

Bebauungsplan „Östlich der Rheinbrückenstraße“

hier:

Ergebnis der Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen:

Stellungnahme der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Stadtplanung
Deutsche Telekom Technik GmbH, 22.10.2013	
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind. Es werden Hinweise zur Lage der Leitungen und zur Bauausführung gegeben.</p> <p>Die im Planbereich vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom können nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und steht der Planung nicht entgegen.</p> <p>Die Telekomleitungen liegen in öffentlichen Flächen oder in Flächen außerhalb des Geltungsbereiches.</p> <p>In der Begründung wird auf die Leitungen hingewiesen. Die Leitungen sind bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu berücksichtigen. Dort ist auch zu klären, ob Leitungen verlegt oder tiefer gelegt werden müssen.</p>
Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, 23.10.2013	
<p>Nach Überprüfung der uns überlassenen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die IHK Karlsruhe zu dem oben genannten Bebauungsplan aus gewerblicher Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen hat. Wir begrüßen die Planung, da durch sie die Attraktivität des Siemens Industrieparks gestärkt wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Polizeipräsidium Führungs- und Einsatzstab, 23.10.2013	
<p>Ausweislich der Begründung zu dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren soll hauptsächlich der Lkw-Verkehr über die neu geplante Zufahrt abgewickelt werden, wobei die Leistungsfähigkeit, der mit Lichtzeichenanlage geplanten Anbindung, gemäß der textlichen Beschreibung, durch das Büro Modus Consult bereits nachgewiesen wurde.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die Schleppkurven der ein- und ausfahrenden Schwerfahr-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Schleppkurven lassen eine ausreichend Befahrbarkeit zu. Die Leistungsfähigkeit ist mit und ohne Lichtsignalanlage nachgewiesen.</p> <p>Um dennoch für eine mögliche künftige Verkehrszunahme oder für geänderte verkehrliche Anforderungen gerüstet zu sein, hält die Abteilung Verkehrssteuerung / Verkehrstechnik des Tiefbauamtes</p>

zeuge bei dem vorliegenden Entwurf geprüft wurden und ausreichend dimensioniert sind.

Gemäß der zeichnerischen Darstellung ist es geplant, den Radweg kurz vor der Einmündung nach rechts zu verschwenken und mit dem Gehweg zusammenzuführen. Radfahrer und Fußgänger sollen in einem Abstand von ca. 3,50 m (mittlere Furtabsetzung) vom Fahrbahnrand der Östlichen Rheinbrückenstraße über die geplante Verkehrsinsel geführt werden.

Diesbezüglich haben wir aus Gründen der Verkehrssicherheit Bedenken.

Aus unserer Erfahrung im Unfallgeschehen, werden wenige Meter vom Fahrbahnrand abgesetzte Querungen vor allem von rechtsabbiegenden Schwerlastfahrzeugen oft übersehen. Dies resultiert aus dem abknickenden Führerhaus beim Abbiegevorgang. Im vorliegenden Fall kommt aus hiesiger Sicht erschwerend hinzu, dass der Radfahrer, den der Lkw-Fahrer zunächst noch im Rückspiegel sehen konnte, plötzlich kurz vor der Einmündung vermeintlich aus dem Konfliktbereich nach rechts verschwenkt wird, und dann unversehens wenige Meter entfernt wieder als Konflikt erscheint.

Diesbezüglich dürfen wir auch auf eine Studie des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (Nr. 37 - Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern beim Abbiegen) hinweisen, die dem Stadtplanungsamt ebenfalls vorliegt.

Auch bei den aus dem Siemens-Areal auf die K 9651 einbiegenden Schwerfahrzeugen wäre die bisherige Planung dahingehend problematisch, da an der Einmündung wartende Schwerfahrzeuge die Furt blockieren würden und die Gefahr besteht, dass Radfahrer hier nicht warten sondern versuchen vor dem Schwerfahrzeug zu queren, ohne

die Erstellung eines Schacht- und Leerrohrsystems im Zuge des Baus der Einmündung für zwingend erforderlich. Nur dann kann verhältnismäßig kostengünstig, kurzfristig und behinderungsarm eine Lichtsignalanlage errichtet werden, was ansonsten nicht möglich wäre. Dies soll im zugehörigen städtebaulichen Vertrag geregelt werden.

Der Anregung wird gefolgt. Die Planung wurde entsprechend geändert.

dass der Führer des Schwerfahrzeugs dies bemerkt.

Wir empfehlen den Radweg nicht zu verschwenken sondern geradeaus, direkt am Fahrbahnrand der K 9651 über die Einmündung zu führen und erst nach der Einmündung wieder mit dem Gehweg zusammenzuführen. Der Fußgänger sollte dann demgemäß, direkt neben der Radfurt über die Einmündung geführt werden.

Im Bereich der Einmündung sollte hinsichtlich der Bepflanzung sowie der Installation von Hinweisschildern darauf geachtet werden, dass die erforderlichen Sichtdreiecke zur K 9651, aber gerade auch auf den davorliegenden und abschüssig verlaufenden Gehweg und Radweg vorhanden sind und freigehalten werden. Hierzu empfiehlt es sich aus hiesiger Sicht die innerhalb der Sichtdreiecke freizuhaltenden Flächen im zeichnerischen Teil darzustellen.

In diesem Zusammenhang wäre auch die erforderliche Rampe zu erwähnen, die den Niveauunterschied zwischen dem Siemensareal und dem öffentlichen Verkehrsraum überwinden muss. Die Neigung der Rampe sollte hierbei so gewählt werden, dass für die ausfahrenden Führer der Schwerfahrzeuge ausreichend Sicht (Sichtdreiecke) auf den davorliegenden Geh- und Radweg vorhanden ist.

Inwieweit entlang der Rampe Absturzsicherungen erforderlich sind, kann von hier nicht beurteilt werden und müsste im Rahmen Planverfahrens geprüft werden.

Der Anschluss aus dem Siemensareal soll schiefwinklig an die K 9651 angeschlossen werden.

Durch schiefwinklig angebundene Einmündungen ergeben sich ungünstige Sichtwinkel für einbiegende Fahrzeuge. Wir empfehlen deshalb zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, die Einmündung trotz der vorliegenden Topografie rechtwinklig anzuschließen.

Die Sichtdreiecke zur K 9651 liegen auf öffentlichen Flächen. Sie werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt. Ihre Darstellung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen. Ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Dies ist bei der Ausführungsplanung, bei Bedarf auch im städtebaulichen Vertrag zu berücksichtigen.

Der Bebauungsplan stünde einer Absturzsicherung nicht entgegen. Ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, ggf. auch mit in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.

Die Zufahrt ist an einem Schachtbauwerk vorbeigeführt, woraus der S-förmige Verlauf resultiert, auch um eine nicht zu steile Fahrbahn zu erreichen. Würde die Zufahrt stärker verschwenkt, um schließlich rechtwinkliger an die Rheinbrückenstraße anzuschließen, würde dies stärkere Lenkbewegungen für die LKW, mehr Versiegelung, höhere Baukosten und mehr entfallende Bäume

<p>In der textlichen Begründung ist nicht aufgeführt, ob bei den in das Siemensareal einfahrenden Fahrzeugen eine Einlasskontrolle durchgeführt wird. Sollte dem so sein empfehlen wir darauf zu achten, dass sich durch Standort und Art der Abwicklung dieser Kontrolle keine Rückstauungen auf die K 9651 ergeben können.</p>	<p>erfordern. Der Anschlusswinkel der Zufahrt an die Rheinbrückenstraße weicht nicht stark vom rechten Winkel ab, ist verkehrstechnisch in Ordnung. Er soll aus den benannten Gründen beibehalten werden.</p> <p>Zur Vermeidung zu großen Rückstaus und der Abwicklung der Einlasskontrolle ist eine von der Geltungsbereichsgrenze abgerückte Einlasskontrolle mit Stauraum auf dem Siemensareal geplant.</p>
VBK Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, 25.10.2013	
<p>Die VBK hat gegen das Bauvorhaben keine Einwendungen, sofern die von ihr aufgeführten Hinweise und Auflagen zur Bauausführung eingehalten und beachtet werden.</p>	<p>Dies zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen. Die Hinweise und Auflagen sollen bei der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt werden.</p>
Stadtwerke Karlsruhe, 28.10.2013	
<p>Gegen den Bebauungsplan östliche Rheinbrückenstraße, 2. Zufahrt Siemens, bestehen keine grundsätzlichen Einwände.</p> <p>Es werden Hinweise zur Lage der Leitungen und zur Bauausführung gegeben.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Steht dem Bebauungsplan nicht entgegen. Die Stellungnahme soll bei der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt werden.</p>
Nachbarschaftsverband Karlsruhe, 11.10.2013	
<p>Das Vorhaben ist aus dem FNP 2010 entwickelt. Eine Berichtigung ist somit nicht notwendig.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
BUND, Landesnaturschutzverband, NABU 08.11.2013	
<p>Die Begründung für den Bau einer zweiten Zufahrt ist nicht zutreffend. Es besteht nach regelmäßigem Augenschein kein Engpass in der Leistungsfähigkeit der Verkehrsführung, geschweige denn ein Rückstau in die Rheinbrückenstraße (Es wird in den Unterlagen auch nicht angegeben, wie viele Fahrzeuge dies tatsächlich sind.).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Ansiedlung des DHL-Zentrums ist genehmigt und nicht Teil der Planung.</p> <p>Im Verkehrsgutachten ist daher im Prognose-Nullfall 2025, der auch die allgemeine Verkehrsentwicklung berücksichtigt, bereits eingerechnet. Die Analyse</p>

Der Grund für eine weitere Zufahrt auf das Siemensgelände ist vielmehr in der Ansiedlung des DHL-Zentrums zu sehen, dass deutlich mehr Verkehr nach sich ziehen wird. Wir kritisieren, dass zu dieser Ansiedlung keine Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden hat – auch wenn sie rechtlich nicht zwingend ist – und so auch keine Alternativenprüfung erfolgt ist. Dieses Logistikzentrum wird nun unweigerlich zu mehr Verkehr in den angrenzenden Wohngebieten führen, auch in den Nachtstunden.

Nicht zutreffend ist dadurch auch die gutachterliche Einschätzung des Büros Modus Consult Karlsruhe, dass zwischen der bisherigen Hauptzufahrt und der geplanten neuen Zufahrt östlich davon eine Verkehrsentslastung zu erwarten ist. Diese Annahme basiert auf den jetzigen Verkehrszahlen, nicht aber auf den zu erwartenden höheren Kfz-Bewegungen, die ja nun den Bau der weiteren Zufahrt notwendig machen. Die zu erwartenden Belastungen durch Verkehr und Schall auf der Rheinbrücken- und der Sude-tenstraße sind deshalb neu zu berechnen und anzugeben.

2013 ergibt auf der Rheinbrückenstraße 12.000 KFZ/Tag und 380 SV>3,5t/Tag, gemäß dem Prognose-Nullfall ist 2025 mit 13.200 KFZ/Tag und 450 SV>3,5t/Tag auf dem Querschnitt der Rheinbrückenstraße zu rechnen. Diese Zahl reduziert sich im Prognose-Planfall 2025 (mit Zufahrt) im nördlichen Anschluss an die Zufahrt auf ca. 12.800 KFZ/Tag und 110 SV>3,5t/Tag. Die geplante Zufahrt führt also zu einer Verkehrsreduktion auf der Rheinbrückenstraße und auf dem Siemens-Areal bezogen auf den Prognose-Nullfall.

Die Planung dient dem Ziel, die Hauptzufahrt zum Siemens Industriepark Karlsruhe zu entlasten. Sie dient der Minderung von Fahrwegelängen auf und damit Emissionen von dem Siemens-Areal und der Vermeidung von Rückstau auf der Rheinbrückenstraße an der Hauptzufahrt. Dies ist in öffentlichem Interesse.

An der Hauptzufahrt besteht durch die Nähe zur Rheinbrückenstraße eine Stauraumlänge von ca. 20 m zwischen Schranke und Radweg, d.h. nur für einen Lastzug bzw. zwei LKW ohne Anhänger. An Spitzentagen kommt es dort deshalb zu Rückstau, zumal dort auch Beschäftigten- und Besucherverkehr abgewickelt wird. Plausibel ist dies auch deshalb, da gemäß Verkehrsgutachten nach Verlagerung der LKW von der Hauptzufahrt zur geplanten Zufahrt im Prognose-Planfall 2025 an letzterer in der vormittäglichen Spitzenstunde mit etwa 49 einfahrenden LKW zu rechnen ist.

An der geplanten Zufahrt soll auf dem Siemensareal Rückstauraum für LKW geschaffen werden. Die Entfernung von der Rheinbrückenstraße zur Einlasskontrolle und damit die Stauraumlänge verlängert sich dadurch gegenüber jener der Hauptzufahrt um ca. 80 m.

<p>Laut Planzeichnung fallen der Zufahrt 17 Bäume und Sträucher zum Opfer. In den planungsrechtlichen Festsetzungen ist jedoch kein Pflanzgebot festgeschrieben. Im Interesse des Artenschutzes und des Kleinklimas halten wir dies für unumgänglich, wobei als Ersatz für den Verlust größerer Bäume die Pflanzung einer höheren Anzahl und zwar einheimischer Arten vorzuschreiben ist.</p> <p>Die Anzahl der Fahrzeuge, die nach Fertigstellung des DHL-Zentrums die geplante Zufahrt passieren werden, geht aus den Planunterlagen nicht hervor. Wir gehen von einigen hundert Fahrzeugbewegungen aus. Berücksichtigt man, dass die DHL-Fahrer bekanntermaßen unter Zeitdruck stehen und dass die Benutzer des abwärts führenden Radweges relativ schnell fahren, werden Kollisionen sehr wahrscheinlich sein. Eine Signalanlage halten wir aus Gründen der Verkehrssicherheit für unverzichtbar.</p>	<p>Mit Siemens wird in dem begleitenden städtebaulichen Vertrag geregelt, dass auf dem Siemens-Areal für die im Geltungsbereich entfallenden Bäume einheimische Bäume gleicher Anzahl anzupflanzen ist. Die Auswirkungen auf das Kleinklima werden vor dem Hintergrund der Kleinflächigkeit der Planung als vertretbar erachtet.</p> <p>Das DHL-Zentrum ist bereits genehmigt. Es ist daher im Prognose-Nullfall 2025 als Bestand zu Grunde zu legen. (s. o.)</p> <p>Die Einmündung der geplanten Zufahrt in die Rheinbrückenstraße kann den Verkehr auch ohne Lichtsignalanlage leistungsfähig und verkehrssicher abwickeln. Zu Gunsten der Sichtbarkeit von Radfahrern für in die Zufahrt einfahrende LKW wird der Radweg im Einfahrtbereich nahe der Fahrbahn der Rheinbrückenstraße und nicht bereits südlich der Zufahrt zum Gehweg geführt (vgl. Unfallforschung kompakt, Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern beim Abbiegen, Schreiber, Ortlepp, Butterwegge, Juli 2007).</p>
<p>Zentraler Juristischer Dienst, Immissionsschutzbehörde, 11.11.2013</p>	
<p>Im Zuge der Planung soll die Erschließungssituation des Siemensgeländes verbessert und zu diesem Zweck eine zweite Zufahrt für Lkw geschaffen werden, während die bisherige Zufahrt künftig dann dem Pkw-Verkehr vorbehalten bleiben soll.</p> <p>Im schalltechnischen Gutachten, von dessen Richtigkeit wir ausgehen, ist aufgezeigt, dass sich die Beurteilungspegel des Gewerbelärms (nach TA Lärm zu berücksichtigende Anlagengeräusche) im Zuge der Planung an allen betroffenen schutzwürdigen Nutzungen geringfügig reduzieren, wobei die Pegeldifferenzen unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegen. Die Reduzierungen gehen auf die Verkürzung von Lkw-Fahrten auf</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

dem Betriebsgelände und eine vorhandene Böschung mit geräuschkämmender Wirkung zurück.

Die Gewerbelärm-Beurteilungspegel liegen nach der geplanten Änderung an acht von 14 Immissionsorten im allgemeinen Wohngebiet (WA) noch immer bis zu 4,5 dB(A) über den maßgeblichen Immissionsrichtwerten der TA Lärm für die Nachtzeit. Die gutachterliche Einschätzung, dass "Überschreitungen um bis zu 5 dB(A)" aufgrund der vorliegenden Gemengelage hingenommen werden könnten, halten wir für nicht ganz zutreffend. Die TA Lärm sieht in Fällen von Gemengelagen nicht vor, Überschreitungen zuzulassen, sondern vielmehr die Immissionsrichtwerte auf "geeignete Zwischenwerte" zu erhöhen, die nicht die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- oder Mischgebiete, also 45 dB(A) nachts, überschreiten sollen.

Gleichzeitig setzt die TA Lärm voraus, dass bei einem solchen Vorgehen der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird, wozu das Gutachten leider keine Ausführungen enthält.

Aus unserer Sicht erscheint die Erhöhung der nächtlichen Immissionsrichtwerte um 5 dB(A) im WA vertretbar, da auch u. E. eine Gemengelage vorliegt. Gleichzeitig möchten wir anregen zu prüfen, ob ergänzende Schallschutzmaßnahmen bei den ansässigen Gewerbebetrieben in Betracht kommen, die der Erreichung des Stands der Lärminderungstechnik dienen.

Der Verkehrslärm reduziert sich im Zuge der Planung im Bereich der bestehenden Zufahrt (Immissionsorte 1-6 und 15) und erhöht sich gleichzeitig bei der zweiten Zufahrt bzw. der Lichtsignalanlage (Immissionsorte 7-14 und 16). Am Immissionsort 8 wird der nächtliche Immissionsrichtwert nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) von 49 dB(A) zwar erstmals überschritten, was jedoch keine Konsequenzen auslöst, da die Beurteilung vorliegend nach Nr. 7.4 der TA

Wird zur Kenntnis genommen. Der Begriff „Zwischenwert“ wird in der Begründung ergänzt.

Wird zur Kenntnis genommen. Nach der TA Lärm kann bei der vorliegenden Gemengelagen für den Immissionsrichtwert als Immissionsrichtwert ein Zwischenwert bis zum Mischgebieteniveau angesetzt werden. Im hier vorliegenden Fall wird dies vor dem Hintergrund der hohen Verkehrsgeräusche und der geringen Geräuschanteile aus Lärm von technischen Anlagen als angemessen eingestuft, zumal im schalltechnischen Gutachten bereits zwei Lärmschutzwände als Lärmschutzmaßnahmen von Siemens und DHL berücksichtigt sind, die Zufahrt zu einer Verkürzung der Verkehrswege beiträgt, selber als Aufschüttung auch schallabschirmende Wirkung hat und die Zufahrt städtebauliches Ziel ist. Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse an der Planung.

<p>Lärm erfolgt, wonach nur dann Maßnahmen zu treffen sind, wenn die Erhöhung mindestens 3 dB(A) beträgt, was hier nicht der Fall ist.</p>	
<p>Zentraler Juristischer Dienst, Natur- und Bodenschutzbehörde, 13.11.2013</p>	
<p>Aus Sicht der Naturschutzbehörde bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Es sind keine Schutzgebiete oder geschützten Biotope betroffen. Eine Eingriffsbetrachtung ist aufgrund der Einstufung als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB entbehrlich.</p> <p>Das Artenschutzgutachten vom 12.05.2013 hat keine Hinweise auf ein problematisches Vorkommen geschützter Arten ergeben. Lediglich die temporäre Nutzung als Brutstätten für ungefährdete Vogelarten ist anzunehmen (alle europäischen Vogelarten sind nach Vogelschutzrichtlinie besonders geschützt).</p> <p>Durch eine Fällung im Winterhalbjahr (Oktober bis Februar) kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verhindert und eine „Planung in die Legalausnahmelage“ des § 44 Abs. 5 BNatSchG angenommen werden. Wir empfehlen Ziffer 4.3.3. der Begründung dahingehend zu formulieren, dass der Fällzeitraum als Vermeidungsmaßnahme festgeschrieben und nicht nur allgemein auf das Verbot des § 39 BNatSchG hingewiesen wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Fällzeitraum ist bereits durch Naturschutzrecht begrenzt. In der Begründung ist dies ausreichend konkret beschrieben. Eine Festsetzung des Fällzeitraums ist wegen der gesetzlichen Regelung entbehrlich.</p>