

Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VbB) „Hotel an der Schwarzwaldstraße“

hier:

Ergebnis der Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen:

Stellungnahme der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
Polizeipräsidium Karlsruhe, 09.01.2014	
<p>Dem Vorentwurf ist zu entnehmen, dass das Hotel über die noch auszubauende Güterbahnstraße, die an die Schwarzwaldstraße angebunden ist, erschlossen werden soll. Gegebenenfalls soll eine untergeordnete Verbindung als Mischverkehrsfläche hergestellt werden.</p> <p>Durch die Zusammenlegung verschiedener Verkehrsflächen bzw. Verkehrsarten wird eine Verlangsamung der Geschwindigkeit angestrebt. Die Güterbahnstraße weist im Bereich der Anbindung zur Schwarzwaldstraße einen abschüssigen Verlauf auf. Dieser begünstigt erfahrungsgemäß eine schnellere Fahrweise. Eine Akzeptanz für eine reduzierte Geschwindigkeit, scheint daher nicht gegeben. Konfliktsituationen mit auf der Mischverkehrsfläche befindlichen Personen sind nicht auszuschließen.</p> <p>Streckenabschnitte in Mischverkehrsflächen sollten nicht zu lang bemessen sein. Bei einer angedachten Ausdehnung bis zum so genannten „Albwinkel“ wird die Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit ebenfalls keine Akzeptanz finden. Des Weiteren sollten gewerbliche Betriebe („Das gesamte Plangebiet südlich der Schwarzwaldstraße und Fautenbruchstraße ...“) über Mischverkehrsflächen nicht erschlossen werden.</p> <p>Eine „Hotelvorfahrt“ kann den Planungsunterlagen nicht entnommen werden. Hotelgäste, die nicht den ÖPNV nutzen, reisen erfahrungsgemäß mittels Kraftfahrzeugen an. Der geplante Eingang zum Foyer/Empfang des Hotels liegt nördlich zur Schwarzwaldstraße. Halt- bzw. Parkmöglichkeiten sind in diesem Bereich der Schwarzwaldstraße nicht gegeben. Für Hotelgäste besteht somit keine geeignete Aus-/Einstiegsmöglichkeit. Es ist jedoch zu erwarten,</p>	<p>Bezüglich der Erschließung des Hotels ist klarstellen: Die Erschließung soll grundsätzlich über die auszubauende Güterbahnstraße erfolgen. Diese ist nicht als Mischverkehrsfläche geplant, sondern wird von Geh- und Radwegen flankiert. Lediglich die provisorische Hotelzufahrt bis zum Erlass des Bebauungsplans „Schwarzwald-, Ettlinger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße“ erfolgt über die derzeit noch unausgebaute Güterbahnstraße über eine Mischverkehrsfläche. Weitere Gebiete sollen durch dieses Provisorium nicht erschlossen werden.</p> <p>Eine klassische Hotelvorfahrt sieht das Betreiberkonzept in diesem Fall nicht vor. Gäste, die mit Bahn oder ÖPNV anreisen, können den Eingang von der Schwarzwaldstraße aus benutzen. Pkws und Taxis müssen den Check-In von der Güterbahnstraße aus nutzen. Es handelt sich hier um ein Budget-Hotel, dessen Gäste zu einem großen Teil mit</p>

dass Pkw, Taxi und KOM, auf Höhe des Eingangs zum Empfang auf der Schwarzwaldstraße halten um Gäste ein-/aussteigen zu lassen. An der Schwarzwaldstraße verlaufen dort ein Gehweg und ein Radweg von West nach Ost. Im Zusammenhang mit dem Radweg wird auf eine Unfallhäufungsstelle im Bereich der nahegelegenen Tankstelle hingewiesen. Die dort vorhandene Problematik „ein- /ausfahrende Kfz contra kreuzende Radfahrer“ könnte sich im Bereich des geplanten Hotels durch „ein-/aussteigende Hotelgäste contra Radfahrer“ wiederholen. Es wird daher angeregt, eine geeignete und ausreichend dimensionierte „Hotelvorfahrt“ in die Planung einzubeziehen.

Die Zu-/Abfahrt zur Tiefgarage des geplanten Hotels erfolgt über die noch auszubauende Güterbahnstraße. Eine Neigung der Zufahrts- bzw. Abfahrtsrampe ist von hier aus nicht ersichtlich. Beim Ausfahren aus der Tiefgarage müssen die Sichtfelder auf den davor liegenden Verkehrsraum gewährleistet sein.

Noch vor Ausbau der Güterbahnstraße empfehlen wir, die Belange der Feuerwehr, der Müllabfuhr sowie des zu erwartenden Schwerverkehr (Lieferverkehr) entsprechend den örtlichen Verhältnissen zu berücksichtigen.

der Bahn anreisen werden. Gerade wegen der Lage am Knotenpunkt Schwarzwaldstraße/Ettlinger Allee und der sich daraus ergebenden Gefährdung des Verkehrs bei Halte- oder Rangiervorgängen auf der Schwarzwaldstraße erschließt der vorhabenbezogene Bebauungsplan die Grundstückszufahrt von der Güterbahnstraße aus.

Die Tiefgaragenzufahrt von der Güterbahnstraße erfolgt relativ ebenerdig, da diese ca. 4,50 m tiefer liegt als die Schwarzwaldstraße. Durch die ebenerdige Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage und dem geraden Verlauf der Güterbahnstraße sind weder bei der Anfahrtssicht noch bei der Haltesicht Beeinträchtigungen ersichtlich.

Die Beteiligung der empfohlenen Ämter erfolgt stadintern bei jeder Planung.

Zentraler Juristischer Dienst, Immissionsschutzbehörde, 08.01.2014

Wegen der hohen Belastung des Plangebiets mit Schienen- und Straßenverkehrslärm sehen die Festsetzungen passive Schallschutzmaßnahmen vor, was prinzipiell schlüssig ist, da aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind.

Die vorgesehene Festsetzung eines Emissionskontingents stützt sich auf die schalltechnische Untersuchung vom Mai 2013, die für den noch in Ausarbeitung befindlichen Bebauungsplan(entwurf) „Schwarzwald-, Ettlinger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße“ erstellt wurde.

Unseres Erachtens ist hier noch klärungsbedürftig, ob das vorgesehene Emissionskontingent $L_{EK} = 55 \text{ dB(A)}$ auch zutreffend ist, wenn der spä-

Auf den im Schallschutzgutachten abgegrenzten Flächen sind Nutzungen zulässig, deren mittlere Schallabstrahlung pro m^2 die festgesetzten Emissionskontingente L_{EK} überschreiten. Insofern ist für jede Teilbebauung der im Schallschutzgutachten abgegrenzten Bereiche das nicht zu überschreitende Emissionskontingent einzuhalten. Die aus dem Gutachten abgeleiteten Festsetzungen sind deshalb gerade auch für eine Teilbebauung zutreffend. Da die Tankstelle im Laufe des Jahres

tere Abschnitt BA 2 nun unterteilt wird. Auch im Hinblick auf die anderen Einflussgrößen auf den LEK ist von der jetzigen planungsrechtlichen und vermutlich zulässigerweise lärmintensiveren Situation der Umgebung auszugehen und nicht vom II Planfall Schwarzwald-, Ettlinger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße.

Vor dem Hintergrund des Hinweis Nr. 10 in der Planbegründung sollte geklärt und in Ziffer 3.5 der Begründung aufgenommen werden, ob Erschütterungen oder elektromagnetische Felder das Plangebiet beeinträchtigen bzw. entsprechende Festsetzungen erfordern.

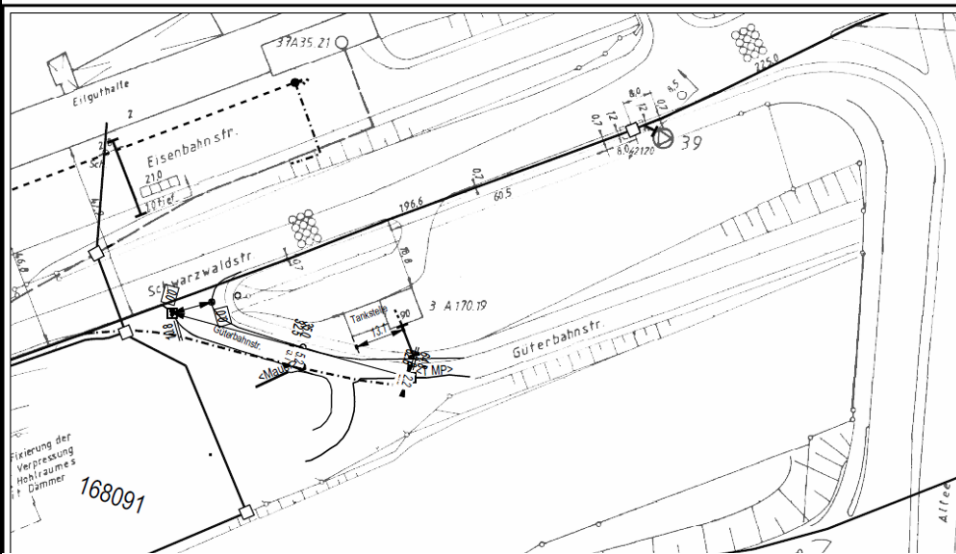
Im Plantext sollten auch mögliche Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet erwähnt werden.

2014 entfallen wird, ist zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Hotels keine stärkere Belastung als im Planfall Bebauungsplan „Schwarzwald-, Ettlinger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße“ zu erwarten. Da die volle Ausnutzung des zulässigen Emissionskontingents durch die Hotelnutzung ohnehin nicht zu erwarten ist, wären im selben Teilbereich auch stärkere Emittenten als im o. g. Planfall zulässig.

Bezüglich Erschütterungen und elektromagnetischer Felder, die vom Bahnbetrieb auf das Plangebiet einwirken können, ist nach Einschätzung des Amtes für Umwelt- und Arbeitsschutz das geplante Vorhaben vergleichbar mit anderen, realisierten Vorhaben an einer Bahnlinie in Karlsruhe und weist keine Besonderheiten auf. Die Erschütterungen durch die Bahn könnten Auswirkungen auf die Statik des Gebäudes haben. Bei der Tragwerksplanung des Hotels werden die Erschütterungen des Bahnbetriebs ausreichend berücksichtigt. Auswirkungen von den elektromagnetischen Feldern der Bahnanlage werden nicht erwartet. Zum einen befindet sich das Gebäude in über 15 m Entfernung der Gleisanlage, zum anderen wird davon ausgegangen, dass das Gebäude die elektromagnetischen Felder des Bahnstroms weitestgehend abschirmt.

Für das Bebauungsplanverfahren „Hauptbahnhof-Süd“ wurde im Jahr 2002 eine lufthygienische Untersuchung durchgeführt (Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe). Danach ist für den dortigen Bereich der derzeit gültige Grenzwert von NO₂ lt. Prognose nicht überschritten. Die Planung lässt diesbezüglich keine Veränderungen erwarten.

Deutsche Telekom Technik GmbH, 10.01.2014



Im Planungsbereich liegen Telekommunikationslinien der Telekom. Ihre Lage ist aus dem beigefügten Plan von Telekom ersichtlich.

Es erfolgen Hinweise zu Baumpflanzungen, Überbauungen von Telekommunikationslinien und Bauausführung

Es wird beantragt, die Planungen so zu verändern, dass die betroffenen TK-Linien der Telekom in ihrer jetzigen Lage verbleiben können, alternativ dem Träger des Vorhabens aufzuerlegen, die Kosten der Telekom für die Sicherung/Änderung / Verlegung ihrer TK-Linien aufgrund des geplanten Vorhabens im erforderlichen Umfang zu tragen.

Die Hinweise wurden dem Vorhabenträger zur Kenntnis gegeben und werden von diesem beachtet.

Eine Anpassung oder ggf. erforderliche Neuverlegung von Telekommunikationsleitungen wird im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Leitungsträger abgestimmt. Im Durchführungsvertrag ist geregelt, dass sämtliche anfallende Kosten vom Vorhabenträger zu übernehmen sind.

ZJD, Untere Natur- und Bodenschutzbehörde, 09.01.2014

Eingriff in Natur und Landschaft:

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne des § 13 a BauGB handelt, der im beschleunigten Verfahren aufgestellt wird, kann von einer Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung abgesehen werden.

Artenschutz:

Im Rahmen der Ausarbeitung des Vorentwurfs für den Bebauungsplan "Schwarzwald-, Ettlinger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße" wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Dies bestätigt die Auffassung der Stadtplanung.

Dies bestätigt die Auffassung der Stadtplanung.

(saP) durch das Büro ILN Bühl (2012) durchgeführt, deren Untersuchungsbereich auch die Fläche des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Hotel an der Schwarzwaldstraße" beinhaltet. Die für den Geltungsbereich des VEP relevanten Erkenntnisse und Ergebnisse aus dieser Untersuchung wurden in den Vorentwurf des VEP eingearbeitet.

Um eine Verwirklichung der Verbotstatbestände aus § 44 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich europäischer Vogelarten sowie Fledermäusen zu verhindern, ist im Vorentwurf eine zeitliche Beschränkung für den Abriss von Gebäuden sowie die Entfernung von Gehölzen festgesetzt. Die ökologische Funktionalität der im Bereich des VEP kartierten Brutstätte der Dorngrasmücke im räumlichen Zusammenhang bleibt auch ohne die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) weiterhin erhalten.

Durch die im Vorentwurf festgesetzte Umsiedlung von Mauereidechsen in quantitativ ausreichende und bis zum Beginn der Umsiedlung auch qualitativ hinreichend aufgewertete CEF-Flächen, die sich im räumlichen Zusammenhang zu den wegfallenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten befinden, wird auch die kontinuierliche Funktionalität dieser Stätten gewährleistet.

Ergänzungen/Anpassungen des Vorentwurfs:

Um eine Tötung oder Verletzung von Eidechsen (Individualschutz gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) zu verhindern bitten wir, bei den Planungsrechtlichen Festsetzungen Ziff. 8.3) folgende Ergänzung in den textlichen Teil aufzunehmen: (...) Da nicht gewährleistet ist, dass beim Abfangen der Eidechsen alle Exemplare aus dem Baubereich verbracht werden können, ist eine Vergrämung der verbliebenen Individuen erforderlich. Hierzu sind vor Baubeginn im Baubereich Folien auszulegen, um diesen Bereich für die Eidechsen unattraktiv zu gestalten. Nach der Vergrämung muss vor Baubeginn ein provisorischer Reptilienschutzzaun entlang der Bahntrasse aufgestellt werden, um ein Einwandern von Mauereidechsen in die Bauflächen zu verhindern. Die

Die Notwendigkeit, nach dem erfolgten Abfangen der Mauereidechsen, diese vor Baubeginn zusätzlich zu vergrämen, wird in die Festsetzungen mit aufgenommen. Nach Auffassung des Artenschutz-Gutachters kann eine Vergrämung jedoch sowohl durch Auslegen von Folien im Baubereich (Böschungen) als auch durch die Rüttelplattenmethode (langsames Befahren der ebenen Flächen mit mehreren Rüttelplatten) erfolgen. Es wird deshalb eine fachgerechte Vergrämung festsetzen, ebenso das Errichten des provisorischen Reptilienschutzzauns,

Umsiedlungs-, Vermeidungs- und Vergrämungsmaßnahmen sind mit einem Reptilienexperten (ökologische Baubegleitung) abzustimmen und durchzuführen. Insbesondere vor dem Entfernen der Folie müssen entsprechende Kontrollen erfolgen, gegebenenfalls ist ein weiteres Abfangen verbliebener Tiere notwendig. In der Begründung bitten wir analog zu obiger Anpassung, Ziff. 4.9.3) folgendermaßen abzuändern: Zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktion der verlorengehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten müssen die Mauereidechsen im Eingriffsbereich vor der Beseitigung der Habitatflächen abgefangen werden und in die bereits als CEF-Flächen angelegten Ersatzhabitate umgesiedelt werden. Da nicht gewährleistet ist, dass beim Abfangen der Eidechsen alle Exemplare aus dem Baubereich verbracht werden können, ist eine Vergrämung der verbliebenen Individuen erforderlich. Hierzu sind vor Baubeginn im Baubereich Folien auszulegen, um diesen Bereich für die Eidechsen unattraktiv zu gestalten. Nach der Vergrämung muss vor Baubeginn ein provisorischer Reptilienschutzzaun entlang der Bahntrasse aufgestellt werden, um ein Einwandern von Mauereidechsen in die Bauflächen zu verhindern. Die Umsiedlungs-, Vermeidungs- und Vergrämungsmaßnahmen sind mit einem Reptilienexperten (ökologische Baubegleitung) abzustimmen und durchzuführen. Insbesondere vor dem Entfernen der Folie müssen entsprechende Kontrollen erfolgen, gegebenenfalls ist ein weiteres Abfangen verbliebener Tiere notwendig.

Da großflächigere Verglasungen des Gebäudes insbesondere für die öffentlichen Bereiche vorgesehen sind, regen wir an durch Festsetzung im VEP zu gewährleisten, dass durch geeignete Maßnahmen (z.B. Vogelschutzglas, gestalterische Elemente) vor allem bei Durchsichten (verglaste Gänge u. Ä.) und bei stark spiegelnden Glasflächen das Risiko des Vogelschlags minimiert wird. Bei der Dachbegrünung (Begründung Ziff. 4.9.1) empfehlen wir aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Gleisanlagen als Lebensstätte der Mauereidechsenpopulation einen Hinweis o. ä. in den VEP aufzunehmen, dass keine stark aussamenden, nicht-einheimischen Pflanzenarten verwendet werden sollten. Wir empfehlen, einen den

die ökologische Baubegleitung sowie entsprechende Kontrollen und ggf. ein weiteres Abfangen.

Durchsichten sind im Hotel nur im Foyer des Erdgeschosses möglich. Wegen der Tiefe des dazwischen liegenden Raumes, der Anordnung der Größe der Verglasungen, der Lage im Erdgeschoss ist hier jedoch nach gutachterlicher Einschätzung nicht mit Vogelschlag zu rechnen.

Die Dachbegrünung ist als Trockenrasen in der Qualität nach LfU 2001 Ziffer 36.70 herzustellen, Zielarten dabei sind Seedung-Arten, Flechten, Moose sowie Gräser der Trockenrasen (Festuca-Arten, Koeleria-Arten, Stipa-Arten). Die Herstellung hat mit

<p>der Gleisanlagen entsprechenden Vegetationstyp (trocken-ruderal) und zertifiziertes Pflanz- und Saatgut aus dem Herkunftsgebiet 6 LUBW zu verwenden.</p> <p>Bei Einhaltung der verbindlichen Festsetzungen der im jetzigen Vorentwurf aufgenommenen Maßnahmen unter Aufnahme der angeregten Ergänzungen und Anpassungen kann von einem Hineinplanen in die artenschutzrechtliche Legal Ausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG ausgegangen werden.</p> <p>Hinweis: Die schmalen Grünstreifen entlang der Bahn weisen laut Gutachten durch ILN Bühl (2012) für die Mauereidechse eine hohe Bedeutung als Lebensraum und Vernetzungskorridor auf. Dieser Bereich liegt außerhalb des Bebauungsplans. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens sollte dafür Sorge getragen werden, dass dieser Bereich während der Baudurchführung geschützt und nicht z.B. als Baustelleneinrichtungsfläche, Lagerplatz oder ähnliches genutzt wird. Wir regen an, nach Möglichkeit einen entsprechenden Hinweis an den Vorhabenträger bereits in den Durchführungsvertrag aufzunehmen.</p>	<p>autonem Saatgut aus Baden-Württemberg zu erfolgen. Die Festsetzungen wurden dementsprechend präzisiert. Eine Beschränkung nur auf das Herkunftsgebiet 6 ist laut Gutachter (ILN Bühl) nicht zweckmäßig.</p> <p>Dem Vorschlag wird gefolgt und der Hinweis in den Durchführungsvertrag mit aufgenommen.</p>
<p>BUND, NABU, LNV, 13.01.2014</p>	
<p>Bedarf / Lage</p> <p>Ob in Karlsruhe Bedarf für ein weiteres Hotel besteht, können wir nicht beurteilen. Die Lage scheint zwar verkehrlich akzeptabel, das Umfeld dagegen aber wenig für ein angenehmes Hotelambiente geeignet zu sein. Dabei scheinen nicht nur die Lärmemissionsquellen Bahnhof (Bus sowie Zug) im Norden, stark befahrene (vor allem in den Nachtstunden) Güterbahngleise im Süden und rund herum noch die zwei ampelgesteuerten Verkehrsachsen, sondern auch die Luftschadstoffemissionsquellen 1. Ampelhalt und 2. Tankstelle im Nordwesten ziemlich nutzerunfreundlich zu sein.</p> <p>Lokalklima</p> <p>Inwieweit die klimatische Situation durch die Gebäudehöhe (die genaue Geschosshöhe haben wir nicht gefunden) beeinträchtigt bzw. nicht</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Hotelbetreiber, hält die Lage für sein Hotel für geeignet und eine entsprechende Nachfrage für gegeben.</p> <p>Die Gebäudehöhe ergibt sich aus der Dachform (Flachdach) und der festgesetzten Wandhöhe von 135 m üNN (siehe Planzeichnung) und</p>

beeinträchtigt wird, ist nicht nachvollziehbar, weil darüber in den Unterlagen wenig Aussagekräftiges zu finden ist. Es sind schon bei der Planung dieses Vorhaben bereits geplante und/oder zu erwartende Bauvorhaben im räumlichen Umfeld zu betrachten.

Artenschutz

In der Fachwelt bestehen – basierend auf zahlreichen negativen Fallbeispielen – erhebliche Zweifel betreffend der Praxis des Umgangs mit durch Eingriffe beeinträchtigen Eidechsenpopulationen. Die Naturschutzverbände verweisen in diesem Zusammenhang auf eine Zusammenfassung von Hartmann und Laufer aus dem Jahr 2011, in der wichtige rechtliche und fachliche Grundlagen zusammengefasst sind, dies vor kurzem erst so bestätigt durch ein Schreiben der Höheren Naturschutzbehörde (Ref. 55, RPK). Den Naturschutzverbänden sind keine Belege für den (quantitativen!) Erfolg von CEF-Maßnahmen im Zusammenhang mit Eingriffen in der Stadt Karlsruhe bekannt, die über das von Hartmann und Laufer angerissene Fallbeispiel hinausgehen. Es wird angeregt, für das Jahr 2014 eine Erfolgskontrolle der bisher als Grundlage für die Genehmigung von Eingriffen durchgeführter CEF-Maßnahmen seitens der Stadt zu beauftragen. So lange die Einhaltung fachlicher Standards nicht gewährleistet werden kann, sind Eingriffe in Populationen streng geschützter Arten kaum als artenschutzrechtskonform anzusehen und müssen deshalb unterbleiben. Ohne diese Erfolgskontrollen, kann keine Prognosesicherheit bestehen, diese ist allerdings Voraussetzung für die Anerkennung von CEF-Maßnahmen.

Als geboten bezüglich Mauereidechse ist die Einhaltung dieser Voraussetzungen anzusehen (Hartmann & Laufer 2011): Anforderungen an CEF-Maßnahmen:

- Ökologische Funktion muss erfüllt sein:

ist im Rahmen der Begründung Ziffer 4.3 - Maß der baulichen Nutzung Abs. 1 und 2 ausführlich behandelt. Sie entspricht den Festsetzungen der im Bebauungsplan „Hauptbahnhof-Süd“ festgelegten gegenüberliegenden Riegel-Bebauung. Diese Höhe wurde bereits in diesem Bebauungsplan als klimaverträglich überprüft und verhindert nicht die notwendige Durchlüftung in die Innenstadt.

Im Zuge der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist ein Monitoring (Untersuchung Eidechsen) als Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen nach der Ausführung durchzuführen. Näheres wird noch mit der Naturschutzverwaltung abgestimmt und im Durchführungsvertrag vereinbart werden. Der Gutachter hatte hierzu vorgeschlagen, ein Monitoring im 1. 3. und 5. Jahr durchzuführen. Dabei sind sowohl eine Kontrolle des Erfolgs als auch noch weitere Maßnahmen zur Bestandsicherung notwendig. Dazu erfolgt jeweils eine Berichterstattung an die Untere Naturschutzbehörde. Im Rahmen der Bauarbeiten wird eine „ökologische Baubegleitung“ die Ausführung der Bauarbeiten überwachen. Die Ergebnisse werden der Unteren Naturschutzbehörde in schriftlicher Form mitgeteilt.

Für den Bebauungsplan „Wolfsartsweierer Straße“ wurden für die Mauereidechsen vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen umgesetzt, Mauereidechsen umgesiedelt und eine Erfolgskontrolle (zweites und viertes Jahr nach der Maßnahme) durchgeführt. Die Kontrollen bestätigen den Erfolg der Maßnahmen, die hergerichtete-

<ul style="list-style-type: none">o Ausdehnung der Flächeo Qualität des Habitatso vollständige Wirksamkeit der Maßnahme zum Eingriffszeitpunkt <ul style="list-style-type: none">• Keine Zielkonflikte zwischen Arten• Räumlicher Zusammenhang (im Aktionsraum der betroffenen Individuengruppe)• Ausreichende Sicherheit, dass Maßnahme wirksam ist (Prognosesicherheit)• Festlegung eines Risikomanagements aus Funktionskontrollen und Korrekturmaßnahmen (i. d. R. Monitoring mit Nachbesserungsoption) <p>Für das Risikomanagement sind als Anforderungen festgehalten (Hartmann & Laufer 2011)</p> <p>Monitoring mit Nachbesserungsoption</p> <ul style="list-style-type: none">• Über 5 Jahre, 3 Kontrollen pro Jahr• Wurden die CEF-Maßnahmen angenommen?• Hat sich der Bestand wie erwartet entwickelt?• Findet Reproduktion statt?• Sind Verbesserungen nötig?• Sind Pflegemaßnahmen nötig? <p>Baumbestand:</p> <p>Eines ist uns unklar. Inwieweit sind die Platanen an der Schwarzwaldstraße von dem Neubau betroffen? Um die Beantwortung dieser Frage bitten wir Sie noch.</p>	<p>ten Flächen waren im vierten Jahr flächig besiedelt.</p> <p>Die Platanen entlang der Schwarzwaldstraße sind direkt nicht betroffen. Während der Bautätigkeit wird in den Traufbereich der Bäume eingegriffen werden müssen. Dem Vorhabenträger ist jedoch auferlegt, die notwendigen Maßnahmen zum Schutz und Erhalt der Bäume zu treffen.</p>
<p>Deutsche Bahn AG Immobilien, 16.01.2014</p>	
<p>Gegen den Bebauungsplan bestehen seitens der DB AG aus eisenbahntechnischer sowie aus immobilienwirtschaftlicher Sicht keine Einwände, wenn folgende Bedingungen der DB Netz AG, Infrastrukturbetreiberin und Eigentümerin der benachbarten Bahnbetriebsstrecke, eingehalten werden:</p> <p>Bei den weiteren Planungen ist sicherzustellen, dass jederzeit Zuwegungen auf das Bahnbetriebsgelände für das Notfallmanagement der OB Netz AG freigehalten werden.</p> <p>Die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage ist so zu ge-</p>	<p>Die Zuwegung zum Bahngelände auf Höhe des geplanten Hotels erfolgt über die Güterbahnstraße. Diese ist im Eigentum der aurelis. Zu Flächen der DB gibt es keine direkte Verbindung.</p> <p>DB-Flächen müssen für die Zu- und</p>

stalten, dass zur Ausgestaltung der Fahrspuren der Güterbahnstraße, z.B. zur Einhaltung von Wendekreis, Abbiegespur o. Ä., keine DB-Flächen in Anspruch genommen werden müssen und ausreichend Abstand zu Bahnanlagen (mind. 6,80) eingehalten wird.

Niederschlags- und Abwasser sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten und dürfen nicht auf Bahngelände gelangen. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Anpflanzungen im Grenzbereich entlang der Bahnanlagen sind so zu gestalten, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechts eingehalten sind. Die Abstände der Pflanzstandorte sind so zu wählen, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und der Sträucher ist. Die Pflanzung darf zu keinem Zeitpunkt die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gefährden.

Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, lärm, Erschütterungen und Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben gegebenenfalls auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecken ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt den Anliegern, für Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Eventuelle Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendung ausgeschlossen sind. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.

Abfahrt zur Tiefgarage nicht in Anspruch genommen werden. Der geforderte Abstand zu den Bahnanlagen wird eingehalten.

Niederschlags- und Abwasser werden ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abgeleitet. DB-Grundstücke sind davon nicht betroffen.

Einen Grenzbereich zu den Bahnanlagen gibt es nicht, da das Plangebiet keine gemeinsamen Grenzen zu Grundstücken mit Bahnanlagen hat. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ist durch die geplante Bepflanzung im Geltungsbereich nicht gefährdet.

Die Ausführungen der DB zum Haftungsausschluss wurde in die Hinweise zum Bebauungsplan mit aufgenommen.

Die Hinweise zur Gestaltung von Beleuchtungsanlagen wurden an den Vorhabenträger weitergegeben und von dort zur Kenntnis genommen.

Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock, 10.01.2014

Der Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock begrüßt eine Initiative zum Hotelbau in seinem Stadtteil.

Der Stadtteil ist aufgrund seiner Lage und fehlender Lärmschutzmaßnahmen übermäßig stark vom Verkehrslärm belastet: ‚Südtangente‘, DB-Strecke mit Güterverkehr, Schwarzwaldkreuz, Ettliger Allee. Dies trifft insbesondere auf den anliegenden Teil des Dammerstecks (Eschwinkel) zu.

Der VbBp schafft mit einem weiteren Hochbau jenseits der Hauptlärmquellen eine zusätzliche Reflektionsfläche. Die Fassade nach Süden sollte deshalb eine Gestaltung haben, die eine Lärmreflektion verhindert. Hierzu werden keine gutachterlichen Ausführungen gemacht. Alternativ wäre eine Lärmschutzwand entlang des Gleises der S-Bahn auf dem Fahrdamm zu sehen.

Das Schwarzwaldkreuz ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten überbelastet. Das Hotel wird zusätzlichen Individualverkehr in den kritischen Bereich einbringen. Hierzu werden keine Aussagen gemacht. Der Bürgerverein hält hierzu eine Ergänzung für erforderlich.

Dies ist auch im Zusammenhang mit der Planung des Busterminals zu sehen. In der dort vorgestellten Verkehrssimulation wurde der Hotelbau der Erinnerung nach nicht berücksichtigt. Da das Hotel über die Güterbahnstraße erschlossen wird, erscheint der Hotelbau die Entscheidung zum Terminalstandort zu tangieren. Aus Sicht des BV führt dies zu einer Bevorzugung des Standorts am bisherigen Terminal und nicht östlich des Schwarzwaldkreuzes. Hierbei der Hinweis, dass es entgegen der Gemeinderatsvorlage zum Busterminal keine Aussage der Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine (AKB) zum Standort gibt. Dies sollte dem Gemeinderat übermittelt werden.

Der Bürgerverein Weiherfeld-Dammerstock hält

Durch die geplante Hotelbebauung im Bereich ist im Bereich Weiherfeld-Dammerstock keine wahrnehmbare Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten. Schallemissionen bzw. die Schallreflexionen von bestehenden Verkehrswegen wie Südtangente oder Bahnstrecke werden durch die bestehenden Böschungen und Dammlagen von Verkehrswegen und Straßenbahnen abgeschirmt. Dabei ist insbesondere auf den Weg von Einfalls- und Ausfallwinkel hinzuweisen, der Reflexionen in das Gebiet Weiherfeld-Dammerstock nur von Straßen- bzw. Schienenabschnitten östlich der L 561 (Ettliger Allee) ermöglichen würde. Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Reflexionen des Gebäudes sind daher nicht erforderlich.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Hotel an der Schwarzwaldstraße“ greift der Gesamtplanung Bebauungsplan „Schwarzwald-, Ettliger, Fautenbruch- und Güterbahnstraße“ vor, in dessen Rahmen die gesamte Verkehrssituation Güterbahnstraße, Schwarzwaldstraße und der Knotenpunkt Schwarzwaldstraße / Ettliger Allee überplant wird und in dessen Bereich auch von Anfang an der Hotelbau mit vorgesehen war. Insofern war auch die geplante Hotelnutzung mit Grundlage für sämtliche Verkehrsuntersuchungen für das Gebiet.

Der Hotelbau war bereits für das Gebiet geplant, bevor die Standortsuche für ein Busterminal thematisiert wurde. Dessen Bau war jedoch bisher keines der Kriterien für die Auswahl eines möglichen Standort-

es im Rahmen des VbB insgesamt für erforderlich, ein Gesamtverkehrskonzept mit Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil zu erstellen. Hierbei wäre auch der Umbau der Ettlinger Allee in eine einstreifige Straße zu berücksichtigen, die aus ihrer Sicht nicht am Rüppurrer Schloss sondern an der ‚Südtangente‘ beginnen soll.

tes und wird hierfür auch nicht ausschlaggebend sein.

Gerade die verkehrliche Gesamtsituation ist also im Fokus der Bauleitplanung für das Gesamtgebiet, aber nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans. Die Verkehrsplaner haben für das Hotel sowohl die Erschließung über die unausgebaute als auch über die gemäß übergeordneter Planung ausgebaute Güterbahnstraße als verkehrstechnisch unbedenklich bewertet.

Die verkehrstechnische Gesamtsituation ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans und kann im Rahmen dessen auch nicht behandelt werden.