

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan
„August-Dosenbach-Straße 7 (August-Klingler-Areal)“, Karlsruhe – Daxlanden**

hier:

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Inhaltsverzeichnis:

| | |
|---|----|
| Bürgeranhörung am 24.01.2018..... | 2 |
| Schulleitung Adam-Remmele-Schule, telefonisch am 26.01.2018 | 9 |
| E-Mail vom 14.02.2018 | 10 |
| E-Mail vom 25.01.2018 | 10 |
| E-Mail vom 28.02.2018 | 13 |
| E-Mail vom 27.01.2018 | 14 |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|--|---|
| Bürgeranhörung am 24.01.2018 | |
| <p><i>Umweltschutz / Verfahrensart</i></p> <p>- Warum wird auf ein Umweltgutachten verzichtet?</p> <p>- Welche Voraussetzungen hat ein beschleunigtes Verfahren?</p> <p>- Wie kann man gegen den Bebauungsplan klagen?</p> | <p>Aufgrund der Größe des Plangebiets und weiteren eingehaltenen Voraussetzungen kann das Bebauungsplanverfahren gemäß § 13a BauGB als beschleunigtes Verfahren der Innenentwicklung durchgeführt werden, bei dem kein Umweltbericht erstellt werden muss. Ein beschleunigtes Verfahren ist ein Angebot des Gesetzgebers, im Innenbereich schneller Planrecht für Wohnbauvorhaben zu ermöglichen. Die naturschutzfachlichen Belange werden dennoch ermittelt, gutachterlich bewertet und fließen in die Planung ein. Es gibt u.a. eine fachgutachterliche Stellungnahme zu den Belangen Klima und Lufthygiene, in der steht, dass keine Negativeffekte zu erwarten sind. Zudem ist die Verknüpfung mit dem Klimaanpassungsplan verpflichtend. Ein weiteres Thema ist der Umgang mit dem Niederschlagswasser. Normalerweise werden große Flächen versiegelt. Hier wird das gesamte anfallende Niederschlagswasser möglichst lang gehalten und versickert. Dies geschieht mit Gründächern und Mulden ohne große Rigolen. Dies stellt einen Komfortgewinn für die Bewohner da.</p> <p>Weiterhin gab es eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung. Das Ergebnis ist unkritisch. So wurden beispielsweise für Haussperlinge, Wacholderdrosseln, Zauneidechsen, Wildbienen und Fledermäuse Maßnahmen zur Umsetzung getroffen. Der Artenschutz wird nicht beeinträchtigt, die Belange werden in die Planung übernommen.</p> <p>Alle Verfahrensschritte werden transparent gemacht. Es gibt grundsätzlich Einspruchsmöglichkeiten, als nächstes während der Offenlage. Zur Öffentlichen Auslegung liegen alle Gutachten zur Einsichtnahme aus und es können erneut Bedenken zum Bebauungsplan geäußert werden.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| <p><i>Nutzungen</i></p> <p>- Welche Aufenthaltsräume / Treffpunkte gibt es für Jugendliche?</p> | <p>Die ausreichende Versorgung des Baugebietes mit Spielflächen wurde entsprechend der LBO BW nachgewiesen. Es sind verschiedene Spielbereiche mit jeweils altersgerechter Ausstattung vorgesehen. So werden für Kinder unter 3 Jahren im Nahbereich der Gebäude und für ältere Kinder mehrere Themenspielplätze in den Innenhöfen angelegt. In direkter Nachbarschaft des Plangebiets weist der Spielweg zwischen der Agathestraße und der August-Dosenbach-Straße zusätzlich ein vielfältiges Spielangebot für Kinder und Jugendliche auf.</p> <p>Somit sind diverse Angebote an verschiedene Gruppen im Quartier vorgesehen. Die Frei- und Grünflächen werden durch die Volkswohnung bewirtschaftet. Geplant ist, ein angenehmes und abwechslungsreiches Wohnumfeld zu schaffen, das auch der umliegenden Nachbarschaft zu Gute kommt.</p> <p>Im Rahmen der Bürgeranhörung am 24.01.2018 hat die Volkswohnung einen „Runden Tisch“ für Akteure aus dem Stadtteil und Träger der sozialen Infrastruktur als Austauschplattform zur zukünftigen Gestaltung und Nutzung der Freiräume für die unterschiedlichen Personen- und Altersgruppen angeboten. In diesem Rahmen soll geklärt werden, welche Angebote gewünscht bzw. benötigt werden.</p> |
| <p><i>Mobilität</i></p> <p>- Es fehlen 40 Stellplätze sowie Besucherparkplätze.</p> <p>- Bekommt jede Wohnung einen Stellplatz?</p> <p>- Reihenhausbesitzer bekommen jetzt schon keinen Parkplatz mehr, da viele Nachbarn 3 Autos haben. Man muss schon bis auf die August-Dosenbach-Straße ausweichen. Vorhandene Besucherparkplätze</p> | <p>Bauordnungsrechtlich ist pro Wohneinheit ein Stellplatz nachzuweisen. Eine Untersuchung des Volkswohnungsbestands hat jedoch ergeben, dass insbesondere kleine Haushalte weniger bis gar kein Auto besitzen. In Karlsruhe werden in Garagen von Wohnanlagen oftmals Leerstände beobachtet.</p> <p>Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans wurde in Zusammenarbeit mit den betroffenen städtischen Fachbehörden ein</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|--|---|
| <p>reichen jetzt schon nicht aus.</p> <ul style="list-style-type: none">- Man soll den ÖPNV hier besser nicht bewerben, die Straßenbahn ist überlastet.- Straßenbahn ist zu voll. Doppelwägen sind voll. Stehen bis zur Innenstadt. Wie sollen 1.000 Menschen da rein passen bis zur Innenstadt.- Die vorhandenen öffentlichen Parkplätze werden jetzt schon vor der Schule von den Lehrern genutzt.- Wozu braucht man Kita-Stellplätze? Eigentlich kommen die Kinder aus dem Quartier. | <p>vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept entwickelt, das die künftigen Stellplatzbedarfe differenziert aus der erwarteten Mieter und Eigentümerstruktur ableitet: für die genannten Eigentumswohnungen sowie für alle 4- und 5-Zimmer-Mietwohnungen wird darin ein Stellplatzschlüssel von 1,0 vorgegeben. Der Vorhabenträger plant eine eindeutige Zuordnung von Stellplätzen über die Mietverträge. Damit ist sichergestellt, dass diesen Nutzungseinheiten mindestens 1 Stellplatz zur Verfügung steht. Über das gesamte Wohnungsgemeinde, das mit mehr als einem Drittel einen überproportional großen Anteil an Ein- und Zwei-Zimmer-Mietwohnungen aufweist, errechnet sich im Schnitt der Wert von 0,8. Die danach bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze werden in den Tiefgaragen errichtet.</p> <p>Das vorhabenbezogene Mobilitätskonzept wurde vom Planungsausschuss der Stadt Karlsruhe in seiner Sitzung am 18.04.2018 beschlossen.</p> <p>Basierend auf dem o.g. Mobilitätskonzept sieht die Planung darüber hinaus eine Vielzahl zusätzlicher Angebote vor. Beispielsweise sind im Plangebiet zusätzliche Carsharing-Stellplätze vorgesehen. Somit wird das vorhandene Carsharing-Angebot an der Thomas-Mann-Straße weiter ergänzt. Die Nutzung von Carsharing soll für die künftigen Mieter über ein Anreizangebot (z.B. vergünstigte Testmonate) gefördert werden. Ebenfalls ist ein Leihservice für E-Bikes und Lastenräder sowie ein Serviceangebot durch eine Fahrradwerkstatt geplant.</p> <p>Im Zuge des geplanten Straßenumbaus wird das bestehende öffentliche Parkraumangebot so weit wie möglich ergänzt. Dabei werden ca. 70 neue öffentliche Parkstände in den seitlichen Straßenräumen geschaffen. Hinzu kommen die 29 ehem. Stadionparkstände, die mit dem Wegfall der Vereinsnutzung nunmehr vollumfänglich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Somit wird auch Besuchern eine ausreichende Anzahl an Parkständen in Plan-</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| | <p>gebietsnähe zur Verfügung stehen.</p> <p>In den Hauptstoßzeiten / Berufsverkehrszeiten ist der ÖPNV in ganz Karlsruhe relativ stark ausgelastet. Dies ist in allen Großstädten so. Es handelt sich um ein insgesamt strukturelles Problem. Bei den zunehmend gleitenden Arbeitszeiten ist davon auszugehen, dass sich dieses Problem zukünftig verringern wird.</p> <p>Außerhalb der Stoßzeiten hat der schienegebundene ÖPNV jedoch noch absolut ausreichende Kapazitäten. Zusätzlich zur vorhandenen S-Bahn-Haltestelle befinden sich 4 Buslinien mit 6 Bushaltestellen im 500 m-Umkreis des Plangebietes. Somit kann hier insgesamt von einer guten ÖPNV Anbindung gesprochen werden. Die Verkehrsbetriebe sind am vorliegenden Verfahren ebenfalls beteiligt und werden über den potenziellen Fahrgastzuwachs informiert.</p> <p>Die nördlich der August-Dosenbach-Straße in Höhe der Kita vorgesehenen Längsparkstände können im Rahmen der späteren Umsetzung bedarfsabhängig als „Kurzparker“ ausgewiesen und dann zu Bring- und Abholzeiten von den Eltern genutzt werden. In den übrigen Zeiten stehen sie zu Lieferzwecken im Wohngebiet (Paketdienste usw.) zur Verfügung. Auf diese Weise wird auch ein ordnungswidriges Längsparken gegenüber den neu geplanten Senkrechtparkern verhindert.</p> |
| <p><i>Schall</i></p> <p>- Wie hoch ist der Schallpegel tagsüber, zu Beginn der Berufstätigkeit und zum Feierabendverkehr?</p> <p>- Es werden wohl über 1.000 Menschen im neuen Quartier leben, von denen viel Lärm ausgehen wird.</p> | <p>Begleitend zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde ein Schallgutachten erstellt, das sowohl die Einwirkungen der umliegenden Schallquellen (insbesondere die B36) auf das Plangebiet als auch die Auswirkungen der Planung auf das Umfeld untersucht. Zur Umsetzung des Vorhabens werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich (z.B. schallschutzgerechte Ausbildung der Tiefgaragenein- und ausfahrten, z.T. Schallschutzfenster im Plangebiet, Grundrissorientierung an der B36).</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|--|---|
| | <p>Bei der Beurteilung von Lärmsituationen wird zwischen dem Tag- und dem Nachtzeitraum unterschieden. Die Nachtwerte sind kritischer zu betrachten, um den gesunden Nachtschlaf gewährleisten zu können. Mit den durch die Planung zusätzlich entstehenden Verkehren und der Umsetzung der o.g. Maßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete auch weiterhin eingehalten (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts).</p> <p>Dem Schallgutachten können weitere Details entnommen werden.</p> |
| <p><i>Baudichte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Warum wird in Neureut flacher als hier gebaut? - Die GFZ und die GRZ sind zu hoch. Eine GRZ von 1,0 ist gewollt, genau wie in der Umgebung. Dann werden es auch weniger Menschen, weniger Verkehr und der Nahverkehr wäre auch weniger voll. - Wie viele Menschen sollen dort wohnen? - Die Gebäude werden zu hoch. - Es soll grundsätzlich um 2 Stockwerke reduziert werden. - Das Projekt ist zu groß, wir wollen nur 250 Wohnungen. Dann wäre es ein Vorzeigeprojekt. - Hier so groß, weil es woanders zu niedrig sei. Das ist unfair! - Planungsausschuss wird um entsprechende Reduzierung gebeten. - Wir wollen Wohnraum, aber nicht um jeden Preis, sondern eine verträgliche Dichte und kein Ghetto. | <p>Die Erforderlichkeit ausreichenden und bezahlbaren Wohnraum in gut erschlossener Lage bereitzustellen, darf nicht auf Kosten der städtebaulichen und stadträumlichen Verträglichkeit gehen. Das vorliegende städtebauliche Konzept ist Ergebnis einer vom Vorhabenträger ausgelobten Planungskonkurrenz und wurde in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt sowie dem Gestaltungsbeirat der Stadt Karlsruhe weiter vertieft.</p> <p>Der Gesetzgeber ermöglicht für Wohngebiete in dieser Lage durchaus höhere Dichtewerte. Im Plangebiet wird es keine monotone Bebauung geben, sondern es wird eine aufgelockerte und attraktive Wohnanlage entstehen. Ziel ist es, ein Quartier mit einer hohen gestalterischen Qualität zu entwickeln, das mit seiner Dichte zugleich aber den aktuellen Wohnraumbedarfen gerecht wird. Dichten, von denen man vor 20 Jahren in Neureut oder Knielingen ausging, decken die heutigen Bedarfe der Stadt Karlsruhe nicht mehr ab und würden heute so nicht mehr realisiert werden.</p> <p>Niedrigere Bauhöhen bedeuten auch nicht zwingend eine geringere Dichte oder ein besseres Wohnumfeld: Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, bestehende Grünstrukturen im Plangebiet weitgehend zu erhalten bzw. sofern erforderlich gleich-</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| <p>- Herr Baubürgermeister Obert schreibt, dass es einen politischen Auftrag zur Wohnraumschaffung gibt. Anwesende Stadträte werden gebeten, dazu Stellung zu nehmen. Kann man die Dichte nicht reduzieren, wie es der Mieter- und Bauverein tut, und Reihenhäuser sowie weniger Wohneinheiten errichten?</p> | <p>wertig zu ersetzen. Zugleich sollen möglichst viele neue intensiv begrünte Flächen angelegt und der Versiegelungsgrad im Endzustand minimiert werden. Dadurch entstehen letztendlich höhere Gebäude. Funktional können diese jedoch deutlich besser in das Umfeld eingebunden und die stadträumlichen Qualitäten – auch für die Nachbarschaft – sowohl gegenüber der Bestandsituation als auch gegenüber einer großflächigen Einfamilienhausbebauung eindeutig erhöht werden.</p> <p>Durch den hohen Schalleintrag der B36 benötigt man außerdem eine schallabschirmende Bebauung für das Gebiet. Mit einer aufgelockerten Bebauung würde hingegen keine Schutzwirkung für das ganze Gebiet erzielt werden. Es wurde genau geprüft, wo eine höhere Bebauung zur Abschirmung notwendig ist und wo durch eine niedrigere Bebauung eine angemessene stadträumliche Atmosphäre erhalten werden kann. Die Abstufung der Bauhöhen wurde bewusst dazu eingesetzt, die städtebauliche Kubatur aktiv aufzulockern. Insgesamt fallen die Gebäudehöhen zu den benachbarten Einfamilienhausbebauungen im Nordwesten hin schrittweise ab. Durch die differenzierte Höhenstaffelung fügen sich die geplanten Gebäude verträglich in die Umgebung ein.</p> <p>Die vorgesehene Anzahl an Wohneinheiten und die daraus hervorgehenden Gebäu- degrößen werden somit als städtebaulich durchaus vertretbar angesehen. Diese bau- liche Dichte wurde auch durch den Be- schluss des Planungsausschusses der Stadt Karlsruhe vom 18. April 2018 ausdrücklich so bekräftigt. Auch mit Blick auf die spezi- ell mit diesem Projekt angestrebte Schaf- fung von bezahlbarem Wohnraum in gut erschlossener Lage kann die Anzahl der Wohneinheiten nicht weiter reduziert wer- den.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| <p><i>Verkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Straßenführung, Entlastung neuer Knotenpunkt, Anbindung Lindenallee - Die einzige Entlastung ist in Rheinhafenstraße geplant, aber Richtung Innenstadt nicht. Warum nicht mehr in Lindenallee? - Der Anschluss in die Lindenallee ist zu eng. - Westliche Hälfte über Thomas-Mann Straße anbinden? Kein zusätzlicher Schleichverkehr, da beiden Hälften getrennt wären. - Anbindung an Thomas-Mann-Straße ist jetzt schon voll von Verkehr. Besonders durch Kita. Anbindung geht nicht! | <p>Begleitend zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das bestehende Verkehrsnetz untersucht. Das neuinduzierte Verkehrsaufkommen wird im Zuge der August-Dosenbach-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße zu keinen besonderen Beeinträchtigungen führen, da die Querschnittsbelastungen, insbesondere während der Spitzenstunden, auch weiterhin im regelkonformen Bereich nach der hierfür geltenden Richtlinie RAST 06 liegen.</p> <p>Eine aktuelle Überlastung des Knotenpunktes Rheinhafenstraße / August-Dosenbach-Straße kann nicht gesehen werden. Die Prognoseberechnungen haben ergeben, dass ohne Umbau in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht werden kann. Die Qualitätsstufe E nach HBS beschreibt jedoch weiterhin eine realistische Verkehrsqualität in Großstädten während der Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Im Falle einer Verschlechterung der Verkehrssituation (Linksabbiegeproblematik) in der prognostizierten nachmittäglichen Spitzenstunde wird ein Umbau des Knotenpunktes erforderlich. Durch eine Verbreiterung des Mittelstreifens kann eine sog. „zweigeteilte Vorfahrt“ eingerichtet werden, die es dem kreuzenden Verkehr erlaubt, jede Fahrtrichtung einzeln zu durchqueren. Der vom Stadtplanungsamt erstellte Vorentwurf für die zweigeteilte Vorfahrt liegt bereits vor. Die konkrete Ausbauplanung sowie die Umsetzung werden im Zuge der Vorhabenrealisierung erfolgen (siehe Kap. 4.5.2 "Motorisierter Individualverkehr" der Begründung).</p> <p>Die Entwicklung des Gebiets wird mit einem Monitoring überwacht werden, um gegebenenfalls rechtzeitig Maßnahmen ergreifen zu können.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|---|
| <p>- Neuer Bahnübergang über Straßenbahn</p> <p>- Wie ist Bahnübergang geplant? Ebenerdig mit Lichtzeichen oder als konstruktives Bauwerk?</p> <p>- Wo wenden die Leute?</p> | <p>Verkehrstechnisch ist das Gebiet damit optimal erschlossen. Für die Größe des Plangebietes und des zu erwartenden Mehrverkehrs ist keine zweite Anbindung notwendig. Auch stehen für eine Anbindung an die Thomas-Mann-Straße nordwestlich des bestehenden Kindergartens keine ausreichenden Grundstücksflächen zur Verfügung.</p> <p>Der Bahnübergang wird ebenerdig gestaltet. Aktuell befindet sich der Umbau bei den Karlsruher Verkehrsbetrieben noch in Planung. Dieser wird mit der für das Vorhaben notwendigen Verlängerung der August-Dosenbach-Straße abgestimmt. Die Querung August-Dosenbach-Straße über die Gleisanlage wird in jedem Fall als ein signaltechnisch gesicherter Bahnübergang ausgebildet.</p> <p>Zur Realisierung des Umbaus ist die Aufstellung eines gesonderten Planverfahrens notwendig. Die beiden Planverfahren werden zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt.</p> <p>Der Wendehammer am Ende der Gerhart-Hauptmann-Straße wird beibehalten. Zusätzlich wird es einen Wendehammer am Ende der verlängerten August-Dosenbach-Straße geben.</p> |
| <p><i>Zeitplan</i></p> <p>- Wann wird das Bauvorhaben realisiert?</p> | <p>Die Bauzeit wird etwa 3 Jahre betragen. Die Fertigstellung ist für 2023/24 avisiert. Diese Angaben sind unter Vorbehalt.</p> |
| Schulleitung Adam-Remmele-Schule, telefonisch am 26.01.2018 | |
| <p>Die Schulleitung der Adam-Remmele-Schule bittet im weiteren Bebauungsplan-Verfahren Folgendes zu beachten:</p> <p>In den verkehrlichen Überlegungen sollte unbedingt auch die Schule mit betrachtet werden!</p> <p>- Lehrer-Parkplätze</p> | <p>Die Verkehrserzeugung der Adam-Remmele-Schule wurde in die Leistungsfähigkeitsbetrachtung des bebauungsplanbegleitenden Verkehrsgutachtens einbezogen.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| <p>- Eltern-Taxis</p> <p>- Anfahrbarkeit generell (und auch während der Bauzeiten des geplanten Um- oder Neubaus der Schule)</p> <p>- Schüler-Fußgänger und -Radverkehr.</p> <p>Unklar ist, ob dies in den bisherigen Verkehrsuntersuchungen schon berücksichtigt wurde. Es wird darum gebeten, dies auf jeden Fall bei der Gesamtplanung zu beachten und so an die Verkehrsplaner und Stadtplaner weiterzugeben.</p> | <p>gen.</p> <p>Die von den Lehrern der Adam-Remmele-Schule genutzten öffentlichen Parkstände werden im Zuge der Umsetzung des Vorhabens teilweise neu angelegt, bleiben in ihrer Anzahl aber erhalten. Darüber hinaus werden entlang der August-Dosenbach-Straße ausreichend viele neue Parkstände für den Besucherverkehr der neuen Wohnanlage geschaffen. Diese sind ebenfalls öffentlich und ohne Beschränkung nutzbar. Zu Bring- und Holzzeiten können diese auch von Elterntaxis zur temporären Vorfahrt genutzt werden.</p> <p>Die Befahrbarkeit der Erschließungsflächen sowie die Anfahrbarkeit und Nutzbarkeit der Parkstände während der Baumaßnahmen wird in den nachfolgenden Planungen berücksichtigt. Temporäre Einschränkungen sind dennoch nicht auszuschließen.</p> |
| E-Mail vom 14.02.2018 | |
| <p>In ihrem Bebauungsplan fehlen 4 erhaltenswerte große Bäume.</p> <p>Bitte ergänzen</p>  | <p>In der bei der Bürgeranhörung gezeigten ersten Bebauungsplanskizze (s. Grundlage der der Stellungnahme beiliegenden Abbildung) waren noch keine Baumstandorte auf öffentlichem Grund dargestellt. Zur Trägerbeteiligung wurden auch die Bäume außerhalb der zukünftigen privaten Flächen ergänzt. Hierunter fallen auch die 4 angegebenen Baumstandorte. Diese sind nunmehr als zu erhaltende Bäume festgesetzt.</p> |
| E-Mail vom 25.01.2018 | |
| <p>Ich schließe mich der allgemeinen Meinung der Bürger an, dass mit ca. 370 Wohnungen – ca. 1000 Wohnenden erheblich zu viel auf Daxlanden zukommt.</p> <p>Zu hohe Bauten, im Vergleich zu Wohnpro-</p> | <p>Im Frühjahr 2015 hat der Vorhabenträger eine Planungskonkurrenz auf dem Gelände des FV Daxlanden ausgelobt. Der von der Fachjury prämierte Siegerentwurf sah an dieser Stelle insgesamt 420 Wohneinheiten vor. Im Anschluss wurde das städtebauliche</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|---|
| <p>jekte der Volkswohnung in Knielingen! Der Meinung eines Anwohners die Bebauung auf 250 Wohnungen zu begrenzen schließe ich mich komplett an.</p> | <p>Konzept in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt Karlsruhe und dem Vorhabenträger weiter vertieft. Dabei wurde die Anzahl der Wohneinheiten auf ca. 360 reduziert. Die vorgesehene Anzahl an Wohneinheiten sowie die daraus hervorgehenden Gebäudegrößen werden städtebaulich als nachweislich vertretbar angesehen. Diese bauliche Dichte wurde auch durch den Beschluss des Planungsausschusses der Stadt Karlsruhe vom 18. April 2018 ausdrücklich so bekräftigt. Auch mit Blick auf die speziell mit diesem Projekt angestrebte Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in gut erschlossener Lage kann die Anzahl der Wohneinheiten nicht weiter reduziert werden.</p> <p>Der Gesetzgeber ermöglicht für Wohngebiete in dieser Lage durchaus höhere Dichtewerte. Im Plangebiet wird es keine monotone Bebauung geben, sondern eine aufgelockerte und attraktive Wohnanlage entstehen. Ziel ist es, ein Quartier mit einer hohen gestalterischen Qualität zu entwickeln, das mit seiner Dichte zugleich aber den aktuellen Wohnraumbedarfen gerecht wird. Dichten, von denen man vor 20 Jahren in Neureut oder Knielingen ausging, decken die heutigen Bedarfe der Stadt Karlsruhe nicht mehr ab und würden heute so nicht mehr realisiert werden.</p> |
| <p>Verkehrswege? Stadtbahn S2 jetzt schon überfüllt! Parkplatzsituation, auch wenn Besucher kommen?</p> | <p>In den Hauptstoßzeiten ist der ÖPNV in ganz Karlsruhe relativ stark ausgelastet. Außerhalb der Stoßzeiten hat der schienegebundene ÖPNV jedoch noch absolut ausreichende Kapazitäten. Zusätzlich zur vorhandenen S-Bahn-Haltestelle befinden sich 4 Buslinien mit 6 Bushaltestellen im 500 m-Umkreis des Plangebietes. Somit kann hier insgesamt von einer guten ÖPNV Anbindung gesprochen werden. Die Verkehrsbetriebe sind am vorliegenden Verfahren ebenfalls beteiligt und sind damit über den potenziellen Fahrgastzuwachs informiert.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|---|
| | <p>Basierend auf dem o.g. Mobilitätskonzept sieht die Planung darüber hinaus eine Vielzahl zusätzlicher Angebote vor. Beispielsweise sind im Plangebiet zusätzliche Carsharing-Stellplätze vorgesehen. Somit wird das vorhandene Carsharing-Angebot an der Thomas-Mann-Straße weiter ergänzt. Die Nutzung von Carsharing soll für die künftigen Mieter über ein Anreizangebot (z.B. vergünstigte Testmonate) gefördert werden. Ebenfalls ist ein Leihservice für E-Bikes und Lastenräder sowie ein Serviceangebot durch eine Fahrradwerkstatt geplant.</p> <p>Im Nahbereich des Projektes sind zahlreiche Radwegeverbindungen vorhanden, die das Plangebiet sehr gut mit der Innenstadt, den umgebenden Stadtteilen und der Stadt Rheinstetten im Süden verbinden. Der Bebauungsplan berücksichtigt darüber hinaus den optionalen Ausbau eines Radschnellweges entlang der B36.</p> <p>Im Zuge des geplanten Straßenumbaus wird das bestehende öffentliche Parkraumangebot so weit wie möglich ergänzt. Dabei werden ca. 70 neue öffentliche Parkstände in den seitlichen Straßenräumen geschaffen. Hinzu kommen die 29 ehem. Stadionparkstände, die mit dem Wegfall der Vereinsnutzung nunmehr vollumfänglich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.</p> |
| <p>Mehr Arztpraxen? Mehr Einkaufsmöglichkeiten?</p> | <p>Der Bebauungsplan lässt neben der Wohnnutzung unter anderem auch die genannten Nutzungen zu (siehe Nr. 2 „Art der baulichen Nutzung“ der Planungsrechtlichen Festsetzungen):</p> <ul style="list-style-type: none">- die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, [...]- Anlagen für [...] gesundheitliche [...] Zwecke. <p>Geplant ist zusätzlich zu den in der Hauptsache angestrebten Wohnnutzungen an einzelnen Stellen gezielt das bestehende und geplante Wohnumfeld ergänzende bzw. fördernde Nutzungen anzusiedeln.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|--|---|
| | <p>Neben einer viergruppigen Kita und einer gastronomischen Nutzung im ehemaligen Vereinsheim sind soziale Einrichtungen vorgesehen. Hierzu können beispielsweise eine Tagespflege, barrierefreie Wohnungen und ein sozialer Dienstleister mit Servicestützpunkt zur Betreuung der bedürftigen Mieter gehören. Zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten sieht das Bebauungskonzept nicht vor, diese werden vom Vorhabenträger an dieser Stelle aber auch nicht als langfristig tragfähig erachtet.</p> |
| E-Mail vom 28.02.2018 | |
| <p>In Nachbetrachtung zur Infoveranstaltung am 24. Januar im Jugendhaus West hat der Bürgerverein Daxlanden in seiner Februar Vorstandssitzung folgende Anmerkungen diskutiert:</p> | |
| <p>Die Zufahrt in die August-Dosenbach-Straße ist nach Meinung des Bürgervereins so nicht machbar. Wir bitten Sie einen Kreislauf, wie alternativ angezeigt zu untersuchen. Diese Verkehrsführung hat zweierlei Vorteile: Zufahrt und Abfahrt kann besser gesteuert werden und der LKW-Verkehr vom Rheinhafen kann reduziert werden.</p> | <p>Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rheinhafenstraße / August-Dosenbach-Straße wurde im Rahmen eines bebauungsplanbegleitenden Verkehrsgutachtens erbracht. Eine aktuelle Überlastung des Knotenpunktes kann nicht gesehen werden. Die Prognoseberechnungen haben ergeben, dass ohne Umbau in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht werden kann. Die Qualitätsstufe E nach HBS beschreibt jedoch weiterhin eine realistische Verkehrsqualität in Großstädten während der Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Im Falle einer Verschlechterung der Verkehrssituation (Linksabbiegeproblematik) in der prognostizierten nachmittäglichen Spitzenstunde wird ein Umbau des Knotenpunktes erforderlich. Durch eine Verbreiterung des Mittelstreifens kann eine sog. „zweigeteilte Vorfahrt“ eingerichtet werden, die es dem kreuzenden Verkehr erlaubt, jede Fahrtrichtung einzeln zu durchqueren. Der vom Stadtplanungsamt erstellte Vorentwurf für die zweigeteilte Vorfahrt liegt bereits vor. Die konkrete Ausbaupla-</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|---|--|
| | <p>nung sowie die Umsetzung werden im Zuge der Vorhabenrealisierung erfolgen (siehe Kap. 4.5.2 "Motorisierter Individualverkehr" der Begründung).</p> <p>Ein Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehr kann lediglich langfristig in Betracht gezogen werden, da hierzu auch ein umfangreicher Umbau der Rheinhafenstraße erforderlich wäre.</p> |
| <p>Angesprochen wurden die nicht vorhandenen Parkplätze, der Bürgerverein bittet daher die Fläche am Wendehammer in der Gerhart-Hauptmann-Straße zu untersuchen. In dieser Fläche befindet sich zur Zeit die Lagerung der Fernwärmerohre. Diese Fläche liegt parallel zur Straßenbahn, links Richtung Kreuzung Rheinhafenstraße/B36.</p>  <p>Der Bürgerverein bittet um Prüfung und Rückbescheid.</p> | <p>Im Zuge des geplanten Straßenumbaus wird das bestehende öffentliche Parkraumangebot so weit wie möglich ergänzt. Dabei werden ca. 70 neue öffentliche Parkstände in den seitlichen Straßenräumen geschaffen. Hinzu kommen die 29 ehem. Stadionparkstände, die mit dem Wegfall der Vereinsnutzung nunmehr vollumfänglich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.</p> <p>Das Flurstück 29735 befindet sich im Eigentum der Stadt Karlsruhe und ist Teil des öffentlichen Grünzugs, der sich von der Kreuzung Rheinhafenstraße / B36 entlang der Stadtbahnlinie nach Südwesten in Richtung des Bereichs „Am Anger“ zieht. Aus o.g. Gründen wird keine Notwendigkeit zur Inanspruchnahme der Grünfläche gesehen.</p> |
| E-Mail vom 27.01.2018 | |
| <p>Uns (und anderen betroffenen Anwohnern) ist das Bebauungsvorhaben immer noch zu groß. Dies dürfte während der Bürgerveranstaltung deutlich geworden sein.</p> | <p>Im Frühjahr 2015 hat der Vorhabenträger eine Planungskonkurrenz auf dem Gelände des FV Daxlanden ausgelobt. Der von der Fachjury prämierte Siegerentwurf sah an dieser Stelle insgesamt 420 Wohneinheiten vor. Im Anschluss wurde das städtebauliche Konzept in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt Karlsruhe und dem Vorhabenträger weiter vertieft. Dabei wurden</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|--|--|
| | <p>die Wohneinheiten auf ca. 360 reduziert. Die vorgesehene Anzahl an Wohneinheiten sowie die daraus hervorgehenden Gebäu- degrößen werden städtebaulich als nach- weislich vertretbar angesehen. Diese bauli- che Dichte wurde auch durch den Be- schluss des Planungsausschusses der Stadt Karlsruhe vom 18. April 2018 ausdrücklich so bekräftigt. Auch mit Blick auf die spezi- ell mit diesem Projekt angestrebte Schaf- fung von bezahlbarem Wohnraum in gut erschlossener Lage kann die Anzahl der Wohneinheiten nicht weiter reduziert wer- den.</p> |
| <p>Das vorgestellte Verkehrsgutachten und mögliche Lösungen des zu erwartenden erheblichen Mehrverkehrs hat unsere Mei- nung nur noch bestätigt.</p> | <p>Das bebauungsplanbegleitende Verkehrs- gutachten schätzt das zusätzliche Ver- kehrsaufkommen ab und überprüft die Leistungsfähigkeit der benachbarten Knoten- punkte im Planfall anhand einer Worst- Case Betrachtung.</p> <p>Das neuinduzierte Verkehrsaufkommen wird im Zuge der August-Dosenbach- Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße zu keinen besonderen Beeinträchtigungen führen, da die Querschnittsbelastungen, insbesondere während der Spitzenstunden, auch weiterhin im regelkonformen Bereich im regelkonformen Bereich nach der gel- tenden Richtlinie RASSt 06 liegen.</p> <p>Eine aktuelle Überlastung des Knotenpunk- tes Rheinhafenstraße / August-Dosenbach- Straße kann nicht gesehen werden. Die Prognoseberechnungen haben ergeben, dass ohne Umbau in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Grenze der Leistungsfä- higkeit erreicht werden kann. Die Quali- tätsstufe E nach HBS beschreibt jedoch weiterhin eine realistische Verkehrsqualität in Großstädten während der Hauptver- kehrszeiten.</p> <p>Im Falle einer Verschlechterung der Ver- kehrssituation (Linksabbiegeproblematik) in der prognostizierten nachmittäglichen Spit- zenstunde wird ein Umbau des Knoten- punktes erforderlich. Durch eine Verbreite- rung des Mittelstreifens kann eine sog.</p> |

| Rückmeldungen | Stellungnahme Stadtplanungsamt |
|----------------------|---|
| | <p>„zweigeteilte Vorfahrt“ eingerichtet werden, die es dem kreuzenden Verkehr erlaubt, jede Fahrtrichtung einzeln zu durchqueren. Der vom Stadtplanungsamt erstellte Vorentwurf für die zweigeteilte Vorfahrt liegt bereits vor. Die konkrete Ausbauplanung sowie die Umsetzung werden im Zuge der Vorhabenrealisierung erfolgen (siehe Kap. 4.5.2 "Motorisierter Individualverkehr" der Begründung).</p> <p>Die Entwicklung des Gebiets wird mit einem Monitoring überwacht werden, um gegebenenfalls rechtzeitig Maßnahmen ergreifen zu können.</p> |