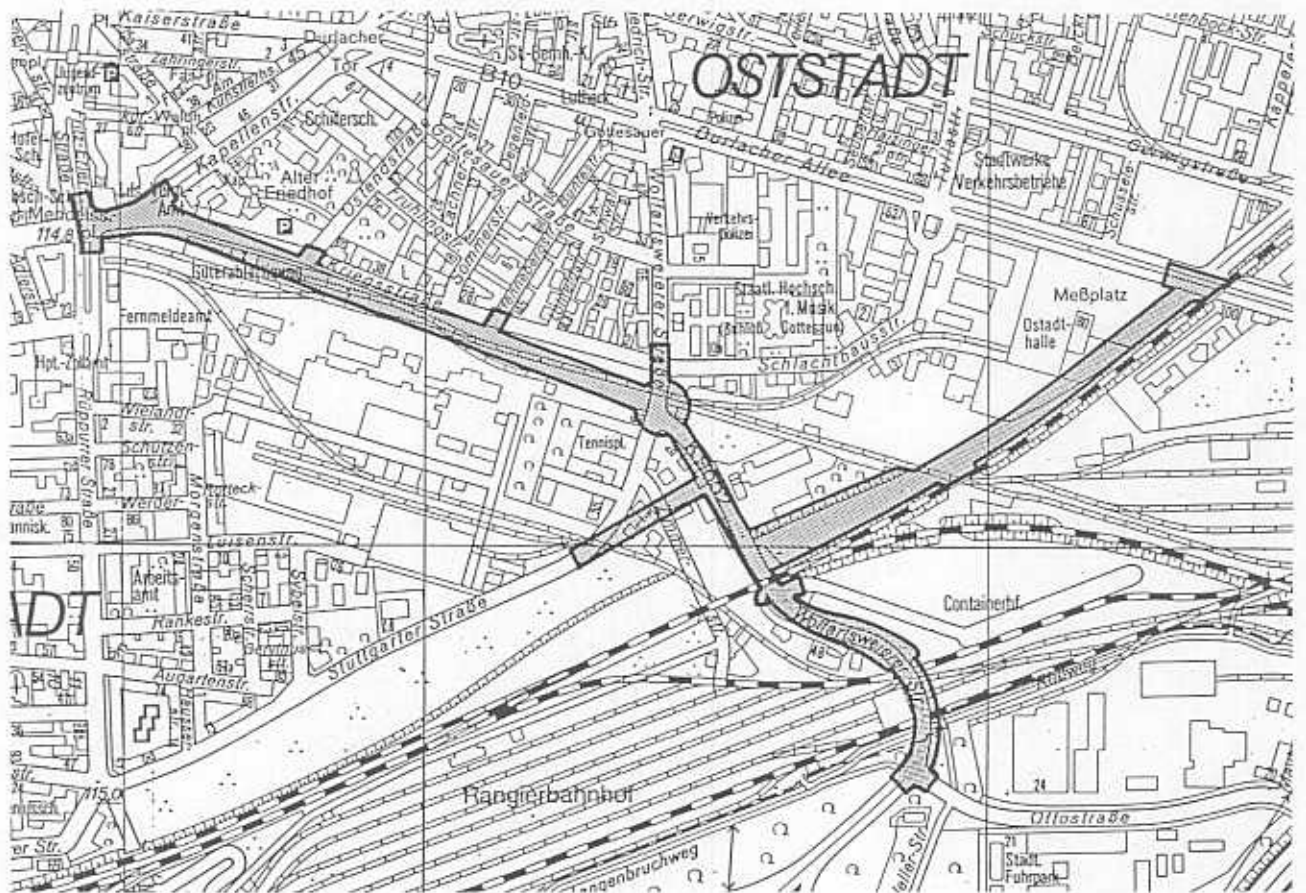


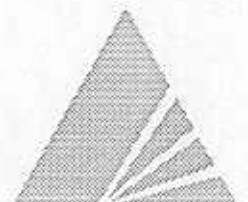


Stadt Karlsruhe

# Bebauungsplan Kriegsstraße - Ost / Ostring



Begründung,  
Textfestsetzungen, Hinweise  
Fassung 7. Februar 1997



Aufstellungsbeschluß gemäß § 2  
Abs. 1 BBauG/BauGB

am 19.05.1988 / 27.08.1992 / 20.11.1986

Billigung des Entwurfs durch den  
Gemeinderat und Auslegungsbeschluß  
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, § 74  
Abs. 7 LBO

am 16.07.1996

Öffentliche Auslegung des Bebauungs-  
plans gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, § 74  
Abs. 7 LBO

vom 30.09.1996 bis 30.10.1996

Satzungsbeschluß gemäß § 10 BauGB

am 13.05.1997

AZ 22 - 25 II.3 - 11 / 38

Regierungspräsidium Karlsruhe

Nicht beanstandet

(§ 11 Abs. 3 Satz 2 BauGB)

Karlsruhe, 21.08.1997

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

Karlsruhe, 19.06.1997

Professor Dr. Seiler  
Oberbürgermeister

In Kraft getreten (§ 12 BauGB,  
§ 74 Abs. 7 LBO) mit der Bekannt-  
machung

am 19.09.1997

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

ab 19.09.1997

## Bebauungsplan "Kriegsstraße-Ost/Ostring"

### A. Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

#### 1. Aufgabe und Gesamtzusammenhang

Im Jahre 1961 beschließt der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe einen Verkehrslinienplan, der u.a. die neue Straßenverbindung Kriegsstraße-Ost/Schlachthausstraße/Tullastraße enthält. Ziel der Maßnahme ist, das vom Autoverkehr überlastete Durlacher Tor zu umfahren. Aufgrund drängender Verkehrsprobleme am schienengleichen Bahnübergang Wolfartsweierer Straße legt die Stadtverwaltung 1974 einen mit der Bundesbahn und dem Regierungspräsidium abgestimmten Entwurf zur Kriegsstraße-Ost vor, der die Verbindung zur Durlacher Allee über den verlängerten Ostring und zusätzlich die Verbindung der Wolfartsweierer Straße mit der Südtangente vorsieht. Damit liegen die wesentlichen Elemente des Karlsruher Hauptverkehrsstraßennetzes im Bereich Südost fest, die der Gemeinderat im Rahmen der Stellungnahme zum Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes 1985 beschließt.

Der Bebauungsplan "Kriegsstraße-Ost/Ostring" soll nun diese Verkehrsmaßnahme zwischen dem Mendelssohnplatz, der Durlacher Allee und der Einmündung der Ottostraße als Umgehung der Oststadt planungsrechtlich sichern. Als Ersatz für die Streckenabschnitte der B 10- und L 560-Ortsdurchfahrt wird diese Straßenführung den Verkehr in der Karl-Wilhelm-Straße, der Kapellenstraße und der westlichen Durlacher Allee reduzieren. Gleichzeitig wird ihre Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz im Osten die Kriegsstraße-Ost zu einer wichtigen Erschließung der Karlsruher Innenstadt machen.

Der Bebauungsplan "Kriegsstraße-Ost/Ostring" ist der erste in einer Reihe von Bebauungsplänen zur städtebaulichen Neuordnung des Karlsruher Südostens auf der Grundlage des Rahmenplans Karlsruhe-Südost (vgl. **Abb. 12**). Der Bau von Kriegsstraße-Ost/Ostring ist der Beginn einer Neuordnung der überwiegend brachliegenden bzw. minder genutzten Flächen in unmittelbarer, südöstlicher Nachbarschaft der Karlsruher City. Die Lage der Kriegsstraße-Ost/Ostring im Karlsruher Stadtgrundriß und ihre Bedeutung verlangen hohe Gestaltqualität, die u.a. mit ihrer Ausbildung als innerstädtische Allee mit vier Baumreihen erreicht werden soll. Der Ausbau der Kriegsstraße-Ost ist außerdem Voraussetzung zum aufwertenden Umbau des Stadtgebietes zu beiden Seiten dieses Verkehrsbandes.

2. Bauleitplanung

2.1 Vorbereitende Bauleitplanung

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe entwickelt und steht in Übereinstimmung mit dessen Zielen. Die Trasse der Kriegsstraße-Ost/Ostring ist in der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt, die seit 16.07.1994 rechtswirksam ist.

2.2 Verbindliche Bauleitplanung

Die derzeit gültigen Bebauungspläne Nr. 132, rechtsverbindlich seit 25.10.1887, und Nr. 159, rechtsverbindlich seit 22.03.1919, stellen die Bau- und Straßenfluchten der Kriegsstraße im Abschnitt zwischen Wolfartsweierer- und Rüppurrer Straße fest. Der Baufluchtenplan "Kapellenstraße" (Nr. 207), rechtsverbindlich seit 29.04.1936, legt die Bau- und Straßenfluchten im Kreuzungsbereich Kapellen-/Kriegsstraße fest. Der Bebauungsplan Nr. 614 "Nutzungsartfestsetzung (Ehemals Bauordnung der Stadt Karlsruhe)", rechtsverbindlich seit 22.02.1985, weist das Grundstück Flst.-Nr. 2367/1 als Industriegebiet, die Grundstücke Flst.-Nr. 19888, 19896, 19897 als Gewerbegebiet aus. Diese Bebauungspläne werden in den Teilbereichen aufgehoben, die von diesem Bebauungsplan neu geregelt werden.

3. Bestandsaufnahme

3.1 Räumlicher Geltungsbereich

Die Abgrenzung des Planungsgebietes ergibt sich aus der Planzeichnung.

3.2 Naturräumliche Gegebenheiten

Das Planungsgebiet für die Kriegsstraße-Ost und den Ostring liegt im Grenzbereich zweier Naturräume im Karlsruher Osten. Der Abschnitt zwischen Mendelssohnplatz und Kreisverkehrsplatz führt durch die Niederterrasse, die östlich anschließenden Abschnitte liegen im Bereich der Kinzig-Murg-Rinne. Hier weisen die tiefgründigen Kies- und Sandböden stellenweise Torfzwischenlagen und eine kalkarme Lehmüberdeckung auf. Die potentiell natürliche Vegetation besteht im Bereich der Kinzig-Murg-Rinne aus Erlen-Eschen-Wäldern mit Übergängen zu Hainbuchenwäldern und im Bereich der Niederterrasse aus Buchen-Eichen-Wäldern.

Die Geländehöhen liegen zwischen 114,45 m ü.NN. (Ecke Kriegsstraße-Ost alt/Sommerstraße) und 113,90 m ü.NN. (Wolfartsweierer Straße/ Regionalverband Süd-Busdepot), das Planungsgebiet weist nur geringe Höhenunterschiede auf. Der Grundwasserflurabstand beträgt ca. 2 - 4 m.

Die Fläche der neuen Trasse von Kriegsstraße-Ost und Ostring wird bisher folgendermaßen genutzt:

- Güterabfertigung der Bahn mit Gleisflächen, Gebäuden, Anlieferbereichen.
- Trasse der Kriegsstraße-Ost alt.
- Teilbereiche des Gewerbegebietes Zimmerstraße.
- Bahngelände, auf dem ein ehemaliger Bahndamm der Hauptbahnstrecke Karlsruhe-Mannheim teilweise abgetragen wurde. Der noch bestehende Teil des Bahndammes soll weitgehend als Lärmschutz für die neuen Nutzungen (Oststadtpark) erhalten werden.
- Meißplatz.
- Kleingartengelände (bereits geräumt).

Aufgrund dieser Vornutzungen ist das Gelände weitgehend versiegelt, bebaut oder abgeräumt.

Ein nennenswerter Baumbestand ist lediglich im Bereich der Kriegsstraße-Ost alt in Form einer lückenhaften Reihe von ca. 20 Platanen vom Mendelssohnplatz bis zur Güterabfertigung vorhanden.

Auf dem Parkplatz und der Rasenfläche westlich der Güterabfertigung stehen ca. 10 weitere Platanen unterschiedlichen Alters.

Bei den Gehölzen im Bereich des Gewerbegebietes Zimmerstraße handelt es sich überwiegend um nicht erhaltenswerten Spontanaufwuchs. Im Bereich der Güterabfertigung besteht in den Gleiszwischenräumen eine erhaltenswerte, artenreiche, trockenheitsertagende Spontanvegetation. In den Randbereichen der genutzten Flächen haben sich teils schmale, teils flächige ruderale Staudenfluren entwickelt.

### 3.3 Baubestand, Nutzungen

Die Trasse der Kriegsstraße-Ost zwischen Einmündung Kapellenstraße und Kreuzung Wolfartsweierer Straße wird auf dem Grundstück der Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG (Flst.-Nr. 2366/26) geführt; das ca. 250 m lange Abfertigungsgebäude Kriegsstraße 3 muß abgebrochen werden.

Nördlich grenzen an diese Trasse ein- bis zweigeschossige Gewerbegebäude teilweise mit Wohnnutzung an. Von West nach Ost: Ein Kfz-Reparaturbetrieb, der öffentliche Parkplatz für die Altstadt, Autowerkstatt, Gebäudereinigung, Getränkehandel sowie eine Automatenvertretung. Östlich des Kulturdenkmals "Alter jüdischer Friedhof" folgen noch eine Autowerkstatt, eine Holzhandlung, ein städtischer Bauhof sowie die zweigeschossigen Reihenhauszeilen der Lohfeldsiedlung im Eigentum der Volkswohnung und die dreigeschossigen Wohnzeilen des Eisenbahner-Bauvereines. Davor liegt noch, auf der Südseite der heutigen Kriegsstraße, die Kleingaststätte "Schwarzwaldstübel". Südlich grenzen an die Trasse Kriegsstraße-Ost die Optionsflächen der Telekom am Mendelssohnplatz an und das Pacht-

grundstück einer Spedition mit Lagerhallen, das Drucksachenlager der DB AG und das Sportgelände des Eisenbahner-Tennis-Clubs Grün-Weiß mit Halle und Clubhaus.

Im Bereich der Wolfartsweierer Straße zwischen Ostring und zukünftigem Kreisverkehrsplatz liegen auf Bahn AG-Gelände eine Gebrauchtwagen- und eine Reifenrunderneuerungsfirma, die ebenso zu verlagern sind wie Gewerbebetriebe auf der Südseite der Wolfartsweierer Straße zwischen einmündender Stuttgarter Straße und Eisenbahnbrücke Hauptbahn Karlsruhe-Mannheim (vgl. **Abb. 14**).

In Verbindung mit dem Umbau der Wolfartsweierer Straße in die Kriegstraße Ost/Ostring-Trasse ist auch eine Neutrassierung der Stuttgarter Straße geplant, die durch die Firmengelände einer Autoverwertung, Schrott und Metalle, sowie eines Karosseriebaubetriebs mit neuwertiger Werkstatthalle führt (vgl. **Abb. 14**). Auch diese beiden Betriebe sind dann zu verlagern.

Auf der Nordseite dieses Trassenstücks befinden sich das Bahnbusdepot Wolfartsweierer Straße 11 mit Verwaltungs- und Sozialbau sowie den Bushallen und die Kleingartenanlage "Vorderer Abtzipfel".

Das dritte Teilstück der Trasse zwischen Durlacher Allee und Wolfartsweierer Straße führt in der Nordhälfte über den Meßplatz, den Schaustellerplatz, der bereits verlagert ist, den Meßplatz-Parkplatz und die Stadtwerke-Lagerflächen sowie in der Südhälfte über die ehemalige Hauptbahnfläche Karlsruhe-Mannheim (Flst.Nr. 19889/1+2), zur Zeit ohne Nutzung.

Im weiteren Verlauf der Wolfartsweierer Straße östlich der Hauptbahntrasse besteht beiderseits Grundbesitz der DB AG: nördlich der Straße das neue Frachtzentrum der DB AG und südlich (Schrotthändler, Ölwechselstation und Lagerflächen) Gewerbebetriebe als DB-Pächter. Danach überquert die Wolfartsweierer Brücke den Rangierbahnhof der DB AG und geht über in die Fläche des Oberwaldes.

#### 3.4 Eigentumsverhältnisse

Die benötigte Fläche befindet sich überwiegend im Eigentum der Deutschen Bahn AG und wird von der Stadt Karlsruhe noch erworben, die restliche Fläche (ca. 1/3) ist bereits in städtischem Eigentum.

#### 3.5 Altlasten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes überschneidet sich teilweise mit mehreren altlastenverdächtigen Flächen (siehe Kennzeichnungsplan "Altlastverdächtige Flächen"):

### 3.5.1 "Altablagerung Meßplatz" (Fläche 7).

Die Verdachtsfläche wurde orientierend erkundet. Als Ergebnis wurde festgestellt:

Im Bereich des heutigen Meßplatzes befindet sich eine ca. 1,3 Meter mächtige Altablagerung (Ablagerungszeitraum 1906 - 1928), die vorwiegend aus mineralisiertem Hausmüll, Bauschutt und Bodenaushub besteht. Grundwasser- oder andere schutzgutgefährdende Abfallarten wurden dabei nicht gefunden.

Grundwasseruntersuchungen erbrachten ebenfalls keine Werte, die auf die Altablagerung zurückzuführen sind.

Die Beurteilung des Erkundungsergebnisses durch die Bewertungskommission ergab, daß die Altablagerung in ihrem jetzigen Zustand belassen werden kann.

Die geplante Nutzung (Straßennutzung) stellt keine relevante Nutzungsänderung dar, die zu neuen Untersuchungen Anlaß gäbe.

Im Zuge der geplanten Tiefbauarbeiten ist für den anfallenden Bodenaushub ein Entsorgungs- bzw. Verwertungskonzept zu erstellen und mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

### 3.5.2 "Gaswerk II, Schlachthausstraße" (Fläche 6)

Der Altstandort wurde eingehend erkundet.

Im Bereich des ehemaligen Gaswerkes II, Schlachthausstraße, wurden teilweise erhebliche Bodenkontaminationen mit überwiegend polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK - max. 9.850 mg PAK/kg Boden) festgestellt.

Zudem befinden sich im Bereich der geplanten Trasse Altablagerungen mit der gleichen Qualität wie im Bereich des Meßplatzes (siehe 3.5.1).

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, daß bei Grabarbeiten kontaminiertes Material sowie belastetes Grundwasser angetroffen wird. Insofern ist vor Beginn der Arbeiten hinsichtlich des Arbeitsschutzes, der Behandlung kontaminierten Erdaushubes und der Behandlung bzw. Ableitung belasteten Grundwassers eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden durchzuführen.

### 3.5.3 "RVS-Gelände der Bahn AG" (Fläche 4)

Die Fläche wurde historisch erkundet. Danach sind insbesondere die südlichen Bereiche der Fläche als uneingeschränkt altlastenrelevant eingestuft.

Desweiteren sind dort Verunreinigungen von Boden und Grundwasser aufgrund eines früheren Ölunfalles bekannt, die derzeit saniert werden.

Eine systematische technische Erkundung (orientierende Erkundung) der Fläche konnte bisher noch nicht durchgeführt werden (Fläche der DB AG). Insofern können derzeit auch keine Aussagen hinsichtlich möglicher Kontaminationen gemacht werden.

- 3.5.4 "Gewerbefläche Zimmerstraße" (Fläche 3)  
"Autohandel/Reparaturwerkstatt, Wolfartsweierer Straße 9" (Fläche 5)

Im Bereich der Verdachtsfläche befinden sich Gewerbebetriebe, die aufgrund ihrer Branchenzugehörigkeit als altlastenrelevant eingestuft werden.

Die bisher durchgeführten Erkundungen zeigten punktuelle Belastungen des Bodens und Prüfwertüberschreitungen des Grundwassers mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) auf, die im Zuge der Freimachung des Geländes einer vertiefenden Untersuchung bedürfen.

- 3.5.5 "DB-Güterbahnhof" (Fläche 1)  
Im Bereich von Hydraulikgeräten, Hebebühne, Lagerhallen wurden lokale Ölverunreinigungen festgestellt, die jedoch als gering einzuschätzen sind. Bei Rückbaumaßnahmen von Gebäuden ist ein Abbruch- und Entsorgungskonzept zu erstellen.

Im Bereich der Gleisanlagen ergaben die Untersuchungen auffällige Herbizid-Konzentrationen sowohl im Gleisschotter (max. 10,4 µg/l im wässrigen Eluat) als auch im anstehenden Boden (max. 2,69 mg/kg Gesamtgehalt).

Laut Luftbildauswertung existieren auf dem Gelände vierzig verfüllte Bombenrichter, zudem werden fünf Blindgänger vermutet. Aufgrund der gegenwärtigen Nutzung konnten bisher in diesem Zusammenhang in den meisten Fällen noch keine technischen Erkundungen erfolgen. Dies ist erst nach Rückbau der Gleisanlagen sinnvoll. Die bisherige Untersuchung von fünf zugänglichen Bombenrichtern ergab keine Gefahrenrelevanz.

Nach dem Rückbau der Gleisanlagen sind - neben der Erkundung auf Kampfmittel - im Hinblick auf die Umnutzung des Geländes und die Verwendung von anfallendem Bodenmaterial weitere Untersuchungen durchzuführen. Falls Gleisschotter entsorgt wird, ist ein Entsorgungskonzept zu erstellen.

- 3.5.6 "Kleingartenanlage Stuttgarter Straße " (Fläche 2)  
Diese Altablagerung grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans an. Im Oberboden des gesamten Altablagerungsbereiches





Aus Anlaß drängender Verkehrsprobleme am niveaugleichen Bahnübergang Wolfartsweierer Straße legt die Stadtverwaltung 1974 einen mit der Deutschen Bundesbahn (Direktion Karlsruhe) und dem Regierungspräsidium Karlsruhe abgestimmten Entwurf für die Kriegsstraße-Ost als Streckenabschnitt der B 10-Ortsdurchfahrt Karlsruhe vor. Neu ist in dieser Planung die Verbindung über die Wolfartsweierer Straße zur Südtangente. Jetzt führt auch die Verbindung von der Haid-und-Neu-Straße zur östlichen Kriegsstraße über ihre heutige Trasse als Ostring nahe am Damm der Bahnstrecke Karlsruhe-Mannheim (Abb. 2).

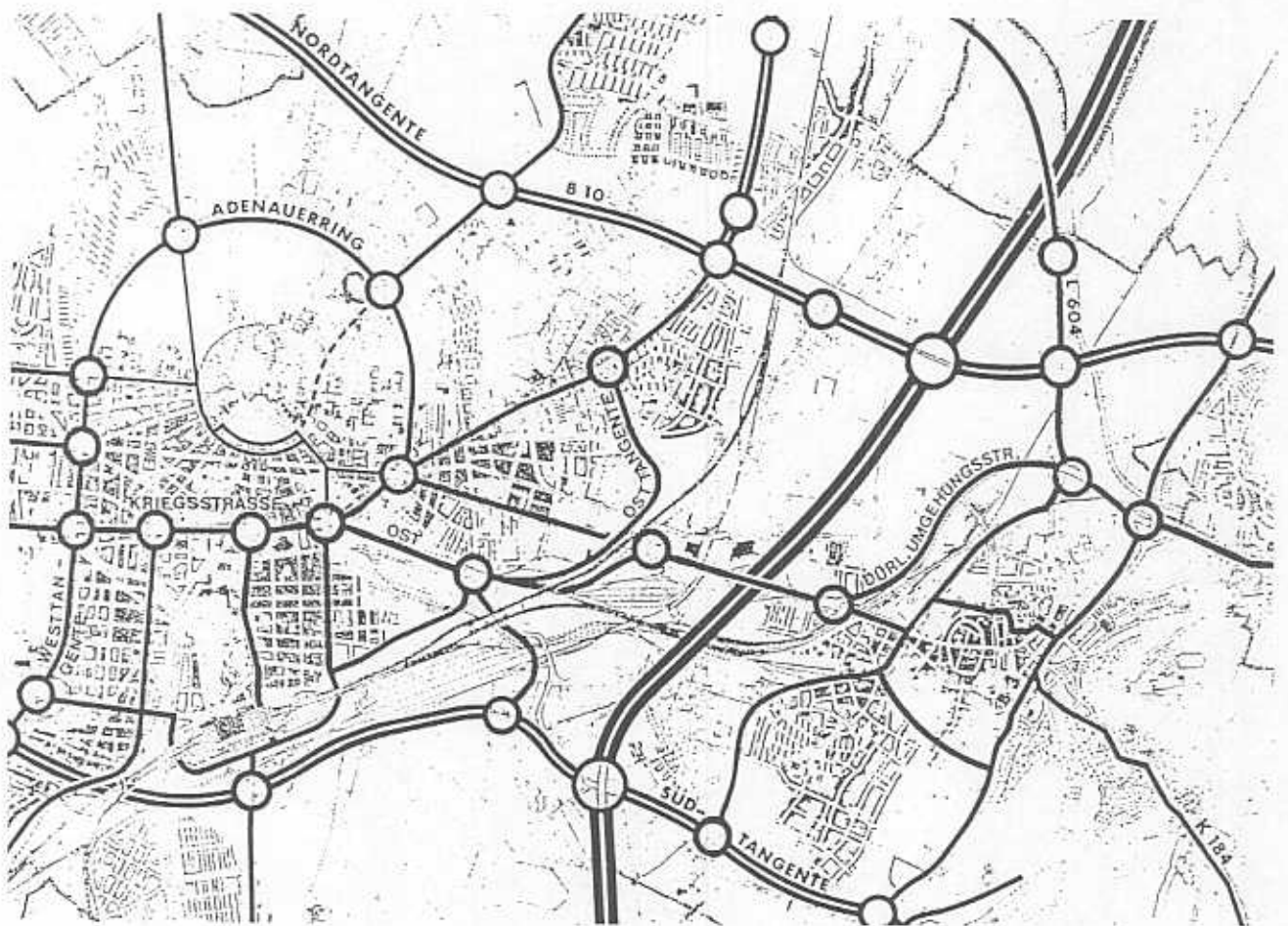


Abb. 2 Plan 1972 des geplanten Hauptverkehrsstraßennetzes

Weitere Überarbeitungen des Projektes liefert das Ingenieurbüro Schaechterle-Holdschuer 1985. Für die Knotenpunkte werden einfachere Lösungen und für die Strecke Ettlinger Tor - Mendelssohnplatz eine städtebaulich befriedigendere Konzeption (durchgehend tiefelegte und überdeckelte zweispurige Fahrbahn) entwickelt.

Alle Planänderungen erfolgen mit Blick auf das ursprüngliche Ziel, nämlich die Umfahrung des Durlacher Tors und die Entlastung der Karl-Wilhelm-Straße, der westlichen Durlacher Allee und der Kapellenstraße. Wichtig ist, daß auch in der östlichen Kaiserstraße weniger Verkehr erwartet wird. Diese Planung findet Eingang in den Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe 1985. Kriegsstraße-Ost, Ostring und Wolfartsweierer Straße sind darin Bestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes (**Abb. 3**). Die Beschlüsse dazu faßt der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe im Rahmen der Stellungnahme zum Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands 1985 und abschließend die Verbandsversammlung.

#### 4.2 Derzeitige Verkehrsverhältnisse und Planungsziele

Nach der fortgeschriebenen Verkehrsanalyse 1989 des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe ergeben sich Kfz-Belastungen auf den Straßen wie in **Abb. 4** dargestellt.

Daten für den derzeitigen Verkehr der Oststadt liefert ein an der Durlacher Allee in Höhe Wertkauf installierter Zählautomat. Ein Vergleich der Tagesganglinien September 1990 und November 1994 zeigt eine gleichbleibende Werktagsbelastung zwischen 60.000 und 70.000 Kfz/24 h (**Abb. 5**). Angesichts weiter gestiegenen Verkehrsaufkommens auf den Karlsruher Verkehrsstraßen ist am Belastungsbild der Durlacher Allee zu erkennen, daß dort trotz Südtangente die Kapazitätsgrenze seit einigen Jahren wieder erreicht ist.

Westlich des Weinweges fahren in der Durlacher Allee rund 50.000, in der Kapellenstraße rund 47.000 Kfz/Werktag. Der Straßenzug Durlacher Allee/Kapellenstraße gehört damit - hierin ist die Karl-Wilhelm-Straße einzubeziehen - seit langem zur höchstbelasteten Innenstadtzufahrt mit allen damit verbundenen Nachteilen für die Anwohner, die Passanten, die Radfahrer, die an den Haltestellen der Straßenbahn wartenden Fahrgäste und die Schulkinder der Schillerschule.

Ein Maß für die Abgasimmissionen sind die werktäglichen Kfz-Zufahrten in die Knotenpunkte, z.B.

- Durlacher Tor: 83 000,
- Gottesauer Platz: 66 000,
- Karl-Wilhelm-Platz: 25 000.

Das Durlacher Tor weist Höchstwerte an Schadstoffimmissionen in Karlsruhe auf. Gerade hier sind Straßenbahnfahrgäste und Radfahrer besonders zahlreich, weil das Durlacher Tor einen Hauptzugang zur Universität (rd. 20 600 Studierende) darstellt.

Den rd. 17 400 Bewohnern der Oststadt wird seit 20 Jahren eine Verbesserung ihrer Situation durch den Bau der Kriegsstraße-Ost und des Ostring in Aussicht gestellt.

Die Notwendigkeit zur Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Durlacher Allee ergibt sich ferner auch aus deren künftig größeren Bedeutung für den ÖPNV. Ergänzende Maßnahmen im Bereich Tullastraße/ Schlachthausstraße, wie Neubau eines Gleiskreuzes und Einrichtung der Haltestellen jeweils bei den Knotenzufahrten, werden weitere Flächen der Fahrbahnen in Anspruch nehmen, so daß für den heute in der Durlacher Allee fließenden Verkehr bei weitem nicht genügend Verkehrsraum übrig bleiben wird.

In der Karl-Wilhelm- und Haid-und-Neu-Straße treten durch den Kfz-Verkehr Behinderungen für die Straßenbahn auf, weil hier ein eigener Gleiskörper aus Platzgründen nicht hergestellt werden kann. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des gesamten Stadtkerns aus östlicher Richtung muß aber gewährleistet bleiben. Die Kriegsstraße-Ost und der Ostring können bei geeigneter Ausbauform den Verkehr

- aus der L 560 Haid-und-Neu-Straße (Nordost)
- aus der B 10 Durlacher Allee (Ost) und
- aus der K 9652 Wolfartsweierer Straße (Südost)

unter Umgehung der Oststadt zum Mendelssohnplatz und weiter zur Verteilerachse Kriegsstraße führen. Damit werden alle angestrebten Straßenentlastungen in der Oststadt erreicht und mehr Platz für die Straßenbahn und die schwächeren Verkehrsteilnehmer bereitgestellt. Das eröffnet auch Möglichkeiten für Rückbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

#### 4.3 Planungskonzept

Die unter Ziffer 4.1 genannten Verkehrsuntersuchungen sowie die Vorplanung für den Bereich Südost bestimmen die Trassen für den

- Neubau des verlängerten Ostrings zwischen Durlacher Allee und Wolfartsweierer Straße nahe am Bahndamm,
- Ausbau der Wolfartsweierer Straße auf deren bestehender Trasse,
- Neubau der Kriegsstraße-Ost in einem angemessenen Abstand von der bestehenden Straße und dem Jüdischen Friedhof, um Platz für eine bauliche Neuordnung der Nordseite der Straße zu gewinnen. Dieser Streckenabschnitt muß ausreichend breit ausgebildet werden, daß ein Gleispaar der Straßenbahn in Mittellage Platz findet zur Kapazitätsergänzung der Durlacher Allee.

Der Verkehrswert dieser Streckenelemente im geplanten Verkehrsstraßennetz wurde durch Verkehrsumlegungen ermittelt, die das Büro der beratenden Ingenieure Schaechterle und Siebrand in Ulm geliefert hat. Nachfolgend eine zusammengefaßte Erläuterung der Methode der Verkehrsumlegung:

Das Verkehrsverhalten des Autofahrers wird in einem Modell simuliert. Für die Umlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird ein belastungsabhängiges Mehrwegewahlverfahren angewendet. Ausgangsgrößen sind die prognostizierten Fahrtenmatrizen der verschiedenen Verkehrsarten in der Dimension Kfz-Fahrten/24 Std. sowie die Prognosenetze mit allen Strecken- und Knotenwiderständen.

Beim belastungsabhängigen Wegewahlmodell erfolgt eine sukzessive Umlegung der Fahrtenmatrizen in sechs Schritten. Mit der jeweils ermittelten Streckenbelastung wird die Streckenfahrdauer gemäß einer idealisierten Widerstandsfunktion vor jeder Teilumlegung neu bestimmt. Die praktische Leistungsfähigkeit wird für jeden Streckentyp festgelegt. Für die Wegewahl wird neben dem Kriterium Reisezeit auch die Weglänge berücksichtigt.

Die MIV-Fahrtenmatrizen der verschiedenen Verkehrsarten wurden in sechs Teilmengen zu je 16,6 % umgelegt. Entsprechend der unterschiedlich ausgeprägten Ortskenntnis der Kraftfahrer werden auf das unbelastete Netz zuerst der Durchgangsverkehr, dann der Quell-/Zielverkehr und zum Schluß der Binnenverkehr umgelegt. Mit dieser Reihenfolge wird erreicht, daß der Ortsunkundige, auf die Beschilderung der Hauptverkehrsstraßen angewiesene Durchgangsverkehr nicht durch Vorbelastungen von den im Netz mit höheren Geschwindigkeiten versehenen Hauptrouten verdrängt wird.

Die Verkehrsumlegung geht im Prinzip von einer Akkumulation der Vorbelastungen aus, durch die eine kontinuierliche Veränderung der Widerstandswerte im Netz bewirkt wird, so daß sich im jeweils folgenden Iterationsschritt Möglichkeiten für neue Bestwege ergeben. Zusätzlich wird die Vorbelastung je Verkehrsart so variiert, daß zum jeweils ersten Iterationsschritt einer Verkehrsart das unbelastete Netz zur Verfügung steht. Dadurch wird erreicht, daß der durch die sukzessive Umlegung bedingte Verdrängungseffekt die Routenwahl nicht zu stark beeinflußt. Im einzelnen werden folgende Fahrtenmatrizen umgelegt:

Durchgangs-Güterverkehr,  
Durchgangs-Personenverkehr,  
Quell-/Ziel-Güterverkehr,  
Quell-/Ziel-Personenverkehr,  
Binnen-Güterverkehr,  
Binnen-Personenverkehr.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose erscheinen in Form von Belastungsplots mit graphischer Darstellung der Streckenbelastungen, im vorliegenden Fall als Kfz-Fahrten werktags.

Mit diesen Erläuterungen ist klar, daß das Umlegungsverfahren immer nur ein der Wirklichkeit angenähertes Bild liefern kann. Aber der Vergleich der Netzrechnungen über die Differenzenpläne erlaubt schlüssige Aussagen über die Qualität eines oder mehrerer untersuchter Netzelemente.

Zur Verkehrswertermittlung ist in **Abb. 4** die Ausgangssituation als Analyse-Nullfall mit der Straßenbelastung 1993 im Bereich Karlsruhe-Ost dargestellt, eine Simulation der bestehenden Situation.

In Karlsruhe gibt es Straßenbauprojekte, die planrechtlich festgestellt sind (z.B. B 10 Tunnel Grötzingen), und es gibt beschlossene und genehmigte Bebauungspläne, nach denen Straßen gebaut (z.B. Nordtangente-Ost) und neue Nutzungen für Arbeitsplätze oder Wohnen angesiedelt werden (z.B. Technologiepark in Rintheim). Wenn alle diese Projekte realisiert und in Betrieb sind, verändert sich das Verkehrsgeschehen. Den entsprechenden Belastungszustand, der ggf. im Jahr 2010 erreicht sein kann, zeigt die **Abb. 6**. Dies ist der Vergleichsfall, noch ohne Kriegsstraße-Ost/Ostring.

**Abb.7** weist die Straßenbelastungen im Zielkonzept aus. Hier sind alle diskutierten und für die weitere Planung vorgesehenen

- Ergänzungen des Straßennetzes nach **Abb. 3**,
- weitere Baugebiete für Gewerbe und Wohnen,
- Maßnahmen des sich entwickelnden ÖPNV und

- eine gegenüber heute gleichbleibende, also nicht höhere Pkw-Mobilität

berücksichtigt. Man erkennt den Straßenzug Kriegsstraße-Ost/Ostring und das umgebende Netz. Der Vergleich mit **Abb. 6** zeigt die Wirkung u.a. der Kriegsstraße-Ost und des Ostrings im Netz. In der Tabelle **Abb. 8** sind die interessierenden Streckenbelastungen zum Vergleich dargestellt.

Die Tabelle läßt die gewünschten Entlastungen für die Durlacher Allee (von rd. 50.000 auf 17.000), Kapellenstraße (von rd. 46.000 auf 27.000), östliche Kaiserstraße (von rd. 19.000 auf 9.000) und Karl-Wilhelm-Straße (von rd. 18.000 auf 12.000)/Haid-und-Neu-Straße (von rd. 15.000 auf 7.000) sehr deutlich erkennen. Im Gegensatz dazu tragen nun die Kriegsstraße-Ost (von rd. 14.000 auf 39.000), der Ostring (neu rd. 31.000) südlich der Durlacher Allee und die Wolfartsweierer Straße (von rd. 18.000 auf 58.000) südlich der Kriegsstraße die Hauptlast des Verkehrs. Alle letztgenannten Straßen müssen nach den anerkannten Dimensionierungsempfehlungen vierspurig ausgebildet werden. Die Ausbildung der Knoten ergibt sich aus der Detailplanung, die den Knotenbelastungen der **Abb. 9 a und b** zu entsprechen hat.

Die verkehrliche Wirkung aller Maßnahmen gegenüber dem Vergleichsfall zeigt die **Abb. 10** für das gesamte Stadtgebiet. Darin fallen deutlich herausragend die roten Bänder der Kriegsstraße-Ost mit Ostring und Wolfartsweierer Straße als zusätzliche Belastungen und die grünen Bänder der Durlacher Allee mit Kapellenstraße und weiteren Oststadtstraßen als Entlastungen auf.

Die Wirkung des Straßenbauprojekts für sich allein erkennt man in der **Abb. 11**, woraus noch einmal seine verkehrliche Bedeutung hervorgeht, aber auch der Genauigkeitsgrad der auf den Seiten 11 und 12 beschriebenen Modellrechnung: Differenzen bis zu 200 Kfz/Werktag können verfahrensbedingte Abweichungen sein, die noch keine Rückschlüsse auf tatsächliche Belastungsänderungen im Netz erlauben.

## 5. Maßnahmen

### 5.1 Beschreibung der Straßenbaumaßnahme

Die Gesamtbaumaßnahme setzt sich aus folgenden Teilabschnitten zusammen:

- Neubau der Kriegsstraße-Ost vom Mendelssohnplatz bis zur Wolfartsweierer Straße,
- Ausbau der Wolfartsweierer Straße von der östlichen Kriegsstraße bis zur Einmündung der Ottostraße,
- Verlegung der Stuttgarter Straße im Bereich Zimmerstraße,

- Neubau des verlängerten Ostrings unmittelbar neben der Bahnstrecke Karlsruhe-Mannheim von der Wolfartsweierer Straße bis zur Durlacher Allee.

Die Maßnahme stellt mit dem z.Zt. im Bau befindlichen Teilabschnitt des Ostrings nördlich der Durlacher Allee, eine Südostumgehung der Oststadt dar. Ihre Realisierung steht im Zusammenhang mit umfangreichen Maßnahmen der Deutschen Bahn AG, die bereits realisiert sind:

- Verlegung der Güterabfertigung und dadurch Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs Wolfartsweierer Straße,
- Verlagerung der DB-Hauptbahnstrecke Karlsruhe-Mannheim an die Hauptbahnstrecke Karlsruhe-Heidelberg/Pforzheim im Bereich Wolfartsweierer Straße/Zimmerstraße.

#### 5.1.1 Linienführung und Knotenpunkte

##### a) Teilabschnitt Kriegsstraße-Ost/Wolfartsweierer -/Stuttgarter Straße:

Die Baumaßnahme beginnt unmittelbar östlich des Mendelssohnplatzes, wobei eine Option für eine spätere Untertunnelung des Mendelssohnplatzes für den MIV flächenmäßig freigehalten wird. Ebenso wird in Mittellage der Kriegsstraße-Ost eine künftige Straßenbahntrasse berücksichtigt. Sollte eine ebenerdige Anbindung der Straßenbahn an den Mendelssohnplatz aus Leistungsfähigkeitsgründen erst nach Realisierung des Straßentunnels möglich sein, ist als Zwischenlösung auch eine Streckenführung über die verlängerte Baumeisterstraße zur Rüppurrer Straße möglich.

Die vierspurige (zweibahnige) Straße führt südlich der heutigen Kriegsstraße über das Gelände der Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG. Die Güterabfertigung wird verlagert, wodurch der ebenerdige Bahnübergang Wolfartsweierer Straße entfallen kann. Die bestehende Kriegsstraße kann später zurückgebaut werden, wenn die Bebauung entsprechend der städtebaulichen Rahmenplanung an die Straßennordseite herangeführt wird. Zunächst bleibt die heutige Kriegsstraße, östlich der Ostendstraße, als Erschließungsstraße noch erhalten und wird über die Ostendstraße bzw. die Hennebergstraße an die geplante Kriegsstraße-Ost angebunden.

Die Einmündung der Kriegsstraße-Ost in die Wolfartsweierer Straße ist entsprechend dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs "Karlsruhe-Südost-Gottesau" als Kreisverkehrsplatz vorgesehen, der im süd-östlichen Stadteingangsbereich einen städtebaulichen Akzent setzen und den Charakter der Kriegsstraße als innerstädtische Allee unterstreichen soll. Der Kreisverkehrsplatz muß aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der späteren Durchquerung der geplanten Stadtbahnlinie signalisiert und mit drei Fahrstreifen ausgestattet werden. Der Außendurchmesser beträgt ca. 80 m.



Die Stuttgarter Straße kann zunächst in ihrer heutigen Lage bestehen bleiben und wird vorübergehend an den Kreisverkehrsplatz angeschlossen. Ein von Prof. Dr. Brilon erstelltes Verkehrsgutachten zeigt jedoch, daß eine Überlastung des Kreisverkehrsplatzes dann eintritt, wenn sich die prognostizierten Verkehrszahlen einstellen und die beiden Straßenbahnlinien realisiert werden. Der Bebauungsplan beinhaltet dementsprechend bereits die Neutrassierung der Stuttgarter Straße. Der Anschluß an die Wolfartsweierer Straße erfolgt ca. 70 m südlich des Kreisverkehrsplatzes. Die Straßenbahnstrecke zur Südstadt kann dann im Zuge der verlegten Stuttgarter Straße liegen, während die Straßenbahn zur Kriegsstraße-Ost über den Kreisverkehrsplatz geführt wird. Die Wolfartsweierer Straße selbst muß zweibahnig (sechsspurig) ausgebaut werden, mit zusätzlichen Abbiegespuren im Knotenpunktsbereich.

Die Verknüpfung mit dem verlängerten Ostring ist unmittelbar nördlich der vorhandenen Bahnbrücke über die Wolfartsweierer Straße vorgesehen. Eine Anbindung dort wurde möglich, nachdem die DB die ehemals vorhandenen zwei Bahnstrecken zusammengelegt hatte.

Südlich der Hauptbahnstrecke erfolgt die Verkehrsanbindung des geplanten Frachtzentrums der Bahn AG. Wegen der zu erwartenden hohen Belastung ist dort ein beidseitiger Anschluß an die Wolfartsweierer Straße vorgesehen, so daß querende Verkehrsströme vermieden werden.

Im weiteren Streckenverlauf in Richtung Süden erhält die Wolfartsweierer Straße im Endausbau eine zweite Fahrbahn, die sich parallel an die bestehende Trasse anlegt. Dabei ist ein neues Überführungsbauwerk über die Gleisanlagen des Rangierbahnhofs erforderlich. Bei der Einmündung Ottostraße endet die Baumaßnahme mit dem Anschluß an den bereits zweibahnig ausgebauten Südtangentenzubringer.

#### b) Teilabschnitt Ostring:

Der Ostring stellt im Planbereich die Querverbindung zwischen Wolfartsweierer Straße und der Durlacher Allee her. Die Anbindung an die Wolfartsweierer Straße erfolgt dabei nördlich der Hauptbahnstrecke mit ebenerdigem, signalisiertem Anschluß. Die vierspurige, zweibahnige Straße führt dann unmittelbar westlich der Bahnstrecke auf den freigewordenen Bahnflächen nach Norden. In Höhe der vorhandenen Bahnbrücke südlich des Meßplatzes ist ein Verkehrsanschluß zur Erschließung der östlich des Bahndammes gelegenen Flächen vorgesehen. Gleichzeitig wird dort eine Option für eine Stadtbahnanbindung an das DB-Netz vorgehalten. Im weiteren Verlauf tangiert die Trasse den Ostrand des Meßplatzes und bindet westlich des Bahndammes mit signalisiertem Knotenpunkt an die Durlacher Allee an.

#### 5.1.2 Querschnitte

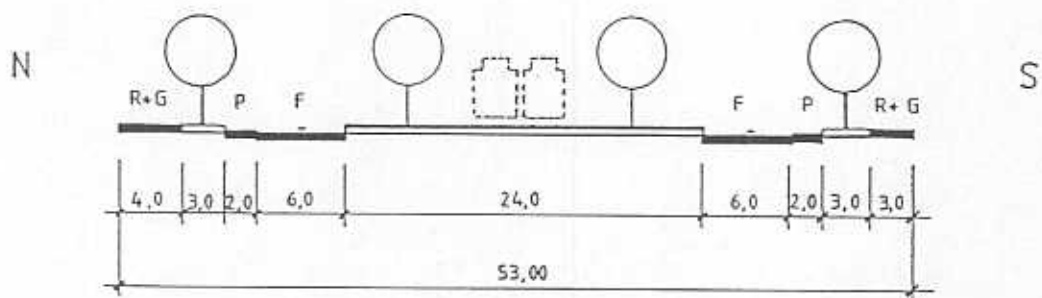
Die Querschnittsbemessung ergibt sich aus den Prognosebelastungen der jeweiligen Straßenabschnitte und aus weiteren städtebaulichen und ver-

kehrlichen Randbedingungen. Hierbei liegen die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) zugrunde. Nach diesen Vorgaben ist die Kriegsstraße-Ost/Ostring in die Straßenkategorie B III einzustufen, als anbaufreie Hauptverkehrsstraße innerhalb bebauter Gebiete. Die Entwurfsgeschwindigkeit wird auf 50 km/h festgelegt.

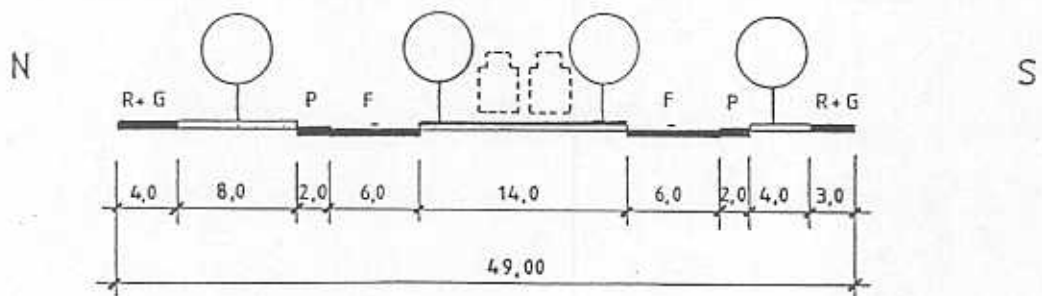
### Kriegsstraße-Ost zwischen Mendelssohnplatz und Wolfartsweierer Straße

Die Straße ist dort als innerstädtische Allee zweibahnig (vierspurig) mit vier Baumreihen, beidseitigen Längsparkstreifen und einer Straßenbahnoptionstrasse in Mittenlage geplant. Im Abschnitt westlich der Ostendstraße ist zudem eine Option für eine spätere Unterführung des Mendelssohnplatzes freigehalten. Der Mittelstreifen wird daher dort von der Regelbreite 14,0 m auf 24,0 m verbreitert. Auf der Nordseite ist ein 4 m, auf der Südseite ein 3,0 m breiter Geh- und Radweg vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt entsprechend der EAHV 93 6,0 m (geringer Schwerlastverkehr).

### Querschnitt Kriegsstraße-Ost zwischen Mendelssohnplatz und Ostendstraße



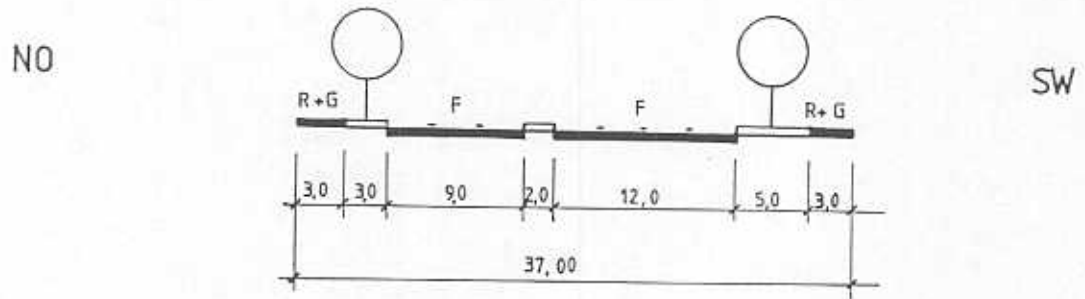
### Querschnitt Kriegsstraße-Ost zwischen Ostendstraße und Kreisverkehrsplatz



### Wolfartsweierer Straße

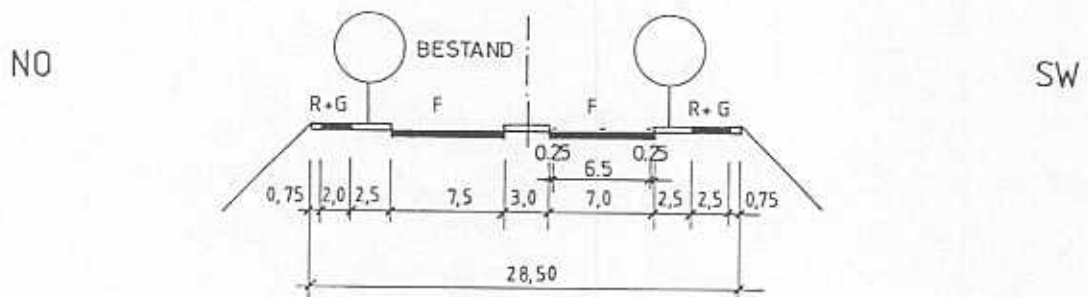
Die Wolfartsweierer Straße muß zweibahnig (sechsspurig) ausgebaut werden. An den jeweiligen Knotenpunkten sind zusätzliche Abbiegespuren erforderlich. Der Linksabbiegestrom in den Ostring muß aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zweispurig geführt werden. Es ergibt sich dort eine entsprechend große Aufweitung. Beidseits sind Baumreihen und 3,0 m breite Geh- und Radwege vorgesehen.

Querschnitt Wolfartsweierer Straße bei der Einmündung Ostring



Südlich der Bahnlinie wird parallel zur bestehenden Wolfartsweierer Straße eine zweite Fahrbahn erforderlich. Mit Rücksicht auf die Kurvigkeit und den höheren Schwerverkehrsanteil in diesem Abschnitt (Zufahrt zum geplanten Frachtzentrum der Bahn) wird dort eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m vorgesehen (einschließlich 0,25 m Randmarkierung). Gegenüber der bestehenden Fahrbahn ergibt sich somit eine Reduzierung der Fahrbahnbreite um 0,50 m, die dem gemeinsamen Geh- und Radweg zugeschlagen wird.

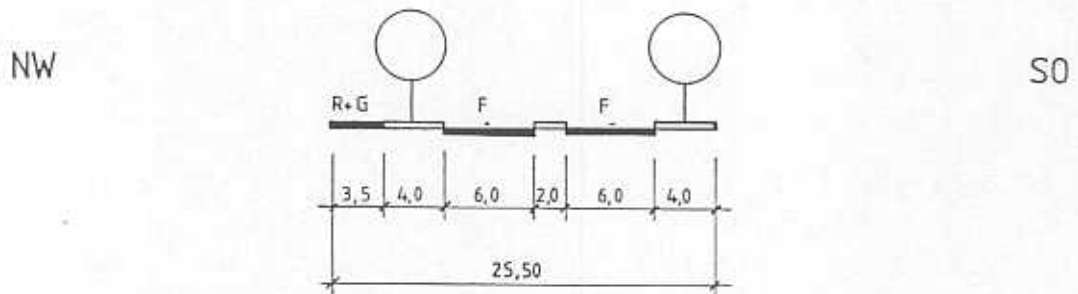
Querschnitt Wolfartsweierer Straße südlich der Hauptbahnstrecke



## Ostring

Der Ausbau des Ostrings erfolgt zweibahnig (vierspurig). Die Fahrbahnbreite beträgt 6,0 m. Beidseitig sind Baumstreifen vorgesehen. Auf der Westseite ist ein 3,50 m breiter Geh- und Radweg geplant.

### Querschnitt Ostring



### 5.1.3 Längsschnitt

Der Straßenausbau erfolgt im wesentlichen ebenerdig und lehnt sich höhenmäßig an das vorhandene Gelände an. Lediglich die Überquerung der geplanten zweiten Fahrbahn der Wolfartsweierer Straße über die Gleisanlagen des Rangierbahnhofes erfolgt niveaufrei. Die Straße liegt in diesem Bereich, in Anlehnung an die Höhenlage der vorhandenen Wolfartsweierer Straße, in Dammlage und überquert die Bahntrasse mit einem neuen Brückenbauwerk.

### 5.2 ÖPNV

Es bestehen derzeit drei Berührungspunkte mit dem ÖPNV:

- Kreuzung Durlacher Allee/Kriegsstraße-Ost (Tieferlegung der Straßenbahntrasse zur Vermeidung einer ebenerdigen Kreuzung),
- Wolfartsweierer Straße (Buslinie 42 vom Gottesauer Platz in das Industriegebiet Ottostraße),
- Mendelssohnplatz/Kriegsstraße/Kapellenstraße (Straßenbahnlinie in die Rüppurrer Straße/Fritz-Erler-Straße sowie Betriebsstrecke Kapellenstraße).

Die genannten, vorhandenen ÖPNV-Beziehungen bleiben erhalten, werden jedoch teilweise den Erfordernissen der Straßenplanung angepaßt.

Im Zusammenhang mit der Maßnahme Kriegsstraße-Ost sind zwei weitere ÖPNV-Maßnahmen im Planungsraum vorgesehen, die ein gesondertes Planfeststellungsverfahren erfordern:

- Straßenbahnstrecke Tullastraße-Schlachthausstraße-östliche Südstadt mit Anbindung an die Rüppurrer Straße,
- Stadtbahnstrecke für Regionalverkehr von einer Verknüpfung mit dem Schienennetz der DB AG im Bereich Gleisbauhof über die Kriegsstraße-Ost (Mittellage) mit Anbindung an die Rüppurrer-/Fritz-Erler-Straße.

Beide Strecken werden im Bereich Gottesaue miteinander verknüpft.

Die letztgenannte Strecke durchquert den geplanten Kreisverkehr an der Kreuzung Wolfartsweierer Straße/Kriegsstraße-Ost und verläuft ab dort im Mittelstreifen der Kriegsstraße-Ost. Haltestellen sind vorgesehen im Bereich Gottesaue sowie im Bereich Ostendstraße.

Für die ebenerdige Anbindung dieser Trasse am Mendelssohnplatz reicht die dortige Leistungsfähigkeit nach den bisherigen Erkenntnissen aufgrund der hohen Kfz-Belastung vorerst nicht aus. Sie kann daher voraussichtlich erst mit der Realisierung der geplanten Kriegsstraßenunterführung hergestellt werden. Bis dahin könnte die Anbindung an das VBK-Netz in Verlängerung der Baumeisterstraße vorgesehen werden.

### 5.3 Fuß- und Radwegenetz

Im Zuge des Straßenausbaus werden begleitende Fuß- und Radwege angelegt, so daß ein attraktives und geschlossenes Wegenetz entsteht. Die wichtige Radwegachse Durlach-Aue/Oberwald - Stadtmitte wird durch diese Maßnahme wesentlich verbessert und aufgewertet. Die Wege verlaufen beidseitig der Wolfartsweierer Straße und der Kriegsstraße durch Baumreihen von der Fahrbahn abgesetzt. Bei der Neutrassierung der Stuttgarter Straße wird der Netzschluß zur Wolfartsweierer Straße wieder hergestellt.

Entlang des Ostrings ist auf der Westseite ein einseitiger Geh- und Radweg vorgesehen, der an das Wegenetz der Durlacher Allee und des nördlichen Ostrings anschließt. Hierdurch wird im Osten der Stadt eine neue Querverbindung zwischen der Oststadt und der Südstadt ermöglicht. Die Querungen an den Einmündungen erfolgen im Schutze von Signalanlagen.

Der Rahmenplan sieht im Zusammenhang mit der Realisierung des Stadtteilparks Südost eine Fuß- und Radwegbrücke vom Stadtpark/ "Bellevue" in die Parkanlage "Kinzig-Murg-Aue" vor sowie eine Brücke über die Durlacher Allee als Verbindung zur nördlichen Oststadt.

#### 5.4 Bauwerke

Beim Übergang der zweiten Fahrbahn der Wolfartsweierer Straße über die Gleisanlagen des Rangierbahnhofs ist ein Brückenbauwerk erforderlich. Lage- und höhenmäßig lehnt sich das Bauwerk an die vorhandene Straßenbrücke an. Auf der Ostseite wird gleichzeitig ein Rad- und Gehweg über das Bauwerk mitgeführt.

#### 5.5 Grünordnung

##### 5.5.1 Eingriffe durch den Bau Kriegsstraße-Ost/Ostring und Konfliktbewältigung

Durch die vielfältigen Vornutzungen (siehe Abschnitt 3.2) und die vorhandenen Altlasten (siehe Abschnitt 3.5) ist das Gelände relativ stark vorbelastet. Lediglich der Baumbestand im Bereich Mendelssohnplatz/Güterabfertigung und die kleinflächigen Streifen mit Spontan- und Ruderalvegetation im gesamten Gelände werden als erhaltenswert eingestuft.

Für die neue Kriegsstraße-Ost und den Ostring sind umfangreiche grünordnerische Maßnahmen, vor allem Baumpflanzungen, wie in Ziffer 5.6.3. beschrieben, vorgesehen, die die Eingriffe durch den Straßenbau im Sinne des § 8 a Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgleichen.

##### 5.5.2 Ziele der grünordnerischen Maßnahmen

Die im folgenden ausgeführten Maßnahmen für Kriegsstraße-Ost und Ostring sind im Zusammenhang des Gesamtkonzeptes der Stadtentwicklung Karlsruhe-Südost zu sehen:

- Gestalterische Betonung von Kriegsstraße-Ost und Ostring als bedeutende Stadteinfahrt unter Beachtung des zukünftig angrenzenden Stadtteilparkes Südost.
- Besondere gestalterische Betonung des Abschnittes zwischen Mendelssohnplatz und Kreisverkehrsplatz als hochwertige innerstädtische Allee.
- Fortführung des nördlich der Gerwigstraße bereits bestehenden Ostringes und Einbindung durch entsprechende Grüngestaltung.

### 5.5.3 Grünordnerische Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

1. Pflanzung von zwei Baumreihen aus großkronigen Laubbäumen in Rasenstreifen entlang des Ostringes und der Wolfartsweierer Straße von der Durlacher Allee bis zum Kreisverkehrsplatz. Ein Teil der Baumreihe am Bahndamm der Hauptbahnstrecke Karlsruhe-Mannheim wurde bereits als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff durch den Neubau des Frachtzentrums festgestellt.
2. Pflanzung einer vierreihigen Allee aus großkronigen Laubbäumen in Rasenstreifen entlang der Kriegsstraße-Ost zwischen Mendelssohnplatz und Kreisverkehrsplatz.
3. Raseneinsaat auf der Innenfläche des Kreisverkehrsplatzes.
4. Straßenbegleitende Rasenstreifen im gesamten Bereich.
5. Pflanzung einer dritten Eichenreihe entlang der südlichen Wolfartsweierer Straße (zwischen dem Anschluß des Frachtzentrums und der Ottostraße).
6. Erhalt der Bahndammvegetation auf der Nordseite, Baumpflanzung und z.T. extensive Begrünung als Trockenstandort der neu profilierten Südböschung.

### 5.6 Sozialverträglichkeit

Auf die Aspekte der Sozialverträglichkeit wurde bei der Planung Kriegsstraße-Ost/Ostring in erkennbarem Maße Rücksicht genommen:

- **Ausbaustandard:**  
Die Straße wurde gegenüber früheren Planungen in ihrem Ausbaustandard erheblich reduziert. So wurde auf niveaufreie Knotenpunkte mit aufwendigen Rampenbauwerken völlig verzichtet, um die Barrierewirkung der Straße zu minimieren. Fahrspurbreiten sind auf ein Minimum reduziert und die Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 50 beschränkt. Die neue Erschließungsachse wurde bewußt nicht als Stadtautobahn, sondern als Stadtallee ausgeformt und mit bis zu vier begleitenden Baumreihen ausgestattet. Die hochwertig geplante spätere Randbebauung auf der Nordseite der Straße zwischen Mendelssohnplatz und Einmündung Wolfartsweierer Straße und der vorgesehene Kreisverkehrsplatz unterstreichen den Charakter der Kriegsstraße-Ost als innerstädtische Allee.

- Entlastungswirkung  
Die neue Straße entlastet in erheblichem Maße die Oststadt. Insbesondere in der Durlacher Allee, der Kapellenstraße und der Karl-Wilhelm-Straße/Haid-und-Neu-Straße aber auch im Inneren der Oststadt werden spürbare Verbesserungen erzielt. Die Straße trägt somit insgesamt zu einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität bei und erlaubt damit in der Folge Rückbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohnstraßen der Oststadt. Hierdurch werden wesentliche Ziele der Sozialverträglichkeit erreicht.
- Fuß- und Radwegenetz  
Mit der Straßenbaumaßnahme wird gleichzeitig ein attraktives Fuß- und Radwegenetz geschaffen, das bestehende Radwegachsen verbessert (Durlach - Oberwald - Stadtmitte) und neue Verbindungen ermöglicht (Oststadt - Südstadt, entlang des Ostrings). Durch Signalanlagen werden die erforderlichen Überquerungen gesichert. Der geplante Stadtteilpark Südost wird mit seinen Fuß- und Radwegeverbindungen eine weitere, verbesserte Anbindung an die Wohngebiete ermöglichen.
- ÖPNV  
Die Planung berücksichtigt insgesamt zwei Straßenbahnlinien, die in einer späteren Baustufe realisiert werden können. Im Abschnitt der Kriegsstraße-Ost soll die Straßenbahn dabei in Mittellage geführt werden. Eine Seitenlage muß aus verschiedenen technischen Zwängen heraus ausscheiden. Die vorgesehenen Haltestellen (östlich Einmündung Ostendstraße und südlich Schloß Gottesaue) werden in ihrer Lage so angeordnet, daß eine gute Erreichbarkeit und Sicherheit gegeben ist.

## 5.7 Immissionen

### 5.7.1 Schallimmissionen

Im Bereich zwischen Ostendstraße und Wolfartsweierer Straße tangiert die neu zu bauende Straße die Bebauung mit größerem Abstand als die heutige Straße. Dabei werden die Belastungen durch den prognostizierten Mehrverkehr überkompensiert aufgrund entfernungsbedingter Schallpegelabnahme bzw. der neuen Straßengeometrie.

Aus beispielhafter Untersuchung für zwei repräsentative Immissionsorte ergeben sich folgende Beurteilungspegel in dB(A):



IO	Tag	Nacht	rel. Änderung		Variante	Nutzung
			T	N		
Hennebergstraße 52	70,4	60,5	- 7,1	- 4,6	Bestand	WA
	63,3	55,9			Planung	WA
Kriegsstraße 38 a	69,0	59,1	- 2,5	+ 0,1	Bestand	MI
	66,5	59,2			Planung	MI

Trotzdem sind Grenzwerte, welche beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen gelten, noch überschritten.

Prognosebelastung -Auszug-

I-Ort		T	N	IGW		Nutzung
				T	N	
Schlachthausstr. 3 Südwestseite	EG	52,45	45,11	69	59	GE
	OG	52,64	45,30			
Schlachthausstr. 10a Südseite	EG	59,76	52,46	59	49	WA
	3.OG	60,86	53,56			
Wolfartsweierer Str. 11	EG	67,69	60,38	69	59	GE
	OG	68,92	61,62			
Kriegsstr. 12	EG	62,59	55,28	59	49	WA
	2.OG	63,72	56,42			
Hennebergstr. 51	EG	64,33	56,99	59	49	WA
	OG	65,11	57,78			
Kriegsstr. 38a	EG	66,02	58,62	64	54	MI
	OG	67,28	59,88			
Kapellenstr. 17 Südwestseite	EG	60,56	53,16	64	54	MI/MK
	2.OG	62,58	55,18			

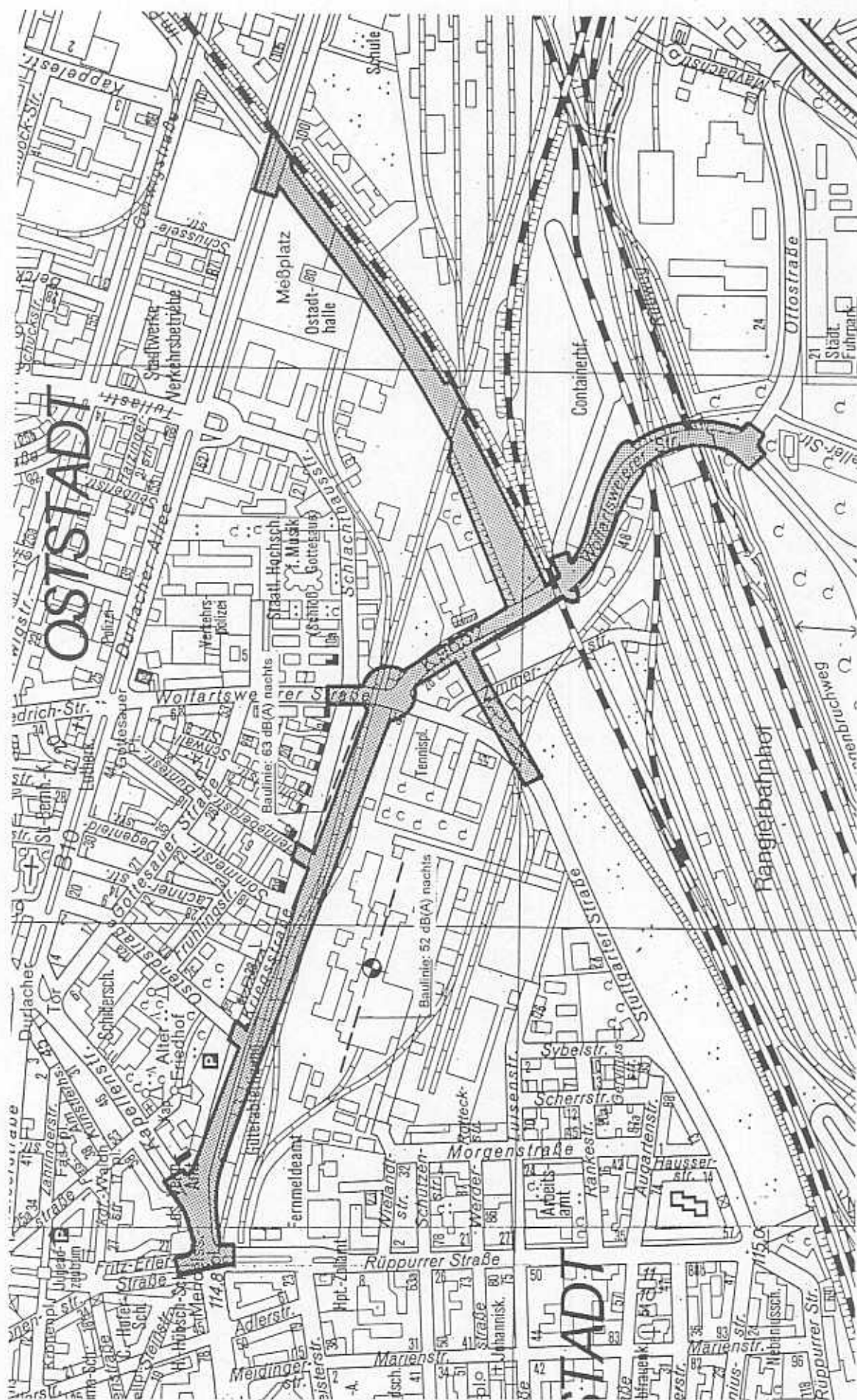
Aus geometrischen und physikalischen Gründen sind aktive Schallschutzmaßnahmen in städtebaulich vertretbaren Höhendimensionen allenfalls geeignet, die Erdgeschoßzonen abzuschirmen.

Besseren Schallschutz böte eine vorgelagerte geschlossene Randbebauung. Dieses Konzept ist Ergebnis eines städtebaulichen Ideen- bzw. Realisierungswettbewerbes. Die städtebauliche Neuordnung eröffnet Chancen für einen effektiven Schallschutz ohne gestalterische Beeinträchtigung.



In der Zwischenzeit besteht Anspruch auf passiven Schallschutz, also Schallschutzfenster der Klassen 2 bzw. 3 (s. Seite 25) für Wohn- und Schlafräume, sofern die vorhandenen Fenster den Anforderungen nicht schon genügen.

Ein heute übliches isolierverglastes Fenster entspricht bereits der Schallschutzklasse 2.

Auf Höhe der künftigen nördlichen Baulinie beträgt die Nachtbelastung 63 dB(A) bzw. auf Höhe der südlichen Baulinie 52 dB(A) nachts.



Passive Schallschutzmaßnahmen

-  Schallschutzklasse 2
-  Schallschutzklasse 3

## 5.7.2 Kfz-Abgasimmissionen

Die Änderungen der kfz-spezifischen Luftschadstoffkonzentrationen in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan "Kriegsstraße-Ost/Ostring" sind gutachterlich untersucht. Das Ingenieurbüro Lohmeyer stellt in seiner Studie Untersuchungsergebnisse von **Istzustand** bzw. **Prognose Nullfall im Jahr 2010** dem **Planfall im Jahr 2010** gegenüber.

Beurteilt und bewertet sind die Luftschadstoffleitkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), sowie kanzerogene Schadstoffe Benzol und Ruß.

Entsprechend dem prozentualen Erreichungsgrad von Grenzwerten gelten folgende verbale Beurteilungen:

≤ 10 %:	sehr niedrig
10 - 25 %:	niedrig
25 - 50 %:	mittel
50 - 75 %:	leicht erhöht
75 - 90 %:	erhöht
≥ 90 %:	hoch.

Im **Istzustand** treten die relativ höchsten Immissionen innerhalb der Kapellenstraße auf mit flächenhafter Ausprägung im Nahbereich. Die NO<sub>2</sub>-Belastungen (Jahresmittelwerte) sind in der Kapellenstraße als erhöht, in der Durlacher Allee und der Wolfartsweierer Straße als leicht erhöht einzustufen. Ab einem Abstand von ca. 80 m von der Kapellenstraße und der Durlacher Allee sind mittlere NO<sub>2</sub>-Belastungen im Jahresmittel vorherrschend.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelegungen und der damit verbundenen stockenden Fahrweise ist entlang der Kapellenstraße und der Durlacher Allee die höchste Benzol-Belastung anzutreffen. Innerhalb des Straßenraumes der Kapellenstraße wird der Orientierungswert von 10 µg Benzol/m<sup>3</sup> erreicht. An allen anderen Straßenabschnitten liegen geringere Benzolbelastungen vor. Zwischen der Kriegsstraße-Ost und der Durlacher Allee ist ein flächenhafter Bereich zu erkennen, in dem Auswirkungen des Straßennetzes bemerkbar sind. Bezogen auf den Orientierungswert von 10 µg Benzol/m<sup>3</sup> sind innerhalb der Straßenräume erhöhte bis hohe Benzol-Belastungen vorherrschend. Im größten Teil des Untersuchungsgebietes wurden mittlere bis leicht erhöhte Immissionswerte ermittelt.

Unter Ansatz der leicht erhöhten Vorbelastung erreicht die Ruß-Konzentration innerhalb der Kapellenstraße den Orientierungswert. In den Hauptverkehrsstraßen treten damit erhöhte bis hohe Ruß-Belastungen auf.

Im **Prognose Nullfall im Jahre 2010** zeigen sich trotz Verkehrszunahme geringere  $\text{NO}_2$ -Belastungen aufgrund verstärkter Verbreitung von Katalysatoren. Innerhalb der Straßenräume der Hauptverkehrsstraßen und im Nahbereich sind erhöhte  $\text{NO}_2$ -Belastungen zu erwarten. Ab einem Abstand von ca. 40 m von den Straßen ist eine mittlere Belastung vorherrschend.

Aufgrund der Umstellung der Fahrzeugflotte bis zum Jahre 2010 (Katalysatoren) reduzieren sich die Benzol-Immissionen wesentlich. Damit sind im Untersuchungsgebiet weitgehend mittlere und straßennah leicht erhöhte Benzol-Werte zu prognostizieren. Die Minderungsmaßnahmen an den Motoren bewirken auch geringere Ruß-Belastungen gegenüber dem Istzustand. Bereiche mit erhöhter Ruß-Belastung sind entlang der Kapellenstraße, der Durlacher Allee und der Wolfartsweierer Straße. Orientierungswerte werden nicht erreicht.

Der **Planfall im Jahr 2010** hat eine Verlagerung des Verkehrs und damit der Schadstoffbelastungen zur Folge. Im Straßenraum und im Nahbereich der Durlacher Allee sind gegenüber dem **Prognose Nullfall im Jahr 2010** deutlich geringere  $\text{NO}_2$ -Belastungen, während entlang der Kriegsstraße-Ost und Wolfartsweierer Straße höhere Immissionen auftreten. Durch die Kriegsstraße-Ost, die südlich gelegene Erschließungsstraße und die Wolfartsweierer Straße entsteht ein flächenhafter Bereich mit mittleren Belastungen.

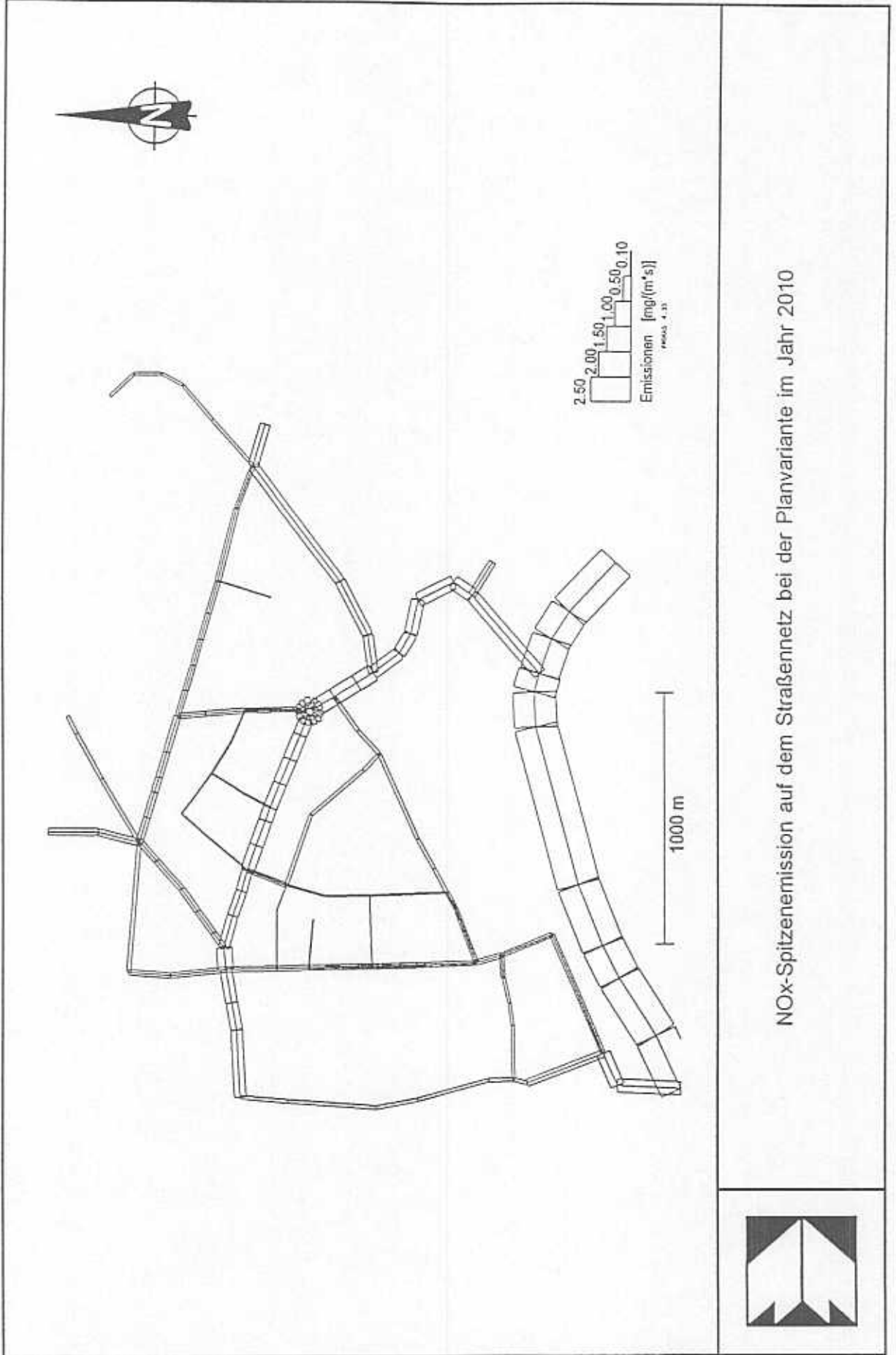
Entlang der ausgebauten Kriegsstraße-Ost wurde eine geschlossene Blockbebauung mit unterschiedlich hohen Gebäuden angenommen. An den Gebäudefassaden sind im Jahresmittel  $\text{NO}_2$ -Immissionen von weniger als  $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  zu prognostizieren, also leicht erhöhte Belastungen. Dies gilt auch in den Straßenräumen der Durlacher Allee, Kapellenstraße, Kriegsstraße-Ost und Wolfartsweierer Straße. Ab einem Abstand von ca. 70 m von den stark befahrenen innerstädtischen Straßen ist mit mittleren Belastungen zu rechnen. Die vorherrschende Vorbelastung wird nur leicht erhöht.

Die Benzol-Konzentration im Untersuchungsgebiet ist als mittlere bis leicht erhöhte Belastung, bezogen auf den Orientierungswert von  $10 \mu\text{g Benzol}/\text{m}^3$ , einzustufen. In ca. 60 m Abstand ist praktisch die Vorbelastung vorherrschend.

Die Rußbelastungen der Kapellenstraße und der Durlacher Allee vermindern sich deutlich, während an der Kriegsstraße-Ost und der Wolfartsweierer Straße höhere Belastungen auftreten. Die verkehrsbedingte Zusatzbelastung innerhalb der Straßenräume bleibt jedoch geringer als  $2 \mu\text{g Ruß}/\text{m}^3$ . Der Orientierungswert von  $8 \mu\text{g Ruß}/\text{m}^3$  wird an keinem der Untersuchungspunkte erreicht. Innerhalb der Straßenräume werden erhöhte und an den Untersuchungspunkten außerhalb der Straßenräume leicht erhöhte Ruß-Belastungen prognostiziert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß mit der geplanten Kriegsstraße-Ost im Untersuchungsgebiet keine Überschreitungen von Grenzwerten oder Orientierungswerten für  $\text{NO}_2$ , Benzol und Ruß zu erwarten sind.

Selbst innerhalb des Straßenraumes der Kriegsstraße-Ost mit geplanter Randbebauung bleiben die Konzentrationen unterhalb des Vorsorgewertes für  $\text{NO}_2$  und der Orientierungswerte für Benzol und Ruß.



NOx-Spitzenemission auf dem Straßennetz bei der Planvariante im Jahr 2010



6. Statistik

6.1 Flächenbilanz

Verkehrsflächen

- Fahrbahn	ca.	6,25	ha =	44,4	%
- Geh- und Radwege	ca.	1,82	ha =	13,0	%
- Verkehrsgrün	ca.	6,00	ha =	42,6	%

---

Gesamtfläche	ca.	14,07	ha =	100,0	%
--------------	-----	-------	------	-------	---

7. Bodenordnung

Die für die Realisierung des Bebauungsplanes benötigte Grundstücksfläche soll freihändig erworben werden.

8. Kosten (überschlägig)

- 8.1
- Kriegsstraße-Ost zwischen Mendelsohnplatz und Wolfartsweierer Straße
  - Wolfartsweierer Straße zwischen Kriegsstraße und Anschluß Frachtzentrum
  - Ostring zwischen Wolfartsweierer Straße und Durlacher Allee
  - Stuttgarter Straße

Grunderwerb	ca.	7.700.000 DM
Freimachen des Geländes	ca.	2.100.000 DM
Entwässerung	ca.	8.050.000 DM
Erdbau, Straßenbau	ca.	13.700.000 DM
Überführung des Ostringes über die Straßenbahn der Durlacher Allee	ca.	1.200.000 DM
Fußgängerbrücke über die Wolfartsweierer Straße	ca.	2.000.000 DM
Straßenausstattung	ca.	3.500.000 DM
Bepflanzung	ca.	1.387.000 DM
Verlegung, Änderung und Sicherung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Sonstiges	ca.	900.000 DM
Gesamtkosten	ca.	39.637.000 DM



Die Kosten sind nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) grundsätzlich zuwendungsfähig. Die Zuwendung beträgt 80 % der vom Zuschußgeber als zuwendungsfähig anerkannten Kosten.

Ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dem GVFG wurde auf Grundlage des Planungsstandes vom April 1992 gestellt. Die geänderten Planungen (Kreisverkehr, Anbindung Stuttgarter Straße) machen einen Änderungsantrag notwendig. Dieser wird mit Fertigstellung des RE-Entwurfes beim Regierungspräsidium eingereicht.

8.2 Zweibahniger (vierspuriger) Ausbau der Wolfartsweierer Straße zwischen dem Anschluß des Frachtzentrums und der Ottostraße

Grunderwerb	ca.	3.000 DM
Freimachen des Geländes	ca.	100.000 DM
Straßenentwässerung	ca.	100.000 DM
Erdbau, Straßenbau	ca.	600.000 DM
Brücke über Gleisanlagen der DB AG	ca.	11.000.000 DM
Straßenausstattung	ca.	200.000 DM
Bepflanzung	ca.	96.000 DM
Gesamtkosten	ca.	12.099.000 DM

Diese Kosten sind ebenfalls nach dem GVFG dem Grunde nach zuwendungsfähig. Als Zuwendung sind 80 % der als zuwendungsfähig anerkannten Kosten zu erwarten.

Aufgrund des Ausbaus der Straßen erforderliche Lärmschutzmaßnahmen wären nach dem GVFG ebenfalls zuwendungsfähig.

8.3 Kosten für die Verlegung von Versorgungsleitungen

Wasser	ca.	2.200.000 DM
Gas	ca.	1.800.000 DM
Strom	ca.	650.000 DM
Strom Meßplatz	ca.	72.000 DM
Straßenbeleuchtung	ca.	760.000 DM
Telephon- und Steuerkabel	ca.	240.000 DM
Gesamtkosten	ca.	5.722.000 DM

60 % dieser Kosten sind nach dem GVFG dem Grunde nach zuwendungsfähig, die restlichen 40% sind als Wertverbesserung abzusetzen. Als Zuwendung sind 80% der als zuwendungsfähig anerkannten Kosten zu erwarten.

- B. Verbindliche Festsetzungen des Bebauungsplanes, bestehend aus Planzeichnung und Textfestsetzungen
- Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 08.12.1986 (BGBl. I. S. 2253), gültig ab 01.07.1987, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.11.1994 (BGBl. I. S. 3486) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I. S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I. S. 3486).

### Textfestsetzungen

In Ergänzung der Planzeichnung wird folgendes festgesetzt:

1. Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

An den im Bebauungsplan festgesetzten Standorten sind großkronige Laubbäume zu pflanzen.

Die vorhandenen und im Bebauungsplan als zu erhaltend gekennzeichneten Bäume sind zu erhalten, zu pflegen und bei Abgang durch entsprechende Nachpflanzungen zu ersetzen.

2. Sonstige Festsetzungen

Die Bebauungspläne Nr. 132 "Bauflichtenplan" der Kriegsstraße zwischen Ostendstraße und Wolfartsweierer Straße", rechtsverbindlich seit 25.10.1887, Nr. 159 "Bauflichtenplan über das Gelände an der Kriegs-, Kapellen- und Ostendstraße", rechtsverbindlich seit 22.03.1919, Nr. 207 "Kapellenstraße", rechtsverbindlich seit 29.04.1936, sowie Nr. 614 "Nutzungsartfestsetzung" (Ehemals Bauordnung der Stadt Karlsruhe), rechtsverbindlich seit 22.02.1985, werden in den Teilbereichen aufgehoben, die durch diesen Bebauungsplan neu geregelt werden.

## C. Hinweise

### 1. Planfeststellungsverfahren der DB AG

Mit Beschluß vom 25.08.1994 wurde die Verlegung der Güterabfertigung Karlsruhe sowie der Neubau eines Frachtzentrums nach § 18 AEG planfestgestellt. Dies gilt ebenso für das Planfeststellungsverfahren "Umschlagbahnhof (Ubf) Karlsruhe". Vorgesehen sind folgende Maßnahmen:

- Weiterbetrieb der vorhandenen Güterabfertigung bis zur Inbetriebnahme der Ersatz-Güterabfertigung (=Frachtzentrum),
- Neubau des Frachtzentrums nach Maßstäben des BahnTrans-Fz,
- Neubau einer Kopf- und Schienenrampe (Elephantenrampe) für den Wagenladungsverkehr,
- Neubau des Containerbahnhofs (Ubf),
- Verlagerung des Ubf,
- Umbau der bestehenden Containeranlage zum Frachtzentrum-Terminal (Hinzufügen eines dritten Ladegleises),
- Inbetriebnahme des Frachtzentrums,
- Abbruch der bestehenden Güterabfertigung.

### 2. Gebäudeabbruch

Vor Abbruch von Gebäuden ist ein Rückbaukonzept mit Darstellung des Verwertungs- und Entsorgungspfades aufzustellen und rechtzeitig dem Rechtsreferat der Stadt Karlsruhe, Wasser- und Abfallrechtsbehörde vorzulegen.

Die Verwertung hat grundsätzlich Vorrang vor der Deponierung.

### 3. Erdaushub

Falls Vermeidung und Verwertung der anfallenden Bodenaushubmassen vor Ort nicht oder nur zum Teil möglich ist, sind vor einer Deponierung andere Verwertungsmöglichkeiten (z.B. technische Wiederverwertung, Erdaushubbörse etc.) zu prüfen.

### 4. Archäologische Funde, Kulturdenkmale

Bei der Durchführung der Planung besteht die Möglichkeit, daß bisher unbekannte historische Bauteile oder archäologische Fundplätze entdeckt werden. Diese sind gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) umgehend dem Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe, Archäologische Denkmalpflege, Referat 22, Amalienstr. 36, 76133 Karlsruhe zu melden. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des

vierten Werktages nach der Meldung in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesdenkmalamt einer Verkürzung dieser Frist zustimmt.

Das Verschweigen eines Fundes oder einer Fundstelle ist ein Verstoß gegen das Denkmalschutzgesetz. Auf die Ordnungswidrigkeitsbestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (§ 27 DSchG) wird verwiesen.

Kulturdenkmale der Bau- und Kunstdenkmalpflege sind derzeit im Planungsgebiet nicht bekannt. Vielleicht vorhandene Kleindenkmale (z.B. Bildstöcke, Wegkreuze, historische Grenzsteine, Brunnensteine, steinerne Wegweiser und landschaftsprägende Natursteinmauern) sind unverändert an ihrem Standort zu belassen und vor Beschädigungen während der Bauarbeiten zu schützen. Jede erforderliche Veränderung ist zu begründen und mit dem Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe, Referat 12, Durmersheimer Str. 55, 76185 Karlsruhe, abzustimmen.

5. Baumschutz

Bezüglich der Erhaltung der vorhandenen Bäume wird auf die am 22.10.1994 in Kraft getretene Satzung über die einstweilige Sicherstellung von Bäumen auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe verwiesen.

6. DB-Anlagen

DB-Anlagen sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt.

Die Kreuzungsflächen höhengleicher Straßen- und Eisenbahnanlagen sind Bestandteil der Bahnanlage.

Karlsruhe, 12.05.1995  
Fassung vom 07.02.1997  
Stadtplanungsamt



Rudolf Schott