

# **Bebauungsplan „Hauptbahnhof Süd“, Karlsruhe – Südweststadt**

**Verbindliche Festsetzungen  
und örtliche Bauvorschriften**

**Inhaltsverzeichnis:**

<b>1.</b>	<b>Planungsrechtliche Festsetzungen.....</b>	<b>3</b>
1.1	Art der baulichen Nutzung .....	3
1.2	Flächen für Stellplätze und Garagen .....	4
1.3	Nebenanlagen .....	4
1.4	Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung .....	4
1.4.1	Überbaubare Grundstücksfläche .....	4
1.4.2	Maß der baulichen Nutzung.....	4
1.5	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen .....	4
1.5.1	Anpflanzen von Bäumen.....	4
1.5.2	Begrünung .....	4
1.6	Lüftungsanlagen .....	5
1.7	Schallschutz.....	5
<b>2.</b>	<b>Örtliche Bauvorschriften.....</b>	<b>5</b>
2.1	Werbeanlagen .....	5
2.2	Abfallbehälterstandplätze .....	6
2.3	Niederschlagswasser - Dachbegrünung .....	6
<b>3.</b>	<b>Sonstige Festsetzungen .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Verfahrensvermerke / Ausfertigung.....</b>	<b>7</b>

## **Verbindliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften des Bebauungsplanes, bestehend aus zeichnerischen und textlichen Regelungen**

- Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 Baugesetzbuch (BauGB) in der der Fassung der Bekanntmachung vom 23.9.2004 (BGBl. I S. 2414) 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. 466).
- Örtliche Bauvorschriften gemäß § 74 Landesbauordnung (LBO) in der Fassung vom 08.08.1995 (GBl. S. 617), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.12.2000 (GBl. S. 760).

In Ergänzung der Planzeichnung wird folgendes geregelt:

### **1. Planungsrechtliche Festsetzungen**

#### **1.1 Art der baulichen Nutzung**

Es ist Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und als Vergnügungsstätten Diskotheken und Tanzlokale,
- Einzelhandelsbetriebe,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- Diskotheken und Tanzlokale

Nicht zulässig sind:

- Tankstellen
- Vergnügungsstätten mit Ausnahme von Diskotheken und Tanzlokalen

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Wohnungen, wenn durch geeignete Schallschutzmaßnahmen gegen (betriebsfremde) Geräuschübertragungen sichergestellt ist, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 35 dB(A) tags und 25 dB(A) nachts eingehalten werden.

## **1.2 Flächen für Stellplätze und Garagen**

Stellplätze dürfen nur auf dem Bahnhofsvorplatz und innerhalb von Gebäuden angelegt werden.

Garagen einschließlich der dazugehörigen Zufahrten dürfen nur innerhalb der überbaubaren Bereiche oder unter dem Bahnhofsvorplatz gebaut werden. Dabei ist zu beachten, dass unter dem Bahnhofsvorplatz der spätere Bau einer unterirdischen Straßenbahn im Bereich der Freihaltetrasse möglich bleibt.

## **1.3 Nebenanlagen**

Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO sind nur innerhalb der durch Baugrenzen und Baulinien gekennzeichneten überbaubaren Bereiche zulässig.

## **1.4 Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung**

### **1.4.1 Überbaubare Grundstücksfläche**

Soweit sich Baufenster und zeichnerisch dargestellte Leitungstrassen überdecken, geht die Fläche für das Leitungsrecht einer Bebauung vor, es sei denn, dass die Bebauung der Leitungsführung einschließlich der späteren Unterhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an den Leitungen nicht entgegensteht.

### **1.4.2 Maß der baulichen Nutzung**

In Ergänzung zu den Festsetzungen im zeichnerischen Teil gilt folgendes:

Im Bereich ⑥ der Planzeichnung ist über die dort ermöglichte Bebauung hinausgehend ein einzelner Baukörper mit einer Ausdehnung von maximal 25 m Breite und 25 m Tiefe und einer Gebäudehöhe bis maximal 188,0 m ü.N.N. zulässig.

## **1.5 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

### **1.5.1 Anpflanzen von Bäumen**

An den im Bebauungsplan mit Pflanzgeboten gekennzeichneten Standorten sind großkronige, standorttypische Laubbäume zu pflanzen. Geringfügige Abweichungen von den eingetragenen Standorten können in begründeten Fällen (Zufahrt, Leitungstrasse, Grenzveränderung) als Ausnahme zugelassen werden.

### **1.5.2 Begrünung**

Nicht überbaute Flächen sind als Vegetationsflächen anzulegen. Soweit sie durch Tiefgaragen unterbaut sind, sind sie dazu mit einer Erdaufschüttung zu versehen. Dies gilt auch für Flächen auf Garagengeschoßen, die über das Geländeniveau herausragen.

Mindestens 1/3 dieser Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern, die restlichen mit Rasen, Stauden und Bodendeckern zu begrünen.

Für die Erdaufschüttung sind folgende Höhen festgesetzt:

- für Rasen, Stauden, Bodendecker 40 cm
- für Sträucher 70 cm
- für Bäume 90 cm

Ausnahmsweise kann von einer Anlage als Vegetationsfläche abgesehen werden, wenn diese Flächen als repräsentative Eingangsbereiche für Gebäude oder Institutionen gestaltet werden.

## 1.6 Lüftungsanlagen

Lüftungsanlagen sind so anzulegen, dass eine Entlüftung nicht in den Innenhöfen erfolgt.

## 1.7 Schallschutz

Der prognostizierten Schallimmissionsbelastung ist durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen (s. Begründung 3.5.2) zu begegnen

Die Anforderungen an die Außenbauteile orientieren sich an den geplanten Raumnutzungen ( DIN 4109, Tabelle 8 und VDI 2719, Tabelle 6 ).

## 2. Örtliche Bauvorschriften

### 2.1 Werbeanlagen

Werbeanlagen sind genehmigungspflichtig.

Sie sind nur am Gebäude, im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss, und unter Einhaltung folgender Größen zulässig:

- Einzelbuchstaben bis max. 0,60 m Höhe und Breite,
- sonstige Werbeanlagen (Schilder, Firmenzeichen, Werbetafeln und dergleichen) bis zu einer Fläche von 1,00 m<sup>2</sup>,
- die Oberkante der Anlage darf 8 m, gemessen vom dortigen Niveau der Straße Hinterm Hauptbahnhof nicht überschreiten.
- Des Weiteren ist auf Hochhäusern im Bereich ① und ⑥ je eine Werbeanlage mit höchstens 25 m<sup>2</sup> Ansichtsfläche zulässig, sofern die Häuser eine Höhe von NN + 165 m überragen. Diese Werbeanlagen sind entweder vollständig über der Gebäudeoberkante oder auf Wandflächen unmittelbar unterhalb der Gebäudeoberkante anzuordnen.

Unzulässig sind drehbare Werbeträger – mit Ausnahme der Anlagen auf Hochhäusern im Bereich ① und ⑥. Die Drehgeschwindigkeit darf höchstens eine halbe Umdrehung pro Minute betragen.

Unzulässig sind auch Werbeanlagen mit wechselndem oder bewegtem Licht und solche mit wechselnden Motiven, sowie Laserwerbung, Skybeamer oder Ähnliches.

## **2.2 Abfallbehälterstandplätze**

Abfallbehälterstandplätze sind innerhalb der Gebäude oder in eigenen geschlossenen Räumen innerhalb des Baubereichs herzustellen.

## **2.3 Niederschlagswasser - Dachbegrünung**

Die Dächer bis zu einer Höhe von 145 m ü.NN. sind extensiv zu begrünen. Der Schichtaufbau über der Dränschicht muss 12 cm betragen. Zur Einsaat ist eine Gras/Kräutermischung zu verwenden.

## **3. Sonstige Festsetzungen**

Soweit dieser Bebauungsplan in den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 701 – „Schwarzwaldstraße 86“, rechtsverbindlich seit dem 15.11.1996, eingreift, gelten die übrigen damit nicht im Widerspruch stehenden Festsetzungen jenes Plans unverändert fort.

Karlsruhe, 25.04.2003  
Fassung vom 02.03.2005  
Stadtplanungsamt

Dr. Harald Ringle

### 3. Verfahrensvermerke / Ausfertigung

Aufstellungsbeschluss gemäß  
§ 2 Abs. 1 BBauG/BauGB

am 20.11.1986

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

am 13.12.2005

Öffentliche Auslegung gemäß  
§ 3 Abs. 2 BauGB, § 74 Abs. 7 LBO

vom 06.02.2006 bis 06.03.2006

Satzungsbeschluss gemäß  
§ 10 Abs. 1 BauGB und  
§ 74 Abs. 7 LBO

am 09.05.2006

Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften sind unter Beachtung  
des vorstehenden Verfahrens als Satzung beschlossen worden. Sie werden  
hiermit ausgefertigt.

Karlsruhe, 12.05.2006

Heinz Fenrich  
Oberbürgermeister

In Kraft getreten (§ 10 Abs. 3 Satz 4  
BauGB, § 74 Abs. 7 LBO) mit der  
Bekanntmachung

am 02.06.2006

Beim Stadtplanungsamt zu jeder-  
manns Einsicht bereitgehalten  
(§ 10 Abs. 3 Satz 2 BauGB,  
§ 74 Abs. 7 LBO)

ab 02.06.2006

# **Bebauungsplan „Hauptbahnhof Süd“, Karlsruhe – Südweststadt**

beigefügt:

**Begründung und Hinweise**



## Inhaltsverzeichnis

<b>A.</b>	<b>Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)</b> .....	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>Aufgabe und Notwendigkeit</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Bauleitplanung</b> .....	<b>4</b>
2.1	Vorbereitende Bauleitplanung.....	4
2.2	Verbindliche Bauleitplanung .....	4
2.3	Informelle Planung.....	4
<b>3.</b>	<b>Bestandsaufnahme</b> .....	<b>5</b>
3.1	Räumlicher Geltungsbereich.....	5
3.2	Naturräumliche Gegebenheiten, Bodenbeschaffenheit .....	5
3.3	Vorhandene Nutzung, Bebauung und Erschließung.....	5
3.3.1	Bebauung und Nutzung .....	5
3.3.2	Erschließung.....	5
3.4	Eigentumsverhältnisse.....	6
3.5	Belastungen.....	6
3.5.1	Altlasten .....	6
3.5.2	Schallimmissionen .....	6
<b>4.</b>	<b>Planungskonzept</b> .....	<b>7</b>
4.1	Art der baulichen Nutzung .....	7
4.2	Maß der baulichen Nutzung.....	8
4.3	Erschließung.....	8
4.3.1	ÖPNV .....	8
4.3.2	Motorisierter Individualverkehr.....	8
4.3.3	Ruhender Verkehr .....	8
4.3.4	Geh- und Radwege.....	8
4.3.5	Ver- und Entsorgung.....	9
4.4	Gestaltung .....	9
4.5	Grünordnung / Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen .....	10
4.5.1	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen/ Pflanzgebote.....	10
4.5.2	Eingriff in die Natur .....	10
4.6	Tiefgaragenzufahrten, Feuerwehrwege, Zugänge, Freihaltetrasse .....	11
<b>5.</b>	<b>Umweltverträglichkeit / Umweltprüfung</b> .....	<b>11</b>
5.1	Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltprüfung .....	11
5.2	Überschlägige Vorprüfung nach Anlage 2 zum UVPG .....	11
5.2.1	Merkmale des Vorhabens.....	11
5.2.1.1	Größe des Vorhabens .....	11
5.2.1.2	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft.....	11
5.2.2	Standort des Vorhabens .....	11
5.2.3	Merkmale der möglichen Auswirkungen .....	12
5.2.3.1	Luftaustausch und Luftqualität .....	12
5.2.3.2	Lokalklimatische Verhältnisse.....	13
5.2.3.3	Zusammenfassung .....	14
5.3	Ergebnis der Vorprüfung.....	14
<b>6.</b>	<b>Sozialverträglichkeit / Sozialplan</b> .....	<b>14</b>
6.1	Sozialverträglichkeit der Planung.....	14
6.2	Sozialplan .....	14
<b>7.</b>	<b>Statistik</b> .....	<b>15</b>

7.1	Flächenbilanz.....	15
7.2	Geplante Bebauung.....	15
7.3	Bodenversiegelung.....	15
<b>8.</b>	<b>Kosten (überschlägig).....</b>	<b>15</b>
<b>9.</b>	<b>Finanzierung .....</b>	<b>16</b>
<b>B.</b>	<b>Hinweise .....</b>	<b>17</b>
1.	Versorgung und Entsorgung.....	17
2.	Entwässerung.....	17
4.	Archäologische Funde, Kleindenkmale.....	17
5.	Baumschutz.....	18
6.	Begrünungsplan.....	18
7.	Ökologie .....	18
8.	Altlasten.....	18
9.	Erdaushub / Auffüllungen .....	18
10.	Private Leitungen.....	18
11.	Fernwärme .....	18
12.	Barrierefreies Bauen.....	18
13.	Alternative Entwurfsverfahren.....	18

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

### **1. Aufgabe und Notwendigkeit**

Das Plangebiet liegt am Südrand der inneren Stadt. Es schließt unmittelbar südlich an den Karlsruher Hauptbahnhof an und ist sehr gut an die europäischen Verkehrswege über Schiene und Straße angebunden.

Ursprünglich war vorgesehen, hier für das Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) ein neues Gebäude zu bauen. Der entsprechende Bebauungsplan kam jedoch wegen der Entscheidung, das ZKM im Hallenbau A der Industrierwerke Karlsruhe (IWKA) zu realisieren, nicht zur Rechtskraft.

Die Wettbewerbsergebnisse und die in der Folge erstellten Gutachten im Zusammenhang mit der ZKM - Planung zeigen, dass eine sehr hohe Bebauungsdichte auf dem Areal möglich ist. Diese soll wegen der hervorragenden Erschließung nach Möglichkeit auch realisiert werden. Die Wettbewerbe hatten Möglichkeiten zur stadtbildverträglichen Gliederung dieser Baumassen aufgezeigt.

Ziel des Bebauungsplans ist es, ein Kerngebiet zu entwickeln, das durch die Ansiedlung besonders besucherintensiver Funktionen, die Lagegunst nutzt. Er soll des weiteren eine geordnete Entwicklung des Stadtraumes gewährleisten.

Weiteres Ziel ist es, eine der Funktion als Stadteingang angemessene Qualität zu sichern. Dabei ist die Gestaltung des zentral gelegenen südlichen Eingangsbereiches zum Hauptbahnhof von besonderer Bedeutung.

### **2. Bauleitplanung**

#### **2.1 Vorbereitende Bauleitplanung**

Der Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarschaftsverbandes stellt das Gebiet als gemischte Baufläche dar.

Es liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Hauptbahnhof – Süd“.

#### **2.2 Verbindliche Bauleitplanung**

Im südlichen Bereich des Bebauungsplans überschneidet sich dieser mit dem bereits rechtsverbindlichen Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 701 – „Schwarzwaldstraße 86“, rechtsverbindlich seit dem 15.11.1996. Die Festsetzungen dieses Plans sollen jedoch weiter gelten, sofern sie mit den Festsetzungen des nun vorliegenden Plans nicht in Widerspruch stehen.

#### **2.3 Informelle Planung**

Der Gemeinderat hat im Jahr 1996 einen Rahmenplan des Stadtplanungsamtes billigend zur Kenntnis genommen, der seither als Arbeitsgrundlage dient und für den bereits mehrere Gutachten und Untersuchungen durchgeführt wurden.

### **3. Bestandsaufnahme**

#### **3.1 Räumlicher Geltungsbereich**

Das ca. 6,7 ha große Planungsgebiet wird nördlich von den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und südlich von Schwarzwald- und Ettlinger Straße begrenzt.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes.

#### **3.2 Naturräumliche Gegebenheiten, Bodenbeschaffenheit**

Das Gelände liegt am Rande der Niederterrasse im Übergangsbereich zur Albiederung, die hier an die Kinzig-Murg-Rinne anschließt. Die ursprünglichen geologischen Verhältnisse – tiefgründige Sande und Kiese – sind durch frühere Baumaßnahmen stark verändert worden. Das Plangebiet ist deshalb durch starke Höhendifferenzen gekennzeichnet. Die Höhenunterschiede liegen bei 6 m (Höchster Punkt: Schwarzwaldbrücke 120,84 m ü.NN., tiefster Punkt: westliche Schwarzwaldstraße 114,81 m ü.NN.). Der gewachsene Boden dürfte bei ca. 115,0 m ü.NN. liegen.

Das Gelände liegt teilweise im Bereich des ehemaligen „Lautersees“. Dieser wurde 1913/14 im Zuge des Bahnhofneubaus aufgeschüttet.

Die in Karlsruhe bezüglich Stärke und Häufigkeit vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Das Baugebiet befindet sich an der Südgrenze der Innenstadt und somit unmittelbar innerhalb des wichtigsten Luftzustromfeldes.

#### **3.3 Vorhandene Nutzung, Bebauung und Erschließung**

##### **3.3.1 Bebauung und Nutzung**

Auf dem Areal befinden sich im westlichen Teil des Gebiets Restbestände von Bahnbetriebsgebäuden, die zur Zeit als Künstlerateliers bzw. für ein alternatives Wohnprojekt genutzt werden. Von diesen Gebäuden sind das ehemalige Heizkraftwerk mit Kohlenbunker und das südlich daran anschließende Wohnhaus Kulturdenkmale nach § 2 DSchG BW.

Im östlichen Teil des Gebiets lagern große Mengen Kies.

Im zentralen Bereich befinden sich zwei Zufahrten zur Bahnhofstiefgarage sowie ein unbefestigter Parkplatz.

Direkt vor dem südlichen Bahnhofszugang wurde ein provisorischer Bahnhofsvorplatz mit ca. 40 Pkw-Stellplätzen sowie einem Taxihalt und einer Vorfahrt geschaffen. In diesem Bereich wurden Bäume gepflanzt. Die Tiefgaragenzufahrten wurden neu gestaltet.

Der süd-westlich an den Vorplatz angrenzende provisorische Busbahnhof wurde aufgewertet.

##### **3.3.2 Erschließung**

Der Hauptbahnhof ist Knotenpunkt nationaler und internationaler Nord/Süd- und Ost/Westverbindungen.

Der Anschlusspunkt "Schwarzwaldkreuz" der Südtangente erschließt die kürzeste Verbindung zur A 5 Frankfurt - Basel, zur A 8 Stuttgart - München und zur A 65 Pfalz, Elsass, Saarland.

Über den nördlichen Bahnhofsvorplatz ist das Gebiet darüber hinaus hervorragend an den innerörtlichen und regionalen öffentlichen Personennahverkehr angebunden (derzeit 7 Stadt- und Straßenbahnlinien und 3 Buslinien).

Der provisorische Vorplatz und Busbahnhof sind über eine innere, parallel zur Schwarzwaldstraße verlaufende Straße „Hinterm Hauptbahnhof“ mit Zufahrt von der Schwarzwaldstraße erschlossen.

### **3.4 Eigentumsverhältnisse**

Das Plangebiet ist überwiegend Eigentum der Stadt Karlsruhe.

### **3.5 Belastungen**

#### **3.5.1 Altlasten**

Zur Prüfung eines Altlastenverdachts wurde das Gelände historisch und orientierend technisch erkundet. Danach ist das gesamte Planungsgebiet durch Aufschüttungen aus den Jahren 1910 – 1920 gekennzeichnet. Das Auffüllmaterial setzt sich aus Kies, Sand, Schotter, Schutt sowie kleineren Mengen Müll und Schlacken zusammen.

Im westlichen Teil befindet sich zudem der Altstandort „Hauptbahnhof Süd – DB-Werkstätten“.

Bei den orientierenden Erkundungen wurden bisher PAK - Verunreinigungen im Boden bis zu 65,9 mg/kg nachgewiesen.

Anfallendes Aushubmaterial ist daher nicht frei verwertbar. Vor Beginn von Aushubarbeiten ist der Untergrund zu untersuchen und in abfallrechtlicher Hinsicht zu bewerten.

#### **3.5.2 Schallimmissionen**

Das Baugebiet ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur durch Schallimmissionen belastet. Dominante Schallquelle für den Bereich der unteren Geschosszone ist die Schwarzwald- bzw. die Ettlinger Straße. Im Bereich der oberen Geschosse addieren sich die Schallbeiträge aus Südtangente und der Güterbahn hinzu. Damit treten auf Höhe der südlichen Baulinie folgende Gesamtbelastungen/ Beurteilungspegel (Prognose 2005) auf:

- westlich der Schwarzwaldbrücke 67 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts
- östlich der Schwarzwaldbrücke 71 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts

Auf Höhe der nördlichen Baulinie dominieren die Schallimmissionen aus Schienenverkehr. Sie erreichen Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Aktive Schallschutzmaßnahmen an den umgebenden Verkehrswegen entfallen u.a. aufgrund der projektierten Gebäudehöhen. Daher sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### **4. Planungskonzept**

Um ein geschlossenes, geordnetes städtebauliches Erscheinungsbild im Nahbereich zu erzielen, wird an der Straße Hinterm Hauptbahnhof eine durchgängig fünfgeschossige Bebauung vorgesehen. Sie nimmt Bezug auf das jenseits der Schwarzwaldstraße gegenüberliegende Verwaltungsgebäude der DB Netz AG.

In den nördlich anschließenden Baufeldern sind nahezu flächendeckend sechs- bis siebengeschossige Gebäude vorgesehen. Von Ausnahmen abgesehen bleibt dies aus Gründen des Klimaschutzes für die Süd- und Südweststadt die bauliche Obergrenze.

Freigehalten wird der Bereich unmittelbar am Zugang zum Hauptbahnhof als südlicher Bahnhofsvorplatz. Die Bebauung wird zum Westende hin wegen der dort vorhandenen Kulturdenkmale aufgelockert.

Die angestrebte Dichte wird mit Hochhäusern am West- und Ostende, die gleichzeitig als landschaftsprägende Baulichkeiten angelegt sind, erreicht. Sie ermöglichen Blickbezüge sowohl aus dem Stadtgebiet als auch aus den entfernteren südlichen Bereichen. Baulich betont wird auch der südliche Bahnhofsvorplatz durch höhere Gebäude, die ihn räumlich seitlich fassen.

Die Bebauung ist in ihrer Höhe generell und die Hochhäuser sind in ihrer Ansichtsbreite nach Südwesten begrenzt, um den Belangen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen. Damit reagiert die Planung auf die entsprechenden Gutachten über vorangegangene Entwürfe auf dem Areal.

#### **4.1 Art der baulichen Nutzung**

Das Baugebiet wird als Kerngebiet festgesetzt. Es dient vorwiegend der Unterbringung von Nutzungen, die die verkehrliche Standortgunst ausnutzen und mit dem Ziel, einen repräsentativen Stadteingang zu schaffen, vereinbar sind.

Dies sind zentrale Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur sowie Tagungs- und Hotelflächen, in eingeschränktem Maße Handelsflächen. Die Stadt beabsichtigt die außergewöhnlich günstige öffentliche Erschließung für höherwertigere Funktionen zu nutzen. Die hierfür notwendige Steuerung soll, um hier die größtmögliche Flexibilität zu erhalten, über entsprechende vertragliche Regelungen beim Verkauf der Grundstücke erfolgen.

Als Vergnügungsstätten sind Diskotheken und Tanzlokale zulässig, die hier ideale Standortbedingungen vorfinden. Andere Vergnügungsstätten passen sich nicht in die Eigenart des Gebietes ein und bleiben deshalb ausgeschlossen.

Wohnungen sind in den oberen Geschossen vorstellbar, sollen jedoch die hauptsächlich gewerbliche Nutzung durch die Notwendigkeit besonderer Rücksichtnahme nicht behindern. Für die notwendige Ruhe muss deshalb durch passiven Lärmschutz selbst gesorgt werden.

Für die aufgrund ihrer Kulturdenkmal - Eigenschaft zu erhaltenden Gebäude wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, die denkmalverträgliche Nutzungsmöglichkeiten im Freizeit- und Gastronomiebereich aufzeigt.

#### **4.2 Maß der baulichen Nutzung**

Auf der gesamten Fläche wird eine Bebauung von ca. 120.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche ermöglicht. Dies schlägt sich nieder in einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 bis zu 5,4 und ist damit deutlich höher als nach der Obergrenzenbestimmung der BauNVO im Normalfall zulässig ist. Aufgrund der besonderen Lagegunst des Gebiets mit hervorragender Verkehrsanbindung an das örtliche und an das überörtliche Verkehrsnetz sowohl im ÖV als auch für den motorisierten Straßenverkehr ist jedoch eine höhere Ausnutzung für diese Fläche gerechtfertigt. Ausgeglichen wird diese hohe Dichte durch die großzügigen Freiflächen im weiteren Umfeld.

#### **4.3 Erschließung**

Zur Verbesserung der bereits vorhandenen Erschließung wurde von der Schwarzwaldstraße eine neue zentrale Zufahrt gebaut. Desweiteren wird im Osten des Gebietes die Einmündung Ettlinger Straße / Fautenbruchstraße / Hinterm Hauptbahnhof ausgebaut und im Westen eine neue verkehrsgerechte Anbindung der Straße Hinterm Hauptbahnhof an die Schwarzwaldstraße eingerichtet. Die Straße Hinterm Hauptbahnhof dient als innere Erschließung des Gebietes.

##### **4.3.1 ÖPNV**

Stadt-, Straßenbahnen und Busse der örtlichen Linien halten am Bahnhofplatz nördlich des Plangebiets. Ein überregionaler Busbahnhof ist im westlichen Teil des Gebiets an der Straße Hinterm Hauptbahnhof untergebracht. Die Busse können künftig auch über den neuen Verkehrsanschluss im Westen anfahren.

Für eine mögliche U-Bahn-Linie wird eine in der Mitte - senkrecht zum Hauptbahnhof - verlaufende Trasse als Option freigehalten.

##### **4.3.2 Motorisierter Individualverkehr**

Im zentralen Bereich sind Zufahrten zu den Tiefgaragen, Taxistandplätze, Kurzparkerstellplätze mit ausreichend Behindertenstellplätzen und die Möglichkeit, Personen abzusetzen und aufzunehmen, vorgesehen.

##### **4.3.3 Ruhender Verkehr**

Für längere Parkzeiten sind die bereits vorhandenen Tiefgaragen unter dem Bahnhof vorgesehen. Für die Neubebauung sind entsprechend den baurechtlichen Vorschriften Stellplätze zu schaffen. Dazu sind Tiefgaragen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und unter dem Bahnhofsvorplatz zulässig. Möglich sind auch Parkhäuser.

Fahrradstellplätze sind im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vorgesehen.

##### **4.3.4 Geh- und Radwege**

Die Straße Hinterm Hauptbahnhof wird von Gehwegen begleitet. Entlang der Schwarzwaldstraße verläuft eine übergeordnete städtische Radwege

verbindung. Diese kann nach dem Neubau der Bahnüberführung über die Schwarzwaldstraße auch auf der Südseite der Schwarzwaldstraße fortgeführt werden. Im Bereich des VEP Nr. 701 „Schwarzwaldstraße 86“ wird ein öffentliches Gehrecht für den vorhandenen südlich verlaufenden Weg festgesetzt, um den Anschluss an die in südliche Richtung weiterführenden Radwege sicherzustellen.

#### **4.3.5 Ver- und Entsorgung**

Das Gebiet wird mit Wasser, Gas, Strom und Fernwärme versorgt.

Wegen der hohen Grundflächenzahl scheidet eine sinnvolle Festsetzung von Versickerungsflächen aus. Die direkte Einleitung des Oberflächenwassers in die Alb ist wegen des geringen, im Ostteil des Gebietes sogar gegenläufigen Gefälles mit unverhältnismäßigem technischem Aufwand verbunden.

Um dennoch möglichst viel Niederschlagswasser an Ort und Stelle dem Wasserkreislauf durch Verdunstung wieder zuzuführen, wird Dachbegrünung für die Flachdächer festgesetzt.

Für die allgemeine Ver- und Entsorgung sind soweit notwendig Leitungsrechte festgelegt.

#### **4.4 Gestaltung**

Zwei Hochhäuser, die weit über das Plangebiet hinaus wahrnehmbar und damit stadtgestalterisch wirksam sind entwickeln sich aus den ersten zusammenfassenden Überlegungen für das Hochhauskonzept der Stadt Karlsruhe. Das östlich gelegene wurde bereits im Rahmen der ersten Vorüberlegungen zu einer Bebauung des Geländes vorgeschlagen und im Wettbewerb von 1986 (1. Preis Prof. A. Speer) bestätigt. Es weist sowohl von Süden (Autobahn - Herrenalber Straße - Ettlinger Allee) als auch aus Richtung Stadtmitte gesehen auf den Standort Hauptbahnhof-Süd hin. Als Pendant dazu ergänzt das westlich gelegene die hauptachsenbegleitende Reihung sich jeweils gegenüberstehender hoher Gebäude: Kirchturm - Rathausurm, Landratsamt - Hochhaus am Theaterplatz (Ergebnis Wettbewerb „Via Triumphalis“), Queens-Hotel - Karlsruher Versicherungen usw.

Im Hinblick auf die Bedeutung des Standortes und die Dichte muss eine angemessene gestalterische Qualität erreicht werden. Diese ist durch alternative Entwurfsverfahren wie Architektenwettbewerbe sicherzustellen.

Die Festsetzungen über Werbeanlagen haben zum Ziel, diese in der unteren, für Passanten wahrnehmbaren Zone zu konzentrieren. Auf den beiden höchsten, als weithin sichtbare Orientierungspunkte gedachten Hochhäusern soll ebenfalls Werbung möglich sein. Die mittlere Gebäudehöhenzone einschließlich der Dächer der niedrigeren Gebäude sollen jedoch im Interesse eines geordneten, von der Architektur bestimmten Erscheinungsbildes von Werbung frei bleiben.



## **4.5 Grünordnung / Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen**

### **4.5.1 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen/ Pflanzgebote**

Die Platanenallee entlang der Schwarzwaldstraße und Ettliger Straße ist ein wertvoller Baumbestand und prägendes Grünelement des südlichen Hauptbahnhofbereiches. Innerhalb des Planungsgebietes wird parallel zu dieser Allee südöstlich der Bebauung eine weitere Baumreihe gepflanzt, die dieses Motiv aufnimmt und die Straße Hinterm Hauptbahnhof beschattet und gliedert.

### **4.5.2 Eingriff in die Natur**

#### **Bestand:**

Die Böschungen der Straße „Hinterm Hauptbahnhof“ weisen einen gut eingewachsenen Gehölzbestand mit zwei ca. 100-jährigen Eichen, großen Spitz- und Feldahornen, Ulmen, Vogelkirschen und Mirabellen aus. Der Bestand wird durch eine Strauchschicht aus Holunder, Pfaffenhütchen, Kornekirsche, Cotoneaster und Corallenbeere ergänzt.

Die in jüngerer Zeit aufgefüllten Flächen nördlich der Straße „Hinterm Hauptbahnhof“ zeigen Sukzession auf trockenem Standort in verschiedenen Altersstadien, wobei die relative Artenarmut auffällt. Im gehölzfreien Stadium dominiert die Goldrute begleitet von Feinstrahl, Graukresse, Nacht- und Königskerze. Weitere Arten treten nur ganz vereinzelt auf. Stellenweise hat die Gehölzentwicklung mit Sommerflieder, Birke, Hybridpappel und andere eingesetzt. Insekten kommen nur in geringer Individuenzahl vor. Kleinere Vegetationsflächen (Gärten) finden sich bei den Bestandsgebäuden im Westen, wobei der Versiegelungsgrad in diesem Bereich sehr hoch ist.

#### **Überschlägige Bilanzierung:**

Die Sukzessionsflächen im Osten nehmen eine Fläche von rund 15.680 m<sup>2</sup> ein, Gärten und Böschungen mit älterer Gehölzsukzession im Westen rund 2.700 m<sup>2</sup>. Dem stehen in der Planung extensiv begrünte Dachflächen von rund 17.000 m<sup>2</sup> und begrünte Innenhöfe von rund 6.000 m<sup>2</sup> gegenüber, so dass sich hinsichtlich der Vegetationsfläche ein Bilanzüberschuss von rund 4.700 m<sup>2</sup> ergibt. Zusätzliche Verkehrsgrünflächen sind dabei nicht berücksichtigt. Die extensive Dachbegrünung stellt außerdem als trocken-warmer Standort einen Ausgleich für das gehölzfreie Sukzessionsstadium dar, wenn es auch zu einer Artenverschiebung kommen wird.

Im gesamten Plangebiet entfallen 34 Bäume, davon handelt es sich bei 16 um jüngere Exemplare. Besonders schwerwiegend ist der Verlust von zwei ca. 100-jährigen Eichen und mehreren alten Spitzahornen. Geplant und teilweise bereits gepflanzt sind 28 Bäume. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurden über die Festsetzungen des Bebauungsplanes hinaus für eine Übergangsphase weitere Baumpflanzungen realisiert und auch in der endgültigen Gestaltung wird der Platz Bäume aufweisen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Verlust der alten Bäume durch Ersatzpflanzungen und den Gewinn von rund 4.700 m<sup>2</sup> zusätzlicher Vegetationsfläche ausgeglichen wird.

#### **4.6 Tiefgaragenzufahrten, Feuerwehrwege, Zugänge, Freihaltetrasse**

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Anbindungen für das Bahnhofsgelände und die städtischen Tiefgarage unter dem Bahnhof zu beachten bzw. zu erhalten. Dies bedarf einer Vereinbarung mit den zukünftigen Nutzern bzw. Erwerbern. Desweiteren ist die Freihaltetrasse für eine mögliche U-Bahnlinie (s. 4.3.1) zu berücksichtigen.

### **5. Umweltverträglichkeit / Umweltprüfung**

#### **5.1 Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltprüfung**

Eine Umweltprüfung nach Änderung des BauGB (20.07.2004) ist nicht erforderlich. Es gilt hier die Übergangsregelung des § 233 Abs. 1 BauGB, wonach das Verfahren noch nach altem Recht behandelt werden kann.

Jedoch war eine allgemeine Vorprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) durchzuführen, da hier ein Städtebauprojekt im Sinne der Anlage 1 Nr. 18.8 zum UVPG im Innenbereich vorliegt, das eine Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup> nach § 19 BauNVO überschreitet.

#### **5.2 Überschlägige Vorprüfung nach Anlage 2 zum UVPG**

##### **5.2.1 Merkmale des Vorhabens**

###### **5.2.1.1 Größe des Vorhabens**

Mit Geschossflächenzahlen von 1,0 bis ca. 5,4 liegt eine besonders hohe bauliche Verdichtung vor, die jedoch auf Grund der mit der verkehrlichen Lagegunst verbundenen städtebaulichen Zielvorstellung vertretbar ist. Ökologische Vorteile dieser Verdichtung liegen in der Schonung unbebauter Flächen und der Vermeidung von Verkehr.

###### **5.2.1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft**

Eingriffe in das Grundwasser während der Bauphase können durch geeignete technische Maßnahmen auf ein vertretbares Maß reduziert werden.

Mit der Überbauung wird voraussichtlich die schwach kontaminierte Bodenauffüllung, die auf der gesamten Fläche anzutreffen ist, ausgehoben. Die Qualität des Untergrundes wird somit verbessert.

Da das Gebiet gegenwärtig schon als Parkplatz, Lagerfläche bzw. baulich genutzt wird, sind die Eingriffe in das Schutzgut Natur geringfügig. Aufgrund der vorgesehenen Struktur ist zu erwarten, dass die Bebauung landschaftsprägenden Charakter haben wird. Diesem Aspekt wird durch die Sicherung gestalterischer Qualität durch alternative Entwurfsverfahren wie Architektenwettbewerbe Rechnung getragen.

###### **5.2.2 Standort des Vorhabens**

Die gegenwärtige, verkehrliche Funktion des Standorts wird gesichert und aufgewertet. Die ökologische Qualität des Gebiets hinsichtlich Wasser, Boden, Natur und Landschaft ist auf Grund der bereits vorhandenen Nutzung gering. Für entfallende Bäume sind Ersatzpflanzungen vorgesehen. Mit der

geplanten Begrünung wird eine Verbesserung gegenüber der vorhandenen Vegetation erreicht.

An der Südgrenze der stark verdichteten Innenstadt liegend befindet sich das Plangebiet unmittelbar innerhalb des wichtigsten Luftzustromfeldes, das bestimmend für Luftaustausch, Kaltluftzufuhr und Luftschadstofftransport ist.

Das Vorhaben befindet sich in einem Verdichtungsraum und entspricht mit seinen Zielsetzungen, wie Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen, räumliche Konzentration auf leistungsfähige Zentren, Sicherung verdichteter Räume als Dienstleistungsschwerpunkt, den Grundsätzen der Raumordnung.

### **5.2.3 Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Wesentlichstes Merkmal sind denkbare Beeinträchtigungen des Luftaustausches und der Luftqualität, insbesondere auf die angrenzende Süd- und Südweststadt, sowie Beeinträchtigungen der lokalklimatischen Verhältnisse im Hinblick auf thermische Belastungen in den angrenzenden Nutzungen.

#### **5.2.3.1 Luftaustausch und Luftqualität**

Zur Beurteilung der Auswirkungen hinsichtlich zu erwartender Einflüsse auf die Durchlüftung und damit auch auf die Lufthygiene wurden bereits 1992 und 1994 Gutachten des Ingenieurbüros Dr. Achim Lohmeyer eingeholt.

Zuletzt wurde als Planungsgrundlage eine der aktuellen Planung ähnliche Bebauungsvariante untersucht. Die damaligen „Kamm“- Gebäude hatten je nach Variante 9 bis 11 Geschosse.

Nach den damaligen Angaben des Ingenieurbüros reduziert sich die Durchlüftung des südlichen Teils der Südstadt bei Realisierung der maximalen Variante im Mittel um weniger als 4 %. Schon dies konnte aus Sicht des Gutachters als tolerierbar gesehen werden.

In der gegenwärtig aktuellen Planung sind nur noch 7-geschossige Kammgebäude vorgesehen. Für die nördlichen quergestellten Gebäude sind nach wie vor 6 Geschosse geplant. Das Hochhaus im Osten des Plangelandes wird mit der aktuellen Planung auf 20 Geschosse gegenüber ehemals 24 Geschossen reduziert.

Auch die Randgebäude im Osten und Westen des Plangebiets sind gegenüber älteren Planungen in ihrer Höhe um mindestens 2 Geschosse reduziert. Insgesamt betrachtet sind die gegenwärtigen Planungen in ihrer Höhengestaltung und damit durchlüftungshemmenden Wirkung gegenüber früheren Planungen deutlich reduziert. Nachdem schon frühere massivere Varianten als tolerierbar bewertet wurden, kann dies auch auf die aktuell vorliegende Planung übertragen werden.

Innerhalb des Plangebiets ergeben sich teilweise in den Innenhöfen der Kammstruktur sehr niedrige Windgeschwindigkeiten. Den daraus resultierenden bioklimatisch ungünstigen Situationen kann durch Einplanung von Grünanlagen entgegengewirkt werden. In die Innenhöfe darf deshalb auch keine belastete Abluft aus Lüftungsanlagen freigesetzt werden.

Nachdem in den Gutachten des Büros Lohmeyer von Konzentrationserhöhungen durch das damalige Vorhaben von max. 45 % in der Schwarzwaldstraße die Rede war und sich seither die Grenzwerte in neueren EU-Richtlinien verschärft haben, wurde zur Beurteilung der Einflüsse auf die Luftqualität ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses kam zu folgendem Ergebnis:

Die Prüfwerte gemäß 23. BImSchV bleiben für alle drei relevanten Parameter unterschritten.

Bei Stickstoffdioxid wird für das Berechnungsjahr 2005 der in 2010 einzuhaltende Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> geringfügig überschritten. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich bis 2010 auch die fahrzeugspezifischen Emissionen weiter verbessern werden und insoweit eine weitergehende Reduzierung der verkehrsspezifischen Immissionen bis unter den dann gültigen Grenzwert zu erwarten ist.

Die für 2005 prognostizierten Benzol-Immissionen liegen sowohl für den Null- als auch für den Planfall innerhalb der Vorsorgewerte.

Eine im Gutachten erläuterte Möglichkeit einer evtl. Überschreitung der Kurzzeitbelastung des PM<sub>10</sub>-Wertes gilt sowohl für Null- als auch für Planfall und ist somit nicht auf das Vorhaben selbst zurückzuführen.

Ursächlich für die relativ hohe Luftbelastung ist die bereits bestehende Situation mit den Hauptverkehrsstraßen. Die Veränderungen durch den Planfall wirken sich im Vergleich zum Nullfall innerhalb des Plangebietes nur an einem einzigen Punkt aus und zwar an der Kreuzung Ettlinger Allee / Schwarzwaldstraße.

### **5.2.3.2 Lokalklimatische Verhältnisse**

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die lokalklimatischen Verhältnisse, insbesondere im Hinblick auf thermische Belastungen in angrenzenden Nutzungen, legte das Ingenieurbüro Dr. Achim Lohmeyer im Oktober 2005 klimatische Betrachtungen vor. Es kommt dabei zu der Einschätzung,

„dass die intensivsten Änderungen der bioklimatischen Verhältnisse im Bereich der Nutzungsänderungen zu erwarten sind. An der nächstgelegenen Bebauung werden die für die thermischen Empfindungen bei Freiraumnutzungen vorherrschenden Strahlungsverhältnisse durch die Planungen nicht nachweisbar verändert.

An wind- und wolkenarmen Sommertagen kann die geplante Bebauung an der umliegenden Wohnbebauung teilweise zu leicht verringerten Windgeschwindigkeiten und damit zu einem leicht verringerten Luftaustausch führen. Damit ist eine geringe Erhöhung der Lufttemperatur nicht sicher auszuschließen. Das betrifft im Hinblick auf die Lufttemperaturen insbesondere die Abendstunden, da dann der Forttransport der erwärmten Luftmassen in den Wohngebieten und damit der Austausch mit abgekühlten Luftmassen aus dem Umland etwas verringert werden kann.

In den Tagstunden führt die leicht verringerte Windgeschwindigkeit zu leicht verringertem Abtransport der erwärmten Luftmassen, da aus dem Umland keine kühleren Luftmassen herantransportiert werden. Entsprechend den

Abschätzungen liegt die Reichweite der durch die Planungen bedingten Modifizierungen der Windgeschwindigkeiten in Bereichen bis 100 m, bei groben Abschätzungen bis ca. 600 m, wobei dabei die schon bestehenden Störungseinflüsse durch bestehende Gebäude nicht berücksichtigt sind.

Insgesamt ist zu erwarten, dass sich die Änderungen der Wind- und Temperaturverhältnisse bis in einen Abstand von ca. 200 m der geplanten Nutzungsänderung auswirken können. Davon sind entsprechend den Hauptwindrichtungen keine Wohnnutzungen betroffen.

### **5.2.3.3 Zusammenfassung**

Insgesamt ist festzustellen, dass die lufthygienischen Auswirkungen der Planung gegenüber dem Nullfall nur wenig Änderungen nach sich ziehen und daher nicht als erheblich einzustufen sind. Auch die Beeinträchtigung der lokalklimatischen Verhältnisse bleibt gering und ist deshalb nicht als erheblich im Sinne des UVPG zu werten.

### **5.3 Ergebnis der Vorprüfung**

Aufgrund der überschlägigen Prüfung aller relevanten Kriterien wird festgestellt, dass erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen im Sinne des UVPG nicht zu erwarten sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist damit nicht notwendig.

## **6. Sozialverträglichkeit / Sozialplan**

### **6.1 Sozialverträglichkeit der Planung**

Zur Sicherung der Sozialverträglichkeit der Planung wurde die Sozial- und Jugendbehörde sowie die Behindertenbeauftragte in den Entwurfsprozess eingebunden.

- Die Verkehrsgunst des Gebiets, insbesondere im Bezug auf öffentlichen Personennahverkehr soll eingesetzt werden für Nutzungen, die von einer solchen Anbindung profitieren (Tagungsstätten, Büros etc. mit weitgestreutem Kundenkreis ...). Hierdurch kann gezielt der Einsatz von privaten Pkws reduziert werden.
- Es können Arbeitsplätze geschaffen werden, die ohne Nutzung von Pkws in kurzer Zeit erreichbar sind.
- Die mit der Planung verbundene Belebung erhöht die soziale Kontrolle innerhalb des Gebiets.

### **6.2 Sozialplan**

Es wird von einem teilweisen Abbruch der gegenwärtig durch Künstler und durch ein alternatives Wohnprojekt genutzten Gebäude ausgegangen. Die Verträge mit den Betroffenen waren befristet und wurden rechtzeitig gekündigt. Ein förmlicher Sozialplan ist damit nicht notwendig. Dennoch stellt sich die Frage nach einer sozialverträglichen Lösung. Die Stadt sucht für beide Gruppen nach geeigneten Unterbringungsmöglichkeiten im Stadtgebiet.

## 7. Statistik

### 7.1 Flächenbilanz

Kerngebiet	ca. 3,15 ha	46,8%
Verkehrsfläche mit Verkehrsgrün	ca. 3,18 ha	47,3%
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	ca. 0,40 ha	5,9%
Gesamt	ca. 6,73 ha	100,0%

### 7.2 Geplante Bebauung

Bruttogeschossfläche ca. 120.000 m<sup>2</sup>

### 7.3 Bodenversiegelung

Gesamtfläche	ca. 6,7 ha	100%
Derzeitige Versiegelung	ca. 4 ha	60%
Durch den Bebauungsplan max. zulässige versiegelte Fläche	ca. 6 ha	90%

*Hinweis: In den textlichen Festsetzungen ist Dachbegrünung und Begrünung der Tiefgaragen vorgeschrieben.*

## 8. Kosten (überschlägig)

Umbau Knotenpunkt Ettlinger Straße-/ Fautenbruchstraße und Schwarzwaldstraße / Ettlinger Allee	ca. 1.400.000 EUR
Umbau "Straße Hinterm Hauptbahnhof"	ca. 800.000
Umbau Vorplatz	ca. 500.000 EUR
Begrünung (11 Bäume, Grünflächen Nordseite der Straße Hinterm Hauptbahnhof)	ca. 25.000 EUR
Gesamt	ca. 2.725.000 EUR

**9. Finanzierung**

Die Kosten sind in den Haushaltsplanungen der kommenden Jahre zu berücksichtigen.

Karlsruhe, 25.11.2005  
Stadtplanungsamt

**Dr. Harald Ringle**

## **B. Hinweise**

### **1. Versorgung und Entsorgung**

Für Entwässerung und Abfallentsorgung 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 Sammelfahrzeuge befahrbaren Straße entfernt, auf einem befestigten Standplatz ebenerdig aufzustellen. Der stufenlose Transportweg ist zu befestigen, eine evtl. Steigung darf 5 % nicht überschreiten.

Der notwendige Hausanschlussraum soll in möglichst kurzer Entfernung zum erschließenden Weg liegen und 2,50 m bis 3,50 m Abstand von geplanten bzw. vorhandenen Bäumen einhalten.

### **2. Entwässerung**

Bei Ausbildung einer Sockelhöhe von 0,30 m über der Gehweghinterkante ist die Entwässerung der Gebäude ab dem Erdgeschoss gewährleistet. Tieferliegende Grundstücks- und Gebäudeteile können nur über Hebeanlagen entwässert werden.

Die Entwässerungskanäle werden aus wirtschaftlichen Gründen für einen üblicherweise zu erwartenden Niederschlag (Bemessungsregen) dimensioniert. Bei starken Niederschlägen ist deshalb ein Aufstau des Regenwassers auf der Straßenoberfläche möglich. Grundstücke und Gebäude sind durch geeignete Maßnahmen der Eigentümer bzw. der Anwohner selbst entsprechend zu schützen.

### **3. Regenwasserversickerung**

Auf 4.35 der Begründung – Ver- und Entsorgung – wird hingewiesen. Ansonsten gilt: Unbelastetes Niederschlagswasser soll, sofern dies schadlos und technisch möglich ist, entsprechend der geltenden Regelung des § 45 b Abs. 3 Wassergesetz für Baden-Württemberg dezentral auf dem jeweiligen Grundstück (oder evtl. mit zentralen Anlagen) versickert oder getrennt abgeleitet werden.

### **4. Archäologische Funde, Kleindenkmale**

Bei Baumaßnahmen besteht die Möglichkeit, dass historische Bauteile oder archäologische Fundplätze entdeckt werden. Diese sind gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) umgehend dem Landesdenkmalamt Baden-Württ., Archäologische Denkmalpflege, Außenstelle Karlsruhe, Amalienstraße 36, 76133 Karlsruhe, zu melden. Fund und 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.

Evtl. 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 Veränderung ist mit dem Landesdenkmalamt Baden-Württ., Außenstelle Karlsruhe, Bau- und Kunstdenkmalpflege, abzustimmen.



**5. Baumschutz**

Bezüglich der Erhaltung der vorhandenen Bäume wird auf die am 12.10.1996 in Kraft getretene Satzung der Stadt Karlsruhe zum Schutz von Grünbeständen (Baumschutzsatzung) verwiesen.

**6. Begrünungsplan**

Den Bauanträgen soll ein jeweils mit dem Gartenbauamt abzustimmender Begrünungsplan beigelegt werden.

**7. Ökologie**

Es wird angeregt, in die Fassaden der Gebäude Nisthilfen für schützwürdige Tierarten, wie Fledermäuse und Mauersegler, zu integrieren.

**8. Altlasten**

Bekannte, vermutete sowie gefundene Bodenbelastungen, bei denen Gefahren für die Gesundheit von Menschen, bedeutende Sachwerte oder erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nicht ausgeschlossen werden können, sind unverzüglich der Stadt Karlsruhe, Umweltamt, Adlerstraße 20 a, 76133 Karlsruhe, zu melden.

**9. Erdaushub / Auffüllungen**

Erdaushub ist wegen bestehender Altlasten nicht frei verwertbar. Vor Beginn von Aushubarbeiten ist der jeweilige Untergrund zu untersuchen und in abfallrechtlicher Hinsicht zu bewerten.

Im übrigen wird auf das Gesetz zum Schutz des Bodens (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17.03.1998 in der derzeit gültigen Fassung verwiesen.

**10. Private Leitungen**

Private Leitungen sind von der Planung nicht erfasst.

**11. Fernwärme**

Wo sich Baufenster und Freihaltetrassen für Fernwärme überschneiden, kann nur dann gebaut werden, wenn durch den Bauherrn eine Verlegung der Fernwärmeleitung veranlasst und finanziert, oder im Einvernehmen mit den Stadtwerken eine technische Lösung zur Überbauung der Fernwärmeleitung gefunden wird.

**12. Barrierefreies Bauen**

In die Planung von Gebäuden sind die Belange von Personen mit kleinen Kindern sowie behinderten und alten Menschen einzubeziehen (§ 3 Abs. 4 und § 39 LBO).

**13. Alternative Entwurfsverfahren**

Um eine möglichst hohe gestalterische Qualität zu erreichen sind für das Gebiet alternative Entwurfsverfahren wie Architektenwettbewerbe vorgesehen.