



Radschnellweg RS7 Wiesental
zwischen Schopfheim - Maulburg - Steinen - Lörrach (Basel)

DOKUMENTATION

PROJEKTBEGLEITKREIS | ZWEITES TREFFEN

25.05.2022, Wiesenthalhalle Steinen,
17.00-19.30 Uhr

Inhalt

1	Zusammenfassung	2
2	Begrüßung der Teilnehmenden	3
3	Überblick über den Prozess / Wo stehen wir gerade?	4
4	Vorstellung der Ergebnisse der Online-Beteiligung	7
4.1	Überblick	7
4.2	Auswertung	8
4.3	Anpassung Hauptvarianten	11
4.4	Kritische Themen	13
5	Bewertungskriterien für die Vorzugstrasse	27
6	Austausch und Ideen	32
6.1	Unterstützung der Gremien	33
6.2	Einbindung von Schulen und Unternehmen	34
7	Abschluss	35
8	Kontakt	36

1 Zusammenfassung

Am 25. Mai 2022 traf sich der Projektbegleitkreis des Radschnellwegs Wiesental (RS 7) in der Wiesentalhalle in Steinen. Ziel des Treffens war es, den Begleitkreis über den aktuellen Planungsstand und die Ergebnisse der Online-Beteiligung zu informieren. Außerdem sollte den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben werden, aktiv Hinweise und Anregungen in den Planungsprozess einzubringen.

Das Landratsamt Lörrach gab einen Überblick über den Prozess und präsentierte die Ergebnisse sowie die Auswertung der Online-Beteiligung. Anschließend stellte Heike Prahlow von PGV Alrutz den aktuellen Stand zur Planung vor. Dabei ging sie auf die Themen: Anpassung der Varianten auf Basis der Beteiligung, Bewertungskriterien sowie Vorgehen zur Bewertung und dem Finden der Hauptvariante ein. Die Teilnehmenden konnten Fragen zu den Themen Gewerbegebiete, Konflikte mit ruhendem Verkehr & Fußverkehr sowie Knotenpunkten an das Planungsteam stellen. Gemeinsam mit den Mitgliedern des Projektbegleitkreises wurden Ideen und Anregungen gesammelt, wie man regionale Unternehmen und Schulen in den Planungsprozess noch besser einbinden sowie die Gremien unterstützen kann.



Teilnehmende Organisationen:

- Agglo Basel
- Endress+Hauser SE + Co KG
- Gemeinde Riehen
- Gemeinde Steinen
- H2O GmbH
- IG Velo
- Landratsamt Lörrach
- Lokale Agenda 21 -AK Siedlungsentwicklung und Verkehr Steinen
- Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
- PGV Alrutz GbR
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Stadt Lörrach
- Stadt Schopfheim
- translake GmbH

2 Begrüßung der Teilnehmenden

Bürgermeister Gunther Braun (Gemeinde Steinen) begrüßte die rund 20 Teilnehmenden in der Wiesenthalhalle in Steinen. Er freue sich auf einen spannenden und aufschlussreichen Abend, an dem über wichtige Themen diskutiert werde. Der Radschnellweg RS7 sei ein relevantes Thema für die Gemeinde Steinen und die Planungen vor Ort mit einigen Herausforderungen verbunden.

Anschließend begrüßte Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter im Landkreis Lörrach, die Anwesenden. Er betonte, dass die Planung des Radschnellwegs ein gemeinsames Projekt des Landkreises sowie der Städte und Gemeinden im Wiesental sei. In einer Projektgruppe arbeiten die Kommunen Lörrach, Steinen, Maulburg, Schopfheim und der Landkreis Lörrach eng zusammen. Damit das Projekt gelingt, sei es wichtig, alle mit einzubeziehen. Dazu gehören auch die kritischen Stimmen. Durch den Projektbegleitkreis können verschiedene Perspektiven eingebracht werden. Nachdem der erste Projektbegleitkreis digital stattgefunden hatte, sei es schön, sich persönlich vor Ort treffen zu können.



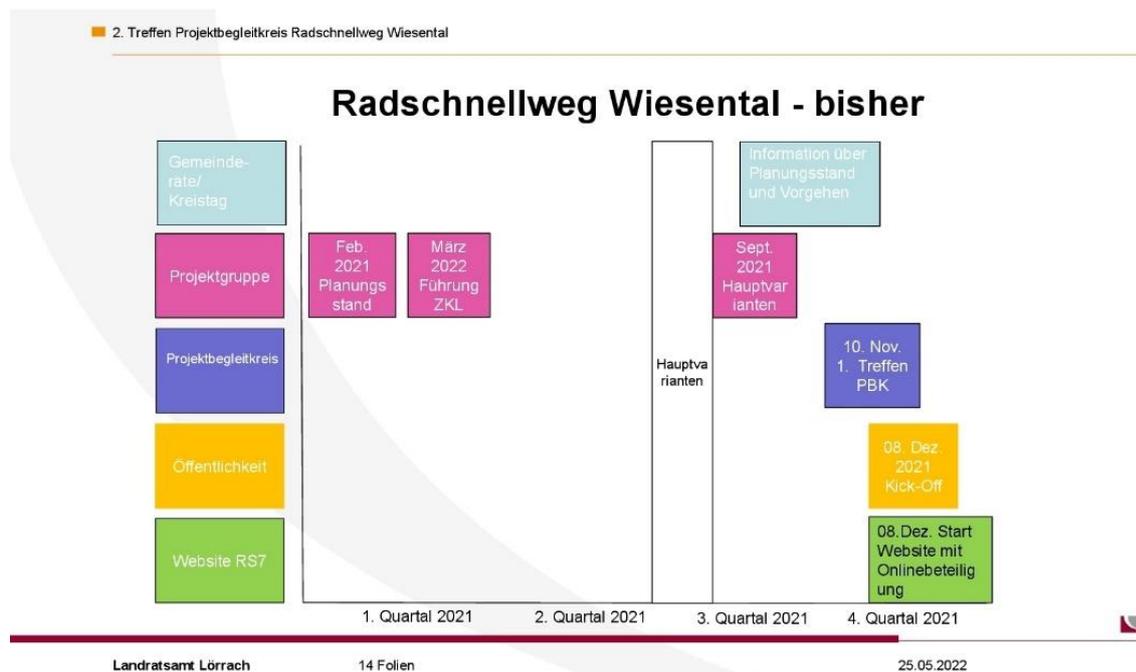
Die translake GmbH, welche die Öffentlichkeitbeteiligung zum Radschnellweg begleitet, führte durch die Veranstaltung. Nathalie Faha und Hanna Kasper begrüßten zunächst alle Teilnehmenden und stellten die Agenda des Abends vor.

3 Überblick über den Prozess / Wo stehen wir gerade?

Zu Beginn wurde den Teilnehmenden durch das Landratsamt Lörrach (Alexandra Bühler und Bettina Siegmund) ein Überblick über den aktuellen Stand im Planungsprozess gegeben.

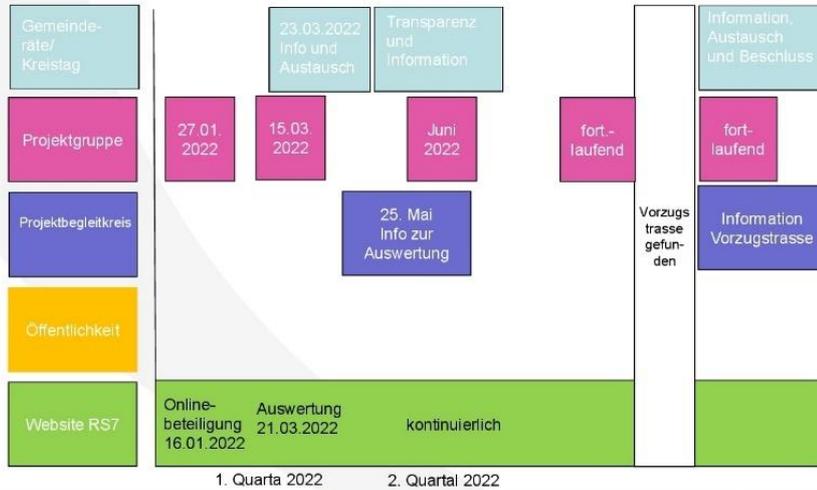
Die Gemeinderäte und der Kreistag werden regelmäßig über den Projektstand informiert. Im März 2022 fand eine Infoveranstaltung mit Austausch, zu der alle interessierten Gemeinderats- und Kreistagsmitglieder eingeladen waren, statt. Der Landkreis Lörrach sowie die Kommunen Lörrach, Steinen, Maulburg und Schopfheim arbeiten in einer Projektgruppe eng zusammen.

Das erste Treffen des Projektbegleitkreises fand im November 2021 statt. Im Dezember 2021 startete die Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Kick-Off Veranstaltung. Anschließend konnten alle Interessierten Hinweise in eine Online-Beteiligungskarte auf der Projektwebseite eintragen. Die Hinweise wurden im Februar/März 2022 durch das Planungsteam ausgewertet. Die Planungen sind ein iterativer Prozess zwischen fachlicher Abstimmung, Öffentlichkeitsbeteiligung und politischer Beteiligung. Dabei wird Wert auf Transparenz gelegt, sodass regelmäßig neue Informationen in die Planungen mit einfließen. Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Hauptvarianten nochmals geprüft und überarbeitet. Im nächsten Schritt steht nun die endgültige Definition der Hauptvarianten an. Anschließend werden die Planungen weiter ausgearbeitet, in Abstimmung mit den beteiligten Städten und Gemeinden sowie den Informationen aus Politik und Öffentlichkeit. Der nächste Meilenstein ist die Festlegung einer ausgearbeiteten und mit den Gremien abgestimmten Vorzugstrasse.



2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Radschnellweg Wiesental - bevorstehend



Landratsamt Lörrach

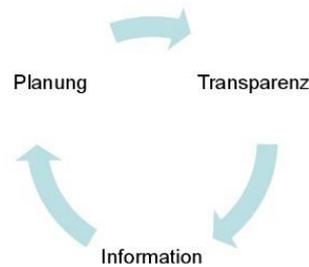
14 Folien

25.05.2022

2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Die nächsten Schritte

- **Fachliche Abstimmung**
 - Ingenieurplanung
 - Natur- und Umweltschutz
 - Fachbehörden
- **Öffentlichkeitsbeteiligung**
- **Politische Beteiligung**



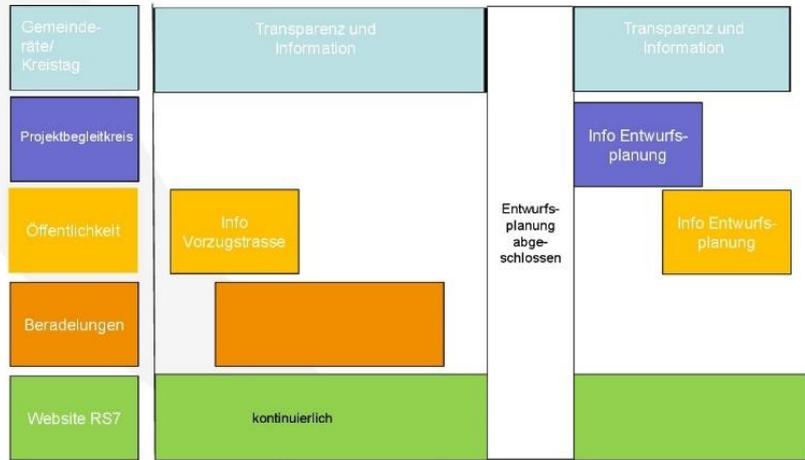
Landratsamt Lörrach

14 Folien

25.05.2022

2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Radschnellweg Wiesental - Ausblick



Landratsamt Lörrach

14 Folien

25.05.2022

2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Jetzt:

Endgültige
Definition der
Hauptvarianten
dank der
Öffentlichkeits-
beteiligung

Die nächsten Schritte

- Fachliche Abstimmung
- Ingenieurplanung
- Natur- und Umweltschutz
- Fachbehörden
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Politische Beteiligung



**Nächster
Meilenstein:**

Fachlich
ausgearbeitete
und mit den
Gremien
abgestimmte
Vorzugstrasse

Landratsamt Lörrach

14 Folien

25.05.2022

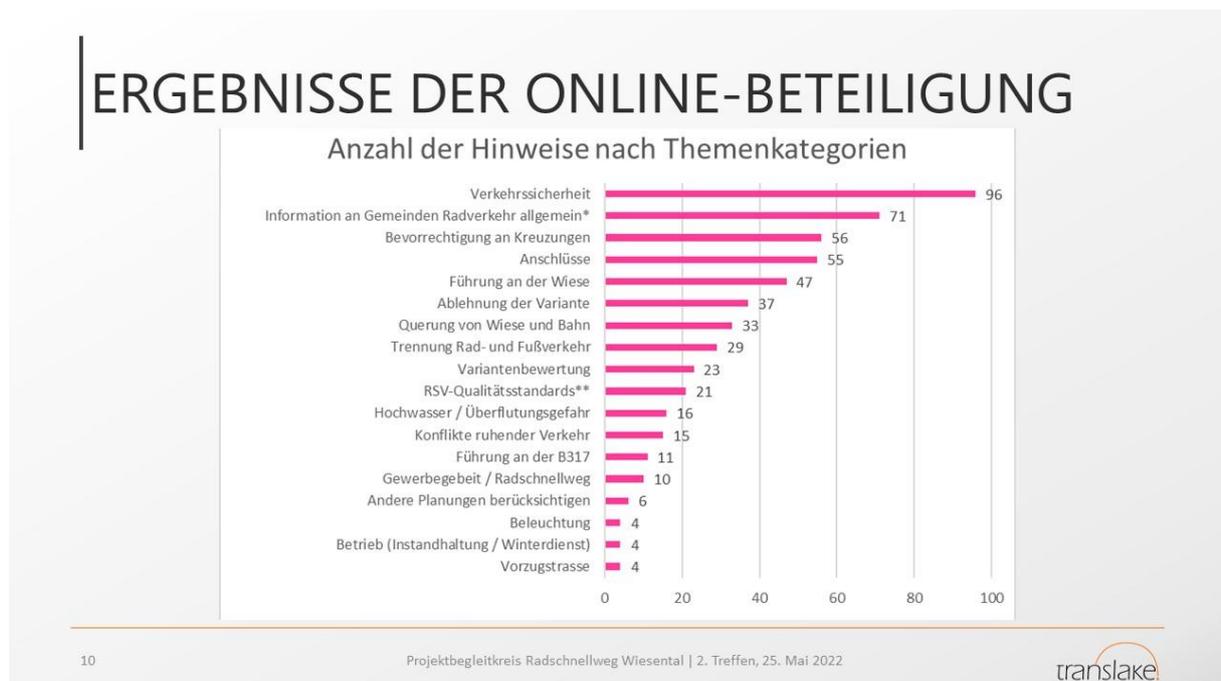
4 Vorstellung der Ergebnisse der Online-Beteiligung

Anschließend wurden den Teilnehmenden die Ergebnisse der Online-Beteiligung vorgestellt.

4.1 Überblick

Die Online-Beteiligung wurde über eine Online-Beteiligungskarte auf der Projektwebseite www.radschnellweg-wiesental.de durchgeführt. Dabei konnten Bürgerinnen und Bürger vom 8. Dezember 2021 bis zum 16. Januar 2022 die verschiedenen Trassenvarianten ansehen und örtliche Hinweise auf der Karte geben. Es kamen 350 Hinweise und weitere 350 Kommentare zusammen. Diese wurden durch das Planungsteam gesichtet, in Kategorien unterteilt und beantwortet. Unter folgendem Link finden Sie die Karte: www.radschnellweg-wiesental.de/online-beteiligung

Die Hinweise wurden in verschiedene Themenkategorien eingeteilt. Eine Vielzahl der Hinweise bezog sich auf das Thema Verkehrssicherheit. Außerdem wurden Hinweise eingereicht, welche sich auf Informationen an die Gemeinden zum Radverkehr allgemein bezogen. Weitere Themen waren u.a. die Bevorrechtigung an Kreuzungen, Anschlüsse, die Führung an der Wiese, die Ablehnung der Variante bzw. der Vorschlag einer anderen Variante, die Querung von Wiese und Bahn, die Trennung von Rad- und Fußverkehr, die Variantenbewertung sowie die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen.



Eine Kurzauswertung der Online-Beteiligung kann [hier](#) eingesehen werden.

4.2 Auswertung

Das LRA Lörrach stellte die Auswertung der Hinweise, die in der Online-Beteiligung gesammelt wurden, vor. Das Planungsteam hat alle 350 Hinweise sowie die ergänzenden 350 Kommentare gesichtet und geclustert. Ausgehend von den Hinweisen wurden Themenkategorien gebildet.

Alle eingegangenen Hinweise und Kommentare wurden durch das Planungsteam bearbeitet, soweit wie möglich Themenkategorien zugeordnet und / oder einzeln beantwortet. Es lassen sich bezüglich der Beantwortung und des weiteren Umgangs drei Arten von Hinweisen / Kommentaren unterscheiden:

1. Hinweise / Kommentare, die direkt mit Themenkategorien oder einzeln beantwortet werden konnten, weil sie z.B. Fragen des Gewässerschutzes, bereits festgelegte Routenteile (Zentralklinikum ZKL) oder Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen betrafen.
2. Hinweise / Kommentare, die alternative Varianten oder Teilvariantenverläufe vorschlugen. Diese wurden gesichtet, gesammelt und sind in die momentan in Form eines erneuten Untervariantenvergleichs stattfindende Hauptvariantenüberarbeitung eingeflossen.
3. Hinweise / Kommentare, die sich auf Problemstellen wie Knotenpunkte, Gewerbegebiete, etc. beziehen und Wissen über den momentanen Bestand auf den Routenverläufen vermitteln. Dieses Wissen wurde aufgenommen und wird in die fachliche Detailausgestaltung im weiteren Planungsverlauf integriert.

Je nach Inhalt, Konkretheit sowie räumlicher Ausrichtung werden die Hinweise in der jeweiligen Planungsphase berücksichtigt.



2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Auswertung der Onlinebeteiligung



Landratsamt Lörrach

14 Folien

25.05.2022

2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Kategorisierung und Beantwortung

<input type="checkbox"/> Titel	Kategorien	Datum	Status	Fachbehörde
<input type="checkbox"/> Ornatstutz: Ist zu schnell für einen RS	Allgemein, Lörrach-Brombach-Trasse V1 (Prof), Räumliche Kategorien, RSV-Qualitätsstandard, Thematische Kategorien, Verkehrssicherheit	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:53 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Engstelle	Allgemein, Informationen an Gemeinden Radverkehr allgemein, Räumliche Kategorien, RSV-Qualitätsstandard, Schöppingen V1 (Prof), Stadt Schöppingen, Thematische Kategorien, Verkehrssicherheit	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:11 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Schnellweg nach Basel/Riehen an der Wiese	Allgemein, Informationen an Gemeinden Radverkehr allgemein, Sonstiges, Stadt Lörrach, Thematische Kategorien, Thematische Kategorien - Sonstiges	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:28 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Belag stark beschädigt	Allgemein, Informationen an Gemeinden Radverkehr allgemein, Stadt Lörrach	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:07 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Brücke über Mühlbach	Allgemein, Informationen an Gemeinden Radverkehr allgemein, Lörrach-Stadt V1 (Prof), Opansong Wiese Land Ecker, Räumliche Kategorien, RSV-Qualitätsstandard, Stadt Lörrach, Thematische Kategorien, Verkehrssicherheit	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:07 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Enge etwas steile Kurve	Allgemein, Informationen an Gemeinden Radverkehr allgemein, Lörrach-Stadt V1 (Prof), Räumliche Kategorien, RSV-Qualitätsstandard, Stadt Lörrach, Thematische Kategorien, Verkehrssicherheit	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:07 Uhr	•	✓
<input type="checkbox"/> Freiburgstraße zuviel Verkehr	Allgemein, Deponiechtung an Kreuzungen, Lörrach-Stadt V1 (Prof), Räumliche Kategorien, Thematische Kategorien, Verkehrssicherheit	Veröffentlicht: 15.01.2022 um 17:06 Uhr	•	✓

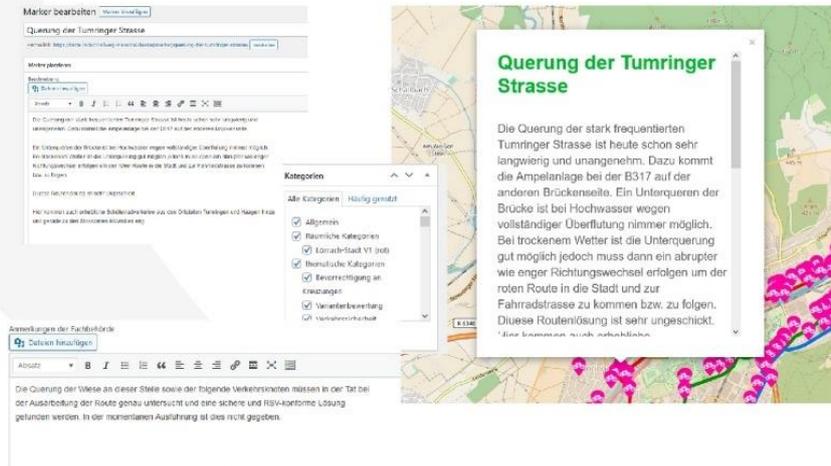
Landratsamt Lörrach

14 Folien

25.05.2022

2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

Bearbeitung der Hinweise und Kommentare



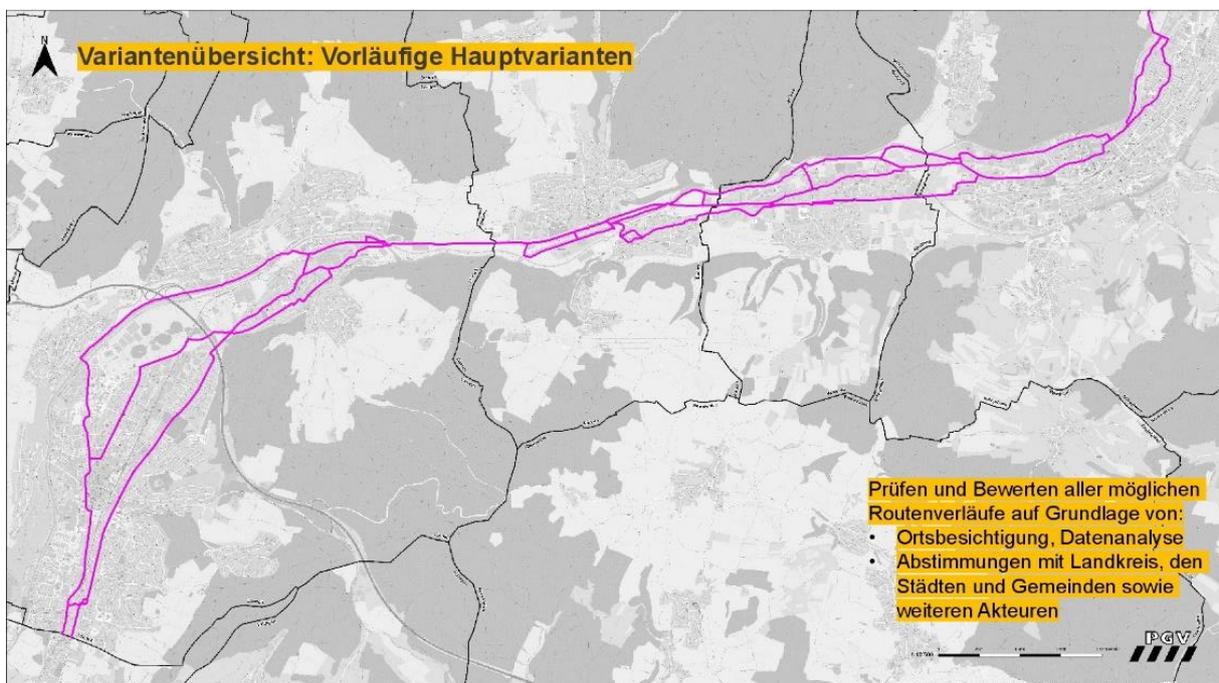
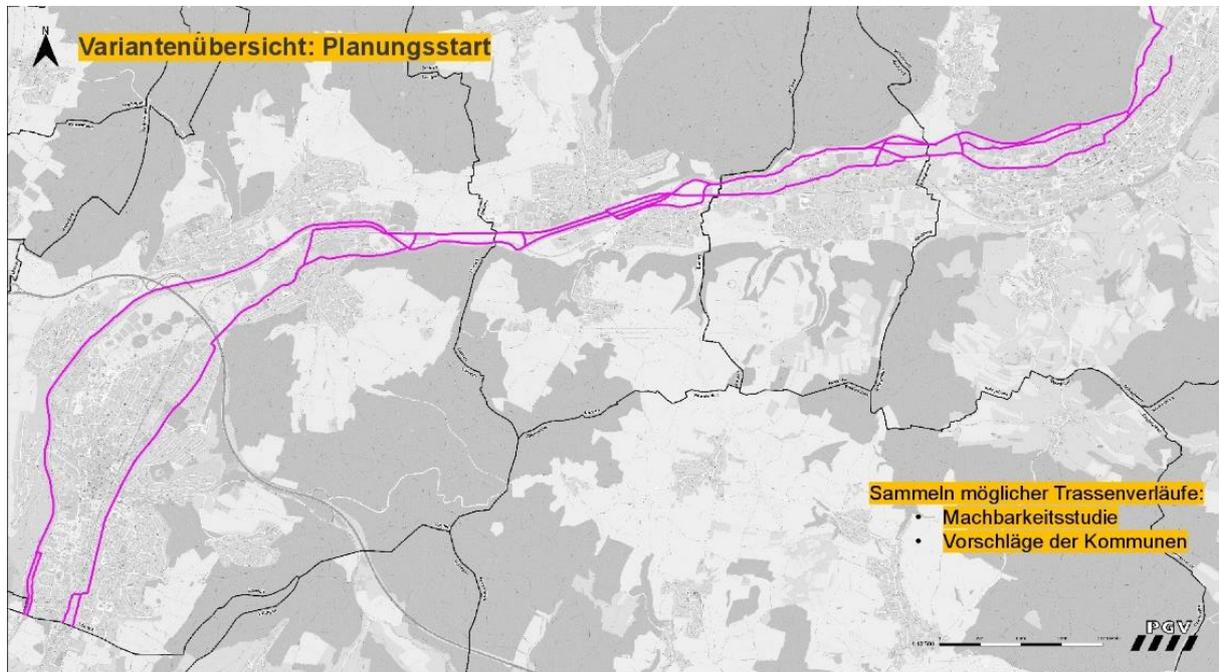
2. Treffen Projektbegleitkreis Radschnellweg Wiesental

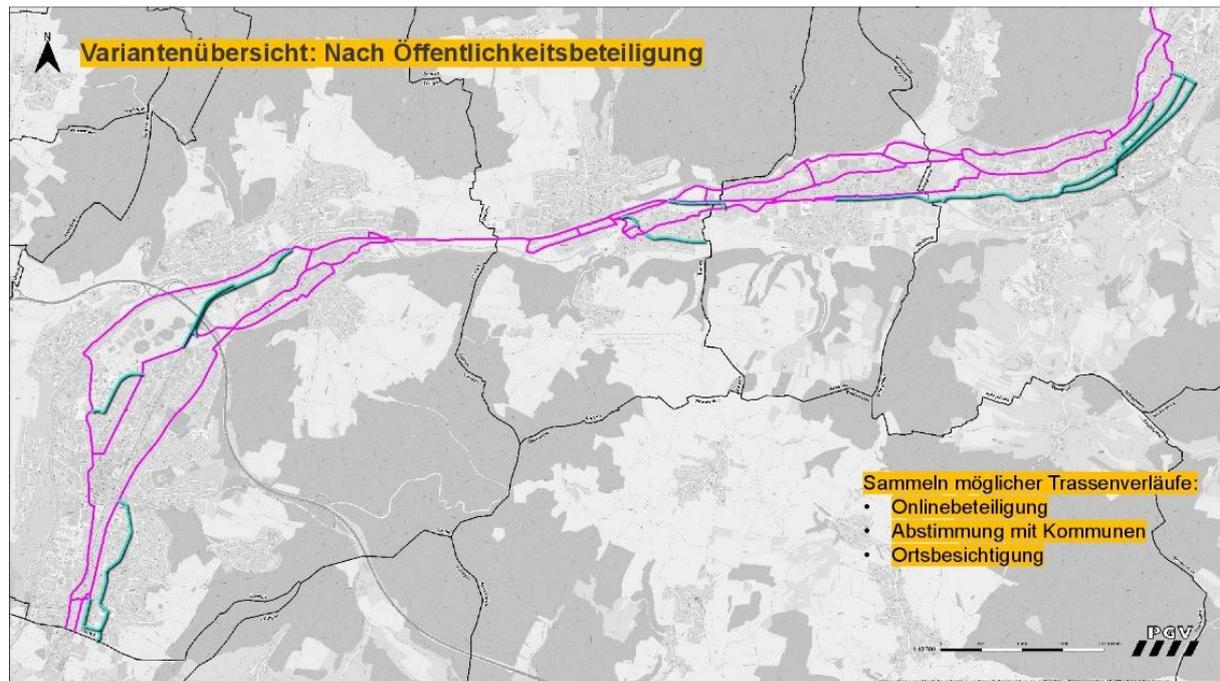
Was passiert mit den Hinweisen und Kommentaren?

- **Alternative Varianten- oder Teilvariantenverläufe** →
Sichtung zwecks erneutem Untervariantenvergleich
- **Problemstellen im momentanen Bestand der Hauptvariantenverläufe** →
Integration in fachliche Detailausgestaltung
- **Allgemeine Fragen/ Hinweise, Hinweise nicht die Routenverläufe betreffend, ...** →
Direkte Beantwortung oder Weitergabe an zuständige Stelle

4.3 Anpassung Hauptvarianten

Heike Prahlow (PGV Alrutz) stellte den Planungsstand hinsichtlich der Hauptvarianten vor. Die Trassen in der Farbe türkis spiegeln dabei die Trassen aus der Online-Beteiligung wider, die nochmals befahren und mit den existierenden Varianten verglichen wurden. Die Hauptvarianten werden in weiteren bilateralen Gesprächen mit den Kommunen festgelegt.





Nächste Schritte

- Prüfung weiterer Untervarianten aus dem Beteiligungsverfahren.
- Festlegung der Hauptvarianten – gemeinsam mit den Kommunen.
- Weitere Betrachtung der Hauptvarianten:
Ausarbeiten konkreter Maßnahmenvorschläge (z. B. Wegeaus- oder Neubauten) zur Erreichung der hohen Standards an Radschnellverbindungen.
- **Ergebnis:** Zusammenstellen eines **Maßnahmenkatasters** und Vorschlag für eine Vorzugsvariante aus gutachterlicher Sicht
- **ZIEL:** **Gemeinsame Festlegung einer Vorzugsvariante für die weiteren Planungsphasen**



4.4 Kritische Themen

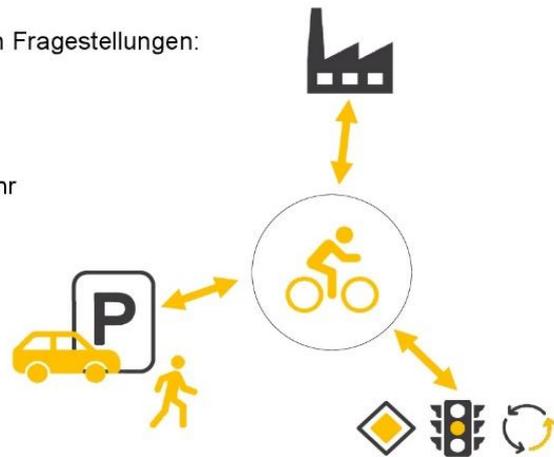
Anschließend gab Heike Prahlow (PGV Alrutz) einen Überblick zu einigen kritischen Themen, welche in der Online-Beteiligung häufig angesprochen wurden:

- Gewerbegebiete
- Knotenpunkte
- Konflikte mit dem ruhenden Verkehr & Fußverkehr

Beteiligung – „kritische“ Themen

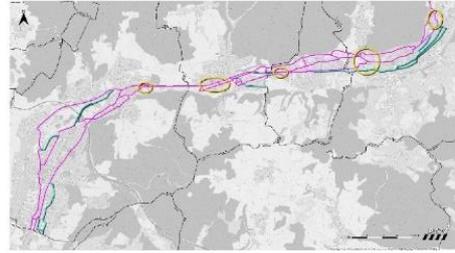
Kurzer Input zu den drei am häufigsten genannten Fragestellungen:

- Gewerbegebiete
- Konflikte mit ruhendem Verkehr und Fußverkehr
- Knotenpunkte



Radverkehr in Gewerbegebieten - Überblick

- Gesamtlänge aller Streckenvarianten: ca. **64 km**
 - Davon in gewerblich genutzten Gebieten: ca. **3,5 km**
 - Entspricht einem Anteil von ca. **5 %**
- Betroffenheiten in allen Gemeindegebieten:
 - Gewerbegebiete als wichtige Arbeitsplatzzentren mit entsprechend hohem Aufkommen von Pendelnden
 - Lage in Ortsrandbereichen in „fahrradfreundlicher“ Entfernung zu Ortszentren und Wohngebieten
- Erhöhtes Konfliktpotenzial mit Schwerverkehrern und geringes subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden
- Es werden jeweils individuelle Lösungen gefunden werden.



Konflikte ruhender Verkehr – Typische Situationen



Konflikte Fußverkehr – Typische Situationen



Seite 26

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Knotenpunkte - Grundsätzliches

- Wichtige Entwurfs Elemente zur Sicherstellung eines zügigen und sicheren Vorankommens. Dabei:
 - Möglichst geringe Warte-/Verlustzeiten
 - Konfliktfreie Führung verträglich mit weiteren Verkehrsteilnehmenden
- Breiter „Werkzeugkoffer“ an möglichen Lösungen, von Bevorrechtungen im Zuge von Fahrradstraßen, über Kreisverkehre und signalisierten Knotenpunkte, bis zu planfreien Lösungen. Wahl abhängig von:
 - Führungsform des Radverkehrs vor und nach Knotenpunkt
 - Verkehrsbelastung des Knotenpunktes/der kreuzenden Wege
 - Räumlichen Randbedingungen



Seite 27

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Um auf diese drei Themen genauer einzugehen, konnten sich die Mitglieder des Projektbegleitkreises an drei Ständen in der Halle mit dem Planungsteam austauschen. Die Diskussionspunkte und Fragen wurden dokumentiert.

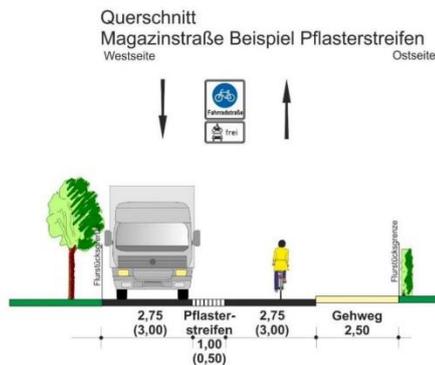
1. Gewerbegebiete



Radverkehr in Gewerbegebieten - Status Quo



Radverkehr in Gewerbegebieten – Beispiel Dresden



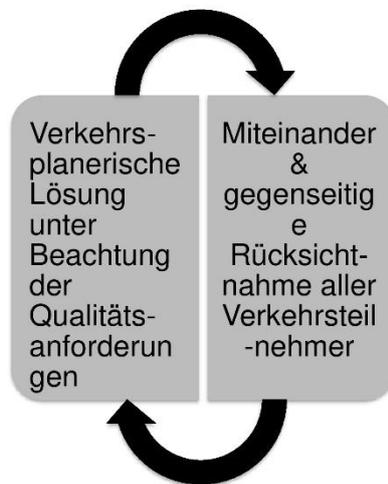
Führungsform im Gewerbegebiet

Auf der Fahrbahn ?

Im Seitenraum ?

Wahl der Führungsform abhängig von:

- Vorhandene Breite der Fahrbahn
- Vorhandene Breite im Seitenraum
- Anzahl der Einmündungen & Zufahrten
- Belastung mit Kfz und Schwerverkehr
- Kurvenradien & Einsehbarkeit
- Geschwindigkeit



Führungsform	RSV	
	inner-orts	außer-orts
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m
Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr in beide Fahrrichtungen)	5,00 m (4,60 m)	5,00 m
Fahrbahnbegleitender Einrichtungsrادweg	3,00 m	3,00 m
Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsrادweg	4,00 m	4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsrادverkehr)		5,00 m
Radfahrstreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitstrich zur Fahrbahn)	3,25 m	

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

Themen und Fragen: Gewerbegebiete

- RZW: Eine Erweiterung ist geplant und deshalb wird mehr LKW-Verkehr erwartet → wie viel LKW erwartet werden, wird an Frau Siegismund weitergeben
 - *Anmerkung der Projektleitung: Der Austausch über zu erwartende Entwicklungen und Zahlen des Schwerlastverkehrsaufkommens wird ausdrücklich begrüßt. Je besser alle Beteiligten über die Zahlen und Erwartungen der anderen Verkehrsteilnehmenden Bescheid wissen, umso besser können einvernehmliche Lösungen gefunden werden.*

- Im Falle einer Störung auf der B317 fährt sämtlicher Verkehr durch Steinen → Wie wird dies aufgefangen oder sollen diese dann über die Radschnellverbindung fahren?
 - *Anmerkung der Projektleitung: Ein sehr guter Hinweis. Für dieses temporäre Problem werden Lösungen gefunden werden, wenn eine Vorzugstrasse feststeht. Da es mehrere Wege durch Steinen gibt, wird hier in Zusammenarbeit mit der Gemeinde für alle Verkehrsteilnehmenden über temporär tragbare Lösungen nachgedacht werden.*

- Es gibt vielleicht in Zukunft mehr Fahrräder – Wie gehen wir damit um? Was ist mit schnelleren E-Bikes und Pedelecs auf Fahrradstraßen?
 - *Anmerkung der Projektleitung: Radschnellverbindungen sind in ihren Maßen so konzipiert, dass sie einen Zuwachs an Fahrrädern und auch breitere Fahrräder aufnehmen können. Auf Fahrradstraßen gilt Tempo 30. Daran müssen sich alle Verkehrsteilnehmer halten – auch S-Pedelecs.*

- Endress+Hauser: Mitarbeitende queren in Richtung Nord-Süd die Strasse (Maulburg Hauptstraße 1) → Wie können dort sichere Querungsmöglichkeiten gestaltet werden?
 - *Anmerkung der Projektleitung: Wir nehmen diesen Hinweis gerne mit. Im Zuge der Radschnellverbindungsplanung werden auch die Belange der anderen Verkehrsteilnehmenden betrachtet.*

2. Konflikte mit ruhendem Verkehr und Fußverkehr

Konflikte ruhender Verkehr – Typische Situationen



© PGV-Airutz



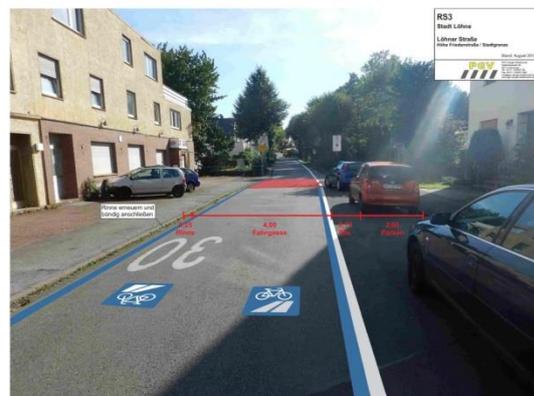
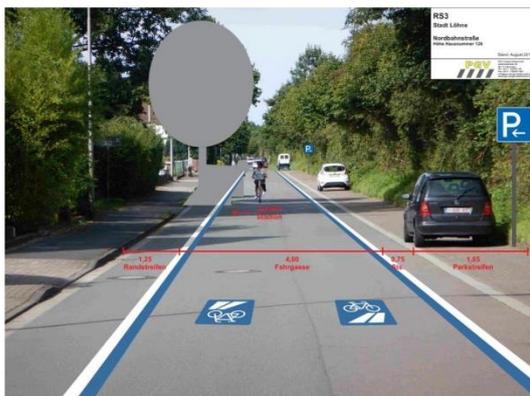
© PGV-Airutz

RS 7 (K) – Schopheim - Lörrach



Konflikte ruhender Verkehr – Lösungsansatz Fahrradstraße

Beispiel RS3, Stadt Löhne



RS 7 (K) – Schopheim - Lörrach



Konflikte Fußverkehr – Typische Situationen

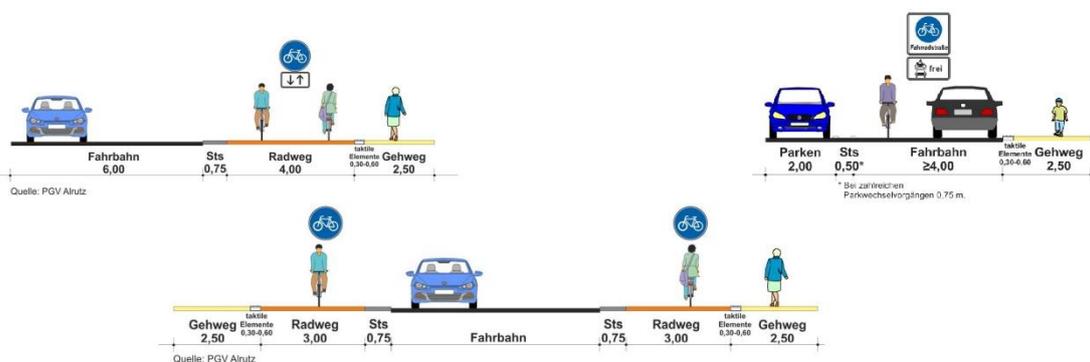


RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Konflikte Fußverkehr - Führungsformen Radschnellverbindungen

- Radschnellverbindungen können aus verschiedenen Führungsformen bestehen.
- Die dabei gewählten Breitenanforderungen sollen ein störungsfreies Nebeneinanderfahren und Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrenden ermöglichen.
- Trennung vom Fußverkehr wird generell angestrebt.



RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Konflikte Fußverkehr - Grundsätze einer Radschnellverbindung

- Trennung von Rad- und Fußverkehr wird angestrebt:
 - Bauliche/räumliche Trennung
 - Trennung mittels taktiler Trennstreifen oder Grünstreifen
 - Deutliche Kennzeichnung der jeweiligen Verkehrsflächen
- Weitere Aspekte:
 - Beleuchtung (ggf. adaptiv) von Bereichen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen
 - Freihalten der Radwege von Stadtmobiliar

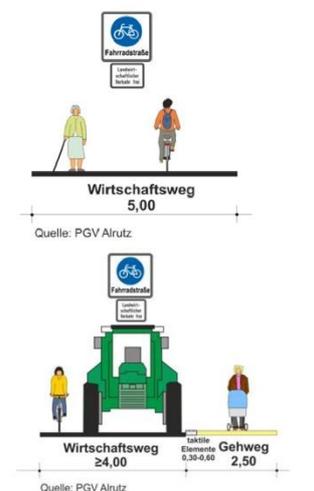


RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Konflikte Fußverkehr - Möglichkeiten außerorts

- Bei „geringem Fußverkehrsaufkommen“ - weniger als 25 Fg/h
- Selbständige Wegeverbindungen können in Ausnahmefällen als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen werden (gemäß H RSV).
- Wege für den Landwirtschaftlichen Verkehr
 - Gemeinsame Führung von Radverkehr und Landwirtschaftlichem Verkehr außerhalb der Hauptwirtschaftswege
 - Gemeinsame Führung mit Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen.
 - Dimensionierung nach Nutzungsintensität



RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Themen und Fragen: Konflikte mit ruhendem Verkehr + Fußverkehr

- Problem innerorts: fehlender Raum. Wie werden die wertvollen Flächen verteilt?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Hier eröffnet die Planung der Radschnellverbindung neuen Denk- und Gestaltungsspielraum.*
- Spaziergänger (insbesondere mit Hunden)
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Im Normalfall Trennung der benutzten Flächen (innerorts immer und ausserorts fast immer), da dies zu mehr Sicherheit führt*
- Sollte Trennung von Fuß- und Radverkehr nicht grundsätzlich der Fall sein?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Für Radschnellverbindungen gilt dieser Grundsatz der Trennung, Ausnahmen bei sehr geringem Aufkommen Zu-Fuß-Gehender sind ausserorts möglich*
- Muss an manchen Stellen irgendwann nachgeschärft werden?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Das ist gut möglich und eröffnet gleichzeitig den Spielraum für Anpassungen an Veränderungen und für Verbesserungen.*
- Wie lassen sich zu schnelle Geschwindigkeiten von Radfahrenden vermeiden?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Z.B. optische Hinweise. In diesem Zuge sollten ebenfalls die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs angesehen werden.*
- Erzeugt eine Bahnschranke ruhenden Verkehr?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: An Bahnschranken hält der Verkehr. Hierbei handelt es sich nicht um den klassischen ruhenden Verkehr in Form von parkenden Autos.*
- Braucht es immer breite Radwege?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Hier gilt es verschiedene Radverkehrsführungen und verschiedene Wegetypen zu unterscheiden. Die Breite eines Radwegs ist geringer bemessen als diejenige eines Radschnellwegs. Einrichtungsradswege haben andere Maße als Radwege, die in beide Richtungen benutzt werden. Auch in Zukunft werden Radwege entsprechend ihrer Bedeutung und ihrer perspektivischen Nutzung geplant werden.*

3. Knotenpunkte

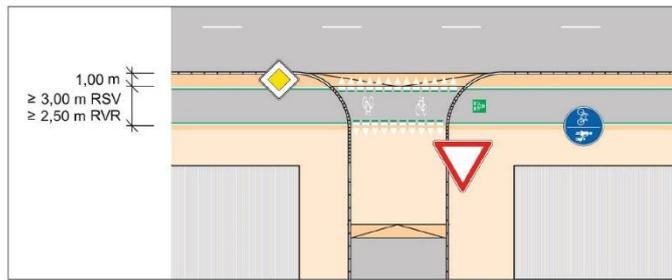


Bild 31: Ausbildung eines fahrbahnbegleitenden Einrichtungsweges im Zuge einer Vorfahrtstraße an der Einmündung einer untergeordneten Straße (Beispiel RSV innerorts)

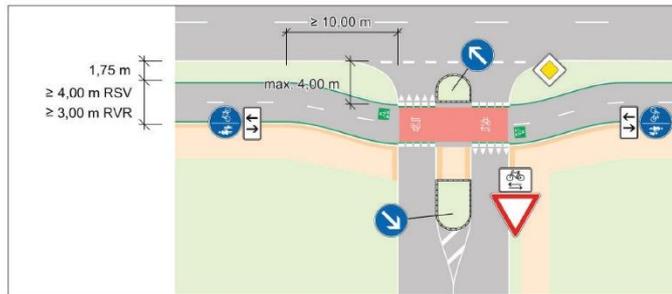


Bild 32: Ausbildung eines fahrbahnbegleitenden Zweirichtungsweges im Zuge einer Vorfahrtstraße an der Einmündung einer untergeordneten Straße (Beispiel RSV außerorts)

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

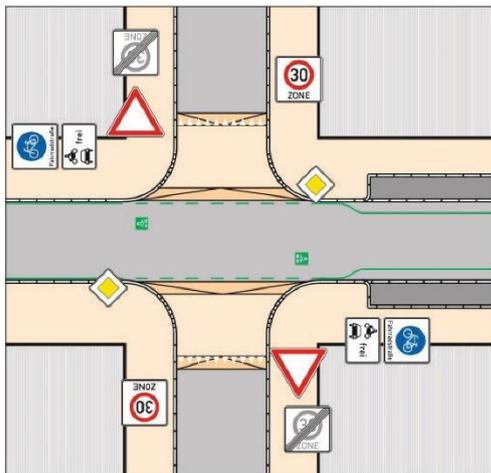


Bild 33: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße mit Gehwegüberfahrten in den untergeordneten Knotenpunktarmen (Beispiel RSV innerorts)

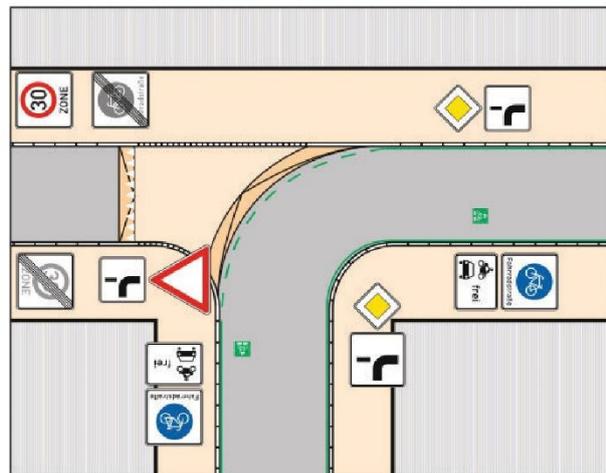


Bild 34: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße mit abknickender Vorfahrt und Fahrbahnanhebung als Gehwegüberfahrt des untergeordneten Knotenpunktarms (Beispiel RSV innerorts)

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten



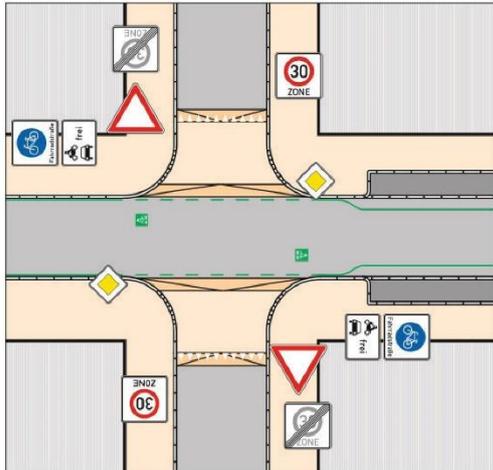


Bild 33: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße mit Gehwegüberfahrten in den untergeordneten Knotenpunktarmen (Beispiel RSV innerorts)

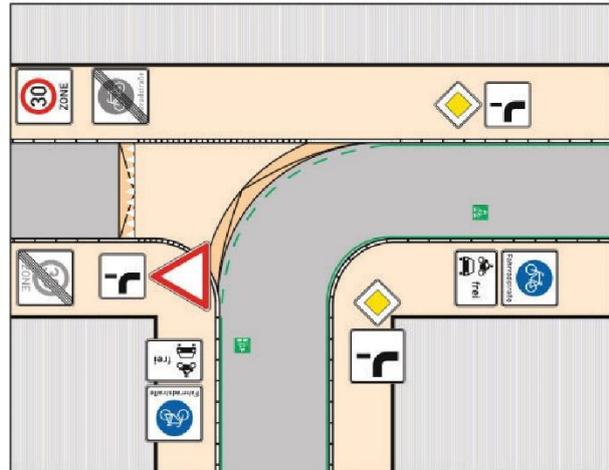


Bild 34: Knotenpunkt im Zuge einer Fahrradstraße mit abknickender Vorfahrt und Fahrbahnhebung als Gehwegüberfahrt des untergeordneten Knotenpunktarms (Beispiel RSV innerorts)

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

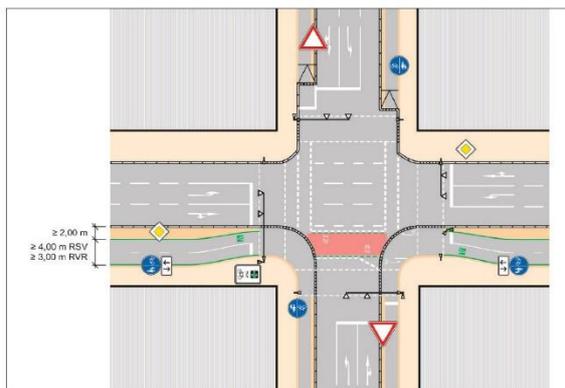


Bild 36: Beispiellösung eines signalisierten Knotenpunktes mit Zweirichtungsradaweg (Beispiel RSV innerorts)

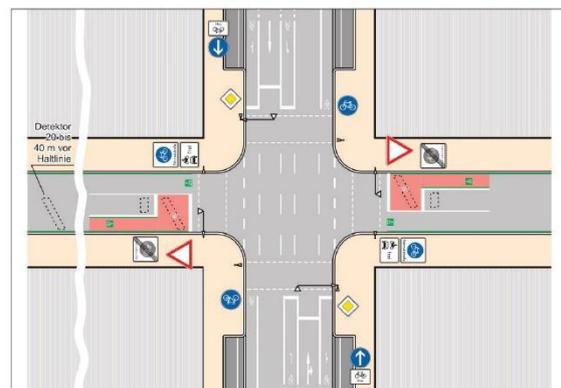


Bild 37: Beispiellösung eines signalisierten Knotenpunktes mit Fahrradstraße und aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Beispiel RSV innerorts)

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten



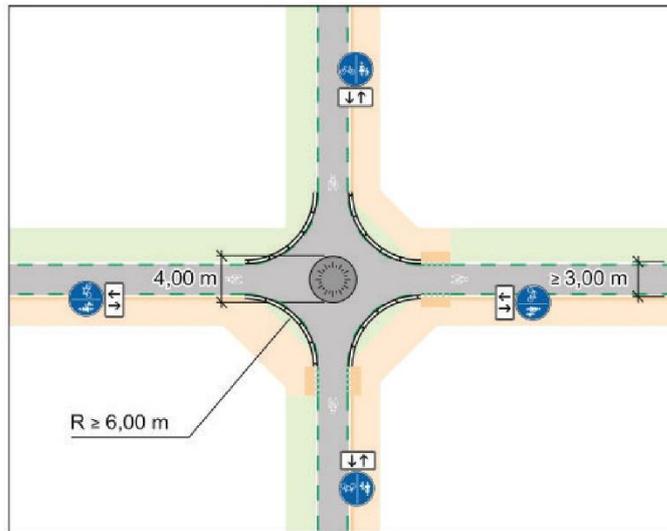


Bild 41: Beispiel eines kreisförmig ausgebildeten Knotenpunktes zweier RVR (oder einer RVR mit einer stark frequentierten Radhauptverbindung) mit Rechts-vor-links-Regelung

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

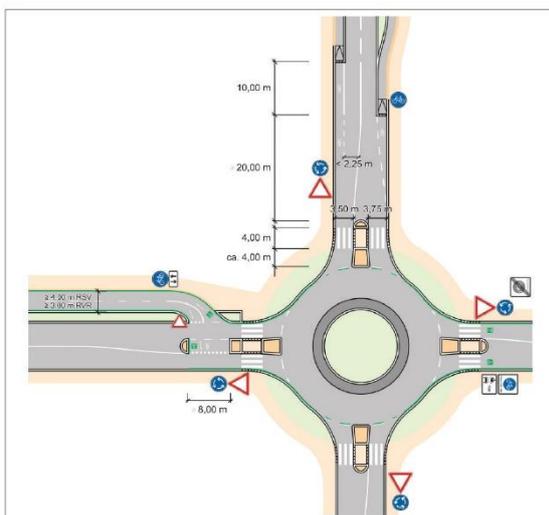


Bild 40: Beispiel der Ausbildung eines innerörtlichen Kreisverkehrs mit durchlaufender Radschnellverbindung und Verknüpfung unterschiedlicher Führungsförmigkeiten

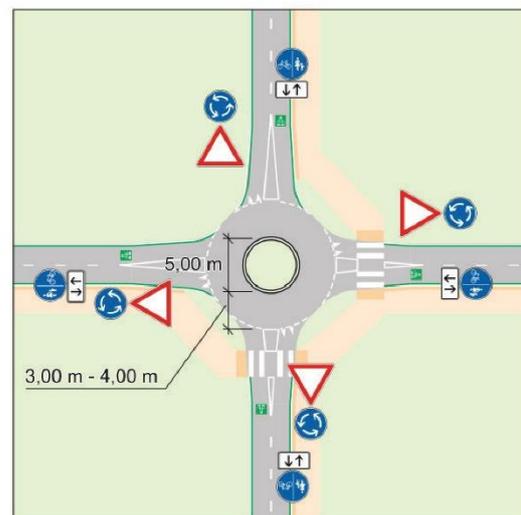


Bild 42: Beispiel eines Kreisverkehrs im Zuge zweier sich kreuzender RSV (innerorts) mit der möglichen Beschilderung und Markierung

Quelle: FGSV (2021),
H RSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten



Themen und Fragen: Knotenpunkte

Bei der Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung werden alle Knotenpunkte betrachtet. Diese müssen meist umgebaut werden. Ziel ist eine Radschnellverbindung mit möglichst wenig Zeitverlusten. Daher sollte der Radverkehr an allen Knotenpunkten mitgedacht werden.

- Bahnübergang
- Kreisverkehre in Maulburg: Wie könnte dies gelöst werden?
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Konkrete technische Detaillösungen werden Teil der weiteren Planungsschritte sein. Momentan sind wir noch nicht an diesem Planungspunkt.*
- Umgang mit übergeordneten Planungen (z.B. Bahnübergang Steinen, Kreisel in Steinen, B317 und L138 in Steinen). Themen sind: Intensive Abstimmungen (z.B. Zentralklinikum (ZKL)); Flächen von B317 können nicht genutzt werden, da Eigentum des Bundes; Ortsumfahrung; Schwierigkeit mit unterschiedlichen Planungszeiten; Projektzeitplan Steinen
 - o *Anmerkung der Projektleitung: Nach Möglichkeit sollen alle Planungen untereinander abgestimmt werden. Solange es noch keine rechtlich fixierte Planung gibt, sind noch verschiedene Möglichkeiten denkbar. Eine intensive Abstimmung mit allen Beteiligten und auf allen politischen Ebenen (Städte und Gemeinden, Landkreis, Regierungspräsidium) fördert die Akzeptanz und unterstützt alle Vorhaben.*



5 Bewertungskriterien für die Vorzugstrasse

Zum Einstieg in das Thema wurden die Teilnehmenden gebeten, sich in kleinen Gruppen über allgemeine Kriterien zu Vergleich und Bewertung der verschiedenen Varianten Gedanken zu machen. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass bei einem Vergleich auch Aspekte wie das Gemeinwohl, die Bedürfnisse von verschiedenen Personengruppen sowie Natur und Umwelt bedacht werden sollten.



Anschließend stellte Heike Prahlow (PGV Alrutz) die Bewertungskriterien für den Trassenvergleich vor.

Variantenbewertung - Grundsätze

- **Ziel:** Bewertung verschiedener Varianten des möglichen Verlaufs des RS 7
- Zweistufiges Verfahren:
 - **Untervariantenvergleich:**
 - Kleinräumige Betrachtung von Teilabschnitten
 - Festlegung möglicher Trassenvarianten (= Hauptvarianten) nach Abwägung aller Rahmenbedingungen
 - **Hauptvariantenvergleich:**
 - Betrachtung der Trassenvarianten und möglicher Lösungsansätze zur Umsetzung der Radschnellverbindung
 - Ableitung von Maßnahmen (Lage, Querschnitt und straßenverkehrliche Ausweisung)

Variantenbewertung – Ableitung der Bewertungskriterien

- Die Kriterien betreffen alle bewertungsrelevanten Aspekte, aus Sicht
 - des Radverkehrs,
 - der übrigen Verkehrsteilnehmergruppen,
 - weiterer Betroffener,
 - der beteiligten Kommunen und
 - der Anforderungen von Natur und Umwelt.
- Sie bilden eine nachvollziehbare und objektive Entscheidungsgrundlage.
- Sie sind unterteilt in vier übergeordnete Themenfelder:
 - Nutzungsqualität für den Radverkehr
 - Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen
 - Umweltverträglichkeit
 - Realisierbarkeit

Themenfeld: Nutzungsqualität für den Radverkehr

- Die Radschnellverbindung soll eine **hohe Nutzungsqualität** für die Radfahrenden aufweisen.
- Bewertungskriterien:
 - direkte Verbindung
 - Anbindung an Quellen und Zielen / Zentrum
 - Akzeptanz der Linienführung (Soziale Kontrolle, Fahrkomfort...)
 - möglichst wenig Zeitverluste an Knotenpunkten/Querungen
 - Verkehrssicherheit
 - gesundheitliche Einwirkungen auf Radfahrende
 - Einbindung in bzw. Zusatznutzen für bestehendes Radverkehrsnetz
 - Anbindung ÖPNV



Themenfeld: Eingriffe in andere verkehrliche Nutzungen

- Eingriffe durch die Realisierung des RS 7 werden bewertet und abgewogen.
- Gemeinsame Führung mit anderen Nutzergruppen soll - wenn möglich - vermieden werden.

- Bewertungskriterien:

- Eingriffe in den Verkehrsablauf und die Kapazität von Verkehrsanlagen des fließenden Kfz-Verkehrs
- Entfall von Kfz-Stellplätzen
- gemeinsame Nutzung bzw. Beeinträchtigung des ÖPNV
- gemeinsame Nutzung mit land-/forstwirt- und wasserwirtschaftlichem Verkehr
- gemeinsame Nutzung mit Fußverkehr



Themenfeld: Umweltverträglichkeit

- Die Auswirkungen auf die Schutzgüter sollen **minimal** sein.
- Eine wirksame **Umweltvorsorge** soll durchgeführt werden.

- Bewertungskriterium: Minimale Auswirkung auf die Schutzgüter gem. UVPG:

- Menschen (insbesondere menschliche Gesundheit)
- Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt
- Fläche
- Boden
- Wasser
- Landschaft
- Klima und Luft
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter



Themenfeld: Realisierbarkeit

- Realisierbarkeit muss gewährleistet werden.
- Abwägen der Randbedingungen mit Einfluss auf die Realisierung des RS 7.

- Bewertungskriterien:
 - Baukosten
 - Art und Größe von Ingenieurbauwerken
 - Realisierungshemmnisse zum Erreichen der RSV-Standards
 - prozentualer Anteil der Strecke gemäß RSV-Standards
 - Grunderwerb (Umfang und Schwierigkeiten)
 - Kompatibilität mit anderen Planungsvorhaben
 - vorzeitige Realisierung (mögliche Bildung von Teilabschnitten in Form eines Stufenkonzeptes)
 - Rechtliche Aspekte.



Variantenbewertung - Vorgehen

- Zusammenstellen aller Fakten und vorliegender Informationen zu den jeweiligen Themenfeldern und Bewertungskriterien.
- Gegenüberstellen der Streckenvarianten.

- **Qualitative Beurteilung** der Auswirkungen bei Umsetzung des RS7 für jedes Kriterium in fünf Bewertungsstufen:
 - negativ - eher negativ – neutral - eher positiv – positiv

- Die Bewertung erfolgt unter der Annahme, dass der RS 7 mit den erforderlichen Standards und entsprechend den aktuellen Regelwerken umgesetzt wird.

- Ergebnis: **Begründete Auswahl möglicher Hauptvarianten**

Variantenbewertung - Hinweise

- Da es sich hauptsächlich um qualitative Bewertungskriterien handelt, wird eine **Gewichtung** von einzelnen Bewertungskriterien als **nicht zielführend** angesehen.
- **Qualitative Bewertung** statt „reines Abzählen“ oder „Verrechnen“ der erreichten Bewertungsstufen.
- Vielmehr erfolgt eine **umfassende, ganzheitliche und transparente Bewertung** der einzelnen Varianten, bei welcher der Fokus jeweils **situationsspezifisch** auf einzelne Bewertungskriterien gelegt werden kann.
 - Z.B. Eingriffe in Natur und Landschaft in besiedelten Gebieten weniger relevant als in Erholungsräumen.
 - Z.B. ist die Bewertung zum Entfall von Kfz-Stellplätzen abhängig vom Parkdruck und alternativen Parkmöglichkeiten im Umfeld. Kriterium ist v.a. in dicht besiedelten Bereichen relevant – weniger in Erholungsräumen.

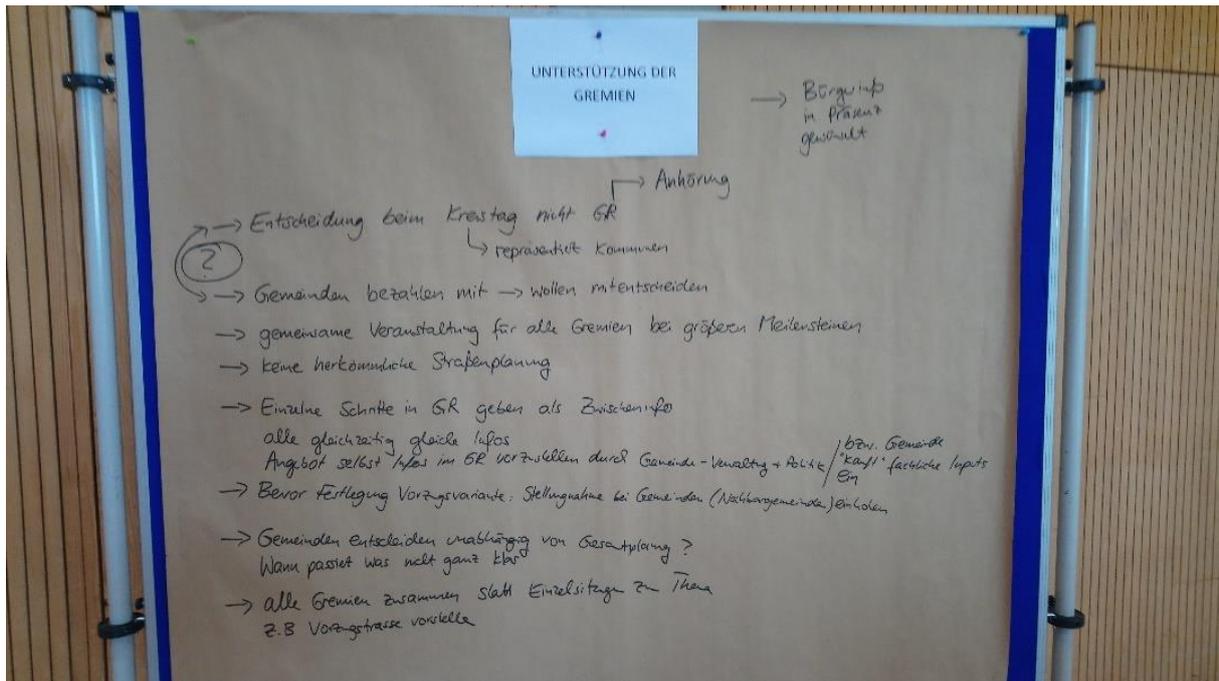
6 Austausch und Ideen

Die Teilnehmenden teilten sich in zwei Gruppen, je nach Interesse, auf. Die Gruppen diskutierten folgende Fragestellungen:

- Wie können wir als Projektbegleitkreis die **Gemeinde- und Kreisräte** unterstützen, um eine Entscheidung zu treffen?
 - o Da es sich bei dem Radschnellweg um eine durchgängige Strecke handelt, ist eine gemeinsame Planung und Abstimmung der Kommunen besonders wichtig. Das Projekt „Radschnellweg Wiesental“ kann nur erfolgreich sein, wenn das gesamte Projektgebiet in den Blick genommen wird. Dennoch liegen in den Städten und Gemeinden individuelle Situationen und Herausforderungen vor. Die Vorzugstrasse wird mit allen Gemeinderäten sowie dem Kreistag Lörrach abgestimmt. Ziel der Planungen ist es, eine gemeinsame Trasse zu realisieren.
- Wie können wir die **Unternehmen und Schulen** ansprechen?
 - o Welche Vorteile bringt der RS7 für Unternehmen und Schulen in der Region?
 - o Wie viele Mitarbeitende/Schüler*innen würden den Radschnellweg nutzen (Potentialschätzung)?

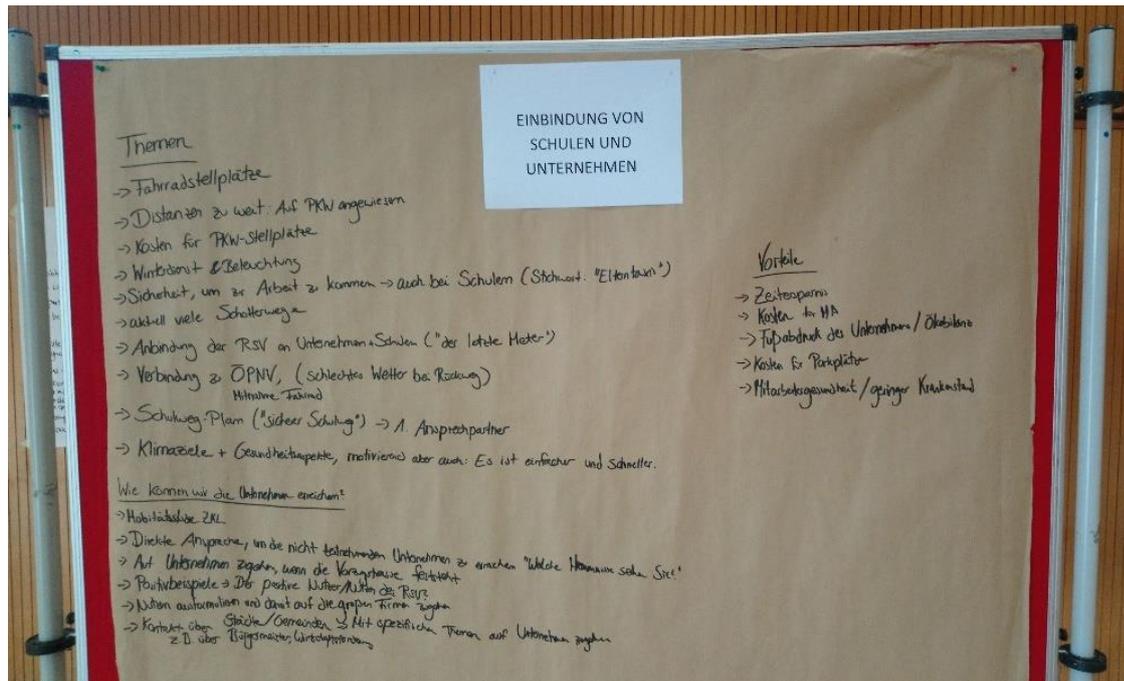


6.1 Unterstützung der Gremien



- Bürgerinfo in Präsenz gewünscht
- Wunsch eines Teilnehmenden: Eine Entscheidung beim Kreistag (repräsentiert Kommunen), nicht Gemeinderat (Anhörungs) wäre wünschenswert. Es gibt hier allerdings bereits eine Vereinbarung, welche dem widerspricht, erklärte Frau Siegismund.
- Gemeinden bezahlen mit – wollen mitentscheiden
- Gemeinsame Veranstaltung für alle Gremien bei größeren Meilensteinen
- Der Radweg ist vom Vorgehen her keine herkömmliche Straßenplanung
- Einzelne Schritte in Gemeinderat geben als Zwischeninfo, alle Gemeinden sollten idealerweise gleichzeitig dieselben Informationen erhalten, Angebot selbst Infos im Gemeinderat vorzustellen durch Gemeinde-Verwaltung + Politik; bzw. Gemeinde „kauft“ fachliche Inputs ein
- Bevor Festlegung Vorzugsvariante: Wunsch, dass Stellungnahmen bei den Gemeinden (Nachbargemeinden) eingeholt werden
- Gemeinden entscheiden unabhängig von Gesamtplanung?
 - o Welche Schritte in der Planung erfolgen wann, welche Entscheidungen werden wann und von wem getroffen: Dies ist nicht allen Beteiligten ganz klar, hilfreich wäre ein Überblick wann welche Schritte anstehen. So könnten die Gremien die einzelnen anstehenden Entscheidungen passend zum Zeitplan im Planungsprozess treffen.
- Idee alle Gremien zusammen zu einer Sitzung zusammenzubringen statt Einzelsitzungen, z. B. um die Vorzugstrasse vorzustellen

6.2 Einbindung von Schulen und Unternehmen



Themen:

- Fahrradstellplätze
- Distanzen zu weit: auf PKW angewiesen
- Kosten für PKW-Stellplätze
- Winterdienst + Beleuchtung
- Sicherheit, um zur Arbeit zu kommen → auch bei Schulen (Stichwort: „Elterntaxi“)
- Aktuell viele Schotterwege
- Anbindung der RSV an Unternehmen + Schulen („der letzte Meter“)
- Verbindung zu ÖPNV (Schlechtes Wetter bei Rückweg) → Mitnahme Fahrrad
- Schulweg-Plan („sicherer Schulweg“) → 1. Ansprechpartner
- Klimaziele + Gesundheitsaspekte, motivierend aber auch: Es ist einfacher und schneller

Wie können wir die Unternehmen erreichen?

- Mobilitätstudie des Zentralklinikums
- Direkte Ansprache, um die nicht teilnehmenden Unternehmen zu erreichen: „Welche Hemmnisse sehen Sie?“
- Auf Unternehmen zugehen, wenn die Vorzugstrasse feststeht
- Positivbeispiele: Der positive Nutzen des RSV?
- Nutzen ausformulieren und damit auf die großen Firmen zugehen
- Kontakt über Städte/Gemeinden → mit spezifischen Themen auf Unternehmen zugehen
 - o Z. B. über Bürgermeister oder Wirtschaftsförderung

Vorteile der RSV:

- Zeitersparnis
- Kosten für Mitarbeitende
- Ökologischer Fußabdruck des Unternehmens
- Kosten für Parkplätze
- Mitarbeitergesundheit/geringer Krankenstand

7 Abschluss

Zum Abschluss der Veranstaltung bedankte sich Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter im Landkreis Lörrach, bei den Teilnehmenden für das Mitwirken und den Austausch. In der heutigen Veranstaltung sei es um schwierige Themen gegangen, für die es keine Generallösung gäbe. Das Planungsteam wird die Anregungen mitnehmen und an den Stellen, an denen es möglich ist, berücksichtigen.

8 Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner:

Landratsamt Lörrach

Alexandra Bühler und Bettina Siegismund
Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität
Team Radverkehr
+49 (0)7621 410-3159
radverkehr@loerrach-landkreis.de

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

Nathalie Faha und Hanna Kasper
+49 (0)7531 365 92 30
rs7@translake.org