

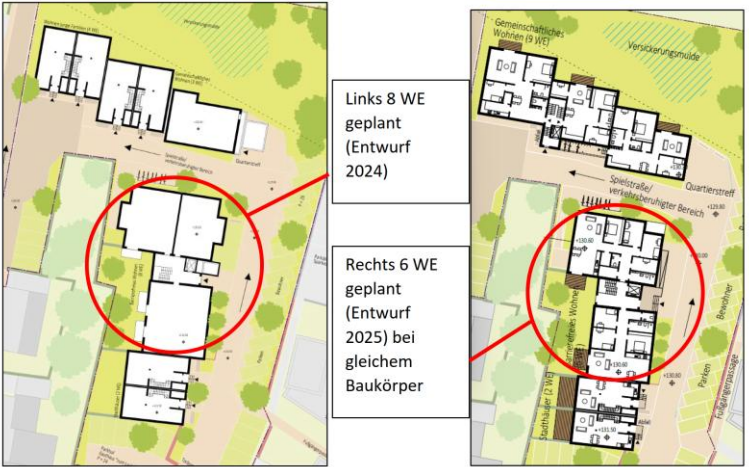
Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
1	Bürger:in 1 Schreiben vom 08.03.2025	Gemeinsame Stellungnahme der Anwohner Punkt 1: Eingliederung des geplanten Bauvorhabens in die Umgebungsbebauung 1.a Umfang und Höhe der geplanten Bebauung Sowohl Umfang als auch Höhe der geplanten Baukörper gliedern sich nicht in die vorhandene Umgebungsbebauung der Friedrichstraße ein. Die Höhe der geplanten Bauobjekte beträgt 13,72m. Vergleichbare Bebauungshöhen in direkter Umgebung, beispielsweise Friedrichstraße 11a - 15, reichen von 6,50 – 10,50m Höhe. Auch das zuletzt gebaute Objekt (Hausnummer 15a, [REDACTED]) musste sich an die höchste Bebauung der Umgebung von 10,50m (Friedrichstr.11 a) halten als Vorgabe der Gemeinde Pfintal. Das Wohnhaus an der Seite der Friedrichstraße (Nr.13), hat eine Höhe von 6m. Die Höhe des geplanten gegenüberliegenden Hauses beträgt 13,72m. Diese Höhendifferenz ist inakzeptabel und entspricht nicht der Umgebungsbebauung. Zudem sind alle Gebäude in direkter Umgebungsbebauung auf ihren Grundstücken in der Friedrichstraße zurückgesetzt. Dies sollte bei dem geplanten Bauvorhaben berücksichtigt werden. Eine etwaige Orientierung an Gebäuden entlang der B293 und B10 (Brückstraße sowie Karlsruher Straße) halten wir für nicht angemessen.	Die Notwendigkeit einer "Eingliederung des geplanten Vorhabens in die Umgebungsbebauung", etwa im Sinne der Einfügekriterien des § 34 BauGB ist nicht gegeben. Für die Festsetzung des Nutzungsmaßes, insbesondere der Gebäudehöhen liegt ein städtebauliches Konzept vor, das in mehreren Schritten entwickelt wurde. Ziel dabei ist eine bodenschonende und flächensparende städtebauliche Entwicklung im Innenbereich, die sowohl die Erhaltung und Weiterentwicklung des Ortsbildes berücksichtigt als auch der hohen Nachfrage nach Wohnraum gerecht wird. Vor diesem Hintergrund wurden im Bebauungsplan zwei überbaubare Bereiche mit 2- bis 3-geschossigen Gebäuden festgesetzt. Die Dachformen der historischen Ortslage wurden aufgegriffen und entsprechende, stark geneigte Satteldächer festgesetzt. Die Gebäudehöhen wurden differenziert mittels Wandhöhen von max. 9,50 m und 10,50 m und der Firsthöhen von max. 14,50 m festgesetzt. Die Stellung, die Höhe und Dachneigung der rückwärtigen Gebäude runden den "Ortsrand" zur Pfinzaue ab. Abstandsflächen zu Nachbargrundstücken werden sicher eingehalten. Eine "erdrückende" Wirkung der geplanten Bebauung auf die Nachbarschaft oder eine unzumutbare Beeinträchtigung, etwa der Belichtungs- oder Belüftungssituation der Nachbarn ist nicht zu erwarten. Im Nachgang zur frühzeitigen Beteiligung wurde die Vorhabenplanung so angepasst, dass der Einwendung Rechnung getragen wird. Das Gebäude in Höhe der Friedrichstraße Nr. 13, wurde etwas abgerückt und die Gebäudestellung bzw. Dachform so geändert, dass gegenüber dem Nachbarn keine Giebelwand entsteht,

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
			 Aktueller Stand, Überarbeitung nach der frühzeitigen Beeiligung (Nordansicht)
		Wohnhaus Friedrichstraße Nr. 13 mit 1,5 Stockwerken und einer Höhe von 6,50m direkt gegenüber der geplanten Bebauung ist in dieser Ansicht (Ansicht Gemeinschaftliches Wohnen Süd) nicht eingezeichnet (hier in hellblau angedeutet). Die geplante Bebauung entspricht der 2,1-fachen Höhe dieses bestehenden Gebäudes direkt gegenüber! Die Umgebungsbebauung im nördlichen Ende der Friedrichstraße überschreitet 2,5 Stockwerke nicht. An dieser gilt es sich zu orientieren. Zudem sind die bestehenden Objekte im nördlichen Teil der Friedrichstraße deutlich zurückgesetzt. Dies wurde in der Planung der Neubauten nicht berücksichtigt.	Der vorhandene Gebäudebestand der Umgebung, insbesondere in der Friedrichstraße besteht aus ein- und zweigeschossigen Wohngebäuden, zum Teil mit hohem Sockel, Kniestock, teilweise mit hohen Geschosshöhen sowie mit geneigten Dächern. Die geplante Bebauung ist angesichts des Bestandes und vor dem Hintergrund der von der Gemeinde angestrebten Nachverdichtung keine unangemessene Entwicklung. Das Gebäude wird ca. 2,80 m von der Grundstücksgrenze abgerückt. Der geringste Abstand zwischen den genannten Gebäuden beträgt ca. 11,60 m.

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		 Foto von etwaiger Ansicht Süd (2,1-fache Höhe des gegenüberliegenden Hauses Nr. 13), zudem keine zurückversetzte Bebauung wie bei allen anderen Objekten an diesem unteren Teil der Friedrichstraße. Dies ist keine Anpassung an die Umgebungsbebauung.	Die dargestellte Neubebauung wurde nach der frühzeitigen Beteiligung geändert (vgl. vorangestellte Darstellung). Die Montage der Ansichtszeichnung in eine unmaßstäbliche Fotoaufnahme entspricht nicht den tatsächlichen Höhenverhältnissen. Eine "Anpassung" an den niedrigsten Baukörper der Umgebung ist nicht erforderlich. Nachbarschützende Vorschriften der Landesbauordnung werden sicher eingehalten.
		Die geplanten Baukörper passen vom Gesamtvolumen nicht in die direkte vorhandene Umgebungsbebauung hinein. Die geplanten Volumina der Baukörper übersteigen die vorhandenen Baukörper in direkter Umgebung der nördlichen Friedrichstraße erheblich.	Zur Anpassung an die "vorhandene Umgebungsbebauung" vgl. vorangegangene Stellungnahme.

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		 Foto von Ansicht Nord  Foto von Ansicht Nord mit etwaigem Größenverhältnis Bebauungsplan	Die dargestellte Neubebauung wurde nach der frühzeitigen Beteiligung geändert (vgl. vorangestellte Darstellung). Die Montage der Ansichtszeichnung in eine unmaßstäbliche Fotoaufnahme entspricht nicht den tatsächlichen Höhenverhältnissen. Zur Änderung der Planung vgl. vorangegangene Stellungnahme.
		1.b Wohneinheiten (WE) pro Baukörper	

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		Die vorgesehene Bebauung mit 17 WE steht nicht in Relation zu den vorhandenen WE in der Friedrichstraße. Derzeit befinden sich in der Friedrichstraße 17 WE. Die vorliegende Planung würde eine Verdopplung der WE bedeuten, was sowohl die Verkehrssituation als die Einbettung in die bestehende Bebauung erheblich beeinträchtigen würde. Zudem haben wir folgende Bedenken: Im Entwurf, der am 28.01.2024 auf der Gemeinderatssitzung vorgestellt wurde, waren in den Gebäuden direkt an der Friedrichstraße (Wohnen junge Familien und Gemeinschaftliches Wohnen) insgesamt 7 WE geplant. Diese wurden in der neuen	Die Anzahl der Wohneinheiten ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen. Insgesamt ist eine bedarfsgerechte Mischung von unterschiedlichen Wohnformen und Wohnungsgrößen vorgesehen. Durch die Überarbeitung der Gebäudetypen und der Wohnungsgrößen sind aktuell ca. 20 bis 22 Wohneinheiten mit einer großen Bandbreite und einer gewissen Flexibilität geplant. So ist beispielsweise im südlichen Bau Feld ein Bereich mit flexiblen Wohnungsgrößen vorgesehen. Hier können entweder 2 sehr große Vier-Zimmerwohnungen entstehen oder 2 Drei-Zimmerwohnungen mit jeweils einer angrenzenden Ein-Zimmerwohnung. Je nach familiärer Situation wären die Appartements mit geringem baulichem Aufwand zuschalt- oder abtrennbar. Insgesamt reichen die Wohnungsgrößen von Ein- und Zwei-Zimmerwohnungen mit ca. 36 bis 54 m² für Einzelpersonen oder Paare über familiengerechte Drei- bis Fünf-Zimmerwohnungen mit ca. 72 bis 150 m² bis zu den beiden Stadthäusern mit knapp 160 m² Wohnfläche. Damit deckt die Vorhabenplanung ein großes Nachfragespektrum und vielfältige Wohnbedürfnisse ab. Die maximale Anzahl der Wohneinheiten (22 WE) entspricht der Annahme des Verkehrsgutachtens (Modus consult GmbH, Karlsruhe, Februar 2022). Das Gutachten stellt zusammenfassend fest, dass trotz der hohen Belastung im Bestand (B10 / B293), die geplante Bebauung mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 65 KfZ <u>pro Tag</u>, nicht zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Situation führen wird. Zur verkehrlichen Situation vgl. auch Stellungnahme zum nachfolgenden Punkt 2, "Verkehrssituation und -sicherheit". Die aufgeführten Bearbeitungsstände und Veränderungen in der Planung spiegeln den Planungsprozess und die vielfältige Nachfragesituation. Ziel ist insbesondere eine bedarfsgerechte Mischung von Wohnformen und Wohnungsgrößen, um ein möglichst

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		Planung durch einen größeren Baukörper mit 9 WE ersetzt. Gleichzeitig waren damals im Baukörper „Barrierefreies Wohnen“ neben den Stadthäusern ursprünglich 8 WE geplant, im neuen Baukörper „Barrierefreies Wohnen“ gleicher Größe sind es nun 6 WE mit dafür teilweise doppelt so großen Wohnungen (aktuell geplante Wohnungsgrößen von 125 – 150m²). Weshalb bei gleichbleibendem Baukörper hier nun weniger WE geschaffen werden sollen, erschließt sich uns nicht. Es erscheint uns mehr als wahrscheinlich, dass hier im Nachgang mehr als die nun geplanten 6 WE entstehen sollen. Wir halten es für möglich, dass in dem Gebäudekomplex „Barrierefreies Wohnen“ bis zu 10 WE (statt der hier benannten 6 WE) entstehen könnten.	breites Angebot für die unterschiedliche Nachfrage nach Wohnraum bieten zu können (vgl. vorangegangene Stellungnahme).
		 Links 8 WE geplant (Entwurf 2024) Rechts 6 WE geplant (Entwurf 2025) bei gleichem Baukörper Die Änderungen der Planung von 2024 auf 2025 ändern zudem etwas an der Optik bzw. Massivität der Bebauung. Zur Veranschaulichung nochmals: Wohnhaus Nr.13 mit 6,50m Höhe gegenüber (in blau).	Im markierten Bereich sind insgesamt ca. 9-11 Wohneinheiten mit flexiblen Wohnungsgrößen geplant. Der Wohnungsmix reicht hier von Ein- bis Fünf-Zimmerwohnungen (vgl. vorangegangene Stellungnahme).

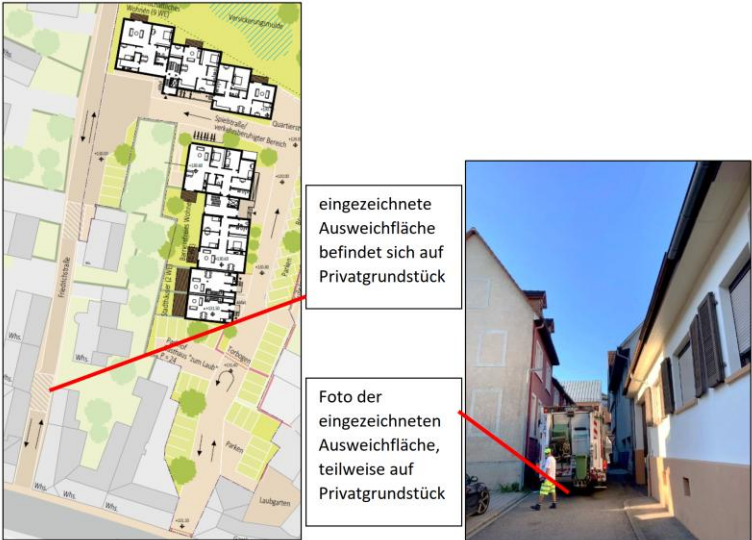
Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		Insgesamt erscheint uns eine Lösung wie sie in der Seltenbachstraße gefunden wurde mit mehreren Einfamilien-/Reihenhäusern mit maximal 2,5 Stockwerken auch für die Bebauung zur Friedrichstraße hin als angemessen.  <i>Ansicht Seltenbachstraße Nord: maximal 2,5-stöckige Reihenhäuser, die der Umgebungsbebauung entsprechen.</i>	deutlich näher an die Pfnz heran. Auch die dortige Gebäudestruktur, die Größe und Höhe der Gebäude (bis zu 3 Geschosse zuzüglich eines Dachgeschosses) unterscheidet sich zum Teil erheblich von der Bestandsbebauung der Friedrichstraße. 
		Punkt 2: Verkehrssituation und -sicherheit 2.a Ausfahrt / Einfahrt Friedrichstraße B10 Die Friedrichstraße ist ursprünglich eine Hofeinfahrt und ist dementsprechend schmal konzipiert. Diese Hofeinfahrt Friedrichstraße ist an der Ausfahrt zur B10 gemessen von Hauswand zu Hauswand nur 4,60 m breit und von Bordsteinkante zu Bordsteinkante nur 3,30m breit, das heißt es gibt rechts und links von der Friedrichstraße einen schmalen Streifen mit Bordstein von 0,85m bzw. 0,40m. Dies beeinträchtigt die Sicherheit der Fußgänger. Zum Vergleich: Bei Neubau gilt laut StVO für Gehwege eine Mindestbreite von 2,60m und der Sicherheitsraum einer einzelnen Person ohne Hilfsmittel beträgt bereits 0,75 m, wobei hier noch keine Kreuzung einer weiteren Person einkalkuliert ist.	Das Plangebiet ist über die Friedrichstraße und die vorhandene Anbindung des Gasthauses Laub an die Karlsruher Straße öffentlich erschlossen. Durch eine Verbreiterung der Friedrichstraße in Höhe der Hausnummern 9 und 11 mittels einer zusätzlichen öffentlichen Fläche und einer zusätzlichen Begegnungs-/ Ausweichfläche in Höhe des Wohngebäudes Friedrichstraße Nr. 4 wird die Erschließungssituation insgesamt großzügiger. Nach derzeitiger Planung entsteht ein Fahrbahnquerschnitt von ca. 3,50 bis 4,80m, jeweils zuzüglich eines seitlichen Schrammbords. An der direkten Einmündung der Friedrichstraße in die

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		Sowohl bei der Einfahrt von der B10 in die Hofeinfahrt Friedrichstraße als auch bei der Ausfahrt von der Hofeinfahrt Friedrichstraße auf die B10 ist kein vorausschauendes Fahren möglich, da eine Einsicht in die B10 bzw. in die Friedrichstraße erst möglich ist, wenn man mit dem Fahrzeug unmittelbar an der Stelle steht, an der die beiden Straßen aufeinandertreffen. Die Sicherheit der Fußgänger ist aus unserer Sicht bei einem Mehraufkommen von motorisiertem Verkehr nicht verantwortbar gewährleistet. Zum einen ist kein entsprechender Gehweg vorhanden und zum anderen befindet sich der Hauseingang der Bewohner Karlsruher Straße 79 in der Friedrichstraße an der neuralgischen Stelle B10/ Hofeinfahrt Friedrichstraße.	Karlsruher Straße ist aufgrund der Bestandsbebauung keine Aufweitung möglich. Hier ist wie bisher ein vorausschauendes (Schritt-) Tempo und gegenseitige Rücksichtnahme zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erforderlich. Dieser Bereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die Verkehrsflächen innerhalb des Bebauungsplans sind als Verkehrsmischflächen mit geringen Fahrgeschwindigkeiten geplant. Eine Trennung der Verkehrsarten in Fahrbahn- und Gehwegflächen ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, der flächensparenden Erschließung und der beabsichtigten Qualität der Wohnumfeldgestaltung nicht vorgesehen. Insgesamt wurde die Verkehrssituation gutachterlich überprüft (Modus consult GmbH, Karlsruhe, Februar 2022). Das Gutachten stellt zusammenfassend fest, dass trotz der hohen Belastung im Bestand (B10 / B293), die geplante Bebauung mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 65 KfZ pro Tag, nicht zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Situation führen wird. Durch die Phasenfolge am signalisierten Knotenpunkt B10/ B293 komme es zu Verkehrslücken, die für die Ein- oder Ausfahrt in das Plangebiet genutzt werden können. An der Einmündung Friedrichstraße werden für Spitzenstunde am Vormittag werden 2 einfahrende und 10 ausfahrende und Fahrzeuge und für die Spitzenstunde am Nachmittag 4 einfahrende und 7 ausfahrende und Fahrzeuge prognostiziert. An der Einmündung zum Parkplatz Gasthaus Laub werden für Spitzenstunde am Vormittag werden 1 einfahrendes Fahrzeug und für die Spitzenstunde am Nachmittag 9 einfahrende und 1 ausfahrendes Fahrzeug prognostiziert. Die für den Verkehrsablauf ungünstigeren Linksabbieger sind insbesondere am Nachmittag in der Minderheit. Das künftige Verkehrsaufkommen ist somit im Bereich Friedrichstraße / Vorhabenplanung / Parkplatz Gasthaus Laub und der Zufahrten zur B10 sowohl in der Bestandssituation als auch im

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
			Planfall äußerst niedrig, so dass für die Verkehrssicherheit keine grundsätzlich neue Situation entsteht.* An den Ein- und Ausfahrten in die Karlsruher Straße ist aufgrund der Bestandsbebauung keine bauliche Änderung wie z.B. eine Aufweitung möglich. Hier ist wie bisher ein vorausschauendes (Schritt-) Tempo und gegenseitige Rücksichtnahme zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erforderlich. Innerhalb des geplanten Baugebietes ist angesichts der geringen Verkehrsmengen und der Art des Straßenausbaus (Minimierung der geplanten Straßenbreite, Verkehrsberuhigung durch Gestaltung und Versätze) sowie durch die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern gewährleistet. Um eine Verkehrsberuhigung innerhalb des Neubauquartiers zu erreichen ist u.a. eine Verschwenkung bzw. ein Versatz der Verkehrsfläche vorgesehen. Auch durch den geringen Straßenquerschnitt ist eine angepasste Geschwindigkeit erforderlich. Weitere besondere "Schutzmaßnahmen" der Anwohner oder der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sind angesichts des geringen Verkehrsaufkommens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht vorgesehen. Bei einem Zweirichtungsverkehr innerhalb der Erschließungsfläche des Vorhabens wären größere Straßenbreiten erforderlich, die dem o.g. Ziel von geringen Verkehrsgeschwindigkeiten und einer flächensparenden Erschließung entgegenstehen würden. * Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen sehen für vergleichbare Erschließungssituationen ("Wohnweg") eine Verkehrsstärke von bis zu ca. 150 KfZ <u>pro Stunde</u> vor. Für das geplante Vorhaben werden bei einer Annahme von 22

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
			Wohneinheiten, einschließlich Besucher- und Wirtschaftsverkehr, insgesamt 65 Kfz-Fahrten <u>pro Tag</u> prognostiziert.
		2.b Einfahrt / Ausfahrt für Anwohnerinnen und Anwohner Pfinzaue Zwar ist geplant, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Pfinzaue über das Laubtor einfahren und über die Hofeinfahrt Friedrichstraße ausfahren, d.h. diese nur als Einbahnstraße nutzen sollen/dürfen, doch welche rechtliche Grundlage gibt es dafür, zumal außer den Bewohnern mit zusätzlichem Verkehr wie Besucher, Lieferdienste etc. zu rechnen ist. Aus unserer Sicht ist nicht klar, welche Regelungen hier gelten sollen und wie gewährleistet werden soll, dass diese auch durchgesetzt werden können. Unklar ist auch welche Hausanschrift es für die Pfinzaue geben wird. Sollte dies die Friedrichstraße sein, so gibt es unserer Einschätzung nach keine rechtliche Grundlage dafür, dass die Bewohner nicht in die Friedrichstraße einfahren dürfen (Anlieger frei), wodurch noch einmal mehr ein nicht zu verantwortendes Verkehrsaufkommen entsteht. Fehlt die rechtliche Grundlage, bei der die Einbahnstraßenregelung lediglich für die Bewohner der Pfinzaue gelten soll, so ist die theoretisch geplante Einbahnstraßenregelung hinfällig und das Verkehrsaufkommen wird noch einmal mehr erhöht. Ein Verkehrschaos ist vorprogrammiert.	Siehe vorangegangene Stellungnahme. Künftige "Hausanschriften" sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Verkehrliche Regelungen wie Einbahnverkehr oder Fahrgeschwindigkeiten etc. sind Gegenstand verkehrsrechtlicher Anordnungen und obliegen der Gemeinde. Das genannte "Verkehrschaos" ist angesichts eines gutachterlich prognostizierten Verkehrsaufkommens von 65 Kfz-Fahrten und einer Lkw-Fahrt pro Tag nicht zu erwarten (vgl. vorangegangene Stellungnahme).
		2.c Verkehrsaufkommen in der Friedrichstraße Derzeit gibt es in der Friedrichstraße 17 WE mit 35 Anwohnerinnen und Anwohnern. Daraus ergeben sich etwa 60 Kfz-Fahrten pro Tag (Vergleichswert zu Verkehrsgutachten für Bebauungsplan). Würde die Planung wie im Entwurf vorgesehen umgesetzt werden, kämen laut Verkehrsgutachten 65 Kfz-Fahrten pro Tag hinzu. Das entspricht knapp einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens für die Anwohnerinnen und Anwohner der Friedrichstraße.	Die Bestandsituation wurde in dem genannten Gutachten berücksichtigt. Auch bei einer deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Friedrichstraße und der Vorhabenplanung bleibt das Niveau des Verkehrsaufkommens äußerst niedrig. Für die Bewertung einer zumutbaren Verkehrsbelastung des umgebenden Straßennetzes, hier die Friedrichstraße, steht kein

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
			rechtsverbindliches Regelwerk zur Verfügung. Übliche Praxis ist es, die Straßenkategorien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV), hier die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt06), Köln, 2006, heranzuziehen. Danach wäre die Friedrichstraße als Wohnweg / Wohnstraße zu kategorisieren. Die genannte RAST06 gibt für die niedrigste Kategorie eines Wohnweges mit einem Fahrbahnquerschnitt von 4,50 m eine maximale Verkehrsbelastung von 150 Kfz <u>pro Stunde</u> als akzeptabel an. Diese Größenordnung, die nicht als Bemessungs- oder Grenzwert, sondern als Orientierungsrahmen zu verstehen ist, liegt ein Vielfaches über der zu erwartenden Verkehrsbelastung in der Friedrichstraße mit etwa 120-130 Fahrzeugen <u>am Tag</u>.
		2.d Ausweichstelle Friedrichstraße 1 Begegnen sich zwei Fahrzeuge direkt an der Ein-/Ausfahrt B10/ Friedrichstraße, so muss das aus der Friedrichstraße ausfahrende Fahrzeug mehr als 50 m zurückfahren, um dem in die Friedrichstraße einfahrenden Fahrzeug die Einfahrt zu gewähren. Die auf den Plänen angegebene Ausweichstelle auf Höhe der Friedrichstraße 1 kann u.E. nicht als offizielle Ausweichstelle angegeben werden, da sie sich z.T. auf Privatgrund befindet.	Ein- und ausfahrende Fahrzeuge können durch den geraden Verlauf der Friedrichstraße den Straßenverlauf gut überblicken und rechtzeitig reagieren und ggf. anhalten. Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens werden diese Begegnungsfälle äußerst selten stattfinden. Die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV) nennen eine Mindestbreite von 4,10 m für den Begegnungsfall von 2 PKW bei langsamer Fahrt bzw. "eingeschränktem Bewegungsspielraum"; der Abstand zwischen den Gebäuden Karlsruher Straße Nr. 79 und 81 beträgt ca. 4,60 m. Der Bereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		 2.d Wendehammer Der in der Zeichnung eingezeichnete Wendehammer ist zu klein für das Wenden eines Müllfahrzeugs. Bei der ausliegenden Planung ist das Wenden nach DIN EN 349 und der GUV-R 2113 nicht möglich.	Derzeit sind Rückwärtsfahrten der Müllfahrzeuge aufgrund der beengten Situation in der Friedrichstraße erforderlich. Durch eine Verbreiterung der Friedrichstraße in Höhe der Hausnummern 9 und 11 mittels einer zusätzlichen öffentlichen Fläche, wird die Erschließungssituation insgesamt großzügiger und es entsteht eine Wendemöglichkeit die längere Rückwärtsfahrten nicht mehr erforderlich machen. Die geplante Wendeanlage entspricht der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Kap.6.1.2.2, Abbildung 52, "Flächenbedarf für einen Wendehammer für Fahrzeuge bis 10 m Länge, 3-achsiges Müllfahrzeug").
		Punkt 3: Garantie, dass den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern in der Friedrichstraße keine Kosten durch das Bauprojekt entstehen werden 3.a Schriftliche Garantie keine Kostenübernahme	Entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Verfahren des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans schließen die Gemeinde und der Vorhabensträger einen Durchführungsvertrag ab, der Regelungen zur Durchführung und zur Tragung der

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		Die geplante Realisierung des Bauvorhabens zieht eine Reihe von infrastrukturellen Maßnahmen wie z.B. notwendige Veränderungen an der Fahrbahn, Realisierung eines Wendehammers im Bebauungsplanbereich und sicher auch Maßnahmen an der Infrastruktur Wasser/Abwasser/Leitungen nach sich. Hiervon dürfte auch die Friedrichstraße betroffen sein. Wir möchten eine schriftliche verbindliche Zusage oder Festlegung, dass den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern in der Friedrichstraße im Rahmen des Bauvorhabens Pfinzaue keine Kosten entstehen. Das hierzu erforderliche rechtliche Konstrukt bzw. die entsprechenden Vereinbarungen zwischen dem Bauträger, den Eigentümerinnen und -eigentümern und der Gemeinde sollen veröffentlicht werden bzw. im Bebauungsplanverfahren eine rechtsverbindliche Festlegung über den Erschließungsaufwand getroffen werden.	Planungs- und Erschließungskosten beinhaltet. Eine Beteiligung der Nachbarn an den Kosten ist nicht beabsichtigt.
		Punkt 4: Abschließende Anmerkungen Abschließend müssen wir leider feststellen, dass zwischen den ursprünglichen Informationen, den Ausführungen bei Vor-Ort-Terminen und dem nun vorliegenden Planentwurf große Differenzen entstanden sind, die wir nicht nachvollziehen können. Die unausweichlich und vorhersehbar entstehenden Verkehrsprobleme werden zumindest teilweise „heruntergespielt“ bzw. verzerrt dargestellt, das enttäuscht uns sehr. Sollte die nun vorliegende Entwurfsplanung umgesetzt werden, ist das dadurch entstehende Sicherheitsrisiko und potentiell Chaos an den Zu- und Abfahrten vorprogrammiert. Die Verantwortung, das örtliche Baurecht zu setzen, liegt beim Gemeinderat bzw. der Gemeinde als Inhaberin der Planungs- und Satzungshoheit. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass der Gemeinderat sehr wohl zwischen dem Interesse der Grundstückseigentümer an einer bestmöglichen wirtschaftlichen Verwertung des Grundstücks (durch einen möglichst großen Verkaufserlös, der wiederum mit dem Bau von vielen Wohneinheiten kausal zusammenhängt) und	Die Fortschreibung und Konkretisierung der Planung ist Teil des Planungs- und Abwägungsprozesses. Die Veränderungen in der Planung spiegeln den Planungsprozess wider, insbesondere mit dem Ziel, eine möglichst bedarfsgerechte Mischung von Wohnformen und Wohnungsgrößen und ein möglichst breites Angebot für die unterschiedliche Nachfrage nach Wohnraum zu erreichen. Zudem wurden Anregungen aus der Nachbarschaft berücksichtigt und zum Teil die Anordnung von Gebäuden überarbeitet (Bebauung gegenüber Friedrichstraße Nr. 3). Zu den befürchteten "Verkehrsproblemen" siehe vorangegangene Stellungnahmen, insbesondere Ergebnis des Verkehrsgutachtens. Der Gemeinderat wird in seinen Entscheidungen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Von besonderem Gewicht sind dabei die beabsichtigte Innenentwicklung und Nachverdichtung und der schonende und sparsame Umgang mit Grund und Boden sowie die Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung.

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		den sich dadurch ergebenden Belastungen für die Nachbarn, die hier teilweise seit Generationen wohnen und leben, inklusive der Sicherheit aller weiteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern beispielsweise bei der Zu- und Abfahrt B10 abwägen kann. Der Bebauungsplan sollte deshalb die Interessen aller angemessen und fair berücksichtigen. Es ist im wahrsten Sinne des Wortes keine „Planung auf der grünen Wiese“, sondern ein merklicher Eingriff in eine bestehende Struktur. Dass dies durch eine angemessene Planung und Umsetzung mit „Augenmaß“ auch gelingen kann, zeigt die Realisierung der neuen Bebauung in der Seltenbachstraße. Hier wurde unseres Erachtens wohl offensichtlich ein guter Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Interessen und einer harmonischen Umsetzung ohne überdimensionierte Mehrfamilienhäuser erreicht. Anlage: 43 Unterschriften	Der genannte Eingriff in die "bestehende Struktur" betrifft eine innerörtliche Brachfläche mit abgängigem Baubestand, Schuppen und Nebengebäuden. Das geplante Vorhaben ist mit der Bebauung "Seltenbachstraße" nicht vergleichbar. Die Bebauung in der Seltenbachstraße rückt deutlich näher an die Pfinz heran. Auch die dortige Gebäudestruktur, die Größe und Höhe der Gebäude (bis zu 3 Geschosse zuzüglich eines Dachgeschosses) unterscheidet sich zum Teil erheblich von der Bestandsbebauung der Friedrichstraße.
2	Bürgerin 2 Schreiben vom: 13.03.2025	Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. 53 Abs.I BauGB und als Eigentümerin eines angrenzenden Grundstückes bzw.Nachbarin möchte ich mich zum Entwurf des Bebauungsplans „Pfinzaue — Wohnen in der Mitte“ wie folgt äußern: Der künftige räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke mit den Flurstücknummern 5/1, 5/3, 8 und 9 auf der Gemarkung Berghausen, so ist es auf dem veröffentlichten Flurkartenausschnitt und Lageplan beschrieben und eingezeichnet. Aus den Bebauungs- und Erschließungsplänen ist nun zu erkennen, dass an der Stelle, an der Flurstück-Nr. 2, 3 und 5/3 aufeinander treffen eine Öffnung der Grundstücksgrenze vorgesehen ist und somit ein Übergang/Durchgang auf zwei der angrenzenden Privatgrundstücke hergestellt werden soll. Diese Vorstellung halte ich persönlich für absolut übergriffig und es wäre meiner Meinung nach zu prüfen, ob es rein grundstücksrechtlich eine gute Idee ist, Bewohner:innen eines Quartiers über angrenzenden Privatgrund zu leiten um öffentliche Einrichtungen	Die Grundstücke Nr. 2 und 3 sind nicht betroffen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans verläuft entlang der Grundstücksgrenzen. Die bisherige Planzeichnung zur frühzeitigen Beteiligung, mit einer geringfügigen Überschreitung an dieser Stelle, wird entsprechend korrigiert. In den ersten Planungsüberlegungen war eine zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindung aus dem Bereich des Vorhabens über das Vorhabengrundstück zum Geh- und Radweg entlang der Pfinz

Lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen (im Originaltext)	Behandlung der Stellungnahme im weiteren Verfahren (nach frühzeitiger Unterrichtung)
		wie z.B. Schulen, Kitas, Geschäfte, ÖPNV, etc. schneller und bequemer zu erreichen. Hier sollten die Planer nochmal in sich gehen und nach einer pragmatischen Lösung suchen. Vielleicht wäre eine Anbindung vom beplanten Grundstück aus zu dem schon vorhandenen, öffentlichen Fuß-und Fahrradweg an der Pfinz eine Möglichkeit ?	geplant. Das Landratsamt sieht eine Wegeführung durch das angrenzende Landschaftsschutzgebiet äußerst kritisch. Vor diesem Hintergrund und angesichts der bereits vorhandenen Wegeführung in Verlängerung der Friedrichstraße, wurde auf diese zusätzliche Wegeverbindung verzichtet.
3	Bürgerin 3 E-Mail vom: 14.03.2025	Im Nachgang an unser Gespräch nach dem Technischen Ausschuss hier in Kürze meine Anmerkung bzw. Frage zum Wärme-/Energiekonzept Pfinzaue. Ist es möglich und zu welchen Kosten, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der Friedrichstraße an das geplante (in welcher Größe am Ende auch immer) Nahwärmenetz Pfinzaue angeschlossen werden? Einige der Häuser beziehen Öl und Gas, daher wäre solche eine Verknüpfung meines Erachtens nach zukunftsweisend.	Die Energie- und Wärmeversorgung des Plangebietes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Derzeit werden Versorgungsvarianten auf ihre Machbarkeit geprüft. Sollte ein Nahwärmenetz oder ähnliches in Betracht kommen, werden die Nachbarn frühzeitig informiert. Die Stellungnahme wird an den Vorhabenträger weitergeleitet.