

## Anlage 1

### Verkehrerschließung „Oberer Säuterich“, Durlach-Aue

#### Ergebnis der Beteiligung der Bürger und der eingegangenen Stellungnahmen

##### Inhalt

Zusammenfassung der Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen nach Themenfeldern gegliedert

##### 1.) Rückmeldungen aus der öffentlichen Veranstaltung am 26.11.2018 (Karlsburg)

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<b>Fragen und Anmerkungen zu den Berechnungsgrundlagen allgemein</b>	
<b>Rechenmodell:</b> Das Verfahren wurde nicht klar	Antwort ptv: es ist ein anerkanntes Verfahren, mit dem die Verkehrsplanung arbeitet. Dazu werden Zählungen durchgeführt, um das Verkehrsmodell zu eichen und einen Ist-Zustand abzubilden. Und darauf basierend erfolgen Modellrechnungen für unterschiedliche Prognosefälle, wie in der Präsentation dargestellt
Nachfrage zur <b>Berechnungsgrundlage</b> : Wie kommt die Zahl der 1.100 Fahrten für das neue Gebiet zustande? Auf welcher Grundlage? Und ist diese überhaupt realistisch?	Antwort Stadt: Die Stadt Karlsruhe führt regelmäßig Haushaltsbefragungen durch und erstellt darauf aufbauend Kennzahlen für die Berechnung. Dabei sind drei Kategorien zu unterscheiden: die Kernstadt, das weitere Stadtgebiet (wozu Durlach-Aue gehört) und die Bergdörfer.  Antwort ptv: dies sind standardisierte auf das Planungsgebiet angepasste Annahmen, um Modellberechnungen durchführen zu können – nicht nur in diesem Fall, sondern allgemein für die Verkehrsplanung und Berechnungen. Diese halten wir für realistisch.
Die <b>Prognose-Zahlen</b> werden mehrfach angezweifelt: u.a. wegen des spezifischen Verkehrsverhaltens in Aue (z.B. keine Einkaufsmöglichkeit); wegen des Trends, dass die Menschen immer mobiler würden; wegen der Häufung der Fahrten durch die neue Kita.	s. detaillierte Angaben im Weiteren
Nachfrage zur <b>Berechnungsgrundlage</b> : Wie kommt die Zahl der 350 Fahrten für die <b>Karpatenstraße</b> zustande (obwohl dort nur 60 WE sind). Der Wert liegt damit ca. 3x höher als die Berechnungsgrundlage für das Neubaugebiet.	s. detaillierte Angaben im Weiteren

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>Die <b>Berechnungsgrundlage</b> des Gutachtens wird angezweifelt (s.o.). Rückmeldung: Intuitiv werde auf der <b>Schlesierstraße</b> mehr Verkehr wahrgenommen, als die Zählraten vorgeben.</p>	<p>s. detaillierte Angaben im Weiteren. Die Verkehrsmengen auf der Schlesier Straße sind durch die dortige Dauerzählung über 10 Tage hinreichend genau dokumentiert.</p>
<b>Fragen und Anmerkungen zu den einzelnen Planfällen</b>	
<p>Nachfrage zur Verbesserung der aktuellen Situation auf der Fiduciastraße bzw. zu <b>P1 (opt)</b>: Warum gibt es keine <b>Einfädelspur</b> von der Fiduciastraße auf die B3 mehr (ohne Ampel)?</p>	<p>Antwort Stadt: Dies gab es früher. Allerdings gab es dort eine Unfallhäufung, sodass dies keine Option mehr ist. Würde P6 als Anschluss gewählt, so hätte dies ebenso eine entlastende Wirkung auf das Nadelöhr Fiduciastraße / B3.</p>
<p>Zu <b>P2 (Vollanschluss mit Brücke)</b>: Könnte man die Wirtschaftsbrücke in der vollen Breite nutzen (da auch die Straßen im Gebiet, wie beispielsweise der Schindweg, nicht breiter sind)?</p>	<p>Antwort ptv: nein, da die Brücke für einen Hauptanschluss nicht leistungsfähig ist. Zudem werde es kritisch gesehen, diesen Anschluss zu attraktiv zu gestalten, um keinen weiteren Verkehr nach Durlach-Aue zu leiten. Kritisch ist ebenfalls die Überlagerung mit dem starken Fuß- und Radverkehr von und nach Süden.</p>
<p>Zu <b>P2</b>: Da in Durlach-Aue fast alle Straßen 30er Zone sind, gäbe es heute schon kaum <b>Durchgangsverkehr</b>, deshalb werde die Einschätzung nicht geteilt, dass Schleichwege durch Aue zunehmen würden.</p>	<p>Im heutigen Verkehrsnetz besteht keine attraktive, umwegfreie Führung von der Autobahn kommend durch Aue. Durch einen Direktanschluss an die B3 entsteht eine offensichtliche und geradlinige Verbindung nach Norden parallel zu den stark belasteten Achsen Fiduciastraße und Badener Straße</p>
<p>Zu <b>P2 (Vollanschluss mit Brücke)</b>: Andersorts würden <b>Naturschutzargumente</b> den Straßenbau auch nicht verhindern, sodass es nicht nachvollzogen wird, wieso für diese kleine Stück das Argument aufgeführt wird.</p>	
<p>Zu <b>P2 (Vollanschluss mit Brücke)</b>: Die Wirtschaftsbrücke muss als solche erhalten bleiben für Ackerbau, Fußgänger und Radfahrer.</p>	
<p>Zu <b>P2a (Zusammenlegung der beiden Knotenpunkte an der B3)</b>: Warum ist Planfall P2a mit neuem Knoten an der B3 und Verlegung der Fiduciastraße nicht möglich? Warum muss an der Fußgängerbrücke festgehalten werden?</p>	<p>Antwort ptv: Die Brücke ist kein Ausschlussgrund. Sondern die in der Planung vorgesehenen Fahrstreifen sind das Maximum und trotzdem noch nicht leistungsfähig. Diese Option P2a wird daher aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Verhältnismäßigkeit (bzgl. der benötigten Fahrbahnen) ausgeschlossen</p>
<p>Funktioniert bei <b>P6</b> die Einfahrt ins Gebiet über die die Karpatenstraße (ohne Staus)?</p>	<p>Antwort ptv: Ja, hier werden keine verkehrlichen Probleme gesehen, u.a. weil die Fahrtrichtung azyklisch sei.</p>
<b>Meinungsbilder</b>	

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
Plädoyer für die <b>Umsetzung beider Varianten P1 und P6 zusammen</b> finden großen Zuspruch (Applaus, Mehrfachnennung und schriftlicher Kommentar). Einerseits würde es die aktuelle Verkehrssituation überhaupt wieder leistungsfähig machen und eine Auffahrt auf die B3 ermöglichen (Fiduciastraße / P1) und andererseits die Anwohner*innen, v.a. in der Karpatenstraße entlasten (P6).	
Ergänzung: Wichtig, dass der <b>Festplatz</b> bei P6 <b>erhalten</b> bleibt (schriftlicher Kommentar)	
Wichtig bei P6 ist eine <b>Einfahrt vom Zündhütte</b> kommend, also ein Teilanschluss mit Ein- und Ausfahrt an die B3 (und nicht lediglich mit der Ausfahrt auf die B3). Anmerkung: Dieser Vorschlag wurde ebenfalls schriftlich eingereicht.	Hinsichtlich der Verkehrsnachfrage ist diese Fahrbeziehung sehr nachrangig im Vergleich zur Anbindung nach Westen. Daher wurde auf diese auch im Sinne einer übersichtlichen und einfachen Anbindung an die Steiermäker Straße verzichtet.
<b>Plädoyer für P2</b> mit einem Vollanschluss an B3 findet Zuspruch (Applaus).	
<b>P4 ohne Kreisel und mit Gleisverschiebung</b> als Wunschvariante (schriftlicher Kommentar).	
Die <b>B3 muss leistungsfähig</b> bleiben, um von Durlach / Kern-Geigersberg usw. in die Stadtmitte und Richtung Pfalz zu kommen (schriftlicher Kommentar).	
Rückmeldung: Man habe sich durch das Gutachten mehr erhofft.	
<b>Fragen und Anmerkungen zum Bestand</b>	
Nachfrage zur <b>Straßenkapazität für LKW im Bestand</b> : Sind unsere Straßen in Aue (z.B. Schindweg) überhaupt für LKW-Verkehre ausgerichtet und wurde das im Gutachten berücksichtigt? Die Erfahrung zeigt, dass dies bereits aktuell regelmäßig zu gefährlichen Verkehrssituationen führt. Anmerkung: Ergänzender schriftlicher Kommentar: Der <b>Schindweg</b> ist viel zu schmal und verträgt keinen weiteren Verkehr.	Antwort ptv: Im Verkehrsmodell ist der Schindweg mit geringstem Ausbaustandard enthalten. Planfall P6 würde eine Entlastung bringen, indem der Verkehr nicht über den Schindweg, sondern direkt über den Teilanschluss an die B3 aus dem Gebiet geleitet würde.
Hinweis: das <b>LKW-Halteverbot</b> (u.a. an der Tankstelle) müsse auch wirklich umgesetzt werden.	Antwort Stadt: Der Umstand ist bekannt, das Ordnungsamt wird hierüber informiert
Hinweis: die Belastung durch den LKW-Verkehr während der <b>Bauphase</b> wird sehr groß sein. Dies muss in der Planung berücksichtigt werden und gute Lösungen gefunden werden!	

**2.) Rückmeldungen aus der Umfrage 27.11. bis 10.12.2018 im Bürgerbeteiligungsportal (ausschließlich die Verkehrserschließung betreffende Passagen) und Rückmeldungen per Mail, anonymisiert, nach Zeitpunkt des Eingangs**

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<b>Fragen und Anmerkungen zu den Berechnungsgrundlagen allgemein</b>	
<p>Ich bin direkt betroffener Anwohner der Karpatenstr. Ecke Göllnitzer Str. Im Gutachten wurden für die Karpatenstr. bei derzeit 60 Wohneinheiten 360 Verkehrsbewegungen (= Faktor 6) ermittelt. Als Mehrverkehr für 385 Einheiten plus Kita und Pflegeheim werden 660 Bewegungen angegeben. Das ist völlig unrealistisch. Hier wurden Werte aus einer früheren Haushaltsbefragung herangezogen, warum rechnet man nicht die aus der aktuellen Zählung erhaltenen Werte hoch? Die Realisierung der Option 1 bringt zwar die dringend notwendige Verbesserung der Situation in der Fiduciastr., der Gebietsverkehr innerhalb wird wie das Gutachten bestätigt dadurch jedoch nicht entlastet. Deshalb ist als Minimallösung zwingend die Realisierung der Option 2 bzw. des Planfalls 3 erforderlich, die laut Gutachten zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der B3 führt und den Gebietsverkehr entlastet. Dies ist auch schneller und kostengünstiger zu realisieren als die Verbesserung an der Fiduciastr. Der Eingriff am Festplatz ist als Kompromiss hinnehmbar. Ob noch ein Minikreisel an der Schlesierstr. Ecke Karpatenstr. erforderlich ist sei dahin gestellt. Ohne diesen Anschluß an die B 3 ist der Mehrverkehr für die Karpatenstr. nicht akzeptabel.</p>	<p>Die zugrunde gelegte Haushaltsbefragung wurde stadtweit durchgeführt und stellt die aktuellsten Erkenntnisse zur Mobilität der Karlsruher Bevölkerung in den Stadtteilen dar. Details zur Berechnung sind in den folgenden Stellungnahmen enthalten. Eine direkte rechnerische Ableitung des Verkehrsaufkommens aus dem vorhandenen Verkehr im bestehenden Netz ist hingegen nicht zulässig und führt aufgrund der sehr geringen Grundgesamtheit der nur 65 Wohneinheiten in der Karpatenstraße zu falschen Ergebnissen. Würde man die 65 WE in Relation zu den ermittelten 350 Fahrten in der Karpatenstraße setzen, so würden sich ca. 9-10 Wege je Bewohner im Bestand ergeben. Eine derart hohe Wegehäufigkeit ist nicht plausibel und kommt in der Realität nicht vor. Unabhängig von der Lage in Deutschland werden recht einheitlich 3 bis 4 Wege je Bewohner pro Werktag durchgeführt.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass der in der Karpatenstraße gemessene Verkehr von 350 Kfz/d nicht alleine durch die dortigen Bewohner verursacht wird, sondern andere Quellen und Ziele hat. In der Karpatenstraße können dies sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehr in Richtung Landwirtschaft, Kleingärten oder Grüncontainer</li> <li>- Freizeit- und Spazierverkehr in Richtung Wiesen und Felder</li> <li>- Verkehr von und zur Haltestelle (Bringen- und Holen, Park+Ride in kleinem Umfang)</li> <li>- Parksuchverkehr aus angrenzenden Gebieten etc.</li> </ul> <p>Option 2 wird zur Umsetzung empfohlen.</p>
<p>Als Grundstückseigentümer und Mitglied der Begleitkommission möchte ich mich für die gelungene und sehr informative Informationsveranstaltung am 27.11.18 bedanken. Ich fühle mich nun zu den beiden TO-Punkten gut informiert! Zur Verbesserung der Ver-</p>	<p>Zur Gebietserschließung ist nur Option 1 oder Option 2 notwendig. Option 2 wird zur Gebietserschließung empfohlen. Eine Ertüchtigung der Fiduciastraße in der untersuchten Form (Option 1) zur grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrssituation soll als mittel-</p>

<b>Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit</b>	<b>Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv</b>
<p>kehrsführung (und Befriedung der Anwohner) im Baugebiet Säuterich würde ich Ihnen unbedingt die Kombination der Option 1) du 2) empfehlen! Option 1) ist unbedingt notwendig um den Verkehr in Richtung FIDUCIA und AUTOBAHN abfließen zu lassen, Option 2) ist notwendig um den Verkehr in Richtung AUTOBAHN/KA abfließen zu lassen, ansonsten ist ein Chaos am Schindweg vorprogrammiert!</p>	<p>fristige Option erhalten bleiben. Zur Erschließung des Baugebietes ist ein Ausbau zunächst nicht erforderlich.</p>
<p>So wie es aus dem Verkehrsgutachten hervorgeht lässt sich zusätzlicher Individualverkehr (KFZ) durch das Wohngebiet nicht ohne massive Beeinträchtigungen (u.a. Lärm, Abgase, Stau, Flächenverbrauch) im bestehenden Straßennetz aufnehmen. Gebäude werden i.d. Regel für 50 Jahre und mehr Lebensdauer geplant. Das lokale und regionale Straßennetz ist bereits jetzt schon an der Kapazitätsgrenze und vermutlich in einigen Jahren komplett überlastet, wenn nicht sowieso alle CO2 emittierenden Fahrzeuge Fahrverbot erhalten und sie damit obsolet werden. Sinnvoll wäre es, dieses Baugebiet bereits jetzt so attraktiv an öffentliche und alternative Verkehrsnetze anzuschließen, dass 1. so wenig wie möglich zusätzlicher KFZ-Verkehr entsteht und 2. auch die Anwohner der angrenzenden Wohngebiete zum Umsteigen angeregt werden. Dies erhöht zugleich die nachbarschaftliche Akzeptanz des gesamten Projekts. Dabei könnte man neben weiteren Radwegen und ÖPNV-Haltestellen bzw. angeboten auch über weitere Anreize wie kostenfreie oder -reduzierte Nutzung des ÖV nachdenken, was vermutlich auf Jahre billiger käme, als manche Variante der gezeigten Verkehrsplanung. Eine professionelle Ideenfindung und Planung hierzu hätte vor dem Kfz/Straßen Gutachten stattfinden sollen, dann hätte man sich auch einigen Aufwand für offensichtlich unbrauchbare Varianten sparen können. Aber es ist ja nicht zu spät, in diese Richtung verstärkt zu arbeiten und dies untersuchen zu lassen. Ggf. lässt sich hieraus ein Modellprojekt verwirklichen, welches auch an anderer Stelle inspirierend wirkt. In diesem Zusammenhang weise ich auf das noch zu wenig beachtete städtische Projekt Grüne Stadt hin - grün bedeutet in diesen Fall auch weniger Straßen. Mit freundlichen Grüßen aus der Südweststadt nach Durlach</p>	<p>Die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes und sowohl für die neuen Bewohner, als auch die Anwohner der bestehenden Gebiete gedacht.</p>
<p>Ich bin der Vertreter der örtlichen Vereine in</p>	<p>Der Festplatz und das Vereinsheim sollen in</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>Aue und stelle mir die Frage wie das Thema Festplatz und die Lage des Musikvereinsheim bei den Erschließungsüberlegungen berücksichtigt wurde. Gibt es hierfür Ersatzflächen ?</p>	<p>heutiger Lage bestehen bleiben. Die Anbindung an die B3 soll so nah und platzsparend wie möglich an die Oskar-Ullmer-Brücke gelegt werden.</p>
<p>Haben Sie bei Ihrer Verkehrsströme-Abschätzung die zu erwartenden Fiducia-Mitarbeiter des entstehenden Neubaus mit berücksichtigt?</p>	<p>Ja. Mit dem Neubau für ca. 1000 Arbeitsplätze plant Fiducia zwar keine Erhöhung der Mitarbeiterzahlen, sondern nur eine Entspannung der derzeit beengten Raumsituation. Es wurde trotzdem ein Mitarbeiterzuwachs um +500 mit dem dazugehörigen Verkehrsaufkommen in der Prognose unterstellt.</p>
<p>...Grundsätzlich wünschen wir uns im Rahmen des Beteiligungsverfahrens einen Dialog, besser: einen echten Dialog, eine Diskussion auf Augenhöhe. Dazu gehört ein Zuhören und Eingehen auf die Argumentation des GesprächspARTNERS. In diesem Sinn ist eine Moderation mit suggestiven Statements ("Ich kann nicht verstehen, wie die Bienen der Wechselkröte helfen sollen!" u.a.) und sind fixe Zeitvorgaben für die Bürger kein Dialog (auch wenn natürlich jeder an einem Abend auch wieder nach Hause möchte). Hier auf der Grundlage des aktuellen Informationsstandes unsere Fragen und Forderungen:...</p> <p>Der Verkehrsgutachter berichtete, dass das vorhandene Straßennetz im Bereich der Einfahrt der Schlesierstraße in die Fiduciastraße und der Fiduciastraße in die Südtangente mit der Bebauung des Oberen Säuterich nicht mehr hinreichend leistungsfähig ist. Zur Planungsgrundlage : Der Verkehrsgutachter dokumentierte im Säuterich-Bestand, der direkt an das Neubaugebiet grenzt, der Göllnitzer und der Karpatenstraße mit vor Ort installierten Kameras im Juli 2018 eine Verkehrsbelastung von 350 Fzg.-Bewegungen täglich. In beiden Straßen zusammen befinden sich lt. Prüfung einer Anwohnerin 60 Wohnungen. Wenn 60 Wohnungen 350 Fzg.-Bewegungen täglich hervorrufen, dann sind das durchschnittlich 5,83 Fzg.-Bewegungen je Wohnung. Die vorgestellte „Verkehrsprognose“ geht jedoch für das gesamte Neubaugebiet Oberer Säuterich mit fast 400 Wohnungen zuzüglich Kindergarten, zuzüglich Seniorenheim von gerade mal 1100Fzg.-Bewegungen täglich aus. Herr Schwartz/Stadtplanungsamt verteidigte seine dieser „Prognose“ zugrundeliegende theoretische Annahme von 2Fzg.-Bewegungen täglich je Wohnung. Diese Annahme ist als Planungsgrundlage aber ganz</p>	<p>Hol- und Bring-Dienste, Versorgungsfahrten, Medizinischen Dienste, Mitarbeiter- und Besucherfahrten etc. sind in den Berechnungen berücksichtigt.</p> <p>Die 1.100 Fahrten/Tag errechnen sich auf Basis der aktuellen Haushaltsbefragung der Stadt Karlsruhe zusammenfassend wie folgt:</p> <p>385 WE x 2,2 Bewohner = 847 Bewohner</p> <p>Verkehr der Bewohner:</p> <p>85 % der Bewohner unternehmen Fahrten an einem Tag ausgehend vom Gebiet (Rest der Fahrten erfolgt außerhalb, berücksichtigt sind darin auch Urlaub, Krankheit, Dienstreisen etc.)</p> <p>38 % nutzen den Pkw, die Pkw-Besetzung beträgt 1,3 P/Pkw, 3,5 Wege pro Tag je EW werden durchgeführt</p> <p>847 x 85 % x 38 % x 3,5 Wege /Tag / 1,3 P/Pkw = 736 Kfz-Fahren durch Bewohner</p> <p>+ 90 Kfz-Fahrten durch Besucher, und Wirtschaftsverkehr (Müll. Lieferungen etc.) (ohne Kita und Pflege) (5 – 15 % je Bewohner)</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>offenbar widerlegt durch die dokumentierte Messung des Verkehrsgutachters! Die Hochrechnung auf Grundlage der Annahme von Herrn Schwartz von 2Fzg.-Bewegungen täglich je Wohnung, d.i. mit Zuschlägen(?) für Kindergarten und Altenheim 1.100 Fzg.-Bewegungen täglich im Planungsgebiet widerspricht aufgrund der Ergebnisse der im Juli 2018 durchgeführten Verkehrszählung ganz entscheidend einer Hochrechnung auf Grundlage dieser dokumentierten Verkehrszählung von 5,83Fzg.-Bewegungen täglich je Wohnung d.i. mit Zuschlägen(?) für Kindergarten und Altenheim 3.200 Fzg.-Bewegungen täglich. Wie für die Wohnungen der Post- und Lieferverkehr, Müll- u. Reststoffsammlungen, Handwerker- und Hilfeinsätze etc. dabei ausreichend berücksichtigt sind, ist unklar. Wie für Kindergarten und Altenheim die Hol- und Bring-Dienste, Versorgungsfahrten, Medizinischen Dienste, Mitarbeiter- und Besucherfahrten etc. dabei ausreichend berücksichtigt sind, ist unklar. 10. Die vom Stadtplanungsamt/H. Schwartz vorgegebene Prognosegrundlage und die tatsächlich gemessenen Fzg.-Bewegungen im und um das Planungsgebiet fallen so weit auseinander, dass wir eine solche Prognose als Planungsgrundlage nicht anerkennen können. 11. Wir fordern eine Verkehrsprognose mit realistischen Werten. 12. Wir fordern eine Erschließungsplanung aufgrund realistischer Prognosen. 13. Welche Planzahlen gedenkt das Stadtplanungsamt einer funktionsfähigen Erschließungsplanung nun zugrunde zu legen? C) zum Verkehrsfluss Richtung Südtangente/B3 14. Um die prognostizierten und die bereits heute bestehenden Probleme und Gefährdungen zu lösen oder zumindest zu reduzieren, auch die eines für viele Jahre unvermeidlichen Baustellenverkehrs von großen LKWs, wäre unseres Erachtens eine Anbindung der verlängerten Steiermärker Str. in alle Fahrtrichtungen an die Südtangente die Lösung der Wahl und die logische Konsequenz aus der (selbst der zu niedrig) geschätzten Verkehrsentwicklung - so haben wir die Konsequenzen aus der Verkehrszählung und dem Verkehrsgutachten am 26.11.2018 verstanden. 15. Der Einwand, südlich der Südtangente handele es sich um ein Landschaftsschutzgebiet, ist als Ablehnungsgrund sehr schwer nachvollziehbar, da dort erst in der jüngsten Vergangenheit eine</p>	<p>+ 288 Kfz-Fahrten für Kita- und Pflege (Beschäftigte, Besucher, Ver- und Entsorgung sowie Bringen- und Holen Kita) = 1114 Kfz-Fahrten / Tag</p> <p>Der Neuverkehr wird damit aus einer Verkehrserzeugungsberechnung abgeleitet. Zentrale Kenngröße ist hierbei die Durchführung von 3,5 Wegen je Bewohner und Tag. Dies entspricht dem gängigen Mobilitäts-Mittelwert, welcher generell nur sehr geringe Streuungen aufweist, insbesondere je größer das betrachtete Gebiet ist. Zu beachten ist hierbei auch, dass diese Kennziffern sich auf <b>alle Einwohner (d.h. inkl. Kinder und immobile Personen)</b> beziehen. Eine direkte rechnerische Ableitung des Verkehrsaufkommens aus dem vorhandenen Verkehr im bestehenden Netz ist hingegen nicht zulässig und führt aufgrund der sehr geringen Grundgesamtheit der nur 65 Wohnungen in der Karpatenstraße zu falschen Ergebnissen. Würde man die 65 Wohneinheiten in Relation zu den ermittelten 350 Fahrten in der Karpatenstraße setzen, so würden sich ca. 9-10 Wege je Bewohner im Bestand ergeben. Eine derart hohe Wegehäufigkeit ist nicht plausibel und kommt in der Realität nicht vor. Unabhängig von der Lage in Deutschland werden recht einheitlich 3 bis 4 Wege je Bewohner pro Werktag durchgeführt.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass der in der Karpatenstraße gemessene Verkehr von 350 Kfz/d nicht alleine durch die dortigen Bewohner verursacht wird, sondern auch andere Quellen und Ziele hat. In der Karpatenstraße können dies sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehr in Richtung Landwirtschaft, Kleingärten oder Grüncontainer</li> <li>- Freizeit- und Spazierverkehr in Richtung Wiesen und Felder</li> <li>- Verkehr von und zur Haltestelle (Bringen- und Holen, Park+Ride in kleinem Umfang)</li> <li>- Parksuchverkehr aus angrenzenden Gebieten etc.</li> </ul> <p>Zu 10: Die Prognose in der durchgeführten Form (s.o.) ist wesentlich genauer als die Beobachtung einzelner Stichproben. Die grundlegenden Mobilitätskennziffern wurden erneut in der 2017er „Mobilität in Deutschland“ Er-</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>weit mehr Platz beanspruchende Tankstelle gebaut wurde und zudem das Landschaftsschutzgebiet ebenfalls erst in, jüngster Vergangenheit festgelegt worden ist. Bei diesem Punkt wäre zu klären, welches die beste Stelle für eine Anbindung wäre. Es gilt hier, die Interessen der Bürger als Verkehrsteilnehmer, als Besucher des Festplatzes und auch die Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe einzubeziehen. Wir fordern einen Bürger-Dialog mit den Entscheidungsträgern und den Planern auch zur Erschließung des Oberen Säuterich. 16. Wie könnte ein Vollanschluss z.B. der verlängerten Steiermärker Str. an die Südtangente gestaltet werden, um einer realistischen Verkehrs-Prognose gerecht zu werden? 17. Ab welcher Steigerung des Verkehrsaufkommens sieht die Stadt Karlsruhe ggf. den Bedarf einer direkten Führung auf die Südtangente z.B. in Verlängerung der Steiermärker Str.? 18. Wie soll künftig der wachsende Gewerbeverkehr der beiden Großgärtnereien geführt werden? 19. Sollen Schindweg und Karpatenstraße dem jahrelangen Baustellenverkehr zur Verfügung stehen? 20. Auf wieviele LKW täglich ist der Baustellenverkehr über welchen Zeitraum realistisch zu schätzen? 21. Wie könnte dieser Baustellenverkehr alternativ geführt werden? D vereinfachter neuer Straßenkreuzungsbereich durch Führung der Fiduciastraße direkt auf die Umgehung Wolfartsweier Vom Verkehrsgutachter abgelehnt wurde die von uns geforderte Zusammenfassung der Fiduciastraße. und der Umgehung Wolfartsweier zu einer einzigen Ampelkreuzung an der Südtangente. Im Gegensatz dazu sind wir überzeugt, durch diese korrigierte Straßenführung wird - der Verkehrsfluss eindeutiger und klarer nachvollziehbar und damit auch die Unfallhäufigkeit verringert, der Nettoflächenverbrauch verringert, weil das bestehende längere Stück Fiduciastraße zwischen Schlesier Straße und alter Einmündung Südtangente renaturiert würde. - ermöglicht, die Kleingartenfläche nach Osten zu erweitern und/oder die Naturflächen nach Westen - eine Erweiterungsfläche der Bebauung oder besser der naturnahen Flächen im Oberen Säuterich nach Westen möglich - sich in der Gesamtschau eine positive Ökobilanz im Vergleich zum Bestand und der derzeitigen Planung ergeben. 22. Welcher erhöhte Bedarf an Fahrbahnen und Flächen – der Ver-</p>	<p>hebung bestätigt.</p> <p>Zu 11: Die Verkehrsprognose ist realistisch, s.o.</p> <p>Zu 12: Es wurden Prognosen jeweils „zur sicheren Seite hin“ erstellt. Selbst im unwahrscheinlichen Fall, dass mehr Verkehr als prognostiziert entsteht, ändert dies in diesen verkehrlichen Größenordnungen nichts an der grundsätzlichen Erschließungsplanung.</p> <p>Zu 13: Die im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsmengen. Ansonsten s.o.</p> <p>Zu 14: Die Frage nach einem Vollanschluss wurde ausführlich im Gutachten behandelt. Das Verkehrsgutachten empfiehlt entweder Option 1 oder Option 2. Eine Anbindung an die B3 in / aus alle Fahrrichtungen ist nicht darstellbar, weder als Brückenlösung, noch als Kreisverkehr, noch als Ampelkreuzung.</p> <p>Zu 15: Das LSG ist nicht der entscheidende Punkt, siehe Angaben im Verkehrsgutachten und Punkt 14.</p> <p>Zu 16: Mögliche Gestaltungen eines Vollanschlusses an die B3 sowie deren verkehrliche Wirkungen wurden im Gutachten aufgezeigt. Ein Vollanschluss kommt gemäß Gutachten allerdings nicht in Betracht.</p> <p>Zu 17: Eine direkte Gebietsausfahrt auf die B3 in Fahrtrichtung Südtangente in Verlängerung der Steiermärker Straße ist Bestandteil der vorgeschlagenen Option 2.</p> <p>Zu 18: Alle heute bereits bestehenden Straßenverbindungen sind weiter nutzbar. Zusätzlich würde die Möglichkeit der direkten Ausfahrt auf die B3 in Fahrtrichtung Südtangente bestehen, ohne z.B. den Schindweg in Richtung B3 befahren zu müssen.</p> <p>Zu 19-21: Die Planung und Abwicklung der Baustellenverkehre ist nicht Bestandteil des Rahmenplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der konkreten Erschließungsplanung des Gebietes.</p> <p>Zu D: Die Zusammenfassung der beiden Teilknoten an der B3 zu einem einzigen Knotenpunkt wurde untersucht (Planfall 2a) und aus Leistungsfähigkeitsgründen als nicht rea-</p>



Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>kehrplaner sprach von „riesig“ – könnte denn durch diese Zusammenfassung in eine einzige Kreuzung nach Rückbau der alten Trasse und nach Verlegung der alten Fußgängerbrücke nach Meinung des Verkehrsgutachters konkret entstehen? 23. Wieso/ggf. wieviel soll diese zusammengefasste Kreuzung in der Summe mehr Flächen verbrauchen, als die vorhandenen beiden Einmündungen? E zur neuen Haltestelle Bus Linie 47 Eine neue Haltestelle im Bereich des Neubaugebietes für die Schnelllinie 47 zum Hauptbahnhof wäre für die Anwohner ein deutlicher Gewinn. Ein schallgeschützter Zugang durch den Lärmschutzwall sollte machbar und gut integrierbar sein. 24. Wie könnte die Anbindung an die Planungsfläche eingebunden und gestaltet werden? F zum Radweg entlang der Südtangente Wir unterstützen den Gedanken eines Anwohners, einen durchgehenden Radweg vom Zündhüttele Richtung Innenstadt über/neben/nahebei des Oberen Säuterich zu führen. Es ist zu untersuchen, wo ein Radweg vom Zündhüttele bis zur Einmündung Fiduciastraße am besten anzubinden wäre, evtl. mit einer Verbindung durch den Lärmschutzwall bei dem Zugang zur angedachten Bushaltestelle. Desweiteren wäre eine gute Anbindung an den Oberwald und die Spielvereinigung über die Oskar-Ulmer-Brücke oder am Umspannwerk gelegene (nach Zusammenfassung der Kreuzung neue) Brücke sehr sinnvoll. 25. Wie könnte die Führung und Vernetzung im/am Planungsgebiet eingebunden und gestaltet werden?...</p>	<p>lisierbar bewertet. Der im Planfall 2a dargestellte Ausbau stellt bereits den unter entwurfstechnischen und sicherheitstechnischen Aspekten maximal sinnvoll möglichen Ausbau in der vorhandenen Örtlichkeit dar. Ein möglicher Erhalt der Fußgängerbrücke hat auf die Berechnungen keinen Einfluss.</p> <p>Wollte man hier einen leistungsfähigen Knoten konzipieren, müssten überlastete Ströme (z.B. der zweistreifige Linkseinbieger von Wolfartsweier zur Südtangente) dreistreifig ausgebaut werden. Vergleichbare Beispiele sind in Karlsruhe nicht vorhanden und sind sicherheitstechnisch bedenklich bzw. in der Fortführung nach Westen ohnehin nicht darstellbar. Eine weitere Abwägung von Vor- und Nachteilen erübrigt sich daher.</p> <p>Zu 24: Eine attraktive Fuß- und Radwegverbindungen zu einer möglichen neuen Haltestelle der Linie 47 im Bereich der Einmündung B3/Fiduciastraße wäre Bestandteil der folgenden Überarbeitung des Rahmenplans.</p> <p>Zu 25: Ein direkter Radweg auf der Nordseite der B3 mit geeigneter Verknüpfung nach Aue und entlang der Fiduciastraße wäre Bestandteil der folgenden Überarbeitung des Rahmenplans.</p>
<p>Ich finde die Option 2 (Planfall P6) mit dem Minikreisel in der Fiduciastr. und der Ausfahrt verlängerte Steiermärker Str. auf die Südtangente gut. So würde die Verkehrszunahme zumindest etwas entspannt werden</p>	<p>Option 2 wird zur Umsetzung empfohlen.</p>
<p>Insgesamt ein gutes und schlüssiges Verkehrsgutachten! Weitere Anregungen: ÖPNV: Zusätzlich zur vorgeschlagenen Bushaltestelle weitere zusätzliche Bushaltestelle Linie 47 Höhe Steiermärker Str./Oskar-Ulmer-Brücke; zusätzlich Wiederbelebung Tram Linie 8 mind. im 20 min Takt Rad: vorgeschlagene Radwege sinnvoll, Aufnahme Oberer Säuberlich + ganz Aue in Fächerrad-Gebiet (Freie Leih- und Abstellzone) Auto: gute Variantenempfehlung, kein Vollanschluss an B3 in Hö-</p>	<p>Prüfung einer weiteren Haltestelle im Rahmen der vertieften Planung.</p> <p>Prüfung der Aufnahme Aues in die Kernzone des Fächerrads bei nächstem Vertragsupdate.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
he Steiermärker Str, da sonst Umleiterverkehr bei Autobahnumleitung befürchtet.	
Bitte die 1400 KFZ/Tag der Raumfabrik bei B3 Anschluss beurteilen!	Frage unklar. Die Entwicklungen an der Raumfabrik wurden verkehrlich im Prognose-Nullfall berücksichtigt (1400 Kfz/d) und ebenso in jedem Planfall.
<p>...Bleibt zu Hoffen das die Ausfahrt auf die Südtangente ausschließlich in Richtung Karlsruhe in Verlängerung der Steiermärker Straße auch tatsächlich kommt und nicht wieder zerredet wird. Das diese Ausfahrt nach dem Vereinsheim vom Musikverein Aue auf die Südtangente geführt wird und nicht durch den Festplatz. Anhand der heftigen Debatte um den Verkehr zeigt sich doch wie wichtig den künftigen Bewohnern das eigene Auto ist. Bei der Planung sind deshalb auch genügend Tiefgaragenplätze zu schaffen. Mindestens einen pro Wohnung.</p>	<p>Option 2 mit Ausfahrt auf die Südtangente wird zur Umsetzung empfohlen.</p> <p>Eine optimal auf alle Belange ausgerichtete Lage der Ausfahrt wäre Bestandteil der folgenden Überarbeitung des Rahmenplans.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Anzahl notwendiger Stellplätze wird im Rahmen der folgenden Verfahrensschritte bearbeitet.</p>
<p>Bei den Zufahrtswegen in das neue Viertel sollte auch die Situation für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden. Insbesondere im südlichen Teil der Steiermärkerstraße fehlt bisher ein Gehweg. Auch führt über diese Straße eine Anbindung zu wichtigen Radwegen in die Nachbargemeinden. Wenn in Zukunft der Autoverkehr in diesem Bereich stark zunimmt, dann sind hier besondere Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer notwendig, z.B neue Gehsteige und/oder ein separater Radweg. Falls ein Kreisell in der Schlesierstraße gebaut werden sollte, sind hier ebenfalls die Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Berücksichtigung der Fußgänger- und Radfahrerführung in den genannten Bereichen ist Bestandteil der folgenden Überarbeitung des Rahmenplans. Zur weitgehenden Entflechtung des Kfz-Verkehrs von den Radverkehrsströmen Tiefentalstraße – Zündhütte – Karlsruhe im Bereich der Steiermärker Straße ist eine direkte Radwegführung parallel zur B3 vorgesehen.</p>
<p>Die Karpatenstr. und Schlesierstr. muss auf jeden Fall entlastet werden. Nutzung der Oskar Ulmer Brücke. Ein- und Ausfahrt nur in Richtung Autobahn Südtangente. Also Planfall P2 ohne Anbindung Richtung Zündhütte Wolfartsweier. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden darf auf keinen Fall die Umfahrungsstraßen Fiducia-Killisfeldstraße, Rommelstraße, B3 weiter beschränkt werden (z.B. Tempo 30). Um den Verkehrsfluss in der Killisfeldstraße zu verbessern könnte man von der Ottostraße kommend über eine Linksabbiegerspur nach dem Kreisell zum Aldi und der Tankstelle nachdenken</p>	<p>Der Querschnitt der Oskar-Ullmer-Brücke ist nicht ausreichend zur konfliktfreien Abwicklung aller Ströme.</p> <p>Mit der vorgesehenen Anbindung entstehen keine nennenswerten Behinderungen auf der B3.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Ich bin Anwohner/Eigentümer eines Einfamilienhauses in der Karpatenstr. und somit direkt von der Baumaßnahme betroffen. Da ich bei allen Sitzungen anwesend war, möchte</p>	

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>ich mich auch dazu äußern. Ich denke es ist nicht zumutbar, dass der Verkehr aus dem Neubaugebiet ausschließlich über die Karpatenstr. aus- und einfließt. Zwar würde nach ihrem Vorschlag morgens der abfließende Verkehr über die einfache Anbindung an die B3 gehen, jedoch alle "Heimkehrer" würden über die Karpatenstr. einfließen. Dies bedeutet ein vielfaches des jetzigen Aufkommens. Dies wird auch durch einen Kreislauf, für den es meines Erachtens keinen Platz gibt, auch nicht besser. Auch ist die Parksituation mittlerweile so, dass man nur noch im ZickZack durch die Karpatenstr. fahren kann. Wahrscheinlich ist es jedoch so, dass die paar Häuser in der Karpatenstr. im Vergleich zu 400 neuen Wohneinheiten keine Rolle spielen und von den Verkehrsplanern als nicht relevant eingestuft werden. Eine optimale Verkehrsregelung kann es nur über einen Vollanschluß an die B3 geben.</p>	<p>Mit der vorgeschlagenen Option verteilt sich der Verkehr auf mehrere Äste und nicht ausschließlich auf die Karpatenstraße.</p> <p>Im vorgeschlagenen Planfall 6 lässt sich die Zusatzbelastung der Karpatenstraße gegenüber dem Planfall 1 in etwa halbieren (+ca. 360 Kfz/d).</p> <p>Eine für Aue insgesamt verträgliche Verkehrserschließung des neuen Wohnquartiers zu entwickeln war der maßgebliche Grund für die Erstellung des umfangreichen Verkehrsgutachtens und für die Wahl der empfohlenen Erschließungsvariante.</p>
<p>Die von Ihnen vorgestellten Konzepte sind so nicht hinnehmbar. Die Zahlen und die Interpretation der Erhebungen stimmen mit Sicherheit mit der Realität nicht überein. Man fühlte bei der letzten Zusammenkunft / Infoveranstaltung am 26.11.18 einfach nicht ernst genommen und als Bürger hintergangen. Auf viele Fragen wurde ganz einfach ausgewichen. Wir akzeptieren eine alleinige Verkehrsführung über die Karpatenstr. während der Bauphase und auch später grundsätzlich nicht. Ich plädiere für eine Lösung die das neue Baugebiet direkt mit Zu-, und Abfahrt an die Südtangente so wie eine Befahrung über den Schindweg vorsieht.</p>	<p>Die Untersuchung basiert auf tatsächlich gemessenen Verkehrszahlen an 12 Messstellen und kann insofern als äußerst valide angesehen werden.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Option verteilt sich der Verkehr auf mehrere Äste und nicht ausschließlich auf die Karpatenstraße.</p>
<p>Ein Anschluss an die B3 (Option 2) ist aus unserer Sicht zwingend erforderlich, um die jetzt schon überlastete Karpatenstraße (Beweis: Ergebnis des Gutachtens) zu entlasten. Die neue Variante Option 1 entlastet die Karpatenstraße nicht, sondern lediglich die Schlesierstraße, da hier dann weniger Rückstau zu erwarten ist. Die bereits jetzt überlastete Karpatenstraße müsste den gesamten Verkehr des neuen Baugebiets jedoch trotzdem zusätzlich aufnehmen. Wir bitten eindringlich darum, nicht den selben Fehler wie bei der Tankstelle an der Südtangente zu machen. Hier haben die Anwohner geahnt und kommuniziert, dass es zu Verkehrsproblemen kommt und Recht behalten. Die Stadt hat aber nicht darauf gehört und gesagt, wir</p>	<p>Option 2 mit Ausfahrt auf die B3 wird zur Umsetzung empfohlen.</p> <p>Nicht die Karpatenstraße ist überlastet, sondern die Ausfahrt der Schlesier Straße nach links in Richtung Südtangente.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>probieren es erst einmal aus und steuern dann ggf. nach. Es ist nicht vertretbar, hier erneut diesen Fehler zu begehen. Die Stadt sollte es dieses Mal nicht wieder zu Lasten der Anwohner "besser wissen" und es erst einmal auf die einfache Art versuchen. Der Anschluss an die B3 ist zudem gerechtfertigt, da das RP laut Aussage der Stadt sagte, ein Abschluss kommt dann in Frage, wenn nachgewiesen ist, dass die bestehenden Strukturen den Verkehr nicht aufnehmen können. Dies ist mit dem Gutachten eindeutig belegt.</p>	
<p>ich finde es schon mal gut, dass endlich ein Verkehrsgutachten durchgeführt und damit klar wurde, dass das jetzige Verkehrsnetz die Last an Fahrzeugen nicht mehr tragen kann. Ich stehe selbst jeden Morgen an der Ausfahrt Schlesier Str. auf die Fiduciastr. und komme erst nach langem Warten raus auf die Südtangente, weil von beiden Seiten ständig Verkehr kommt. Abends sieht es nicht besser aus. Dann gibt es Rückstau auf der Fiduciastr. von der Ampel-Kreuzung bis hin zum Skaterplatz. Es braucht also unbedingt eine Lösung, wie man schnell aus Aue herauskommt, ohne dass der Umgehungsverkehr durch Aue durchfließt! Mein Favorit wäre die direkte Ausfahrt über die Steiermärker Str. auf die B3, weil damit vor allem der neuhinzuziehende Verkehr eine schnelle Ausfahrt hat, ohne in das alte Aue einfallen zu müssen. Aber eine Lösung der Ampel Fiducistr zur Südtangente sollte auch unbedingt gefunden werden, um den Rückstau zum Feierabend zu reduzieren. Gerne mit den vorgeschlagenen zwei Abbiegern, oder noch besser die bisherige Abbiegerspur ohne Ampel und dafür nur eine Spur von Zündhülle Richtung Autobahn. Die B3 ist auf der Strecke ohnehin nur einspurig. Das kann so belassen werden, bis die weitere Spur von der Fiducistr. hinzukommt.</p>	<p>Option 2 mit Ausfahrt auf die B3 wird zur Umsetzung empfohlen.</p> <p>Zur Gebietserschließung ist nur Option 1 oder Option 2 notwendig. Option 2 wird zur Gebietserschließung empfohlen. Eine Ertüchtigung der Fiduciastraße in der untersuchten Form (Option 1) oder anderweitig zur grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrssituation soll als mittelfristige Option erhalten bleiben. Zur Erschließung des Baugebietes ist ein Ausbau zunächst nicht erforderlich.</p>
<p>Den Ausführungen der Herren Pfeiffer und Pittl schliesse ich mich voll umfänglich an. Alle "Bürgerbeteiligungen" zum Oberen Säute rich hinterlassen bei mir den Eindruck, dass die Stadt Karlsruhe auch hier wieder. die Strategie verfolgt: Gutachten nur zielorientiert zu schönen und alle vom Bürger vorgebrachten Argumente nicht zu berücksichtigen bzw. abzuschmettern. Dies dann auch noch mit der Aussage - erst abwarten und dann vielleicht reagieren - ab zu tun. Ganz unerträglich</p>	<p>Alle Anregungen und Planfälle aus der Bürgerschaft hat die Stadt in einem aufwändigen Verkehrsgutachten ergebnisoffen prüfen lassen. Die Vorschlagsvariante beruht auf einer dieser Anregungen. Die Kritik ist daher weder begründet noch nachvollziehbar.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>empfinde ich die Haltung der Planer gegenüber bestehender, von der Stadt selbst beauftragter Gutachten, zum Lärmschutz, Klima - und Umweltschutz. Ich sehe hier keinen ergebnisoffenen Dialog.</p>	
<p>Sehre geehrtes Planungsteam der Stadt Karlsruhe, grundsätzlich verstehe ich, dass zusätzliche Wohnflächen dringend benötigt werden. Das unterstütze ich. Jedoch muss das in aller Hinsicht verträglich bleiben insbesondere in Bezug auf den Verkehr. Ich lehne beide Verkehrskonzeptvarianten ab. Eine Erweiterung um ca. 800 Bewohner + Gewerbebetriebe (Altenheim, Kindergarten, ...) ist erheblich, die Verkehrsmaßnahmen sollen jedoch auf minimale Anpassungen begrenzt sein. - Der Verkehrsvorschlag von Pfeiffer/Plitt (Verlängerung Fiduciastraße mit direktem Anschluss an die Umfahrung Wolfartsweier) sollte ernsthaft geprüft werden. Annahmen für Fahrten pro Wohnung und Tag anhand realitischer Daten geschätzt und ergebnisoffene Simulationen durchgeführt werden. - Zusätzlich sollte am Ende der Schlesier Straße mit der Fiduciastraße ein Kreisverkehr analog zur Ostmarkstraße/Fiduciastraße entstehen: dort hat er den Verkehr maßgeblich entlastet (und die Umwelt geschont). Schon heute in der Rush-Hour fahren wir einen Umweg über die Ostmarkstraße Kreisel, da linksabiegen aus der Schlesier-Straße in die Fiducia Straße kaum gefahrlos möglich ist. Die Querung dieser Kreuzung ist für Kinder und auch erwachsene Radfahrer gefährlich. - Die Verkehrsplanung sollte ein Konzept für Radfahrer und Fußgänger in Richtung Wolfartsweier (z.B. entlang Südtangente), von der Tankstelle und zur Kreuzung Fiduciastraße/Schlesier Straße mit sicherem Überweg zum Skaterplatz (Anbindung Radroute Innenstadt) und jeweils umgekehrt berücksichtigen. - Eine zusätzliche Haltestelle der Buslinie 47 am oberen Säuterich/Nahe Tankstelle ist dringend erwünscht. - Im Laufe der mehrjährigen Bauarbeiten müsste bereits eine (provisorische) Auffahrt zur Südtangente zur Verfügung stehen, um den Bauverkehr nicht durch das bestehende Wohngebiet zu führen. - Planerisch wäre es wichtig direkt Parkflächen für Carsharing (z.B. Stadtmobil) vorzusehen. Meine Zustimmung findet das aktuelle Konzept nicht. Hier muss dringend nachgebessert werden und zwar nicht nur in Marginalien.</p>	<p>Alle Varianten wurden ernsthaft und ergebnisoffen geprüft.</p> <p>Anregung wurde geprüft, siehe Gutachten.</p> <p>Alle diese Hinweise wurden bereits in der Stufe 1-Phase gebracht und der Verkehrsuntersuchung als Randbedingung mitgegeben.</p> <p>Ein direkter Radweg auf der Nordseite der B3 mit geeigneter Verknüpfung nach Aue und entlang der Fiduciastraße ist Bestandteil des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes.</p> <p>Eine mögliche neue Haltestelle der Linie 47 im Bereich der Einmündung B3/Fiduciastraße ist Bestandteil des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes.</p> <p>Kenntnisnahme. Geeignete Carsharing-Standorte werden im Rahmenplan gekennzeichnet.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>Zurückkommend auf unser Gespräch am 26.11.18 bei der Informationsveranstaltung in der Karlsburg, möchten wir nochmals auf die 4 Punkte, die uns bewegen eingehen, denn sie sind uns wichtig. 1. Wir favorisieren einen Knotenpunkt westlich der jetzigen Kreuzung B3/Fiduciastr. - so würde die jetzige Kreuzung wegfallen - bis auf die Zu- und Abfahrt zur Tankstelle. Eine Überlegung wäre doch den aus der Tankstelle kommenden Verkehr nach links, dann nach rechts um das Umspannwerk herum zur B3 zu führen um zur BAB oder Südtangente zu gelangen (großer Knoten). 2. Öffnung rechts rein und rechts raus Lösung ins neue Baugebiet, eine Linksabbiegerspur wäre ohne große Probleme möglich, da ursprünglich die Südtangente als 4-spurige Straße geplant war. Wir wollen keinen Verkehr auch keinen Baustellenverkehr weder im Schindweg noch auf der verlängerten Steiermärkerstr. in Richtung Oskar-Ulmer-Brücke, da dort landw. Verkehr mit überbreiten Maschinen von und zum Anbaugelände fährt. 3. Fahrradweg vom Zündhüttele über den Schindweg-Steiermärkerstr. auf dem Lärmschutzwall über die neue Anbindung Baugebiet (Grünes Tor) dann über eine Brücke Richtung Oberwald/Spielvereinigung Aue mit all seinen Sporteinrichtungen zum Hbf. und zur Stadtmitte Kinder, Sportler usw. könnten diesen Übergang nutzen um ungefährdet über die Straßen zu kommen. 4. Buslinie in Richtung Hbf. sollte in das neue Baugebiet fahren, um den Bürgern dort eine schnelle Verbindung in die Stadt und zum Hbf. zu ermöglichen Gerne sind wir bereit zu einer Begehung oder Besichtigung des jetzigen Zustandes (Vororttermin)</p>	<p>Die Zusammenfassung der beiden Teilknoten an der B3 zu einem einzigen Knotenpunkt wurde untersucht (Planfall 2a) und aus Leistungsfähigkeitsgründen als nicht realisierbar bewertet.</p> <p>Räumlich ist die Anlage einer Linksabbiegerspur möglich, allerdings würde dies zwangsläufig eine Signalisierung erfordern, was in Planfall 2 untersucht wurde.</p> <p>Der Schindweg könnte mit der vorgeschlagenen Variante entlastet werden (-140 Kfz/d), die Steiermärker Straße als „Zubringer“ zu der neuen Gebietsausfahrt würde zwangsläufig mehr Verkehr aufnehmen müssen (+710 bzw +920 Kfz/d), allerdings ausgehend von sehr geringen Bestandsverkehrsmengen.</p> <p>Ein direkter Radweg auf der Nordseite der B3 mit geeigneter Verknüpfung nach Aue und entlang der Fiduciastraße ist Bestandteil des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes. Die genaue Lage erfolgt in Abstimmung mit der Rahmenplanung.</p> <p>Eine Führung der Buslinie durch das Wohngebiet würde einerseits das Verkehrsaufkommen im Gebiet und den Zu- und Abfahrtsstrecken erhöhen und andererseits zu Fahrtzeitverlängerungen führen.</p>
<p>Liebe Vertreter der Stadt, liebes Planungsbüro, wir wünschen uns, dass Sie folgende Punkte berücksichtigen: Ausbau Fahrradwege von Aue nach Karlsruhe: zum einen: Verlängerung des Weges durch den Wald entlang der Südtangente ohne Umweg über Ottostraße, plus Zebrastreifen oder Fußgängerampel über die Fiduciastraße beim Skaterplatz zum zweiten ein Fahrradweg, der auch in der Dunkelheit von Frauen und Jugendlichen befahren werden kann. Hierfür eignet sich weder ein Weg durch den Wald noch der aktuelle Fahrradweg über die Ottostraße</p>	<p>Kenntnisnahme, allerdings kein direkter Zusammenhang zur Erschließungsplanung Säuterich.</p> <p>Die Planung des Übergangs mit Prüfung einer geeigneten Querungsanlage erfolgt zusammen mit der mittelfristig vorgesehenen Ertüchtigung der Fiduciastraße (Option 1).</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>ße/Wolfartsweierer Brücke. Wünschenswert wäre z.B. eine 3. Strecke oder Umbau der bestehenden Strecke über Ottostraße -&gt; heller, bewachter, keine Prostitution, etc. Warum keine Ausfahrt auf die Südtangente aus der Mitte des Wohngebiets (statt Steiermärker Str.), damit die gesamten neuen Bewohner diese Ausfahrt nutzen und nicht nur der Teil, der in der Nähe der Steiermärker Straße wohnt? Warum wird keine Einfahrt von der Südtangente aus Ri Zündhülle kommend eingeplant? Als Begründung wurde bisher angemerkt, dass es aus dieser Richtung kaum Verkehr gibt. Das erleben wir täglich anders. Abgesehen davon - der Mehraufwand müsste aus unserer Sicht minimal sein, warum kann man nicht einfach noch eine Ausfahrt zumindest aus dieser Richtung einplanen? Sind die 2000 zusätzlichen Mitarbeiter, die bei der Fiducia aufgrund des Neubaus des Fiducia Campus zukünftig arbeiten werden, berücksichtigt? Hierdurch wird die Verkehrsbelastung auf der Fuducia-Straße unabhängig vom Neubaugebiet deutlich steigen.</p>	<p>Die vorgesehene Lage ermöglicht auch Bestandsverkehren aus Aue eine direkte Ausfahrt auf die Südtangente, ohne durch das neue Wohngebiet fahren zu müssen. Unabhängig davon kann aus dem gesamten Neubaugebiet über die neue Anbindung gefahren werden, was auch attraktiver sein wird als eine Ausfahrt über Karpatenstraße-Schlesier Straße-Fiduciastraße.</p> <p>Die Einfahrt aus dieser Fahrtrichtung würde nach der Prognose des Planfalles 3 nur von ca. 70 Fahrzeugen genutzt und würde demzufolge unnötige Eingriffe in den Festplatz oder andere Flächen sowie eine zusätzliche Verknüpfung mit den übrigen Erschließungsflächen notwendig machen.</p> <p>Mit dem Neubau für ca. 1000 Arbeitsplätze plant Fiducia zwar keine Erhöhung der Mitarbeiterzahlen, sondern nur eine Entspannung der derzeit beengten Raumsituation. Es wurde trotzdem ein Mitarbeiterzuwachs um +500 mit dem dazugehörigen Verkehrsaufkommen in der Prognose unterstellt.</p>
<p>Bitte bedenken Sie bei der Erschließung, dass eine, so wie sie vorgestellt wurde, "vereinfachte" Ausfahrt aus der Schlesier Straße das Problem nicht löst. Diese schon heute sehr stark befahrene Wohngebietsstraße wird durch ein neues Wohngebiet noch stärker belastet. Der Planfall (P1 optimiert) kann allenfalls eine Ergänzung zu einem RICHTIGEN Konzept sein. Dennoch sollte durch Zukunftsprojekte, wie die Erweiterung der Fiducia, Ikea und der dm-Zentrale unabhängig vom Wohngebiet oberer Säuterrich über eine ampelfreie Abbiegung der Fiducia-Str. auf die Südtangente nachgedacht werden. Da es früher leider ohne Ampel nicht unfallfrei geklappt hat, würde eine Einfädelspur Abhilfe schaffen. Die Problematik, dass Aue nicht durch eine neue Attraktive Verkehrsanbindung „überflutet“ werden sollte, könnte gelöst werden, indem man die Anbindung des neuen Wohngebiets unabhängig vom alten Verkehrsnetz gestaltet. Ob das praktikabel ist können Verkehrswissenschaftler sicherlich beantworten. Nochmals ein Plädoyer meinerseits, eine Anbindung des neuen Wohngebiets über die B3/Südtangente vorzunehmen. Zumindest eine Einfädelspur aus dem Wohngebiet heraus. (Planfall P6) muss entwtehen.</p>	<p>Option 2 mit Ausfahrt auf die B3 wird zur Umsetzung empfohlen.</p> <p>Eine Ertüchtigung der Fiduciastraße in der untersuchten Form (Option 1) oder anderweitig zur grundsätzlichen Verbesserung der Verkehrssituation soll als mittelfristige Option erhalten bleiben. Zur Erschließung des Baugebietes ist ein Ausbau zunächst nicht erforderlich. Eine Einfädelspur würde keine Verbesserung bringen, weil dadurch die notwendigen Verflechtungslängen nach links in Richtung Umgehung Wolfartsweier nicht mehr gegeben wären.</p> <p>Eine ausschließliche Anbindung des Wohngebietes an die B3 wäre nicht praktikabel. Ein Wohngebiet sollte immer redundant über mindestens zwei Anbindungen verfügen (Harvariefälle, Baustellen etc).</p> <p>Option 2 mit Ausfahrt auf die B3 wird zur Um-</p>

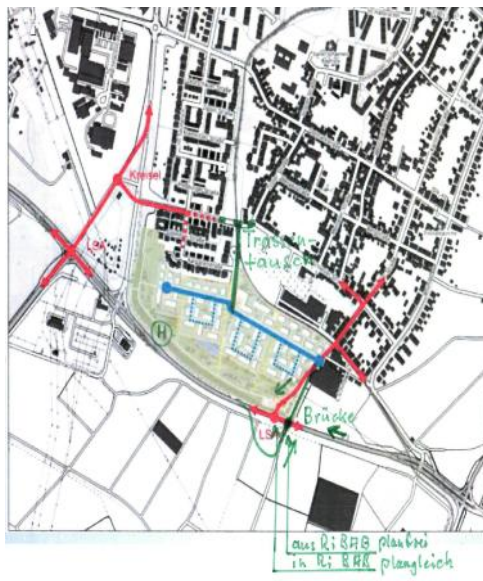
Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>Wirkliche Entlastung würde allerdings nur eine Anbindung in beide Richtungen bringen.</p>	<p>setzung empfohlen.</p>
<p>Ich bin für Option 2, Direktanschluss an die Südtangente.</p>	<p>Option 2 mit Ausfahrt auf die B3 wird zur Umsetzung empfohlen.</p>
<p>Es ist wichtig nicht nur eine Ausfahrt auf die B 3 sondern auch eine Zufahrt von Osten, also vom Zündhütte, einzuplanen. Um in das Neubaugebiet einzufahren und somit den Schindweg zu entlasten und nicht wie Herr Schwartz im Foyer der Karlsburg meinte, daß alle in den Hofladen fahren durch den Schindweg. Habe ich das verständlich erklärt? Mit Sicherheit kommt viel Verkehr aus Pforzheim, Pfinztal und Ettlingen wo auch Einkaufsmärkte wie Scheckin und real ansässig sind. Im Übrigen schließe ich mich den Ausführungen des Herrn Plitt und Herrn Pfeiffer an, die uns mit ihrer klaren umsichtigen Kompetenz sehr gut vertreten!</p>	<p>Die Einfahrt aus dieser Fahrtrichtung würde nach der Prognose des Planfalles 3 nur von ca. 70 Fahrzeugen genutzt und würde demzufolge unnötige Eingriffe in den Festplatz oder andere Flächen notwendig machen. Eine Entlastung des Schindwegs erfolgt bereits mit der Realisierung des Planfalles 6.</p>
<p>gerne möchte ich Ihnen nochmal die P4- Variante /Abgewandelt vorstellen.</p> <p>Der Kreisel an der Schlesierstraße/ Straßenbahn, hat den Vorteil, dass die Wohnstraße – Karpatenstraße - geschont wird und die gefährliche Ecksituation Schlesier-Tiroler Straße entschärft wird.</p> <p>Die genannte Kritik erschließt sich mir nicht, Die Teilung des Grünbereichs verstehe ich natürlich.</p> <p>Weiterhin wäre an der B3 eine Einfahrt aus Osten - und Ausfahrt nach Westen in der skizzierten Form möglich.</p> <p>Bitte leiten sie die Skizzen an die entsprechenden Stellen weiter.</p>	<p>Der Vorteil, die Karpatenstraße nicht zusätzlich zu belasten, ist durchaus ersichtlich, wengleich auch das beschriebene Teilstück zwischen Karpatenstraße und Schindweg bewohnt ist. U.a. deswegen wurde Option 2 zur Umsetzung vorgeschlagen, da sich mit dieser Variante die Zusatzbelastung der Karpatenstraße gegenüber Option 1 halbieren lässt. Dieser Teilverkehr ist mit ca. 360 Kfz/d (und umgerechnet auf die Spitzenstunde weniger als 1 Fahrzeug pro Minute) auch als so gering einzustufen, dass keine nennenswerten Umfeldbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese geringen Verkehrsmengen rechtfertigen auch keine derartig aufwändige und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer unattraktive und aus Verkehrssicherheitssicht als kritisch einzustufende Verkehrsführung.</p>
	



Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
	<p>Hinsichtlich der Verkehrsnachfrage ist diese Fahrbeziehung – Einfahrt aus Osten - sehr nachrangig im Vergleich zur Anbindung nach Westen. Daher wurde auf diese auch im Sinne einer übersichtlichen und einfachen Anbindung an die Steiermärker Straße verzichtet.</p>
<p>Variante Ausbau Fiduciastrasse ist nicht schlecht. Warum verlängert man nicht die geplante Straße von Karpatenstr abgehend zur Südtangente? Wäre da nicht auch die Einfahrten zu den neuen Häusern einfacher ? Der Schindweg und die Steiermärkerstr ist entlastet . Es würde ein rechts rein und rechts raus genügen, evtl an der Steiermärkerstr ein Anliegerschild.</p>	<p>Die beschriebene Verbindung ist in Planfall 4 untersucht und würde zu einer Zerschneidung der Gebietsmitte führen. Mit der vorgeschlagenen Führung über die verlängerte Steiermärker Straße können die bestehenden Verkehre aus Aue in Richtung Südtangente besser abgeleitet werden.</p>
<p>Als unmittelbarer Beobachter des umliegenden Verkehrs kann ich nur mit Nachdruck davon abraten, jedenfalls das zwischen Steiermärker Straße und Brühlstraße liegende Stück des Schindwegs auch nur ernsthaft in Betracht zu ziehen als Zuwegung für das beabsichtigte neue Baugebiet, in der einen wie der anderen Richtung, geschweige denn in beiden Richtungen. Das ist keine richtige Straße, und schon jetzt als ständige Durchfahrt völlig ungeeignet.</p>	<p>Planfall P6 würde eine Entlastung des Schindwegs bringen, indem der Verkehr nicht über den Schindweg, sondern direkt über den Teilanschluss an die B3 aus dem Gebiet geleitet würde.</p>
<p>Eindeutigen Vorteil genießt Planfall P 2 (Vollknoten B 3) zusammen mit der Variante 1.1 oder 1.2 (Oskar-Ulmer-Brücke) und der Planfall P4,(BÜ/ Kreisel) wie vom Bürgerverein vorgeschlagen, allerdings ohne Gleisquerung und Kreisel. M.E wäre eine Mischung aus Variante P2 und P4 die beste Lösung. Also Vollknoten und Anschluss über Oskar-Ulmer- Brücke mit innerer Verbindung Schleierstr.-NBG..</p> <p>P2: Rein aus städtebaulicher Sicht ist die Zusammenfassung der versetzten Einmündungen der Fiduciastr. und der B3 aus Ri. Ettligen zu einem Vollknoten erstrebenswert. Die durch den Strassenneubau entfallenen Kleingärten können dann auf die frei werdenden</p>	<p>Die Zusammenfassung der beiden Teilknoten an der B3 zu einem einzigen Knotenpunkt wurde untersucht (Planfall 2a) und aus Leistungsfähigkeitsgründen als nicht realisierbar bewertet.</p>

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv
<p>Strassenfläche verlegt werden und auch Wohnbauflächen zusätzlich gewonnen werden.</p> <p>Nicht verständlich ist, warum sich die Verkehrsmengen aus Ri Fiducia bei einem Vollknoten um 2.500 KfZ erhöht sind, gegenüber dem Ist- Zustand in der Fiduciastr. Die Linksabbieger aus Ri. Ettlingen in die Südtangente Ri BAB und die kreuzenden Verkehre in Ri Ettlingen dürften nicht das Kriterium sein. Im jetzigen Zustand müssen aus Ri. Ettlingen die gesamten Geradeausfahrspuren gequert werden, wenn in die Fiduciastr. eingebogen werden soll. Umgekehrt genau so.</p> <p>Variante 1.1 oder 1.2, Erschliessung über Oskar- Ulmer-Brücke planfrei aus Ri Karlsruhe nach Aue über die Kärntnerstr., aus Ri Aue plangleiche Einmündung in die Südtangente. Abfahrt von der Brücke in Ri. Zündhütte kann entfallen, hier wäre die Verbindung über den Vollknoten bzw. Schindweg ausreichend. Die planfreie Anbindung über die Oskar- Ulmer-Brücke würde m. E. auch die Schlesierstr. entlasten. Ein Schleichverkehr durch Aue ist in diesem Fall für mich nicht vorstellbar.</p> <p>P4: Erschliessung über die Schlesier Str (BÜ/Kreisel):</p> <p>Für die "innere Erschliessung" wäre der Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft Aue erstrebenswert, allerdings ohne Kreisel, dafür einen Trassentausch, d.h. Verschiebung der Gleise entlang des Friedhofes. Die Strasse kommt dann auf die ehem. Gleistrasse. Damit kann die Erschliessung des NBG über die Karpatenstrasse entfallen und die Gleise müssen nicht gequert werden.</p> <p>Wie sind die Neuverkehre von IKEA und der dm- Zentrale = 13.300 KfZ zu verstehen? Kommen die über die Fiduciastr.? Die haben doch direkten BAB Anschluss in alle Richtungen .</p> <p>Ich bitte Sie , meine Überlegungen in Ihre weitere Planung mit einzubeziehen.</p>	<p>Insgesamt entsteht durch einen Vollknoten eine Verkehrsführung, die insbesondere auf der Nord-Süd-Relation sowie von Durlach in Richtung Südtangente zu mehr Durchgangsverkehr führt. Da die Übereckbeziehung über die B3 bei einem Vollknoten entfällt und die Wege und damit die Reisezeiten deutlich kürzer sind, werden hier zusätzliche Verkehre angezogen. Die Zunahme ist damit plausibel, gleichzeitig jedoch nicht wünschenswert, da die Fiduciastraße schon heute stark belastet ist. Dementsprechend wurde der Knoten im Rahmen der damaligen Planungen zur B3-Umfahrung Wolfartsweier u.a. bewusst nach Westen gelegt, um zusätzlichen Verkehr für Durlach wie im Planfall 2a zu vermeiden.</p> <p>Unabhängig von den für den Planfall P2a berechneten Verkehrsmengen wäre der Vollknoten auch bereits ohne die Mehrbelastungen und Verlagerungen nicht leistungsfähig, wenn die gleichen, geringeren Mengen des Planfalls P1 angesetzt werden.</p> <p>Der Querschnitt der Oskar-Ullmer-Brücke ist nicht ausreichend zur konfliktfreien Abwicklung aller Ströme.</p> <p>Die Frage nach einem Vollanschluss wurde ausführlich im Gutachten behandelt. Das Verkehrsgutachten empfiehlt entweder Option 1 oder Option 2. Eine Anbindung an die B3 in / aus alle Fahrtrichtungen ist nicht darstellbar, weder als Brückenlösung, noch als Kreisverkehr, noch als Ampelkreuzung. Die verkehrlichen Wirkungen sind in der Ergebnispräsentation dargestellt. Im untersuchten Sonderfall mit Einschränkungen auf der A5 entstünde durch einen Direktanschluss an die B3 eine offensichtliche und geradlinige Verbindung nach Norden parallel zu den stark belasteten Achsen Fiduciastraße und Badener Straße, die auch genutzt würde.</p> <p>Es ist aufgrund der notwendigen Fahrdynamik der Straßenbahn, der unmittelbar nördlich angrenzenden Haltestelle sowie der westlich gelegenen Wohnbebauung Schlesier Straße 40 mit Zuwegung keine nennenswerte Verschiebung der Gleise möglich, um einen hinreichend sicheren Abstand einer Einmündung dieser Planstraße zum Bahnübergang</p>

**Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit**



**Stellungnahme der Verkehrsplanung/ptv**

schaffen zu können (Gewährleistung einer Gleisräumung bei Bahnankunft etc.). Der Teilverkehr, der bei der vorgeschlagenen Umsetzung des Planfalles 6 über die Karpatenstraße abzuwickeln wäre, ist mit ca. 360 Kfz/d (und umgerechnet auf die Spitzenstunde weniger als 1 Fahrzeug pro Minute) auch als so gering einzustufen, dass keine nennenswerten Umfeldbeeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die Neuverkehre von IKEA und dm-Zentrale wurden entsprechend der jeweiligen Verkehrsuntersuchung mit ihren Teilverkehren im Plangebiet berücksichtigt. Richtigerweise ist dies nur ein kleiner Teil der erwähnten Gesamtverkehrsmengen.