



# Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
ABTEILUNG 4 – MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

## Projektbegleitkreis zum Projekt „RS 10 (L), Radschnellweg Karlsruhe – Ettlingen“

### Protokoll

zur 3. Sitzung am 28.04.2023

Ort: Kraichgau-Saal, Regierungspräsidium Karlsruhe

#### Teilnehmende

##### Projektteam Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)

Axel Speer, Referatsleitung Planung Referat 44

Stephanie Schumann, Projektleitung Planung Referat 44

Anja Penell, Landschaftsplanung Referat 44

Carina Langer, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

Beate Stilz, Referentin Öffentlichkeitsbeteiligung

##### Weitere Teilnehmende des Regierungspräsidiums Karlsruhe

Kerstin Butz, Sachgebietsleitung Planung Rad- und Radschnellwege Referat 44

## **Ingenieurbüros**

Afry

- Hannah Maupeu, Umwelt- und Landschaftsplanung, Büro für Artenschutz und Umweltplanung

PTV Transport Consult GmbH

- Manuel Hitscherich, Projektleitung

## **Projektpartner**

Stadt Karlsruhe:

- Daniel Fluhrer, Bürgermeister Dezernat 6
- Katherina Fies, Umweltamt
- Janick Friese, Stadtplanungsamt
- Susanne Frisch, Gartenbauamt
- Manuel Giesinger, Tiefbauamt
- Christian Hauptmann, Ordnungsamt
- Oskar Schütt, Verkehrsbetriebe Karlsruhe

Stadt Ettlingen:

- Wassili Meyer-Buck, Planungsamt

## **Fraktionsvorsitzende Gemeinderat Karlsruhe**

- Aljoscha Löffler, Bündnis 90 – Die Grünen
- Tilman Pfannkuch, CDU

## **Vereine und Verbände**

ADFC

- Moritz Dekorsy, ADFC Karlsruhe

BUND

- Hartmut Weinrebe, BUND – Mittlerer Oberrhein

NABU

- Anita Beha, NABU BW

## **Bürgervereine**

Bürgerverein Bulach

- Dr. Andreas Bieberstein

Bürgerverein Beiernheim

- Marco Wegener

Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock

- Joachim Hornuff

Bürgergemeinschaft Rüppurr e.V.

- Friedrich Lemmen

**Landwirtschaft/Gewerbe**

- Matthias Becker, Beckers Hofladen
- Karl-Heinz Frank, Christbaumhof Frank
- Barbara Heidingsfelder, Initiative Biolandhof Schleinkofer

**Weitere**

IHK

- Abrorbek Yuldashev

KIT

- Bastian Chlond

Landratsamt Karlsruhe

- Jan Wachsmann

## **TOP 1: Begrüßung**

Frau Langer, Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium, begrüßt die Teilnehmenden des Projektbegleitkreises (PBK) zum „Radschnellweg RS 10 (L), Karlsruhe – Ettlingen“ und stellt die Agenda der Sitzung vor.

Herr Speer, Referatsleiter Planung beim Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK), begrüßt die Teilnehmenden des PBK, insbesondere Herrn Bürgermeister Fluhrer und die Mitglieder des Gemeinderates Karlsruhe. Die Fraktionsvorsitzenden des Gemeinderates wurden auf eine Entscheidung des Planungsausschusses der Stadt Karlsruhe und auf Wunsch der Stadt Karlsruhe geladen.

Herr Speer lässt Revue passieren, was seit der letzten Sitzung passiert ist: Im März 2022 wurden dem PBK sechs Hauptvarianten und mehrere Untervarianten aus verkehrlicher und umweltfachlicher Sicht präsentiert. Ebenso wurden dem PBK die Kriterien aus den Bereichen Verkehr und Umwelt für eine Bewertungsmatrix zur Auswahl der Vorzugsvariante vorgestellt. Im Nachgang konnten die Teilnehmenden weitere Vorschläge für die Bewertungskriterien schriftlich mitteilen, die vom Planungsteam geprüft und teilweise ergänzt wurden. Außerdem fand im Oktober 2022 ein Vor-Ort-Termin zum Thema Naturschutz statt an dem Planende, Kommunen und Vertreter der Naturschutzverbände teilnahmen.

Herr Speer gibt einen Ausblick auf die weiteren Schritte in der Entwurfsplanung, die in enger Abstimmung mit den Städten Karlsruhe und Ettlingen erfolgen.

Herr Bürgermeister Daniel Fluhrer begrüßt die Teilnehmenden und dankt dem RPK für die Teilhabemöglichkeit. Die Stadt Karlsruhe möchte die Entscheidung zur Vorzugsvariante als Planungspartner genauso mittragen wie das RPK.

Herr Meyer-Buck, Planungsamt Stadt Ettlingen, betont, dass auch Ettlingen ein politisches Votum des Gemeinderats benötigt, um die Vorzugsvariante mittragen zu können. Die Stadt Ettlingen möchte die Entscheidung zur Vorzugsvariante als Planungspartner ebenfalls mittragen.

## **TOP2: Bestimmung der Vorzugsvariante**

- **Welche Kriterien wurden durch den Projektbegleitkreis vorgeschlagen und in die Bewertung übernommen?**

Stephanie Schumann, Projektleiterin Planung beim Regierungspräsidium Karlsruhe, stellt die Bewertungskriterien, die Teilnehmer des PBK nach der letzten Sitzung als Vorschläge eingereicht haben, vor und erläutert, welche Kriterien Eingang in die Bewertungsmatrix gefunden haben. Frau Schumann stellt anschließend die finalen Bewertungskriterien vor, zu denen seit dem letzten PBK das Kriterium „Siedlungsentwicklung“ hinzugekommen ist. (vgl. Präsentation)

<b>Fragen und Anregungen</b>	<b>Antworten der Projektleiter</b>
<p><i>Friedrich Lemmen, BG Rüppurr:</i> Die zugesandten Anmerkungen zum Brunnenstückweg wurden nicht berücksichtigt.</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Die Anmerkungen wurden gesichtet und geprüft. Es handelt sich bei den Anmerkungen zu den Varianten selbst aber nicht um ein konkretes Kriterium, welches in der Variantenbewertung berücksichtigt werden kann.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Welche Auswirkung hat das Kriterium ‚Siedlungsentwicklung‘ auf das Projekt?</p> <p>Kam aus den TÖBs Rückmeldung zu den Kriterien?</p>	<p><i>Stephanie Schumann, Projektleiterin Planung:</i> Beim RS 10 hat das Kriterium keine Auswirkungen. Damit die Kriterien ‚Verkehr‘ und ‚Umwelt‘ aber gleichberechtigt bewertet werden, wurde es – genauso wie in der Bewertung der Vorzugsvariante beim RS 13 – mit aufgenommen. In die Bewertungsmatrix ist die Bewertung hierfür bei allen Varianten mit 3 eingegangen. Somit ist die Bewertung bei allen gleich.</p> <p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Die Bewertungskriterien wurden mit den städtischen Fachämtern besprochen.</p>
<p><i>Angelika Jäkel, VCD Karlsruhe:</i> Zum vom VCD eingereichten Kriterium Eingriff/Kollision Fußverkehr: Für einen Großteil der Bevölkerung ist eine Kollision bzw. ein Eingriff in den Fußverkehr nicht wünschenswert. Ein in den Qualitätsstandards definierter Abstand von 2 Metern reicht nicht aus, um die Erholungsfunktion von Wegen in den Salmenwiesen zu erhalten.</p>	<p><i>Stephanie Schumann, Projektleiterin Planung:</i> Gehwege in den Salmenwiesen sind bereits im Ist-Zustand vorhanden.</p> <p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Nach den Hinweisen zu Radschnellwegen und Radvorrangrouten muss eine separate Führung von Fußgängern und Radweg erfolgen, wenn das Fußgängeraufkommen größer als 25 Fußgänger in den jeweiligen Spitzenstunden des Radverkehrs ist. Wenn weniger Fußgänger unterwegs sind, braucht man keine separate Führung.</p> <p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i> Die Erholungsfunktion ist im Kriterium ‚Schutzgut Mensch‘ enthalten.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Der Anspruch an Kompensationsflächen findet in den Bewertungskriterien nicht statt.</p>	<p><i>Anja Penell, Landschaftsplanung:</i> Der Bedarf an Ausgleichsflächen wurde mit der Stadt Karlsruhe besprochen. Das Kriterium ‚Kompensationsbedarf‘ ist indirekt in den berücksichtigten Kriterien enthalten (u.a. in den Kriterien Fläche, Pflanzen und biologische Vielfalt und Boden).</p>

<p><i>Matthias Becker, Beckers Hofladen:</i> Die Flächen für Ausgleichsmaßnahmen sind begrenzt. In Rüppurr und Weiherfeld-Dammerstock müsste man eine Flächenversiegelung in größerem Umfang vornehmen.</p>	<p><i>BM Daniel Fluhrer, Stadt Karlsruhe:</i> Die Stadt Karlsruhe wurde auf mögliche Ausgleichsflächen angesprochen. Das Thema wird in der Ausführungsplanung intensiver besprochen.</p>
<p><i>Wassili Meyer-Buck, Stadt Ettlingen:</i> Eine Veränderung des Modal Split soll nach Aussage des RPK in den Bewertungskriterien bereits teilweise enthalten sein. Dieses Kriterium wäre durchaus separat bewertbar. Verlagerungspotenziale vom MIV auf den Radverkehr sollten aufgenommen und deutlich stärker gewichtet werden.</p> <p>Eine Kannibalisierung mit dem ÖPNV ist nicht gewünscht.</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> Das Radfahrpotenzial wird bei den Kriterien bereits berücksichtigt. Je höher das Potenzial ist, desto mehr Menschen steigen vom Auto auf das Rad um. Das Planungsteam hat sich aber bewusst für eine Gleichgewichtung aller Kriterien entschieden.</p> <p>Mit den gängigen Berechnungsansätzen kann das Radfahrpotenzial berechnet werden und fließt auch hier in die Untersuchung ein. Mit dem vom RPK verwendeten Berechnungsmodell lässt sich jedoch hieraus nicht die Veränderung des Modal-Splits rückrechnen. Dies kann nur verbal argumentativ eingeschätzt werden.</p> <p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Die Anregungen zum Modal Split werden mitgenommen und nochmals geprüft.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Die Pull-Maßnahmen ohne Push-Maßnahmen bewegen wenig bis nichts im Hinblick auf den Modal Split. Das Ziel muss die Mobilitätswende sein. Dies müsste das übergeordnete Ziel sein.</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Das Projekt zum RS10 kann inhaltlich nur die im direkten Zusammenhang stehenden Pull-Maßnahmen betrachten. Generell ist es aber für den Erfolg der Radverkehrsmaßnahmen wichtig, verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen zu betrachten.</p>

– **Finale Bewertungsmatrix und Ergebnis der Bewertung**

Frau Schumann erläutert das Bewertungsverfahren und zeigt die finalen Bewertungsergebnisse

Rang 1: Variante 3a, pink (Neckarstraße – Gottlob-Schreiber-Weg – Bahndamm)

Rang 2: Variante 1, orange (Rechts der Alb – Lange Straße)

Rang 3: Variante 2d, rot (Neckarstraße – Scheibenhardter Weg – Felder) sowie Variante 3, pink (Links der Alb – Gottlob-Schreber-Weg – Bahndamm)

– **Gegenüberstellung der Varianten:**

Hr. Hitscherich gibt einen Überblick über die vier bestplatzierten Varianten.

Hannah Maupeu, Afry, und Manuel Hitscherich, PTV Transport Consult, zeigen die technischen und planerischen Herausforderungen der Varianten 1 (Rang 2) und 3a (Rang 1) aus landschaftsplanerischer und verkehrsplanerischer Sicht auf.

Die Variante 3a mit Führung über die Neckarstraße und den Gottlob-Schreber-Weg ist die ausgewogenste Führung und wird nach Abwägung aller Bewertungskriterien zur Umsetzung empfohlen.

Das Regierungspräsidium wird dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) diese Variante als Vorzugstrasse vorschlagen. Die Festlegung der Variante als Vorzugstrasse ist dann abhängig von der Genehmigung durch das VM.

### TOP 3: Nächste Schritte in der Planung

Frau Schumann skizziert die nächsten Meilensteine in der Planung und stellt den angepassten Zeitplan vor. Mit einem Baubeginn ist frühestens Anfang 2027 zu rechnen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Radtour im Herbst 2023 geplant. Der PBK wird voraussichtlich erneut im Frühjahr/Sommer 2024 einberufen, wenn der erste Stand der Entwurfsplanung für die Vorzugslösung aufgestellt wurde.

### TOP 4: Fragen und Antworten

Fragen und Anregungen	Antworten der Projektleiter
<i>Matthias Becker, Beckers Hofladen:</i> Wird in den Salmenwiesen eine gemeinsame Führung mit Fußverkehr geplant?	<i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Eine gemeinsame Führung mit Fußgängern ist bei den Varianten in den Salmenwiesen nicht geplant. Bei der Vorzugslösung ist der Weg auf dem Damm nur für Radfahrer vorgesehen. Hierfür wird der Damm in Richtung Bahn verbreitert. Fußgänger sollen die vorhandenen Wege in den Salmenwiesen nutzen. Eine Entsiegelung bestehender Wege für Fußgänger kann in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe und den Landwirten stattfinden, damit das Potenzial verstärkt Richtung RSW gelenkt wird.

<p>Wie ist bei der Variante 3a die Führung an der Autobahn geplant?</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> In Höhe der Autobahn findet eine gemeinsame Führung mit Fußgängern statt. Es ist jedoch östlich der Alb ein zusätzlicher Weg für Fußgänger angedacht, um Rad- und Fußverkehr unter der Autobahn zu entzerren.</p>
<p><i>Moritz Dekorsy, ADFC:</i> Die umwegige Wegeführung auf dem Bahndamm zum Hauschildpfad ist ungünstig. Warum ist dies nicht als gerade Streckenführung geplant?</p>	<p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i> Es geht nicht allein um den Netto-Flächenverbrauch, sondern gerade auch um die Hochwertigkeit der Flächen, die versiegelt werden. Eine gerade Führung hätte eine Versiegelung hochwertiger Flächen zur Folge und würde auch in das Überschwemmungsgebiet eingreifen. Alle Varianten wurden wie einleitend erläutert im Rahmen des Möglichen im Sinne einer Eingriffsminimierung geplant. Eine geradlinige Führung wurde bisher nicht als erforderlich angesehen, hätte aber eine schlechtere Bewertung zur Folge. Planerische Details und Anpassungen werden in der nächsten Leistungsphase genauer untersucht. Auch dann sind aber weiterhin hochwertige Flächen und Lebensräume zu erhalten.</p> <p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Wir befinden uns im Stadium der Vorplanung. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der nächsten Planungsphase.</p>
<p><i>Joachim Hornuff, BV Weiherfeld-Dammerstock:</i> Der Scheibenhardter Weg dient als Schulweg. Wurde dies berücksichtigt?</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> Dies ist Gegenstand der weiteren Abstimmungen. Querungsmöglichkeiten (z.B. Inseln) können auch bei RSW gebaut werden</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Eine konkrete Darstellung der Betroffenheit von Schutzgütern und möglichst eine kursorische Erheblichkeitsabschätzung in den FFH-Gebieten bei Varianten 4 und 1 ist wünschenswert. Das ermöglichte eine Nachvollziehbarkeit der Bewertung. Dies erscheint insbesondere relevant, um möglicherweise entscheidungserhebliche Be-</p>	<p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i> Die Varianten 4 verlaufen entlang der Bahn. Entlang des Försterpfads gibt es Bereiche, die bis jetzt wenig gestört sind. Am FFH-Gebiet leben viele schützenswerte Arten. Der RSW würde eine erhebliche Neustörung dieser Arten auslösen. Eine Störung durch die Bahn ist nicht vergleichbar, da hier ein Gewöhnungseffekt besteht. Der Radverkehr wiegt dagegen schwerer. Ein gewisser Abstand zur Bahn muss eingehalten werden, so dass Eingriffe in Flächen nötig werden.</p>



<p>wertungsunterschiede zwischen Variante 3a und 4a prüfen und nachvollziehen zu können.</p> <p>Wie verhält es sich mit der Fahrzeit bei Variante 1?</p> <p>Behält das Beleuchtungskonzept nach Übergabe an die Städte Bestand?</p>	<p>Variante 1: Ein Brückenneubau bedeutet eine Flächeninanspruchnahme innerhalb des FFH-Gebietes. Über Vermeidungsmaßnahmen kann möglicherweise eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes umgangen werden.</p> <p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i>  Variante 1: 18 Minuten  Variante 2 entspricht der Bestandsführung: 16 min Fahrzeit  Varianten 3 und 4: unter 15 Minuten Fahrzeit</p> <p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i>  Der RS 10 ist ein Landesradweg. Kommunen über 30.000 Einwohner übernehmen selbst die Planung, es gelten dieselben Qualitätsstandards. <i>(Zustimmung Hr. Fluhrer)</i>  <i>Wassili Meyer-Buck, Stadt Ettlingen:</i> Innerhalb der OD ist die Kommune zuständig.</p>
<p><i>Angelika Jäkel, VCD:</i>  In der Neckarstraße gibt es aktuell Senkrechtparker. Bedeutet die Vorzugsvariante einen Umbau des ruhenden Verkehrs in Längsparker?</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i>  Nach Abstimmung mit der Stadt KA wird ein Erhalt angestrebt. Es ist nicht vorgesehen, die Senkrechtparker aufzulösen.</p>
<p><i>Wassili Meyer-Buck, Stadt Ettlingen:</i>  Bei der Variante 4a gibt es bei dem kleinen Wäldchen entlang der Schrebergärten bereits eine Vorbelastung. Warum fällt die umweltfachliche Bewertung dennoch so schlecht aus.</p>	<p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i>  Das „kleine Wäldchen“ ist ein FFH-Schutzgebiet. Es gäbe bei der Variante 4a viel Neuversiegelung und geringfügige Eingriffe in das FFH-Schutzgebiet. Kleingärten müssten wegfallen. Das Kriterium ‚Schutzgut Mensch‘ fließt hier in die Bewertung ein.</p>
<p><i>Katherina Fies, Stadt KA:</i>  Wie ist es mit der Waldumwandlung und Flächen, die verloren gehen. In</p>	<p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i>  Wälder gelten als hochwertige Strukturen. Eine Waldinanspruchnahme genauso wie die Inanspruchnahme von</p>

<p>welche Kriterien fließen die ein? Eine forstwirtschaftliche Umwandlung von Wald ist laut Aussage des Forstamtes Karlsruhe schwierig. Die Stadt Karlsruhe hätte sich außerdem eine Einbeziehung bei der FFH-Vorprüfung gewünscht.</p>	<p>landwirtschaftlichen Flächen fließen u.a. beim Schutzgut Boden und Pflanzen und biologische Vielfalt ein.</p>
<p><i>Aljoscha Löffler, Gemeinderat Karlsruhe</i>, begrüßt die angestrebte Entsiegelung von Wegen, z. B. in den Salmenwiesen. Bei der Variante 2a (Links der Alb – Scheibehardter Weg – Felder) könnte man den Scheibehardter Weg autofrei machen, um den Flächenverbrauch für einen RSW in vollem Standard zu reduzieren.</p> <p>Der Verlust von Parkplätzen wird negativ bewertet. Dies entspricht nicht dem Push-and-pull-Ansatz.</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> In Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe hat man sich gegen einen kompletten Ausschluss des Kfz-Verkehrs im Scheibehardter Weg entschieden, da mit einem erheblichen Mehrverkehr in der Nürnberger Straße zu rechnen wäre (Verlagerungseffekte). Variantenunabhängig können in den weiteren Planungsphasen aber z.B. modale Filter diskutiert werden, um den Durchgangsverkehr auf der Achse Weiherfeldbrücke – Neckarstraße – Scheibehardter Weg zu reduzieren.</p>
<p><i>Oskar Schütt, Verkehrsbetriebe Karlsruhe:</i> Die Verkehrsbetriebe begrüßen alle Varianten, die nicht durch die Neckarstraße gehen. Im Bereich der Neckarstraße muss der Begegnungsfall mit dem Bus berücksichtigt werden. Bei einer gemeinsamen Führung von Bus- und Radverkehr ist eine gegenseitige Behinderung absehbar. Die Buslinie 52 ist bereits heute hochgradig belastet und gerät an einen betrieblichen Kippunkt, sollten Varianten dazu führen, dass die Fahrplanstabilität weiter sinkt.</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> Die Neckarstraße ist mit 7 Metern recht breit, ein Überholen ist möglich. Das Abstellen von Fahrzeugen auf der Fahrbahn wird mit einem RSW in Zukunft nicht mehr möglich sein, so dass sich unter diesem Aspekt die Situation für den Bus sogar verbessert.</p> <p><i>Joachim Hornuff, BV Weiherfeld-Dammerstock:</i> An kurzen Baumscheiben darf in Zukunft nicht mehr geparkt werden. Es gibt bereits eine Abstimmung mit dem Ordnungsamt Karlsruhe.</p> <p><i>Carina Langer, Öffentlichkeitsbeteiligung:</i> Die Anmerkung wird in der Detailplanung berücksichtigt.</p>
<p><i>Hartmut Weinrebe, BUND:</i> Die Stakeholder haben noch viele Fragen. Ein gemeinsames Verständnis ist noch nicht vorhanden. Bevor</p>	<p><i>Carina Langer, Öffentlichkeitsbeteiligung:</i> Die Unterlagen wurden bewusst nicht vorab an die Mitglieder des PBK versendet, weil das RPK nicht ausschließen</p>

<p>die Presse informiert wird, wäre dies aber Voraussetzung.</p>	<p>konnte, dass relevante Informationen vorab an die Öffentlichkeit gelangen.</p> <p><i>BM Daniel Fluhrer, Stadt Karlsruhe:</i> Eine erneute Detailbetrachtung ist nicht sinnvoll. Alle zufrieden zu stellen ist ein Idealbild, welches nicht erreichbar ist. Die Umsetzung des RSW muss das Ziel sein.</p>
<p><i>Bastian Chlond, KIT:</i> Hinsichtlich der Frage, was wir politisch/gesellschaftlich erreichen wollen, sollten die Abstände zwischen den Bewertungen berücksichtigt werden. Es fehlt eine Sensitivitätsanalyse. Variante 2 (Links der Alb –Felder) hat eine gute Erschließung, schneidet aber bei der Umwelt schlecht ab. Wie wurden die einzelnen Kriterien für jede Variante betrachtet? Ist die Potenzialabschätzung nicht höher zu gewichten?</p>	<p><i>Manuel Hitscherich, PTV Group:</i> In diesem Projekt hat sich das Planungsteam bewusst entschieden, alle Kriterien gleich zu gewichten. Das Ergebnis ist sehr dicht, aber es gibt die Gesamterkenntnis, dass Variante 1 zwar die beste Umweltvariante, aber die schlechteste verkehrliche Variante ist und die Variante 3a die ausgewogenste.</p>
<p><i>Friedrich Lemmen, BG Rüppurr:</i> Die Schutzgüter sind nicht klar definiert.</p>	<p><i>Hannah Maupeu, Afry:</i> In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind die Schutzgüter gesetzlich festgelegt und klar definiert.</p>
<p><i>Matthias Becker, Beckers Hofladen:</i> Wie viel Ökopunkte sollen erworben werden?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Zum jetzigen Planungsstand kann keine verbindliche Aussage getroffen werden. Wenn ein Vor-Ort-Ausgleich nicht möglich ist, können Ökopunkte erworben werden. Ein Ziel ist die Entsiegelung in den Salmenwiesen.</p>
<p><i>Wassili Meyer-Buck, Stadt Ettlingen:</i> Wie ist die Wirkung eines Brückenbauwerks? Die verkehrliche Bewertung muss in ein Verhältnis eingeordnet werden: Wie stark erreicht man das politische Ziel der Mobilitätswende?</p>	<p><i>Axel Speer, Leiter Referat Planung:</i> Das RPK stellt den Gemeinderäten und dem Planungsausschuss der Stadt die Ergebnisse der Untersuchungen vor.</p>

Frau Langer dankt für die Teilnahme sowie die wertvollen Anregungen und schließt die Veranstaltung um 18:02 Uhr.

## Weitere Informationen und Kontakte:

**Stephanie Schumann**  
Projektleiterin

[stephanie.schumann@rpk.bwl.de](mailto:stephanie.schumann@rpk.bwl.de)

**Carina Langer**  
Referentin für Öffentlichkeitsbeteiligung

[carina.langer@rpk.bwl.de](mailto:carina.langer@rpk.bwl.de)

**Anja Penell**  
Landschaftsplanerin

[Anja.Penell.rpk@ucc.bwl.de](mailto:Anja.Penell.rpk@ucc.bwl.de)

### **Projektbeschreibung auf der Internetseite des RP Karlsruhe:**

[RS10, Radschnellweg Karlsruhe – Ettlingen - Regierungspräsidium Karlsruhe \(baden-wuerttemberg.de\)](#)

Dokumentation: Beate Stilz, Regierungspräsidium Karlsruhe

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