



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Projektbegleitkreis zum Projekt „Radschnellweg Karlsruhe – Ettlingen“

Protokoll zur 2. Sitzung am 17.03.2022 Ort: digital via Webex

Teilnehmende

Veranstalter Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Christina Finkbeiner, stv. Leiterin Referat 44
Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung
Judith Pütz, Straßenbaureferendarin Baureferat Mitte
Stephanie Schumann, Projektleiterin Planung Referat 44
Gertraud Steinbach, Projektleiterin Landschaftsplanung Referat 44
Beate Stilz, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

Projektpartner

Stadt Karlsruhe

- Kerstin Bellm, Bodenschutz
- Janick Friese, Stadtplanungsamt
- Manuel Giesinger, Tiefbauamt
- Christian Hauptmann, Ordnungsamt

- Beate Huhn, Umwelt- und Arbeitsschutz
- Matthias Maier, Liegenschaftsamt
- Hans-Volker Müller, Gartenbauamt
- Johannes Niederstraßer, Umwelt und Arbeitsschutz
- Johannes Schell, Stadtplanungsamt
- Bernd Struck, Forstamt

Stadt Ettlingen

- Wassili Meyer-Buck, Planungsamt
- Clemens Weber, Planungsamt

Afry

- Hannah Maupeu, Umwelt- und Landschaftsplanung, Büro für Artenschutz und Umweltplanung
- Dr. Moritz Fußer

PTV Transport Consult GmbH

- Manuel Hitscherich, Projektleitung
- Verena Zeidler

TTK

- Ewa Kabsch

Vereine und Verbände

ADAC

- Dennis Plischke

ADFC

- Michael Reichert, ADFC Karlsruhe
- Roland Schulze, ADFC Karlsruhe
- Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe

Bahn-Landwirtschaft (Kleingärten)

- Wolfgang Frank

BUND

- Hartmut Weinrebe, BUND – Mittlerer Oberrhein

Kreisbauernverband

- M. Becker

NABU

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

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

- Dr. Tamer Soylu

Verkehrsclub Deutschland

- Angelika Jäkel, VCD Karlsruhe

Bürgervereine

Bürgerverein Bulach

- Dr. Andreas Bieberstein

Bürgerverein Beiertheim

- Marco Wegener

Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock

- Joachim Hornuff

Bürgergemeinschaft Rüppurr e.V.

- Jens Görisch
- Herbert Müller
- Friedrich Lemmen

Weitere

IHK

- Sven-Eric Brune

Landratsamt Karlsruhe

- Lena Christ
- Angelo Castellano

TOP 1: Begrüßung

Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden des 2. Projektbegleitkreises (PBK) zum „Radschnellweg RS 10 (L), Karlsruhe – Ettlingen“ und stellt die Agenda des heutigen Treffens vor. Die Präsentation wurde den Teilnehmenden im Vorfeld zur Verfügung gestellt und ist auf der Projektwebseite als Download abrufbar.

Frau Finkbeiner, stellvertretende Leiterin des Referats Straßenplanung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden. Sie verweist auf den ersten PBK, in dem bereits vier Varianten vorgestellt wurden. Seitdem wurden weitere (Unter-) Varianten ausgearbeitet, wobei Start- und Endpunkte unverändert geblieben sind. Die Start- und Endpunkte sind durch die Machbarkeitsstudie festgelegt und liegen an der Weiherfeldbrücke in Karlsruhe sowie am Bahnhof Ettlingen West in Ettlingen.

TOP 2: Fachliche Vorstellung der untersuchten Varianten

Frau Maupeu, Afry, und Herr Hitscherich, PTV Transport Consult, informieren über die im Rahmen der Vorplanung untersuchten Varianten.

Frau Maupeu gibt einen Überblick über die Landschaftsplanung. Aus dem Scopingverfahren sind verschiedene Varianten hervorgegangen, die im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie untersucht werden. Frau Maupeu stellt die im Untersuchungsgebiet auftretenden Biotoptypen vor. Im Rahmen der faunistischen Potenzialabschätzung wurden Quartiere von Fledermäusen nachgewiesen. In den betroffenen Waldbereichen sind Holz-Käfer-Vorkommen möglich. Es ist darüber hinaus mit einem Vorkommen von Reptilien, Amphibien und Schmetterlingsarten zu rechnen. Das strukturreiche Untersuchungsgebiet lässt ein hohes Vorkommen von verschiedenen Vogelarten vermuten. Neben zahlreichen Schutzgebieten hebt Frau Maupeu zudem, dass ebenfalls im Untersuchungsgebiet liegende Überschwemmungsgebiet hervor.

Herr Hitscherich stellt die technischen und planerischen Herausforderungen der untersuchten sechs Hauptvarianten und 15 Untervarianten dar. Die Potenzialanalyse der Verkehrsuntersuchung ist abgeschlossen.

In der Variantenvorprüfung sind verschiedene Varianten bereits ausgeschieden, da sie entscheidende Aspekte für eine grundsätzliche Zielerfüllung und Machbarkeit nicht erfüllen.

Dazu gehören:

- Untervariante 2b Links der Alb – Hauschildpfad – Felder (im Bereich des Hauschildpfades sehr eingriffsintensiv, entweder Rodung einer landschaftsbildprägenden Baumreihe oder erhebliche Eingriffe in das Kleingartengebiet inkl. Gartenlauben)
- Untervariante 2c Grünzug Links der Alb – Felder (zusätzliche Flächenversiegelung im Landschaftsschutzgebiet „Südliche Hardt“ und im Bereich geschützter Biotope, Flächen für die lokale und regionale Naherholung mit besonderer Bedeutung, Eingriffe durch Führung als Fahrradstraße in direkter Nähe nach RSV-Standard vermeidbar)
- Variante 5 Herrenalber Straße (nicht genügend Radfahrpotenzial, erreicht auf weiten Teilen nicht den RSV-Standard, hohe Verlustzeiten (+22 min))
- Variante 6 L605 / Weiherwald (nur 54% der Strecke mit vollem RSW-Standard; für vollen Standard müssten alle Parkplätze entlang der Litzenhardtstraße entfallen; nicht ausreichend Radfahrpotenzial, viele Bahnübergänge)

Nachfolgend werden die Varianten, die der Vorprüfung standhalten konnten, mit ihren technisch planerischen Herausforderungen sowie verschiedenen Aspekten der Landschaftsplanung dargestellt:

Variante 1 Rechts der Alb – Lange Straße

- Abschnitte mit Zweirichtungsradwegen werden im Sinne einer Eingriffsminimierung von 4 auf 3 m reduziert, ohne dabei den Gesamtanteil des vollen RSV-Standards auf unter die erforderlichen 80 % der Strecke zu unterschreiten
- Großteil der Strecke als Fahrradstraße (bevorrechtigte Führung der Radfahrer im Mischverkehr)
- Neues Brückenbauwerk zur Querung der Alb erforderlich
- Punktueller Entfall von Stellplätzen
- Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen
- Engstelle Bulacher Straße (betrifft alle Varianten)
- Eingriff in FFH-Gebiet, führt durch Wasserschutzgebiet

Variante 2 Links der Alb – Reiherbach – Felder

- Bevorrechtigter Busverkehr an Kreuzung Links der Alb / Nürnberger Str.
- Reduzierter RSV-Standard auf 240 m Länge in Höhe der A5
- Führung am Gewässer birgt landschaftsplanerische Konflikte
- Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Führung entlang des Reiherbachs
- Hauptvariante und ihre Untervarianten führen durch Überschwemmungsgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Feuchtgebiet „Salmenwiesen“, entlang einer FFH-Mähwiese sowie den Wehragraben

Variante 2a Links der Alb – Scheibenhardter Weg – Felder

- Anstelle einer Führung entlang des Reiherbachs (Variante 2), verläuft Variante 2a weiter als Fahrradstraße über die Wehrastraße bis zum Scheibenhardter Weg
- Inanspruchnahme von Grünstreifen in der Wehrastraße
- Der Konflikt mit dem Kfz-Verkehr im Scheibenhardter Weg und die Führung als Fahrradstraße kann nur durch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Scheibenhardter Weg aufgelöst werden), Daher wird die Chance für eine Fahrradstraße für die weitere Planung und deren Durchsetzbarkeit von der Stadt Karlsruhe als negativ beurteilt und wird daher nicht weiterverfolgt. Als gewählte Möglichkeit besteht die Führung im Scheibenhardter Weg als paralleler Zweirichtungsradweg. Hierfür wird die Fahrbahn für Kfz auf 5m begrenzt und die RSV parallel geführt.
- Eingriffe in Landschaftsschutzgebiet landwirtschaftliche Nutzflächen und Überschwemmungsgebiet

Variante 2a Links der Alb – Scheibenhardter Weg – Felder

- Entfällt siehe oben

Variante 3 Gottlob-Schreber-Weg – Bahndamm

- Eingriff in Kleingärten im Bereich Gottlob-Schreber-Weg
- Bevorrechtigte Führung bei Querung Scheibenhardter Weg zum Gottlob-Schreber-Weg ist nicht möglich
- Konflikte sind im Bereich der Kleingärten durch Überlagerung mit Parken und Gastronomie zu erwarten, ggf. Gestaltung Fußgängerüberweg
- Geringe randliche Eingriffe in den Waldbereich in Höhe Försterpfad möglich
- Dammführung ab Hauschildpfad mit Ausbau in Richtung Bahngleise
- auf Höhe Brunnenstückweg wurden die Planungen der DB AG zur Beseitigung des Bahnübergangs mit einem Brückenbauwerk berücksichtigt
- Liegt im Überschwemmungs-, FFH (randlich)- und Landschaftsschutzgebiet

Variante 3a Gottlob-Schreber-Weg – Bahndamm

- Variation des nördlichen Zulaufs mit Führung über die Neckarstraße zum Gottlob-Schreber-Weg mit bevorrechtigter Radschnellverbindung
- Fahrradstraße
- Nach aktueller Planung geringer Eingriff in ruhenden Verkehr

Variante 3b Gottlob-Schreber-Weg – Bahndamm

- Kombination aus Variante 3 und 4
- westliche Umfahrung des Försterpfads
- randlicher Eingriff in FFH-Gebiet mit geringer Waldinanspruchnahme

- trotz reduziertem Standard Inanspruchnahme von Kleingartengrundstücken

Variante 4 Donaustraße – Bahndamm

- Führung über Belchenplatz
- Geringes Radpotenzial bei Führung über Donaustraße statt Neckarstraße (Variante 4a)
- Eingriffe in Kleingärten entlang der Bahngleise
- Abstimmung mit DB AG erforderlich, da Bahngelände beansprucht wird
- Dammführung
- Verlauf entlang eines FFH-Gebiets, Landschaftsschutzgebiets, Überschwemmungsgebiets, Feuchtgebiets und des Wehragrabens

Variante 4a Neckarstraße – Bahndamm

- Führung über Neckar- statt Donaustraße bis zum Belchenplatz mit breiterer Wegeführung im Vergleich zur Hauptvariante 4

TOP 3 Bewertungsmatrix für Vorzugstrasse:

Frau Schumann, Projektleiterin Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt das dreistufige Bewertungsschema zur Bestimmung der Vorzugstrasse vor.

In der ersten Stufe werden alle möglichen Lösungsmöglichkeiten identifiziert. Diese werden auf technisch planerische und umweltfachliche Umsetzbarkeit geprüft. Ebenso, ob die Voraussetzungen für eine RSV gegeben sind. Hierzu gehört das Mindestpotential von 2.000 Radfahrern auf dem überwiegenden Teil der Strecke als auch das Erreichen von 80% vollem Qualitätsstandard auf der gesamten Strecke. Ist dies nicht erfüllt, entfällt diese Lösungsmöglichkeit.

Vier Hauptvarianten und ihre Untervarianten werden in Stufe 2 mitgenommen. Hier sind zunächst alle grundlegenden Kriterien erfüllt. Es wird eine Bewertungsmatrix aufgestellt und anhand von Kriterien werden die möglichen Varianten bewertet. Dafür wird auch der Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie abgewartet. Frau Schumann stellt die Kriterien vor, die in die Bewertung der Varianten einfließen werden. Sie wurden bereits erfolgreich im Projekt RS 2 Heidelberg – Mannheim angewendet. Auch im Projekt RS 13 Karlsruhe – Rastatt ist ihr Einsatz vorgesehen. So ist eine einheitliche Bewertung der RSV möglich. Die zwei bis drei besten Varianten werden nun im 3. Schritt erneut gegenübergestellt und bewertet. Im Anschluss erfolgt die Ermittlung der Vorzugstrasse.

Folgende Bewertungskriterien wurden vorgestellt:

Verkehr

- Erschließungswirkung inkl. Potential
- Reisezeit
- Voller Ausbau RSW-Standard

- Unabhängige Führung vom Kfz Verkehr
- soziale Kontrolle
- Eingriff ruhender Verkehr (Parker)
- Grunderwerb (z.B. Landwirtschaft, Kleingärten, Wald)
- Kostenschätzung

Umwelt

- Schutzgut Mensch
- Tiere, Pflanzen
- Boden, Fläche
- Wasser
- Klima, Luft
- Landschaft
- Kulturelles Erbe
- Natura 2000

TOP 4 Weitere Zeitplanung / Ausblick:

Öffentlichkeitsbeteiligung:

- Digitale Bürgerinformationsveranstaltung am 22. März 2022
- Nach Festlegung der Vorzugsvariante ist eine Fahrradtour entlang der Trasse geplant
- 3. PBK vor Festlegung der Vorzugstrasse

Planerisch:

- Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie voraussichtlich Ostern 2022
- Sommer/Herbst 2022 Fertigstellung Vorplanung mit Festlegung der Vorzugstrasse
- Einstieg in die Entwurfsplanung mit landschaftspflegerischem Begleitplan und artenschutzfachlichem Beitrag ab Ende 2022, Fertigstellung voraussichtlich Ende 2023
- Voraussichtlich Anfang 2024 Genehmigungsplanung
- Voraussichtlich Mitte 2025 Ausführungsplanung
- Voraussichtlicher Baubeginn aktuell geplant 2026

TOP 5 Fragen und Anregungen:

| Themen | Antworten der Projektpartner |
|---|--|
| Allgemein | |
| <p>Herr Dekorsy, ADFC KA, hält alle Varianten für ungeeignet, die nicht eine exklusive Wegeführung für Radfahrer beinhalten. Die Vorzugsvariante des ADFC ist eine ohne Kfz-Verkehr, geradlinig, direkt (Variante 2). Gerichtet an die VertreterInnen der Bürgervereine betont er, dass von RSV keinerlei Gefahr ausgeht.</p> | <p>Hr. Hitscherich, Planungsbüro: subjektiv ist eine unabhängige Führung aus Sicht des Radfahrers angenehmer. Die Führungsart „Fahrradstraße“ ist jedoch eine gleich- und vollwertige Führungsform nach den RSV-Standards. Eine separate Führung nur für die Radfahrer ist nicht an allen Bereichen möglich und mit zusätzlichen Eingriffen verbunden, die begründet werden müssen.</p> |
| <p>Herr Weinrebe, BUND: Wie ist die Verzahnung im Planungsverfahren? Wird der Projektbegleitkreis bei der Definition der Bewertungsmatrix beteiligt?</p> | <p><u>Frau Langer, RPK:</u> Die nächste Sitzung des Projektbegleitkreises findet vor einer endgültigen Festlegung der Vorzugsvariante statt. Darin einfließen werden auch die Ergebnisse der UVS und die Potentialermittlung.</p> <p><u>Frau Steinbach, RPK:</u> Die Stellungnahmen aus dem Scopingverfahren werden derzeit beantwortet. Für die UVS hält das RPK eine Potenzialabschätzung für die Fauna für ausreichend. Fauna Kartierungen für die Vorzugsvariante werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde vorgenommen.</p> <p><u>Frau Schumann, RPK:</u> Die Kriterien der Bewertungsmatrix für die Vorzugstrasse wurden intern abgestimmt und hier im PBK vorgestellt. Ergänzende Hinweise aus dem Projektbegleitkreis werden gerne aufgenommen. Die Vorzugstrasse wird neutral ermittelt und nicht durch das RPK „bestimmt“.</p> |
| <p>Herr Weinrebe, BUND, spricht sich für einen Workshop/eine AG zum Thema Verkehr, Modelle und Prognosen aus.</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>Herr Schell, Stadt Karlsruhe, nimmt Bezug auf die Machbarkeitsstudie, in der das größte Potenzial für einen Radschnellweg westlich von Rüppurr definiert worden ist. Das Ziel eines Radschnellweges ist die Verlagerung des Verkehrs vom Kfz aufs Fahrrad.</p> | <p>Frau Langer, RPK, verweist auf die Machbarkeitsstudie, die auf der Webseite des RPK eingestellt ist.</p> |
| <p>Frau Huhn, Stadt Karlsruhe: Der Gewässerstrandstreifen darf nicht angegriffen werden, der Eingriff bedarf einer wasserrechtlicher Genehmigung (Verbotstatbestand), eine Befreiung ist nur in Ausnahmefällen gestattet.</p> | <p>RPK: Alle Belange werden im Planfeststellungsverfahren abgewogen. Der Stadt Karlsruhe liegen die aktuellen Planunterlagen zu den einzelnen Varianten vor. Es finden Abstimmungsgespräche statt.</p> |
| <p>Herr Weinrebe hält es für wünschenswert, dass in Hinblick auf die vorliegenden Kartierungen (Biotoptypen) bzw. anstehende Fauna-Kartierungen Ergebnisse und Methoden detailliert besprochen werden.</p> | |
| <p>Anregungen/Hinweise</p> <p>Herr Müller, Stadt Karlsruhe: Grünflächen an der Alb sind sehr wertvolle Strukturen im Stadtgrün, Inanspruchnahme durch Verbreiterungen wären kritisch auch wegen Baumbestand nah an den Straßen.</p> <p>Herr Dekorsy, ADFC hält eine Führung über die Neckarstraße für völlig ungeeignet (mehrere Kreuzungen anstatt Einmündungen, Querparker und viel mehr Kfz Verkehr, Linienbus)</p> <p>Herr Hornuff hält die Führung über die Neckarstraße für geeignet, jedenfalls mehr als Links der Alb in jeder Variante.</p> | |
| <p>Anfangs- und Endpunkt</p> | |
| <p>Herr Lemmen, Bürgergemeinschaft Rüppurr: Anfangs- und Endpunkt sind falsch gewählt. Das östliche Karlsruhe wird ebenso wenig angebunden wie die Kernstadt Ettlingen.</p> | <p>Herr Schell, Stadt Karlsruhe: Start- und Endpunkt wurden in der Machbarkeitsstudie von 2019 festgelegt und deswegen so gewählt, da</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Herr Hornuff, Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock: Es bleibt der Grundfehler, die Weiherfeldbrücke als Endpunkt zu wählen und nicht die Schwarzwaldbrücke zur Verteilung nach Mitte, West und Ost.</p> | <p>hier das höchste Radfahr- bzw. Verlagerungspotenzial zu erwarten ist. In der Studie heißt es daher: „Der Endpunkt in Ettlingen befindet sich am Bahnhof Ettlingen West. Von hier aus bestehen Anbindungen sowohl in das Gewerbe- und Industriegebiet Ettlingen West als auch in die Kernstadt Ettlingen. In Karlsruhe endet die Trasse an der Weiherfeldbrücke, wo wichtige Anknüpfungspunkte Richtung Karlsruhe Innenstadt und Hauptbahnhof sowie an die Ringroute Karlsruhe bestehen.“</p> |
| <p>Herr Weinrebe, BUND: Sind die Anfangs- und Endpunkte noch variabel?</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Eine qualitativ hochwertige Führung nach den RSV-Standards und ohne hohe Zeitverluste ist im Zuge der Herrenalber Straße und am Schwarzwaldkreuz nicht möglich.</p> |
| <p>Variante 1</p> | |
| <p>Herr Lemmen, Bürgergemeinschaft Rüppurr, bezweifelt, dass Variante 1 die Voraussetzungen des RSV-Standards (Querschnittsbreite) erreicht.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Von Autos genutzte Straße wird für Fahrradfahrer ausgeweitet, geplant ist eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr, in der Fahrradfahrer bevorrechtigt werden (Sophienstr. als bestehendes Beispiel). Es ist in dieser Variante nicht angedacht und auch nicht möglich separate Radwege im Siedlungsbereich zu bauen.</p> |
| <p>Anregung/Hinweis Herr Bieberstein, Bürgerverein Bulach: ist überrascht, dass RSV in der Variante 6 durch Bulach führen könnte. Er hält Variante 1 und 6 für unattraktiv für Fahrradfahrer. Ein Eingriff in den ruhenden Verkehr sei nicht darstellbar. Der Bürgerverein Bulach befürwortet eine kurze Strecke.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro, bestätigt, dass u.a. aus diesen Gründe die Variante 6 nicht weiterverfolgt wird.</p> |

| Variante 2 | |
|---|--|
| <p>Herr Dekorsy, ADFC: Weshalb wird eine 90-Grad-Kurve nach dem Brunnenstückweg geplant?</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Ohne Kurve würden Felder massiv durchschnitten. Entlang der Bahn ist eine reine Radwegführung möglich. Der heutige Weg für Fußgänger könnte entsiegelt werden.</p> |
| <p>Herr Weinrebe: Der bereits im Jahr 2002 im Auftrag der Stadt Karlsruhe erstellte Gewässerentwicklungsplan für die Alb in Karlsruhe sieht als Entwicklungsmaßnahme am Reiherbach vor "Entwicklung einer Aue, oder zumindest extensive oder ökologische Bewirtschaftung (bei intensiver Landwirtschaft Einhaltung eines 20m breiten Gewässerrandstreifen)"</p> <p>Herr Weinrebe weist auf bestehende bzw. sich abzeichnende Konflikte mit der Verkehrssicherungspflicht insbesondere am Reiherbach hin. Er stellt darüber hinaus die Abb. auf Folie 23 infrage, da sie den nicht den Istzustand auf den Gewässerentwicklungsplan bzw. den Gewässerrandstreifen darstelle.</p> <p>Es gibt Planungen der Stadt Karlsruhe, entlang des Erlengrabens den bestehenden Weg zu befestigen.</p> <p>Herr Weinrebe: Das Ausscheiden des Scheibenhardter Wegs sollte nachvollziehbar gemacht werden. Er regt an, den Scheibenhardter Weg als außerörtliche Fahrradstraße mit freiem Linienbus-Verkehr zu prüfen. Hierfür ist die Sperrung der Weiherfeldbrücke für den Kfz-Verkehr nötig.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Die Überlegungen sind bekannt und bei der Bewertung mit zu berücksichtigen.</p> <p>Die Pläne werden gesichtet. Im Ergebnis ändert die Befestigung (ohne Verbreiterung) nichts an der grundsätzlichen Einschätzung zur Variante 6 und deren Ausschluss aufgrund nicht ausreichenden Standards und insbesondere einer Führung durch das FFH-Gebiet in der Untervariante Erlengraben.</p> <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Eine Sperrung der Weiherfeldbrücke hätte evtl. tatsächlich Reduzierung des Schleichverkehrs über Scheibenhardter Weg zur Folge. Es kommt jedoch zu erheblichen Umwegfahrten und Mehrverkehr in der Nürnberger Straße, so dass eine Sperrung in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe nicht</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Die Asphaltierung des bereits erwähnten Weges Richtung Sportplätze am Erlengraben sollte in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die verkehrlichen Wirkungen der Variante 6 betrachtet werden.</p> <p>Sind die Sportplätze am Brunnenstückweg ins Verkehrsmodell integriert?</p> | <p>weiterverfolgt wird und eine Fahrradstraße hier nicht möglich ist.</p> <p>Die Variante 6 verläuft entlang eines FFH-Gebietes. Dass diese Variante nicht weiter verfolgt wird, liegt in erster Linie an dem mangelnden Radfahrpotential und den Verlustzeiten aufgrund der größeren Streckenlänge und an den Bahnübergängen.</p> <p>Nein.</p> |
| <p>Herr Lemmen, Bürgergemeinschaft Rüppurr, zur Führung über Brunnenstückweg: Die Stadt Karlsruhe hat Planungsleistungen für einen Brückenneubau ausgeschrieben. Der Brunnenstückweg muss während des Brückenbaus weiter befahrbar sein. Zudem gibt es hier landwirtschaftlichen Verkehr.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Die Stadt Karlsruhe und die Stadt Ettlingen sind Planungspartner der Radschnellverbindung. Die Pläne zur Neuplanung Brunnenstückweg der Stadt Karlsruhe sind bekannt und wurden bei der Planung berücksichtigt. Geplant ist eine parallele Führung der RSV zum Bahndamm oder rechts der Brücke mit großzügiger Führung, womit der Brunnenstückweg weiter befahrbar wäre. Der landwirtschaftliche Verkehr ist bekannt.</p> |
| <p>Anregung/Hinweis</p> <p>Herr Görisch, Bürgergemeinschaft Rüppurr: Grünstreifen Links der Alb, Fahrradstraße in Planung, Querschnitt der Straße erweitern um so einen parallelen, unabhängigen Radweg zu ermöglichen.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Der Vorschlag wird geprüft. Es ist jedoch zu erwarten, dass damit erhebliche Eingriffe in den Grünzug bzw. Gehölze verbunden sind. Eine Fahrradstraße wie in Variante 2 stellt eine vollwertige RSV-Führungsform dar, auch wenn eine unabhängige Führung für den Radverkehr attraktiver erscheint.</p> |
| <p>Variante 3</p> | |
| <p>Herr Görisch, Bürgergemeinschaft Rüppurr, regt zur Querung Scheibenhardter Weg einen Kreisverkehr an.</p> | <p>Herr Hitscherich, Planungsbüro: Es wird geprüft, ob hier ein Kreisverkehr möglich ist.</p> |

| Kompensationsflächen | |
|--|--|
| Herr Niederstraßer, Stadt Karlsruhe: Alle Varianten auf dem Hochwasserdamm beeinträchtigen einen ruhigen Landschaftsbereich. Kompensationsflächen müssen bereits im Variantenvergleich integriert werden, da der Bedarf nur schwer erfüllbar ist. | Frau Steinbach: Das RPK hat diesen Aspekt bereits auf dem Schirm. Er wird bilateral noch einmal besprochen. |
| Herr Frank, Bahn-Landwirtschaft, zu Variante 3b und 4: Für einen Eingriff in die Kleingärten müsste ein Ausgleich geschaffen werden. Kompensationsflächen dürften bei der Prüfung der Varianten nicht außer Acht gelassen werden. | Ersatzflächen für entfallende Kleingärten und auch mögliche Ausgleichsflächen werden von der Stadt Karlsruhe und dem RP Karlsruhe geprüft. Beide stehen hierzu im Kontakt untereinander. |
| Anregung/Hinweis: Herr Müller, Stadt Karlsruhe: Die Inanspruchnahme von Kleingartenflächen sind gemäß Kleingartengesetz auszugleichen. | |
| Neuordnung des Verkehrs und Erholungsnutzung | |
| Herr Weinrebe: Es sind die Wirkungen der Neuordnung des Verkehrs und der Erholungsnutzung zu betrachten (geänderte Wegeführung für Spaziergänger, frei laufende Hunde). | |
| Beleuchtung | |
| Herr Weinrebe: Beleuchtung ist aus Naturschutzsicht im Außenbereich abzulehnen. Negative Wirkung auf die Biodiversität ist bekannt. Entsprechend auch Inhalt des Biodiversitätsstärkungsgesetzes. Wie sind die aktuellen Überlegungen zur Beleuchtung? Am Gewässer hätte Beleuchtung auch Einfluss auf Fischfauna (Wanderverhalten). | Stephanie Schumann, RPK: Das Thema findet zu einem späteren Zeitpunkt in der Entwurfsplanung statt. |

| Wortmeldungen im Chat | Nachträgliche Antworten der Projektpartner |
|---|---|
| <p>Angelika Jäkel, VCD: Die Variante 2 beeinträchtigt im Bereich des Reiherbachs (wichtiger Naherholungsbereich) den Fußverkehr stark. Die naturnahe Situation ändert sich mit der versiegelten Trasse massiv.</p> | <p>Bei der Wahl dieser Variante wäre geplant, den Fußverkehr und die Radfahrer zu trennen. Dadurch kommt es nicht mehr zu gegenseitigen Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer und damit zu einer Verbesserung der heutigen Situation. Im aktuellen Zustand ist bereits ein asphaltierter Weg vorhanden.</p> |
| <p>Herr Reichert, ADFC: Eine RSV in der Neckarstraße erfordert die Entfernung aller Querparkplätze auf der Westseite, weil diese in einer Fahrradstraße mittlerweile nicht mehr zulässig sind. (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2, Rn. 3, Satz 2)</p> | <p>Die VwV-StVO enthält keinen grundsätzlichen Ausschluss dieser Kombination. Die VwV-StVO wird in der Planung und der Bewertung berücksichtigt.</p> |
| <p>Herr Lemmen, Bürgerverein Rüppurr: Für Rüppurr bringt nur die Variante 5 etwas. Es wird praktisch niemand über den Brunnenstückweg auf die anderen Varianten fahren, um nach Karlsruhe oder Ettlingen zu gelangen.</p> | <p>Die Variante 5 wurde aufgrund des mangelnden Potentials, den hohen Verlustzeiten und dem nicht ausreichenden Standard ausgeschlossen. Sie steht des Weiteren in Widerspruch zu den beschlossenen Verbesserungen für Fußgänger und Aufenthaltsqualität in der Herrenalber Straße. Die heutigen bestehenden Radverbindungen können weiterhin genutzt werden.</p> |
| <p>Herr Castellano, Landratsamt Karlsruhe, hält Variante 4 für die beste Lösung. Bezüglich des Grunderwerbs sieht er bei dieser Variante weniger Probleme (DB, Kleingärten).</p> | |

Frau Langer dankt für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließt die Veranstaltung um 18:30 Uhr.

Weitere Informationen und Kontakte:

Stephanie Schumann
Projektleiterin

Stephanie.Schumann@rpk.bwl.de

Carina Langer
Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

carina.langer@rpk.bwl.de

Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:

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

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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