



Landratsamt Ortenaukreis
Straßenbauamt

Neubau Radschnellweg RS 12
Offenburg – Gengenbach

VORUNTERSUCHUNG

- Erläuterungsbericht -

Aufgestellt: Landratsamt Ortenaukreis Straßenbauamt Offenburg, den 29.10.2024	

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Vorhabens	1
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	3
1.3	Streckengestaltung	7
2	Begründung des Vorhabens	8
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	8
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.3.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung.....	9
2.3.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	10
2.3.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	11
2.5	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	12
3	Varianten und Variantenvergleich	13
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	13
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	15
3.2.1	Variantenübersicht.....	15
3.2.2	Bereich Gemarkung Offenburg.....	16
3.2.3	Bereich Großer Deich – Bahnhof Gengenbach	16
3.3	Variantenvergleich.....	18
3.3.1	Ausschlusskriterien.....	19
4	Gewählte Linie	20
5	Kosten	22
6	Verfahren und Durchführung der Baumaßnahme	23

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das Planvorhaben beinhaltet eine neue Radschnellverbindung zwischen der Stadt Offenburg und der Stadt Gengenbach und soll die Mobilität und Sicherheit für Radfahrer verbessern sowie eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten. Ziel des Projekts ist es, eine schnelle, direkte und komfortable Verbindung zwischen den beiden Städten zu schaffen.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich entlang der Kinzig und den bestehenden Verkehrswegen zwischen Offenburg und Gengenbach. Der Untersuchungsraum beginnt im Norden an der Otto-Hahn-Brücke in Offenburg und erstreckt sich entlang der Kinzig bis zum Bahnhof nach Gengenbach. Die Trasse verläuft von der Otto-Hahn-Brücke bis zur Gemarkungsgrenze der Stadt Offenburg parallel zur Kinzig. Von dort verläuft der Radschnellweg auf dem bestehenden Wirtschaftsweernetz bis zum Knotenpunkt K 5326 / B 33, wo der östliche Kreisverkehrsarm mit einer Unterführung gequert wird. Von dort wird der straßenbegleitende Radweg entlang der K 5326 in Richtung Osten auf die Radschnellwegmaße, bis zum westlichen Dammverteidigungsweg der Kinzig, ausgebaut. Auf dem westlichen Dammverteidigungsweg verläuft der Radschnellweg bis auf Höhe des Gewerbegebiets Gengenbach, wo der Radschnellweg die Kinzig mit einer Brücke quert und über das Gewerbegebiet an die vorhandene Bahnunterquerung anschließt, über welche der Bahnhof in Gengenbach erreicht wird. Die Anbindung der Gemeinden Ortenberg, Ohlsbach und Berghaupten erfolgt über das bestehende Radwegenetz.

Ziel der Maßnahme ist es, die im Alltag steigende Attraktivität des Fahrrades, durch Radschnellwege zu fördern und die Standorte der Hochschule Offenburg in Gengenbach und Offenburg miteinander zu verbinden sowie eine gute Verbindung für Berufspendelnde und den Schülerverkehr zwischen Offenburg und Gengenbach und den Anliegergemeinden zu schaffen. Durch eine attraktive, komfortable sowie sichere überörtliche Radverkehrsführung soll der Radverkehrsanteil weiter steigen. Somit werden Beiträge zur CO₂-Reduktion und Stauvermeidung sowie zur individuellen Gesundheitsförderung geleistet.

Der aktuelle Radverkehr konzentriert sich derzeit auf die vorhandenen Dammkronenwege bzw. Dammverteidigungswege der Kinzig und die teilweise vorhandenen straßenbegleitenden Radwege. In allen Fällen werden die Standards für eine Radschnellwegverbindung im Bestand nicht erreicht und es kommt immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern und den Unterhaltungsarbeiten der Wasserwirtschaft. Der Radschnellweg hat eine Länge von 11,6 km.

Durch eine Potentialanalyse des Regionalverband Südlicher Oberrhein wurde eine zu erwartende Verlagerung von Pkw-Fahrten sowie räumliche Verlagerungen von 2.000 bis 2.500 Radfahrenden pro Tag zu erwarten sind.

Die neue Verbindung hat eine regionale Verbindungsfunktionsstufe und entspricht damit der Kategorie III nach RIN¹. Daher kann der Radschnellweg nach den "Hinweisen zu Radschnellwegverbindungen und Radvorrangrouten" (H RSV) innerhalb bebauter Gebiete in den Geltungsbereich IR III und außerhalb bebauter Gebiete in den Geltungsbereich AR III eingestuft werden.

Der vorliegende Radschnellweg Offenburg – Gengenbach ist aufgrund seiner Verbindungsfunktion und Verkehrsbedeutung in der Baulast des Ortenaukreises. Die Stadt Offenburg mit mehr als 30.000 Einwohnern ist Baulastträger für den Teil der Trasse, der innerhalb der Ortsdurchfahrt liegt. Die Baulast der Stadt Offenburg erstreckt sich vom Startpunkt an der Otto-Hahn-Brücke bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze am Abzweig zum Strandbad Gifzsee. Das anschließende Teilstück bis zum Endpunkt am Bahnhof in Gengenbach liegt in Baulast des Ortenaukreises. Der Ortenaukreis trägt federführend die Verantwortung für die Planung dieses Projektes und stimmt sich jederzeit eng mit der Stadt Offenburg als weiterer Baulastträger sowie mit allen an der Trasse liegenden Städten und Gemeinden und der Deutschen Bahn im Zuge der Unterführung in Gengenbach ab. Das Baurecht für den RS 12 muss grundsätzlich über ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden.

Eine Machbarkeitsstudie für Radschnellwege des Regionalverbands Südlicher Oberrhein hat sich seit Anfang 2016 mit dem Thema Radschnellwege befasst. Die Analyse von Radschnellwegverbindungen hat mehrere Korridore für die potenzielle Realisierung von Radschnellwegen ergeben, wobei vier Korridore tiefer untersucht wurden. Darunter fällt auch der Radschnellweg zwischen Offenburg und Gengenbach. Diese Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fand in enger Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Südlicher Oberrhein und einer für das Projektteam initiierten Steuerungsgruppe unter Vorsitz des Regionalverbands statt. Anhand der Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie wurde die aktuelle Variante ausgearbeitet.

Gemäß dem Zeitplan zur Fertigstellung des Radschnellweges im Jahr 2030 erfolgt für das Vorhaben die Programmanmeldung zur Aufnahme in das Förderprogramm nach dem LGVFG-KStB in 2024.

¹ "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Länge

Die Gesamtlänge der neuen Radschnellwegverbindung beträgt ca. 11,6 km, wobei 6,6 km Teilstrecken auf bereits vorhandenen Wegen (Radwege oder Dammverteidigungsweg) verlaufen.

Querschnitt

Für Radschnellwege wird nach den gängigen Richtlinien (Musterlösungen für Radschnellwegverbindungen in Baden-Württemberg, H RSV) je nach Führungsform und Verkehrsaufkommen eine geeignete Querschnittsbreite vorgegeben.

Über die komplette Strecke des Radschnellweges hinweg soll der Radschnellweg mit der gemäß „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ vorgegebenen Breite von 4 m für den Radweg im Zweirichtungsverkehr und 2,5 m für Gehweg innerorts bzw. 2 m für den Gehweg außerorts hergestellt werden. Das Bankett bzw. Schrammbord bei Brücken- und Unterführungsbauwerken neben dem Radschnellweg hat jeweils eine Breite von 0,50 m.

Der Rad- und Fußverkehr ist über die komplette Trasse hinweg getrennt. Im Bereich des westlichen Kinzigdammes im Stadtgebiet Offenburg wird der Fußverkehr auf der Dammkrone und der Radschnellweg am landseitigen Dammfuß geführt. Dadurch sind beide Wege mit ausreichend Sicherheitsabstand voneinander getrennt. Auf ca. 130 m ist nördlich der B 3-Unterführung eine parallele Führung des Rad- und Fußverkehrs ohne Sicherheitstrennstreifen notwendig, da die Fläche durch die angrenzende Tiefgarage mit Parkdeck eingeengt wird. Hier wird die Begrenzung zwischen Radschnellweg (4,00 m) und Fußweg (2,50 m) mit einem taktilen Begrenzungstreifen (0,30 m) hergestellt. Im Bereich des westlichen Kinzigdammes außerorts wird der Fußverkehr auf der Dammkrone und der Radschnellweg im Zuge eines Dammverteidigungsweges auf halber Höhe geführt. Auch hier besteht dadurch ausreichend Sicherheitsabstand zwischen beiden Wegen.

Die Standardbreite von 4,00 m Radschnellweg kann fast überall eingehalten werden. Die einzige Stelle, an der die Breite lediglich 3,50 m beträgt, ist die vorhandene Unterführung unter der Otto-Hahn-Straße. Die bestehende Unterführung ist ca. 20 m lang und hat eine lichte Weite von 4,50 m mit einer Nutzbreite von 3,50 m. Durch die vorhandenen Entwässerungsleitungen im Bereich der Otto-Hahn-Straße ist eine Verbreiterung nur unter großem Aufwand möglich. Unter Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und des kurzen Abschnittes ist eine Verbreiterung der Unterführung um 0,50 m nicht vorgesehen.

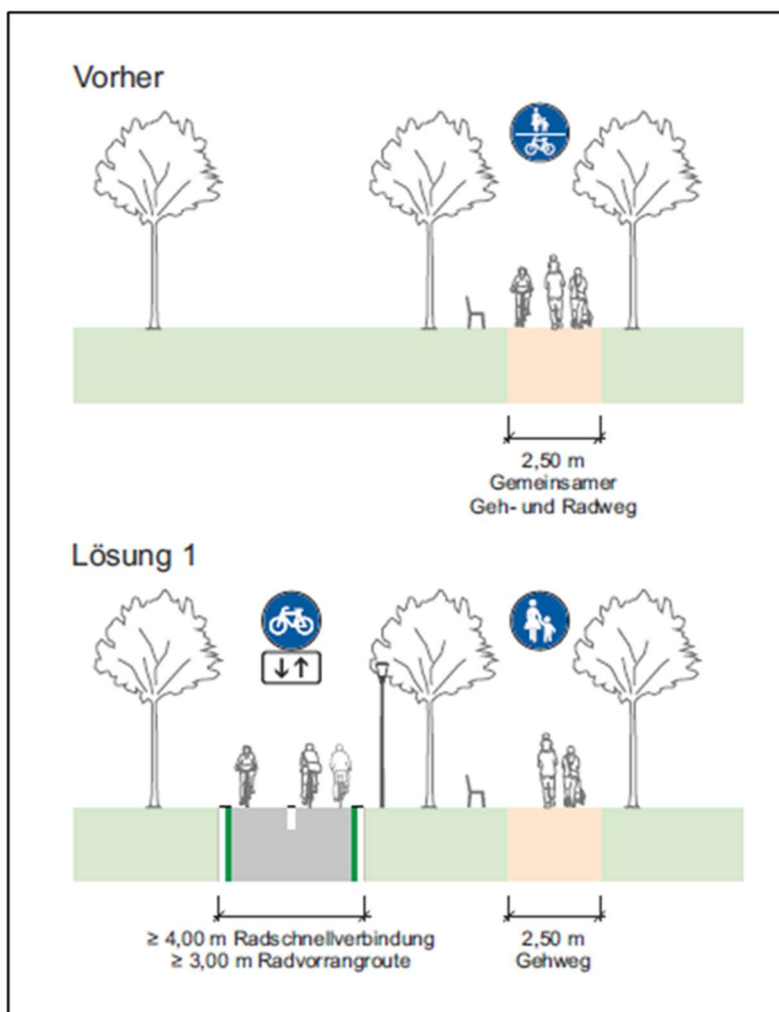


Abbildung 1: Musterquerschnitt für die Anlage einer RSV bei bestehendem Geh- und Radweg (Quelle: Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV, Ausgabe 2021); FGSV 284/1)

Im Bereich des Gewerbegebiets Gengenbach wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen kein begleitender Gehweg zu dem Radschnellweg vorgesehen. Im Bestand befindet sich in dem Planungsbereich kein Gehweg im Gewerbegebiet Gengenbach, weshalb mit einem sehr geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Die Brücke über die Kinzig, auf Höhe des Gewerbegebiets Gengenbach, dient lediglich der Radschnellwegnutzung und wird daher aus Wirtschaftlichkeitsgründen mit einer Nutzbreite von 4,00 m für die Radfahrenden vorgesehen, ohne zusätzlichen Gehweg.

Analog wird die Brücke über den Mühlbach im Industriegebiet Gengenbach ausgebildet. Da diese Brücken für die Radschnellverbindung vorgesehen sind und den Radschnellweg auf der westlichen Kinzigseite anbinden, ist hier auch nicht vorgesehen, Flächen für zusätzlichen Fußverkehr zu erzeugen, da die Nachfrage nicht besteht.

Gleiches gilt für die neue Unterführung unter der K 5326. Die neue Unterführung wird mit einer Nutzbreite von 4,00 m ausgebildet. Diese Unterführung soll lediglich dem Radverkehr dienen. In dem außerörtlichen Bereich ist mit einem sehr geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.

Auch die Verbreiterung der vorhandenen Bahnunterquerung am Bahnhof Gengenbach wird auf eine lichte Weite von 5,00 m und Nutzbreite von 4,00 m ausgebaut. Ein separater Gehweg im Bereich der Unterführung würde eine zusätzliche Verbreiterung von 2,50 m bedeuten. Dadurch würde sich die Breite um ca. 38 % erhöhen, was sich im gleichen Ausmaß in den Kosten widerspiegeln würde. An dieser Stelle ist jedoch mit einem geringen Anteil an Fußgängern zu rechnen, da die Unterführung im Bestand schon für Rad- und Fußgänger freigegeben ist. Daher werden auf diesem Stück die Standards für Radschnellwegverbindungen nicht eingehalten.

Der Oberbau des neuen Radschnellweges wird in Asphaltbauweise hergestellt. Unter Beachtung der gültigen Regelwerke ist folgender Aufbau mit einer Gesamstärke von mindestens 41 cm vorgesehen:

Asphaltdeckschicht	3	cm
Asphalttragschicht	8	cm
Frostschuttschicht	30	cm
Gesamtaufbau	41	cm

Im Bedarfsfall kann es erforderlich werden unter der geplanten Straße tiefer auszukoffern, um das erforderliche Verformungsmodul $E_{v2} \geq 45 \text{ MN/m}^2$ zu erreichen. Hierzu sind die Ergebnisse des noch zu beauftragenden Bodengutachtens zu berücksichtigen.

Für die Linienführung wurden die empfohlenen Vorgaben für die Entwurfselemente nach den H RSV berücksichtigt.

Vorhabenprägende Bauwerke im Stadtgebiet Offenburg

Die Neubautrasse quert im Bereich Offenburg vier vorhandene Brückenbauwerke.

Bei der Otto-Hahn-Brücke, der Messebrücke sowie der Eisenbahnbrücke werden die vorhandenen Unterführungen für den Radschnellweg genutzt. Die Fußgänger dürfen diese Unterführung dann nicht mehr nutzen, da die Unterführungen eine Nutzbreite von 3,50 m bis 4,00 m haben, welche lediglich für den Radschnellweg ausreicht. Die Fußgänger werden vor den vorhandenen Brückenbauwerken von dem Dammkronenweg über barrierefreie Rampen in das Kinzigvorland geführt, wo sie unter der Brücke die Straße queren können. Danach werden sie wieder mit barrierefreien Rampen auf den Dammkronenweg geführt. Dies ermöglicht eine umwegarme und sicherer Querung der Straßen für die Fußgänger und eine Trennung von Rad- und Fußverkehr.

Bei der Südringbrücke wird eine neue Unterführung für den Radschnellweg incl. Gehweg für die Fußgänger hergestellt, da die vorhandene Unterführung nicht mit den Mindestradien zu erreichen ist und durch ihre Lage einen hohen Umweg erzeugt. Die Unterführung hat eine lichte Weite von 7,50 m und eine lichte Höhe von 3,00 m und ist ca. 20 m lang.

Am Bauanfang muss nach der vorhandenen Unterführung der Otto-Hahn-Brücke die Mauer des Pumpwerkes für die Stantentwässerung Offenburg des Abwasser Zweckverbandes (AZV) versetzt werden, um die Mindestradien für den Radschnellweg einzuhalten. Das neue Stützbauwerk hat eine Länge von ca. 20 m und eine maximale Höhe von ca. 2,50 m.

Nach dem Pumpwerk ist ein neues Brückenbauwerk für den Radschnellweg zur Querung des Flutgrabens notwendig. Das Brückenbauwerk hat eine Breite zwischen den Geländern von 5,00 m und ist ca. 20 m lang.

Eine Führung des Radschnellweges über das Messegelände ist nicht möglich. Daher muss der Radschnellweg im Bereich des Messegeländes zwischen dem Dammkronenweg und der Grenze zum Messegelände verlaufen. Hierfür ist eine Stützmauer zum Messegelände hin notwendig, um den Höhenunterschied auszugleichen. Diese Stützmauer hat eine Länge von ca. 350 m und eine Höhe von max. 2,50 m. Der Radschnellweg ist weiterhin mit einem Sicherheitstrennstreifen von dem Dammkronenweg getrennt.

Der Radschnellweg verläuft auf der Gemarkung Offenburg fast durchgängig entlang einer vorhandenen Gashochdruckleitung. Netzbetreiber ist hier terranets BW. In von der terranets BW vorgeschriebenen Bereichen, in denen ein Konflikt mit der Gasleitung und dem Radschnellweg vorliegt, ist eine neue Ummantelung der Gashochdruckleitung notwendig.

Vorhabenprägende Bauwerke außerhalb dem Stadtgebiet Offenburg

Außerhalb der Gemarkung Offenburg ist eine neue Unterführung unter dem östlichen Arm des Kreisverkehrs des Knotenpunktes K 5326 / B 33 notwendig. Die Unterführung hat eine lichte Weite von 5,00 m sowie eine lichte Höhe von 3,00 m und ist ca. 25 m lang.

Auf Höhe des Gewerbegebiets Gengenbach ist ein neues Brückenbauwerk zur Querung der Kinzig notwendig. Das Brückenbauwerk ist schräg zu Kinzig und zu den bestehenden Wegen, um eine dynamische Linienführung mit Radien ≥ 20 m zu ermöglichen. Das Brückenbauwerk hat eine Breite zwischen den Geländern von 5,00 m und eine Länge von ca. 100 m.

Im Gewerbegebiet Gengenbach ist ein neues Brückenbauwerk zur Querung des Mühlbaches vorgesehen. Das Brückenbauwerk hat eine Breite zwischen den Geländern von 5,00 m und eine Länge von ca. 20 m.

Die vorhandene Bahnunterführung im Bereich des Bahnhofes Gengenbach wird im Zuge des Radschnellwegbaues auf die geforderten Maße ausgebaut. Die Unterführung hat eine lichte Weite von 5,00 m und eine lichte Höhe von 3,00 m und ist ca. 45 m lang mit Rampen von jeweils ca. 50 m. Wegen der geringen Fußgängeranzahl wird die Unterführung, wie oben beschrieben, auf die Standardbreite des Radschnellweges ohne Gehweg ausgebaut. Da der Fußgängerverkehr an dieser Stelle nicht ausgeschlossen werden kann, kommt es hier zu einer Unterschreitung der Radschnellwegstandards.

1.3 Streckengestaltung

Bei der Streckengestaltung wurde darauf geachtet, dass vorhandene Wege, soweit möglich und sinnvoll, mitbenutzt werden, um den Flächenverbrauch weitestgehend zu minimieren.

Im Zuge der Trassierung des neuen Radschnellwegverlaufes wurden die Machbarkeitsstudie, Abstimmungsergebnisse und Erkenntnisse insbesondere der artenschutzrechtlichen Untersuchungen sowie eine möglichst geringe Flächenzerschneidung und Flächeninanspruchnahme berücksichtigt.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Seit ungefähr zehn Jahren gewinnen Radschnellverbindungen in Deutschland zunehmend an Bedeutung. In der RadSTRATEGIE Baden-Württembergs von 2016 wurden diese Verbindungen als wichtiger Bestandteil der Infrastruktur aufgenommen, mit dem Ziel, bis 2025 zehn Radschnellverbindungen zu realisieren. Am 30.01.2019 hat der Landtag von Baden-Württemberg das Straßengesetz geändert, wodurch feste Regelungen zur Baulast der Radschnellverbindungen (RSV) eingeführt wurden. Seither können RSV als Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausgewiesen werden. Eine Einstufung als Landesstraße erfolgt, wenn die RSV eine überregionale oder regionale Verbindungsfunktion erfüllt und im Alltagsradverkehr mit einer entsprechenden Verkehrsnachfrage von 2.500 Fahrradfahrten pro Tag im Außerortsbereich gerechnet wird. Diese Bedingung ist erfüllt, wenn die RSV eine Verbindung zwischen zentralen Orten darstellt.

Um einschätzen zu können, welche Potentiale für Radschnellverbindungen in der Region Südlicher Oberrhein vorhanden sind, hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) zu verschiedenen Korridoren in der Region Potentialanalysen und Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben. Potential haben die folgenden Verbindungen:

1. Radschnellweg Offenburg – Gengenbach (RS 12)
2. Radschnellweg Offenburg – Kehl – Straßburg (RS 20)
3. Radschnellweg Lahr – Emmendingen
4. Radschnellweg Offenburg – Achern
5. Radschnellweg Offenburg – Lahr

Der RS 12 wird direkt an die geplanten Radschnellwege Offenburg – Kehl – Straßburg (RS 20), Offenburg – Lahr sowie Offenburg – Achern anschließen. Offenburg ist dabei zentraler Knotenpunkt für die Radschnellwege. Ziel des RS 12 ist die Schaffung einer sicheren, komfortablen und schnellen Verbindung zwischen den Städten Offenburg und Gengenbach und allen an der Trasse liegenden Gemeinden.

Der Korridor der geplanten RS 12 verläuft im Kinzigtal zwischen den Städten Offenburg und Gengenbach. Der Verlauf der Kinzig wurde im Untersuchungsabschnitt durch die beidseitige Anlage von Dämmen begradigt, wodurch sich ein geradliniger Flusslauf zwischen Gengenbach und Offenburg ergibt. Die Kinzig durchläuft die Gemeinden Ortenberg und Ohlsbach, deren Siedlungsschwerpunkte östlich des Flusses liegen. Westlich der Kinzig liegt die Gemeinde Berghaupten, na-

hezu auf gleicher Höhe mit Gengenbach, als weiterer potenzieller Quell- bzw. Zielpunkt des Radschnellwegs. Ebenfalls auf der westlichen Seite der Kinzig liegen die beiden Ortsteile von Offenburg Elgersweier und Zunsweier. In das Kinzigtal fährt die Regionalbahn 722 der SWEG, die Offenburg und Gengenbach verbindet. Die Bahngleise verlaufen östlich der Kinzig. Die B 33 verläuft westlich der Kinzig.

Die Hochschule Offenburg unterhält einen Standort im Stadtgebiet von Offenburg unmittelbar an der Kinzig sowie einen Standort in Gengenbach. Zwischen der Kinzig und der Bahnlinie befinden sich Industrie- und Gewerbeflächen der Gemeinden Ortenberg und Ohlsbach. Des Weiteren liegt in Gengenbach an der nördlichen Stadtgrenze das 23 ha große Interkommunale Gewerbegebiet „Kinzigpark“.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Laut § 14d des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für straßenbegleitende Radwege mit einer durchgehenden Länge von bis zu 10 km nicht erforderlich. Da der Radschnellweg mit einer Länge von 11,6 km bei freier Trassierung (nicht straßenbegleitend) nicht unter diese Kategorie fällt, wird aktuell davon ausgegangen, dass eine UVP-Pflicht gemäß Umweltverwaltungsgesetz Baden-Württembergs (UVwG) besteht.

Das Büro Gaede&Gilcher, Freiburg, ist mit der Durchführung der umweltfachlichen Untersuchungen beauftragt.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 werden erstmals Radschnellwege thematisiert. Der Bund möchte sich demnach „stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen“. Dazu werden zunächst die zu ändernden gesetzlichen Grundlagen geprüft. Im Sommer 2017 trat das Siebte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes in Kraft, das dem Bund ermöglicht, Finanzhilfen für Radschnellwege in Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbänden zu gewähren. Im Bundeshaushalt des Jahres 2017 wurden 25 Mio. für die Finanzierung von Radschnellwegen eingestellt. Die Förderung vorläuft degressiv und ist bis zum Jahr 2030 befristet. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg veröffentlichte im März 2018 die Ergebnisse der „Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden in ganz Baden-Württemberg über 70 Korridore identifiziert, in denen die Realisierung einer Radschnellverbindung in Hinblick auf das Nutzungspotenzial geeignet erscheint. Im Ergebnis werden die Korridore in drei Gruppen gegliedert: Radschnellverbindungen mit vorrangigem Bedarf, weitere potenzielle Radschnellverbindungen und Haupttrad-

routen, die einer genaueren Betrachtung – zum Beispiel im Rahmen einer Machbarkeitsstudie – bedürfen. Im Rahmen dieser Studie wurden im August 2017 Qualitätskriterien und Musterlösungen für Radschnellverbindungen veröffentlicht.²

Im Landesentwicklungsplan BW wird beschrieben, dass das Land durch ein zusammenhängendes, großräumiges Radwegenetz erschlossen werden soll, welches durch kleinräumige Verbindungen bedarfsgerecht zu ergänzen ist. Die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten, zentralörtlichen Versorgungstandorten und Freizeiteinrichtungen über Rad- und Fußwege sowie die Verknüpfung des Rad- und Fußwegenetzes mit Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs sind zu verbessern. Überörtlich ist ein vom motorisierten Verkehr getrenntes Wegenetz anzustreben.³

Der Regionalplan Südlicher Oberrhein fordert unter Punkt 4.1.7 den Fußverkehr und Radverkehr als gleichwerte Verkehrssysteme neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr in der örtlichen und überörtlichen Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Daher wird vorgeschlagen, vorrangig regionalbedeutsame Radverkehrsprojekte in der Region zu verfolgen, wozu die Entwicklung und Umsetzung geeigneter Relationen für Radschnellwege umzusetzen sind.⁴

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Nach dem Ausbau des Radschnellweges sollen mindestens 2.000 Radfahrende pro Tag auf den neuen Strecken unterwegs sein. Radschnellverbindungen machen das Fahrradfahren auch auf mittleren bis längeren Distanzen attraktiv und können zu einer guten Alternative zur Fahrt mit dem privaten PKW werden, insbesondere auch im Berufsverkehr. Daher ist davon auszugehen, dass sich der MIV zwischen Offenburg und Gengenbach reduzieren wird. Knotenpunkte zwischen Radschnellweg und Kfz-Verkehr werden so ausgebildet, dass es zu keinen Zeitverlusten bei allen Verkehrsteilnehmern kommt.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und Kommunen eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Offenburg und Gengenbach durchgeführt. Diese Studie aus den Jahren 2017/2018 zeigt, dass die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen erfüllt werden können und der wirtschaftliche Nutzen durch den vermehrten Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad höher ist als die Investitionskosten. Die ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020 überprüft den Modal Split (Verteilung der Verkehrsmittel) und berücksichtigt strukturelle Veränderungen sowie Anpassungen im Radwegenetz. Neuere Daten und Entwicklungen wurden einbezogen, um das Potenzial der Strecke genauer zu quantifizieren. Die aktualisierte Potenzialanalyse zeigt, dass die Anzahl der Radverkehrsfahrten auf einigen Ab-

² Siehe Radschnellwege Südlicher Oberrhein, Kapitel 2.1; Stand 2018

³ Siehe Landesentwicklungsplan BW, Kapitel 4.1.17; Stand 2002

⁴ Siehe Regionalplan Südlicher Oberrhein, Kapitel 4.1.7; Stand Juni 2019

schnitten deutlich höher ist als in der ursprünglichen Machbarkeitsstudie. Insbesondere durch neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie Verbesserungen im Radverkehrsnetz wird eine höhere Auslastung erwartet.

Die Untersuchung bestätigt, dass das Potenzial der Radschnellverbindung höher ist als ursprünglich angenommen. Die Mindestauslastung von 2.000 Radfahrten pro Tag wird auf allen Abschnitten erreicht. Weitere Strukturprojekte und touristische Entwicklungen könnten das Potenzial noch weiter steigern.⁵

Aktualisierte Radverkehrsfahrten:

- Im Abschnitt Gengenbach/Berghaupten – Ohlsbach stieg das Potenzial von ursprünglich 1.500-1.800 auf 2.000-2.500 Radfahrten pro Tag.
- Im Abschnitt Ohlsbach – Ortenberg erhöhte sich das Potenzial auf mindestens 2.000 Radfahrten pro Tag.
- Im Offenburger Stadtgebiet lag die Auslastung bereits in der ersten Analyse über 2.500 Radfahrten pro Tag und bleibt weiterhin hoch.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es ist mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit zu rechnen, da der Kfz-Verkehr zwischen Offenburg und Gengenbach reduziert wird. Durch den Radschnellweg erhöht sich neben der Sicherheit im Kfz-Verkehr insbesondere auch die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, nämlich der Radfahrer und Fußgänger, da sich durch die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten die Sicherheit verbessert.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die geplante Radschnellverbindung werden mitunter die vorhandenen Ortsdurchfahrten im Planungsgebiet entlastet. Dies führt zu geringeren Schadstoffeinwirkungen sowie zu einer Reduzierung des Fahrzeuglärms in den Ortschaften. Im Allgemeinen werden dadurch die schädlichen, verkehrsbedingten Immissionen reduziert. Solche Immissionen sind auf Menschen einwirkende Luftverunreinigungen (Luftschadstoffe), Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.

Lärm ist unerwünschter Schall, der störend und belästigend wirkt und der bei längerer Einwirkungszeit Auswirkungen auf die allgemeine Lebensqualität und auf die

⁵ Siehe Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Offenburg – Gengenbach

menschliche Gesundheit haben kann. Die häufigsten Folgen können sein: Schädigungen der Gehörorgane, Schlafstörungen, Lern- und Konzentrationsstörungen, Leistungsabfall / Produktivitätsverlust, Stressempfindungen und Erhöhung des Herzinfarktrisikos.

Durch die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf das Fahrrad kann die betreffende Fahrt mit einem geringeren Ressourcenverbrauch durchgeführt werden. Hierdurch ergibt sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen in Höhe der Betriebskosteneinsparung. Da der Indikator auch den Kraftstoffverbrauch beinhaltet, verdeutlicht er zudem den Verbrauch bzw. den Schutz begrenzter, nicht-erneuerbarer Ressourcen.

Regelmäßige Bewegung, d.h. mindestens eine halbe Stunde an mehreren Tagen der Woche, führt nachweisbar zur Verringerung bestimmter Krankheitsrisiken. Hierzu eignen sich besonders gut Ausdauersportarten wie Radfahren, Joggen und Schwimmen. Der besondere Vorteil des Radfahrens ist darin zu sehen, dass es sich – eine entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt - gut in den Alltag integrieren lässt.

2.5 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses liegen vor, wenn FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat-Gebiete) oder der besondere Artenschutz betroffen sind und Ausnahmeprüfungen hierfür durchzuführen sind. Die Untersuchungen hierzu werden derzeit vom Landschaftsarchitekturbüro "Gaede&Gilchner" erbracht und befinden sich noch in der Bearbeitungsphase. Ein stetiger Austausch von Zwischenergebnissen findet statt. Die Ergebnisse werden im Zuge des weiteren Verfahrens aufgenommen und eingearbeitet.

3 Varianten und Variantenvergleich

Um einen geeigneten Trassenverlauf zu identifizieren, wurden in Zusammenarbeit mit einer Steuerungsgruppe und auf Grundlage der vorhandenen Daten bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie erste Trassenvarianten vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Trassen orientieren sich an einer möglichst direkten Anbindung der Kommunen, dem vorhandenen und in Planung befindlichen RadNETZ Baden-Württemberg und dem bestehenden Straßen- und Wegenetz. Die Vorschläge greifen die Nutzungspotenziale der Wohnorte und Gewerbe- und Industriestandorte auf. Insgesamt haben sich vier Trassenvarianten ergeben. Alle Trassenvarianten wurden durch eine Befahrung mit dem Fahrrad erkundet und auf ihre Eignung als Radschnellweg geprüft. Dabei wurden die „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ berücksichtigt.

Im Bereich Offenburg wurde die Trassenführung im Vorfeld vorgegeben. Hier ist aus Bestandsgründen sowie der geplanten Landesgartenschau im Jahr 2032 nur eine Führung im Bereich des westlichen Kinzigdamms möglich.

Außerhalb der Stadt Offenburg, ab dem großen Deich bis zum Bahnhof Gengenbach, wurde im ersten Schritt der Voruntersuchung ein Variantenvergleich durchgeführt. Aus der Machbarkeitsstudie⁶ des Regionalverband Südlicher Oberrhein wurden Vorzugsvarianten vorgeschlagen, welche daraufhin näher untersucht wurden. Ziel des Variantenvergleiches war es, den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen bei gleichzeitiger Minimierung der Beeinträchtigungen auf die vorhandenen Schutzgüter (Menschen, Tiere, Pflanzen, etc.) herauszuarbeiten.

Bei der Linienbestimmung geht es primär darum, einen optimalen Verlauf des neuen Radschnellweges zu finden. Für jede Variante werden innerhalb des festgelegten Korridors Auswirkungen auf die Schutzgüter sowie die verkehrliche Funktionalität untersucht und bewertet. Anschließend wurde untersucht, welche Variante die notwendigen Kriterien am besten erfüllt.

In den folgenden Abschnitten wird auf die einzelnen Varianten aus der Variantenuntersuchung eingegangen und die Ermittlung der Vorzugsvariante (Kinzig West) erläutert.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Korridor verläuft im Kinzigtal zwischen den Städten Offenburg und Gengenbach. Der Verlauf der Kinzig wurde im Untersuchungsabschnitt durch die beidseitige Anlage von Dämmen begradigt, wodurch sich ein geradliniger Flusslauf zwischen Gengenbach und Offenburg ergibt. Die Kinzig durchläuft die Gemeinden Ortenberg und Ohlsbach, deren Siedlungsschwerpunkte östlich des Flusses liegen. Westlich der Kinzig liegt die Gemeinde Berghaupten, nahezu auf gleicher Höhe mit Gengenbach. Ebenfalls auf der westlichen Seite der Kinzig liegen die beiden Ortsteile von Offenburg, Elgersweiler und Zunsweiler.

⁶ Siehe Radschnellwege Südlicher Oberrhein; Kapitel 3.3

In das Kinzigtal fährt die Regionalbahn 722 der SWEG, die Offenburg und Gengenbach verbindet. Die Bahngleise verlaufen östlich der Kinzig. Die B 33 verläuft westlich der Kinzig.

Die Hochschule Offenburg unterhält einen Standort im Stadtgebiet von Offenburg unmittelbar an der Kinzig sowie einen Standort in Gengenbach. Zwischen der Kinzig und der Bahnlinie befinden sich Industrie- und Gewerbeflächen der Gemeinden Ortenberg und Ohlsbach. Des Weiteren liegt in Gengenbach an der nördlichen Stadtgrenze das 23 ha große Interkommunale Gewerbegebiet „Kinzigpark“.

Der Untersuchungskorridor erstreckt sich über eine Gesamtlänge von ca. 11,6 km. Durch die Orientierung im Kinzigtal müssen im Korridor keine nennenswerten Höhenmeter überwunden werden

Nach der groben Beschreibung des Korridors wird im Folgenden näher auf die Bereiche entlang der möglichen Trassenführung eingegangen.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich von der Otto-Hahn-Brücke in Offenburg bis zum Bahnhof in Gengenbach. Die Trasse des Radschnellweges verläuft weitgehend parallel zur Kinzig (Gewässer I. Ordnung). In Offenburg verläuft zwischen der Otto-Hahn-Brücke und dem Messegelände, ca. 15 m westlichen neben dem Kinzigdamm, der Flutgraben (Gewässer II. Ordnung). Entlang des Kinzigdamms befindet sich vorhandener Bewuchs (Hecken und Sträucher) sowie FFH-Mähwiesen. Am landseitigen Fuß des westlichen Kinzigdamms verläuft bis zum Gifiz-See eine Gashochdruckleitung des Netzbetreibers terranets BW. Ebenfalls verläuft eine Stromfreileitung westlich der Kinzig, wodurch Gittermasten am landseitigen Dammfuß stehen. In dem Untersuchungsgebiet im Stadtgebiet Offenburg liegt westliche der Kinzig ein Bürogebäude mit Parkplatz, das Messegelände sowie die Konrad-Adenauer-Ganztagsgrundschule. Im Bereich des Gifiz-Sees befindet sich bis zum Großen Deich eine Wasserschutzzone IIA.

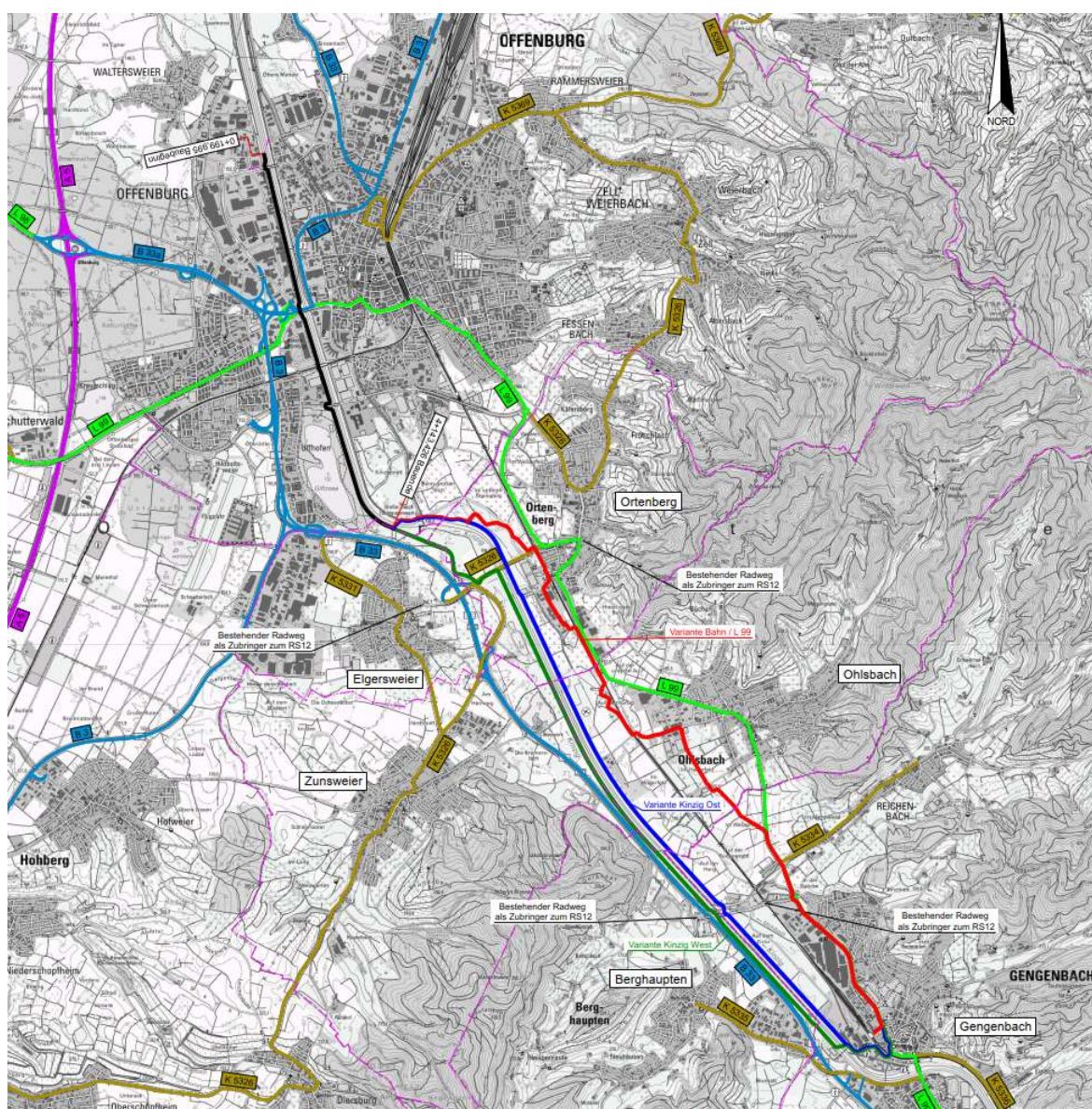
Nach der Gemarkungsgrenze Offenburg (ca. Großer Deich) verläuft das Untersuchungsgebiet durch die Gemarkungen Ortenberg, Zunsweier, Ohlsbach, Berghaupten und Gengenbach parallel zu dem westlichen Kinzigdamm. Im Bereich der Kinzig befinden sich im Dammbereich FFH-Mähwiesen sowie Bewuchs (Hecken und Sträucher). Des Weiteren grenzt an den westlichen Dammverteidigungsweg ein Überflutungsgebiet (HQ-100) an. Zwischen der K 5326 und der südlichen Gemarkungsgrenze von Ohlsbach verläuft ca. 10 m westlich des Kinzigdamms der Langenbach sowie der Berghauptener Dorfbach. Auf der Gemarkung Gengenbach ist eine Querung der Kinzig, des Mühlbachs und der Schwarzwaldbahn notwendig. Bei der Querung der Schwarzwaldbahn wird die vorhandene Bahnunterquerung ausgebaut. Zusätzlich ist in dem Gewerbegebiet Gengenbach eine Erschließungsstraße geplant. Diese Erschließungsstraße soll die Straße „Im Sägegrün“ und die Straße „Kinzigpark“ verbinden. Bei der Planung der Erschließungsstraße befindet sich die Stadt Gengenbach aktuell noch in der Machbarkeitsstudie.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Varianten aus der Machbarkeitsstudie⁷ wurden im Planungsprozess detaillierter untersucht. Hierbei wurden die dort untersuchten Varianten Kinzig / B33 (Kinzig West), Kinzig / Damm Ostufer (Kinzig Ost) sowie die Variante Bahn West (Bahn / L 99) näher untersucht. Die Variante Bahn Ost fiel wegen der schlechten Potenzial- / Qualitätsbewertung aus der folgenden Variantenuntersuchung.

Ein besonderes Augenmerk wurde auch auf die notwendige Querung der Kinzig und die Einhaltung der Qualitätsstandard „Radschnellverbindung“ gelegt.

3.2.1 Variantenübersicht



Der Übersichtslageplan zur Variantenübersicht befindet sich in Unterlage 2.

Alle Varianten sind Neuplanungen aus der Machbarkeitsstudie. Auf der Gemarkung Offenburg (schwarze Linie) ist lediglich die Trassenführung entlang des westlichen Kinzigdamms möglich.

Zu Beginn der Planung wurden drei verschiedene Trassenvarianten zwischen dem großen Deich und dem Bahnhof Gengenbach aufgezeigt. Variante Kinzig Ost (blau), Variante Kinzig West (dunkelgrün) sowie die Variante Bahn / L 99 (rot).

3.2.2 Bereich Gemarkung Offenburg

Im Bereich Offenburg wurde die Trassenführung im Vorfeld vorgegeben. Hier ist aus Bestandsgründen sowie der geplanten Landesgartenschau im Jahr 2032 nur eine Führung im Bereich des westlichen Kinzigdamms möglich. Nach Abstimmungen mit der Gewässerdirektion des Regierungspräsidiums Freiburg ist eine Führung des Radschnellweges auf dem Dammkronenweg nicht möglich, da dieser sensibelste Bereich nur dem Hochwasserschutz dient. Daher wird der Radschnellweg im Bereich Offenburg an den landesseitigen Dammfuß des westlichen Kinzigdamms trassiert. Im Bereich Offenburg werden die zu querenden Straßen durch die vorhandenen und eine neue Unterführung gequert. Dabei entstehen keine Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Durch den Neubau des Radschnellweges entlang des landseitigen Dammfußes der Kinzig können die Qualitätsstandard „Radschnellverbindung“ im Bereich der Gemarkung Offenburg zu 98% eingehalten werden. Die vorhabenprägenden Bauwerke in diesem Bereich können aus Kapitel 1.2 entnommen werden. Die Strecke im Stadtgebiet Offenburg ist ca. 4,10 km lang.

3.2.3 Bereich Großer Deich – Bahnhof Gengenbach

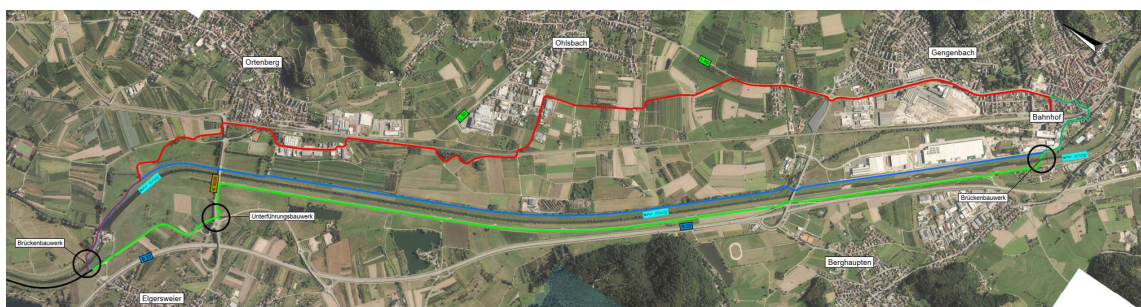


Abbildung 3: Variantenübersicht zwischen Großer Deich und Bahnhof Gengenbach

3.2.3.1 Variante Kinzig West

Diese Varianten orientiert sich am Verlauf der Kinzig. Die Variante Kinzig West nutzt dabei den heute schon bestehenden Dammverteidigungsweg westlich der Kinzig. Der vorhandene Dammverteidigungsweg wird so angehoben und Richtung Dammkronenweg verschoben, dass kein Eingriff in die vorhandenen Überflutungsflächen notwendig ist. Die Routenführung ist sehr direkt und erzielt somit einen geringen Umwegfaktor. Durch den guten Ausbauzustand und die Führung entlang

der Kinzig erfüllt diese Variante zu 95 % den Qualitätsstandard „Radschnellverbindung“. An der Kreisstraße K 5326 existiert im heutigen Zustand keine gesicherte Querung für den Radverkehr, wodurch eine Unterführung unter dem östlichen Arm vorgesehen ist.

Kritisch am Streckenverlauf dieser Variante ist der Eingriff in Flächen des Wasserschutzes (WSZ II / III). Der Verlauf der Trasse verbindet Gengenbach und Berg-haupten mit dem Kinzigdamm in Offenburg. Für Nutzerinnen und Nutzer aus Ortenberg und Ohlsbach stellen die Kinzig und die Bahntrasse Barrieren dar. Auch die Industrie- und Gewerbestandorte in Ohlsbach und Ortenberg sind ohne eine zusätzliche Quermöglichkeit über die Kinzig nicht optimal an diese Strecke angebunden. Hier müssen die vorhandenen Radwege als „Zubringer“ auf den Radschnellweg genutzt werden. Hierzu zählen die Nordtangente in Gengenbach sowie der straßenbegleitende Radweg entlang der K 5326. Diese sind über das bestehende Radnetz von Ohlsbach und Ortenberg gut zu erreichen.

Beim Gewerbegebiet Gengenbach ist eine neue Kinzigbrücke für den Radschnellweg vorgesehen. Des Weiteren ist eine Brücke über den Mühlbach im Gewerbegebiet Gengenbach sowie die Unterführung der Bahngleise notwendig. Die vorhabenprägenden Bauwerke in diesem Bereich können aus Kapitel 1.2 entnommen werden. Die Gesamtlänge außerhalb der Stadtmarkung Offenburg beträgt ca. 7,50 km.

3.2.3.2 Variante Kinzig Ost

Diese Variante orientiert sich am Verlauf der Kinzig. Östlich der Kinzig verläuft die untersuchte Variante Kinzig Ost. Hier steht eine Deichsanierung durch das Regierungspräsidium Freiburg in Aussicht. Im Zuge dieser Sanierung soll ein Dammverteidigungsweg entstehen, der landeinwärts auf halber Höhe im Deich errichtet werden soll. Dieser Weg existiert heute noch nicht. Durch die Synergie mit dem Wegbau im Zuge der Deichsanierung wird für den Radschnellweg an sich ein nur sehr geringer Eingriff in Natur und Landschaft nötig. Der Weg kann direkt in der Breite, die die Standards des Landes Baden-Württemberg formulieren, errichtet werden. Dadurch kann diese Variante den Qualitätsstandard „Radschnellverbindung“ zu 95 % erfüllen. Diese Trasse erschließt die Industrie- und Gewerbestandorte im Kinzigtal und bindet das sich entwickelnde neue Gewerbegebiet im Norden von Gengenbach an. Eine Querung der Kinzig findet nach der Gemarkungsgrenze Offenburg beim Großen Deich mit einem neuen Brückenbauwerk statt. Das Brückenbauwerk hat eine Breite zwischen den Geländern von 5,00 m und ist ca. 100 m lang. Des Weiteren ist eine Brücke über den Mühlbach im Gewerbegebiet Gengenbach sowie die Unterführung der Bahngleise notwendig. Die vorhabenprägenden Bauwerke in diesem Bereich können aus Kapitel 1.2 entnommen werden. Die Gesamtlänge außerhalb der Stadtmarkung Offenburg beträgt ca. 7,95 km.

3.2.3.3 Variante Bahn / L 99

Abseits der Kinzig verläuft die Trassenvariante Bahn / L 99 mit Orientierung an den Bahngleisen. Der Trassenverlauf ist deutlich näher an der Wohnbebauung der Gemeinden Ortenberg und Ohlsbach. Zwischen Gengenbach und Ohlsbach verläuft die Variante östlich der Bahntrasse und entlang der L 99 in Gengenbach. Es werden überwiegend vorhandene Feldwege mgenutzt. In Höhe des Gewerbegebiets der Gemeinde Ohlsbach wechselt die Variante am Bahnübergang „Auf dem Grün“ auf die Westseite der Bahngleise der Schwarzwaldbahn. Der Verlauf der Variante zeigt einen ungünstigen Umwegfaktor. Dies liegt zum großen Teil an Grundstücksrestriktionen der Bebauung in den Ortslagen. Der angestrebte Standard „Radschnellverbindung“ wird nur zu 60 % erfüllt. Wird der Radschnellweg in den Ortslagen geführt, können Radfahrende den Radschnellweg jedoch auch schneller erreichen. Eine Querung der Kinzig findet nach der Gemarkungsgrenze Offenburg beim Großen Deich mit einem neuen Brückenbauwerk statt. Das Brückenbauwerk hat eine Breite zwischen den Geländern von 5,00 m und ist ca. 100 m lang. Die Gesamtlänge außerhalb der Stadtgemarkung Offenburg beträgt ca. 8,10 km.

3.2.3.4 Anschluss der Varianten an Bestand / weitere Planung

Der Anschluss des neuen Radschnellwegs in Offenburg erfolgt in allen drei Varianten am westlichen Kinzigdamm im Bereich des Großen Deichs. Ab hier wird der Radschnellweg entlang des westlichen Kinzigdammes in Offenburg bis zur Otto-Hahn-Brücke geführt.

In Gengenbach werden zwei Anschlussvarianten geprüft. Eine mögliche Zufahrt wird bei der Variante L 99 / Bahn über die Leutkirchstraße (L 99) vorgesehen. Als alternative Variante (Kinzig West bzw. Kinzig Ost) steht eine kinzigparallele Führung zur Diskussion, die über das Gewerbegebiet in Gengenbach an den Bahnhof Gengenbach anschließt. In diesem Bereich müssen die Schwarzwaldbahn sowie der Mühlbach gequert werden.

3.3 Variantenvergleich

Unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien wird aus den drei untersuchten Streckenverläufen eine Vorzugsvariante herausgearbeitet. Nach Sichtung aller entscheidungsrelevanten Unterlagen erfolgt die endgültige Linienbestimmung.

Folgende Bewertungskriterien werden bei einem Variantenvergleich berücksichtigt:

- Raumstrukturelle Wirkungen (Raumordnung, Eigentumsverhältnisse, Realisierung)
- Verkehrliche Beurteilung (Be- und Entlastungswirkungen)
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (Linienführung, Knotenpunkte, Flächenbilanz)
- Umweltverträglichkeit (Eingriff in die Umwelt / Emissionen)

- Wirtschaftlichkeit (Baukosten)

Entscheidend für die Auswahl der Linie ist auch die Einhaltung der Bewertungskriterien. Können diese nicht eingehalten werden, wird die Variante ausgeschlossen.

3.3.1 Ausschlusskriterien

3.3.1.1 Variante Kinzig Ost

Die Variante Kinzig Ost scheidet vorzeitig aus. Die geplante Führung am östlichen Kinzigdamm wurde von der Gewässerdirektion des Regierungspräsidiums Freiburg abgelehnt. Die geplante Sanierung des östlichen Kinzigdammes im Rahmen des Dammertüchtigungsprogramm des Landes Baden-Württemberg hat eine niedrigere Priorität. Frühestens in den 2030er Jahren wird mit der konkreten Planung begonnen. In diesem Zusammenhang wird entschieden, ob der aktuelle Damm nur saniert wird oder ob eine Rückverlegung des Dammes mit Bau eines Dammverteidigungsweges erfolgt. Dieser Dammverteidigungsweg hätte gemäß Machbarkeitsstudie für die Vorzugstrasse genutzt werden können. Wo genau der rückzuverlegende Damm verlaufen könnte, steht noch nicht fest. Bedingt durch die Förderung von Bund und Land muss der Radschnellweg jedoch bis 2030 gebaut sein, das Sanierungsprogramm kann somit nicht abgewartet werden. Eine Realisierung des Radschnellweges im Zuge der östlichen Dammsanierung ist aus diesen Gründen nicht möglich und diese Variante wird nicht weiter untersucht.

3.3.1.2 Variante Bahn / L 99

Die Variante Bahn / L 99 scheidet nach der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung vorzeitig aus, da nach ersten Untersuchungen festgestellt wurde, dass über weite Strecken im Bereich Ortenberg und Gengenbach die Radschnellwegstandards über 40 % der Gesamtlänge nicht eingehalten werden können. Darüber hinaus ist eine höhengleiche Querung der Bahn im Bestand vorgesehen, welche nicht den aktuellen Sicherheitsstandards entspricht und die Reisegeschwindigkeit stark einschränkt.

4 Gewählte Linie

Das Ergebnis des Variantenvergleiches zeigt, dass nach aktuellen Untersuchungen allein die Variante Kinzig West alle Kriterien für einen attraktiven Radschnellweg zwischen Offenburg und Gengenbach erfüllt.

Die in Kapitel 3.3 aufgezählten Bewertungskriterien werden im Folgenden zusammengefasst.

Wie in Kapitel 3.3.1 beschrieben scheiden die Varianten Kinzig Ost sowie Bahn / L 99 aus, da sie nicht alle Bewertungskriterien erfüllen können.

Bei der Variante Kinzig West verläuft die Trasse bis zum Gewerbegebiet Gengenbach fast ausschließlich auf öffentlichem Gelände. Es werden bis zu 95 % der Qualitätsstandard „Radschnellverbindung“ eingehalten und der vorhandene Dammverteidigungsweg wird mitgenutzt.

Durch die gerade und direkte Führung der Variante ist ein sehr geringer Umwegfaktor vorhanden. Die vorhandenen Brückenbauwerke über die Kinzig (Nordtangente sowie K 5326) und die neue Kinzigbrücke, auf Höhe des südlichen Gewerbegebiets Gengenbach, ermöglichen eine sichere und gute Zuführung zu dem Radschnellweg von allen Ortschaften. Dies hat zur Folge, dass die Akzeptanz des Radschnellweges hoch ist und die prognostizierten 2.000 Radfahrenden pro Tag auf dem Radschnellweg erreichbar sind.

Durch die Einhaltung der Qualitätsstandards „Radschnellverbindung“ auf über 95 % kann von einer hohen Sicherheit für Radfahrende ausgegangen werden. Die Linienführung auf dem Dammverteidigungsweg erzeugt wenig Knotenpunkte mit dem Kfz-Verkehr. Durch die Unterführung der K 5326 entsteht lediglich ein Knotenpunkt im Gewerbegebiet Gengenbach mit der Grünstraße und dem Radschnellweg. Durch die zusätzlich geplante Verbindungsstraße im Gewerbegebiet Gengenbach zwischen der Straße „Im Sägegrün“ und die Straße „Kinzigpark“ kann je nach geplanter Führung der Verbindungsstraße ein weiterer Knotenpunkt hinzukommen. Die Stadt Gengenbach ist hier aktuell noch in der Machbarkeitsstudie. Für die Planung der Verkehrsführung und der Berechtigung aller Verkehrsteilnehmer reicht der aktuelle Planstand der Verbindungsstraße noch nicht aus. Wenn die Trasse fixiert wurde, kann die Verbindungsstraße unter Abstimmung aller Beteiligten mit in die Planung des RS 12 berücksichtigt werden.

Es werden ausschließlich bestehende Rad-, Wirtschafts- und Dammverteidigungswege genutzt und auf die Radschnellwegbreite ausgebaut, wodurch die Flächenbilanz so gering wie möglich gehalten wird.

Die Umweltverträglichkeit wird aktuell von dem Büro „Gaede&Gilcher“ überprüft.

Die Wirtschaftlichkeit in dieser Variantenuntersuchung kann nicht unter den Varianten verglichen werden, da die Varianten Kinzig Ost und Bahn / L 99 nicht die Bewertungskriterien erfüllen. Daher ist eine Vergleichbarkeit mit der Variante Kinzig West, welche die Bewertungskriterien erfüllt, nicht möglich.

Die Machbarkeitsstudie für den RS 12 bestätigt den wirtschaftlichen Nutzen der Realisierung einer Radschnellverbindung, da die zu erwartenden positiven Effekte durch den vermehrten Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad höher liegen als die Investitionskosten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des RS 12 liegt nach der Machbarkeitsstudie bei einem Wert von 2,8 und übersteigt damit die Grenze von 1,0 deutlich. Damit ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen gegeben und der Bau des Radschnellweges aus volkswirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht als positiv zu bewerten.⁸

⁸ Siehe Radschnellwege Südlicher Oberrhein; Kapitel 4.3

5 Kosten

Die Kosten sind in der Unterlage 13, Kostenberechnung vom 29.10.2024 aufgeführt.

Die **Gesamtkosten** für den Neubau des Radschnellweges einschließlich der Bauwerke belaufen sich auf 23,125 Mio. Euro

Darin enthalten sind folgende Kosten **Bauwerke**:

Baukosten	11,613 Mio. Euro
-----------	------------------

Somit entfallen auf den Neubau des **Radschnellweges** inkl. den neuen Wegeführungen für die Fußgänger folgende Kosten:

Baukosten	11,512 Mio. Euro
-----------	------------------

Der vorliegende Radschnellweg Offenburg – Gengenbach ist aufgrund seiner Verbindungsfunktion und Verkehrsbedeutung in der Baulast des Ortenaukreises. Die Stadt Offenburg mit mehr als 30.000 Einwohnern ist Baulastträger für den Teil der Trasse, der innerhalb der Ortsdurchfahrt liegt. Die Baulast der Stadt Offenburg erstreckt sich vom Startpunkt an der Otto-Hahn-Brücke bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze am Abzweig zum Strandbad Gifzsee. Das anschließende Teilstück bis zum Endpunkt am Bahnhof in Gengenbach liegt in Baulast des Ortenaukreises.

Die Baumaßnahme soll gemäß Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 bis 2030 in Höhe von 15 % über Finanzhilfen des Bundes und in Höhe von 75 % über Fördermittel des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) vom Land Baden-Württemberg gefördert werden. Die verbleibenden 10 % der Kosten sind der vom Ortenaukreis und der Stadt Offenburg zu tragende Eigenanteil. Mögliche Kostenbeteiligungen der übrigen Anliegerkommunen sowie für die geplante Unterführung unter der Strecke der Deutschen Bahn in Gengenbach werden vom Ortenaukreis mit den Beteiligten im weiteren Projektverlauf abgestimmt.

Für die Förderung der Planungskosten wurde am 15. Mai 2020 ein separater Antrag bei Bund und Land gestellt und am 19. Januar 2022 der Zuwendungsbescheid ausgestellt. Die Planungskosten werden vom Bund mit 75 % und vom Land Baden-Württemberg zu 12,5 % gefördert. Der verbleibende Eigenanteil von 12,5 % teilt sich auf die Baulastträger Ortenaukreis und Stadt Offenburg auf. Die Planungskostenpauschale von 10 % bemessen an den Baukosten gem. LGVFG-KStB wird im beigefügten formlosen KStB-Antrag auf Programmaufnahme nachrichtlich genannt. Das Regierungspräsidium Freiburg verrechnet die Planungskostenpauschale mit der Planungskostenförderung.

Mit den Finanzhilfen des Bundes und Landes kann gemäß Förderhorizont die bauliche Umsetzung bis 2030 erfolgen.

6 Verfahren und Durchführung der Baumaßnahme

Nach Vorliegen des Förderbescheides, erfolgreicher Ausschreibung und politischem Auftragsvergabebeschluss könnte die Vergabe der Bauleistung 2026 erfolgen. Die Bauphase umfasst voraussichtlich ca. 3 Jahre (156 Wochen) und könnte damit bis 2030 abgeschlossen werden. Das Baurecht für den RS 12 muss grundsätzlich über ein Planfeststellungsverfahren erlangt werden.

Aufgestellt: Achern, 29.10.2024

M.Sc. Fabian Hockenberger

Aufgestellt: Offenburg, 29.10.2024

Straßenbauamt