



**Fachbereich/Eigenbetrieb** Tiefbau  
**Verfasser/in** Riesterer, Lukas  
**Vorlage Nr.** 036/2024  
**Datum** 21.02.2024

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ortschaftsrat Brombach	öffentlich-Vorberatung	05.03.2024	
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	07.03.2024	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	21.03.2024	

### Betreff:

**Vorzugstrasse Radschnellverbindung RS7 von Schopfheim bis Basel (Gemarkung Lörrach)**

### Anlagen:

### Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt die gefundene Trasse der Radschnellverbindung 7 (RS7) von Schopfheim bis Basel zur Kenntnis.
2. Der Führung auf der Gemarkung Lörrach wird zugestimmt.

## Personelle Auswirkungen:

## Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder Investitionsauftrag:	bis Jahr	Wirtschafts-/ HH-Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	spätere Jahre	Gesamt
							Summe
	€	€	€	€	€	€	€
<b>Ausgaben</b> insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:							
<i>davon</i> nicht geplant:							
<b>Einnahmen</b> insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:							
<i>davon</i> nicht geplant :							
<b>Saldo</b> (Eigenanteil):							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:							
<i>davon</i> nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

## Begründung:

### Sachverhalt

Die Radschnellverbindung Wiesental von Schopfheim bis Basel – offizielle Bezeichnung: RS7 (K) – befindet sich in der Planung in der Leistungsphase 2, die mit der Findung der Vorzugstrasse und Beschlussfassung der Linienführung abgeschlossen wird. Im Vorfeld der Entscheidung über die Vorzugstrasse wurden alle Hauptvarianten abschnittsweise untersucht und nach den Kriterien einer Bewertungsmatrix qualitativ bewertet.

Für die RS7 wurde nach der ersten fachlichen Findung der Vorzugstrasse ein Zwischenschritt in den Zeitplan aufgenommen, der in Teilen zu geänderten Linienführungen führt. Dabei wurden für einige Kommunen Empfehlungen aus der umfangreichen Bürgerbeteiligung ebenso aufgenommen wie neue Vorschläge aus den politischen Gremien, den Fachabteilungen und den Verkehrsbehörden.

### 1.1 I. Hintergrund

Der Beginn der Planung erfolgte Ende 2020 mit dem gemeinsamen Beschluss der Städte Lörrach und Schopfheim, der Gemeinden Steinen und Maulburg sowie des Kreistags des Landkreises Lörrach zur gemeinsamen Planung, Beauftragung und Umsetzung der RS7. Die Projektleitung übernahm das Landratsamt. Mit der Verkehrsplanung wurde das Büro PGV-Alrutz in Hannover, mit der Grünplanung das Büro FaktorGrün in Freiburg beauftragt. Im Jahr 2021 kam die Beauftragung der Firma translake aus Konstanz für die Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit hinzu.

Der Planungsprozess wird von der RS7-Projektgruppe gesteuert, in der die beteiligten Städte und Gemeinden, Bürgermeister und/oder Fachebene und der Landkreis mit dem Ersten Landesbeamten und der Projektleitung vertreten sind. Begleitet wird das Projekt von einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit. Neben Projekt-Website und Öffentlichkeitsinformation wurde mit dem Projektbegleitkreis ein Gremium gegründet, das der Information und dem Austausch mit Interessenvertretungen dient. Das Gremium steht allen interessierten Unternehmen, Institutionen, Verbänden und Gruppen und auch den gewählten Abgeordneten aus der Region offen.

## **1.2 II. Förderung**

Die Radschnellverbindung in ihrer Klassifizierung als Kreis-Radweg trifft aktuell auf besondere und exzellente Förderbedingungen. Dies gilt bereits für die laufende Planungsphase, da Bund und Land den Planungsaufwand seit Anbeginn insgesamt mit einem Anteil von 87,5% bezuschussen. Im Vergleich dazu müssen Radwegprojekte des Landkreises oder der Städte und Gemeinden stets zunächst ohne Förderung angeschoben werden, bevor sie sich im weiteren Verlauf für das Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsprogramm qualifizieren. Den überschaubaren restlichen Planungsaufwand von 12,5% teilen sich derzeit die kommunalen Projektpartner einschließlich des Landkreises.

Auch für die bauliche Umsetzung des RS (K) 7 kann, jedenfalls sofern diese stringent verfolgt wird, mit einem großen Zuschussanteil gerechnet werden. Über die Gemeindeverkehrsfinanzierungsinstrumente von Bund und Land sind weiterhin bis zu 87,5% der zuschussfähigen Kosten förderfähig, wobei der Bund etwas strengere Kriterien anwendet (dies muss nach der Leistungsphase 2 abschnittsweise geklärt werden). Überdies liegt die Radschnellverbindung in ihrer gesamten Länge und auch wegen des Anschlusses ans schweizerische Radwegenetz im Interesse des Agglomerationsprogramms Basel. Es steht also eine ergänzende hohe Förderung seitens des Schweizer Bunds im Raum, die sich üblicherweise auf ca. 30% bis 40% beläuft. Die Förderlinien können nach aktueller Erfahrung kumulativ in Anspruch genommen werden, was auch angestrebt wird.

Es bleibt zu betonen, dass die Projektkonstellation derzeit insgesamt große Drittfinanzierungschancen bietet. Zentral ist hierfür, die Radschnellverbindung nach den Vorgaben des baden-württembergischen Straßenrechts und den Förderkriterien des Bundes weiterzuplanen.

## **1.3 III. Planungsverlauf**

Zu Beginn der Planung lag für den Untersuchungskorridor eine Vielzahl möglicher Linienführungen aus der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 vor.

Bereits vor offiziellem Projektstart und anschließend im Rahmen der Grundlagenermittlung (Lph. 1) wurde den beteiligten Kommunen die Möglichkeit gewährt, weitere Planungsergänzungen zu formulieren, die anschließend in Form einer ersten Vor-Ort-Analyse betrachtet wurden.

Gestützt von den Erkenntnissen dieser Erhebung wurden weitere Trassenvarianten in enger Abstimmung mit den Kommunen diskutiert und in den „Variantenfächer“ aufgenommen.

Diese Varianten unterscheiden sich teilweise nur kleinräumig. Es wurde daher ein zweistufiges Bewertungsverfahren vorgesehen. In einer ersten Phase wurden Untervarianten definiert, welche jeweils auf begrenzten Teilabschnitten einer oder mehrerer alternativen Streckenführungen vergleichend gegenübergestellt wurden. Diesem Bewertungsschritt lagen eine überschlägige Prüfung der erforderlichen Maßnahmen und Auswirkungen sowie ein Herausstellen etwaiger Realisierungshemmnisse zu Grunde. Ziel dieses Vorgehens war das Finden der jeweilig zielführendsten Linienführung bei Ausscheiden weniger geeigneter kleinräumiger Alternativen. Nach intensiver Abstimmung mit den beteiligten Kommunen, der Grünplanung und relevanter Behörden (insb. Gewässer- und Hochwasserschutz) konnten so vorläufige Hauptvarianten definiert werden, welche in einem nächsten Schritt der breiten Öffentlichkeit präsentiert werden sollten.

Nach intensiver Prüfung der zahlreichen Hinweise und Anregungen aus der Online-Beteiligung wurden weitere Streckenabschnitte in die Prüfung aufgenommen, welche es erneut im Rahmen einer Vor-Ort-Analyse zu begutachten galt.

In weiteren Abstimmungen mit den beteiligten Kommunen wurden aus dem breiten Variantenfächer je Gemeindegebiet bis zu drei Trassenverläufe definiert, die in die vertiefte Bewertung des Hauptvariantenvergleichs einfließen sollten. Dabei lag besonderer Fokus auf der zielführenden Verknüpfung der unterschiedlichen Trassenvarianten zwischen jeweils angrenzenden Gemeinden.

In dieser zweiten Bewertungsphase erfolgte der Hauptvariantenvergleich. Diesem Bewertungsschritt lag die abgestimmte Maßnahmenkonzeption (Empfehlungen zu Maßnahmen und Führungsformen in kleinräumigen Teilabschnitten) zu Grunde, welche eine genauere Bewertung für die einzelnen Kriterien ermöglichte. Diese Bewertung teilte sich in straßenbauliche sowie umweltfachliche Bewertungskriterien auf.

Als Ergebnis konnte ein gutachterlicher Vorschlag für eine Vorzugstrasse abgeleitet und in den politischen Gremien der Gemeinden und des Landkreises vorgestellt werden.

### **Vorgehen auf Gemarkung Lörrach:**

Im September 2022 wurden drei mögliche Hauptvarianten den Gremien vorgestellt.

Die Variante „Wiese“ wurde in Bezug auf Konflikt Planungsrecht B317, Gewässerschutz, sowie eines sehr schwierigen Kreuzungspunktes Wiesentalstraße/Tumringer Straße/Freiburger Straße nicht mehr weiterverfolgt.

Die Variante „Mitte“ braucht ein Bauwerk über die Wiese, sowie drei neue Querungen der Bahnlinie. Diese Variante hätte einen sehr hohen Kostenfaktor und einen sehr langen Planungszeitraum zur Folge und wurde daher abgeschichtet.

Die Variante „Ost“ hat den Vorteil, die Hellbergschule sowie den Campus Rosenfels zu erschließen und hat jetzt schon einen großen Fahrradanteil. Diese entspricht zu großen Teilen der Pendlerroute Ost. Die Pendlerroute Ost wird gut angenommen, was auch an dem Fahrradzähler in Höhe des Friedhofs ersichtlich ist. Daher wird diese Variante als Vor-

zugstrasse empfohlen.

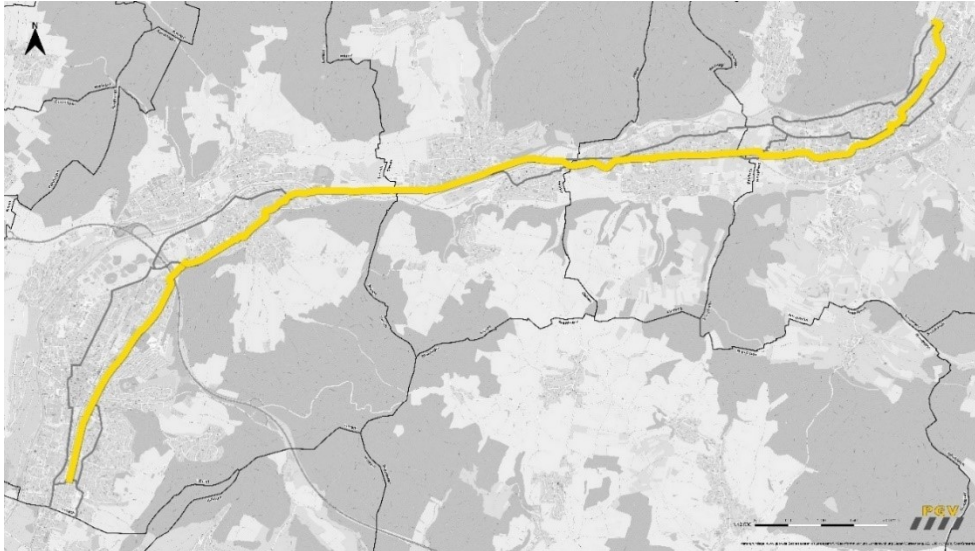


Abbildung 1: Übersicht Vorzugstrasse Anfang 2023

### 1.3.1 Zwischenschritt mit Varianten und Alternativrouten

Bei der o.g. Vorstellung des gutachterlichen Vorschlags einer Trasse gab es aus den politischen Gremien und den Fachabteilungen der Kommunen zahlreiche Vorschläge und Fragen, die zum Teil auch über die übliche Planungstiefe der Leistungsphase 2 einer Vorplanung hinausgingen.

Die **Vorplanung**, (Leistungsphase (LP2) der HOAI) ist üblicherweise Teil der Vorbereitung einer Entwurfsplanung. Das Planungskonzept wird grob mit Hilfe von Strichskizzen und Erläuterungen dargestellt. Eine weitere Verfeinerung und Konkretisierung erfolgt dann in der Leistungsphase der Entwurfsplanung. In der Phase der Vorplanung werden die Behörden erstmals kontaktiert und die Genehmigungsfähigkeit geprüft.

Um den Vorschlägen und Fragen aus den Kommunen Rechnung zu tragen, wurde ein politisch/fachlicher Zwischenschritt eingeführt. Unter Beteiligung einer externen Moderation und in enger Abstimmung mit den Planungsbüros, den Verkehrsbehörden und den Fördermittelgebern wurden Varianten nochmals geprüft und abgestimmt.

Die nun vorliegende Linienführung ist das Ergebnis dieser intensiven Beratungen.

#### **Schopfheim:**

In Schopfheim ergab sich durch die parallel zur RS7-Planung laufende Erstellung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts die Chance zum Abgleich unterschiedlicher Untersuchungsparameter beider Planungen. So konnten beispielsweise Prognosedaten zur innerstädtischen Verkehrsentwicklung mit den empfohlenen Maßnahmen der RSV-Planung abgeglichen werden. Dabei konnten etwaige Realisierungshemmnisse sowie mögliche Synergieeffekte erkannt und in die jeweiligen Konzeptionen eingearbeitet werden. Im Schopfheimer Nordosten konnte eine Führung über die Blasstraße und Roggenbachstraße statt bislang über die Hauptstraße als Vorzugsvariante definiert werden. Im Ortszent-

rum wird indes eine Führung über die Schwarzwaldstraße statt bislang über die Bannmattstraße empfohlen.

### **Maulburg:**

In Maulburg galt es, die bislang verfolgte Vorzugstrasse aufgrund geänderter verkehrsrechtlicher Regelungen erneut auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen. In enger Abstimmung mit der Gemeinde sowie der Verkehrsbehörde konnten die dargelegten Maßnahmenempfehlungen so angepasst werden, dass die Linienführung in Maulburg unverändert als Vorzugstrasse definiert bleiben konnte.

### **Steinen:**

In Steinen wurden die Bedenken zur Führung an der Wiesentalstraße aufgenommen und eine parallele Führung entlang der Wiese in enger Abstimmung mit der Gemeinde, dem Regierungspräsidium Freiburg sowie der Grünplanung entwickelt. Im Westen von Steinen wurden zusätzlich Synergieeffekte mit dem anstehenden Netzausbau TENP III erkannt und die Trasse kleinräumig in ihrem Verlauf angepasst.

### **Lörrach:**

Die Stadt Lörrach geht mit den Verbesserungen für den Radverkehr auf ihrer Gemarkung zügig voran, um die politisch legitimierten Ziele für den Radverkehr im Rahmen der Strategie für eine nachhaltige Mobilität umzusetzen. Als urban geprägte Kommune hat sie immer wieder die Herausforderung, auf den vorhandenen Verkehrsflächen allen verkehrlichen Nutzungen Rechnung zu tragen. Teilweise können auf der vorgeschlagenen Route die vom Land Baden-Württemberg geforderten Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen aufgrund der dichten Bebauung trotz großer Anstrengungen nicht eingehalten werden (z.B. in Brombach und Stetten).

Mit der vorgeschlagenen Führung stellt sich die Stadt aber klar hinter das gemeinsame Radschnellverbindungsprojekt.



Abbildung 2: Vorzugstrasse nach Zwischenschritt Stand Januar 2024

## 1.4 IV. Führung des RS 7

### 1.4.1 Schopfheim

Die nach dem politischen/fachlichen Zwischenschritt als Vorzugstrasse definierte Linienführung hat ihren Ausgangspunkt an dem Kreisverkehr Hauptstraße/ Kürnberger Straße. Dieser bietet gute Voraussetzungen für den Anschluss des RS7 an das kommunale Radwegenetz. Bereits im Bestand laufen hier Strecken des Radwegweisungsnetzes des Landkreises aus allen Himmelsrichtungen zusammen.

Nach Süden führt die Vorzugstrasse in Form einer Fahrradstraße über die Blasistraße und Roggenbachstraße über eine Länge von ca. 1,5 km in Richtung Stadtzentrum bis an die Himmelreichstraße heran. Die zur Umsetzung einer Fahrradstraße erforderlichen Randbedingungen können in Übereinstimmung mit dem Verkehrskonzept der Stadt sowie nach Einschätzung der Verkehrsbehörde auch in den hohen Standards einer Radschnellverbindung umgesetzt werden.

Zur Anknüpfung der im Hauptvariantenvergleich eruierten Vorzugsvariante südlich der Bahngleise ist eine Querung der Bahngleise im Korridor zwischen Roggenbachstraße und Schwarzwaldstraße erforderlich. Zu dem aktuellen Planungsstand existieren vier mögliche Szenarien, wie die RSV geführt werden kann.

Von der Roggenbachstraße kommend:

- abbiegend auf die Himmelreichstraße – **BÜ Himmelreichstraße** – Kreisverkehr Wehrer Straße – Schwarzwaldstraße
- die Himmelreichstraße kreuzend – Roggenbachstraße – **BÜ Wehrer Straße** – bahnparallel bis Hebelstraße – Hebelstraße
- die Himmelreichstraße kreuzend – Roggenbachstraße – **BÜ Wehrer Straße** – Kohlengässle
- die Himmelreichstraße kreuzend – Roggenbachstraße – Wehrer Straße – Hebelstraße – **BÜ Hebelstraße**

Aufgrund der Komplexität vieler in diesem Korridor zusammenlaufenden Planungen (Ausbau Wiesentalbahn, B-Plan Kohlengässle, Verkehrskonzept, RS7-Planung) sowie unterschiedlicher Nutzungsansprüche aller Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr) wird die Frage zur Lage und Art der Bahnquerung nicht hinreichend in der Leistungsphase der Vorplanung geklärt werden können. Für jedes der aufgeführten Szenarien werden gutachterliche Handlungsempfehlungen aufgestellt, die während der anschließenden Entwurfsplanung oder einer gesonderten Machbarkeitsstudie in weiteren Abstimmungen mit beteiligten Parteien vertieft werden können. Dies hat unter einem gesamtheitlichen Blick auf die Verkehrsströme und deren Entwicklung im Stadtgebiet Schopfheims zu erfolgen.

Unabhängig der Festlegung aus obiger Fragestellung verläuft die RSV in Richtung Westen in Form einer Fahrradstraße über die Schwarzwaldstraße und weiter über Belchenstraße – Blauenstraße – Hohe-Flum-Straße bis an den westlichen Stadtrand Schopfheims. Zum Anschluss an die auf Gemarkung Maulburgs nördlich der Bahn liegende Vorzugstrasse wird im Bereich der Gemeindegrenze die Querung der Bahngleise erforderlich. Dies soll mittels Ingenieurbauwerk unter Berücksichtigung der Ausbauplanungen der Wiesentalbahn erfolgen. In Abstimmung mit den Bahnplanungen und den Anforderungen aus dem Natur- und Gewässerschutz wurde sich darauf geeinigt, dass in einer be-

gleitenden Machbarkeitsstudie untersucht werden soll, ob der Bahnkörper mittels Radverkehrsbrücke über- oder via Tunnelbauwerk unterquert werden soll. Nach Querung der Gleise führt die RSV in Form eines getrennten Geh- und Radweges in Richtung Maulburg.

#### 1.4.2 Maulburg

Auf Maulburger Gemarkung weist die Vorzugstrasse auch nach dem politisch/strategischen Zwischenschritt den gleichen Verlauf wie bereits im Rahmen der Gremiensitzung Anfang 2023 dargestellt auf. Aufgrund von rechtlichen Anpassungen in Bezug zur Vereinbarkeit der Ausweisung von Parkständen in Fahrradstraßen mussten jedoch vereinzelt Maßnahmenempfehlungen überarbeitet werden. So sollen gem. VwV-StVO in Fahrradstraßen grundsätzlich keine Parkstände in Senkrechtaufstellung angeordnet sein. Hiervon betroffen waren auf Maulburger Gemarkung:

- das westliche Ende der Feldbergstraße
- Bahnhofstraße westlich der Emil-Kuttler-Straße
- Alemannenstraße auf Höhe der Sportanlage

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sowie der Verkehrsbehörde konnten neue Lösungsansätze entlang des bisherigen Trassenverlaufs gefunden werden. Die Lösungsansätze werden in der nicht-öffentlichen Gremiensitzung visualisiert und erläutert und dem Gremium im Nachgang zur Verfügung gestellt

Neben diesen geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen wurde auch ein vertiefender Blick auf weitere in der Gremiensitzung Anfang 2023 angesprochene Kernpunkte gelegt.

Die **Querung des Blostwegs (L 139)** wird aufgrund der Nähe zu dem Bahnübergang Hermann-Burte-Straße nicht bevorrechtigt werden können. Die Querung soll für Radfahrende auf der Relation der RSV durch Einrichtung einer Mittelinsel gesichert werden. Diese soll nach Möglichkeit ausreichend breit dimensioniert sein, so dass auch Radfahrende mit Anhängern oder Lastenrädern konfliktfrei halten können. Im Zuge der Entwurfsplanung wird zu prüfen sein, inwiefern hierfür Fahrbahnverschwenkungen erforderlich werden.

Für die **Querung des BÜ Neue Straße** wurde die Möglichkeit einer planfreien Querung mittels Unterführung geprüft. Nach bisherigem Dafürhalten in der aktuellen Leistungsphase, bestehen zur Einrichtung der entsprechenden Rampenbauwerke nicht die ausreichenden Flächenkapazitäten. Der daher verfolgte Lösungsansatz sieht eine Querung über den plangleichen BÜ vor, bei Optimierung der Einbindung des Radverkehrs. Bei Nachweis der Realisierbarkeit der erforderlichen Rampenbauwerke bspw. durch die Entwurfsplanung oder eine begleitende Machbarkeitsstudie, wäre die planfreie Querung eine weiterzuerfolgende Alternativlösung.

Eine noch während des Hauptvariantenvergleichs verfolgte, ab Schopfheim südlich der Gleise verlaufende Variante konnte aufgrund von erheblichen Realisierungshemmnissen nicht den Vorzug erhalten. Während ein parallel zu dem Bahnkörper der Wiesentalbahn verlaufender Radwegeneubau zwar bei erhöhtem Grunderwerb und Flächenneuversiegelung grundsätzlich realisierbar wäre, konnte ab Siedlungsbeginn in Höhe des Riedwegs keine umsetzbaren Lösungen zur Weiterführung der RSV gefunden werden. Aufgrund der bereits hohen und erwartbar noch steigenden Verkehrsbedeutung und -belastung der Hermann-Burte-Straße lassen sich keine in Frage kommenden Führungsformen des Radverkehrs umsetzen. Eine bahnparallele Führung südseitig des Maulburger Bahnhofs konnte weder in Form eines ebenerdigen noch eines aufgeständerten Radwegs weiter-



verfolgt werden, da die Flächen in Bahnbesitz nicht genutzt werden können.

#### 1.4.3 Steinen

Von Osten kommend unterquert die RSV mittels Tunnelbauwerk die B 317, um im Bereich des Föhribuckwegs auf einen südlich des Bahnkörpers gelegenen Radwegeneubau zu führen. Parallel zu der bestehenden Eisenbahnbrücke quert die RSV zukünftig via neu zu errichtender Radverkehrsbrücke die Wiese. Statt einer bahnparallelen Führung bis an die Wiesenstraße, verläuft die überarbeitete Vorzugstrasse entlang der Wiese (unter Einhaltung des Gewässerrandstreifens) mit Anschluss an die Jahnstraße. Die Verlegung der Vorzugstrasse ist das Ergebnis einer erneuten Prüfung der Linienführung unter Berücksichtigung der während der Gremiensitzung Anfang 2023 eingebrachten Einwendungen gegenüber dem bisherigen Verlauf der RSV entlang der Wiesenstraße. Ebenso stellt die – auf Anfrage beim RP Freiburg - mittelfristig nicht zu erwartende Schließung des BÜ Eisenbahnstraße eine Verschlechterung der bisherigen Vorzugsvariante dar. In enger Zusammenarbeit der Fachplanenden, der Gemeinde, der Grünplanung sowie des Hochwasser- und Gewässerschutzes konnte eine räumlich nah gelegene Führung entlang des bestehenden Wieseradwegs als neue Lösung gefunden werden. Die Querung der Eisenbahnstraße kann aufgrund der vorhandenen Struktur des Brückenbauwerks der L 138 planfrei via Unterquerung erfolgen. Um den Qualitätsansprüchen einer RSV gerecht werden zu können, wurden unterschiedliche Rahmenbedingungen aufgestellt, die bei Einhaltung der Anforderungen des Gewässerschutzes während der Entwurfsplanung in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde vertieft werden können. Am westlichen Gemeinderand konnten Synergieeffekte mit der Planung zum Netzausbau TENEP III erkannt und in die Maßnahmenempfehlungen integriert werden. Die RSV verlässt die Gemarkung Steinen als Fahrradstraße (mit Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr) südseitig der Bahn in Richtung Lörrach.

#### 1.4.4 Lörrach

Unter der Berücksichtigung der laufenden Bauvorhaben und Planungen rund um den Bereich des Neubaus des Zentralklinikum Lörrachs (ZKL) sowie der Ausbauplanungen der Wiesentalbahn verläuft die RSV von Osten kommend weiter bahnparallel in Form einer Fahrradstraße auf die Gemarkung Lörrach in Richtung Brombach. Dabei überquert sie die unter dem Bahnkörper abtauchende L 138 zwischen Kreisverkehr ZKL und B 317 via neu zu errichtendem Brückenbauwerk. Der Anschluss an das ZKL als wichtiger Quell- und Zielort soll dabei entlang der L 138 via straßenbegleitendem Zweirichtungsradweg in dem Standard einer Radvorrangroute auf der Westseite erfolgen.

In der Fortführung berücksichtigt die RSV die Lage eines etwaigen Bahnhofepunktes bevor sie die bestehende Unterführung der B 317 zur Querung dieser nutzt. Der Anschluss in Richtung Brombach erfolgt dann via neu zu errichtender Rad- (& Fuß-)verkehrsbrücke zwischen dem nord- und südseitigen Wiesedamm. Als selbstständige Wegeverbindung schließt sie an die neu errichtete Johann-Reiss-Straße an. Über die Gustav-Winkler-Straße wird die Trasse auf die Karl-Wenk-Straße geführt, wo sie als Zweirichtungsradweg über die Alte Straße und Schopfheimer Straße führt. Die Querung der Schopfheimer Straße soll durch Einrichtung eines Kreisverkehrs auf Höhe der Großmannstraße erfolgen.

Nach intensiver Abstimmung mit der Fachplanung, schlägt die Stadt Lörrach für den anschließenden Abschnitt innerhalb Brombachs eigene Lösungsansätze vor:

Die weitere Führung erfolgt über die Großmannstraße, Bündtenstraße, Römerstraße, Wilhelm-Wagner-Straße, Mulsowstraße und Hellbergstraße. Diesen Abschnitt würden wir als Vorzugstrasse vorschlagen, da dieser durch das Brombacher Wohngebiet führt. Die Route hat den Vorteil, die Hellbergschule für Radfahrende gut und sicher zu erschließen. Daher wurde diese Route zur weiteren Planungsbearbeitung vorgeschlagen. Die geforderten Standards für Radschnellverbindungen würden wir nur einhalten, wenn so gut wie alle Parkplätze entfallen würden. Daher schlagen wir vor in diesem Bereich diese Standards zu unterschreiten und den Großteil der Stellplätze erhalten. Für den steigenden Fahrradverkehr sollte jedoch der Parkraum neu geregelt/gestaltet werden.

Weiterhin gibt es für Radfahrende die Möglichkeit, die Schopfheimer Straße und Lörracher Straße auf dem bestehenden Fahrradschutzstreifen schnell und zügig, sowie fast kreuzungsfrei zu befahren. Diese Route ist wahrscheinlich die schnellere Fahrradroute, jedoch ebenfalls nicht mit den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen zu verbinden.

In Summe geht die Stadt Lörrach in Brombach von zwei guten Fahrradachsen aus, die übergeordneten Fahrradverkehr aufnehmen können.

In der weiteren Fortführung schlägt die Fachplanung vor, den vorhandenen Zwangspunkt im Bereich der Bushaltestelle entlang der Lörracher Straße während der Entwurfsplanung weiter zu konkretisieren. Bis zum Abzweig der RSV auf die Hartmattenstraße über die vorhandene selbstständige Wegeverbindung verläuft die RSV weiter als gemeinsamer Geh- und Radweg. Die Zufahrt des Betonmischwerks wird bei Beibehaltung der Wartepflicht des Radverkehrs durch weitere optische und haptische Mittel gesichert. Mit Erreichen der Hartmattenstraße orientiert sich die RSV in einer direkten Linienführung weiter in Richtung Süden. Dabei soll sie in Form einer Fahrradstraße geführt werden. Hierfür werden die gängigen Handlungsempfehlungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Innerortsbereichen formuliert. Nach Möglichkeit wird die RSV im Zuge der Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt. Die vorhandene und bereits im Bestand akzeptierte Radverkehrsführung über den Lörracher Hauptfriedhof soll durch Ausbau zu einem 6,50 m breiten getrennten Geh- und Radweg inkl. Berücksichtigung dedizierter Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr weiter optimiert werden. Über die Untere Hartmattenstraße und Bergstraße führt die RSV weiter als Fahrradstraße unter Einhaltung der Qualitätsstandards BW bis an die Wallbrunnstraße heran.

Nach intensiver Abstimmung mit der Fachplanung, schlägt die Stadt Lörrach für den anschließenden Abschnitt südlich der Wallbrunnstraße eigene Lösungsansätze vor:

Die Kreuzstraße wird als gute Achse für den Fahrradverkehr gesehen. Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen sind aber in Bezug auf die maximale Anzahl an Pkw-Verkehr im aktuellen Verkehrssystem nicht einzuhalten. Daher würde auch in diesem Bereich vom Standard abgewichen werden. Weiterhin wird sich durch den Ausbau der Re-

gio-S-Bahn und den Schrankenschließzeiten eine Fragestellung der Verkehrsführung ergeben. Diese beiden Projekte sollten gemeinsam betrachtet werden.

Mit dem Abschluss der Leistungsphase 2 und dem Beschluss zu Vorzugstrasse wird keine abschließende Entscheidung über den Anschluss der RSV nach Riehen getroffen. Die Planung der RSV lässt mit drei möglichen Varianten das letzte Wegstück zur Grenze hin offen. Damit werden vorzeitige Festlegungen verhindert und ein flexibles Agieren bezüglich des Grenzübertritts weiterhin in Absprache mit den Planungen der Gemeinde Riehen ermöglicht.

### **1.5 V. Weiteres Vorgehen**

Mit den Gremienbeschlüssen der Städte Schopfheim und Lörrach, der Gemeinden Maulburg und Steinen und des Kreistags des Landkreises Lörrach zur Vorzugstrasse wird die Leistungsphase 2 der Vorplanung abgeschlossen.

Danach erfolgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4). Vor Eintritt in diese Planungsphasen wird es notwendig sein, die verschiedenen Führungsformen der Radschnellverbindung fachlich-planerisch und fördertechnisch (vgl. Kapitel II) zu analysieren. Dies bezieht sich insbesondere auf die Führungsform Fahrradstraße. Im Sinne der im September 2020 geschlossenen Finanzierungs- und Planungsvereinbarung, die eine gemeinsame Kooperation bis zur Ausführungsplanung (Leistungsphase 5) vorsah, ist dafür allerdings voraussichtlich eine neue Vereinbarung zwischen allen Projektbeteiligten erforderlich, um die Einzelheiten zu fixieren.

Unabhängig davon sind sich die Projektpartner einig, dass die Umsetzung von den Radverkehr verbessernden Maßnahmen – z. B. die Anlage einer Fahrradstraße – im Zuge der Vorzugstrasse in Abstimmung mit den Projektpartnern jederzeit möglich ist und daher in eigener Baulastträgerschaft vorgezogen werden kann. Dies betrifft besonders den Bereich in Lörrach, wo zum Beispiel die Hartmattenstraße und Bergstraße als vorgezogene Maßnahme in der Arbeitsgruppe schon abgestimmt wurde.

### **1.6 VI. Ziel der Befassung der Gremien**

Mit der Radschnellverbindung RS7 wird in einem beispielgebenden gemeinsamen Projekt der Kommunen im Wiesental und des Landkreises den geänderten gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung getragen. Gleichzeitig werden zukunftsgerichtet die schon jetzt vorhandenen Pendlerströme, auch in der aktiven und geteilten Mobilität, betrachtet und auch die zukünftigen Potentiale des neuen Zentralklinikums einbezogen.

Die zur Abstimmung stehende Linienführung des RS7 nimmt die zahlreichen Ideen dazu aus der Bürgerschaft auf, ist überwiegend im Standard einer Radschnellverbindungen geführt, mit den Verkehrsbehörden vorbesprochen und intensiv mit den fachlichen Abteilungen der Kommunen abgestimmt.

Dem Gremium wird daher die Zustimmung zur Vorzugstrasse empfohlen.

Klaus Dullisch  
Fachbereichsleiter