

Auf welcher Route rollen künftig Radfahrer?

Regierungspräsidium untersucht drei Varianten für den Radschnellweg zwischen Karlsruhe und Rastatt

Von unserem Mitarbeiter
Dominik Schneider

Rastatt/Karlsruhe – Klar ist: Zwischen Karlsruhe und Rastatt soll ein Radschnellweg entstehen. Unklar ist: Auf welcher Trasse wird die knapp 22 Kilometer lange Verbindung laufen? Das Regierungspräsidium Karlsruhe (RP) untersucht aktuell drei mögliche Varianten.

Eine Vorzugsvariante wird im nächsten Jahr bestimmt. Voraussichtlicher Streckenverlauf ist von der Vogesenbrücke (B36) oder der Junker-und-Ruh-Brücke (Verlängerung der Siedlerstraße) in Karlsruhe bis zum Rastatter Bahnhof.

Die Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein“ des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein (RVMO) bildet die Grundlage für die weiteren Planungen des Radschnellwegs. „Wir können nicht sagen, ob die Studie gut oder schlecht ist“, sagt RP-Presse Sprecherin Irene Feilhauer. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie könnten nur bedingt für eine Umsetzung herangezogen werden, weil sie für das notwendige Planfeststellungsverfahren nicht ausreichen würden. Das RP untersucht die drei vorliegenden möglichen Routen neutral. Eine Kombination der jeweiligen Varianten sei möglich.

ter eine mögliche Radschnellverbindung mitten durch die Orte.

Die Kreisverbände Karlsruhe und Rastatt des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) sowie die betroffenen Gemeinden sehen die RVMO-Variante kritisch. „Die läuft im Zickzack durch Wohngebiete durch“, sagte Moritz Dekorsy, Radschnellwegbeauftragter des ADFC Karlsruhe beim Abfahren der Variante im vergangenen Jahr. Er meint, dass alle Kreuzungen auf dieser Route umgestaltet werden müssten, damit die Fahrradfahrer bevorrechtigt sind.

Viele Kreuzungen auf erster Auswahl-Strecke

Das wären eine ganze Menge. Rund 57 Kreuzungen und Einmündungen würden sich nach den Erhebungen von Dekorsy auf einem Radschnellweg auf der RVMO-Route befinden. Dazu kommt: Knapp 40 Prozent der Strecke verläuft auf Autostraßen.

Auch das Regierungspräsidium wies bei der Präsentation beim ersten Treffen des Projektbegleitkreises darauf hin, dass die Führung größtenteils innerorts sei. In Stichpunkten steht unter dieser Variante unter anderem „viele Kreuzungs- und Konfliktpunkte“ sowie „Konflikte mit dem Motorisierten Individualverkehr“. Positiv



Noch ist es Zukunftsmusik: Die Schnellstrecke für Radfahrer zwischen Karlsruhe und Rastatt könnte mit so einem Symbol markiert werden. Die Vorzugsvariante steht im kommenden Jahr fest.

Foto: Foto: Christoph Schmidt/dpa

Die zweite Variante nutzt den vorhandenen Baustellenweg entlang der Bahn-Neubaustrecke, parallel zur Bundesstraße 36. Der Weg ist wie an einem Lineal gezogen und knapp zehn Kilometer lang und kreuzungsfrei. Der ADFC und die angrenzenden Ge-

auch vier betroffene Bürgermeister für die zweite Variante entlang der Bahnstrecke. Beim Ortstermin hatten sie die positiven Beschlüsse der Gemeinderäte aus Ötigheim, Bietigheim, Durmersheim und Rheinstetten im Gepäck. In Durmersheim etwa sind die

tiative der beiden ADFC-Kreisverbände Rastatt und Karlsruhe zurückzuführen. „Der Radschnellweg wäre fast kreuzungsfrei. Das ist es, was diese Trasse so wertvoll macht“, erklärt Dekorsy. Diese Route sei ein Geschenk, das alle Beteiligten annehmen sollten.

Berührungspunkte. Unfälle zwischen motorisierten Individualverkehr und Radfahrern gibt es auf dieser Trasse nicht. Das individuelle Sicherheitsgefühl der Radfahrer dürfte auf dieser Strecke besonders hoch sein.

Beim ersten Treffen des Projektbegleitkreises wurden diese Vorteile teilweise auch vom RP in dessen Präsentation genannt. Nachteile seien unter anderem die „geringe soziale Kontrolle“ und „neue erforderliche Bauarten“. Darüber hinaus müssten die Radfahrer eine längere Anfahrt zum Radschnellweg in Kauf nehmen.

Die mögliche dritte Variante liegt in Ortsrandlage der angrenzenden Kommunen. Die Strecke soll entlang der Bebauungsgrenze führen und nach Angaben des Regierungspräsidiums bestehende Radwege nutzen. Ein Vorteil dieser Strecke wäre die direkte Erreichbarkeit des Radschnellweges für die Radfahrer.

Nachteile sieht das Regierungspräsidium insbesondere in möglichen Konflikten mit dem Schwerlastverkehr, da Teile der Route durch Gewerbegebiete führen. Die Strecke verläuft ebenfalls parallel zur B36. Insbesondere ab Höhe Rheinstetten durchkreuzen Zufahrtsstraßen zur B36 den möglichen Radschnellweg.

In diesen Bereichen müsste geklärt werden, welche Verkehrsteilnehmer bevorrechtigt

Die erste Variante ist die Route der RVMÖ-Machbarkeitsstudie. In den Gemeinden Ötigheim, Bietigheim und Durmersheim planen die Gutach-

an der Variante sei aber die direkte Erreichbarkeit und dass „größtenteils nur Markierungs- und Beschilderungsarbeiten erforderlich“ seien.

meinden sprechen sich klar für diese Route aus.

Im Dezember 2020 plädierten mit dem CDU-Landtagsabgeordneten Alexander Becker

Verantwortlichen davon überzeugt, dass eine Radschnellwegführung innerhalb der Ortschaft wenig Sinn ergebe.

Diese Variante ist auf die Ini-

Ein weiterer Vorteil der zweiten Variante sieht Dekorsy darin, dass sie abgekoppelt vom normalen Verkehr ist. Auto- und Radfahrer hätten keine

werden. Ampel-Lösungen dürften das Radfahrergnügen allerdings insbesondere in diesem Bereich sehr einschränken.