

Anlage 1

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Victor-Gollancz-Straße 1-5“, Karlsruhe-Südweststadt

Ergebnis der Beteiligung der Bürger gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen der Informationsveranstaltung am 21. Juni 2017 und der dazu schriftlich eingegangenen Stellungnahmen

Inhalt

Zusammenfassung der Inhalte der im Rahmen der Informationsveranstaltung eingegangenen Stellungnahmen nach Themenfeldern gegliedert:

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Stadtplanung
Fahrradstellplätze	
Es wird Kritik am geplanten Fahrradparkhaus geübt. Die gegenwärtig vorhandenen frei zugänglichen Stellplätze werden bevorzugt, da man das Fahrrad schnell abstellen und nicht in ein Gebäude gehen möchte.	Da in der Bahnhofsumgebung auch ein hoher Bedarf nach sicheren Abstellmöglichkeiten besteht, kann davon ausgegangen werden, dass das geplante Fahrradparkhaus gut angenommen wird. Oberirdisch ist bewirtschafteter und unbewirtschafteter Parkraum für Räder im östlichen Bereich des Bahnhofes und an allen Zufahrtsstraßen zum Bahnhof vorhanden.
Zum Fahrradparkhaus wird angemerkt, es sei schön dargestellt, würde aber ein Chaos werden, wie derzeit bereits der Fall. Alle werden woanders parken, da es Geld koste.	Der Bedarf, weitere Fahrradstellplätze in der Bahnhofsumgebung zu schaffen, wird gesehen und seitens der Stadt aktiv verfolgt. Die Schaffung von zusätzlichen Fahrrad-Stellplätzen ist im direkt umgebenden öffentlichen Bereich nur bedingt möglich, es wird aber derzeit eine neue Fahrradstation am Eingang Süd des Hauptbahnhofes mit ca. 700 Stellplätzen gebaut, in dieser Station sind auch Stellplätze für Sonderräder wie z.B. Pedelecs, Räder mit Anhängern oder Lastenräder vorgesehen. Alle Möglichkeiten für Abstellplätze im öffentlichen Raum in der Viktor-Gollancz-Straße werden nochmal geprüft. Eine Erweiterung der Abstellanlagen in der Straße Am Stadtgarten wird derzeit ebenfalls geprüft.

	Insofern wird der Belang nach ausreichend Fahrradstellplätzen in der Planung und auch im Rahmen der weiteren städtischen Planungen berücksichtigt.
Es gebe einen Bedarf an schnellen Fahrradparkplätzen. Die Bürgerin gibt an, das Fahrradparkhaus einmal benutzt zu haben. Dies sei umständlich gewesen, da man weit zu einem Gebäude laufen musste, um zu bezahlen. Sie werde dies künftig nicht mehr tun.	Es ist bekannt, dass es im Bahnhofsumfeld großen Parkdruck gibt, auch die Problematik des „wildes Parkens“ sei bekannt. Ziel ist es, ein differenziertes Angebot an Stellplätzen zu machen, da es auch ein Bedürfnis nach sicheren Stellplätzen gibt, wie sie in dem geplanten Fahrradparkhaus zur Verfügung stehen werden. Die Schaffung von zusätzlichen Fahrrad-Stellplätzen ist im direkt umgebenden öffentlichen Bereich nur bedingt möglich, es wird aber derzeit eine neue Fahrradstation am Eingang Süd des Hauptbahnhofes mit ca. 700 Stellplätzen gebaut, in dieser Station sind auch Stellplätze für Sonderräder wie z.B. Pedelecs, Räder mit Anhängern oder Lastenräder vorgesehen. Alle Möglichkeiten für Abstellplätze im öffentlichen Raum in der Viktor-Gollancz-Straße werden nochmal geprüft. Eine Erweiterung der Abstellanlagen in der Straße Am Stadtgarten wird derzeit ebenfalls geprüft. Insofern wird der Belang nach ausreichend Fahrradstellplätzen in der Planung und auch im Rahmen der weiteren städtischen Planungen berücksichtigt.
Es sei schön, dass es öffentliches zweigeschossiges Fahrradparken gäbe. Es liege jedoch auch im Interesse des Cafés, dass für die Laufkundschaft ein (<i>Anmerkung: ebenerdiges</i>) Angebot vorhanden sei.	Aufgrund der geplanten Bushaltestellen, deren Ausführung und Anordnung in einem separaten Planungsprozess festgelegt werden soll, können in der Victor-Gollancz-Straße direkt vor den Gebäuden momentan keine festen Standorte für oberirdische Fahrradstellplätze festgelegt werden. Die für die Nutzungen baurechtlich erforderlichen Stellplätze werden auf den privaten Grundstücksflächen im Rahmen der Gebäude nachgewiesen.

Die Parkplätze würden weiter nach Westen wandern. Diese Lösung in der Mitte werde nicht als besonders gut empfunden.	Die Lage der Bushaltestellen ist eine Vorgabe aus dem Wettbewerb. Die Buslinien sollten möglichst nahe am Bahnhofplatz sein. Die Aufgabe aus dem Wettbewerb an die Planer war die Integration eines Fahrradparkhauses in den Gebäudekomplex. Dieses wurde unter Berücksichtigung verschiedenster Sachzwänge im mittleren Teil des Gebäudekomplexes angeordnet. Die Entfernung der Stellplätze zum Bahnhofplatz ist dadurch etwas größer als vorher, liegt aber immer noch in einem vertretbaren Rahmen. Im Rahmen eines zukünftigen Verfahrens zur Gestaltung der Bushaltestellen in der Victor-Gollancz-Straße sollen auch die Belange der Radfahrer thematisiert werden.
Auf der Südseite seien auch öffentliche Stellplätze. Man wolle wissen, wie viele Fahrradstellplätze entfallen. Es seien bereits 100 vorhanden. Sonst würden die Fahrräder nicht „rumstehen“. Es wird gefragt, ob diese Stellplätze Geld kosten. Die Pendler wären nicht bereit, zu zahlen. Das bestehende Chaos werde sich verschlimmern.	Für das Fahrradparkhaus wurde ein Bedarf von ca. 100 Fahrradstellplätzen ermittelt und von der Stadt als Vorgabe in den vorgeschalteten Planungswettbewerb eingebracht. Im geplanten Fahrradparkhaus sind 102 öffentliche Fahrradstellplätze vorgesehen. Dazu kommen die für die geplanten Nutzungen baurechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze, die ebenfalls im Rahmen des Vorhabens nachgewiesen werden. Die Fahrradstellplätze werden Gebühren kosten. Es besteht ein Bedarf an Stellplätzen dieser Art, da sie sicherer sind. Stellplätze dieser Art werden gerade immer wieder von Pendlern gefordert, auch wenn diese Geld kosten. Aktuell stehen ca. 1800 nicht bewirtschaftete Stellplätze ca. 440 bewirtschafteten gegenüber, in Spitzenzeiten sind alle ausgelastet. Zukünftig stehen nach jetzigen Planungen ca. 1360 unbewirtschaftete Stellplätze ca. 1200 bewirtschafteten Stellplätzen gegenüber. Bei den ca. 1360 unbewirtschafteten Parkplätzen handelt es sich um öffentliche Fahrradparkplätze und um Fahrradparkplätze der DB-Station (eingehaust). Durch die Bau-

	maßnahme entfallen nur die Parkplätze der DB-Station, die öffentlichen Fahrradparkplätze bleiben zunächst erhalten. (Zur Herstellung dieser öffentlichen Fahrradparkplätze wurden seinerzeit öffentliche Pkw-Parkplätze umgewidmet.) Sollten im Zuge der Baumaßnahme (aufgrund der Lage der Zufahrten) öffentliche Stellplätze (in den Parktaschen entfallen), werden diese verlagert (Ersatz an anderer Stelle). Das Fahrradparkhaus im Neubau ersetzt die entfallenden Parkplätze der DB-Station. Im Frühjahr 2018 findet eine weitere Zählung statt, um eine neue Bedarfszahl zu ermitteln. Für die Realisierung des Busbahnhofes in der Victor-Gollancz-Straße wird zu gegebener Zeit ein gesondertes Verfahren erforderlich. Dabei wird dann auch zu untersuchen sein, wie die dadurch entfallenden Fahrradparkplätze ersetzt werden können.
Weitere verkehrliche Belange	
Busse: abends gegen 23.00 Uhr sei die Gegend nicht so belebt, was sich ungünstig auf das Sicherheitsgefühl auswirke. Die Victor-Gollancz-Straße werde nicht belebter werden; dies sei bereits derzeit ein Manko.	Gegenüber dem bisherigen Zustand wird sich die soziale Kontrolle in der Straße erhöhen. Zum einen entfallen auf der südlichen Seite Brachflächen, die in der Vergangenheit Ausgangspunkt von Störungen waren. Die geplante Hotelnutzung mit angegliederten gastronomischen Bereichen trägt außerdem zur Belebung und damit zur sozialen Kontrolle bei.
Die Gleise 101 und 102 seien über einen bestehenden Trampelpfad erschlossen. Es wird angeregt, einen Zugang zur Bahnanlage von außen zu schaffen. Es gäbe eine 5 bis 8 m breite Zone, die nicht im Bebauungsplan enthalten sei.	Eine neue Verbindung ist nicht geplant und wäre nur in Abstimmung mit der Bahn möglich. Insbesondere aus sicherheitstechnischen Erwägungen soll der Zugang weiterhin über den zentralen Haupteingang vom Bahnhofplatz erfolgen. Zusätzliche Zugangsmöglichkeiten werden auch seitens der Bahn nicht angestrebt.
Die Verbindungswege zwischen Albtalbahnhof und Pfalzbahnhof seien lang - man könne Umsteigezeit einsparen (5 bis 6 Minuten). Dies betreffe die Westseite des Bebauungsplans. Man solle zumindest eine Fläche für den Abgang herstellen im Bereich des	Siehe oben. Dieser Bereich wird außerdem für Maßnahmen für den Artenschutz benötigt.

Kopfendes von Gleis 102 zum (<i>Anmerkung: geplanten</i>) Kreisel. Dort solle ein Weg vorgesehen werden, ansonsten müsste das Grundstück rausgenommen werden.	
Es wird hinterfragt, ob die Pkw-Stellplätze erhalten bleiben.	Die Pkw-Stellplätze (keine öffentlichen Stellplätze) entfallen. Die erforderlichen Stellplätze für die geplanten Nutzungen werden auf dem Vorhabengrundstück nachgewiesen.
Anwohnerparkplätze würden nicht respektiert. Die Karte koste 150 Euro pro Jahr. Anwohnerparkplätze würden von Bahn Nutzern und Fahrschulen beparkt werden. Der Bedarf sei massiv erhöht durch Diskobesucher.	Die angesprochenen Parkierungsprobleme werden gesehen, sie können jedoch nicht dem Vorhaben angelastet werden. Der Stellplatzbedarf des entstehenden Objekts wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben kalkuliert und abgedeckt. Es werden ca. 140 Stellplätze hergestellt. Die Vorgaben der Landesbauordnung werden somit etwas übererfüllt. Durch das Gebäude wird der Verkehrsraum nicht belastet.
Es wird festgestellt, dass durch das Projekt bestehende Stellplätze entfallen. Ein Vertreter des Bürgervereins der Südweststadt sieht eine Verschärfung der Situation und verweist auf die Südstadt und den Werderplatz - wo sollen die Leute parken?	Die Parkplätze auf der Nordseite bleiben erhalten, die Stellplätze auf dem Baugrundstück entfallen. Dabei handelt es sich aber nicht um öffentliche Parkplätze, sondern um gewerbliche Parkierungsflächen auf einem Privatgrundstück der Bahn.
Auto - es gebe Möglichkeiten mit dem ÖPNV zu fahren.	Es gibt ein sehr gutes ÖPNV-Angebot und auch Optionen auf dem freien Markt (Carsharing). Trotzdem sind die Vorgaben der Landesbauordnung maßgebend. Es besteht kein Anlass, den Stellplatzschlüssel an diesem Standort zu reduzieren.
Es wird nach der Planung der Bushaltestellen gefragt. Was ist der Zweck der Buslinien und des geplanten Kreisverkehrs.	Man muss im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Bahnhofvorplatzes die Möglichkeit vorsehen, dass Busse in der Victor-Gollancz-Straße halten können. Damit zusammenhängend ist ein Umbau des Knotenpunktes Victor-Gollancz-Straße / Schwarzwaldstraße zum Kreisverkehrsplatz erforderlich. Das Vorhaben Bahnhofvorplatz ist frühestens ab 2020 umsetzbar. Anlage 1 der Begründung stellt eine beispielhafte Anordnung der geplanten Bushaldebuchten und des Kreisverkehrsplatzes dar. Kreisverkehrsplatz und

	Bushaltestellen sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern bleiben einem späteren Verfahren vorbehalten. Die geplanten Haltestellen und der Kreisverkehrsplatz wurden im Rahmen des Bebauungsplans und der zugehörigen Gutachten, z.B. des Schallgutachtens, berücksichtigt. Das Vorhaben selbst erfordert keine Änderungen des Knotenpunktes.
Schallschutz	
Es wird über den Lärm der Kundschaft von McDonald's in den Abendstunden und von Leuten, die mit Rollkoffern in der Victor-Gollancz-Straße laufen, geklagt. Außerdem werden Schallbelastungen durch die Straße bzw. Reflexionen am neuen Gebäudekomplex befürchtet.	Der zu erwartende Verkehr auf der Victor-Gollancz-Straße wurde im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Insgesamt kommt das Schallgutachten zu dem Ergebnis, dass es durch das Vorhaben zu einer spürbaren Verbesserung der schalltechnischen Situation - vor allem für die zurückgesetzten Gebäude - kommt. Belästigungen durch Rollkoffer o. ä. aus dem Bahnhofsbetrieb können nicht dem Vorhaben angelastet werden und sind auch im Rahmen eines Schallgutachtens nicht erfassbar.
Belastungen durch den Zugverkehr werden vom Bürger im Vergleich dazu als geringer eingeschätzt.	Tatsächlich sind die Schallemissionen des Schienenverkehrs vorherrschend.
Seit der Ansiedelung der Diskothek (am Bahnhofplatz) und McDonald's gibt es in der Victor-Gollancz-Straße Probleme mit Lärmbelastung in der Nachtzeit bzw. mit Leuten, die sich auf der bestehenden Parkplatzfläche aufhalten (nachts und am Wochenende).	Die Vorbelastung kann nicht dem geplanten Vorhaben angelastet werden. Vielmehr trägt das Vorhaben zur Verbesserung der Situation bei, da durch die Neuordnung die Möglichkeit entfällt, sich auf der Parkplatzfläche zu sammeln. Durch die Neuordnung des Plangebietes verstärkt sich die soziale Kontrolle und es gibt keinen Raum mehr für solche Aktivitäten.
Höhenentwicklung, Verschattung	
Es wird angefragt, ob es einen Querschnitt über die Straße zur bestehenden Bebauung gäbe und nach den geplanten Höhen im Verhältnis zum Bestand. Es wird nach den künftigen Sichtbeziehungen zum Bahnhof und zum Schwarzwald gefragt.	Die bisherige unbebaute Situation mit durchgängigem Blick auf den Schwarzwald wird nicht bestehen bleiben. Allerdings ist der Gebäudekomplex in drei Baukörper aufgeteilt, die auf einer

	gemeinsamen Sockelzone sitzen. Zwischen den Baukörpern gibt es weiterhin Durchblicke. Diese Grundstruktur war ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung des Preisgerichts, den vorliegenden Entwurf zur Umsetzung weiterzuverfolgen und nicht einen durchgängigen Riegel entlang der Straße oder andere Bauformen. Die Höhe der drei Baukörper ist gestaffelt und beträgt 6-8 Geschosse. Die Höhe des Kopfbaus am Bahnhof orientiert sich an der Höhe des bestehenden, gegenüberliegenden Hotels. Für den Wettbewerb hat es ein Modell gegeben, anhand dessen die Relation des Entwurfs zur Umgebung geprüft wurde. Außerdem war der Entwurf im Gestaltungsbeirat zur Prüfung der Gebäudehöhen gewesen. Im aktuellen Vorhaben- und Erschließungsplan ist ein Schnitt enthalten, bei dem die nördlich der Victor-Gollancz-Straße gelegene Wohnbebauung sichtbar ist. Mittlerweile wurde ein Schnitt erstellt, der die Höhenentwicklung im Vergleich zu der bestehenden Bebauung und die Gebäudeabstände aufzeigt (siehe Plan 16 des Vorhaben- und Erschließungsplan).
Kann man an den Bauhöhen etwas ändern oder sind diese vom Investor vorgegeben?	Die Bauhöhen wurden nicht vom Investor vorgegeben, sondern waren bereits Grundlage der Auslobung des vorgeschalteten Planungswettbewerbs. Die Fachjury hat im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsergebnisse sogar den Prüfungsauftrag gegeben, ob am Knotenpunkt Schwarzwaldstraße / Victor-Gollancz-Straße nicht auch eine höhere Bebauung möglich wäre. Dies wurde jedoch nicht weiter verfolgt.
Es wird hinterfragt, ob eine Simulation der Verschattung der Gebäude Victor-Gollancz-Str. 6-10 vorliegt.	Eine Verschattungsstudie liegt vor, die Ergebnisse der Simulation wurden in der Begründung des Bebauungsplans eingearbeitet und können im Rahmen der späteren öffentlichen Auslegung

	eingesehen werden. Danach gibt es keine gesetzlichen Vorgaben zur Verschattung von Gebäuden. Die erforderlichen Abstandsflächen nach LBO, das Erfordernis der ausreichenden Belichtung, Belüftung und Besonnung des Gebäudes wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt. Bei der Verschattungsstudie wurden vier exemplarische Tage untersucht: 20. März – astrologischer Frühlingsanfang, 21. Juni, 23. September – astrologischer Herbstanfang, 17. Januar (schattenintensivster Tag des Jahres).
Klima	
Gibt es durch das Vorhaben Klimaauswirkungen in Bezug auf die Innenstadt. Es handle sich um ein Gebiet, in dem niedrige Bauhöhen einzuhalten seien. Setzt man sich darüber hinweg?	Zum Bebauungsplan wurde ein Klimagutachten erstellt, dessen Ergebnisse in die Begründung zum Bebauungsplan übernommen wurden. Im Gutachten wurden - nach Ermittlung der relevanten Windrichtungen - die Windverhältnisse bzw. der Windkomfort im bodennahen Außenbereich und die Durchlüftung des städtischen Nahbereichs insbesondere in Hinblick auf die nördlich an das Vorhaben angrenzende Bebauung untersucht. Die Auswirkungen auf das Mikroklima bzw. die Belüftungssituation liegen im verträglichen Bereich, der Windkomfort wird durch das Vorhaben verbessert.
Umwelt	
Es wird hinterfragt, warum keine Umweltprüfung durchgeführt wurde.	Für dieses Projekt in der Innenstadt wird das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a BauGB angewendet. Die Erstellung eines Umweltberichts ist dabei nicht erforderlich. Ungeachtet dessen wurden die zu prüfenden Belange des Umweltschutzes wie z.B. die Belange des Artenschutzes berücksichtigt.

Verfahren, Zeitschiene, Bebauungsplanunterlagen	
Frage nach der weiteren Zeitschiene	Nach aktuellem Planungsstand ist der Satzungsbeschluss für den Herbst 2018 vorgesehen. Es ist mit einer Bauzeit von ca. zwei Jahren zu rechnen.
Es wird angeregt, die Bürger vor Ausschreibung eines Wettbewerbs einzubeziehen. 100 Stellplätze für Fahrräder seien zu wenig.	Die Anregung, Bürger vor Ausschreibung eines Wettbewerbs einzubeziehen, wird in künftige Überlegungen einbezogen, kann jedoch nicht prinzipiell Anwendung finden. Der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsgelände wird bei dem Vorhaben, aber auch bei künftigen Planungen im Bahnhofsumfeld berücksichtigt. Im Bereich des Hauptbahnhofs Süd ist eine Fahrradstation mit ca. 700 Plätzen vorgesehen.
Frage nach Einsicht in die Pläne im Internet, Beteiligung am weiteren Verfahren	Der Planungsstand der frühzeitigen Beteiligung wurde – wie üblich – auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe veröffentlicht. Im Rahmen der Veranstaltung am 21. Juni 2017 wurde auch über das weitere Verfahren und die Mitwirkungsrechte informiert.
Nachgefragt werden ein Querschnitt von der Victor-Gollancz-Straße bis zum Gleis 102 und ein Schnitt unter Einbeziehung des Bestands nördlich der Victor-Gollancz-Straße.	In einem Schnitt des aktuellen VEP ist der Bestand nördlich der Victor-Gollancz-Straße dargestellt, ebenso wie der Anschluss an die Bahnflächen. (Plan 16 des VEP)

Zusammenfassung der Inhalte der im Nachgang zur Informationsveranstaltung eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen nach Themenfeldern gegliedert:

Im Nachgang zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingegangene Stellungnahmen	Stellungnahme Vorhabenträger und Stadtplanung
Bürger aus Oberreut/ADFC, 26. Juni 2017	
Fahrradparken	
Der Radverkehr steigt weiter an. Daher brauchen wir auch immer mehr sichere Fahrradabstellanlagen, besonders am Hauptbahnhof. Hier wird der Bestand der Fahrradabstellanlagen statt erhöht, reduziert. Die Beseitigung der Fahrradabstellflächen - besonders der Überdachten - führt dazu, dass noch mehr wildgeparkte Fahrräder vor dem Hauptbahnhof abgestellt werden. Ich bitte Sie, die vorhandenen Radstellanlagen nicht zu beseitigen, sondern neue z.B. in Form von einer Fahrradstation zu errichten.	Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans entfallen die auf dem Privatgrundstück vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten. Neben den für das Vorhaben nach Landesbauordnung herzustellenden Fahrradstellplätzen ist eine Fahrradstation im Gebäude vorgesehen.
ADFC, Kreisverband Karlsruhe, 3. Juli 2017	
Fahrradparken	
Im jetzigen Zustand wird das Grundstück und das angrenzende Straßenland auch zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Eine stichprobenartige Zählung hat ergeben, dass auf überdachten Stellplätzen knapp 100 Fahrräder und auf nicht überdachten Stellplätzen weitere 100 Fahrräder abgestellt werden. In der Summe parken derzeit rund 200 Fahrräder im Bereich des Bebauungsplans Victor-Gollancz-Straße. Die Stellplätze für Fahrräder sind rund um den Bahnhof knapp. Derzeit wird im Bebauungsplan ein öffentlich zugängliches Fahrradparkhaus mit 102 Stellplätzen vorgesehen, sowie eine Anzahl von Stellplätzen gemäß der Landesbauordnung (LBO). Dies begrüßt der ADFC Karlsruhe und hält es für einen Schritt in die richtige Richtung. Inwieweit Parkmöglichkeiten für Räder im Bereich des Bürgersteigs möglich sind, kann dem Bebauungsplan momentan nicht entnommen werden. Aus der gegenwärtigen Planung ergibt sich so eine Verschlechterung des Parkangebots für Fahrräder. Die Parkmöglichkeiten sollten auch den erwarteten bzw. politisch gewollten Zuwachs beim Radverkehr in Karlsruhe berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für Umfeld des Hauptbahnhofs mit vielen Pendlern. Der ADFC Karlsruhe regt an, dass eine – gegenüber der gegenwärtigen Planung - erhöhte Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen wird. Damit soll die Differenz von ca. 100 Parkplätzen ausgeglichen bzw.	Dies ist im direkt umgebenden öffentlichen Bereich nur bedingt möglich, es wird aber derzeit eine neue Fahrradstation am Eingang Süd des Hauptbahnhofes mit ca. 700 Stellplätzen gebaut. In dieser Station sind auch Stellplätze für Sonderräder wie z.B. Pedelecs, Räder mit Anhängern oder Lastenräder vorgesehen. Alle Möglichkeiten für Abstellplätze im öffentlichen Raum in der Viktor-Gollancz-Straße werden nochmal geprüft. Eine Erweiterung der Abstellanlagen in der Straße Am Stadtgarten wird derzeit ebenfalls geprüft.

mehr Parkraum für die zu erwartenden Zunahme bei der Fahrradnutzung geschaffen werden. Es sollten auch Parkplätze für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern eingeplant werden.	
Wohnungseigentümer Victor-Gollancz-Straße 8, 4. Juli 2017	
Anmerkung zu den nachfolgenden Fragen: Einzelne Fragen sind keine Angelegenheit des Bebauungsplanverfahrens und wurden fernmündlich bereits beantwortet.	
Hotelnutzung	
Ist es wirtschaftlich sinnvoll, ein weiteres Hotel in Bahnhofsnähe zu bauen? Wie wurde der Bedarf ermittelt?	Betreiber wird voraussichtlich die IntercityHotel GmbH. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof kann prinzipiell von guten Bedingungen für die Hotelnutzung ausgegangen werden.
Welches Sterne-Segment für das Hotel ist angedacht?	Vorgesehen ist die Ansiedlung eines 3-Sterne-Betriebs.
Wie wird der Lärmschutz im Hotelanreise-Bereich (Lobby) gewährleistet?	Die geplante Hotelnutzung inklusive der dadurch erzeugten Verkehre wurde im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt, ebenso wie die Einwirkungen der Schallbelastungen des Verkehrs auf die geplanten Nutzungen. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.
Welche Art von Geschäften sollen im EG angesiedelt werden?	Vorgesehen sind kleinflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten. Die konkreten Mieter stehen noch nicht fest
Wohnnutzung/Boardinghouse	
Wie viele Appartements wird es geben	Anstelle des ursprünglich im Mittelteil vorgesehenen gewerblichen Wohnens ist nunmehr eine Büronutzung vorgesehen.
Werden die Appartements zum Kauf angeboten?	
Haben Anwohner Möglichkeiten, frühzeitig zu kaufen?	
Wäre es nicht sozial sinnvoller, 4-7-Zimmer-Wohnungen anzu-	

bieten für Familien?	
Verschattung	
Gibt es ein 3D Modell das den Schattenwurf an Victor-Gollancz-Str. 6-10 simuliert?	Für die Schattenstudie, deren Ergebnisse in die Begründung zum Bebauungsplan eingeflossen sind, wurde ein digitales 3D-Model des Vorhabens erstellt. Bei der Schattenstudie wurde die Besonnungssituation der nördlich an die Victor-Gollancz-Straße anschließenden Wohnbebauung geprüft.
Bushaltestellen	
Welche Funktion haben die Busparkplätze? Wird das ein Busbahnhof? Was wird um Lärmschutz unternommen, schon heute sind gelegentliche Busse die parken lauter als die Bahn (v.a. Klimaanlage).	Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist es vorgesehen, vier Bushaltestellen in die Victor-Gollancz-Straße zu verlegen. Diese Verlegung ist jedoch nicht Thema des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans, sondern bleibt einem separaten Planverfahren vorbehalten.
Lärmschutz für Victor-Gollancz-Straße 8	
Welche Maßnahmen werden zum Lärmschutz für Victor-Gollancz-Str 8 ergriffen? In Bezug auf die Anlieferung zum Hotel, werden die LKWs im freien stehen oder rein fahren? Schon heute sind v.a. Busse und Kühllastwägen vom A&O Hotel eine größere Lärmquelle als der Bahnverkehr.	Für die Anlieferung des Hotels ist eine eingehauste Fläche auf dem Vorhabengrundstück vorgesehen. Der Anlieferungsverkehr für das Vorhaben wurde im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt. Insgesamt verbessert sich wegen der abschirmenden Wirkung zur Bahn für die bestehenden Wohngebäude die Situation aus schalltechnischer Sicht. Insofern sind durch das Vorhaben keine zusätzlichen Maßnahmen an der bestehenden Bebauung erforderlich.

Parkplätze auf Nordseite der Victor-Gollancz-Straße	
Werden die Parkplätze vor Victor-Gollancz-Str. 6-10 erhalten bleiben? Werden es Anwohnerparkplätze bleiben?	Die erforderlichen Stellplätze für das Vorhaben werden im Bereich der Tiefgarage auf dem eigenen Grundstück nachgewiesen. Der Straßenraum der Victor-Gollancz-Straße wird nur im Bereich der zwei geplanten Zufahrten überplant beziehungsweise umgestaltet. Insofern bleiben die angesprochenen Stellplätze erhalten.
Bestehende Bäume Victor-Gollancz-Str. 6-10	
Werden die Bäume auf der Seite von Victor-Gollancz-Str. 6-10 vollumfänglich erhalten bleiben?	Der Bebauungsplan sieht keinen Eingriff in bestehende Bäume nördlich der Victor-Gollancz-Straße vor.
Baumaßnahme	
Welche Bauzeiten sind geplant? Werden die Bauarbeiten vor 9 Uhr morgens und nach 18 Uhr Abend durchgeführt? (die Kinder- und Schlafzimmer liegen bei Victor-Gollancz-Str. 8 zur Baustellenseite)	Die geltenden Vorschriften für den Baustellenbetrieb werden eingehalten. Momentan wird von einer Umsetzungsdauer von ca. zwei Jahren ausgegangen. Im Übrigen betrifft die Anregung nicht die Inhalte des Bebauungsplans.
Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Baulärm zu minimieren?	
Welche Bauzeit ist geplant?	
Gibt es weitere Unterlagen und Bilder zum geplanten Vorhaben? Dieses Bild z.B. http://www.vielmo.de/vielmo/index.php/de/news/news.html ist nicht in den Unterlagen der Stadt zu sehen.	Die Entwurfsplanung mit den Architektenplänen (Vorhaben- und Erschließungsplan) wird – nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung - im Rahmen der Offenlage ausgelegt und ist im Zeitraum der Offenlage auch online auf der Seite der Stadt einsehbar.
Verfahren	
Welche Gremien werden durchlaufen bis zur finalen Freigabe des Vorhabens?	Als nächster Schritt steht der Entwurfsbeschluss für den Gemeinderat an, anschließend erfolgt die Durchführung der öffentlichen Auslegung gem.

	§ 3 Abs. 2 BauGB. Abgeschlossen wird das Bebauungsplanverfahren durch den Satzungsbeschluss des Bebauungsplanverfahrens bzw. durch dessen öffentliche Bekanntmachung.
In welcher Form ist die Beteiligung der Anwohner geplant? Der letzte Termin wurde für Berufstätige zu kurzfristig angesetzt. Es braucht etwas mehr Vorlauf, wenn Beteiligung gewünscht ist.	Die Anwohner können sich nach der bereits erfolgten frühzeitigen Beteiligung auch noch im Rahmen der Offenlage gem. § 3 Abs. 2 BauGB zu dem Vorhaben äußern. Der Zeitraum der Offenlage wird ortsüblich bekanntgemacht.
Warum wird keine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt?	Der Bebauungsplan erfüllt die Voraussetzungen zur Durchführung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB. Aus diesem Grund kann auf die Umweltprüfung verzichtet werden.
Wo und wann ist der finale Bebauungsplan zu finden?	Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens kann der Bebauungsplan bei der Stadt eingesehen werden.
Vorhabenträger	
Welche Investoren stehen hinter diesem Vorhaben?	Vorhabenträger ist die VGS Beteiligungs - und Verwaltungs GmbH, Waldstückerring 6, 76756 Bellheim.
Was ist die Zielsetzung der Investoren?	Die Zielsetzung des Vorhabenträgers ist die Umsetzung des im Bebauungsplan dargestellten Vorhabens.
Welchen Bezug zu Karlsruhe haben die Investoren?	Die Anregung betrifft nicht die Inhalte des Bebauungsplans.
Fördermittel	
Ist eine Sanierungsunterstützung für Victor-Gollancz-Str. 6-10 geplant das die Fassaden zu den Neubauten passen?	Dies ist keine Angelegenheit des Bebauungsplanverfahrens. Die Bebauung Victor-Gollancz-Straße 6-10 befindet sich nicht innerhalb eines Sa-

	nierungsgebietes.
Anregungen	
Nutzungen Wohnungen für Familien und Studierende bauen anstelle von Hotel- und Bürokomplex.	Aufgrund der Immissionsbelastungen aus dem Bahnbetrieb ist die Umsetzung einer dauerhaften Wohnnutzung an dieser Stelle problematisch. Deshalb entschied man sich für den vorliegenden Nutzungsmix, der in dieser urbanen Situation mit den bestehenden Belastungen besser zu vereinbaren ist und zu einer dauerhaften Aufwertung der bisher brachliegenden Fläche führen kann.
Anordnung Fahrradkeller und Anlieferung Fahrradkeller und Anlieferung des Hotels verursachen viel Publikumsverkehr und wären besser direkt gegenüber des A&O Hotels aufgehoben. Tiefgarageneinfahrt ebenfalls oder gegenüber des jetzigen Bürogebäudes hin zur Schwarzwaldstraße - damit würden sie den Anwohnern von Victor-Gollancz-Str 6-10 entgegen kommen.	Bei der Anordnung der Tiefgarageneinfahrt und des Fahrradkellers war eine Vielzahl funktionaler Gesichtspunkte zu beachten. Aus städtebaulicher Sicht sind im direkten Übergangsbereich zum Bahnhofplatz Geschäfte und Gastronomie als Erdgeschossnutzungen geeigneter als reine Funktionsflächen wie Tiefgaragenrampen und Fahrradgaragen. Mögliche aus dem Vorhaben resultierenden Schallbelastungen wurden im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt. Auch bei der gewählten Anordnung der Funktionen kommt es insgesamt zu einer Verbesserung der Situation aus Sicht des Schallschutzes.
Bestehende Bäume/Anpflanzung von Bäumen Für Lärm und Sichtschutz die Bäume erhalten und auf der Seite V-G-Str 1-5 ausbauen.	Der Straßenraum der Victor-Gollancz-Straße bleibt durch das Vorhaben weitgehend unberührt, lediglich die beiden Zufahrtsbereiche sind Teil des Geltungsbereichs. Insofern bleiben die bestehenden Bäume im Straßenraum erhalten.

Bushaltestellen Busparkplätze nicht vorsehen, der Lärm von Bussen ist ein Vielfaches lauter als die Bahnen.	Die Bushaltestellen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nachrichtlich in den Plänen dargestellt waren, sind nicht Teil des Vorhabens. Die Umsetzung der Haltestellen ist an die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes gekoppelt und bleibt einem späteren Planverfahren vorbehalten.
Bewohner der Rastatter Straße, 9. Juli 2017	
Bebauungsplan Victor-Gollancz-Straße: Fahrradstellplätze Ist-Zustand: Im jetzigen Zustand wird das Grundstück und das angrenzende Straßenland auch zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Stichprobenartige Zählungen haben ergeben, dass durchschnittlich auf überdachten Stellplätzen knapp 100 Fahrräder und auf nicht überdachten Stellplätzen etwas über 100 Fahrräder abgestellt werden. In der Summe parken heute also rund 200 Fahrräder im mittelbaren Bereich des Bebauungsplans Victor-Gollancz-Straße. Weiter sind bekanntlich bereits heute in Bahnhofsnähe Stellplätze für Fahrräder knapp bemessen. Gegenwärtige Planung: In der gegenwärtigen Planung ist ein öffentlich zugängliches Fahrradparkhaus mit angeblich 102 Stellplätzen vorgesehen, sowie eine Anzahl von Stellplätzen gemäß Landesbauordnung (LBO). Dies ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Leider sind Kurzzeit-Parkmöglichkeiten im Bereich des Bürgersteigs momentan nicht erkennbar, was damit zusammenhängen mag, dass die Planfeststellungsgrenze in der Regel identisch ist mit der Grundstücksgrenze. Fazit: Aus der gegenwärtigen Planung ergäbe sich absehbar eine deutliche Verschlechterung der Parkmöglichkeiten für Radfahrende in diesem Bereich, da rund 100 Fahrradparkplätze entfallen würden (200 minus 102). Dies ist nicht geeignet, um weiterhin die Nutzung des Fahrrades für alltägliche Wege attraktiv zu gestalten, da insbesondere wegen der politisch gewünschten verstärkten Fahrradnutzung mit der Zeit der Bedarf an Abstellmöglichkeiten tendenziell zunehmen wird. Dies gilt insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofs. Forderung: Es wird angeregt, eine – gegenüber der gegenwärtigen Planung - deutlich erhöhte Anzahl von öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Dabei sollte unterschieden werden nach Kurzzeitparkern (ebenerdig, kostenlos, ca. 100 Stück) und hochwertigem Park-	Siehe oben (Stellungnahme ADFC, Kreisverband Karlsruhe).

raum (Parkhaus, kostenpflichtig, ca. 200 Stück), es sollten auch Sondersituationen wie z. B. Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger berücksichtigt werden. In die Bilanz sind einzubeziehen die vorgesehenen öffentlich zugänglichen Stellplätze im Bereich des Bebauungsplans als auch im direkt angrenzenden öffentlichen Straßenbereich. Übrigens darf m. E. die Anzahl der Stellplätze gemäß LBO nicht mitgezählt werden, da diese Stellplätze im Wesentlichen den Eigenbedarf der Nutzer der geplanten Gebäude decken.	
Fahrradpendler, Bahnreisender, 9. Juli 2017	
Städtebau	
Planungen sind standardisiert, austauschbar, seelenlose Gebäude, die zu nahe an die Straße reichen, wirken überdimensioniert ähnlich wie am Tivoli. Der Charme Karlsruhes geht verloren...	Der Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Kohlbecker Gesamtplan GmbH, Gaggenau und vielmehr Architekten GmbH, Berlin, Stuttgart ging aus einem Wettbewerb (Mehrfachbeauftragung) als Sieger hervor und bildet die Grundlage für die weitere Planung. Der Entwurf weist eine hohe städtebauliche Qualität auf und berücksichtigt die besonderen Anforderungen des Standorts.
Fahrradabstellplätze	
Was passiert mit den Fahrradabstellplätzen am Bahnhof? Bleiben sie? Warum wird dort nicht ein Fahrradparkhaus errichtet? Die Fahrräder stapeln sich im Bereich des Bahnhofsvorplatzes.	Siehe Stellungnahme ADFC, Kreisverband Karlsruhe.
Kreisverkehrsplatz	
Auf der Planung ist ein Kreisel eingezeichnet. Verkehrsführung nicht ändern. In diesem Bereich staut sich bereits durch neue Fußgängerampeln der Verkehr (Ebertstraße/hinterm Bahnhof) was zu erhöhten Schadstoffbelastungen insbesondere für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner führt...	Der Kreisverkehrsplatz ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
Microappartements	
Mietpreisbremse. Die geplanten Microappartements. Werden sie möbliert und fallen nicht unter die Mietpreisbremse? Alle diese Planungen lassen das Mietniveau in Karlsruhe weiter ansteigen... Wer ist der Bauherr?	Zwischenzeitlich sind anstelle der ursprünglich im Mittelteil vorgesehenen Wohnnutzung (gewerbliches Wohnen) Büros vorgesehen.

Hausverwaltung der Wohnungseigentümer Victor-Gollancz-Straße 4-10

Aufgrund des Bauvorhabens auf dem ehemaligen Bahngrundstücks entlang der Victor-Gollancz-Straße, welches genau gegenüber dem Anwesen Victor-Gollancz-Str. 4-10 liegt, haben die Eigentümer die Sorge geäußert – infolge von Ausgrabungsarbeiten für den Neubau oder aufgrund Erschütterungen von Baumaschinen - Bauschäden am Gebäude festzustellen, die jedoch ohne vorherige Fotodokumentation nicht nachweisbar wären.

Ansprechpartner ist der Vorhabenträger, der bereits Kontakt mit der Immobilienverwaltung aufgenommen hat. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt, bei dem der Zustand der Gebäude dokumentiert wird.