

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

DOKUMENTATION

Projektbegleitkreis | Erstes Treffen

10. November 2021 | 17.00-19.30 Uhr

Inhalt

1	Einführung	2
2	Veranstaltung	3
2.1	Begrüßung	3
2.2	Vorstellung der Teilnehmenden	4
2.3	Informationen zum Planungsstand und Beteiligungsprozess	6
2.4	Perspektiven der Teilnehmenden zur Radschnellverbindung.....	6
2.4.1	Unternehmen	6
2.4.2	Umwelt	8
2.4.3	Verkehr	9
2.4.4	Politik und Verwaltung	10
2.5	Abschluss und Dank.....	12
3	Kontakt	13
4	Anhang.....	14
4.1	Teilnehmende Organisationen	14
4.2	Präsentationen	15
4.3	Fragen und Antworten	30

1 Einführung

Die neuen Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg sollen ein störungsfreies, sicheres und komfortables Fahrradfahren ermöglichen und dadurch das Fahrrad zu einem attraktiven Verkehrsmittel machen. 2017-2019 wurde für drei Pendler Routen im Landkreis Lörrach eine Machbarkeitsstudie zur Nutzung als Radschnellverbindung durchgeführt, wobei die Route im Wiesental als jene mit dem höchsten Potential identifiziert wurde. Der Landkreis übernimmt in Abstimmung mit den Kommunen Lörrach, Steinen, Maulburg und Schopfheim die Planungsträgerschaft für den Radschnellweg RS7, welcher zukünftig das Wiesental von Schopfheim über Lörrach nach Basel verbinden soll. Dabei wird großen Wert auf eine umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gelegt, um potentielle Konflikte möglichst frühzeitig zu erkennen und unterschiedlichste Bedürfnisse zu berücksichtigen. Ein Gremium zur Unterstützung des Planungsteams ist der Projektbegleitkreis.

Der Projektbegleitkreis hat am Mittwoch, den 10. November 2021, in einem virtuellen Treffen seine Arbeit aufgenommen. Dabei lag der Fokus auf der Vorstellung des Planungsstands sowie des Beteiligungsprozesses. Eingeladen wurden Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden und Städten, die an der geplanten Radschnellverbindung liegen, aus Politik und Verwaltung, aus Unternehmen, Organisationen, Verbänden und Vereinen.

Gemeinsam mit weiteren Formaten, welche in den nächsten Monaten beginnen werden, wird der Projektbegleitkreis dem Prozess einen Rahmen geben. Dabei werden wichtige Repräsentantinnen und Repräsentanten mit verschiedenen Sichtweisen gezielt informiert. Zugleich sind diese aufgefordert, entscheidende Hinweise für den weiteren Verlauf des Projekts einzubringen.

Am ersten Treffen des Projektbegleitkreises wurden alle Anwesenden auf einen gemeinsamen Wissensstand gebracht. Hier bekamen die Teilnehmenden Informationen bezüglich des Konzepts von Radschnellverbindungen, aber auch was bisher in der Planung diskutiert wurde und wie das Projekt weiter verlaufen soll.

2 Veranstaltung

2.1 Begrüßung



Bild: Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter im Landkreis Lörrach

Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter im Landkreis Lörrach, begrüßt alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er freut sich über das große Interesse am Projekt und betont, dass die Radschnellverbindung dazu beitragen soll, das Fahrrad als Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen. Dabei sollen von Anfang an die verschiedenen Perspektiven auf das Projekt berücksichtigt und alle Stakeholder sowie die Öffentlichkeit eingebunden werden.

Er dankt den Teilnehmenden für ihr frühzeitiges Engagement und ihr Interesse, im Rahmen des Projektbegleitkreis mitzuwirken. Alexandra Bühler und Bettina Siegismund sind im Team Radverkehr des Landratsamts Lörrach für die Planungen der Radschnellverbindung zuständig.

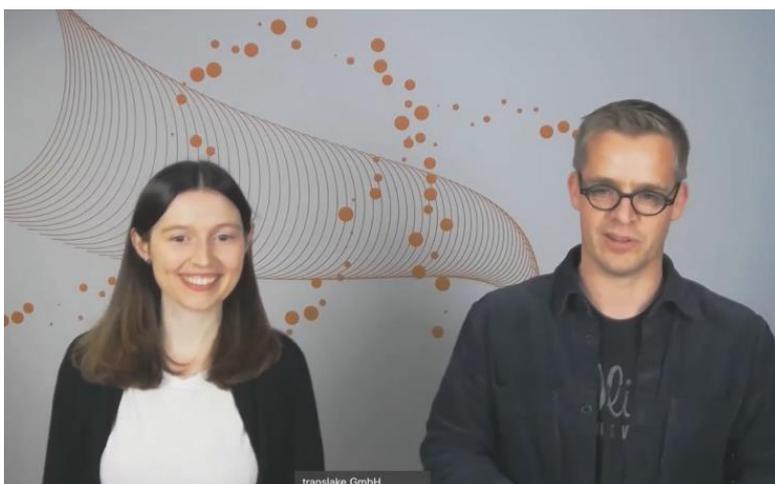


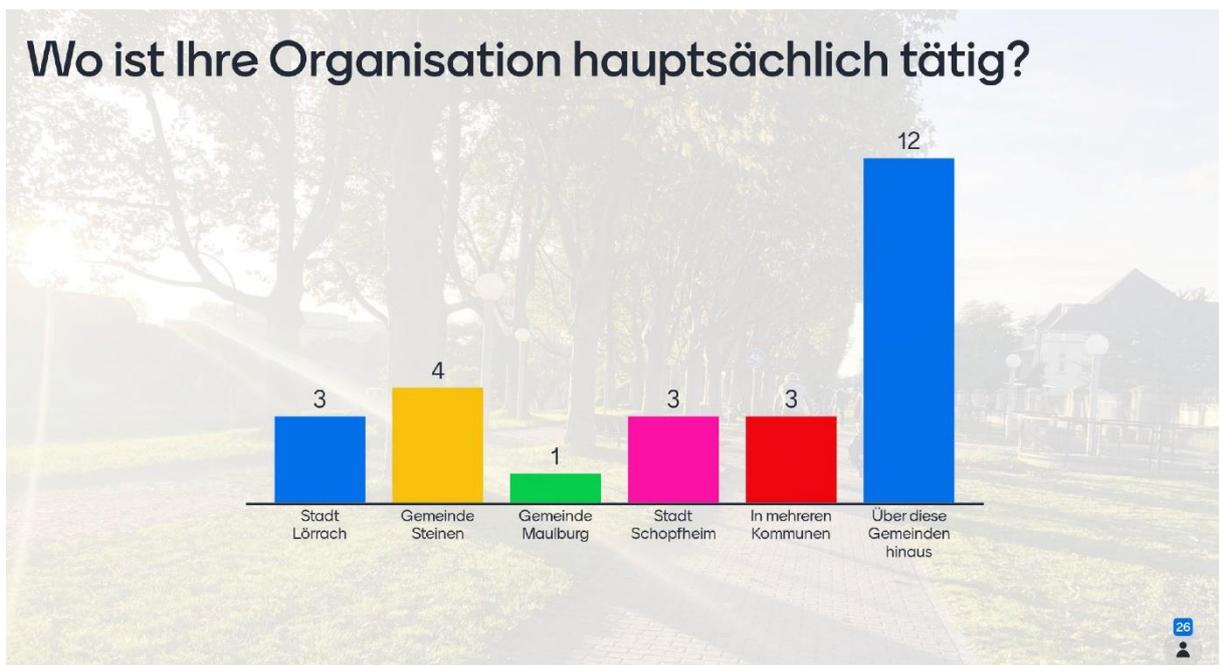
Bild: Nathalie Faha und Hans-Jörg Rapp, Moderation translake GmbH

2.2 Vorstellung der Teilnehmenden

Nach der Vorstellung der Agenda können die Teilnehmenden in einem interaktiven Umfragetool drei Fragen beantworten. Die erste Frage lautet „Welche Organisation vertreten Sie?“ Es wird deutlich, dass unterschiedliche Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Vereinen und Unternehmen zusammengekommen sind. Eine vollständige Liste der teilnehmenden Organisationen kann dem Anhang entnommen werden.



Anschließend wird gefragt, in welchem Ort die vertretene Organisation hauptsächlich tätig ist. Es wird deutlich, dass die meisten teilnehmenden Organisationen gemeindeübergreifend arbeiten.



2.3 Informationen zum Planungsstand und Beteiligungsprozess

Heike Prahlow vom Planungsbüro PGV-Alrutz GbR gibt einen Input zu den Zielen des Projekts und zum aktuellen Planungsstand des Radschnellwegs im Wiesental. Sie stellt vor, was eine Radschnellverbindung in Baden-Württemberg auszeichnet, welche Planungsschritte es gibt und wie die Vorplanung abläuft. Zudem wird ein erster Überblick zu den verschiedenen Hauptvarianten gegeben, wie die Radschnellverbindung zukünftig verlaufen kann.

Daran anschließend stellen Nathalie Faha und Hans-Jörg Rapp von der translake GmbH den Beteiligungsprozess vor. Dabei wird insbesondere die Rolle des Projektbegleitkreises erläutert und ein Überblick über die geplanten Beteiligungsformate gegeben. Die nächsten Schritte in der Öffentlichkeitsbeteiligung sind:

Eine öffentliche Auftaktveranstaltung am 08.12.2021 von 19:00 Uhr bis ca. 21:15 Uhr, zu der alle Bürgerinnen und Bürger herzlich eingeladen sind.

Die Veröffentlichung der Webseite mit allen Informationen zur Radschnellverbindung nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung am 08.12. 2021

Die Onlinebeteiligung über eine Beteiligungskarte, in der alle Bürgerinnen und Bürger die möglichen Varianten der Trasse sehen und Hinweise geben können (Beteiligungsphase zwischen dem 08.12.2021 bis 16.01.2022)

Die Präsentationen sowie die Fragen und Antworten, die die Teilnehmenden zu dem Planungsstand und der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellt haben, befinden sich im Anhang.

2.4 Perspektiven der Teilnehmenden zur Radschnellverbindung

Nach einer kurzen Pause liegt im zweiten Teil der Veranstaltung der Fokus auf den verschiedenen Perspektiven der Teilnehmenden. Gemeinsam wird die Planung der Radschnellverbindung aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet und wichtige Hinweise gesammelt. Die Teilnehmenden werden dazu in vier thematische Gruppen eingeteilt. Sie diskutieren, wo sie aktuell bei der Planung der Radschnellverbindung Probleme sehen, welche Lösungsideen sie haben und welche Hinweise in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten. Im Folgenden sind die Ergebnisse der einzelnen Gruppen dargestellt.

2.4.1 Unternehmen

In der Gruppe mit der Perspektive „Unternehmen“ wurde über die verschiedenen Trassenführungen und die Anforderungen an die Auswahl der passenden Trasse diskutiert. Die Trasse soll nicht durch andere Verkehrsmittel gequert werden. Alle Unternehmen am Rand der Trasse benötigen eine gute Anbindung zur Radschnellverbindung, damit Mitarbeitende diesen gut für den Weg zur Arbeit nutzen können.

padlet

translake GmbH + 3

Unternehmen und Bildungseinrichtungen

Bitte besprechen Sie die untenstehenden Fragen aus Ihrer Perspektive

Wo sehen Sie aus Ihrer Sicht Probleme?

Welche Lösungsideen haben Sie?

Welche Hinweise sollten aus Ihrer Perspektive in der weiteren Planung berücksichtigt werden?

Sind die Verbindungen "Umgehungsstraßen"? Warum geht es nicht durchs Zentrum?

0

Kommentar hinzufügen

Wenn bestehende Verkehrsplanungen nicht genügend berücksichtigt werden → konzertierte Aktion notwendig. Wir kommen nur zum Ziel, wenn jede Seite in richtung Kompromiss bewegt

0

Kommentar hinzufügen

Projekt muss ganzheitlich betrachtet werden (Stau B317, Wiesentalbahn), wie soll das in Summe funktionieren?

0

Kommentar hinzufügen

Ausfädelung aus dem RS

Für den inneren Verkehr auf dem Campus ist eine zentrale Ausfädelung in Richtung Parkhaus extrem wichtig.

0

Kommentar hinzufügen

Endress + Hauser hat viele LKW-Anlieferungen (> 30 pro Tag)

0

Kommentar hinzufügen

Endress + Hauser links und rechts der Hauptstraße angesiedelt, 1000 Job-Bikes, alle Fahrradständer auf einer Seite der Straße -- > 5-700 Personen, die queren

0

1

Anonym 26T.
Halten alle am Zebrastreifen? Gefahrenpotential

Kommentar hinzufügen

E+H hat 65 LKW Anlieferungen pro Tag (=130 Lastspiele) in der Hauptstraße

0

Kommentar hinzufügen

Alle Firmen entlang der Strecke werden Kreuzungsverkehr durch Lieferungen und Mitarbeiter haben, wenn der RS7 auf der Straße direkt am Grundstück geführt werden sollte. (Variante 1)

0

Kommentar hinzufügen

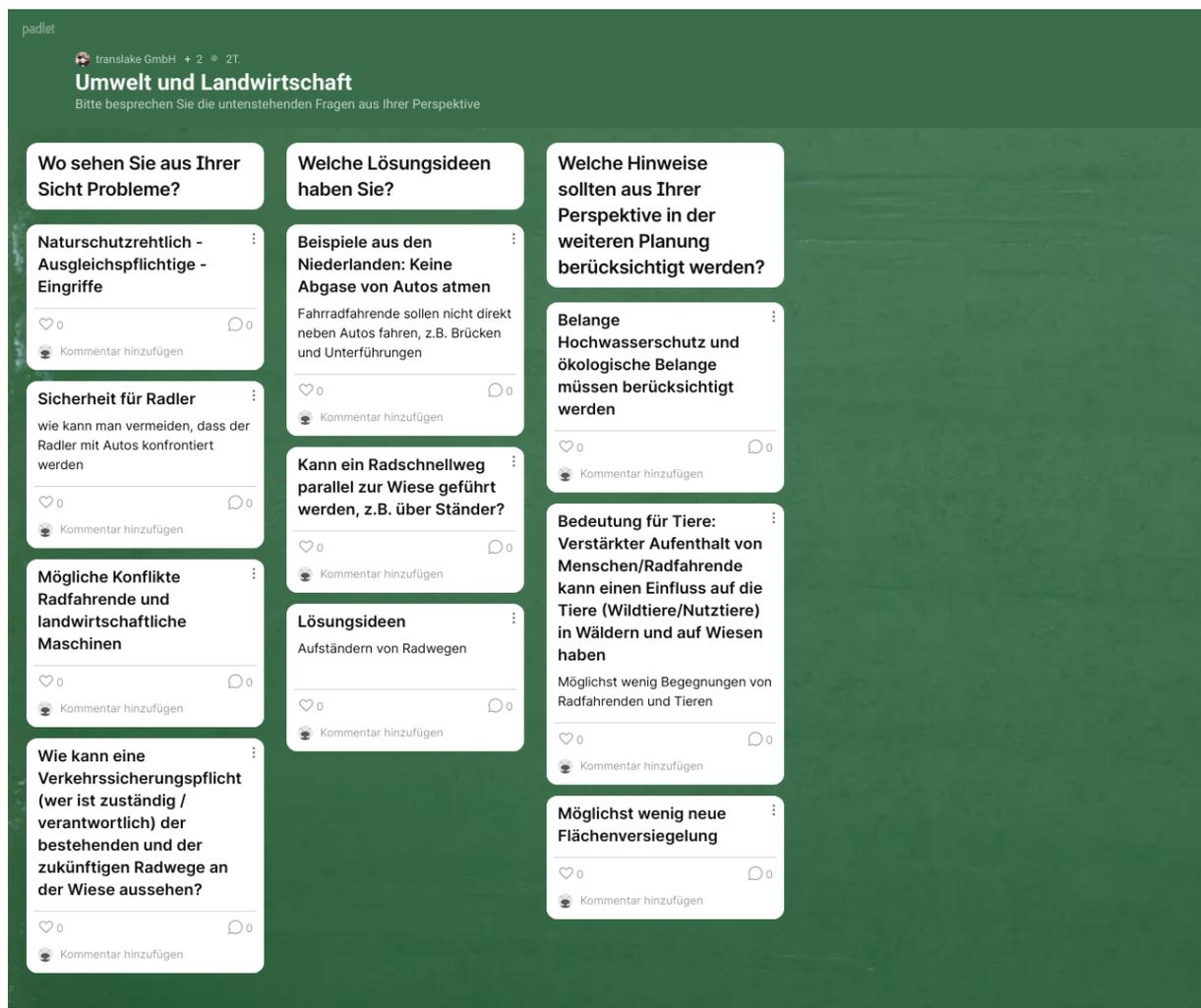
Die Trassenführung in Schopfheim Fahrnau an der Wiese ist sehr ungünstig, da dort ein Naherholungsgebiet mit sehr vielen Spaziergängern liegt und schon heute große Probleme zwischen Radfahrern und Spaziergängern existieren.

0

0

2.4.2 Umwelt

In der Gruppe mit der Perspektive „Umwelt“ wird unter anderem über die Sicherheit für Radfahrende, den Schutz von Natur und Tieren sowie die Auswirkung der Radschnellverbindung auf die Landwirtschaft diskutiert. Konflikte mit Autos und landwirtschaftlichen Maschinen sollen auf der neuen Radschnellverbindung so weit wie möglich vermieden werden. Ein weiteres Thema ist die Verminderung des Kontakts von Radfahrenden mit den Abgasen der Autos, wobei sich ein Beispiel an anderen Ländern genommen werden soll. Die Gruppe diskutiert des Weiteren, dass Flächenversiegelung möglichst verhindert werden soll und dass naturschutzrechtliche Belange (Hochwasserschutz) in der Planung und im Bau berücksichtigt werden müssen.

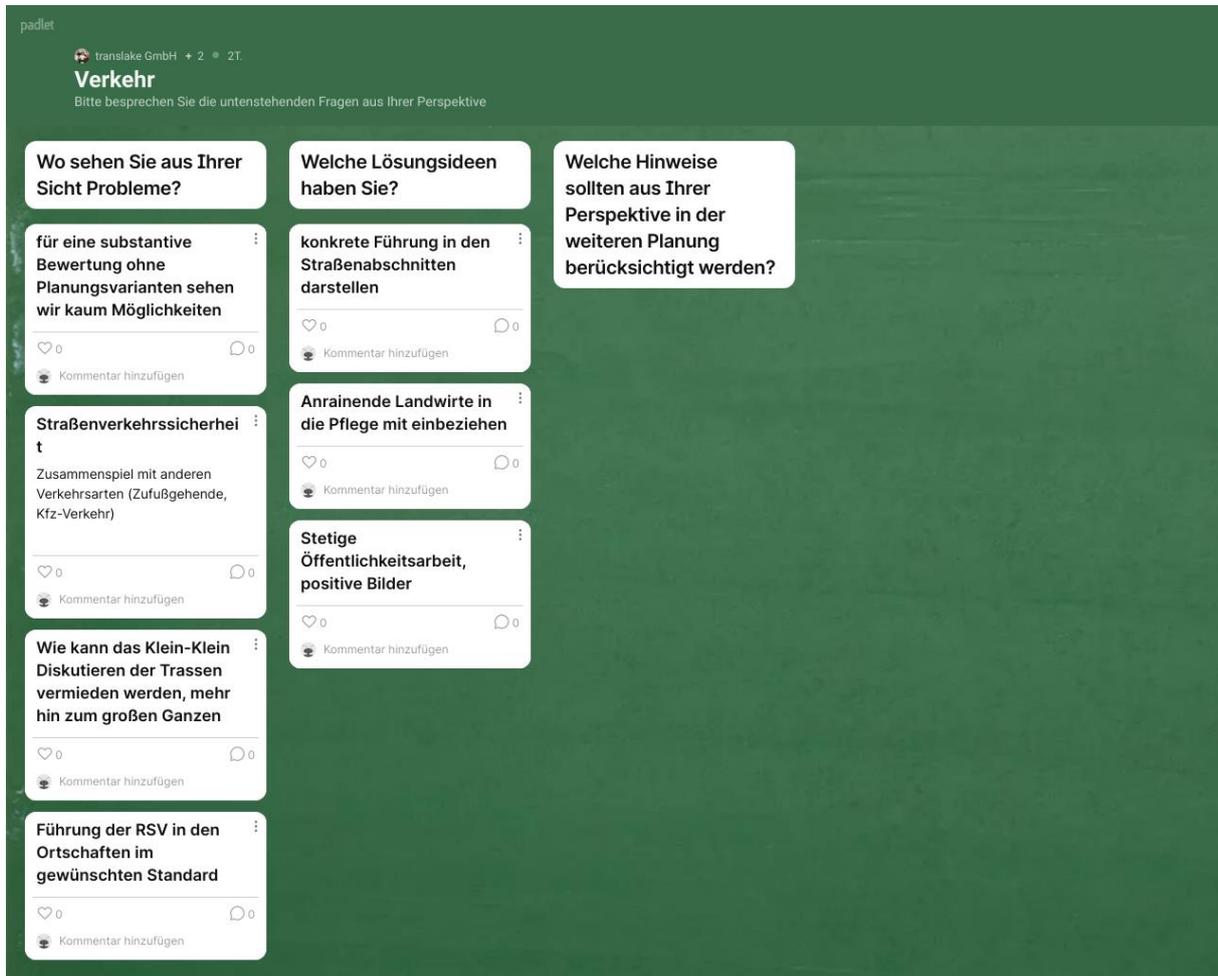


The screenshot shows a Padlet board titled "Umwelt und Landwirtschaft" (Environment and Agriculture) with the subtitle "Bitte besprechen Sie die untenstehenden Fragen aus Ihrer Perspektive" (Please discuss the following questions from your perspective). The board contains several cards with discussion topics:

- Wo sehen Sie aus Ihrer Sicht Probleme?** (Where do you see problems?)
- Naturschutzrechtlich - Ausgleichspflichtige - Eingriffe** (Ecologically necessary interventions)
- Sicherheit für Radler** (Safety for cyclists): wie kann man vermeiden, dass der Radler mit Autos konfrontiert werden (how can we avoid cyclists being confronted by cars?)
- Mögliche Konflikte Radfahrende und landwirtschaftliche Maschinen** (Possible conflicts between cyclists and agricultural machinery)
- Wie kann eine Verkehrssicherungspflicht (wer ist zuständig / verantwortlich) der bestehenden und der zukünftigen Radwege an der Wiese aussehen?** (How can a duty of care for existing and future cycle paths on the meadow look like?)
- Welche Lösungsideen haben Sie?** (What solutions do you have?)
- Beispiele aus den Niederlanden: Keine Abgase von Autos atmen** (Examples from the Netherlands: No car exhaust fumes): Fahrradfahrende sollen nicht direkt neben Autos fahren, z.B. Brücken und Unterführungen (cyclists should not ride directly next to cars, e.g., bridges and underpasses)
- Kann ein Radschnellweg parallel zur Wiese geführt werden, z.B. über Ständer?** (Can a cycle path be run parallel to the meadow, e.g., over posts?)
- Lösungsideen** (Solutions): Aufständern von Radwegen (widening of cycle paths)
- Welche Hinweise sollten aus Ihrer Perspektive in der weiteren Planung berücksichtigt werden?** (What advice should be taken into account in further planning?)
- Belange Hochwasserschutz und ökologische Belange müssen berücksichtigt werden** (Flood protection and ecological concerns must be taken into account)
- Bedeutung für Tiere: Verstärkter Aufenthalt von Menschen/Radfahrende kann einen Einfluss auf die Tiere (Wildtiere/Nutztiere) in Wäldern und auf Wiesen haben** (Importance for animals: Increased presence of people/cyclists can have an impact on animals in forests and on meadows)
- Möglichst wenig neue Flächenversiegelung** (As little new sealing as possible)

2.4.3 Verkehr

Der Gruppe mit der Perspektive „Verkehr“ ist es wichtig, dass sehr detailliert auf die verschiedenen Varianten geschaut wird - vor allem in Bezug auf Knotenpunkte (z.B. Kreuzungen). Dabei sollten an Knotenpunkten alle Verkehrsteilnehmenden möglichst gut miteinander auskommen und dadurch Konflikte vermieden werden. Fuß- und Kfz-Verkehr dürfen an dieser Stelle nicht vernachlässigt werden. Ein großes Problem wird in der Akzeptanz durch die Anwohnenden und Gewerbetreibenden gesehen, wenn dort Stellplätze entfallen. Es fällt auf, dass oftmals im Bestand gedacht wird und es den Beteiligten zum Teil schwerfällt, wie ein neuer Straßenquerschnitt der Radschnellverbindung aussehen kann. Die Gruppe diskutiert weitergehend, dass es nicht nur wichtig ist, über Trassenvarianten zu sprechen, sondern auch in der Öffentlichkeit ein gutes Bild der neuen Radschnellverbindung zu präsentieren und die Vorteile im „Großen und Ganzen“ aufzuzeigen.



padlet
translake GmbH + 2 • 2T.
Verkehr
Bitte besprechen Sie die untenstehenden Fragen aus Ihrer Perspektive

- Wo sehen Sie aus Ihrer Sicht Probleme?**
für eine substantive Bewertung ohne Planungsvarianten sehen wir kaum Möglichkeiten
0
Kommentar hinzufügen
- Welche Lösungsideen haben Sie?**
konkrete Führung in den Straßenabschnitten darstellen
0
Kommentar hinzufügen
- Welche Hinweise sollten aus Ihrer Perspektive in der weiteren Planung berücksichtigt werden?**
- Straßenverkehrssicherheit**
Zusammenspiel mit anderen Verkehrsarten (Zufußgehende, Kfz-Verkehr)
0
Kommentar hinzufügen
- Anrainende Landwirte in die Pflege mit einbeziehen**
0
Kommentar hinzufügen
- Stetige Öffentlichkeitsarbeit, positive Bilder**
0
Kommentar hinzufügen
- Wie kann das Klein-Klein Diskutieren der Trassen vermieden werden, mehr hin zum großen Ganzen**
0
Kommentar hinzufügen
- Führung der RSV in den Ortschaften im gewünschten Standard**
0
Kommentar hinzufügen

2.4.4 Politik und Verwaltung

Die Gruppe mit der Perspektive „Politik und Verwaltung“ ist mit 11 Teilnehmenden die größte Gruppe. Die Gruppe sieht zwei wesentliche Herausforderungen: die Zeit, die für Planung (Für die Förderung muss die Planung 2024 abgeschlossen werden) und Bau des Radwegs benötigt wird, und die Akzeptanz für die Führung der Radschnellverbindung durch die Gemeinden.

Im Fokus des Themenkreises „Zeit“ sieht die Gruppe vor allem die Themen Hochwasser und Genehmigungen als Hürden. Hilfen könnten in der Verwendung bereits erstellter Studien für andere Projekte liegen. Darüber hinaus könnte die Zusammenarbeit aller Akteure ein wertvoller Faktor zur zügigen Planung sein. Zu den Herausforderungen für die Planung der Radschnellverbindung zählen insbesondere die konkreten Trassenführungen durch die Städte und Gemeinden. Eine weitere Schlüsselfunktion hält das Regierungspräsidium Freiburg inne, mit dessen Zusammenarbeit das Projekt zu einem Erfolg werden kann.

padlet

translake GmbH • 1m

Politik und Verwaltung

Bitte besprechen Sie die untenstehenden Fragen aus Ihrer Perspektive

Wo sehen Sie aus Ihrer Sicht Probleme?

Die Planung und das Vorrankommen der parallelen Projekte dauern zu lange Bund, Land, Bahn, ...

0

Kommentar hinzufügen

Welche Lösungs Ideen haben Sie?

paralleles Arbeiten der Verwaltung

0

Kommentar hinzufügen

Welche Hinweise sollten aus Ihrer Perspektive in der weiteren Planung berücksichtigt werden?

Nutzung vorhandener Studien

0

Kommentar hinzufügen

Die Projektzeit ist zu lang und krisenanfällig. Die ULBs müssen parallel arbeiten bei den Bewilligungen.

0

Kommentar hinzufügen

Einzelne Teilabschnitte des RS 7 früher eröffnen, um Fortschritt der Planung zu zeigen.

0

Kommentar hinzufügen

UNB direkt mit ins Boot

0

Kommentar hinzufügen

die Planung für den Radweg dauert zu lange: Parallelitäten sind zu prüfen

0

Kommentar hinzufügen

Möglichst "frühe" grenzüberschreitende Abstimmung der jeweiligen Planungen / Zielsetzungen im Bereich Radverkehr.

0

Kommentar hinzufügen

Das RP hat doch nahezu alle Grundlagen. Wir Kommunen sind willig. Nur haben wir kein Geld ;-)

0

Kommentar hinzufügen

geforderte / angestrebte Ausbaubreiten

0

Kommentar hinzufügen

Frühzeitig mit Planfeststellungsbehörde abstimmen, was notwendig

0

Kommentar hinzufügen

Ich sehe sehr hohe Hürden, wenn der RS7 wegen Platzmangel auf normalen Straßen geführt wird. Gerade in Schopfheim durch ein Industriegebiet mit Parkplätzen/Lieferverkehr

0

Kommentar hinzufügen

mit allen Beteiligten über konkrete Lösungs Ideen sprechen, für Verständnis werben

0

Kommentar hinzufügen

Weniger Problem als Herausforderung: Radschnellwege "grenzüberschreitend" (Landkreise, CH, FR) möglichst gut vernetzen.

0

Kommentar hinzufügen

Förderrichtlinien (terminliche Aspekte)

Aufgrund der Eingabe der RS7 in das Agglomerationsprogramm ist diese (bei Genehmigung seitens CH-Bund) an eine Ausführungsfrist gebunden.

0

Kommentar hinzufügen

Hochwasserthematik was ist da zu tun und zu beachten?

0

Kommentar hinzufügen

Planung muss bis 2024 abgeschlossen sein

0

Kommentar hinzufügen

2.5 Abschluss und Dank



Bild: Marion Dammann, Landrätin Landkreis Lörrach

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den thematischen Kleingruppen schließt Marion Dammann, Landrätin im Landkreis Lörrach, die Veranstaltung. Sie dankt den Teilnehmenden für ihr Interesse und plädiert an ihre Funktion als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren für das Projekt. Die Landrätin ruft zu einer guten Zusammenarbeit mit allen Beteiligten auf, um das gemeinsame Ziel, den Radschnellweg im Wiesental so schnell wie möglich umzusetzen, erreichen zu können.

3 Kontakt

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

Landratsamt Lörrach

Alexandra Bühler und Bettina Siegismund

FB Straßen / Team Radverkehr

+49 (0)7621 410-3159

alexandra.buehler@loerrach-landkreis.de

bettina.siegismund@loerrach-landkreis.de

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

Nathalie Faha und Hans-Jörg Rapp

+49 (0)7531 365 92 30

rs7@translake.org

4 Anhang

4.1 Teilnehmende Organisationen

- ADFC Baden-Württemberg
- Agglo Basel
- Bürgerverein klimaneutrale Stadt Schopfheim
- DB Station & Service AG
- Endress+Hauser AG
- Freie Waldorfschule Schopfheim e.V.
- Gemeinde Steinen
- H2O GmbH
- IG Velo Landkreis Lörrach
- Kliniken des Landkreises Lörrach GmbH
- Landratsamt Lörrach
- Lörracher Stadtbau-GmbH
- Lokale Agenda 21, AK Siedlungsentwicklung und Verkehr Steinen
- Meret-Oppenheim-Schulzentrum Steinen
- Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN
- Mitglied des Landtags Baden-Württemberg, SPD-Fraktion
- PGV Alrutz GbR
- Regierungspräsidium Freiburg
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Stadt Lörrach
- Stadt Schopfheim
- translake GmbH
- Veloschopf Steinen

4.2 Präsentationen

Präsentation von PGV Alrutz GbR

Radschnellweg RS 7 (K) Schopfheim – Maulburg – Steinen - Lörrach

Projektvorstellung



Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

PGV-Alrutz GbR Hannover
Dipl.-Ing. Heike Prahlow
B. Eng. Maximilian Alicke

Folie 1

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Inhalt

- Was sind Radschnellverbindungen?
- Projektüberblick zum RS 7 (K)
 - Aktueller Planungsstand
 - Weiterer Projektablauf



Folie 2

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Was sind Radschnellverbindungen?

- **Neues Netzelement** in der Radverkehrsplanung in Deutschland (Vorreiter Niederlande und Dänemark)
- „**Premiumprodukt**“ der Radverkehrsplanung mit hohen Qualitäten
- **Zielgruppe:** Alltagsradverkehr, insbesondere Berufs- und Ausbildungsverkehr



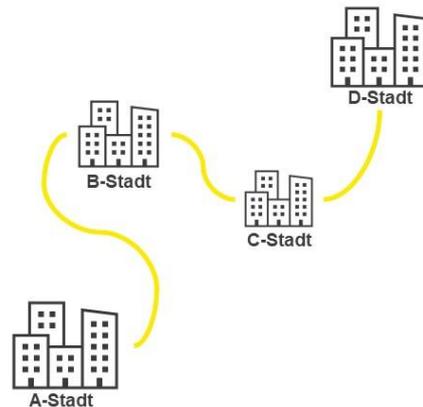
- Radschnellverbindungen ...
 - ... sollen ein **sicheres, attraktives und zügiges Befahren** mit Fokus auf einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit ermöglichen.
 - ... bilden das **Rückgrat** des regionalen und kommunalen Radverkehrsnetzes.



Folie 3 RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach

Anwendungsbereiche

- **Verknüpfung** wichtiger Quell- und Zielbereiche einer Region mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen
- **Mindestlänge:** ca. 5 km
- **Nutzungspotenzial:** > 2.000 Radfahrende/Tag
- Wichtige **Alltagsrouten** und **Pendlerachsen**
- Entsprechend **hohe Qualitätsanforderungen** an Linienführung, Ausgestaltung, Ausstattung und Netzverknüpfung



Folie 4 RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach

Chancen und Potenziale von Radschnellverbindungen

Erkenntnisse aus Mobilitätsforschung und Trends:

- Zunahme der Wegweiten speziell beim Radverkehr
- Zunahme der Nutzung von Pedelegs und E-Bikes
- Zunahme der Nutzung von Lastenrädern – für Cargo oder Personentransport
- Senior:innen sind länger mobil, junge Erwachsene weniger autoorientiert
- Zunehmende Bedeutung der Themen Klimaschutz, Gesundheit und Bewegung



Folie 5

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Wirkung Radschnellverbindungen

- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entkopplung von Rad- und Fußverkehr auf stark frequentierten Strecken
- Verlagerung Berufs- und Ausbildungsverkehr vom Auto auf das Fahrrad
 - Erschließung neuer Nutzergruppen in der Nahmobilität
 - Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch Verbesserung der CO₂- und Feinstaubbilanzen
 - Gesundheitsförderung
- Zunahme Radverkehr



Folie 6

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



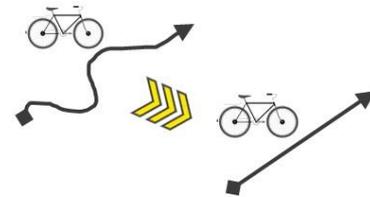
Woher kommt die erwartete Zunahme des Radverkehrs auf den Radschnellverbindungen?

- Mehr und längere Fahrten der bisherigen Radfahrenden
- Umsteigeeffekte
 - aufgrund kürzerer Reisezeiten, insbesondere bei Arbeits- und Ausbildungswegen
 - durch weitere Entfernungen, die mit dem Rad zurückgelegt werden können (Anstieg der E-Mobilität)
- Bündelung der Fahrten aufgrund hoher Qualität der Strecken (Verlagerung und Entlastung anderer Straßen)
- Weitere Potenziale u. a. aus:
 - Schüler- und Freizeitverkehr ohne Bringdienste der Eltern
 - Nahversorgung (auch Anstieg Nutzung Lastenräder)



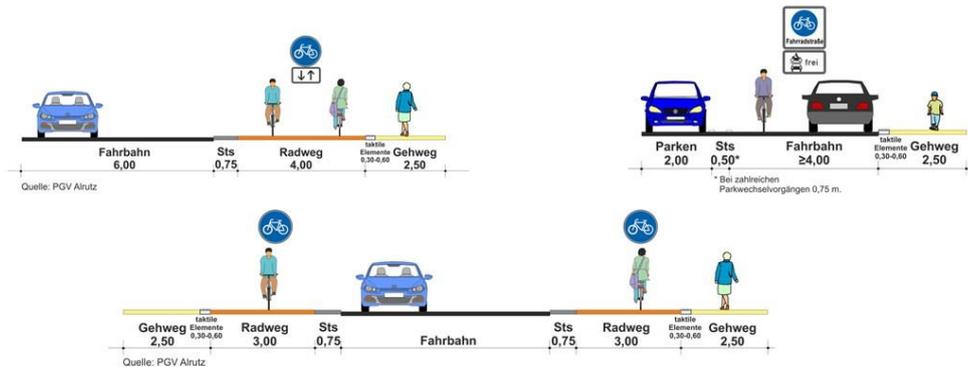
Anforderungen an Radschnellverbindungen

- **Direkte, umwegfreie** Linienführung
- **Sichere Befahrbarkeit** auch bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h
- **Geringe Reisezeitverluste** durch Vorfahrtsregelungen und kreuzungsfreie Führungen
- **Geringe Steigungen** und **großzügige Radien** bei freier Trassierbarkeit
- **Hohe Belagsqualität**
- **Trennung Rad- und Fußverkehr** – auch außerorts bei stärkerem Fußverkehrsaufkommen



Führungsformen

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



Folie 9

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Einhaltung der Standards

- 80 % der Streckenlänge müssen den Qualitätsstandards entsprechen
- Kurze Engstellen sind also zulässig, sollen jedoch den reduzierten Standards bzw. den Mindestanforderungen gem. ZielNETZ-Standard Baden-Württemberg entsprechen



Folie 10

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Projektüberblick

Ablauf einer Straßenplanung



Folie 11

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



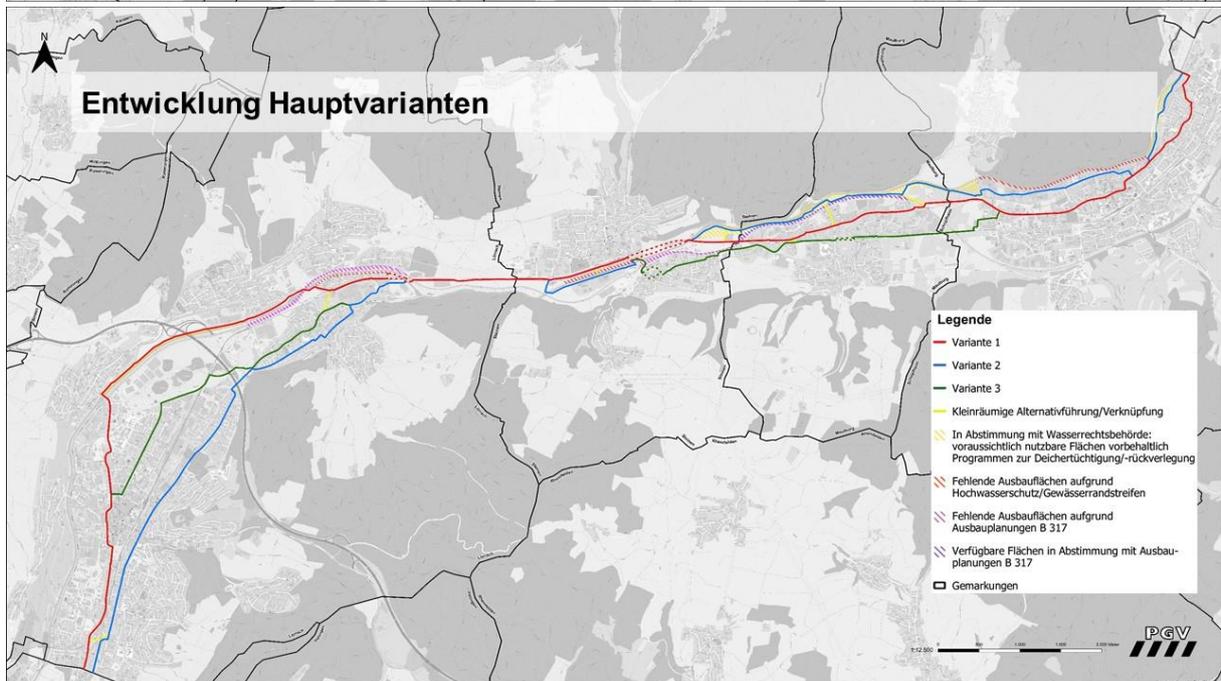
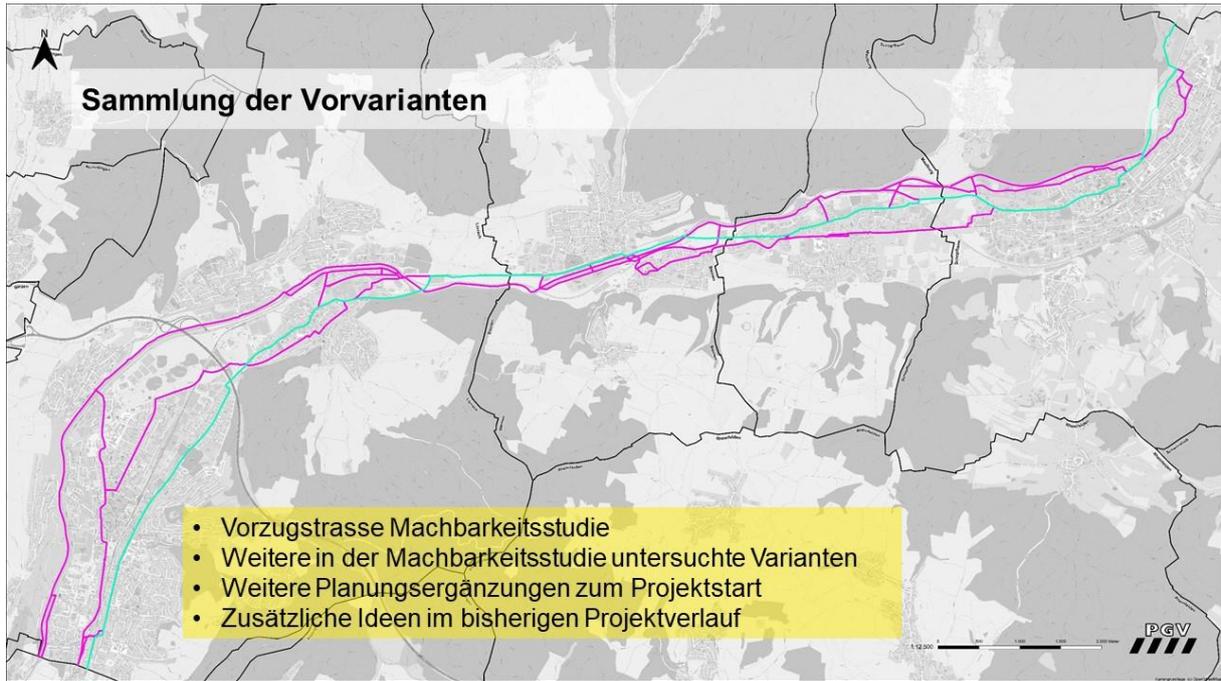
Aktueller Planungsstand - bisherige Projektschritte

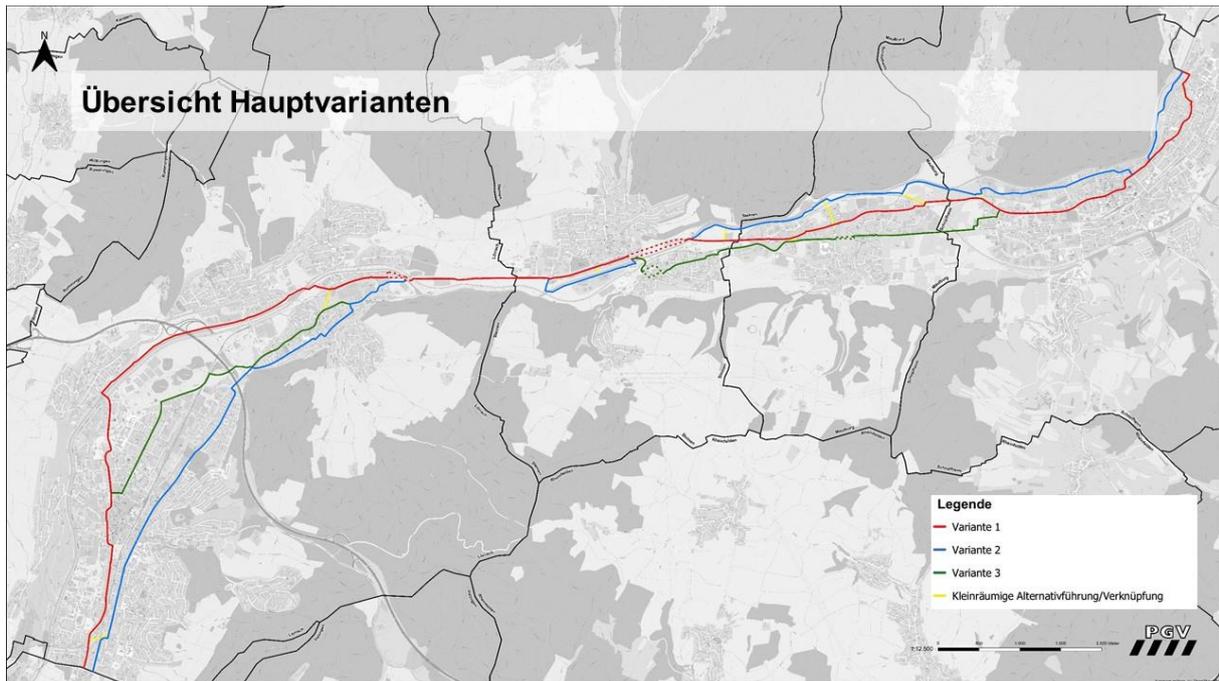
- Sammeln, Prüfen und Bewerten verschiedener Trassenvarianten
 - Datenanalyse
 - Ortsbesichtigungen
 - Abstimmungen
- Darstellen und Bewerten abgeleiteter Vorvarianten
- Aktuell:
Verdichtung des breiten Variantenfächers auf **realisierbare Hauptvarianten** für weitere (Vor-)Planung

Folie 12

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach







Aktueller Planungsstand – nächste Schritte

- Ausarbeitung der Hauptvarianten für detaillierte Bewertung
- Bewertung der Hauptvarianten anhand eines konkreten, detaillierten Bewertungsclusters
- **ZIEL: Bestimmung Vorzugsvariante für weitere Planungsphasen**

Wichtig:
Berücksichtigung der Rückmeldungen aus Beteiligungsverfahren!



Dipl.-Ing. Heike Prahlow
B. Eng. Maximilian Alicke
Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220 601 80
www.pgv-alrutz.de

Folie 17

RS 7 (K) – Schopfheim - Lörrach



Präsentation der translake GmbH



Herzlich Willkommen!

Erste Sitzung des Projektbegleitkreises
zum Radschnellweg im Wiesental



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Agenda

- Ankommen und Vorstellungsrunde
- Informationen zum Planungsstand
- Ihre Fragen und Antworten
- Informationen zum Beteiligungsprozess
- Ihre Fragen und Antworten
- Pause
- Kleingruppen: Perspektiven auf den Radschnellweg

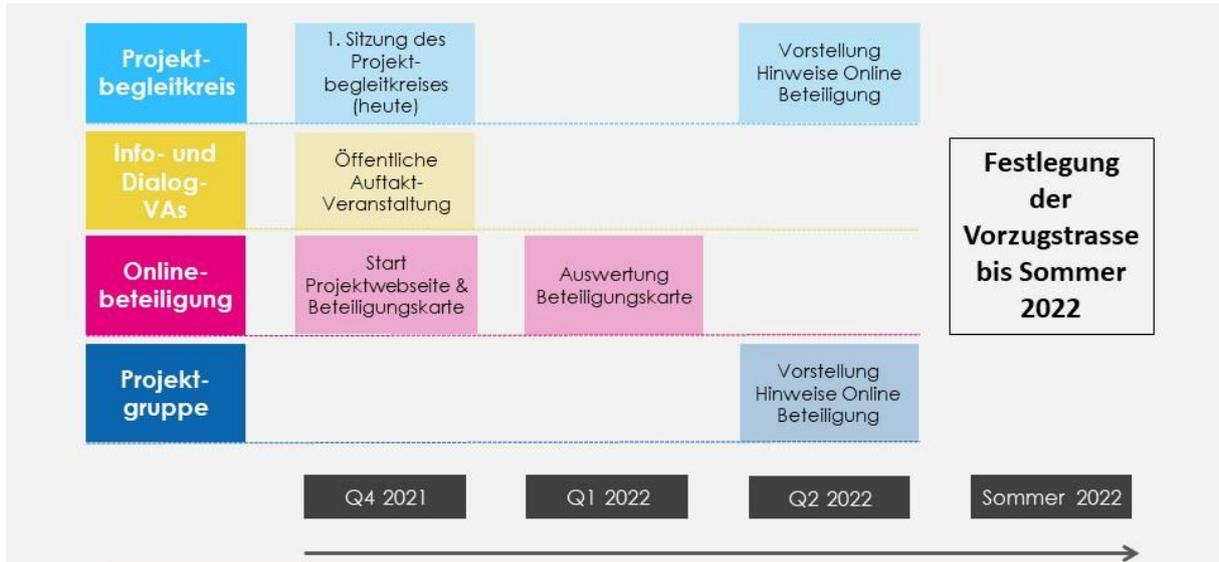
Ende gegen 19:30 Uhr

Wer ist im Raum?

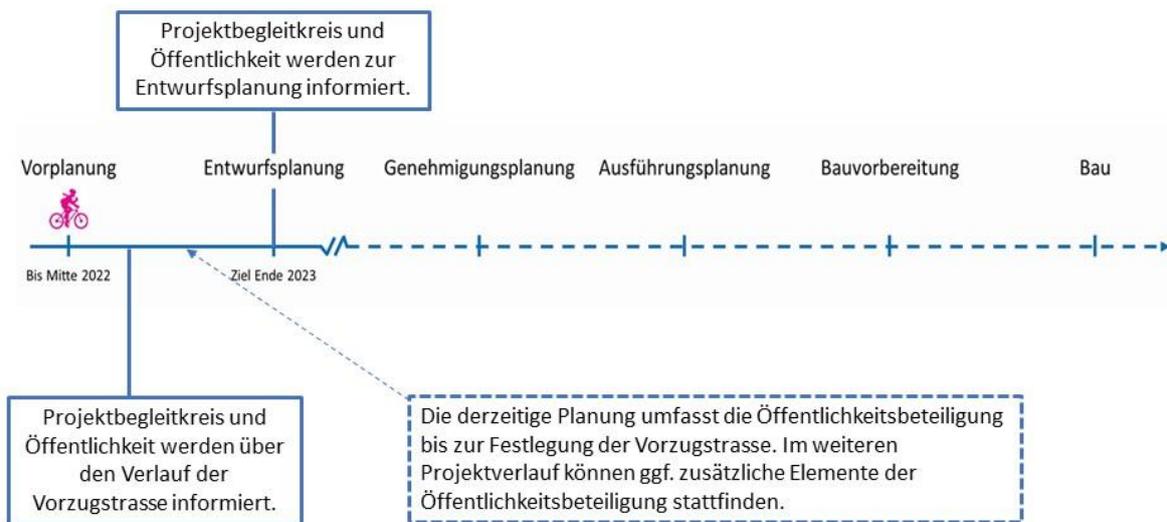
- 2 Runden à 5 Minuten mit 3 Personen.
- Kurze Vorstellung mit Name und Organisation
- Frage: Meine Vision zum Fahrradfahren im Wiesental im Jahr 2030 ist ...



Überblick zum Beteiligungsprozess



Überblick zum Beteiligungsprozess



Was ist die Rolle des Projektbegleitkreises?



- bringt verschiedene Themen und Perspektiven ein
- wird über die aktuellen Planungen und Entwicklungen zum Beteiligungsprozess informiert
- gibt Informationen an die Mitglieder der eigenen Organisation / Verband / Interessensgruppe weiter



Informieren

Lernen Sie den Radschnellweg kennen. Finden heraus, was ihn auszeichnet und wo er verlaufen soll - alles gesammelt auf den Informationsseiten

→

Beteiligen

Beteiligen Sie sich jetzt online! In diesem Bereich haben Sie die Möglichkeit sich einzubringen und gehört zu werden. Außerdem finden Sie hier die Vor-Ort-Termine.

→

HERZLICH WILLKOMMEN

„Ich freue mich, dass wir in Baden-Württemberg Vorreiter bei der Planung und dem Bau von Radschnellwegen sind. Radschnellverbindungen ermöglichen eine neue Art des Radfahrens und ein neues Verständnis für die Mobilitätsform.“

MEHR ERFAHREN

Foto: Sebastian Reber

Webseite



Webseite

Ihr Statement für die Webseite

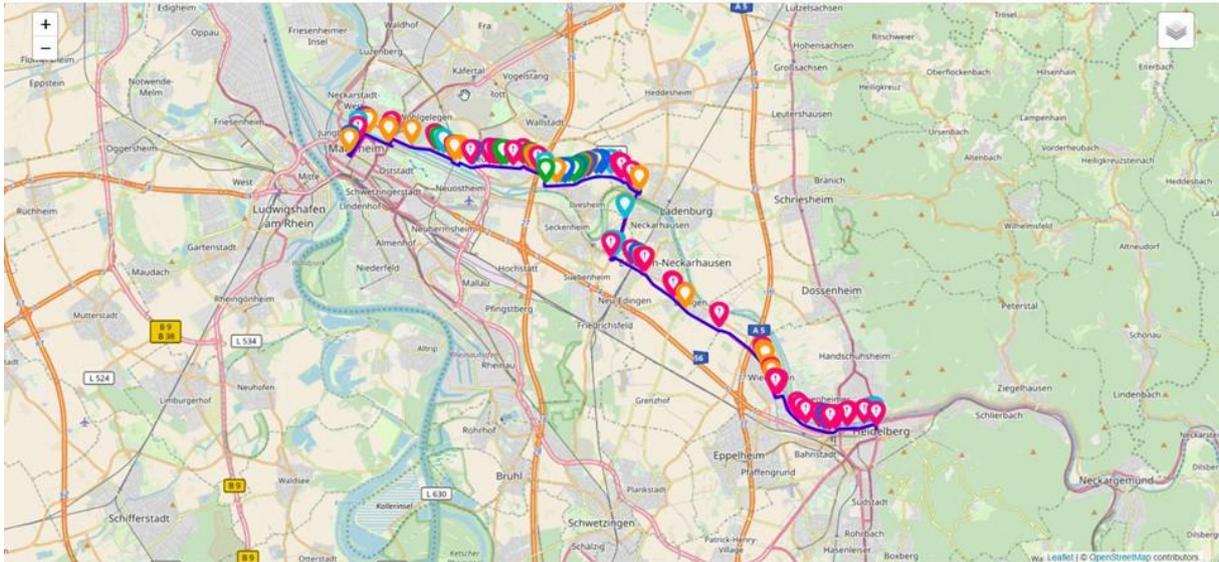


Beispiele für ein Statement zum Radschnellweg Heidelberg-Mannheim

Wir freuen uns über Ihr Statement!

Dieses können Sie senden an rs7@translake.org

Beteiligungskarte



Radschnellweg im Wiesental | Projektbegleitkreis | 10. November 2021

Auftaktveranstaltung am 08.12.2021

**Digitale
Auftaktveranstaltung zur
Öffentlichkeitsbeteiligung
Mittwoch, 08.12.2021
19.00 bis ca. 21.15 Uhr**



Radschnellweg im Wiesental | Projektbegleitkreis | 10. November 2021

Der Radschnellweg aus verschiedenen Perspektiven

- Diskussion in Kleingruppen zu drei Fragen:
 - **Wo sehen Sie aus Ihrer Sicht Probleme?**
 - **Welche Lösungsideen haben Sie?**
 - **Welche Hinweise sollten aus Ihrer Perspektive in der weiteren Planung berücksichtigt werden?**
- Festhalten der Ergebnisse auf einer digitalen Pinnwand



Herzlichen Dank!

Kontakt

Hans-Jörg Rapp

hans-joerg.rapp@translake.org

+49 (0) 7531 / 365 92 30

Nathalie Faha

nathalie.faha@translake.org

+49 (0) 7531 / 365 92 30

4.3 Fragen und Antworten

1. Frage / Hinweis: Gibt es Unfallstatistiken, die gängige Radwege und die neuen Radschnellwege vergleichen?

Antwort: Da es in Deutschland bisher kaum fertiggestellte Radschnellverbindungen gibt, sind uns noch keine vergleichenden Statistiken von Radwegen und Radschnellverbindungen bekannt. Unfälle passieren meist an Kreuzungen und Einmündungen. Daher könnte man davon ausgehen, dass die Unfallsituation auf Radschnellverbindungen weniger kritisch ist als auf normalen Radwegen. Konkrete Statistiken sind aber auch hierfür bisher noch nicht bekannt.

2. Frage / Hinweis: Wie sieht die konkrete Bevorzugung (an Knoten) des RS7 gegenüber Bundesstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen, etc. aus? Gibt es da eine (übersichtliche) Matrix?

Antwort: Das ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Das Ziel ist, die Radschnellverbindung weitmöglichst zu bevorzugen. Bei der Querung von Bahnlinien oder Bundesstraßen wird dies in der Regel durch Brücken oder Unterführungen gelöst, sodass Konflikte vermieden werden können. Bei anderen Straßen wird im Einzelfall überprüft, wie die Radschnellverbindung die Straße queren kann. Hier sind auch Ampelanlagen, Über- oder Unterführungen denkbar. Bei Erschließungsstraßen sollte die Radschnellverbindung generell Vorrang haben.

3. Frage / Hinweis: Sicherheit des Radweges entlang landwirtschaftlicher Flächen besonders bei Durchquerung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen

Antwort: Es gibt verschiedene Führungsformen, die in den Hinweisdokumenten (z.B. H-RSV 2021 der FGSV) zu Radschnellverbindungen aufgelistet sind. Es wird beispielsweise berücksichtigt, ob die Fläche dauerhaft oder nur zu Erntezeiten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren wird. Dementsprechend gibt es unterschiedliche Lösungsansätze, entweder breite Radwege mit Zulassung für landwirtschaftliche Fahrzeuge oder breite landwirtschaftliche Wege mit einem separaten Radweg. PGV wird sich die Flächen genau ansehen, ist aber auch auf eine Kooperation mit der Landwirtschaft angewiesen. Diese kann wichtige Informationen zu den Strecken geben.

4. Frage / Hinweis: Gibt es für Radschnellverbindungen eigene Verkehrsregeln?

Antwort: Es handelt sich bei einer Radschnellverbindung nicht um neue Führungsformen, sondern es wird mit Radwegen, Fahrradstraßen und Radfahrstreifen gearbeitet. Daher gelten, wie auf allen anderen Straßen ebenfalls, die allgemeinen Verkehrsregeln der StVO.

5. Frage / Hinweis: Wie kann der zukünftige Ausbau der B317 die Vorplanung des Radschnellwegs beeinflussen, obwohl es noch keine Planfeststellung für den 4-spurigen Ausbau der B317 gibt?

Antwort: Zu diesem Thema ist PGV in der Abstimmung mit den zuständigen Behörden. Es wird Flächen geben, die bei einem Ausbau freizuhalten sind. Alternativ könnte auch die Radschnellverbindung als straßenbegleitender Radweg mitgeplant werden. Im Bereich der Wiese in Lörrach bzw. im Bereich des Gewerbegebiets Brombach gibt es zu wenig Platz für einen parallelen Ausbau der B317 und der Radschnellverbindung. Aufgrund dieser unpassenden Grundbedingungen wurde die Strecke als mögliche Trasse für die Radschnellverbindung bereits ausgeschlossen.

6. Frage / Hinweis: Wird die RSV nur für den Radverkehr oder auch für den Fußgängerverkehr nutzbar?

Antwort: Bei der Planung der Radschnellverbindung wird versucht, den Radverkehr vom Fußverkehr weitestgehend zu trennen. Auf den Strecken, auf denen es regelmäßigen Fußverkehr gibt, muss dieser immer mitgedacht werden. Hier sollten parallele Fußwege zur Radschnellverbindung verlaufen.

7. Frage / Hinweis: Gibt es einen Zeitplan für die einzelnen Planungsphasen?

Antwort: Die Vorzugstrasse soll voraussichtlich Mitte 2022 festgelegt werden. Anschließend erfolgen die Entwurfsplanung, die Genehmigungsplanung, die Ausführungsplanung und die Bauvorbereitungen. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass der Bau in circa sechs bis acht Jahre beginnen kann. Es ist jedoch durchaus möglich, dass einzelne Streckenabschnitte früher realisiert werden können.

8. Frage / Hinweis: Gibt es Unfallzahlen o.ä. aus Holland oder Dänemark? Stichwort: Tempo 30 und schneller

Antwort: Radschnellverbindungen werden bei freier Trassierbarkeit so geplant, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h sicher befahren werden können. Diese Geschwindigkeit wird jedoch nur selten gefahren. Das Ziel der Radschnellverbindung ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch den hohen Qualitätsstandard, wie der Breite beispielsweise, ist davon auszugehen, dass die Unfallzahlen geringer ausfallen. Konkrete Statistiken zu Unfällen bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h sind zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt.

9. Frage / Hinweis: Es gab in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Verkehrsgutachten im Landkreis Lörrach. Vom Landratsamt zum Zweckverband Regio S-Bahn. Werden diese auch herangezogen für Ihre Planungen?

Antwort: Wir stehen mit allen Kommunen und weiteren Planungsbüros in direktem Kontakt. Für die Vorbereitung und Bewertung der unterschiedlichen Trassenvarianten wurden uns auch bereits Informationen über zahlreiche Gutachten und Planungsvorhaben aus den Kommunen und dem Landkreis übermittelt. Von daher gehen wir davon aus, dass wir hier über eine gute Grundlage verfügen.

10. Frage / Hinweis: Wie können sich Bürger und Bürgerinnen beteiligen, die keine digitale Möglichkeit haben?

Antwort: In der Online-Beteiligungskarte können die verschiedenen Varianten angeschaut, sowie einfach und rund um die Uhr Hinweise gesetzt werden. Alle, die einen Internet-Zugang haben, können diese Möglichkeit nutzen. Wer keinen Zugriff auf die digitale Beteiligungskarte hat, kann im Beteiligungszeitraum vom 08.12.2021 bis 16.01.2022 den Hinweis telefonisch oder postalisch an translake durchgeben. Die Kontaktdaten finden Sie in Kapitel 3. Der Hinweis wird in Abstimmung von translake in die Online-Beteiligungskarte eingetragen.

11. Frage / Hinweis: Wie kann die Realisierung, z.B. durch gleichzeitige Verwaltungsvorgänge, beschleunigt werden?

Antwort: Die Planungen der Radschnellverbindung sind an bestimmte Planungsschritte, Abstimmungen und Genehmigungsverfahren gebunden. Wenn für einzelne Abschnitte keine Genehmigungsverfahren notwendig sind, wäre es denkbar, diese schneller realisieren zu können. Für die festgelegten Planungsschritte, wie das Planfeststellungsverfahren oder die Klärung von naturschutzrechtlichen Fragen, muss jedoch aufgrund der Komplexität und der Abstimmung mit anderen Behörden ein entsprechender Zeitrahmen eingeplant werden. Eine hohe Akzeptanz der beteiligten Akteure und der Öffentlichkeit stärken die Umsetzung des Projekts. Daher findet eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Planungen statt.