



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.



BUND • Waldhornstr. 25 • 76131 Karlsruhe

Stadt Karlsruhe - Zentraler Juristischer Dienst -,
Rathaus am Marktplatz
76124 Karlsruhe

Per E-Mail an zjd@karlsruhe.de

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland (BUND)**

Landesverband
Baden-Württemberg e. V.

Regionalverband
Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Telefon, Name

Datum

21.01.2022

Bebauungsplan "Westlich der Erzbergerstraße zwischen New-York-Straße u. Lilienthalstraße", Karlsruhe (Nordstadt)

Gemeinsame Stellungnahme, erarbeitet durch den BUND Ortsverband Karlsruhe, der nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Verbände:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V.
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu offengelegten o.g. Planung möchten wir uns wie umseitig ausgeführt äußern. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



**BUND Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Waldhornstraße 25
76131 Karlsruhe
T 0721/3585-82, F -87
bund.mittlerer-oberrhein@bund.net

**LNV
Baden-Württemberg e.V.**
Arbeitskreis Karlsruhe
Am Steinweg 53
76327 Pfinztal
T 07240/4403, F 07240/926471

**NABU Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**
Kreisverband Karlsruhe
Kronenstraße 9
76131 Karlsruhe
T 0721/36060
geschaeftsstelle@nabu-ka.de

Bebauungsplan "Westlich der Erzbergerstraße zwischen New-York-Straße und Lilienthalstraße", Karlsruhe (Nordstadt)

Stellungnahme

Grundsätzliches

Da die Bebauung des südöstlichen Bereichs des Alten Flugplatzes den Kompromiss darstellte zur Unterschutzstellung der übrigen Fläche, erheben wir keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans, auch wenn der südöstliche Bereich ebenfalls schutzwürdig wäre. Ohne der Sicherung des Großteils des Alten Flugplatzes als Naturschutzgebiet könnten wir der Bebauung nicht zustimmen. Sinnvoll ist es, dass die im nördlichen Teil des Gebietes bereits genutzten und versiegelten Flächen für den Neubau der Wohngebäude verwendet werden und zudem bestehende Infrastruktur (Straßen, ÖPNV, ...) genutzt werden kann. Dies ist im Vergleich zur Entwicklung von Flächen außerhalb des Innenbereichs positiv. Allerdings sehen wir in einigen Punkten Nachbesserungsbedarf. Die im südlichen Teil verloren gehenden Bereiche der wertvollen Biotopflächen bedürfen einer sorgfältigen und vorher wirksamen Kompensation, zu kritisieren ist die Verschlechterung der Durchlüftungssituation und das Fehlen von Unterlagen bzgl. CO₂ Emissionen während der Bauzeit. Insgesamt ist in vielen Bereichen die Qualität der Planung jedoch zu loben.

Biotope, Artenschutz, ...

Eine gelungene Kompensation der verloren gehenden mittel- bis hochwertigen Biotoptypen (Sandrasen, Magerrasen, Ruderalvegetation) hängt davon ab, ob die Maßnahmen auch wirksam sind. Deren Umsetzung und die Bestätigung der Wirksamkeit **vor** der Bebauung der Baufelder 21, 23, 27 halten wir daher für zwingend erforderlich. Wir gehen davon aus, dass die Bebauung der o. g. Baufelder erst dann freigegeben wird, sobald eine fachgutachterliche Bestätigung vorliegt. Als Träger öffentlicher Belange bitten wir um die Mitteilung des jeweiligen Fortschritts der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen.

Nachbesserungsbedarf:

- Zweifellos wird durch die Bebauung ein viel höherer Besucherdruck auf das Schutzgebiet entstehen. Für die notwendige personalintensivere Besucherlenkung im Schutzgebiet ist der notwendige Etat sicherzustellen.
- Die besonders wertgebende und im Oberrheingebiet stark gefährdete Borstgrasrasenart Heide-Nelke (*Dianthus deltoides*) kommt häufiger im Süden des Planungsgebiets vor als in den Borstgrasrasen des Alten Flugplatzes (Vogel 2011). Hier wäre darzulegen, wie diese Art gefördert werden kann, dies ist vermutlich nicht nur durch Offenhalten von Bodenflächen möglich.
- Die zu erhaltenden 33 Bäume erster Priorität müssen mit einem Erhaltungsgebot in den Bebauungsplan übernommen werden, sie sind auch während der Bauphase so zu schützen, dass sie nicht beschädigt werden können, bzw. das Erdreich verdichtet wird. Auch die 85 weiteren, erhaltenswerte Bäume sind entsprechend zu schützen gegen Beschädigungen. Sollten nicht alle erhalten werden können, ist darzulegen, warum das nicht möglich ist und es muss entsprechend nachgepflanzt werden. Auf den Schutz der Bäume sollte die ökologische Baubegleitung ein besonderes Augenmerk haben, da in diesem

Bereich unserer Erfahrung nach leider oft nachlässig gehandelt wird und die Bäume Schäden davon tragen, die sich auch erst später bemerkbar machen können.

- Wir gehen davon aus, dass durch die Gebäude keine Schattenwirkung auf der geschützten Vegetation des Alten Flugplatzes entsteht. Wäre das der Fall, müssten zusätzliche Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden.
- Begrünung von Tiefgaragen: Stauden mit Nahrungsangebot für Insekten sind zu verwenden.
- Wenn Stämme oder Stammstücke entlang von Wegen oder entlang des Zauns ausgelegt werden als Habitat für Wildbienen, sollten die Anwohner über Sinn und Zweck informiert werden. Evtl. sollte das Holz so gesichert werden, dass es nicht entnommen werden kann (Diebstahl von Eschenstämmen für Wildbienen in der Sandgrube Neureut).

Beleuchtung

Die Hälfte aller Insekten ist nachtaktiv. Die Beleuchtung in der Nachbarschaft des Alten Flugplatzes muss deshalb mit warmweißem Licht unter 3000 Kelvin erfolgen, da dies den Lebensrhythmus der Tiere am wenigsten stört. Zu prüfen ist, ob die Straßenbeleuchtung die ganze Nacht hindurch an sein muss. Ein kritischer Punkt sind auch hell erleuchtete Fenster oder Balkone, die zum Schutzgebiet ausgerichtet sind. Dies sollte als Thema für die Bewohner in die Informationsarbeit aufgenommen werden.

In der Begründung sowie dem Umweltbericht zum B-Plan ist zu lesen: „Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan sind außerdem starke Lichtimmissionen von privaten Baugrundstücken zu unterbinden (Leuchtreklame, Fassadenbeleuchtung usw.).“ Regelungen hierzu wurden von uns in den Festsetzungen nicht gefunden. Diese sind zu ergänzen.

Vogelfreundliche Außenfassaden

Die Ausführungen in den Festsetzungen sind nicht ausreichend: „Zur Reduzierung des Vogelschlagrisikos an Glasbauteilen von Gebäuden sind zusammenhängende Glasflächen von mehr als 5 m², die eine Durchsicht erlauben oder die angrenzende Landschaft spiegeln, und Übereckverglasungen durch gestalterische Elemente zu gliedern oder mit Vogelschutzglas auszuführen.“

§ 44 (1) BNatSchG verbietet das Töten oder Verletzen aller wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten einschließlich aller heimischen Vogelarten. Unter das Verbot fällt auch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch ein Vorhaben, wie zum Beispiel das Verbauen von gläsernen Bauelementen. Die Verbote des § 44 BNatSchG sind abwägungsfest.

Bei der Errichtung von Gebäuden oder technischen Anlagen mit Glasfassaden oder -elementen kann sich das Kollisionsrisiko für Vögel stark erhöhen. Vögel verenden entweder unmittelbar durch die Kollision oder verletzen sich so, dass sie später an den Folgen sterben oder zu einer leichten Beute für Prädatoren werden.

Glas ist für Vögel unsichtbar. Sie sehen entweder hindurch oder nehmen nur eine Spiegelung der Umgebung wahr. Neben großflächigen Verglasungen stellen Eckverglasungen, (begrünte) verglaste Dachterrassen, gläserne Verbindungsgänge und -tunnel sowie (Lärm-) Schutzwände und Balkonverglasungen eine besondere Gefährdung dar, da diese in viel genutzten Flugschneisen von Vögeln liegen können. Dabei kann Glas in jeder Höhe eine Gefahr darstellen, da verschiedene Vogelarten unterschiedliche Flughöhen bevorzugen. Auch kleine Glasflächen oder Fenster können insbesondere durch Spiegelungen natürlicher Grünstrukturen eine Gefahr für Vögel darstellen.

Einem erhöhten Kollisionsrisiko ist durch Verwendung von vogelfreundlichem Glas gemäß der österreichischen Norm ONR 191040 (Kategorie A - hochwirksam) oder durch andere geeignete konstruktive Maßnahmen zu begegnen. UV-Markierungen sind nicht ausreichend wirksam, da eine Reihe von Vogelarten kein UV-Licht wahrnehmen kann.

Ausführliche Informationen zum Thema Vogelschlag bieten beispielsweise die Broschüren „Vogelschlag an Glas“ des BUND NRW e.V.¹ und „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Schweizerischen Vogelwarte Sempach².

Nisthilfen

Wir begrüßen ausdrücklich die Anbringung der Nisthilfen für Mauersegler und Mehlschwalben, hiermit werden Arten gefördert, die aktuell im Plangebiet nicht vorkommen. (Es wäre wünschenswert, wenn diese Maßnahme z.B. auch für den Neubau des Staatstheaters übernommen würde, wo unser entsprechender Vorschlag abgelehnt worden war.)

Planexterne Kompensationsmaßnahmen

Bei der Entwicklung von Sandrasen auf der Rennbuckeldüne ist zu klären, inwieweit das beim derzeitig gültigen FNP umsetzbar ist. Gegebenenfalls ist der FNP in diesem Bereich zu ändern. Für die Pflegemaßnahmen entlang der Waldränder, die sich über Jahre erstrecken, ist ein Etat notwendig.

Wegekonzept im Schutzgebiet

Als Maßnahme wird beschrieben, dass die Wege mit Zäunen gesichert werden sollen. Wir gehen davon aus, dass dies im bisher praktizierten Rahmen erfolgt.

Durchlüftungssituation (Wind, Klima, Temperaturen, ...)

Die Durchlüftungssituation des neuen Stadtgebiets ist aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht als absolut unzureichend zu bewerten. Sowohl im Fachgutachten (EnviMet 2016) als auch im Umweltbericht sowie Begründung des B-Plans wird bestätigt, dass negative Veränderungen für die Durchlüftungssituation sowie die Abkühlung in den Abend- und Nachtstunden zu erwarten sind und dass das Potential für klimaangepasstes städtebauliches Bauen nicht genutzt wird. Hierbei ist insbesondere die fehlende Belüftung aus dem westlich angrenzenden NSG zu nennen, welche in sommerlichen Nachtstunden zu einer erheblichen Abkühlung hätte beitragen können.

Im Hinblick auf die prognostizierte Temperaturentwicklung der zukünftigen Jahre und Jahrzehnte halten wir dies für einen großen Fehler. Wohnqualität bemisst sich unter anderem auch an den Temperaturen und hier vor allem an den nächtlichen Extremtemperaturen. Leidtragende werden nicht nur die neuen BewohnerInnen sein, sondern auch diejenigen in den angrenzenden, östlich der Erzbergerstraße gelegenen Wohngebieten, für die sich vor allem in den Nachtstunden faktisch eine Verschlechterung (Prognose der Temperaturerhöhung aufgrund des Neubaus um 0,5 K, EnviMet 2016) einstellen wird. Die seltene Möglichkeit, Temperaturen durch optimierte Durchlüftung zu reduzieren und damit die Wohnqualität zu steigern, wurde nicht genutzt.

¹ www.vogelsicherheit-an-glas.de

² https://www.vogelwarte.ch/assets/files/publications/archive/voegel_glas_licht_2012.pdf

Da eine Anpassung der Planung im jetzigen Planungsfortschritt keine realistische Forderung sein dürfte, erwarten wir in den Festsetzungen des B-Plans mindestens die Durchführung von Maßnahmen zur Reduktion der Temperaturen. Wirksame und realistische Möglichkeiten sollten durch ein Fachbüro erarbeitet werden und zur Umsetzung kommen, sobald die Bebauung realisiert ist. Die Zeit bis dahin dürfte dafür ausreichend sein, um entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.

Solaranlagen

„Aufbauten für Solaranlagen sind ergänzend zur Dachbegrünung zulässig“. Diese schwache Formulierung kurz vor der Rechtsverordnung in Baden-Württemberg ist nicht gerade zukunftsweisend für den Klimaschutz. Im öffentlichen Interesse wäre es, hier eine entsprechende Motivation der Bauherren zu bewirken.

CO₂ Bilanz in der Bauphase (graue Energie)

Nicht nur der möglichst klimaneutrale Betrieb der Gebäude (CO₂-arm), sondern auch die Vermeidung von CO₂ beim Neubau ist ein wichtiger, nicht zu vernachlässigender Faktor. Aufgrund des Umfangs des geplanten Bauvorhabens lassen sich hier enorme Mengen an CO₂ einsparen, die ja ohne die Bebauung nicht freigesetzt würden. In den Unterlagen finden sich hierzu jedoch keinerlei Angaben. Wir können daher an dieser Stelle nur eine sehr grobe Abschätzung der CO₂ Bilanzen vornehmen:

Die BGF wird mit 209.000 m² bis 226.000 m² angegeben. Der Energiebedarf für die Konstruktion von Neubauten hängt stark von der Ausstattung/Baumaterialien ab und wird grob zwischen 1000 und 2.000 kWh/m² Wohnungsfläche angegeben³. Bei einer durchschnittlichen Freisetzung von 500 g CO₂-Äquivalenten pro kWh Energie ergibt sich grob überschlägig eine durchschnittliche CO₂-Emission von 170.000 t CO₂, die alleine in der Bauphase des neuen Stadtviertels freigesetzt werden wird. Treiber sind bei konventioneller Bauweise u. a. Stahlbetonwände mit alleine 90 kg CO₂-Ä/m² Wandfläche. Ein großes Energieeinsparpotenzial liegt in einer Holzkonstruktion mit nachwachsendem Dämmstoff mit einer Gutschrift von bis zu 20 kg CO₂-Ä./m² Wandfläche. Der Betrieb von KfW 40 Gebäuden mit max. 25 kWh/m²/a bedeutet mit der o. g. BGF insgesamt ca. 1100 t CO₂-Ä/a. Dies ist ein Bruchteil dessen, was in der Bauphase innerhalb kurzer Zeit freigesetzt wird, und daher kann von klimaschonender Bauweise nicht die Rede sein, solange nicht die konstruktiv bedingten Emissionen berücksichtigt werden. Die CO₂-Freisetzung bei der Erstellung der Infrastruktur (Straßen, Leitungen, ...) ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

Die überschlägige Rechnung zeigt, dass erhebliches Einsparpotential bei der Umsetzung in der Bauphase besteht. Der Einsatz ressourcenschonender Baumaterialien kann die CO₂ Freisetzung erheblich reduzieren. Hinweise, welche Maßnahmen hier zielführende sind, kann z. B. Prof. Dirk E. Hebel (Professur Nachhaltiges Bauen am KIT), die Deutsche Umwelthilfe und eine Vielzahl andere Vereinigungen geben.

³ Energieaufwand für Gebäudekonzepte im gesamten Lebenszyklus, Abschlussbericht Umweltbundesamt 2019 (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/energieaufwand-fuer-gebaeudekonzepte>).

Wir erwarten, dass der in Karlsruhe ausgerufene Klimanotstand und die daraus entstandene Verpflichtung, die CO₂ Emissionen offen zu legen und zu bewerten, auch für dieses Projekt Gültigkeit besitzt. Der Gemeinderat als verantwortliche Instanz kann ohne eine detaillierte Angabe dieser Emissionen und den daraus entstehenden Wirkungen auf das Klima sowie auf das Klimaschutzkonzept 2030 diesem B-Plan nicht zustimmen. Die Durchführung der Ermittlung muss von einer Fachfirma unter Kenntnis der realen Planungsvorgaben vorgenommen werden.

Mobilität

Das formulierte Ziel für die Mobilität, wie in der Begründung formuliert, wird nachdrücklich unterstützt: „Das neue Quartier „Zukunft Nord“ wird als sog. IQ-Leitprojekt (IQ = innovativ und quer) innerhalb der Karlsruher Stadtverwaltung zu einem nachhaltig mobilen Stadtteil entwickelt.“

Allerdings halten BUND, LNV und NABU Nachbesserungen für erforderlich, um dieses Ziel mit einer ausreichenden Prognosesicherheit zu erreichen.

Aktuelle Entwicklungen und progressive Elemente der Verkehrsplanung sollten hier nachgeführt werden:

Das Ende vergangenen Jahres beschlossene „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ ist zugrunde zu legen.

Insbesondere rund um den Quartiersplatz ist die Zahl der Fahrradparkplätze planerisch gesichert und verbindlich zu erhöhen. So könnten mögliche Konflikte zwischen Parken und Aufenthaltsqualität auf dem Platz entschärft werden.

Festsetzungen zur Zahl der Carsharingplätze wurden nicht gefunden. Aufgrund des derzeit bestehenden Mangels an solchen Plätzen im Stadtgebiet, sollte gewährleistet werden, dass eine ausreichende Verfügbarkeit gegeben ist.

Im Hinblick auf den zunehmenden Mobilitätswandel sind die Festsetzungen zu PKW-Stellplätzen, Carsharing sowie Flächen für den Radverkehr bzw. das Radabstellen mindestens alle 10 Jahre einer Überprüfung zu unterziehen und dem Ziel der Mobilitätswende entsprechend nachzuführen.

Es wird angeregt, das neue Quartier als Fahrradzone auszuweisen.

Kritisch werden folgende Inhalte der vorliegenden Planung gesehen:

- Zu befürchten ist, dass in den kommenden Jahren sich das so wahrgenommene Problem, der mit dem MIV an- und abreisenden Mitarbeitenden und Studierenden der Dualen Hochschule durch entsprechende Nutzung des Parkraums im neuen Quartier mit dem zugehörigen Parksuchverkehr abbildet. Es wird deshalb angeregt im direkten Umfeld der Dualen Hochschule sowie insgesamt der Erzbergerstraße die Zahl der Parkplätze zu reduzieren.
- Im Baufeld 3 werden ausnahmsweise oberirdische Parkplätze auf der Gemeinbedarfsfläche zugelassen. Diese Regelung sollte gestrichen werden. Vor dem Ziel einer innovativen Mobilitätsplanung sind solche Flächeninanspruchnahmen für PKW-Parkplätze abzulehnen. Auf das Beispiel der Hochgaragen, die nach der Nutzung als Parkplatz und fortschreitender Mobilitätswende in eine andere Nutzung überführt werden können, wird verwiesen-

Unklar bleibt für uns die Gestaltung der Erzbergerstraße. Während diese auf der nordwärts führenden Seite inzwischen eine deutlich verbesserte Führung für Rad- und Fußverkehr vorsieht, ist die

Südrichtung derzeit noch nicht befriedigend. Konflikte zwischen den Verkehrsarten sind an der Tagesordnung.

Aus dem vorliegenden Plan geht die zukünftige Führung für uns nicht eindeutig hervor. Zur fordern ist: Wie auf der Ostseite ist ein durchgehender Radstreifen und ein separater Fußweg vorzusehen.

Die vorgesehene Ausnahmegenehmigung für Ein- und Ausfahrt im SO 13 ist abzulehnen, da hier eine Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs verursacht wird.

Für die Verbände

