

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Pfinzstraße 104“, Karlsruhe-Durlach
hier:
Zweite Öffentliche Auslegung vom 20.02. - 19.03.2012**

Inhaltsverzeichnis:

Äußerungen aus der Öffentlichkeit..... 1

1. Verkehr - Erschließung..... 1

 Lärmbelastung in der Pfinzstraße 1

 Lärmbelastung an der Einfahrt Pfinztor..... 2

 Gefahrenpotential an der Pfinzstraße 3

 Lage der Tiefgaragenzufahrt..... 3

 Variantenvergleich 3

 Unterschriftenliste gegen Tiefgaragenzufahrt 6

2. Walnussbaum 6

3. Darstellungsfehler 7

Äußerungen von Trägern öffentlicher Belange..... 7

 1. Stadtwerke Karlsruhe..... 7

 2. Regierungspräsidium, Denkmalschutz..... 7

 3. Nachbarschaftsverband Karlsruhe 8

Die vorgebrachten Einwendungen wurden hier themenbezogen zusammengefasst:

Äußerungen aus der Öffentlichkeit

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
1. Verkehr - Erschließung	
Lärmbelastung in der Pfinzstraße	
<p>Es kann festgestellt werden, dass ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 5 KFZ/h bei gezählten Fahrzeugbewegungen von 723 KFZ/h tagsüber bezogen auf die Lärm-Mehrbelastung eigentlich nicht mehr messbar und schon gar nicht mehr hörbar sein kann.</p> <p>Die theoretische Mehrbelastung liegt im Promillebereich. Das Gleiche gilt für den Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber, der sich bei einer zusätzlichen: Fahrzeugbewegung von ca. 5 KFZ/h nicht messbar verändern kann.</p> <p>Es gibt keinen wirklich mit Zahlen beleg-</p>	<p>Es ist richtig, dass prozentual gesehen, das Verehrsaufkommen an der Pfinzstraße durch die Neubebauung im Verhältnis zu der bereits bestehenden hohen Vorbelastung nur gering ist.</p> <p>Die Pfinzstraße wurde jedoch wegen ihrer hohen Lärmbelastung (hier ca. 70 dB(A) als Hot-Spot in den Lärmaktionsplan der Stadt Karlsruhe aufgenommen. Die Anwohner sind hier schon weit überbelastet. Jede weitere zusätzliche Belastung an dieser Straße ist deshalb zu vermeiden. Im Gegenteil soll versucht werden, die Belastung zu reduzieren anstatt immer noch mehr hin-</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
<p>baren Grund für die Abweisung einer Tiefgaragen-Einfahrt direkt von der Pfinzstraße, da die Belastung im besten Fall marginal ist.</p>	<p>zuzufügen.</p> <p>Der mit Zahlen belegbare Grund liegt in der hohen Vorbelastung der Pfinzstraße, nicht in der prozentualen Berechnung der Mehrbelastung.</p>
<p>Die Mehrbelastung für die Pfinzstraße ist auch bei einer Einfahrt über das Pfinztor gegeben, da alle KFZ über die Ampel Pfinzstraße/Pforzheimer Straße müssen.</p>	<p>Diese Annahme ist nicht richtig, da die Kreuzung Pfinzstraße/Pforzheimer Straße in einiger Entfernung zum Plangebiet liegt.</p> <p>Die wesentliche Belastung ginge auch von der Tiefgaragenzufahrt aus, nicht so sehr von den vorbeifahrenden Fahrzeugen.</p> <p>Nicht nur durch Zahlen belegbare Gründe spielen eine Rolle, sondern auch alle anderen betroffenen Belange, die sich nicht in Zahlen ausdrücken lassen.</p>
<p>Lärminderungsplan der Stadt Karlsruhe: Ein echter Beitrag und die einzig Erfolg versprechende Möglichkeit die Lärmabsenkung um 5 dB(A) zu erreichen, ist in der gesamten Pfinzstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu installieren.</p> <p>Am 21.03.2012 war „Tempo 30“ für die Pfinzstraße Gegenstand der Ortschaftsratssitzung. Die Stadtverwaltung äußerte sich dazu, dass für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen erst „entsprechende Daten erhoben und ausgewertet“ werden müssten. Dies steht im Widerspruch zum Schallgutachten für die Pfinzstraße 104. Dadurch wird der Anspruch des Lärmgutachtens wegen nicht erhobener und ausgewerteter offizieller Daten „ad absurdum“ geführt. Solange keine offiziellen Lärmdaten zur Temporeduzierung vorliegen, ist die voreilige Festlegung auf eine Tiefgarageneinfahrt am Pfinztor nicht hinnehmbar.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Pfinzstraße als innergemeindliche Hauptverkehrsstraße wird überprüft.</p> <p>Für einen solchen Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung muss die Stadt aktuelle Zahlen vorlegen. Die dem Gutachten zu Grunde liegenden Zahlen sind von 1995. Die Stadtverwaltung schätzte diese als noch immer aktuell ein, was sich durch die Zählung am 01.03.2012 bestätigte, deren Zahlen nur geringfügigen Abweichungen gegenüber den Zahlen von 1995 zeigen.</p> <p>Trotz einer durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung möglichen, geringfügigen Entlastung (2-3 dB), würde die Belastung für die Anwohner an der Pfinzstraße weiterhin weit über den Grenzwerten liegen.</p> <p>Wegen der übergeordneten Funktion der Straße als innergemeindliche Hauptverkehrsstraße ist eine Zustimmung der Genehmigungsbehörden zu einer Geschwindigkeitsreduzierung jedoch fraglich.</p>
Lärmbelastung an der Einfahrt Pfinztor	
<p>Die schmale Stichstraße „Am Pfinztor“ soll nicht als Zufahrt zum Plangebiet benutzt werden. Dies würde, im Gegenteil zu einer Einfahrt über die Pfinzstraße, eine wirklich messbare Mehrbelastung für die betroffenen Anwohner der Pfinztor-</p>	<p>Hier werden offensichtlich zwei verschiedenen Messmethoden und Beurteilungskriterien – die absolute und die relative – mit einander verglichen.</p> <p>Wegen der relativ ruhigen Ausgangslage</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
<p>wohnanlage bedeuten. Es ist nicht akzeptabel, dass eine fast nicht messbare Mehrbelastung der Pfinzstraße zu einer absoluten Mehrbelastung im Bereich des Pfinztors führt, zu Lasten der dortigen Anwohner, die über das zumutbare Maß hinausgeht.</p>	<p>erscheint die Mehrbelastung dann rechnerisch relativ hoch. Tatsache bleibt aber, dass den Anwohnern an der Pfinzstraße nicht noch mehr zugemutet werden kann.</p> <p>Insofern ist eine Aussage, dass die Zunahme über „das zumutbare Maß“ hinausgehe, unverständlich, da gleichzeitig den Anwohnern an der Pfinzstraße, deren Belastung die Grenzwerte schon heute weit übersteigt, eine weitere Mehrbelastung zugemutet wird.</p>
Gefahrenpotential an der Pfinzstraße	
<p>Diese Einfahrt hat kein höheres Gefahrenpotential als alle in der Pfinzstraße vorhandenen, ähnlichen Einfahrten und Einmündungen.</p>	<p>Dies ist durchaus möglich, jedoch kein Entscheidungskriterium. Hier geht es um die beste Lösung für das Grundstück Pfinzstraße 104 mit Zufahrtsmöglichkeit von Norden oder Süden.</p>
Lage der Tiefgaragenzufahrt	
<p>Die sogar vom Planer selbst als gering prognostizierte Verkehrszunahme in der Pfinzstraße stellt keine „Verpflichtung“ dar, auf eine zentrale Zufahrt, auch zur Tiefgarage, zu verzichten.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig. Daher ist die Verkehrszunahme auch nicht das einzige Kriterium für die Entscheidung von welcher Seite das Plangebiet erschlossen werden soll.</p>
Variantenvergleich	
<p>Die Feststellung, eine Tiefgaragenzufahrt über die Pfinzstraße würde in jedem Falle eine zusätzliche Öffnung des Blockrandes bedeuten, ist nicht richtig. Dies würde nur bei Variante 3 zutreffen. Bei den Varianten 1 +2 sind keine zusätzlichen Öffnungen notwendig, da diese in der Planung schon vorgesehen sind.</p>	<p>Dies ist nicht richtig, da die vorhandenen Öffnungen ja schon mit Funktionen belegt sind (fußläufige Anbindung, Feuerwehrzufahrt, Müllabholung ...), die nicht einfach entfallen können. Die ebenerdige Erschließung muss ja erhalten bleiben. Die Tiefgaragenzufahrt käme als weitere Öffnung hinzu.</p>
<p>Die bei der Variante 1 notwendige Überdeckelung verhindert keine fußläufige Querung, insbesondere wenn sie möglichst nahe an der Grundstücksgrenze angeordnet wird. Die dort geplante Blockrandöffnung ist mind. 2,5-mal so breit wie die TG-Einfahrt.</p> <p>Somit führt Variante 1 zu keiner zwangsläufig breiteren Öffnung des Blockrandes und somit zu keiner größeren Beschallung der nördlich der Pfinzstraße gelege-</p>	<p>Der Hinweis auf die grenznahe Bebauung entspricht der Darstellung in der Begründung.</p> <p>Falsch ist die Ausführung zur bisher geplanten Öffnung. Diese ist nur ca. 2 m breit, was einerseits die Lärmausbreitung in den Wohnhof verhindert und gleichzeitig die fußläufige Erschließung von Westen her ermöglicht. Die Wände der dortigen Nebenanlagen sind zur Lärminderung mit senkrechten Holzlatten versehen, damit der</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
<p>nen Bebauungen, Gärten und Spielplätzen einschließlich der angrenzenden Bestandsbebauung.</p> <p>Es bleibt für die Innenerschließung immer noch Platz. Außerdem ist es durchaus üblich auch etwas steilere Neigungswinkel einzuplanen um die 20 m Rampenlänge zu unterschreiten (siehe auch TGEinfahrt Gritznerstraße direkt an der dortigen Ampelkreuzung zur Ernst-Friedrich-Straße, ~160 Plätze!!).</p> <p>Hinzu kommt, dass die westliche Bestandsbebauung zum Plangebiet an dieser Stelle fensterlos und durch eine Brandmauer geschützt wird.</p>	<p>Lärm sich nur in ganz geringem Maße durch die schmale Öffnung in den Hinterhof ausbreiten kann.</p>  <p>Eine Zufahrt über die Variante 1 führt zu einer weit größeren Öffnung von den geplanten 2 m (bewusst eng gehalten) auf min. 5,50 m, zusammen mit der notwendigen mit fußläufigen Verbindung auf mindestens 7 m, was eine Verlärmung des Innenhofs bewirkt.</p> <p>Die Lärmschutzfunktion, welche die möglichst geschlossene Blockrandbebauung für das Gebiet dahinter bewirken soll, wird damit stark geschwächt. Der für das Wohnen notwendige, vor Lärm geschützte Aufenthalt auf den zum Wohnen gehörenden Freiflächen ist damit nicht mehr möglich.</p> <p>Bei der geplanten Tiefgarage handelt es sich auf Grund ihrer Größe um eine so genannte Mittelgarage. Rampen von Mittelgaragen dürfen nicht mehr als 15 % geneigt sein. Zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und einer Rampe mit mehr als 10 % Neigung muss eine Fläche von mindestens 3 m Länge liegen, deren Neigung nicht mehr als 10 % betragen darf. Die Anzahl der Stellplätze hat nichts mit dem Neigungswinkel der Zufahrt zu tun.</p> <p>Von der Zusatzbelastung bei Variante 1 ist nicht nur die West-Seite des Nachbargebäudes, sondern auch dessen Fensterfront direkt an der Pfinzstraße betroffen.</p>
<p>Konflikte von möglichen Tiefgaragenabfahrten zur Bestandsbebauung können im messbaren Umfang nicht angenommen werden. Bei der Variante 1 ist die zusätzliche Verkehrsbelastung gemessen an der vorhandenen zu vernachlässigen. Hinzu kommt, dass die westliche Be-</p>	<p>Der Einwand ist nicht nachvollziehbar, da vorher behauptet wurde, dass die Zufahrt „zu einer deutlich erhöhten und hinreichend messbaren Mehrbelastung der betroffenen Anwohner“ führe. Die zusätzliche Verkehrsbelastung ausschließlich über das Verhältnis zur bestehenden Lärmbelastung zu be-</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
standsbebauung zum Plangebiet an dieser Stelle fensterlos und durch eine Brandmauer geschützt wird.	werten ist nicht zulässig, zumal die bestehende Belastung bereits über den Grenzwerten liegt.
Es ist richtig, dass eine TG-Zufahrt zu Konflikten mit der Bestandsbebauung führen kann, wenn sie in geringem Abstand zu Wohnungen liegt. Bei Variante 1 jedoch sind die vorhandenen Lärmbelastungen und Abgase so stark, dass zusätzlich ca. 5 KFZ/h nicht wirklich messbar sind. Auch ist die westliche Bestandsbebauung zum Plangebiet an dieser Stelle fensterlos und durch eine Brandmauer geschützt.	Es wird auf die bereits beschriebenen Nachteile der Variante 1 verwiesen. Die wenigen zusätzlichen PKW-Bewegungen sind laut Gutachten auch ohne Probleme bei der Variante 4 möglich.
<p>Bei Variante 4 sind die vorhandenen Belastungen zwar niedriger als in der Pfinzstraße, aber die absoluten Mehrbelastungen durch Lärm und Abgase am Pfinztor im Verhältnis wesentlich höher.</p> <p>Diese Mehrbelastung trifft dabei ungeschützt viele Wohnungen mit Balkonen, Schlafzimmern und Kinderzimmern.</p>	<p>Die absolute Mehrbelastung ist im Bereich der Tiefgarageneinfahrt in allen Fällen gleich. Im Bereich des Pfinztors auf Grund der Tempo-30-Zone vermutlich geringer.</p> <p>Die Belastung insgesamt bleibt für die Anwohner am Pfinztor weiterhin weit unter der Belastung an der Pfinzstraße.</p> <p>Auch wenn es sich dort nicht um Bestandsgebäude, sondern um eine Neubebauung handeln würde, wäre es bei dieser geringen Belastung nicht notwendig, passiven Lärmschutz für die Wohnungen festzusetzen.</p>
In einer besonderen Matrix werden die 4 Varianten durch die Einwandgeber miteinander verglichen.	Die Matrix wurde aufgenommen (Anlage 3) und durch die Verwaltung zusammen mit dem Vorhabenträger Stellung genommen (rote Schrift).
Die Bewertung der Varianten zeigt, dass bei sorgfältiger Abwägung bei Variante 1 die Vorteile überwiegen und die Nachteile am geringsten ausfallen, was auch beim Gefährdungspotential zutrifft	Die Verwaltung kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass Variante 4 unter Abwägung aller Belange die vernünftigste ist.
In Anbetracht des Vergleichs von Variante 1 mit Variante 4 hat Variante 4 „keine erkennbaren Vorteile, außer wirtschaftlichen Erwägungen für den Vorhabenträger, dafür jedoch die meisten Nachteile und das weitaus größte Gefahrenpotential aller Varianten aufzuweisen. Es wird nicht angenommen, dass wirtschaftliche Vorteile des Vorhabenträgers Vorrang haben und den Bestandsanwohnern alle damit ver-	<p>Es wird auf Anlage 3 verwiesen. Danach ist in der Gesamtsicht Variante 4 zu bevorzugen.</p> <p>Es wird unterstellt aber nicht begründet, dass mit der Verlegung der Tiefgarageneinfahrt auf die Nordseite wirtschaftliche Vorteile für den Investor verbunden seien. Dies ist nicht der Fall.</p> <p>Der Investor hat keine wirtschaftlichen Vor-</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
<p>bundenen Nachteile aufgebürdet werden, was letztlich den Frieden in der Gemeinschaft stört.</p>	<p>teile von einer Nordzufahrt. Als Zusatzkosten gegenüber einer Südzufahrt sind zu nennen: Herstellung neuer Stellplätze im Norden, Ersatzpflanzungen für Wegfall der Bestandsbäume und Herstellung neuer Stellplätze im Süden.</p> <p>Der „Frieden in der Gemeinschaft“ ist sicherlich ein sozialer Belang, der durch die vorliegende Planung allerdings objektiv nicht gefährdet ist.</p>
<p>Die Varianten 2 und 3 sind in der Bewertung wegen der Negativfolgen schlechter einzustufen als Variante 1.</p>	<p>Ja.</p>
<p>Die Variante 1 führt zu keiner zwangsläufig breiteren Öffnung des Blockrandes und somit zu keiner höheren Beschallung der nördlich der Pfinzstraße gelegenen Bebauungen, Gärten und Spielplätzen, einschließlich der angrenzenden Bestandsbebauung. Dies wird im Bebauungsplan zu Unrecht behauptet.</p>	<p>Dies ist falsch. Bei der bisherigen Planung wurde die Öffnung des Blockrandes durch die Einhausung der Nebenanlagen bewusst schmal gehalten, um ein Eindringen des Lärms von der Pfinzstraße aus zu verhindern. Mit einer Zufahrt wird eine Aufweitung mindestens 5,50 m, mit fußläufiger Verbindung wie bisher auf 7 m notwendig.</p>
Unterschriftenliste gegen Tiefgaragenzufahrt	
<p>Bestandteil der Stellungnahme ist eine Unterschriftenliste von 76 Anwohnern.</p>	
2. Walnussbaum	
<p>Wie bekannt, steht auf dem o.g. Grundstück ein Nussbaum mit einem Stammumfang von 163 cm (gemessen in 130 cm Höhe). Dieser Baum darf lt. Baumordnung der Stadt nicht gefällt werden.</p> <p>Gleichwohl sehen Sie dies gem. den Angaben im Bebauungsplanentwurf vor. Sollte dieses Vorhaben durchgeführt werden, werden wir Greenpeace aktivieren. Integrieren Sie den Baum in die Bauplanung oder verpflanzen Sie ihn innerhalb des Baugrundstücks.</p>	<p>Da Bäume immer wieder auch einer zulässigen Bebauung entgegenstehen, enthält die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe auch die Möglichkeit der Befreiung (§ 7)</p> <p>Der Baum steht so zentral, dass ein Erhalt die legitime Bebauung des Grundstücks erheblich einschränken würde. Dies fordern deshalb auch die Naturschutzverbände nicht.</p> <p>Diese äußern sich zur Fällung des Nussbaums wie folgt: „Der an ziemlich zentraler Stelle vorhandene Nussbaum nimmt eine Solitärstellung ein; er ist zwar schon stattlich, aber noch nicht zur vollen Größe ausgewachsen. Nisthöhlen konnten nicht festgestellt werden. Über evtl. Brutvorkommen von geschützten Vogelarten ist nichts bekannt und kann auf Grund der isolierten</p>

Einwendungen, Anregungen	Stellungnahme der Stadtplanung mit dem Vorhabenträger
	<p>Stellung praktisch ausgeschlossen werden. Dennoch stellt der Baum eine Bereicherung des Lebensraumes dar, da in der Umgebung überwiegend pflegeleichtes und häufig nicht einheimisches Begleitgrün vorherrscht. Die im Planvorhaben genannten Ersatzpflanzungen sollen deshalb aus einheimischen Arten bestehen. Das Vorhaben bietet ausreichend Fläche für die Ersatzpflanzungen. Für die Artauswahl kann die Pflanzempfehlung der LUBW (ehemals LfU) herangezogen werden.“</p> <p>Die Baumschutzordnung ist berücksichtigt, drei Bäume als Ersatzpflanzungen sind festgesetzt.</p> <p>Der Möglichkeit der Verpflanzung des Baumes wurde schon früh nachgegangen. Diese wurde aber von den Fachleuten nicht für sinnvoll gehalten.</p>
3. Darstellungsfehler	
Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFR2), ist sollte für beide Angrenzer östlich und westlich eingerichtet werden.	Der Hinweis ist berechtigt. Die Legende wird korrigiert. Das Geh- und Fahrradfahrrecht gilt für beide Nachbargrundstücke..

Äußerungen von Trägern öffentlicher Belange

1. Stadtwerke Karlsruhe	
Seitens der öffentl. Straßenbeleuchtung bestehen grundsätzlich keine Einwände. Es wird jedoch gebeten, bei der Planung der verschiedenen Varianten zu beachten, dass auf der nördlichen Gehwegseite entlang des Baufeldes die Kabel und Masten der öffentlichen Straßenbeleuchtung verlegt bzw. montiert sind. Diese werden auch weiterhin benötigt.	Dies wird beachtet und in der Begründung als Hinweis dargestellt.
2. Regierungspräsidium, Denkmalschutz	
Eine Stellungnahme zu den Belangen der Bau- und Kunstdenkmalpflege, sowie der Archäologischen Denkmalpflege haben Sie mit dem Schreiben vom 01.04.2011 erhalten. Da sich aus unserer Sicht keine grundsätzlich neuen Aspekte ergeben	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<p>haben, behält unsere Stellungnahme zu oben genanntem Planungsvorhaben Weiterhin ihre Gültigkeit.</p>	
<p>3. Nachbarschaftsverband Karlsruhe</p>	
<p>Im aktuellen Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe (NVK) ist das Plangebiet als „Gemischte Baufläche“ (Bestand) ausgewiesen.</p> <p>Die im VEP vorgesehenen Festsetzungen „Mischgebiet“ (Bereich 1) bzw. „Allgemeines Wohngebiet“ (Bereich 2) sind daher aus dem FNP-2010 entwickelt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>