

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren „Wiesenstraße 40“ in Karlsruhe – Grünwettersbach

vom 20. April 2022 bis 04. Mai 2022

1. Fachliche Nachfragen zum Bebauungsplanentwurf und dessen Vorstellung im Internet, zusammengefasst und thematisch gegliedert:

Fragen	Antworten
Verkehr	
<p>Warum wird die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz nicht mit einem Rondell erschlossen?</p>	<p>Kreisverkehrsplätze kommen zum Einsatz bei Knotenpunkten gleichrangiger Erschließungsstraßen (nicht bei Grundstückszufahrten) und einer annähernd gleichen Verkehrsbelastung auf allen Knotenpunktsarmen.</p> <p>Im vorliegenden Fall sprechen folgende Gründe gegen einen Kreisverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundstückszufahrt mit max. 1100 Fahrten am Tag kreuzt L623 /Umleitungsstrecke A8 mit bis zu 9000 Fahrten am Tag (ohne Umleitungsverkehr) - Durch den Linienbusverkehr mit Gelenkbus wird ein Außendurchmesser von mind. 30 m benötigt, hinzu kommen noch die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Dies würde erhebliche Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke erfordern.
<p>Was ist zum Schutz der Bevölkerung gegen den Verkehrslärm vorgesehen?</p>	<p>Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Wiesenstraße 40 wurde ein schalltechnisches Gutachten der Firma Köhler & Leutwein vom 17. Februar 2022 angefertigt. Hierbei wurde die Lärmbelastung ermittelt, welche durch die Erhöhung der Verkehrslärmemissionen auf dem bestehenden Straßennetz aufgrund der zukünftig geplanten Nutzungen auf die bestehende Wohnnutzung im Umfeld einwirken und ob hieraus maßgebliche Betroffenheiten entstehen.</p> <p>Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die zusätzliche Verkehrserzeugung des Plangebietes sich für das Umfeld keine abwägungsrelevante oder unzumutbare Erhöhung der Lärmbelastung ergeben.</p>
Artenschutz	
<p>Die FFH-Verträglichkeitsprüfung von 2009 und die artenschutzrechtliche Untersuchung von 2019 (aktualisiert 2020) sind überholt. Im Jahr 2021 haben sich durch wesentliche Veränderungen bei Habitat und</p>	<p>Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde aktualisiert, um auch auf Veränderungen des Erhaltungszustandes mit einzugehen. Das Bauvorhaben greift nach wie vor nicht in Lebensstätten ein.</p>

Populationsdichte möglicherweise Verbotstatbestände nach der FFH-Richtlinie sowie nach § 44 BNatSchG ergeben.	
---	--

2. Anregungen und Fragen, die im weiteren Verfahren zu behandeln sind:

- Weshalb wird nicht auf dem Markt weitere 1-2 Etagen mit **Wohnraum** geplant? Dies würde doch perfekt sein um auch mangelnden Wohnraum zu minimieren. Selbst auf diese Etagen könnte doch dieselbe Dachkonstruktion/Begrünung geplant werden. Aldi-Süd setzt dies aktuell in Waldbronn um. Dort ist ebenfalls auf den Dächern Begrünung sowie Photovoltaik geplant. Wohnraum und Einkaufen auf einer Fläche vereint und somit müsste keine weiteren Streuobstwiesen für Wohnraum kaputt gemacht werden
- **Fahrradabstellanlagen** müssen möglichst nah am Ziel platziert werden und komfortabel zu benutzen sein, damit sie angenommen werden und das Fahrrad als Verkehrsmittel gefördert wird. Darüber hinaus sollte bei der Planung die immer größer werdende Vielfalt an Fahrradtypen, insbesondere im Bereich der Lasten- und Spezialfahrräder berücksichtigt werden.
- Wo Radfahrende ihre Fahrräder nur kurzzeitig abstellen, hemmt ein umständliches Einstellen des Fahrrads die Akzeptanz der Abstellanlage. Wildes Parken oder die Nichtnutzung des Fahrrads ist die Folge. Bei reinen Vorderrad-Fahrradparkern, wie z.B. Bike+Ride Forte oder die Beta-Serie von Orion ist die Nutzung umständlicher als bei Anlehnbügel mit ausreichendem Abstand zwischen den Fahrrädern. Derart auf Flächenausnutzung optimierte Abstellanlagen eignen sich daher für länger dauerndes Parken an Arbeitsstätten und Haltestellen, jedoch weniger für Kurzzeitparken bei Geschäften des täglichen Bedarfs. Wir empfehlen daher, ausschließlich Anlehnbügel mit großzügig dimensionierten Bewegungsflächen zu verwenden.

Die Bewegungsflächen der Fahrradabstellanlage im Entwurf sind eng und haben nur Mindestbreite. Zwischen den Parkflächen verbleibt nämlich eine Gasse von 1,8 m Breite. Ein durchschnittliches Fahrrad ist 1,8 bis 2,0 m lang. Das Ein- und Ausparken wird mühselig. Sobald ein*e Nutzer*in ein Fahrrad einstellt, ist die gesamte Gasse blockiert.

Der Entwurf sieht eine Abstellanlage ausschließlich für „Standard-Fahrräder“ vor. Die Abstellanlage ist für Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern ungeeignet. Gerade deswegen empfehlen wir, Anlehnbügel als Abstellmöglichkeit anzubieten.

Sollten diese Plätze zusätzlich zu den geplanten realisiert werden, sollten sie auch überdacht sein.

- Planrechtlich sollte nicht nur das Vorhandensein von überdachten Fahrradständern, sondern auch deren Benutzbarkeit mit Lastenrädern und Fahrradanhängern abgesichert werden.
- **Radverkehrsführung in Nord-Süd-Richtung:** Umlaufsperrern eignen sich nicht zur Sicherung von Kreuzungen/Konfliktstellen, da das Durchfahren der Umlaufsperrere höchste Aufmerksamkeit erfordert. Diese fehlt im anschließenden Konfliktbereich. Wenn unbedingt Umlaufsperrern aufgestellt werden müssen, müssen diese so große Gitterabstände haben, dass sie auch mit Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern passiert werden können. Sie sollten ausreichend weit vom Konfliktbereich entfernt sein.

- **Kfz-Einfahrt:** Die Kfz-Einfahrt kreuzt einen in Fahrtrichtung Palmbach für Radfahrende freigegebenen Gehweg (Verkehrszeichen 239, 1022-10) entlang der L 623. Verkehrsreiche Ausfahrten, insbesondere von Einkaufsmärkten und Tankstellen sind unfallträchtig. Vielfältige Fahrmöglichkeiten im Parkplatzbereich und eine sich unmittelbar anschließende Einmündung in die Fahrbahn der Straße fordern von den Kfz-Führenden höchste Aufmerksamkeit. Erfahrungsgemäß fehlt diese dann für den Verkehr auf Geh- und Radwegen entlang der Straße, die von der Einfahrt überquert werden. Vorfahrtsverstöße, oft mit Unfallfolge, sind dort Alltag. Es sind daher optimale **Sichtverhältnisse** für ausfahrende Pkw auf den Gehweg sicherzustellen. Der Bewuchs zwischen Gehweg und Parkplatz muss deshalb niedrig gehalten werden. Dies ist planrechtlich abzusichern. Selbiges gilt für Werbeanlagen.
- Zum Schutz von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf dem Gehweg empfehlen wir, den Gehweg als **Aufpflasterung** durch den Einfahrtsbereich zu führen, sodass nicht nur von der Fahrbahn kommend nicht nur ein Bordstein gequert wird, sondern auch, wenn man mit dem Pkw den Parkplatz verlässt. Das heißt, der Gehweg sollte sozusagen als niedriger „Damm“ über die Einfahrt führen.
- Die im artenschutzrechtlichen Gutachten 2019/2020 beschriebene **Flugroute der Zwergfledermaus** entlang eines Gehölzstreifens ist 2021 durch die Fällung von 2 Pappeln unterbrochen worden und würde durch Lärm- und Lichtemissionen des geplanten Kundenparkplatzes zusammenbrechen.