

Bebauungsplan „Tunnelstraße“ – frühzeitige Beteiligung

vom 30.05.2016 bis 10.06.2016

Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen (Abwägungsvorschlag)

Eingegangene Stellungnahmen ohne Anregungen / Einwänden gegen die Planung:

Von (Datum)

Handwerkskammer Karlsruhe (10.06.2016)

Polizeipräsidium Karlsruhe (31.05.2016)

terraneis bw GmbH (30.05.2016)

TransnetBW GmbH (30.05.2016)

Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe (31.05.2016)

Stadt Pforzheim Technische Dienste – Abt. Abfallwirtschaft (03.06.2016)

Gemeinde Kieselbronn (31.05.2016)

Gemeinde Tiefenbronn (30.05.2016)

Gemeinde Wimsheim (01.06.2016)

Eingegangene Stellungnahmen mit Anregungen / Einwänden gegen die Planung:

Von (Datum)

Eingegangene Stellungnahme

Abwägungsvorschlag der Verwaltung

Deutsche Bahn AG DB
Immobilien Region
Südwest
30.06.2016

Gegen den o. g. Bebauungsplan bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet und berücksichtigt werden:

Im vorgelegten Bebauungsplan sind Flächen der Deutschen Bahn AG überplant. Bei diesem gewidmeten Bahngelände handelt es sich um eine planfestgestellte Bahnanlage, welche Bestandsschutz genießt. Bahnanlagen werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz festgesetzt. Das Fachplanungsrecht über diese Fläche obliegt hier dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Planungshoheit kann auf die Gemeinde/Stadt nur durch eine Entwidmung der Fläche übergehen.

Aus diesem Grund sind diese Flächen aufgrund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i.V.m. § 38 BauGB der kommunalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freige-

Kenntnisnahme

Die Anregung wird berücksichtigt

Die Entwidmung der Flächen ist beantragt. Der Vorhabenträger wird rechtzeitig vor der Umsetzung über die Flächen verfügen.

	<p>stellt worden sind. Den Neufestsetzungen auf den derzeit noch planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen stimmen wir zu.</p> <p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass der Bebauungsplan, in der vorliegenden Form, erst dann seine Rechtskraft erlangt, wenn zuvor eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken der für die Erschließung benötigten Fläche des Bahngeländes erfolgt ist. Erst dann unterliegt die Fläche der Planungshoheit der Kommune. Die betroffene Bahnfläche befindet sich im Moment im Verkauf an den Bauträger und das Freistellungsverfahren ist bereits eröffnet.</p> <p>Die Flächen können gemäß der beigefügten erfolgten Abstimmung mit den Fachdiensten der DB Netz AG in Anspruch genommen werden. Die beigefügten dargestellten Auflagen sind hierbei zwingend zu berücksichtigen.</p> <p><u>Bezüglich der Ausgleichsfläche M1 ist folgendes zu beachten:</u></p> <p>Gegen die o. g. Baumaßnahme bestehen aus Sicht des Regionalnetzes keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn folgende Bedingungen bei der Bauausführung beachtet werden:</p> <p>Die Vegetationsarbeiten werden entlang der Strecke 4850 Pforzheim – Hochdorf links der Bahn ausgeführt. Die Strecke ist zweigleisig. Die Bahnanlagen dürfen nicht ohne Zustimmung der DB AG betreten werden, der Bahnbetrieb darf nicht behindert werden und der Regellichtraum ist freizuhalten. Das Bahngelände darf nicht zur Lagerung von Aushub", Bauschutt oder Baumaterial verwendet werden, auch nicht zur Abstellung von Baumaschinen und Geräten. Die Standsicherheit der angrenzenden Bahnanlagen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Das Bahngelände ist frei zugänglich. Für den Zeitraum der Bauausführung ist als Schutz vor Betreten des Gleisbereiches ein Bauzaun auf Bahngrund entlang der Grundstücksgrenze zur Bahn hin aufzustellen und gegen Windlast zu sichern. Die Kosten sind durch den Bauherrn zu tragen. Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einer DB-zugelassenen Sicherungsfirma, falls erforderlich, mindestens 2 Wochen vor Baubeginn zu beantragen. Bei Arbeiten im Gleisbereich ist Warnkleidung nach DIN 30 771 zu tragen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Die Entwidmung der Flächen ist beantragt. Der Vorhabenträger wird rechtzeitig vor der Umsetzung über die Flächen verfügen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregungen werden berücksichtigt Die Anregungen werden im Rahmen der weiteren Planung bzw. im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens beachtet. Der Bauprozess erfolgt in enger Abstimmung mit der Bahn. Die Anregungen werden in die Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen.</p>
--	---	---

	<p>Werden Kran, Hubsteiger oder andere Hebeegeräte, auch fahrbare, aufgestellt und ist ein Überschnen des Bahngeländes unumgänglich, so ist mit der DB Netz AG, eine kostenpflichtige Krananweisung zu vereinbaren. Der Antrag hierfür ist rechtzeitig, mind. 4 Wochen vor Erstellung an die DB Netz AG, Instandhaltung zu richten.</p> <p>Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes sowie die Höhe des Auslegers beinhalten. Sicherheitsabstände zur elektrischen Oberleitung der Bahnlinie sind einzuhalten</p> <p>Die Bahnlinie ist elektrifiziert. Die benachbarten Bahngleise sind mit Oberleitung überspannt. Es müssen deshalb auch die erforderlichen Sicherheitsauflagen bei Arbeiten im Bereich der Oberleitung beachtet werden. Die Spannung beträgt 15000 Volt. Arbeiten ohne Einweisung dürfen nicht durchgeführt werden.</p> <p>Bezüglich der Ausgleichsfläche M2 und M3 liegt uns von den Fachdiensten folgende Aussagen vor: Aus Sicht der Fachlinien Oberbau und KIB stimmen wir der Umgestaltung als Ausgleichsfläche zu. Die folgenden Vorgaben müssen beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gleisflächen der DB AG dürfen grundsätzlich vor und während der Maßnahme nicht betreten oder für Materiallagerung oder -Umschlag benutzt werden. Bei Bedarf ist eine Sperrung der Gleise mit entsprechendem Sicherungspersonal zu veranlassen. - Der Mindestabstand von 3,50 m zu spannungsführenden Teilen ist jederzeit von Mensch u. Maschine einzuhalten. Eine Unterschreitung der Abstände bedarf der Absprache und Zustimmung mit dem Gewerk Oberleitung der DB Netz AG. - Für jeglichen Einsatz von Kränen (auch Bagger, welche als Kran fungieren), Betonpumpen, Hubsteigern und ähnlichem ist vorab mit der DB Netz AG eine Kran-/Maschinenvereinbarung abzuschließen - auch wenn diese den Sicherheitsabstand von 3,50 m zu spannungsführenden Teilen einhalten. - Es darf unter keinen Umständen mit Baggern und Kränen o.ä. ohne Zustimmung über Gelände der DB AG geschwenkt werden. - Gefährdung des Eisenbahnbetriebs ist grundsätzlich auszuschließen. Bei Bedarf ist eine Sperrung der angrenzenden Gleise mit einer Betra zu veranlassen. - Der Rückschnitt bzw. das Fällen von Bäumen hat mit geeigneten Methoden unter Einhaltung aller oben genannten Vorgaben zu erfolgen. 	<p>Die Anregungen werden berücksichtigt</p> <p>Die Anregungen werden im Rahmen der Herstellung der CEF-Maßnahmen berücksichtigt. Die Herstellung der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Bahn.</p> <p>Die Anregungen werden an den Bauherren weiter geleitet.</p>
--	--	--

	<p>Stellungnahme der Produktionsdurchführung, Bezirksleiter Oberleitung:</p> <p>Im bzw. über dem Bereich der Fläche 3 befindet sich eine Speiseleitung vom Mast 25-14b bis 0-2b,desweiteren ein Querfeld am Mast 25-17a (vsl. 2016 wird eine Seite des Querfeldes abgebaut). Alle anderen OL-Maste wie 25-14 bis und 25-16 müssen bei DB Netz bleiben mit Zugangsmöglichkeiten und Instandsetzungsfreiraum. Fläche 2 befindet sich der OL-Mast 25-18 und 25-18-a; beide müssen bei DB Netz bleiben mit Zugangsmöglichkeiten und Instandsetzungsfreiraum.</p> <p>Stellungnahme Produktionsdurchführung, Bezirksleiter Elektrische Energieanlagen:</p> <p>Am Rande einer Ausgleichsfläche befinden sich Masten mit Gleisfeldbeleuchtung und die Weichenheizstation 1. Bei anderen Ausgleichsflächen bestehen keine Bedenken.</p> <p>Stellungnahme der DB Kommunikationstechnik GmbH</p> <p>Der angefragte Bereich enthält angrenzend Kabeltrassen mit fernmeldetechnischen Kabeln der DB Netz AG. Der Grenzabstand von mindestens 0,5 m zu den Kabeltrassen ist einzuhalten.</p> <p>Die fernmeldetechnischen Kabel der DB Netz AG dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zur Wartung und Instandhaltung frei zugänglich sein.</p> <p>Für die Zustimmung der Baumaßnahme zum Schutz der fernmeldetechnischen Kabel- /Anlagen, wenden Sie sich bitte an den TK-Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG. Die Lage der Systeme kann dem beigefügten Planausschnitt entnommen werden.</p> <p>Im Zuge der Grundlagenermittlung / Normplanung des Vorhabens ist eine örtliche Einweisung durch einen Techniker der DB Kommunikationstechnik erforderlich! Die Forderungen des Kabelmerkblattes der DB AG sind einzuhalten. Bitte teilen Sie uns schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. bzw. der Bahnstrecken-Nummer und der Bahn-Kilometrierung) den Termin (Datum, Uhrzeit, Treffpunkt) zur Ka-</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Im Rahmen der Herstellung der CEF-Maßnahmen werden die notwendigen Zugangsmöglichkeiten und Instandsetzungsräume für die technischen Bahnanlagen berücksichtigt. Die Anregungen werden an den Bauherren weiter geleitet.</p> <p>Die Anregungen werden berücksichtigt Die Kabeltrassen werden im Rahmen der Planung berücksichtigt. Änderungen an den Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>
--	--	--

	<p>beleinweisung mit:</p> <p>DB Kommunikationstechnik Netzadministration:</p> <p>Falls für die Baumaßnahme Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der fernmeldetechnischen Anlagen/Kabel notwendig sind, empfehlen wir die baldige Beauftragung dieser Arbeiten, welche unter Umständen 6 Monate dauern können, bei dem zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner.</p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p> <p>Die späteren Bauanträge, auf den Nachbargrundstücken zum Bahngelände, sind uns ebenfalls zur Stellungnahme als Angrenzer zuzuleiten.</p> <p>Wir bitten Sie darum, uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit den Satzungsbeschluss zu übersenden.</p> <p>Anhang: 2 Pläne</p>	<p>Kenntnisnahme Für die Belange des Schallschutzes wurde ein Gutachten erstellt. Die dort vorgeschlagenen Festsetzungen wurden in den Bebauungsplan übernommen. Die Thematik der Erschütterungen wird ggf. im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch geeignete technische Maßnahmen am Gebäude berücksichtigt. Im Übrigen wird die Anregung in die Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt</p>
<p>Eisenbahn-Bundesamt 01.06.2016</p>	<p>Von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen Bedenken gegen, da Flächen einer Eisenbahn des Bundes überplant werden. Um solche Flächen handelt es sich, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundstücke von einer Entscheidung gemäß § 18 AEG erfasst worden sind, • das planfestgestellte Vorhaben verwirklicht worden ist, • die Grundstücke für Bahnbetriebszwecke tatsächlich in Dienst genommen worden sind. <p>Aus diesem Grund sind diese Flächen aufgrund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i.V.m. § 38 BauGB der kommunalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind.</p> <p>Ohne die erforderliche Freistellung sind diese Flächen der Planungshoheit</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Die Entwidmung der Flächen ist beantragt. Der Vorhabenträger wird rechtzeitig vor der Umsetzung über die Flächen verfügen.</p>

	<p>entzogen. Sie sind nachrichtlich entsprechend § 9 Abs. 6 BauGB darzustellen. Möglich sind jedoch Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB, soweit sie dem Bahnbetriebszweck nicht entgegenstehen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.</p>	<p>Die Anregung wurde berücksichtigt Die DB Immobilien wurde ebenfalls beteiligt</p>
<p>Bundeswehr 30.05.2016</p>	<p>Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten. Sollte diese Höhe (30 m über Grund) überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.</p> <p>Bei der o.a. Maßnahme bestehen seitens der Bundeswehr aus liegenschaftsmäßiger, infrastruktureller und schutzbereichsmäßiger Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Die maximale Wandhöhe der geplanten Gebäude liegt unterhalb von 30m.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>Landratsamt Enzkreis 10.06.2016</p>	<p>Nach Durchsicht der Planunterlagen zum o. g. Bebauungsplan sowie einer Ortsbesichtigung ist aus Sicht unserer Dienststelle die Umsetzung der Maßnahmen zum Lärmschutz verbindlich festzulegen.</p> <p>Bei der Bewertung der Immissionsbelastung wurden die Spielplätze in den Freiräumen zwischen den Gebäuden außer Acht gelassen. Hier kann nur durch eine aktive Schallschutzmaßnahme verhindert werden, dass die Kinder dem permanenten Lärmpegel ausgesetzt werden. Das Thema Lärm und seine schädigenden Folgen werden oft bagatellisiert</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Die im Schallgutachten vorgeschlagenen, erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.</p> <p>Für Spielplätze gibt es bislang kaum Anforderungen aus dem Immissionsschutzrecht, da diese nicht dem ständigen Aufenthalt dienen. Allenfalls wäre das Beiblatt 1 der Vornorm DIN 18005 anführen, das als schutzbedürftige Nutzungen auch „sonstige Flächen“ aufführt. Es würde in der Tunnelstraße dann der Orientierungswert Tag für Allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) gelten (dies wäre nicht die Obergrenze sondern das Idealziel). Die Orientierungswerte können mit konkurrierenden Belangen abgewogen werden. Die Pegel im Beurteilungszeitraum Tag liegen in allen 3 geplanten Spielbereichen bei ca. 63 dB(A) ohne Schienenlärm bei 59 dB(A) (bei verkehrsberuhigter Tunnelstraße 58 dB(A)).</p> <p>Zur Berücksichtigung der schalltechnischen Belange im Bereich der Spielflächen sollen die Spielbereiche räumlich gegliedert werden. Dazu sollen</p>

	<p>In Bezug auf die Bodenbelastung mit Kohlenwasserstoffen ist auch im Bereich der Kinderspielplätze sicherzustellen, dass eine Gefährdung der Nutzer durch die Schadstoffe ausgeschlossen ist.</p>	<p>und Ruheinseln, z.B. um Sitzgelegenheiten oder dem Sandkasten herum geschaffen werden, während hingegen Spielgeräte wie Schaukel, Rutschen usw. bei den sich Kinder austoben, als weniger schutzbedürftig eingeschätzt werden so dass bei dem hier vorliegenden Pegelniveau hierfür keine Maßnahmen als notwendig erachtet werden.</p> <p>Die Ruhezeiten entstehen, wenn die Sichtverbindung in 1,5 m Höhe zu allen maßgeblichen Schallquellen gekappt wird. Dies würde den Pegel in 1 m über der Spielplatzfläche um ca. 5 dB reduzieren.</p> <p>Insofern wird der Immissionsschutz auch im Bereich der Spielplätze berücksichtigt, konkrete Festsetzungen hierzu werden im Bebauungsplan auch mit Rücksicht auf die Flexibilität bei der Umsetzung nicht aufgenommen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt Von der Firma Mailänder Consult wurde ein Sanierungskonzept für die mit Kohlenwasserstoffen belasteten Flächen des Plangebietes erstellt. Bei der Sanierung werden auch die Flächen für die geplanten Spielplätze berücksichtigt.</p>
<p>Regierungspräsidium Freiburg Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau 15.06.2016</p>	<p>3 Hinweise, Anregungen oder Bedenken</p> <p>Geotechnik</p> <p>Auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten bilden - neben lokalen Auffüllungen - junge Talablagerungen, größerer Mächtigkeit den oberflächennahen Baugrund.</p> <p>Mit einem kleinräumig deutlich unterschiedlichen Setzungsverhalten des Untergrundes ist zu rechnen. Ggf. vorhandene organische Anteile können zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen. Der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein.</p> <p>Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen.</p> <p>Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten (z.B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizonts, zum Grundwas-</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen werden im Rahmen der weiteren Planung bzw. der Erstellung der Bauwerksstatik berücksichtigt.</p> <p>Welche Rückhaltemaßnahmen im Planungsgebiet aus technischer Sicht umgesetzt werden sollen, um die zulässige Einleitungsmenge in die bestehende Kanalisation nicht zu überschreiten, wird im weiteren Planungsprozess noch ermittelt und im Rahmen der wasserrechtlichen Genehmigung mit den Behörden abgestimmt. Ein Baustein zur Rückhaltung ist die geplante Begrünung der Dachflächen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

	<p>ser, Baugrubensicherung) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen . Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt.</p>	
<p>Stadt Pforzheim Amt für Bildung und Sport 21.06.2016</p>	<p>Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen für Wohnbebauung zu schaffen. Das Vorhabengrundstück ist bisher noch als Bahnfläche ausgewiesen und soll künftiges als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt werden.</p> <p>Das Plangebiet liegt in der Weststadt und ist dem Grundschulbezirk 17 – Osterfeld- Grundschule zuzuordnen. Laut Begründung zur Frühzeitigen Beteiligung sind ca. 160 Wohneinheiten geplant. Im Durchschnitt werden 3 Personen pro Wohneinheit berechnet. Dies ergäbe bei 160 Wohneinheiten 480 Personen. Im Stadtgebiet Weststadt ist gemäß dem Pforzheimer Bevölkerungsheft 2014</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Kindern unter 3 Jahren (Krippe) von 3,5 % - bei Kindern von 3 bis unter 6 Jahren (Kita) von 2,8 % - bei Kindern von 6 bis unter 10 Jahren (Grundschule) von 4,3 % - bei Kindern bzw. Jugendlichen von 10 bis unter 16 Jahren (Sekundarstufe I) von 6,3 % - bei Jugendlichen von 16 bis unter 18 Jahren (Sekundarstufe II) von 1,9 % auszugehen. <p>Von 480 Personen entspricht dies</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Krippe gerundet 17 Kindern (16,8) - in der Kita gerundet 13 Kindern (13,4) - in der Grundschule gerundet 21 Kindern (20,6) - in der Sekundarstufe I gerundet 30 Kindern bzw. Jugendlichen (30,2) - in der Sekundarstufe II gerundet 9 Jugendlichen (9,1). <p>Dementsprechend ist insgesamt von 90 Kindern bzw. Jugendlichen von 0 bis unter 18 Jahren auszugehen.</p> <p>Die Osterfeld-Grundschule wird als stabil 3-zügige Grundschule geführt. Die Klassen sind derzeit durchschnittlich mit rund 20 Schülern ausgefüllt. Des Weiteren besteht an der Grundschule eine Kernzeitenbetreuung in</p>	<p>Kenntnisnahme Es wird ausgeführt, wie für das geplante Allgemeine Wohngebiet eine ausreichende Versorgung mit Schulplätzen sichergestellt werden kann. Eine Änderung der Inhalte des Bebauungsplans ist nicht erforderlich.</p>

Trägerschaft der Volkshochschule mit 3 Gruppen und ca. 88 Kindern. Im selben Gebäude ist die Osterfeld-Realschule untergebracht, die stabil 4-zügig ist mit einer durchschnittlichen Klassenstärke von rund 26 Schülern.

Die Schulen sind bereits jetzt sehr beengt und die Bedarfe beiden Schulen können im Gebäude nicht abgedeckt werden. Daher empfiehlt der Schulentwicklungsplan der Stadt Pforzheim einen Neubau für die Osterfeld-Grundschule, einhergehend mit einem Ausbau zur Ganztagsgrundschule. Die Osterfeld-Realschule würde im bisherigen Gebäude verbleiben und könnte sich ebenfalls bedarfsgerecht entwickeln.

Die zusätzlichen Kinder bzw. Schüler, die durch die geplante Maßnahme zu erwarten sind, könnten erhebliche Auswirkungen auf die Schüler- und Klassenzahlen der Osterfeld-Schulen haben und damit die Notwendigkeit eines Neubaus der Osterfeld-Grundschule noch beschleunigen bzw. verstärken.

Da aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Stadt derzeit nicht abzusehen ist, wann dieser Neubau erfolgen kann, müsste, um dem Raumproblem an der Osterfeld-Grundschule Abhilfe zu schaffen, der Schulbezirk geändert werden. Die naheliegendste Alternative wäre die Maihalden-Grundschule (Grundschulbezirk 18). Die Schule ist stabil 2-zügig mit derzeit durchschnittlich 19 Schülern pro Klasse. Es wäre demnach möglich hier noch einige Schüler/innen aufzunehmen. Allerdings kann die Zügigkeit der Schule im bestehenden Gebäude nicht weiter ausgebaut werden, da bereits jetzt zu wenig Raum für ganztägige Angebote besteht. In der Konsequenz müssten voraussichtlich weitere Rochaden mit anderen Grundschulbezirken (z.B. Brötzingen Schule) erfolgen, um ein ausgeglichenes Verhältnis zu schaffen.

Für die weiterführenden Schulen gibt es keine Schulbezirke. Die Eltern haben also die freie Wahlmöglichkeit für ihre Kinder. Aufgrund der Weiterentwicklung der Realschule (ab Schuljahr 2016/17 kann der Hauptschulabschluss auch an Realschulen abgelegt werden) ist davon auszugehen, dass sich die Schülerzahlen hier noch weiter erhöhen werden. Da die Osterfeld-Realschule bereits jetzt keine Kapazitäten mehr hat, könnten voraussichtlich nicht alle Schüler/innen aufgenommen werden und müssten an andere Realschulen im Stadtgebiet (die nächstgelegene ist die Insel-Realschule) verteilt werden.

<p>Stadt Pforzheim Amt für öffentliche Ordnung 30.05.2016</p>	<p>Von Seiten der Verkehrsbehörde bestehen keine Einwände.</p> <p>Entlang der Nordseite der Tunnelstraße ist im Plangebiet ein ausreichend breiter Gehweg zu gewährleisten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Fahrbahnquerschnitt der Tunnelstraße soll unter Einbeziehung eines Gerechtes im Bereich der Wohnbauflächen bereichsweise erweitert werden, so dass die Parkierung auch auf der nördlichen Seite teilweise erhalten werden kann. Dabei wird auch ein ausreichend breiter Gehwegstreifen berücksichtigt. Zur Sicherung der notwendigen Flächen wird ein entsprechendes Gehrecht für die Allgemeinheit auf einem Teil der geplanten Wohnbauflächen festgesetzt.</p> <p>Der zukünftige Querschnitt der Tunnelstraße in den erweiterten Bereichen orientiert sich mit einer Gesamtbreite von 11,75m an den Querschnitten der Querstraßen, die von Süden an die Tunnelstraße anschließen.</p>
<p>Stadt Pforzheim Grünflächen- und Tiefbauamt 15.06.2016</p>	<p>Im offengelegten Bebauungsplan werden bisher noch keine öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt.</p> <p>Die in der Begründung erwähnte Einbeziehung des Gehweges in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im offengelegten Planentwurf nicht erfolgt. Wir bitten dies mit der Offenlage zu korrigieren.</p> <p>Das GTA geht davon aus, dass nicht nur die Parkmöglichkeiten auf dem bisherigen Flst. Nr. 65/29 (ca.50 P) ersatzlos entfallen werden, sondern auch das derzeit auf dem nördlichen Gehweg zugelassene Pkw-Parken (ca.35 P) aufgehoben werden soll.</p> <p>Die in der schalltechnischen Untersuchung empfohlene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Tunnelstraße können wir uns gut vorstellen. Die Einrichtung einer Einbahnstraße halten wir jedoch für kontraproduktiv, da in Einbahnstraßen erfahrungsgemäß schneller gefahren wird und mehr Umwege gefahren werden müssen.</p> <p><i>Bus und Bahn</i> Für den Fall, dass wider Erwarten doch wieder Güterzüge auf der Strecke Pforzheim-Nagold verkehren sollen, empfehlen wir - wie seitens des Schallgutachters vorgeschlagen - eine entsprechende Regelung vorzusehen.</p> <p>An der Durlacher Straße ist seit langem ein Haltepunkt der Enztalbahn geplant und planfestgestellt. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Planung beim</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Die Begründung wird geändert.</p> <p>Der Fahrbahnquerschnitt der Tunnelstraße soll unter Einbeziehung eines Gerechtes im Bereich der Wohnbauflächen bereichsweise erweitert werden, so dass die Parkierung auch auf der nördlichen Seite zum Teil erhalten werden kann. Zur Sicherung der Flächen wird ein entsprechendes Gehrecht für die Allgemeinheit auf einem Teil der geplanten Wohnbauflächen festgesetzt.</p> <p>Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Tunnelstraße wäre ein Beitrag zur Reduzierung der Immissionsbelastung auf der Südseite der geplanten Wohnbebauung. Eine entsprechende Regelung wäre aber außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu treffen. Eine Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplans ist nicht erforderlich.</p> <p>Die bestehende Formulierung der Festsetzungen zum Schallschutz berücksichtigen, dass keine Regressansprüche an die Bahn entstehen, wenn wieder Güterzüge die Strecke benutzen sollten.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt Der Geltungsbereich des Bebauungsplans und der Umfang der CEF-</p>

	<p>Vorhabenträger und beim Planersteller bekannt ist. Die für die Ausgleichsmaßnahme M1 vorgesehene Fläche auf Bahngelände wird als Verkehrsfläche für den Haltepunkt Durlacher Straße benötigt. Unabhängig von der Lage des geplanten Mittelbahnsteiges westlich oder östlich der Durlacher Straße ist hier mit einer Verschiebung des südlichen Gleises zu rechnen, so dass die bisherige Bahnfläche nicht als Ausgleichsfläche ausgewiesen werden kann, ohne den HP Durlacher Straße aufgeben zu müssen.</p> <p><i>Erschließungsbeiträge</i> Die Tunnelstraße wurde hinsichtlich der Fahrbahn 1903 hergestellt, die Gehwege und Randsteine 1906/1907. Die Abrechnung der Gehwege und Teile der Fahrbahn sind belegt, hinsichtlich des Erschließungsbeitrages ergeben sich keine Änderungen aus dem Bebauungsplan.</p> <p>Aufgrund des aktuellen Grundstückszuschnitts und der geplanten zulässigen Bebauung ist beim Abwasserbeitrag mit einer Nachveranlagung i.H.v. ca. 85.000 € zu rechnen.</p>	<p>Maßnahmenfläche M1 wurden geringfügig angepasst, so dass die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten, geplanten technischen Anlagen nicht berührt werden. Der aus artenschutzrechtlicher Sicht erforderliche Gesamtumfang der CEF-Flächen (M1-M5) ist weiterhin gesichert.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>Eigenbetrieb Stadtentwässerung Pforzheim 08.06.2016</p>	<p>In entwässerungstechnischer Hinsicht nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beim bestehenden Kanalnetz im Umfeld handelt es sich um ein Mischsystem. Dies ist in der Begründung unter Pkt. 2.2 zu ändern. - Zur Verwirklichung des Bauvorhabens sind keine Maßnahmen erforderlich, so dass dem ESP keine Kosten entstehen. - Da das Kanalnetz nicht verändert wird, entstehen auch keine Folgekosten. <p>Eine Kampfmitteluntersuchung liegt uns für diesen Bereich nicht vor und ist auch nicht beauftragt.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Die Begründung wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt Der Vorhabenträger hat mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst bereits Kontakt aufgenommen und wird entsprechend dem Planungsfortschritt die notwendigen Untersuchungen durchführen lassen.</p>
<p>Feuerwehr Bevölkerungs- und Katastrophenschutz 01.06.2016</p>	<p>Zum vorliegenden Bebauungsplan nehmen wir Stellung im Sinne von §§ 3 Absatz 1; 4 Absatz 1; 5 Landesbauordnung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die zu errichtenden Gebäude muss gemäß den Vorschriften aus § 3 LBO i. V. m. § 2 LBOAVO die Anfahrbarkeit mit Lösch- und Rettungsfahrzeugen sowie die Zugänglichkeit gewährleistet sein. 	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen des Bauantrags erfolgt der entsprechende Nachweis. Änderungen an den Festsetzungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Zur Durchführung wirksamer Rettungsarbeiten durch die Feuerwehr (Sicherstellung zweiter Rettungsweg) müssen geeignete Aufstell- und Bewegungsflächen für die erforderlichen Rettungsgeräte vorhanden sein. 3. Die Zuordnung und Nummerierung der einzelnen Gebäude zu den Straßen und Wegen muss eindeutig erfolgen. 4. Gebäudeeingänge dürfen nicht mehr als 50 m von einer öffentlichen Straße entfernt sein. 5. Hausnummern sind an Gebäuden bzw. Grundstücken so anzubringen, dass sie von den jeweiligen Straßen oder Wegen aus gut erkenntlich und deutlich lesbar sind. 6. Die Löschwasserversorgung muss gemäß den Vorschriften aus § 33 Absatz 1 LBO gesichert sein. Der Löschwasserbedarf ist nach den Richtlinien des DVGW-Regelwerk Arbeitsblatt W 405 - zu bemessen. 	<p>Die Anregungen werden an den Vorhabenträger weiter geleitet.</p>
<p>Nachbarschaftsverband Pforzheim 13.06.2016</p>	<p>Der seit 10.05.2005 wirksame Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Pforzheim (neu bekanntgemacht am 26.06.2015) stellt den von Ihnen gewählten Geltungsbereich als Bahnfläche dar. Der Bebauungsplan „Tunnelstraße“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB durchgeführt und sieht für den gewählten Geltungsbereich Allgemeines Wohngebiet und öffentliche Grünfläche vor. Diese Festsetzung kann nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Der Flächennutzungsplan ist daher gemäß § 13a BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass gemäß Beschluss der Verbandsversammlung die Öffentlichkeit von Ihnen in der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan über die Anpassung des Flächennutzungsplanes zu informieren ist. Wir empfehlen folgenden Textbaustein: „Zugleich wird bekannt gemacht, dass der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Pforzheim im Wege der Berichtigung an die Festsetzungen des Bebauungsplanes angepasst wird.“ Der Änderungsbedarf ist der Geschäftsstelle nach Abschluss des Verfahrens formlos mitzuteilen.</p> <p>Aus Sicht des Nachbarschaftsverbandes gibt es keine weiteren Anregungen.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt Der Flächennutzungsplan wird auf dem Wege der Berichtigung angepasst.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt Die Anregung wird im Rahmen der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses berücksichtigt.</p>

<p>Einwender 1 07.06.2016</p>	<p>Ich beziehe mich auf den Bebauungsplan "Tunnelstraße". Als Bewohner der Wimpfener-Straße 7 möchte ich anregen, zwischen den 3 Wohnblöcken zumindest eine zusätzliche, neben der bereits vorgesehenen Grünfläche, einzufügen. Pforzheim ist, wie öfters beklagt, generell arm an Grünflächen, Parks etc. Hier ließe sich zudem insgesamt eine Aufwertung des Wohnquartiers erzielen. Derzeit steht in unmittelbarer Nähe den Anwohnern keine Grünfläche, bzw. kein Park zur Verfügung.</p>	<p>Es ist vorgesehen, die Bereiche zwischen den geplanten Wohngebäuden, die auch für die Unterbringung der erforderlichen Spielmöglichkeiten erforderlich sind, gärtnerisch anzulegen. Insofern wird die Anregung berücksichtigt, allerdings werden die Flächen nicht als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Eine Ausweitung der Platzflächen zwischen den Gebäuden wird auch in Abwägung mit den Belangen des Immissionsschutzes (bessere Abschirmung des Bahnlärms durch die geplante Bebauung) nicht angestrebt. Insofern soll die vorgesehene Gliederung der Baukörper, die vom Gestaltungsrat der Stadt Pforzheim gebilligt wurde, beibehalten werden.</p>
<p>Einwender 2 04.06.2016</p>	<p>Nach Einsicht der Pläne, sind die geplanten Gebäude-Höhen entschieden zu hoch. Die Gebäude sollten max. die Firsthöhen der bestehenden Gebäude nicht überschreiten, zumal ja die vorhandenen Häuser alle Giebeldächer haben und dadurch die Höhe nicht so groß erscheint.</p> <p>Weshalb werden die vorhandenen Dachformen nicht übernommen? (Zur Tunnelstraße wurden damals nicht einmal Dachgauben genehmigt!)</p> <p>Die jetzt vorhandene Verkehrssituation, speziell die Parkmöglichkeit der dortigen Anwohner, bzw. der dort arbeitenden Menschen, wird total verschlechtert, da die Parkmöglichkeit auf der Bahnseite der Tunnelstr. entfällt. Deshalb sollten die neuen Gebäude zurückversetzt werden, um eine halbseitige Gehwegbenutzung zum Parken zu ermöglichen. Ich kann nur empfehlen den dortigen Straßenverkehr über einen längeren Zeitraum zu beobachten.</p>	<p>Die Höhenentwicklung der geplanten Wohnbebauung orientiert sich an dem Verlauf der bestehenden Wohnbebauung südlich der Tunnelstraße, die sich ebenfalls von Osten nach Westen abtreppt. Dabei liegt das Niveau der geplanten Wohnbebauung um etwa ein Geschoss höher als das der bisherigen Wohnbebauung. Da sich die geplante Wohnbebauung jedoch nördlich der bisherigen Wohnbebauung befindet, ist eine Verschlechterung der Besonnung bei der bestehenden Wohnbebauung nicht zu erwarten. Die Höhenfestsetzungen im Bebauungsplan basiert auf dem architektonischen Konzept des Büros Kubus 360, das auch vom Gestaltungsbeirat der Stadt Pforzheim in der geplanten Form gebilligt wurde.</p> <p>Im Umfeld der geplanten Bebauung befinden sich zwar überwiegend Gebäude mit geneigten Dächern, jedoch auch Gebäude mit Flachdächern. Insofern ist die gewählte Dachform auch jetzt schon Teil des Stadtbildes und bildet mit der sonstigen Gestaltung der Baukörper ein gestalterisches Gesamtkonzept, das auch vom Gestaltungsbeirat gebilligt wurde. Durch die abgetrepte Höhenentwicklung werden auch Bezüge zur bestehenden Bebauung hergestellt. Insofern wird an dem vorgesehenen Gestaltungskonzept, das in dieser Form auch vom Gestaltungsbeirat der Stadt gebilligt wurde, beibehalten werden.</p> <p>Die Stadt ist im Sinne der Innenentwicklung angehalten, mit den zu Verfügung stehenden Flächen sparsam umzugehen. Außerdem herrscht ein Bedarf an innerstädtischen Wohnflächen. Zu dessen Deckung leistet die geplante Bebauung einen wichtigen Beitrag. Die nach LBO erforderlichen Stellplätze für die geplanten Nutzungen werden im Planungsgebiet im Bereich der Tiefgaragen nachgewiesen. Die Parkierungsmöglichkeiten auf dem Bahngelände waren lediglich geduldet bzw. gab es befristete Vereinbarungen. Ein dauerhafter Anspruch auf diese Flächen kann nicht abgeleitet werden. Der Fahrbahnquerschnitt</p>

		<p>der Tunnelstraße wird bereichsweise erweitert, so dass die Parkierung auch auf der nördlichen Seite teilweise erhalten werden kann. Dies wird über ein entsprechendes Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit im Bereich der Wohnbauflächen gesichert. Insofern wird die Anregung teilweise berücksichtigt.</p>
<p>Einwender 3 08.06.2016</p>	<p>Entlang der Tunnelstraße sowie in den abgehenden Nebenstraßen (Grünstraße, Wimpfener Str., Belfortstraße und Grenzstraße) herrscht bereits seit Jahren akuter Parkplatzmangel (Siehe Anlage 1). Trotz eigener Stellplatzerweiterung (2008) und errichteter Ladezone (2014) kämpfen wir tagtäglich mit diesem Problem. Seit 2010 haben wir 1.027 (!) Parkverstöße registriert die wiederholt unseren Geschäftsbetrieb beeinträchtigt haben. Manche davon so massiv, dass wir in dieser Zeit 32 Verstöße zur Anzeige gebracht haben. Hauptursache für die "Falschparkerei" ist der permanente Mangel an ordentlichen Parkmöglichkeiten.</p> <p>Dieser bereits gegenwärtig nicht zufriedenstellende Zustand würde sich durch den Neubau nach vorliegendem Konzept unweigerlich verschlimmern!</p> <p>Begründung: Gemäß der aktuellen Planstände des Bebauungsplans sowie der Bebauungsstudie sind bei den Neubauten ca. 160 WE geplant. Nach aktueller LBO würden gerade einmal die gleiche Anzahl (Tiefgaragen) Stellplätze geschaffen, allerdings auch NUR für die "neuen Anwohner". Bereits dieses Verhältnis WE : Stellplatz erscheint in einer Zeit stetig steigender Fahrzeuge pro Haushalt unterdimensioniert und in keiner Weise zukunftsorientiert (Siehe Anlage 2), erst recht vor dem Hintergrund einer ohnehin bereits angespannten Innenstadtlage. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der Neubauten Stellplätze bzw. derzeit als solche genutzte Flächen (z. B. der nördliche Gehweg der Tunnelstraße sowie teilweise das für die Bebauung vorgesehene Gelände selbst) nicht mehr als Parkraum zur Verfügung stehen würden. Dies wird im vorgestellten Konzept überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl es sich um eine Größenordnung von etwa 80 (!) Stellplätzen handelt die verlustig gehen würden (Siehe Anlage 3).</p> <p>Wir wenden daher ein, dass ohne eine ersatzweise Schaffung von Ausweich-Stellplatzflächen für die "Bestandsanlieger" bzw. "Nichtbewohner der Neubauten" - und zwar in unmittelbarer Nähe - die Parksituation unweigerlich eskalieren wird und fordern diesem Umstand konzeptionell Rechnung zu tragen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird gesehen, dass sich die genannten Parkverstöße negativ auf die Betriebsabläufe auswirken können. Allerdings wird bezweifelt ob ein Ersatzparkplatz im Umfeld das Problem des Falschparkens wirksam beseitigen kann.</p> <p>Generell ist die Stadt im Sinne der Innenentwicklung angehalten, mit den zu Verfügung stehenden Flächen sparsam umzugehen. Außerdem herrscht ein Bedarf an innerstädtischen Wohnflächen. Zu dessen Deckung leistet die geplante Bebauung einen wichtigen Beitrag. Dabei werden die nach LBO erforderlichen Stellplätze für die geplanten Nutzungen im Planungsgebiet im Bereich der Tiefgaragen nachgewiesen.</p> <p>Die Parkierungsmöglichkeiten im Planungsgebiet waren lediglich geduldet bzw. es gab befristete Vereinbarungen. Ein dauerhafter Anspruch auf diese Flächen oder Ersatzparkflächen kann daraus nicht abgeleitet werden. Insofern kann vom Vorhabenträger auch nicht verlangt werden, für diese Flächen Ersatzstellplätze zu schaffen.</p> <p>Es ist vorgesehen, den Fahrbahnquerschnitt der Tunnelstraße teilweise zu erweitern, so dass die Parkierung auch auf der nördlichen Seite teilweise erhalten werden kann.</p> <p>Insofern werden die Anregungen zur Parkierung teilweise berücksichtigt.</p>

	<p>Anlagen: Anlage 1 - IST-Zustand Tunnelstraße - Diverse Bilder der aktuellen Parkplatzsituation Anlage 2 - Statistisches Bundesamt - Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen in Deutschland Anlage 3 - Satellitenbilder Tunnelstraße mit Markierung der im Zuge der Bebauung entfallenden Stellplätze</p>	
--	---	--