

**Bebauungsplan „Südwestliche Untermühlsiedlung“, Karlsruhe-Durlach
hier:**

Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und der Träger öffentlicher Belange gem. § 4a Abs. 3 BauGB

Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen:

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit 1
 Barbara Parr, Dornwaldstr. 21, 10.06.2015 1
 Dr.-Ing. Thomas Parr, Dornwaldstr. 21, 10.06.2015 4
 Ralf-Peter Wenzel, Pfarrer-Blink-Str.7, 17.06.2015 6
 Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V., 07.03.2015 9
 Unterzeichnerliste der Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V., 18.06.201513

Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange 15
 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 26.05.2015 15
 Handwerkskammer Karlsruhe, 03.06.2015 16
 Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, 19.06.2015 16
 LRA Karlsruhe, Gesundheitsamt, 12.06.201517
 Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 21.05.201517
 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46, 28.05.2015 18
 Deutsche Telekom Technik GmbH, 24.06.2015 18
 VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, 22.06.2015 19
 Vermögen und Bau, Amt Karlsruhe, 22.06.2015 20
 Zentraler Juristischer Dienst, Immissionsschutzbehörde, 22.06.2015 21
 Zentraler Juristischer Dienst, Wasserbehörde, 17.06.2015 21

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	
Stellungnahme aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Stadtplanung
Barbara Parr, Dornwaldstr. 21, 10.06.2015	
nach ausführlichem Lesen des Verkehrs- und Schalltechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein stellt sich mir die Frage nach der Datenbasis für diese Gutachten. Es wurde an einem einzigen Tag der Verkehr gezählt und zusammen mit anderen Verkehrsdaten der Stadt Karlsruhe eine Verkehrs-Simulation gerechnet. Aus diesen Berechnungen wurden dann auch die schalltechnischen Berechnungen generiert, die die Belastung für die Bewohner zeigen sollen. Wenn also an diesem einen Tag 20 Autos mehr durch die Johann-Strauß-Straße gefahren wären, wären dann auch die Ergebnisse für die Schallberechnungen andere?	Die Erhebung von Verkehrsdaten zur Ermittlung von Analyse- und Prognosebelastung basiert in der Regel auf Zählungen an einem Tag, überwiegend sogar nur über Zeiträume von 2 x 4 Stunden eines Tages. Die Verkehrsbelastungen über 24 Stunden ergeben sich aus Hochrechnungsfaktoren, die über eine Vielzahl von Vergleichszählungen über 24 Stunden in den letzten Jahren ermittelt wurden und anerkannter Stand der Technik sind. Für die Erstellung von Prognosen kann auch sinnvoll sein, Belastungszahlen aus Verkehrszählungen von anderen Tagen mit zu berücksichtigen und somit plausible Werte zu erhalten. Die Zählungen werden dabei an Dienstagen oder

Da die Belastung an dieser Straße sowieso schon sehr hoch ist und nahe an dem Schwellwert liegen, an dem die Stadt Lärmschutzmaßnahmen ergreifen muss, zweifle ich den Wert dieses Gutachtens stark an. Deshalb fordere ich, dass in der Johann-Strauß-Straße in den Häusern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, in der Lortzingstr.20 und in den Häusern in der Hans-Pfützner-Str. 28 und 30 (siehe auch Bebauungsplan 4.9.1.Lärm) in allen Stockwerken in der Nordfassade Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der Lärm entsteht an der Quelle, also an den vorbeifahrenden Autos, die von den Bewohnern sehr wohl wahrgenommen werden, anders als im Gutachten behauptet.

In den beiden Gutachten sind viele Details,

Donnerstagen, d.h. Tagen mit einem typischen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen durchgeführt. Für die Prognosebelastungen von Verkehrszahlen, die auch schalltechnischen Untersuchungen zu Grunde gelegt werden, wird eine Durchschnittsbelastung als Mittel über das gesamte Jahr erstellt. Tägliche Schwankungen mit 20 Fahrzeugen oder mehr sind dabei in der Regel nicht maßgeblich und führen zu keinerlei Änderung der ermittelten Beurteilungspegel der Lärmbelastungen.

Durch die Veränderung der Lärmbelastung im Umfeld des Bebauungsplangebietes entstehen, unabhängig von der Erschließungsvariante, keine Erhöhungen von über 3 dB(A) bei gleichzeitigem Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Kriterien der TA-Lärm für Lärmschutzmaßnahmen sind damit nicht erfüllt. Eine erhöhte Abwägungsrelevanz im Bebauungsplanvorhaben ist damit nicht angezeigt. Es werden keine Festsetzungen von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplangebietes erforderlich.

Allerdings ist der Bereich der Dornwaldsiedlung erheblich vorbelastet und durch den vom dm-Neubau ausgelösten zusätzlichen Verkehr von Lärmsteigerungen betroffen. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern, wurden die Gebäude ermittelt, die von einer Lärmerhöhung betroffen sind. Für diese Gebäude wurden die Fassadenpegel berechnet. Auf der Grundlage der gewählten Untersuchungsmethodik gewährt die Stadt Karlsruhe Kostenübernahme für diese Gebäude und Fassadenbereiche passive Schallschutzmaßnahmen auf Antrag nach Maßgabe der VLärmSchR 97.

Die Vergabe erfolgte dabei ab einem durch die Rechtsprechung definierten Höchstpegel in Höhe von 69/59 dB(A) im Tages-/Nachtzeitraum, der im vorliegenden Fall nur in den Obergeschossen ermittelt wurde.

wie z.B. Straßennamen, falsch und lassen auf eine wenig sorgfältige und ungenaue Arbeit des Gutachterbüros schließen.

Der im Bebauungsplan im Punkt „4. Planungskonzept“ angesprochene P+R-Parkplatz reicht mit 30 Plätzen bei weitem nicht aus. Der heutige P+R-Parkplatz mit 47 Parkplätzen ist jetzt schon voll ausgelastet und reicht an manchen Tagen nicht aus. Deshalb ist eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten um 36% nicht hinnehmbar. Es müssen in diesem Bereich mindestens so viele Parkmöglichkeiten geschaffen werden wie bisher, denn sonst ist mit erheblichem Suchverkehr in den Siedlungen zu rechnen. Dieser Suchverkehr nach Parkplätzen wird sich erst recht einstellen, wenn an der Haltestelle Untermühlstraße auch die S4 und S5 halten werden.

Die im Punkt 4.5.1.ÖPNV angesprochene Umgestaltung der Haltestelle „Untermühlstraße“ ist unzureichend und unvollständig. Bei diesem Thema werden die beiden Siedlungen schon seit vielen Jahren immer wieder vertröstet, weshalb ich jetzt eine sehr schnelle barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle einfordere. Ich bitte um ein zügiges Verfahren mit frühzeitiger öffentlicher Bürgerbeteiligung in Form einer öffentlichen Veranstaltung.

Bezüglich der falsch geschriebenen Straßennamen wurde einmal ein ü statt ein u verwendet und das andere Mal ein r vergessen. Dies sind Ungenauigkeiten in der Darstellung, ein inhaltlicher Fehler lässt sich davon jedoch in keiner Weise ableiten.

Es ist davon auszugehen, dass es bei einer Verringerung der Stellplätze des P+R-Parkplatzes zu weiträumigeren Verlagerungen kommt, da diese in der Regel von Pendlern angefahren werden, die täglich die gleiche Routenwahl aufweisen. Sobald also bekannt wird, dass der Park und Ride Parkplatz ab einer gewissen Zeit voll ist, werden die später eintreffenden Pendler an Haltestellen mit weiteren Park und Ride Stellplätzen ausweichen und keine längeren Fußwege durch Parken in der Nachbarschaft in Kauf nehmen. Im näheren Umfeld ist mittelfristig ein neuer P+R-Platz im Bereich der ehemaligen B 10 auf Höhe des Bahnhofs Durlach mit direkter Anbindung an die Gleise der Stadtbahn geplant, der in Teilen die Plätze im Bereich der Dornwald- und Untermühlsiedlung ersetzen soll. Sollte sich dennoch ein Mehrbedarf im Planungsgebiet herausstellen, so kann eine Erweiterung im Bereich des P+R-Platzes geprüft werden.

Die Umgestaltung der Haltestelle „Untermühlstraße“ war schon vor Aufstellung des B-Plans „Südwestliche Untermühlsiedlung“ beabsichtigt und wurde von der KVV betrieben. Die genaue Lage der Haltestelle muss allerdings auch die zukünftige Verkehrsführung berücksichtigen. Die Planung der Haltestelle liegt bei der KVV, die barrierefreien Zugänge zur Haltestelle über die Durlacher Allee sind Bestandteil dieser Haltestellenplanung. Da die Haltestelle selbst in keinem unmittelbaren Zusammenhang zum geplanten Neubaugebiet steht, wird diese weiterhin – wie bisher auch – Bestandteil der parallel erfolgenden Haltestellenplanung durch die Verkehrsbetriebe und eigenen Verfahrens sein. Sie ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans.

<p>Durch die Grundwasserabsenkung beim Bau der Unterführung am Bahnhof kam es zu Schäden an mehreren Häusern in der Untermühlsiedlung. Während der Gründungs- und Bauphase des Verwaltungsgebäudes soll deshalb in regelmäßigen, monatlichen Abständen kontrolliert werden, ob die Bausubstanz der Häuser der Untermühlsiedlung nicht leidet. Dazu ist eine vorherige Bestandsaufnahme erforderlich.</p>	<p>Der Bebauungsplan trifft keine Regelung zur vertikalen Tiefe baulicher Anlagen.</p> <p>Eventuell vorhandene Konflikte wären im Baugenehmigungsverfahren zu bewältigen. Nach derzeitigem Kenntnisstand der Vorhabensplanung sind jedoch keine Konflikte zu erwarten. Der Bau des Verwaltungsgebäudes wird nach Angaben des Vorhabenträgers im Schutz eines wasserdichten Baugrubenverbaus erfolgen. Der Wasserspiegel wird dann nur innerhalb der Baugrube abgesenkt. Der Einfluss auf den Grundwasserstand außerhalb ist sehr gering (wenige Zentimeter Absenkung). Der „Parkhügel“ ist derzeit ohne UG geplant und erfordert keine Maßnahmen zur Wasserhaltung. Vorsichtshalber sollen die Bestandsgebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Verwaltungsgebäude vor Beginn der Bauarbeiten gutachterlich aufgenommen und dokumentiert werden (Bestandsicherung). Nachweislich durch das Bauvorhaben verursachte Schäden werden vom Verursacher behoben.</p>
<p>Dr.-Ing. Thomas Parr, Dornwaldstr. 21, 10.06.2015</p>	
<p>nach Durchsicht der „Verkehrlichen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein vom Januar 2015 habe ich einige Fragen und Anmerkungen dazu.</p> <p>Auf Seite 6 unten wird ein „U-Turn in Richtung Durlach“ erwähnt. In den Anlagen A₁, A₂, B₁ und B₂ zeigt der Pfeil des Verkehrsstromes U-Turn am untersuchten Vollknoten von Durlach kommend als Linksabbieger aber in Richtung Dornwaldsiedlung gegenüber der Rampe Alte-Karlsruher-Straße. Was ist mit diesem U-Turn gemeint? In keiner mir bisher zugänglichen Information ist dieser Abzweig erwähnt.</p> <p>In den Anlagen D₁, D₂ und D₃ ist eine Heinrich-Hübsch-Straße aufgeführt. Soweit ich</p>	<p>Die Fragen und Anmerkungen wurden zur Kenntnis genommen und nachfolgend beantwortet.</p> <p>Mit dem U-Turn ist das Wenden von Durlach kommend in Richtung ehemalige B 10 Richtung Grötzingen gemeint. Durch die Erstellung des U-Turns kann gegebenenfalls Verkehr aus der Ortslage Durlach auf bestehende Umgehungsstraßen verlagert werden. In dem Programm zur Leistungsfähigkeitsberechnung wird der U-Turn mit einem Linksabbiegen über 180 Grad technisch bedingt als Linksabbieger dargestellt. Damit ist selbstverständlich kein direkter Anschluss an die Dornwaldsiedlung gemeint.</p> <p>Tatsächlich wurde in der Knotenpunktbezeichnung der Straßenname redaktionell</p>

weiß, gibt es zurzeit in Karlsruhe keine Straße mit diesem Namen. Soll hier eine neue Straße gebaut werden und wenn ja wo?

Im Gutachten wird die Taktzeit der Stadtbahn S₄ mit 10 Minuten und der S₅ mit 20 Minuten angegeben. In Wirklichkeit ist es genau umgekehrt. Weiterhin werden in den Anlagen 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 jeweils die Straßen Anton-Bruckner-Straße und Brüchlestraße falsch benannt. Wie sorgfältig ist das gesamte Gutachten erstellt, wenn so viele Fehler enthalten sind?

Auch wenn Sie entgegenen, dass der Bau des Vollknotens nicht Sache des vorliegenden Bebauungsplans ist, ist die vorliegende „Verkehrliche Untersuchung“ Bestandteil des Bebauungsplans und insofern sollten die Fragen in diesem Zusammenhang geklärt werden.

Die Reduzierung der Park+ Ride-Plätze von heute 47 auf künftig nur noch 30 Stellplätze ist nicht akzeptabel. Bereits heute sind die vorhandenen Plätze sehr häufig voll belegt, so dass eine Verringerung um 36% zu einem erhöhten Parkplatzsuchverkehr führen wird. Die Parksituation in der Alten Karlsruher Straße, der Johann-Strauß-Straße und wahrscheinlich noch weiter in beide Siedlungen hinein wird sich deutlich verschlechtern. Die Anzahl der geplanten Park+ Ride-Plätzen sollte unbedingt erhöht werden. Während der Bauzeit wird der heutige Park+ Ride-Parkplatz ganz geschlossen. Welche Lösung ist für diese Zeit geplant?

Das obige Gutachten kommt im Punkt 6, Zu-

falsch dargestellt. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind dennoch korrekt.

Da die Berücksichtigung von Durchfahrts- und Räumzeiten der Straßenbahn bezüglich der Leistungsfähigkeit prozentual erfolgte, ist es ohne Belang ob die S₄ oder die S₅ im 10 oder 20 Minuten Takt fährt. Insgesamt basieren die Leistungsfähigkeitsberechnungen auf einer korrekten Annahme von durchfahrenden Stadtbahnen.

Die dargestellten Untersuchungen zum „Vollknoten“ sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren als belastbar anzusehen.

Es ist davon auszugehen, dass es bei einer Verringerung der Stellplätze des P+R Parkplatzes zu weiträumigeren Verlagerungen kommt, da Park und Ride Plätze in der Regel von Pendlern angefahren werden, die täglich die gleiche Routenwahl aufweisen. Sobald also bekannt wird, dass der Park und Ride Parkplatz ab einer gewissen Zeit voll ist, werden die später eintreffenden Pendler an Haltestellen mit besserem Park und Ride Stellplatzbedarf ausweichen. Insgesamt verringert sich die Anzahl verfügbarer P+R-Stellplätze im Umfeld nicht, da mittelfristig ein neuer P+R-Platz im Bereich der ehemaligen B10 auf Höhe des Bahnhofs Durlach mit direkter Anbindung an die Gleise der Stadtbahn geplant ist, der in Teilen die Plätze im Bereich der Dornwald- und Untermühsiedlung ersetzen soll. Sollte sich dennoch ein Mehrbedarf im Planungsgebiet herausstellen, so kann eine Erweiterung im Bereich des P+R-Platzes geprüft werden.

Für die Umsetzung der Planung liegen heute noch keine Bauphasenpläne vor. Eine Lösung kann deshalb heute noch nicht be-

<p>sammenfassung zu der Feststellung, „dass unter Berücksichtigung des derzeitigen Verkehrsnetzes deutliche Verkehrszunahmen im Bereich der Domwaldsiedlung vor allem in der Johann-Strauß-Straße entstehen werden.“ Im Gegenzug: „Ein Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee führt zu deutlichen Entlastungen im Bereich der Domwaldsiedlung insbesondere im Zuge der Johann-Strauß-Straße.“</p> <p>Auf diesem Gutachten basiert das Schalltechnische Gutachten. Darin steht die Aussage, dass es in der Johann-Strauß-Straße zu einer Erhöhung der Lärmbelastung von 0,5 dB(A) kommen wird und „dass diese Erhöhungen auf Grund der Geringfügigkeit nicht wahrgenommen werden.“ Wie vertragen sich die beiden Aussagen von einer deutlichen Verkehrszunahme einerseits und von geringfügigen Erhöhungen der Lärmbelastung, die angeblich nicht wahrgenommen werden, andererseits? Reichen die geplanten Maßnahmen hinsichtlich einer Verbesserung der Schalldämmung in der Johann-Strauß-Straße aus?</p> <p>Ich würde mich über eine Antwort zu diesen Fragen freuen. In einem solchen Schreiben sehe ich auch einen Ausdruck, wie ernst die Verwaltung das Thema Bürgerbeteiligung nimmt.</p>	<p>nannt werden.</p> <p>Eine Zunahme der Verkehrsbelastungen in der Johann-Strauß-Straße bei dem derzeitigen Verkehrsnetz ergibt sich durch die notwendige Zufahrt von Süden oder Westen über die Durlacher Allee, von der dann aus ein Rechtsabbiegen über die Johann-Strauß-Straße in die Alte Karlsruher Straße erforderlich ist, um zum neuen dm-Verwaltungsgebäude zu gelangen. Bei Erstellung eines Vollknotens würde eine Lichtsignalanlage mit einem neu errichteten Linksabbiegestreifen auf der Durlacher Allee errichtet, der dann die Verkehrsbeziehung mit mehrmaligen Rechtsabbiegen in die Johann-Strauß-Straße erspart.</p> <p>Der entstehende Lärm steigt nicht proportional mit dem Verkehrsaufkommen. Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bedeutet eine Erhöhung der Lärmpegel um 3 dB(A). Die nur geringfügige Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber einer deutlichen Zunahme der Verkehrsbelastungen auf der Johann-Strauß-Straße ergibt sich außerdem aus der Tatsache, dass die Lärmbelastung für Gebäude in der Johann-Strauß-Straße zu großen Teilen durch die Lärmemissionen der BAB 5 und der Durlacher Allee bedingt sind. Auf diesen hochbelasteten Straßenzügen ergibt sich durch das dm-Verwaltungsgebäude nur eine unmaßgebliche Erhöhung der Gesamtbelastung.</p> <p>Die Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Abwägung ist gesetzlich vorgeschrieben. Diese erfolgt durch den Gemeinderat, der alle Belange unter- und gegeneinander abzuwägen hat, nicht durch die Verwaltung. Die Einwender werden ordnungsgemäß über das Ergebnis der Abwägung informiert.</p>
<p>Ralf-Peter Wenzel, Pfarrer-Blink-Str.7, 17.06.2015</p>	
<p>Durch die Bebauung sind Eingriffe im Grundwasserregime notwendig. Bei Torfschichten und Gleyboden sind Schäden an</p>	<p>Der Bebauungsplan trifft keine Regelung zur vertikalen Tiefe baulicher Anlagen.</p> <p>Eventuell vorhandene Konflikte wären im</p>

der Bebauung in der Alten Karlsruhe Straße und der Pfarrer-Blink-Straße nicht auszu-schließen. Die Stadt Karlsruhe und oder dm muss die Haftung übernehmen.

Die Bebauung bis 26,5m Höhe entspricht nicht der Prämisse der ortsüblichen Bebauung und ist abzulehnen.

Dieser riesige Querriegel verhindert Sonnenlicht und Luftaustausch in der Wohnsiedlung.

Baugenehmigungsverfahren zu bewältigen. Nach derzeitigem Kenntnisstand der Vorhabensplanung sind jedoch keine Konflikte zu erwarten. Der Bau des Verwaltungsgebäudes wird nach Angaben des Vorhabenträgers im Schutz eines wasserdichten Baugrubenverbau erfolgen. Der Wasserspiegel wird dann nur innerhalb der Baugrube abgesenkt. Der Einfluss auf den Grundwasserstand außerhalb ist sehr gering (wenige Zentimeter Absenkung). Der „Parkhügel“ ist derzeit ohne UG geplant und erfordert keine Maßnahmen zur Wasserhaltung. Vorsichtshalber sollen die Bestandsgebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Verwaltungsgebäude vor Beginn der Bauarbeiten gutachterlich aufgenommen und dokumentiert werden (Bestandsicherung). Durch das Bauvorhaben verursachte Schäden werden vom Verursacher behoben.

Das Plangebiet war aus städtebaulichen Gründen (z.B. Nähe zur BAB5, Erschließungssituation) im FNP teilweise als geplante Mischbaufläche und als geplante Gewerbefläche festgesetzt und somit nicht für die gleichförmige Fortsetzung der angrenzenden Wohnbebauung vorgesehen. Mit dem Entwurf wurde auf den umgebenden Bestand eingegangen, so dass typische Gewerbebauten nicht vorgesehen sind. Auch wurde die Wohnbebauung angemessen berücksichtigt, u.a. dadurch, dass ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ (GEE) festgesetzt wurde, in dem nur mit dem Wohngebiet verträgliche Nutzungen zulässig sind. Für die Entwicklung des Gebietes als GEE werden die Höhenbeschränkungen im B-Plan angesichts des Abstandes der geplanten Gebäude zur Wohnbebauung und der Höhenlage des Umfeldes (die Durlacher Allee liegt z.B. ca. 5m höher) für angemessen erachtet.

Die Verschattung der bestehenden Nachbarbebauung wurde anhand einer Verschattungsstudie überprüft. Eine nennenswerte Verschattung der benachbarten Wohngebäude ist nicht zu erwarten. Die kli-

(über 80% sind Süd-Südwest Wetterlagen im Jahr.)

Zu der Verkehrslärmbelastung durch den Zu- und Abfahrtsverkehr an der Johann-Strauß-Straße kommt noch die Schallreflexion der Durlacher Allee durch dieses Gebäude hinzu.

Die Fein- und Mittelstaubbelastung durch mehr als 140 000 Fahrzeuge pro Tag auf der BAB wird in der Wohnsiedlung verteilt. An der Dachabbrisskante des Querriegels (trotz Dachbegrünung) entstehen Turbulenzen, die zur verstärkten Deposition der Stäube in der Siedlung führen.

Durch die geplante Bebauung wird der Lärmeinfluss in den Siedlungskörper durch die Schneise Alte Karlsruhe Straße verstärkt.

Parkplatzprobleme in der Dornwald- und Untermühlsiedlung sind vorherbestimmt. (Teilarbeitsplätze, zu geringe Anzahl geplanter Parkplätze, usw. aber vor allem durch kein Verkehrskonzept von Seiten der Stadt Karlsruhe.)

ma ökologischen Untersuchungen zum Bebauungsplan zeigen, dass sich aus der geplanten Bebauung (Betrachtung der maximal möglichen Bauwerkshöhen) keine gravierenden klimatischen Negativeffekte ergeben.

In der Schallausbreitungsberechnung wurden die Schallemissionen aller umgebenden maßgeblichen Verkehrsemissionen berücksichtigt. Weiterhin wurden Schallreflexionen in dem Schallberechnungsprogramm ebenfalls simuliert, um ein möglichst realistisches Prognoseergebnis zu erzielen. Aufgrund des vorhandenen Geländeverlaufs ist nicht mit maßgeblichen Schallreflexionen der geplanten Gebäude auf die Gebäude an der Johann-Strauß-Straße zu rechnen.

Die durchgeführten numerischen Ausbreitungsrechnungen zu lufthygienischen Aspekten der Planung, die auch die Verkehrsbelastung auf der BAB 5 berücksichtigen, lassen im Bereich des Planungsumfeldes keine Feinstaubbelastungen (PM₁₀, PM_{2.5}) erwarten, die über den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen. Den Ausbreitungsrechnungen liegen mikroskalige Windfeldsimulationen zu Grunde, die auch Beschleunigungseffekte an Dachkanten und Gebäudeecken berücksichtigen. Die Ergebnisse zeigen keine signifikante Beaufschlagung der benachbarten Wohnbebauung durch eine verstärkte Deposition durch Stäube.

Durch die geplante Bebauung entsteht grundsätzlich eine Abschirmung der lärminintensiven BAB 5.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen Stellplätze sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens auf der Grundlage der aktuellen Landesbauordnung und der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze nachzuweisen. Aufgrund der Vorhabensplanung ist es möglich im Endausbau bis zu 1.000 Stellplätze herzustellen. Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung

	<p>ist es jedoch nicht unwahrscheinlich, dass ein großer Teil der Mitarbeiter nicht mit dem Kfz anreisen wird.</p> <p>Parkplatzprobleme in der Dornwald- und in der Untermühlsiedlung werden aufgrund des vorgesehenen Parkplatzkonzeptes nicht gesehen. Ein zu hohes Stellplatzangebot kann wiederum zu mehr Verkehr führen.</p>
<p>Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V., 07.03.2015</p>	
<p>Der Karlsruher Gemeinderat und der Ortschaftsrat Durlach haben dem Bebauungsplan Südwestliche Untermühlsiedlung zugestimmt. Dazu möchten wir, die Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung eV, Stellung beziehen. Wir nehmen als Grundlage die Beschlussvorlage, die dem Ortschaftsrat und dem Gemeinderat vorgelegen hat.</p> <p>„Westlich der Rampe werden 30 Park und Ride -Plätze errichtet, welche die bisher vorhandenen 47 Parkplätze an der Alten Karlsruher Straße ersetzen“. Schon jetzt reichen die vorhandenen Parkplätze oft nicht aus, gegenüber (also dort, wo dann der Haupteingang von der dm-Zentrale sein wird) parken sehr oft kleine und große LKWs und die PKWs, die auf dem Parkplatz nicht mehr unterkommen. Die Reduzierung um 36% der Parkmöglichkeiten auf dem P+R-Parkplatz ist für uns nicht hinnehmbar. Das wird den Parkdruck in unseren Siedlungen deutlich erhöhen. Die nun hundert Jahre alten Siedlungen fassen kaum die Anzahl der parkenden Autos der Anwohner. Wenn an der Haltestelle Untermühlstraße auch die S 4 und S 5 - Bahnen halten werden, wollen hier noch mehr ÖPNV-Kunden parken, da die Parksituation am Durlacher Bahnhof begrenzt ist, wie Sie selber in ihrer Grobanalyse vom April 2014 festgestellt haben. Deshalb fordern wir für den endgültigen Bebauungsplan eine deutliche Erhöhung der Zahl der P+R-Parkplätze.</p> <p>„Um den barrierefreien Zugang zu der Haltestelle „Untermühlstraße“ zu gewährleisten,</p>	<p>Es ist davon auszugehen, dass es bei einer Verringerung der Stellplätze des P+R Parkplatzes zu weiträumigeren Verlagerungen kommt, da Park und Ride Plätze in der Regel von Pendlern angefahren werden, die täglich die gleiche Routenwahl aufweisen. Sobald also bekannt wird, dass der Park und Ride Parkplatz ab einer gewissen Zeit voll ist, werden die später eintreffenden Pendler auf Haltestellen mit besserem Park und Ride Stellplatzbedarf ausweichen. Mittelfristig ist ein neuer P+R-Platz im Bereich der ehemaligen B10 auf Höhe des Bahnhofs Durlach mit direkter Anbindung an die Gleise der Stadtbahn geplant, der in Teilen die Plätze im Bereich der Dornwald- und Untermühlsiedlung ersetzen soll. Sollte sich dennoch ein Mehrbedarf im Planungsgebiet herausstellen, so kann eine Erweiterung im Bereich des P+R-Platzes geprüft werden.</p> <p>Der barrierefreie Zugang zur Straßenbahn-</p>

wird eine maximal 6% geneigte Rampe errichtet." und „Die barrierefreie Erschließung von und zur Durlacher Allee ist gewährleistet". Das Problem des barrierefreien Zugangs zur Haltestelle ist im Bebauungsplan teilweise angesprochen, an anderer Stelle wird darauf verwiesen, dass das nicht zu diesem Bebauungsplan gehört und deshalb nicht näher ausgeführt wird. Das ist für uns eine mehr als unbefriedigende Situation. Wir befürchten, dass diese Planungen ohne unsere Einbeziehung stattfinden und wir keinerlei Einfluss haben. Aber das wenige, was im Bebauungsplan zu diesem Thema erwähnt ist, ist eher unvollständig und lässt viele Fragen offen. Schon in unserer ersten Stellungnahme haben wir Fragen dazu gestellt, die nicht vollständig beantwortet wurden. Es ging um die Frage, ob die barrierefreie Rampenanlage, die den geplanten P+R-Parkplatz mit der Durlacher Allee verbindet, auch einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahnhaltestelle ermöglicht. Es wurde an anderer Stelle (in der Anlage 2, Straßenbahnhaltestelle) ausgeführt, dass die ebenerdige Anbindung an eine Haltestelle in der ganzen Stadt Standard sei und gut funktioniere. Das mag an anderen Stellen funktionieren. Nirgends ist jedoch in 50 Meter entfernt die Autobahnauffahrt auf die A5! Die Vorstellung, dort mit einem Rollstuhl oder Rollator ebenerdig zur Haltestelle hinüberzukommen, ist einfach absurd. Das bedarf gründlicher Planung unter Einbeziehung der Bevölkerung - möglichst bald, und nicht erst, wenn die dm-Zentrale steht.

Die Frage der Verkehrsführung (Vollknoten oder andere Möglichkeiten) ist ja auch von diesem Bebauungsplan getrennt worden.

In der Bauphase werden die Autos und LKW sicher durch die Johann-Strauß-Straße (in Ermangelung einer schnellen anderen Straßen-Führungslösung) rollen und dort den schon jetzt sehr hohen Lärmpegel erhöhen und zu erheblichen Feinstaubimmissionen führen.

Haltestelle auf Seiten der Untermühlsiedlung wird in diesem Bebauungsplan mit geregelt, da er in unmittelbarem Zusammenhang zur neu geplanten Straßenführung auf dieser Seite steht. Es wurde sichergestellt, dass man vom geplanten P+R-Parkplatz das Niveau des nördlichen Gehweges entlang der Durlacher Allee barrierefrei erreichen kann. Ansonsten war die Umgestaltung der Haltestelle „Untermühlstraße“ schon vor Aufstellung des B-Plans „Südwestliche Untermühlsiedlung“ beabsichtigt und wurde von der KVV betrieben. Die genaue Lage der Haltestelle muss allerdings auch die zukünftige Verkehrsführung berücksichtigen. Die Planung der Haltestelle liegt bei der KVV, die barrierefreien Zugänge zur Haltestelle über die Durlacher Allee sind Bestandteil dieser Haltestellenplanung. Da die Haltestelle selbst in keinem unmittelbaren Zusammenhang zum geplanten Neubaugebiet steht, wird diese weiterhin – wie bisher auch – Bestandteil der parallel erfolgenden Haltestellenplanung durch die Verkehrsbetriebe und eigenen Verfahrens sein. Sie ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans. Der B-Plan behindert weder die Planung des barrierefreien Zugangs zur Dornwalsiedlung noch die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle, sondern schafft in seinem Geltungsbereich die notwendigen Voraussetzungen für eine insgesamt stimmige Erschließungssituation.

Das vorhandene Verkehrsnetz ist in der Lage, das prognostizierte Verkehrsaufkommen auch nach einer Bebauung des Plangebiets zu bewältigen. Die Stadt Karlsruhe ist allerdings bestrebt, die verkehrliche Situation durch die Realisierung eines sog. „Vollknotens“ mit Lichtsignalanlage weiter zu verbessern. Entsprechende Planungen werden bereits bearbeitet und sollen im Zuge eines eigenen Verfahrens weiter vorangetrieben werden.

In der Beschlussvorlage steht dazu: "Gleichwohl wird dieser Erhöhung durch passive Schallschutzmaßnahmen Rechnung getragen, zu denen sich der Investor in dem abzuschließenden städtebaulichen Vertrag verpflichten wird, zugunsten der Eigentümer der angrenzenden Gebäude. Es handelt sich um insgesamt 3 Gebäude, bei denen passiver Schallschutz im 3. und 4. Stockwerk vorzusehen ist, nur dort ist eine Erhöhung der Lärmpegel zu erwarten." Der größte Lärmpegel ist einfach an der Quelle zu erwarten und es ist nicht einzusehen, dass die unteren Stockwerke, an denen die Autos vorbeifahren, keine Schallschutzfenster erhalten sollen. Das klingt in unseren Ohren wie Hohn. Sie können den Investor genauso verpflichten, in allen Stockwerken Schallschutzfenster einzubauen.

Es ist uns außerdem aufgefallen, dass in dem Bebauungsplan aufgelistet ist, dass die Häuser im 2.oG und 3.oG die Schallschutzfenster

Die Fragen zur Verkehrsführung außerhalb des eigentlichen Plangebietes, insbesondere des Vollknotens, wurden in öffentlicher Sitzung des Ortschaftsrates Durlach am 15.07.2015 als Vorberatung für den Planungsausschuss im September behandelt. Vorbehaltlich der Entscheidung des Planungsausschusses im September 2015 wurde ein Stufenkonzept zur Umsetzung empfohlen, das sowohl einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle, eine Aufrichtung der Autobahnausfahrt und einen Bahnübergang zur möglichen Realisierung des Vollknotens beinhaltet.

Da gutachterlich nachgewiesen wurde, dass sich die Schall- und Verkehrsbelastung auch ohne den Vollknoten in einem zumutbaren Bereich bewegen, hat sich die Stadt dafür entschieden, das B-Plan-Verfahren „südwestliche Untermühlstraße“ vorzuziehen. Um die Anwohner zu schützen, können die geringen Mehrbelastungen zudem Schallschutzfenster reduziert werden, für die auf Antrag die Kosten übernommen werden. Die mit entsprechend hohen Lärmbelastungen betroffenen Fassadenbereiche, in denen der Einbau von Schallschutzfenstern eine maßgebliche Verminderung der Lärmbelastung bewirken kann, wurden gutachterlich ermittelt. Die Zusage von passiven Lärmschutzmaßnahmen in der Johann-Strauß-Straße erfolgte in den Obergeschossen, da hier die höchsten Belastungen vorliegen werden, die sich überwiegend aus den Lärmemissionen von BAB 5 und Durlacher Allee ergeben. Die Vergabe erfolgt dabei ab einem durch die Rechtsprechung definierten Höchstpegel in Höhe von 69/59 dB(A) im Tages-/Nachtzeitraum, der im vorliegenden Fall nur in den Obergeschossen ermittelt wurde.

Im Bebauungsplan wird die übliche Bezeichnung EG, 1.OG, 2.OG, etc. verwendet, in der gutachterlichen Ermittlung der Notwendigkeit passiven Lärmschutzes wird die Bezeichnung Stockwerk verwendet. Stockwerk 3 entspricht dem 2.OG, usw. Es

erhalten sollen und in der Beschlussvorlage im 3. und 4.oG - da widersprechen sich Beschlussvorlage und Bebauungsplan.

Das große Thema Lärm drückt uns sehr, zumal im März noch große Mengen an Bäumen im Elfmorgenbruch gefällt worden sind und damit der Lärmpegel in der Untermühlsiedlung weiter gestiegen ist. Wir hoffen auf schnelle Aufforstung mit Bäumen und Büschen - oder ist dieses Fällen der Bäume eine vorbereitende Maßnahme zum Bau einer Lärmschutzwand, welche die Bürgergemeinschaft schon unglaublich lange fordert? Wir wagen das kaum zu hoffen, würden jede Art von Lärmschutzwand nehmen, auch die preiswerteste Lösung! Es ist jetzt noch so, dass man neben dem zukünftigen Parkhaus hügel von dm freie Sicht auf die Autobahn hat (sozusagen in Verlängerung der Alten Karlsruher Str. zur Autobahn und dem real-Markt hin). Diese Lärmbelastung ist nicht zumutbar, denn wir haben auch gegenüber dem Lärm, der von der Autobahn zu uns dringt, keinerlei Schutz. Selbst wenn Sie argumentieren, dass der Bau einer Lärmschutzwand eine Bundesangelegenheit oder Sache des Regierungspräsidiums ist, so fühlen wir uns doch in diesem Punkt schon lange allein gelassen und erfahren keinerlei Unterstützung von der Stadt!

Abschließend möchten wir feststellen, dass wir verstehen können, dass Sie den Bebauungsplan nur auf die Grundstücke beschränkt haben, die dm bebauen will. Nur so bekommt dm die Planungssicherheit, die man für solch ein Projekt braucht. Damit bleiben aber alle Probleme, die uns betreffen, wie Verkehrsführung, Lärm und barrierefreie Haltestelle außen vor. Wir Bürger befürchten, dass wir bei diesen Planungen, die Stadt, Land und Bund betreffen, nicht in ausreichendem Maße einbezogen werden.

gibt keinen Widerspruch zw. B-Plan und Schallgutachte.

Fällungen im Elfmorgenbruch erfolgen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens. Die Stellung einer Lärmschutzwand zur Autobahn ist ebenfalls nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass es durch die geplanten Baukörper des Verwaltungsgebäudes und des Parkhauses zu einer deutlichen Abschirmung der Lärmemissionen der Autobahn kommt, die zu einer merkbaren Verminderung der Lärmbelastung in der Untermühlsiedlung führen wird.

Zielsetzung des Bebauungsplans ist es, ein Gewerbegebiet zwischen Durlacher Allee und Untermühlsiedlung auszuweisen. Die Probleme, die hierdurch entstehen, sollen auch nach Möglichkeit im Bebauungsplan gelöst werden. Das Instrumentarium des Bebauungsplans wäre jedoch überfordert, hiermit auch alle anderen Probleme unterschiedlichster Ursache in der Umgebung zu lösen. Zum Teil geschieht dies ja schon in den zuvor beschriebenen Verfahren. Zum Teil muss dies aber auch weiterhin in der Ortspolitik bearbeitet werden und dort nach Lösungen gesucht werden. Im Rahmen dieser Verfahren und über den Ortschaftsrat werden die Bürger immer wieder einbezogen sein.

**Unterzeichnerliste der Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V.,
18.06.2015**

„Es ist wichtig für mich, dass wegen der hohen Lärmbelastung in der Johann-Strauß-Straße in den Häusern Nr.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und in der Hans-Pfützner-Str.28 und 30 (siehe Bebauungsplan 4.9.1 Lärm) in allen Stockwerken Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der Lärm entsteht an der Quelle, also an den vorbeifahrenden Autos.

Der Parkplatz ist schon jetzt voll ausgelastet und reicht an manchen Tagen nicht aus. Deshalb ist eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten um 36 % wie vorgesehen, nicht hinnehmbar. Es müssen in diesem Bereich mindestens so viele Parkmöglichkeiten geschaffen werden wie bisher, denn sonst ist mit erheblichem Suchverkehr in den Siedlungen zu rechnen.

Die im Punkt 4.5.1.ÖPNV angesprochene Umgestaltung der Haltestelle „Untermühlstraße“ ist unzureichend und unvollständig. Dieses Thema drückt uns in den Siedlungen schon seit vielen Jahren, weshalb ich jetzt eine sehr schnelle barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle einfordere. Und um ein zügiges Verfahren mit frühzeitiger öffentlicher Bürgerbeteiligung in Form einer öffentlichen Veranstaltung bitte.

Maßgebliche Lärmerzeuger sind die BAB 5 und die Durlacher Allee. Daher fallen die höchsten Pegel in den Obergeschossen an. Welche Stockwerke durch das Neubaugebiet betroffen sein werden, wurde gutachterlich ermittelt.

Es ist davon auszugehen, dass es bei einer Verringerung der Stellplätze des P+R Parkplatzes zu weiträumigeren Verlagerungen kommt, da Park und Ride Plätze in der Regel von Pendlern angefahren werden, die täglich die gleiche Routenwahl aufweisen. Sobald also bekannt wird, dass der Park und Ride Parkplatz ab einer gewissen Zeit voll ist, werden die später eintreffenden Pendler an Haltestellen mit besserem Park und Ride Stellplatzbedarf ausweichen. Mittelfristig ist ein neuer P+R-Platz im Bereich der ehemaligen B10 auf Höhe des Bahnhofs Durlach mit direkter Anbindung an die Gleise der Stadtbahn geplant, der in Teilen die Plätze im Bereich der Dornwald- und Untermühlsiedlung ersetzen soll. Sollte sich dennoch ein Mehrbedarf im Planungsgebiet herausstellen, so kann eine Erweiterung im Bereich des P+R-Platzes geprüft werden.

Der barrierefreie Zugang zur Straßenbahnhaltestelle auf Seiten der Untermühlsiedlung wird in diesem Bebauungsplan mit geregelt, da er in unmittelbarem Zusammenhang zur neu geplanten Straßenführung auf dieser Seite steht. Es wurde sichergestellt, dass man vom geplanten P+R-Parkplatz das Niveau des nördlichen Gehweges entlang der Durlacher Allee barrierefrei erreichen kann.

Ansonsten war die Umgestaltung der Haltestelle „Untermühlstraße“ schon vor Aufstellung des B-Plans „Südwestliche Untermühlsiedlung“ beabsichtigt und wurde von

Auch bei der Planung eines evtl. Vollknotens, die im Punkt „4.5.2. Motorisierter Individualverkehr“ angesprochen wird, wünsche ich ein frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit mit einer öffentlichen Veranstaltung.

Durch die Grundwasserabsenkung beim Bau der Unterführung am Bahnhof kam es zu Schäden an mehreren Häusern. Während der Gründungs- und Bauphase des Verwaltungsgebäudes soll deshalb in regelmäßigen monatlichen Abständen kontrolliert werden, dass die Bausubstanz der Häuser der Untermühlsiedlung nicht leidet. Dazu ist eine vorherige Bestandsaufnahme erforderlich.

der KVV betrieben. Die genaue Lage der Haltestelle muss allerdings auch die zukünftige Verkehrsführung berücksichtigen. Die Planung der Haltestelle liegt bei der KVV, die barrierefreien Zugänge zur Haltestelle über die Durlacher Allee sind Bestandteil dieser Haltestellenplanung.

Da die Haltestelle selbst in keinem unmittelbaren Zusammenhang zum geplanten Neubaugebiet steht, wird diese weiterhin – wie bisher auch – Bestandteil der parallel erfolgenden Haltestellenplanung durch die Verkehrsbetriebe und eigenen Verfahrens sein. Sie ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans.

Der B-Plan behindert weder die Planung des barrierefreien Zugang zur Dornwaldsiedlung noch die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle, sondern schafft in seinem Geltungsbereich die notwendigen Voraussetzungen für ein insgesamt stimmige Erschließungssituation.

Der geplante Vollknoten ist nicht Gegenstand des B-Plans „Südwestliche Untermühlsiedlung“. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wird ordnungsgemäß im betreffenden Verfahren erfolgen.

Der Bau des Verwaltungsgebäudes wird im Schutz eines wasserdichten Baugrubenverbau erfolgen. Der Wasserspiegel wird dann nur innerhalb der Baugrube abgesenkt. Der Einfluss auf den Grundwasserstand außerhalb ist sehr gering (wenige Zentimeter Absenkung). Der „Parkhügel“ ist ohne UG geplant und erfordert keine Maßnahmen zur Wasserhaltung. Vorsichtshalber sollen die Bestandsgebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Verwaltungsgebäude vor Beginn der Bauarbeiten gutachterlich aufgenommen und dokumentiert werden (Bestandsicherung). Eine monatliche Kontrolle wird nicht für erforderlich erachtet, sogenannte Zwischensicherungen können bei wichtigen Bauzwischenstände im Bedarfsfall erfolgen. Nachweislich durch das Bauvorhaben verursachte

<p>Entlang des Tiefentalgrabens wäre es wünschenswert, wenn ein Weg die öffentliche Begehbarkeit des Naherholungsgebietes ermöglichen würde, dies ist in den Plänen bisher nicht ersichtlich.</p> <p>Die Verlegung des Spielplatzes ist für mich wichtig, jedoch bin ich nicht einverstanden, dass der Sportplatz ersatzlos wegfällt, denn Sportplätze haben wir in der Umgebung zu wenige.</p> <p>Wir bitten darum, die dm-Parkplätze kostenfrei an die Mitarbeiter zu geben, denn wir befürchten einen enormen Parkdruck in den Siedlungen.</p>	<p>Schäden werden vom Verursacher behoben.</p> <p>Ein öffentlicher Spazierweg entlang des geöffneten Tiefentalgrabens ist nicht möglich. Hierfür benötigte Flächen stehen nicht zur Verfügung.</p> <p>Für den entfallenden Sportplatz wird die bestehende Anlage an der verlängerten Pfarrer-Blink-Straße aufgewertet und ertüchtigt. Andere Flächen für einen zusätzlichen Bolzplatz stehen leider nicht zur Verfügung.</p> <p>Im B-Plan-Verfahren werden die Rahmenbedingungen geschaffen, um im Baugenehmigungsverfahren Stellplätze in ausreichender Anzahl nachweisen zu können. Für die Regelung des innerbetrieblichen Umgangs mit den Stellplätzen gibt es auf B-Plan-Ebene keine Rechtsgrundlage. Derzeit beabsichtigt dm nach eigenen Angaben, den Mitarbeitern die Stellplätze kostenfrei anzubieten.</p>
<p>Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange</p>	
<p>Stellungnahme der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange</p>	<p>Stellungnahme der Stadtplanung</p>
<p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 26.05.2015</p>	
<p>Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30m über Grund nicht überschreiten. Sollte die Höhe (30 m über Grund) überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten. Bei der o.a. Maßnahme bestehen seitens der Bundeswehr keine Bedenken. Auf eine Beteiligung im weiteren Verfahren kann verzichtet werden.</p> <p>Hinweis: Es sind von den militärischen Liegenschaften</p>	<p>Die maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen beträgt 26,50 m bezogen auf die Bezugshöhe.</p> <p>Durch Kamine darf diese Höhe im Bedarfsfall ausnahmsweise überschritten werden, wenn nachgewiesen wird, dass dies für eine schadlose Ableitung der Abluft erforderlich ist.</p> <p>Die Anregung wird an die Baugenehmigungsbehörde weitergegeben.</p>

<p>ausgehende Lärmimmissionen am Tag und zur Nachtzeit im Sinne des Bundesimmissionschutzgesetzes zu erwarten. Es wird darauf hingewiesen, dass Beschwerden und Ersatzansprüche, die sich auf die von der Bundeswehrliegenschaft / Standortübungsplatz / Flugplatz ausgehenden Emissionen wie Schießbetrieb etc. beziehen, nicht anerkannt werden.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass von den militärischen Liegenschaften ausgehende Lärmimmissionen am Tag und zur Nachtzeit im Sinne des Bundesimmissionschutzgesetzes zu erwarten sind und dass sich die Bundeswehr gegen Beschwerden und Ersatzansprüche verwahrt.</p>
<p>Handwerkskammer Karlsruhe, 03.06.2015</p>	
<p>zum oben genannten Bebauungsplan hat die Handwerkskammer Karlsruhe keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Handwerkskammer Karlsruhe zum oben genannten Bebauungsplan keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen hat.</p>
<p>Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, 19.06.2015</p>	
<p>Nach eingehender Prüfung Ihrer Unterlagen ergeben sich unsererseits weiterhin keine Einwände gegen den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes. Die IHK Karlsruhe begrüßt insbesondere den geplanten Bau eines Vollknotens zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens. Auch die mit dem Ausbau verbundene Verschwenkung der Autobahnausfahrt erachten wir als notwendig. Ferner möchten wir jedoch darauf hinweisen, dass im Hinblick auf die potenzielle Ansiedlung eines großflächigen Einrichtungshauses am Weinweg möglicherweise weitere verkehrsinfrastrukturelle Anpassungen an der Durlacher Allee vorzunehmen sind. Die Straße ist die wichtigste Verbindungsachse zwischen dem Stadtzentrum Karlsruhe und dem Stadtteilzentrum Durlach und von entsprechend großer Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr. Die Ansiedlung zweier großer Gewerbebetriebe bedingt dabei eine massive Zunahme des Verkehrsaufkommens, die in den künftigen Planungen Berücksichtigung finden sollte. Darüber hinaus erachten wir die Zulässigkeit von Werbeanlagen im Rahmen eines abgestimmten Werbekonzeptes für sinnvoll. Dabei möchten wir im Besonderen die Potenziale hervorheben, die sich angesichts der Lage des Plangebietes an einer</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die IHK Karlsruhe keine Einwände gegen B-Plan vorzubringen hat.</p>

<p>der zentralen überregionalen Verkehrsachse sowie der bundesweiten Bekanntheit des Vorhabenträgers im Hinblick auf das Standortmarketing für die Stadt Karlsruhe ergeben.</p>	
LRA Karlsruhe, Gesundheitsamt, 12.06.2015	
<p>nach Überprüfung der zur öffentlichen Auslegung gedachten Planungsunterlagen haben sich aus Sicht unseres Amtes keine neuen Bedenken oder Anregungen ergeben.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich für das LRA Karlsruhe, Gesundheitsamt, keine neuen Bedenken oder Anregungen ergeben.</p>
Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 21.05.2015	
<p>der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe stellt auf der geplanten Fläche westlich der „Alte Karlsruher Straße“ „Gewerbliche Baufläche“ in Planung dar. Der Teil östlich der „Alte Karlsruher Straße“ wird als „Gemischte Baufläche“ in Planung dargestellt. Im Norden schließt sich eine „Sonderbaufläche“ der Bundespolizei an. Wie in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf beschrieben. soll als Art der baulichen Nutzung ein „eingeschränktes Gewerbegebiet“ (GEe) festgelegt werden. Die Einschränkung bedeutet. dass im GEe nur solche gewerblichen Nutzungen zulässig sind. die das Wohnen nicht wesentlich stören und somit in einem Mischgebiet zulässig wären. Der Bebauungsplanentwurf „Südwestliche Untermühlsiedlung“ ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die Planungsstelle stimmt den Planungen zu.</p> <p>Bitte informieren Sie uns, sobald die Satzung des Bebauungsplans beschlossen ist. Wir werden die Darstellung des Flächennutzungsplanes von „geplanter Baufläche“ in „bestehende Baufläche“ aktualisieren. Dieses wird im Zuge der nächsten Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes geschehen.</p> <p>Eine Einbeziehung der „Sonderbaufläche“ der Bundespolizei (Flst.-Nr. 55511) für die Planung der Firmenzentrale des Drogeriemarktes "dm" wäre nicht aus dem Flächen-</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass der NVK den Bebauungsplanentwurf „Südwestliche Untermühlsiedlung“ als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt ansieht und die Planungsstelle den Planungen zustimmt.</p> <p>Der Nachbarschaftsverband wird durch das Stadtplanungsamt informiert, sobald der Bebauungsplan in Kraft getreten ist.</p> <p>Das Flst.-Nr. 55511 ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p>

<p>nutzungsplan entwickelt. Hierfür wäre eine Einzeländerung des Flächennutzungsplanes notwendig.</p>	
<p>Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46, 28.05.2015</p>	
<p>bez. des uns vorgelegten Bebauungsplans vom 22.05.2015 bestehen luftrechtlich keine Bedenken. Eine ggf. erforderliche endgültige Stellungnahme unsererseits kann erst abgegeben werden, sobald uns die finale Bauausführungsplanung vorliegt. Die Dokumente Bebauungsplan-Entwurf (2fach), Umweltbericht erhalten Sie in den kommenden Tagen per Post zurück. Die Planfertigung „Bebauungsplan Südwestliche Untermühlsiedlung vom 22.05.2015“ werden wir zur Akte nehmen.</p>	<p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des RP Karlsruhes keine luftrechtlichen Bedenken gegen die Planung bestehen.</p>
<p>Deutsche Telekom Technik GmbH, 24.06.2015</p>	
<p>Im Planbereich befindet sich Telekommunikationsinfrastruktur. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.</p> <p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik</p>	<p>Abstimmungen zur Telekommunikationsinfrastruktur erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.</p> <p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger wird rechtzeitig mit der Telekom Kontakt aufgenommen.</p>

<p>GmbH unter dem im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden. Bitte berücksichtigen Sie unsere Kontaktadressen: Deutsche Telekom Technik GmbH Postfach 10 01 64, 76231 Karlsruhe koordinierungpti31ka@telekom.de</p>	
VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, 22.06.2015	
<p>wir bedanken uns für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Nach interner Prüfung der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass die Punkte, die wir bereits in unserer Stellungnahme vom 20.10.2014 an das Stadtplanungsamt geschickt hatten, nur unzureichend in dem ausgelegten Bebauungsplan berücksichtigt sind.</p> <p>Dies betrifft insbesondere unsere Hinweise zur B+R-Anlage sowie zur Wegeführung für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen von und zur Haltestelle. Dies sollte unserer Auffassung nach nochmals überarbeitet werden. Wir bitten Sie, unsere Anregungen zu beachten und um weitere Beteiligung an dem Verfahren.</p> <p>Auszug aus Stellungnahme vom 20.10.2015:</p> <p><i>a) Barrierefreiheit</i> <i>Für mobilitätseingeschränkte P+R-Nutzer ist der barrierefreie Zugang o.k., nur muss auch eine sichere Fahrbahnquerung im Einmündungsbereich der Durlacher Allee dargestellt werden. Für Bewohner der Untermühlsiedlung ist der barrierefreie Zugang eher umwegig - er setzt zudem ein mehrmaliges Queren der Fahrbahnen voraus. Wir regen an, diesen Punkt nochmals auf Verbesserungspotential zu überprüfen.</i></p>	<p>Die Querung des Einmündungsbereichs der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee ist abhängig vom Erschließungskonzept, insbesondere der Frage, ob der Vollknoten zur Realisierung gelangt. Wenn der Vollanschluss realisiert wird, ist in Folge auch eine Signalisierung des gesamten Knotenpunktes und auch der fraglichen Querung der Alten Karlsruher Straße vorgesehen, wobei die Querung dann sehbehindertengerecht signalisiert wird. Falls der Vollanschluss nicht realisiert werden kann, ist auch keine Signalisierung der fraglichen Querung möglich. Wegen des dann nicht benötigten Linkseinbiegestreifens von der Rampe kommend kann in diesem Bereich eine Querungshilfe z.B. in Form einer Mittelinsel vorgesehen werden, um das Queren</p>

<p>d) B+R: <i>Wir bitten zu prüfen, ob im unmittelbaren Einmündungsbereich der Zufahrt zur Durlacher Allee eine überdachte Fahrradabstellanlage errichtet werden kann.</i></p> <p><i>Um die betrieblichen und bahnspezifischen Belange für den Standort der Haltestelle „Untermühlstraße“ zu berücksichtigen, bitten wir bei der Planung des Vollknotens um direkte Beteiligung der VBK.</i></p>	<p>mobilitätseingeschränkter Personen zu erleichtern.</p> <p>Die barrierefreie Erschließung ist für Bewohner der Untermühlsiedlung umwegig. Alternative Anordnungen einer Rampenanlage für den barrierefreien Zugang wurden geprüft, wobei sich die vorliegende Lösung als beste Variante bestätigt hat, da neben der Anbindung der Untermühlsiedlung auch der P+R-Platz barrierefrei angebunden werden kann. Eine überdachte B+R-Anlage wird befürwortet und könnte auf der Fläche östlich der Einmündung der Alten Karlsruher Straße in die Durlacher Allee vorgesehen werden.</p> <p>Im Zuge der Planung des Vollknotens und der Haltestelle wird die VBK einbezogen. Beide Maßnahmen sind kein Gegenstand der vorliegenden Bebauungsplanung.</p>
<p>Vermögen und Bau, Amt Karlsruhe, 22.06.2015</p>	
<p>Der o. g. Bebauungsplan grenzt an das landeseigene Grundstück Flurstück Nr. 55511 der Gemarkung Karlsruhe-Durlach. Auf diesem Grundstück ist das Autobahnpolizeirevier Karlsruhe untergebracht. Vorbehaltlich der Einigung mit der dm-drogerie markt GmbH & Co. KG für die dem Land entstehenden Beeinträchtigungen, insbesondere über folgende Punkte</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Kosten für die Verlegung des Landeplatzes ▪ Einigung über die Entwässerung	<ul style="list-style-type: none">▪ Beim „Landeplatz“ handelt es sich rechtlich lediglich um eine bestehende Landemöglichkeit, die nicht als Landeplatz gesichert ist und insofern auch nicht in der Bauleitplanung zu berücksichtigen war. Sofern diese Möglichkeit entfallen sollte, erwächst hieraus kein Anspruch auf Ersatz. ▪ Die ehemals quer über das zukünftige dm-Grundstück verlaufende Abwasserleitung vom Flurstück Nr. 55511 wurde

<ul style="list-style-type: none">▪ Baumfällarbeiten / Feuerwehrumfahrung hat das Land Baden-Württemberg (Liegenschaftsverwaltung), vertreten durch unsere Dienststelle als Grundstückseigentümer, gegen das Bauvorhaben der dm-drogerie markt GmbH & Co. KG grundsätzlich keine Einwendungen, sofern die baurechtlichen Vorgaben, insbesondere die gesetzlichen Grenzabstände, eingehalten werden.	<p>in die Planung einbezogen. Der Wasserabfluss wird sowohl technisch als auch rechtlich über die Eintragung eines entsprechenden Leitungsrechtes gesichert.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Baumfällarbeiten und ggf. erforderliche Inanspruchnahmen kleiner Randflächen des Flurstücks Nr. 55511 für die Feuerwehrumfahrung sind nicht Gegenstand des B-Plans. Vertragliche Regelungen hierzu erfolgen außerhalb dieses B-Plan-Verfahrens und sind nicht abwägungsrelevant.
Zentraler Juristischer Dienst, Immissionsschutzbehörde, 22.06.2015	
<p>Im Zuge der Trägeranhörung hatten wir angeregt, die Geräusch-Auswirkungen der Planung auf die Umgebung ergänzend mit einer tabellarischen Übersicht nummerierter Immissionsorte mit Gebietseinstufung und Angaben zu Schallpegeln (vorher/nachher) zu ergänzen. auch weil die Pegelangaben in den DIN A4-Karten schwer lesbar sind.</p> <p>Da das Schallgutachten den im Zuge der Auslegung an uns übersandten Gutachten nicht beigelegt war, konnten wir nicht verifizieren, ob diese Anregung umgesetzt ist und möchte diese daher nochmals erneuern. Sofern die schalltechnische Untersuchung gegenüber der uns bekannten Version vom Sommer 2014 nochmals fortgeschrieben wurde, bitten wir um Überlassung eines Exemplars für unsere Unterlagen. Vielen Dank.</p>	<p>In der schalltechnischen Untersuchung mit Fassung vom Januar 2015 wurden entsprechend der Forderung im Zuge der Trägeranhörung auf dem maßgeblichen Anlagen die Gesamtverkehrsbelastungen oder Vergleichsfälle auf den Anlagentabellen mit ausgegeben die an den maßgeblichen Immissionsorten für jedes Gebäude Beurteilungspegel im Tages- und Nachtzeitraum angegeben.</p> <p>Die Gutachten sind nicht Teil der Bebauungsplanunterlagen. Auf Wunsch werden sie jedoch zur Verfügung gestellt, was inzwischen geschehen ist.</p>
Zentraler Juristischer Dienst, Wasserbehörde, 17.06.2015	
<p>Unter Punkt 6.6 der Planungsrechtlichen Festsetzungen und örtlichen Bauvorschriften ist die Anlage eines Teiches mit einer Fläche von 590 m² vorgeschrieben. Nach unserem letzten Kenntnisstand ist die Umsetzung einer Teichfläche von Seiten der Fachbehörden zwar gewünscht jedoch vom Vorhabenträger</p>	<p>Der Teich ist von dm gewünscht. Er wird auch auf den im Umweltbericht ermittelten Ausgleich angerechnet. Deshalb werden die Festsetzungen unverändert beibehalten.</p>

nicht mehr zwingend vorgesehen, da er sich optisch nicht wie gedacht einfügen lässt. Dieser Punkt sollte daher optional formuliert werden	
---	--

Stadtplanungsamt Karlsruhe, 13. August 2015