

# Rahmenplan zum Oberen Säuterich Dokumentation der Bürgerinformation Verkehrsgutachten und Entwässerungs- konzept

26.11.2018 ab 18.00 Uhr (Karlsburg, Durlach)

**Zusammenfassende Mitschrift** zur Bürgerinformation Rahmenplan „Oberer Säuterich“.

Inhalte der Veranstaltung waren:

- Erläuterung des Beteiligungsprozesses zum Rahmenplan
- Vorstellung des Entwässerungskonzept
- Vorstellung des Verkehrsgutachtens
- Rückfragen und Meinungsbild zum Verkehrsgutachten

Die **Veranstaltung** fand am Montag, 26.11.2018 von 18.00 bis 20.30 Uhr in der Karlsburg statt.

Die **Moderation und Dokumentation** erfolgt durch das Büro suedlicht, Freiburg.



**Link zur Projektseite:**

<https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/wettbewerbe/saeuterich/beteiligung>

**Link zum Beteiligungsportal (online Rückmeldungen bis 10.12.2018 möglich):**

[www.beteiligung.karlsruhe.de](http://www.beteiligung.karlsruhe.de)

## Vorbemerkung zur Dokumentation: Was finde ich hier? Was nicht?

Sie finden in dieser Dokumentation einen zusammenfassenden Überblick der Diskussionsergebnisse aus der Veranstaltung. Die vorgestellten Erschließungsvarianten, die auch in der Ausstellung gezeigt wurden, sind als separate Dateien online einzusehen. Sie finden diese Informationen – ebenso wie die Dokumentationen des bisherigen Beteiligungsprozesses – auf der städtischen Internetseite zum Oberen Säuterich:

<https://www.karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/wettbewerbe/saeuterich/beteiligung>

## Wo stehen wir im Prozess?

Im „Oberen Säuterich“ in Durlach-Aue wird ein neues Wohnquartier entstehen. In den beiden zurück liegenden Jahren hat die Stadt dazu ein konkurrierendes Entwurfsverfahren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt. Seit dem Frühjahr 2018 begleitet die Stadt mit einem moderierten Beteiligungsprozess die Erarbeitung des Rahmenplans. Nach der Durchführung von vier Vorgesprächen im Frühjahr 2018 mit Verbänden und Vereinen, mit den unmittelbar betroffenen Anwohner/innen, mit Eigentümern und Pächtern und dem Ortschaftsrat, wurden alle (weiteren) am städtebaulichen Konzept Interessierten zu einer Ausstellung und Bürgerinformation am 25. April 2018 eingeladen. In dieser Veranstaltung konnten u.a. Anregungen für das geplante Verkehrsgutachten gegeben werden, das im Mai ausgeschrieben und jetzt im November 2018 vorgestellt wurde.

Bereits am 19.11.2018 fand die zweite Begleitgruppensitzung statt, in der das weitere Planungs- und Entscheidungsverfahren sowie der Ablauf der Veranstaltung vom 26.11.2018 besprochen wurde. In der Begleitgruppe sind Vertreter\*innen der Vorgespräche (Anwohner\*innen, Eigentümer\*innen, Vereinsvertreter\*innen) sowie Mitarbeitende der Verwaltung und Mitglieder des Ortschaftsrates vertreten.

## Ablauf der Bürgerinformation am 26.11.2018

Am 26.11.2018 fand die öffentliche Präsentation der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und des Entwässerungskonzepts statt. Rund 120 Personen sind der Einladung in die Karlsburg gefolgt. Nach der Begrüßung von Baubürgermeister Daniel Fluhrer wurde in einem Informationsteil (ohne Rückfragen) aktuell auf das Thema Natur- und Artenschutz eingegangen (Herr Hacker, Leiter des Umweltamts) sowie das Entwässerungskonzept vorgestellt (Herr Gunkel von faktorgruen und Herr Kramer vom Tiefbauamt). Im Hauptteil der Veranstaltung wurden die Rahmenbedingungen für die Beauftragung des Verkehrsgutachtens vorgestellt (Herr Schwartz, Stadtplanungsamt). Anschließend präsentierte Herr Hitscherich die Untersuchungsergebnisse, insbesondere die Variantenüberprüfung zur Erschließung des Oberen Säuterichs. Im Anschluss wurden in einem 50 minütigen moderierten Gespräch (Frau Grüger und Frau Hummel, suedlicht) Rückfragen gestellt und Meinungen aus der Bürgerschaft vorgetragen und Antworten von den Fachexperten gegeben. Diese finden sich in der Dokumentation gebündelt wieder.

### Zum Ablauf des Abends

18.10	<b>Wo stehen wir heute?</b>	Moderation (suedlicht)
<b>Information: Vorstellung der Gutachten</b>		
18.25	<b>Entwässerungskonzept</b>	Herr Gunkel (faktorgrün)
18.40	<b>Verkehrsgutachten</b>	
	Wie und was wurde ausgeschrieben? Ergebnisse des Gutachtens	Herr Schwartz Herr Hitscherich (ptv)
<b>Diskussion und Meinungsbild</b>		
19.40	<b>Rückfragen und Diskussion</b>	
20.20	<b>Abschluss und Ausblick</b>	Herr BM Fluhrer, Frau Hüger

### Ausstellung für Rückfragen und Anmerkungen (Foyer)



### Wo stehen wir im Prozess?



**Phase I: Vorgespräche mit Akteursgruppen und öffentliche Informationsveranstaltung (04/18)**

**Phase II: Ausarbeitung des Rahmenplans (laufend)**  
(mit Verkehrsgutachten und politische Beschlussfassung)

**Phase III: Erstellung eines Bebauungsplans (ca. ab 06/2019)**  
(mit förmlicher Öffentlichkeitsbeteiligung nach BauGB)



---

## Nachfragen zum Natur- und Artenschutz (Hr. Hacker, Leiter des Umweltamtes)

Aufgrund der aktuellen Berichterstattung in der BNN vom 14.11.2018 zum Thema Natur- und Artenschutz im Oberen Säuterich wurde ein kurzes Interview mit dem Amtsleiter des Umweltamtes der Stadt Karlsruhe (**Herr Hacker**) der Erläuterung der beiden Gutachten vorangestellt. Herr Hacker erläuterte, dass auf dem Gebiet des Oberen Säuterich u.a. Zauneidechsen, Fledermäuse und Wechselkröten gefunden wurden, für die -wegen der geplanten Bebauung- Ersatzbiotope gefunden werden müssen. Die Stadt wird dazu vorbereitende Maßnahmen durchführen, wie beispielsweise den Ankauf von Flächen. Allerdings stellt sich dies teilweise als schwierig dar, da die Eigentümer geeigneter Flächen bisher nicht verkaufen wollten.

Zum Aufstellungsbeschluss 2015 wurden gemäß den gesetzlichen Vorgaben Gutachten zum Artenschutz erstellt. Die Nachfrage, ob Bienen gemeinsam mit den o.g. Tieren angesiedelt werden können, muss im Einzelfall geprüft werden, da die Tiere unterschiedliche Biotope bräuchten.

---

## Informationsteil: Entwässerungskonzept

**Herr Kramer** skizzierte im Kurzinterview mit der Moderation die zentralen Elemente der Entwässerung und ging dabei auf Fragen aus der Begleitgruppe ein:

- Das Regenwasser soll **südlich entwässert** werden. Es wird ein Geländegefälle von Nord nach Süd hergestellt, damit das Wasser oberflächlich in Rinnen den Retentionsflächen zugeführt werden kann. Dafür wird es **Aufschüttungen** geben.
- Die **Kanäle** werden nach den gültigen Normen ausreichend dimensioniert. Hinzu kommen die **Retentionsflächen**, die als Zwischenspeicher fungieren und eine Oberflächenversickerung ermöglichen. Das Wasser wird zurückgehalten und gedrosselt über den Hauptkanal abgeführt. Die Anlagen dienen auch dem Schutz vor Starkregenereignissen.
- Die Neubebauung wird keine Auswirkungen auf den bisherigen **Grundwasserstand** haben.

**Herr Gunkel** erläuterte mit Plandarstellungen das Konzept (siehe dazu separate Präsentation zum download). Er ergänzte, dass Retentionsflächen für das Mikroklima und für den Wasserrückhalt von Bedeutung sind, da die Wetterextreme weiter zunehmen wie Trockenzeiten und Starkregenereignisse. Zudem sind keine Eingriffe (wie Aufschüttungen) im Bestand geplant. Welche Baumarten dort angepflanzt würden, muss zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Gartenbauamt abgesprochen werden.

---

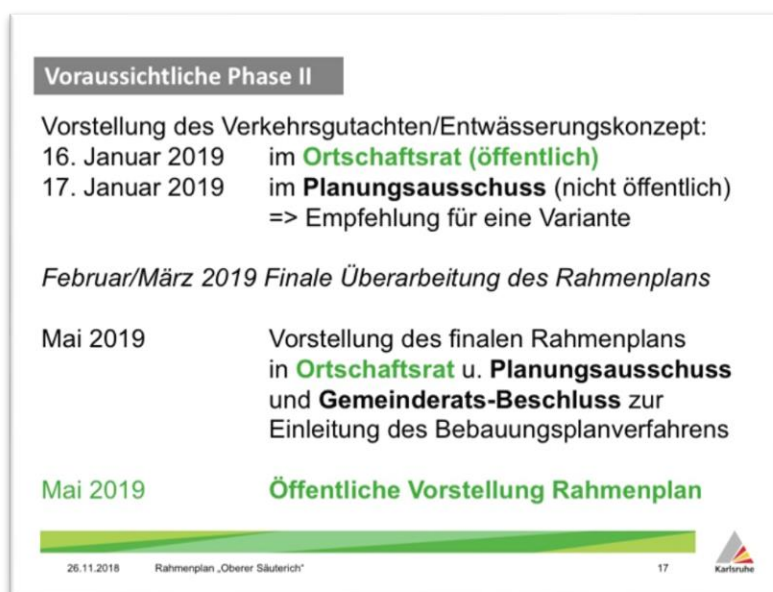
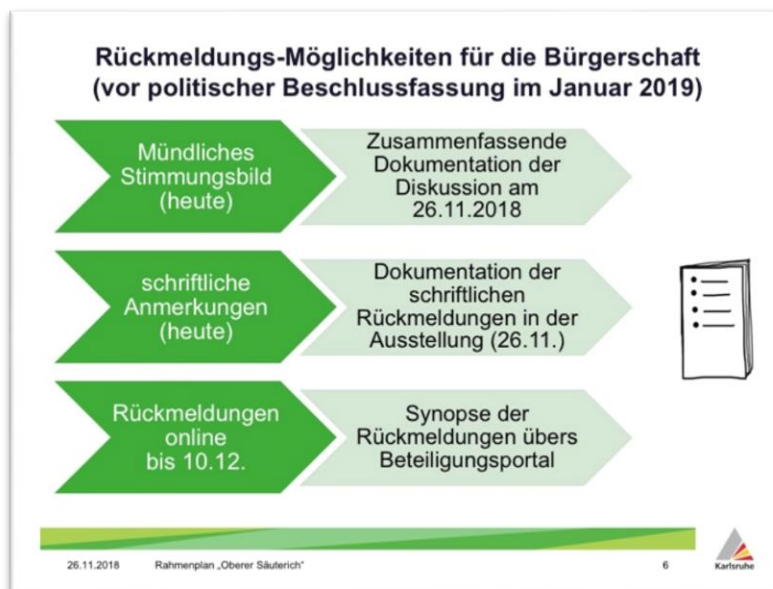
## Informationsteil: Rahmenbedingungen des Verkehrsgutachtens

Als Einstieg in das Verkehrsthema erläuterte **Herr Schwartz**, Stadtplanungsamt, die Rahmenbedingungen zum Gutachten und beschreibt nochmals die Gesamtverkehrssituation in Aue (Hinweis: Die Präsentation ist online einsehbar):

- **Bundesstraße B3**: Die Bundesstraße hat die primäre Funktion, die Verkehrsströme zu bündeln. Ein direkter Anschluss an ein Wohngebiet ist i.d.R. nicht möglich. Nach Auskunft des RP kommt ein neuer Anschluss nur dann in Frage, wenn der übergeordnete Verkehr nicht signifikant zusätzlich beeinträchtigt wird bzw. die vorhandenen Anbindungen das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht verkraften.
- **Zählzeitpunkte der Verkehrserhebung**: Eine-24-Stunden-Zählung fand am 12.07.2018 statt. Zudem wurden über 10 Tage Vergleichszählungen vorgenommen und die Daten mit Bestandsdaten des Stadtplanungsamtes abgeglichen. Details und Anpassungen der Modellberechnung sind der Präsentation von ptv zu entnehmen.
- Vier der fünf **zu prüfenden Varianten** für das Verkehrsgutachten wurden von der Bürgerschaft im Frühjahr 2018 eingebracht.
- Die **weitere Beteiligung** und Möglichkeit der Rückmeldung zum Verkehrsgutachten kann bis 10.12.2018 genutzt werden. Diese Rückfragen und Meinungsäußerungen werden der Vorlage für die

politische Entscheidungsfindung angehängt. Die Rückmeldungen aus der Einwohnerschaft sollen ausschließlich über das Beteiligungsportal der Stadt bis 10.12.2018 erfolgen. (siehe Grafik)

- **Aktuelles zur Tankstelle:** Da in den letzten Veranstaltungen Kritik an der verkehrlichen Situation der Tankstelle an der B3 geäußert wurde, hat die Stadt gemeinsam mit der Tankstelle folgende Lösung erarbeitet: Es wird eine Änderung der Aus- und Einfahrt in die Tankstelle geben, sodass LKWs einfacher einbiegen können. Zudem wird die Ampelschaltung geändert und an langsam an-fahrende Autos angepasst, sodass vermieden werden soll, dass es zu Staus bzw. gefährlichen verkehrlichen Situationen bei der Ausfahrt von Fahrzeugen aus der Tankstelle kommt.



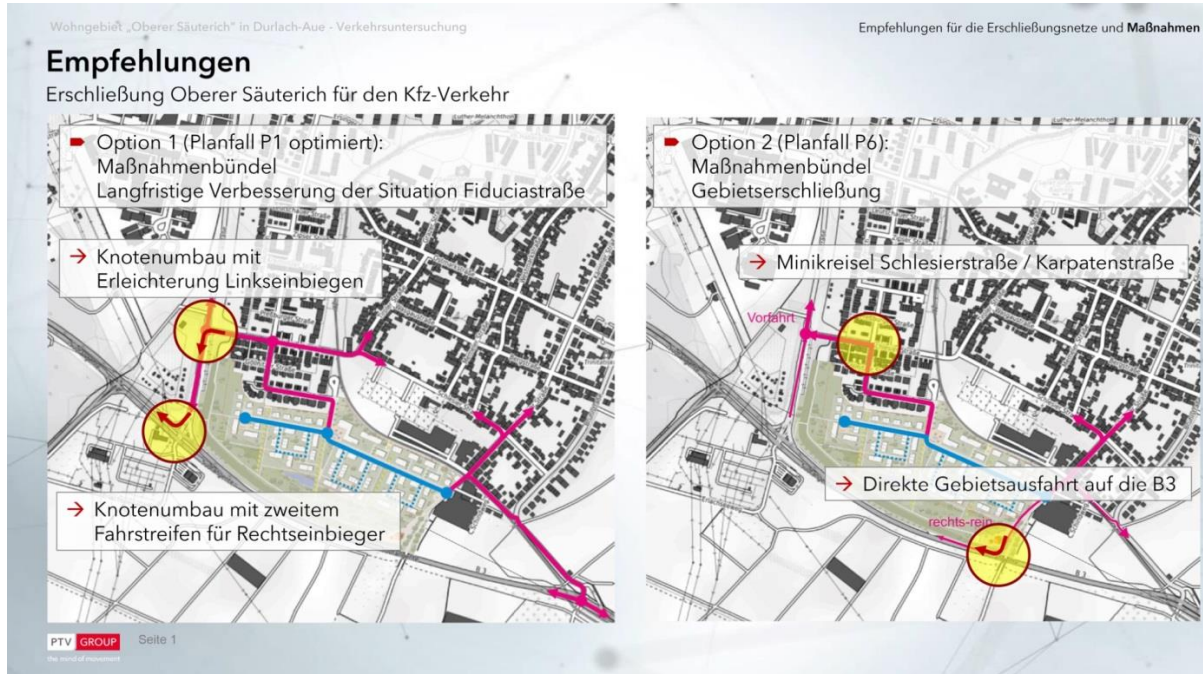
**Informationsteil: Vorstellung des Verkehrsgutachten**

Das Verkehrsgutachten wurde von der Firma ptv Planung, Transport und Verkehr aus Karlsruhe durchgeführt. **Herr Hitscherich** stellte in einem 45-minütigen Vortrag das Verfahren und die Untersuchungsergebnisse vor (Hinweis: Die Präsentation steht online als Download zur Verfügung). Das Gutachten zieht für die Bewertung der zu prüfenden Varianten **drei Elemente** heran:

- Die Analyse der Ist-Situation auf der Basis der Verkehrszählungen
- Zusätzlich die Prognose („Prognose-Nullfall“) mit relevanten Neunutzungen
- und den zusätzlichen Fahrten mit dem neuen Baugebiet („Planfall“).  
Hierfür wird mit 1.100 Fahrten gerechnet.

Nach Prüfung der fünf Varianten schlägt ptv **zwei leistungsfähige Varianten** vor:

- P1 (bisherige Planung) mit Veränderungsmaßnahmen bei der Einfahrt auf die Fiduciastraße (eigener Fahrstreifen für Linkseinbieger von der Schlesier Straße) und die B3 (mit 2. Rechtsabbiegestreifen).
- P6 (neuer Vorschlag, basierend auf P3) mit neuem Teilanschluss an die B3, sodass die Ausfahrt über den Anschluss geregelt und die Einfahrt über die Karpatenstraße verlaufen kann.



### Diskussion und Meinungsbilder: im Gespräch mit dem Verkehrsgutachter und -planer

Während ca. 50 Minuten nahm die Bürgerschaft das Angebot an, Fragen zu stellen und Rückmeldungen zum Verkehrsgutachten – insbesondere den beiden möglichen Varianten P1 und P6 – zu geben. In diesem Teil sind zuerst die Fragen gebündelt und anschließend Meinungsbilder zusammengetragen. Soweit sinnvoll sind die Kommentare, die im Anschluss bei der Ausstellung formuliert wurden, eingefügt und als solche kenntlich gemacht.

### Fragen und Anmerkungen zu den Berechnungsgrundlagen allgemein

- **Rechenmodell:** 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 **Berechnungsgrundlage:** 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.*

- *Gegenrede: die Zahlen 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;*
- Nachfrage zur Berechnungsgrundlage: Wie kommt die Zahl der 350 Fahrten für die **Karpatenstraße** zustande (obwohl dort nur 60 WE sind). Der Wert liegt damit ca. 3x höher als die Berechnungsgrundlage für das Neubaugebiet.
  - *Antwort ptv: Das wird geprüft.*
- Die Berechnungsgrundlage des Gutachtens wird angezweifelt (s.o.). Rückmeldung: Intuitiv werde auf der Schlesierstraße mehr Verkehr wahrgenommen, als die Zählraten vorgeben.

### **Fragen und Anmerkungen zu den einzelnen Planfällen**

- Nachfrage zur Verbesserung der **aktuellen Situation auf der Fiduciastraße bzw. zu P1 (opt)**: Warum gibt es keine Einfädelungspur von der Fiduciastraße auf die B3 mehr (ohne Ampel)?
  - *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.*
- Zu **P2 (Vollanschluss mit Brücke)**: Könnte man die **Wirtschaftsbrücke** in der vollen Breite nutzen (da auch die Straßen im Gebiet, wie beispielsweise der Schindweg, nicht breiter sind)?
  - *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.*
  - *Gegenrede Bürgerschaft: da in Durlach-Aue fast alle Straßen 30er Zone sind, gäbe es heute schon kaum Durchgangsverkehr, deshalb werde die Einschätzung nicht geteilt, dass Schleichwege durch Aue zunehmen würden.*
  - *Ergänzung Bürgerschaft: andernorts würden Naturschutzargumente den Straßenbau auch nicht verhindern, sodass es nicht nachvollzogen wird, wieso für dieses kleine Stück das Argument aufgeführt wird.*
  - *Gegenrede Bürgerschaft (schriftlicher Kommentar): Die Wirtschaftsbrücke muss als solche erhalten bleiben für Ackerbau, Fußgänger und Radfahrer.*
- Zu **P2a (Zusammenlegung der beiden Knotenpunkte an der B3)**: Warum ist Planfall P2a mit neuem Knoten an der B3 und Verlegung der Fiduciastraße nicht möglich? Warum muss an der **Fußgängerbrücke** festgehalten werden?
  - *Antwort ptv: Die Brücke ist kein Ausschlussgrund. Sondern die in der Planung vorgesehen 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.*
  - *Gegenrede: Es würde gehen, wenn die Brücke verlegt würde.*
- Funktioniert bei **P6 die Einfahrt ins Gebiet** über die die Karpatenstraße (ohne Staus)?
  - *Antwort ptv: Ja, hier werden keine verkehrlichen Probleme gesehen, u.a. weil die Fahrtrichtung azyklisch sei.*

## Meinungsbilder

- Plädoyer für die Umsetzung beider Varianten P1 und P6 zusammen 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 Festplatz bei P6 erhalten bleibt (schriftlicher Kommentar).
  - Ergänzung: Wichtig bei P6 ist eine Einfahrt von Zündhütte 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.*
- Plädoyer für P2 mit einem Vollanschluss an B3 findet Zuspruch (Applaus).
- P4 ohne Kreisel und mit Gleisverschiebung als Wunschvariante (schriftlicher Kommentar).
- Die B3 muss leistungsfähig 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.

## Fragen und Anmerkungen zum Bestand

- Nachfrage zur Straßenkapazität für LKW im Bestand: 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 Schindweg 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 LKW-Halteverbot (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 Bauphase wird sehr groß sein. Dies muss in der Planung berücksichtigt werden und gute Lösungen gefunden werden!

---

## Dank und Dialog in der Ausstellung im Foyer

Gegen 20.40 Uhr endete der plenare Teil der Bürgerinformation mit einem Dank von Baubürgermeister Fluhrer für den konstruktiven Abend und das respektvolle Miteinander. Das Angebot für persönliche Rückfragen wurde gut angenommen. Im Foyer konnte an den Plänen Feedback gegeben werden. Dieses ist im oberen Teil der Dokumentation mit dem Hinweis „schriftlicher Kommentar“ eingeflossen.