

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Einrichtungskaufhaus Am Weinweg“,  
Karlsruhe-Oststadt  
Ergebnis der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

**Inhaltsverzeichnis:**

<b>1. Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4 – Straßenwesen und Verkehr, 06.09.2016 .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Industrie- und Handelskammer, Karlsruhe, 07.09.2016 .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Gemeinsame Stellungnahme von BUND, LNV und NABU, 31.08.2016.....</b>	<b>4</b>
<b>4. Gemeinde Pfinztal, 01.09.2016 .....</b>	<b>9</b>
<b>5. Deutsche Telekom, 15.08.2016 bzw. 11.05.2016 .....</b>	<b>10</b>
<b>6. Stadt Ettlingen, 03.08.2016 .....</b>	<b>10</b>
<b>7. Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 29.07.2016.....</b>	<b>10</b>
<b>8. Bürger,, 30.07.2016.....</b>	<b>10</b>
<b>9. ADFC Kreisverband Karlsruhe, 09.09.2016.....</b>	<b>11</b>
<b>10. ADFC Kreisverband Karlsruhe, mehrere Stellungnahmen vom 08. und 09.09.2016 .....</b>	<b>13</b>
<b>11. Bürgerverein Oststadt ,, 09.09.2016 .....</b>	<b>17</b>
<b>12. Fahrgastverband PRO BAHN, 09.09.2016 .....</b>	<b>20</b>
<b>13. Bürgerverein Karlsruhe-Rintheim e.V., 04.09.2016.....</b>	<b>26</b>
<b>14. Eigentümer des Durlach Centers, 08.09.2016.....</b>	<b>31</b>
<b>15. Bürgerin, 07.09.2016 .....</b>	<b>33</b>
<b>16. Bürger 05.09.2016 .....</b>	<b>36</b>
<b>17. Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung, 29.08.2016 über RP38</b>	
<b>18. Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung, 29.08.2016 per Mail</b>	<b>40</b>
<b>19. Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4, Straßenwesen und Verkehr, 01.08.2016 .....</b>	<b>45</b>
<b>20. Bürgerin, 17.10.2016 .....</b>	<b>45</b>

**Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen:**

Stellungnahme der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Stadtplanung
<b>1. Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4 – Straßenwesen und Verkehr, 06.09.2016</b>	
Verweis auf Schreiben der Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V. (siehe Stellungnahme Nr. 18); Hinweise Probleme im Hinblick auf Verkehrsplanung- und Abwicklung der IKEA-Ansiedlung insbesondere:	

<ul style="list-style-type: none"><li>• Betrachtung der 4 Knotenpunkte nicht ausreichend, Autobahn und Autobahnzufahrten wurden im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt und sind zu untersuchen</li></ul>	<p>In den Verkehrsgutachten sind auch die großräumigen verkehrlichen Auswirkungen IKEAs dargestellt, somit sind auch die Auswirkungen auf die Autobahn und die Autobahnzufahrten aufgenommen. Nach fachgutachtlicher Einschätzung wird durch das zukünftige Verkehrsaufkommen IKEA Karlsruhe keine maßgebliche negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach eintreten. Der BAB Anschluss Karlsruhe Durlach ist niveaufrei ausgeführt (d.h. Verteilung des Verkehrs auf mehreren Ebenen – ohne sich unmittelbar kreuzende Fahrzeuge), sodass die entsprechenden ein- bzw. abbiegenden Verkehre leistungsfähig geführt werden können. Zudem hat die Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass vom Knoten Durlacher Allee / Weinweg kein Rückstau bis zum Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach an die BAB 5 erwartet werden kann. Eine direkte negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach kann somit nicht gesehen werden. Die aktuelle Planung wurde über eine Mikrosimulation eingehend geprüft und die Verkehrsströme simuliert, sodass der Verflechtungsverkehr zwischen den Knoten und die Einflüsse aus Fußgänger- und Radverkehr in die Untersuchung und letztendliche Ausbauvariante Einfluss gefunden haben. Eine vereinfachte Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) konnte dies bestätigen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfung, ob der kreuzende Fahrradverkehr mit dem Auffahren auf die Durlacher Allee und der Verflechtungsverkehr (dm-Mitarbeiter) Einfluss auf die Verkehrsabwicklung hat, Radverkehr ist insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt</li></ul>	<p>Radfahrer und Radfahrerinnen wurden im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung berücksichtigt und zudem in der Verkehrssimulation abgebildet. Die Mikrosimulation wurde mit dem Programm Vissim der Firma PTV durchgeführt. Zusätzlich wurde von einem Worst-Case-Ansatz mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr ausgegangen. Da der Fahrradverkehr insbesondere im Zuge der Durlacher Allee auf eigenen Radwe-</p>

	<p>gen geführt wird, hat der Radverkehr nur bedingt Einfluss auf die Leistungsfähigkeitsberechnung der Lichtsignalanlage. Die Berechnungen wurden jeweils im Maximalansatz ohne Reduzierungseffekte durch Verlagerungen auf unterschiedliche Verkehrsträger durchgeführt. Somit kann festgestellt werden, dass der Radverkehr je nach Berechnungsverfahren zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit mit den jeweiligen Auswirkungen auf den fließenden motorisierten Verkehr belastbar berücksichtigt wurde.</p> <p>Der Verflechtungsverkehr, auch unter Berücksichtigung der Ansiedlung dm-Campus, wurde im Verkehrsgutachten und in der Verkehrssimulation berücksichtigt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen und der Verkehrssimulation zur Abbildung der Verflechtungsvorgänge im Untersuchungsgebiet und den Einflüssen der priorisierten Stadt- und Straßenbahnen wurden Verkehrsbelastungen angesetzt, die den Vollausbau des dm-Campus berücksichtigen. Dabei wird von den durch dm für den Endausbau anvisierten - maximal 2.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass mit keinen nennenswerten Problemen in der Verflechtung der Verkehrsströme im Zuge der Durlacher Allee zu rechnen sein wird. Rückstau auf die Autobahn kann nicht erwartet werden.</p> <p>Im Rahmen der durchgeführten Verkehrssimulation wurden sämtliche Verflechtungen zwischen den Knotenpunkten und die jeweiligen Zu- und Abflüsse unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvariante mit Einfluss durch Straßen- und Stadtbahnen sowie durch Fußgänger und Radfahrer detailliert untersucht. Die Ergebnisse haben die Realisierbarkeit des Projektes bestätigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Insgesamt Prüfung der Ergänzung des Verkehrsgutachtens für den Bereich der Anschlussstelle hinsichtlich Verflechtungsverkehr und Einfluss des Radverkehrs</li></ul>	<p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und insbesondere der Leistungsfähigkeitsberechnung der Signalanlagen nach Umbau der Knotenpunkte entsprechend Verkehrsgutachten ergibt sich</p>

	<p>kein Rückstau bis zur BAB 5. Der maximale Rückstau Richtung Autobahn ergibt sich zu ca. 151 m werktags und 114 m samstags, der in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird.</p> <p>Es kann somit im Regelfall, d. h. ohne außergewöhnliche verkehrliche Zustände im weiteren Untersuchungsgebiet, nahezu ausgeschlossen werden, dass Rückstau bis in den Bereich der Anschlussstelle Karlsruhe / Durlach entstehen wird.</p> <p>Der Fahrradverkehr im Zuge der Durlacher Allee wird vorfahrtsberechtigt gegenüber dem motorisierten Verkehr in den Rampen der BAB 5 geführt. Somit ist auch trotz des gesteigerten Verkehrsaufkommens grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass die Ansiedlung des IKEA Einrichtungshauses zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsführung für Radfahrer in diesem Bereich führen wird.</p>
<p><b>2. Industrie- und Handelskammer, Karlsruhe, 07.09.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Einwände, jedoch Hinweis, dass insbesondere in der Bauphase ein reibungsloser Verkehrsfluss und eine eingeschränkte Erreichbarkeit aller anliegender Betriebe gewährleistet sein müssen. Mit der Bitte um Berücksichtigung im weiteren Planverfahren.</li> </ul>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.</p>
<p><b>3. Gemeinsame Stellungnahme von BUND, LNV und NABU, 31.08.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme und vollständige Umsetzung der             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorschläge zur Gebäudegestaltung</li> <li>- ökologischen Begleitmaßnahmen</li> <li>- Abfall- und Energieversorgung</li> </ul> </li> </ul>	<p>Die Maßnahmen werden umgesetzt. Dies ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und Durchführungsvertrag gesichert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kritik am Verkehrskonzept:</b></li> <li>• Betrachtung der 4 Knotenpunkte nicht ausreichend, Autobahn und Autobahnzufahrten wurden im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt und sind zu untersuchen</li> </ul>	<p>In den Verkehrsgutachten sind auch die großräumigen verkehrlichen Auswirkungen IKEAs dargestellt, somit sind auch die Auswirkungen auf die Autobahn und die Autobahnzufahrten aufgenommen. Nach fachgutachtlicher Einschätzung wird durch das zukünftige Verkehrsauf-</p>

- Prüfung, ob der kreuzende Fahrradverkehr mit dem Auffahren auf die Durlacher Allee und der Verflechtungsverkehr (dm-Mitarbeiter) Einfluss auf die Verkehrsabwicklung hat, Radverkehr ist insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt

kommen IKEA Karlsruhe keine maßgebliche negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach eintreten. Der BAB Anschluss Karlsruhe Durlach ist niveaufrei ausgeführt (d.h. Verteilung des Verkehrs auf mehreren Ebenen – ohne sich unmittelbar kreuzende Fahrzeuge), sodass die entsprechenden ein- bzw. abbiegenden Verkehre leistungsfähig geführt werden können. Zudem hat die Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass vom Knoten Durlacher Allee / Weinweg kein Rückstau bis zum Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach an die BAB 5 erwartet werden kann. Eine direkte negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach kann somit nicht gesehen werden. Die aktuelle Planung wurde über eine Mikrosimulation eingehend geprüft und die Verkehrsströme simuliert, sodass der Verflechtungsverkehr zwischen den Knoten und die Einflüsse aus Fußgänger- und Radverkehr in die Untersuchung und letztendliche Ausbauvariante Einfluss gefunden haben. Eine vereinfachte Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) konnte dies bestätigen.

Radfahrer und Radfahrerinnen wurden im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung berücksichtigt und zudem in der Verkehrssimulation abgebildet. Die Mikrosimulation wurde mit dem Programm Vissim der Firma PTV durchgeführt. Zusätzlich wurde von einem Worst-Case-Ansatz mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr ausgegangen, wohingegen der Radverkehr nicht an den städtischen Standort angepasst wurde. Da der Fahrradverkehr insbesondere im Zuge der Durlacher Allee auf eigenen Radwegen geführt wird, hat der Radverkehr nur bedingt Einfluss auf die Leistungsfähigkeitsberechnung der Lichtsignalanlage. Die Berechnungen wurden jeweils im Maximalansatz ohne Reduzierungseffekte durch Verlagerungen auf

unterschiedliche Verkehrsträger durchgeführt. Somit kann festgestellt werden, dass der Radverkehr je nach Berechnungsverfahren zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit mit den jeweiligen Auswirkungen auf den fließenden motorisierten Verkehr belastbar berücksichtigt wurde.

Der Verflechtungsverkehr auch unter Berücksichtigung der Ansiedlung dm-Campus wurde im Verkehrsgutachten und in der Verkehrssimulation berücksichtigt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen und der Verkehrssimulation zur Abbildung der Verflechtungsvorgänge im engeren Untersuchungsgebiet und den Einflüssen der priorisierten Stadt- und Straßenbahnen wurden Verkehrsbelastungen angesetzt, die den Vollausbau des dm-Campus berücksichtigen. Dabei wird von den durch dm für den Endausbau anvisierten - maximal 2.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass mit keinen nennenswerten Problemen in der Verflechtung der Verkehrsströme im Zuge der Durlacher Allee zu rechnen sein wird. Rückstau auf die Autobahn kann nicht erwartet werden.

Im Rahmen der durchgeführten Verkehrssimulation wurden sämtliche Verflechtungen zwischen den Knotenpunkten und die jeweiligen Zu- und Abflüsse unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvariante mit Einfluss durch Straßen- und Stadtbahnen sowie durch Fußgänger und Radfahrer detailliert untersucht. Die Ergebnisse haben die Realisierbarkeit des Projektes bestätigt.

- Qualität des Knotenpunkts Durlacher Allee / Weinweg verschlechtert sich trotz Optimierung

Sämtliche Ergebnisse haben gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen durch IKEA hinreichend leistungsfähig durch das angepasste Verkehrsnetz abgewickelt werden kann. Die Verschlechterung der Qualität des Knotenpunktes hält sich im hinnehmbaren Rahmen.

Es wird für die Leistungsfähigkeit eine „Worst Case“-Betrachtung vorgenom-

- Verkleinerung der Fußgängerinsel im Knoten 110 nicht nachvollziehbar, die Insel ist aktuell fast zu klein

men. Die Qualitätsstufe D beschreibt auch weiterhin eine hinreichende Leistungsfähigkeit. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden unter Berücksichtigung der maximalen Verkehrsbelastungen ohne Reduzierungseffekte berechnet. Es wurde kein Konkurrenz-, Mitnahme- und Verbundeffekt sowie die Substitution bereits vorhandener Verkehre im Untersuchungsgebiet durch EnBW berücksichtigt. Ebenfalls wurden die vorhandenen Verkehre EUROPCAR und damals Sport Hoffmann nicht aus den Gesamtbelastungen heraus gerechnet. Dies führt somit zu einem maximalen Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr, sodass die Qualitätsstufe D unter Berücksichtigung dieses maximalen Verkehrsaufkommens IKEA freitags eine fachlich ausreichende Qualitätsstufe darstellt und die grundsätzliche Realisierbarkeit des Projekts bestätigt.

Außerhalb des aktuellen Bauleitplanverfahrens ist eine Verkleinerung der östlichen Dreiecksinsel des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg im Zuge von Umbaumaßnahmen der Durlacher Allee geplant. Diese ist jedoch weiterhin ausreichend groß mit ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrende und Zufußgehende und in der Lage, das Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach herkommend, leistungsfähig aufnehmen zu können. Zudem wird es eine verbesserte Signal-schaltung für den Fuß- und Radverkehr, bedingt durch die zwei Kfz- Linksabbiegestreifen geben. Die Linksabbiegenden benötigen weniger Freigabezeit als bisher, welche auch dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen wird. Somit ist die Verkleinerung aus verkehrlicher Sicht und entsprechenden Sicherheitsaspekten umsetzbar.

Die westliche Dreiecksinsel im Weinweg ist deutlich vergrößert worden. Dies ist der Besonderheit geschuldet, dass nach Realisierung IKEA mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr gerechnet werden muss.

- Zügige Einfahrt in das Parkhaus wird durch kreuzenden Radverkehr behindert, dies führt zu Rückstau auf die Kreuzung
- Es ist problematisch, dass sich der zu IKEA hinfahrende und von IKEA heimfahrende Verkehr an dem Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg kreuzen

Um diesen Verkehr sicher über die Durlacher Allee und den Weinweg führen zu können, wurde die Dreiecksinsel entsprechend erheblich vergrößert. Entsprechend aktuellem Planungsstand steht dem Fußgänger- und dem Radfahrverkehr nun eine um 4 m verlängerte Aufstellfläche zur Verfügung. Gegenüber der heutigen Situation ist durch IKEA von einer deutlichen Zunahme von Ein- und Aussteigern an der Haltestelle Weinweg auszugehen. Der beabsichtigte Anteil an Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu IKEA kommen, soll gegenüber anderen IKEA Einrichtungshäusern deutlich erhöht werden. Somit ist hier eine Vergrößerung der Fußgängerinsel erforderlich.

Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass die Abfahrt der IKEA Kunden von der Durlacher Allee trotz bevorzogter Fahrradfahrer zu keinen maßgeblichen Verschlechterungen der Verkehrsabwicklung im Zuge der Durlacher Allee führt. Die Simulation hat keinen Rückstau ergeben, der sich bis in den Bereich des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg fortsetzt.

Aufgrund der Ziel-/Quellrelationen des IKEA Verkehrs werden sich unabdingbar maßgebliche Verkehrsströme am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg kreuzen. Die Leistungsfähigkeit und richtlinienkonforme Abwicklung des Verkehrsaufkommens wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der kreuzende Verkehr, der zu IKEA hinfahrenden und von IKEA heimfahrenden Verkehren am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bzw. der Verkehrssimulation entsprechend berücksichtigt. Der Knoten ist nach fachgutachtlicher Einschätzung in der geplanten Variante hinreichend leistungsfähig.

#### 4. Gemeinde Pfinztal, 01.09.2016

- **Kritik an Feinplanung des Vorhaben- und Erschließungsplans:**

- Verkehrszählung im Oktober 2013 entspricht nicht der Spitzenzeit. Diese ist für die Vorweihnachtszeit bzw. im Zeitraum Ende November bis 2. Januarwoche zu ermitteln und für den überörtlichen ÖPNV (S-Bahn Betrieb) zu Grunde zu legen.

- Forderung der Erarbeitung eines Störfallkonzeptes bei Unfall oder Rückstau im Kreuzungsbereich der Durlacher Allee und Weinweg im Rahmen des B-Planverfahrens und einer Ausweichroute für den S-Bahn Betrieb von S4 und S5 über den Bhf Durlach nach Pfinztal

- Belange des überörtlichen ÖPNV der S4 und S5 sind nicht hinreichend berücksichtigt

- „Kombilösung“ und „Südumfahrung Hagsfeld“ sind zu prüfen

Nach bester verkehrsgutachtlicher, richtlinienkonformer Praxis werden verkehrliche Untersuchungen nicht für die absoluten Spitzenzeiten, sondern für sogenannte Normaltage durchgeführt als Grundlage für die Dimensionierung des Straßennetzes. Berücksichtigt wurden bereits höhere Werte mit dem freitäglich maximalen Verkehrsaufkommens IKEA im Monatsmittel. Untersuchungen für die Vorweihnachtszeit werden demgegenüber nicht angestellt. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der überörtliche ÖPNV (S-Bahnbetrieb) nicht durch die Ansiedlung des IKEA Einrichtungshauses beeinträchtigt wird.

Eine Störfallbetrachtung ist nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanverfahrens. Störungen waren auch schon vor einer Ansiedlung von IKEA immer möglich.

Der überörtliche ÖPNV (S-Bahnbetrieb) wird durch die Ansiedlung des IKEA Einrichtungshauses nicht beeinträchtigt. Dieser wird auch weiterhin priorisiert geführt.

Es wurde bei der hier dargestellten Verkehrsplanung und der zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung weder von einer funktionierenden Kombilösung noch von einer Südumfahrung Hagsfeld ausgegangen. Die aktuellen Verkehrsbelastungen wurden unter Berücksichtigung von Normalverkehren ohne Baustellenbeeinflussung fortgeschrieben und berücksichtigen ein deutlich über dem Mittel liegendes Verkehrsaufkommen IKEA. Im Ergebnis belegt die verkehrsgutachtliche Untersuchung, dass das bestehende Straßennetz mit den vorgesehenen Umbaumaßnahmen

	auch ohne „Kombilösung“ und Südumfahrung Hagsfeld hinreichend leistungsfähig ist, um die von IKEA verursachten Verkehre aufzunehmen.
<b>5. Deutsche Telekom, 15.08.2016 bzw. 11.05.2016</b>	
<p><i>Verweis auf Stellungnahme vom 11.05.2016</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom. Durch Änderungen an den Verkehrswegen sind Telekommunikationslinien beeinträchtigt. Es sind Umbaumaßnahmen an der Durlacher Allee erforderlich. Entsprechende Umschaltungen dauern ca. 3 Monate. Die Kosten gehen zugunsten eines Anliegers oder Investors.</li> </ul>	<p><i>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Leitungsführung der Telekom ist bei der Ausführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen zu berücksichtigen.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Es liegt noch kein Auftrag zur Erstellung eines Kostenangebotes vor. Zur zeit- und termingerechten Durchführung der Maßnahmen ist eine Beauftragung erforderlich</li> </ul>	<p>Dies ist nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.</p>
<b>6. Stadt Ettlingen, 03.08.2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Einwände</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<b>7. Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 29.07.2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan ist aus dem geänderten und genehmigten FNP entwickelt und kann zur Satzung beschlossen werden</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Bebauungsplan und dessen Inhalte wurden in enger Zusammenarbeit mit dem NVK besprochen</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<b>8. Bürger,, 30.07.2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Staugefahr rund um das Gelände/Abfluss Richtung Autobahn:</b></li> <li>Bedingt durch die vier größeren Kreuzungen, die das Gelände umfassen, wird durch Rückstau an den Ampeln der Verkehr in Spitzenzeiten nur schlecht</li> </ul>	<p>Durch den Umbau bzw. die Optimierung der Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen im engeren Untersuchungsgebiet wird die Staugefahr deutlich reduziert.</p>

<p>abfließen. Beispiel: Der Verkehr zur Autobahn muss am Weinweg Fahrspuren kreuzen. Bereits vor der Ampel wartende Fahrzeuge verhindern aber eine Querung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anregung: Ampelschaltung optimieren, genügend lange und flexible Grünphasen vorsehen.</li> </ul>	<p>Die Einflüsse kreuzender Verkehre auf den Verbindungsstrecken wurden in einer Verkehrssimulation abgebildet und geprüft. Diese kam zu dem Ergebnis, dass grundsätzlich die Verflechtung zwischen den Knotenpunkten und auch im weiteren Verlauf der Durlacher Allee ohne besondere Probleme möglich ist. Eine Optimierung der Ampelschaltungen wird entsprechend durchgeführt, wobei durch verkehrsabhängige Steuerungen genügend lange und flexible Grünphasen vorgesehen werden. Ein Rückstau auf die Autobahn und Unfälle am Stauende können somit im Regelfall vermieden werden.</p>
<p><b>9. ADFC Kreisverband Karlsruhe, 09.09.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1. Prüfung der Sichtverhältnisse an der Ausfahrt Anlieferung an der Gerwigstraße:</b></li> <li>• Aufgrund des Bahndamms werden Fußgänger und Radfahrer spät gesehen oder ausfahrende LKW fahren bis zum Fahrbahnrand der Straße und blockieren Geh- und Fahrradweg.</li> <li>• Eine Lösungsmöglichkeit könnte z.B. eine Ampelsteuerung sein, die mit der Kreuzung Ostring/Gerwigstraße optimiert abgestimmt wird.</li> </ul>	<p>Die Sichtverhältnisse für in die Gerwigstraße einfahrende Schwerverkehrsfahrzeuge wurden über Sichtdreiecke bereits vorab geprüft. Es sind ausreichende Sichtverhältnisse trotz des Bahndammes gegeben.</p> <p>Die Anregung wird überprüft. Es ist aktuell jedoch nicht davon auszugehen, dass dieses zusätzliche Ampelsignal in Koordination mit dem Knotenpunkt Ostring / Gerwigstraße notwendig ist.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2. Schaffung überdachter und für Lastenräder und Räder mit Anhängern geeignete Fahrradabstellanlagen:</b></li> <li>• Wir begrüßen die Lage und die Anzahl der Fahrradabstellplätze, auch für die Mitarbeiter.</li> <li>• Aus der Planung wird nicht ersichtlich, ob die Fahrradabstellanlagen überdacht und für ein erhöhtes Lastenradaufkommen bzw. Rädern mit Anhängern ent-</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Forderung nach einer Überdachung wird im Rahmen des Durchführungsvertrages (Mobilitätskon-</p>

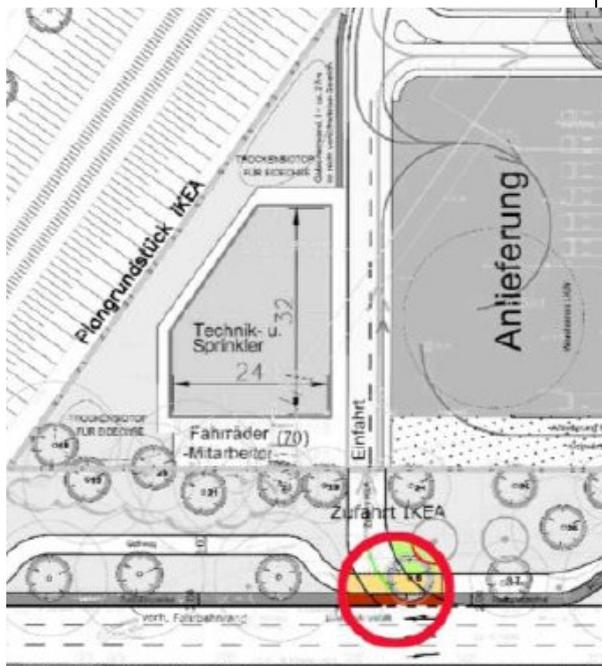
<p>sprechend Abstellanlagen geeignet sind.</p>	<p>zept) teilweise Rechnung getragen. Das dort vorgesehene Fahrradabstellkonzept umfasst eine attraktive Lage in der Nähe des Eingangs; ebenerdig, einsehbar, funktionale Fahrradständer mit Anschlussmöglichkeiten für den Fahrradrahmen nach städtischem Standard in ausreichender Anzahl, soweit möglich witterungsgeschützt/überdacht, Beleuchtung, Platz für Fahrräder mit Anhängern bzw. Liege- und Lastenräder, Ladestationen für E-Bikes, öffentliche Luftpumpen, Schließfächer für Fahrradhelme und Taschen im Einrichtungshaus.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>3. Schaffung eines eigenen Radwegabzweigs vom Radweg an der Durlacher Allee zu den dortigen Fahrradabstellplätzen an der Südseite von IKEA.</b></li><li>• Wenn ein solcher Zugang unterbleibt, sind am Haupteingang Konflikte zwischen Radfahren und den Kunden mit Ihrem z.T. langen und schweren Waren absehbar.</li></ul>	<p>Der Radwegabzweig vom Radweg in der Durlacher Allee zu den Fahrradabstellplätzen Südseite IKEA wird in der weiteren Planung geprüft.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>4. Bike &amp; Ride:</b></li><li>• Wir begrüßen, dass Bike &amp; Ride vorgesehen wird und schlagen vor, dies mit einem Lastenradleihsystem zu verbinden, wie dies IKEA schon in vergleichbaren Städten, z.B. Kiel, anbietet.</li></ul>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und teilweise im Rahmen des Durchführungsvertrages (Mobilitätskonzept) umgesetzt. Es wird vereinbart, dass IKEA ein maßgeschneidertes Transport- und Lieferkonzept mittels Verleihsystemen und Transportdiensten anbietet, welches die Kunden bei ihren Einkäufen mit und ohne Auto unterstützt. Hierbei werden auch Transportfahrräder berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>5. Verkleinerung der Verkehrsinseln Durlacher Straße / Weinweg:</b></li><li>• Auf dem Plan werden durch zusätzliche Fahrbahnsuren die beiden Verkehrsinseln verkleinert. Dagegen melden wir große Bedenken an: Wenn sich der Radverkehrsanteil in Karlsruhe erhöht und mit mehr Lastenrädern und Fahrradanhängern wegen des Möbelhauses zu rechnen ist, wird es unvermeidlich zu häufigen Konflikten mit Fußgängern auf</li></ul>	<p>Es werden nicht beide Verkehrsinseln verkleinert. Die westliche Verkehrsinsel wird deutlich größer geplant als dies heute der Fall ist. Lediglich die östliche Verkehrsinsel wird außerhalb des Geltungsbereichs etwas verkleinert, um keine Eingriffe in das Gelände Mann-Mobilia durchführen zu müssen. Die verbleibende Dreiecksinsel ist jedoch</p>

<p>den verkleinerten Verkehrsinseln kommen.</p>	<p>weiterhin ausreichend groß mit ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrende und Zufußgehende und in der Lage, das Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach herkommend, leistungsfähig aufnehmen zu können. Zudem wird es eine verbesserte Signalschaltung für den Fuß- und Radverkehr geben, bedingt durch die zwei Kfz- Linksabbiegestreifen geben. Die Linksabbiegenden benötigen weniger Freigabezeit als bisher, welche auch dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen wird. Somit ist die Verkleinerung aus verkehrlicher Sicht und entsprechenden Sicherheitsaspekten umsetzbar</p> <p>Die westliche Dreiecksinsel im Weinweg ist deutlich vergrößert worden. Dies ist der Besonderheit geschuldet, dass nach Realisierung IKEA mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr gerechnet werden muss. Um diesen Verkehr sicher über die Durlacher Allee und den Weinweg führen zu können, wurde die Dreiecksinsel entsprechend erheblich vergrößert. Entsprechend aktuellem Planungsstand steht dem Fußgänger- und dem Radfahrverkehr nun eine um 4 m verlängerte Aufstellfläche zur Verfügung. Gegenüber der heutigen Situation ist durch IKEA von einer deutlichen Zunahme von Ein- und Aussteigern an der Haltestelle Weinweg auszugehen. Der beabsichtigte Anteil an Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu IKEA kommen, soll gegenüber anderen IKEA Einrichtungshäusern deutlich erhöht werden. Somit ist hier eine Vergrößerung der Fußgängerinsel erforderlich</p>
-------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**10. ADFC Kreisverband Karlsruhe, mehrere Stellungnahmen vom 08. und 09.09.2016**

<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorschlag der Begrünung von Gabionenwänden z.B. mit wildem Wein aus ästhetischen Gründen und geringerer Aufheizung in den Sommermonaten, positive Auswirkungen auf das Stadtklima</li></ul>	<p>Kenntnisnahme. Im Ergebnis wird dem Vorschlag nicht durch entsprechende Festsetzungen oder Verpflichtungen im Durchführungsvertrag gefolgt.</p> <p>Die Gabionen sind Teil des Ersatzlebensraums für die Mauereidechse. Die</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Gestaltung richtet sich nach deren Lebensraumsprüchen. Eine Begrünung ist partiell gewünscht, ein vollständiger Bewuchs ist jedoch zu verhindern.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfung der Einrichtung eines Kreisverkehrs im Bereich der Kreuzung Gerwigstraße / Weinweg Ein Kreisverkehr lässt den Verkehr fließen, es werden somit weniger Emissionen ausgestoßen. Außerdem könnte ein Kreisverkehr mehr Fahrzeuge Pro Stunde durchbringen als eine Kreuzung.</li></ul>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Ein Kreisverkehr an der Kreuzung Gerwigstraße / Weinweg wurde geprüft, jedoch wegen fehlender Leistungsfähigkeit nicht weiterverfolgt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Es fehlen überdachte Abstellplätze für Fahrräder. Gleichberechtigung von Fahrrädern und Autos, Forderung nach überdachten und vom ADFC empfohlene Fahrradabstellanlagen</li></ul>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ihr wird im Rahmen des Durchführungsvertrages (Mobilitätskonzept) teilweise Rechnung getragen. Das dort vorgesehene Fahrradabstellkonzept umfasst eine attraktive Lage in der Nähe des Eingangs; ebenerdig, einsehbar, funktionale Fahrradständer mit Anschlussmöglichkeiten für den Fahrradrahmen nach städtischem Standard in ausreichender Anzahl, soweit möglich witterungsgeschützt/überdacht, Beleuchtung, Platz für Fahrräder mit Anhängern bzw. Liege- und Lastenräder, Ladestationen für E-Bikes, öffentliche Luftpumpen, Schließfächer für Fahrradhelme und Taschen im Einrichtungshaus.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• die zweispurige Einfahrt bringt die Gefahr mit sich, dass das Fahrzeug auf der rechten Spur dem Fahrzeug auf der linken Spur, oder auch umgekehrt, die Sicht auf Fußgänger und Radfahrer nimmt. Somit sind die Radfahrer und Fußgänger in diesem Bereich gefährdet.</li></ul>	<p>Die Anregung beruht auf einem Missverständnis: Die aktuelle Verkehrsplanung sieht keine zweispurige sondern eine lediglich einspurige Einfahrt in das Parkhaus IKEA vor. Diese ist lediglich aufgeweitet, um hier auch die Zufahrt durch Schwerverkehrsfahrzeuge zu ermöglichen. Somit sollte es hier zu keiner Verdeckung von Fahrradfahrern bzw. Fußgängern durch stehende Fahrzeuge kommen. Die detaillierte Ausarbeitung erfolgt in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der öffentlichen Erschließungsanlagen. Dabei wird noch der Verkehrsraum in der Zufahrt auf ein verträgliches Minimum angepasst. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird die Planzeichnung angepasst.</p>



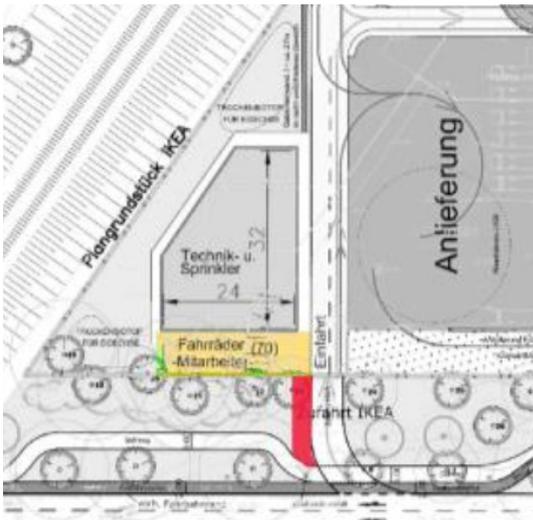
- Bitte einspurige Einfahrt machen, die sich dann auf zwei Spuren aufteilt:



- **Ausfahrt vom Mitarbeiter-Fahrradabstellplatz**
- Der auf dem Plan im Westen gelegene Mitarbeiter-Fahrradabstellplatz hat keine Ausfahrt zum Geh- und Radweg an der Durlacher-Allee. Radfahrer werden hier auf der zweispurigen Einfahrt entgegen der Fahrtrichtung fahren. Den Umweg um das Einrichtungshaus wird wahrscheinlich keiner nehmen.
- Ich bitte Sie daher einen Zugangsweg (hier Rot eingezeichnet) zum Geh- und Radweg anlegen zu lassen, der ein ge-

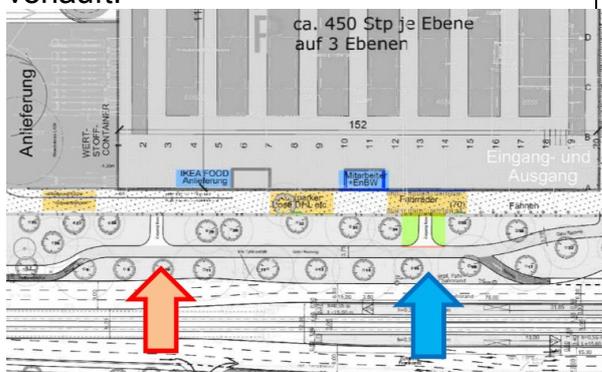
Die Anmerkungen zur Erschließung des Fahrradabstellplatzes für Mitarbeiter wird in der Ausführungsplanung geprüft und berücksichtigt, da es sich um einen nachhaltigen Vorschlag zur verkehrssicheren Anbindung der Mitarbeiter-Fahrradabstellanlage an das durchgehende Radwegenetz handelt. Die exakte Lage der Zuwegung wird im Detail im Genehmigungsverfahren bestimmt.

fahrenloses Verlassen der Fahrradabstellanlage ermöglicht.



- **Zugang zu den Fahrradabstellplätzen**
- Um den gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen, müssen Radfahrer entweder zurück zum Ein- und Ausgang, wo es Konflikte mit Fußgängern und deren Einkaufswägen geben könnte oder zum weiter westlich befindlichen Zugangsweg (Roter Pfeil). Aber auch hier wird es zu Konflikten mit Lieferanten (DHL ect.) und anderen LKW kommen, die rückwärts in die Gasse zum IKEA Food müssen. Auch die Mitarbeiter der EnBW könnten hier mit abfahrenden Radfahrern in Konflikt geraten.
- Prüfung des Zugangswegs über dem blauen Pfeil. Hierdurch hätten Radfahrer den direkten Zugang zum Geh- und Radweg der parallel zur Durlacher Allee verläuft.

Der Radwegabzweig vom Radweg in der Durlacher Allee zu den Fahrradabstellplätzen Südseite IKEA wird in der weiteren Planung geprüft.



11. Bürgerverein Oststadt , 09.09.2016	
<ul style="list-style-type: none"><li>Keine grundsätzliche Ablehnung des Vorhabens, sonst übereinstimmende Stellungnahme der BG Untermühsiedlung</li></ul>	Kenntnisnahme
<ul style="list-style-type: none"><li><b>Das Verkehrskonzept bedarf einer gründlichen Überarbeitung. Dazu folgende Ergänzungen/Anregungen:</b></li><li>1. Es wird nicht berücksichtigt, dass auch in der Oststadt zukünftig mit einem höheren Individualverkehrsaufkommen zu rechnen ist, gerade an der Durlacher Allee, und zwar durch die bevorstehende Bebauung des Wolff&amp;Sohn-Areales für das Finanzamt (einschließlich Verlagerung des Finanzamtes Karlsruhe-Durlach). Weiterhin wird auch das Areal des alten VBK-Depots an der Durlacher Allee/Kreuzung Tullastr. überplant; bei der zu erwartenden gemischten Nutzung für Gewerbe/Büros/Wohnungen wird dies zu einer weiteren Zunahme des Individualverkehrs führen. Natürlich auch mit einer Auswirkung auf die Knotenpunkte.</li></ul>	Es war nicht erforderlich, zusätzliche Verkehre durch die Bebauung des Wolff&Sohn-Areals für das Finanzamt einzurechnen. Diese sind aus fachgutachtlicher Einschätzung unmaßgeblich für die Gesamtbelastungen der Durlacher Allee im Bereich zwischen Ostring und Weinweg. Gleiches gilt für das VBK Depot an der Durlacher Allee Kreuzung Tullastraße. Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen untergeordnet hinsichtlich der berücksichtigten Gesamtbelastungen bleiben wird.
<ul style="list-style-type: none"><li>2. Kritisch sehen wir den Abfluss des Verkehrs der IKEA-Besucher. Dieser erfolgt ausschließlich über die Gerwigstr. und dann entweder über den Weinweg Richtung A5 oder die Brücke Richtung AS KA-Nord. Die Aufstellfläche für Fahrzeuge ist insgesamt kurz. Die vorgesehene Wendemöglichkeit in der Gerwigstr. kurz vor der Kreuzung Gerwigstr./Weinweg dürfte jede Menge kritischer Verkehrssituationen hervorrufen.</li></ul>	Das ist nicht richtig. Es gibt 2 Ausfahrten: Gerwigstraße und Weinweg. Der Abfluss des IKEA Verkehrs wurde über eine Mikrosimulation geprüft. Diese hat ergeben, dass die aktuelle Verkehrsplanung den an- und abfahrenden Verkehr zum IKEA Einrichtungshaus hinreichend leistungsfähig abwickeln kann.
<ul style="list-style-type: none"><li>3. In Ergänzung dazu verwundert der vorgesehene Fahrradstreifen in der Gerwigstr. nördlich IKEA. Dieser wird nicht nur von abfahrenden IKEA-Besuchern gekreuzt, die Richtung AS KA-Nord abfahren wollen, sondern von anderen Fahrzeugen, die rechts Richtung Weinweg abbiegen.</li></ul>	Der Radfahrstreifen auf der Südseite der Gerwigstraße ist sinnvoll und seine Führung entspricht den aktuellen Richtlinien. Dieser Fahrradstreifen ist auch als Fortsetzung des Radwegekonzeptes Karlsruhe in Richtung Durlach-Center und Durlach/Grötzingen zu sehen. Der Bereich Gerwigstraße/Elfmorgenbruchstraße wird nach Neustrukturierung des Großmarktes

	<p>umgestaltet und eine Weiterführung der Radwegeplanung im Bereich IKEA durchgeführt. Somit ist dieser Fahrradstreifen im Gesamtkontext zu sehen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 4. Es bleibt völlig außer Betracht, dass sich nur wenige Meter östlich der Kreuzung Gerwigstr./Weinweg die Zufahrt/Abfahrt des Möbelhauses XXL befindet. Diese sorgt schon heute zuhauf für kritische Verkehrssituationen, durch plötzliches Bremsen beim Einfahren, Ausfahrten aus dem XXL-Gelände nicht nur nach rechts Richtung AS KA-Nord, sondern auch wild nach links Richtung Kreuzung Weinweg/Gerwigstraße. Auch ist der abfließende Verkehr von IKEA Richtung AS KA-Nord nicht wirklich zweispurig, weil sich die Spuren auf der Brücke aufteilen und nach rechts nur die Anfahrt zum Durlach-Center erfolgt.</li></ul>	<p>Die Planung des weiteren Verlaufs der Gerwigstraße bzw. Eilmorgenbruchstraße im Bereich Zu-/Abfahrt Möbelhaus XXXL bedarf einer eigenständigen Planung und war nicht Bestandteil der Verkehrsuntersuchung / Verkehrsplanung zum Einrichtungshaus IKEA. Durch die Umstrukturierung im Bereich des Großmarktes mit geänderter Zu- und Abfahrtsituation werden auch hier Umlanungen des Verkehrsraums möglich, die zu einer Verbesserung und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beitragen werden. Die Verkehrszunahme im Bereich der Brücke Eilmorgenbruchstraße Richtung AS Karlsruhe-Nord durch die Realisierung des Einrichtungshauses IKEA ist als relativ untergeordnet anzusehen, sodass hier keine verkehrlichen Probleme in der Verflechtung bzw. in der Orientierung Richtung AS Karlsruhe-Nord gesehen werden können. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsanlagen wurden sowohl freitags als auch samstags untersucht und als ausreichend eingestuft.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 4. Nach unserer Auffassung sind alle Knotenpunkte rund um IKEA aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer am Rande der Kapazität gerade freitags/samstags. Es wird nicht besser werden.</li></ul>	<p>Nach fachgutachtlicher Einschätzung ist weder an Freitagnachmittagen noch samstags ein regelmäßiges Verkehrschaos im Untersuchungsgebiet zu erwarten. Dies haben die Untersuchungen und die Simulation der Verkehrsströme ergeben.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 5. Bei der Verkehrsbelastung wurde nur ein KSC-Spiel berücksichtigt. Gerade auf dem Messplatz finden aber noch zahlreiche andere Veranstaltungen mit großen Besucherzahlen statt (Messe, Flohmärkte, Holicolor-Festival, Radio-Regenbogen-Tag, uvm.) Diese natürlich samstags.</li></ul>	<p>Auch auf die Auswirkung eines KSC Spiels wurde im Verkehrsgutachten eingegangen. Grundsätzlich führen derartige Veranstaltungen in innerstädtischen Verkehrsnetzen zu Spitzen, die bei deutlich stärkerer Auslastung des Stadions viele Verkehrsanlagen an bzw. über die Grenze der Leistungsfähigkeit bringen. Die durchgeführten Verkehrszählungen samstags mit KSC Spiel haben jedoch</p>

	<p>gezeigt, dass lediglich mit einer kurzzeitigen Beeinflussung der Knotenpunkte durch KSC Spiele zu rechnen sein wird. Erfahrungen haben gezeigt, dass diese zusätzlichen Verkehrsbelastungen, insbesondere in den Spitzenzeiten zu deutlichen Verlagerungen des allgemeinen Verkehrs auf innerstädtische Alternativrouten führen werden. Zudem ist davon auszugehen, dass an solchen Tagen das Verkehrsaufkommen von und zu IKEA in den Spitzenzeiten deutlich geringer sein wird, als dies hier unterstellt wurde. Die Auswirkungen von Werbeaktionen für IKEA sind demgegenüber als deutlich geringer einzustufen. Veranstaltungen auf dem Messplatz sind als außerordentliche Situationen anzusehen. Für diese werden im Normalfall keine separaten Untersuchungen angestellt und auch der Ausbau der Verkehrswege nicht auf diese Sonderveranstaltungen ausgerichtet.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 6. Zur Haltestelle: Da IKEA gerade auch für Radfahrer attraktiv sein soll, erlauben wir uns den Hinweis zur Aufstellfläche an der Haltestelle: Der legale Weg für Radfahrer führt aus der Innenstadt über die Durlacher Allee und dann den Überweg bei der Haltestelle. Viele Radfahrer, gerade auch mit Kindern, benutzen heutzutage auch Anhänger, sowohl für die Kleinen, als auch vielleicht für den Transport. Verkleinerte Aufstellflächen sind daher problematisch.</li></ul>	<p>Die versetzte Gleisquerung über die Durlacher Allee wird von der technischen Aufsichtsbehörde gefordert und muss entsprechend berücksichtigt werden. Die detaillierte Planung der Gleisquerung wird dabei die aktuellen Richtlinien zur Führung des Fußgänger- und Radverkehrs beachten.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 7. Schon heute sind die Knotenpunkte rund um IKEA fragil und unfallträchtig. Ein banaler Auffahrunfall wird zukünftig den kompletten Bereich lahmlegen.</li></ul>	<p>Eine Störfallbetrachtung ist nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 8. In der Summe: Die Verkehrsplanung führt sehenden Auges in ein regelmäßiges Verkehrschaos am Freitagnachmittag/Samstag</li></ul>	<p>Die abgestimmten Untersuchungen haben gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen IKEA durch die umzusetzenden Maßnahmen hinreichend leistungsfähig abgewickelt werden kann. Dies betrifft sowohl Freitage als auch Samstage mit erhöhtem Kundenverkehr.</p>

**12. Fahrgastverband PRO BAHN, 09.09.2016**

- **Gegen die vorgelegten Verkehrsuntersuchungen und den Erläuterungsbericht Punkt 4.3.1 „ÖPNV“ in Verbindung mit dem Punkt 4.3.2 „Erschließung“ haben wir folgende Einwendungen:**

- Vorbemerkungen Im Abschnitt „ÖPNV“ wird lediglich auf bauliche Veränderungen der momentanen Bahnsteiganlage verwiesen. Über die bahnbetrieblichen Auswirkungen, wie z. B. die Einhaltung der derzeitigen Fahrzeiten und die nach § 20, Abs. 2 der BOStrab geforderte Vorrangigkeit der Straßenbahnen auf Bahnübergängen wird explizit nicht eingegangen. Die Strecke zwischen den Haltestellen Untermühlsiedlung (künftige dm-Zentrale) und der Haltestelle Weinweg wird im Durchschnitt alle 85 Sekunden von einer Bahn befahren.

Kenntnisnahme

- **Im Einzelnen ergeben sich für uns folgende Punkte die näher untersucht werden müssen:**

- **a) Erweiterung der Linksabbiegespuren von der Durlacher Allee in den Weinweg**

- In der Anlage 2.1 „Frei- und Verkehrsanlagenplan“ ergibt sich keine Möglichkeit von der Durlacher Allee über den Weinweg und die Gerwigstraße die nördliche PKW Einfahrt des Projektes zu erreichen. Vielmehr erfolgen die Zufahrten von Durlach/BAB über die Durlacher Allee, nördliche Fahrbahn zur Zufahrt Süd direkt oder über den Ostring in die betreffende Einfahrt Nord. In den Weinweg selbst gibt es nur eine PKW-Ausfahrt.

Diese Erschließung ist schlüssig, verkehrstechnisch sinnvoll und wird durch ein entsprechendes Beschilderungskonzept unterstützt.

- Es fehlen nähere Erläuterungen über die sichere Erreichbarkeit der Haltestelle in Form einer Vorrangschaltung für die Fahrgäste, d.h. sobald sich ein Zug der Haltestelle nähert, muss sich die Fußgänger-LZA auf „grün“ schalten las-

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.

Die detaillierte Planung der Signalschaltungen, auch an der Haltestelle Wein-

<p>sen, ohne Rücksicht auf den Kfz-Verkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Im Erläuterungsbericht Köhler &amp; Leutwein, S. 7 dient der zweite Linksabbiegestreifen in den Weinweg der verbesserten Anbindung von XXL und dem Durlach Center. Beides kann auch aus Richtung Innenstadt über den Ostring angefahren werden</li><li>• Unseren Vorstellungen nach sollte der Knoten Ostring/Gerwigstraße ggfs. mit Hilfe einer Kreisverkehrsanlage so erüchtigt werden, dass gänzlich auf den Linksabbiegeverkehr in den Weinweg verzichtet werden kann. Diese Maßnahme wird einer Priorisierung der Straßenbahnbetriebes, wie es die BOStrab bindend vorschreibt, eher gerecht.</li></ul>	<p>weg, ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die bisherigen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der Signalanlage dienen lediglich dazu, die Machbarkeit des Projekts IKEA Karlsruhe zu belegen. Auf die Vorschläge zur Vorrangschaltung für Fahrgäste kann im weiteren Verlauf der Verkehrsplanung eingegangen werden.</p> <p>Ein Verzicht der Linksabbiegespur in den Weinweg von der Durlacher Allee kommend wird nicht gefolgt. Dieser ist sinnvoll, um grundsätzlich die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Darüberhinaus kann die Anbindung von XXL und dem Durlach Center verbessert werden.</p> <p>Ein Umbau des Knotens Ostring / Gerwigstraße ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>b) Bahnbetriebliche Untersuchungen</b></li><li>• In den Verkehrsgutachterlichen Stellungnahmen, Berichte 1+2, fehlt explizit eine Aussage über mögliche Auswirkungen die der gesteigerte PKW-Mehrverkehr am Knoten Durlacher Allee/Weinweg auf den im 85 Sekunden Takt durchgeführten Straßenbahnbetrieb in Bezug auf Fahrzeitverlängerungen haben wird. Diese Untersuchung müsste auch im Zusammenhang mit dem geplanten „Vollknoten“ über die Gleise im Bereich der Haltestelle Untermühlstraße stehen.</li></ul>	<p>Der gesteigerte Pkw-Mehrverkehr im Knoten Durlacher Allee / Weinweg wird auf den im 85 Sekunden Takt durchgeführten Straßenbahnbetrieb keinen besonderen Einfluss hinsichtlich Fahrzeitverlängerung haben. Die Verkehrssimulation hat den entsprechenden Takt des Straßenbahnbetriebes berücksichtigt. Der geplante Vollknoten über die Gleise im Bereich der Haltestelle Untermühlstraße wurde in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt. Im Ergebnis der verkehrsgutachtlichen Untersuchung hat sich gezeigt, dass am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg gegenüber heute keine Verschlechterungen des an- und abfahrenden Straßenbahnbetriebs ein-</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Wir weisen schon jetzt darauf hin, dass ein Zug nach erfolgtem Fahrgastwechsel sofort in der Lage sein muss, die Haltestelle ohne Rücksicht auf linksabbiegende PKW zu verlassen. Gleiches gilt für in die Haltestelle aus Richtung Durlach einfahrenden Züge.</li><li>• Abschließend bringen wir zur Erinnerung, dass der Bahnbetrieb auf der Durlacher Allee eine wichtige Zulaufstrecke für den künftigen Tunnelbetrieb in der Karlsruher City ist, die keinerlei Störungen erfahren darf.</li></ul>	<p>treten wird.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Kenntnisnahme. Der Nachweis der hinreichenden Leistungsfähigkeit ist erbracht. Anhaltspunkte für eine erhöhte Störanfälligkeit gibt es nicht.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bürger, 07.09.2016</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bezüglich Autoverkehr sehe ich im Vergleich zu Zahlen aus 1995/96, dass die damaligen Zahlen vor Bau des kompletten Ostrings und Karlsruhe-Nord auch mit dm, IKEA &amp; Co. nicht erreicht werden und bei Eröffnung einer Südumfahrung Hagsfeld noch weiter sinken würden, so dass ich davon ausgehe, dass es zu keinen großen Problemen im Autoverkehr kommen wird.</li></ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbesserungsvorschlag: Die Ein- und Ausfahrt bietet nur beschränkt direkte Verkehrsbeziehungen. Für die fehlende Linksabbiegemöglichkeit wird eine Wendemöglichkeit vor der Ampel geschaffen. Für die fehlende Einbiegemöglichkeit aus Richtung Knoten Weinweg/Elfmorgenbruchstr. wird dergleichen nicht gebaut. Eine solche Möglichkeit würde den Verkehr aus Richtung Pfinzthal und Bruchsal via A5 und B10 ab Karlsruhe-Nord und Elfmorgenbruchstr. erleichtern und so die Durlacher Allee entlasten. Der dafür nötige Platz auf der Nordseite dürfte in öffentlicher Hand sein (Gleisbahnhof).</li></ul>	<p>Der angesprochene U-Turn in der Gerwigstraße vor der Kreuzung mit dem Ostring wurde überprüft und aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht weiterverfolgt. Um diesen einzubauen, müsste die Linksabbiegespur von der Gerwigstraße Ost in den Ostring Süd verkürzt werden, was zu erheblichen Verkehrsproblemen in der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt führen würde.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dass auf der Nordseite der Gerwigstr. der Radweg auf die Fahrbahn gelegt und von den Rechtsabbiegern entzerrt</li></ul>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>wird, ist zu begrüßen, da sich an der Ecke Ostring in der letzten Zeit Rechtsabbiegerunfälle ereignet haben, mindestens einer, m.E.n. sogar mehr.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Südseite sind die Zeichnungen bei Pkw- und Lkw-Ausfahrt verwirrend. Es sieht fast danach aus, als würden sich diese in verschiedenen Ebenen kreuzen, was aber nicht der Fall zu sein scheint. Wie wird gewährleistet, dass Pkws nicht den kürzeren Weg über die Lkw-Ein-/Ausfahrt nehmen?</li> </ul>	<p>Die Verknüpfungen bzw. die Kreuzungen der Pkw- und Lkw-Verkehrsströme auf dem Gelände IKEA werden derzeit noch bearbeitet. Hierzu liegt noch keine abschließende Planung vor. Die Anregungen werden jedoch im Weiteren entsprechend berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei dieser, die kurz nach dem Bahndamm kommt, sollte geprüft werden, ob die Sichtverhältnisse für Ausfahrer reichen. Der Radweg wird hier kurz nach dem Damm verschwenkt. Ich befürchte hier, dass die Lkws (und ggfs. abkürzende Pkws) oft mitten auf dem Radweg stehen, um genug Sicht in die Unterführung zu haben. Evtl. sollte man die Radwegverschwenkung etwas verschieben und in Höhe Ausfahrt noch gerade aus der Unterführung ziehen.</li> </ul>	<p>Die Sichtverhältnisse für in die Gerwigstraße einfahrende Schwerverkehrsfahrzeuge wurden über Sichtdreiecke bereits vorab geprüft. Es sind ausreichende Sichtverhältnisse trotz des Bahndammes gegeben.  Die eventuell mögliche Anpassung, wie hier vorgeschlagen, wird im weiteren Verfahren und insbesondere der Entwurfs- und Genehmigungsplanung geprüft.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist bedauerlich, dass das Anschlussgleis in der Gerwigstr. entfällt. Bei Verlegung des Gleisbauhofes wäre es aber in der Tat entbehrlich, da es für die Übergabe von Stadtbahnen inzwischen Alternativen gibt.</li> </ul>	<p>Mit Aufgabe des Gleisbauhofes ist keine unmittelbare Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der Gleise mehr vorhanden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unklar ist der Hinweis auf eine mögliche Reaktivierung für den Großmarkt, da dieser eisenbahnseitig direkt angefahren wurde und straßenbahnseitig wohl keinen Anschluss braucht?</li> </ul>	<p>Die Gleise in der Gerwigstraße dienen neben der Erschließung des Gleisbauhofes auch zur Erschließung des Großmarktes. Diese Möglichkeit der Erschließung wurde jedoch seit langer Zeit nicht mehr genutzt, sodass sie aus Sicht der Verkehrsplanung entbehrlich ist.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dass die Verkehrsinsel zwischen Ausfahrt Großmarkt und Weinweg, auf der das Gleis liegt, sogar noch vergrößert wird und die eigene Rechtsabbiegespur mit der Geradeausspur zusammengelegt wird, ist nicht ganz nachvollziehbar. Zwar ist der Verkehrsbedarf zum Rechtsabbiegen in die Sackgasse sehr</li> </ul>	<p>Die Dreiecksinsel wurde in der aktuellen Planung gestrichen, da dies zu Sicherheitsdefiziten in der Querung insbesondere für Radfahrer geführt hätte. Die aktuelle Lösung wurde in Hinsicht auf Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer bei Beibehaltung der verkehrlichen Leis-</p>

<p>gering. Allerdings wären so Radverkehr und Rechtsabbiegeverkehr (Lkws) entflochten (wie an anderen Stellen) und mit einer kleineren Insel dafür wären Rad- und Geradeausautoverkehr "gerader" geführt und es gäbe vermutlich bessere Sicht für Großmarktausfahrende auf den Verkehr "von oben".</p>	<p>tungsfähigkeit entwickelt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Querung des Geh- und Radweges durch die Extraausfahrt Weinweg sollte klarer erkennbar sein, bspw. aufgepflastert. Die Zeichnung sieht nach ununterbrochener Autospur aus, auch im Vergleich zur Ausfahrt Gerwigstr. ...</li></ul>	<p>Im Laufe der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird die Kennzeichnung des Geh- und Radweges im Bereich der Ausfahrten einheitlich gekennzeichnet.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkleinerung der Fußgängerinsel im Knoten 110 nicht nachvollziehbar, die Insel ist aktuell fast zu klein</li></ul>	<p>Außerhalb des aktuellen Bauleitplanverfahrens ist eine Verkleinerung der östlichen Dreiecksinsel des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg im Zuge von Umbaumaßnahmen der Durlacher Allee geplant. Diese ist jedoch weiterhin ausreichend groß mit ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrende und Zufußgehende und in der Lage, das Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach herkommend, leistungsfähig aufnehmen zu können. Zudem wird es eine verbesserte Signal-schaltung für den Fuß- und Radverkehr geben, bedingt durch die zwei Kfz-Linksabbiegestreifen geben. Die Linksabbiegenden benötigen weniger Freigabezeit als bisher, welche auch dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen wird. Somit ist die Verkleinerung aus verkehrlicher Sicht und entsprechenden Sicherheitsaspekten umsetzbar.</p> <p>Die westliche Dreiecksinsel im Weinweg ist deutlich vergrößert worden. Dies ist der Besonderheit geschuldet, dass nach Realisierung IKEA mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr gerechnet werden muss. Um diesen Verkehr sicher über die Durlacher Allee und den Weinweg führen zu können, wurde die Dreiecksinsel entsprechend erheblich vergrößert. Entsprechend aktuellem Planungsstand steht dem Fußgänger- und dem Radfahrerverkehr nun eine um 4 m verlängerte</p>

	<p>te Aufstellfläche zur Verfügung. Gegenüber der heutigen Situation ist durch IKEA von einer deutlichen Zunahme von Ein- und Aussteigern an der Haltestelle Weinweg auszugehen. Der beabsichtigte Anteil an Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu IKEA kommen, soll gegenüber anderen IKEA Einrichtungshäusern deutlich erhöht werden. Somit ist hier eine Vergrößerung der Fußgängerinsel erforderlich.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• bei der Gelegenheit des Umbaus des Knotens ist auch eine Wendemöglichkeit zu berücksichtigen</li><li>• Auch wenn das keine Angelegenheit des B-Plans ist, sollte das Wendeproblem mitgelöst werden, wenn der Knoten schon überarbeitet wird.</li></ul>	<p>Eine Wendemöglichkeit am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg für Verkehrsteilnehmer im Zuge des Weinweges ist nicht zielführend. Dies würde zu einer weiteren Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Signalanlage führen. Aus verkehrlicher Sicht kann hier kein Problem gesehen werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Für die Einfahrt an der Durlacher Allee werden drei Bäume gefällt. Dort wird auch der Radweg an die Fahrbahn verschwenkt. M.E. könnte dies aber paar Meter früher erfolgen als in der Zeichnung dargestellt, so wie derzeit gezeichnet, könnte man sich das Fällen des 3. Baums fast sparen</li></ul>	<p>Der Entfall von Bäumen wurde im Zuge der Durlacher Allee umfangreich geprüft. Es wurde sich dabei auf das absolut notwendige Minimum beschränkt. Dabei ist auch zu beachten, dass aufgrund des Neubaus von Radwegen bzw. Fahrbahnen Eingriffe in die Wurzelbereiche notwendig werden können, die einen Entfall von Bäumen nach sich ziehen können. Aus diesem Grund wurde die Verschwenkung im Zuge der Durlacher Allee relativ spät gewählt, um einerseits rechtzeitig parallel zur Durlacher Allee als Radfahrer fahren zu können und somit frühzeitig erkannt zu werden, andererseits auch der notwendige Entfall von Bäumen auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt werden konnte.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Auf der Südseite der Durlacher Allee vermisste ich heute eine Entflechtung des wartenden linksabbiegenden Radverkehrs vom durchfahrenden Radverkehr.</li></ul>	<p>Um eine Entflechtung zu gewährleisten, ist im Bebauungsplan auf der südlichen Seite der Durlacher Allee eine verbreiterte Aufstellfläche im Bereich der Querungsstelle für Rad- und Fußverkehr vorgesehen. Aus fachgutachterlicher Sicht wird in der anschließenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlagen dieser Vorschlag soweit umsetzbar berücksichtigt.</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Heute steht zudem der Ampelmast ziemlich ungünstig. Es wäre schön, wenn die Entflechtung noch optimiert würde. Der Hinweis "Dort ist ein Korridor definiert, in dem eine *versetzte* Gleisquerung realisiert werden kann." Bedenken, dass die heute schon nicht gerade üppige Querung, die auch mangels Alternative für linksabbiegende Radfahrer geisterradelnd genutzt werden muss, durch einen Versatz o.ä. noch ungünstiger für Linksabbieger wird ...</li></ul>	<p>Die Anregung wird geprüft. Der Versatz wird von der technischen Aufsichtsbehörde verlangt und ist erforderlich für die Genehmigung der Planung. Die exakte Ausgestaltung der Gleisquerung wird in der weiteren Planung festgelegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Berücksichtigung ausreichender Abstellmöglichkeiten bei Fahrradstellplätzen (Anhänger). (Wiederholung aus Beteiligung gemäß § 3 (1))</i></li></ul>	<p><i>Die geplante Anzahl von Fahrradstellplätzen ist ausreichend und deckt den bauordnungsrechtlichen Bedarf. Vorgaben zur Qualität der Fahrradstellplatzanlagen werden in den Durchführungsvertrag (Mobilitätskonzept) aufgenommen. Das im Durchführungsvertrag als Teil des Mobilitätskonzeptes vorgesehene Fahrradabstellkonzept umfasst eine attraktive Lage in der Nähe des Eingangs; ebenerdig, einsehbar, funktionale Fahrradständer mit Anschlussmöglichkeiten für den Fahrradrahmen nach städtischem Standard in ausreichender Anzahl, soweit möglich witterungsgeschützt/überdacht, Beleuchtung, Platz für Fahrräder mit Anhängern bzw. Liege- und Lastenräder, Ladestationen für E-Bikes, öffentliche Luftpumpen, Schließfächer für Fahrradhelme und Taschen im Einrichtungshaus.</i></p>
<p><b>13. Bürgerverein Karlsruhe-Rintheim e.V., 04.09.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Schall (S. 10)</b> Die angegebenen Werte beziehen sich nur auf den Straßenverkehr. Die angrenzende Bahnlinie und die Reflektion durch das Parkhaus sind nicht mit einbezogen.</li></ul>	<p>Das ist nicht richtig. Es wurden die Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans durch den</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kfz-Verkehr auf den umliegenden Straßen,</li><li>• Schienenverkehr auf den Bahnstrecken 4020 und 4210 der Deutschen Bahn AG sowie</li><li>• Schienenverkehr der Straßenbahnlinien S4, S5, 1 und 2</li></ul> <p>gemäß den RLS-90 und der Schall 03</p>

	<p>prognostiziert und anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Gewerbegebieten beurteilt.</p> <p>Die Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse an Gebäuden in der Umgebung des Plangebiets erfolgt emissionsseitig für den Straßenverkehr.</p> <p>Die Straßenemissionspegel der relevanten Straßenabschnitte in der Umgebung erhöhen sich durch das Vorhaben geringfügig am Tag um bis zu 0,5 dB(A) und in der Nacht um bis zu 0,4 dB(A). Auch unter Berücksichtigung möglicher Schallreflektionen der Verkehrslärmemissionen an dem geplanten Baukörper ist an bestehenden Wohngebäuden in der Umgebung des Plangebiets nicht mit einer relevanten Verkehrslärmpegelerhöhung von aufgerundet mehr als 3 dB(A) zu rechnen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Des Weiteren stellt sich die Frage, ob bei der schalltechnischen Untersuchung auch die Rückstausituation bei einem sehr hohen Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten mit einbezogen wurde, z.B. bei einem KSC-Spiel.</li></ul>	<p>Gemäß den RLS-90 sind die mit Richt- oder Grenzwerten zu vergleichenden Verkehrslärmbeurteilungspegel auf der Grundlage der durchschnittlichen Verkehrsmengen (der auf den Beurteilungszeitraum bezogene Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Kraftfahrzeuge) zu berechnen. Das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten ist bei der Beurteilung von Verkehrslärmeinwirkungen gemäß den RLS-90 nicht zu berücksichtigen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Klima / Luft</b> (S. 10) Auch hier stellt sich die Frage, ob der Rückstau, verursacht durch die vielen Ampelanlagen für die Zu- und Abfahrt ins Parkhaus, bei Stoßzeiten mit in Betracht gezogen wurde.</li></ul>	<p>Eine Unterschätzung der Immissionsbelastung liegt nicht vor.</p> <p>Im Rahmen der Luftschadstoffanalyse wurden zur Gewinnung der Emissionsdaten sog. Fahrmuster den einzelnen Streckenabschnitten zugeordnet. Diese sind in Abbildung 52 dargestellt. An den Zu- und Abfahrten wurde Stop+Go Verkehr angesetzt, wie er vor Ampelanlagen/Schranken eines Parkhauses typisch ist. Dort ergeben sich somit die höchsten Emissionsdichten. Die Bereiche mit Stop+Go Verkehr wurden bis an</p>

	<p>die angrenzenden Straßenzüge geführt.</p> <p>Es ist zu beachten, dass bei der Immissionsberechnung ein Jahresmittelwert bestimmt wird, so dass in der Mittelwertbildung neben den Spitzenzeiten mit Stop+Go-Verkehr eigentlich auch Zeiten mit flüssigeren Verkehrsbewegungen Beachtung finden müssten. Im Sinne eines Worst-Case-Szenarios wurde jedoch an den Zu- und Abfahrten allein Stop+Go-Verkehr in die Berechnungen eingestellt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Erschließung</b> (S. 31) Durch die Verbreiterung der Haltestellen, die weiteren Fahrspuren zum Abbiegen von der Durlacher Allee ist der Verbrauch an Grünflächen und Baumbestand erheblich.</li><li>• Wenn im Antwortschreiben des StPIA vom 16.06.2016 (Zeichen: 64.18.02Y) ausgeführt wird, dass eine vollständige Kompensation der entfallenden Bäume nicht möglich ist, sich aber IKEA bereit erklärt hat, auf freiwilliger Basis alle entfallenden Bäume zu ersetzen, so ist eine Kompensation doch möglich. Dann sollte dies auch im B-Plan festgehalten werden.</li></ul>	<p>Der Eingriff wurde auf das erforderliche Maß beschränkt.</p> <p>Hierzu wird auf die Erwiderung aus der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB verwiesen:</p> <p><i>Die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung erfolgte gemäß Karlsruher Modell.</i></p> <p><i>Für die Bäume wurden die entsprechenden Wertpunkte ermittelt. Diese sind in die Bilanzierung mit eingeflossen (siehe Anhang 2 zum Umweltbericht).</i></p> <p><i>Es besteht ein Kompensationsdefizit in einem Umfang von 195,40 Wertpunkten. Dies entspricht ca. 1 % des Ausgangswertes des Bestands von 17.504,42 Wertpunkten. Für die Differenz von 195,40 Wertpunkten ist in Abstimmung mit dem Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe aufgrund des im Verhältnis zur Gesamtfläche vergleichsweise geringen Defizits und unter Zugrundelegung einer rechnerischen und zeichnerischen Unschärfe keine Kompensation notwendig. Der Eingriff gilt somit als ausgeglichen. Eine weitere Kompensation ist rechtlich nicht zu fordern.</i></p> <p><i>Der Anregung wird daher nicht gefolgt, ein 1:1 Ausgleich der Bäume wird nicht vorgesehen. Für weitere Ersatzpflanzungen stehen im Plangebiet keine sinnvollen Standorte zur Verfügung, ins-</i></p>

	<p><i>besondere vor dem Hintergrund des Ziels, das Vorhabengrundstück aufgrund der festgestellten Bodenverunreinigungen weitgehend versiegelt zu halten.</i></p> <p><i>IKEA wird außerhalb jeder rechtlichen Verpflichtung freiwillig 3 Bäume pflanzen, gerne auch außerhalb des Bebauungsplanverfahrens und außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Eingriff in Natur und Landschaft</b> (S. 24) Durch die Verbreiterung der Durlacher Allee sind Eingriffe in den Parkplatz der Kleingartenanlagen und in das Sportgelände ESG Frankonia erforderlich. Es werden keine Aussagen gemacht, wie und wo Ersatz erbracht wird.</li></ul>	<p>Im Rahmen der Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung wird der Ist-Zustand vor der Planung bewertet und mit dem Planungsstand verglichen.</p> <p>Dabei sind auch die Eingriffe in den Parkplatz der Kleingartenanlage und des Sportgeländes berücksichtigt. Für alle Bereiche wurden die entsprechenden Wertpunkte ermittelt. Diese sind in die Bilanzierung mit eingeflossen (siehe Anhang 2 zum Umweltbericht).</p> <p>Es besteht ein Kompensationsdefizit in einem Umfang von 195,40 Wertpunkten. Dies entspricht ca. 1 % des Ausgangswertes des Bestands von 17.504,42 Wertpunkten. Für die Differenz von 195,40 Wertpunkten ist aufgrund des im Verhältnis zur Gesamtfläche vergleichsweise geringen Defizits und unter Zugrundelegung einer rechnerischen und zeichnerischen Unschärfe keine Kompensation notwendig.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ruhender Verkehr</b> (S.25) Wie schon im Antwortschreiben des StPIA vom 16.06.2016 (Zeichen: 64.18.02Y) ausgeführt wurde die genannte Zahl von 1.050 Parkplätzen, die laut der Berechnung in der B-Planversion vom 21.03.2016 benötigt würden, auf nun 625 Parkplätze heruntergerechnet. Da sich das Berechnungsverfahren wohl nicht geändert hat, fehlt uns hier das Verständnis.</li></ul>	<p>Um sicherzustellen, dass die Planung jedenfalls die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze ermöglicht, wurde der Stellplatznachweis bereits im Planungsverfahren mit dem Baurechtsamt abgestimmt. Dabei stellte sich heraus, dass der ursprüngliche Ansatz zu hoch war.</p> <p>Auf S. 25 der Begründung ist in der Ermittlung dargelegt, dass zum einen der bauordnungsrechtliche Bedarf nach § 37 Abs. 1 LBO gedeckt ist und zum anderen die Reduzierung aufgrund des ÖPNV-Bonus unter Zugrundelegung der VwV Stellplätze gerechtfertigt ist.</p>

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verleihsysteme und Transportdienste/Mitarbeiter</b> (S.28) Sind für Verleihsysteme und Transportdienste Stell- und Parkmöglichkeiten mit einberechnet? Bei der Berechnung für den ruhenden Verkehr werden diese nicht erwähnt. Nicht alle Mitarbeiter werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren (können). Wie sieht es mit Stell- und Parkmöglichkeiten für Mitarbeiter aus, die individuell zu IKEA fahren. Dieser Anteil ist in den Berechnungen auch nicht berücksichtigt.</li></ul>	<p>Im Rahmen des Durchführungsvertrags (Mobilitätskonzept) wird vereinbart, dass IKEA ein maßgeschneidertes Transport- und Lieferkonzept mittels Verleihsystemen und Transportdiensten anbietet, welches die Kunden bei ihren Einkäufen mit und ohne Auto unterstützt. Mitarbeiter sind in den Berechnungen berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Fahrrad-Stellplätze</b> (S. 26) Die Verkaufsfläche wird in A.1. mit 25.500m<sup>2</sup> angegeben. Bei der Berechnung der Fahrrad-Stellplätze wird mit 15.618m<sup>2</sup> gerechnet. Wie kommt es zu dieser Diskrepanz?</li></ul>	<p>Es besteht keine Diskrepanz. Die Verkaufsfläche im planungsrechtlichen Sinne beträgt 25.500 m<sup>2</sup>; die Verkaufsnutzfläche im Sinne der VwV Stellplätze ist abweichend definiert und beträgt 15.618 m<sup>2</sup>. Die Verkaufsnutzfläche wird für die Berechnung der erforderlichen Fahrrad-Stellplätze zugrundegelegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Taktzeiten ÖPNV</b> (S. 25) In der B-Planversion vom 21.03.2016 wurde beim ÖPNV-Bonus mit max. 10 min Taktzeit gerechnet. In der aktuellen Version geht man auf max. 5 min. Es wird aus mehreren Gründen stark bezweifelt, dass der KVV solch kurze Taktzeiten zu Spitzenzeiten realisieren kann.</li></ul>	<p>Es werden keine Änderungen der Taktzeiten vorgenommen. Die Angabe der Taktzeit zur Berechnung des ÖPNV Bonus im Rahmen der Stellplatzberechnung bezieht sich darauf, in welchem Takt die Haltestelle durch unterschiedliche Linien angefahren wird. Es ist richtig, dass in der Unterlage für die Behördenbeteiligung nach § 4 (2) BauGB vom 21.03.2013 die Leistungsfähigkeit für die Berechnung des ÖPNV-Bonus mit einem 10 min Takt angegeben wurde. Im Planungsprozess wurde die Angabe in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt auf max. 5 Min korrigiert.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verkehrsuntersuchung</b> (S. 33f) Bzgl. der Verkehrsuntersuchung schließt sich der Bürgerverein Rintheim der Kritik der Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung e.V. an. Auch wir sind der Meinung, dass die Verkehrsuntersuchung zu kurz greift</li></ul>	<p>Alle Punkte wurden geprüft und in der Untersuchung berücksichtigt.</p>

<p>und nicht alle neuralgischen Punkte einbezieht bzw. gebührend beachtet. Forderung einer entsprechenden Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung.</p>	
<b>14. Eigentümer des Durlach Centers, 08.09.2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verkehrliche Auswirkungen des IKEA Einrichtungskaufhauses:</b></li><li>• der IKEA-Standort verursacht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kfz/24 h werktags und ca. 7.100 Kfz/24 h am Samstag. Hieraus ergibt sich eine erhebliche Zusatzbelastung der auch vom Durlach Center benutzten Erschließungsstraßen Durlacher Allee, Ostring, Weinweg, Gerwigstraße und Elfmorgenbruchstraße</li><li>• Laut dem Entwurf der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Einrichtungskaufhaus Am Weinweg“ (A. 5. Seite 33 ff.) basiert das Verkehrskonzept für den VEP auf vielfältigen Annahmen und dem Erfordernis erheblicher Umbaumaßnahmen.</li><li>• Die Ansiedlung von IKEA birgt jedenfalls das erhebliche Risiko, dass die Erschließungssituation (Flüssigkeit der Zu- und Abfahrtsverkehre) des Durlach Centers durch das Neuvorhaben beeinträchtigt wird. Das Bestandsobjekt Durlach Center hat aber Vorrang vor einem Neuansiedlungsvorhaben.</li></ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für derartige Untersuchungen ist es erforderlich Annahmen zu treffen, die jedoch aus statistischen Grunddaten und Erhebungen hinreichend genau abgeleitet werden können. Dies entspricht der regelkonformen Vorgehensweise. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan verbindlich vorgesehen.</p> <p>Eine unmittelbare negative Beeinflussung der Erschließung des Durlach Centers hat sich nicht ergeben. Die Untersuchungen einschließlich Mikrosimulation zeigen, dass auch weiterhin von einer funktionierenden Erschließung der vorhandenen Nutzungen ausgegangen werden kann.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Keine Prüfung der Einzelhandelsbelange des Durlach Centers im Rahmen des GMA-Gutachtens</b></li><li>• Die Betrachtung des Durlach Centers fehlt insbesondere aufgrund erheblicher Überschneidungen mit den Sortimenten der dort ansässigen Einzelhändler. Dies stellt einen Ermittlungsausfall im Rahmen der planungsrechtlichen Abwägung dar.</li></ul>	<p>Das Durlach-Center ist in der Analyse des GMA-Gutachtens berücksichtigt. Die GMA hat alle Verkaufsflächen im Untersuchungsraum (und damit auch des Durlach-Centers) erhoben und eine vollständige Umverteilung der Projektsätze von IKEA zu Lasten der im</p>

	<p>Einzugsgebiet vertretenen Angebote (also auch ggü Durlach Center) berechnet. Die dabei festgestellten Rückwirkungen lagen auf einem Niveau, das nach Auffassung der GMA keine weitergehende oder besondere Beeinträchtigung des Durlach-Centers besorgen ließ. Bei der Darstellung der voraussichtlichen Wirkungen hat die GMA die integrierten Lagen in Karlsruhe sowie in den Umlandgemeinden mit zentralörtlichem Status in den Vordergrund gestellt.</p> <p>Die Stadt ist sich bei ihrer Abwägung einer möglichen nachteiligen Auswirkung der IKEA-Planung auf die privaten Eigentümerbelange des Eigentümers des Durlach Centers bewusst, hält sie jedoch für gering und hinnehmbar, insbesondere aufgrund des Interesses der Stadt an einer Attraktivierung des Einzelhandelsangebots im Bereich Möbel / Einrichtung. Mit Blick auf den zentralörtlichen Versorgungsauftrag des Oberzentrums Karlsruhe ist das Durlach Center irrelevant. Ferner liegt es nicht in einem zentralen Versorgungsbereich.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verstoß gegen die Ziele der Raumordnung</b></li><li>• Unwirksamkeit der 9. Regionalplanänderung „Vorranggebiet Einrichtungshaus“ (Verweis auf Anlage 1)</li></ul>	<p>Die Anlage 1 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verfahren zur Änderung des Regionalplans ist abgeschlossen und der Regionalplan wurde genehmigt. Anhaltspunkte für eine Unwirksamkeit gibt es nicht. Somit liegt kein Verstoß gegen die Ziele der Raumordnung vor. Hierzu wird außerdem auf die im Rahmen der Beteiligung eingegangene Stellungnahme des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe vom 29.07.2016 verwiesen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verstoß gegen das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB</b></li><li>• Unwirksamkeit der Änderung des FNPs, diese verstößt gegen die Ziele der Raumordnung (Verweis auf Anlage 2)</li><li>• Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Einrichtungskaufhaus Am Weinweg“ ist ferner nicht aus dem Flächennutzungs-</li></ul>	<p>Die Anlage 2 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verfahren zur Änderung des FNPs ist abgeschlossen und der FNP wurde genehmigt. Anhaltspunkte für eine Unwirksamkeit gibt es nicht. Somit liegt kein Verstoß gegen das Entwicklungsgebot vor. Hierzu wird außerdem auf die im Rahmen der Beteiligung eingegan-</p>

<p>plan entwickelt und verstößt daher gegen §8 Abs. 2 BauGB.</p>	<p>gene Stellungnahme des Nachbarchchaftsverbands Karlsruhe vom 29.07.2016 verwiesen.</p>
<p><b>15. Bürgerin, 07.09.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fragen / Kritik am Verkehrsgutachten</b></li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie wurden die in den Gutachten die Verkehrsströme verteilt? Die Verteilung der Verkehrsströme wird im Text nicht dargestellt, ist aber als Grundlage für die Simulationsberechnungen entscheidend.</li> </ul>	<p>Die Verkehrsströme wurden entsprechend GMA-Gutachten und Angaben IKEA auf das Verkehrsnetz der Stadt Karlsruhe verteilt. Dies geschah über ein digitalisiertes Verkehrsmodell im Best-Weg-Sukzessiv-Verfahren, das in unterschiedlichen Berechnungsschritten das Grundverkehrsaufkommen sowie das zusätzliche Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Zeitverluste und Kapazitätsreserven im Gesamtnetz verteilt. Dies ist Stand der Technik.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei genauerer Betrachtung der Anlagen des Berichtes 1 hat man den Eindruck, dass keine Verkehrslenkung vorgesehen ist und jeder auf dem kürzesten Weg zu IKEA fährt.</li> </ul>	<p>Grundsätzlich wird in einem ersten Bearbeitungsschritt davon ausgegangen, dass sich der Verkehr ohne Verkehrslenkung auf die schnellsten Verkehrsrelationen verteilt. Über diese Verkehrsumlegung wird das zugrunde gelegte Verkehrsnetz (Knotenpunkte und Strecken) auf Leistungsfähigkeit überprüft. Unter Berücksichtigung dieses Verkehrsaufkommens werden danach Anpassungen der Verkehrsnetze, sofern erforderlich, gemacht. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird ein Beschilderungskonzept mit Wegweisung für die Kunden IKEA erstellt, das die Orientierung zu IKEA gewährleisten soll. Für Verkehrsteilnehmer, die über die Durlacher Allee Ost von der Autobahn A 5 kommend zufahren, gibt es die absolut logische Zufahrt über die Durlacher Allee zum Parkhaus IKEA.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da IKEA so nah an der Autobahnanchlussstelle Karlsruhe-Durlach liegt, werden viele Kunden diesen Weg wählen und damit die Durlacher Allee sehr belasten. Ist der zusätzliche Verkehr, der durch dm, EnBW und den Groß-</li> </ul>	<p>Im Bericht 1 Verkehrsuntersuchung 2015 Anlage 18 wird das zusätzliche Verkehrsaufkomme durch IKEA unter Berücksichtigung der Bezugsvariante mit Großmarkterweiterung und Parkhaus EnBW dargestellt. Dies bedeutet,</p>

<p>markt (siehe Bericht 1, Anlagen 14 und 16) generiert wird, eingerechnet?</p>	<p>dass bereits in der Bezugsvariante das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Großmarkterweiterung und durch die Neuanlage des Parkhauses EnBW berücksichtigt wurde. Die zusätzliche Verkehrserzeugung durch den dm-Campus bei Vollausbau wird nur relativ geringe Verkehrszunahmen im Zuge der Durlacher Allee westlich der BAB 5 bewirken. Diese wurden im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung in den maßgeblichen Spitzenstundenbelastungen an den einzelnen Knotenpunkten berücksichtigt und sind somit in die Leistungsfähigkeitsbeurteilung und die Verkehrssimulation eingeflossen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ist eigentlich daran gedacht worden, dass sich die Fahrspuren der heimfahrenden dm-Mitarbeiter und der IKEA-Kunden auf der Durlacher Allee kreuzen werden?</li></ul>	<p>Die Überlagerung der unterschiedlichen Verkehrsströme wurde im Rahmen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssimulation berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zugrundegelegte Zahlen für Simulation / Verkehrsströme sind nicht nachvollziehbar / die Verkehrszählungen fanden zu einem Zeitpunkt statt, an dem der Verkehr auf der Durlacher Allee durch Baustellen nicht die normale Stärke aufwies, daher hat man einfach alte Zählungen hochgerechnet.</li></ul>	<p>Die Umrechnung der Verkehrszählung auf Normalverkehre über frühere Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet entspricht der derzeitigen Verfahrensweise derartiger Verkehrsuntersuchungen. Die Baustellensituation wurde berücksichtigt, die Zählungen anhand älterer Zählungen- und Zählreihen entsprechend hochgerechnet. Die Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet wurden aus den zur Verfügung stehenden Grundlagen abgeleitet, was ebenfalls der aktuellen Vorgehensweise von Verkehrsuntersuchungen entspricht. Grundsätzlich werden derartige Verkehrsuntersuchungen nach der Herangehensweise der Empfehlungen für Verkehrserhebungen und Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Dies entspricht den aktuellen Forschungsergebnissen und ist eine belastbare Grundlage des Verkehrsgutachtens.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkehrsfluss auf der Durlacher Allee: An der Kreuzung Durlacher Allee/Weinweg wird bei den Simulationen nur noch Qualitätsstufe D erreicht, was ein ständiger Reststau und beträchtliche</li></ul>	<p>Ständiger Reststau im Zuge von der Qualitätsstufe D nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bedeutet, dass in den Zuflüssen, zumindest in dem Zufluss mit</p>

<p>Wartezeiten bedeutet.</p>	<p>Qualitätsstufe D, eine leichte Staubil- dung erfolgt, die sich jedoch in nahezu jedem Umlauf wieder abbaut. Der Ver- kehrszustand ist noch stabil. Dies ist in innerstädtischen Verkehrsnetzen und auf hochbelasteten Straßenzügen als realistische und richtlinienkonforme Ver- kehrsqualität zu betrachten. Damit ist das Straßennetz hinreichend leistungs- fähig, um die IKEA-Verkehre aufzuneh- men.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• es fehlt die Betrachtung der Radfahrer die von Osten zu IKEA fahren.</li></ul>	<p>Die Auswirkungen von Radfahrern wur- den im Verkehrsgutachten und im Rah- men der Mikrosimulation untersucht. Gleiches gilt für die Radfahrer, die zu IKEA fahren.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die deutliche Verkleinerung der Drei- ecksinsel auf Seiten von Mann Mobilia (östliche Insel) im Weinweg wird im Text nicht erwähnt, die Inseln im Weinweg reichen sind nicht ausreichend dimensioniert.</li></ul>	<p>Außerhalb des aktuellen Bauleitplanver- fahrens ist eine Verkleinerung der östli- chen Dreiecksinsel des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg im Zuge von Umbaumaßnahmen der Durlacher Allee geplant. Diese ist jedoch weiterhin aus- reichend groß mit ausreichenden Auf- stellflächen für Radfahrende und Zuzu- gehende und in der Lage, das Ver- kehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach kommend, leistungsfähig aufnehmen zu können. Zudem wird es eine verbesserte Signal- schaltung für den Fuß- und Radverkehr, bedingt durch die zwei Kfz- Linksabbie- gestreifen geben. Die Linksabbiegenden benötigen weniger Freigabezeit als bis- her, welche auch dem Fuß- und Rad- verkehr zugeschlagen wird. Somit ist die Verkleinerung aus verkehrlicher Sicht und entsprechenden Sicherheitsaspek- ten umsetzbar.</p> <p>Die westliche Dreiecksinsel im Weinweg ist deutlich vergrößert worden. Dies ist der Besonderheit geschuldet, dass nach Realisierung IKEA mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen im öffent- lichen Verkehr gerechnet werden muss. Um diesen Verkehr sicher über die Dur- lacher Allee und den Weinweg führen zu können, wurde die Dreiecksinsel ent- sprechend erheblich vergrößert. Ent- sprechend aktuellem Planungsstand</p>

	<p>steht dem Fußgänger- und dem Radfahrverkehr nun eine um 4 m verlängerte Aufstellfläche zur Verfügung. Gegenüber der heutigen Situation ist durch IKEA von einer deutlichen Zunahme von Ein- und Aussteigern an der Haltestelle Weinweg auszugehen. Der beabsichtigte Anteil an Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu IKEA kommen, soll gegenüber anderen IKEA Einrichtungshäusern deutlich erhöht werden. Somit ist hier eine Vergrößerung der Fußgängerinsel erforderlich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fazit - Es ist unverantwortlich, IKEA an dieser Stelle zu bauen:</b></li> <li>• Zahlen-Grundlage für Simulationen ist vage</li> <li>• Einbeziehung des Radverkehrs fehlt</li> <li>• Berücksichtigung von sich kreuzendem Verkehr auf der Durlacher Allee in Höhe der Anschlussstelle Karlsruhe-Durlach fehlt</li> <li>• gefährliche Fehlplanungen wie die Verkleinerung der Dreiecksinsel</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>16. Bürger 05.09.2016</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unter Punkt 6. Planungskonzeption wird auf Seite 12 geschrieben: „Am Knotenpunkt Ostring / Weinweg wird die Neuanlage eines zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifens in der Gerwigstraße Ost vorgesehen.“ Soweit mir bekannt gibt es keinen Knotenpunkt Ostring / Weinweg, an dem ein Linksabbiegen in der Gerwigstraße möglich sein soll. Was ist damit gemeint?</li> </ul>	<p>(In der Begründung ist dies S. 36) Dies ist ein Schreibfehler. Gemeint ist der Knotenpunkt Ostring / Gerwigstraße. Hier wird ein separater Linksabbiegefahrstreifen von der Gerwigstraße Ost in den Ostring Süd geplant.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewertung und Auswirkungen der Verkleinerung der Dreiecksinsel auf Seiten von Mann Mobilia fehlen (östliche Insel)</li> </ul>	<p>Die aktuelle Planung des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg sieht eine Verkleinerung der östlichen Dreiecksinsel im Zuge der Durlacher Allee vor. Diese ist jedoch weiterhin ausreichend groß und in der Lage, das Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach herkommend, leistungsfähig aufnehmen zu können.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie passt die Planung von Koeh-</li> </ul>	<p>Die vorgesehene Planung steht der</p>

<p>ler&amp;Leutwein zu dem Artikel aus dem BNN vom 09.03.2013 zur Entwicklungsachse Durlacher Allee: „Zentral für den Siegerentwurf ist die relativ rasche Umgestaltung der Durlacher Allee selbst: weniger Spuren für Autos, große Verbesserungen für die Radler, durchgehendes Rasengleis für die Straßenbahn ...“ Wie vertragen sich „weniger Spuren für Autos, große Verbesserungen für die Radler“?</p>	<p>Darstellung aus dem BNN - Artikel nicht entgegen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Wahrscheinlich werden viele Kunden beide Möbelhäuser besuchen, so dass mit einem erhöhtem Fußgängerverkehr gerechnet werden muss. Bei Betrachtung der Anlage F3, Signalzeitenplan am Knoten K110 optimiert fällt auf, dass die Optimierung nur für die Fahrzeuge gilt zu Lasten der Fußgänger.</li></ul>	<p>Grundsätzlich ist von einem Fußgängerverkehr zwischen den Möbelhäusern auszugehen. Dieser führt jedoch zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr, da dieser Konkurrenzeffekt noch nicht berücksichtigt wurde. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden unter Berücksichtigung der maximalen Verkehrsbelastungen ohne Reduzierungseffekte berechnet. Es wurde kein Konkurrenz-, Mitnahme- und Verbundeffekt sowie die Substitution bereits vorhandener Verkehre im Untersuchungsgebiet durch EnBW berücksichtigt. Ebenfalls wurden die vorhandenen Verkehre EUROPCAR und damals Sport Hoffmann nicht aus den Gesamtbelastungen heraus gerechnet. Dies führt somit zu einem maximalen Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr. Die statischen Leistungsfähigkeitsberechnungen entsprechen in diesem Stand der Bearbeitung noch nicht zu schaltende Verkehrssteuerungen. Die statischen Berechnungen sollen die Machbarkeit des Projekts IKEA prüfen und erforderliche Ausbauvarianten und Verbesserungsmöglichkeiten untersuchen. Bei der tatsächlich zu programmierenden Signalschaltung wird der Fußgängereinfluss entsprechend berücksichtigt und auch dem gesteigerten Fußgängerverkehr über den Weinweg Rechnung getragen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Insgesamt wird an dem Knoten K110 Durlacher Allee / Weinweg gemäß dem Gutachten auch nach den Um-</li></ul>	<p>Die Qualitätsstufe D nach HBS zeigt auch weiterhin eine hinreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage nach</p>

<p>bau- und Optimierungsmaßnahmen nur noch Qualitätsstufe D nach HBS erreicht. Das ist eine Verschlechterung, da im heutigen Zustand Qualitätsstufe C vorliegt.</p>	<p>Realisierung des IKEA Einrichtungshauses. Dies ist Voraussetzung zur Umsetzung der Maßnahme. Durch die zuvor erläuterten Effekte wird voraussichtlich das Verkehrsaufkommen geringer ausfallen als unterstellt wurde, zumal hier von maximalen Freitagsbelastungen IKEA ausgegangen wurde. Somit wird sich über den Wochenverlauf eine bessere Verkehrsabwicklung im Untersuchungsgebiet ergeben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verflechtungsverkehr auf der Durlacher Allee am Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach nicht berücksichtigt, wenn nachmittags die Mitarbeiter von dm auf der Durlacher Allee auf die Autobahn Richtung Süden fahren und gleichzeitig von der Autobahn kommende Kunden zu IKEA fahren wollen Die beiden Verkehrsströme müssen sich auf einer recht kurzen Strecke kreuzen; so kann es zum Rückstauen bis auf die Autobahn kommen.</li> </ul>	<p>Die Überlagerung der unterschiedlichen Verkehrsströme wurde im Rahmen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssimulation berücksichtigt. Eine direkte negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach kann somit nicht gesehen werden. Die aktuelle Planung wurde über eine Mikrosimulation eingehend geprüft und die Verkehrsströme simuliert, sodass der Verflechtungsverkehr zwischen den Knoten und die Einflüsse aus Fußgänger- und Radverkehr in die Untersuchung und letztendliche Ausbauvariante Einfluss gefunden haben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterhin ist im Gutachten die Option auf den Vollknoten an der dm-Zentrale nicht berücksichtigt (3. Fahrstreifen auf der Rampe von der Alten Karlsruher Straße, Verlegung der Straßenbahnhaltestelle).</li> </ul>	<p>Ein eventueller Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße wurde im Verkehrsgutachten zum dm-Campus untersucht. Auswirkungen auf das Projekt IKEA sind hieraus nicht zu erwarten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• die geplante Ansiedlung von IKEA an dieser Stelle widerspricht bekannten längerfristigen Planungen der Stadt. Deshalb lehne ich die Ansiedlung von IKEA an dieser Stelle ab.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><b>17. Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung, 29.08.2016 über RP</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrachtung der 4 Knotenpunkte nicht ausreichend, Autobahn und Autobahnzufahrten wurden im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt und sind zu untersuchen</li> </ul>	<p>In den Verkehrsgutachten sind auch die großräumigen verkehrlichen Auswirkungen IKEAs dargestellt, somit sind auch die Auswirkungen auf die Autobahn und die Autobahnzufahrten aufgenommen. Nach fachgutachtlicher Einschätzung wird durch das zukünftige Verkehrsauf-</p>

	<p>kommen IKEA Karlsruhe keine maßgebliche negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach eintreten. Der BAB Anschluss Karlsruhe Durlach ist niveaufrei ausgeführt (d.h. Verteilung des Verkehrs auf mehreren Ebenen – ohne sich unmittelbar kreuzende Fahrzeuge), sodass die entsprechenden ein- bzw. abbiegenden Verkehre leistungsfähig geführt werden können. Zudem hat die Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass vom Knoten Durlacher Allee / Weinweg kein Rückstau bis zum Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach an die BAB 5 erwartet werden kann. Eine direkte negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach kann somit nicht gesehen werden. Die aktuelle Planung wurde über eine Mikrosimulation eingehend geprüft und die Verkehrsströme simuliert, sodass der Verflechtungsverkehr zwischen den Knoten und die Einflüsse aus Fußgänger- und Radverkehr in die Untersuchung und letztendliche Ausbauplanung Einfluss gefunden haben. Eine vereinfachte Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) konnte dies bestätigen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfung, ob der kreuzende Fahrradverkehr mit dem Auffahren auf die Durlacher Allee und der Verflechtungsverkehr (dm-Mitarbeiter) Einfluss auf die Verkehrsabwicklung hat, Radverkehr ist insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt</li></ul>	<p>Radfahrer und Radfahrerinnen wurden im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung berücksichtigt und zudem in der Verkehrssimulation abgebildet. Die Mikrosimulation wurde mit dem Programm Vissim der Firma PTV durchgeführt. Zusätzlich wurde von einem Worst-Case-Ansatz mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr ausgegangen, wohingegen der Radverkehr nicht an den städtischen Standort angepasst wurde. Da der Fahrradverkehr insbesondere im Zuge der Durlacher Allee auf eigenen Radwegen geführt wird, hat der Radverkehr nur bedingt Einfluss auf die Leistungsfähigkeitsberechnung der Lichtsignalanlage. Die Berechnungen wurden jeweils im Maximalansatz ohne Reduzierungseffekte durch Verlagerungen auf</p>

	<p>unterschiedliche Verkehrsträger durchgeführt. Somit kann festgestellt werden, dass der Radverkehr je nach Berechnungsverfahren zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit mit den jeweiligen Auswirkungen auf den fließenden motorisierten Verkehr belastbar berücksichtigt wurde.</p> <p>Der Verflechtungsverkehr auch unter Berücksichtigung der Ansiedlung dm-Campus wurde im Verkehrsgutachten und in der Verkehrssimulation berücksichtigt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen und der Verkehrssimulation zur Abbildung der Verflechtungsvorgänge im engeren Untersuchungsgebiet und den Einflüssen der priorisierten Stadt- und Straßenbahnen wurden Verkehrsbelastungen angesetzt, die den Vollausbau des dm-Campus berücksichtigen. Dabei wird von den durch dm für den Endausbau anvisierten - maximal 2.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass mit keinen nennenswerten Problemen in der Verflechtung der Verkehrsströme im Zuge der Durlacher Allee zu rechnen sein wird. Rückstau auf die Autobahn kann nicht erwartet werden.</p> <p>Im Rahmen der durchgeführten Verkehrssimulation wurden sämtliche Verflechtungen zwischen den Knotenpunkten und die jeweiligen Zu- und Abflüsse unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvariante mit Einfluss durch Straßen- und Stadtbahnen sowie durch Fußgänger und Radfahrer detailliert untersucht. Die Ergebnisse haben die Realisierbarkeit des Projektes bestätigt.</p>
<b>18. Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung, 29.08.2016 per Mail</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Betrachtung der 4 Knotenpunkte nicht ausreichend, Autobahn und Autobahnzufahrten wurden im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt und sind zu untersuchen</li></ul>	<p>In den Verkehrsgutachten sind auch die großräumigen verkehrlichen Auswirkungen IKEAs dargestellt, somit sind auch die Auswirkungen auf die Autobahn und die Autobahnzufahrten aufgenommen. Nach fachgutachtlicher Einschätzung wird durch das zukünftige Verkehrsaufkommen IKEA Karlsruhe keine maßgeb-</p>

	<p>liche negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach eintreten. Der BAB Anschluss Karlsruhe Durlach ist niveaufrei ausgeführt (d.h. Verteilung des Verkehrs auf mehreren Ebenen – ohne sich unmittelbar kreuzende Fahrzeuge), sodass die entsprechenden ein- bzw. abbiegenden Verkehre leistungsfähig geführt werden können. Zudem hat die Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass vom Knoten Durlacher Allee / Weinweg kein Rückstau bis zum Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach an die BAB 5 erwartet werden kann. Eine direkte negative Beeinflussung des Autobahnanschlusses Karlsruhe-Durlach kann somit nicht gesehen werden. Die aktuelle Planung wurde über eine Mikrosimulation eingehend geprüft und die Verkehrsströme simuliert, sodass der Verflechtungsverkehr zwischen den Knoten und die Einflüsse aus Fußgänger- und Radverkehr in die Untersuchung und letztendliche Ausbauplanung Einfluss gefunden haben. Eine vereinfachte Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) konnte dies bestätigen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfung, ob der kreuzende Fahrradverkehr mit dem Auffahren auf die Durlacher Allee und der Verflechtungsverkehr (dm-Mitarbeiter) Einfluss auf die Verkehrsabwicklung hat, Radverkehr ist insgesamt nicht ausreichend berücksichtigt</li></ul>	<p>Radfahrer und Radfahrerinnen wurden im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnung berücksichtigt und zudem in der Verkehrssimulation abgebildet. Die Mikrosimulation wurde mit dem Programm Vissim der Firma PTV durchgeführt. Zusätzlich wurde von einem Worst-Case-Ansatz mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr ausgegangen, wohingegen der Radverkehr nicht an den städtischen Standort angepasst wurde. Da der Fahrradverkehr insbesondere im Zuge der Durlacher Allee auf eigenen Radwegen geführt wird, hat der Radverkehr nur bedingt Einfluss auf die Leistungsfähigkeitsberechnung der Lichtsignalanlage. Die Berechnungen wurden jeweils im Maximalansatz ohne Reduzierungseffekte durch Verlagerungen auf unterschiedliche Verkehrsträger durch-</p>

	<p>geführt. Somit kann festgestellt werden, dass der Radverkehr je nach Berechnungsverfahren zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit mit den jeweiligen Auswirkungen auf den fließenden motorisierten Verkehr belastbar berücksichtigt wurde.</p> <p>Der Verflechtungsverkehr auch unter Berücksichtigung der Ansiedlung dm-Campus wurde im Verkehrsgutachten und in der Verkehrssimulation berücksichtigt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen und der Verkehrssimulation zur Abbildung der Verflechtungsvorgänge im engeren Untersuchungsgebiet und den Einflüssen der priorisierten Stadt- und Straßenbahnen wurden Verkehrsbelastungen angesetzt, die den Vollausbau des dm-Campus berücksichtigen. Dabei wird von den durch dm für den Endausbau anvisierten - maximal 2.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass mit keinen nennenswerten Problemen in der Verflechtung der Verkehrsströme im Zuge der Durlacher Allee zu rechnen sein wird. Rückstau auf die Autobahn kann nicht erwartet werden.</p> <p>Im Rahmen der durchgeführten Verkehrssimulation wurden sämtliche Verflechtungen zwischen den Knotenpunkten und die jeweiligen Zu- und Abflüsse unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvariante mit Einfluss durch Straßen- und Stadtbahnen sowie durch Fußgänger und Radfahrer detailliert untersucht. Die Ergebnisse haben die Realisierbarkeit des Projektes bestätigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Qualität des Knotenpunkts Durlacher Allee / Weinweg verschlechtert sich trotz Optimierung</li></ul>	<p>Sämtliche Ergebnisse haben gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen durch IKEA hinreichend leistungsfähig durch das angepasste Verkehrsnetz abgewickelt werden kann. Die Verschlechterung der Qualität des Knotenpunktes hält sich im hinnehmbaren Rahmen.</p> <p>Es wird für die Leistungsfähigkeit eine „Worst Case“-Betrachtung vorgenommen. Die Qualitätsstufe D beschreibt</p>

	<p>auch weiterhin eine hinreichende Leistungsfähigkeit. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden unter Berücksichtigung der maximalen Verkehrsbelastungen ohne Reduzierungseffekte berechnet. Es wurde kein Konkurrenz-, Mitnahme- und Verbundeffekt sowie die Substitution bereits vorhandener Verkehre im Untersuchungsgebiet durch EnBW berücksichtigt. Ebenfalls wurden die vorhandenen Verkehre EUROPCAR und damals Sport Hoffmann nicht aus den Gesamtbelastungen heraus gerechnet. Dies führt somit zu einem maximalen Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr, sodass die Qualitätsstufe D unter Berücksichtigung dieses maximalen Verkehrsaufkommens IKEA freitags eine fachlich ausreichende Qualitätsstufe darstellt und die grundsätzliche Realisierbarkeit des Projekts bestätigt</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verkleinerung der Fußgängerinsel im Knoten 110 nicht nachvollziehbar, die Insel ist aktuell fast zu klein</li></ul>	<p>Außerhalb des aktuellen Bauleitplanverfahrens ist eine Verkleinerung der östlichen Dreiecksinsel des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg im Zuge von Umbaumaßnahmen der Durlacher Allee geplant. Diese ist jedoch weiterhin ausreichend groß mit ausreichenden Aufstellflächen für Radfahrende und Zufußgehende und in der Lage, das Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer von Durlach herkommend, leistungsfähig aufnehmen zu können. Zudem wird es eine verbesserte Signal-schaltung für den Fuß- und Radverkehr, bedingt durch die zwei Kfz- Linksabbiegestreifen geben. Die Linksabbiegenden benötigen weniger Freigabezeit als bisher, welche auch dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen wird. Somit ist die Verkleinerung aus verkehrlicher Sicht und entsprechenden Sicherheitsaspekten umsetzbar.</p> <p>Die westliche Dreiecksinsel im Weinweg ist deutlich vergrößert worden. Dies ist der Besonderheit geschuldet, dass nach Realisierung IKEA mit einem deutlich erhöhten Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr gerechnet werden muss. Um diesen Verkehr sicher über die Durlacher Allee und den Weinweg führen zu</p>

	<p>können, wurde die Dreiecksinsel entsprechend erheblich vergrößert. Entsprechend aktuellem Planungsstand steht dem Fußgänger- und dem Radfahrverkehr nun eine um 4 m verlängerte Aufstellfläche zur Verfügung. Gegenüber der heutigen Situation ist durch IKEA von einer deutlichen Zunahme von Ein- und Aussteigern an der Haltestelle Weinweg auszugehen. Der beabsichtigte Anteil an Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu IKEA kommen, soll gegenüber anderen IKEA Einrichtungshäusern deutlich erhöht werden. Somit ist hier eine Vergrößerung der Fußgängerinsel erforderlich.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zügige Einfahrt in das Parkhaus wird durch kreuzenden Radverkehr behindert, dies führt zu Rückstau auf die Kreuzung</li></ul>	<p>Die Verkehrssimulation hat gezeigt, dass die Abfahrt der IKEA Kunden von der Durlacher Allee trotz bevorzogter Fahrradfahrer zu keinen maßgeblichen Verschlechterungen der Verkehrsabwicklung im Zuge der Durlacher Allee führt. Die Simulation hat keinen Rückstau ergeben, der sich bis in den Bereich des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg fortsetzt.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Es ist problematisch, dass sich der zu IKEA hinfahrende und von IKEA heimfahrende Verkehr an dem Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg kreuzen</li></ul>	<p>Aufgrund der Ziel-/Quellrelationen des IKEA Verkehrs werden sich unabdingbar maßgebliche Verkehrsströme am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg kreuzen. Die Leistungsfähigkeit und richtlinienkonforme Abwicklung des Verkehrsaufkommens wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bestätigt. Der kreuzende Verkehr, der zu IKEA hinfahrenden und von IKEA heimfahrenden Verkehren am Knotenpunkt Durlacher Allee / Weinweg wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bzw. der Verkehrssimulation entsprechend berücksichtigt. Der Knoten ist nach fachgutachtlicher Einschätzung in der geplanten Variante hinreichend leistungsfähig.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Es fehlt die Betrachtung der Planung eines eventuellen Vollanschlusses der Alten Karlsruher Straße an die Durlacher Allee</li></ul>	<p>Ein eventueller Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße wurde im Verkehrsgutachten zum dm-Campus untersucht. Eine mögliche Änderung der Signalschaltung am Knotenpunkt Durlacher</p>

	Allee / Weinweg war nicht Gegenstand der Bearbeitung. Zur Gewährleistung des Verkehrsflusses auf der Durlacher Allee östlich der BAB 5 im Bereich Alte Karlsruher Straße wird entsprechend eigener fachgutachterlicher Einschätzung eine Anpassung der Signalschaltung am Weinweg nicht erforderlich.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punkt 10 des Bebauungsplans „Kosten“ (S. 38) von 3,5 Millionen für die Erschließung des Plangebietes – gerechte Kostenverteilung im Durchführungsvertrag</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die Verteilung der Erschließungskosten zwischen Stadt und Vorhabenträgerin wird im Durchführungsvertrag nach Verursachungsbeiträgen vorgenommen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablehnung der Realisierung des IKEA-Marktes aufgrund der verkehrlichen Situation</li> </ul>	Kenntnisnahme
<b>19. Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4, Straßenwesen und Verkehr, 01.08.2016</b>	
Verweis auf Stellungnahme vom 19.04.2016:	Hierzu wird auf die Erwidderung aus der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB verwiesen:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kfz/24h werktags und ca., 7.100 Kfz/24h samstags kann es zu Verkehrsbehinderungen kommen. Die Verkehrslenkung muss daher so gestaltet sein um einen Verkehrsrückstau auf die BAB A5 zu vermeiden.</li> </ul>	<p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und insbesondere der Leistungsfähigkeitsberechnung der Signalanlagen nach Umbau der Knotenpunkte entsprechend Verkehrsgutachten ergibt sich kein Verkehrsrückstau bis zur BAB 5. Der maximale Rückstau Richtung Autobahn ergibt sich zu ca. 151 m werktags und 114 m samstags, der in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird.</p> <p>Es kann somit im Regelfall, d. h. ohne außergewöhnliche verkehrliche Zustände im weiteren Untersuchungsgebiet, nahezu ausgeschlossen werden, dass Rückstau bis in den Bereich der Anschlussstelle Karlsruhe / Durlach entstehen wird.</p>
<b>20. Bürgerin, 17.10.2016</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Kreuzung mehr am Weinweg. Bekanntlich verursachen Linksabbieger Stau. Diese Variante war vor Jahren</li> </ul>	Die Verkehrsplanung sieht keine zusätzliche Kreuzung mit der Möglichkeit eines Linksabbiegens vor. Im Weinweg ist le-

<p>schon einmal im Gespräch. Die Straßenführung könnte wie folgt verlaufen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fahrzeuge von Südtangente und Autobahnausfahrt sowie von Durlach kommend fahren bis zur Ostauering rechts ab zur Gerwigstraße und könnten dann problemlos in den dortigen Parkraum einfahren, ebenso die Zulieferer, die ebenfalls - wie bereits geplant - über die Gerwigstraße einfahren. Die Ausfahrt wäre dann weiter über die dortige Kreuzung zur Einfahrt Karlsruhe-Nord. Die Fahrzeuge zum Großmarkt benützen diese Strecke bereits.</li><li>- Fahrzeuge von Karlsruhe kommend können ebenfalls bereits an dieser Kreuzung abbiegen, so dass hier kein Rückstau entsteht - zurück über die bereits bestehende Kreuzung.</li><li>- Zwischen den beiden Möbelhäusern könnte ein breiter Überweg für Fußgänger entstehen, sowie die restliche bereits bestehende Straße verkehrsberuhigt (Schrittgeschwindigkeit) gemacht werden. So gäbe es auch keine Probleme mit Radfahrern, die in Richtung Karlsruhe auf der Durlacher Allee die Straße überqueren müssen.</li></ul> <p>Eine Ampel wäre somit nur noch für die Fußgänger nötig, die mit der Straßenbahn kommen und die Durlacher Allee überqueren, um zu den Möbelhäusern zu kommen</p>	<p>diglich das Rechtseinbiegen von IKEA in Richtung Durlacher Allee vorgesehen.</p> <p>Die hier vorgeschlagene Lösung ist bereits teilweise im Gesamtverkehrskonzept enthalten. Fahrzeuge von der Südtangente müssen über Ostring und weiterführend Gerwigstraße zufahren. Verkehrsteilnehmer aus Richtung Durlach bzw. vom Autobahnanschluss Durlach kommend, können zur Entlastung des Knotenpunktes Durlacher Allee/Ostring direkt von der Durlacher Allee aus zu IKEA abbiegen.</p> <p>Von Karlsruhe über die Durlacher Allee kommend werden Verkehrsteilnehmer ebenfalls zur Gerwigstraße geführt, um hierüber das Parkhaus IKEA zu erreichen.</p> <p>Eine Verkehrsberuhigung im Weinweg mit Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches und Schrittgeschwindigkeit würde zu deutlichen Verkehrsverlagerungen führen, die die angrenzenden Knotenpunkte im Bereich Ostring zusätzlich belasten würden. Das zu erwartende restliche Verkehrsaufkommen im Weinweg würde wohl jedoch auch weiterhin die maximal zulässige bzw. empfohlene Verkehrsbelastung durch KFZ in verkehrsberuhigten Bereichen überschreiten. Zudem würde sich die Erreichbarkeit des Durlach-Centers und auch XXXL Mann Mobilia teils erheblich verschlechtern. Da der Zugang IKEA unmittelbar im Bereich der Signalanlage am Weinweg liegt, können Fußgänger, die von IKEA zu XXXL Mann Mobilia gehen über die bestehende Signalanlage geführt werden. Die Notwendigkeit einen Überweg zwischen den Einrichtungshäusern zu schaffen, kann somit nicht gesehen werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bei Ihrer Planung haben Sie die Fahrzeuge der Mitarbeiter der DM-Zentrale nicht berücksichtigt, welche bisher mit ca. 1.500 Fahrzeugen angesetzt wurden. Hier war bei einer "vor Ort - Besprechung " mit Ihren Mitarbeitern und dem Bürgerverein im Gespräch, dass</li></ul>	<p>Der Verflechtungsverkehr auch unter Berücksichtigung der Ansiedlung dm-Campus wurde im Verkehrsgutachten und in der Verkehrssimulation berücksichtigt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen und der Verkehrssimulation zur Abbildung der</p>

<p>kein Rückstau zur Autobahn sein darf und man evtl. die Ampel am Weinweg dann entsprechend schalten würde.</p>	<p>Verflechtungsvorgänge im engeren Untersuchungsgebiet und den Einflüssen der priorisierten Stadt- und Straßenbahnen wurden Verkehrsbelastungen angesetzt, die den Vollausbau des dm-Campuses berücksichtigen. Dabei wird von den durch dm für den Endausbau anvisierten - maximal 2.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Die Verkehrssimulation hat gezeigt, dass mit keinen nennenswerten Problemen in der Verflechtung der Verkehrsströme im Zuge der Durlacher Allee zu rechnen sein wird. Rückstau auf die Autobahn kann nicht erwartet werden. Ein eventueller Vollanschluss der Alten Karlsruher Straße wurde im Verkehrsgutachten zum dm-Campus untersucht. Auswirkungen auf das Projekt IKEA sind hieraus nicht zu erwarten.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ich denke, man kann die Verkehrsführung der beiden Bauvorhaben nicht getrennt sehen. Eine längere Phase wäre doch nicht möglich, wenn der Verkehr von IKEA - zusätzlich zum heutigen - über die Kreuzung müßte. Heute, um 16.45 Uhr war hier schon "dicht" und zeitweise zur Autobahn bis zum Weinweg Stau.</li></ul>	<p>Die Verkehrsbelastungen, die durch den dm-Campus entstehen, wurden den Grundbelastungen mit IKEA Verkehren im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbeurteilung und der Mikrosimulation überlagert. Die Verkehrsuntersuchung zum dm-Campus hat gezeigt, dass durch die neue Firmenzentrale nur eine geringe Verkehrszunahme auf der Durlacher Allee westlich der Autobahn A5 zu erwarten ist. Gleiches gilt für die verkehrlichen Auswirkungen durch IKEA im Abschnitt der Durlacher Allee östlich der Autobahn A5. Auch hier sind die zusätzlichen Verkehrsbelastungen als relativ gering anzusehen.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Es wurde nicht berücksichtigt, dass die Radfahrer bei den jeweiligen Ein- und Ausfahrten der Autobahnen Vorfahrt haben, ebenso bei einer eventuellen Einfahrt der PKW von der Durlacher Allee kommend ins Parkhaus, was zu einem erheblichen Rückstau führen würde, da sehr viele Radfahrer Richtung Karlsruhe unterwegs sind.</li></ul>	<p>Der Fahrradverkehr im Zuge der Durlacher Allee wird vorfahrtsberechtigt gegenüber dem motorisierten Verkehr in den Rampen der BAB 5 geführt. Somit ist auch trotz des gesteigerten Verkehrsaufkommens grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass die Ansiedlung des IKEA Einrichtungshauses zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsführung für Radfahrer in diesem Bereich führen wird. Zudem ist auch nicht davon auszugehen, dass hierdurch am Autobahnanschluss Durlacher Allee</p>

	<p>maßgebliche Behinderungen des motorisierten Verkehrs durch vorfahrtsberechtigte Radfahrer entstehen werden.</p> <p>Die Verkehrssimulation hat bestätigt, dass die Abfahrt der IKEA Kunden von der Durlacher Allee trotz bevorrechtigter Fahrradfahrer zu keinen maßgeblichen Verschlechterungen der Verkehrsabwicklung im Zuge der Durlacher Allee führt. Die Simulation hat keinen Rückstau ergeben, der sich bis in den Bereich des Knotenpunktes Durlacher Allee / Weinweg fortsetzt.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------