbindung zum Bahnhof geplant. Der Bau einer Unterführung am Bahnhof wäre Voraussetzung für einen Anschluss über die Schwarzwaldstraße an die Radschnellweg-Verbindung Richtung Offen-

burg, für die schon seit einigen Jahren eine Studie vorliegt. In Emmendingen soll die Trasse an die geplante Radschnellverbindung nach Freiburg anschließen. Außerhalb der Siedlungsbereiche verläuft sie großteils auf landwirtschaftlichen Wegen. Der Bau würde bei einer Breite von fünf Metern viele angrenzende Privatgrundstück tangieren.

### Das Potenzial

„Alle Abschnitte weisen ein Potenzial von über 2000 Radfahrten pro Tag auf und sind damit für die Realisierung einer Radschnellverbindung geeignet“, heißt es in der Studie. Für die Verbindung Lahr-Emmendingen wird je nach Teilbereich sogar von 2200 bis 4000 Radfahrten pro Tag ausgegangen. Insgesamt stelle sie eine wichtige regional Verbindungsachse dar, heißt es. Untersucht wurde auch die Verbindung

zwischen Ringsheim und Rust, wo es durch den Europa-Park viele Arbeitsplätze gibt. Die Studie sieht auf dieser Achse allerdings nur ein Potenzial von 800 Radfahrten täglich. Deswegen soll dieses Teilstück nur als „Zubringer“ zum Radschnellweg genutzt werden.

### Die Kosten

Die Baukosten für den Abschnitt Lahr-Emmendingen werden in der Studie mit 28,6 Millionen Euro angegeben. Die Kosten-Nutzen-Abwägung fällt positiv aus: „Aus volkswirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht“ sei der Bau positiv zu bewerten, heißt es mit Blick auf Gesundheits- und Umweltaspekte. Nun soll geprüft werden, inwieweit das Land Bau- lastträger werden kann. Das würde bedeuten, dass es für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung zuständig wäre. Diese Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn ein Potenzial für mindestens 2500 Radfahr-

ten pro Tag außerorts besteht. Darunter sind die Kreise zuständig. Städte mit mehr als 30 000 Einwohnern – wie Lahr – übernehmen wiederum die Baulast für Abschnitte innerorts. Durch Förderprogramme von Bund und Land sollen die Kreise oder Kommunen idealerweise nur zwölf Prozent der Kosten übernehmen.

### Die nächsten Schritte

In der öffentlichen Sitzung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein am Donnerstag, 17. Februar, werden vier Studien für Radschnellwege vorgestellt. Sie beginnt um 14 Uhr in der Sternenberghalle in Friesenheim. Im nächsten Schritt soll geprüft werden, inwieweit das Land als Bau- lastträger zuständig ist. Die Beteiligung der politischen Gremien vor Ort und der Bürger könnte dann folgen.

Die Studien sind verfügbar unter [www.rvso.de/rsw](http://www.rvso.de/rsw)

### Machbarkeitsstudie Radschnellweg Lahr-Emmendingen



RZ GRAFIK/JA

QUELLE: REGIONALVERBAND SÜDLICHER OBERRHEIN