



Zwischen Böblingen und Stuttgart gibt es bereits einen Radschnellweg.

FOTO: SEBASTIAN GOLLNOW (DPA)

Potenzial für Radschnellwege

Die Planung für vier Verbindungen ist im Regionalverband Südlicher Oberrhein vorgestellt worden

Von Hubert Röderer

ORTENAU. Die Planung von Radschnellwegen in Südbaden nimmt Fahrt auf. Die Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein hat am Donnerstag die Machbarkeitsstudien für vier weitere Radschnellwege in der Region mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Offenbar bestehen gute Aussichten auf Realisierung, denn die Mindestanforderungen werden erfüllt.

Zwischen 2017 und 2019 sind bereits fünf Korridore für Radschnellwege untersucht worden. Anfang 2021 wurde der Startschuss für fünf weitere Machbarkeitsstudien gegeben. Vier wurden bereits abgeschlossen: für die Korridore Freiburg – Müllheim, Freiburg – Kirchzarten, Lahr – Emmendingen und Offenburg – Bühl, die von Freiburg bis Breisach steht noch aus. „Es konnten bereits 220 Kilometer untersucht werden“, erklärte Verbandsvorsitzender Otto Neideck. Das untersuchte Netz reicht nun durchgängig vom nördlichen Ortenaukreis bis ins Markgräflerland und verfügt über mehrere Seitenstreifen.

Die Studien bestätigen laut Uwe Petry und Johannes Lensch von den beauftragten Planungsbüros, dass alle vier untersuchten Trassen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen: Ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen höher als die

Investition, ergebe sich ein Wert größer als eins. Alleine für den Teilbereich Offenburg-Achern liege das Nutzen-Kostenverhältnis bei einem Wert von 3,82; für den Gesamtkorridor Offenburg-Bühl bei immer noch 2,02. Der Wert für den Korridor Lahr-Emmendingen liegt ebenfalls deutlich über der Marke, bei 1,7.



FOTO: RSW

Das Verkehrszeichen für einen Radschnellweg

Zur vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) geäußerten Kritik an der möglichen Trassenführung entlang der geplanten Kreisstraße (mehr.bz/radschnellweglahr) meinte Petry: Wenn schon neu gebaut werde, mache es Sinn, den Radschnellweg dort anzulegen. Renate Kohlund (Grüne) fragte, ob es wirklich gut sei, einen Radschnellweg abseits jeglicher Wohnbebauung anzulegen. Sie plädierte dafür, die Bundesstraße 3 zurück-

zubauen, um so Platz für den Radschnellweg zu gewinnen.

Mit der Fertigstellung der vier Machbarkeitsstudien entscheidet nun das Land darüber, wer für Planung, Bau und Betrieb aufkommt. Auch in den Fällen, da das Land diese Baulastträgerschaft nicht selbst übernimmt, können Planung und Bau mit bis zu 87,5 Prozent durch Bund und Land gefördert werden.

Von den fünf zwischen 2017 und 2019 untersuchten Korridoren in der Region Südlicher Oberrhein hat das Land bereits die Baulastträgerschaft für die Radschnellwege Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen und Offenburg – Kehl/Straßburg übernommen. Für den Radschnellweg Offenburg – Gengenbach liegt die Baulastträgerschaft beim Ortenaukreis: Für die Planungskosten liegt bereits eine Förderzusage in Höhe von 1,75 Millionen Euro vor.

Die Planer machten deutlich, dass Bürgerbeteiligung großgeschrieben werde. Was vorerst grob skizziert wird, müsse nicht zwingend realisiert werden, es sei noch genügend Zeit, Ideen und Korrekturen einzubringen. Das „Feintuning“, so Petry, werde erst endgültig Gewissheit bringen. Fabian Tornis, der stellvertretende Verbandsdirektor, prophezeite: „Wir sind erst am Anfang eines langen Prozesses.“

Die Machbarkeitsstudien und weitere Informationen zu den Radschnellwegen gibt es unter www.rvso.de/rsw