

Vorlage Nr.: 2022/0800

Verantwortlich: Dez. 6

Dienststelle: StplA

## Radschnellverbindungen Karlsruhe - Ettlingen und Karlsruhe - Rastatt Zwischenbericht Variantenuntersuchung

### Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	12.01.2023	3	X		

### Information (Kurzfassung)

In den letzten Jahren wurden Vereinbarungen zwischen dem Regierungspräsidium Karlsruhe und den betroffenen Gemeinden, zwischen Karlsruhe und Rastatt bzw. Karlsruhe und Ettlingen, zur Planung zweier Radschnellverbindungen unterzeichnet.

Im Laufe des Planungsprozesses werden verschiedene Schritte der Planung und Beteiligung durchlaufen. Als federführende Behörde arbeitet das Regierungspräsidium Karlsruhe mittels unterschiedlicher Kriterien an der Bewertung der bereits vorgestellten einzelnen Routen-Varianten, um voraussichtlich bis zum Ende des Jahres je eine Vorzugsvariante ermitteln zu können.

Ziel der Vorlage ist es, den Planungsausschuss über den aktuellen Stand des Verfahrens zu unterrichten.

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstand zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:		Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates		Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema: Mobilität	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

## Ergänzende Erläuterungen

### *Ausgangslage und Ziele*

Im Jahr 2019 wurde vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen durchgeführt. Das Ziel war es, mögliche Korridore mit großen Verlagerungspotenzialen vom Kfz- auf den Radverkehr und attraktive Strecken mit überregionaler Bedeutung für den Radverkehr zu ermitteln. Die beiden Korridore zwischen Karlsruhe und Ettlingen, sowie Karlsruhe und Rastatt wiesen bei der Studie die größten Verlagerungspotenziale auf. Daraufhin wurde sich in Planungsvereinbarungen darauf verständigt, dass das Land im Benehmen mit den betroffenen Kommunen die erforderlichen Planungsaufgaben für die jeweilige Gesamtstrecke federführend bis einschließlich der Vorplanung und Auswahl der Routen übernimmt. Im Zuge der Planung wird aus möglichen Routenverläufen je eine Vorzugsvariante erarbeitet werden, welche dann nach den nötigen Vorbereitungen in die Umsetzung geht.

### *Radschnellwege*

Ein Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung (RSV) ist ein Radweg mit besonderer Qualität. Sie sind mit großzügigen Breiten vorgesehen und bieten eine möglichst geradlinige und direkte Linienführung. Die Wege sollen größtenteils von Kfz- und Fußverkehr getrennt sein und an Knotenpunkten vorrangig behandelt werden. Für eine einheitliche Gestaltung richtet sich die Planung der Wege nach den Qualitätsstandards für Radschnellwege in Baden-Württemberg.

### *Planungsschritte im Verfahrensablauf*

#### *Durchgeführte Veranstaltungen*

Die beiden Radschnellverbindungen Karlsruhe – Ettlingen (RS10) und Karlsruhe – Rastatt (RS13) laufen als voneinander unabhängige Projekte. Der Prozess und der zeitliche Ablauf sind aber ähnlich. Mit Beginn der Vorplanung im Jahr 2020 wurden die aus der Machbarkeitsstudie abgeleiteten groben Routenverläufe in Abstimmung zwischen Regierungspräsidium und den Städten geprüft und angepasst. Im Verlauf der Planungen wurden mehrere Projektbegleitkreise durchgeführt. Dabei werden Hinweise, Wünsche und Kritik aus Bevölkerung, Politik und Ämtern aufgenommen und diskutiert. Zum aktuellen Stand (Oktober 2022) wurden jeweils zwei Projektbegleitkreise durchgeführt. Bereits zu diesem Zeitpunkt ist in den Planungsprozess eine Umweltverträglichkeitsstudie integriert, um die Belange des Naturschutzes berücksichtigen zu können. Im dabei durchgeführten Scoping-Verfahren konnte die Stadt Karlsruhe sich zum aktuellen Stand der Planung äußern. Dazu wurde im September 2021 ein stadtinterner Workshop zum RS 10 mit allen betroffenen Dienststellen durchgeführt. Die Ergebnisse haben ergeben, dass zum aktuellen Zeitpunkt, ohne Vorliegen aller Untersuchungsergebnisse, noch keine gemeinsame städtische Vorzugsvariante benannt werden kann. Die Bewertung der Varianten aus Sicht der verkehrlichen Belange sind unter den einzelnen Korridoren aufgeführt.

Aktuell arbeitet das Regierungspräsidium Karlsruhe an der Findung der Vorzugsvariante.

Die aus den Projektbegleitkreisen erhaltenen Hinweise sowie die planerischen Grundätze liefern dabei die Kriterien zur Bewertung der unterschiedlichen Routenvarianten. Die Kriterien werden auf alle Routen angewandt und abschließend durch ein Punktesystem zusammengefasst. So können vergleichbare Endergebnisse zwischen den Routen ermittelt werden. Bei der Bewertung der Routen sind auch Kombinationen von Teilabschnitten möglich. Die einzelnen Kriterien ergeben sich hauptsächlich aus den Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzrechts, welche sich auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden/Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kulturelles Erbe und die Richtlinien der Natura 2000 beziehen.

Zudem werden die verkehrlichen Aspekte durch die Erschließungswirkung inklusive Potenzials, die Reisezeit, den RSV-Ausbaustandard, die unabhängige Führung vom Kfz-Verkehr, die soziale Kontrolle, den Eingriff in Ruhenden Verkehr, den Grunderwerb (z.B. Landwirtschaft, Kleingärten, Wald) sowie die geschätzten Kosten berücksichtigt.

Es wird bis voraussichtlich Ende des Jahres 2022 mit dem Abschluss und der Präsentation der Vorzugsvarianten durch des RP gerechnet.

### ***Nächste Verfahrensschritte***

Bevor eine Vorzugsvariante fixiert wird, wird diese nochmals in einem weiteren Projektbegleitkreis vorgestellt und mit allen Betroffenen abgestimmt. So können auch weiterhin Belange der Bürger\*innen eingebracht werden.

Sobald seitens des Regierungspräsidiums eine finale Vorzugsvariante vorliegt, erfolgt eine Abstimmung der Beteiligten über das weitere Verfahren. Soweit die Trasse im Rahmen eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach § 73 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) verwirklicht wird, erfolgt eine Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit. In diesem Rahmen haben die Gemeinden die Möglichkeit formal erneut Einwendungen gegen eine Planung vorzubringen, wenn sie in ihrem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht betroffen sind. Im Rahmen dieser Beteiligung würde die beabsichtigte Stellungnahme der Stadt dem Gemeinderat zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Ist dies erfolgt, startet die Entwurfsplanung mit integriertem landschaftspflegerischer Begleitplan für die erarbeiteten Routen. Nachdem anschließend die Genehmigungsplanung umgesetzt wurde, gehen die Maßnahmen mit der Ausführungsplanung in die Umsetzung. Diese ist voraussichtlich ab dem Jahr 2025 möglich.

### ***Zuständigkeiten***

Die Projektkoordinierung obliegt dem Regierungspräsidium Karlsruhe als federführender Behörde. Sie beauftragen alle Untersuchungen und die Festlegung der Vorzugsvarianten. Auch die öffentliche Kommunikation und die Durchführung der Projektbegleitkreise sind Teil der Koordinierung.

Nach Festlegung der Vorzugsvarianten werden die weiteren Planungsschritte dann anhand der jeweiligen Zuständigkeiten an die einzelnen Vertragspartner aufgeteilt. Innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze sind dies die Städte, außerhalb das RP Karlsruhe. Die Planungen werden weiterhin koordiniert und abgestimmt und orientieren sich an den Standards für Radschnellverbindungen.

### ***Korridore***

#### ***RS 10 Karlsruhe - Ettlingen***

Für die Radschnellverbindung Karlsruhe - Ettlingen (RS 10) wurde der Korridor zwischen Karlsruhe Weiherfeldbrücke und Ettlingen - Bahnhof West mit dem größten Potenzial ermittelt.

Innerhalb dieses Korridors wurden sechs Routenverläufe untersucht, von denen zwei Routen (Herrenalber Straße und entlang der L605) aufgrund fehlenden Potenzials an zukünftigem Radverkehrsaufkommen ausgeschieden sind.

Die vier übrigen Routen mit zusätzlichen Untervarianten verlaufen über die Rüppurrer Felder bzw. die Lange Straße und Weiherfeld (siehe Anhang).

Die zukünftige Radschnellverbindung soll „zügig und sicher“ befahrbar sein. Daher sollten aus Sicht des Radverkehrs – vorbehaltlich der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie – diejenigen Varianten ausscheiden, die umwegig und somit mit Zeitverlusten behaftet sind, bzw. verkehrstechnisch problematische Lösungen erfordern.

#### ***RS 13 Karlsruhe - Rastatt***

Für die Radschnellverbindung Karlsruhe - Rastatt (RS 13) werden drei verschiedene Routenverläufe untersucht. Im Karlsruher Stadtgebiet verlaufen diese entlang der B36, über die Pulverhausstraße und die Hornisgrindestraße. Im Gegensatz zur RS 10 gibt es zwei mögliche Anknüpfungspunkte ans Radverkehrsnetz in Karlsruhe. Diese sind die Vogesenbrücke und die „Junker-und-Ruh-Brücke“.

Aufgrund der Streckenlänge des RS 13 sind auch Kombinationen der verschiedenen Routen möglich.

Da die Abschnitte auf Karlsruher Gemarkung nur einen kleinen Teil des RS13 ausmachen, hängen hier die Routenverläufe in Karlsruhe stark von der Gesamtbewertung und dem Anknüpfungspunkt in Richtung Rheinstetten ab.

Die einzelnen Routenverläufe der beiden Korridore sind nochmals als Übersicht angehängt.

### ***Information***

Als federführende Behörde ist das RP Karlsruhe Ansprechpartner für Fragen und Hinweise zu den Radschnellverbindungen. Alle bisher durchgeführten Planungsschritte wurden durch das RP dargelegt und sind öffentlich auf der Homepage des RP Karlsruhe einsehbar.

Anhang:

- Übersichtsplan Routenvarianten RS 10
- Übersichtsplan Routenvarianten RS 13
- Übersichtsplan Routenvarianten RS 13 – Ausschnitt Karlsruhe
- Bewertungskriterien RS 10 + RS 13
- Zeitlicher Ablauf Planungsprozess
- Übersicht Öffentlichkeitsbeteiligung

### **Beschluss:**

In den letzten Jahren wurden Vereinbarungen zwischen dem Regierungspräsidium Karlsruhe und den betroffenen Gemeinden, zwischen Karlsruhe und Rastatt bzw. Karlsruhe und Ettlingen, zur Planung zweier Radschnellverbindungen unterzeichnet.

Aktuell arbeitet das Regierungspräsidium Karlsruhe als federführende Behörde an der Bewertung der einzelnen Routen-Varianten, um voraussichtlich bis zum Ende des Jahres je eine Vorzugsvariante ermitteln zu können.

Der aktuelle Stand des Planungsprozesses mit den aktuell betrachteten Varianten, sowie die zur Wahl einer Vorzugsvariante genutzten Kriterien werden nun dem Planungsausschuss als Zwischeninformation vorgelegt.

Eine formelle Beschlussfassung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.  
Der Planungsausschuss nimmt den Sachstand zur Kenntnis.