

F 12 Sonstige Verkehrsanlagen

Nichtmotorisierter Verkehr

Im Rahmen des FNP kann der nichtmotorisierte Verkehr nicht eingehend betrachtet werden, da die planerischen Auswirkungen auf dieser Planungsebene nicht darstellbar sind. Dies ist im Rahmen eines Integrierten Verkehrskonzeptes für die einzelnen Gemeinden zu behandeln.

Die Bedeutung des **Fußgängerverkehrs** hat in den letzten Jahren abgenommen, d.h. die Zahl der Wege zu Fuß ist zurückgegangen. Eine Erhöhung des Fußgängeranteils am Gesamtverkehrsaufkommen erfordert die Stärkung der Infrastruktur der Stadtteile bzw. Gemeinden. Die Angebote „vor Ort“ müssen attraktiv gehalten werden, und eine Bündelung der Einrichtungen wie Einkaufen, Arzt, Kindergarten, Grundschule etc. aufweisen, mit dem Ziel einer s.g. „Stadt der kurzen Wege“. Dieses Ziel wird auch in der Verkehrsuntersuchung des NVK (1997) im Szenario „Zentren“ theoretisch erreicht.

Der **Radverkehr** erlebte in den letzten Jahren einen Aufwärtstrend und wird zunehmend in der Stadtplanung berücksichtigt. Die Stadt Ettlingen beispielsweise hat sich zum Ziel gemacht „radfahrerfreundliche Stadt“ zu werden. Die wichtigsten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe waren die Einrichtung der Cityroute parallel zur Fußgängerzone Kaiserstraße und die Öffnung des Schlossgartens für den Radverkehr. Weitere Verbesserungen haben sich durch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten ergeben.

Luftverkehr

Der Luftverkehr ist zu einem bedeutenden Standortfaktor geworden, besonders vor dem Hintergrund der seit 1989 stark veränderten Rahmenbedingungen:

- die deutsche Wiedervereinigung
- die Öffnung zu Osteuropa
- die daraus resultierende Truppenreduzierung mit der Aufgabe von Militärflugplätzen
- die Ausdehnung des Binnenmarktes auf den Europäischen Wirtschaftsraum

Im internationalen Luftverkehr sind für den Nachbarschaftsverband neben den Flughäfen Stuttgart und Frankfurt auch die Flughäfen Strasbourg, Basel als auch der Regionalflughafen Söllingen von großer Bedeutung. Durch die Aufgabe dieses kanadischen Militärflugplatzes ergab sich erstmals die Möglichkeit, einen Regionalflughafen zu realisieren, der vor allem für Entfernungen von 500 - 1.500 km Bedeutung hat. Der Flugbetrieb ist seit 1996 aufgenommen. Mit dem Regionalflughafen entsteht gleichzeitig ein Gewerbepark. In Verbindung mit diesem Gewerbepark wird die Möglichkeit eröffnet, die Region besser mit den Wirtschaftszentren in Europa zu verbinden.

Im Verbandsgebiet gab es bisher einen Verkehrslandeplatz in Rheinstetten-Forchheim. Dieser ist seit August 2000 aufgegeben, weil der Regionalflughafen Söllingen seinen Betrieb aufgenommen hat. Für eine zeitlich befristete Über-

gangszeit stand für den Luftsport weiterhin ein Sonderlandeplatz auf einem Teil des heutigen Verkehrslandeplatzes zur Verfügung (bis März 2004). Ein Alternativstandort wurde auf dem Gelände der ehemaligen Bundesanstalt für Schweinezucht in Rheinstetten gefunden.

Ein Sonderlandeplatz in Linkenheim-Hochstetten dient dem Segelflugsport.

Hafen

Die Karlsruher Rheinhäfen haben sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort in Karlsruhe und der Region entwickelt. Sie erfüllen für die Stadt und Region notwendige Lager- und Umschlagfunktion sowie die Verteilung und Behandlung von Gütern aller Art. Der Gesamtgüterumschlag liegt bei ca. 6 Mio. Tonnen im Jahr (Tabelle F 12.1).

Tab. F 12.1
Güterumschlag in t

Jahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Gesamtumschlagsmenge	8.358.761	5.985.560	5.491.288	6.679.194	6.162.706	6.829.360	6.170.409
davon Städt. Rheinhäfen	2.765.865	2.803.994	2.323.127	2.676.956	2.964.445	2.913.200	2.488.094
Städt. Ölhäfen	5.592.896	3.181.566	3.168.161	4.002.238	3.198.261	3.916.160	3.682.315

Quelle: Statistische Erfassung KVVH

Die Rückgänge im Ölhafenumschlag sind Folge der Fusion der beiden ehemals selbstständigen Karlsruher Raffinerien zu einem Einheitsunternehmen. Dieses führte zu Synergieeffekten, die einen verminderten Abtransport von Mineralölprodukten über den Rhein zur Folge hatte. Mittlerweile hat sich der Umschlag im Ölhafen wieder stabilisiert.

Die im Hafengebiet angesiedelten Umschlagbetriebe verfügen neben Verladebrücken, Kränen und Bandverladeanlagen auch über eine Ro-Ro-Rampe sowie einen Containerkran und weisen somit einen hohen technischen Standard auf. Die Erweiterung der Ro-Ro-Anlage ist möglich bei Bedarf. Positiv sind die Steigerungsraten im Containerverkehr. Der Bau eines zweiten Container-Krans ist in naher Zukunft beabsichtigt.

Das Hafengebiet verfügt über ca. 42 km Schienennetz und ist über die zentrale Zuführung über die Albrücke an den Bahnhof Karlsruhe-West angebunden. Mit dem abgeschlossenen Bau der Honsellbrücke verfügt das Hafengelände über eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.