



## Stellungnahme zum Bebauungsplan "Westlich der Erzbergerstraße zwischen New-York- Straße und Lilienthalstraße", Nordstadt

### 1. Zum Themenbereich Klima

Hinsichtlich des Klimas führt die Planung im gesamten Gebiet zu negativen Veränderungen der Durchlüftungssituation sowie der Abkühlung in den Abend- und Nachtstunden. Die Möglichkeit, kühle, lokale Luftmassen vom Alten Flugplatz in das Planungsgebiet einzuleiten, wird von der Planung wenig genutzt. Aufgelockerte Bebauung und gute Durchgrünung des Plangebiets schaffen Möglichkeiten der nächtlichen Abkühlung. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Luftqualität sind nicht zu erwarten. Durch die Überplanung stark vorgeprägter Flächen, die mehrstöckige Bauweise und die Einrichtung von Tiefgaragen wird der Eingriff in das Schutzgut Fläche auf ein sehr geringes Maß reduziert.

(Zitat aus dem Umweltbericht, S. 97)

Vermehrung der Grünflächen durch Reduzierung der Parkplätze auf Längsparkerstellen rechts- und links entlang der Erschließungsstraße innerhalb des Geländes. Die parkenden Autos führen zu einer weiteren Erwärmung des Geländes und fördern die Hitze in Gelände. Eine Beschränkung der Parkflächen würde die Option für weitere Grünflächen entstehen, die der weiteren Hitzeentwicklung entgegenwirken.

### 2. Zu den Höhe der Gebäude

Die nun vorgesehenen Gebäudehöhen zwischen 15,6 und 18,6 Meter zum FHH / Naturschutzgebiet erscheinen uns aus gerade auch aus klimatischen Gründen und aus Gründen des Arten- und Vogelschutzes zu hoch. Die gilt auch für den südlichen Teil hin bis an die Lilienthalstraße.

Klimatisch verstärkt dies die vom Umwelt- und Klimagutachten festgestellte Verhinderung kühle Luftmassen in die bebauten Gebiete der Nordstadt einfließen zu lassen. Diese Gebäudehöhen sind mit dem geringen Abstand am Rand eines FHH und Naturschutzgebietes nicht verträglich. U.a. wird dadurch das Problem des Vogelschlags erhöht.

Auch ästhetisch ist eine solche Höhe zu kritisieren. Auf der gegenüberliegenden Seite des Alten Flugplatzes wurden z.T. ähnliche Gebäudehöhen mit deutlich mehr Abstand zum Alten Flughafen gebaut.

Im südlichen Bereich 24 neben den denkmalgeschützten Gebäuden an der Erzbergerstraße 107 ff. soll ein 19 Meter hohes Gebäude entstehen. Dieses fast so hohe Gebäude wie die Duale Hochschule mit 22,5 Metern, erscheint an der Stelle deplatziert. Es sollte die Höhe der bestehenden Bebauung in dem Bereich 22 nicht überschreiten.

Das Punkthochhausnördlich der Berufsakademie mit 39 Metern überragt das Quartier in markanter Weise, ohne dass es einen stadtbaulichen Sinn dafür gibt. Das Gesamtensemble des Stadtteils insgesamt, wie des neuen Quartiers wird beeinträchtigt.

### 3. Zum Thema Mobilität

#### 4.2 Mobilitätskonzept und Erschließung

##### Nachhaltig mobiler Stadtteil

Das neue Quartier „Zukunft Nord“ wird als sog. IQ-Leitprojekt (IQ = innovativ und

16

Westlich der Erzbergerstraße zwischen New-York-Straße und Lilienthalstraße

quer) innerhalb der Karlsruher Stadtverwaltung zu einem nachhaltig mobilen Stadtteil entwickelt. Die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sind so gewählt und festgesetzt, dass eine stadtverträgliche Mobilität und eine reduzierte Autonutzung gewährleistet werden.

Das Ziel des nachhaltig mobilen Stadtteils ist im Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe verankert. So war von Beginn an das Mobilitätskonzept ein Schwerpunkt bei der Entwicklung des Quartiers. Um eine nachhaltige bzw. stadtverträgliche Mobilität zu gewährleisten, werden die Aspekte der Stadt- und Verkehrsplanung integriert betrachtet.

(Zitat aus der Begründung, S. 16 f)

Wir begrüßen das Ziel, einen nachhaltig mobilen Stadtteil zu schaffen. Der Bürgerverein sieht daher den neuen Stadtteil als geeignet für eine Fahrradzone, wie sie die Straßenverkehrsordnung ermöglicht, um Radverkehr im Gebiet zu fördern. Der Stadtteil sollte entsprechend des aktuellen „Programm für Aktive Mobilität“ der Stadt Karlsruhe gestaltet werden. Folgenden Punkte stehen dem Mobilitätskonzept entgegen.

- a. Die als Ausnahme formulierte Zulassung oberirdischer Parkplätze auf der Gemeinbedarfsfläche im Baufeld 3 können wir nicht nachvollziehen. Entsprechend dem Gesamtkonzept sollte es keine solcher Parkplätze entstehen, sondern z.B. eine innovative Lösung gesucht werden, z.B. eine Hochgarage, die nach der Nutzung als Parkplatz z.B. später in Wohnraum oder Ähnliches umgewidmet werden könnte.  
Die in der zur Erzbergstraße ersten parallelen Erschließungsstraße vorgesehenen Parkplätze, insbesondere die zahlreichen Querparkplätze sollten reduziert werden. Nicht nur klimatische Probleme, sondern auch das des dadurch entstehenden Parksuchverkehrs z.B. durch MitarbeiterInnen und StudentInnen der Dualen Hochschule widerspricht dem oben zitierten Mobilitätskonzept.  
Auf den Parkflächen um den Quartiersplatz sollten mehr bzw. ausreichend Fahrradparkplätze vorhanden sein, so dass diese für MitarbeiterInnen und BesucherInnen zur Verfügung stehen und nicht auf dem Platz abgestellt werden.
- b. Auf der Erzbergerstraße sollte wie auf der östlichen Seite Richtung ein durchgehender Radstreifen und Fußweg entstehen, wie es für die Erreichbarkeit eines nachhaltigen mobilen Stadtteils geboten wäre. Dies verhindert Unfälle mit Radfahrenden an den Kreuzungen in das Quartier.

c. Erschließung Nahversorgung im SO 13:

Quartiers. Abweichend hiervon gilt: Ausnahmsweise kann zur Erschließung der notwendigen Kfz-Stellplätze der großflächigen Einzelhandelsbetriebe der Nahversorgung im SO eine ins Gebäude integrierte, kombinierte Zu- und Abfahrt von der Erzbergerstraße aus zugelassen werden, sofern keine verkehrlichen Belange entgegenstehen. Dies dient dazu, Ziel- und Quellverkehre des SO zu entzerren und den dortigen Einzelhandelsbetrieben eine besser auffindbare Zu- und Abfahrtsituation an der Erzbergerstraße zu ermöglichen.

(Zitat aus der Begründung, S. 41)

Der Bürgerverein lehnt eine Ausnahmegenehmigung für Ein- und Ausfahrt im SO 13 ab, da damit Fußgänger und Radfahrende durch Rückstau beim Ein oder Ausfahren behindert oder gefährdet werden.