



Dokumentation
Informationsveranstaltung
zum Radweg zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos
am Donnerstag, 19.11.2015 in Ottersweier- Zell



Ablauf

18:00 - 18:15	Begrüßung Herr Pfetzer, Bürgermeister Ottersweier Frau Kressl, Regierungspräsidentin Karlsruhe (RPK) Herr Eggert, Moderator, IFOK GmbH
18:15 - 18:25	Vortrag: Planungsbedarf Frau Wrede, RPK
18:25 - 18:30	Vortrag: naturschutzfachliche und -rechtliche Aspekte Herr Zink / Herr Zimmermann, RPK
18:30 - 18:45	Vortrag: aktueller Planungsstand Frau Wrede, Regierungspräsidium Karlsruhe
18:45 - 19:15	Fragerunde
ca. 19:15	Schlusswort Frau Kressl, Regierungspräsidentin
Im Anschluss	Diskussion / Erläuterungen an den Stellwänden Vertreter des RPK

Ausgangssituation

Zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos soll ein straßenbegleitender Radweg an der Landesstraße L 87a gebaut werden. Dieser Radweg ist bereits seit längerer Zeit im Gespräch und ist insbesondere ein Anliegen der Gemeinde Ottersweier. Die ursprüngliche Idee bestand darin, den auf der Westseite der L 87a vorhandenen, gemeindeeigenen Wiesenweg zwischen Bühl-Moos und dem Abzweig der Kreisstraße K 3747 zu asphaltieren. Da hierfür kein Grunderwerb von privaten Eigentümern erforderlich wäre, erschien diese Idee zunächst als sehr naheliegend und vorteilhaft, da sie auf den ersten Blick eine zügige und kostengünstige Realisierung eines großen Teilschnitts des Radwegs versprach. In einem zweiten Schritt wären die Planungen für die weiteren 500 Meter bis zum Ortseingang von Ottersweier-Zell erfolgt. Der zweite Abschnitt des Radwegs hätte erst später umgesetzt werden können, da - bei Weiterführung des Radwegs auf der Westseite - im Bereich der Zeller Mühle eine Verlegung der Landesstraße erforderlich geworden wäre. Im Rahmen dieser Planungen zeigte sich, dass der vorhandene Wiesenweg in einem Natura 2000 - Vogelschutzgebiet („Acher Niederung“) liegt und dass seinem Ausbau arten- und habitatschutzrechtliche Bedenken entgegenstehen, so dass sich rechtlich zwingend die Frage nach zumutbaren Alternativen stellt. Im Rahmen der Planung müssen deshalb verschiedene Varianten dargelegt und bewertet werden. Es ist zu prüfen, ob es mögliche Alternativlösungen gibt, mit denen Beeinträchtigungen geschützter Arten und ihrer Lebensräume vermieden bzw. minimiert werden können. Auf einer Informationsveranstaltung am 19.11.2015 informierte das Regierungspräsidium Karlsruhe über die Planungen des Radwegs. Dabei wurden die geprüften Varianten vorgestellt und der Planungs- und Genehmigungsablauf erläutert. Gleichzeitig sollte mit der Veranstaltung das Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern, insbesondere den betroffenen Grundstückseigentümern, gesucht werden.

Informationsveranstaltung am 19.11.2015

Vor der Veranstaltung konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die Planungen des Radwegs an Informationsstellwänden informieren. Dort wurden Pläne der verschiedenen Varianten gezeigt. Gleichzeitig bot sich hier bereits die Gelegenheit, mit Vertreterinnen und Vertretern des Regierungspräsidiums Karlsruhe ins Gespräch zu kommen.

Begrüßung

Jürgen Pfetzer, Bürgermeister von Ottersweier, begrüßte die Teilnehmenden der Informationsveranstaltung und erläuterte, dass der Radweg bereits seit Jahren diskutiert werde. Aufgrund des Engagements der Gemeinde wurde der Radweg in den Radwegeverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg aufgenommen und wird somit auch vom Land gefördert. Der Bau des Radwegs zwischen Zell und Moos bedeute den dringend benötigten Lückenschluss im Radwegenetz der Region.

Auch Regierungspräsidentin Nicolette Kressl begrüßte die Bürgerinnen und Bürger und betonte, dass bei der Veranstaltung nicht diskutiert werde, ob ein Radweg benötigt werde, sondern wo der Bau möglich ist. Sie wies auf die Herausforderungen hin, die bei einem Ortstermin offensichtlich

wurden: Hierzu gehören zum einen der Platzmangel an der Zeller Mühle, zum anderen die Anforderungen des Naturschutzes. Deshalb wurden mehrere Varianten für den Radweg geplant und geprüft. Frau Kressl übergab an Ralf Eggert, den Moderator des Abends, der den Anwesenden den weiteren Ablauf der Veranstaltung erläuterte und die Vertreterinnen und Vertreter des Regierungspräsidiums Karlsruhe vorstellte.

Alle Informationen zum Projekt können im Internet auf dem Beteiligungsportal bzw. auf den Projekt-Seiten eingesehen werden:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt4/Ref44/Seiten/L-87a-Radweg_Zell_Moos.aspx

Vortrage Planungsbedarf

Die Projektleiterin Maike Wrede vom Referat Straßenbau am Regierungspräsidium Karlsruhe stellte die bisherigen Planungen vor und erläuterte zunächst die Notwendigkeit des Radwegs entlang der Landesstraße L 87a zwischen Ottersweier-Zell und Bühl-Moos. Mit Hilfe von Luftbildern zeigte sie den betroffenen Straßenabschnitt. Anschließend stellte sie das ursprüngliche Vorhaben zum Bau des Radwegs vor. In einem ersten Abschnitt war auf 1,6 km Länge die Asphaltierung des gemeindeeigenen Wiesenwegs vorgesehen. Um den Radweg jedoch von der Abzweigung zur Kreisstraße K 3747 weiter auf der Westseite bis zum Ortseingang Zell führen zu können, wäre ein zweiter Planungsschritt notwendig. In diesem 0,5 km langen Abschnitt müsste die Landesstraße L 87a auf einer Länge von 400 m nach Osten verlegt werden, was zahlreiche Grundstücke privater Eigentümer betreffen würde. Anhand von Fotos des Straßenverlaufs an der Zeller Mühle verdeutlichte Frau Wrede, warum die Verlegung der L 87a notwendig wäre. Im Bereich der Zeller Mühle mangle es an Platz. Da die Gebäude sehr eng an der Straße stehen, gebe es keinen Raum für einen 2,5 m breiten Radweg und den benötigten Trennstreifen zur Straße. Ebenfalls problematisch sei an dieser Stelle der vorhandene Parkplatz. Beim Ein- und Ausparken könnte es leicht zu einer Gefährdung der Radfahrer kommen.

Frau Wrede erläuterte, dass bei der internen Abstimmung mit der Naturschutzbehörde die Lage im Vogelschutzgebiet und die artenschutzrechtliche Betroffenheit zahlreicher streng geschützter, hoch gefährdeter Arten als weitere Schwierigkeit für den Bau des Radwegs erkannt wurde.

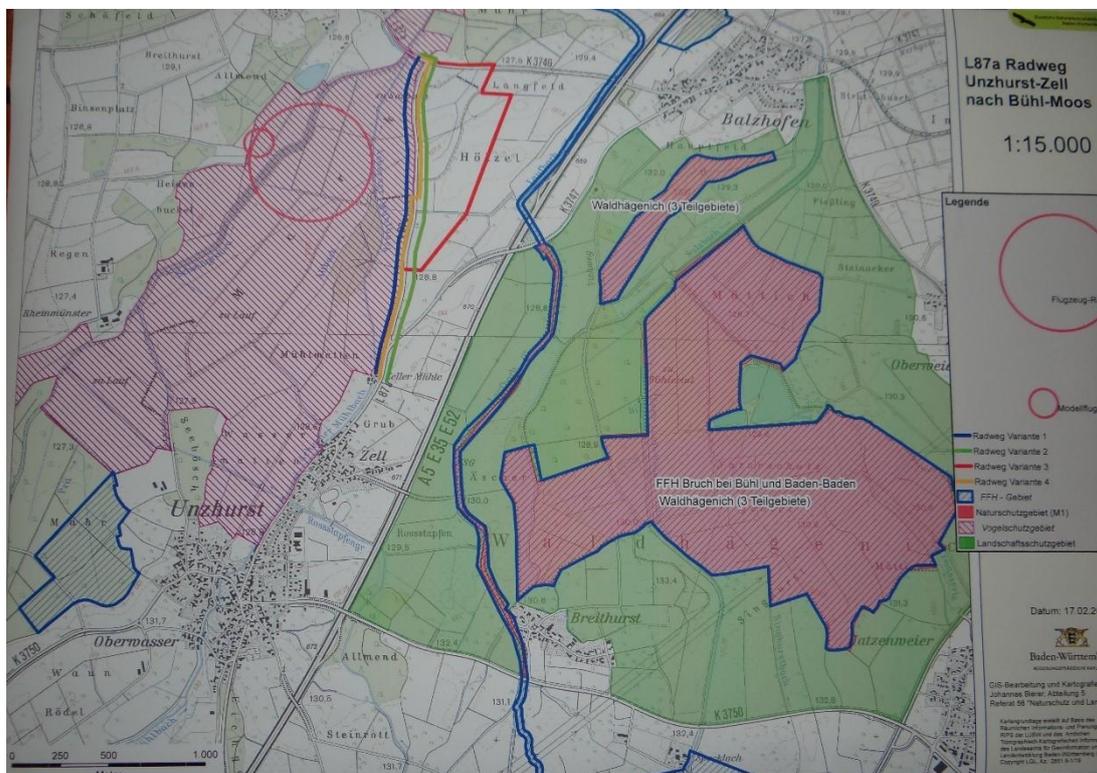
Vortrag Naturschutzfachliche und –rechtliche Aspekte

Peter Zimmermann vom Referat Naturschutz und Landschaftspflege am Regierungspräsidium Karlsruhe, ging in seinem Vortrag auf das Vogelschutzgebiet „Acher Niederung“ ein, welches von dem ursprünglichen Vorhaben berührt worden wäre. Im Vogelschutzgebiet, das 2005 der EU gemeldet wurde, leben 15 Vogelarten von europaweiter Bedeutung, davon fallen elf Arten unter den höchsten Schutzgrad „streng geschützt“. Herr Zimmermann erläuterte den Teilnehmenden, dass ein Eingriff in ein Vogelschutzgebiet zwar nicht grundsätzlich verboten, aber mit hohen rechtlichen Hürden versehen sei. Dazu gehören, dass ein überwiegendes, öffentliches Interesse am Vorhaben (gegenüber Naturschutz- und Artenschutzinteresse) bestehe und es keine zumutbaren Alternativen für das Bauvorhaben gebe. Herr Zimmermann stellte einige der streng geschützten Arten des betroffenen Vogelschutzgebiets vor. Hierzu gehören der Weißstorch, der Kiebitz sowie der Brach-

vogel, der vom Aussterben bedroht ist und von dem es im Regierungsbezirk nur noch 3 Brutpaare gebe. Zudem erklärte Herr Zimmermann die Brachvogel-Bewegungen im Gebiet zwischen 1990 und 2015 und machte deutlich, dass der Brachvogel durch Störungen aufgrund der Freizeitnutzung und den angrenzenden Modellflugplatz aus seinem ursprünglichen Brutgebiet vertrieben wurde. Er betonte, dass eine zusätzliche Störung durch Radfahrer, Fußgänger und Hundebesitzer, die mit ihren Hunden spazieren gehen, bedeuten würde, dass der Brachvogel vollständig vertrieben wird. Herr Zimmermann hob außerdem hervor, dass im Schutzgebiet neben Vögeln auch andere schützenswerte Arten, wie Zauneidechsen, Springfrosch, Bläulinge und Falter vorkommen. Der Realisierung des Radweges auf der Westseite stehen demnach nicht behebbare fachliche und rechtliche Bedenken entgegen, die sich sowohl auf das Artenschutzrecht wie auf das Habitatschutzrecht stützen. Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist der Versuch, den Radweg auf der Westseite durch die Verlagerung des Modellflugplatzes oder der betroffenen Arten genehmigungsfähig zu gestalten, mit hohen Kosten, erheblichem Zeitaufwand und sehr ungewissen Erfolgsaussichten verbunden.

Vortrag Aktueller Planungsstand

Die Projektleiterin Maike Wrede stellte vor, dass aufgrund der beschriebenen Platzprobleme und naturschutzrechtlichen Anforderungen, die mit dem Bau des Radweges verbunden sind das Regierungspräsidium verschiedene Varianten ausgearbeitet hat. Zunächst wies sie darauf hin, dass der Radweg nun in einem einzigen Planungsabschnitt zusammengefasst werde.



Variante V1 – durchgehend West

Die erste Variante V1 entspricht dem ursprünglichen Vorhaben und stellt einen durchgehenden Radweg auf der Westseite der Landstraße L 87a dar. Die damit verbundenen Schwierigkeiten wurden eingangs ausgeführt (s.o. Planungsbedarf). Die Kosten für V1 beliefen sich auf ca. 1.1 Mio. Euro.

Variante V2 – durchgehend Ost

Eine zweite Variante sieht eine durchgehende Verbindung auf der Ostseite der L 87a vor (Variante V2). Frau Wrede erläuterte, dass durch die Variante V2 das Vogelschutzgebiet nicht betroffen wäre, gleichzeitig aber Eingriffe in private Grundstücke auf der gesamten Länge des Radwegs nötig würden. Bei dieser Variante müsste der Knotenpunkt der L 87a mit der Kreisstraße K 3747 umgebaut werden. Frau Wrede betonte, dass der notwendige Umbau als Vorteil der Variante V2 zu bewerten sei, da die gegenwärtige Situation nicht optimal sei und der Radwegbau deshalb ein Verbesserungspotenzial für den Knotenpunkt darstelle. Die Baukosten für die Variante V2 als reinen Radweg werden mit ca. 0,7 Mio. beziffert.

Variante V3 – West-Ost

Die Variante V3 sieht ebenfalls einen straßenparallelen Radweg vor, jedoch mit Querung auf der freien Strecke der L 87a, das heißt eine Kombination der Varianten V1 und V2. Frau Wrede erläuterte, dass durch diese Kombination rund die Hälfte des gemeindeeigenen Wiesenwegs genutzt und gleichzeitig der Eingriff in das Brutgebiet des Brachvogels vermieden werden könne. Frau Wrede wies jedoch auf die Nachteile dieser Variante hin und merkte an, dass auch hier die L 87a auf einer Länge von 400m verlegt werden müsse und somit private Eigentümer betroffen seien. Zudem bedeute die Querung des Radwegs auf freier Strecke ein zusätzliches Gefährdungspotenzial. Die Kosten belaufen sich wie bei Variante V1 auf ca. 1,1 Mio. Euro.

Variante V4 – abgerückt Ost

Als eine weitere Variante wurde eine alternative von der Landesstraße abgerückte Radwegführung betrachtet. Die Variante V4 verlaufe östlich der L 87a, jedoch teilweise auf Wirtschaftswegen, die weit von der Straße entfernt liegen. Frau Wrede erklärte, dass auch durch diese Variante Grundstückseigentümer betroffen wären. Zudem betonte sie, dass die Variante auf wenig Akzeptanz bei den Radfahrern stoßen würde. Als einen Grund nannte sie eine Mehrlänge von 650 Metern, was einen Umweg von 30% im Vergleich zu den anderen Varianten darstelle. Ein weiteres Problem sei die fehlende „soziale Kontrolle“: durch die Entfernung zur Straße könne bei Radfahrern gerade in der dunklen Jahreszeit schnell ein "Angst-Gefühl" entstehen. Mit ca. 0,45 Mio. Euro wären die Kosten bei Variante V4 am geringsten.

Anschließend stellte Frau Wrede die vier Varianten sowie ihre Vor- und Nachteile im Überblick vor (siehe Tabelle).

	V1 (West)	V2 (Ost)	V3 (West-Ost)	V4 (Ost abgerückt)
Mögliche Umsetzung nach naturschutzrechtlichen Aspekten	äußerst problematisch	weniger problematisch	weniger problematisch	unproblematisch
Anzahl betroffener privater Flurstücke	45	90	55	65
Verkehrssicherheit	gut	gut	ausreichend	gut
Akzeptanz durch die Radfahrer	gut	gut	gut	schlecht
Kosten in Mio. €	1,1	0,7	1,1	0,45
RANG	3	1	2	3

Auf Grundlage des Variantenvergleichs hat das Regierungspräsidium Karlsruhe die Variante V2, eine durchgehende Radwegverbindung auf der Ostseite als Vorzugsvariante für die weiteren Planungsschritte gewählt.

Aufgrund der Vielzahl an Kopfgrundstücken entlang der Landesstraße auf der Ostseite soll die Erschließung dieser Grundstücke verbessert werden. Deshalb ist vorgesehen, die Radwegverbindung auf der Ostseite als kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg mit einer Breite von 3,0 Metern zu verwirklichen. Die separate Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs bietet einen weiteren Vorteil: Zum einen eine höhere Verkehrssicherheit auf der Landstraße und zum anderen mehr Sicherheit für den Radverkehr, da ansonsten der landwirtschaftliche Verkehr immer den Radweg queren müsste, um auf die landwirtschaftlich genutzten Flurstücke zu gelangen. Frau Wrede zeigte die Details der Vorzugsvariante anhand von Lageplänen und erläuterte abschließend die weiteren Planungsschritte.

Die Vorentwurfsplanung einschließlich des landschaftspflegerischen Begleitplans werde im zweiten Quartal 2016 abgeschlossen. Anschließend würde im Sommer 2016 die Genehmigungsplanung eingeleitet und das Baurechtsverfahren, das zur Anwendung kommt, festgelegt. Sollte der, für das Bauvorhaben notwendige, Grunderwerb auf freiwilliger Basis möglich sein und die Träger öffentlicher Belange zustimmen, könne auf ein förmliches Rechtsverfahren verzichtet werden („Absehensentscheid“). Andernfalls müsse ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Diskussion sowie Erläuterungen direkt an den Stellwänden

Im Anschluss an die Vorträge eröffnete der Moderator Herr Eggert die Diskussion und die Vertreter und Vertreterinnen des Regierungspräsidiums standen für Fragen der Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung.

Fragen, Anregungen, Impulse aus der Bürgerschaft	Stellungnahme des Regierungspräsidiums
<i>Flächenverbrauch</i>	
<p>Wurde der Flächenverbrauch für die Varianten bereits berechnet?</p>	<p>Der genaue Flächenverbrauch wurde noch nicht berechnet. Der Flächenverbrauch lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nur näherungsweise berechnen.</p> <p>Der kombinierte Rad- und Wirtschaftsweg wird als 3,0 Meter breiter asphaltierter Weg angelegt. Hinzu kommt ein Trennstreifen zur Landesstraße hin mit einer Breite von 1,75 m sowie ein 50 cm breiter Bankettstreifen. Somit ergibt sich eine Breite von 5,25 Meter als Regemaß für den zu erwerbenden Grundstücksstreifen.</p> <p>Im Bereich der neu anzulegenden Ein- und Ausfahrten für den landwirtschaftlichen Verkehr von bzw. zur L 87a wird jedoch eine größere Fläche benötigt.</p>
<i>Streuobstgürtel und Faktorenbewertung</i>	
<p>Die Vorzugsvariante stellt einen starken Eingriff in den Streuobstgürtel dar. Die Westvariante nimmt in der Bewertung des Regierungspräsidiums den letzten Platz ein. Wie werden die unterschiedlichen Faktoren „Flächenverbrauch, Eingriff in privates Eigentum, Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen / Streuobstwiesen“ beim Vergleich der Varianten bewertet?</p>	<p>Wenn es zu einem Planfeststellungsverfahren kommt, dann werden die verschiedenen Belange, wie z.B. der Flächenverbrauch (u. a. als Eingriff in das Privateigentum) und die naturschutzrechtlichen sowie die artenschutzrechtlichen Eingriffe von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen eines sorgfältigen Abwägungsprozesses betrachtet und bewertet.</p> <p>Für die Streuobstwiesen gilt wie für alle anderen Flächen auch, dass Eingriffe ausgeglichen werden müssen. Ein entsprechender Landschaftspflegerischer Begleitplan, der die Ausgleichsmaßnahmen benennt, liegt noch nicht vor, wird jedoch erstellt.</p>

<p>Wieso wird, wie im Vortrag erläutert, ein Birnbaum vom Radweg ausgespart, während an anderer Stelle viele Bäume auf Streuobstwiesen gefällt werden müssen?</p>	<p>Im weiteren Verlauf Richtung Norden befindet sich unmittelbar neben der Landesstraße ein Denkmal. Dieses Denkmal stellt ein Aufprallhindernis für den Kfz-Verkehr auf der Landesstraße dar, so dass es im Zuge des Radwegebaus entweder auf einen Abstand von mindestens 7,50 m zur L 87a versetzt oder durch eine Schutzplanke gesichert werden müsste. Dasselbe gilt für Bäume mit zu geringem Abstand zur Landesstraße. Die Planung sieht vor, das Denkmal weiterhin in Straßennähe zu platzieren und durch eine Schutzplanke zu sichern. Es bietet sich an, das Denkmal an die Station des großen Birnbaums zu versetzen. Auf diese Weise können sowohl das Denkmal als auch der Birnbaum geschützt werden.</p> <p>Zusätzlich ergibt sich die Möglichkeit, eine Sitzbank aufzustellen und einen kleinen Rastplatz für Fahrradfahrer anzubieten. Die genaue Ausgestaltung steht noch nicht fest.</p>
<p><i>Brachvogelvorkommen</i></p>	
<p>Wann wurde der letzte Brachvogel in der „Acher Niederung“ gesehen? Wie viele Brachvögel gibt es im Naturschutzgebiet Waldhäggenich?</p>	<p>2015 hat der Brachvogel definitiv gebrütet, hier wurde als Schutzmaßnahme das Nest eingezäunt.</p> <p>Im Naturschutzgebiet Waldhäggenich ist der Brachvogel durch den großen Freizeitdruck bereits in den 1990er Jahren vertrieben worden. Ein Brachvogel-Brutpaar benötigt in etwa 10 -15 Hektar, in dem es ungestört ist. Dabei muss angemerkt werden, dass der Brachvogel weniger durch schnellfließenden Pkw-Verkehr sondern eher durch Radfahrer und Fußgänger gestört wird.</p>
<p>Seit wann gibt es Aufzeichnungen über das Vorkommen des Brachvogels?</p>	<p>Seit den 1920er und 30er Jahren gibt es erste, ungenaue Aufzeichnungen und ab den 1950er Jahren sehr gute Aufzeichnungen. Seit den 1970er Jahren bestehen sehr genaue, jedoch lückenhafte Aufzeichnungen. Seit Beginn der 1990er Jahre gibt es wieder lückenlose Aufzeichnungen über das Brachvogelvorkommen.</p>

<i>Alternative Flächen für den Vogelschutz</i>	
<p>In den 1990er Jahren wurden 40 Hektar Ackerland in der Obersasbacher Mark in Naturschutzgebiet umgewandelt. Nun sollte im Gegenzug der Naturschutz auf Flächen verzichten. Eine Möglichkeit zum Schutz des Brachvogels könnte sein, den Modellflugplatz zu verlegen, so dass sich der Brachvogel wieder auf diese Flächen zurückziehen kann.</p>	<p>Um den Bau des Radwegs, der bereits lange gefordert und diskutiert wird, rasch umsetzen zu können, sind schnelle Lösungen erforderlich. Der Modellflugplatz verfügt über eine Genehmigung. Ein Entzug könnte eine Klage nach sich ziehen, die den Radwegbau um mehrere Jahre verzögern würde.</p> <p>Zudem müsste – entsprechend dem Naturschutzgesetz - auch bei einer Verlegung des Flugplatzes abgewartet und nachgewiesen werden, ob sich der Brachvogel tatsächlich in sein altes Brutgebiet zurückzieht. Auch das würde mehrere Jahre dauern.</p> <p>Die Landwirte haben in der Obersasbacher Mark für die Ausweisung des Naturschutzgebietes Flächen zur Verfügung gestellt. Dass nun der Naturschutz „im Gegenzug“ Flächen zur Verfügung stellen sollte, ist jedoch keine Frage des Willens und der Abwägung der Naturschutzbehörde, sondern hier muss geltendes Recht befolgt werden.</p> <p>Die Gemeinde sollte das Brachvogel-Vorkommen als Alleinstellungsmerkmal und als besondere Auszeichnung sehen.</p> <p>Durch die Führung des den Radwegs auf der Westseite würde nicht nur der Artenschutz für den Brachvogel, sondern für zahlreiche weitere Arten berührt und somit das gesamte Vogelschutzgebiet beeinträchtigt werden.</p>
<i>Trennwand und Tunnellösung</i>	
<p>Sind nur 238 m des Radwegs auf der Westseite Teil des Naturschutzgebiets? Dann könnte eine Trennwand oder eine Tunnellösung eine Möglichkeit sein, um den Radweg dennoch auf der Westseite zu verwirklichen.</p>	<p>Das Vogelschutzgebiet verläuft über 1,6 km an der Landesstraße. Eine 1,6 km lange Trennwand würde einen sehr großen baulichen und optischen Eingriff darstellen; ein Tunnel einen dementsprechend noch größeren.</p>
<i>Umfang des Vogelschutzgebiets</i>	
<p>Gehört der Wiesenweg westlich der Kreisstraße L 87a auch zum Vogelschutzgebiet?</p>	<p>Ja, das Vogelschutzgebiet geht bis an die Landesstraße L 87a heran.</p>

<p>Wurde die Ausweisung des Vogelschutz-gebiets mit der Gemeinde abge-sprochen bzw. wurden Bedürfnisse der Gemeinde berücksichtigt?</p>	<p>Die Ausweisung des Vogelschutzgebietes folgte den Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie der EU. Danach sind die Gebiete ausschließlich auf der Grundlage fach-licher Kriterien abzugrenzen. Die Beachtung anderer Kriterien ist ausdrücklich untersagt..</p>
<p><i>Kompensationsmaßnahmen für die Westseite</i></p>	
<p>Ein Teilnehmer schlägt eine mögliche fünfte Variante des Radwegs vor. Diese könnte vom Ortsausgang Zell bis zur Abzweigung nach Balzhofen an der Ostseite der Straße verlaufen, an-schließend queren und auf der West-seite weitergeführt werden. Mit Verweis auf den Leitfaden zur FFH-Verträglichkeit des Straßenbaus sollte geprüft werden, welche Kompensati-onsmaßnahmen getroffen werden könnten, um den Eingriff in das Vogel-schutzgebiet zu kompensieren. Zudem könnten durch Informationstafeln Nut-zer des Radwegs auf das Vorkommen des Brachvogels aufmerksam gemacht und für ein angemessenes Verhalten im Naturschutz-gebiet sensibilisiert werden</p>	<p>Das Projekt befindet sich gegenwärtig noch in der Vor-planungs-Phase. Eine FFH-Vorprüfung, die Kompensa-tionsmaßnahmen untersucht, ist Bestandteil des land-schafts-pflegerischen Begleitplans. Wenn im Zuge der Prüfung jedoch eine zumutbare Alternative gefunden wird, muss diese auch ausgewählt werden. Hinsichtlich aller Überlegungen zu möglichen „Kom-pensationsmaßnahmen“ ist jedoch zu beachten, dass das Gesetz vorschreibt, dass der Erfolg der Maßnahme schon vor dem Eingriff (Radwegbau) nachgewiesen werden muss. Das heißt, der Bau des Radwegs würde sich um eine Zeitspanne von sieben bis acht Jahren verzögern. Sollte die Maßnahme nicht erfolgreich sein, müssten dann auch wieder alternative Planungen auf-genommen werden. Für eine schnelle Umsetzung des Radwegs ist es wich-tig, dass alle Beteiligten eng und kooperativ zusammen arbeiten, z. B. auch im Hinblick auf den Grundstücks-erwerb.</p>
<p><i>Brachvogel-Bewegungen</i></p>	
<p>Es wurde beobachtet, dass der Brach-vogel im Laufe der Zeit gewandert ist. Würde der Modellflugplatz an einen anderen Ort umziehen, könnte der Brachvogel wieder sein altes Brutgebiet nutzen.</p>	<p>Der Brachvogel „wandert“ nicht, sondern er wurde aus seinem Brutgebiet vertrieben. Ein Umzug des Modell-flugplatzes wäre für den Schutz des Brachvogels posi-tiv, ob er sich tatsächlich wieder in sein altes Brutgebiet zurückzieht, ist nicht vorhersehbar. Auch hier müsste „der Rückzug ins alte Brutgebiet“ vor dem Beginn des Eingriffs nachgewiesen werden.</p>

<p>Wer hat die Genehmigung für den Modellflugplatz erteilt? Ist es möglich mit dem Verein eine Lösung zu finden?.</p>	<p>Die Genehmigung für den Modellflugplatz ist älter als das Naturschutzgebiet. Doch selbst wenn es möglich sein sollte, dem Modellflugverein eine neue Fläche zu geben, ihn zu einem Umzug zu bewegen und für den Brachvogel eine Lösung zu finden, dann würde es sich immer noch um einen Eingriff in einem Natura 2000 - Vogelschutzgebiet mit weiteren zehn streng geschützten Arten handeln, so dass die Frage nach zumutbaren Alternativen weiterhin bestehen bleibt und somit keine Klarheit über die Möglichkeit einer Radwegverbindung auf der Westseite geschaffen werden könnte.</p>
<p><i>Grundstückseigentümer</i></p>	
<p>Wenn die betroffenen Grundstückseigentümer einem Flächenverkauf nicht zustimmen, würde sich dann das Vorhaben verzögern?</p>	<p>Die Gemeinde und das Regierungspräsidium streben an, sich gütlich mit den betroffenen Eigentümern zu einigen. Sollte dies nicht gelingen, muss ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Auf Grundlage dessen ist auch die Enteignung von Grundstücken möglich. Dies würde zu einer zeitlichen Verzögerung führen.</p>

Der Moderator Herr Eggert fasste die wichtigsten Punkte der Diskussion abschließend zusammen und gab den Bürgerinnen und Bürgern mit auf den Weg, sich Gedanken über die Umsetzung der Vorzugsvariante zu machen, da ein Festhalten an der „Westvariante V1“ eine weitere Verzögerung für den Bau des Radwegs bedeuten würde.

In ihrem Schlusswort betonte die Regierungspräsidentin Frau Kressl nochmals, dass das Regierungspräsidium den Radweg bauen möchte. Es habe sich zwar gezeigt, dass der Bau nicht so einfach erfolgen kann, wie zunächst angenommen. Aber mit dem Informationsabend wollte das Regierungspräsidium eine mögliche Alternative zum ursprünglichen Plan aufzeigen. Gleichzeitig wies sie darauf hin, dass in Gesprächen mit Vertretern der Gemeinde Ottersweier deutlich wurde, dass die Gemeinde sich bemühen werde, eine Lösung für stark betroffene Grundstückseigentümer zu finden. Zuletzt hob die Regierungspräsidentin nochmals hervor, dass neben den Naturschutzbelangen auch die beengten Platzverhältnisse an der Zeller Mühle eine Schwierigkeit darstellen. Ziel des Abends war, die Varianten aufzuzeigen und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren. Sie bat die Teilnehmenden, die Ostvariante zu überdenken, da die Westvariante zu zeitlichen Verzögerungen führen werde.

Im Anschluss an die Diskussion standen die Vertreter des Regierungspräsidiums auch an den Stellwänden für weitere Fragen und Anmerkungen zur Verfügung. Viele Bürgerinnen und Bürger nutzten die Chance, die Diskussion im kleineren Kreis fortzuführen und angesprochene Themen zu vertiefen.

