

Anlage 2

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt

Ergebnis der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Inhalt

Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen:

Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Stadtplanung
Deutsche Bahn AG, 18.08.2017	
<p>Die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien, als von der OB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien hat keine Einwände gegen den o.g. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan "Victor-Gollancz-Straße 1-5", Karlsruhe Südweststadt, wenn die nachfolgenden Bedingungen eingehalten werden.</p> <p>Bitte beachten Sie hierzu die Stellungnahme TöB-Kar-17-11438 vom 08.01.2018</p>	<p>Die Stellungnahme vom 08.01.2018 wurde im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben und war somit Bestandteil der Unterlagen, die dem Gemeinderat zum Auslegungsbeschluss vorgelegt wurden.</p> <p>Die Anregungen im Schreiben vom 08.01.2018 werden wie unten aufgeführt, berücksichtigt.</p>
<p><u>Stellungnahme vom 08.01.2018:</u></p> <p>Alle im Vorfeld zum Grundstücksverkauf zur Grenzziehung und zum Bauvorhaben getroffenen Aussagen der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe haben weiterhin Bestand und müssen in den Bebauungsplan einfließen (siehe §15 des Kaufvertrages). In den vorhandenen Bahndamm darf nur nach Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung eingegriffen werden. Ein für Maßnahmen an DB-Anlagen zugelassenes Ingenieurbüro ist mit der Planung und Begleitung der Ausführung zu beauftragen. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.</p> <p>Damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden, muss vor Beginn von Bauarbeiten mit der DB Netz AG eine Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen werden. Ansprechpartner hierfür ist:</p> <p>DB Netz AG, Immobilienmanagement, Gesetzliche Verfahren (I.NFR-SW), Schwarzwaldstr. 86, 76137 Karlsruhe.</p> <p>Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des</p>	<p>Die Anregungen werden im Zuge der Umsetzung beachtet. Die erforderlichen Untersuchungen zum Immissionsschutz, zu Erschütterungen und zu elektromagnetischen Feldern liegen vor. Erforderliche Vorgaben zum Immissionsschutz wurden in den Bebauungsplan übernommen.</p> <p>Die weitere Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit der Bahn.</p> <p>Insofern werden die Anregungen berücksichtigt.</p>

Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.

Aus der Bebauung dürfen sich keine negativen Einflüsse für den Bahnbetrieb ergeben. Dies gilt sowohl temporär für die Bautätigkeit (beispielsweise durch Staubwirkung), als auch permanent für die Zeit nach der Bautätigkeit, in diesem Fall beispielsweise durch Beleuchtung. Eine Verwechslung mit Signalen oder eine Blendung durch Beleuchtung oder Werbung ist auszuschließen.

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände verhindert wird. Die Einfriedung ist mit einem Blendschutz auszuführen um zu verhindern, dass die Triebfahrzeugführer geblendet werden.

Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger. Die Einfriedung ist vom Bauherrn laufend instand zu halten und ggf. zu erneuern. Die Kosten hierfür gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger. Bei einer Einfriedung nahe der Oberleitung sind die Vorgaben des Fachbereiches Oberleitung hinsichtlich einer eventuell erforderlichen Erdung und weiterer Vorgaben zu berücksichtigen.

Die benachbarten Streckengleise sind mit Oberleitung überspannt. Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von mind. 3,50m einzuhalten (DIN EN 50122-1(VDE 0115-3): 2011-09 und DB Richtlinien 997.0101Abschnitt 4 und 132.0123A01Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Von Standflächen, die von Personen betreten werden dürfen, sind die Mindestabstände zu Spannung führenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN EN 50121*VDE 0115 und EN 50122-1einzuhalten.

Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der DB ist auf Dauer sicher auszuschließen.

Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen/ Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung GUV-V A3, GUV-V D32 und DV 462 zu beachten. Baumaschinen, die im 4 m - Bereich der Oberleitung arbeiten oder in diesen hineinreichen können, sind mit einer Bahnerdung zu versehen.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/ Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran) ist ein Überschwenken der Bahnbetriebsanlagen verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Ist ein Überschwenken unumgänglich, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufzustellen. Der Antrag hierfür ist rechtzeitig, mind. 1 Monat vor Aufstellung, an folgende Anschrift zu richten:
DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, Produktionsstandort, Mittelbruchstraße 4, 76137 Karlsruhe.
Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten.

Rechts der Bahn verläuft eine 15 kV Bahnenergieleitung an den Oberleitungsmasten. Die aktiven, sich auf der Planfläche befindlichen Oberleitungsmaste sind mit einem Anfahrerschutz auszurüsten. Ebenfalls ist in einem Radius von 1,5 Meter um die Oberleitungsmasten die Fläche freizuhalten.

Bei Neuanpflanzungen in der Nähe der Bahnanlagen, insbesondere Gleise, ist die Richtlinie 882 (Ril) 882 "Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" zu beachten.

Ein Zugang zu den bahneigenen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist weiterhin für die DB Netz AG kostenfrei sicherzustellen und vertraglich festzulegen.

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Die sich aus dem Bahnbetrieb und der Unterhaltung der Anlagen der DB Netz AG ergebenden Immissionen sind entschädigungslos zu dulden. Dazu gehören Lärm, Bremsstaub, Erschütterungen und ggf. elektrische Beeinflussung durch magnetische Felder.

Im Falle der Einrichtung von Schutzmaßnahmen gegen diese Immissionen sind die entstehenden Kosten durch die Betroffenen bzw. Betreiber der Anlage zu tragen.

Eine Versehrnutzung der Wand durch Bremsstaub ist durch den Eigentümer der Lärmschutzwand zu beseitigen.

Bei Wohnbauplanungen in der Nähe lärmintensiver Verkehrswege wird auf die Verpflichtung der Kommune hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen.

Die DB Netz AG wird sich in keiner Form finanziell an den Schallschutzmaßnahmen (unabhängig ob aktiv oder passiv) beteiligen.

Des Weiteren sind die Bauarbeiten so auszuführen, dass Fremdkörper nicht auf Bahngelände, insbesondere in den Gleisbereich gelangen können.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Beim Rückbau der bestehenden baulichen Anlagen ist die Staubentwicklung durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Zu keiner Zeit darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen ein- geschränkt werden. Ist die Nutzung von Wasser zur Vermeidung der Staubimmission vorgesehen, ist die Lenkung des Wasserstrahls auf Bahnanlagen zu vermeiden. Wir verweisen auch auf die Gefahren des elektrischen Überschlags an der Oberleitung aufgrund eines eventuellen Einsatzes eines Spritzgeräts. Das Fallen von Abbruchteilen auf Bahngelände ist stets zu vermeiden.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrs- lasten durchgeführt werden. Erdarbeiten innerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrs- lasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/ Rammarbeiten durchgeführt werden.

Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Bei Bedarf ist die DB Netz AG einzubinden.

Dem Bauherrn wird als Beweissicherung eine Aufnahme der Gleislage vor Beginn der Baumaßnahme empfohlen. Sind Gleislageveränderungen während der Baumaßnahme festzustellen, so erfolgen ggfs. erforderliche Stopf- und/oder Instandsetzungsarbeiten, von Hand oder maschinell, mit allen zusammenhängenden Arbeiten auf Kosten des Vorhabenträgers.

Lagerungen von Baumaterialien und Bauabfällen entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass Baustoffe/ Abfälle unter keinen Umständen in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Dagegen hat der Bauherr sicherzustellen, dass seine Waren und sonstige Wirtschaftsgüter nicht auf Bahngelände gelangen können.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Werbeanlagen) in der Nähe der Gleise hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Einer Ableitung von Dach-, Oberflächen- und sonstiger Abwässer auf oder über Bahngrund sowie einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Falls vom Bauherren eine Kameraüberwachung geplant ist, gilt es zu beachten, dass die Kameras nur auf das Gelände des Bauherrn ausgerich-

tet sind.

Das Personal der DB AG, beispielsweise Instandhaltungspersonal oder Personal von Fremdfirmen und Dritten, die z.B. Sicherungsleistungen anbieten, dürfen nicht durch die Kameras erfasst werden.

Zu den bereits ermittelten, verlegten Kabeln ist ein Abstand von jeweils 1,00 Meter bis zum Beginn einer Parkfläche einzuhalten.

Laut Auskunft der DB Kommunikationstechnik GmbH enthält der angefragte Bereich folgende fernmeldetechnische Kabel/ Anlagen der DB Netz AG und der Vodafone GmbH:

DB Netz AG:

eine Kabeltrasse mit Fernmeldekabeln, zu denen ein Grenzabstand von mind. 0,5 m einzuhalten ist (rote Markierung) in der Victor-Gollancz-Str. befindet sich ein Kabelschacht (rot markiert)

Vodafone:

eine Kabeltrasse mit LwL-Kabeln, zu denen der Grenzabstand von mind. 0,5 einzuhalten ist

Die fernmeldetechnischen Kabel der DB Netz AG und der Vodafone GmbH dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zur Wartung und Instandhaltung frei zugänglich sein. Die Lage der Systeme kann dem beigefügten Planausschnitt entnommen werden.

Zukünftige Erschließungsarbeiten oder Bebauungen an der Bahnstrecke erfolgen, welche die Bahngrenze mit einem Grenzabstand < 1,0 m tangieren, erfordern Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Fernmeldekabel und TK-Anlagen.

Zur Einleitung der Vorarbeiten, welche unter Umständen 6 Monate dauern können, wird die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei folgender Stelle empfohlen:

DB Kommunikation GmbH, Kundenmanagement, Hohenzollernstr. 4, 71638 Ludwigsburg, E-Mail: kundenmanagement.sued@deutschebahn.com.

bzw. für die fernmeldetechnischen Anlagen/ Kabel der Vodafone GmbH:

Vodafone GmbH, Niederlassung Süd-West, Postfach 311565, 70475 Stuttgart.

Eine Übersicht der Kabel-/ Leitungen bzw. Rechte Dritter (Liegenschafts-Nachweise, LINA- Auswertung) auf dem angrenzenden Bahngrundstück übersenden wir Ihnen nur in digitaler Form (Anlage "L/NA").

Damit im Zusammenhang bitten wir Sie zu bedenken, dass nur die Rechte abgebildet werden können, welche an die DB-LINA-Stelle gemeldet und eingepflegt wurden. Für die Vollständigkeit der Daten kann leider keine Gewähr übernommen werden.

Hinweis: Wir bitten Sie uns weiter am Verfahren zu beteiligen.

Eisenbahn-Bundesamt, 23.07.2018	
<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz- BEWG) berühren.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung berührt. Es bestehen keine Bedenken, da die überplanten Grundstücke bereits freigestellt sind.</p>	Kenntnisnahme
<p>Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (Deutsche Bahn AG, OB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicher Weise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.</p>	Die Anregung wurde berücksichtigt. Die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien, wurde beteiligt.
Ministerium für Verkehr - Landeseisenbahnaufsicht, 23.07.2018	
<p>Die Planungen zu o.g. Bebauungsplan berühren nicht die Belange der Landeseisenbahnaufsicht. Eine weitere Beteiligung ist nicht notwendig.</p>	Kenntnisnahme
Handwerkskammer Karlsruhe, 25.07.2018	
<p>Keine Anregungen oder Bedenken.</p>	--
RP Stuttgart, Kampfmittelbeseitigungsdienst, 20.07.2018	
<p>Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, ist es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau- (Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.</p> <p>Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Seit dem 02.01.2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg allerdings Luftbildauswertungen für Dritte, zur Beurteilungen möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken auf vertraglicher Basis nur noch kostenpflichtig durchführen.</p> <p>In Ihrem Fall wurde bereits eine Luftbildauswertung im Jahr 1994 erstellt AZ: KA-2362. Diese Auswertung liegt allerdings zu weit zurück, daher ist es ratsam, eine neue Luftbildauswertung erstellen zu lassen.</p> <p>Diese Auswertung kann bei uns mittels eines Vordrucks beantragt werden. Die dafür benötigten Formulare können unter www.rp-stuttgart.de (->Service->Formulare und Merkblätter) gefunden werden.</p>	<p>Unter Ziffer 4.8.5 der Begründung wird die mögliche Belastung durch Kampfmittel thematisiert. Aufgrund der Auswertung des vorhandenen Bildmaterials kann eine Kampfmittelbelastung insgesamt nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Die erforderlichen Sondierungsmaßnahmen für Kampfmittel werden im Vorfeld der Baumaßnahme - unter Einbeziehung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes - durchgeführt. Bei den bisher durchgeführten Sondierungsbohrungen für die Erstellung von Bodengutachten wurden die Belange des Kampfmittelschutzes berücksichtigt. Hinweise auf vorhandene Kampfmittel ergaben sich dabei nicht.</p>

<p>Die momentane Bearbeitungszeit hierfür beträgt zurzeit mind. 32 Wochen ab Auftragseingang.</p>	
<p>Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 20.07.2018</p>	
<p>Der aktuell gültige Flächennutzungsplan 2010 (5. Aktualisierung) des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe stellt auf der Fläche des Bebauungsplanentwurfs eine geplante "gemischte Baufläche" dar. Zulässig sind im Mischgebiet, gemäß Baunutzungsverordnung, Geschäfts- und Bürogebäude sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes.</p> <p>Auf Grund der im Norden gegenüberliegenden Wohnbebauung werden die bestehenden Darstellungen des Flächennutzungsplanes beibehalten. Die Darstellung einer gewerblichen Bebauung in direkter Nachbarschaft wird auf Grund möglicher Nutzungskonflikte als nicht zielführend betrachtet.</p> <p>Im Rahmen des Ausformungsspielraumes stimmen wir der Planung zu und sehen den Bebauungsplanentwurf als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>RP Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, 13.08.2018</p>	
<p>Die Belange der Denkmalpflege sind, soweit dies aus den Planunterlagen ersichtlich ist, bereits im Verfahren berücksichtigt.</p>	<p>--</p>
<p>RP Karlsruhe, Höhere Raumordnungsbehörde, 03.09.2018</p>	
<p>Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat in seiner Funktion als höhere Raumordnungsbehörde bereits mit Schreiben vom 18. September 2017 Stellung genommen. Neue Erkenntnisse haben sich nicht ergeben. Raumordnerische Belange sind weiterhin nicht berührt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Regionalverband Mittlerer Oberrhein, 05.09.2018</p>	
<p>Mit Schreiben vom 19.09.2017 hatten wir bereits zur o. g. Planung zustimmend Stellung genommen. Darüber hinaus haben sich keine neuen regionalplanerischen Erkenntnisse ergeben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Stellungnahme vom 19.09.2017:</p> <p><u>Regionalplan, FNP</u> Vorgesehen ist die Entwicklung eines Gebäudekomplexes mit urbaner Nutzungsmischung auf einer bisher weitgehend unbebauten Fläche. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in der Raumnutzungskarte in einem regionalplanerisch abgestimmten Bereich für Siedlungserweiterung. Im Flächennutzungsplan ist eine geplante gemischte Baufläche dargestellt.</p>	<p>Aufgrund des Bedarfs an Büroflächen an diesem zentralen, verkehrlich sehr gut angebundenen Standort und unter Berücksichtigung des vorhandenen Bahnlärms wurde auf die Wohnnutzung (gewerbliches Wohnen) im Mittelteil zugunsten von Büroflächen verzichtet.</p> <p>Der Nachbarschaftsverband Karlsruhe stimmt mit Schreiben vom 13. März 2018 der Planung im Rahmen des Ausformungsspielraumes zu und sieht den Bebauungsplanentwurf als aus dem Flä-</p>

<p><u>Einzelhandel</u> Die Festsetzungen zum Einzelhandel stehen ebenfalls mit den raumordnerischen Belangen in Einklang.</p>	<p>chennutzungsplan entwickelt an. Kenntnisnahme.</p>
<p>Verkehrsbetriebe Karlsruhe, 29.08.2018</p>	
<p>Nutzbare Durchgangsbreite</p>	
<p>Zwischen Gebäudefassade und Bussteig muss für den Gehweg und die Warteflächen (insbesondere im Einstiegsbereich an Tür 1 der Busse) eine ausreichende Breite verfügbar sein, die nicht durch Einbauten eingeschränkt werden darf. Die nutzbare Durchgangsbreite soll an keiner Stelle kleiner 2,5 m sein. Allerdings schlagen laut Grundrissplan der Architekten alle Türen der Riegelbebauung im Erdgeschoss nach außen, d.h. auf die öffentliche Verkehrsfläche auf, z.T. auch in die ohnehin beengten Einstiegsbereiche. Dies ist planerisch zu überarbeiten.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt. Die Planung wird,- was die Türaufschläge betrifft, so angepasst, dass eine Mindestdurchgangsbreite zwischen Gebäude und Busstellung gemäß in der Begründung dargestelltem und mit den VBK abgestimmtem Konzept sichergestellt wird. Auf das Erscheinungsbild der Bebauung hat dies keinen nennenswerten Einfluss.</p>
<p>Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, Realisierung Bushaltestellen</p>	
<p>Im B-Plan werden im bestehenden Verkehrsraum 3 Pkw-Stellplätze als Hotelvorfahrt reserviert. Im Rahmen des gesonderten Planungsverfahrens zur Neuordnung des Verkehrsraums mit den Bushaltestellen soll diese Stellplatzfläche reduziert werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Bushaltestellen barrierefrei ausgebildet werden und dementsprechend auch so anfahrbar sein müssen, dass sich alle Bustüren unmittelbar am Bussteig befinden. Der Busbetrieb darf durch diese verbleibende Hotelvorfahrt nicht behindert werden. Dies ist mit Schleppkurven nachzuweisen.</p>	<p>Die Anregung wird in dem gesonderten Planungsverfahren, in dem die Anordnung der Bushaltestellen konkretisiert wird, berücksichtigt. Eine Vorstudie des Ingenieurbüros Köhler & Leutwein zeigt auf, dass eine Anordnung der vier Bushaltestellen in der Victor-Gollancz-Straße möglich ist (Anlage zur Begründung). Der Vorschlag stellt die zukünftige Anordnung der Haltestellen und die Hotelvorfahrt in reduzierter Größe dar und ist mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe abgestimmt. Die Hotelvorfahrt wurde in der Breite so reduziert, dass bei der dargestellten Positionierung der Zufahrt der barrierefreie Zugang zum Bus hergestellt werden kann.</p>
<p>Erschließung Café, Müllentsorgung</p>	
<p>In den Planunterlagen ist weiterhin nicht ersichtlich, wie bzw. wo die Andienung der Gastronomie- Einrichtung ("Café") im Osten des Gebäuderiegels abgewickelt wird. Im Grundrissplan der Architekten ist keinerlei Verbindung von den Räumlichkeiten des Cafés zu denen des Hotels zu erkennen. Daher ist anzunehmen, dass die Andienung des Cafés offenbar über die Eingangstüren am Gehweg bzw. Bussteig vorgesehen ist. Gleiches gilt für die Müllentsorgung, denn auch der Müllraum des Cafés ist nicht mit dem Hotel verbunden. Eine Nutzung der Bushaltestellen zum Zweck der Andienung und Entsorgung sowie als Hotelvorfahrt wird von den VBK nicht akzeptiert. Die Halter müssen mit der kostenpflichtigen Entfernung ihrer dort abgestellten Fahrzeuge und einer Anzeige rechnen.</p>	<p>Angesichts der Größe des geplanten Cafés ist nur mit kurzen Anlieferungsvorgängen und kleineren Lieferfahrzeugen zu rechnen. Diese können auch ohne Nutzung der Busbuchten und ohne relevante Beeinträchtigung des Verkehrsflusses erfolgen. Die Müllbehälter werden vom Entsorgungsunternehmen am Leerungstag von den dafür vorgesehenen Räumen abgeholt. Dafür ist, wie in vergleichbaren Situationen, ein kurzer Haltevorgang im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Die Standorte für die Lagerräume der Abfallbehälter wurden mit dem städtischen Entsorger abgestimmt und liegen direkt am öffentlichen Straßenraum, um die Wege kurz zu halten. Eine Fehlnutzung der Busbuchten kann</p>

	über entsprechende ordnungsrechtliche Maßnahmen geregelt werden, nicht aber über den vorliegenden Bebauungsplan.
Immissionen aus Busbetrieb	
Immissionen aus dem künftigen Busbetrieb sind entschädigungslos zu dulden; dazu zählen z.B. Verkehrslärm (auch nachts), Abgase und evtl. Beeinträchtigungen durch wartende Fahrgäste.	Der Vorhabenträger ist sich bewusst, dass im Bereich der Victor-Gollancz-Straße zukünftig Haltestellen angeordnet werden und mit den genannten Immissionen zu rechnen ist. Die durch den zukünftigen Busverkehr zu erwartenden Lärmbelastungen wurden im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt. Insofern wurde die Anregung berücksichtigt.
Standort einer fünften Bushaltestelle	
Weitere Hinweise und Anmerkungen: Es wurde bisher nur der Nachweis erbracht, dass die Einrichtung von 4 Bushaltestellen für Gelenkbusse - unter gewissen Bedingungen - grundsätzlich machbar ist. Für die betrieblich notwendige 5. Bushaltestelle muss daher im Umfeld des Hbf-Vorplatzes ein geeigneter Standort gefunden werden.	Nach Abstimmung mit den Verkehrsbetriebern war im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nur die Anordnung von vier Haltebuchten in der Victor-Gollancz-Straße zu prüfen. Die Darstellung einer möglichen Anordnung der Haltebuchten erfolgt als separate Anlage zur Begründung, um die grundsätzliche Machbarkeit zur nachträglichen Anordnung der vier Bushaltebuchten zu dokumentieren. Die verkehrliche Überprüfung hat ergeben, dass fünf Haltebuchten einseitig auf die Straßenlänge der Victor-Gollancz-Straße nach Prüfung nicht realisierbar sind. Entlang der Victor-Gollancz-Straße können maximal vier Bushaltestellen angeordnet werden, da außerdem noch Grundstückszufahrten zu berücksichtigen sind. Für eine fünfte Haltestelle kann in diesem Bereich kein Standort angeboten werden. Im zeichnerischen Teil werden nur der bestehende Straßenraum und die Zufahrtbereiche für die geplante Bebauung dargestellt, da der Zeitpunkt der Umsetzung sowie die konkrete Ausformung der Haltebuchten gegenwärtig noch nicht absehbar sind. Dies sowie der mögliche Standort der gewünschten 5. Haltebucht wird Gegenstand eines zukünftigen Planungsverfahrens sein.
Wir bitten Sie, die oben aufgeführten Anregungen in dem Bebauungsplan zu berücksichtigen.	Die Anregungen werden wie oben dargestellt im Bebauungsplan berücksichtigt.
Zentraler Juristischer Dienst – Untere Wasserbehörde, 30.08.2018	
Keine weiteren Anmerkungen.	--

BUND/ LNV / NABU, 04.09.2018	
CEF-Maßnahmen Mauereidechsen	
Die CEF-Maßnahmen Mauereidechsen halten wir für ausreichend.	Kenntnisnahme
Vogelschutz	
Zur Vermeidung von Vogelschlag an der gläsernen Schallschutzwand muss die Erkennbarkeit für Vögel durch geeignete Maßnahmen hergestellt werden. Das Ziel der Vermeidungsmaßnahme besteht darin, die gläserne Wand für Vögel deutlich erkennbar zu gestalten. Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass dazu ein gemäß ONR 191040 hoch wirksames Muster verwendet wird.	
Der BUND empfiehlt, die hochwirksamen Muster nach der Norm ONR 191040 kombiniert mit einer Spiegelung der Scheiben von unter 15 %, um für Vögel den bestmöglichen Schutz zu gewährleisten.	Die Anregung wird berücksichtigt. Im Durchführungsvertrag wird aufgenommen, dass für die gläserne Schallschutzwand Gläser mit hochwirksamen Muster nach der Norm ONR 191040 kombiniert mit einer Spiegelung der Scheiben von maximal 15 % zu verwenden sind.
Dieses Glas ist bei allen größeren Glasflächen zu verwenden. Die Visualisierung auf S. 60 zeigt genau die spiegelnden Glasflächen, noch dazu über Eck, die zum Vogelschlag führen. Wir erinnern daran, dass das Bauvorhaben in der Nähe des Oberwaldes und des Stadtgartens liegt, in denen viele Vogelarten leben. Außerdem ist durch die Nähe älterer höherer Gebäude davon auszugehen, dass die Umgebung Nahrungsrevier von Mauerseglern ist.	Bis auf die Schallschutzwände sind bei den Gebäuden Lochfassaden mit kleineren Glasflächen vorgesehen. Auf den Visualisierungen des Vorhaben- und Erschließungsplans sind beim Vorhaben keine Übereckverglasungen zu sehen, lediglich bei dem gegenüberliegenden, ebenfalls visualisierten Bestandsgebäude.
Brutkästen für Mauersegler	
Außerdem regen wir an, als zusätzliche Ausgleichsmaßnahme Brutkästen für Mauersegler zur Victor-Gollancz-Straßenseite hin anzubringen. Die hohen Gebäude sind dafür gut geeignet.	Dadurch, dass keine Glasflächen über Eck geplant sind und die Schallschutzwand mit dem oben definierten Muster ausgestattet wird, ergibt sich keine besondere Kollisionsgefährdung für den Mauersegler und andere Vogelarten. Insofern kann auf das Aufhängen von Nisthilfen verzichtet werden.
Landratsamt Karlsruhe, Gesundheitsamt, Eingang 29.08.2018	
Nach Durchsicht der Unterlagen ergeben sich keine neuen Hinweise und Anmerkungen aus Sicht unseres Amtes.	--