



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2018/0770
	Verantwortlich:	Dez. 6
Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt: Satzungsbeschluss gemäß § 10 des Baugesetzbuches (BauGB)		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	27.11.2018	7	x		

Beschlussantrag

Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan als Abschluss des Verfahrens (Beschluss mit vollständigem Wortlaut auf Seite 10/11).

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	abgestimmt mit

I. Erläuterungen zur Planung

Das ca. 0,72 ha große Plangebiet erstreckt sich entlang der Victor-Gollancz-Straße von der Schwarzwaldstraße im Westen bis zu dem im Osten unmittelbar angrenzenden Karlsruher Hauptbahnhof. Im Wesentlichen handelt es sich um ein ehemaliges Bahngelände nördlich der Bahngleise, das derzeit als Parkplatzfläche für Pkw sowie als überdachter Fahrradabstellplatz genutzt wird und im Übrigen weitgehend unbebaut ist. Nördlich des Plangebiets befinden sich fünfgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser, ein siebengeschossiger Baukörper markiert die Grenze zum Bahnhofplatz. Aufgrund seiner durch die Bahnhofsnähe begründeten hohen städtebaulichen Relevanz soll das Areal nun qualitativ hochwertigeren Nutzungen zugeführt und seiner Bedeutung entsprechend als neues Stadtentree entwickelt werden. Ein privater Investor plant dort die Errichtung eines Gebäudekomplexes mit einem Hotel, Büro- und Konferenzflächen, Einzelhandel, Gastronomie sowie ergänzenden Nutzungen. Vorangegangen war eine Mehrfachbeauftragung, deren Ergebnisse den Gemeinderäten in der Sitzung des Planungsausschusses am 15. September 2016 vorgestellt wurden.

1. Derzeit geltende Bauleitplanung

Um die aus dem Wettbewerbsergebnis entwickelte Planung umsetzen zu können, muss neues Planrecht geschaffen werden.

Derzeit gelten für das Plangebiet bzw. Teile davon der am 8. Oktober 1909 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 81 „Gelände zwischen Hirschstraße und Bahnhofstraße“, der am 20. März 1913 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 116 „Am Stadtgarten, Poststraße, Karl-Hoffmann-Straße“ sowie, für die in das Plangebiet einbezogenen Zufahrtsbereiche von der Victor-Gollancz-Straße, der am 15. August 1958 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 272 „Am Altbahnhof zwischen Karl-, Ebert-, Albtal- und Marie-Alexandra-Straße“. Es handelt sich jeweils um einfache Bebauungspläne, die lediglich Bau- bzw. Straßenfluchten festsetzen (Baufluchtenpläne) und für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs aufgehoben werden. Im Übrigen richten sich die weiteren Anforderungen an eine Bebauung nach § 34 BauGB.

Im Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe wird das Plangebiet als „gemischte Baufläche“ dargestellt. Mit dem Nachbarschaftsverband Karlsruhe kann davon ausgegangen werden, dass der vorliegende Bebauungsplanentwurf in vollem Umfang als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt anzusehen ist.

2. Bestandsaufnahme des Plangebiets

Mit Ausnahme der in das Plangebiet einbezogenen Verkehrsflächen der Victor-Gollancz-Straße, die im Eigentum der Stadt Karlsruhe stehen, handelt es sich bei den Grundstücken im Geltungsbereich des Bebauungsplans derzeit noch um Eigentum der Deutschen Bahn AG.

In seiner Topographie weist das Plangebiet deutliche Höhenunterschiede auf. Der nördliche Teil befindet sich überwiegend auf dem gleichen Höhenniveau wie die Victor-Gollancz-Straße und ist somit von dort aus begeh- und befahrbar. Nach Süden schließen sich eine steile, vollständig mit Vegetation bedeckte Böschung und eine niveaugleich zu den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs gelegene Fläche auf dem Bahndamm an.

Im Plangebiet befinden sich zwei Bahnsteigüberdachungen des ehemaligen Gleises 104 sowie eine Stützmauer, die jeweils als Bestandteile der historischen Sachgesamtheit Kulturdenkmal

Hauptbahnhof Karlsruhe gemäß § 2 DSchG dem Denkmalschutz unterliegen. Der Abbruch des denkmalgeschützten Bestandes bedarf einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde. Nach dortiger Mitteilung wird die Genehmigung unter der Voraussetzung erteilt, dass eine fachgerechte Dokumentation des denkmalgeschützten Bestandes erfolgt, die Stützmauer in die Neubebauung integriert wird und mit der zuständigen Gesellschaft der Deutschen Bahn eine zeitnahe Wiederverwendung der Bahnsteigüberdachungen am Gleis 101 des Hauptbahnhofs verbindlich vereinbart wird.

Die Belange des Artenschutzes sind in Abstimmung mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz durch eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ermittelt worden. Auf der Grundlage einer Konfliktanalyse wurde schließlich ein Maßnahmenkonzept für die im Plangebiet vorkommenden Vogelarten und Mauereidechsen entwickelt, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Auf den Inhalt der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung der Emch + Berger GmbH wird verwiesen.

Teile des Plangebiets sind als Hinweisfläche im Bodenschutz- und Altlastenkataster erfasst. Durch technische Bodenuntersuchungen wurden lokale, zum Teil nutzungsspezifische Verunreinigungen nachgewiesen. Im gesamten Plangebiet sind anthropogene Auffüllungen mit abfallrechtlich relevanten Schadstoffbelastungen bis zur Einbauklasse > Z2 gemäß VwV Boden bekannt. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf resultiert aus diesen Verunreinigungen nicht. Im Zuge anstehender Erdarbeiten ist das anfallende Aushubmaterial jedoch abfallrechtlich zu untersuchen und bei Bedarf fachgerecht zu entsorgen.

Aufgrund der Einfassung des Plangebiets durch die Schwarzwaldstraße und die Victor-Gollancz-Straße sowie die Lage in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse, aber auch bedingt durch Gewerbelärm aus dem Plangebiet sind die Belange des Schallschutzes bei dieser Planung von großer Bedeutung und wurden bereits in der Entwurfsfindung im Rahmen der vorgeschalteten Mehrfachbeauftragung berücksichtigt. Insbesondere der Bahnlärm war entwurfsprägend und findet seinen Niederschlag in der städtebaulichen Ausformung des Baukörpers und der Anordnung einer transparenten Schallschutzwand zu den Bahngleisen hin. Die zu erwartenden Lärmbelastungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm wurden schalltechnisch untersucht und bewertet. Die Berechnungen ergaben, dass durch die vorgesehene Architektur mit abschirmenden Wänden in Richtung Bahnlinie, die nach Norden bzw. nach innen liegenden Gebäudefassaden, von den obersten Geschossen abgesehen, keine Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 und der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV aufweisen. An den nach Süden und Westen ausgerichteten Fassaden, die baulich nicht abgeschirmt werden können, wurden hingegen erhebliche Überschreitungen der Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum festgestellt. Hier sind zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen in Form von optimierten Grundrissgestaltungen und entsprechend schallgedämmten Außenbauteilen erforderlich. Für das bestehende Umfeld des Plangebiets ist trotz Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrserzeugung mit einer Abnahme der Verkehrslärmbelastung aufgrund der Abschirmung des Schienenverkehrslärms durch die geplante Bebauung zu rechnen. Der durch die geplanten Nutzungen entstehende Gewerbelärm in Form von Betriebsgeräuschen lässt nur im Nachzeitraum Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm erwarten, denen durch Maßnahmen wie den Ausschluss nächtlicher Anlieferungen und eine Begrenzung der Schallleistung haustechnischer Anlagen begegnet werden kann. Auf die schalltechnische Untersuchung der Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG wird insoweit verwiesen.

Darüber hinaus wurde die Verträglichkeit der geplanten Nutzungen mit den vom Betrieb der Bahnlinie ausgehenden Erschütterungen und dem sekundären Luftschall sowie den elektromagnetischen Feldern gutachterlich geprüft. Die Auswirkungen von Erschütterungen und se-

kundärem Luftschall sind danach als gering einzustufen. Hinsichtlich der in dem geplanten Hotelkomplex und in den Bürogebäuden zu erwartenden elektromagnetischen Felder haben EMV-Untersuchungen gezeigt, dass die Personenschutzgrenzwerte bei weitem nicht erreicht und um den Faktor ~ 10 unterschritten werden.

Im „Städtebaulichen Rahmenplan Klimaanpassung“ der Stadt Karlsruhe wird der überplante Bereich als Potentialfläche für eine klimaoptimierte Bebauung ausgewiesen. Die vorliegende Planung begünstigt dieses Ziel durch eine helle Fassadengestaltung und eine umfassende Grünplanung. Negative klimatische Auswirkungen sind im Plangebiet nicht zu erwarten. Um die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima im Umfeld des Plangebiets abschätzen zu können, wurde ein Fachgutachten erstellt. Im Ergebnis sind durch die geplante Bebauung Verbesserungen des bodennahen Windkomforts in Gebäudenähe und keine oder nur marginale Auswirkungen auf die Belüftung des Bahnhofsvorplatzes und der nördlich gelegenen Wohn- und Geschäftshäuser zu erwarten. Lediglich bei einer untersuchten Windrichtung mit einer geringen statistischen Häufigkeit (Anströmrichtung 150°), die für die Bewertung des Mikroklimas nur eine untergeordnete Rolle spielt, kann die Belüftung der Bestandsgebäude im Norden möglicherweise ungünstig beeinflusst werden.

Die Belichtungsauswirkungen der geplanten Baukörper auf die nördlich gelegenen Bestandsgebäude wurden in einer Verschattungsstudie untersucht. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Eigenverschattung der vorhandenen Bebauung in erheblichem Umfang zu deren Gesamtverschattung beiträgt und sich die neu geschaffene Verschattungssituation in einem vertretbaren Rahmen bewegt.

Aufgrund der Ergebnisse einer Luftbildauswertung muss für Teilbereiche des Plangebiets mit Bombenblindgängern gerechnet werden. Im Vorfeld von Aushubarbeiten sind daher geeignete Sondierungsmaßnahmen mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen.

3. Planungskonzept

Es ist darauf hinzuweisen, dass nach der Beschlussfassung im Gemeinderat am 19. Juni 2018 noch einige geringfügige Änderungen am Vorhaben- und Erschließungsplan vorgenommen wurden. Diese betreffen zum Beispiel den Zuschnitt von Räumlichkeiten im Inneren der Gebäude und die Umsetzung von Brandschutzaufgaben. Durch eine Anpassung der Nutzflächen hat sich außerdem die Anzahl notwendiger Stellplätze von 100 auf 94 reduziert und das Planungskonzept sieht nun die Errichtung von 121 statt vorher 140 Stellplätzen für PKW vor. Dafür hat sich bei den Fahrradstellplätzen die geplante Anzahl von 214 auf jetzt 253 erhöht. Statt zuvor 100 Fahrradstellplätze, die sich auf das Erdgeschoss und das Untergeschoss verteilen, sollen nun 103 öffentliche Stellplätze im Erdgeschoss untergebracht werden. Des Weiteren hat sich die benötigte Fläche für Technikaufbauten vergrößert und Höhenkoten wurden an die aktuelle Planung angepasst. Die Festsetzungen im Bebauungsplan bleiben durch die Änderungen unberührt. Da die Grundzüge der Planung hierdurch nicht angetastet werden, wurde seitens der Verwaltung im Einklang mit der Ermächtigung des Gemeinderats gemäß Ziffer I. Abs. 2 Satz 2 des Auslegungsbeschlusses vom 19. Juni 2018 darauf verzichtet, die geänderte Planung mit dem neuen Fassungsdatum 5. Juli 2018 dem Gemeinderat zur erneuten Beratung über den Auslegungsbeschluss vorzulegen. Der Bebauungsplanentwurf vom 30. Mai 2017 wurde anschließend in der Fassung vom 5. Juli 2018 öffentlich ausgelegt.

Das Planungskonzept sieht nach wie vor eine in zwei Bereiche gegliederte Gebäudefigur mit einer mäanderförmigen Struktur vor. Im östlichen Teil direkt am Hauptbahnhof ist ein Hotel mit bis zu 200 Zimmern geplant, welches im Dialog mit dem bestehenden Gebäude nördlich der Victor-Gollancz-Straße ein Tor zum Bahnhofplatz bildet. Im westlichen Teil des Ensembles ist ein

Bürokomplex aus zwei Bauteilen vorgesehen. In den Erdgeschossen ergänzen Einzelhandels- und Gastronomieflächen das Nutzungsspektrum. Die Gebäude treten inklusive Gebäudesockel zur Victor-Gollancz-Straße hin mit sechs bis acht Geschossen in Erscheinung.

Die Gebäudestruktur entwickelt sich aus dem städtebaulichen Kontext. Die denkmalgeschützte Stützmauer sowie der Sockelbereich bzw. die Arkaden am Bahnhofplatz werden aufgegriffen und fortgeführt. Über einem durchgängigen Eingangssockelgeschoss erheben sich drei Baukörper mit fünf bis sieben Geschossen. Durch diese Konzeption entstehen auf der ersten Ebene Gartenflächen, die den unterschiedlichen Nutzungen zugeordnet werden. An der Victor-Gollancz-Straße sind gegenüber den bestehenden Wohn- und Geschäftshäusern öffnende Raumformen mit einladenden grünen Gartenhöfen geplant. Die Victor-Gollancz-Straße erhält dadurch eine neue räumliche Fassung und ein neues Gesicht.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung wird auf die Festsetzung eines Baugebietstyps nach der BauNVO verzichtet. Um das Plangebiet als Standort für die angedachten Hauptnutzungen mit ergänzenden gewerblichen Nutzungen zu entwickeln, werden Büro- und Geschäftsgebäude, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Fahrradgaragen sowie die zu den vorgenannten Nutzungen gehörigen Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze in einem Nutzungskatalog positiv festgesetzt. Abweichende Nutzungen wie zum Beispiel Vergnügungsstätten sind danach unzulässig. Im Hinblick auf den Schutz der zentralen Versorgungsbereiche sind zentrenrelevante Sortimente entsprechend der derzeit gültigen Sortimentsliste aus den Märkerichtlinien der Stadt Karlsruhe (Stand 2014) ausgeschlossen. Ergänzende Regelungen werden im Durchführungsvertrag getroffen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird hier durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ) und die Wandhöhe jeweils mit einem festgesetzten Maximalwert bestimmt. Mit der Festsetzung einer GRZ von 0,95 und einer GFZ von 4,0 im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans werden die nach Auffassung der Stadtplanung in Anlehnung an den Baugebietstyp des Gewerbegebiets heranzuziehenden Obergrenzen von 0,8 (GRZ) bzw. 2,4 (GFZ) gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten. Die Überschreitung ist jedoch insbesondere zur Realisierung des Wettbewerbsergebnisses erforderlich und wird seitens der Stadtplanung als städtebaulich vertretbar angesehen, zumal eine ausgedehnte Begrünung der Dachflächen dem erhöhten Versiegelungsgrad des Bodens entgegenwirkt. Mit Blick auf die Bestandsbebauung nördlich der Victor-Gollancz-Straße ist aufgrund der Lage, der Gliederung der Baukörper und der gestaffelten Höhen der geplanten Bebauung davon auszugehen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Wandhöhen orientieren sich an dem Wettbewerbsergebnis und den städtebaulichen Erfordernissen. Durch die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche in Form von Baugrenzen verbunden mit den festgesetzten maximalen Wandhöhen werden Durchblicke zwischen den drei Baukörpern gesichert, die auf der gemeinsamen Sockel Ebene angeordnet sind. Die Gliederung des Gesamtbaukörpers berücksichtigt die Belichtungssituation der nördlich gelegenen Bestandsgebäude.

Mit der festgesetzten abweichenden Bauweise wird die Realisierung eines zusammenhängenden Gebäudeensembles auf separaten Grundstückstücken ermöglicht. Danach sind Gebäudelängen über 50 m und eine Errichtung ohne seitlichen Grenzabstand zulässig.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden durch die geplante Bebauung lediglich in einem östlichen Teilbereich des Plangebiets an der Grenze zum südöstlich anschließenden Bahngelände unterschritten. Eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder des Bahnbetriebs ist hierdurch nicht zu befürchten. Um die bauordnungsrechtli-

che Zulässigkeit des Vorhabens zu sichern, wird für den im zeichnerischen Teil gekennzeichneten Bereich festgesetzt, dass Gebäude auch ohne Einhaltung von Abstandsflächen errichtet werden dürfen.

Bedingt durch die Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof ist das Plangebiet sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Bei der Planung wurde berücksichtigt, dass zukünftig im Bereich der Victor-Gollancz-Straße vier neue, barrierefrei ausgebaute Haltestellen für Linienbusse der Verkehrsbetriebe Karlsruhe angeordnet werden müssen. Die Umgestaltung des Straßenraums unter Berücksichtigung der geplanten Haltestellen bleibt einem separaten Planungsverfahren vorbehalten.

Die Erschließung des Plangebiets für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Victor-Gollancz-Straße. Die Zufahrt zu der geplanten Tiefgarage und die Anlieferbereiche können sowohl von Westen (Schwarzwaldstraße) als auch von Osten (Bahnhofplatz) erreicht werden. Im Zuge der beabsichtigten Umstrukturierung des Bahnhofsvorplatzes und der Verlegung der Bushaltestellen in die Victor-Gollancz-Straße soll auch ein Umbau des Verkehrsknotens Schwarzwaldstraße/Victor-Gollancz-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz stattfinden. Das durch die geplanten Nutzungen erzeugte zusätzliche Verkehrsaufkommen in Form von Ziel- und Quellverkehr wurde in einem Verkehrsgutachten untersucht. Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung aus dem Entwicklungsquartier südlich des Hauptbahnhofs und dem Bebauungsplangebiet „Güterbahnstraße“ konnte die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage Schwarzwaldstraße/Victor-Gollancz-Straße nachgewiesen werden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet wurde als relativ gering eingestuft. Erhebliche Verschlechterungen im Verkehrsablauf sind demnach nicht zu erwarten.

Die geplanten Bürogebäude mit Ladengeschäften werden über eine im zeichnerischen Teil dargestellte Fläche im Bereich der Zu- und Abfahrt für die Tiefgarage angedient, die auch für eine Anlieferung durch LKW ausgelegt ist. Das Hotel erhält eine eigene Anlieferzone für LKW. Davon räumlich getrennt wird weiter östlich die Hotelvorfahrt angeordnet.

Die Entwässerung des Vorhabengrundstücks erfolgt im Mischsystem. Hinsichtlich der Ableitung des Niederschlagswassers besteht die Besonderheit, dass das Plangebiet im Bereich der Wasserschutzzone III A des Wasserwerks Durlacher Wald liegt. Die einschlägige Schutzgebietsverordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25. Januar 1974 verbietet grundsätzlich das Versickern von Abwasser im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), darunter auch gesammelt abfließendes Wasser von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen (Niederschlagswasser). Aus diesem Grund und wegen des hohen Überbauungsgrades sowie der Bodenverhältnisse verzichtet die Planung insgesamt auf eine Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser. Die in der Planung vorgesehenen Gründächer puffern und verzögern die Einleitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation. Um den zulässigen Einleitgrenzwert von 85 l/s einzuhalten, ist zusätzlich eine planmäßige Regenwasserrückhaltung auf den Massivdächern vorgesehen.

Bestandteil der Grün- und Freianlagenplanung sind intensiv und extensiv begründet Dachflächen mit einer Mindestsubstrathöhe und einer Begrenzung der zulässigen Flächenanteile für technische Aufbauten und Dachterrassen. Die Gestaltung der unbebauten Flächen erfolgt in Abstimmung mit den artenschutzrechtlichen Belangen. Im Hofbereich des Hotels soll ein mittelkroniger Baum gepflanzt werden. Weitere Baumplantungen sind im Bereich der für die Artenschutzmaßnahme CEF1 festgesetzten Fläche vorgesehen.

In örtlichen Bauvorschriften werden verschiedene gestalterische Festsetzungen, unter anderem hinsichtlich der zulässigen Dachformen, Werbeanlagen und Einfriedungen getroffen.

Die Belange des Artenschutzes werden durch ein bereits erwähntes Maßnahmenkonzept gewahrt. Für spezielle Vermeidungs- und Artenschutzmaßnahmen sind Flächen im zeichnerischen Teil dargestellt. Die von der Planung betroffenen Mauereidechsen sind vor einer Flächeninanspruchnahme aus dem unmittelbaren Eingriffsbereich in als Lebensraum geeignete Flächen zu vergrämen (Vermeidungsmaßnahme V2). Zur Ausweitung und Aufwertung des Lebensraums werden zwei Steinriegel mit begleitenden Sandlinsen hergestellt, die als Winterquartiere und Eiablageplätze dienen. Überdies wird der zwischen altem und neuem Bahnsteig verbleibende Geländestreifen von der sich ausbreitenden Gehölzsukzession freigestellt, um dessen Habitat-eignung zu verbessern (Artenschutzmaßnahme CEF1). Nicht in Anspruch genommene Restflächen werden eidechsengerecht umgestaltet (Artenschutzmaßnahme A1). Zum Schutz der betroffenen Vogelarten wurde in den Hinweisen zum Bebauungsplan auf die zulässigen Rodungszeiten außerhalb der Vogelbrutzeit verwiesen (Vermeidungsmaßnahme V1). Im Durchführungsvertrag wird noch im Einzelnen geregelt, dass die gläserne Lärmschutzwand zur Vermeidung von Vogelschlag für Vögel deutlich erkennbar gestaltet werden muss (Vermeidungsmaßnahme V3).

Um den bereits erwähnten Belangen des Schallschutzes im Plangebiet Rechnung zu tragen, werden verschiedene Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Als wirksame Maßnahme des aktiven Schallschutzes ist die Festsetzung von transparenten Lärmschutzwänden auf den im zeichnerischen Teil dargestellten Flächen vorgesehen. Dies allein reicht jedoch angesichts der festgestellten Lärmbelastungen nicht aus, um den Belangen des Schallschutzes vollständig gerecht zu werden. Aus diesem Grund werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Anforderungen an die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen durch die Vorgabe von Lärmpegelbereichen nach der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ festgesetzt. Der in der schalltechnischen Untersuchung geforderte Ausschluss von Anlieferungen im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr wird ebenso wie eine Begrenzung der abstrahlenden Schallleistung von haustechnischen Anlagen im Rahmen des Durchführungsvertrags geregelt.

II. Verfahren, frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange

Der Planungsausschuss des Gemeinderats hat sich in seiner Sitzung vom 10. November 2016 dafür ausgesprochen, die planungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben zu schaffen und ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren einzuleiten. Durch den Wegfall jeglicher Wohnnutzung kommt das Karlsruher Innenentwicklungskonzept (KAI) nicht mehr zur Anwendung.

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von § 13a Abs. 1 BauGB, der eine zulässige Grundfläche von ca. 0,6 ha festsetzt und bei dessen Durchführung eine Fläche von ca. 0,39 ha zusätzlich versiegelt wird. Nachdem auch die durchgeführte Vorprüfung des Einzelfalls nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ergeben hat, dass keine UVP-Pflicht besteht, wird der Bebauungsplan gemäß § 13a Abs. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Bei Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist es gemäß den §§ 13a Abs. 2 Nr. 1, 13 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich, einen ansonsten nach § 2a BauGB vorgeschriebenen Umweltbericht zu erarbeiten und die Umweltprüfung durchzuführen. Die Umweltbelange wurden gleichwohl hinsichtlich ihrer materiellen Anforderungen geprüft und beachtet. Zu diesem Zweck sind mehrere Fachgutachten eingeholt worden.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Rahmen einer Informationsveranstaltung des Stadtplanungsamtes am 21. Juni 2017 statt. Hierbei konnte sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung informie-

ren und sich zu der Planung äußern. Im Rahmen dieser Veranstaltung sowie in Stellungnahmen danach setzten sich die Bürger insbesondere mit der Veränderung des Stellplatzangebots im Plangebiet und der Höhenentwicklung kritisch auseinander.

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 14. August bis zum 22. September 2017 durchgeführt. Es gingen Stellungnahmen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Baden-Württemberg, des Bundeseisenbahnvermögens, des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, der Netze BW GmbH, des Landesamtes für Denkmalpflege, der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg, der Handwerkskammer Karlsruhe, des Regierungspräsidiums Karlsruhe als höhere Raumordnungsbehörde, der IHK Karlsruhe, des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe, des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein, der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, des Gesundheitsamtes beim Landratsamt Karlsruhe, des Polizeipräsidiums Karlsruhe, der Stadtwerke Karlsruhe, der Deutsche Bahn AG und des Zentralen Juristischen Dienstes der Stadt Karlsruhe als Denkmalschutzbehörde, Natur- und Bodenschutzbehörde, Immissions- und Arbeitsschutzbehörde ein. Durchgreifende Einwendungen gegen das Vorhaben wurden nicht erhoben. Teilweise konnten die Anregungen zur Kenntnis genommen und im Verfahren berücksichtigt werden.

Mit den bei diesem Verfahrensstand vorliegenden Stellungnahmen hat sich der Gemeinderat anlässlich des Auslegungsbeschlusses in der Sitzung am 19. Juni 2018 auseinandergesetzt. Ergänzend wird hierzu auf die Verwaltungsvorlage Nr. 2018/0349, TOP 3 der Gemeinderatssitzung vom 19. Juni 2018 verwiesen. Aufgrund des in dieser Sitzung gefassten Beschlusses wurde der Bebauungsplanentwurf nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung in der Zeit vom 23. Juli bis 7. September 2018 öffentlich ausgelegt und auch den Trägern öffentlicher Belange wurde erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Im Zuge der Beratungen über den Auslegungsbeschluss war von mehreren Fraktionen im Gemeinderat der Wunsch geäußert worden, nach Möglichkeit eine Wegeverbindung mit direktem Zugang zwischen den Gleisen 101/102 des Hauptbahnhofes und dem Albtalbahnhof herzustellen. Die Anregung wurde seitens der Stadtplanung geprüft und es hat auch eine erneute Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG zu dem Thema stattgefunden. Seitens der Deutsche Bahn AG wird eine derartige Wegeverbindung aus Gründen der Zutrittskontrolle, der allgemeinen Sicherheit (Stichwort: überwachte Bereiche) sowie Verpflichtungen gegenüber den Mietern im Hauptbahnhof weiterhin abgelehnt. Auch im heutigen Zustand ist das Betreten von Gleis 101 und 102 über den vorhandenen „Trampelpfad“ seitens der Deutsche Bahn AG bereits verboten, ein entsprechendes Schild weist darauf hin. Der Zugang zu sämtlichen Gleisen ist ausschließlich über das Bahnhofsgebäude von den Eingängen Süd und Nord bzw. den Parkhäusern aus gestattet und vorgesehen. Diese Zugänge sind so ausgestattet, dass sie die Anforderungen an Rettungswege, Barrierefreiheit, Verkehrssicherungspflichten, etc. erfüllen und keiner „Bypässe“ für einzelne Personenströme bedürfen. Darüber hinaus sind im Bereich des heutigen „Trampelpfades“ am westlichen Grundstücksende Flächen für erforderliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zum Schutz der Mauereidechsen geplant. Die Außenanlagen sind hier bewusst so konzipiert, dass ein öffentliches Betreten des als Eidechsen-Refugium geplanten Bereiches erschwert bzw. verhindert wird. Nach alledem kann dem Gemeinderat nicht empfohlen werden, die Anregung weiterzuverfolgen.

Im Rahmen der Auslegung haben sich die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahn-Bundesamt, die Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg, die Handwerkskammer Karlsruhe, der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg, der Nachbarschaftsverband Karlsruhe, das Landesamt für Denkmalpflege, das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Raumordnungsbehörde, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe, der Zentrale

Juristische Dienst als untere Wasserbehörde, die Umweltverbände BUND, LNV und NABU und das Gesundheitsamt beim Landratsamt Karlsruhe zur Planung geäußert.

Zu erwähnen ist hier die Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, die unter anderem darauf hingewiesen haben, dass der Busbetrieb durch die geplante Hotelvorfahrt nicht behindert werden dürfe, was mit Schleppkurven nachzuweisen sei. Eine Nutzung der Bushaltestellen zu Zwecken der Andienung des Cafés und Müllentsorgung sowie als Hotelvorfahrt könne nicht akzeptiert werden. Des Weiteren seien Immissionen aus dem künftigen Busbetrieb entschädigungslos zu dulden. Schließlich wurde noch angemerkt, dass bislang nur die Realisierbarkeit von vier Bushaltestellen nachgewiesen wurde, so dass für die betrieblich notwendige fünfte Haltestelle ein Standort im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes gefunden werden müsse.

Die Anmerkungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe sind teilweise in die Planung eingeflossen. Im Übrigen ist die zukünftige Anordnung der Bushaltestellen einem gesonderten Planungsverfahren vorbehalten, in welchem die Anregungen der Verkehrsbetriebe berücksichtigt werden. In der als Anlage zur Begründung des Bebauungsplans beigefügten überarbeiteten Vorstudie des Ingenieurbüros Koehler & Leutwein wird aufgezeigt, dass eine Anordnung von vier Bushaltestellen möglich ist. Für eine fünfte Haltestelle kann im Bereich der Victor-Gollancz-Straße kein Standort angeboten werden. Die geplante Hotelvorfahrt wurde in der Breite so reduziert, dass ein barrierefreier Zugang zu den Bussen hergestellt werden kann. Bei der Andienung des Cafés ist von kurzen Anlieferzeiten und Anlieferungen mit kleineren Lieferfahrzeugen auszugehen, die ohne relevante Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und ohne eine zweckwidrige Inanspruchnahme der Busbuchten abgewickelt werden können. Zum Zwecke der Müllabholung sind wie üblich kurze Haltevorgänge im öffentlichen Straßenraum erforderlich, wobei die Standorte der Lagerräume und Abfallbehälter mit der städtischen Müllentsorgung abgestimmt wurden. Die durch den zukünftigen Busverkehr zu erwartenden Lärmbelastungen wurden bereits im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens geprüft und in der Planung berücksichtigt.

Die Umweltverbände haben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme die Verwendung von Glas mit speziellen Eigenschaften zur Vermeidung von Vogelschlag bei allen größeren Glasflächen gefordert. Ferner wurde angeregt, Brutkästen für Mauersegler als zusätzliche Ausgleichsmaßnahme zur Victor-Gollancz-Straße hin anzubringen.

Da die Planung mit Ausnahme der gläsernen Schallschutzwände an den Gebäuden keine größeren Glasflächen, sondern Lochfassaden mit Glasflächen von geringer Größe vorsieht, kann auf einen weitergehenden Einsatz von Vogelschutzglas verzichtet werden. Zusätzliche Nisthilfen für den Mauersegler werden als entbehrlich angesehen.

Aus der Öffentlichkeit sind nur wenige Stellungnahmen zur Planung eingegangen. Von einem Bürger wurden die wegfallenden „offenen“ Fahrradstellplätze beanstandet und die Errichtung frei zugänglicher, möglichst überdachter Fahrradstellplätze an der Straße gefordert. Ein anderer Bürger befürchtet eine Verschlechterung der Belüftung des Bahnhofsvorplatzes.

Durchgreifende Einwendungen gegen die Planung wurden seitens der Öffentlichkeit nicht vorgebracht. Die Schaffung von zusätzlichen frei zugänglichen Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum in der Victor-Gollancz-Straße wird ebenso wie eine Erweiterung der Abstellanlagen in der Straße Am Stadtgarten geprüft. Der Wunsch nach einer angemessenen Beleuchtung bzw. nach einer Ausgestaltung des Fahrradparkhauses, die dem Sicherheitsempfinden der Benutzer Rechnung trägt, wird berücksichtigt. Die Auswirkungen der Neubebauung auf die Durchlüftung des Bahnhofplatzes wurden in dem entsprechenden Fachgutachten geprüft. Nur bei einer der untersuchten Windrichtungen mit einer geringen zeitlichen Relevanz von lediglich rund 9 Stunden pro Jahr ist eine ungünstige Beeinflussung der Durchlüftungssituation zu erwarten.

Die im Zuge der Auslegung eingegangenen Stellungnahmen wurden in den beigefügten Synopsen zusammengefasst und den wertenden Aussagen der Stadtplanung gegenübergestellt. Auf die Anlagen 1 und 2 wird insoweit verwiesen.

III. Abschluss des Verfahrens

Dem Gemeinderat kann nach alledem empfohlen werden, den Wertungen der Verwaltung zu folgen und den Bebauungsplan nach Maßgabe des Planes vom 30. Mai 2017 in der Fassung vom 5. Juli 2018 als Satzung zu beschließen. Die schriftlichen Festsetzungen, örtlichen Bauvorschriften und Hinweise des Bebauungsplanes sowie die Begründung zum Bebauungsplan sind dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Sie dienen zusammen mit dem Planteil, der die zeichnerischen Festsetzungen enthält, als Grundlage des zu fassenden Gemeinderatsbeschlusses.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt:

1. Die zum Bebauungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt vorgetragenen Anregungen bleiben nach Maßgabe des Planentwurfes vom 30. Mai 2017 in der Fassung vom 5. Juli 2018 und den ergänzenden Erläuterungen zu diesem Beschluss unberücksichtigt. Das Bürgermeisteramt wird beauftragt, den Betroffenen das Ergebnis der Entscheidung mitzuteilen.
2. folgende

S a t z u n g

Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat aufgrund § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I, S. 3634) und § 74 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 358, ber. S. 416) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. S. 581, ber. S. 698) jeweils einschließlich späterer Änderungen und Ergänzungen den Bebauungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt, gemeinsam mit den örtlichen Bauvorschriften jeweils als Satzung beschlossen.

Der Bebauungsplan enthält zeichnerische und schriftliche Festsetzungen gemäß § 9 BauGB. Gegenstand des Bebauungsplanes sind zudem örtliche Bauvorschriften gemäß § 74 Abs. 1 bis 5 in Verbindung mit § 74 Abs. 7 LBO, die als selbstständige Satzung mit dem Bebauungsplan verbunden sind. Die Regelungen ergeben sich aus der Planzeichnung mit Zeichenerklärung sowie aus dem Textteil jeweils vom 30. Mai 2017 in der Fassung vom 5. Juli

2018, die Bestandteil dieser Satzung sind. Dem Bebauungsplan ist ferner eine Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB beigefügt.

Die Satzungen über die planungsrechtlichen Festsetzungen und die örtlichen Bauvorschriften (Bebauungsplan) treten mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft (§ 10 BauGB, § 74 Abs. 7 LBO).