

<b>Regierungspräsidium Karlsruhe</b>	<b>Protokoll</b>	Druckdatum: .... Dateiname: <b>Seite 1 von 10</b>
--	------------------	---

Angaben zur Besprechung		
Thema der Besprechung		
<b>1. Projektbegleitkreis Radschnellweg RS 10 (L) Karlsruhe - Ettlingen</b>		
Datum	Beginn	Ende
23.06.2021	16.00 Uhr	18.15 Uhr
Ort, Gebäude, Zimmer-Nr.		
Online: WebEx		
Leiter / Leiterin der Besprechung		
Alexander Kapp		
Protokollführer / Protokollführerin		
Judith Pütz, Sarah Kaiser		

## Teilnehmer

### Behörden, Städte, Landratsämter

- Regierungspräsidium Karlsruhe (nachfolgend RPK)
- Landratsamt Karlsruhe
- Stadt Ettlingen
- Stadt Karlsruhe
- Landratsamt Karlsruhe

### Planungsbüros

- TTK – Ingenieurbüro Verkehrsanlagenplanung
- PTV – Ingenieurbüro Verkehrsuntersuchung

### Verbände

- VCD e.V.
- NABU
- ADAC
- ADFC Karlsruhe
- Bezirksverband der Gartenfreunde Karlsruhe e.V.
- BUND
- Regionalverband Mittlerer Oberrhein

### Bürgervereine

- Bürger-Gesellschaft der Südstadt
- Bürgergemeinschaft Rüppurr e.V.
- Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock e.V.
- Bürgerverein Karlsruhe Beiertheim e.V.
- Bürgerverein Bulach e.V.

### Sonstige

- KIT
- Landwirte
- IHK Karlsruhe

# **1. Projektbegleitkreis Radschnellverbindung (RSV) zwischen Karlsruhe und Ettlingen**

## **Top 1 – Begrüßung / Hintergrundinformationen**

- Begrüßungsworte von Herrn Speer (Leiter Referat 44 Straßenplanung, RPK) -
- Einführung durch Herrn Kapp (Öffentlichkeitsbeteiligung, RPK, Moderator der Veranstaltung) -

Die bei dem Termin gezeigte Präsentation findet sich auf der Projekthomepage des Regierungspräsidiums.

[https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Karlsruhe/Abteilung\\_4/Referat\\_44/DocumentLibraries/Radschnellverbindung\\_KA\\_Ettlingen/210621\\_pbk\\_praesentation.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Karlsruhe/Abteilung_4/Referat_44/DocumentLibraries/Radschnellverbindung_KA_Ettlingen/210621_pbk_praesentation.pdf)

Ziel des Projektbegleitkreises (PBK) ist es, den Beteiligten und Betroffenen den Planungsstand und das weitere Vorgehen des Projekts zu kommunizieren und das weitere Vorgehen abzustimmen; Die Teilnehmenden des PBK sind dazu aufgefordert als Multiplikatoren zu agieren und ihr Wissen zum Projektstand den entsprechenden Vereinen, Gemeinschaften, Verbänden usw. weiter zu geben.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Tiefbauamt, das Umweltamt und die Untere Wasserbehörde nicht in der heutigen Sitzung dabei seien und im Zuge künftiger Sitzungen möglicherweise beteiligt sein sollten. Die Stadt Karlsruhe leitet dies weiter.

Es wird auf das so genannte "Beteiligungsscoping" hingewiesen (gemäß Kapitel 5 des Planungsleitfadens), durch das die Beteiligung aller relevanter Akteure gewährleistet werden soll.

Via slido sind alle Teilnehmenden dazu eingeladen ihren aktuellen Stadtteil, ihr hauptsächliches Pendelmittel und ihre Hoffnungen für das Projekt mit den anderen Teilnehmenden zu teilen.

- Vorstellung des aktuellen Planungsstands durch Frau Schumann (Projektleiterin, Referat 44 RPK) -

Für das Projekt „RS 10 (L) Radschnellweg Karlsruhe Ettlingen“ gibt es aktuell vier verschiedene Lösungsmöglichkeiten (vgl. Präsentation). Eine Variantenentscheidung wird bis Ende des Jahres 2021 erwartet.

Darüber hinaus erläutert Frau Schumann die Funktion und die Rolle des PBK (siehe Folie 3) sowie die Anforderungen an einen Radschnellweg und den Regelquerschnitt (siehe Folie 4).

Anschließend stellt sie den aktuellen Planungsstand vor (siehe Folien 5 und 6). Die Machbarkeitsstudie durch den Regionalverband Mittlerer Oberrhein ist bereits erfolgt und bildet die Grundlage bzw. Orientierung für die weitere Planung. Es sind jedoch noch alle Möglichkeiten der Lösungsfindung offen. Startschuss für das Projekt „RS 10 (L)“ war im Jahr 2020 durch eine Vereinbarung zwischen der Stadt Karlsruhe, der Stadt Ettlingen und dem Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK). Im Herbst 2020 wurde das Planungsbüro mit der Verkehrsplanung und Verkehrsuntersuchung beauftragt. Der aktuelle Planungsstand befindet sich auf der Stufe der Vorplanung, d.h. die Abstimmung mit allen Vorhabenträgern ist noch offen.

Neben der technischen sind auch umweltfachliche Planungen erforderlich. Hierbei liegt die Zuständigkeit bei Frau Steinbach, Fachbereich Landschaftsplanung vom Regierungspräsidium Karlsruhe. Des Weiteren erfolgt eine Öffentlichkeitsbeteiligung, die von Herrn Kapp und Frau Langer durchgeführt und geleitet wird, beide ebenfalls vom Regierungspräsidium Karlsruhe.

#### **- Erläuterung des aktuellen Stands der Verkehrsanlagen durch Frau Krannich (Projektleiterin TTK- Ingenieurbüro Verkehrsanlagenplanung) -**

Grundlage für die Planungen bildet die Machbarkeitsstudie. Variante 1 ist in Orange, Variante 2 ist in Rot (mit verschiedenen, gestrichelten Untervarianten), Variante 3 ist in Pink und Variante 4 ist in grün dargestellt.

Allen Varianten gemeinsam ist der Start an der Weiherfeldbrücke, sowie der Endpunkt in Ettlingen West. Frau Krannich erläutert die einzelnen Varianten im Detail (siehe Folien 9 – 13).

#### **- Erläuterung des aktuellen Stands der Landschaftsplanung durch Frau Steinbach (RPK) -**

Der Vorhabenträger hat auf eine UVP-Vorprüfung verzichtet und mit dem Ziel der größtmöglichen Rechtssicherheit bei der Genehmigungsbehörde eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) beantragt. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) legt fest, dass im Zuge einer UVP ein sog. UVP-Bericht zu erstellen ist. Für den UVP-Bericht muss ein Untersuchungsrahmen festgelegt werden. Hierfür wird ein Scoping-Verfahren durchgeführt. Dafür wurde vom Vorhabenträger ein Scoping-Papier erstellt. Im Verfahren geben die TÖBs (Träger öffentlicher Belange), Naturschutzverbände und andere Vereinigungen Stellungnahmen zum Untersuchungsrahmen für den UVP-Bericht ab (siehe Folie 15). Aufgrund

der aktuellen Pandemielage wird das Scoping-Verfahren schriftlich durchgeführt und auf einen Präsenztermin verzichtet. Das Scoping-Papier ist auf der RP-Website einsehbar: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt1/ref17/seiten/scopingverfahren/>

Für das Vorhaben wird eine Umweltverträglichkeitsstudie(UVS) erstellt. Dabei werden die einzelnen Varianten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen miteinander verglichen. So soll eine Vorzugsvariante aus Umweltsicht festgelegt werden. Im weiteren Planungsverlauf werden weitere naturschutzfachliche Beiträge wie z.B. ein LBP (Landschaftspflegerischer Begleitplan, für die Genehmigungsunterlagen erstellt (siehe Folien 16 und 17).

In den verschiedenen Varianten sind keine FFH-Mähwiesen betroffen, jedoch kleinräumig gesetzlich geschützte Biotope sowie stellenweise ein Überschwemmungsgebiet und Überflutungsflächen (siehe Folien 18 – 20).

### **- Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von Herrn Manuel Hitscherich (Projektleiter PTV) -**

Herr Hitscherich erläutert die Methodik der Verkehrsuntersuchung und stellt die Ergebnisse der Zählung und Befragungen im Oktober 2020 vor (siehe Folien 22 – 26).

Abgeschlossen wird die Vorstellung durch einen Ausblick über die weitere Vorgehensweise hinsichtlich der planerischen Aspekte aber auch der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Folie 27).

Die Ansprechpersonen beim Regierungspräsidium und den beiden Städten finden sich auf den Folien 28 und 29.

## **Top 2 – Fragen und Antworten**

*Bei Kreuzungen einer Radschnellverbindung mit den Schulwegen herrscht große Besorgnis. Hierfür sollte eine Beteiligung über die Bürgervereine hinaus stattfinden. Wie wollen Sie die Bürgerbeteiligung aufziehen?*

Antwort der Herren Speer und Kapp (RPK): Es wird in Zukunft weitere Projektbegleitkreise geben, in denen beispielsweise die Ergebnisse der UVS vorgestellt werden. Im Benehmen mit den Bürgern wird eine Entscheidung gefällt, wobei die finale Entscheidung in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr geschieht. Die Festlegung der Vorzugstrasse wird voraussichtlich Anfang nächsten Jahres erfolgen.

Außerdem gibt es eine Projektwebsite zum Radschnellweg auf der man sich informieren kann.

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref44/radschnellverbindung-karlsruhe-ettlingen/>

Antwort von Frau Schumann (RPK): Schulwege sind mit aufgenommen und werden in die Variantenentscheidung einfließen. Querungshilfen z.B. Zebrasteifen sind natürlich eingeplant, sodass die Sicherheit flächendeckend gewährleistet ist. Gerne können die Verbände Hinweise zu Schulwegen und Karten an das RP Karlsruhe schicken.

Antwort von Stadt Karlsruhe: Die Stadt Karlsruhe wird keine Bürgerinfoveranstaltungen machen; die Zuständigkeit liegt hier beim Regierungspräsidium, daher leitet die Stadt Karlsruhe alle Anfragen an das Regierungspräsidium weiter. Ziel ist es auch keine (unnötige) Verwirrung zu stiften. In der Vereinbarung zwischen der Stadt Karlsruhe, der Stadt Ettlingen und dem RP Karlsruhe liegt die Federführung bis Leistungsphase 2 außerdem beim Regierungspräsidium Karlsruhe, danach in der Umsetzung bei den Städten.

*Es wird angemerkt, dass das Sonnenwegle von Erholungssuchenden hochfrequentiert wird und durch den Radweg das Landschaftsbild zerstört werden könnte.*

*Es wird angemerkt, dass eine Führung über die Lange Straße bzw. die Rastatter Straße ungünstig ist, da diese Straßen notwendig für den Lieferverkehr zu allen Geschäften in Alt-Rüppurr sind.*

*Außerdem wird angemerkt, dass die anderen Trassen durch Landschaftsschutzgebiet und durch Überschwemmungsgebiet (durch Rechtsverordnung geschützt) führen und dies nicht mit dem Hochwasserschutz vereinbar ist.*

*Über den Brunnenstückweg sei Verkehr jedweder Art mit dem Aussiedlerhof und den Sportplätzen verbunden und würde mit der Einrichtung einer RSV „abgeklemmt“. Der Bürgerverband ist mit allen Trassenführungen nicht einverstanden.*

*Der Vorschlag des Bürgerverbandes sei deshalb ein Umbau der Herrenalber Straße, da dieser wesentlich kostengünstiger sei.*

Antwort von Herrn Speer (RPK): Gut, dass diese Dinge gesagt wurden, sie werden in die Planungsphase aufgenommen. Die Planungen sind noch nicht so weit und werden im weiteren Planungsverfahren abgewogen.

Bei der Herrenalber Straße entstehen höhere Verlustzeiten aufgrund der Knotenpunkte, welche zu groß für eine RSV sind.

*Es wird kritisiert, dass das Projekt mehrheitlich ein Projekt des Regierungspräsidiums sei und nicht mehr ein Projekt der Städte Karlsruhe und Ettlingen.*

*Es wird außerdem angefragt, wie viel Klimaschutz durch die Versiegelung von Grünflächen gewonnen sei anstatt mit dem Abklemmen von Fahrspuren des Kraftfahrzeugverkehrs. Der Vorschlag wäre eine Veränderung der Herrenalber Straße, was keine Enteignung erforderlich machen würde.*

Antwort von Herr Speer (RPK): Zunächst einmal sind außer dem Regierungspräsidium auch Leute der Stadt, des Landratsamtes, des BUND etc. anwesend. Das Ministerium für Verkehr

legte fest, dass ab 2.000 Radfahrenden (Potential) pro Tag außerorts das Regierungspräsidium Baulastträger ist, da die Einordnung die einer Landesstraße ist. Innerhalb der Ortslage werden dann Übernahmepunkte festgelegt, ab denen die jeweilige Stadt Baulastträger ist.

Antwort von Herrn Hitscherich (PTV): Ziel ist eine Bündelung der Radfahrenden auf der Radschnellverbindung, sodass in Zukunft deutlich höhere Verkehrsmengen erwartet werden. Aufgrund der Machbarkeitsstudie muss man mit hohen Potentialen rechnen (für Ettlingen deutlich mehr als 2.000 Radfahrende). Der aktuelle Radweg am Reiherbach entlang ist sehr verwinkelt, was zu Konflikten mit Fußgängern und ein- und ausparkenden Autos führt.

Antwort von Frau Schumann (RPK): Die 2.000 Radfahrenden pro Tag beziehen sich auf das Potential der Verbindung, nicht auf die aktuellen Zahlen.

*Ein RSW auf Wohnstraßen wird kritisch gesehen, da diese eher als Aufenthaltsflächen für Kinder dienen sollten.*

*Es wird außerdem gefragt, wie der Anschluss des RSW im Bereich der Weiherfeldbrücke/Stephanienbad an die Ziele im Stadtbereich von Karlsruhe erfolgen soll.*

Antwort von Frau Schumann (RPK): Es gibt verschiedene Anschlussvarianten im Bereich der Weiherfeldbrücke, da dort die Übergabe an die Stadt Karlsruhe erfolgt und dies muss erst abgestimmt werden. Der Anschluss ist nicht explizit Teil der Radschnellverbindung, dies gilt auch für die weitere Führung in Ettlingen West.

Antwort von Frau Krannich (TTK): Die genaue Ausbildung der Anschlusspunkte in Ettlingen und an der Weiherfeldbrücke erfolgt in enger Abstimmung mit den beiden Städten und ist bislang noch nicht festgelegt.

Antwort von Herrn Schell (Stadt Karlsruhe): Die Planungen der Stadt Karlsruhe sind noch nicht abgeschlossen. Fest steht jedoch, dass die Flächenaufteilung auf der Weiherfeldbrücke anders gedacht werden muss. Daher ist es gut, dass es mehrere Varianten zum Anschluss der Weiherfeldbrücke gibt.

*Ein Teilnehmer merkt an, dass die Varianten, welche auf Verkehrsstraßen geführt werden, abgelehnt werden. Außerdem werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der aktuellen Potentialanalysen angezweifelt.*

*Es sollten Start- und Zielpunkte in Ettlingen und Karlsruhe erfragt werden und daraus ein Netz bzw. eine Trasse gebildet werden.*

*Die Beschränkung auf eine Trasse sei zu klein gedacht und sollte sich auf die Zukunft ausrichten. Seiner Meinung nach ist der Pendelverkehr viel kleiner und der Freizeitverkehrsanteil deutlich größer.*

*Wären die Herrenalber Straße und die Ettlinger Allee als Fahrradstraßen ausgebaut, würden sich seiner Meinung nach die Potentiale dorthin verlegen.*

*Es wird außerdem angemerkt, dass eine Versiegelung von so großen Flächen nicht im Einklang mit der Verkehrswende sei.*

Antwort von Herrn Speer (RPK): Potentialanalysen sind wissenschaftlich fundiert. Gleichzeitig nimmt das Regierungspräsidium gerne Hinweise aus der Bevölkerung an.

Antwort von Herrn Hitscherich (PTV): Der Anfangs- und der Endpunkt sind Ettlingen West und die Weiherfeldbrücke; sie wurden vorgegeben und untersucht. Außerdem wurde die Herrenalber Straße im Modell untersucht und es wurde festgestellt, dass sie zu „widerständig“ ist, so dass diese Möglichkeit nicht gewinnt. Wäre sie ohne Widerstände (Knotenpunkte, hohe Zahl Verkehrsteilnehmer) und so attraktiv als möglich, würde sie dennoch nicht gewinnen. Anfangs- und Endpunkte der Herrenalber Straße sind sehr widerstandstark und konfliktbeladen, daher ist hier kein so ein hohes Potential vorhanden.

Antwort von Stadt Karlsruhe: Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie mit den höchsten Potentialen ist der Korridor östlich der Bahngleise und westlich von Ettlingen. Untersucht wurde auch die Trasse östlich der Bahngleise, welche jedoch nicht weiter betrachtet wurde, da dort zu geringe Potentiale vorhanden sind.

Antwort von Stadt Ettlingen: Wo möchte man denn als Pendler hin? Der größte Arbeitgeber in Ettlingen ist das Industrie- und Gewerbegebiet in Ettlingen, welches aktuell für Radfahrende besonders schlecht erschlossen ist. Ziel einer Radschnellverbindung ist es ja, Autofahrende auf das Fahrrad zu bringen, daher wäre eine Verbindung zum Industrie- und Gewerbegebiet für Radfahrende optimal. Eine Erschließung des Gebiets ist strategisch optimal. Außerdem beschäftigt man sich mit einer Verbindung darüber hinaus nach Rastatt (Landesachsen).

Der Ausbau des Bahnhofs Ettlingen West wird zusätzlich als Verkehrsknoten angestrebt (in Richtung Schwarzwald - Verkehrspaket R7b), der zukünftig eine höhere Bedeutung haben wird. Seiner Meinung nach wird 10 Jahre in die Zukunft gedacht.

*Ein Teilnehmer möchte an dieser Stelle bezüglich der Radschnellverbindung Optimismus verbreiten und darstellen, dass den Radfahrenden nichts Besseres passieren kann als eine RSV als Verbindung zwischen Karlsruhe und Ettlingen. Darüber hinaus kann es seiner Meinung nach auch für Schulkinder kaum eine sicherere Führungsform geben. Es wird daran erinnert, dass auf einer Radschnellverbindung normalerweise Geschwindigkeiten von circa 20-25 km/h gefahren werden und im Schnitt zwei Radfahrer pro Minute fahren. Eine Trasse außerhalb des Straßenraums wird begrüßt.*

*Geradlinig, direkt, kreuzungsfrei – etwas Besseres gibt es nicht!*

*Es wird angefragt, ob die Planungsvereinbarung vom 30.7.2020 zwischen den Städten und dem RP öffentlich eingesehen werden kann.*

Antwort von Frau Schumann: Die Planungsvereinbarung wird im Nachgang zur Sitzung verschickt (dies erfolgte am 14.Juli 2021).

*Es wird angemerkt, dass eine Radverkehrsplanung immer eine Angebotsplanung ist. Die kleinen blauen Punkte in der Südweststadt bzw. der Innenstadt Karlsruhe über die Weiherfeldbrücke hinaus (vgl. Präsentation) sind deshalb so klein, da kein attraktives Angebot besteht. Die Menschen aus Ettlingen würden erst mit dem Fahrrad fahren, wenn eine attraktive Verbindung besteht und die kleinen blauen Punkte hätten ein extrem großes Potential zu großen Punkten zu werden.*

*Laut Meinung des Teilnehmers sollten die Neckarstraße und im Anschluss daran die Bahnlinie entlang nach Ettlingen hinein nochmal betrachtet werden.*

*Ein Teilnehmer äußert sich im Chat, dass sich seiner Meinung nach auf der Neckarstraße die Konflikte mit Kfz NIE auflösen lassen werden.*

*Ein weiterer Teilnehmer spricht sich für eine vertiefte Prüfung einer Führung über die Neckarstraße (und in unserem Fall her vom Scheibenhardter Weg) aus.*

*Ein Teilnehmer äußert, dass die Weiherfeldbrücke aus (Erschließungs-) Sicht des KIT nicht so attraktiv sei, wie die Wasserwerkbrücke. Für Rüppurr wäre eine siedlungsnähere Trasse mit vielen Verknüpfungspunkten zum übrigen Verkehrsnetz attraktiver als wenn sie durch den Oberwald ginge, weil damit mehr Verknüpfungen – auch für KIT-Beschäftigte, z.B. in Richtung der Wasserwerkbrücke - möglich wären.*

*Eine Teilnehmerin erläutert einen ähnlichen Punkt: Ihre Idee sind Ein- und Ausstiegspunkte entlang der RSV, sodass Schüler auf dem RSV nach Rüppurr, Beiertheim und Bulach kommen.*

Antwort: Kreuzungsfreiheit heißt nur keine bzw. kaum Kreuzungen mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Sichere Zu- oder Abfahrten von anderen Radwegen auf eine RSV kann es seiner Meinung nach nicht genug geben. Alle Zu- oder Abfahrten von Radwegen auf den RSW sind sicher.

*Es wird angefragt, ob denn die Kapazitäten vorhanden wären, die Masse der Radfahrenden in Karlsruhe abzufertigen? Wo fährt die Masse der Radfahrenden in Karlsruhe überhaupt hin?*

Antwort von Stadt Karlsruhe: Beim Durchstich unter dem Schwarzwaldkreuz ist eine „Südtangente“ für Radfahrende in Karlsruhe in Planung.

Die Stadt geht davon aus, dass sämtliche Achsen in Karlsruhe alle anfallenden Radfahrenden aufnehmen können.



*Es wird angefragt, wie denn die Planung der Radwege nach der Weiherfeldbrücke weitergeht?*

Antwort von Stadt Karlsruhe: Die Planungen sind noch nicht so weit vorangeschritten, um diese Frage zum jetzigen Zeitpunkt zu beantworten.

Ergänzend im Nachgang des Protokollversands:

*Wie ist das Verhältnis von Start- und Zielpunkt zu dem Beteiligungs- und Planungsprozess. Auf welcher Grundlage wurden die Start- und Endpunkte festgelegt? Können sich im Rahmen der Planungen und Untersuchungen hier noch Änderungen ergeben?*

Antwort von Stadt Karlsruhe: Zunächst wurden in der Machbarkeitsstudie drei Korridore untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass der Korridor westlich von Rüppurr die höchste Akzeptanz im Radverkehr erfahren würde. Daraus haben sich dann die Start- und Endpunkte ergeben; sie mussten in Karlsruhe an das dortige Netz über die Weiherfeldbrücke anschließen. Und in Ettlingen an den zukünftigen Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkt "Ettlingen-West".

*Gibt es Überlegungen zur Verkehrslenkung, Besucherlenkung was die Freizeitnutzung etc. betrifft? Verdrängungs- und Verlagerungseffekte die durch die Radschnellverbindung ausgelöst werden?*

Antwort von Stadt Karlsruhe: Bisher gibt es noch keine konkrete Planung für die Freizeitnutzung. Diese wäre auch abhängig von der gewählten Führung der RSV. Ggf. kann durch Entsigelung bestehender Wege der Radverkehr auf die zukünftige RSV gelenkt werden.

*Sind gezielte Arbeitsgruppen zu Spezialthemen im Beteiligungsprozess geplant, beispielsweise zu naturschutzfachlichen Themen?*

Frau Langer, Öffentlichkeitsbeteiligung RPK: Wir befinden uns ja erst am Anfang des Beteiligungsprozesses. Der Projektbegleitkreis ist eine erste fachliche Zusammenfindung, um die TöB und Bürgervereine auf einen aktuellen Planungsstand zu bringen. Im Herbst soll eine Beradlung stattfinden, an der sich jede/r Interessierte beteiligen kann. Aus der Beradlung werden sich Themen ergeben aus denen die Mitarbeiter der Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechende weitergehende Beteiligungsformate erschließen, so wie es bisher in anderen Beteiligungsprozessen auch gehandhabt wurde.

Vorschlag BUND für eine weitere Trasse: Radweg im Bereich der L 605, eine Spur der L 605 von Ettlingen West nach KA als Fläche für den Radverkehr zur Verfügung stellen (dort auch heute schon Pendlerverkehr und begleitender Radweg, es ließe sich optische und akustische Abtrennung realisieren (Gehölze..), für PKW/LKW dann 2+1-Spurführung mit Telematik beispielsweise

## TOP 3 Abschluss

Herr Alexander Kapp erklärt, dass in den nächsten Tagen eine Pressemitteilung über den heutigen Termin herausgeht (vgl. Projektseite).

Die Inhalte des heutigen Termins sind alle transparent und allgemein zugänglich. Ein Protokoll wird an alle Teilnehmer herausgegeben.

Falls noch Betroffene, TÖBs, Beteiligte oder interessierte Personen bekannt sind, die am Projektbegleitkreis teilnehmen sollten, können diese gerne dem Regierungspräsidium mitgeteilt werden.

Herr Speer weist zum Abschluss darauf hin, dass die Machbarkeitsstudie auf der Homepage des Regierungspräsidiums veröffentlicht wird. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat diese bereits publiziert und sie wird verlinkt.

<https://www.region-karlsruhe.de/projekte/regionale-projekte/radschnellverbindungen/>

Darüber hinaus bedankt er sich bei allen Teilnehmenden für ihr Interesse und ihre Beiträge.

Herr Stöhr merkt nochmals an, dass im Zuge des Scoping-Verfahrens noch bis zum 01.07.2021 Anmerkungen eingehen können, Hier der Link:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt1/ref17/seiten/scopingverfahren/>

gez. Kaiser und Pütz