

## **Das Rückgrat des Radverkehrs wächst**

### **Regionalverband stellt Machbarkeitsstudie für Radschnellweg Freiburg – Müllheim vor**

In der jüngsten Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbands Südlicher Oberrhein am 17.02.2022 wurden Machbarkeitsstudien für vier weitere Radschnellwege in der Region vorgestellt. Für die beauftragten Planungsbüros VAR+, Planersocietät und VIA präsentierten Uwe Petry und Johannes Lensch die Untersuchungsergebnisse. Demnach bestehen gute Aussichten, dass das künftige Rückgrat des Radwegenetzes in der Region weiter wachsen wird.

Nachdem im Auftrag des Regionalverbands bereits zwischen 2017 und 2019 fünf Korridore für Radschnellwege untersucht worden waren, wurde Anfang 2021 der Startschuss für fünf weitere Machbarkeitsstudien gegeben. Bis auf den Korridor (Freiburg –) Umkirch/March – Breisach, bei dem zunächst die Bekanntgabe der Vorzugstrasse der B 31 West zwischen Breisach und Gottenheim abgewartet wurde, konnten alle Machbarkeitsstudien wie geplant Ende 2021 abgeschlossen werden. Dabei handelt es sich um die Korridore

- Freiburg – Müllheim,
- Freiburg – Kirchzarten,
- Lahr – Emmendingen und
- (Offenburg –) Appenweier – Bühl.

Teilweise docken diese an die bereits untersuchten Verbindungen an und verknüpfen diese miteinander zu einem regionsweiten Gesamtnetz. „Die Ergebnisse bestätigen, dass es die richtige Entscheidung war, weitere Machbarkeitsstudien zu erstellen. Durch das frühzeitige und fortlaufende Engagement des Regionalverbands konnten rund 220 Kilometer untersucht werden“, so der Verbandsvorsitzende Otto Neideck. Das untersuchte Radschnellwegenetz reicht nun durchgängig von der nördlichen Ortenau bis ins Markgräflerland und verfügt über mehrere Abzweige in Richtung Schwarzwald und Frankreich.

### **Schnellweg durchs Schneckental**

Die Studien bestätigen, dass auf allen vier identifizierten Vorzugstrassen die für Radschnellverbindungen erforderlichen Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg eingehalten werden können. Auch weisen alle untersuchten Radschnellverbindungen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. (Ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen höher als die zuvor notwendigen Investitionsmaßnahmen ergibt sich ein Verhältniswert größer 1.) Für den Korridor Freiburg – Müllheim liegt das Nutzen-Kostenverhältnis bei einem Wert von 1,34.

Die erarbeitete Vorzugstrasse startet am Hauptbahnhof Freiburg und verläuft nach Überquerung der Dreisam zunächst durch Freiburg-Haslach und St. Georgen. Ab Schallstadt führt sie entlang der Landesstraße 125 durch das Schneckental und weiter nach Bad Krozingen, wo sie die Innenstadt anbindet. Südlich von Bad Krozingen verläuft die Vorzugstrasse größtenteils entlang der Bundesstraße 3 bis nach Müllheim. Dort endet die insgesamt rund 31 Kilometer lange Vorzugstrasse zentral in der Bismarckstraße auf Höhe der Stadtverwaltung und der beruflichen Schulen.

Wesentliche Voraussetzung für die Realisierung ist eine ausreichend hohe Zahl an potenziellen Nutzerinnen und Nutzern. Bund und Land erwarten hier in der Regel mindestens 2000 Radfahrten pro Tag. Im Abschnitt Freiburg – Bad Krozingen werden die erforderlichen Potenziale in der Regel erreicht und weisen im Stadtgebiet von Freiburg sogar Spitzenwerte von über 5000 Radfahrten pro Tag auf. Der Abschnitt wird somit von den Gutachtern für eine Umsetzung als Radschnellverbindung empfohlen. Für den etwas potenzialschwächeren südlichen Abschnitt Bad Krozingen – Müllheim

regen die Gutachter ebenfalls den Ausbau der Fahrradinfrastruktur an. Hier allerdings nicht in den Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung.

Mit der Fertigstellung der vier Machbarkeitsstudien entscheidet nun das Landesverkehrsministerium über die Baulastträgerschaft, das heißt wer für Planung, Bau und Betrieb der Radschnellwege aufkommt. Auch in den Fällen, wo das Land die Baulastträgerschaft nicht selbst übernimmt, können Planung und Bau mit bis zu 87,5 Prozent durch Bundes- und Landesmitteln gefördert werden. Die ermittelten Gesamtkosten des für einen Radschnellweg empfohlenen Teilabschnitts Freiburg – Bad Krozingen betragen rund 18,4 Mio. Euro.

Von den fünf zwischen 2017 und 2019 untersuchten Korridoren in der Region Südlicher Oberrhein hat das Land bereits die Baulastträgerschaft für die beiden Radschnellwege Freiburg – Denzlingen – Waldkirch/Emmendingen (RS 6) und Offenburg – Kehl (– Strasbourg, RS 16) übernommen. Für den Radschnellweg Offenburg – Gengenbach (RS 12) liegt die Baulastträgerschaft beim Ortenaukreis. Für die Planungskosten liegt dem Landratsamt Ortenaukreis bereits eine Förderzusage in Höhe von rund 1,8 Mio. Euro aus Bundes- und Landesmitteln vor.

In der Sitzung der Verbandsversammlung bedankte sich Neideck bei den mitwirkenden Städten und Gemeinden, den Planungsbüros für die kompetente Bearbeitung und beim Land für die finanzielle Förderung der Machbarkeitsstudien. „Wir hoffen natürlich, dass auch die jetzt untersuchten Radschnellwege zügig in die Umsetzung gehen können und dies idealerweise in der Baulastträgerschaft des Landes. Auch vom Bundesverkehrsministerium erwarten wir die Bundesförderung für die Planung und den Bau von Radschnellwegen deutlich zu erhöhen und ungebundene Mittel zugunsten bereits angelaufener Radschnellwege-Projekte umzuwidmen“, so der Verbandsvorsitzende.

Lensch und Petry von den beauftragten Planungsbüros lobten ausdrücklich die äußerst konstruktive Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Landkreisen sowie weiteren engagierten Partnern, wie etwa dem ADFC, dem VCD oder der Deutschen Bahn. Diese hatten intensiv an der Erarbeitung der jeweiligen Machbarkeitsstudien mitgewirkt. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit bei der überörtlichen Radverkehrsplanung will der Regionalverband nun auch in Folgeprojekten wie dem Masterplan Radverkehr für den Bereich Südliche Ortenau/Nördlicher Breisgau weiter intensivieren.

Die Machbarkeitsstudien sowie weitere Informationen zu Radschnellwegen finden sich auf der Internetseite des Regionalverbands unter [www.rvso.de/rsw](http://www.rvso.de/rsw). Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg im Korridor (Freiburg –) Umkirch/March – Breisach ist noch in der ersten Jahreshälfte 2022 zu rechnen.

## **Abbildungen**

- Übersichtskarte (beiliegend)
- [Verkehrszeichen Radschnellweg \(StVO Zeichen 350.1\)](#)

### Status der Machbarkeitsstudien des Regionalverbands

- 2021 / 2022 abgeschlossene Machbarkeitsstudien
- 2018 / 2019 abgeschlossene Machbarkeitsstudien
- Fortführung durch Bauasträger / Einstieg in die Detailplanung

### Korridore des Regionalverbands

- 1 Appenweier – Bühl (ca. 37 km)
- 2 Offenburg – Appenweier/Strasbourg (ca. 30 km)
- 3 Offenburg – Gengenbach (ca. 11 km)
- 4 Offenburg – Lahr (ca. 20 km)
- 5 Lahr – Emmendingen (ca. 31 km)
- 6 Freiburg – Emmendingen/Waldkirch (ca. 26 km)
- 7 Freiburg – Umkirch/March (ca. 9 km)
- 8 Umkirch/March – Breisach (ca. 18 km)
- 9 Freiburg – Kirchzarten (ca. 11 km)
- 10 Freiburg – Müllheim (ca. 31 km)



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**

**Stand: 17.02.2022**

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

