



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Projektbegleitkreis zum Projekt „Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt“

Protokoll

zur 1. Sitzung am 19.10.2021

Ort: digital via Webex

Teilnehmende

Veranstalter Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Axel Speer, Leiter Referat 44 Straßenplanung
Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung
Philipp Ilzhöfer, Referent Öffentlichkeitsbeteiligung
Sebastian Storz, Projektleiter Planung Referat 44
Sina Hartl, Projektleiterin Landschaftsplanung Referat 44
Hanne Mutter, Zulassungsverfahren Referat 17
Thomas Fichtner, Landschaftsplanung Referat 44
Nils Weißbecher, Praktikant Referat 45
Sarah Kaiser, Straßenbaureferendarin Baureferat Mitte
Judith Pütz, Straßenbaureferendarin Baureferat Mitte
Manuel Roos, Straßenbaureferendar Baureferat Nord

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Landkreis Karlsruhe:

- Lena Christ, Amt für Straßen, Radverkehrskoordinatorin
- Angelo Castellano, Radverkehrsmanager

Landkreis Rastatt:

- Jochen Klebsch, Projekt Landkreis 2030

Stadt Karlsruhe:

- Beate Huhn, Umwelt- und Arbeitsschutz
- Manuel Giesinger, Tiefbauamt
- Janick Friese, Stadtplanungsamt)
- Johannes Schell, Stadtplanungsamt)
- Christian Hauptmann, Bürger- und Ordnungsamt

Stadt Rheinstetten:

- Bürgermeister Michael Heuser
- Jürgen Deck, Sachgebietsleiter Tiefbau & Umwelt

Gemeinde Durmersheim:

- Alexander Sokolov, Leitung Bauamt
- Lothar Heck, Gemeinderat Arbeitskreis innerörtliches Radnetz

Gemeinde Ötigheim:

- Patric Kohm, Leitung Hauptamt

Gemeinde Bietigheim:

- Maximilian Ehebauer, Amtsleitung Rechnungsamt

Schüßler-Plan:

- Natalie Fischer, stellvertretende Projektleiterin
- Daniel Seitz, stellvertretender Projektleiter
- Enrico Strauch, Projektleitung

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV):

- Sophie Scherer, Fachfragen Verkehrserhebungen
- Paul Sohn, Fachfragen Modellierung

Mailänder Consult:

- Karlheinz Bechler
- Sebastian Hötzel

Deutsche Bahn:

- Meike Schlitter, Großprojekt Karlsruhe-Basel, StA 1
- Michael Breßmer

Messe Karlsruhe:

- Oliver Brück, Bereichsleiter

BUND:

- Hartmut Weinrebe, BUND – Mittlerer Oberrhein
- Ludwig Schulz, BUND Rheinstetten

NABU:

- Anita Beha, NABU BW
- Klaus Lechner, NABU Karlsruhe

ADFC:

- Ralph Neininger, ADFC Baden-Baden, Bühl, Rastatt
- Oliver Haungs, ADFC Baden-Baden, Bühl, Rastatt
- Roland Schulze, ADFC Karlsruhe
- Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe

Bürgerverein Daxlanden:

- Reimund Horzel

Bürgerverein Grünwinkel:

- Karin Armbruster

Verkehrsclub Deutschland:

- Heiko Jacobs (VCD Karlsruhe)

IHK:

- Sven-Eric Brune

Bezirksverband der Gartenfreunde Karlsruhe

- Pasquale Lüthin

Kreisbauernverband Karlsruhe:

- Rolf Berger

TOP 1: Begrüßung

Herr Speer begrüßt die Teilnehmenden des Projektbegleitkreises (PBK) zum Projekt „Radschnellweg RS 13 (L), Karlsruhe – Rastatt“. Er freut sich über die große Beteiligung an der digitalen Veranstaltung und betont, dass es sich bei dem RS 13 um einen von drei vom Land geplanten Radschnellwegen im Regierungsbezirk Karlsruhe handelt.

Darüber hinaus erklärt er, dass sich der RS 13 aktuell noch im Anfangsstadium befindet. Anschließend übergibt Herr Speer das Wort an Frau Langer.

Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmer und freut sich ebenfalls über die große Anzahl der Teilnehmer. Sie erklärt darüber hinaus, dass es sich hierbei um die erste Sitzung des PBK handelt und dass der Teilnehmerkreis nicht abschließend ist.

TOP2: Informationen zum Projektbegleitkreis

Frau Langer gibt einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung und erklärt die wichtigsten Funktionen des Kommunikationsprogramms Webex.

Anschließend wird über die Rolle und über die Arbeitsweise des PBK informiert:

- Der PBK dient dazu, allen Interessensvertretern einen einheitlichen Überblick über den bisherigen Planungsstand zu verschaffen (fachliche Vorstellung des bisherigen Planungsstandes).
- Der PBK hat informativen Charakter und soll Ihnen eine Plattform bieten, um dem Regierungspräsidium Anstöße und Hinweise zum Bauprojekt geben zu können.
- Der PBK begleitet den Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung und gibt Anregungen für geeignete Formate.
- Fragen können nach der fachlichen Vorstellung gestellt werden. Zusätzliche relevante Themen werden gesammelt und in der nächsten Sitzung thematisiert. Die Vorbereitung der Themen erfolgt auf fachlicher Ebene.
- Die Sitzungsleitung und Steuerung des PBK liegt beim Moderator.

Zusätzlich dazu wird auf die Homepage des Regierungspräsidiums Karlsruhe hingewiesen, auf der die Interessierten alle Informationen zum Vorhaben sowie Kontaktdaten der Ansprechpersonen erhalten: [RS13, Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.rs13.baden-wuerttemberg.de)

TOP 3: Fachliche Vorstellung des Radschnellweges

Herr Storz, Projektleiter Referat 44, informiert über das Vorhaben:

Was ist ein Radschnellweg:

Ein Radschnellweg (RS) stellt eine attraktive Alternative für Pendler zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Der RS soll wichtige Ziele direkt miteinander verbinden.

Damit ein RS diesen Zweck erfüllen kann, müssen verschiedene Anforderungen erfüllt sein:

- sichere Befahrbarkeit
- wenig Zeitverluste
- ausreichende Breiten – gute Querschnitt
- direkte Linienführung von A nach B
- hohe Belagsqualität
- getrennte Führung der Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger
- überwiegend bevorrechtigte Führung d. Radfahrer an Knotenpunkten

Diese Anforderungen müssen auf 80% der Strecke eingehalten werden, damit der Weg als RS zählt.

Neben den verschiedenen Anforderungen gibt es auch unterschiedliche Führungsformen von RS. Der Regelquerschnitt eines RS sieht eine getrennte Führung zwischen Fußgängern und Radfahrer vor. Dabei beträgt die Breite des RS $\geq 4,00$ m.

Zusätzlich dazu gibt es weitere Führungsformen wie:

- Fahrradstraße
- Landwirtschaftliche Wege
- Mischnutzung mit ÖPNV

Zeitplanung RS 13:

Die Planung des RS 13 beginnt mit einer Machbarkeitsstudie (MKS), in der unterschiedliche Varianten betrachtet und geprüft werden. Im Anschluss erfolgt die Ausschreibung der Planung. Die Besonderheit beim RS 13 liegt darin, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe die Planung federführend bis zur Festlegung der Vorzugstrasse übernimmt. Danach übernehmen die Städte innerhalb ihres Stadtgebiets die weitere Planung. Hierzu wurde eine entsprechende Vereinbarung mit den Städten Karlsruhe und Rastatt getroffen.

Die Planung beginnt mit der Vorplanung und nimmt mit jeder weiteren Stufe wie Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung an Detaillierungsgrad zu.

Nach Abschluss der Planung, erfolgt der Baubeginn.

Aktuell befindet sich das Projekt RS 13 in der Vorplanung und befasst sich mit der Variantenuntersuchung.

Aktueller Stand – Varianten:

Der RS 13 baut auf einer MKS vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein auf. Der RS 13 Karlsruhe – Rastatt ist ein 21,5 km langer Teilabschnitt der 44,5 km langen Gesamtstrecke Karlsruhe – Bühl. Aktuell sind täglich ca. 1.500 Radfahrer auf diesem Trassenabschnitt unterwegs. Das Potential laut MKS liegt bei bis zu 3.600 Radfahrer pro Tag (DTV).

Als Start- und Endpunkte sind in Karlsruhe die Vogesenbrücke (B36) und die Brücke Manfred Hädinger Weg geplant, in Rastatt der Bahnhof Rastatt.

Insgesamt wurden 3 Varianten ausgearbeitet:

Variante 1: stammt aus der MKS

Variante 2: führt außerorts entlang

Variante 3: führt an den Ortsrändern der angrenzenden Städte und Gemeinden entlang

Für die einzelnen Varianten wurden zusätzlich Untervarianten erarbeitet, die unterschiedliche Trassenführungen innerhalb der Hauptvarianten aufzeigen. Neben den Untervarianten ist auch die Kombination mehrerer Hauptvarianten denkbar.

Der Korridor, in dem sich die Varianten befinden, verläuft von Karlsruhe über Rheinstetten, Durmersheim, Bietigheim und Ötigheim nach Rastatt.

Im Anschluss werden die drei Hauptvarianten von Frau Fischer und von Herrn Strauch, beide Projektplaner von Schüßler Plan, vorgestellt. Nachstehend sind die Vor- und Nachteile jeder Variante stichpunktartig aufgeführt.

Alle 3 Varianten weisen die Anforderungen auf und entsprechen somit einem RS.

Variante 1:

Die Führung bei Variante 1 erfolgt größtenteils innerorts.

Vorteile:

- + größtenteils nur Markierungs- und Beschilderungsarbeiten erforderlich
- + direkte Erreichbarkeit der Bürger

Nachteile:

- Konflikte mit MIV
- Viele Kreuzungs- und Konfliktpunkte

Variante 2:

Die Führung bei Variante 2 erfolgt außerorts.

Vorteile:

- + wenig Konflikte mit MIV
- + vergleichsweise weniger Kreuzungs- und Konfliktpunkte
- + größtenteils Nutzung vorhandener DB-Baustraße (Entlang B36)

Nachteile:

- Nutzung des RS teilweise mit Umwegen verbunden
- Geringe soziale Kontrolle
- Neue Bauwerke erforderlich

Variante 3:

Die Führung bei Variante 3 erfolgt entlang der Ortsränder / Bebauungsgrenzen.

Vorteile:

- + Direkte Erreichbarkeit für Bürger
- + Nutzung bestehender Radwege

Nachteile:

- Teilweise Führung durch Gewerbegebiete
- Konflikte mit Schwerverkehr

Aktueller Stand – Landschaftsplanung:

Für das Vorhaben wird eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Aufgabe der UVS ist eine vergleichende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der möglichen Varianten auf die Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Schutzgüter in der Umweltverträglichkeitsstudie:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Dazu wurde ein schriftliches „Scoping“-Verfahren durchgeführt (Anhörung der Träger öffentlicher Belange).

Entlang der Strecke befindet sich eine Vielzahl von Schutzgebieten und Biotopen, die berücksichtigt werden. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie ist eine Vorzugsvariante aus Umweltsicht.

Nachdem eine Vorzugsvariante vorliegt, erfolgen die faunistischen Kartierungen entlang der geplanten Trasse sowie die Erstellung naturschutzfachlicher Beiträge:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)
- UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsprüfung)
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB)
- FFH-Vorprüfung und ggf. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Aktueller Stand – Verkehrsuntersuchung:

Die Verkehrsuntersuchung erfolgt mit Hilfe eines Verkehrsmodells. In diesem Verkehrsmodell wird in zwei Fälle unterschieden, der Analysefall und der Prognosefall.

Der Analysefall spiegelt die jetzige Ist-Situation ohne den RS 13 wieder, im Prognosefall wird die zukünftige Situation mit dem RS 13 abgebildet.

Die Ergebnisse aus dem Verkehrsmodell sind zum einen die Anzahl der zu erwarteten Radfahrer je Variante und zum anderen die Reise- und Verlustzeiten je Variante.

Um den Analysefall abzubilden, wurden Verkehrszählungen und Befragungen durchgeführt. Für den Prognosefall werden die einzelnen Variantenführungen sowie das zusätzliche Radpotenzial, welches durch den RS 13 geschaffen wird, zugrunde gelegt.

Das Potenzial laut MKS:

Ist-Wert: 1.000 – 1.500 DTV

Potenzial 2030: 2.500 – 3.600 DTV

Ziele der Verkehrsuntersuchung sind:

- Auswahl der Trassenvarianten,
- Festlegung der Regellösungen,
- Kalibrieren/ Validieren des Modells

Umfrageergebnisse Wegezweck:

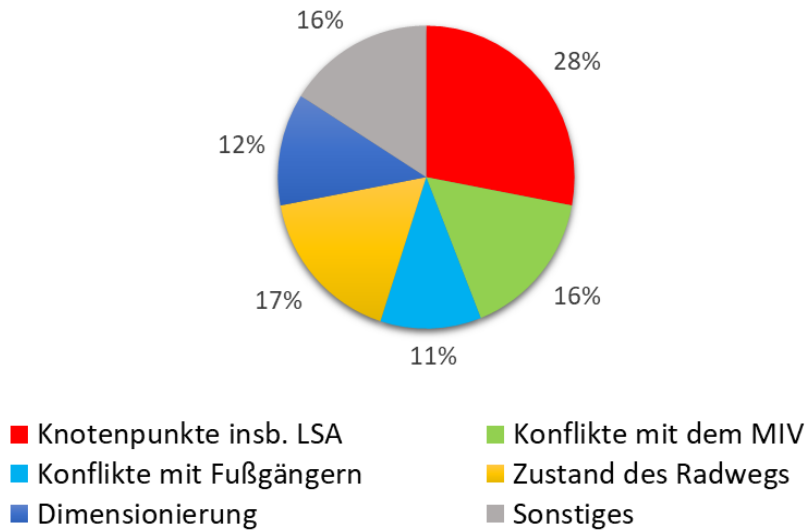
- Hälfte aller Befragten sind Berufspendler
- zusätzlich 10 % durch Ausbildung/Studium und Dienstlich/Geschäftlich
- 75% der Fahrten zu Hauptverkehrszeiten (06-09/16-18 Uhr)
- Hälfte aller Befragten nutzt Verbindung täglich (mind. 5 Tage/Woche)

Umfrageergebnisse Quell- und Zielpunkte:

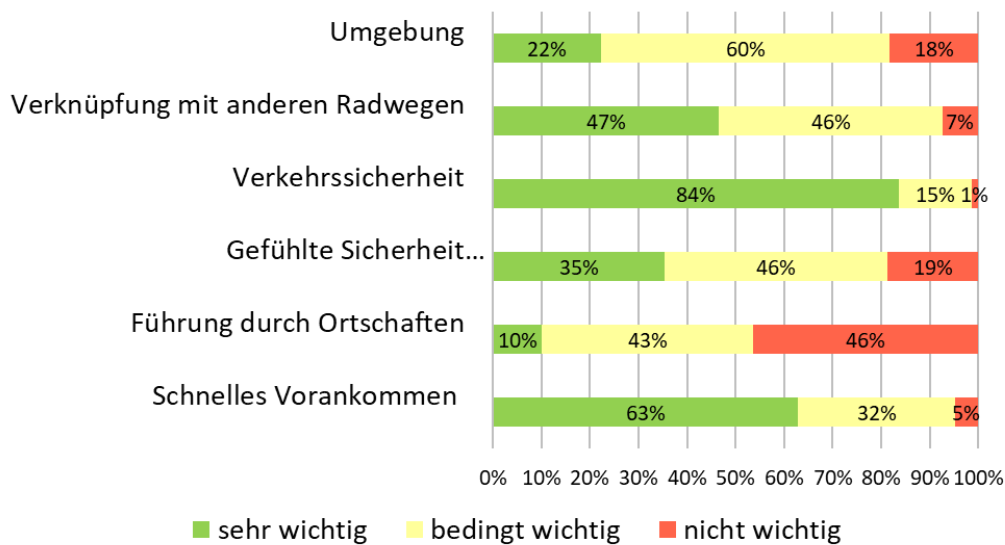
- Häufigster Quell-/Zielpunkt Karlsruhe
- Erhöhtes Aufkommen zwischen Rheinstetten und Karlsruhe
- Weniger Fahrten von/nach Rastatt (hauptsächlich Ötigheim und KA)

Umfrageergebnisse „was stört, was ist wichtig?“:

Anteil der störenden Eigenschaften (%)



Was ist Ihnen besonders wichtig?



TOP 4 Ausblick:

Planerisch:

- Bewertung der einzelnen Varianten anhand von Kriterien
- Festlegung der Vorzugstrasse
- Ausarbeitung der Vorzugstrasse

Öffentlichkeitsbeteiligung:

- Informationsveranstaltung Gemeinderäte am 26. Oktober 2021
- Abstimmung mit Städten und betroffenen Dritten
- Regelmäßige PBK-Sitzungen zu verschiedenen Meilensteinen der Planung
- Nächste Sitzung PBK voraussichtlich im Frühjahr vor Festlegung der Vorzugsvariante
- Bürgerinformationsveranstaltung(en)
- weitere Formate denkbar; Anregungen dürfen gerne mitgeteilt werden

TOP 5 Fragen:

Themen	Antworten der Projektleiter
Allgemeines:	
Anmerkungen Hartmut Weinrebe, BUND: <ul style="list-style-type: none">- Die Öffentlichkeit sollte beteiligt werden, nicht nur informiert- Die Präsentationsunterlagen sollen 1 Woche vorab den Teilnehmern zugesandt werden bzw. auf einer Plattform zur Verfügung gestellt werden- Für die einzelnen Themen sind Arbeitsgruppen notwendig- Die Sitzungsabstände sollen verkürzt werden- Die einzelnen Fachthemen wie Umweltschutz, Naturschutz, Wiedervernetzung, Beleuchtung und Verkehrsun-	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der heutigen Sitzung um die erste des Projektbegleitkreises handelt und dies somit der Start der Öffentlichkeitsbeteiligung ist. Im nun folgenden Frageteil haben alle Teilnehmer unter dem Thema „Öffentlichkeitsbeteiligung“ im Rahmen des sogenannten Beteiligungsscopings die Gelegenheit, Formate für die weiterführende Beteiligung vorzuschlagen (siehe unten).</p> <p>Die Bereitstellung von Unterlagen im Vorfeld der Sitzungen wird angestrebt, ist jedoch ohne Erläuterungen im Vorfeld oftmals nicht sinnvoll. Jedoch wird sichergestellt, dass die Präsentation bereits am Tag nach der Sitzung online abrufbar ist.</p>

<p>tersuchungen sollen detaillierter dargestellt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn ÖB der Name, dann sollte es auch Beteiligung sein, d.h. Kriterien für Variantenentscheidung miterarbeiten, Konflikte und Lösungen diskutieren etc. 	
<p>Rolf Berger, Kreisbauernverband</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einen neuen RS zu bauen hat Flächenversiegelung zur Folge. Oft sind landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen - Ausgleichsmaßnahmen fallen als Nutzfläche für Landwirtschaft weg 	
<p>Karin Armbruster, Bürgerverein Grünwinkel: Ist die Präsentation im Anschluss für die Teilnehmer zugänglich?</p>	<p>Ja, die Präsentation wird gemeinsam mit dem Protokoll bzw. einem Frage-/Antwortkatalog auf der Homepage des RPK zur Verfügung gestellt: RS13, Radschnellweg Karlsruhe – Rastatt - Regierungspräsidium Karlsruhe (baden-wuerttemberg.de)</p>
<p>Generelle Frage zu einer RSV</p>	
<p>Anmerkungen Markus Dekorsy, ADFC:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RS bedeutet Komfort, Sicherheit und konfliktfrei und entspricht keiner Rennstrecke - RS 13 muss attraktiver als bestehende Radverbindungen sein - RS 13 soll direkte Verbindung schaffen - Innerorts ist mit vielen Querungen zu rechnen - Durch den Bau eines RS werden Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer reduziert 	

Variante 1 (Machbarkeitsstudie)	
Anmerkungen Moritz Dekorsy, ADFC: <ul style="list-style-type: none"> - Diese Variante stellt aus Sicht eines einzelnen Teilnehmers keine deutliche Verbesserung zum Bestand dar. 	Alle Varianten werden gegeneinander abgewogen. Es erfolgt im Rahmen dieses PBK keine Vorfestlegung einer Variante.
Variante 2 (Außerorts)	
Anmerkungen Oliver Brück, Messe Karlsruhe <ul style="list-style-type: none"> - Diese Variante wird kritisch gesehen, da diese Variante das Messegelände Karlsruhe durch die hohe Frequenz der Radfahrer zerschneide; bei Großveranstaltungen werden Straßen gesperrt, das könnte auch den RS betreffen Angelo Castellano, Landkreis Karlsruhe: <ul style="list-style-type: none"> - Die Radfahrer müssen dort „abgeholt“ werden wo sie wohnen, d.h. der RS muss in der Nähe der Anwohner vorbeigeführt werden. Geht das nicht, müssen die Zubringer zum RS direkt mitgeplant werden - Diese Variante ist weit entfernt von den Orten; in Ortsnähe wäre der RS präserter Moritz Dekorsy, ADFC: <ul style="list-style-type: none"> - Die Magentavariante würde auch das bestehende Gewerbegebiet anschließen - Neue Radquerungen sollen in Fahrtrichtung gebaut werden - Umweltauswirkungen und Konfliktpunkte der Zubringerstrecken berücksichtigen 	

Meike Schlitter, Deutsche Bahn: Platzmangel an der Straßenüberführung K3737: Ist genügend Platz für den RS zwischen Widerlager und der Bahnstrecke vorhanden?	Zwischen dem RP Karlsruhe und der DB wird eine enge Abstimmung erfolgen, die DB richtet den Weg neben der Bahn sowieso her, ggf. ergeben sich hieraus Synergieeffekte.
Sven-Eric Brune, IHK: Warum liegt RS östlich der B36?	Westlich von der B36 ist wenig Platz vorhanden und es müssen mehr Querungen und Anschlüsse gekreuzt werden.
Sven-Eric Brune, IHK: Inwieweit werden die Zubringerstrecken von der Bebauung zum Radweg in der Planung betrachtet?	Die betroffenen Gemeinden /Baulastträger haben signalisiert, dass bereits entsprechend ausgebaute Zubringer vorhanden sind.
Ralph Neining, ADFC: Wird bei der neuen Bahnbrücke bei Rastatt berücksichtigt, dass in Zukunft die Straße in diesem Bereich evtl. auch 3 oder 4 spurig ausgebaut wird?	Ja, die DB berücksichtigt ausreichende Breite, damit die Straße auf 4 Spuren ausgebaut werden kann.
Ralph Neining, ADFC: Kann bei der B462 eine kombinierte Bahn und Radbrücke gebaut werden, sodass nur ein Brückenbauwerk notwendig ist?	Die Planungen des Vierstreifigen Ausbaus der B 462 befinden sich derzeit in der Vorentwurfsphase. In diesem Zusammenhang wird ein neues Brückenbauwerk neben dem bestehenden über die DB erforderlich. Zunächst bleibt abzuwarten welche Variante des Radschnellweges die Vorzugsvariante gibt. Würde eine Querung unter der B 462 erforderlich werden, werden die Planung des Ausbaus der B 462 und der RSV KA-RA aufeinander abgestimmt.
Johannes Schell, Stadt Karlsruhe: Wie weit ist die Baustraße von der Bahnachse entfernt? Sind 6,80 m eingehalten?	Ja, der Abstand ist eingehalten.
Johannes Schell, Stadt Karlsruhe: Ist unter den Brückenbauwerken genügend Platz, damit der Abstand von 6,80 m und der 4,00 m breite RS realisiert werden können?	Allgemein kann das nicht beantwortet werden, das wird im nächsten Schritt geprüft. Denkbar sind in diesen Bereichen auch lokale Engstellen mit 3,50 m.
Ralph Neining, ADFC: Kann die Bahnquerung der magentafarbenen Untervariante gradliniger zur Fahrtrichtung gebaut werden?	Der aktuelle Plan stellt lediglich eine Trassenskizze dar, die Details werden im Zuge der späteren Planung berücksichtigt.
Ralph Neining, ADFC:	Falls diese Variante in Betracht kommen würde, muss dies

Ist es denkbar, dass unter der Bahnbrücke bei Rastatt nur 3 von 4 Fahrstreifen dem MIV zur Verfügung gestellt werden? Auf einem der beiden Fahrstreifen in Richtung Karlsruhe könnte dann der Radverkehr fahren.	separat untersucht werden.
Variante 3 (Innerorts)	
Moritz Dekorsy, ADFC: Ist im Bereich der orangenen Untervariante bei Karlsruhe noch genügend Platz für einen Radweg vorhanden? Nachdem dort neu gebaut wurde?	Ja, das wurde frühzeitig mit der Stadt Karlsruhe abgestimmt, es wurde ein 4 m breiter Streifen freigehalten.
Weitere Varianten	
Hartmut Weinrebe, BUND (Anmerkung): Dass nach derzeitigem Stand keine Variante durch die Orte Bietigheim, Durmersheim und Rheinstetten berücksichtigt wird - beispielsweise die B36 alt (Durmersheim und Bietigheim) drängt sich auf - halten wir aus verkehrlicher Sicht für falsch.	Variantenuntersuchung läuft noch
Verkehrsuntersuchung	
Heiko Jacobs, VCD: Wie hoch ist die Bemessungsgeschwindigkeit eines RS?	Die Bemessungsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer freien Trassierung, mindestens jedoch 20 km/h, damit die Verbindung als RS zählt.
Hartmut Weinrebe, BUND (Anmerkung): ein vertiefender Termin zum Verkehrsmodell (Workshop Verkehr?) wäre wünschenswert	Die Anregung wird mit aufgenommen.
Sonstiges	
Hartmut Weinrebe, BUND: Thema Beleuchtung, naturschutzfachlich abzulehnen. Frage: Kann die Beleuchtung sicher ausgeschlossen werden?	Die Frage kann zum aktuell sehr frühen Planungsstand noch nicht beantwortet werden.

Öffentlichkeitsbeteiligung	
<p>Anita Beha, Nabu BW (Anmerkungen): Im Bereich des Naturschutzes sowie zum Thema Radverkehr sollte es verschiedene Arbeitskreise/Workshops geben</p>	<p>Die Anregung wird mit aufgenommen.</p>
<p>Anita Beha, Nabu BW: Wer erarbeitet die Vorzugsvariante und wie wird der PBK beteiligt?</p>	<p>Die Varianten werden anhand der Ergebnisse der verschiedenen umweltfachlichen und verkehrlichen Kriterien untereinander verglichen und bewertet. Durch die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen und die einzuhaltenden Kriterien, schließen sich manche Varianten automatisch aus. Die Ergebnisse der Untersuchung werden dem Projektbegleitkreis vor der finalen Auswahl der Vorzugsvariante vorgestellt.</p>
<p>Moritz Dekorsy, ADFC: Wann und in welchem Rahmen mit welchen Akteuren können die Arbeitskreise durchgeführt werden?</p>	<p>Das RP Karlsruhe greift die Idee auf und entwickelt ein Konzept, welches Format zur weiteren Beteiligung sinnvoll erscheint. Dieses wird den Beteiligten in einer der nächsten Sitzung vorgestellt.</p>

TOP 6 Ausblick:

Am 26.10.21 erfolgt die Präsentation in einer Informationsveranstaltung für die betroffenen Gemeinden und Städten.

Im Anschluss wird eine Pressemitteilung sowie die Präsentation auf der Homepage des RP Karlsruhe veröffentlicht.

Das weitere Vorgehen wird den Teilnehmenden zum entsprechenden Zeitpunkt bekannt gegeben.

Weitere Informationen und Kontakte:

Sebastian Storz

Projektleiter

0721/926-3387

sebastian.storz@rpk.bwl.de

Carina Langer

Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

0721/926-3384

carina.langer@rpk.bwl.de

Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:

Navigation zur Projektseite:

→ www.rp-karlsruhe.de

→ Über uns

→ Abteilung 4 – Mobilität, Straßen, Verkehr

→ aktuelle Straßenplanungen

→ RS13, Radschnellweg Karlsruhe - Rastatt

Oder direkt [hier](#).

Baustelleninformationssystem Baden-Württemberg:

http://baustellen.strassen.baden-wuerttemberg.de/bis_internet/

Protokoll: Manuel Roos, Regierungspräsidium Karlsruhe

Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.