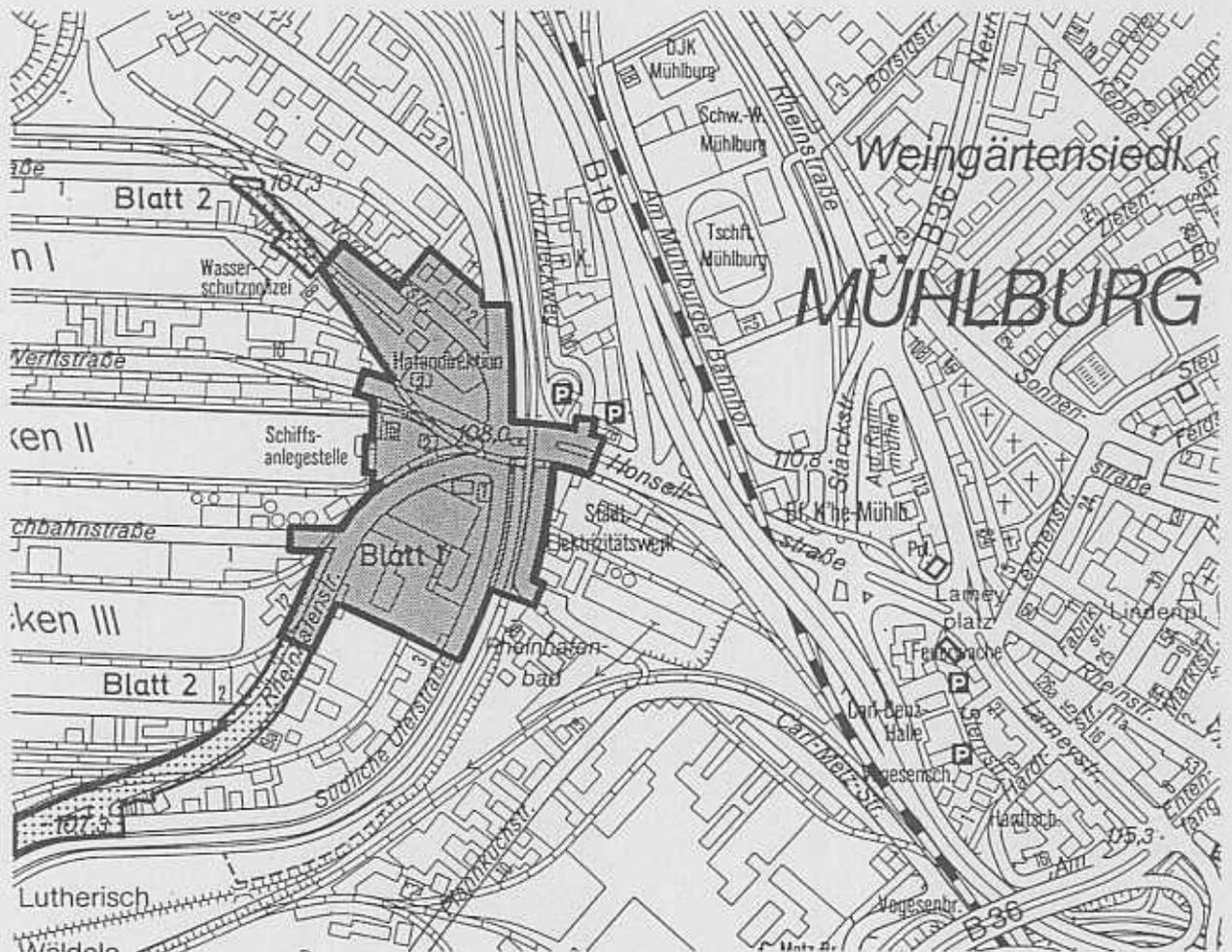




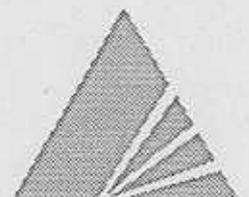
Stadt Karlsruhe

698 C

Bebauungsplan Honsellstraße



Begründung,
Textfestsetzungen, Hinweise
Fassung 5. Mai 1995



BEBAUUNGSPLAN HONSELLSTRASSE

SCHRIFTLICHER TEIL

- BEGRÜNDUNG
- TEXTFESTSETZUNGEN
- HINWEISE

KARLSRUHE, DEN 17.08.1992

DER OBERBÜRGERMEISTER: STADTPLANUNGSAMT:



Aufstellungsbeschluß gemäß § 2
Abs. 1 BBauG/BauGB am 19.01.1989.

Billigung des Entwurfs durch den
Gemeinderat und Auslegungsbeschluß
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, § 73
Abs. 6 LBO am 15.03.1994.

Öffentliche Auslegung des Bebauungs-
plans gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, § 73
Abs. 6 LBO vom 16.05.1994 bis 17.06.1994

Satzungsbeschluß gemäß § 10 BauGB am 19.09.1995.

AZ 22 - 2511.3 - 11 / 43
Regierungspräsidium Karlsruhe
Nicht beanstandet
(§ 11 Abs. 3 Satz 2 BauGB)
Karlsruhe, 20.03.1996

Der Bebauungsplan ist unter Beachtung des vorstehenden Verfahrens als
Satzung beschlossen worden. Er wird hiermit ausgefertigt.

Karlsruhe, 25.09.1995

Professor Dr. Seiler
Oberbürgermeister

In Kraft getreten (§ 12 BauGB,
§ 73 Abs. 6 LBO) mit der Bekannt-
machung am 12.04.1996.

Beim Stadtplanungsamt zu jeder-
manns Einsicht bereitgehalten
(§ 12 Satz 2 BauGB) ab 12.04.1996.

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

1. Aufgabe und Notwendigkeit des Bebauungsplans

Für die im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans abgegrenzte Fläche wurde am 19.01.1989 ein Aufstellungsbeschluß unter dem Namen "Rheinhafen - Verkehrsanschluß an die Honsellstraße" gefaßt. Ziel und Zweck der Planung ist die Lösung der Verkehrsprobleme an der Rheinhafenzufahrt.

Bei dem Umbau des Verkehrsknotens muß in die umliegenden Flächen eingegriffen werden, so daß eine weiterreichende Neuordnung des Umfeldes notwendig ist. Diese soll nach einem klaren stadtraumbildenden Konzept erfolgen, so daß die städtebauliche Einmaligkeit der Hafeneingangssituation hervorgehoben wird und die verbleibenden Bauflächen einer wirtschaftlichen Ausnutzung zugeführt werden.

2. Bauleitplanung

2.1. Vorbereitende Bauleitplanung

Der Bebauungsplan ist aus dem Gemeinsamen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe, der auch das Gebiet der Stadt Karlsruhe umfaßt, entwickelt und steht in Übereinstimmung mit dessen Zielen.

Das Konzept der Versorgungsschwerpunkte wird im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe weiter konkretisiert. Die in einem hierarchisch gegliederten System eingebundenen städtischen Zentren mit der City als A-Zentrum, Durlach und Mühlburg als B-Zentrum sowie mehreren vorhandenen und geplanten C-Zentren, u.a. Neureut und Waldstadt, sind Standorte der zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung der Stadt und ihres Verflechtungsbereiches. Dieser Leitgedanke fand sowohl Eingang in die Flächenwidmungen als auch in die Planungsziele. Besonders zu erwähnen sind hierbei die allgemeinen Zielsetzungen

- Ausbau der zentralen Einrichtungen des öffentlichen und privaten Sektors in der City und in den übrigen städtischen Zentren zur Herstellung eines ausgewogenen, standortgerechten Dienstleistungsangebots.
- Erhaltung eines verträglichen Nutzungsgemenges im Kernbereich der Stadt sowie in den zentralen Bereichen der äußeren Stadtteile.

Der unter Berücksichtigung solcher Erfordernisse aufgestellte Flächennutzungsplan bezeichnet in seinen Darstellungen den vorliegenden Planbereich als Industriegebiet bzw. Sondergebiet - Hafen,

mithin nicht als Sondergebiet für großflächige Einzelhandelseinrichtungen. Diese Darstellung ist auch hinreichend begründet.

Zum einen liegt das Gebiet in enger räumlicher Nachbarschaft zum Stadtteilzentrum Mühlburg. Letzteres übernimmt im Rahmen des städtischen Zentrenetzes bereits die Versorgung mit Gütern der täglichen Nachfrage für den Stadtteil Mühlburg selbst und die Versorgung mit Gütern der mittelfristigen Nachfrage für den gesamten westlichen Stadtbereich. Strukturell bzw. stadtentwicklungspolitisch und damit letzten Endes aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist es demzufolge keineswegs geboten, daneben im Umfeld weitere Nutzungsmöglichkeiten zu bieten, die nichts anderes bewirken können, als zu einer wesentlichen Gewichtsverlagerung in der zentralörtlichen Versorgungssituation beizutragen (mit entsprechenden Nachteilen für das Versorgungsnetz Mühlburg). Andererseits gibt es im Stadtgebiet Karlsruhe nicht mehr genügend gewerbliche Bauflächen, um den Bedürfnissen bestehenden und neu anzusiedelnder Betriebe des verarbeitenden und produzierenden Bereiches oder sonstiger auf Gewerbegebiete angewiesenen Nutzungen gerecht zu werden. Aus diesem Grunde müssen die vorhandenen Bauflächen für eine Gewerbenutzung vorgehalten und zur Verfügung gestellt werden.

2.2. Verbindliche Bauleitplanung

Der Bebauungsplan Nr. 364 "Mühlburg-West", in Kraft getreten am 10.7.1970, sowie der Bebauungsplan Nr. 614 "Nutzungsartfestsetzungen", in Kraft getreten am 22.02.1985, werden in Teilbereichen durch diesen Bebauungsplan ersetzt, da sie bezüglich des Planbereiches nicht mehr den heutigen planungsrechtlichen Erfordernissen entsprechen.

3. Bestandsaufnahme

3.1. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 12,3 ha große Planungsgebiet gliedert sich in zwei Teilpläne. Die genaue Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil des Bebauungsplans zu entnehmen.

3.2. Naturräumliche und ökologische Situation, bestehende Nutzungen und Nutzungskonflikte

Das Planungsgebiet liegt in der Rheinaue. Es wird geprägt durch industrielle Nutzung, Gleisanlagen, Straßen- und Parkierungsflächen.

Östlich der Schiffsanlegestelle befindet sich eine öffentliche Grünfläche mit großen Solitärgehölzen.

Die das Planungsgebiet tangierende Alb ist weitgehend kanalisiert, eine Restauie ist nicht mehr vorhanden. Die potentielle natürliche Vegetation bilden Eichen/Hainbuchen- und Auenwälder (Silberweiden und Eiche-Ulmen-Auenwälder).

Das Grundwasser steht relativ oberflächennah (ca. 1-2 m unter Flur) und ist sehr stark von den angrenzenden Gewässern Hafenbecken und Alb beeinflusst.

Im Hochwasserfall sind im einzelnen zu erwarten:

1. Hafenbecken - Schließung Hafensperrtor bei 106,30 m ü.NN,
2. Alb/Honsellstraße - Nach Rechnung BAW zu erwartendes HHW von rund 107,00 m ü.NN.

Der maximal zu erwartende Grundwasserstand wird durch Infiltration nur unwesentlich unter diesen vorstehenden Werten liegen.

Der Hauptnutzungskonflikt im Plangebiet besteht in der Dichte der Überbauung, im hohen Bodenversiegelungsgrad und der lediglich geringen Durchgrünung.

3.3. Baubestand im Planungsgebiet

Die Flächen zwischen der Rheinhafenstraße und Südliche Uferstraße sowie beidseitig der Nördliche Uferstraße sind dicht bebaut. In der Mitte des Planungsgebietes überwiegen Straßen-, freie Lager- und Abstellflächen sowie Gleisanlagen. Die Bausubstanz beschränkt sich auf einzelne Gebäude, die in keinem erkennbaren Zusammenhang in der Fläche verstreut sind; unbedingt erhaltenswert ist das Hafendirektionsgebäude, als Denkmal der wilhelminischen Architektur. Das Gebäude der Pumpstation mit dem vorgeschalteten Wasserabnahmeobjekt am Hafenbecken dient der Versorgung des städtischen Heizkraftwerkes-West mit Wasser und muß erhalten bleiben. Das Bürogebäude der Bundesbahn dagegen ist aus keinem besonderen Grund auf den engeren Bereich des Standorts gebunden.

In den Freiflächen sind zahlreiche unterirdische Leitungen verlegt, von denen die Wasserzuleitung zum städtischen Heizkraftwerk-West vor Ort erhalten werden muß.

3.4. Grundbesitz

Das Plangebiet befindet sich in Privat- und städtischem Besitz. Die für die Planung entscheidenden Flächen befinden sich in städtischem Eigentum.

3.5. Altlasten

Im Plangebiet ist der Altstandort einer Firma an der Nördliche Uferstraße 5/7 bekannt. Die Untersuchungen haben ergeben, daß auf dem Grundstück teilweise mit Verunreinigungen durch Mineralöle zu rechnen ist. Eine Inanspruchnahme des Geländes erfolgt durch den geplanten Straßenbau nicht. Es wird darauf hingewiesen, daß das gesamte Gelände des Rheinhafens aufgefüllt ist. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen dem Umweltamt bisher keine weiteren Hinweise auf Altlasten vor.

3.6. Verkehrsführung, Orientierbarkeit

Im Mittelpunkt des Eingangsbereiches zum Rheinhafen liegt eine fünf-fach gefächerte Kreuzung, in die folgende Straßen einmünden:

- Von Osten die Honsellstraße als Hauptzubringer von der Südtangente und der B 36.
- Von Süden und Südwesten das einbahnige Straßenpaar, Südliche Uferstraße und Rheinhafenstraße, beide als Zubringer zu der

Pulverhausstraße und der B 36, die letztgenannte auch als Verteilerschiene der südlichen Rheinhafengebiete von Bedeutung.

- Von Norden/Nordwesten die Wikinger- und Nördliche Uferstraße.
- Die fünfte Einmündung dient der Zufahrt zur Rheinhafendirektion über die Werftstraße.

Die schwierigen Verkehrsverhältnisse sind durch eine kreuzende, schrankengeschützte Bahnlinie noch weiter kompliziert. Die Situation zeichnet sich durch mangelhafte Orientierbarkeit und durch fehlende städtebauliche Gestaltung des wichtigen Hafeneingangs aus.

Dieser Verkehrsknoten ist seit Jahren Unfallschwerpunkt.

4. Planungskonzept

4.1. Nutzungen

Die Besonderheit der Lage des Gebietes am Hafen führt zur Ausweisung als "Sondergebiet - Hafen", für die südlich liegenden Industrieflächen ohne direkten Hafenschluß wird im Einklang mit ihrer gegenwärtigen Nutzung das "Industriegebiet" festgesetzt. Die Neuordnung der Verkehrswege durch diesen Bebauungsplan schafft eine hervorragende Andienung der hier angesiedelten Nutzungen über die Straße, die Bahn, den Wasserweg und durch den ÖPNV. Im Einklang mit dem Gestaltungskonzept sind hier vor allem Nutzungen anzusiedeln, die im Rahmen ihrer "corporate identity" auf hochwertige Architektur Wert legen, die die besondere Standortgunst nutzen können und die das noch fehlende Angebot an Dienstleistungen aller Art für das Hafengebiet einbringen würden. Besonderer Wert wird der Verbesserung der Freizeitnutzung für das breite Publikum beigemessen - so der Rheinschifffahrt und der Hafenbesichtigung.

Für diese Nutzungen müssen auch die erforderlichen Nebenanlagen (Parkplätze, Garagen, Abstellflächen für Lkw und Busse u.a.) in ausreichender Größe bereitgestellt werden.

Zur Neuordnung des Plangebietes und zur Erhaltung der gewerblichen bzw. industriellen Nutzung ist es städtebaulich gewollt, daß Einzelhandelsgroßprojekte im Sinne § 11 Abs. 3 BauNVO außer in Kerngebieten nur in eigens für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig sein sollen. Maßgebend für diese Zielsetzung sind insbesondere Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung, auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche sowie die Reservierung von Flächen, die für produzierendes Gewerbe geeignet sind.

Andere großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit üblicherweise nicht in städtische Zentren integrierbaren Verkaufsformen und Sortimenten (z.B. Baustoffe, Gartenzubehör) sollen lediglich ausnahmsweise zulässig bleiben. Ausnahmen können in Betracht kommen, wenn kein beachtlicher Flächenbedarf für produzierendes Gewerbe im Plangebiet besteht. Kleinere Einzelhandelsbetriebe sollen jedoch ausnahmsweise im Sondergebiet - Hafen möglich sein, um den Nutzern des Hafengebietes die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zu

ermöglichen. Die Vereinbarkeit mit den übrigen Nutzungen im Sondergebiet (u.a. zur Sicherstellung von Entwicklungsbedingungen) muß jedoch gewährleistet sein. Deshalb sind derartige Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zulässig.

Durch die Neuplanung der Verkehrserschließung entstehen teilweise ungünstig gestaltete Baugrundstücke. Um trotzdem eine sinnvolle städtebaulich gewünschte hochwertige Nutzung zu gewähren, ist es hier erforderlich, die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO geringfügig zu überschreiten. Diese Überschreitungen sind gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig, da die obengenannten städtebaulichen Gründe dies rechtfertigen und sonstige Belange nicht entgegenstehen. Die Überschreitung wird durch ausreichende Gebäudeabstände und durch die geplanten Anpflanzungen ausgeglichen.

4.2. Gestaltung

Der räumlich unbefriedigende Zustand des Hafeneingangs bedarf dringend einer Korrektur. Das industriell geprägte Erscheinungsbild der Umgebung mit sehr unterschiedlichen Baukörpern und der Höhendominante des städtischen Heizkraftwerkes-West macht eine klare Formgebung, unter Verwendung von ausreichend voluminösen Baukörpern, erforderlich. Die Planung verfolgt das Ziel, die unverrückbaren technischen Vorgaben formal positiv zu verwerten und Akzente von ausreichender Wichtigkeit zu setzen, die das bestehende Chaos zu einem klar definierten, erlebbaren Stadtraum umformen. Besondere Bedeutung kommt der Freiflächenplanung zu, die den freien Ausblick zum Wasser vermittelt und die räumlichen Bindungen unter den einzelnen Baukörpern unterstützen muß. Ein gestalterischer Schwerpunkt soll am östlichen Ende des Hafenbeckens entstehen, wo das geplante hohe Gebäude mit der bestehenden Bebauung und den anzulegenden Freiflächen mit ihrer Bepflanzung eine besondere Hafentmosphäre vermitteln soll. Das Gebäude selbst soll beim Blick vom Westen für die auf dem Rhein verkehrenden Schiffe eine besondere Orientierungsmarke und ein Sinnbild des Rheinhafens werden.

Dabei wird eine Einflußnahme auf die Gestaltung der Gebäude nur durch wenige Vorschriften ausgeübt; es sollen keine unnötigen Hemmnisse für die Ansiedlung von Betrieben bzw. für die bestehenden Betriebe vorliegen. Als Mindestvorschrift soll es lediglich bei der Notwendigkeit verbleiben, die Länge der einzelnen Gebäude im Sondergebiet-Hafen auf maximal 140 m zu begrenzen. Die zu Werbezwecken verwendeten Kunstwerke der modernen Medientechnologie sind unter Beachtung der schriftlichen Festsetzungen allgemein zulässig, wenn sie die einschlägigen, zum Schutz der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erlassenen Vorschriften einhalten.

4.3. Erschließung

4.3.1. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Hafeneingangsbereiches erfolgt durch die vorhandene Straßenbahnlinie mit der Wendeschleife am Kurzheckweg.

4.3.2. Individualverkehr

Das Kernstück der neuen Flächenorganisation im Bebauungsplan bildet das spiralförmige Brückenbauwerk über die Bahn als Verbindung der Honsell- mit der Rheinhafenstraße. Eine Straßenabzweigung östlich des Brückenbauwerks ermöglicht die Erschließung des nördlichen Hafenbereichs, die Erschließung des südlichen erfolgt über die Rheinhafenstraße. Eine Trassenumplanung muß bei dem Anschluß von folgenden Straßen erfolgen: Hochbahnstraße, Werftstraße, Wikingerstraße und Nördliche Uferstraße. Die Südliche Uferstraße wird nicht an den Knotenpunkt angehängt und soll als Stichstraße, von Süden anfahrbar, zur Erschließung des westlich von ihr liegenden Industriegebietes und, über eine neue Albrücke, des städtischen Heizkraftwerkes-West und des Rheinhafenbades dienen. Ihre Funktion übernimmt die Rheinhafenstraße, die in beiden Richtungen befahrbar ist. Damit wird auch die auf dem Grundstück Lgb.Nr. 14599 ursprünglich vorgesehene Querspanne entbehrlich.

Zur Realisierung dieses Konzeptes ist ein erheblicher Eingriff in das Privatgrundstück Lgb.Nr. 14603 sowie einige weitere Grundstücke an seiner Westseite notwendig.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Entwicklungsschwerpunktes am östlichen Ende des mittleren Hafenbeckens ist eine Neugestaltung der Zufahrt für diesen Bereich vorgesehen.

4.3.3. Ruhender Verkehr

Im Einklang mit der Nutzungsverteilung werden auch die dazu gehörenden Abstellflächen für Pkw und Lkw ausgewiesen. Im Eingangsbereich ist besonders der Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastzüge, ggf. auch auf den überbaubaren Flächen, dringend zu befriedigen, ebenso wie der Pkw-Stellplatzbedarf für die neu anzusiedelnden Dienstleistungsnutzungen. Soweit möglich, werden Parkplätze auch an den Straßen und auf den Flächen unterhalb der Brückenbauwerke ausgewiesen. Auf der durch das Brückenbauwerk und die dazu führenden Rampen umschlossenen Fläche soll ein Parkhaus mit einer Kapazität von bis zu 500 Stellplätzen errichtet werden.

4.3.4. Geh- und Radwege

Die Erschließung des Geländes für Fußgänger und Radfahrer wird neben den zu den Straßen parallel angeordneten Fuß- und Radwegen durch bestehende oder neu trassierte selbständige Fuß- und Radwege besorgt. Eine gute Durchlässigkeit für diese Art von Verkehr wird als wichtiges Ziel der Bebauungsplanung gesehen. Als besonders wichtig wird die Achse vom Eingangsbereich nach Nordwesten, mit Fernziel im Schlehert und der anschließenden Auenlandschaft, eingestuft.

Die Fußgängerverbindung vom Parkhaus bzw. von der Straßenbahnhaltestelle zum Schwerpunkt am Ostende des Hafenbeckens ist zur Vermeidung der Gefahren auf einem eigenen Brückenbauwerk, kreuzungsfrei, vorgesehen.

4.3.5. Ver- und Entsorgung

Das Planungsgebiet ist im Mischsystem erschlossen. In den für die Bebauung vorgesehenen Flächen liegen teilweise Entwässerungskanäle (u.a. der Rheinhafensammler DN 1.300). In den Überbauungsbereichen müssen die Kanäle neu trassiert und umgelegt werden. Durch die Neubebauung der Grundstücke Nördliche Uferstraße 7 - 9 wird die Vorflut für die Hausentwässerung des Grundstückes Werftstraße 8 a unterbrochen. Sie muß neu ausgerichtet werden. Der in der Rheinhafenstraße liegende Rheinhafensammler DN 700/1.050 ist sanierungsbedürftig und muß in den nächsten Jahren erneuert werden.

Die vorhandenen Gas- und Wasserversorgungsleitungen in der Nördliche Uferstraße und Werftstraße liegen im unmittelbaren Bereich des geplanten Brückenbauwerkes. Die erforderlichen Gas- und Wasserversorgungsleitungen müssen daher umgelegt und in den neu geplanten Straßenabschnitten der Nördliche Uferstraße bzw. Werftstraße ausgelegt werden. Gleichzeitig müssen teilweise die vorhandenen Gas- und Wasserhausanschlußleitungen umgelegt und erneuert werden.

Die Gas- und Wasserversorgungsleitungen in der Rheinhafenstraße zwischen der Hochbahnstraße und Südliche Uferstraße liegen in der Brückenauffahrt bzw. direkt unter dem neu geplanten Gewerbe-/Industriegebäude und müssen getrennt werden. Ferner muß in der Südliche Uferstraße die Gasversorgungsleitung als Ringleitung geschlossen werden.

Im künftigen Einmündungsbereich der Nördliche Uferstraße in die Honzellstraße sieht die Planung den Abtrag des vorhandenen Hochwasserdammes vor. Als Ersatz ist eine Hochwassermauer entlang der Alb vorgesehen, die eine Oberkante von 108,70 m ü.NN haben muß. Die neue Brücke über die Alb wird so gestaltet, daß ein ungehinderter Hochwasserabfluß gewährt bleibt.

4.3.6. Eisenbahnverkehr

Eines der Hauptziele der Planung ist die Beseitigung der ebenerdigen Kreuzungen des Bahnverkehrs mit dem Straßenverkehr. Die damit zu erreichende Verbesserung soll einer Erhöhung des Frachtumsatzes über die Bahnanschlüsse des Hafens zugute kommen. Im nordwestlichen Teil des räumlichen Geltungsbereichs sollen jedoch die nicht genutzten Gleise zugunsten neuer Nutzungen abgebaut werden.

4.4. Grünordnung, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen

Ziel der Grünordnung ist die Gestaltung der Hafeneingangssituation und eine Durchgrünung des Plangebietes mit großkronigen Bäumen. Die Hochgarage im Hafeneingangsbereich soll intensiv begrünt werden. Die geplanten baulichen Veränderungen sehen vor, den bestehenden Baumbestand an der Alb und im Rheinhafen zu schützen und die Eingriffe auf das absolut unvermeidliche zu beschränken. Zum Ausgleich sind vielfältige Anpflanzungen vorgesehen.

Im einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Ausbau eines grün gefaßten Rad- und Gehweges in das Hafengebiet.

- Baumpflanzungen entlang der Südliche Uferstraße als Industrieegrünung und Übergang zum Albgrün.
- Einseitige Bepflanzung der Rheinhafenstraße und Bepflanzung der Parkplätze mit großkronigen Bäumen.
- Eingrünung der Gewerbegrundstücke durch Festsetzung eines Pflanzgebotes für Strauchpflanzungen entlang der Rheinhafenstraße.
- Fassadenberankung und Dachbegrünung der Hochgaragen.

4.5. Klima, Umweltbelastung

Die Festsetzung der Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans läßt keine erhebliche Steigerung des Schadstoffausstoßes erwarten.

5. Statistik

5.1. Flächenbilanz

Industriegebiet	ca. 3,53 ha	28,7 %	80.400 m ² BGF
Sondergebiet-Hafen	ca. 1,90 ha	15,4 %	50.400 m ² BGF
Sondergebiet-Parkhaus	ca. 0,44 ha	3,6 %	18.000 m ² BGF
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 4,52 ha	36,7 %	
Öffentliche Grünflächen			
- Uferfläche mit Wasserfläche	ca. 0,78 ha	6,3 %	
- Grünanlage	ca. 0,28 ha	2,3 %	
Flächen f. Versorgungsanlagen	ca. 0,11 ha	0,9 %	
Flächen mit besonderer Zweckbestimmung (Industriegleis)	ca. 0,75 ha	6,1 %	
Gesamtfläche	ca. 12,31 ha	100,0 %	148.800 m ² BGF

6. Bodenordnung

Zur Verwirklichung des Bebauungsplans ist ein Bodenordnungsverfahren nach Baugesetzbuch möglich.

7. Kosten (überschlägig)

Die notwendigen Verkehrsbauten sind unter dem Aspekt sparsamster Mittelverwendung geplant. Leider zwingt die große Anzahl von Zwangspunkten ober- und unterirdisch zu vielen Sonderkonstruktionen, die nur mit relativ großem finanziellem Aufwand zu realisieren sind. Wegen der außergewöhnlichen Verkehrsführung über den Kreisel wurde ein Gutachten zur Verkehrssicherheit von Prof. Dr. Hiersche, Universität Karlsruhe, eingeholt. So sind der Aufbau und die Mittentrennung der Fahrbahnen, die seitlichen Leitplanken, die gesamte Oberkonstruktion des Bauwerkes und die Beleuchtung Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit gefordert werden müssen und die nicht unerheblich zum Aufwand beitragen. Daneben sind auch Maßnahmen der Grünordnung in diesem städtebaulich bedeutsamen Bereich unverzichtbar, um die dringend erforderliche Aufwertung zu erreichen.

7.1. Kosten zu Lasten der Stadt

Parkflächen -Längs-	40.000 DM
Parkflächen -Senkrecht-	29.000 DM
Gehweg	150.000 DM
Gehweg Saumsteine	24.000 DM
Verkehrsgrün	423.000 DM
Einzelbäume	251.000 DM
<u>Beleuchtung</u>	<u>24.000 DM</u>
Gesamtkosten	941.000 DM

7.2. Kosten zu Lasten Stadtwerke - Versorgungsbetriebe

Neuerlegung, Umliegungen und Trennungen von Gas- und Wasserversorgungsleitungen	ca. 2.100.000 DM
Stromversorgung	ca. 820.000 DM
<u>Neuanlage und Änderung Straßenbeleuchtung</u>	<u>ca. 550.000 DM</u>
Gesamtkosten	ca. 3.470.000 DM

7.3. Beseitigung Bahnübergang - Honselstraße

Grunderwerb und Entschädigung	2.420.000 DM
Straßenbau incl. Ausstattung (Verkehrssignalanlagen, Beschilderung, Beleuchtung, Verkehrsgrün)	9.410.000 DM
Bauwerk	14.400.000 DM
Stützwände	1.210.000 DM
Wasserbau	140.000 DM
Änderung an Versorgungsleitungen und <u>Bahnanlagen</u>	<u>2.420.000 DM</u>
Gesamtkosten	30.000.000 DM

7.4. Sonstige Kosten

Teilweise Neuerlegung der Entwässerungskanäle	ca. 1.600.000 DM
Neue Vorflut für die Hausentwässerung des Grundstücks Lgb.Nr. 14541	ca. 100.000 DM
Erneuerung des Rheinhafensammlers außerhalb des Baubereichs: Beseitigung BÜ-Honsel- straße	<u>ca. 4.000.000 DM</u>
Gesamtkosten	ca. 5.700.000 DM

8. Finanzierung

Die Kosten sind nach dem Stand 1993 ermittelt. Die Kostendrittelerung bezüglich Punkt 7.3. nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sowie die 80 %ige Bezuschussung des städtischen Drittels durch GVFG und Komplementärmittel des Landes sind beantragt.

Textfestsetzungen

In Ergänzung der Planzeichnung wird folgendes festgesetzt:

1. Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 8.12.1986 (BGBl. I. S. 2253), gültig ab 1.07.1987 und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I. S. 132), gültig ab 27.01.1990, geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I. S. 479).

1.1. Art und Maß der baulichen Nutzung

1.1.1. Sondergebiet - Hafen (SO)

Das Sondergebiet dient der Unterbringung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, für die der Bereich des Rheinhafeneingangs eine besondere Standortgunst darstellt.

Zulässig sind

- Geschäfts- Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- Gewerbebetriebe aller Art, jedoch keine Einzelhandelsbetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- Tankstellen im Zusammenhang mit Abstellflächen für Lastzüge,
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter.

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von maximal 400 m².

1.1.2. Industriegebiet (GI)

Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO.

Zulässig sind:

- Gewerbebetriebe aller Art, jedoch keine Einzelhandelsbetriebe,
- Lagerhäuser und Lagerplätze.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
- Anlagen für sportliche Zwecke,
- Einzelhandelsbetriebe nur mit folgenden Warengruppen: Möbel, Teppiche, Fußbodenbeläge, Gartenbedarf, Gartenpflanzen, Baustoffe, Bauelemente (z.B. Türen, Fenster), Baumaterialien, Fliesen, sanitäre Einrichtungsgegenstände, sanitärer Installationsbedarf, Fahrzeuge und Zubehör.

1.1.3. Maß der baulichen Nutzung

Bei fehlenden Angaben im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans über die zulässige Ausnutzung (GRZ, GFZ, BMZ) wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung durch die überbaubaren Grundstücksflächen und die Wandhöhe bestimmt.

1.1.4. Nebenanlagen

Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 2 BauNVO sind auf den nicht überbaubaren Flächen ausnahmsweise zulässig.

1.2. Bauweise

Im Sondergebiet - Hafen gilt die offene Bauweise, jedoch mit einer Längenbeschränkung von 140 m.

Im Industriegebiet gilt offene Bauweise ohne Längenbeschränkung.

1.3. Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern

1.3.1. An den im Bebauungsplan festgesetzten Baumstandorten sind großkronige einheimische Laubbäume, wie Esche, Hainbuche, Stieleiche, Winterlinde, zu pflanzen. Geringfügige Abweichungen können in begründeten Fällen (z.B. Leitungstrassen, Ein- und Ausfahrten) als Ausnahme zugelassen werden. Die Hausanschlußleitungen sind deshalb in den Eingangs- bzw. Einfahrtsbereich zu verlegen.

1.3.2. Die im Bebauungsplan festgesetzten Bäume, Hecken/Sträucher sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang durch entsprechende Nachpflanzungen zu ersetzen. Die im Bebauungsplan als zu erhaltend gekennzeichneten Bäume sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang durch standorttypische Laubbäume zu ersetzen.

1.3.3. Je angefangene 600 m² Grundstücksfläche ist mindestens ein großkroniger heimischer Laubbaum zu pflanzen. Auf Grundstücksteilen, die ausschließlich als Pkw-Parkplätze dienen, je 300 m². Die Bäume der Parkierungsflächen werden hierauf angerechnet.

Die im Bebauungsplan mit einem Pflanzgebot gekennzeichneten Gehölzpflanzungen auf privaten Flächen sind mindestens in der dargestellten Breite mit einheimischen Laubgehölzen anzulegen, wie Feldahorn, Hainbuche, Vogelkirsche, Hartriegel, Gemeine Heckenkirsche, Gemeiner Schneeball, Faulbaum, Pfaffenhütchen, Holunder, Wildrose.

1.3.4. Das Parkhaus ist mit integrierten Rankgerüsten auszubilden und mit Rankgewächsen zu bepflanzen und mit einer extensiven Dachbegrünung einzugrünen. Dabei ist eine für die Dachbegrünung notwendige Erdüberdeckung von mindestens 15 cm oberhalb der Dränschicht einzuhalten. Entlang der Rheinhafenstraße sind die Fassaden mit Rankgewächsen zu begrünen und Hecken zu pflanzen.

1.4. Aufschüttungen

Die Flächen der Baugrundstücke sind in ihrer Höhenlage durch Aufschüttungen oder durch Abtragungen den angrenzenden öffentlichen Erschließungsflächen anzupassen. Nur in technisch unvermeidlichen Fällen sind Stützmauern zulässig.

1.5. Garagen und Stellplätze, Lagerflächen

Diese Nutzungen sind nur zulässig

- auf den im zeichnerischen Teil hierfür ausgewiesenen Flächen
- innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen.

2. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 73 Landesbauordnung (LBO) in der Fassung vom 28.11.1983 (GBI. S. 770, ber. 1984 S. 519), geändert durch Gesetze vom 1.04.1985 (GBI. S. 51), vom 22.02.1988 (GBI. S. 54), vom 8.01.1990 (GBI. S. 1), vom 17.12.1990 (GBI. S. 426).

2.1. Gestaltungsvorschriften

2.1.1. Wandhöhen

Es gelten die im Bebauungsplan, zeichnerischer Teil, eingetragenen Wandhöhen. Die Wandhöhe ist das Maß zwischen dem Schnittpunkt der Oberkante der Dachhaut mit der Außenwand des Gebäudes, gemessen in Gebäudemitte und der jeweiligen Gehweghinterkante des erschließenden Weges. Ansonsten ist die von der Baurechtsbehörde festzulegende Geländeoberfläche maßgebend.

2.1.2. Fassadengestaltung

Fassaden ohne Fenster oder die nach rein technischen Gesichtspunkten ausgebildeten Wand- und Tragkonstruktionen sind durch einen Farb- anstrich oder/und durch Begrünung mit Rankgewächsen zu gestalten. Für diese sind ggf. Rankhilfen zu errichten. Dies gilt auch für die Stütz- und Begrenzungsmauern.

2.2. Werbeanlagen

2.2.1. Werbeanlagen sind im Sondergebiet-Hafen nur am Ort der Leistung zulässig.

2.2.2. Werbeanlagen konventioneller Art, z.B. Schilder, Leuchtreklame, aus Schrift, graphischen Zeichen und Bildern, sind an Gebäuden oberhalb der obersten Wandabschlüsse nicht zulässig.

2.2.3. Die in Einzelbuchstaben aufgelöste Werbeschrift ist bei waagrechter Anbringung bis 1,5 m Höhe, bei senkrechter Anbringung bis 1,0 m Breite, zulässig.

2.3. Abstandsflächen

Im Sondergebiet - Hafen beträgt die Abstandsfläche 0,25 der Wandhöhe, mindestens jedoch 2,50 m

3. Sonstige Festsetzungen

Die Bebauungspläne Nr. 364 "Mühlburg-West", in Kraft getreten am 10.07.1970, und Nr. 614 "Nutzungsartfestsetzung", in Kraft getreten am 22.02.1985, werden in den Teilbereichen aufgehoben, die durch diesen Bebauungsplan neu geregelt werden.

H i n w e i s e

1. Baumschutzverordnung

Bezüglich der Erhaltung der vorhandenen Bäume wird auf die Baumschutzverordnung der Stadt Karlsruhe vom 1.01.1990 verwiesen.

2. Ver- und Entsorgung

Für Wasserversorgung, Stromversorgung, Entwässerung und Abfallbeseitigung sind die Satzungen der Stadt Karlsruhe in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Die Abfallbehälter sind innerhalb der Grundstücke nicht weiter als 15 m von der für Müllfahrzeuge befahrbaren Straße entfernt, auf einem befestigten Standplatz, ebenerdig aufzustellen. Der stufenlose Transportweg ist zu befestigen, eine eventuelle Steigung darf 5 % nicht überschreiten. Mit dem Bauantrag sind Pläne über den Standplatz und den Transportweg zur Genehmigung vorzulegen. Die Größe der Abfallbehälter zur Entsorgung von Müll und Wertstoffen werden im Zuge des Baugesuches festgelegt.

3. Entwässerung

Bei der Ausbildung einer Sockelhöhe von 0,3 m über der Gehweghinterkante ist die Entwässerung der Gebäude ab dem Erdgeschoß gewährleistet. Tieferliegende Gebäudeteile können nur über Hebeanlagen entwässert werden.

4. Archäologische Funde

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, daß bei der Durchführung der Planung bisher unbekannte Funde oder Fundplätze entdeckt werden. Diese sind gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) umgehend dem Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe, Abt. Bodendenkmalpflege, Referat 22, Amalienstraße 36, 76133 Karlsruhe, zu melden. Der Fund und die Fundstelle sind bis zu vier Werktagen nach der Meldung in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesdenkmalamt einer Verkürzung dieser Frist zustimmt.

5. Begrünungsplan

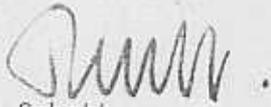
Den Bauanträgen ist ein mit dem Gartenbauamt abgestimmter Begrünungsplan beizufügen.

6. Flughafen Karlsruhe

Das Planungsgebiet liegt zum Teil innerhalb des Sektors II des Bauschutzbereiches des Flughafens Karlsruhe gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz. Die Errichtung von Gebäuden oder Hindernissen (z.B. Baukran)

mit einer Höhe von mehr als 45 m darf nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde durchgeführt werden (§ 12 Abs. 2 und 3 in Verbindung mit § 30 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz). Es wird darauf hingewiesen, daß jetzt und in Zukunft mit Belästigungen durch den Flugbetrieb zu rechnen ist. Abwehr oder Entschädigungsansprüche wegen Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb bestehen nicht.

Karlsruhe, 17.08.1992
Fassung vom 5.05.1995
Stadtplanungsamt


Schott

