

# Sitzungsunterlagen

Sitzung des Gemeinderates  
27.02.2024



# Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Tagesordnung (ö)	5
Vorlagendokumente	
TOP Ö 2 European Energy Award (EEA)	
Vorlage BV/301/2023/1	7
TOP Ö 3 Schülerhort Interimslösung - GS Söllingen	
Vorlage BV/366/2024	11
TOP Ö 4 Sachstand Neubau Hort Sparrenberg - Pfinztal Söllingen	
Vorlage BV/396/2024/1	15
TOP Ö 5 Straßen- und Gehwegsanierungen März 2024 bis Dezember 2025	
Vorlage BV/367/2024	19
TOP Ö 6 Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Pfinzaue - Wohnen in der Mitte", OT Berghausen	
Vorlage BV/371/2024/1	23
Erläuterungsbericht BV/371/2024/1	27
Gestaltungskonzept BV/371/2024/1	31
Wohneinheiten BV/371/2024/1	33
Ansichten BV/371/2024/1	35
Mobilitätskonzept BV/371/2024/1	37
Energiekonzept BV/371/2024/1	39
Feuerwehr BV/371/2024/1	41
Müllabfuhr BV/371/2024/1	43
LKW BV/371/2024/1	45
Synopsis Bürgerbeteiligung Wohnen hinterm Laub BV/371/2024/1	47
Verkehrsuntersuchung BV/371/2024/1	53
Geltungsbereich BV/371/2024/1	87
Kenndatenblatt BV/371/2024/1	89
Präsentation BV/371/2024/1	91
TOP Ö 7 Breitbandversorgung Bildungszentrum Berghausen und weitere	
Vorlage BV/204/2023/1	121
Trassenplan BZ/Bauhof Berghausen BV/204/2023/1	125





## Sitzung des Gemeinderates

**Termin:** Dienstag, 27.02.2024, 18:30 Uhr

**Ort, Raum:** Selmnitzsaal (Europaplatz),  
Karlsruher Straße 84, 76327 Pfinztal (Berghausen)

### **Tagesordnung**

#### **Öffentlicher Teil**

1. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner
2. European Energy Award (EEA) BV/301/2023/1
  - Vorstellung des klimapolitischen Arbeitsprogramms
  - Beratung und Beschlussfassung
3. Schülerhort Interimslösung - GS Söllingen / Containeranlage BV/366/2024
  - Auftragsvergabe
  - Beratung und Beschlussfassung
4. Sachstand Neubau Hort Sparrenberg - Pfinztal Söllingen BV/396/2024/1
  - Ausschreibung der Architekten-/ und Ingenieurleistungen
5. Straßen- und Gehwegsanierungen März 2024 bis Dezember 2025 BV/367/2024
  - Auftragsvergabe
  - Beratung und Beschlussfassung
6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Pfinzaue - Wohnen in der Mitte", OT Berghausen BV/371/2024/1
  - Aufstellungsbeschluss
  - Beratung und Beschlussfassung
7. Breitbandversorgung Bildungszentrum Berghausen und weitere BV/204/2023/1
  - Auftragsvergabe nach Ausschreibung
  - Beratung und Beschlussfassung
8. Mitteilungen der Bürgermeisterin
9. Mitteilungen und Anfragen aus dem Gremium
10. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner



## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/301/2023/1

Tagesordnungspunkt		
<b>European Energy Award (EEA)</b>		
<b>- Vorstellung des klimapolitischen Arbeitsprogramms</b>		
<b>- Beratung und Beschlussfassung</b>		
Fachbereich:	Geschäftsstelle Klimaoffensive	Datum: 27.11.2023
Bearbeiter:	Ringelschwendner	AZ:
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Behandlung</b>
Technik- und Umweltausschuss	05.12.2023	öffentlich
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<b>Das für den Zeitraum 2023 - 2028 ausgearbeitete Arbeitsprogramm für den eea-Prozess wird beschlossen.</b>
----------------------------	--

Pflichtaufgabe

Freiwillige Aufgabe

Ziel der Verwaltung:

Klimaneutralität Pfinztal

Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:

<b>Produktgruppe/Name</b>	56.10.02.01 / Klimakommission		
<b>Ordentlicher Ertrag (gesamt)</b>	35.000 €		
<b>Ordentlicher Aufwand (gesamt)</b>	10.000 €		
<b>davon Abschreibungen</b>	-		
Jahr	Erträge	Aufwand	Sachkonto
2021	0€	0€	
2022	0€	0€	
2023	0€	0€	
2024	10.000€	35.000€	44310006
2025	0€	0€	

außer-/überplanmäßiger Aufwand

Personelle Auswirkungen:

Stellenanteile Klimamanager



## **Sachverhalt:**

*Der nachfolgende Sachverhalt wurde im TU am 5.12.2023 vorberaten und mit 12 Ja-Stimmen einstimmig beschlossen (siehe Sitzungsvorlage BV/301/2023).*

Die Gemeinde Pfinztal nimmt seit 2021 am European Energy Award (eea) teil. Der eea ist ein Programm für umsetzungsorientierte Energie- und Klimaschutzpolitik in Städten, Gemeinden und Landkreisen. Er ist prozessorientiert angelegt. Ziel des Programms ist es, Energieeinsparung und die effiziente Nutzung von Energie in der Kommune zu unterstützen und den Einsatz regenerativer Energien zu steigern. Die Gemeinde muss sich alle vier Jahre einem externen Audit unterziehen, um das Label „eea-Kommune“ führen zu dürfen, erstmalig in 2024. Die Umwelt- und Energieagentur Landkreis Karlsruhe (UEA) betreut die Gemeinde im eea-Prozess.

Mit einer systematischen Ist-Analyse wurde der Stand der energie- und klimapolitischen Arbeiten in Pfinztal bewertet und die Stärken und Schwächen ermittelt.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden verschiedene Maßnahmen in den sechs Handlungsfeldern:

- Entwicklungsplanung, Raumordnung
- Kommunale Gebäude und Anlagen
- Versorgung, Entsorgung
- Mobilität
- Interne Organisation
- Kommunikation, Kooperation

identifiziert und in einem Arbeitsprogramm festgeschrieben. Es bildet die Grundlage für die weitere Arbeit in der Gemeinde bis zum Zertifizierungsverfahren des European Energy Award und muss vor der Zertifizierung vom Gemeinderat beschlossen werden.



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive**

<b><u>Gesamtbeurteilung:</u></b> Der eea erfüllt alle Ziele von Pfinztal 2035 und Klimaoffensive.				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	För- dernd	Kein Beitrag	hem- mend	
...macht mobil	<b>X</b>			Radverkehrskonzept, Car-Sharing, ...
...ist aktiv		<b>X</b>		
...schafft Raum	<b>X</b>			Raumordnung, Leitlinien Gebäude
...bildet und betreut	<b>X</b>			Schulprojekte zu Nachhaltigkeit, Umwelt- und Naturschutz
...verbindet		<b>X</b>		
...bietet Service	<b>X</b>			Bürgersensibilisierung und -information zu Nachhaltigkeit, Umwelt- und Naturschutz
...versorgt sich	<b>X</b>			Installation von PV-Anlagen, Erweiterung Nahwärmeversorgung
...ist stolz auf Nachhaltigkeit	<b>X</b>			Klimaneutralität steht am Ende des eea-Prozesses
<b>Querschnittsziele</b>				
Umwelt- schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive	<b>X</b>			
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte	<b>X</b>			

**Anlagen:**

eea-Arbeitsprogramm Stand 20.11.2023



## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/366/2024

Tagesordnungspunkt		
<b>Schülerhort Interimslösung - GS Söllingen / Containeranlage - Auftragsvergabe - Beratung und Beschlussfassung</b>		
Fachbereich:	Amt V - Bau- und Umweltamt	Datum: 16.01.2024
Bearbeiter:	Sutter-Müller	AZ:
Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<b>Der Auftrag für die Schülerhort Interimslösung - GS Söllingen / Containeranlage - kann an den günstigsten Bieter, die Firma Adapteo GmbH, erteilt werden.</b>
----------------------------	--

Pflichtaufgabe



Freiwillige Aufgabe



**Ziel der Verwaltung:**

Schaffung einer Interimslösung für Horträume.

**Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:**

<b>Produktgruppe/Name</b>	36.50 - Interimslösung Hort Söllingen		
<b>Ordentlicher Ertrag (gesamt)</b>	0 €		
<b>Ordentlicher Aufwand (gesamt)</b>	902.006,03 €		
<b>davon Abschreibungen</b>	0 €		
Jahr	Erträge	Aufwand	Sachkonto
2024	€	175.390,06 €	42.31.00.00 - Mieten und Pachten **
2025	€	300.688,68 €	42.31.00.00 - Mieten und Pachten
2026	€	300.668,68 €	42.31.00.00 - Mieten und Pachten
2027	€	125.278,62 €	42.31.00.00 - Mieten und Pachten
2028	€	€	

\*\* Nachrichtlich: 736500104502 Gründung/ Anschlüsse HH-Plan 2024: 200.000,00 €

außer-/überplanmäßiger Aufwand

**Personelle Auswirkungen:**

Bindung Stellenanteile im Bau- und Umweltamt, insbesondere beim SG Hochbau.



### **Sachverhalt:**

In der Gemeinderatssitzung am 28.11.2023 hat der Gemeinderat der Ausschreibung, respektive der Umsetzung der Interimslösung des Schulhorts zugestimmt. Auf BV/122/2022/5 wird verwiesen.

Die Umsetzung der Interimslösung ist aufgrund des erforderlichen Platzbedarfs in der Grundschule Söllingen notwendig. Die Klassenstufen sind dort ab dem Schuljahr 2022 von 2-zügigen Klassen auf 3-zügige Klassen angestiegen. Die vorhandenen Flächen an der Grundschule sind ausgeschöpft und ab dem neuen Schuljahr im September 2024 und perspektivisch für Sommer 2025 werden aufgrund der gestiegenen Schülerzahlen noch jeweils ein weiteres Klassenzimmer benötigt. Bis zur Errichtung des Neubauvorhabens „Hort“ muss der Hort aus den Räumlichkeiten der Grundschule interimswise in die Räumlichkeiten der dafür vorgesehenen Container ausweichen.

Die Baumaßnahme für die Anmietung der Container wurde auf der Grundlage der VOB öffentlich ausgeschrieben. Für die Ausschreibung haben sich 15 Firmen interessiert, davon haben zwei Firmen ein Angebot abgegeben. Die Submission hierüber hat am 25.01.2024 stattgefunden. Nach Prüfung und Wertung der Angebote durch das Planungsbüro Klinkott ist folgendes Ergebnis in der Bieterreihenfolge festzuhalten:

Firma Adapteo GmbH, 63263 Neu-Isenburg	902.006,03 €
Firma XXX, 96132 Schlüsselfeld	974.610,00 €

Alle Preise inkl. MwSt. Beide Angebote sind vollständig und erfüllen die Vorgaben.

Die Verwaltung empfiehlt, den günstigsten Anbieter, die Fa. Adapteo GmbH, mit der Ausführung der Leistungen zu beauftragen.

#### Hinweis:

Die Kosten für die Gründung (Stahlplatten), Wasser- und Abwasseranschluss, Stromanschluss sind in den o.g. Mietkosten noch nicht enthalten. Hierfür sind im HH-Plan 2024 weitere 200.000 € vorgesehen (736500104502 Gründung/ Anschlüsse). Die tatsächlichen Kosten können erst nach Festlegung der ausführenden Containerfirma ermittelt werden, da die jeweiligen Anforderungen je Containerhersteller unterschiedlich sind.



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaauffensive**

<b><u>Gesamtbeurteilung:</u></b>				
Die Schaffung von Betreuungsplätzen für Kinder / Jugendliche ist ein zentrales Thema der Gemeinde und muss sichergestellt werden.				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	För- dernd	Kein Beitrag	hem- mend	
...macht mobil				
...ist aktiv				
...schafft Raum				
...bildet und betreut	<b>X</b>			siehe oben
...verbindet				
...bietet Service				
...versorgt sich				
...ist stolz auf Nachhaltigkeit				
<b>Querschnittsziele</b>				
Umwelt- schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaauffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

**Anlagen:**

---



## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/396/2024/1

Tagesordnungspunkt		
<b>Sachstand Neubau Hort Sparrenberg - Pfinztal Söllingen - Ausschreibung der Architekten-/ und Ingenieurleistungen</b>		
Fachbereich:	Amt V - Bau- und Umweltamt	Datum: 06.02.2024
Bearbeiter:	Kauter-Eby	AZ:
Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Verwaltungs- und Finanzausschuss	20.02.2024	nicht öffentlich
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<b>Wird in der Sitzung formuliert.</b>
----------------------------	--

**Pflichtaufgabe**  **Freiwillige Aufgabe**

**Ziel der Verwaltung:**

Umsetzung des Neubauvorhabens Hort aufgrund der Gesetzgebung vom Bundesministerium für Familie auf Ganztagesbetreuung für Grundschul Kinder Klasse 1 bis Klasse 4.

**Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:**

<b>Produktgruppe/Name</b>	36.50.01.04		
<b>Ordentlicher Ertrag (gesamt)</b>	0 €		
<b>Ordentlicher Aufwand (gesamt)</b>	6.180.000 € - Gesamtansatz HH-Plan		
<b>davon Abschreibungen</b>	154.000 €		
Jahr	Erträge	Aufwand	Sachkonto
2024	€	80.000 €	
2025	€	1.600.000 €	
2026	€	1.900.000 €	
2027	€	1.400.000 €	
2028	€	1.200.000 €	

außer-/überplanmäßiger Aufwand

**Personelle Auswirkungen:**

Bindung Zeitanteile Bau- und Umweltamt, insbesondere Sachgebiet Hochbau



*Nachfolgender Sachverhalt war in der Sitzung des Verwaltungs- und Finanzausschusses am 20.02.2024 vorberaten worden. Auf BV/396/2024 wird verwiesen. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss wurde gebeten, dem Gemeinderat eine Empfehlung zur Anzahl der Hortgruppen zu geben. Das Beratungsergebnis stand zum Zeitpunkt der Erstellung der Sitzungsvorlage noch nicht fest und wird in der Sitzung mündlich vorgetragen.*

### **Sachverhalt:**

In der Gemeinderatsitzung am 28.11.2023 hat der Gemeinderat einstimmig beschlossen, die Ausschreibung für die Planung des Hortneubaus durchzuführen und in der Planung auch eine Modulbauweise zu berücksichtigen. Auf BV/122/2022/5 wird verwiesen.

Das EU-weite Vergabeverfahren für die Planer Leistungen: Architekt, Tragwerksplanung, Haustechnik (Heizung, Lüftung, Sanitär, Elektro) wurde inzwischen vorbereitet und wird in Kürze veröffentlicht. Im Anschluss an das vorgegebene Verfahren kann voraussichtlich ab dem 2. Halbjahr mit der Planung begonnen werden.

Durch das Planungsbüro Klinkott wurde im Herbst 2022 für den Hortneubau Kosten in Höhe von 4.800.000 Euro brutto veranschlagt. Damals wurde von 6 erforderlichen Hortgruppen à 20 Kindern ausgegangen. Aufgrund der Baupreissteigerungen liegt der aktuelle Kostenrahmen nun für 6 Gruppen bei 5.500.000 Euro brutto (Anlage 1). Dies deckt sich auch mit dem Angebot der kommunalen Wohnbau Pfinztal GmbH vom Herbst 2023.

Nach Auswertung der aktuellen Schulstatistik bei gleichzeitigem Rechtsanspruch auf einen Ganztagesbetreuungsplatz empfiehlt sich allerdings die bisherige Gruppenzahl von 6 auf 8 Gruppen anzuheben (minimal auf 7 Gruppen), um auch künftigen Platzbedarfen gerecht zu werden.

Bei einer Gruppengröße von 8 Hortgruppen ergibt sich eine erforderliche Bruttogeschossfläche von insgesamt ca. 1.930 m<sup>2</sup> mit einer Nutzfläche von ca. 1.220 m<sup>2</sup>. Allerdings würden sich die Gesamtkosten für 8 Gruppen nach aktuellem Kostenrahmen auf 7.400.000 Euro brutto belaufen (Anlage 2).



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaauffensive**

<b>Gesamtbeurteilung:</b>				
Die Schaffung von Betreuungsplätzen für Kinder / Jugendliche ist ein zentrales Thema der Gemeinde und muss sichergestellt werden.				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	För- dernd	Kein Beitrag	hem- mend	
...macht mobil				
...ist aktiv				
...schafft Raum				
...bildet und betreut	<b>X</b>			Umsetzung des Neubauvorhabens Hort aufgrund der Gesetzgebung vom Bundesministerium für Familie auf Ganztagesbetreuung für Grundschul Kinder Klasse 1 bis Klasse 4.
...verbindet				
...bietet Service				
...versorgt sich				
...ist stolz auf Nachhaltigkeit				
<b>Querschnittsziele</b>				
<b>Umwelt- schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaauffensive</b>				
<b>Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle</b>				
<b>Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte</b>				

**Anlagen:**

Anlage 1: Kostenrahmen Hortgebäude 6 –gruppig

Anlage 2: Kostenrahmen Hortgebäude 8 –gruppig



## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/367/2024

Tagesordnungspunkt		
<b>Straßen- und Gehwegsanierungen März 2024 bis Dezember 2025 - Auftragsvergabe - Beratung und Beschlussfassung</b>		
Fachbereich:	Amt V - Bau- und Umweltamt	Datum: 16.01.2024
Bearbeiter:	Sutter-Müller	AZ:
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Behandlung</b>
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<b>Der Auftrag für die Straßen- und Gehwegsanierungen kann an den günstigsten Anbieter, die Firma BRS Straßen- und Tiefbau GmbH, erteilt werden.</b>
----------------------------	--

**Pflichtaufgabe**



**Freiwillige Aufgabe**



**Ziel der Verwaltung:**

Sicherheit für Straßen und Gehwege

**Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:**

<b>Produktgruppe/Name</b>		54.10. Gemeindestraßen	
<b>Ordentlicher Ertrag (gesamt)</b>			
<b>Ordentlicher Aufwand (gesamt)</b>		325.576,53€	
<b>davon Abschreibungen</b>			
<b>Jahr</b>	<b>Erträge</b>	<b>Aufwand</b>	<b>Sachkonto</b>
2024	€	209.000 €	42.12.00.02 Unterhaltung der Straßen
2025	€	209.000 €	42.12.00.02 Unterhaltung der Straßen
2026	€	€	
2027	€	€	
2028	€	€	

außer-/überplanmäßiger Aufwand

**Personelle Auswirkungen:**

Bindung Stellenanteile SG Tiefbau



### Sachverhalt:

In Pfinztal gibt es ca. 100 km Straßen und ca. 190 km Gehwege. Das Bau- und Umweltamt wickelt kontinuierlich pro Jahr Sanierungsmaßnahmen an Straßen und Gehwegen in einem nicht unerheblichen Umfang ab, um diese in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

Die Verwaltung möchte nun im Anschluss an die Sanierungskampagne 2021/2022 den Auftrag für die Jahre 2024 und 2025 vergeben. In allen Ortsteilen sollen, abhängig vom Maß der vorhandenen Schadensbilder, insgesamt etwa 120 Stellen mit mehr als 1.200 m<sup>2</sup> Gesamtfläche repariert werden. Im Haushalt sind für solche Sanierungsmaßnahmen jährlich 209.000 € eingestellt.

Die Bauleistungen wurde auf der Grundlage der VOB öffentlich ausgeschrieben. Für die Ausschreibung haben sich sieben Firmen interessiert, davon haben zwei Firmen ein Angebot abgegeben. Die Submission hat am 31.01.2024 stattgefunden. Nach Prüfung und Wertung der Angebote ist folgendes Ergebnis in der Bieterreihenfolge festzuhalten:

Firma BRS Straßen- und Tiefbau GmbH, 75334 Straubenhardt	325.576,53 €
Firma XXX, 79258 Hartheim	518.574,43 €

Alle Preise inkl. MwSt.

Die Gemeindeverwaltung empfiehlt, dem günstigsten Anbieter, der Firma BRS Straßen- und Tiefbau GmbH, den Auftrag zu erteilen.



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive**

<b>Gesamtbeurteilung:</b>				
Die Maßnahmen sind für den Erhalt der Straßeninfrastruktur und Verkehrssicherheit notwendig.				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	Fördernd	Kein Beitrag	hemmend	
...macht mobil				
...ist aktiv				
...schafft Raum				
...bildet und betreut				
...verbindet				
...bietet Service				Straßensanierungen sind für den Erhalt der Straßeninfrastruktur und der Sicherheit auf Straßen notwendig Siehe oben
...versorgt sich				
...ist stolz auf Nachhaltigkeit				
<b>Querschnittsziele</b>				
Umweltschutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

**Anlagen: ----**



## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/371/2024/1

Tagesordnungspunkt		
<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Pfinzaue - Wohnen in der Mitte", OT Berghausen</b> <b>- Aufstellungsbeschluss</b> <b>- Beratung und Beschlussfassung</b>		
Fachbereich:	Sachgebiet V.3 - Stadtentwicklung	Datum: 01.02.2024
Bearbeiter:	Schmid	AZ:
Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<p>Für den im Geltungsbereich (Stand: 25.07.2023) dargestellten Bereich wird nach § 12 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 1 BauGB ein vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Vorhaben- und Erschließungsplan aufgestellt.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren nach den Vorschriften des § 13 a BauGB.</p>
----------------------------	---

**Pflichtaufgabe**



**Freiwillige Aufgabe**



**Ziel der Verwaltung:**

Städtebauliche Neuordnung einer innerörtlichen Freifläche im OT Berghausen.

**Personelle Auswirkungen:**

Bindung Zeitanteile SG Stadtentwicklung

**Sachverhalt:**

*Nachfolgender Sachverhalt wurde in der TU-Sitzung vom 07.02.2024 vorberaten. Auf BV/371/2024 wird verwiesen. Das Gremium empfahl dem Gemeinderat mehrheitlich (10 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung) den Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu fassen.*

Die Überplanung des Laub-Areals war bereits Thema der Sitzung des Technik- und Umweltausschusses vom 31.05.2022 sowie des Gemeinderates vom 08.08.2023.

In der Sitzung vom 31.05.2022 wurden grundsätzliche gemeinsame Aufgaben und Zielvorstellungen des Vorhabens erläutert. Weiter wurde auch die Historie des Gebiets und das geplante weitere Vorgehen dargelegt. Im Gremium wurden dabei hauptsächlich zwei Punkte kritisch betrachtet. Zum einen die Verkehrsanbindung bzw. Verkehrsführung innerhalb des Areals. Zum anderen wurde angeführt, dass das Gasthaus Laub nicht durch die Planung beeinträchtigt werden darf. Das Gremium beschloss, dass die Planungen, unter Berücksichtigung der genannten Themen, weiterentwickelt werden solle. Ein Aufstellungsbeschluss sollte erst nach Vorstellung einer überarbeiteten Planung gefasst werden.

In der Sitzung vom 08.08.2023 wurden dem Gremium überarbeitete Pläne vorgestellt. Im Gremium wurde teilweise weiter die Verkehrssituation (Anbindung und Verkehrsführung) kritisch gesehen. Es wurde daher darum gebeten, hierzu in einen intensiven Austausch mit den betroffenen Anwohnern des Areals zu treten.



Um die Anwohner stärker einzubinden, wurde eine öffentliche Infoveranstaltung auf dem „Laub-Areal“ durchgeführt und den Anwohnern die Möglichkeit gegeben ihre Meinungen zum Projekt darzulegen. Das Ergebnis dieser Bürgeranhörung vom 18.09.2023 ist in einer Synopse des Projektierers dargestellt. Diese ist der Sitzungsvorlage beigefügt. Im Detail wird die Abwägung der eingebrachten Themen wie auch der aktuellste Stand der Planung in der Sitzung vorgestellt.

Die nun vorliegende, nach der Bürgerbeteiligung angepasste Planung zur Bebauung des Laub Areals, stellt nach Ansicht der Verwaltung aus städtebaulicher Sicht eine moderate und ausgewogene innerörtliche Entwicklung dar. Die geplante Bebauung fügt sich in das bestehende Quartier ein. Auch sind nach Darstellung des Projektierers die Belange des Gastronomiebetriebs umfänglich in der Planung berücksichtigt.

Weiterhin schwierig stellt sich allerdings die Quartierserschließung dar. Durch die direkte Anbindung über die B10 und den schmalen vorhandenen Straßenquerschnitt der Friedrichstraße gestaltet sich die Ein- und Ausfahrtsituation aus dem Quartier schwierig. Eine „perfekte“ Lösung zur Erschließung des Quartiers scheint aufgrund dieser Randbedingungen schwer vorstellbar.

Das Gremium hat über die nun vorgelegte überarbeitete Planung und Lösungsansätzen zu beraten und diese abzuwägen. Zur weiteren Umsetzung der Planung ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan notwendig, welcher im ersten Schritt eines Aufstellungsbeschlusses bedarf.



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive**

<b>Gesamtbeurteilung:</b> Die Maßnahme steht den gesetzten Zielen nicht (hemmend) entgegen.				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	För- dernd	Kein Beitrag	hem- mend	
...macht mobil				
...ist aktiv				
...schafft Raum				Schaffung von Wohnraum durch Nutzung innerörtlicher Entwicklungspotentiale
...bildet und betreut				
...verbindet				
...bietet Service				
...versorgt sich				
...ist stolz auf Nachhaltigkeit				
<b>Querschnittsziele</b>				
Umwelt- schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

**Anlagen:**

1. Erläuterungsbericht
2. Gestaltungskonzept
3. Wohneinheiten
4. Ansichten
5. Mobilitätskonzept
6. Energiekonzept
7. Feuerwehr
8. Müllabfuhr
9. LKW
10. Synopse Bürgeranhörung
11. Verkehrsuntersuchung
12. Geltungsbereich
13. Kenndatenblatt
14. Präsentation





# 6

**Pfinzaue-Wohnen in der Mitte 21-04**

## **Erläuterungen zum Projekt**

### **Aufgabenstellung**

Das Projekt „Pfinzaue-Wohnen in der Mitte“ umfasst ein bislang sehr extensiv genutztes innerörtliches Gebiet im alten Ortskern von Pfinztal-Berghausen.

Das Plangebiet umfasst die Grundstücke mit den Lgb. Nr. 5/1, 5/3, 8 und 9 auf der Gemarkung Berghausen, die Gesamtfläche beträgt ca. 5.300 qm.

Ein Teil des Plangebietes befindet sich im Landschaftsschutzgebiet Pfinzaue (Fläche ca. 2.300 qm), sodass eine bebaubare Fläche von ca. 3.000 qm verbleibt.

Auf dem Grundstück befindet sich keine erhaltenswerte Bausubstanz. Ein im vorderen Bereich stehendes Wohnhaus wird seit Jahren nicht mehr genutzt, entspricht nicht den derzeitigen Anforderungen an ein Wohngebäude und soll deshalb abgebrochen werden. Denkmalschutz besteht für diese Gebäude nicht.

Die anderen auf dem Gelände sich befindlichen Gebäude sind offene Unterstände für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Das Gelände wird zurzeit sehr extensiv für Abstellflächen, Parkflächen Gasthaus „zum Laub“ und landwirtschaftlicher Fuhrpark und für Kleintierhaltung genutzt. Auf dem Grundstück befinden sich keine Bäume und zu erhaltendes Buschwerk.

Die für den Bebauungsplan Westliche Karlsruhestraße durchgeführten artenschutzrechtlichen Untersuchungen haben nur einen Hinweis auf schützenswerte Arten ergeben (Turmfalke), im Zuge der weiteren Projektentwicklung muss untersucht werden, inwiefern das schützenswerte Vorkommen weiterhin besteht.

Das Gelände befindet sich im Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes Westliche Karlsruhe Straße.

Im momentanen Zustand wird das Gelände seiner innerörtlichen Bedeutung für Berghausen nicht gerecht; weder gibt es eine an dieser Stelle mögliche und sinnvolle Wohnnutzung, noch ist vor Ort ein durch das Landschaftsschutzgebiet gebotener Umweltschutzgedanke sichtbar umgesetzt.

### **Ziele**

Die vorgestellte Entwicklung verfolgt hauptsächlich folgende Ziele:

- Durch eine maßvolle Bebauung soll dringend benötigter Wohnraum in Innenbereich geschaffen werden
- Der im Bereich des Landschaftsschutzgebietes liegende Teil soll im Sinne des Landschafts- und Naturschutzes entwickelt und gefördert werden
- Schaffung eines Wohnquartiers der kurzen Wege in der Ortsmitte, welches durch Stärkung der Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt
- nachhaltiges Energiekonzept mit Nahwärmewärmeversorgung, regenerativer Energiegewinnung (Wärmepumpe) und positiver Energiebilanz ( kfw-40+-Standard und PV-Anlagen)

## Lösungsansätze

- Schaffung eines gemischten Stadtquartiers mit barrierefreien Wohnungen für alle Altersklassen (Geschosswohnungsbau) und Junges Wohnen für Familien (Hausgruppen)
  - Schaffung eines multifunktionalen Außenraumes, der für Mobilitätszwecke und Aufenthalt gleichermaßen genutzt werden kann.
  - Gemeinschaftseinrichtungen (zum Beispiel Quartierstreff und Urban Gardening über das ganze Quartier verteilt).
  - Die soziale und demographische Durmischung der Bewohner sorgt für ein lebendiges und auf Dauer lebenswertes Quartier
  - Die dörfliche Struktur wird in Bezug auf Grundfläche und Höhe der Bebauung fortgeführt
  - Zur Pfinzaue hin wird ein definierter Ortsrand ausgebildet
  - Aufnahme der ortstypischen Gestaltungsprinzipien wie z.B. zwei- bis dreigeschossige Bauweise und steiles ausgebautes Dachgeschoss
  - Aufnahme der örtlichen, üblichen Baumaterialien wie z.B. Sandsteinverkleidung im Sockelbereich, verputztes Mauerwerk, Ziegeldächer
  - Mobilitätskonzept mit dem Fokus auf umweltgerechte Fortbewegung
    - Nähe zu ÖPNV (Haltestelle Berghausen Bahnhof in ca. 350 m Entfernung, Stadtbahnlinie mit 10-Minuten Takt tagsüber)
    - Vernetzung mit Radschnellweg in der Region
    - Fußwege zur Anbindung des Quartiers an die anderen zentralen Punkte im Ort
- dadurch werden in Zukunft Autofahrten aus dem Quartier heraus weitgehend vermieden.
- Der motorisierte Individualverkehr wird durch eine Einbahnstraßenregelung beruhigt. In der Friedrichstraße wird durch die Anordnung eines zusätzlichen Wendehammers die Verkehrssituation deutlich verbessert, da eine Wendemöglichkeit auch für LKW geschaffen wird.
  - Die Parkplatzsituation für das Gasthaus Laub wird neu geordnet. Dadurch wird die bis jetzt lediglich geduldete Parkierung dauerhaft sichergestellt. Dies sichert den weiteren Fortbestand des ortsbildprägenden Gasthauses, das für einen wirtschaftlichen Betrieb auf auswärtige Kundschaft angewiesen ist, da diese zurzeit in der Mehrheit noch mit dem PKW anreist.
  - Die Auswirkungen des neuen Quartiers auf die Verkehrsentwicklung rund um den Verkehrsknoten B 10/ B 293 wurde in einem Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Modusconsult untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die bestehende ,zeitweise als schlecht zu bewertende, Verkehrssituation an dieser Ecke durch die geplante Maßnahme nicht weiter belastet wird. Das Verkehrsgutachten ist als Anlage beigefügt
  - Für das Stadtquartier ist ein nachhaltiges Energiekonzept mit Nahwärmewärmeversorgung, regenerativer Energiegewinnung (Wärmepumpe) und positiver Energiebilanz (kfw-40+-Standard und PV-Anlagen) geplant.

- Das Quartier soll das Thema Übergang von der bebauten Fläche zum Landschaftsschutzgebiet thematisieren. Maßnahmen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes werden zu einem späteren Zeitpunkt in Abstimmung mit dem Landratsamt Amt für Umwelt und Arbeitsschutz festgelegt.
- Im Quartier werden gemeinschaftliche Grünflächen (Urban Gardening) eingerichtet.
- Zur Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität werden im Bereich des Wohnquartiers ein wasserdurchlässiger Pflasterbelag bzw. wassergebundene Decke und eine Begrünung von Wandflächen vorgesehen.

## Projektentwicklung

Eigentümer der Grundstücke sind die Familien Karlheinz Dalheimer (gebürtig aus Berghausen, jetzt in Berlin lebend) und Klaus Jürgen Becker (Berghausen, Betreiber des Gasthauses zum Laub)

Beiden Eigentümern ist es daran gelegen, die jetzige ungeordnete Situation zu bereinigen und die Grundstücksverhältnisse im Sinne der nachfolgenden Generationen zu bereinigen.

Darüber hinaus soll das Gelände einer zeitgemäßen auch im Interesse der Gemeinde stehenden Nutzung zugeführt werden.

Ein weiteres Ziel ist es, den Fortbestand des Gasthauses Laub durch eine gute Erreichbarkeit zu sichern und die Ortsmitte von Berghausen zu beleben.

Projekträger ist die Fa. Grantbau GmbH aus Pfinztal-Berghausen, die seit Jahrzehnten schon ähnliche Projekte in der Region erfolgreich realisiert hat. Wir möchten hier nur auf das Wohnbauprojekt in der Kaltenbergstraße verweisen, das mit Hilfe eines ähnlichen Verfahrens realisiert wurde.

Die Objektplanung liegt beim Büro Ibele + Partner Architekten | Stadtplaner PartGmbH aus Pfinztal.

Zur Planungsgeschichte ist anzumerken, dass die vorliegende Planung eine lange Reihe von Überlegungen für dieses Gebiet hoffentlich zum Abschluss bringt.

Das Plangebiet liegt im Unterdorf, sozusagen der Keimzelle von Berghausen.

Lange Zeit war die Planfläche nicht bebaubar, da sie im Überschwemmungsbereich der Pfinz lag. Durch die Pfinzkorrektur wurden die Flächen zur Pfinz hin bebaubar, was sich mit den Gebäuden an der Brückstraße (Apotheke und Sparkasse), die seit 30 Jahren das Ortsbild an dieser Stelle positiv prägen, bewiesen wurde.

Bereits in einem Ortsentwicklungsplan aus dem Jahre 1986, der übrigens ebenfalls aus dem Büro Ibele stammt, wurde die Entwicklung der Bebauung zur Pfinz hin vorgeschlagen. Inzwischen ist die Bebauungskante durch das entstandenen LSG weiter von der Pfinz entfernt; die durch das LSG entstandene Grenze wird im Entwurf eingehalten.

Der Rahmenplan zum Bebauungsplanentwurf für die westliche Karlsruhe Straße sieht im Plangebiet eine offene oder halboffene Bauweise mit einer allgemeinen Wohnnutzung vor. Die Höhenbeschränkungen im Bebauungsplanentwurf werden im Wesentlichen eingehalten. Die geplanten Gebäude fügen sich dennoch bezüglich Grundfläche und Höhe harmonisch in die vorhandene Baustruktur ein, wie die Umgebungsmodelle aus der Präsentation beweisen.

Bezüglich der Ausnutzung des Grundstücks ist folgendes anzumerken:

Wegen der zur Verfügung stehenden Grundstücksgröße (ca. 3.000 qm bebaubare Fläche) wird die Grundflächenzahl deutlich unterschritten (zulässig ca. 1.200 qm Grundfläche, geplant ca. 900 qm)

Die Beschränkung auf 2 Wohneinheiten je Gebäude, bzw. die im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Bebauung des Grundstückes mit zwei Doppelhäusern führt wegen der schon oben genannten sehr hohen Grundstücksgröße zu keiner städtebaulich sinnvollen Lösung. Es entstehen sehr große private Grünflächen, die wegen des hohen gärtnerischen Pflegebedarfs problematisch sind.

Vorgeschlagen wird stattdessen eine bessere Flächenausnutzung mit zwei unterschiedlichen Bauformen:

- Zum Landschaftsschutzgebiet ist eine gereifte Einfamilienhausbebauung (Junges Wohnen für Familien und gemeinschaftliches Wohnen) geplant, welche die Forderung Hausgruppe aus dem Bebauungsplan aufnimmt.
- Zur Ortsmitte hin soll ein Komplex aus drei zusammenhängenden Einzelhäusern entstehen, die barrierefreies Wohnen ermöglicht.

Die höhere Ausnutzung gegenüber dem Bebauungsplanentwurf in diesem Bereich ist unseres Erachtens sinnvoll und vertretbar. Durch die im Titel Lösungsansätze beschriebenen Maßnahmen zu Energie und Mobilität bleibt diese höhere Ausnutzung ohne nachteilige Auswirkung auf die umgebende Bebauung.

Die im AUT am 31.05.2022 vorgestellte Planung wurde mit den Trägern öffentlicher Belange (Landratsamt Amt für Straßenverkehr, Landratsamt Amt für Bevölkerungsschutz und Landratsamt Amt für Umwelt und Arbeitsschutz Abt. Naturschutz) abgestimmt und am 08.08.2023 mit den eingearbeiteten Änderungen/Ergänzungen erneut im Gemeinderat vorgestellt.

Als Anregung aus dieser Vorstellung wurde am 18.09.2023 eine vorgezogene Bürgerbeteiligung/-anhörung vor Ort auf dem zukünftigen Baugelände durchgeführt.

Die Anregungen und Einwände aus dieser Bürgerbeteiligung/-anhörung sind in der beigefügten Synopse zusammengefasst.

Teilweise konnten Anregungen auch noch planerisch berücksichtigt werden (z.B. Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen/Wohneinheit)

### **Weiteres Vorgehen**

Der TU soll einen Beschluss für den GR fassen: Aufstellungsbeschluss für ein Bebauungsplanverfahren im kommenden GR. Gemäß BauGB könnte vermutlich ein § 13a Verfahren durchgeführt werden. Es soll ein V+E Plan mit dazugehörigem Bebauungsplan durchgeführt werden.

Der Projektentwickler wird die Kosten für das BP-Verfahren übernehmen.

Aufgestellt:

Pfinztal 16.01.2024

Gez. Moritz Ibele

# Ö 6



## Gestaltungsplan

Projekt:  
Pfinztaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztal

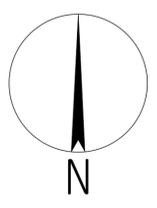
Lageplan  
1:500

08.01.2024  
21-04

 **ibele + partner**  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal  
Tel.: 0721/9463033  
Fax.: 0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de





Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztal

Wohneinheiten  
Grundriss  
M 1:250

10.01.2024  
21-04

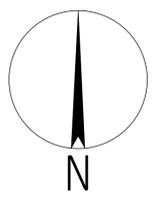
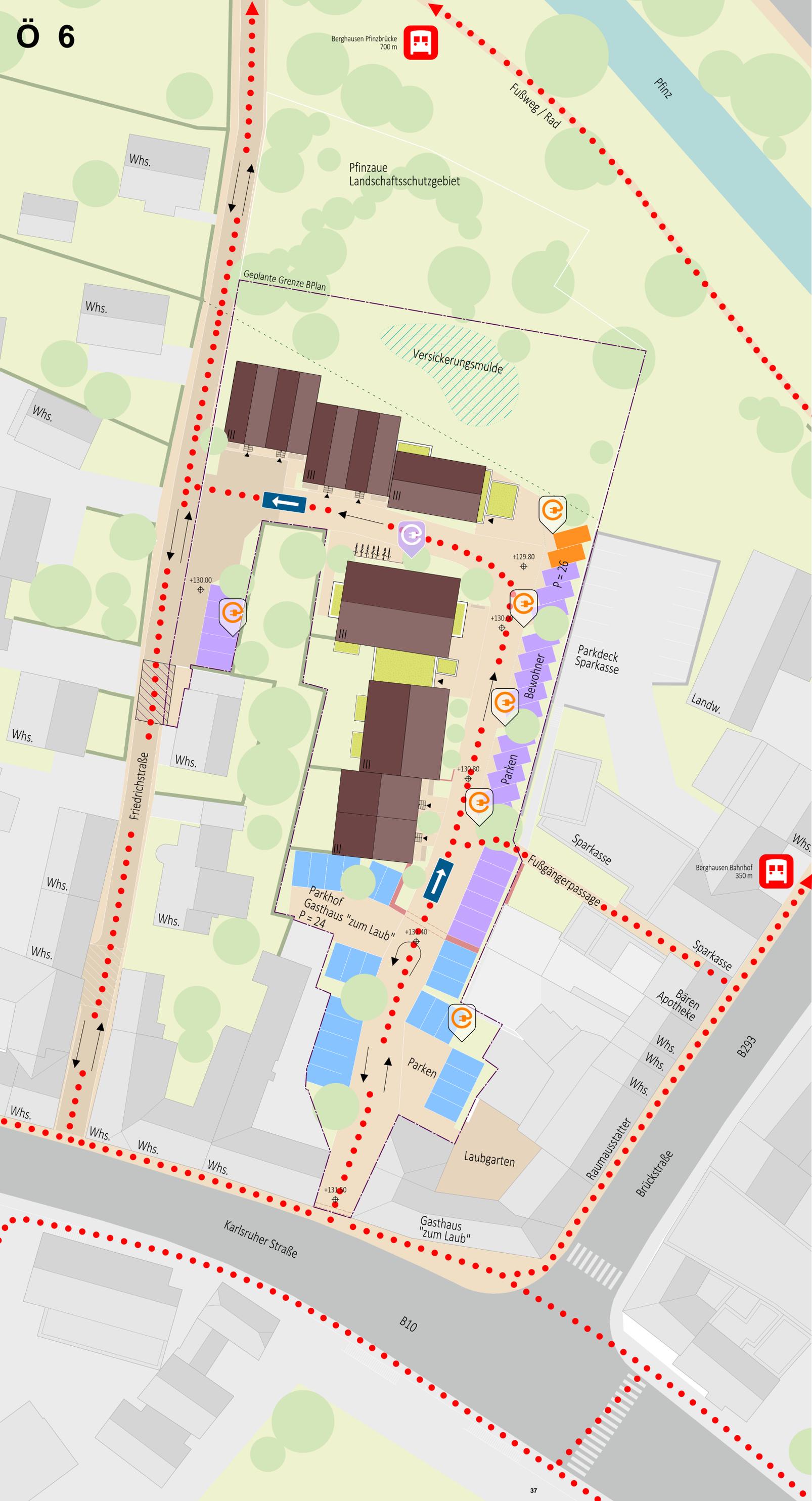
▣▣▣ ibele + partner  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal  
Tel.:0721/9463033  
Fax.:0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de









-  Fuß- / Radweg
-  Einbahnstraße für Anwohner
-  ÖPNV
-  E-Ladestation E-Bike
-  E-Ladestation PKW
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Parkplätze Bewohner
-  Carsharing
-  Parkplätze Laub
-  Fahrtrichtung

Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztaue

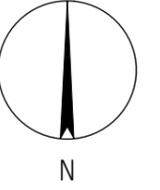
Mobilitätskonzept  
Lageplan  
M 1:250

10.01.2024  
21-04

 **ibele + partner**  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztaue  
Tel.: 0721/9463033  
Fax.: 0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de





Entwässerung  
Oberflächen  
über  
offene Rinnen

Versickerungsfläche

Schmutzwasserkanal

Wärmepumpe

Photovoltaikflächen

## Energiekonzept

Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztal

Lageplan  
1:500

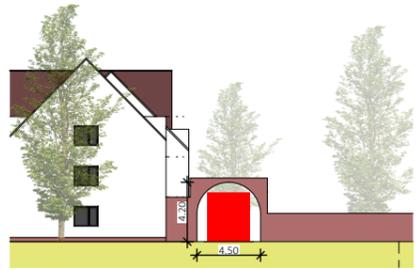
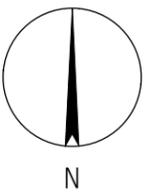
10.01.2024  
21-04

 **ibele + partner**  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal  
Tel.:0721/9463033  
Fax.:0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de



# Ö 6



Durchfahrtsmaße  
Torbogen

 Aufstellfläche Feuerwehr  
nach VwV Feuerwehrflächen  
5. Bewegungsflächen

 Ausweichflächen

 Ausweichflächen  
Neu

 1 Ausfahrt für FW  
gemäß Absprache mit  
Landratsamt möglich

## Feuerwehr

Projekt:  
Pfinztaal  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztaal

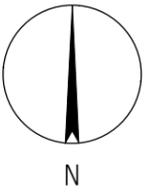
Lageplan  
1:500

10.01.2024  
21-04

 **ibele + partner**  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztaal  
Tel.: 0721/9463033  
Fax.: 0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de





Wendefläche Müllfahrzeug nach RAST Abb. 59: Flächenbedarf für einen einseitigen Wendehammer Fahrzeuge bis 10,00 m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug)

Ausweichflächen

Ausweichflächen Neu

## Müllabfuhr

Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztal

Lageplan  
1:500

10.01.2024  
21-04

▣▣▣ ibele + partner  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal  
Tel.:0721/9463033  
Fax.:0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de









## Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Ergebnis der Bürgeranhörung am 18.09.2023

### Inhaltsverzeichnis

Bürger/in 1	2
Bürger/in 2	2
Bürger/in 3	3
Bürger/in 4	3
Bürger/in 5	3
Bürger/in 6	3
Bürger/in 7	4
Bürger/in 8	4
Bürger/in 9	4
Bürger/in 10	4
Bürger/in 11	5

## Synopse

<p>Bürger/in 1</p> <p>Der PKW und LKW-Verkehr in der Friedrichstraße wird durch die geplante Erschließung des Wohngebietes Pfinzaue-Wohnen hinterm „Laub“ stark erhöht und überschreitet die Kapazität der engen Straße</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Durch den im Entwurfsplan vorgesehenen Ausbau der Friedrichstraße wird die Kapazität der Straße stark erhöht um den zugegebenermaßen höheren Anforderungen gerecht zu werden. Auf Anregung von Herrn Decker (Leiter der Straßenbaubehörde des Landratsamtes) wird auf Höhe der Friedrichstraße Nummer 4 eine zusätzliche Begegnungsfläche für PKW-Verkehr geschaffen. Zudem wird bei der Einleitung der Wohnstraße aus dem neuen Plangebiet eine Wendeplattform für ein 3-achsiges Müllfahrzeug neu geschaffen. Diese zusätzliche Wendeplattform beendet den aus verkehrsrechtlicher Sicht unhaltbaren Zustand, dass LKW (auch Rettungsfahrzeuge) zum Befahren der Friedrichstraße diese auf gesamter Länge rückwärts befahren müssen. Durch die vorgesehene Befahrung der Friedrichstraße nur als Ausfahrt des neuen Plangebietes wird die Zahl der zu erwartenden zusätzlichen Fahrten ebenfalls deutlich reduziert.</p>
<p>Bürger/in 2</p> <p>Durch das neue Wohngebiet entsteht ein hoher Parkplatzdruck der sich auf die angrenzenden Wohngebiet hauptsächlich die Friedrichstraße negativ auswirken wird</p>	<p>Der Anregung wird entsprochen</p> <p>Um den Parkplatzdruck abzumildern, wird der Schlüssel Parkplätze zu Wohneinheiten durch Umplanungen auf 1,5 Stellplätze / Wohneinheit erhöht.</p> <p>Zudem ist bei der Erwägung dieses Punktes zu beachten, dass durch eine zukünftig mehr auf die Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV ausgerichtete Verkehrspolitik die notwendige Anzahl der PKW-Stellplätze zurückgehen wird. Durch die optimale Anbindung des neuen Wohngebietes sowohl an das Fernradwegenetz als auch an den ÖPNV sind die Voraussetzungen für die Verkehrswende im neuen Quartier gegeben.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze für Besucher können nach Absprache mit der Gemeinde im Parkhaus unter dem Europaplatz und nach Feierabend/am Wochenende nach Absprache mit der Sparkasse im Sparkassenparkdeck entstehen.</p>

<p>Bürger/in 3</p> <p>Verringern die Carsharing-Parkplätze die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass im Gebiet entstehende Carsharing-Stellplätze hauptsächlich von den Bewohnern selbstgenutzt werden. Insofern verringert die Anlage von Carsharingstellplätzen die Anzahl der erforderlichen Stellplätze, da das Angebot von gemeinsam genutzten Fahrzeugen die Anzahl der PKW und damit auch die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze reduziert.</p>
<p>Bürger/in 4</p> <p>Ist eine Pfortnerampel an der Kreuzung Karlsruher-/Friedrichstraße denkbar, um die Ausfahrtmöglichkeit aus der Friedrichstraße auf die B10/B293 Karlsruher Straße zu verbessern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Rücksprache mit Herrn Decker vom Amt für Straßenverkehr des Landratsamtes ist dies wegen des zu geringen Abstandes der beiden Lichtzeichenanlagen aus verkehrstechnischer Sicht nicht möglich.</p>
<p>Bürger/in 5</p> <p>Ist eine Ein- und Ausfahrt über den Torbogen des Gasthauses zum Laub möglich, um die Friedrichstraße verkehrstechnisch zu beruhigen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ziel der vorliegenden Verkehrsplanung ist eine möglichst durchgehenden Trennung des Erschließungsverkehrs Gaststätte vom Erschließungsverkehr Wohngebiet. Der Erschließungsverkehr für die Gaststätte soll wie bisher über den Torbogen der Gaststätte erfolgen.</p> <p>Der Erschließungsverkehr des Wohngebietes soll planmäßig über den Torbogen der Gaststätte einfahren und über die Friedrichstraße wieder ausfahren (Einbahnstraßenregelung)</p> <p>Die Trennung der beiden Verkehrsströme erfolgt am zweiten Torbogen mit einer organisatorischen Maßnahme (Schranke oder Beschilderung und Kennzeichenüberwachung)</p>
<p>Bürger/in 6</p> <p>Kann eine Zufahrt in das Quartier über das Gelände des zum Verkauf stehenden Hauses Brückstraße 9 erfolgen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dieser Vorschlag wird planerseitig sehr kritisch gesehen.</p> <p>Zum einen ergibt sich ein wenig übersichtlicher Kreuzungspunkt mit zwei gegeneinander versetzten Straßeneinfahrten im Bereich einer Fußgängerampel und des Brückenauflegers der Bundesstraße B 293, zum anderen liegt zwischen dem Grundstück Brückstraße 9 und dem Plangebiet noch ein anderes Grundstück, welches sich im LSG befindet.</p>

<p>Bürger/in 7 Kann eine Zufahrt in das Quartier über das Gelände der benachbarten Sparkassenfiliale erfolgen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dieser Vorschlag wird planerseitig ebenfalls kritisch gesehen.</p> <p>Der Zugang über das benachbarte Grundstück der Sparkasse ist baulich nur unter sehr hohem Aufwand (teilweiser Rückbau Parkdeck) zu realisieren und damit wirtschaftlich nicht zu vertreten.</p>
<p>Bürger/in 8 Gemeinderätin Lüthje-Lenhardt</p> <p>Frau Lüthje-Lenhardt schlägt vor das Quartier als Pilotprojekt für ein autofreies Quartier zu planen.</p>	<p>Kenntnisnahme und weitere Bearbeitung</p> <p>Die Planer und Projektträger stehen diesem Vorschlag aufgeschlossen gegenüber.</p> <p>Grundsätzlich möchten wir aber zu bedenken geben, dass in diesem Fall die notwendigen Stellplatzflächen außerhalb des Quartiers unterzubringen sind.</p> <p>In unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zum Quartier (fußläufige Erreichbarkeit) stehen diese Flächen wahrscheinlich nicht zur Verfügung. Gerne kann dieser Punkt in einem gemeinsamen Termin nochmals erörtert werden.</p>
<p>Bürger/in 9</p> <p>Fragt nach inwiefern das neue Wohngebiet negative Auswirkungen auf das bestehende Gasthaus Laub hat</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Von Seiten der Planer und Projektgesellschaft wird diese Befürchtung nicht geteilt, da die Anregung für das Projekt aus dem Kreis der Eigentümer der Projektgrundstücke stammt.</p> <p>Zum einen bietet das Projekt die Möglichkeit historisch gewachsene ungünstige Eigentumsverhältnisse zu bereinigen.</p> <p>Zum anderen ist geplant, dass der Besitzer des Gasthauses Laub das erste Stadthaus selbst erwirbt, um kurze Wege in die Gaststätte zu haben. Eine Beeinträchtigung wegen Lärmproblemen ist somit nicht zu erwarten.</p>
<p>Bürger/in 10</p> <p>Können Gebäude in der Umgebung an das entstehende Nahwärmenetz angeschlossen werden?</p>	<p>Der Anregung wird entsprochen</p> <p>Im Zuge der weiteren Projektplanung wird dieser Punkt untersucht und bei technischer Machbarkeit weiter erörtert.</p>

Bürger/in 11	Kenntnisnahme
Können im beplanten Gebiet Wohnungen erworben oder reserviert werden.	Zum jetzigen Zeitpunkt kann diese Frage noch nicht beantwortet werden. Wir werten die Anfrage zum jetzigen Zeitpunkt aber als Indiz für eine große bestehende Nachfrage an Wohnraum im Plangebiet.

Aufgestellt:

Pfinztal, den 01.12.2023

Ibele und Partner  
Architekten | Stadtplaner PartGmbB  
Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal

M.Keller



## Projektierung "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Bericht



Gemeinde Pfinztal

# Projektierung "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Bericht

## Bearbeiter

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

M. Sc. Henri Wieland (Verkehrsplanung)

## Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag von Ibele und Partner und Herrn Dalheimer

im Februar 2022

---

## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Datengrundlagen</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Verkehrliche Bewertung</b> .....	<b>6</b>
3.1 Analyse .....	6
3.2 Prognose-Nullfall 2035 .....	7
3.3 Prognose-Planfall 2035 .....	8
3.4 Beurteilung der Erschließung im Kontext der allg. Mobilitätsplanung .....	13
<b>4. Zusammenfassung der verkehrlichen Bewertung</b> .....	<b>14</b>

## Tabellen

<b>Tab. 1:</b> Verkehrserzeugung im Prognose-Planfall - Einwohnerverkehr	9
--	---

## Pläne

- Plan 1 Zählstellenplan
- Plan 2 Analyse – Querschnittbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d
- Plan 3 Analyse – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Spitzenstunde Vormittag
- Plan 4 Analyse – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Spitzenstunde Nachmittag
- Plan 5 Nullfall 2035 OHNE OU B293 – Querschnittbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d
- Plan 6 Nullfall 2035 OHNE OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Vormittag
- Plan 7 Nullfall 2035 OHNE OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Nachmittag
- Plan 8 Nullfall 2035 MIT OU B293 – Querschnittbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d
- Plan 9 Nullfall 2035 MIT OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Vormittag
- Plan 10 Nullfall 2035 MIT OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Nachmittag
- Plan 11 Konzeptplan Prognose-Planfall
- Plan 12 Planfall 2035 OHNE OU B293 – Querschnittbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d
- Plan 13 Planfall 2035 OHNE OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Vormittag
- Plan 14 Planfall 2035 OHNE OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Nachmittag
- Plan 15 Planfall 2035 MIT OU B293 – Querschnittbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d
- Plan 16 Planfall 2035 MIT OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Vormittag
- Plan 17 Planfall 2035 MIT OU B293 – Knotenströme Kfz und SV>3,5t Sph. Nachmittag
- Plan 18 Planfall 2035 OHNE OU B293 – Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunden
- Plan 19 Planfall 2035 MIT OU B293 – Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunden

## 1. Aufgabenstellung

In Pfinztal ist hinter dem historischen Gasthaus "Zum Laub" eine Neuordnung der Parkflächen sowie eine Neubebauung eines kleinteiligen, in sich geschlossenem Wohnquartiers geplant. Es ist eine großzügig angelegte, räumlich getrennte Parkfläche für das Gasthaus und Parkplätze für die Neubebauung vorgesehen.

Diese Neuplanung wird zusätzlichen Verkehr erzeugen, der zu prognostizieren, im Verkehrsnetz umzulegen und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bei der Anbindung an die B 10 / B 293 zu bewerten ist. Die Prüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt anschließend auf Basis der prognostizierten Knotenströme in den jeweiligen Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag, wobei szenarisch die Situation mit und ohne der geplanten Nordumgehung Berghausen getrennt betrachtet wird.

## 2. Datengrundlagen

Die folgenden Datengrundlagen werden bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung verwendet:

- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2015), als Basis für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.
- ▶ Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), als Grundlage zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035.
- ▶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (2006), zur Abschätzung der Verkehrserzeugung.
- ▶ Koehler & Leutwein: Verkehrserhebung am Knotenpunkt "B10 / B293" von 03.05.2018.
- ▶ Koehler & Leutwein: Verkehrsuntersuchungen zur B293 Ortsumgehung Berghausen und Jöhlingen aus den Jahren 2007, 2013 und 2018.

### 3. Verkehrliche Bewertung

#### 3.1 Analyse

Im Mai 2018 wurden Verkehrszählungen in Pfinztal von Koehler & Leutwein im Zuge der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung von Berghausen durchgeführt. Die Knotenpunktzählung ist zwischen 0:00-24:00 Uhr am Donnerstag, den 03.05.2018 durchgeführt worden. Der Erhebungstag liegt nicht in der Schulferienzeit in Baden-Württemberg und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Die Zählung hat noch vor Beginn der regional wirksamen baubedingten Sperrung der L 559 in Weingarten stattgefunden, sodass sie die unverfälschte Ausgangssituation abbildet.

- Plan 1 Zusätzlich wurden im September 2021 Verkehrszählungen in Pfinztal zur Erfassung der Abbiegeströme im Planbereich durchgeführt. Die Knotenpunktzählung ist zwischen 6:00 und 22:00 Uhr am Donnerstag, den 16.09.2021, durchgeführt worden. Der Erhebungstag liegt nicht in der Schulferienzeit in Baden-Württemberg und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Die Lage der Knotenpunktzählung ist in Plan 1 dargestellt.

Am Erhebungstag lagen zwar keine coronapandemie-bedingten Einschränkungen im öffentlichen Leben vor. Jedoch gab es im Zeitraum der Verkehrszählung eine Baustelle auf der B293 in Richtung Jöhlingen. Um die Baustellenwirkung und mögliche Effekte durch vermehrte Home-Office-Nutzung zu bereinigen, wird daher die Verkehrszählung von 2021 mit der Verkehrszählung von 2018 harmonisiert und 'fiktiver' Bestand im Folgenden als Analyse 2018 dokumentiert.

An den Knotenpunkten werden die jeweiligen Fahrtbeziehungen getrennt nach den Fahrzeugarten Leichtverkehr (Krad, Pkw und leichter Lkw bis einschl. 3,5t zul. Gesamtgewicht), Bus, schwerer Lkw (>3,5t) sowie Lastzüge und Sattelzüge erhoben. Für die Plandarstellungen werden diese Fahrzeugkategorien zu Kfz (alle Kraftfahrzeuge) und Schwerverkehr (Kfz>3,5t) aufsummiert.

- Plan 2 Die Querschnittsbelastungen der Analyse sind in Plan 2 für Kfz und SV>3,5t für den Zeitraum von 24 Stunden (0:00 bis 24:00 Uhr) dargestellt.

Auf der Karlsruher Straße (B10) sind in der Analyse knapp 24.000 Kfz/d und 1.800 SV>3,5t/d unterwegs. Auf der Jöhlinger Straße (B293) sind in der Analyse ca. 18.000 Kfz/d, davon ca. 1.700 SV>3,5t, unterwegs.

- Plan 3-4 Die Belastungen für Kfz und SV>3,5t sind für die vormittägliche Spitzenstunde in Plan 3 und für die nachmittägliche Spitzenstunde in Plan 4 schematisch dar-

gestellt. Enthalten sind die Fahrbeziehungen aller gezählten Kraftfahrzeuge sowie die des gezählten Schwerverkehrs >3,5t. Die Darstellung der Knotenstrombelastungen enthält die Anzahl der Fahrzeuge je Abbiegestrom. Durch Aufsummieren ergibt sich hieraus für jeden Knotenarm die Anzahl der in den Knoten einfahrenden sowie aus dem Knoten ausfahrenden Fahrzeuge (im Plan im Kasten dargestellt).

In der vormittäglichen Spitzenstunde sind ca. 780 Kfz/h auf der B10 in Richtung Westen und ca. 810 Kfz/h in Richtung Osten unterwegs. In der nachmittäglichen Spitzenstunde sind ca. 830 Kfz/h auf der B10 in Richtung Westen und ca. 1.070 Kfz/h in Richtung Osten unterwegs.

### 3.2 Prognose-Nullfall 2035

Als Basis für die Bewertung der verkehrlichen Entwicklung im Untersuchungsraum wird eine Nullfallprognose für das Jahr 2035 verwendet, bei der die zukünftige Netzbelastung angegeben wird. Die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage vom Analysejahr 2018 auf den Prognosehorizont 2035 orientiert sich an den in der Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur angegebenen Entwicklungsfaktoren zwischen 2010 und 2030 für den Landkreis Karlsruhe. Dabei wird für den in dieser Untersuchung relevanten Zeitbereich von 2018 bis 2030 von einer linearen Entwicklung ausgegangen. Für den über die Verflechtungsprognose hinausgehenden Zeitbereich bis 2035 wird als Annahme nur noch die Hälfte der jährlichen Entwicklung der Jahre zuvor angesetzt.

Aus der Verflechtungsprognose geht eine lineare jährliche Entwicklung von 0,8% im Leichtverkehr und 1,3% im Schwerverkehr hervor. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der betrachteten Straßen im Untersuchungsgebiet ergibt sich somit zu +11,7% im Leichtverkehr und +18,5% im Schwerverkehr zwischen Analyse 2018 und Prognose 2035. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungstrends kann diese Prognoseannahme als konservative Abschätzung angesehen werden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe plant die B293-Ortsumgehung von Berghausen. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Februar 2021 beantragt. Mit einer B293-Ortsumgehung würde sich der Verkehr auf der "alten" B293 reduzieren. Daher wird in diesem Verkehrsgutachten jeweils ohne und mit einer B293-Ortsumgehung geplant, wobei die Entlastungswirkung durch die Ortsumgehung aus der Verkehrsuntersuchung des Regierungspräsidiums entnommen wird.

### 3.2.1 Prognose-Nullfall OHNE Ortsumgehung B293

Plan 5 Die Querschnittsbelastungen des Nullfalls 2035 ohne Ortsumgehung sind in Plan 5 für Kfz und SV>3,5t für den Zeitraum von 24 Stunden (0:00 bis 24:00 Uhr) dargestellt.

Durch die allgemeine Verkehrsentwicklung nimmt die Verkehrsbelastung auf der B10 um ca. 2.900 Kfz/d auf ca. 26.600 Kfz/d zu. Das entspricht einer Steigerung von ca. 12%. Im SV>3,5t steigt die Verkehrsbelastung ebenfalls von ca. 1.760 SV>3,5t/d auf 2.080 SV>3,5t/d. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 18%.

Plan 6-7 Die Verkehrsbelastungen der vormittäglichen Spitzenstunde sind für Kfz und SV>3,5t in Plan 6 und für die nachmittägliche Spitzenstunde für Kfz und SV>3,5t in Plan 7 dokumentiert.

### 3.2.2 Prognose-Nullfall MIT Ortsumgehung B293

Eine B293-Ortsumgehung von Berghausen würde den innerörtlichen Verkehr auf der heutigen B293 reduzieren. Die genaue Wirkung einer Ortsumgehung hat das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein untersucht. Diese Belastungsabnahmen werden für dieses Gutachten übernommen.

Plan 8 Die Querschnittsbelastungen des Nullfalls 2035 mit Ortsumgehung sind in Plan 8 für Kfz und SV>3,5t für den Zeitraum von 24 Stunden (0:00 bis 24:00 Uhr) dargestellt.

Zwar nimmt durch die allgemeine Verkehrsentwicklung die Verkehrsbelastung auf den Straßen zu, jedoch nicht so stark wie ohne die B293-Ortsumgehung. So nimmt die Verkehrsbelastung auf der B10 um ca. 800 Kfz/d im Vergleich zur Analyse auf ca. 24.400 Kfz/d zu. Das entspricht einer Steigerung von ca. 3%. Im SV>3,5t steigt die Verkehrsbelastung ebenfalls von ca. 1.760 SV>3,5t/d auf 1.920 SV>3,5t/d. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 9%.

Plan 9-10 Die Verkehrsbelastungen der vormittäglichen Spitzenstunde sind für Kfz und SV>3,5t in Plan 9 und für die nachmittägliche Spitzenstunde für Kfz und SV>3,5t in Plan 10 dokumentiert.

## 3.3 Prognose-Planfall 2035

Aufbauend auf dem Nullfall 2035 werden die durch die Gebietsentwicklung zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsströme prognostiziert und auf die Belastung des Nullfalls hinzugerechnet. Dies bildet dann den Planfall 2035, der die all-

gemeine Verkehrsentwicklung zusammen mit der für die geplante Gebietsentwicklung ermittelten Verkehrsbelastung darstellt.

### 3.3.1 Verkehrserzeugung Gebietsentwicklung "Hinterm Laub"

Plan 11 Für die geplante Erschließung des Areals "Hinterm Laub" wird eine Bebauung gemäß der vorliegenden Konzeptplanung, dargestellt in Plan 11, angesetzt. Folgende Angaben werden zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsmengen übernommen:

- ▶ 6 Reihenhäuser für insgesamt 21 Personen.
- ▶ 16 Wohnungen für insgesamt 24 Personen.
- ▶ 24 Stellplätze für das Gasthaus.
- ▶ 24 Stellplätze für die neue Wohnbebauung.

Für die neue Wohnbebauung wird auf Basis bzw. unter Verwendung der oben genannten Informationen die zukünftigen Verkehrsmengen mit Hilfe der FGSV-Richtlinie "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (2006) für einen mittleren Werktag einer Woche abgeschätzt.

#### ■ Einwohnerverkehr

Wohnnutzung	Bandbreite	gewählter Faktor	
		Wohnungen	Reihenhäuser
<b>Ermittlung Einwohnerverkehr</b>			
Anzahl Wohneinheiten (WE) /Wohnungen	-	16	6
Anzahl EW	-	24	21
MIV-Anteil	0,3 - 0,7	0,5	0,5
Besetzungsgrad	1,2 - 1,3	1,25	1,25
Wegehäufigkeit	3,0 - 4,0	3,5	3,5
<b>Summe Pkw-Fahrten</b>	-	<b>34</b>	<b>29</b>

**Tab. 1:** Verkehrserzeugung im Prognose-Planfall - Einwohnerverkehr

Für die geplante Wohnnutzung wird in der Entwurfsplanung von insgesamt 22 Wohneinheiten für 45 Personen ausgegangen. Unter der Annahme von einer Wegehäufigkeit von 3,5 und einem MIV-Anteil von 50% sowie einem Besetzungsgrad von 1,25 ergibt sich aufgrund der Wohnnutzung ein tägliches Verkehrsaufkommen von 63 Pkw-Fahrten/d. Nach Abschlag der Wege, die die Bewohner außerhalb des Gebietes zurücklegen, sowie Zuschlag von Besucher- und Wirtschaftsverkehr ergeben sich insgesamt **65 Kfz-Fahrten/d, davon 1 SV/d.**

### 3.3.2 Verkehrsverteilung im umliegenden Straßennetz

Für die Verteilung des durch das Gebiet entstehenden Verkehrs wird für die Tagesbelastung und die Spitzenverkehrszeiten eine gleichbleibende Ausrichtung unterstellt.

Folgende Orientierungsannahmen liegen der Umlegung zugrunde: 50% des Verkehrs orientieren sich in Richtung Westen auf der B10 (Richtung Grötzingen / B3 / A5), während sich 30% auf der B293 in die Richtungen Norden (Richtung Jöhlingen) und 20% in Richtung Osten auf der B10 (Richtung Söllingen) orientieren.

- Plan 11 Die Einfahrt zu den Wohnhäusern soll dabei durch den Torbogen beim Gasthaus erfolgen. Bis zum Ende der Parkplätze des Gasthauses gilt ein Zweirichtungsverkehr. Ab der neuen Wohnbebauung gilt dann eine Einbahnregelung, sodass die Ausfahrt aus dem neuen Wohngebiet über die Friedrichstraße stattfindet.

### 3.3.3 Prognose-Planfall OHNE Ortsumgehung B293

- Plan 12 Die Querschnittsbelastungen des Planfalls 2035 ohne Ortsumgehung ergeben sich entsprechend der angesetzten Verkehrsmengen inklusive der Wohnbebauung und der angesetzten Verteilung im bestehenden Netz. Die Kfz- und Schwerverkehrsbelastungen sind für den Gesamttag von 24 Stunden in Plan 12 dokumentiert. Zusätzlich wird die Zunahme gegenüber dem Nullfall 2035 ohne Ortsumgehung dargestellt.
- Plan 13-14 Die Verkehrsbelastungen der vormittäglichen Spitzenstunde sind für Kfz und SV>3,5t in Plan 13 und für die nachmittägliche Spitzenstunde für Kfz und SV>3,5t in Plan 14 dokumentiert.

### 3.3.4 Prognose-Planfall MIT Ortsumgehung B293

- Plan 15 Die Querschnittsbelastungen des Planfalls 2035 mit Ortsumgehung ergeben sich entsprechend der angesetzten Verkehrsmengen inklusive der Wohnbebauung und der angesetzten Verteilung im bestehenden Netz. Die Kfz- und Schwerverkehrsbelastungen sind für den Gesamttag von 24 Stunden in Plan 15 dokumentiert. Zusätzlich wird die Zunahme gegenüber dem Nullfall 2035 mit Ortsumgehung dargestellt.
- Plan 16-17 Die Verkehrsbelastungen der vormittäglichen Spitzenstunde sind für Kfz und SV>3,5t in Plan 16 und für die nachmittägliche Spitzenstunde für Kfz und SV>3,5t in Plan 17 dokumentiert.

### 3.3.5 Leistungsfähigkeitsbewertung

Es werden die Auswirkungen des geplanten Gebiets auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte B10 / Friedrichstraße (K1) und B10 / Hinterm Laub (K2) bewertet. Der Nachweis erfolgt für die Spitzenstunde am Vormittag und am Nachmittag an einem Normalwerktag für die Verkehrsbelastungen, die sich im Prognose-Planfall 2035 gemäß der Pläne 13, 14, 16 und 17 ergeben.

Die Leistungsfähigkeitsbewertung und die Berechnung der Rückstaulängen erfolgen auf Basis des HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen), wobei eine Sicherheit gegen Überstauen von 95% zugrunde gelegt wird. Die Qualität des Verkehrsablaufs der Knotenpunkte wird nach HBS über die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge der einzelnen Fahrstreifen der Knoten ermittelt. Die Bewertung der Leistungsfähigkeit erfolgt anhand von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F, wobei A als sehr gut gilt, und D als Grenze zu dem bei Stufe E nicht mehr ausreichend leistungsfähigen Bereich.

Für den wartenden Verkehr lassen sich die einzelnen Qualitätsstufen folgendermaßen vereinfacht beschreiben:

- ▶ **Stufe A:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **sehr kurz**.
- ▶ **Stufe B:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **kurz**.
- ▶ **Stufe C:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **spürbar**.
- ▶ **Stufe D:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **beträchtlich**.
- ▶ **Stufe E:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **lang** und streuen erheblich. Die Grenze der **Funktionsfähigkeit wird erreicht**.
- ▶ **Stufe F:** Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer **sehr lang**. Die **Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben**.

Plan 18-19 Es werden die beiden zu untersuchenden Knotenpunkte in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde für den Fall mit und ohne B293-Ortsumgehung geprüft. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsprüfung für den Planfall 2035 mit der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden und den entsprechenden Rückstaulängen werden in Plan 18 für den Fall ohne Ortsumgehung und in Plan 19 für den Fall mit Ortsumgehung dokumentiert.

### Knotenpunkt 1 (B10 / Friedrichstraße)

▶ Ohne B293-Ortsumgehung

Für den unsignalisierten Knotenpunkt B10 / Friedrichstraße ergibt sich in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde eine mangelhafte **Qualitätsstufe E**. Der Grund ist die große Verkehrsmenge auf der B10, aufgrund derer die wenigen einbiegenden Fahrzeuge von der Friedrichstraße zwar lange warten müssen, sich aber nur ein Fahrzeug dort aufstellt.

▶ Mit B293-Ortsumgehung

Für den unsignalisierten Knotenpunkt B10 / Friedrichstraße ergibt sich in der vormittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende **Qualitätsstufe D** und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine mangelhafte **Qualitätsstufe E**. Selbst mit B293-Ortsumgehung ist die Verkehrsmenge auf der B10 so hoch, dass einbiegende Fahrzeuge von der Friedrichstraße lange warten müssen, sich aber nur ein Fahrzeug dort aufstellt.

### Knotenpunkt 2 (B10 / Hinterm Laub)

▶ Ohne B293-Ortsumgehung

Für den unsignalisierten Knotenpunkt B10 / Hinterm Laub ergibt sich in der vormittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute **Qualitätsstufe A** und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine mangelhafte **Qualitätsstufe E**. Der Grund ist die große Verkehrsmenge auf der B10, aufgrund derer die wenigen einbiegenden Fahrzeuge von der Alten Pfarrhausgasse lange warten müssen, also von außerhalb des Plangebietes wie im Bestand schon vorliegend. Die Rückstaulänge in der östlichen Zufahrt kann den benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigen, allerdings ist dieser Umstand bereits ohne das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Plangebiet schon festzustellen.

▶ Mit B293-Ortsumgehung

Für den unsignalisierten Knotenpunkt B10 / Hinterm Laub ergibt sich in der vormittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute **Qualitätsstufe A** und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine mangelhafte **Qualitätsstufe E**. Der Grund ist die große Verkehrsmenge auf der B10, aufgrund derer die wenigen einbiegenden Fahrzeuge von der Alten Pfarrhausgasse lange warten müssen. Die Rückstaulänge

in der östlichen Zufahrt kann in der nachmittäglichen Spitzenstunde den benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigen, allerdings ist dieser Umstand bereits ohne das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Plangebiet schon festzustellen.

Es ergibt sich in allen Fällen zwar eine unzureichende Leistungsfähigkeit der Gesamtknoten aufgrund der Wartezeiten, diese betrifft jedoch nur sehr wenige einbiegende Fahrzeuge von der Friedrichstraße und Alten Pfarrhausgasse. Das Ergebnis wird aber nicht als planbedingt eingeordnet und kann aufgrund der hohen Belastung der B 10 als ortstypisch eingestuft werden.

Zudem hat die Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes B10 / B293 positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte, die bei der Berechnung der Vorfahrtsknoten nicht berücksichtigt werden kann. Aufgrund der Phasenfolge am signalisierten Knotenpunkt B10 / B293 kommt es immer wieder zu Verkehrslücken, die von den einbiegenden Fahrzeugen genutzt werden können. Hinzu kommt, dass nicht das Planvorhaben für die unzureichende Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten verantwortlich ist, sondern die beiden betrachteten Vorfahrtsknoten schon in der Analyse nicht leistungsfähig sind.

### **3.4 Beurteilung der Erschließung im Kontext der allg. Mobilitätsplanung**

Schon länger werden die B293-Ortsumgehung sowie die B10-Ortsumgehung ("Hopfenbergtunnel") von Berghausen diskutiert. Während das Planfeststellungsverfahren der B293-Ortsumgehung von Berghausen im Februar 2021 beantragt wurde, ist die B10-Ortsumgehung von Berghausen im BVWP zwar als Projekt mit vordringlichem Bedarf ausgewiesen, jedoch werden die Planungen zur Zeit nicht weiter verfolgt.

Das Fertigstellen beider Ortsumgehungen hätte eine beträchtliche Wirkung auf die heutigen B10- und B293-Ortsdurchfahrten von Berghausen. Auf beiden Straßen würde die Verkehrsbelastung maßgeblich sinken, sodass es bei den hier im Verkehrsgutachten betrachteten Knotenpunkten keine Einschränkungen der Leistungsfähigkeit mehr geben wird.

#### 4. Zusammenfassung der verkehrlichen Bewertung

In Pfinztal ist hinter dem historischen Gasthaus "Zum Laub" eine Neuordnung der Parkflächen sowie eine Neubebauung eines kleinteiligen, in sich geschlossenem Wohnquartiers geplant.

Als Datengrundlage wird eine Verkehrszählung an den Knotenpunkten B10 / Friedrichstraße und B10 / Hinterm Laub durchgeführt. Zur Harmonisierung und Bereinigung von Baustelleneffekten wird eine Verkehrszählung vom Knotenpunkt B10 / B293 aus dem Jahr 2018 herangezogen. Diese Zählungen werden unter Verwendung von Hochrechnungsfaktoren aus der Verflechtungsprognose des BVWP auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet, um die Belastung zu erhalten, die durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu erwarten ist. Außerdem wird die Wirkung der geplanten B293-Ortsumgehung von Berghausen übernommen und auf die Verkehrsbelastungen angewendet. Zusätzlich wird die Verkehrsmenge prognostiziert, die durch die geplante Neubebauung entsteht und auf das umliegende Straßennetz umgelegt. Insgesamt werden für das Plangebiet 65 Kfz-Fahrten, davon 1 SV-Fahrt/d prognostiziert.

Die Leistungsfähigkeitsbewertung ergibt in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde für beide Knotenpunkte in den beiden Planfällen mit und ohne Ortsumgehung eine nicht ausreichende Qualitätsstufe E für den Gesamtknoten, die allerdings schon im Bestand aufgrund der hohen Belastung der B 10 vorliegen und nicht durch das Planvorhaben zusätzlich belastet werden. So kann die Rückstaulänge in der östlichen Zufahrt in der nachmittäglichen Spitzenstunde bereits schon im Bestand den benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigen.

Die bewerteten Effekte werden dennoch nicht als planbedingt eingestuft und können insofern nicht zu Verschlechterung der Situation führen, zumal die Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes B10 / B293 auch positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte hat, da es aufgrund der Phasenfolge am signalisierten Knotenpunkt B10 / B293 immer wieder zu Verkehrslücken kommt, die von den einbiegenden Fahrzeugen genutzt werden können, die im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbewertung nach dem HBS nicht berücksichtigt werden können, sodass die Bewertungsergebnisse stets den worst case darstellen. Zudem ist durch die B293-Ortsumgehung von Berghausen in der Zukunft eine positive Reduktion der Verkehrsmenge zu erwarten.



Gemeinde Pfinztal  
**“Hinterm Laub”**  
 Verkehrsuntersuchung

### Zählstellenplan

- 2 16h-Knotenstromzählung (6:00-22:00 Uhr)
- 1 24h-Knotenstromzählung (0:00-24:00 Uhr) Übernommen von Koehler & Leutwein
- XX** Streckensperrung aufgrund von Baustelle

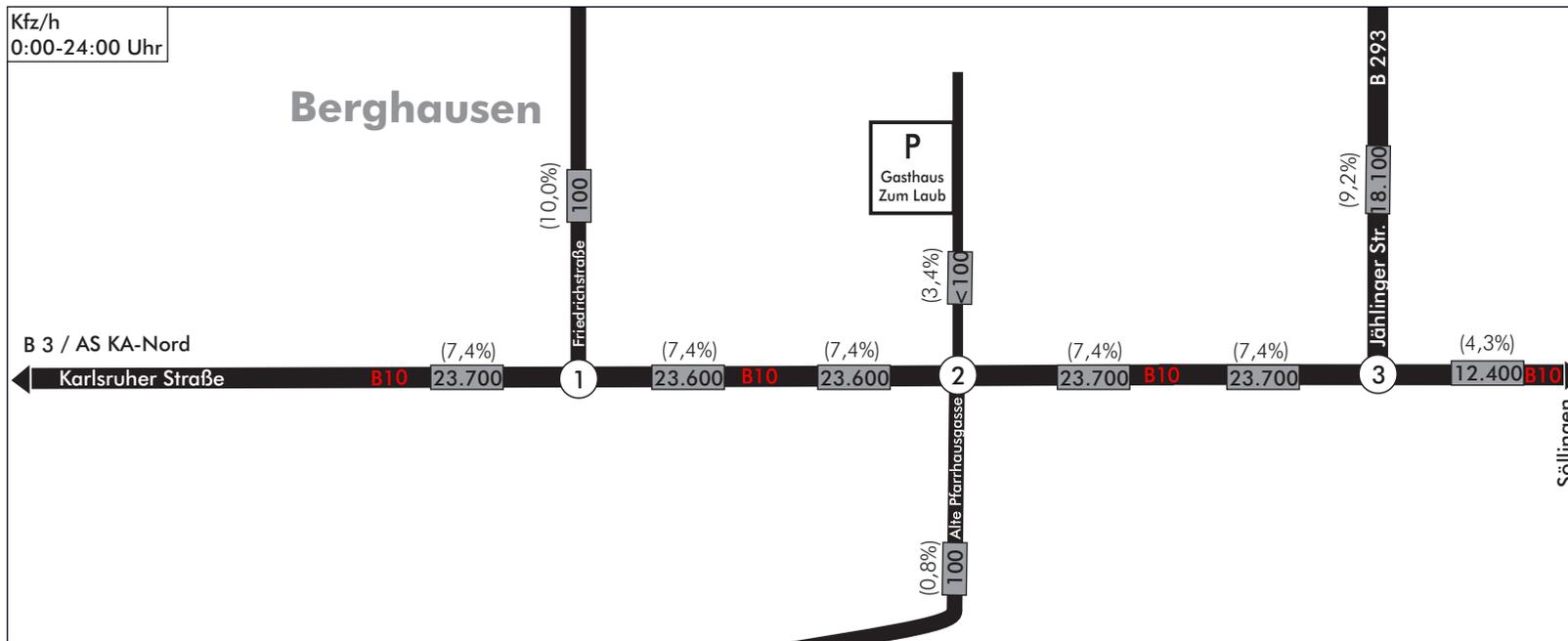
Erhebung:  
 Do., 16.09.2021 (16h-Knotenstromzählung)  
 Do., 03.05.2018 (24h-Knotenstromzählung)

Kartengrundlage: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)

Plan  
 1



Kfz/h  
0:00-24:00 Uhr



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

### Querschnittsbelastungen

Kfz/d bzw. SV > 3,5t/d

0:00-24:00 Uhr

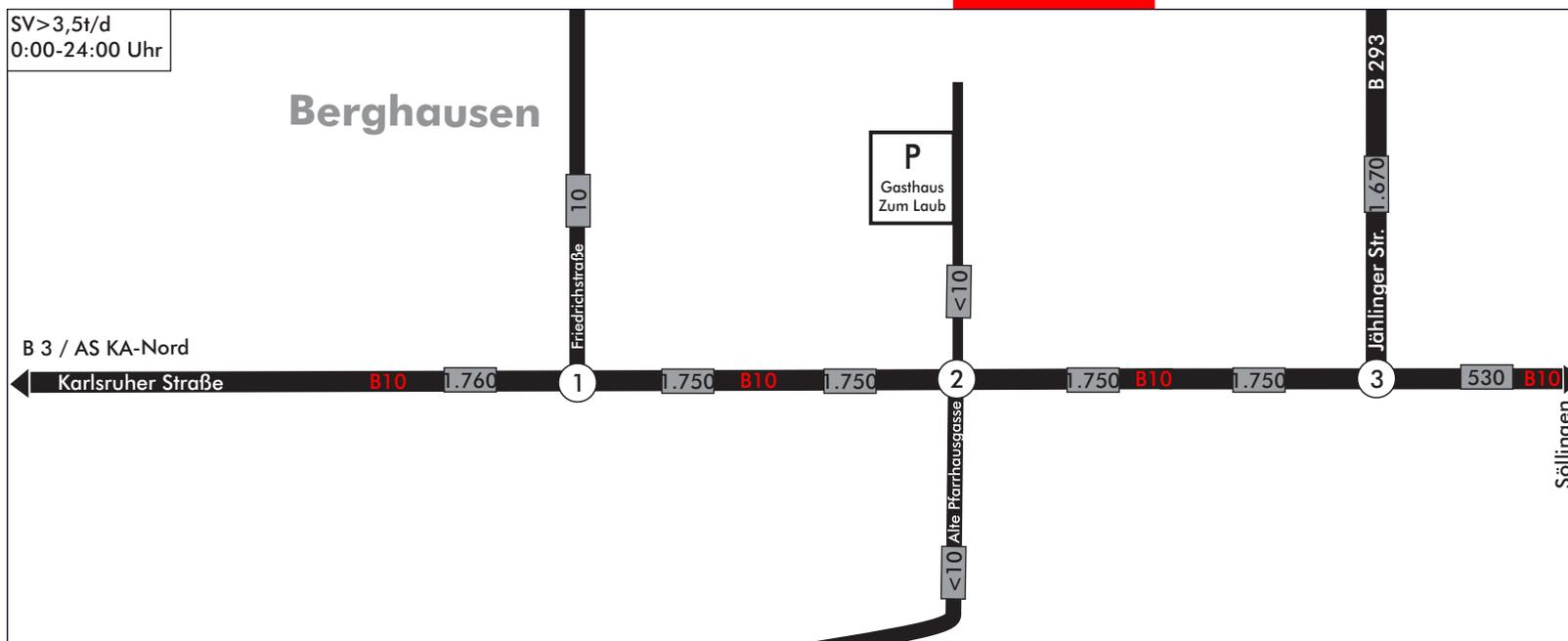
### Analyse\*

③ Knotenpunkt mit Nummer

200 Anzahl Kfz/SV im Querschnitt\*\*

(2,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr

SV > 3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr



\*ohne Baustellensituation auf der B293  
Quelle: VU B10 / B293 Umgehung Berghausen  
Koehler & Leutwein 2018  
\*\*Werte gerundet auf 100 Kfz bzw. 10 SV

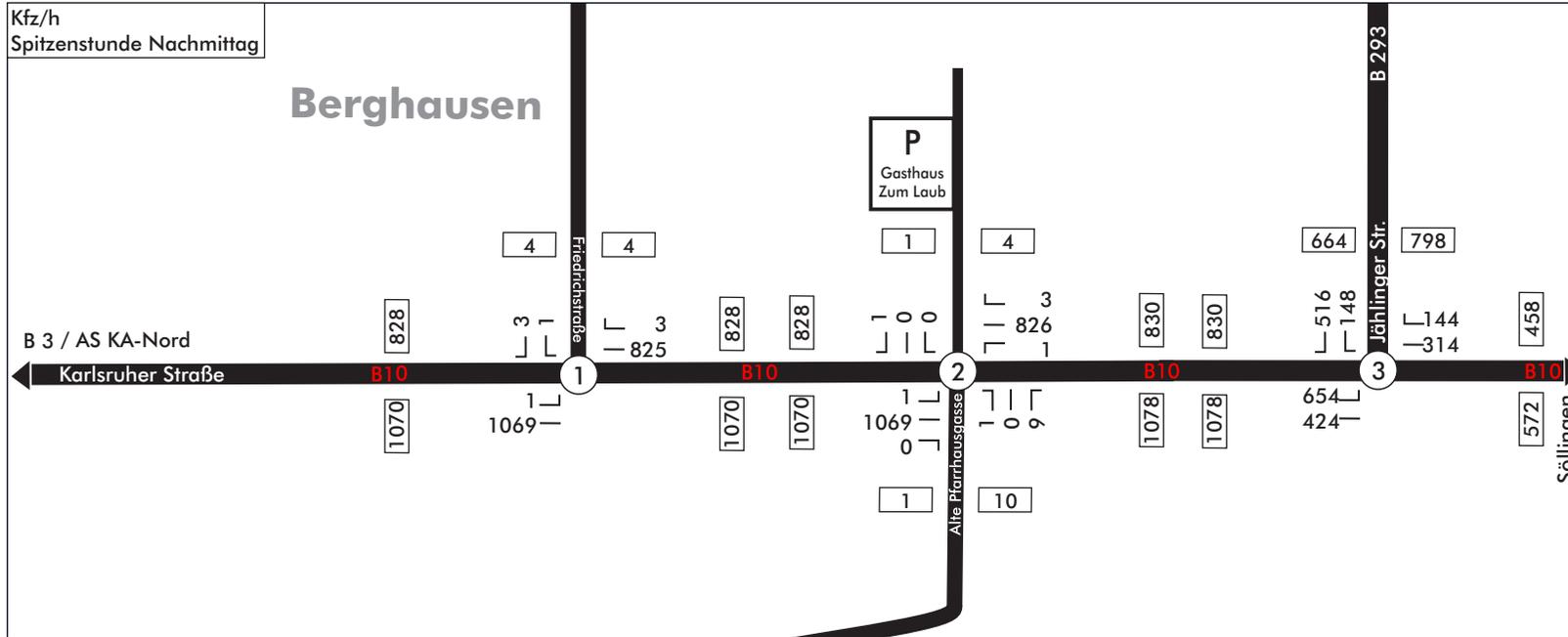


Plan

2



Kfz/h  
Spitzenstunde Nachmittag



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag

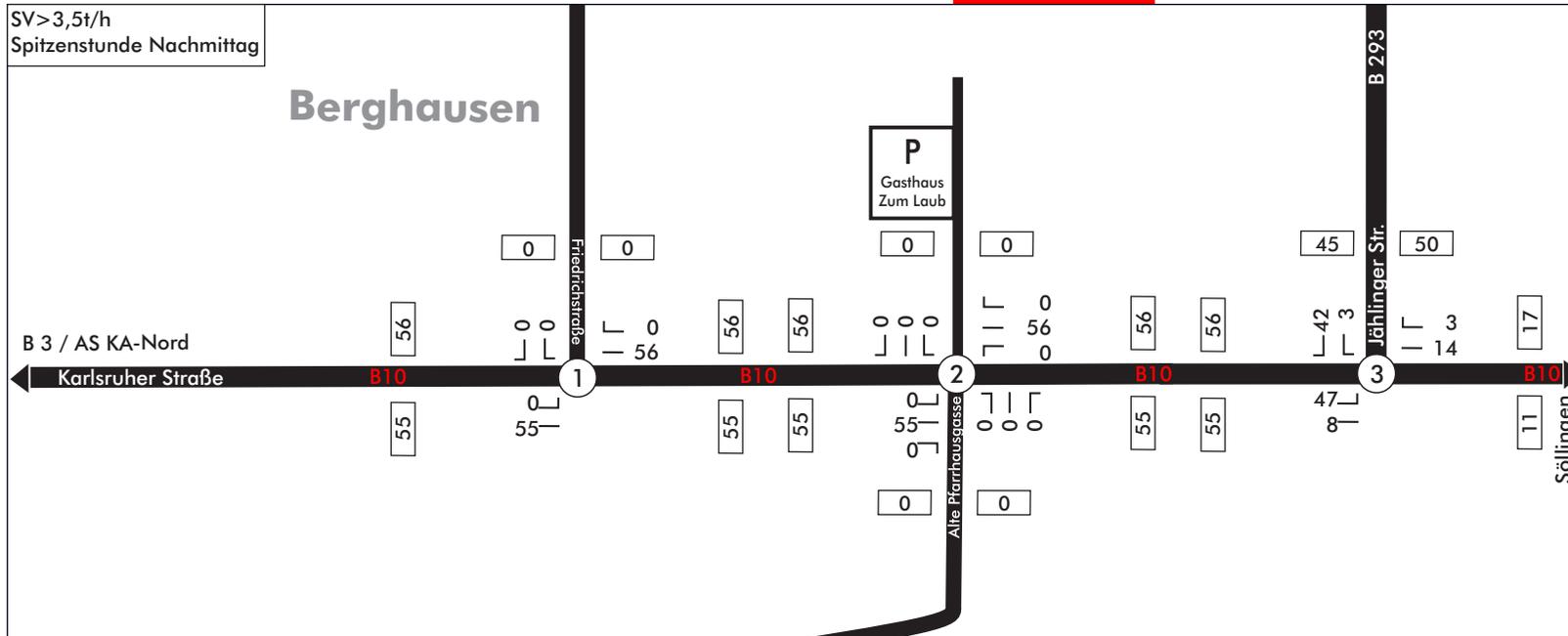
Analyse\*

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag



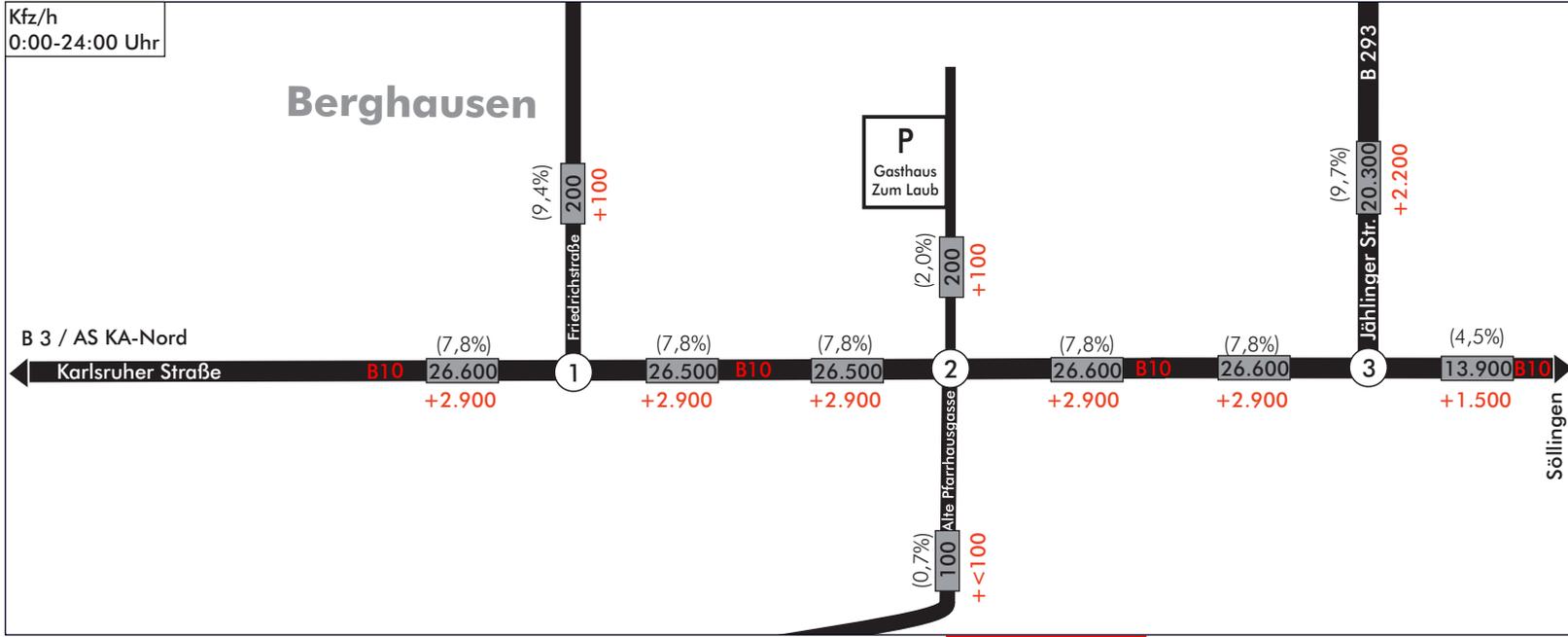
\*ohne Baustellensituation auf der B293  
Quelle: VU B10 / B293 Umgehung Berghausen  
Koehler & Leutwein 2018



Plan

4

Kfz/h  
0:00-24:00 Uhr



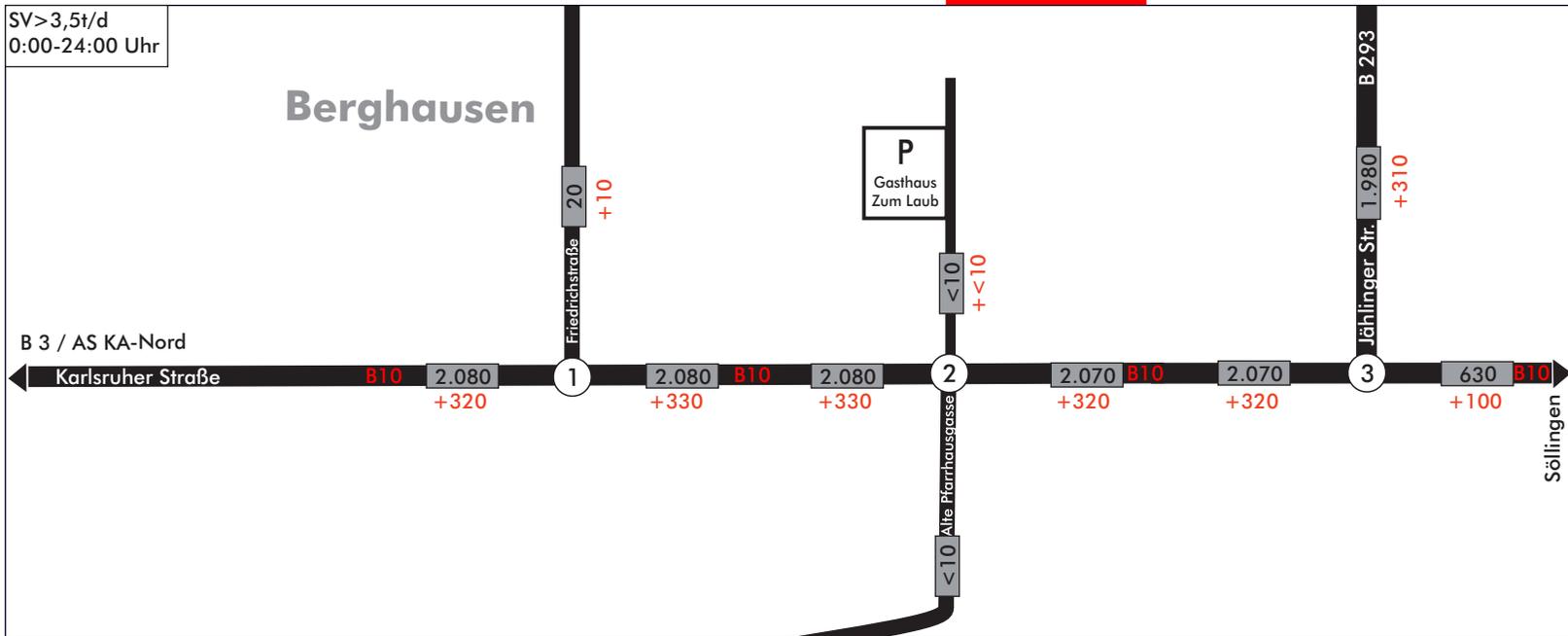
Gemeinde Pfinztal  
**“Hinterm Laub”**  
Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen  
Kfz/d bzw. SV>3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr

Nullfall 2035 (ohne OU B293)

- ③ Knotenpunkt mit Nummer
- 200 Anzahl Kfz/SV im Querschnitt\*
- (2,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr
- +100 Differenzen Nullfall 2035 / Analyse 2021 im Querschnitt\*

SV>3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr



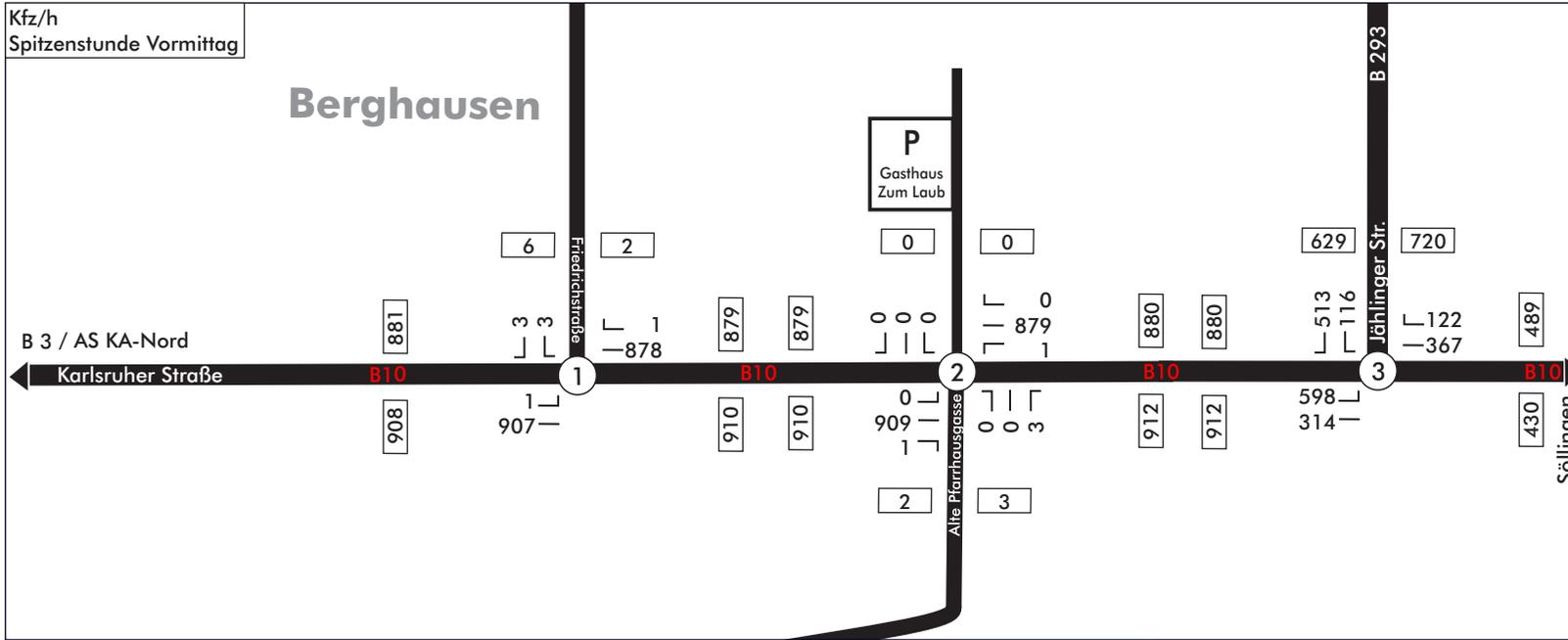
allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):  
Leichtverkehr: +11,7%  
Schwerverkehr: +18,5%

\*Werte gerundet auf 100 Kfz bzw. 10 SV



Plan  
5

Kfz/h  
Spitzenstunde Vormittag



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag

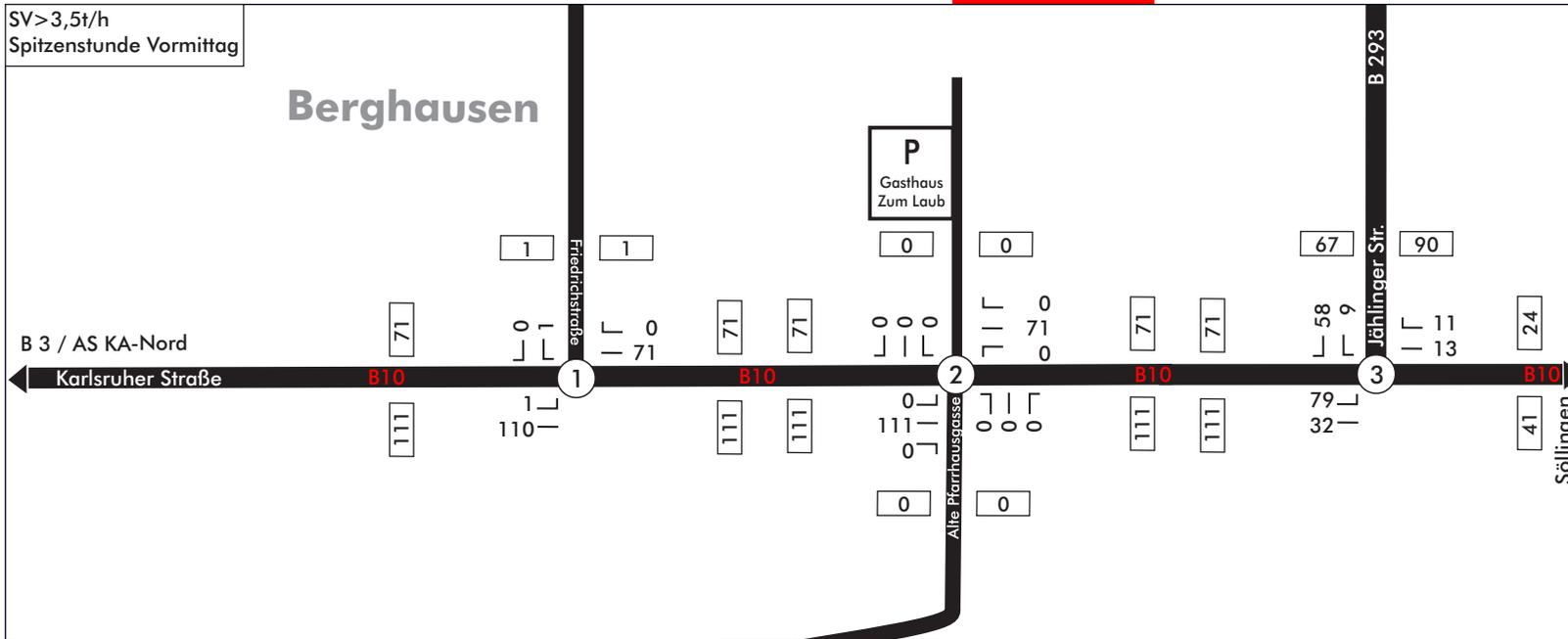
Nullfall 2035 (ohne OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag



allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):

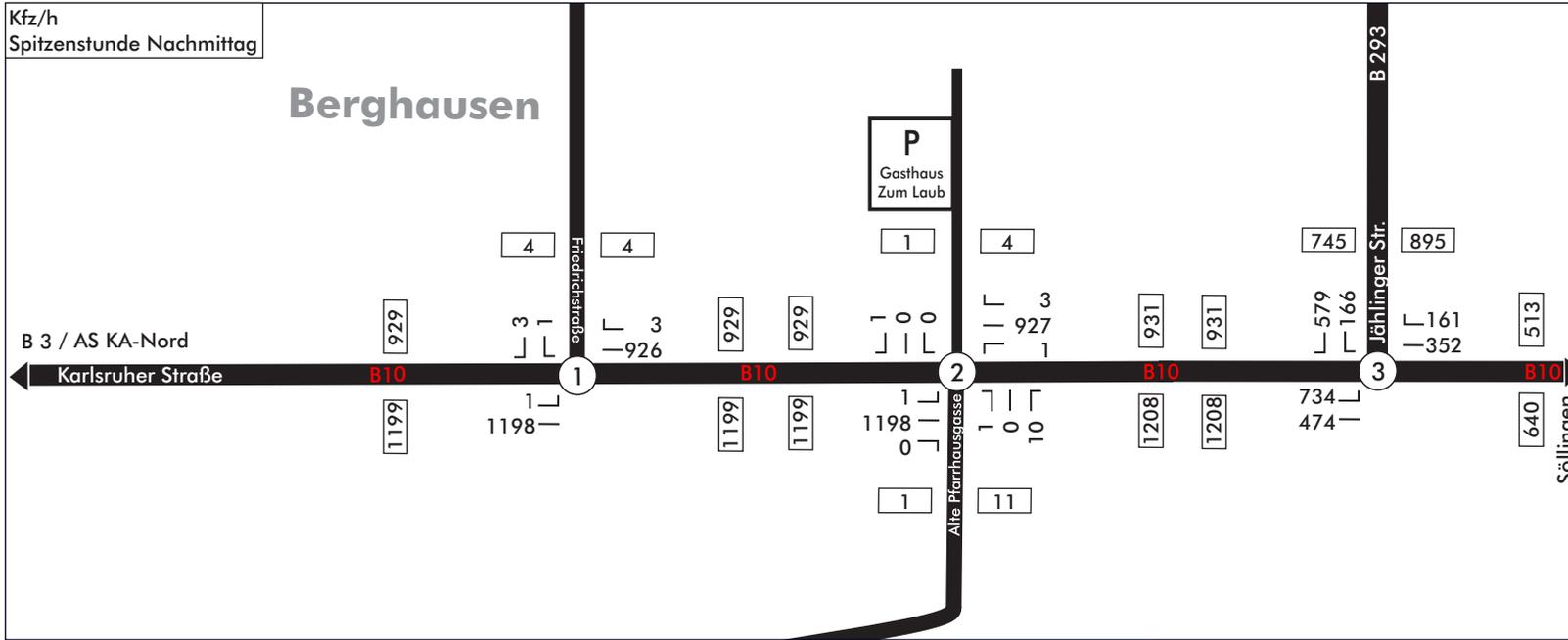
Leichtverkehr: +11,7%  
Schwerverkehr: +18,5%

Plan

6



Kfz/h  
Spitzenstunde Nachmittag



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag

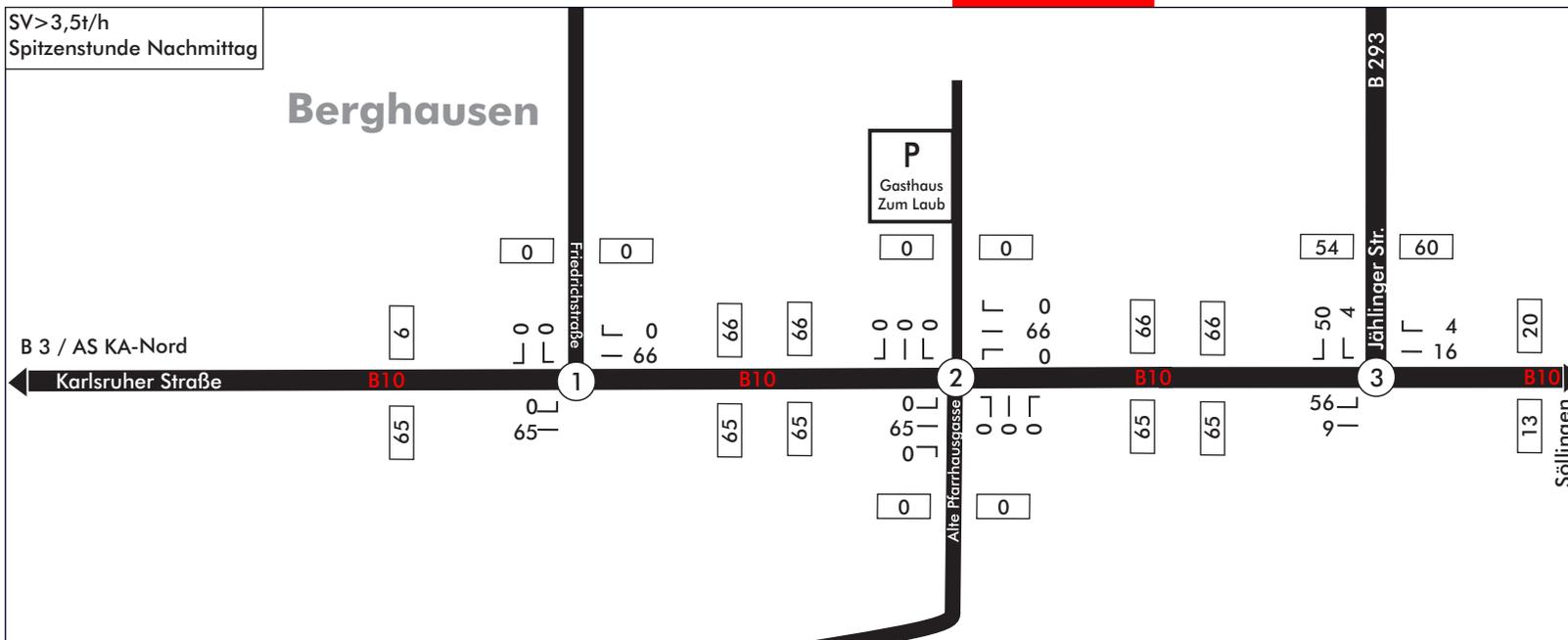
Nullfall 2035 (ohne OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag



allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):

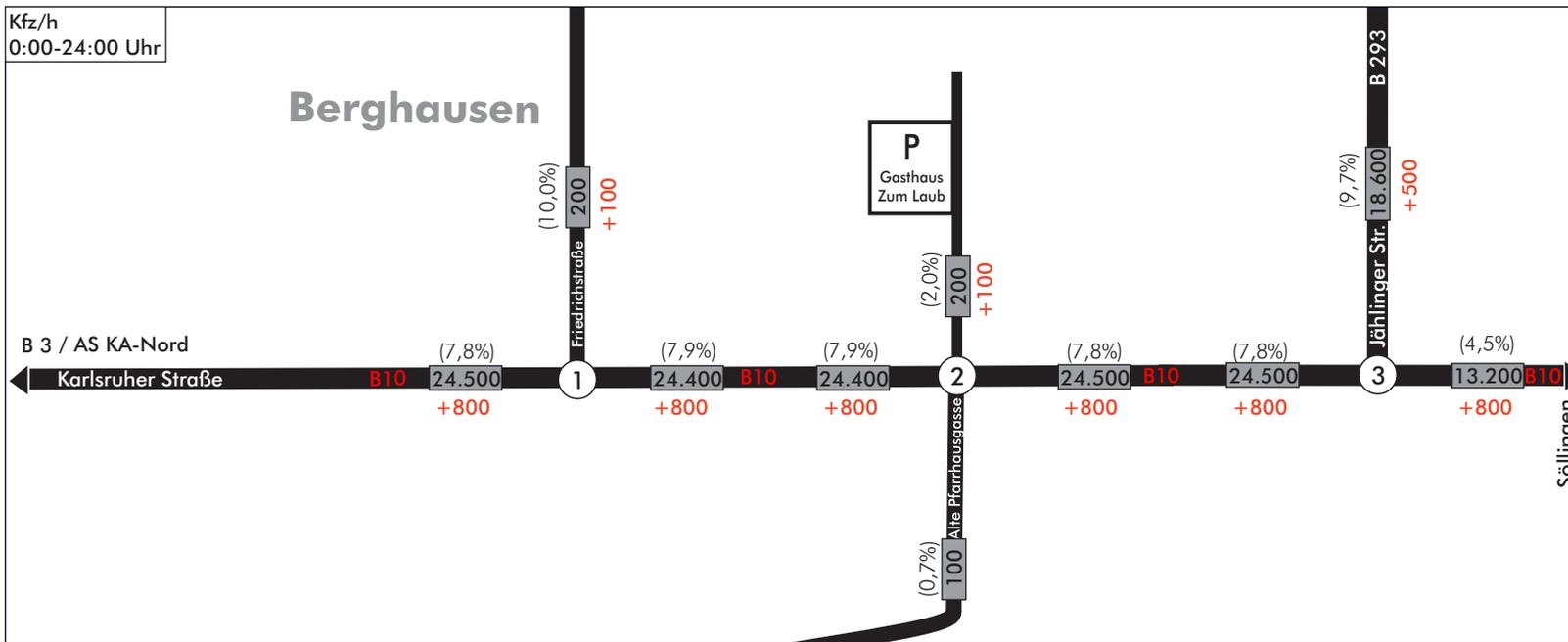
Leichtverkehr: +11,7%  
Schwerverkehr: +18,5%

Plan

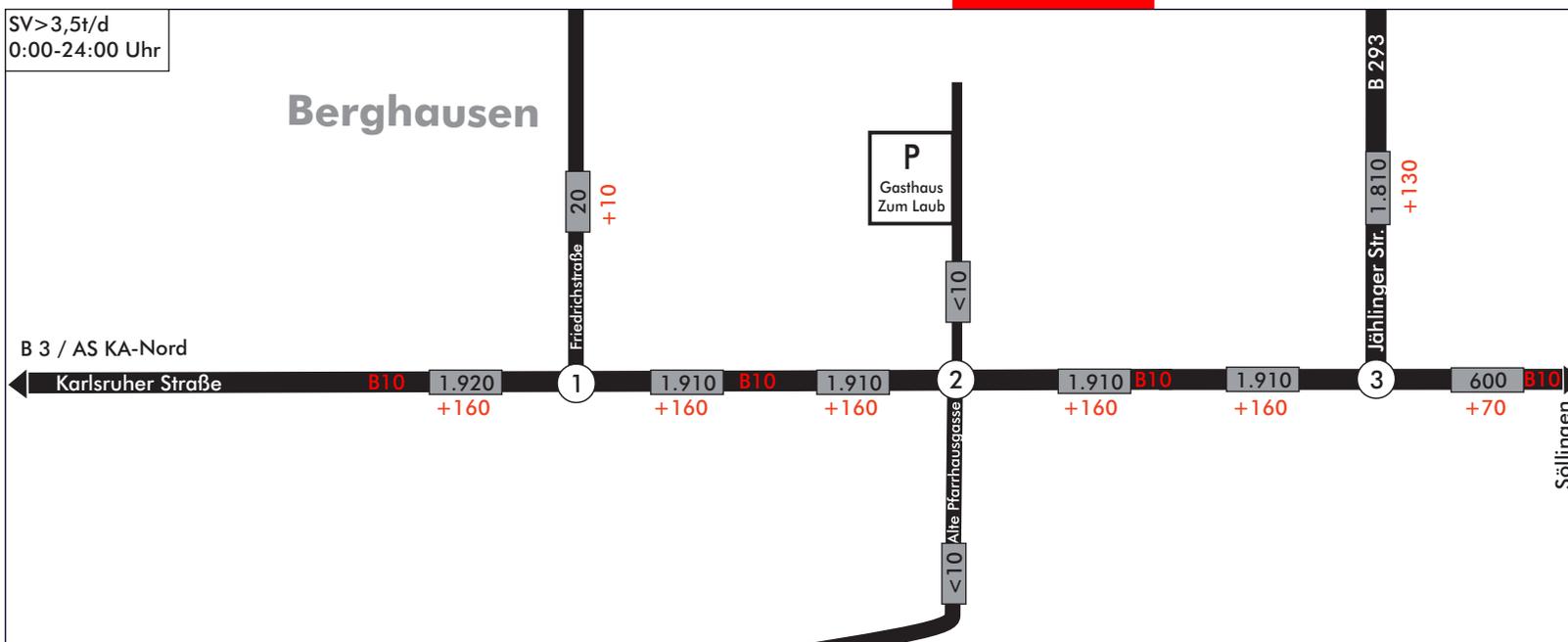
7



Kfz/h  
0:00-24:00 Uhr



SV>3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

### Querschnittsbelastungen

Kfz/d bzw. SV>3,5t/d

0:00-24:00 Uhr

Nullfall 2035 (mit OU B293\*)

③ Knotenpunkt mit Nummer

200 Anzahl Kfz/SV im Querschnitt\*\*

(2,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr

+100 Differenzen Nullfall 2035 /  
Analyse 2021 im Querschnitt\*\*

allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):

Leichtverkehr: +11,7%

Schwerverkehr: +18,5%

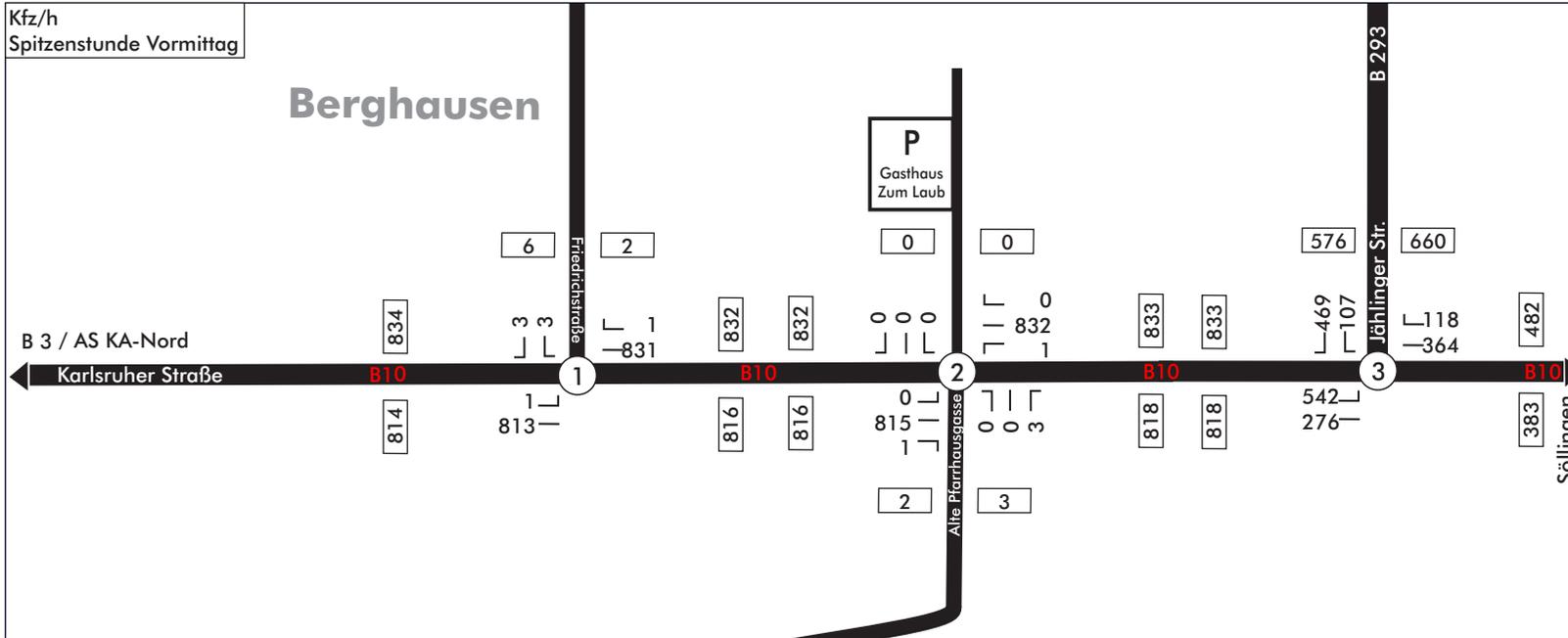
\*Quelle Wirkung OU: VU B10 / B293 Umgehung  
Berghausen; Koehler & Leutwein 2018  
\*\*Werte gerundet auf 100 Kfz bzw. 10 SV

Plan

8



Kfz/h  
Spitzenstunde Vormittag



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag

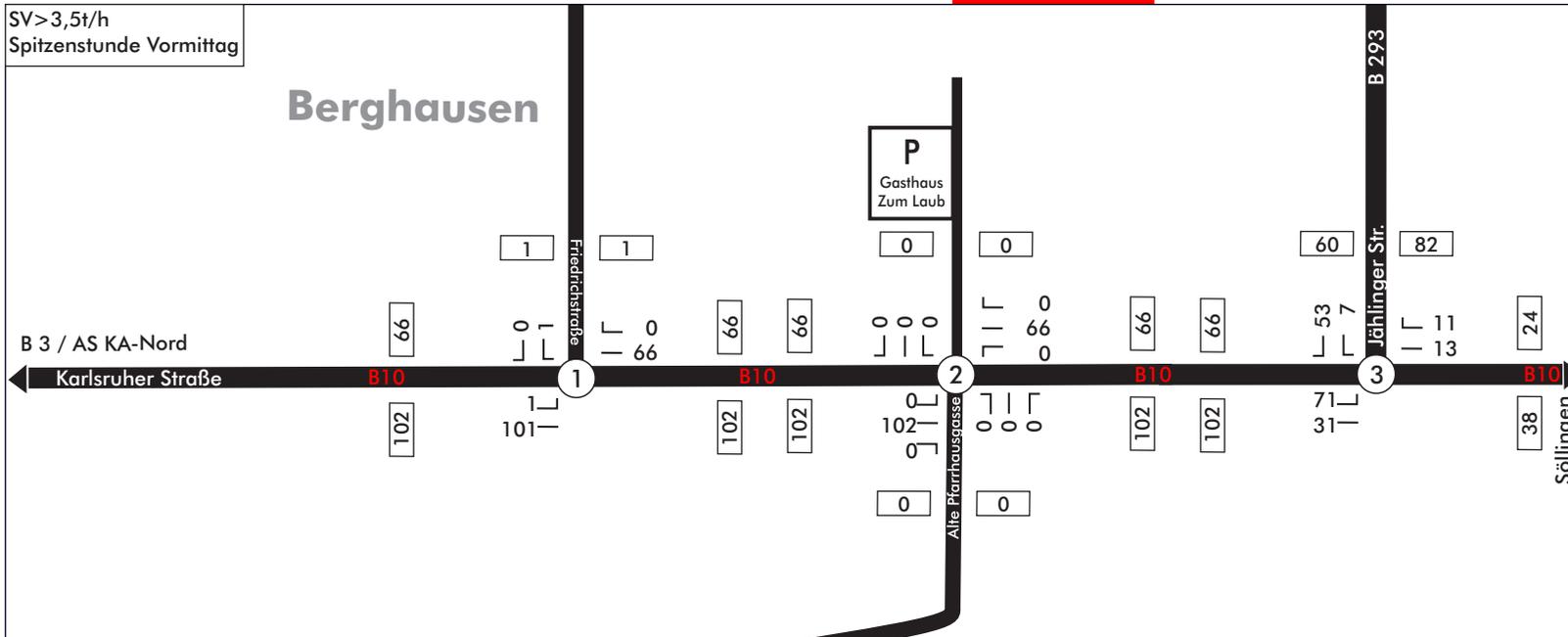
Nullfall 2035 (mit OU B293\*)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag



allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):

Leichtverkehr: +11,7%  
Schwerverkehr: +18,5%

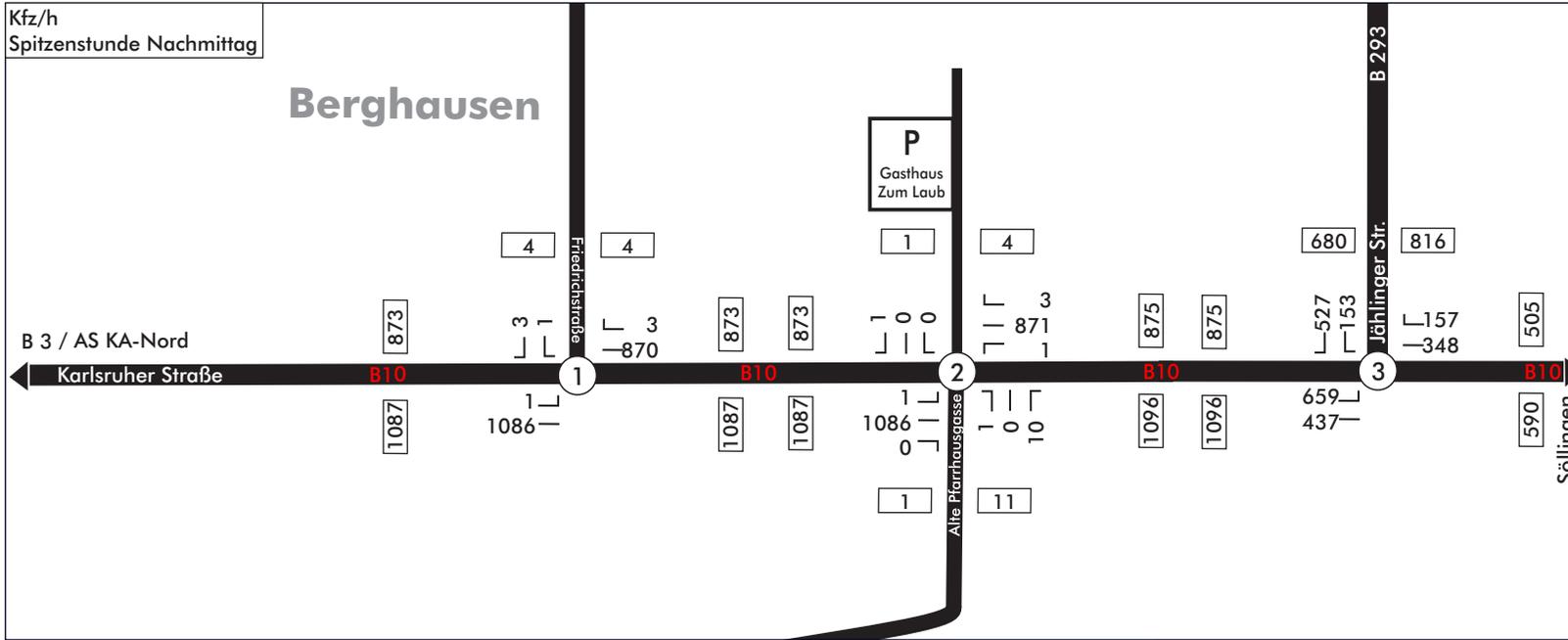
\*Quelle Wirkung OU: VU B10 / B293 Umgehung  
Berghausen; Koehler & Leutwein 2018



Plan

9

Kfz/h  
Spitzenstunde Nachmittag



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag

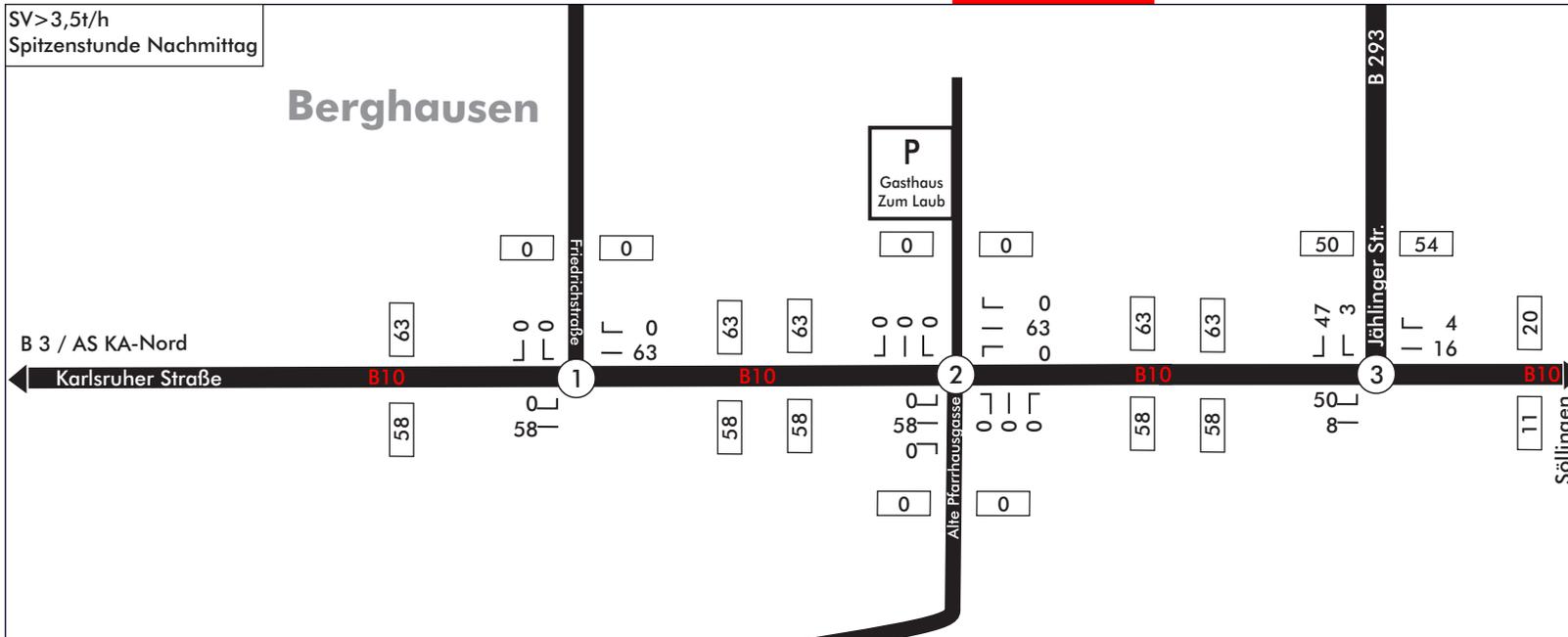
Nullfall 2035 (mit OU B293\*)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag



allg. Mobilitätsentwicklung 2018-2035  
Landkreis Karlsruhe (Verflechtungsprogn.):

Leichtverkehr: +11,7%  
Schwerverkehr: +18,5%

\*Quelle Wirkung OU: VU B10 / B293 Umgehung  
Berghausen; Koehler & Leutwein 2018



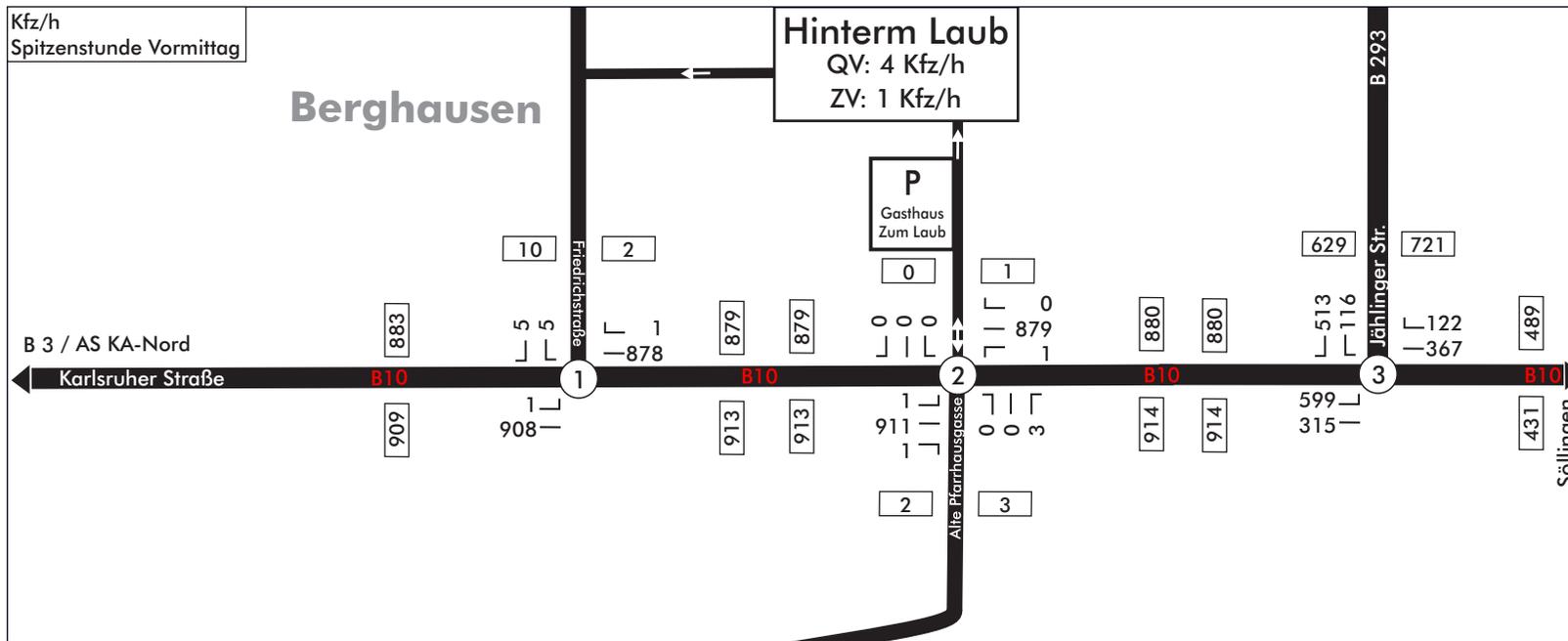
Plan

10



Quelle:  
ibelle + partner Port GmbH Architekten  
Stand 03.02.22





Gemeinde Pfinztal

## “Hinterm Laub”

Verkehrsuntersuchung

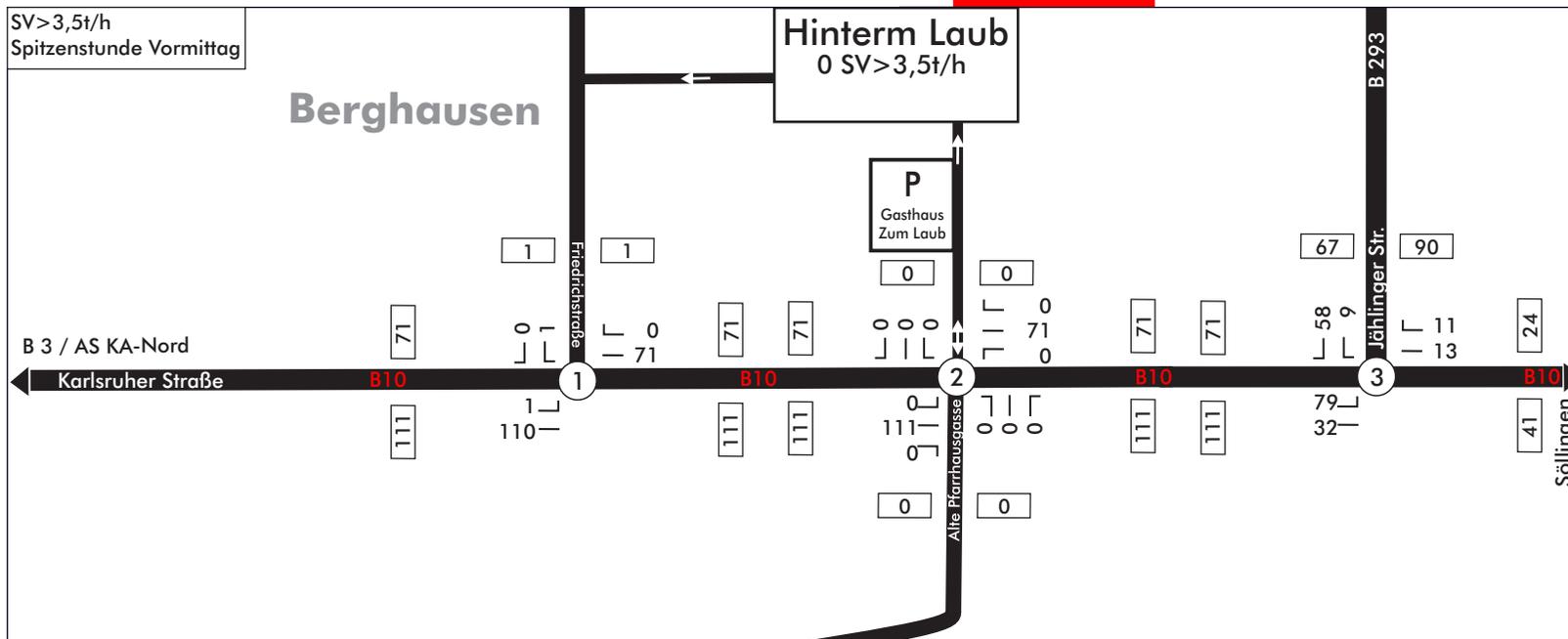
Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag

Planfall 2035 (ohne OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

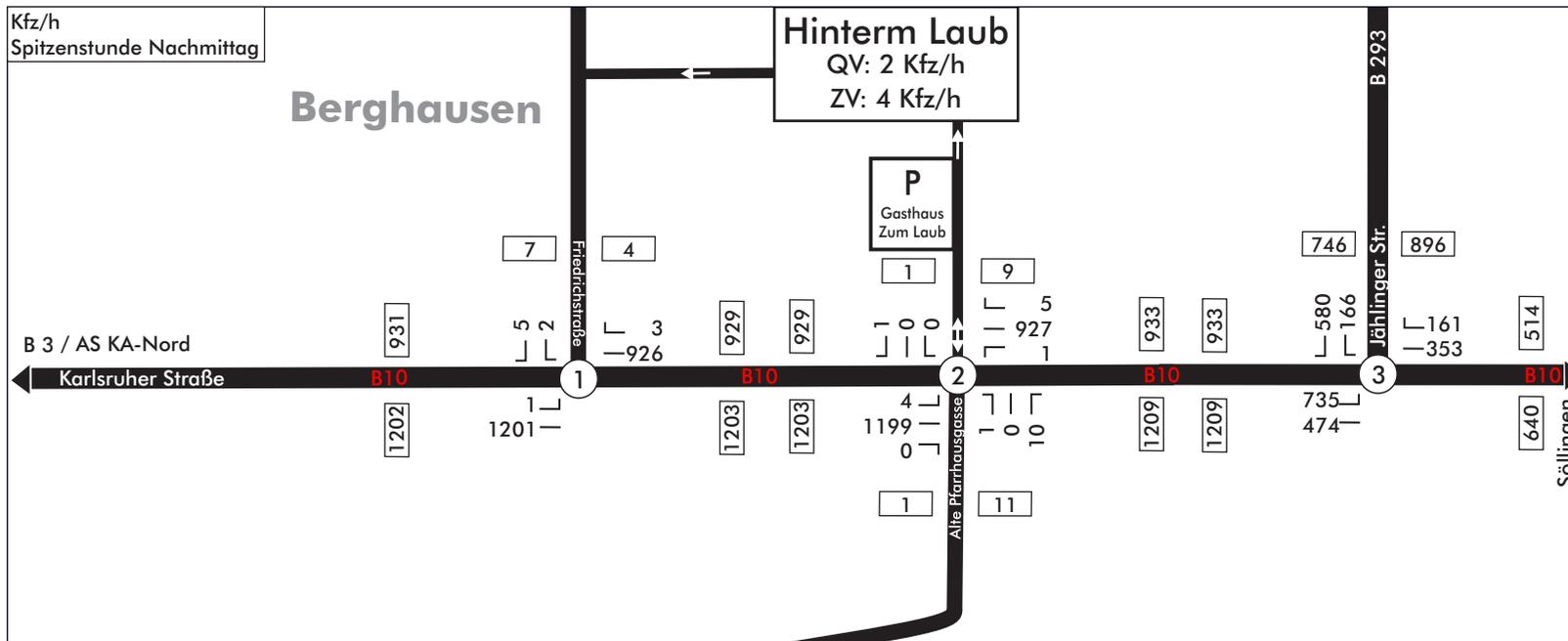
┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom



Plan

13





Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

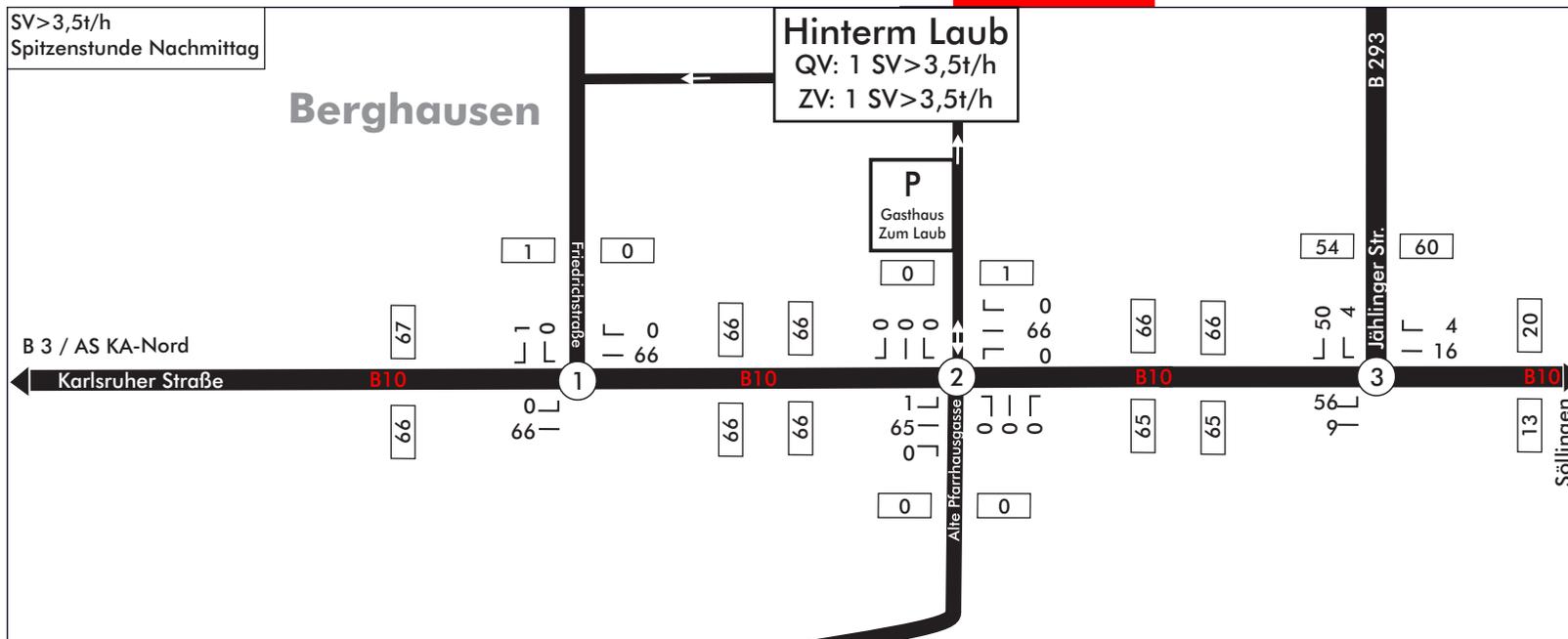
Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV>3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag

Planfall 2035 (ohne OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

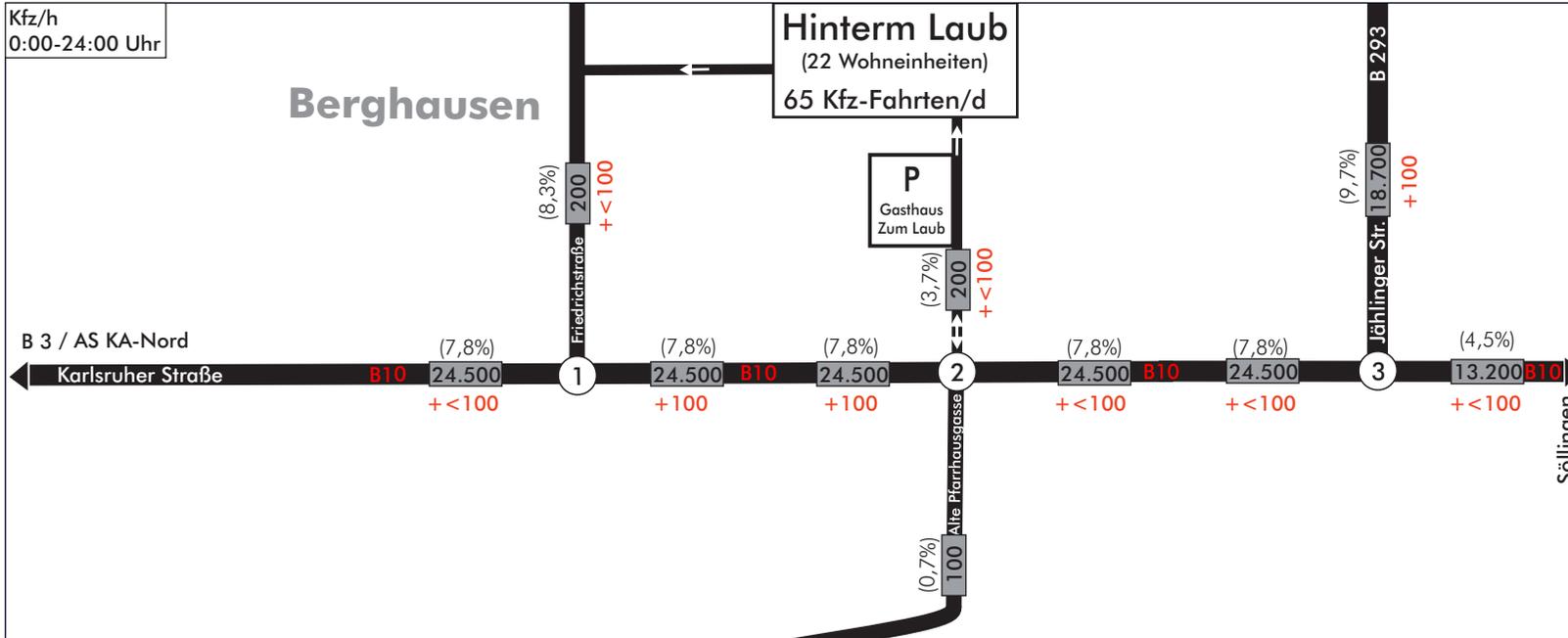


Plan

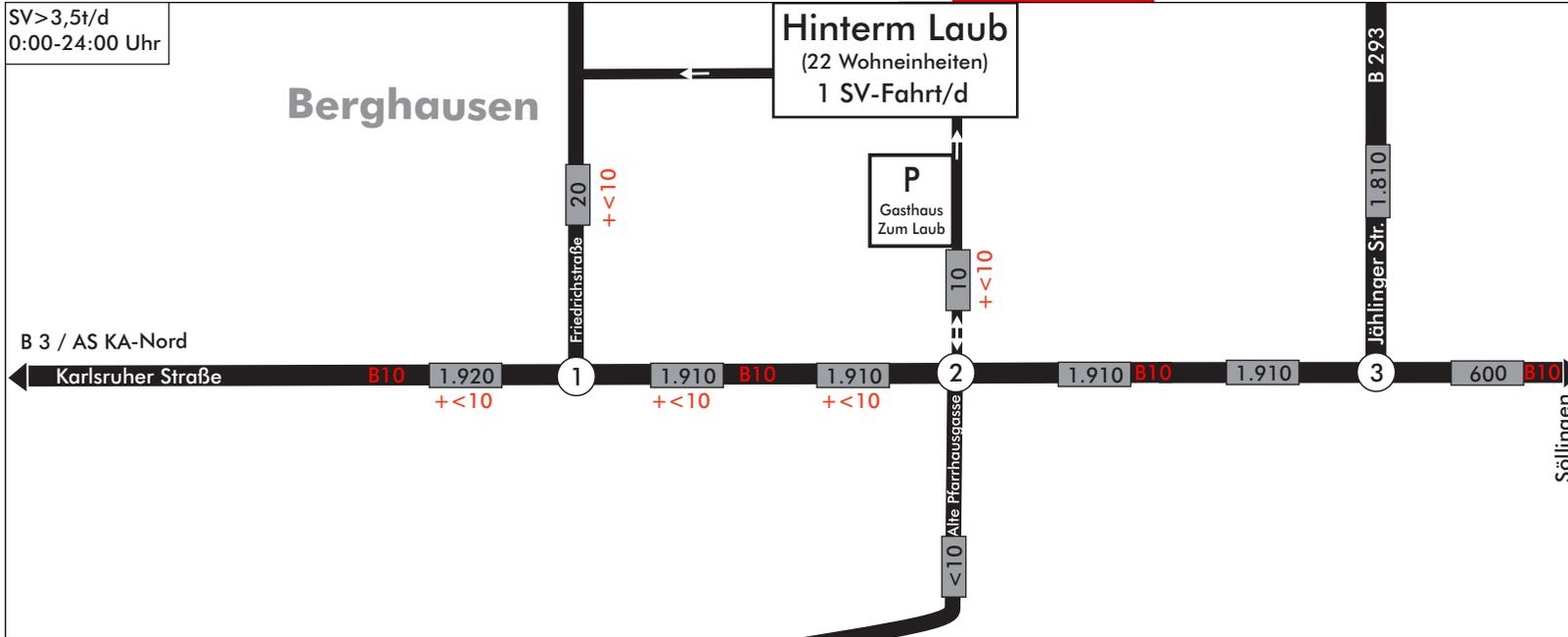
14



Kfz/h  
0:00-24:00 Uhr



SV>3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr



Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

### Querschnittsbelastungen

Kfz/d bzw. SV>3,5t/d  
0:00-24:00 Uhr

Planfall 2035 (mit OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

200 Anzahl Kfz/SV im Querschnitt\*

(2,5%) SV-Anteil am Gesamtverkehr

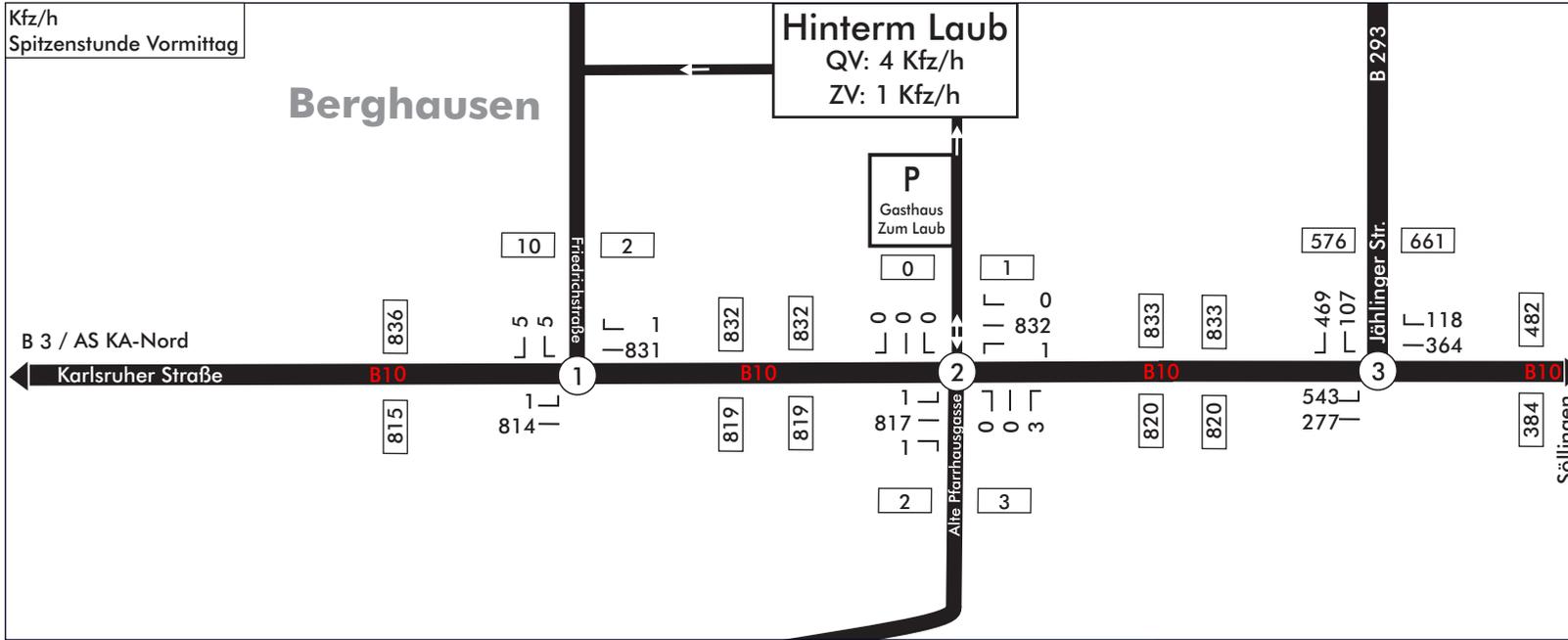
+100 Differenzen Planfall 2035 / Nullfall 2035 im Querschnitt\*

\*Werte gerundet auf 100 Kfz bzw. 10 SV



Plan

15



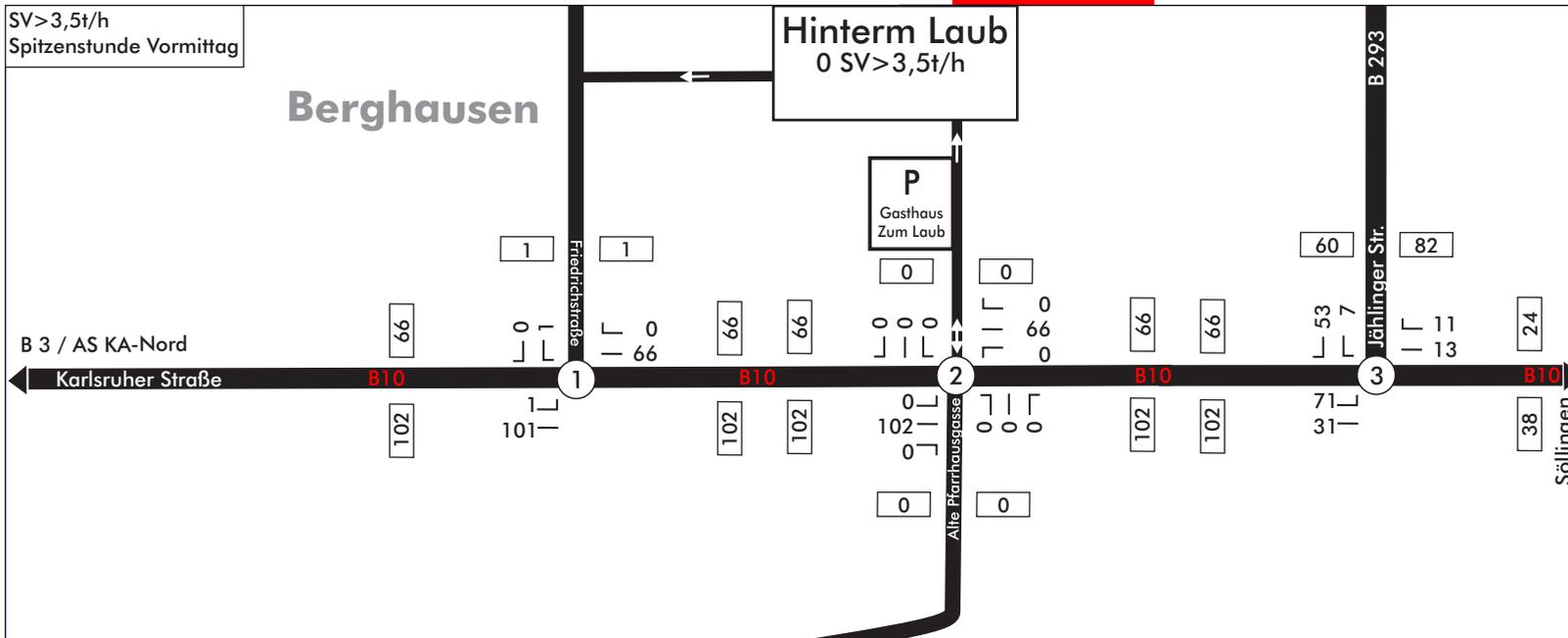
Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV > 3,5t/h  
Spitzenstunde Vormittag

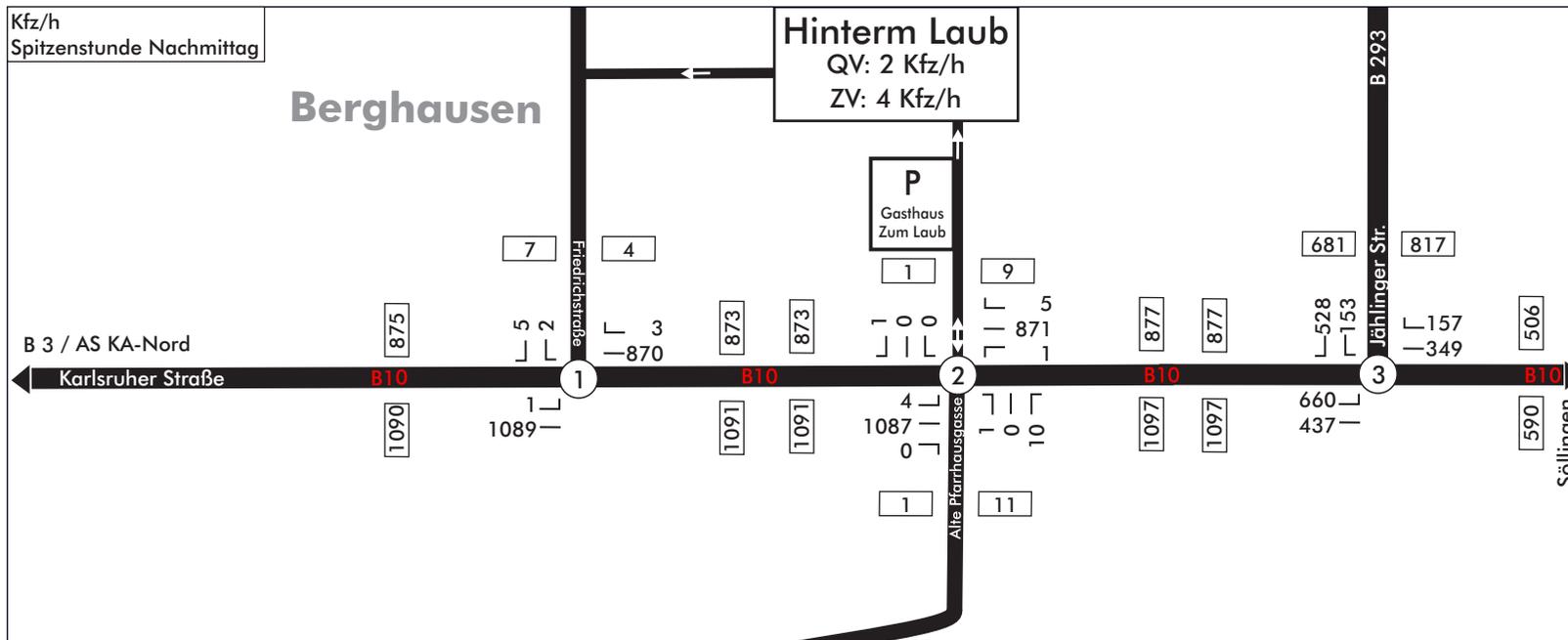
Planfall 2035 (mit OU B293)



Plan

16





Gemeinde Pfinztal

## "Hinterm Laub"

Verkehrsuntersuchung

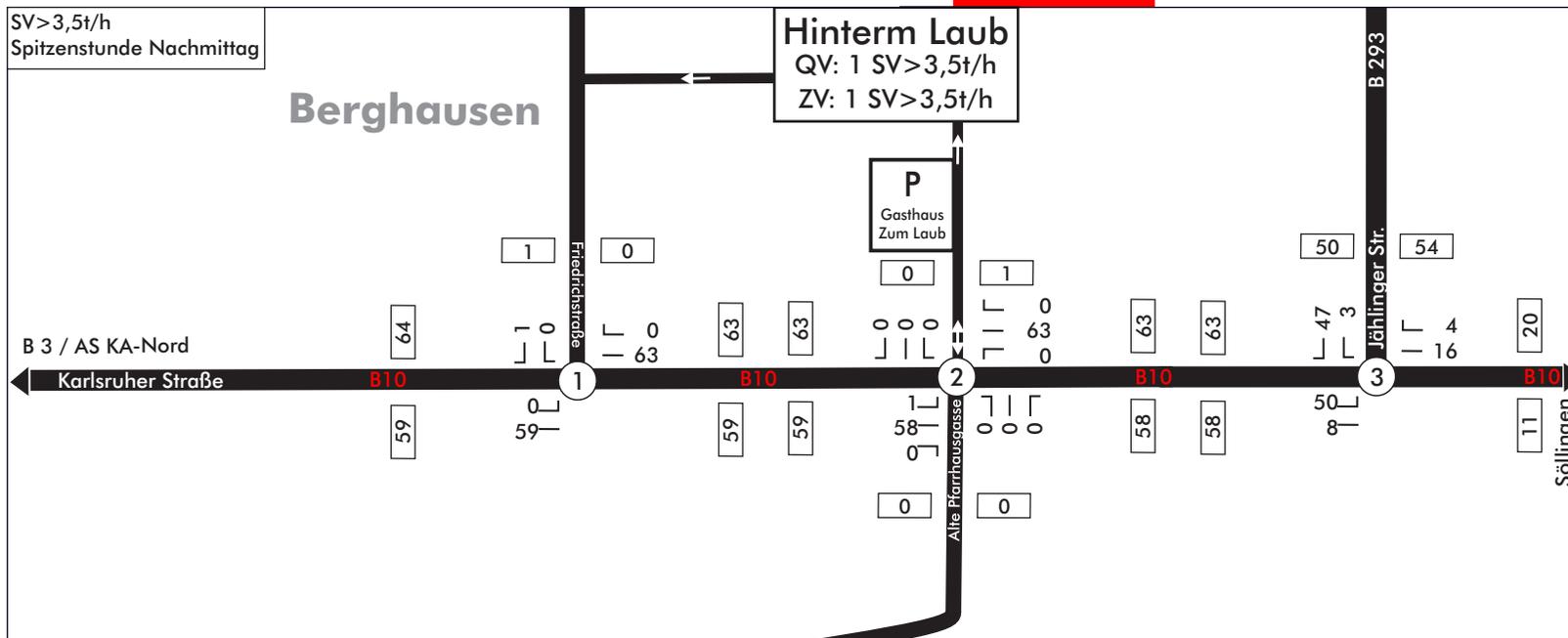
Knotenstrombelastungen  
Kfz/h bzw. SV>3,5t/h  
Spitzenstunde Nachmittag

Planfall 2035 (mit OU B293)

③ Knotenpunkt mit Nummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23  
├ 1  
└ 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

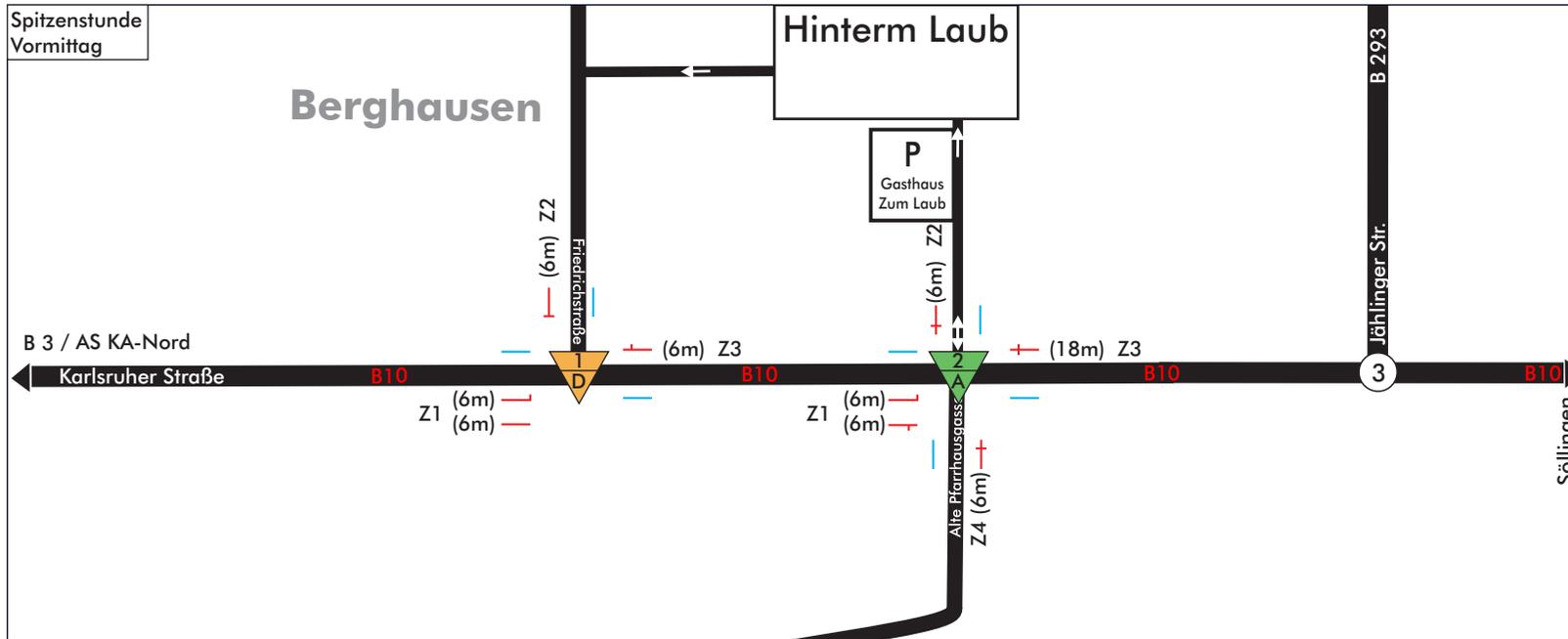


Plan

17





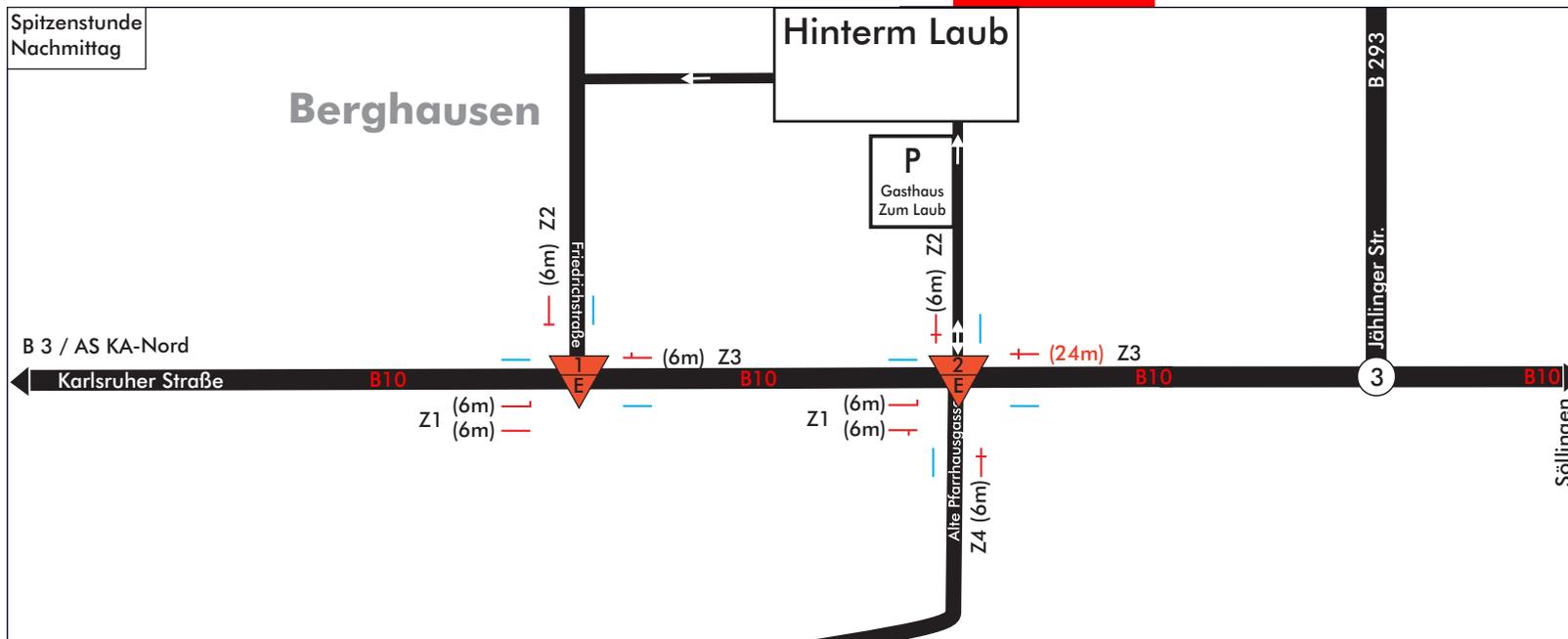


Gemeinde Pfinztal  
**“Hinterm Laub”**  
 Verkehrsuntersuchung

Qualität des Verkehrsablaufs  
 Planfall 2035 (mit OU B293)

Spitzenstunde Vor-/Nachmittag

- Knotennummer / QSV<sup>(1)</sup>, Vorfahrtsknoten
- Knotenpunkt nicht untersucht
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt (Bestand)
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt (Bestand)
- (12 m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung



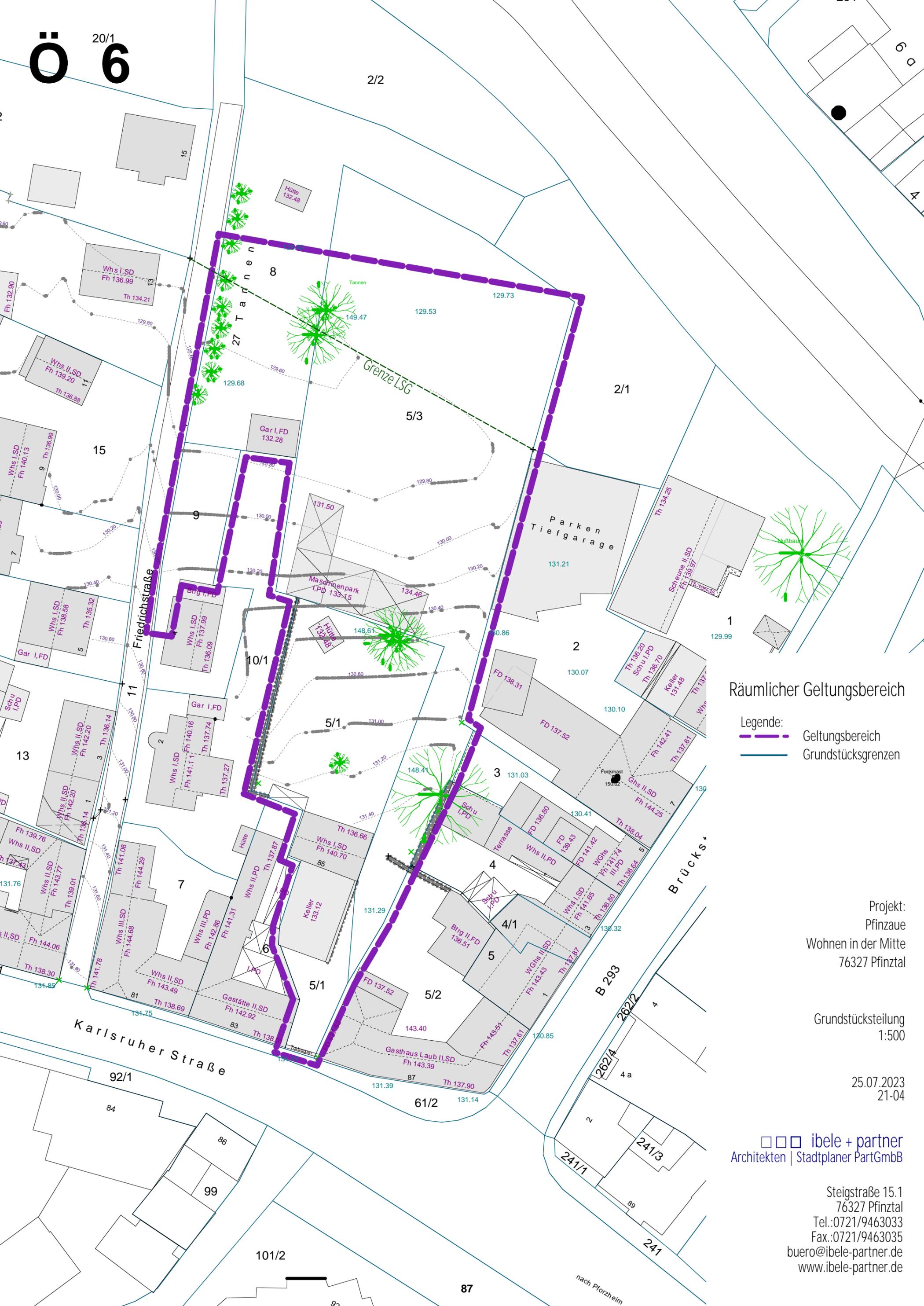
QSV <sup>(1)</sup>	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

<sup>(1)</sup>Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



Plan  
 19





Räumlicher Geltungsbereich

- Legende:
- Geltungsbereich
  - Grundstücksgrenzen

Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte  
76327 Pfinztal

Grundstücksteilung  
1:500

25.07.2023  
21-04

      **ibele + partner**  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH

Steigstraße 15.1  
76327 Pfinztal  
Tel.:0721/9463033  
Fax.:0721/9463035  
buero@ibele-partner.de  
www.ibele-partner.de



**Kenndaten (Näherungswerte)**

<b>Grundstücksflächen gesamt</b>			<b>4330 qm</b>
Davon LSG			850 qm
Bruttobaulandfläche mit Zufahrt			2.970 qm
Parkplatz Laub			510 qm
Zufahrt gemeinschaftlich			320 qm
<b>Grundfläche (überbaute Fläche) geplant</b>	Stadthäuser		135 qm
	Barrierefreies Wohnen		340 qm
	Wohnen junge Familien		270 qm
	Gemeinschaftliches Wohnen		100 qm
	<b>Summe</b>		<b>845 qm</b>
<b>GRZ bezogen auf Bruttobaulandfläche</b>			<b>0,29</b>
<b>Geschossfläche</b> (EG, OG, DG)			<b>2.820 qm</b>
<b>Wohnfläche</b> (2.820 qm x 78%)			<b>2.200 qm</b>
<b>GRZ bezogen auf Bruttobaulandfläche</b>			<b>0,95</b>
<b>Stellplätze Wohnen</b>			
<b>Stellplatznachweis notwendig bei 1,5 Stp/WE</b>	Stadthäuser	2 WE	3 Stp
	Barrierefreies Wohnen	8 WE	12 Stp
	Wohnen junge Familien	4 WE	6 Stp
	Gemeinschaftliches Wohnen	3 WE	4,5 Stp
	<b>Summe</b>	<b>17 WE</b>	<b>25,5 Stp</b>
<b>Stellplätze Wohnquartier geplant:</b>			<b>26 Stp</b>
<b>Stellplätze Gaststätte</b>			
gefordert gem. Formbl. Stellplatznachweis			
Nutzfläche Gaststätte ca. 170 qm.			
Annahme 1 Stellplatz je 9 qm Gastraum (Nutzfläche) ergibt:			19 Stp
Gemäß der Berechnungsformel im Formblatt Stellplatznachweis kann die Anzahl der Parkplätze bei Anrechnung des ÖPNV um 40 % reduziert werden.	19 * 0,6 = 11,4	gerundet auf	12 Stp
<b>Stellplätze Gaststätte geplant:</b>			<b>24 Stp</b>
<b>Stellplätze gesamt geplant:</b>			<b>50 Stp.</b>



# Ö 6

## PFINZAUE – WOHNEN IN DER MITTE



Präsentation im Technik- und  
Umweltausschuss der Gemeinde  
Pfinztal am 06.02.2024

# PFINZAUE – WOHNEN IN DER MITTE

## Innerörtliche Entwicklung

Planung

### **Projektentwicklung**

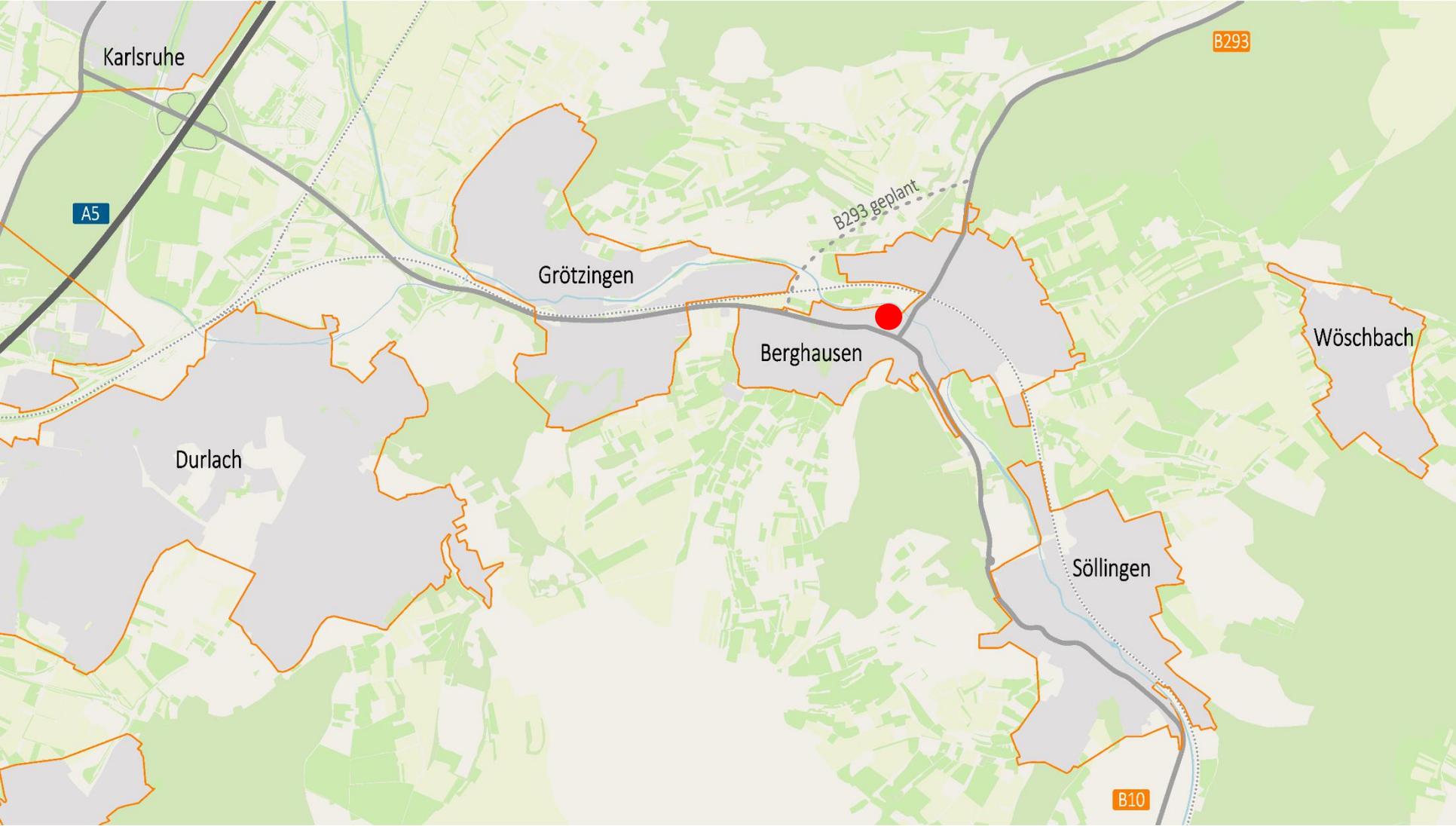
mdbm Baumanagement, Karlsruhe

### **Architektur**

Ibele + Partner Architekten | Stadtplaner

PartGmbH, Pfinztal

# Übersicht Pfinztal



# Übersicht Berghausen



● Wohnen in der Mitte

✻ Öffentlicher Platz

🚊 ÖPNV

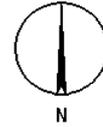
🛒 Nahversorgung

🎒 Bildungszentrum  
Kindergarten

⊕ Apotheke

🛒 Einkaufsmöglichkeit

# Luftbild Projektgrundstück



- Plangebiet umfasst Grundstück Lgb. Nr. 5/1, 5/3, 8 und 9 auf Gemarkung Berghausen.
- Gesamtfläche, ca. 4330 qm.
- Bebaubare Fläche ca. 2970 qm.
- Landschaftsschutzgebiet ca. 850 qm. (rot hinterlegt)
- Lage innerörtlich, im alten Ortskern in der Nähe der Kirche, des Gemeindesaals und der zentralen Einkaufsmöglichkeiten
- Nördlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet Pfinzaue mit einer aufgelockerten Begrünung und einem direkten Zugang zum Wasser an.



## Umgebung / Bestand

- Torbogen an der evangelischen Kirche errichtet aus ortstypischem Sandstein.
- Gasthaus „zum Laub“, ortsbildprägend.
- Seit 1558 bewirtschaftet.
- Charakteristischer Torbogen als Einfahrt zum Quartier.
- Angrenzendes Landschaftsschutzgebiet mit Pfinzufer.
- Pfinzaue mit aufgelockerter Bepflanzung aus Büschen und Bäumen.



Torbogen Evangelische Kirche



Gasthaus „zum Laub“



Pfinz

## Umgebung / Grundstück

- Auf dem Grundstück befindet sich keine erhaltenswerte Bausubstanz.
- Derzeit untergeordnete Nutzung mit Abstellflächen, landwirtschaftlichem Fuhrpark, Kleintierhaltung und Parkflächen Gasthaus „zum Laub“.
- Keine erhaltenswerten Bäume.
- Ein Großteil der Fläche besteht aus einer wassergebundenen Decke.
- Zurzeit ist das bestehende Landschaftsschutzgebiet auf dem Grundstück nicht als solches erkennbar.
- Erhaltenswerte Biotope nicht vorhanden. Rechtliche Maßnahmen sind durch den Artenschutz zu untersuchen.



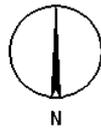
Gasthaus „zum Laub“ Hinterhof



Projektgrundstück Blick Nach Süd



Projektgrundstück



## Übersichtsplan

- Fortführung der dörflichen Struktur in Bezug auf Grundfläche und Höhe der Bebauung.
- Neubebauung eines kleinteiligen, in sich geschlossenen Quartiers mit Wohnungen und Einfamilienhäusern.
- Ausbildung eines definierten Ortsrandes zur Pfinzaue hin.
- Fußwegverbindungen zur Pfinz, zur Ortsmitte und zum benachbarten Wohnquartier.
- Schaffung eines multifunktionalen Außenraumes, der für Mobilitätszwecke und Aufenthalt gleichermaßen genutzt werden kann.
- Abbruch eines bestehenden, nicht erhaltenswerten Wohnhauses
- Landschaftsschutzgebiet: Detailmaßnahmen sind noch in Absprache mit dem Landratsamt festzulegen.



## Gestaltungskonzept

- Zwei- und dreigeschossige Bauweise mit Satteldach.
- Im zentralen Bereich gemeinschaftliches Wohnen.
- Gemeinschaftseinrichtungen (zum Beispiel Quartierstreff und Urban Gardening über das ganze Quartier verteilt).
- Zur Pfnzaue hin „Junges Wohnen“ für Familien.
- Parkplätze für Gasthaus und Wohnbebauung, gegliedert mit einheimischen Laubbäumen.
- Angrenzende Mauern mit ortstypischem Sandstein verkleidet.



## Wohneinheiten

- Wohnen junge Familien 4 WE
- Gemeinschaftliches Wohnen 3 WE
- Barrierefreies Wohnen 8 WE
- Stadhäuser 2 WE

---

Summe 17 WE

- Unterschiedliche Wohnformen und Wohnungsgrößen
- Barrierefreie Wohnungen
- Pro Wohneinheit werden auf dem Grundstück 1,5 Stellplätze errichtet

# Axonometrie Süd - Ost

Pfinzaue – Wohnen in der Mitte

Gasthaus „zum Laub“

Pfinz

Pfinzaue



Brückstraße

Martinskirche

Karlsruher Straße

# Ansicht Ost – aus Richtung Sparkasse



## Gestaltungsbeispiele



Haupt-  
straße

Ehemaliges  
Gasthaus  
„Weinberg“

Parkhof  
Gasthaus  
„zum Laub“

Torbogen

Barrierefreies  
Wohnen

Einfamilienhäuser  
„Junges Wohnen“

Pfinzaue

Rad- und  
Fußweg

Pfinz

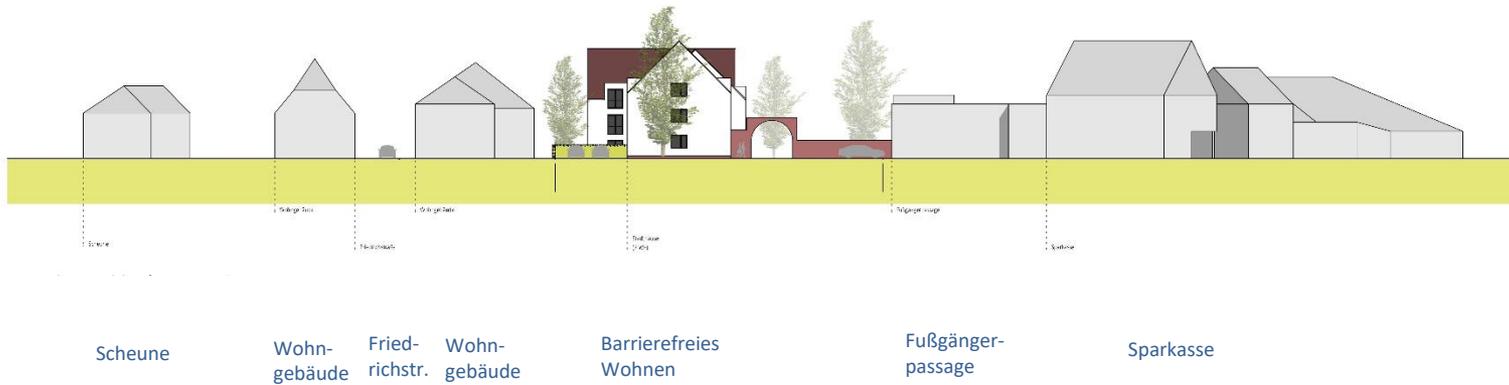
Pfinzaue - Wohnen in der Mitte

# Ansichten Süd

## Junges Wohnen



## Gemeinschaftliches Wohnen



Projekt:  
Pfinzaue  
Wohnen in der Mitte

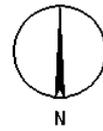
## Perspektive – Zugang von der Karlsruher Straße



## Perspektive – Zugang von der Friedrichstraße



# Mobilitätskonzept Fuß, Rad und ÖPNV



Fuß- /Radweg



Einbahnstraße



ÖPNV



E-Bike  
Ladestation



E-Auto  
Ladestation



Verkehrsberuhigter  
Bereich



Parkplätze  
Bewohner



Parkplätze  
Laub

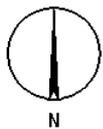


Carsharing



Fahrtrichtung

- Durchgängiges Fuß- und Radwegnetz bindet das Quartier lokal und regional an (zukünftiger Radschnellweg).
- Haltestellen der Stadtbahnlinie S5 sind in maximal 500m erreichbar. Durch einen 10 Minuten Takt ist die Stadtmitte von Karlsruhe am schnellsten mit dem ÖPNV erreichbar.
- Das Wohnquartier wird auf unterschiedlichen Wegen mit der zukünftig lebenswert gestalteten Ortsmitte verknüpft.
- Fußläufig sehr gut erreichbar, Passage zur Brückstraße, Sparkasse und Apotheke.
- Bikesharing soll zukünftig angeboten werden.
- Die genannten Maßnahmen führen zu einer Steigerung der Attraktivität des nicht motorisierten Individualverkehrs, dadurch werden in Zukunft Autofahrten aus dem Quartier heraus weitgehend vermieden.



⋯ Fuß- /Radweg

← Einbahnstraße

🚏 ÖPNV

🚲 E-Bike Ladestation

🚗 E-Auto Ladestation

🟡 Verkehrsberuhigter Bereich

🟪 Parkplätze Bewohner

🟩 Parkplätze Laub

🟠 Carsharing

↕ Fahrtrichtung

# Mobilitätskonzept Kraftfahrzeuge

- Zufahrt Gasthaus und Wohnquartier über Torbogeneinfahrt.
- Ausfahrt Wohnquartier (Einbahnregelung) über Friedrichstraße zurück zur B293.
- Ausfahrt Gasthaus über Torbogeneinfahrt, wie bisher.
- Anwohner Friedrichstraße befahren diese in beide Richtungen.
- Verbesserung der Verkehrssituation in der Friedrichstraße durch Anordnung eines Wendehammers.
- Parkplatzflächen Bodenbelag wasserdurchlässig, offene Rinnen zur Versickerung.
- Verzicht auf eigenes Automobil durch Carsharing Angebot möglich.
- Verkehrsgutachten liegt vor und wird als Anlage der Präsentation beigefügt.
- Pro Wohneinheit im Quartier werden 1,5 Stellplätze errichtet

# Mobilitätskonzept Kraftfahrzeuge

## - Ergebnis des Verkehrsgutachtens

- Grundlage: Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 (vor Corona-Pandemie)
- Aussage: Kreuzung B10-B293 ist ein zu bestimmten Zeiten sehr belasteter Verkehrsknoten
- Aussage: Die geplante Maßnahme belastet den Verkehrsknoten zusätzlich mit 65 Pkw- und einer LKW-Fahrt pro Tag
- Aussage: Wegen der bisher schon stattfindenden 24.000 Fahrten pro Tag auf der B 10 (davon 1.800 LKW-Fahrten) bedeutet die zusätzliche Belastung durch die Maßnahme keine Verschlechterung der Verkehrssituation
- Aussage: Nach der Realisierung der B 293-Ortsumfahrung ist eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation an der Kreuzung B10-B293 zu erwarten

## 4. Zusammenfassung der verkehrlichen Bewertung

In Pfinztal ist hinter dem historischen Gasthaus "Zum Laub" eine Neuordnung der Parkflächen sowie eine Neubebauung eines kleinteiligen, in sich geschlossenem Wohnquartiers geplant.

Als Datengrundlage wird eine Verkehrszählung an den Knotenpunkten B10 / Friedrichstraße und B10 / Hinterm Laub durchgeführt. Zur Harmonisierung und Bereinigung von Baustelleneffekten wird eine Verkehrszählung vom Knotenpunkt B10 / B293 aus dem Jahr 2018 herangezogen. Diese Zählungen werden unter Verwendung von Hochrechnungsfaktoren aus der Verflechtungsprognose des BVWP auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet, um die Belastung zu erhalten, die durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu erwarten ist. Außerdem wird die Wirkung der geplanten B293-Ortsumgehung von Berghausen übernommen und auf die Verkehrsbelastungen angewendet. Zusätzlich wird die Verkehrsmenge prognostiziert, die durch die geplante Neubebauung entsteht und auf das umliegende Straßennetz umgelegt. Insgesamt werden für das Plangebiet 65 Kfz-Fahrten, davon 1 SV-Fahrt/d prognostiziert.

Die Leistungsfähigkeitsbewertung ergibt in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde für beide Knotenpunkte in den beiden Planfällen mit und ohne Ortsumgehung eine nicht ausreichende Qualitätsstufe E für den Gesamtknoten, die allerdings schon im Bestand aufgrund der hohen Belastung der B 10 vorliegen und nicht durch das Planvorhaben zusätzlich belastet werden. So kann die Rückstaulänge in der östlichen Zufahrt in der nachmittäglichen Spitzenstunde bereits schon im Bestand den benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigen.

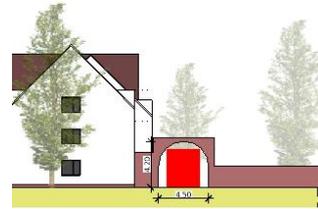
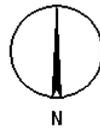
Die bewerteten Effekte werden dennoch nicht als planbedingt eingestuft und können insofern nicht zu Verschlechterung der Situation führen, zumal die Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes B10 / B293 auch positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte hat, da es aufgrund der Phasenfolge am signalisierten Knotenpunkt B10 / B293 immer wieder zu Verkehrslücken kommt, die von den einbiegenden Fahrzeugen genutzt werden können, die im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbewertung nach dem HBS nicht berücksichtigt werden können, sodass die Bewertungsergebnisse stets den worst case darstellen. Zudem ist durch die B293-Ortsumgehung von Berghausen in der Zukunft eine positive Reduktion der Verkehrsmenge zu erwarten.



-  Entwässerung Oberflächen über offene Rinnen
-  Versickerungsfläche
-  Schmutzwasserkanal
-  Nahwärme Energieerzeugung durch Wärmepumpe
-  Photovoltaikflächen

## Energiekonzept

- Energieversorgung mittels Nahwärmenetz für das gesamte Quartier. Energieerzeugung über Wärmepumpe
- Die Reihenhäuser und das gemeinsame Wohnen und sowie das barrierefreie Wohnen und mit Doppelhaus werden jeweils zu einer wärmetechnischen Versorgungseinheit zusammengefasst.
- Photovoltaikflächen auf den Dächern.
- Möglichst hoher Eigenverbrauch an Strom durch Wärmepumpen und Ladestationen für E-Bike und E-Auto.
- Regenwasser im Quartier wird über offene Rinnen direkt an eine Versickerungsmulde angeschlossen.
- Schmutzwasseranschluss des Wohnquartiers an öffentlichen Kanal.



Durchfahrtsmaße  
Torbogen

 Aufstellfläche nach  
VwV Feuerwehrflächen  
5. Bewegungsflächen

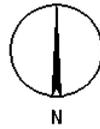
 Ausweichfläche  
vorhanden

 Ausweichfläche  
neu

 Ausfahrt für FW  
Gemäß Absprache mit  
Landratsamt möglich

## Absprache nach der letzten Präsentation im Gemeinderat mit dem LRA Karlsruhe: Feuerwehr

- Zufahrt Feuerwehr im Einsatzfall über Friedrichstraße
- Aufstellfläche Feuerwehr in Friedrichstraße
- Aufstellfläche Feuerwehr vor dem Mehrfamilienhaus
- Ausfahrt Feuerwehr nach Einsatz über den Torbogen. Die zulässigen Maßen werden geringfügig unterschritten. Dies wird vom Amt für Bevölkerungsschutz toleriert.
- Das Konzept des vorbeugenden Brandschutzes wurde im Vorfeld mit dem Landratsamt Karlsruhe abgestimmt.



Wendefläche  
Müllfahrzeug nach RAST  
Abb. 59:  
Flächenbedarf für einen  
einseitigen  
Wendehammer  
Für Fahrzeuge bis 10m  
Länge  
(3-Achsiges Müllfahrzeug)



Ausweichfläche  
vorhanden

Ausweichfläche  
neu

Absprache nach der letzten Präsentation im Gemeinderat mit dem LRA Karlsruhe und der Gemeinde Pfinztal:

## Müllabfuhr

- Zufahrt Lieferverkehr über Friedrichstraße
- Schaffung eines neuen Wendehammers für dreiaxlige Müllfahrzeuge in der Friedrichstraße, d.h. das Müllfahrzeug kann nach Leerung der Behälter vorwärts wieder ausfahren. Das ist eine wesentliche Verbesserung gegenüber der bisher bestehenden Regelung
- Das Konzept wurde im Vorfeld mit dem Amt für Straßenverkehr des Landratsamts Karlsruhe und der Gemeinde Pfinztal abgestimmt.



 Schleppkurven  
Kleintransporter  
Bis 7,5 t

 Ausweichfläche  
vorhanden

 Ausweichfläche  
neu

Absprache nach der letzten Präsentation im Gemeinderat mit der Gemeinde Pfinztal:

Lieferverkehr LKW bis 7,5 to

- Zufahrt Müllabfuhr über Friedrichstraße.
- Schaffung eines neuen Wendehammers für LKW mit 7,5 t Gesamtgewicht im Quartier.
- Das Konzept wurde im Vorfeld mit dem Bauamt der Gemeinde Pfinztal abgestimmt.

## Grünflächenplan/ Landschaftsplan

Die Fläche des Landschaftsschutzgebiets in der Maßnahme soll möglichst naturbelassen ausgeführt werden.

Ein Zugang zum Landschaftsschutzgebiet für die Allgemeinheit ist nicht vorgesehen.

Ausgleichsmaßnahmen werden nach Rücksprache mit dem Amt für Umweltschutz beim Landratsamt ergriffen

Die Versickerung von anfallendem Regenwasser wird vom Amt für Umweltschutz positiv gesehen.

Das artenschutzrechtliche Gutachten muss im Zuge der Bauantragsstellung aktualisiert werden.

Das Konzept wurde im Vorfeld mit dem Amt für Umwelt und Arbeitsschutz Abt. Naturschutz des Landratsamts Karlsruhe abgestimmt.

Absprache nach der letzten Präsentation im Gemeinderat mit dem LRA Karlsruhe:  
LSG und Artenschutz





Pfinzaue-Wohnen hinterm „Laub“

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Ergebnis der Bürgeranhörung am 18.09.2023

Inhaltsverzeichnis

Bürger/in 1	2
Bürger/in 2	2
Bürger/in 3	3
Bürger/in 4	3
Bürger/in 5	3
Bürger/in 6	3
Bürger/in 7	4
Bürger/in 8	4
Bürger/in 9	4
Bürger/in 10	4
Bürger/in 11	5

## Bürgeranhörung/-beteiligung am 18.09.2023 vor Ort.

Den interessierten Bürgern wurde das Konzept erläutert. Auf Einwände und Anregungen wurde eingegangen, die Beteiligungen wurden in einer Synopse zusammengefasst.



## Synopse

<p>Bürger/in 1</p> <p>Der PKW und LKW-Verkehr in der Friedrichstraße wird durch die geplante Erschließung des Wohngebietes Pfinzaue-Wohnen hinterm „Laub“ stark erhöht und überschreitet die Kapazität der engen Straße</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Durch den im Entwurfsplan vorgesehenen Ausbau der Friedrichstraße wird die Kapazität der Straße stark erhöht um den zugegebenermaßen höheren Anforderungen gerecht zu werden. Auf Anregung von Herrn Decker (Leiter der Straßenbaubehörde des Landratsamtes) wird auf Höhe der Friedrichstraße Nummer 4 eine zusätzliche Begegnungsfläche für PKW-Verkehr geschaffen. Zudem wird bei der Einleitung der Wohnstraße aus dem neuen Plangebiet eine Wendepattform für ein 3-achsiges Müllfahrzeug neu geschaffen. Diese zusätzliche Wendepattform beendet den aus verkehrsrechtlicher Sicht unhaltbaren Zustand, dass LKW (auch Rettungsfahrzeuge) zum Befahren der Friedrichstraße diese auf gesamter Länge rückwärts befahren müssen. Durch die vorgesehene Befahrung der Friedrichstraße nur als Ausfahrt des neuen Plangebietes wird die Zahl der zu erwartenden zusätzlichen Fahrten ebenfalls deutlich reduziert.</p>
<p>Bürger/in 2</p> <p>Durch das neue Wohngebiet entsteht ein hoher Parkplatzdruck der sich auf die angrenzenden Wohngebiet hauptsächlich die Friedrichstraße negativ auswirken wird</p>	<p>Der Anregung wird entsprochen</p> <p>Um den Parkplatzdruck abzumildern, wird der Schlüssel Parkplätze zu Wohneinheiten durch Umplanungen auf 1,5 Stellplätze / Wohneinheit erhöht.</p> <p>Zudem ist bei der Erwägung dieses Punktes zu beachten, dass durch eine zukünftig mehr auf die Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV ausgerichtete Verkehrspolitik die notwendige Anzahl der PKW-Stellplätze zurückgehen wird. Durch die optimale Anbindung des neuen Wohngebietes sowohl an das Fernradwegenetz als auch an den ÖPNV sind die Voraussetzungen für die Verkehrswende im neuen Quartier gegeben.</p> <p>Zusätzliche Parkplätze für Besucher können nach Absprache mit der Gemeinde im Parkhaus unter dem Europaplatz und nach Feierabend/am Wochenende nach Absprache mit der Sparkasse im Sparkassenparkdeck entstehen.</p>

<p>Bürger/in 3</p> <p>Verringern die Carsharing-Parkplätze die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass im Gebiet entstehende Carsharing-Stellplätze hauptsächlich von den Bewohnern selbstgenutzt werden. Insofern verringert die Anlage von Carsharingstellplätzen die Anzahl der erforderlichen Stellplätze, da das Angebot von gemeinsam genutzten Fahrzeugen die Anzahl der PKW und damit auch die Anzahl der erforderlichen PKW-Stellplätze reduziert.</p>
<p>Bürger/in 4</p> <p>Ist eine Pflörtnerampel an der Kreuzung Karlsruher-/Friedrichstraße denkbar, um die Ausfahrtmöglichkeit aus der Friedrichstraße auf die B10/B293 Karlsruher Straße zu verbessern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Rücksprache mit Herrn Decker vom Amt für Straßenverkehr des Landratsamtes ist dies wegen des zu geringen Abstandes der beiden Lichtzeichenanlagen aus verkehrstechnischer Sicht nicht möglich.</p>
<p>Bürger/in 5</p> <p>Ist eine Ein- und Ausfahrt über den Torbogen des Gasthauses zum Laub möglich, um die Friedrichstraße verkehrstechnisch zu beruhigen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ziel der vorliegenden Verkehrsplanung ist eine möglichst durchgehenden Trennung des Erschließungsverkehrs Gaststätte vom Erschließungsverkehr Wohngebiet. Der Erschließungsverkehr für die Gaststätte soll wie bisher über den Torbogen der Gaststätte erfolgen.</p> <p>Der Erschließungsverkehr des Wohngebietes soll planmäßig über den Torbogen der Gaststätte einfahren und über die Friedrichstraße wieder ausfahren (Einbahnstraßenregelung)</p> <p>Die Trennung der beiden Verkehrsströme erfolgt am zweiten Torbogen mit einer organisatorischen Maßnahme (Schranke oder Beschilderung und Kennzeichenüberwachung)</p>
<p>Bürger/in 6</p> <p>Kann eine Zufahrt in das Quartier über das Gelände des zum Verkauf stehenden Hauses Brückstraße 9 erfolgen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dieser Vorschlag wird planerseitig sehr kritisch gesehen.</p> <p>Zum einen ergibt sich ein wenig übersichtlicher Kreuzungspunkt mit zwei gegeneinander versetzten Straßeneinfahrten im Bereich einer Fußgängerampel und des Brückenauflegers der Bundesstraße B 293, zum anderen liegt zwischen dem Grundstück Brückstraße 9 und dem Plangebiet noch ein anderes Grundstück, welches sich im LSG befindet.</p>

<p>Bürger/in 7 Kann eine Zufahrt in das Quartier über das Gelände der benachbarten Sparkassenfiliale erfolgen?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dieser Vorschlag wird planerseitig ebenfalls kritisch gesehen.</p> <p>Der Zugang über das benachbarte Grundstück der Sparkasse ist baulich nur unter sehr hohem Aufwand (teilweiser Rückbau Parkdeck) zu realisieren und damit wirtschaftlich nicht zu vertreten.</p>
<p>Bürger/in 8 Gemeinderätin Lüthje-Lenhardt</p> <p>Frau Lüthje-Lenhardt schlägt vor das Quartier als Pilotprojekt für ein autofreies Quartier zu planen.</p>	<p>Kenntnisnahme und weitere Bearbeitung</p> <p>Die Planer und Projektträger stehen diesem Vorschlag aufgeschlossen gegenüber.</p> <p>Grundsätzlich möchten wir aber zu bedenken geben, dass in diesem Fall die notwendigen Stellplatzflächen außerhalb des Quartiers unterzubringen sind.</p> <p>In unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zum Quartier (fußläufige Erreichbarkeit) stehen diese Flächen wahrscheinlich nicht zur Verfügung. Gerne kann dieser Punkt in einem gemeinsamen Termin nochmals erörtert werden.</p>
<p>Bürger/in 9</p> <p>Fragt nach inwiefern das neue Wohngebiet negative Auswirkungen auf das bestehende Gasthaus Laub hat</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Von Seiten der Planer und Projektgesellschaft wird diese Befürchtung nicht geteilt, da die Anregung für das Projekt aus dem Kreis der Eigentümer der Projektgrundstücke stammt.</p> <p>Zum einen bietet das Projekt die Möglichkeit historisch gewachsene ungünstige Eigentumsverhältnisse zu bereinigen.</p> <p>Zum anderen ist geplant, dass der Besitzer des Gasthauses Laub das erste Stadthaus selbst erwirbt, um kurze Wege in die Gaststätte zu haben. Eine Beeinträchtigung wegen Lärmproblemen ist somit nicht zu erwarten.</p>
<p>Bürger/in 10</p> <p>Können Gebäude in der Umgebung an das entstehende Nahwärmenetz angeschlossen werden?</p>	<p>Der Anregung wird entsprochen</p> <p>Im Zuge der weiteren Projektplanung wird dieser Punkt untersucht und bei technischer Machbarkeit weiter erörtert.</p>

<p>Bürger/in 11</p> <p>Können im beplanten Gebiet Wohnungen erworben oder reserviert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt kann diese Frage noch nicht beantwortet werden. Wir werten die Anfrage zum jetzigen Zeitpunkt aber als Indiz für eine große bestehende Nachfrage an Wohnraum im Plangebiet.</p>
--	--

Aufgestellt:

Pfintzal, den 01.12.2023

Ibele und Partner  
Architekten | Stadtplaner PartGmbH  
Steigstraße 15.1  
76327 Pfintzal

M.Keller

# Resümee

- Durch eine maßvolle Bebauung wird dringend benötigter Wohnraum in Innenbereich geschaffen
- Fortführung der dörflichen Struktur
- Im zentralen Bereich barrierefreies Wohnen für alle
- Zur Pfinzaue hin entsteht „Junges Wohnen“ für Familien
- Gemeinschaftseinrichtungen (zum Beispiel Quartierstreff und Urban Gardening) sind über das ganze Quartier verteilt
- Schaffung eines Wohnquartiers der kurzen Wege in der Ortsmitte, welches durch Stärkung der Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt
- nachhaltiges Energiekonzept mit Nahwärmewärmeversorgung, regenerativer Energiegewinnung ( Wärmepumpe) und positiver Energiebilanz
- Urban Gardening und eine aufgelockerte durchgrünte Bebauung sind die wesentlichen landschaftsplanerischen Elemente im Quartier

## Entwicklung des Projektes

- Die im AUT am 31.05.2022 vorgestellte Planung wurde mit den Trägern öffentlicher Belange (Landratsamt Amt für Straßenverkehr, Landratsamt Amt für Bevölkerungsschutz und Landratsamt Amt für Umwelt und Arbeitsschutz Abt. Naturschutz) abgestimmt und am 08.08.2023 mit den eingearbeiteten Änderungen/Ergänzungen erneut im Gemeinderat vorgestellt.
- Als Anregung aus dieser Vorstellung wurde am 18.09.2023 eine vorgezogene Bürgerbeteiligung/-anhörung vor Ort auf dem zukünftigen Baugelände durchgeführt.
- Die Anregungen und Einwände aus dieser Bürgerbeteiligung/-anhörung sind in der beigefügten Synopse zusammengefasst.
- Teilweise konnten Anregungen auch noch planerisch berücksichtigt werden (z.B. Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen/Wohneinheit)
- Wir bitten um einen Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit





## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/204/2023/1

Tagesordnungspunkt		
<b>Breitbandversorgung Bildungszentrum Berghausen und weitere - Auftragsvergabe nach Ausschreibung - Beratung und Beschlussfassung</b>		
Fachbereich:	Amt I - Hauptamt	Datum: 01.02.2024
Bearbeiter:	Bauer	AZ:
Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Gemeinderat	27.02.2024	öffentlich

<b>Beschlussvorschlag:</b>	<p>Der Gemeinderat beschließt</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>im Rahmen der EU-weiten Ausschreibung hervorgegangenen technisch-wirtschaftlichsten Angebot der Netze BW für 746.366,28 € brutto für den FTTB/H-Ausbau im Förderprojekt Bildungszentrum Berghausen (Aktenzeichen 385/23-AZ) den Zuschlag zu erteilen.</i></li> <li>2. die Bürgermeisterin, den Landrat des Landkreises Karlsruhe zu ermächtigen, den vorläufigen Bundesförderbescheid mit den Angaben der Ausschreibung zu konkretisieren und einen finalen Bundesförderbescheid beim Projektträger atene KOM zu erwirken.</li> <li>3. die Verwaltung notwendige Anordnungen, Erlasse und Begleitmaßnahmen zur Umsetzung des Projektes durchzuführen und den obsiegten Bieter bei der Realisierung des geförderten Projektes zu unterstützen.</li> </ol>
----------------------------	---

Pflichtaufgabe

Freiwillige Aufgabe

**Ziel der Verwaltung:**

Versorgung des Bildungszentrums der Gemeinde sowie mehrerer weiterer Bereiche in Berghausen mit einer ausreichenden Glasfaser-/Breitbandversorgung, da private Anbieter einen entsprechenden Ausbau nicht angeboten haben

**Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:**

<b>Produktgruppe/Name</b>		
<b>Ordentlicher Ertrag (gesamt)</b>		729.000 € Bundes- und Landeszuschüsse geschätzt
<b>Ordentlicher Aufwand (gesamt)</b>		810.000 € Baukosten geschätzt
<b>davon Abschreibungen</b>		
Jahr	Erträge	Aufwand
2024		
2025	671.729,65 €	746.366,28 €

außer-/überplanmäßiger Aufwand

**Personelle Auswirkungen:**

Keine. Der größte Anteil der Arbeiten entfällt auf die BLK des Landkreises.



## **Sachverhalt:**

Durch die fortschreitende Digitalisierung im Alltag und auch in den Bildungseinrichtungen benötigt das Bildungszentrum Pfinztal nächstmöglich eine schnelle Datenleitung um die Qualität des Unterrichts aufrecht erhalten zu können. Lange Zeit war nicht absehbar, ob und wann evtl. im Gebiet des Bildungszentrums schnelles Glasfaserinternet von einem privaten Anbieter zur Verfügung gestellt wird. Auch zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung (07.02.2024) war noch nicht abschließend geklärt, ob ein privates Unternehmen auf dem Gemeindegebiet Glasfaser zur Verfügung stellen wird.

Zur Verbesserung der Breitbandversorgung im Gemeindegebiet schloss sich die Gemeinde Pfinztal der Interkommunalen Zusammenarbeit zum Thema Breitbandausbau im Landkreis Karlsruhe (IKZ) an. Ziel der IKZ ist es kurzgefasst, dort, wo kein privates Telekommunikationsunternehmen die für eine ausreichende Breitbandversorgung notwendige Infrastruktur oder Leistung bereitstellt, die Daseinsvorsorge der Breitbandversorgung sicherzustellen.

Der Gemeinderat Pfinztal hat aus diesem Grund im April 2023 die BLK des Landkreises Karlsruhe beauftragt eine Ausschreibung für eine geplante Glasfasertrasse zum Bildungszentrum und weiterführend bis zum Bereich der Lehngrubenstraße (Gewerbegebiet) durchzuführen. Für die Gemeinde Pfinztal ist es die zweite kommunale Maßnahme.

Seit März 2019 wird das Landesförderprogramm um eine Ko-Finanzierungsförderung des Landes bei vom Bund geförderten Maßnahmen ergänzt. Danach sind Glasfaserprojekte vorrangig beim Bund zu beantragen, die im Falle einer Bewilligung durch den Bund (zumeist in Höhe von 50 % der förderfähigen Ausgaben) um weitere 40 % der förderfähigen Ausgaben durch das Land BW aufgestockt werden. Insgesamt ist damit eine Förderung von 90 % der förderfähigen Ausgaben möglich.

Die Gemeinde hat einen Förderantrag zum FTTB/H-Ausbau im gesamten Ortsteil Berghausen über den Landkreis Karlsruhe beim Bund gestellt und eine Förderzusage für ein Betreibermodell zum Ausbau grauer Flecken in der Gemeinde, OT Berghausen der Richtlinie für die Förderung zur Unterstützung des Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland (Förderrichtlinie des Bundes) erhalten. Die Ko-Finanzierung des Landes BW wurde am 18.11.2022 beantragt und am 14.02.2023 positiv beschieden.

Der Gemeinde Pfinztal stehen somit für den Ausbau von Glasfaser im gesamten Ortsteil Berghausen vorläufig 975.189 Euro (Bund) und 780.151,84 Euro (Land) Fördermittel zur Verfügung, insgesamt also 1.755.340,90 Euro. Dabei ist zu beachten, dass die Gemeinde selbst immer 10% der Gesamtkosten zu tragen hat – diese belaufen sich nach derzeitigen Prognosen auf 195.038,76 Euro.

Es handelt sich um Zuwendungsbescheide mit einer vorläufigen Zuwendung, da die tatsächliche Zuwendungshöhe von der durchzuführenden Ausschreibung und deren Ausschreibungsergebnis abhängt.

Die Gemeinde Pfinztal kann selbstständig entscheiden, welche Maßnahmen, Bereiche und Teile der Ortschaft Berghausen mit Glasfaser ausgebaut werden sollen. Klar ist, dass die Förderung nicht für alle Straßen und Teile der Ortschaft reichen wird. Jedoch ist dabei auch zu bedenken, dass nicht alle Bereiche in Berghausen über langsames Internet verfügen, sondern auch Private Anbieter schnelleres Internet anbieten als die geforderten 50 Mbit.

Zum Zeitpunkt der Beauftragung der Ausschreibung wurden Kosten in Höhe von 810.000 Euro angenommen. Die Maßnahme wird von Bund und Land zu 90 % finanziert.

Zwischenzeitlich wurde die Ausschreibung durchgeführt und die Ergebnisse liegen vor. Es wurden zwei Angebote abgegeben.



---

Netze BW	627.198,56 € netto / 746.366,28 € brutto
Bieter xxx	760.965,66 € netto / 905.549,13 € brutto

Das wirtschaftlichste Angebot ist knapp 8 % günstiger als vor der Ausschreibung angenommen. Die Angebote wurden von der BLK sowie der Gemeinde geprüft. Die Verwaltung und die BLK empfehlen daher den Auftrag an die Netze BW zu vergeben.

Gemäß Ausschreibung soll die Maßnahme spätestens 24 Monate nach endgültiger Zuschlagserteilung abgeschlossen sein – also spätestens im Sommer 2026. Die BLK ist darüber informiert, falls andere Anbieter zeitgleich in Pfinztal ausbauen möchten und stimmt die Arbeiten ab.

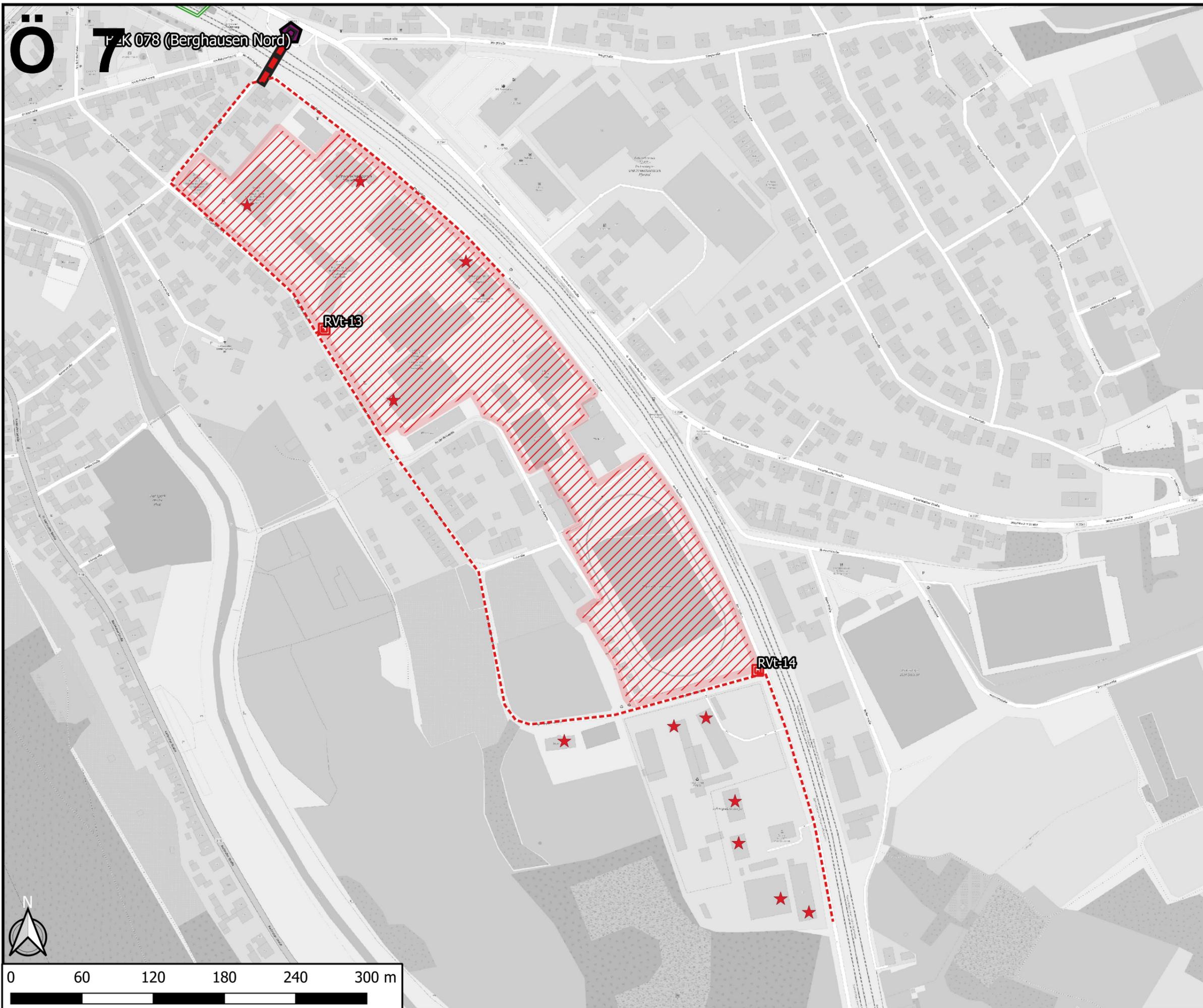
**Anlage:**

Trassenführung  
Grobkostenschätzung



**Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaaussage**

<b>Gesamtbeurteilung:</b> Förderlich für Pfinztal 2035				
Ziele: Pfinztal...	Bewertung			Bemerkung
	För- dernd	Kein Beitrag	hem- mend	
...macht mobil				
...ist aktiv				
...schafft Raum				
...bildet und betreut				Verbesserung des Standards des Bildungszentrums.
...verbindet				Sicherstellung einer langfristigen, ausreichenden Breitbandversorgung im Gewerbebereich; im weiteren Ausbau auch für Bildungszentrumsanschluss eine Chance
...bietet Service				Angebot für Gewerbebetriebe
...versorgt sich				Zählt heute zur Grundversorgung
...ist stolz auf Nachhaltigkeit				
<b>Querschnittsziele</b>				
Umwelt- schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaaussage				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				Zuschuss von 90 % durch Bund und Land. Günstiger kann die Infrastrukturmaßnahme nicht durchgeführt werden.
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				



### Legende

- Backbone-gesamt(UTM)
- TelexX mit GF
- Linie\_1.Cluster
- Sondertechnik
- geplant versiegelt
- Punkte\_1.Cluster
- POP (Bestand)
- Rvt
- APL

Quellen Kartenhintergrund:  
Openstreetmap.org CC-BY-SA 2.0



Landkreis: Karlsruhe

Kommune: Pfinztal

Planname:

Planinhalt:

**GFP-Förderung - Schulen Berghausen plus Am Stadion und Lehmgrube**

Plannr.: -

Bearbeiter: Thomas Siegle

Projekt: -

Projektnr.: -

Version: 1.0

Datum: 30.03.2023

Maßstab: 1:3.000

Format: A3

**BKTeleconsult**  
Mehr. Möglich. Machen.  
www.bk-teleconsult.de

BK-Teleconsult GmbH  
Schillerstraße 49  
71522 Backnang  
Fon: 07191 22977-0  
info@bk-teleconsult.de

**Dieser Plan enthält sensible und vertrauliche Informationen. Er ist nur für den internen Dienstgebrauch des Auftraggebers freigegeben!**

