

**Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften "Höhe", Plan-Nr. 2-100**

**Entscheidungsvorschläge  
zu den bei der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

**(Darlegung vom 27.05.2018 bis zum 29.06.2018)**

*[Hinweis: Die folgenden Stellungnahmen werden im Original Wort- und Schreiblaut abgedruckt. Sie wurden hinsichtlich Rechtschreibung, Grammatik und Satzbau seitens der Verwaltung nicht verändert. Lediglich offensichtliche Rechtschreibfehler oder Buchstabendreher wurden durch die Verwaltung korrigiert.*

*Sofern Stellungnahmen Visualisierungen oder Anlagen wie Merkblätter, Fotos, Pläne etc. enthalten, werden diese innerhalb der Abwägungstabelle in der Regel nicht mit abgedruckt. Sie sind jedoch Teil der Abwägung und werden bei dieser auch berücksichtigt. Bei Bedarf können die nicht abgedruckten Teile bei der Verwaltung eingesehen werden.]*

**A      Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange**

Einwendung/Stellungnahme

Entscheidungsvorschlag

<b>A.1      Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald - Gesundheitsamt</b> (Schreiben vom 29.05.2018)		
A.1.1	<p>Anbei senden wir die Planfertigung des im Be- treff genannten Vorhabens zurück; gegen die geplanten Maßnahmen bestehen von hier aus keine Bedenken.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
A.1.2	<p>Zum vorgesehenen Untersuchungsrahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) empfe- hlen wir Ihnen, den Punkt Lärm zu berücksichti- gen.</p>	Der vom Plangebiet ausgehende sowie auf das Gebiet einwirkende Lärm wurde gutachterlich be- trachtet. Für das Plangebiet Höhe wurde ein Lärm- gutachten erstellt.
A.1.3	<p>Beim Erstellen der Infrastruktur (hier die Lei- tungen zum Transport von Trinkwasser) ist aus unserer Sicht folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Grundlage unserer Stellungnahme ist die Trinkwasserverordnung (TrinkwV) in der gülti- gen Fassung vom Januar 2018. In §17 Absatz 1 dieser Verordnung ist festgelegt, „Anlagen für die Gewinnung, Aufbereitung oder Vertei- lung von Trinkwasser sind mindestens nach den allgemein anerkannten Regeln der Tech- nik zu planen, zu bauen und zu betreiben.“</p> <p>Bei der Größe und Form dieses Baugebietes bietet es sich an, die Infrastruktur zur Versor- gung mit Trinkwasser nicht als Stichleitungen zu planen, sondern die Leitungen als sog. ver- maschtes Netz auszuführen. Dies, um eine gute Durchströmung des Trinkwassers zu ge- währleisten. Sollte sich dies nicht verwirklichen lassen, müssten wir darauf hinweisen, dass dann eine erhöhte Spülfrequenz des Ortsnet- zes in diesem Bereich notwendig sein wird, um Verkeimungen des Trinkwassers zu vermei- den.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>A.2      Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst</b> (Schreiben vom 29.05.2018)		
A.2.1	<p>Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlun- gen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, ist es ratsam, im Vor- feld von jeglichen Bau- (Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampf- mittelverdachtsflächen einzustufen.</p>	<p>Für das Plangebiet wurde 2016 eine multitemporale Luftbilddauswertung vom Kampfmittelbeseitigungs- dienst B-W durchgeführt. Mit Schreiben vom 04.07.2016 wurde mitgeteilt:</p> <p>Die Luftbilddauswertung bzw. andere Unterlagen ergaben Anhaltspunkte, die es erforderlich machen, dass weitere Maßnahmen durchgeführt werden. Über eventuell festgestellte Blindgängerverdachts- punkte hinaus kann zumindest in den bombardier- ten Bereichen das Vorhandensein weiterer Bom- benblindgänger nicht ausgeschlossen werden. In bombardierten Bereichen und Kampfmittelver- dachtsflächen sind i.d.R. flächenhafte Vorortüber- prüfungen zu empfehlen.</p>

		Am 02.07.2019 wurden von der Firma KaMiSu wurden 10 Verdachtspunkte geöffnet. Im Ergebnis wurde das Untersuchungsgebiet für weitere Bau- maßnahmen freigegeben.
<b>A.3</b>	<b>Eisenbahnbundesamt</b> (Schreiben vom 01.06.2018)	
A.3.1	<p>Ihr Schreiben ist am 28.05.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für die Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWVG) berühren.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung berührt. Bei Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen bestehen keine Bedenken:</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
A.3.2	<p>Ich weise darauf hin, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen. Um solche Flächen handelt es sich, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundstücke von einer Entscheidung gemäß § 18 AEG erfasst worden sind,</li> <li>- das planfestgestellte Vorhaben verwirklicht worden ist,</li> <li>- die Grundstücke für Bahnbetriebszwecke tatsächlich in Dienst genommen worden sind.</li> </ul> <p>Aus diesem Grund sind diese Flächen aufgrund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i.V.m. § 38 BauGB der kommunalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind.</p>	Es werden keine Flächen einer Eisenbahn des Bundes überplant.
A.3.3	<p>Weiterhin dürfen keine Bahnanlagen geändert werden. Aus den mitgelieferten Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob es zu irgendwelchen Änderungen kommt. Ergibt sich im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan die Notwendigkeit der Änderung einer Betriebsanlage (z.B. die Versetzung eines Oberleitungsmastens) sind diese Änderungen nur im Rahmen eines Planrechtsverfahrens nach § 18 AEG zulässig. Wenn an den Bahnanlagen nichts geändert wird, bestehen keine Bedenken, die Flächen sind nachrichtlich darzustellen im B-Plan.</p>	Bahnanlagen werden im Zuge der Planung und Umsetzung des neuen Baugebiets nicht verändert.

<p>A.3.4 Weiterhin möchte ich Sie darauf hinweisen, dass der Bebauungsplan evtl. die Neubaustrecke Karlsruhe Basel PfA 8.2 tangiert.</p> <p>Wir haben keine Bedenken und verweisen wegen der daraus resultierenden Beschränkungen sich an die Vorhabenträgerin des Projekts zu wenden.</p> <p>Die Anschrift lautet: DB Netz AG Großprojekt Karlsruhe-Basel Projektmanagement/Technik (INGK) Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<p>A.3.5 Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicher Weise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. DB Immobilien wurde beteiligt. Siehe A.6.
<p><b>A.4 bnNETZE</b> (Schreiben vom 06.06.2018 mit Anlagen)</p>	
<p>A.4.1 Die Wirtschaftlichkeit von Leitungsverlegungen zur Sicherstellung der Erdgasversorgung ist zu prüfen. Investitionen werden nach unternehmerischen Gesichtspunkten, auch im Hinblick auf beabsichtigte oder vorhandene energetische Konzepte, geplant.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<p>A.4.2 Die Versorgung mit Wasser, und bei gegebener Wirtschaftlichkeit mit Erdgas, kann durch Erweiterung der vorhandenen Netze in den umliegenden Straßen sichergestellt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<p>A.4.3 Für das Planungsgebiet muss im Einvernehmen mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Freiburg und der bnNETZE GmbH eine ausreichende Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Die Merkblätter W 405 "Löschwasser" und W 331 "Hydranten" der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e.V. sind zu beachten. Unter Zugrundelegung der Technischen Regeln des DVGW-Arbeitsblattes W 405 wird für das Baugebiet eine Löschwassermenge (Grundsatz) von 48 m<sup>3</sup>/h für 2 Stunden zur Verfügung gestellt. An den möglichen Anschlusspunkten steht derzeit ein Wasserdruck von ca. 5 bar zur Verfügung welcher sich bei Spitzenbelastung um ca. 0,7 - 1,1 bar reduzieren kann.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<p>A.4.4 Für die Versorgung des Plangebietes mit elektrischer Energie werden umfangreiche Netzbaumaßnahmen und die Errichtung einer</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

<p>Umspannstation sowie das Erstellen von einem Kabelverteilerschrank erforderlich.</p> <p>Aus wirtschaftlichen und erschließungstechnischen Gründen sind freistehende Anlagen vorgesehen, für die die bnNETZE GmbH die notwendigen Grundstücke erwerben wird. Diese Standorte sind unmittelbar angrenzend an die öffentliche Verkehrsfläche vorzusehen. Die geplante Umspannstation ist in Abhängigkeit von der örtlichen Bebauung verschiebbar, jedoch ist sie in der Nähe des elektrischen Lastschwerpunktes anzuordnen. Wir bitten um nachrichtliche Übernahme der Versorgungsanlage durch Planzeichen gemäß §2 PlanzV 90 mit der Zweckbestimmung Elektrizität (Anlage zur PlanzV 90, Nr. 7) in den zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes (vgl. Anlage 2 und 3).</p>	<p>Im Plangebiet wird eine Versorgungsfläche, Zweckbestimmung Elektrizität festgesetzt.</p>
<p>A.4.5 Hausanschlüsse werden nach den technischen Anschlussbedingungen der bnNETZE GmbH, den Bestimmungen der NAV, NDAV, AVBWasserV und den Maßgaben der einschlägigen Regelwerke in der jeweils gültigen Fassung ausgeführt. In Anlehnung an die DIN 18012 wird für Neubauvorhaben ein Anschlussübergaberaum benötigt.</p> <p>Der Hausanschlussraum ist an der zur Straße zugewandten Außenwand des Gebäudes einzurichten und hat ausreichend belüftbar zu sein. Anschlussleitungen sind geradlinig und auf kürzestem Weg vom Abzweig der Versorgungsleitung bis in den Hausanschlussraum zu führen. Für die rechtzeitige Ausbauentscheidung, Planung und Bauvorbereitung des Leitungsnetzes, sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger wird eine angemessene Vorlaufzeit benötigt.</p> <p>Daher ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der bnNETZE GmbH, Tullastraße 61, 79108 Freiburg i. Br., so früh wie möglich, mindestens jedoch 4 Monate vor Erschließungsbeginn, schriftlich angezeigt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für das Plangebiet wird ein koordinierter Leitungsplan erarbeitet. Die vorgebrachten Hinweise werden darin Eingang finden.</p> <p>Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen werden der bnNETZE GmbH so früh wie möglich, mindestens jedoch 4 Monate vor Erschließungsbeginn, schriftlich angezeigt.</p>
<p><b>A.5 Deutsche Telekom Technik GmbH</b> (Schreiben vom 15.06.2018)</p>	
<p>A.5.1 Im Plangebiet befinden sich keine Telekommunikationslinien der Telekom.</p> <p>Zur telekommunikationstechnischen Versorgung des Plangebietes durch die Telekom wird die Verlegung neuer Kabel innerhalb und auch außerhalb des Plangebietes erforderlich.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus in Glasfasertechnologie wird bei der Telekom an zentraler Stelle beurteilt. Der Entscheidungsprozess wurde durch uns angestoßen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für das Plangebiet wird ein koordinierter Leitungsplan erarbeitet. Die vorgebrachten Hinweise werden darin Eingang finden.</p>

	<p>Für unser weiteres Vorgehen teilen Sie uns bitte so früh als möglich die letztlich vorgesehene Bebauung bzw. die Zahl der vorgesehenen Wohneinheiten mit.</p> <p>Im Neubaugebiet sind in allen Straßen bzw. Gehwegen geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,3 m - 0,4m für die Unterbringung der Kabel vorzusehen. Durch Baumpflanzungen darf der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.</p>	
A.5.2	<p>Weitere Anregungen oder Bedenken haben wir keine.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>A.6</b>	<b>DB Immobilien</b> (Schreiben vom 28.06.2018)	
A.6.1	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:	
A.6.2	<p>Oberflächenwasser darf nicht auf Bahngelände geleitet werden. Versickerungsanlagen auf Bahngelände sind nicht gestattet.</p> <p>Versickerungsanlagen sind baulich so zu errichten, dass das Wasser die Bahninfrastruktur nicht beeinflusst. Hierzu ist ein Gutachten vorzulegen.</p>	<p>Die Planung für das neue Baugebiet sieht nicht vor, Oberflächenwasser auf das Bahngelände abzuleiten.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan umfasst keine Flächen der Bahn. Insofern werden auch keine Versickerungsanlagen auf Bahngelände geplant.</p> <p>Im ganzen Plangebiet werden keine Versickerungsanlagen geplant. Insofern ist auch eine Vorlage von Gutachten hinfällig.</p> <p>Die geplanten Regenrückhalteanlagen, die das Niederschlagswasser zurückhalten und gedrosselt an das bestehende Kanalnetz wieder abgeben, sind für ein 5-jähriges Regenereignis (Bemessungsregen) dimensioniert.</p>
A.6.3	Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bepflanzungen sind daher nach Bahn-Richtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu planen und herzustellen.	<p>Entlang der Grenze zwischen Bahnfläche und Plangebiet sind keine Neupflanzungen vorgesehen.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wird im textlichen Teil des Bebauungsplans unter C Hinweise Nr. 15 aufgenommen.</p>
A.6.4	Das Betreten des Bahnbetriebsgeländes ist ohne Zustimmung nicht gestattet. Auch nicht zum Zwecke der Bauausführung. Wenn das Betriebsgelände für die Bauarbeiten betreten werden muss und die Zustimmung erteilt wurde, darf dies nur mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgen. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind mind. 14 Tage vor	Wird zur Kenntnis genommen

<p>Baubeginn bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) zu beantragen.</p> <p>Der Eisenbahnbetrieb darf nicht behindert noch gefährdet werden. Während der Bauarbeiten ist der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise immer freizuhalten.</p>	
<p>A.6.5 Bei der Bauausführung darf grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten. Bauschutt darf nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert werden.</p> <p>Die Standsicherheit der angrenzenden Bahnanlagen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Baugruben müssen außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Ist dies nicht möglich, muss rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau ist gem. dieser Berechnung auszuführen. Erdarbeiten im Druckbereich von Gleisen dürfen nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt werden.</p> <p>Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereichs von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen bei der DB Netz AG zugelassenen Bauüberwacher Bahn erfolgen.</p> <p>Das Einbringen von temporären Ankern zur Baugrubensicherung auf DB Gelände bedarf einer gesonderten Genehmigung. Daueranker sind nicht gestattet.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.6.6 Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass der Bauherr etwaige Einwirkungen aller Art und gleich welchen Umfangs, insbesondere durch Elektromog, elektrischer Strahlung, Funkenflug, Erschütterungen, elektromagnetische Impulse etc. die von den Bahnanlagen und von dem Bahnbetrieb einwirken können, auf den Grundstücken entschädigungslos duldet. Zu dem Bahnbetrieb zählen auch Erhaltungs- und Ergänzungsmaßnahmen an den Bahnanlagen, Erweiterungen an diesen, die Erhaltung und Ergänzung der Streckenausrüstung (insbesondere Fahr-, Speiseleitungs- und Signalanlagen).</p> <p>Evtl. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sind vom Bauherrn selbst durchzuführen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die neue Wohnbebauung hält zur Bahnfläche (Böschungsoberkannte) einen Abstand von mindestens 100 m.</p> <p>Der Bahnlärm wurde gutachterlich betrachtet. Lärmschutzmaßnahmen an der Neubebauung wurden entsprechend festgesetzt.</p>



<p>A.7.2 Boden</p> <p>Zur Planung sind aus bodenkundlicher Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.3 Mineralische Rohstoffe</p> <p>Zum Planungsvorhaben sind aus rohstoffgeologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzubringen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.4 Grundwasser</p> <p>Aus hydrogeologischer Sicht sind zum Planungsvorhaben keine die o.a. Ausführungen ergänzende Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzubringen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.5 Bergbau</p> <p>Gegen die Planung bestehen von bergbehördlicher Seite keine Einwendungen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.6 Geotopschutz</p> <p>Im Bereich der Planfläche sind Belange des gewissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.7 Allgemeine Hinweise</p> <p>Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (<a href="http://www.lgrb-bw.de">http://www.lgrb-bw.de</a>) entnommen werden.</p> <p>Des Weiteren verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse <a href="http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope">http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope</a> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop- Kataster) abgerufen werden kann.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>A.8 Gemeinde Gundelfingen</b> (Schreiben vom 14.08.2017)</p>	
<p>A.8.1 Aus Sicht der Gemeinde Gundelfingen ist die Erschließung über den nördlichen Höhenweg kritisch zu sehen. Die Anbindung an die Wildtalstraße neben der Bahnüberführung führt zu einer Mehrbelastung der Talstraße und der Straße Gundelfinger Weg im Ortsteil Wildtal sowie der Wildtalstraße in Gundelfingen.</p>	<p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVW) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der geplanten Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die</p>

	Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.
<p>A.8.2 Es wird befürchtet, dass die vorgesehene Entlastung bzw. die Schonung des Stadtteils Zähringens (z.B. Nr. 17.5.1 des Auslobungstextes für die Mehrfachbeauftragung) vor weiterem Verkehr durch das Baugebiet Höhe zu einer Mehrbelastung von Wildtal und Gundelfingen führen. Diese Schonung des eigenen Stadtteils zu Lasten der Nachbargemeinde ist nicht hinnehmbar. Das Baugebiet ist sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung gleichwertig und gleichberechtigt zu erschließen.</p>	<p>Grundsätzlich ist an dieser Stelle anzuführen, dass die Stadt Freiburg bei der Aufstellung neuer Bauungspläne die Erschließung sowie die zusätzlichen Verkehre nicht zu Lasten von Nachbargemeinden plant. Auch in der Mehrfachbeauftragung „Zähringer Höhe“ in Freiburg vom 14.06.2017 wird unter Punkt 17.5.1 nicht „die Schonung des Stadtteils Zähringen vorgesehen“. Der Textbaustein beschreibt lediglich die Möglichkeiten der „Äußeren Erschließung“, welche nicht zu Lasten der Nachbargemeinden geplant wurde.</p> <p>Die geforderte „gleichberechtigte“ Erschließung des Plangebiets sowohl von Norden – ausgebauter Höweg - als auch von Süden – Burgackerweg / Pochgasse - liegt der vorliegenden Planung zugrunde. Das vorliegende Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Plangebiet auf dem ausgebauten Höweg rund 280 Kfz-Fahrten pro Tag (DTV) zu erwarten sind, während über die Planstraße D (Planstr. nördlich Burgackerweg) 430 Kfz-Fahrten (DTV) ins oder aus dem Plangebiet führen. Die nördliche, Richtung Gundelfingen führende Anbindung ans vorhandene Straßennetz wird also etwas weniger frequentiert als der südliche, direkt nach Zähringen führende Anschluss. Im Gutachten wird auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Wildtalstraße zwischen Einmündung ausgebauter Höweg und Wildtal verglichen. Demnach sind dort im Jahr 2035 ohne Realisierung des Plangebiets (Prognose-Nullfall 2035) 1.510 Kfz-Fahrten (DTV), mit Plangebiet (Prognose-Planfall 2035) 1.590 Kfz-Fahrten zu erwarten, also rund 80 Fahrten mehr am Tag. Insofern sollte die Befürchtung, dass der Freiburger Stadtteil Zähringen auf Kosten von Wildtal und Gundelfingen geschont werden soll, ausgeräumt sein.</p>
<p>A.8.3 Von Seiten der Gemeinde Gundelfingen wird die Entlastungsstraße „Wildtalspange“ begrüßt. Hieran ist unbedingt festzuhalten.</p>	<p>Die Prüfung einer Kosten-Nutzen-Betrachtung zur „Wildtalspange“ ist Teil einer gesamtstädtischen bzw. interkommunalen Verkehrsentwicklungsplanung.</p> <p>Sie war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als in der Vergangenheit bei der Erstellung von Verkehrsprognosen angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit jedenfalls kein durch die Planung zur Höhe ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Plangebiet ist die „Wildtalspange“ nicht erforderlich</p>

	und deshalb auch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.
A.8.4	Wir wünschen an weiteren Verfahren beteiligt zu werden.
	Wird zur Kenntnis genommen.

## B Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Einwendung/Stellungnahme

Entscheidungsvorschlag

B.1	Privatperson 1 (Schreiben vom 28.05.2018)
B.1.1	<p>Die Stadt sieht sich durch eine Machbarkeitsstudie am Ziel, die "Höhe" unter anderem via Burgackerweg/Pochgasse/ Bahnunterführung ("Aneurysma") zu erschließen. Es ist davon auszugehen, dass der Experte keine fachspezifische Computer-Simulation angewandt, sondern eine umfassende Verkehrszählung (07.00-19.00 Uhr) durchgeführt hat.</p>
	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, durchgeführt.</p> <p>Das Gutachten wurde in zwei Phasen erarbeitet. Zunächst als Voruntersuchung bzw. Grundlage für den 2017/2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung von Planungsbüros entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Dieser städtebauliche Entwurf war dann 2019 wiederum Basis für eine explizit auf die darin gewählte verkehrliche Erschließung bezogene, verfeinerte Untersuchung.</p> <p>Zur Ermittlung des Kfz-Verkehrs im Stadtteil Zähringen wurden am 26. März 2019 Zählungen an mehreren Knotenpunkten im Stadtteil Zähringen durchgeführt. Diese Zählungen ergänzen die im Oktober 2015 erhobenen Daten, mit denen das Verkehrsmodell an die geänderten Kfz-Verkehrsmengen auf der Zähringer Straße in Folge der Verkehrsberuhigung im Stadtteilzentrum angepasst werden konnte.</p> <p>Zählstellen waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Berggasse“</li> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Bernlappstraße“</li> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Reutebachgasse“</li> <li>- Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“</li> </ul> <p>Darüber hinaus wurde der Kfz-Verkehr auf dem Querschnitt der Wildtalstraße im Bereich des Höhewegs gezählt.</p> <p>Mit den zusätzlichen Zählungen konnte eine weitergehende Feineichung des Verkehrsmodells innerhalb des Stadtteils Zähringen vorgenommen werden. Im Vordergrund stand dabei die Aufteilung der Kfz-Verkehrsströme auf die drei Ost-West-Verbindungen zwischen Zähringer Straße und Wildtalstraße. Darüber hinaus wurde eine 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße /</p>

	<p>Pochgasse“ durchgeführt, an dem bisher nur Daten für die Spitzenstunden vorlagen.</p> <p>Die Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ bestätigt die Ergebnisse einer Zählung, die am 14. September 2016 für die Bearbeitung einer Einzelfahrzeugsimulation auf der Pochgasse durchgeführt wurde.</p> <p>Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wurde außerdem die allgemeine Verkehrsentwicklung in Zähringen sowie der Neuverkehr des Baugebiets Höhe berücksichtigt.</p> <p>Der Erzeugung und Umlegung des Verkehrsaufkommens des geplanten Baugebiets „liegen gemäß dem Bebauungsplan Höhe“ max. 300 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen zu Grunde. Das Baugebiet soll überwiegend im Geschosswohnungsbau sowie mit einigen Einfamilienhäusern entwickelt werden, darüber hinaus wurde im Verkehrsgutachten eine Kindertagesstätte mit 120 Betreuungsplätzen berücksichtigt, obwohl tatsächlich nur eine 6-gruppige Kita mit 90 Betreuungsplätzen gebaut werden wird.</p> <p>Die Verkehrserzeugung erfolgt differenziert nach der Lage der Wohneinheiten im Baugebiet. Hierdurch kann das Verkehrsaufkommen kleinteilig in das Verkehrsmodell eingespeist werden.</p> <p>Es wurde keine Differenzierung bei den Haushaltsgrößen und dem Mobilitätsverhalten der einzelnen Gebäudetypologien vorgenommen. Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet wurde in Anlehnung an die Fachliteratur ermittelt, darüber hinaus wurden lagespezifische Ansätze zur Verkehrsmittelwahl berücksichtigt.</p> <p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine</p>
--	---

	<p>Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die verkehrliche Situation eingehend und fachgerecht untersucht wurde und sie im Ergebnis zu keinem unzumutbaren Engpass (Aneurysma) an der Bahnunterführung der Pochgasse führen wird.</p>
<p>B.1.2 Verkehrsaufkommen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Notruf-Einsätze 110 +112</li> <li>2. Kinderhaus Bernhard von Baden/ Radler*innen+Pkw mind.4xige "rush-hour"</li> <li>3. Evangelische Jugendhilfe/Pkw+Taxi</li> <li>4. Birkenhof(Tagungs-/Erholungsheim Letten) /Pkw+Bus</li> <li>5. Restaurant Zähringer Burgruine /Pkw+Bus</li> <li>6. Pfarrkirche St. Blasius /Gottesdienste, Hochzeiten, Trauerfeiern/ Pkw</li> </ol>	<p>Wie oben dargelegt wurde das bestehende Verkehrsaufkommen fachgerecht in das Gutachten einbezogen. Die aufgelisteten Einzelereignisse spiegeln sich in den erhobenen Zählergebnissen wider. Ausnahmesituationen wie die angeführten Notrufe können hingegen nicht Gegenstand einer Verkehrserhebung/-prognose sein. Wie bei jedem Notarzt- oder Feuerwehreinsatz sind alle sonstigen Verkehrsteilnehmer dazu verpflichtet den Rettungsweg frei zu halten bzw. frei zu machen.</p>
<p>B.1.3 Transparenz ist "unablässige Prämisse" für die Abweichung von der von Bürgerinnen/Bürgern mehrheitlich favorisierten "Wildtal-Spange"!</p>	<p>Die so genannte Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als in der Vergangenheit bei der Erstellung von Verkehrsprognosen angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit jedenfalls kein durch die Planung ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen. Im Zusammenhang mit dem Plangebiet ist sie nicht erforderlich, da das Verkehrsgutachten nachweist, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe über die Pochgasse und die Wildtalstraße aufgenommen werden können.</p>
<p>B.1.4 Priorität gilt der Ausschlussfrist für Einwendungen in den weiteren Verfahrensschritten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen,</p>
<p>B.1.5 Ergänzung, Email vom 29.06.2018:</p> <p>Nach Ablauf der Offenlegung darf ich ergänzend anmerken: Der Lageplan sowohl im BZB als auch im Amtsblatt gleicht eher einem Suchrätsel, er erlaubt keine schlüssige Beurteilung zu schaffender Fakten. Beispielhaft gilt die optische Transparenz im ZÄHRINGEN MAGAZIN (Ausgabe Juni).</p>	<p>Der zum Zwecke der ortsüblichen Bekanntmachung von Bebauungsplänen erstellte Lageplan, hat die Aufgabe, die Lage des Plangebiets in der Stadt darzustellen und so eventuell Betroffene auf die bevorstehende öffentliche Auslegung der Planunterlagen hinzuweisen. Indem der Lageplan eindeutig darstellt, dass sich das Plangebiet zum einen unmittelbar an den nördlichen Siedlungsrand Zähringens anschließt und zum anderen östlich der Bahnlinie und in der Nähe zum Haltepunkt Zähringen befindet, erfüllt er diese Aufgabe. Für eine inhaltliche Auseinandersetzung / Beurteilung ist er nicht gedacht. Dies kann nur Anhand der vollständigen Unterlagen, die im Internet oder beim Beratungszentrum Bauen und Energie öffentlich zugänglich sind bzw. waren, erfolgen.</p>

<p>B.1.6 I.S. "Aorta Pochgasse" vermisste ich bis jetzt die vollständige Diagnose, gerade auch auf die Bauphase bezogen -"Datenschutz dürfte wenig hinderlich sein. Ein visionärer, wenngleich nur temporärer "Bypass" ("KfZ-Spange Höhe NP") verbietet sich aus sattsam bekannten Argumenten.</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.1.1</p> <p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p>
<p><b>B.2 Privatperson 2</b> (Schreiben vom 21.06.2018)</p>	
<p>Zum ausgelegten Bebauungsplan zur geplanten Bebauung „Höhe“ in Freiburg Zähringen möchte ich folgende Eingabe machen:</p>	
<p>B.2.1 Direkt westlich meines Grundstücks sehe ich auf dem „Siegerplan“ 2 sehr große Bauwerke, meiner Einschätzung nach 4-5-stöckig. Speziell das eine direkt östlich meines Grundstücks nimmt meinem Grundstück die Sicht.</p> <p>Warum muss hier oben am Berg so hoch gebaut werden? Können es nicht auch ein oder 2 Stockwerke weniger sein? Bis dato wurde in diesem Wohngebiet nichts über 3 Stockwerke inklusive Dachgeschoß gebaut. Es scheint hier um Gewinnmaximierung der Grundstückseigentümer zu gehen.</p>	<p>Das künftige, direkt westlich gelegene Gebäude wird gemäß dem hier vorliegenden Bebauungsplangentwurf 3-geschossig und hält einen Abstand von mind. 35 m zum Haus des Einwenders/der Einwenderin. Zudem wird das neue, ca. 9 m hohe Gebäude aufgrund der Topografie ca. 3 - 4 m tiefer liegen als das eigene Bestandsgebäude. Damit hält sich die mit der Neubebauung verbundene Einschränkung der Sicht in sehr begrenztem Ausmaß und ist zumutbar. Ähnlich verhält es sich mit dem im Nordwesten nächstgelegenen, neuen max. 3-geschossigen Einfamilienhaus, das ebenfalls einen Abstand von mind. 35 m einhält.</p>
<p>B.2.2 Kann das Haus nicht einen etwas größeren Abstand zu unserem Grundstück haben?</p>	<p>Wie oben dargelegt hält die künftige Bebauung einen mehr als ausreichenden Abstand, weshalb ein noch größerer Abstand vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nicht zu rechtfertigen wäre.</p>
<p><b>B.3 Privatperson 3</b> (Schreiben vom 23.06.2018 mit Anlage)</p>	
<p>B.3.1 Auf die Bekanntmachungen im Amtsblatt der Stadt Freiburg vom 25.05.2018 zum o.g. Bebauungsplan als auch das Ergebnis der vorliegenden „Verkehrsuntersuchung Zähringen-Höhe Freiburg im Breisgau“ vom März 2017 mit „Feineichung des Verkehrsmodells“ „im Oktober 2015“ der Dipl. Ing. Sebastian Hofherr, Dipl.-Ing. Holger Türri und B. Eng. Christina Kugel, R+T Ingenieure für Verkehrsplanung Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Darmstadt, wird Bezug genommen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen,</p>
<p>B.3.2 Grundsätzlich kann die seit Jahren beabsichtigte Bebauung der Höhe wegen dem Flächenbedarf für die Wohnbebauung durch die Stadt nachvollzogen werden. Aufgrund der beabsichtigten Dimension der Bebauung, verkehrlicher und naturschutzrechtlicher Aspekte</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>ergeben sich jedoch Einwendungen/ Hinweise auf die nachstehend hingewiesen wird.</p> <p>Als Grundstückseigentümer des Flurstücks Nr. XXX sind wir von der beabsichtigten Bebauung unmittelbar auch betroffen. Aktuell ergeben sich folgende Einwendungen/Hinweise:</p>	
<p>B.3.3 In der o.g. Verkehrsuntersuchung Zähringen-Höhe soll die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege mittels Simulationsergebnissen auf 15 Seiten mit Anlagen nachgewiesen werden. Diese Verkehrsuntersuchung lässt einige für die Bevölkerung wesentliche Aspekte und Inhalte - andere Verkehrswegebeziehungen jenseits der Pochgasse über Wildtalstr., Reutebachgasse, usw. und wichtige Verkehrssicherheitsaspekte für alle Verkehrsteilnehmerinnen - außen vor und/oder werden unangemessen bewertet.</p> <p>Es wird zwar „das kleinräumige Straßennetz“ als gering belastet festgestellt, jedoch ist dies offensichtlich nur an einem Zähl- bzw. Erfassungstag „am 13.Oktober 2015“ als Basis für die Feineichung des Verkehrsmodells und als Grundlage für die Bebauung der Höhe ab 2020 ff. erfolgt. Vorschlag: mindestens eine Woche an verschiedenen Kalendertagen.</p> <p>Angesichts weiterer Bebauungen oberhalb der Bahnlinie und weiteren Zuzügen von Einwohnern in 2015 ff. als auch die Erfassung nur , eines Tages vor ca. 3 Jahren sind die Ergebnisse des Verkehrsgutachten zu hinterfragen, ob hier keine weitergehende Untersuchungen angesichts anderer eingetretener Fehleinschätzungen und Sicherheitslagen oberhalb der Zähringerstr. zwischen Reutebachgasse und Unterfeldstr. zu berücksichtigen sind.</p> <p>Besonders auszuweisende Engstellen für alle Verkehrsteilnehmerinnen befinden sich u.a. in den Ein- und Ausfahrten Reutebachgasse, Bernlappstr. und Unterfeldstr. jeweils zur Zähringerstr. als auch in der Wildtalstr. jeweils vor den beiden Unterführungen, die unseres Erachtens unter Risiko- und Sicherheitsaspekten in der Simulation völlig außer Betracht bleiben. Letztendlich ist das Verkehrsgutachten gemäß Seite 1 „auf das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Pochgasse im Wesentlich auf den Verkehrsablauf' reduziert und deshalb auch in der Zusammenfassung (Seite 6) auftragsbezogen auf einen, wenn auch wesentlichen Aspekt reduziert.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, durchgeführt.</p> <p>Das Gutachten wurde in zwei Phasen erarbeitet. Zunächst als Voruntersuchung bzw. Grundlage für den 2017/2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung von Planungsbüros entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Dieser städtebauliche Entwurf war dann 2019 wiederum Basis für eine explizit auf die darin gewählte verkehrliche Erschließung bezogene, verfeinerte Untersuchung.</p> <p>Zur Ermittlung des Kfz-Verkehrs im Stadtteil Zähringen wurden am 26. März 2019 Zählungen an mehreren Knotenpunkten im Stadtteil Zähringen durchgeführt. Diese Zählungen ergänzen die im Oktober 2015 erhobenen Daten, mit denen das Verkehrsmodell an die geänderten Kfz-Verkehrsmengen auf der Zähringer Straße in Folge der Verkehrsberuhigung im Stadtteilzentrum angepasst werden konnte.</p> <p>Zählstellen waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Berggasse“</li> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Bernlappstraße“</li> <li>- Knotenpunkt „Zähringer Straße / Reutebachgasse“</li> <li>- Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“</li> </ul> <p>Darüber hinaus wurde der Kfz-Verkehr auf dem Querschnitt der Wildtalstraße im Bereich des Höhewegs gezählt.</p> <p>Mit den zusätzlichen Zählungen konnte eine weitergehende Feineichung des Verkehrsmodells innerhalb des Stadtteils Zähringen vorgenommen werden. Im Vordergrund stand dabei die Aufteilung der Kfz-Verkehrsströme auf die drei Ost-West-Verbindungen zwischen Zähringer Straße und Wildtalstraße. Darüber hinaus wurde eine 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ durchgeführt, an dem bisher nur Daten für die Spitzenstunden vorlagen.</p> <p>Die Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ bestätigt die Ergebnisse einer Zählung, die am 14. September 2016 für die Bearbeitung einer Einzelfahrzeugsimulation auf der Pochgasse durchgeführt wurde.</p>

	<p>Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wurde außerdem die allgemeine Verkehrsentwicklung in Zähringen sowie der Neuverkehr des Baugebiets Höhe berücksichtigt.</p> <p>Der Erzeugung und Umlegung des Verkehrsaufkommens des geplanten Baugebiets „liegen gemäß dem Bebauungsplan Höhe“ max. 300 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen zu Grunde. Das Baugebiet soll überwiegend im Einfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau entwickelt werden, darüber hinaus wurde im Verkehrsgutachten eine Kindertagesstätte mit 120 Betreuungsplätzen berücksichtigt, obwohl tatsächlich nur eine 6-gruppige Kita mit 90 Betreuungsplätzen gebaut werden wird.</p> <p>Die Verkehrserzeugung erfolgt differenziert nach der Lage der Wohneinheiten im Baugebiet. Hierdurch kann das Verkehrsaufkommen kleinteilig in das Verkehrsmodell eingespeist werden.</p> <p>Es wurde keine Differenzierung bei den Haushaltsgrößen und dem Mobilitätsverhalten der einzelnen Gebäudetypologien vorgenommen. Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet wurde in Anlehnung an die Fachliteratur ermittelt, darüber hinaus wurden lagespezifische Ansätze zur Verkehrsmittelwahl berücksichtigt.</p> <p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die verkehrliche Situation eingehend und</p>
--	---

	fachgerecht untersucht wurde und sie im Ergebnis zu keinem unzumutbaren Engpass an der Bahnunterführung der Pochgasse führen wird.
<p>B.3.4 Über die Erkenntnisse der Verkehrsuntersuchung hinaus, weisen wir aufgrund eigener Erfahrungen und von Beobachtungen zu Risiken im Einzugsgebiet oberhalb der Zähringerstr. darauf hin, dass die „kleinräumigen“ Straßen-, aber auch Fußwegeverhältnisse unter Risiko- und Unfallspekten in der Verkehrsuntersuchung keine angemessene inhaltliche Berücksichtigung und Würdigung erfahren. Dies ist möglicherweise einer einseitigen Auftragslage geschuldet, aber auch dem Umstand, dass nicht alle eingetretenen Unfälle und Gefahrenfälle erfasst, sondern auch ohne Einbeziehung der Polizei abgewickelt werden wie wir dies auch selbst unverschuldet in der Pochgasse, Reutebachgasse und Wildtalstr. erfahren und/oder beobachten durften.</p>	<p>Die sensiblen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Pochgasse und den angrenzenden Wohnstraßen ist der Verwaltung bekannt. Aus diesem Grund wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Machbarkeitsstudie/Verkehrsgutachten für die Erschließung des Baugebiets Höhe an ein unabhängiges Fachbüro vergeben. Deren Ergebnisse werden oben unter B.3.3 dargelegt.</p> <p>Die Verkehrssicherheit hat darin angemessene Berücksichtigung gefunden. So wurde explizit erwähnt, „große Teile des Ortszentrums weisen enge Straßenräume auf“. Wäre die Verkehrssicherheit nicht hinreichend gegeben, hätte die Gesamtbeurteilung durch den Gutachter nicht gelautet, dass „das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Problemen führt“. Der oben beschriebene Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben einem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Auch bei der Verkehrsbehörde ist dieser Bereich trotz des Zusammentreffens von Kfz-, Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Das zusätzlich durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrsaufkommen wird daran nichts Grundlegendes verändern.</p>
<p>Frage: Wer ist Kostenträger der Verkehrsuntersuchung? Wer hat die Auftragslage formuliert?</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde vom Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg in Auftrag gegeben und von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den Empfehlungen für Verkehrserhebung EVE durchgeführt. Kostenträger der Verkehrsuntersuchung war die Entwicklungs- und Erschließungsgemeinschaft Baugebiet Höhe GbR.</p>
<p>B.3.5 Ergo: Die Untersuchung der Verkehrssicherheit findet in dieser Untersuchung über 15 Seiten zuzüglich Anlagen keine angemessene inhaltliche Berücksichtigung als auch als Entscheidungskriterium für einen Bebauungsplan „Höhe“.</p> <p>Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage eines Tages in 2015 können von der Erhebungsmethode so nicht vollständig und nach drei Jahren mit zahlreichen örtlichen Veränderungen und einem zu kritisierenden unangemessenen Einzugsbereich nicht befriedigen und widersprechen täglichen praktischen Erfahrungen als Fußgänger, Rad- und Autofahrer.</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.3.3 und B.3.4.</p>
<p>B.3.6 Angesichts der jüngsten Beispiele veränderter Verkehrsregelungen in der Wildtalstraße und in der Pochgasse wurde deutlich wie</p>	<p>Das angeführte Beispiel zwischen den beiden Eisenbahnüberführungen von Pochgasse und Reutebachgasse wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>unangemessen und fern vom Gefahrenpotential zusätzliche Parkplatzsituationen erst geschaffen und durch die Stadt wieder revidiert werden mussten, da die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss an der Nahtstelle zwischen zwei Eisenbahnunterführungen Ergebnis einer unangemessenen Einschätzung der Stadt waren.</p>	<p>Grundsätzlich können Verkehrsregelungen getestet und nach einem erfolgten Probelauf nochmals geändert oder angepasst werden. Dies ist hier erfolgt.</p>
<p>B.3.7 Inwieweit nun die Vorschläge in der Verkehrsuntersuchung durch die Stadt in der Pochgasse, usw. umgesetzt werden, interessiert vor Festsetzung des Bebauungsplans, da davon im Bestand auch Einwohner/Geschäfte' ohne ausreichende Stellplätze betroffen sein dürften.</p>	<p>Wie bereits unter B.3.3 ausgeführt, werden gemäß der Gutachter-Empfehlung zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Dies wird per verkehrrechtlicher Anordnung geschehen. Vorhandene Markierungen werden entfernt werden.</p> <p>Diese Maßnahme wird im Zuge der förmlichen Offenlage des Bebauungsplans und damit vor Satzungsbeschluss für alle transparent dargelegt.</p>	
<p>B.3.8 Im Ergebnis bestehen aus unserer Sicht gravierende Bedenken bezüglich der möglichen Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplans auf der Grundlage des Ergebnisses einer solchen Verkehrsuntersuchung aus 2015, wenn kein den Bedürfnissen der Bevölkerung in diesem Stadtteilbereich angemessenes Verkehrskonzept dem Bebauungsplan zu Grunde liegt, das auch die Sicherheit aller Bewohner_innen im Straßen-, Radfahr- und Fußgängerbereich gewährleistet.</p> <p>Seit Jahren bestehen u.a. auch auf den stark frequentierten Bereich Ecke Reutebachgasse, Burgdorfer Weg und Wildtalstraße Gefahrenpotentiale, da nicht nur der/die Zu- und Abgang/-fahrt zum Kindergarten/Kath. Gemeindehaus, Kaffee „Pausenraum“ und Friedhof Zähringen, sondern auch der Radweg Stadtmitte - Zähringen - Gundelfingen verläuft und an dieser stark frequentierten Stelle einmündet und auch nach partieller Wiederaufhebung der Parkmöglichkeiten in der Wildtalstr. durch verkehrswidriges Parken immer wieder erneut eine außerordentliche Gefahrenzone bestehen bleibt. In der Verkehrsuntersuchung bleibt diese Problemstellung unerwähnt. Vermutlich konnte dies in 2015 an einem Tag so auch nicht aufgenommen werden. Deshalb nochmals die Frage: Was wurde gegenüber R + T beauftragt?</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.3.3.</p> <p>In Bezug auf die Radwegplanung Folgendes:</p> <p>Die Kreuzung Wildtalstraße / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg wird in den nächsten Jahren verkehrssicher umgestaltet. Im Zuge des Projekts „Erneuerung Eisenbahnüberführung Reutebachgasse“ wird die Eisenbahnunterführung Richtung Süden aufgeweitet. Hierdurch wird die Straßengeometrie etwas begradigt (mit einhergehender Verbesserung der Sichtverhältnisse) und der Gehweg auf der Südseite, auf dem ein Schulweg verläuft, deutlich verbreitert. Der Schulweg erhält zudem einen neuen, durch eine Auframpung gesicherten Zebrastreifen über den Burgdorfer Weg. Die Komplexität der Verkehrsführung wird durch die zukünftige Bevorrechtigung des RS 6 reduziert. Im Rahmen des Rad-schnellwegprojekts wird im Burgdorfer Weg auch ein neuer Gehweg geschaffen, sodass eine durchgängige Gehverbindung bis in den Park entsteht.</p>	
<p>B.3.9 Ergo: Durch die beabsichtigte Bebauung in der Höhe und die nicht erhebliche Zunahme weiterer Verkehrsteilnehmer_innen dürfte sich deshalb ein weiteres Gefahren- und Risikopotential für alle Verkehrsteilnehmer_innen ergeben, da das kleinräumige Straßennetz in Zähringen auch unter Risiko- und Gefahrenaspekten noch stärker die Verkehrsteilnehmer_innen belasten dürfte, was das Verkehrsgutachten(15</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.3.3 und B.3.4.</p>	

	Seiten mit Anlagen) keinesfalls angemessen erfasst, darlegt und bewertet.
<p>B.3.10 Mit der beabsichtigten Bebauung der Höhe werden sich über mehrere Jahre zusätzliche Belastungen aus dem Baustellenverkehr ergeben, der die Anwohner nicht nur dem Baulärm, sondern auch ohne weitere angemessene Verkehrserschließung zusätzlichen Belastungen aussetzen wird. Bereits durch ein kleineres Bauvorhaben (6 Neubauten) kam es in der Vorderen Poche, Pochgasse zu Belastungen, die im Vergleich mit dem Bauvorhaben Höhe über mehrere Jahre dauern werden. Es stellt sich somit die Frage, ob und in welcher Höhe die sogenannte „Wildtalspange“ (Vgl. u.a. Seite 4 Verkehrsuntersuchung und Stadtentwicklungsplan Zähringen April 2008) mit welcher aktuellen Investitionskostenschätzung (mindestens aus 2017/2018) der Stadt für eine Brücke eine Abhilfe für die Stadt und den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald auch aus Sicherheits- und Risikoaspekten für alle Verkehrsteilnehmer_innen schaffen kann, in dem für die Zukunft dadurch auch andere Bebauungen im Bedarfsfalle möglich werden könnten.</p>	<p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p> <p>Die so genannte Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als in der Vergangenheit bei der Erstellung von Verkehrsprognosen angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb jedenfalls derzeit kein durch die Planung zur Höhe ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Plangebiet ist sie nicht erforderlich, da das Verkehrsgutachten nachweist, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe über die Pochgasse und die Wildtalstraße aufgenommen werden können. Der FNP sieht in diesem Bereich keine neuen Baugebiete vor, so dass die Wildtalspanne als nicht notwendig erachtet werden kann.</p>
<p>B.3.11 Weitere Bedenken ergeben sich auch dahin, dass in dem Gebiet Höhe in der Vergangenheit und aktuell zahlreiche Wildtiere - Rehe, Marder, Iltis, Dachse, Füchse Hasen - und natürlich zahlreiche Vogelarten zu Hause sind und auch beobachtet werden können, die mit der weiteren Bebauung der Höhe ihren Lebensraum verlagern müssen.</p>	<p>Im Zuge der gemäß BauGB vorgeschriebenen Umweltprüfung wurden u.a. mittels Biotoptypenkartierungen mögliche Lebensräume von Flora und Fauna erfasst und flächenmäßig bilanziert. Insbesondere artenschutzrechtlich geschützte Tierarten wurden gezielt erhoben und bewertet (z.B. Vogelarten).</p>
<p>B.3.12 Nicht zuletzt ist auch darauf hinzuweisen, dass im oberen Bereich der Höhe mit der Bebauung für Kinder, Jugendliche und auch Erwachsene eine der letzten Möglichkeiten im Winter beseitigt wird, vor Ort ohne Nutzung von Auto, Straßenbahn, usw. bisher Schlitten und Skier auf einer privaten Wiese - Flurstück XXX zu fahren und sonst die Wiese auch zu nutzen.</p>	<p>Das genannte Grundstück wird nur zu einem Teil Bauland. Die Strecke für eine Schlittenfahrt halbiert sich dadurch in etwa. Der Teilverlust ist in der Abwägung gegenüber der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum vertretbar.</p>
<p>B.3.13 Ergo: Mit der beabsichtigten Bebauung der Höhe kommt es somit zu einem weiteren Verlust von Freizeiträumen für Bewohner_innen von Zähringen wie auch von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere verbunden mit einer zusätzlichen erheblichen Risiko- und Gefahrenlage, wenn keine angemessenen Verkehrswege geschaffen werden.</p>	<p>Die offene Landschaft als Naherholungsraum zwischen den Ortsrändern von Zähringen im Süden und Wildtal im Norden sowie zwischen dem Höweg im Westen und dem Waldrand im Osten umfasst heute eine Fläche von rund 22,5 ha. Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Bau- und Verkehrsflächen werden davon rund 5,5 ha entfallen.</p>

	<p>Im Westen des Plangebiets wird zwischen dem Höheweg und den neuen Bauflächen ein zwischen ca. 60 und 100 m breiter und ca. 1,3 ha großer Wiesenstreifen erhalten. Im Norden des Plangebiets wird ein gut 1 ha großer Geländestreifen, der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzt wird, in eine Streuobstwiese umgewandelt. Beide Flächen werden als Ausgleichsflächen herangezogen und erhalten, bzw. werten den Landschaftsraum auf.</p> <p>Alle nördlich des bestehenden Feldweges, der die nördliche Grenze der Bauflächen bildet, gelegenen Wege und Pfade bleiben unverändert bestehen.</p> <p>Der offene Landschaftsraum wird also zwar um etwa 20 - 25 % kleiner, verloren geht er damit jedoch nicht.</p>
<p>B.3.14 Eine ausschließliche Anbindung des neuen Wohngebietes über die Option „Wildtalspange“ kann nicht zielführend sein, sie kann aber unter eine wesentliche Entlastung bedeuten. Der zusätzliche Landschaftsverbrauch ist jedoch dem Bebauungsplanentwurf „Höhe“ bereits geschuldet, da die zusätzliche Belastung durch den Zuzug weiterer Einwohner_innen mit dem Bebauungsplan „Höhe“ einhergeht.</p> <p>Ohne ein umfassendes Verkehrsgutachten zu erstellen das o.g. Aspekte berücksichtigt, ist ein Bebauungsplan „Höhe“ ohne angemessene Lösung der erwähnten Verkehrsprobleme und Verkehrssicherheit nicht zu akzeptieren. Hierbei interessieren uns aber auch viele Bewohner_innen in Zähringen die Höhe der Investitionskosten für die „Wildtalspange“.</p> <p>Wir bitten um Prüfung und Angabe der Investitionskosten auf der Basis einer aktuellen verbindlichen Kostenschätzung für das Brückenbauwerk "Wildtalspange".</p>	<p>Für das Plangebiet wurde eine Verkehrsuntersuchung von einem unabhängigen Gutachter und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, erstellt. Es bietet eine hinreichende Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan. Siehe auch B.3.3.</p> <p>Die Investitionskosten lassen sich ohne eine fundierte Planung nicht seriös benennen. Das vorliegende Verkehrsgutachten weist nach, dass sie für die Erschließung des Baugebietes Höhe nicht erforderlich ist. Die Kosten für die Herstellung der Wildtalspange können somit nicht auf das Baugebiet umgelegt werden.</p>
<p><b>B.4 Privatperson 4</b> (Schreiben vom 24.06.2018)</p>	
<p>B.4.1 Das Gutachten bezeichnet unsere Straßen als im Schnitt nur leicht belastet. Dies mag im Vergleich zu den großen Durchgangsstraßen richtig sein, berücksichtigt aber in keiner Weise die Straßenbreite unserer Straßen. An keiner Stelle können hier zwei Autos im Gegenverkehr aneinander vorbeifahren. Ein Auto muss immer eine Lücke nützen, um das entgegenkommende Auto vorbeizulassen. Da die Straßen sehr voll geparkt sind und sich nur wenige Lücken bieten, kommt es in Stoßzeiten bereits jetzt oft zu Verkehrschaos und längeren Wartezeiten. Diese Situation als „leicht belastet“ zu bezeichnen ist ein schlechter Scherz. Ich lebe seit fast 30 Jahren in Freiburg und kenne keine</p>	<p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p>

<p>andere Stelle in Freiburg, wo der Verkehr ähnlich oft zum Kollaps kommt.</p>	<p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden. Der Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben dem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die künftige verkehrliche Situation zu keinen unzumutbaren Engpässen führen wird.</p>
<p>B.4.2 Die Verkehrsbeobachtung für das vorliegende Gutachten wurde nur an einem einzigen Tag durchgeführt. Um jedoch verlässliche Zahlen zu erhalten, müsste mindestens einen Monat lang gemessen werden. Eine Messung an einem Tag ist keineswegs aussagekräftig. Jeder Anwohner erlebt mehrmals im Monat, dass der Verkehr in einer der abfließenden Straßen zum Erliegen kommt. Sei es durch die Müllabfuhr, sei es durch ein Baufahrzeug, sei es durch dumm sich verkeilende (und sture) Autofahrer.</p> <p>Das Gutachten bezieht nicht die Reutebachgasse, Bernlappstraße und Berggasse mit ein. Durch eine dieser Straßen muss der Verkehr von der Zähringer Straße ins Neubaugebiet fließen und umgekehrt. Auch diese Straßen sind nur einspurig zu befahren und schon jetzt völlig überlastet. Dies führt schon jetzt dazu, dass viele Autos auf dem Gehweg fahren, um entgegenkommendem Verkehr auszuweichen.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, durchgeführt.</p> <p>Das Gutachten wurde in zwei Phasen erarbeitet. Zunächst als Voruntersuchung bzw. Grundlage für den 2017/2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung von Planungsbüros entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Dieser städtebauliche Entwurf war dann 2019 wiederum Basis für eine explizit auf die darin gewählte verkehrliche Erschließung bezogene, verfeinerte Untersuchung.</p> <p>Zur Ermittlung des Kfz-Verkehrs im Stadtteil Zähringen wurden am 26. März 2019 Zählungen an mehreren Knotenpunkten im Stadtteil Zähringen durchgeführt. Diese Zählungen ergänzen die im Oktober 2015 erhobenen Daten, mit denen das Verkehrsmodell an die geänderten Kfz-Verkehrsmengen auf der Zähringer Straße in Folge der Verkehrsberuhigung im Stadtteilzentrum angepasst werden konnte.</p> <p>Zählstellen waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Berggasse“</li> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Bernlappstraße“</li> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Reutebachgasse“</li> <li>– Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“</li> </ul> <p>Darüber hinaus wurde der Kfz-Verkehr auf dem Querschnitt der Wildtalstraße im Bereich des Höhewegs gezählt.</p> <p>Mit den zusätzlichen Zählungen konnte eine weitergehende Feineichung des Verkehrsmodells innerhalb des Stadtteils Zähringen vorgenommen werden. Im Vordergrund stand dabei die Aufteilung der Kfz-Verkehrsströme auf die drei Ost-West-</p>

	<p>Verbindungen zwischen Zähringer Straße und Wildtalstraße. Darüber hinaus wurde eine 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ durchgeführt, an dem bisher nur Daten für die Spitzenstunden vorlagen.</p> <p>Die Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ bestätigt die Ergebnisse einer Zählung, die am 14. September 2016 für die Bearbeitung einer Einzelfahrzeugsimulation auf der Pochgasse durchgeführt wurde.</p> <p>Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wurde außerdem die allgemeine Verkehrsentwicklung in Zähringen sowie der Neuverkehr des Baugebiets Höhe berücksichtigt.</p>
<p>B.4.3 Dies alles gilt schon für das normale Verkehrsaufkommen mit PKWs. Müssen nun auch noch Baufahrzeuge durch diese Straßen fahren, ist ein Verkehrschaos nicht zu vermeiden. Dies wurde bereits die letzten Jahre beim Bau der 3 neuen Häuser in der Vorderen Poche 15 deutlich. Bei der zu erwartenden Anzahl an Baufahrzeugen für das Neubaugebiet würde der Verkehr in den schmalen Straßen über Jahre immer wieder kollabieren. Die Belastung durch Baufahrzeuge wurde in dem Guthaben überhaupt nicht berücksichtigt.</p>	<p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p>
<p>B.4.4 Ebenso wurde der Sicherheitsaspekt auf den Straßen und Gehwegen völlig vernachlässigt. Schon jetzt ist die Verkehrssituation für Kinder auf dem Fahrrad und den Gehwegen sehr unübersichtlich. Die Straßen sind so eng, dass Fahrradfahrer nicht mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand überholt werden können. Schon jetzt kommt es entweder zu langen Schlangen hinter den Fahrradfahrern oder zu gefährlichen Überholmanövern. Autos weichen vor dem entgegenkommenden Verkehr auf die schmalen Gehwege aus und gefährden damit Radfahrer und Fußgänger. Gerade die vielen kleinen Kinder auf dem Weg zu den Kindergärten und Schulen können diese Situationen nicht richtig einschätzen.</p>	<p>Die sensiblen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Pochgasse und den angrenzenden Wohnstraßen ist der Verwaltung bekannt. Aus diesem Grund wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Machbarkeitsstudie/Verkehrsgutachten für die Erschließung des Baugebiets Höhe an ein unabhängiges Fachbüro vergeben. Deren Ergebnisse werden oben unter B.4.1 und B.4.2 dargelegt.</p> <p>Die Verkehrssicherheit hat darin sehr wohl eine angemessene Berücksichtigung gefunden. So wurde explizit erwähnt, „große Teile des Ortszentrums weisen enge Straßenräume auf“. Wäre die Verkehrssicherheit nicht hinreichend gegeben, hätte die Gesamtbeurteilung durch den Gutachter nicht gelautet, dass „das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Problemen führt“. Der oben beschriebene Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben einem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Auch bei der Verkehrsbehörde ist dieser Bereich trotz des Zusammentreffens von Kfz-, Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Das zusätzlich durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrsaufkommen wird daran nichts Grundlegendes verändern.</p>

	<p>Die Kreuzung Wildtalstraße / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg wird in den nächsten Jahren verkehrssicher umgestaltet. Im Zuge des Projekts „Erneuerung Eisenbahnüberführung Reutebachgasse“ wird die Eisenbahnunterführung Richtung Süden aufgeweitet. Hierdurch wird die Straßengeometrie etwas begradigt (mit einhergehender Verbesserung der Sichtverhältnisse) und der Gehweg auf der Südseite, auf dem ein Schulweg verläuft, deutlich verbreitert. Der Schulweg erhält zudem einen neuen, durch eine Auframpung gesicherten Zebrastreifen über den Burgdorfer Weg. Die Komplexität der Verkehrsführung wird durch die zukünftige Bevorrechtigung des Radschnellwegs 6 reduziert. Im Rahmen des Radschnellwegprojekts wird im Burgdorfer Weg auch ein neuer Gehweg geschaffen, sodass eine durchgängige Gehverbindung bis in den Park entsteht.</p>
<p>B.4.5 Die Annahme, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Neubaugebiet sich hälftig über den Burgackerweg / Pochgasse und zum anderen über den ausgebauten Höhweg / Wildtalstraße verteilen wird, ist nicht richtig. Im Gegensatz ist es wahrscheinlich, dass die Mehrzahl der Anwohner sich nach Freiburg orientieren (sonst würden sie ja im billigeren Umland wohnen) und deswegen nicht den Umweg über die Wildtalstraße wählen werden, sondern den direkten Weg nach Freiburg über die Pochgasse.</p> <p>Aus diesen Gründen erscheint es mir unmöglich, dass noch zusätzlicher Verkehr über diese Straßen geführt werden kann (Pochgasse Wildtalstraße, Reutebachgasse, Bernlappstraße und Berggasse). Ihre Erweiterung der ursprünglich geplanten 150 Wohneinheiten auf nunmehr 300 Wohneinheiten ist mit diesem Erschließungskonzept sicherlich nicht machbar.</p>	<p>Im überarbeiteten Verkehrsgutachten (Dez. 2020) wird dargelegt, dass etwa 60 % der vom Plangebiet ausgelösten Fahrten über den Burgackerweg / Pochgasse und etwa 40 % über den Höhweg nach Norden führen werden. Insofern wird die in der Einwendung formulierte Annahme, dass die Mehrzahl der Fahrten sich nach Freiburg orientieren geteilt. Bei der Wahl der Fahrtroute fließt jedoch nicht nur die Länge des Wegs, sondern auch der Aspekt der voraussichtlich benötigten Fahrzeit eine maßgebliche Rolle. Gerade mit dem Pkw werden etwas längere Wege in Kauf genommen, wenn sie ein schnelleres Ankommen in Aussicht stellen.</p> <p>Mit den bereits dargelegten Maßnahmen in der Pochgasse kommt das Verkehrsgutachten zu dem Schluss, dass die künftige verkehrliche Situation zu keinen unzumutbaren Engpässen führen wird.</p>
<p>B.4.6 Ich möchte Sie dazu auffordern, die Verkehrssituation mit einem seriösen, aussagekräftigen Gutachten nochmals zu messen. Das vorliegende weist so viele Mängel auf, dass es einem wie ein Gefälligkeitsgutachten vorkommt.</p>	<p>Es liegt ein aussagekräftiges Verkehrsgutachten vor. Der geäußerte Verdacht, es handle sich dabei um ein Gefälligkeitsgutachten wird entschieden zurückgewiesen.</p>
<p>B.4.7 Zudem möchte ich sie dringend auffordern, die Planung der Erschließung durch die „Wildtalspange“ wieder aufzunehmen. Dies wäre der einzig vernünftige Weg, ein so großes (und in Zukunft vielleicht noch größeres) Gebiet zu erschließen.</p> <p>Was betragen denn die Kosten für diese Brücke?</p> <p>Warum und aus welchen Gründen wurde ein solcher Vorschlag verworfen?</p>	<p>Die Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als bei der Erstellung von Verkehrsprognosen in der Vergangenheit angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit jedenfalls kein durch die Planung zur Höhe ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen, zumal sich die Investitionskosten für die so genannte Wildtalspange auf einen</p>

		<p>hohen Millionenbetrag – seriös lässt sich eine Kostenschätzung erst auf Grundlage einer fundierten Planung konkretisieren - belaufen würden.</p> <p>Der wirksame Flächennutzungsplan 2020 sieht keine neuen Baugebiete vor, die im Einzugsbereich der Wildtalspange liegen würden, so dass sich auch aus diesem Aspekt heraus keine Notwendigkeit für sie ergibt.</p> <p>Für die Erschließung des hier vorliegenden Plangebietes weist das Verkehrsgutachten nach, dass die Wildtalspange nicht erforderlich ist. Ihre Umsetzung würde die südliche Zufahrt über die Pochgasse nur zu einem geringen Anteil entlasten. Das Verkehrsgutachten weißt jedoch nach, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe durch verkehrsregelnde Maßnahmen in der Pochgasse verträglich aufgenommen werden können.</p>
B.4.8	Wurde beim Landkreis angefragt, da ja auch Gundelfingen - Wildtal von dem Anschluss profitieren würde?	Aus den in B.4.7 genannten Gründen wurde die Wildtalspange mit dem Landratsamt Breigau-Hochschwarzwald bislang nicht erörtert.
<b>B.5</b>	<b>Privatperson 5</b> (Schreiben vom 26.06.2018)	
B.5.1	Der uneingeschränkte Bedarf an Wohnraum im Stadtgebiet Freiburg steht außer Frage und dass zur Erfüllung dieses Bedarfes die Zähringer Höhe herangezogen wird, ist gut nachvollziehbar.	Wird zur Kenntnis genommen.
B.5.2	Der Umfang der beabsichtigten Wohneinheiten und die künftige Erschließung des Baugebietes sind meines Erachtens nicht ausreichend, bzw. repräsentativ untersucht worden.	Im Zuge sowohl der Mehrfachbeauftragung für den städtebaulichen Entwurf als auch der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens wurde deutlich, dass eine Wohnbebauung mit max. 300 Wohnungen verträglich mit den bestehenden Erschließungsstraßen bzw. mit dem teilweise ausgebauten Höhweg umgesetzt werden kann.
B.5.3	<p>Das künftige Wohngebiet kann nur über die Straßen Reutebachgasse/Wildtalstraße, Bernlappstraße/ Wildtalstraße, Berggasse/Wildtalstraße und von Norden über die Dorfstraße/Wildtalstraße erschlossen werden. Alle Straßen lassen bereits heute aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite einen Begegnungsverkehr nur bedingt zu.</p> <p>Das Befahren der Reutebachgasse ist oftmals nur mit Ausweichmanövern über vorhandene Gehwege möglich. Hinzu kommt, dass am ersten Nadelöhr, der Bahnunterführung Richtung Fillibachstraße die stark frequentierte Radwegverbindung Richtung Stadtmitte/Herdern kreuzt. Dieser unübersichtliche Bereich birgt bereits heute ein Risiko, sei es abbiegende Radfahrer auf den Burgdorfer Weg oder die mit nicht geringer Geschwindigkeit einbiegenden Fahrräder vom Burgdorfer Weg plus die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge der</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, durchgeführt.</p> <p>Das Gutachten wurde in zwei Phasen erarbeitet. Zunächst als Voruntersuchung bzw. Grundlage für den 2017/2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung von Planungsbüros entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Dieser städtebauliche Entwurf war dann 2019 wiederum Basis für eine explizit auf die darin gewählte verkehrliche Erschließung bezogene, verfeinerte Untersuchung.</p> <p>Zur Ermittlung des Kfz-Verkehrs im Stadtteil Zähringen wurden am 26. März 2019 Zählungen an mehreren Knotenpunkten im Stadtteil Zähringen durchgeführt. Diese Zählungen ergänzen die im Oktober 2015 erhobenen Daten, mit denen das</p>

<p>Bahnunterführung und den Fußgängerüberweg im Kurvenbereich.</p> <p>Auch die zweite Bahnunterführung, Pochgasse, mit parkenden Autos, Fußgängerüberweg und unübersichtliche Ein-, bzw. Ausfahrt und geringer Fahrbahnbreite bergen bereits heute große Risiken im Begegnungsverkehr. Auch hier werden der Höheweg und die Wildtalstraße rege von Radfahrern benutzt.</p> <p>Auch die Bernlappstraße und die Berggasse lassen Begegnungsverkehr nur bedingt zu.</p> <p>Auch die Situation der Fußgänger ist in diesen Bereichen bereits heute nicht zufriedenstellend.</p> <p>Jetzt soll das neue Baugebiet hinzukommen und dafür wurde ein Verkehrsgutachten herangezogen, welches äußerst dürftig die Verkehrssituationen in und um diesen Erschließungsbereich aufzeigt. Zudem wird nur eine Tagesaufnahme aus dem Jahr 2015 als Grundlage verwertet. Wie die verkehrliche Situation bei der wöchentlichen Müllleerung oder evtl. Rettungseinsätzen aussieht wird nicht widerspiegelt.</p> <p>Zu der Problematik der beengten Straßenverhältnisse kommt auch der bereits jetzt erkennbare zusätzliche Stellplatzbedarf in den Gebieten östlich der Bahnlinie.</p> <p>Vor diesem Hintergrund habe ich erhebliche Bedenken wie das kleinteilige Verkehrsnetz in Zähringen diesen zusätzlichen Verkehr auffangen soll und bitte um weitere Untersuchung.</p>	<p>Verkehrsmodell an die geänderten Kfz-Verkehrsmengen auf der Zähringer Straße in Folge der Verkehrsberuhigung im Stadtteilzentrum angepasst werden konnte.</p> <p>Zählstellen waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Berggasse“</li> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Bernlappstraße“</li> <li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Reutebachgasse“</li> <li>– Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“</li> </ul> <p>Darüber hinaus wurde der Kfz-Verkehr auf dem Querschnitt der Wildtalstraße im Bereich des Höhewegs gezählt.</p> <p>Mit den zusätzlichen Zählungen konnte eine weitergehende Feineichung des Verkehrsmodells innerhalb des Stadtteils Zähringen vorgenommen werden. Im Vordergrund stand dabei die Aufteilung der Kfz-Verkehrsströme auf die drei Ost-West-Verbindungen zwischen Zähringer Straße und Wildtalstraße. Darüber hinaus wurde eine 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ durchgeführt, an dem bisher nur Daten für die Spitzenstunden vorlagen.</p> <p>Die Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ bestätigt die Ergebnisse einer Zählung, die am 14. September 2016 für die Bearbeitung einer Einzelfahrzeugsimulation auf der Pochgasse durchgeführt wurde.</p> <p>Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wurde außerdem die allgemeine Verkehrsentwicklung in Zähringen sowie der Neuverkehr des Baugebiets Höhe berücksichtigt.</p> <p>Der Erzeugung und Umlegung des Verkehrsaufkommens des geplanten Baugebiets „liegen gemäß dem Bebauungsplan Höhe“ max. 300 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen zu Grunde. Das Baugebiet soll überwiegend im Geschosswohnungsbau sowie mit einigen Einfamilienhäusern entwickelt werden, darüber hinaus wurde im Verkehrsgutachten eine Kindertagesstätte mit 120 Betreuungsplätzen berücksichtigt, obwohl tatsächlich nur eine 6-gruppige Kita mit 90 Betreuungsplätzen gebaut werden wird.</p> <p>Die Verkehrserzeugung erfolgt differenziert nach der Lage der Wohneinheiten im Baugebiet. Hierdurch kann das Verkehrsaufkommen kleinteilig in das Verkehrsmodell eingespeist werden.</p> <p>Es wurde keine Differenzierung bei den Haushaltsgrößen und dem Mobilitätsverhalten der einzelnen Gebäudetypologien vorgenommen. Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet wurde in Anlehnung an die Fachliteratur ermittelt, darüber hinaus wurden</p>
---	---

	<p>lagespezifische Ansätze zur Verkehrsmittelwahl berücksichtigt.</p> <p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhwegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhwegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die verkehrliche Situation eingehend und fachgerecht untersucht wurde und sie im Ergebnis zu keinem unzumutbaren Engpass an der Bahnunterführung der Pochgasse führen wird.</p>
<p><b>B.6 Privatperson 6</b> (Schreiben vom 27.06.2018)</p>	
<p>B.6.1 Die Verkehrsbeobachtung für das vorliegende Gutachten wurde nur an einem einzigen Tag jeweils eine Stunde, vor- und eine Stunde nachmittags durchgeführt. Daraus ergeben sich keine verlässlichen Zahlen, die aussagekräftig sind. Messungen müssten über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden.</p>	<p>Die Verkehrsuntersuchung für die Zähringer-Höhe wurde von einem unabhängigen Gutachter erstellt und entsprechend den allgemein anerkannten Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, durchgeführt.</p> <p>Das Gutachten wurde in zwei Phasen erarbeitet. Zunächst als Voruntersuchung bzw. Grundlage für den 2017/2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung von Planungsbüros entwickelten städtebaulichen Entwurfs. Dieser städtebauliche Entwurf war dann 2019 wiederum Basis für eine explizit auf die darin gewählte verkehrliche Erschließung bezogene, verfeinerte Untersuchung.</p> <p>Zur Ermittlung des Kfz-Verkehrs im Stadtteil Zähringen wurden am 26. März 2019 Zählungen an mehreren Knotenpunkten im Stadtteil Zähringen durchgeführt. Diese Zählungen ergänzen die im Oktober 2015 erhobenen Daten, mit denen das Verkehrs-</p>

	<p>modell an die geänderten Kfz-Verkehrsmengen auf der Zähringer Straße in Folge der Verkehrsberuhigung im Stadtteilzentrum angepasst werden konnte.</p> <p>Zählstellen waren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Berggasse“</li><li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Bernlappstraße“</li><li>– Knotenpunkt „Zähringer Straße / Reutebachgasse“</li><li>– Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“</li></ul> <p>Darüber hinaus wurde der Kfz-Verkehr auf dem Querschnitt der Wildtalstraße im Bereich des Höhenwegs gezählt.</p> <p>Mit den zusätzlichen Zählungen konnte eine weitergehende Feineichung des Verkehrsmodells innerhalb des Stadtteils Zähringen vorgenommen werden. Im Vordergrund stand dabei die Aufteilung der Kfz-Verkehrsströme auf die drei Ost-West-Verbindungen zwischen Zähringer Straße und Wildtalstraße. Darüber hinaus wurde eine 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ durchgeführt, an dem bisher nur Daten für die Spitzenstunden vorlagen.</p> <p>Die Zählung am Knotenpunkt „Wildtalstraße / Pochgasse“ bestätigt die Ergebnisse einer Zählung, die am 14. September 2016 für die Bearbeitung einer Einzelfahrzeugsimulation auf der Pochgasse durchgeführt wurde.</p> <p>Für die Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wurde außerdem die allgemeine Verkehrsentwicklung in Zähringen sowie der Neuverkehr des Baugebiets Höhe berücksichtigt.</p> <p>Der Erzeugung und Umlegung des Verkehrsaufkommens des geplanten Baugebiets „liegen gemäß dem Bebauungsplan Höhe“ max. 300 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen zu Grunde. Das Baugebiet soll überwiegend im Geschosswohnungsbau sowie mit einigen Einfamilienhäusern entwickelt werden, darüber hinaus wurde im Verkehrsgutachten eine Kindertagesstätte mit 120 Betreuungsplätzen berücksichtigt, obwohl tatsächlich nur eine 6-gruppige Kita mit 90 Betreuungsplätzen gebaut werden wird.</p> <p>Die Verkehrserzeugung erfolgt differenziert nach der Lage der Wohneinheiten im Baugebiet. Hierdurch kann das Verkehrsaufkommen kleinteilig in das Verkehrsmodell eingespeist werden.</p> <p>Es wurde keine Differenzierung bei den Haushaltsgrößen und dem Mobilitätsverhalten der einzelnen Gebäudetypologien vorgenommen. Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet wurde in Anlehnung an die Fachliteratur ermittelt, darüber hinaus wurden</p>
--	---

	<p>lagespezifische Ansätze zur Verkehrsmittelwahl berücksichtigt.</p> <p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhwegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhwegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die verkehrliche Situation eingehend und fachgerecht untersucht wurde und sie im Ergebnis zu keinem unzumutbaren Engpass an der Bahnunterführung der Pochgasse führen wird.</p>
<p>B.6.2 Jeder Anwohner muss wöchentlich brenzlige Verkehrssituationen erleben, die schon zu Verkehrsunfällen geführt haben, bei denen Kinder auf Fahrrädern angefahren wurden. Autofahrer die morgens gestresst sind halten sich oft nicht an die Verkehrsregeln und weichen teilweise auf die Gehwege aus.</p>	<p>Die sensiblen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Pochgasse und den angrenzenden Wohnstraßen ist der Verwaltung bekannt. Aus diesem Grund wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Machbarkeitsstudie/Verkehrsgutachten für die Erschließung des Baugebiets Höhe an ein unabhängiges Fachbüro vergeben. Deren Ergebnisse werden oben unter B.6.1 dargelegt.</p> <p>Die Verkehrssicherheit hat darin eine angemessene Berücksichtigung gefunden. So wurde explizit erwähnt, „große Teile des Ortszentrums weisen enge Straßenräume auf“. Wäre die Verkehrssicherheit nicht hinreichend gegeben, hätte die Gesamtbeurteilung durch den Gutachter nicht gelautet, dass „das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Problemen führt“. Der oben beschriebene Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben einem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Auch bei der Verkehrsbehörde ist dieser Bereich trotz des Zusammentreffens von Kfz-, Fußgänger-</p>

	<p>und Fahrradverkehr nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Das zusätzlich durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrsaufkommen wird daran nichts Grundlegendes verändern.</p> <p>Die Kreuzung Wildtalstraße / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg wird in den nächsten Jahren verkehrssicher umgestaltet. Im Zuge des Projekts „Erneuerung Eisenbahnüberführung Reutebachgasse“ wird die Eisenbahnunterführung Richtung Süden aufgeweitet. Hierdurch wird die Straßengeometrie etwas begradigt (mit einhergehender Verbesserung der Sichtverhältnisse) und der Gehweg auf der Südseite, auf dem ein Schulweg verläuft, deutlich verbreitert. Der Schulweg erhält zudem einen neuen, durch eine Auframpung gesicherten Zebrastreifen über den Burgdorfer Weg. Die Komplexität der Verkehrsführung wird durch die zukünftige Bevorrechtigung des Radschnellwegs 6 reduziert. Im Rahmen des Radschnellwegprojekts wird im Burgdorfer Weg auch ein neuer Gehweg geschaffen, sodass eine durchgängige Gehverbindung bis in den Park entsteht.</p>
<p>B.6.3 An dem gemessenen Tag war außerdem keine Müllabfuhr unterwegs. Diese ist 2x wöchentlich mit mehreren Fahrzeugen unterwegs. Paketdienstzusteller, Zulieferer für Bäcker, Metzger und das Zähringer Läden fahren oft auch öfter zu den nicht gemessenen Zeiten. Da kann man dann nicht mehr von „kurzem Rückstau“ sprechen, der dadurch entsteht.</p>	<p>Wie oben dargelegt wurde das bestehende Verkehrsaufkommen fachgerecht in das Gutachten einbezogen. Die aufgelisteten Einzelereignisse spiegeln sich in den erhobenen Zählergebnissen wider.</p>
<p>B.6.4 Was ist mit dem Baustellenverkehr? Was mit dem Verkehr der Eltern, die ihre Kinder erfahrungsgemäß in die Kita Haus Bernhardt oder in einen neu gebauten Kindergarten bringen? Im neuen Baugebiet werden auch wieder weitere Kinder in alle möglichen Schulen gefahren.</p> <p>Alles durchs Nadelöhr: Bahnunterführung Pochgasse.</p>	<p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höhweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p>
<p>B.6.5 Wenn Parkplätze in der Pochgasse wegfallen, wo parken dann die Pendler, die in die S-Bahn steigen?</p>	<p>Die heute bestehenden Parkplätze in der Pochgasse sind und waren nicht Teil eines Park+Ride-Platzes. Pendler_innen, die am Bahnhof Zähringen zu- oder aussteigen, wissen, dass dort ein solches Angebot nicht existiert und werden deshalb für ihren Weg zum oder vom Bahnhof andere Verkehrsmittel wählen müssen.</p>
<p>B.6.6 Das Gutachten berücksichtigt nicht, dass die neuen Bewohner, die über den Höhweg in Richtung Stadt oder Umland fahren auch wieder durch die Bernlappstrasse, Reutebachgasse oder Berggasse fahren werden. Auch diese Straßen sind nur einspurig zu befahren und schon jetzt völlig überlastet, da auch Busverkehr durch die Wildtalstraße und die Berggasse führt.</p>	<p>Das Verkehrsgutachten hat dies berücksichtigt.</p> <p>Siehe auch Entscheidungsvorschlag B.6.1 und B.6.2.</p>

B.6.7	Die Behauptung, dass die Gesamtverkehrsmenge sowohl mit zusätzlichen 250 oder 300 Wohneinheiten ähnlich seien, ignoriert die kaum zu verbessernde Verkehrssituation, sie wird sogar durch jeden einzelnen Einwohner mehr, wesentlich verschlechtert.	Das Gutachten geht von max. 300 Wohneinheiten im Plangebiet aus.
B.6.8	Von problemloser Abwicklung des Verkehrs kann keine Rede sein. LKW's können in der Unterführung keinen Platz für Gegenverkehr machen, da Rückstau besteht. Folge ist eine Blockade des Verkehrs.	Siehe Entscheidungsvorschlag B.6.2.
B.6.9	Eine Erweiterung der ursprünglich geplanten 150 Wohneinheiten auf 300 ist mit diesem Erschließungskonzept sicher nicht machbar.	Siehe Entscheidungsvorschlag B.6.1.
B.6.10	Wir möchten Sie dazu auffordern, die Verkehrssituation in einem seriösen, aussagekräftigen Gutachten, nochmals zu messen.	Siehe Entscheidungsvorschlag B.6.1.
B.6.11	Ebenso fordern wir, dass die Planung der Erschließung über die Wildtalspange wieder aufgenommen wird. Wie hoch wären denn die Kosten für den Bau einer Brücke und warum wurde diese Variante nicht weiterverfolgt?	Die Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als bei der Erstellung von Verkehrsprognosen in der Vergangenheit angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit kein Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen, zumal sich die Investitionskosten für die so genannte Wildtalspange auf einen hohen Millionenbetrag – seriös lässt sich eine Kostenschätzung erst auf Grundlage einer fundierten Planung konkretisieren - belaufen würden.  Für die Erschließung des hier vorliegenden Plangebiets weist das Verkehrsgutachten nach, dass die Wildtalspange nicht erforderlich ist. Ihre Umsetzung würde die südliche Zufahrt über die Pochgasse nur zu einem geringen Anteil entlasten. Das Verkehrsgutachten weist jedoch nach, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe durch verkehrsregelnde Maßnahmen in der Pochgasse verträglich aufgenommen werden können.
<b>B.7</b>	<b>Privatperson 7</b> (Schreiben vom 29.07.2018)	
B.7.1	Gegen das o.g. Bauvorhaben lege ich Widerspruch ein. Die wichtigsten Gründe, die gegen das Bauvorhaben sprechen:	Wird zur Kenntnis genommen.
B.7.2	Durch die Bebauung geht nicht nur das wichtigste Naherholungsgebiet im Freiburger Norden verloren, die geplanten Gebäude sind viel zu groß und zu hoch und passen somit nicht zur Umgebungsbebauung.	Eine zentrale Anforderung im Bauplanungsrecht und damit auch bei zeitgemäßen Planungen für Wohngebiete ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Eine niederere Bebauung mit einer damit verbundenen relativ geringen städtebaulichen Dichte kann heute generell und insbesondere in einer Stadt mit geringen Bauflächenressourcen wie

	<p>Freiburg nicht mehr als Maßstab für eine zeitgemäße Bebauung herangezogen werden.</p> <p>Im gesamten Plangebiet kann eine Grundfläche von rund 10.000 m<sup>2</sup> mit Gebäuden überbaut werden. Bei einer Nettobaufläche von rund 32.100 m<sup>2</sup> bedeutet dies, dass im Durchschnitt eine Grundflächenzahl (Verhältnis von überbaubarer Fläche zu Nettobauland) von etwa 0,3 – sie variiert zwischen 0,2 bei einzelnen Einfamilienhäusern und 0,4 bei manchen Geschosswohnungsbauten – erreicht wird. Bei der Geschossflächenzahl liegen die Werte, wenn man ebenfalls die max. zulässige Geschossfläche durch das Nettobauland dividiert, bei 1,1 (die Varianz liegt hier zwischen 0,6 und 1,7). Mit diesen städtebaulichen Dichte-Werten bleibt das Plangebiet in einem üblichen Rahmen und überschreitet auch die im § 17 BauNVO definierten Orientierungswerte für das Maß der baulichen Nutzung nicht bzw. nur in kleinen Teilbereichen zu einem städtebaulich vertretbaren Maß.</p> <p>Daher wird die vorliegende Planung sowohl bezogen auf die Ausnutzung der Grundstücke und dem damit verbundenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, als auch im städtebaulichen Kontext und der gegebenen landschaftlichen Situation als angemessen betrachtet.</p>
<p>B.7.3 Zu erwarten ist auch, dass sich Klima und Luftqualität in Zähringen, besonders in den verdichteten Stellen zum negativen hin verändern, wenn die kühle Abendluft vom Hanggebiet keinen Durchgang mehr nach unten hat.</p>	<p>Zu diesem Thema wurden bereits im Jahr 2005 erste fachgutachterliche Hinweise eingeholt. Es zeigte sich, dass im Plangebiet während der Abend- und Nachtstunden eine östliche bis südöstliche Strömung vorherrscht, die auf Hangabwinde, sowie einen auffächernden Bergwind aus dem Reutebachtal zurückzuführen ist und bis in das Industriegebiet Nord reichen kann. Im weiteren Verlauf der Nacht schwenkt die Strömung durch den Einfluss des Höllentälers auf eine Süd-Nord-Richtung um. Die Kaltluflhöhen wachsen dann von rund 25 m auf über 100 m an. Um die zu erwartenden Auswirkungen durch die Bebauung möglichst gering zu halten, wurde eine aufgelockerte Bebauung mit Schneisen in Südost-Nordwest-Richtung empfohlen.</p> <p>Das vorliegende städtebauliche Konzept wurde u.a. auch deshalb ausgewählt, weil es eine überwiegend punktförmige Bebauung vorsieht, die von der Kaltluft umflossen werden kann und auch eine riegelartige Bebauung vermeidet. Der städtebauliche Entwurf wurde einer klimaökologischen Überprüfung unterzogen (vgl. klimaökologisches Fachgutachten, Feb. 2023). Im Ergebnis stellt das Gutachten Folgendes zusammenfassend fest:</p> <p>Die Bewertung der klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Plangebiet selbst und auf die angrenzende Bestandsbebauung erfolgt nach VDI-Richtlinie 3787 über den Einbezug aller planungsrelevanten Parameter und ihrer Einordnung in das klimatische Umfeld des spezifischen Untersuchungsraums. Die zu überplanende Fläche liegt am Rande des Freiburger Stadtgebiets im</p>

	<p>Bereich eines großen Kaltluftentstehungsgebiets. Sie weist im Status Quo eine sehr gute bioklimatische Situation auf, ebenso wie ein Großteil der angrenzenden Bestandsbebauung.</p> <p>Die geplante Bebauung führt zu einer moderaten Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Obwohl die Verringerung des Kaltluftvolumenstroms als erheblich einzustufen ist, zeigt die Betrachtung der weiteren Parameter, dass im Zusammenspiel aller betrachteten Faktoren sowohl im Plangebiet selbst als auch in den betroffenen angrenzenden Stadtteilen eine gute bioklimatische Situation erhalten bleibt. Dies kann sich durch die Auswirkungen des Klimawandels allerdings in Zukunft ändern. So zeigen die Modellergebnisse hinsichtlich der nächtlichen Lufttemperaturen sowie der Wärmebelastung am Tage eine zunehmende erwartete Belastungssituation, weshalb bei der Planung des Bauvorhabens in diesem Zusammenhang vorbeugende Maßnahmen Eingang gefunden haben.</p> <p>Um insbesondere die Strömungssituation in der Nacht, aber auch die klimatische Situation am Tage zu optimieren, werden im Folgenden ein Bündel von Festsetzungen im Baugebiet bauplanungsrechtlich umgesetzt. Nennenswerten positiven Effekt haben insbesondere folgende Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zentraler Grünstreifen in Ost-West-Ausrichtung.</li><li>• 17 m breite Straßenquerschnitte mit nicht versetzter Gebäudeanordnung, wodurch die Durchströmungskorridore nicht verengt werden.</li><li>• Niedrige Gebäudehöhe (&lt; 3,5m) bei den quer zur Strömung geplanten Carports im Osten des Gebiets.</li><li>• Beschattung durch insgesamt mindestens 205 Baumneupflanzungen (Bäume 1. Ordnung);</li><li>• Verschattete Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten</li><li>• Beschränkungen des Versiegelungsgrads im gesamten Gebiet;</li><li>• Festsetzungen zur Begrünung der Tiefgaragen, Fassadenbegrünung und zum wasserspeicherfähigen Dachaufbau bzw. Dachbegrünung;</li><li>• Vermeidung glänzender Oberflächenmaterialien und -farben,</li><li>• Umsetzung der energiegutachterlichen Empfehlungen;</li></ul> <p>Damit soll dem Risiko einer zunehmenden Hitzebelastung im Plangebiet selbst aber auch darüber hinaus entgegengewirkt werden. In einem vom Klimaanpassungskonzept als Entlastungsbereich definierten Gebiet sind Anpassungsmaßnahmen über die engen lokalen Grenzen hinaus von Bedeutung.</p>
--	---

<p>B.7.4 Hauptgrund ist, dass die Verkehrssituation in Zähringen bereits jetzt völlig überlastet ist: das Fortkommen mit dem Fahrrad im Berufsverkehr und morgens zu Schulbeginn wird durch das erhöhte Verkehrsaufkommen an den Engstellen zu gefährlich.</p>	<p>Die sensiblen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Pochgasse und den angrenzenden Wohnstraßen ist der Verwaltung bekannt. Aus diesem Grund wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Machbarkeitsstudie/Verkehrsgutachten für die Erschließung des Baugebiets Höhe an ein unabhängiges Fachbüro vergeben.</p> <p>Die Verkehrssicherheit hat darin eine angemessene Berücksichtigung gefunden. So wurde explizit erwähnt, „große Teile des Ortszentrums weisen enge Straßenräume auf“. Wäre die Verkehrssicherheit nicht hinreichend gegeben, hätte die Gesamtbeurteilung durch den Gutachter nicht gelaute, dass „das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Problemen führt“. Die geplante Entfernung von Parkständen in der Pochgasse trägt neben einem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Auch bei der Verkehrsbehörde ist dieser Bereich trotz des Zusammentreffens von Kfz-, Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Das zusätzlich durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrsaufkommen wird daran nichts Grundlegendes verändern.</p> <p>Die Kreuzung Wildtalstraße / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg wird in den nächsten Jahren verkehrssicher umgestaltet. Im Zuge des Projekts „Erneuerung Eisenbahnüberführung Reutebachgasse“ wird die Eisenbahnunterführung Richtung Süden aufgeweitet. Hierdurch wird die Straßengeometrie etwas begradigt (mit einhergehender Verbesserung der Sichtverhältnisse) und der Gehweg auf der Südseite, auf dem ein Schulweg verläuft, deutlich verbreitert. Der Schulweg erhält zudem einen neuen, durch eine Auframpung gesicherten Zebrastreifen über den Burgdorfer Weg. Die Komplexität der Verkehrsführung wird durch die zukünftige Bevorrechtigung des Radschnellwegs 6 reduziert. Im Rahmen des Radschnellwegprojekts wird im Burgdorfer Weg auch ein neuer Gehweg geschaffen, sodass eine durchgängige Gehverbindung bis in den Park entsteht.</p>
<p>B.7.5 Bis jetzt wurde noch nicht geklärt, wie der Baustellenverkehr zur „Höhe“ verlaufen kann. Durch die baldige Sperrung der Wildtalbrücke für schwere Lastwagen fällt eine weitere Zufahrtsmöglichkeit weg (vgl. Badische Zeitung vom 28. Juli 2018). Der Verkehr in der Reutebachgasse / Wildtalstraße / Pochgasse usw. ist bereits jetzt, vor allem in den Stoßzeiten chaotisch und zäh. Die Straßen in diesem Teil Zähringens sind schmal, kurvig und unübersichtlich.</p>	<p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höhweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p> <p>Die Straßenüberführung (SÜ) über die Hauptbahnlinie 4000, Mannheim - Basel, BW-Nr.: 04-10 im Zuge der Wildtalstraße wurde 1955 erbaut. Der</p>

	<p>statischen Berechnung lag die Brückenklasse 30 nach der damals gültigen DIN 1072 zu Grunde. Das bedeutet, dass die Brücke für alle nach StVZO zugelassenen Fahrzeuge des Schwerverkehrs bis 30 Tonnen Gesamtgewicht befahren werden darf, allerdings darf nur ein Schwerverkehrsfahrzeug größer 7,5 Tonnen Gesamtgewicht zeitgleich auf der Brücke stehen bzw. fahren. Derart ist die Brücke auch vor Ort beschildert.</p> <p>Die Brücke ist in einem noch ordnungsgemäßen Zustand, die Standsicherheit ist gewährleistet, auf Grund des Alters und der Bauart ist die Dauerhaftigkeit eingeschränkt. Der Stadt Freiburg liegt Seitens der Deutschen Bahn ein Aufweitungsverlangen im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn vor. Entsprechend wird ein Ersatzneubau geplant, Bau der neuen Brücke ist ab 2032 vorgesehen.</p>
<p>B.7.6 Ohne separate Zufahrtsmöglichkeit, wie z.B. der sog. „Wildtalspange“ ist eine verantwortungsvolle Bebauung auf der „Höhe“ meiner Meinung nach nicht zu realisieren.</p>	<p>Die so genannte Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als in der Vergangenheit bei der Erstellung von Verkehrsprognosen angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit jedenfalls kein durch die Planung zur Höhe ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Plangebiet ist sie nicht erforderlich, da das Verkehrsgutachten nachweist, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe über die Pochgasse und die Wildtalstraße aufgenommen werden können.</p>
<p><b>B.8 Privatperson 8</b> (Schreiben vom 31.07.2018)</p>	
<p>Mit dem o.a. Bauvorhaben bin ich nicht einverstanden, weil:</p>	
<p>B.8.1 das wichtigste Naherholungsgebiet im Freiburger Norden verloren geht.</p>	<p>Die offene Landschaft zwischen den Ortsrändern von Zähringen im Süden und Wildtal im Norden sowie zwischen dem Höheweg im Westen und dem Waldrand im Osten umfasst heute eine Fläche von rund 22,5 ha. Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Bau- und Verkehrsflächen werden davon rund 5,5 ha entfallen.</p> <p>Im Westen des Plangebiets wird zwischen dem Höheweg und den neuen Bauflächen ein zwischen ca. 60 und ca.100 m breiter und ca. 1,3 ha großer Wiesenstreifen erhalten. Im Norden des Plangebiets wird ein gut 1 ha großer Geländestreifen, der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzt wird, in eine Streuobstwiese umgewandelt. Beide Flächen werden als Ausgleichsflächen herangezogen und erhalten, bzw. werten den Landschaftsraum auf.</p>

	<p>Alle nördlich des bestehenden Feldweges, der die nördliche Grenze der Bauflächen bildet, gelegenen Wege und Pfade bleiben unverändert bestehen.</p> <p>Der offene Landschaftsraum wird also zwar um etwa 20 - 25 % kleiner, verloren geht er damit jedoch nicht.</p>
<p>B.8.2 der Verkehr in der Reutebachgasse, Wildtalstraße, Pochgasse, Burgackerweg usw. stark zunehmen wird, so dass es in Stoßzeiten (wie jetzt schon oft) chaotisch werden wird.</p>	<p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden. Der Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben dem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die künftige verkehrliche Situation zu keinen unzumutbaren Engpässen führen wird.</p>
<p>B.8.3 ich befürchte, dass sich das Klima und die Luftqualität zum negativen hin verändern wird, besonders wenn die kühle Abendluft vom Hanggebiet keinen Durchgang mehr nach unten hat.</p>	<p>Zu diesem Thema wurden bereits im Jahr 2005 erste fachgutachterliche Hinweise eingeholt. Es zeigte sich, dass im Plangebiet während der Abend- und Nachtstunden eine östliche bis südöstliche Strömung vorherrscht, die auf Hangabwinde, sowie einen auffächernden Bergwind aus dem Reutebachtal zurückzuführen ist und bis in das Industriegebiet Nord reichen kann. Im weiteren Verlauf der Nacht schwenkt die Strömung durch den Einfluss des Höllentälers auf eine Süd-Nord-Richtung um. Die Kaltluflhöhen wachsen dann von rund 25 m auf über 100 m an. Um die zu erwartenden Auswirkungen durch die Bebauung möglichst gering zu halten, wurde eine aufgelockerte Bebauung mit Schneisen in Südost-Nordwest-Richtung empfohlen.</p>

	<p>Das vorliegende städtebauliche Konzept wurde u.a. auch deshalb ausgewählt, weil es eine überwiegend punktförmige Bebauung vorsieht, die von der Kaltluft umflossen werden kann und auch eine riegelartige Bebauung vermeidet. Der städtebauliche Entwurf wurde einer klimaökologischen Überprüfung unterzogen (vgl. klimaökologisches Fachgutachten, Feb. 2023). Im Ergebnis stellt das Gutachten Folgendes zusammenfassend fest:</p> <p>Die Bewertung der klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Plangebiet selbst und auf die angrenzende Bestandsbebauung erfolgt nach VDI-Richtlinie 3787 über den Einbezug aller planungsrelevanten Parameter und ihrer Einordnung in das klimatische Umfeld des spezifischen Untersuchungsraums. Die zu überplanende Fläche liegt am Rande des Freiburger Stadtgebiets im Bereich eines großen Kaltluftentstehungsgebiets. Sie weist im Status Quo eine sehr gute bioklimatische Situation auf, ebenso wie ein Großteil der angrenzenden Bestandsbebauung.</p> <p>Die geplante Bebauung führt zu einer moderaten Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Obwohl die Verringerung des Kaltluftvolumenstroms als erheblich einzustufen ist, zeigt die Betrachtung der weiteren Parameter, dass im Zusammenspiel aller betrachteten Faktoren sowohl im Plangebiet selbst als auch in den betroffenen angrenzenden Stadtteilen eine gute bioklimatische Situation erhalten bleibt. Dies kann sich durch die Auswirkungen des Klimawandels allerdings in Zukunft ändern. So zeigen die Modellergebnisse hinsichtlich der nächtlichen Lufttemperaturen sowie der Wärmebelastung am Tage eine zunehmende erwartete Belastungssituation, weshalb bei der Planung des Bauvorhabens in diesem Zusammenhang vorbeugende Maßnahmen Eingang gefunden haben.</p> <p>Um insbesondere die Strömungssituation in der Nacht, aber auch die klimatische Situation am Tage zu optimieren, werden im Folgenden ein Bündel von Festsetzungen im Baugebiet bauplanungsrechtlich umgesetzt. Nennenswerten positiven Effekt haben insbesondere folgende Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zentraler Grünstreifen in Ost-West-Ausrichtung.</li><li>• 17 m breite Straßenquerschnitte mit nicht versetzter Gebäudeanordnung, wodurch die Durchströmungskorridore nicht verengt werden.</li><li>• Niedrige Gebäudehöhe (&lt; 3,5m) bei den quer zur Strömung geplanten Carports im Osten des Gebiets.</li><li>• Beschattung durch insgesamt mindestens 205 Baumneupflanzungen (Bäume 1. Ordnung);</li><li>• Verschattete Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten</li></ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschränkungen des Versiegelungsgrads im gesamten Gebiet;</li> <li>• Festsetzungen zur Begrünung der Tiefgaragen, Fassadenbegrünung und zum wasserspeicherfähigen Dachaufbau bzw. Dachbegrünung;</li> <li>• Vermeidung glänzender Oberflächenmaterialien und -farben,</li> <li>• Umsetzung der energiegutachterlichen Empfehlungen;</li> </ul> <p>Damit soll dem Risiko einer zunehmenden Hitzebelastung im Plangebiet selbst aber auch darüber hinaus entgegengewirkt werden. In einem vom Klimaanpassungskonzept als Entlastungsbereich definierten Gebiet sind Anpassungsmaßnahmen über die engen lokalen Grenzen hinaus von Bedeutung.</p>
<p>B.8.4 Auf der ZH gibt es Käfer, Bienen, Heuschrecken, Schmetterling, Libellen, etc., die erhalten bleiben sollten.</p> <p>Viele Vogelarten, die erhalten bleiben sollen werden bei einer Bebauung ihren Lebensraum verlieren.</p>	<p>Umfangreiche und detaillierte Untersuchungen zum Artenschutz wurden durchgeführt. Sie haben ergeben, dass auf rund 3 ha Fläche Artenschutzmaßnahmen anzulegen sind. Diese artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden zwischen künftigen Wohngebiet und dem Ortsrand Wildtal bereits angelegt und werden vor den mit dem Bau des Wohngebiets verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit hergestellt sein, dass sie die Funktion der überbauten Flächen übernehmen können.</p>
<p>B.8.5 die geplanten Gebäude viel zu groß und hoch, und passen somit nicht zur Umgebungsbebauung</p>	<p>Eine zentrale Anforderung im Bauplanungsrecht und damit auch bei zeitgemäßen Planungen für Wohngebiete ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Eine niederere Bebauung mit einer damit verbundenen relativ geringen städtebaulichen Dichte kann heute generell und insbesondere in einer Stadt mit geringen Bauflächenressourcen wie Freiburg nicht mehr als Maßstab für eine zeitgemäße Bebauung herangezogen werden.</p> <p>Im gesamten Plangebiet kann eine Grundfläche von rund 10.000 m<sup>2</sup> mit Gebäuden überbaut werden. Bei einer Nettobaufläche von rund 32.100 m<sup>2</sup> bedeutet dies, dass im Durchschnitt eine Grundflächenzahl (Verhältnis von überbaubarer Fläche zu Nettobauland) von etwa 0,3 – sie variiert zwischen 0,2 bei einzelnen Einfamilienhäusern und 0,4 bei manchen Geschosswohnungsbauten – erreicht wird. Bei der Geschossflächenzahl liegen die Werte, wenn man ebenfalls die max. zulässige Geschossfläche durch das Nettobauland dividiert, bei 1,1 (die Varianz liegt hier zwischen 0,6 und 1,7). Mit diesen städtebaulichen Dichte-Werten bleibt das Plangebiet in einem üblichen Rahmen und überschreitet auch die im § 17 BauNVO definierten Orientierungswerte für das Maß der baulichen Nutzung nicht bzw. nur in kleinen Teilbereichen zu einem städtebaulich vertretbaren Maß.</p> <p>Daher wird die vorliegende Planung sowohl bezogen auf die Ausnutzung der Grundstücke und dem</p>

	damit verbundenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, als auch im städtebaulichen Kontext und der gegebenen landschaftlichen Situation als angemessen betrachtet.
<b>B.9</b>	<b>Privatperson 9</b> (Schreiben vom 30.07.2018)
	Hiermit lege ich gegen das o.g. Bauvorhaben aus folgenden Gründen Widerspruch ein:
B.9.1	<p>Bereits heute befinden sich auf der Reutebachgasse, Wildtalstraße und Pochgasse mehrere Engstellen und nicht einsehbare Straßenführungen, an denen es nahezu täglich zu Verkehrsbehinderungen aber auch zu sehr gefährlichen Situationen und infolge dessen zu sehr aggressiven Auseinandersetzungen der Verkehrsteilnehmer kommt.</p> <p>Diese Situation würde durch den Bau ca. 250-300 Wohneinheiten auf der „Höhe“ deutlich verschärft, sodass man davon ausgehen muss, dass hier Verkehrskonflikte und Verkehrstopfer billigend in Kauf genommen werden. Und dies sowohl während der Bauphase als auch nach Bezug der Wohnungen.</p>
	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhwegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhwegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden. Der Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben dem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die künftige verkehrliche Situation zu keinen unzumutbaren Engpässen führen wird.</p>
B.9.2	<p>Die in dem mir vorliegenden Verkehrsgutachten an einem einzigen Tag gemessenen Verkehrsströme sind nicht repräsentativ. Die präferierte Wegführung über den unteren Teil des Höhwegs halte ich aufgrund der starken Nutzung als Radweg, dem angrenzenden Bahnhof Haltepunkt sowie aufgrund der Straßenbreite für nicht umsetzbar. Die geplante Sperrung der Wildtalbrücke für schwere LKW wird eine zusätzliche Verdichtung des Baustellenverkehrs auf der Wildtalstraße und der Pochgasse nach sich ziehen.</p>
	<p>Bereits während der Bauphase wird das Plangebiet über den neu ausgebauten Höhweg von Norden her zu erreichen sein. Der Baustellenverkehr wird sich daher wie später der Anwohnerverkehr auf zwei Zufahrten verteilen. Das wird die zusätzlichen Belastungen durch den Baustellenverkehr nicht vermeiden, aber dazu beitragen, dass er auf einem erträglichen und zumutbaren Niveau gehalten werden kann und die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrswege nicht oder nur selten übersteigt.</p> <p>Die Straßenüberführung (SÜ) über die Hauptbahnlinie 4000, Mannheim - Basel, BW-Nr.: 04-10 im Zuge der Wildtalstraße wurde 1955 erbaut. Der statischen Berechnung lag die Brückenklasse 30 nach</p>

	<p>der damals gültigen DIN 1072 zu Grunde. Das bedeutet, dass die Brücke für alle nach StVZO zugelassenen Fahrzeuge des Schwerverkehrs bis 30 Tonnen Gesamtgewicht befahren werden darf, allerdings darf nur ein Schwerverkehrsfahrzeug größer 7,5 Tonnen Gesamtgewicht zeitgleich auf der Brücke stehen bzw. fahren. Derart ist die Brücke auch vor Ort beschildert.</p> <p>Die Brücke ist in einem noch ordnungsgemäßen Zustand, die Standsicherheit ist gewährleistet, auf Grund des Alters und der Bauart ist die Dauerhaftigkeit eingeschränkt. Der Stadt Freiburg liegt Seitens der Deutschen Bahn ein Aufweitungsverlangen im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn vor. Entsprechend wird ein Ersatzneubau geplant, Bau der neuen Brücke ist ab 2032 vorgesehen.</p>
<p>B.9.3 Freiburg wirbt als Greencity weltweit für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die Vernichtung eines lokalen Naherholungsgebiets und der damit verbundenen Tier- und Pflanzenpopulation sowie die Zerstörung des dörflichen Charakters mit bis zu 5-geschossigen Wohnbauten steht dazu in krassen Widerspruch.</p>	<p>Die offene Landschaft zwischen den Ortsrändern von Zähringen im Süden und Wildtal im Norden sowie zwischen dem Höheweg im Westen und dem Waldrand im Osten umfasst heute eine Fläche von rund 22,5 ha. Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Bau- und Verkehrsflächen werden davon rund 5,5 ha entfallen.</p> <p>Im Westen des Plangebiets wird zwischen dem Höheweg und den neuen Bauflächen ein zwischen ca. 60 und ca.100 m breiter und ca. 1,3 ha großer Wiesenstreifen erhalten. Im Norden des Plangebiets wird ein gut 1 ha großer Geländestreifen, der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzt wird, in eine Streuobstwiese umgewandelt. Beide Flächen werden als Ausgleichsflächen herangezogen und erhalten, bzw. werten den Landschaftsraum auf.</p> <p>Alle nördlich des bestehenden Feldweges, der die nördliche Grenze der Bauflächen bildet, gelegenen Wege und Pfade bleiben für die Naherholung unverändert bestehen.</p> <p>Der offene Landschaftsraum wird also zwar um etwa 25 % kleiner, verloren geht er damit jedoch nicht.</p> <p>Zwischen Neubaugebiet und Ortsrand Wildtal wurden auf insgesamt rund 3 ha umfassende artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz und Fortbestand von Flora und Fauna umgesetzt, damit sie vor den mit Bau des neuen Wohngebiets verbundenen Eingriffe in Natur und Umwelt die Funktion der überbauten Flächen übernehmen können.</p>



	<p>Alle nördlich des bestehenden Feldweges, der die nördliche Grenze der Bauflächen bildet, gelegenen Wege und Pfade bleiben unverändert bestehen.</p> <p>Der offene Landschaftsraum wird also zwar um etwa 20 - 25 % kleiner, verloren geht er damit jedoch nicht.</p>
<p>B.10.2 der Verkehr in der Reutebachgasse/ Wildtalstraße/ Pochgasse/ Burgackerweg usw. stark zunehmen wird, so dass es in Stoßzeiten (wie jetzt schon oft) chaotisch werden wird.</p>	<p>Durch die max. 300 neuen Wohneinheiten sowie die geplante Kita im Baugebiet Höhe werden rund 850 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag (DTVw) erzeugt. Die durchgeführte Verkehrssimulation zur Überprüfung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bestätigte, dass das Baugebiet über das bestehende Verkehrsnetz in Verbindung mit dem geplanten Ausbau des Höhewegs erschlossen werden kann.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte „Zähringer Straße / Berggasse“, „Zähringer Straße / Bernlappstraße“ und „Zähringer Straße / Reutebachgasse“ sowie die geplante Anbindung des zur Straße ausgebauten Höhewegs an die Wildtalstraße ist in beiden Spitzenstunden gegeben.</p> <p>Gemäß der Gutachter-Empfehlung werden zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Pochgasse insgesamt 8 Parkstände aufgehoben. Durch den Entfall von 3 Parkständen vor dem Flurstück Pochgasse 9 kann der heute bestehende Engpass von ca. 150 m Länge auf zwei etwa 50 m lange Engpässe reduziert werden, wodurch eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Durch den Entfall der 5 zeitlich beschränkten Parkbuchten vor dem Flurstück Pochgasse 2 kann darüber hinaus die Verkehrsabwicklung am Abzweig Wildtalstraße / Pochgasse optimiert werden. Der Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben dem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Durch die vorgestellten Ausführungen wird deutlich, dass die künftige verkehrliche Situation zu keinen unzumutbaren Engpässen führen wird.</p>
<p>B.10.3 das Fortkommen mit dem Fahrrad im Berufsverkehr und morgens zu Schulbeginn wird durch das erhöhte Verkehrsaufkommen an den Engstellen zu gefährlich.</p>	<p>Die sensiblen Verkehrsverhältnisse im Bereich der Pochgasse und den angrenzenden Wohnstraßen ist der Verwaltung bekannt. Aus diesem Grund wurde bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Machbarkeitsstudie/Verkehrsgutachten für die Erschließung des Baugebiets Höhe an ein unabhängiges Fachbüro vergeben. Deren Ergebnisse werden oben unter B.10.2 dargelegt.</p> <p>Die Verkehrssicherheit hat darin eine angemessene Berücksichtigung gefunden. So wurde explizit erwähnt, „große Teile des Ortszentrums weisen enge Straßenräume auf“. Wäre die Verkehrssicherheit nicht hinreichend gegeben, hätte die Gesamtbeurteilung durch den Gutachter nicht gelautet, dass „das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu keinen größeren Problemen führt“. Der oben beschriebene</p>

	<p>Entfall von Parkständen in der Pochgasse trägt neben einem verbesserten Verkehrsfluss auch zu einer verbesserten Verkehrsübersicht und damit zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.</p> <p>Auch bei der Verkehrsbehörde ist dieser Bereich trotz des Zusammentreffens von Kfz-, Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Das zusätzlich durch das Neubaugebiet ausgelöste Verkehrsaufkommen wird daran nichts Grundlegendes verändern.</p>
<p>B.10.4 ich befürchte, dass sich das Klima und die Luftqualität in Zähringen, besonders in den verdichteten Stellen zum Negativen hin verändert, wenn die kühle Abendluft vom Hanggebiet keinen Durchgang mehr nach unten hat.</p>	<p>Zu diesem Thema wurden bereits im Jahr 2005 erste fachgutachterliche Hinweise eingeholt. Es zeigte sich, dass im Plangebiet während der Abend- und Nachtstunden eine östliche bis südöstliche Strömung vorherrscht, die auf Hangabwinde, sowie einen auffächernden Bergwind aus dem Reutebachtal zurückzuführen ist und bis in das Industriegebiet Nord reichen kann. Im weiteren Verlauf der Nacht schwenkt die Strömung durch den Einfluss des Höllentälers auf eine Süd-Nord-Richtung um. Die Kaltluflhöhen wachsen dann von rund 25 m auf über 100 m an. Um die zu erwartenden Auswirkungen durch die Bebauung möglichst gering zu halten, wurde eine aufgelockerte Bebauung mit Schneisen in Südost-Nordwest-Richtung empfohlen.</p> <p>Das vorliegende städtebauliche Konzept wurde u.a. auch deshalb ausgewählt, weil es eine überwiegend punktförmige Bebauung vorsieht, die von der Kaltluft umflossen werden kann und auch eine riegelartige Bebauung vermeidet. Der städtebauliche Entwurf wurde einer klimaökologischen Überprüfung unterzogen (vgl. klimaökologisches Fachgutachten, Feb. 2023). Im Ergebnis stellt das Gutachten Folgendes zusammenfassend fest:</p> <p>Die Bewertung der klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Plangebiet selbst und auf die angrenzende Bestandsbebauung erfolgt nach VDI-Richtlinie 3787 über den Einbezug aller planungsrelevanten Parameter und ihrer Einordnung in das klimatische Umfeld des spezifischen Untersuchungsraums. Die zu überplanende Fläche liegt am Rande des Freiburger Stadtgebiets im Bereich eines großen Kaltluftentstehungsgebiets. Sie weist im Status Quo eine sehr gute bioklimatische Situation auf, ebenso wie ein Großteil der angrenzenden Bestandsbebauung.</p> <p>Die geplante Bebauung führt zu einer moderaten Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Obwohl die Verringerung des Kaltluftvolumenstroms als erheblich einzustufen ist, zeigt die Betrachtung der weiteren Parameter, dass im Zusammenspiel aller betrachteten Faktoren sowohl im Plangebiet selbst als auch in den betroffenen angrenzenden Stadtteilen eine gute bioklimatische Situation erhalten bleibt. Dies kann sich durch die Auswirkungen des Klimawandels allerdings in Zukunft ändern. So zeigen die Modellergebnisse hinsichtlich der nächtlichen Lufttemperaturen sowie</p>

	<p>der Wärmebelastung am Tage eine zunehmende erwartete Belastungssituation, weshalb bei der Planung des Bauvorhabens in diesem Zusammenhang vorbeugende Maßnahmen Eingang gefunden haben.</p> <p>Um insbesondere die Strömungssituation in der Nacht, aber auch die klimatische Situation am Tage zu optimieren, werden im Folgenden ein Bündel von Festsetzungen im Baugebiet bauplanungsrechtlich umgesetzt. Nennenswerten positiven Effekt haben insbesondere folgende Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentraler Grünstreifen in Ost-West-Ausrichtung.</li> <li>• 17 m breite Straßenquerschnitte mit nicht versetzter Gebäudeanordnung, wodurch die Durchströmungskorridore nicht verengt werden.</li> <li>• Niedrige Gebäudehöhe (&lt; 3,5m) bei den quer zur Strömung geplanten Carports im Osten des Gebiets.</li> <li>• Beschattung durch insgesamt mindestens 205 Baumneupflanzungen (Bäume 1. Ordnung);</li> <li>• Verschattete Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten</li> <li>• Beschränkungen des Versiegelungsgrads im gesamten Gebiet;</li> <li>• Festsetzungen zur Begrünung der Tiefgaragen, Fassadenbegrünung und zum wasserspeicherfähigen Dachaufbau bzw. Dachbegrünung;</li> <li>• Vermeidung glänzender Oberflächenmaterialien und -farben,</li> <li>• Umsetzung der energiegutachterlichen Empfehlungen;</li> </ul> <p>Damit soll dem Risiko einer zunehmenden Hitzebelastung im Plangebiet selbst aber auch darüber hinaus entgegengewirkt werden. In einem vom Klimaanpassungskonzept als Entlastungsbereich definierten Gebiet sind Anpassungsmaßnahmen über die engen lokalen Grenzen hinaus von Bedeutung.</p>
<p>B.10.5 dem Insektensterben weiter Vorschub geleistet wird. Auf der ZH gibt es Käfer, Bienen, Heuschrecken, Schmetterlinge, Libellen etc., die erhalten bleiben sollen.</p> <p>Viele Vogelarten erhalten bleiben sollen, werden bei einer Bebauung ihren Lebensraum verlieren.</p>	<p>Umfangreiche und detaillierte Untersuchungen zum Artenschutz wurden durchgeführt. Sie haben ergeben, dass auf rund 3 ha Fläche Artenschutzmaßnahmen anzulegen sind. Diese artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden zwischen künftigen Wohngebiet und dem Ortsrand Wildtal bereits angelegt und werden vor den mit dem Bau des Wohngebiets verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit hergestellt sein, dass sie die Funktion der überbauten Flächen übernehmen können.</p>
<p>B.10.6 ich befürchte, dass bei einer Bodenversiegelung der ZH das Wasserproblem größer, und bei Starkregen mein Keller stärker volllaufen</p>	<p>Sowohl der Regenwasser- als auch der Schmutzwasserkanal im Burgackerweg, in der Pochgasse und im Höhweg sind hydraulisch in der Lage das</p>

<p>wird, als es jetzt u.U. der Fall ist. Das Kanalisationssystem im Höheweg und den umliegenden Straßen reicht für das Mehrvolumen an Oberflächenwasser nicht aus.</p>	<p>Niederschlagswasser aus dem Baugebiet schadlos abzuleiten und im Bereich der Ecke Wildtalstraße / Reutebachgasse / Burgdorfer Weg in das dort verrohrte Gewässer einzuleiten. Bei der Erneuerung des Regenwasserkanals im Höheweg im Jahr 1994 wurde der neue Kanal auf die Dimension DN 700 aufgeweitet, um einen schadlosen Abfluss einer zukünftigen Bebauung sicherzustellen. Ebenso wurden die Regenwasserkanäle in der Pochgasse (1986/87 DN 900) und im Burgackerweg (1992 DN 500) in einer ausreichenden Dimension erneuert. Diese Kanäle haben mit den derzeit angeschlossenen Flächen noch ausreichend Reserve für zusätzliches Niederschlagswasser.</p> <p>Um trotzdem keinen erhöhten Abfluss im Gewässer zu erzeugen, wird das Niederschlagswasser aus der Höhe im Gebiet selbst zwischengespeichert, auf den derzeitigen natürlichen Abfluss der Fläche begrenzt und stark gedrosselt weitergeleitet. Somit ändert sich die Auslastung des Regenwasserkanals nur geringfügig.</p> <p>Die Regenwasserrückhaltung des Gebiets wird so konzipiert, dass Niederschläge, die über die Bemessungsansätze hinweggehen, soweit möglich, gefasst und in den Kanal im Höheweg eingeleitet werden. Die an einen Regenwasserkanal anzuschließenden Flächen liegen üblicherweise oberhalb der Rückstauenebene. Einzelne Flächen, die unterhalb der Rückstauenebene an den Regenwasserkanal angeschlossen wurden, sind gemäß Stadtentwässerungssatzung und DIN 1986-100 gegen Rückstau zu sichern. Ebenso sind Ablaufstellen von Schmutzwasser unterhalb der Rückstauenebene gegen Rückstau zu sichern.</p> <p>Für den Bebauungsplan Höhe in Freiburg-Zähringen wurde eine Starkregenuntersuchung auf Grundlagen des Leitfadens „Kommunales Starkregenerisikomanagement in Baden-Württemberg“ (LUBW, 2016) erstellt. Dabei wurden die Auswirkungen von seltenen und außergewöhnlichen Starkregenereignissen auf das Plangebiet und die angrenzende Bebauung (Unterlieger) ermittelt und bewertet.</p> <p>Als Ergebnisse der Untersuchung ist Folgendes festzuhalten, dass mit den im Plangebiet getroffenen Festsetzungen zu</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Höhenlage der Baugrundstücke bzw. deren Terrassierung,</li><li>– Retention auf Gebäude- und Tiefgaragendächern,</li><li>– zentralen, naturnahen Retentionsmulden mit Freibord,</li><li>– Tiefgaragenrampen, die mindestens 20 cm über das Niveau der Straßenentwässerungsrinne zu führen sind und</li><li>– Gebäudeaußenwände sowie deren Öffnungen (Türen, Fenster, etc.), die mindestens 20 cm</li></ul>
--	--

	<p>über das Geländeniveau hinaus konstruktiv wasserdruckdicht auszuführen sind,</p> <p>der Abfluss von Niederschlagswasser aus dem Plangebiet heraus so stark reduziert bzw. gedrosselt werden kann, dass eine Verschärfung der Situation für die Unterlieger des Plangebiets vermieden wird.</p>
<p>B.10.7 die geplanten Gebäude sind viel zu groß und hoch, und passen somit nicht zu der Umgebungsbebauung.</p>	<p>Eine zentrale Anforderung im Bauplanungsrecht und damit auch bei zeitgemäßen Planungen für Wohngebiete ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Eine niederere Bebauung mit einer damit verbundenen relativ geringen städtebaulichen Dichte kann heute generell und insbesondere in einer Stadt mit geringen Bauflächenressourcen wie Freiburg nicht mehr als Maßstab für eine zeitgemäße Bebauung herangezogen werden.</p> <p>Im gesamten Plangebiet kann eine Grundfläche von rund 10.000 m<sup>2</sup> mit Gebäuden überbaut werden. Bei einer Nettobaufläche von rund 32.100 m<sup>2</sup> bedeutet dies, dass im Durchschnitt eine Grundflächenzahl (Verhältnis von überbaubarer Fläche zu Nettobauland) von etwa 0,3 – sie variiert zwischen 0,2 bei einzelnen Einfamilienhäusern und 0,4 bei manchen Geschosswohnungsbauten – erreicht wird. Bei der Geschossflächenzahl liegen die Werte, wenn man ebenfalls die max. zulässige Geschossfläche durch das Nettobauland dividiert, bei 1,1 (die Varianz liegt hier zwischen 0,6 und 1,7). Mit diesen städtebaulichen Dichte-Werten bleibt das Plangebiet in einem üblichen Rahmen und überschreitet auch die im § 17 BauNVO definierten Orientierungswerte für das Maß der baulichen Nutzung nicht bzw. nur in kleinen Teilbereichen zu einem städtebaulich vertretbaren Maß.</p> <p>Daher wird die vorliegende Planung sowohl bezogen auf die Ausnutzung der Grundstücke und dem damit verbundenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, als auch im städtebaulichen Kontext und der gegebenen landschaftlichen Situation als angemessen betrachtet.</p>
<p>B.10.8 in der Folge wird der Lärm (Industriegebiet, Bahnverkehr), der durch die hohe Bebauung für das neue Wohngebiet abgeschirmt werden soll, durch Echoeffekt verstärkt in die bereits vorhandene Bebauung im Höheweg eindringen.</p>	<p>Die neue Wohnbebauung hält zur Bahnfläche (Böschungsoberkannte) einen Abstand von mindestens 100 m. Zum Industriegebiet sind die Abstände mit mind. 700 m nochmals deutlich größer.</p> <p>Der Bahn- und Gewerbelärm wurden gutachterlich betrachtet. Lärmschutzmaßnahmen an der Neubebauung wurden aufgrund des Bahnlärms entsprechend festgesetzt. In Bezug auf den Gewerbelärm kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass keine Maßnahmen zum Schutz des Plangebiets erforderlich werden.</p>

<b>B.11 Privatperson 11</b> (Schreiben vom 19.07.2018)	
B.11.1 <i>zzgl.</i>  die wunderschöne Radstrecke Gufi → Freiburg wird zerstört, kein Naturerlebnisverkehr	Der Höhenweg wird entsprechend ausgebaut, so dass Erschließungsverkehr, Radfahrer und Fußgänger ausreichend Verkehrsfläche erhalten.
<b>B.12 Privatperson 12</b> (Schreiben vom 19.07.2018)	
B.12.1 <i>zzgl.</i>  letzten Zähringer Wiesen gehen sonst für immer verloren	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.1
<b>B.13 Privatperson 14</b> (Schreiben vom 19.07.2018)	
B.13.1 <i>zzgl.</i>  Lebensqualität für die Anwohner verloren geht.	Aufgrund der in den Entscheidungsvorschlägen zu B.10 dargelegten Aspekten Naherholung, Verkehr, Klima etc., sind die sich daraus ergebenden zusätzlichen Belastungen im Vergleich zum dringend erforderlichen Wohnraum für Menschen als hinnehmbar zu beurteilen.
<b>B.14 Privatperson 20</b> (Schreiben vom 19.07.2018)	
B.14.1 <i>zzgl.</i>  Gestern hielten sich 12-15 Störche in diesem Baugebiet auf.	Siehe Entscheidungsvorschlag B.10.5. Laut diesen Untersuchungen zum Artenschutz gehören Störche nicht zu den Arten, die im Untersuchungsgebiet ihr Bruthabitat haben. Auch wenn der Weißstorch potenzieller Nahrungsgast ist, stellt das Plangebiet kein essentielles Nahrungshabitat für ihn dar.
<b>B.15 Privatperson 31</b> (Schreiben vom 19.07.2018)	
B.15.1 <i>zzgl.</i>  Totalverlust für Fauna, Vogelwelt  Stadtnatur kaputt anstatt Erlebnis  Alternative, Perspektivplanfläche Zähringen Nord	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.5.  Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 mit integriertem Landschaftsplan wurde eine Wohnungsmarktanalyse und Wohnungsbedarfsprognose erstellt und im Jahr 2022 abgeschlossen. Wesentliche Bestandteile sind die Analyse der derzeitigen Wohnungsmarktsituation in Freiburg sowie eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2040 und darauf aufbauend eine Vorausrechnung der zukünftigen Wohnungsbedarfe bis 2040.  Die Vorausrechnung erfolgte in einer Bandbreite, die auf einer geringen Bevölkerungsentwicklung

	<p>(+2,5 %) und einer stärkeren Bevölkerungsentwicklung (+8,5 %) basiert. Im Ergebnis werden bis zum Jahr 2040 quantitativ zwischen 14.350 Wohnungen (geringe Entwicklung) und 21.030 Wohnungen (stärkere Entwicklung) benötigt. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Bedarf von 720 – 1.050 Wohnungen.</p> <p>Insofern stellt sich in Bezug auf die Wohnraumschaffung nicht die Frage nach Alternativen, sondern es besteht die Dringlichkeit sowohl die Zähringer Höhe als auch Zähringen Nord und Dietenbach etc. zu entwickeln. Aufgrund des dringend benötigten Wohnraums wird die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens unabhängig von Zähringen Nord weiterverfolgt.</p>
<p><b>B.16 Privatperson 32</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.16.1 <i>zzgl.</i></p> <p>Grüne Landschaften!</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.1.</p> <p>Die verbleibende Grünzäsur zwischen den Ortsrändern von Freiburg-Zähringen und Wildtal sowie die sich östlich daran anschließend bewaldeten Höhenzüge werden weiterhin als grüne Landschaft wahrgenommen werden.</p>
<p><b>B.17 Privatperson 36</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.17.1 <i>zzgl.</i></p> <p>Das Planungsbüro ist mit einem Stadtbediensteten in der causa familiär verbunden! Vorteilnahme und Profitgier sind nicht ausgeschlossen.</p>	<p>Zur Entwicklung der städtebaulichen Konzeption, die die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan bildet, wurde eine Mehrfachbeauftragung als Planungskonkurrenz mit fünf Planungsbüros durchgeführt. Die fünf eingereichten Arbeiten wurden anonym eingereicht und von einem Gremium aus insgesamt 13 unabhängigen Sach- und Fachpreisrichtern sowie weiteren 5 Sachverständigen Beratern ohne Stimmrecht bewertet. Der nebenstehende Verdacht wird zurückgewiesen.</p>
<p><b>B.18 Privatperson 37</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.18.1 <i>zzgl.</i></p> <p>Wohneinheiten in Freiburg überregional „spekulativ“ angeboten werden!</p>	<p>Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 mit integriertem Landschaftsplan wurde eine Wohnungsmarktanalyse und Wohnungsbedarfsprognose erstellt und im Jahr 2022 abgeschlossen. Wesentliche Bestandteile sind die Analyse der derzeitigen Wohnungsmarktsituation in Freiburg sowie eine Bevölkerungsvorausrechnung bis 2040 und darauf aufbauend eine Vorausrechnung der zukünftigen Wohnungsbedarfe bis 2040.</p> <p>Die Vorausrechnung erfolgte in einer Bandbreite, die auf einer geringen Bevölkerungsentwicklung</p>

	<p>(+2,5 %) und einer stärkeren Bevölkerungsentwicklung (+8,5 %) basiert. Im Ergebnis werden bis zum Jahr 2040 quantitativ zwischen 14.350 Wohnungen (geringe Entwicklung) und 21.030 Wohnungen (stärkere Entwicklung) benötigt. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Bedarf von 720 – 1.050 Wohnungen.</p> <p>Insofern ist die Wohnraumschaffung keine Spekulation, sondern es besteht die Dringlichkeit sowohl die Zähringer Höhe als weitere Baugebiete, z.B. Zähringen Nord, Dietenbach etc. zu entwickeln. Aufgrund des dringend benötigten Wohnraums wird die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens unabhängig von Zähringen Nord weiterverfolgt.</p>
<p><b>B.19 Privatperson 44</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.19.1 zzgl.</p> <p>Der Fahrradweg Gundelfingen-Freiburg wird stark beeinträchtigt.</p>	<p>Der Höheweg wird entsprechend ausgebaut, so dass Erschließungsverkehr, Radfahrer und Fußgänger ausreichend Verkehrsfläche erhalten.</p>
<p><b>B.20 Privatperson 45</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p><i>[ergänzendes Schreiben vom 29.08.2018:]</i></p> <p>B.20.1 Crux aller neuen Baugebiete (Dietenbach, Fr-Zähringen Längenloh, usw.) ist die Ausweisung von Ausgleichsflächen, d.h. Gebieten, die in Erholungswert gleich, in Größe – wenn möglich – dem ursprünglichen „Verlust“ überlegen sind. Dieses Gebiet muss zwingend nicht weit entfernt vom Baugebiet liegen; d.h. konkret für Zähringen kann man nicht nach Haslach oder St. Georgen ausweichen.</p>	<p>Im hier vorliegenden Fall werden für den erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausgleich rund 3 ha Fläche zwischen künftigem Ortsrand Freiburg-Zähringen und Wildtal und damit in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet herangezogen. Auf diesen Flächen wird neben dem artenschutzrechtlichen auch ein Großteil des naturschutzrechtlichen Ausgleichs umgesetzt. Weiterer Ausgleich für den Naturschutz werden z.B. durch Pflanzgebote im Baugebiet erreicht.</p> <p>Beim bauplanungsrechtlichen Ausgleich können aber auch weiter vom baulichen Eingriff entfernte Maßnahmen herangezogen werden. Im vorliegenden Fall wird eine landwirtschaftliche Fläche bei Opfingen dafür herangezogen. Im Verhältnis zum Gesamtumfang des erforderlichen Ausgleichs werden damit weniger als ein Viertel abgedeckt.</p>
<p>B.20.2 Durch ein schon „ewig“ als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenes Gebiet eine überbreite Straße legen zu wollen ist eine Sünde, ein hässlicher Verstoß gegen den berechtigten Sinn der Vorschrift, dieses Gebiet besonders zu schützen. Die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes ist auf jeden Fall älter als die Aussage von Bgm. Zens (?), man könne mit der Ausweisung als Bauerwartungsland rechnen!</p>	<p>Durch den geplanten Ausbau des Höhewegs auf einer Länge von rund 370 m von der Einmündung Wildtalstraße nach Süden, wird Fläche des Landschaftsschutzgebietes in Anspruch genommen. Der Ausbau sieht einen 2,5 m breiten Gehweg, eine 1 m breite Entwässerungsmulde sowie eine 5,5 m breite Fahrbahn, auf der verkehrsrechtlich Tempo 30 ausgewiesen wird, vor. Von einer „überbreiten“ Straße kann insofern nicht gesprochen werden. Sie erhält die Mindestmaße, um ihre Funktionen – zum einen weiterhin Teil des Fuß- und Radwegs entlang der Bahntrasse und zum anderen Erschließung für das Plangebiet – gerecht zu werden.</p>

	<p>Auch zwischen dem Feldweg (Flst.-Nr. 10279), der für das Baugebiet die nördliche Grenze darstellt, und der nördlichen Plangebietsgrenze liegt eine ca. 1,3 ha große Fläche des Landschaftsschutzgebiets. Auf dieser wurden als Ausgleich für die mit dem Plangebiet verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft bereits Maßnahmen für den Natur- und Artenschutz – z.B. Heckenpflanzungen, Streuobst auf Magerwiesen - umgesetzt, die dem Zweck des Schutzgebiets entsprechen.</p>
<p>B.20.3 Als <i>conditio sine qua non</i> gilt eigentlich der Bau der sog. „Wildtalspange“ d.h. konkret: Ohne den Bau der Brücke über die Güterbahn gibt es kein Baugebiet Höhe. Dasselbe gilt vice versa für den Umkehrschluss. Ganz vorsichtig, aber energisch und kräftig möchte ich darauf hinweisen, dass die eventuellen, neuen Bauherren des Gewannes Höhe eine finanzielle, nicht unbescheidene Beteiligung an dieser Brücke zugesagt haben.</p>	<p>Die so genannte Wildtalspange war ursprünglich vorgesehen, um einen Teil der Kfz-Fahrten von und nach dem Ortsteil Wildtal (Gundelfingen) aufzunehmen. Anders als in der Vergangenheit bei der Erstellung von Verkehrsprognosen angenommen, haben die Bewohner des Ortsteils Wildtal erfreulicher Weise ein durch die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad eher städtisch geprägtes Mobilitätsverhalten entwickelt. Aufgrund dieser Entwicklung besteht deshalb derzeit jedenfalls kein durch die Planung zur Höhe ausgelöster Handlungsbedarf mehr, die Querspange Wildtal umzusetzen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Plangebiet ist sie nicht erforderlich, da das Verkehrsgutachten nachweist, dass die zusätzlichen Verkehre des Baugebietes Höhe über die Pochgasse und die Wildtalstraße aufgenommen werden können. Die Kosten für die Herstellung der Wildtalspange können somit nicht auf das Baugebiet umgelegt werden.</p>
<p><b>B.21 Privatperson 50</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.21.1 <i>zzgl.</i></p> <p>finanzielle Interessen einzelner nicht schon wieder über ökologische Vernunft siegen sollten!</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zentrales Interesse, weshalb der vorliegende Bebauungsplan aufgestellt wird, ist die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum in Freiburg.</p> <p>Durch einen städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Planungsbegünstigten / Grundstückseigentümer_innen die dabei anfallenden Planungs-, Gutachter- und Erschließungskosten sowie die Kosten für arten- und naturschutzrechtliche erforderliche Ausgleichsmaßnahmen und die Schaffung von Kita-Plätzen übernehmen und geförderter Wohnungsbau entsteht.</p>
<p><b>B.22 Privatperson 55</b> (Schreiben vom 19.07.2018)</p>	
<p>B.22.1 <i>Änderung Punkt 4 (B.10.4) von „ich befürchte“ zu „es ist Tatsache“</i></p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.4</p>

<p>B.22.2 <i>zzgl.</i></p> <p>Das Stadtplanungsamt Freiburg sollte sich eher um die dringende Notwendigkeit von sozialem Wohnungsbau kümmern.</p>	<p>Die Schaffung von gefördertem Wohnungsbau ist eine der Kernaufgaben der gesamten Bauverwaltung. Deshalb werden meist mittels städtebaulicher Verträge mit den Planungsbegünstigten auch in so gut wie allen neu überplanten Baugebieten geförderter Wohnungsbau vorgesehen und realisiert. Im Plangebiet ist dies auch der Fall. Rund 60 Wohnungen werden im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus dort entstehen.</p>
<p><b>B.23 Privatperson 66</b> (Schreiben vom 31.07.2018)</p>	
<p>B.23.1 <i>zzgl.</i></p> <p>das ganze Vorhaben nicht in Tiefe durchdacht ist und Schaden für Mensch, Natur und Tier verursachen kann</p>	<p>Alternativen im Hinblick auf geeignete Wohnbauflächen wurden in mehreren Aufstellungsverfahren zu Flächennutzungsplänen seit den 1980er-Jahren, zuletzt für den aktuell wirksamen Flächennutzungsplan 2020, anhand einer Vielzahl an Kriterien – z.B. Erschließung, Natur- und Umweltbelange, etc. – geprüft und untereinander verglichen. Im Ergebnis haben diese Prüfung und Abwägung zwischen den verschiedenen Flächenpotenzialen ergeben, dass das Gewann „Höhe“ als Wohnbaufläche dargestellt bzw. ausgewiesen wurde.</p> <p>Im Zuge des im Jahr 2017 durchgeführten konkurrierenden Planungsverfahrens (Mehrfachbeauftragung) wurden fünf Planungsalternativen entwickelt. Die daraus siegreich hervorgegangene Arbeit wurde Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan.</p> <p>In Verbindung mit der sogenannten „Wildtalspange“ wurde auch die Erschließungswirkung des neuen Baugebiets „Höhe“ über einen (ausschließlich) nördlichen Anschluss an die Wildtalstraße und eine kombinierte Anbindung über Pochgasse und Wildtalstraße untersucht.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Umwelt wurde durch zahlreiche Fachgutachten (Vögel, Fledermäuse, Haselmaus etc.) und einem Umweltbericht geprüft und dargelegt.</p> <p>Die vorliegende Planung wurde also in hinreichender Tiefe untersucht bzw. durchdacht.</p>
<p><b>B.24 Privatperson 68</b> (Schreiben vom 31.07.2018)</p>	
<p>B.24.1 <i>zzgl.</i></p> <p>Einzigartiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen zerstört wird.</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.5.</p>

<b>B.25 Privatperson 69</b> (Schreiben vom 31.07.2018)	
B.25.1 <i>zzgl.</i>  Einzigartiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen zerstört wird.	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.5
<b>B.26 Privatperson 70</b> (Schreiben vom 31.07.2018)	
B.26.1 <i>zzgl.</i>  Einzigartiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen zerstört wird.	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.5
<b>B.27 Privatperson 72</b> (Schreiben vom 19.08.2018)	
B.27.1 <i>Ergänzung Punkt 2 (B.10.2):</i> Weiermattenstraße  zwischenzeitlich täglich	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2.
B.27.2 <i>zzgl.</i>  Durch Erschließungsstraßen / Baustraßen Zerstörung Infrastruktur Fahrrad- und Wanderwege.	Der Höheweg wird entsprechend ausgebaut, so dass Erschließungsverkehr, Radfahrer und Fußgänger ausreichend Verkehrsfläche erhalten.
<b>B.28 Privatperson 74</b> (Schreiben vom 04.08.2018)	
B.28.1 <i>zzgl.</i>  die vorhandenen Straßen können den zusätzlichen Verkehr nicht mehr bewältigen!	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.1.1
<b>B.29 Privatperson 78</b> (Schreiben vom 20.08.2018)	
B.29.1 <i>zzgl.</i>  die Bebauung des Mömax-Areals ausreichend ist für Zähringen, um neuen Wohnraum zu erschaffen.	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.39.2.  Der Bedarf an Wohnraum in Freiburg wird nicht stadtteilbezogen, sondern gesamtstädtisch erhoben. Entsprechendes gilt für die Deckung des Bedarfs.
<b>B.30 Privatperson 79</b> (Schreiben vom 20.08.2018)	
B.30.1 <i>zzgl.</i>  Ähnlich wie die geplante Bebauung des „Mömax-Areals“ gibt es in Freiburg weitere innerstädtische Flächen für die Nutzung zur Bebauung.	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.39.2.

B.30.2	zzgl.  Landschaftsschutzgebiete und Naherholungs- räume dürfen hierfür nicht genutzt werden.	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.1 und B.39.2
<b>B.31 Privatperson 86</b> (Schreiben vom 10.10.2018)		
B.31.1	zzgl.  Flächenversiegelung	Das neue Baugebiet auf bislang unbebauten Flä- chen führt zu zusätzlicher Flächenversiegelung. Da- für entsteht ein Wohngebiet mit rund 300 neuen Wohnungen, die Heimat für etwa 750 – 900 Men- schen werden. Damit sich diese zusätzliche Versie- gelung möglichst gering auswirkt, werden im Plan- gebiet Festsetzungen für die Rückhaltung / Re- tention von Niederschlagswasser und Pflanzgebote für unbebaute Flächen festgesetzt.
<b>B.32 Privatperson 90</b> (Schreiben vom 13.10.2018)		
B.32.1	zzgl.  Stau in der Pochgasse, kein Durchgang mehr für Rettungsfahrzeuge	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2B.10.3
<b>B.33 Privatperson 94</b> (Schreiben vom 20.10.2018)		
B.33.1	zzgl.  lange genug gebaut wurde in Freiburg! Jetzt gilt es, das wenige noch übrig gebliebene Grün zu erhalten!	Aus dem Blickwinkel einer Person, die mit zufrie- denstellendem Wohnraum versorgt ist, ist die For- derung „genug gebaut“ leicht aufzustellen. Eine Stadtplanung, die alle Aspekte und Bedürfnisse ein- bezieht, schafft Wohnraum, der mit ausreichenden Grün- und Freiflächen im Wohnumfeld versorgt ist. Die Planung für die Zähringer Höhe entspricht die- sem Anspruch.
<b>B.34 Privatperson 97</b> (Schreiben vom 20.10.2018)		
B.34.1	<i>Ergänzung Punkt 7 (B.10.6):</i> Jetzt schon ein Problem!	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.6
B.34.2	zzgl.  Wohnraum dadurch nicht günstiger wird.	Durch einen städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Planungsbegünstigten / Grundstücksei- gentümer_innen Flächen für geförderten Woh- nungsbau an die Stadt abtreten müssen. Dadurch werden rund 60 Wohnungen im geförderten Woh- nungsbau entstehen.
<b>B.35 Privatperson 98</b> (Schreiben vom 20.10.2018)		
B.35.1	zzgl.  das Problem, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen durch die Hochpreisbebauung nicht angegangen wird.	Durch einen städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Planungsbegünstigten / Grundstücksei- gentümer_innen Flächen für geförderten Woh- nungsbau an die Stadt abtreten müssen. Dadurch werden rund 60 Wohnungen im geförderten Woh- nungsbau entstehen.

<p><b>B.36 Plan B e.V. (Privatperson 100)</b>          (Schreiben vom 22.10.2018)          Anlagen: 61 Stellungnahmen          (siehe auch Ausführungen unter B.10)</p>	
<p>Zum wiederholten Male fand auf der „Höhe“ in Zähringen eine Informationsveranstaltung zum geplanten Baugebiet statt. Wie auch schon zuvor kamen sehr viele Interessierte und besorgte Bürger. Der Informationsbedarf war sehr groß, so daß viele gute Diskussionen zum Schutz und Erhalt der einzigartigen Fauna und Flora entstanden.          Allgemeine Ablehnung gegenüber dem geplanten Baugebiet und Erhalt des Naherholungsgebiets ist deutlich zu vernehmen.</p> <p>Mit diesem Schreiben übergeben wir Ihnen wiederholt Stellungnahmen aus der Bevölkerung die in kurzer Zeit bei der Infoveranstaltung gesammelt wurden.          Des weiteren liegen Plan B e.V. über 2600 Unterschriften gegen eine Bebauung der „Zähringer Höhe“ vor. Diese Unterschriften werden wir zu gegebenem Zeitpunkt dem Oberbürgermeister Martin Horn überreichen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>B.36.1 <i>siehe Stellungnahme Privatperson 10</i></p>	
<p>B.36.2 <i>zzgl.</i>           die Gemeinde Zähringen nicht die Ausstattung für eine deutlich höhere Bev. (Verkehr etc.) hat.</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2</p>
<p>B.36.3 <i>Ergänzung Punkt 5 (B.10.5):</i>          Hirschkäfer – Feuersalamander</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.5</p>
<p>B.36.4 <i>zzgl.</i>           Ich fahre regelmäßig die Wildtalstr. und den Burgackerweg.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>B.36.5 <i>Ergänzung Punkt 5 (B.10.2):</i>          kein Durchkommen von Feuerwehr + Krankenwagen!</p>	<p>Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2</p>
<p>B.36.6 <i>zzgl.</i>           Streuobstwiesen sind absolut schützenswerte Lebensräume!</p>	<p>Die Streuobstwiese im westlichen Bereich des Plangebiets, zwischen Höheweg und Bruttobauland, ist gemäß der durchgeführten Biotoptypenkartierung von besonders hoher naturschutzfachlicher Bedeutung. Dieser Streuobstbestand bleibt von den Planungen weitestgehend unberührt und wird im Zuge der Planung gesichert, ergänzt und weiter aufgewertet. Im zentralen Bereich des Plangebiets wird jedoch ein Streuobstbestand mit etwas geringerer Wertigkeit überplant werden. Im Bereich nördlich des zukünftigen Baugebiets werden zusätzlich auf ca. 2,1 ha neue Streuobstwiesen als Ausgleichs-</p>

	maßnahme hergestellt, die den Verlust der geschützten Streuobstwiese im Plangebiet ersetzt.
B.36.7 <i>zzgl.</i>  Die Mieten/Kaufraten so hoch sein werden, dass es sich nur reiche Leute leisten können.	Durch einen städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Planungsbegünstigten / Grundstückseigentümer_innen Flächen für geförderten Wohnungsbau an die Stadt abtreten müssen. Dadurch werden rund 60 Wohnungen im geförderten Wohnungsbau entstehen
<b>B.37 Privatperson 103</b> (Schreiben vom 18.03.2019)	
B.37.1 <i>Ergänzung Punkt 2 (B.10.2):</i> und darüber hinaus (in Bezug auf Stoßzeiten)	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2
<b>B.38 Privatperson 104</b> (Schreiben vom 05.12.2019)	
B.38.1 <i>Ergänzung Punkt 2 (B.10.2):</i> Berggasse	Siehe Entscheidungsvorschlag zu B.10.2
<b>B.39 Privatperson 111</b> (Schreiben vom 20.08.2018) Anlage: Unterschriftenliste, 32 Unterschriften	
B.39.1 Wir wissen um die Wohnungsnot in Freiburg und um den Druck, unter der die Stadtverwaltung steht, insbesondere bezahlbaren Wohnraum im Stadtgebiet zu schaffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
B.39.2 Dennoch sind wir mit dem o.g. Bauvorhaben aus unterschiedlichen Gründen nicht einverstanden. Wir halten es für problematisch, ein Landschaftsschutzgebiet bzw. einen Naherholungsraum, wie die „Höhe“, der zudem besondere Merkmale bezogen auf seine Fauna und Flora aufweist, zur Bebauung zu nutzen. Ähnlich wie das Mömax- und-Real-Areal, sollten vordergründig andere innerstädtische Flächen zur Bebauung genutzt werden. Außerdem ist die teure Wohnlage „Höhe“ vermutlich nicht dazu geeignet, bezahlbaren Wohnraum für Familien und geringer verdienende Menschen zu schaffen.	<p>Durch den geplanten Ausbau des Höhewegs auf einer Länge von rund 370 m von der Einmündung Wildtalstraße nach Süden, wird Fläche des Landschaftsschutzgebietes in Anspruch genommen. Der Ausbau sieht einen 2,5 m breiten Gehweg, eine 1 m breite Entwässerungsmulde sowie eine 5,5 m breite Fahrbahn vor. Gerundet werden damit 0,35 ha (inkl. bestehendem Höheweg) Fläche der insgesamt rund 15 ha großen Teilfläche des Landschaftsschutzgebiets Rosskopf – Schlossberg, die zwischen Höheweg und Waldrand sowie zwischen Wildtal / Wildtalstraße und Plangebiet liegt, überbaut.</p> <p>Auch zwischen dem Feldweg (Flst.Nr. 10279), der für das Baugebiet die nördliche Grenze darstellt, und der nördlichen Plangebietsgrenze liegt eine ca. 1,3 ha großen Fläche des Landschaftsschutzgebiets. Auf dieser wurden als Ausgleich für die mit dem Plangebiet verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft bereits Maßnahmen für den Natur- und Artenschutz – z.B. Heckenpflanzungen, Streuobst auf Magerwiesen - umgesetzt, die dem Zweck des Schutzgebiets entsprechen.</p> <p>Aufgrund des dringend benötigten Wohnraums wird die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens parallel zu Zähringen Nord, neuem Stadtteil Dietenbach und anderen Plangebietern weiterverfolgt. Viele innerstädtische Flächen, die Potenzial zur Nachverdichtung haben, befinden sich in privatem Eigentum, sodass die Aktivierung</p>

	dieses Potenzials vielfach nicht möglich ist. Zudem fehlt bei kleinräumigen Nachverdichtungsmaßnahmen nach § 34 BauGB die Handhabe zur Schaffung von gefördertem Wohnraum, sodass zumeist hochpreisige Wohnungen entstehen.
B.39.3 Die Bebauung der „Höhe“ vernichtet unwiederbringlich ein Stück Freiburger Grünfläche.	Das neue Baugebiet verkleinert die offene, landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Fläche der Zähringer Höhe um etwa 20 – 25 %. Dafür entsteht ein Wohngebiet mit rund 300 neuen Wohnungen, die Heimat für etwa 750 – 900 Menschen werden.
B.39.4 Beigefügt senden wir Ihnen drei begründete Anschreiben sowie eine Unterschriftenliste, die sich gegen das Bauvorhaben richten.	Wird zur Kenntnis genommen.
B.39.5 <i>Anlage: Unterschriftenliste mit insgesamt 33 Unterschriften:</i> Ich bin gegen die Bebauung der Höhe in Zähringen	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>B.40 Privatperson 112</b> (Schreiben vom 21.10.2018)	
B.40.1 Ich lebe seit 5 Jahren in Zähringen (seit 23 Jahren in FR) und erlebe dort immer wieder die Auseinandersetzungen um die Bebauung der Zähringer Höhe (ZH) mit. Die Höhe ist für mich ein Naherholungsgebiet, noch ein Stück grüne Lunge mit Streuobstwiesen, Vögeln, Kleingetier etc.	Die Zähringer Höhe bleibt ein Naherholungsgebiet, das durch die vorliegende Planung um etwa 20 – 25 % kleiner wird. Im Plangebiet selbst bleibt eine etwa 1,3 ha große Wiese, die zwischen Höhweg und Neubebauung liegt, samt Baumbestand erhalten. Die mit der Neubebauung verbundenen Eingriffe in Flora und Fauna werden weitgehend auf den nördlich vom Plangebiet anschließenden Grün- und Ackerflächen ausgeglichen.
B.40.2 Um einiges mache ich mir dabei echt Gedanken z.B. um die Verkehrssituation, die jetzt schon katastrophal zu Stoßzeiten in Poch- und Reutebachgasse ist. (Ich wohne am Ende der Pochgasse) und wie wird das erst, wenn noch mehr Verkehr aus dem Burgackerweg abfließen muss. Auch für Radfahrer ist es bei den vollen Straßen zu Stoßzeiten nicht ganz ungefährlich. Gibt es da irgendwelche tauglichen Verkehrskonzepte? Ich weiß, dass Verkehrsgutachten gemacht wurden, die behaupten, dass alles machbar ist...mmh die Realität zeigt mir jetzt! schon etwas anderes.	Auch wenn Verkehrsgutachten von vorn herein in Frage gestellt werden, ist es doch so, dass mit der vorgesehenen Erschließung des Neubaugebiets von Norden und von Süden her und durch Wegnahme von Parkplätzen in der Pochgasse eine laut Verkehrsgutachten zufriedenstellende Verkehrssituation erreicht werden kann.
B.40.3 Dann wundere ich mich ganz einfach mal nur über gewisse Zusammenhänge. Herr Bäumlle, langjähriger Stadtbauplaner, dann gewinnt die Ausschreibung eines Architekten namens Bäumlle (Zufall?) und vermutlich hat Familie Bäumlle seinerzeit Bauerwartungsland auf der ZH gekauft...wie gesagt ist natürlich eine Vermutung und o.g. kann Zufall sein.  Vetternwirtschaft in Stadt- und Gemeinderäten finde ich schon immer, dass es ein no go ist. Allerdings ehrwerte Absichten und Realitäten klaffen ja vielfach auseinander.	Zur Entwicklung der städtebaulichen Konzeption, die die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan bildet, wurde eine Mehrfachbeauftragung als Planungskonkurrenz mit fünf Planungsbüros durchgeführt. Hierbei nahm das Büro BÄUMLE Architekten teil und wurde von einem Gremium aus insgesamt 13 Sach- und Fachpreisrichtern sowie weiteren 5 Sachverständigen Beratern ohne Stimmrecht als bester Entwurf ausgewählt. Die fünf eingereichten Arbeiten wurden anonym eingereicht und bewertet.

<p>B.40.4 Und ja Freiburg braucht Wohnraum und zwar bezahlbaren, der wird mit Sicherheit auf der ZH nicht gebaut. Mich erschreckt es auch immer wieder, wenn ich mir neuere Baugebiete ansehe, wie z.B. Güterbahnhof was für "seelenlose Baustile" wir mittlerweile in unserer Stadt haben. Freiburg hat in den letzten Jahr für mich viel von seinem Flair und Charme verloren.</p>	<p>Die Schaffung von gefördertem Wohnungsbau ist eine der Kernaufgaben der gesamten Bauverwaltung. Deshalb werden meist mittels städtebaulicher Verträge mit den Planungsbegünstigten auch in so gut wie allen neu be- oder überplanten Baugebieten geförderter Wohnungsbau vorgesehen und realisiert. Im Plangebiet ist dies auch der Fall. Rund 60 Wohnungen werden im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus dort entstehen.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft die Grundlage für die zukünftige Bebauung insbesondere in Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche. Die architektonische Ausformung der einzelnen Gebäude folgt mit dem späteren Einreichen des Bauantrags der jeweiligen Bauherren.</p>
<p>B.40.5 Thema: Leerstand von Wohnungen. Ich sehe immer wieder leerstehende Häuser oder Wohnungen. Mein vorletzter Vermieter hat eine ganze Doppelhaushälfte mit 3 Wohnungen leer stehen. Immerhin wurden hier in der Pochgasse drei Häuser saniert oder neu aufgebaut und dabei sind 9 teure! Wohnungen entstanden. Wieso haben wir keine "Wohnungsbeauftragten", der mit Vermietern das Gespräch sucht, vermittelt und ihnen die Ängste nimmt zu vermieten.</p>	<p>Bei der Stadt Freiburg gibt es ein großes Engagement dieses Potenzial zu aktivieren. In dem Zusammenhang ist auf die Homepage zum <a href="http://www.freiburg.de/Planen_und_Bauen/Leerstandskataster">Leerstandskataster - www.freiburg.de - Planen und Bauen /Leerstandskataster</a> (<a href="https://www.freiburg.de/pb/1379970.html">https://www.freiburg.de/pb/1379970.html</a>) zu verweisen. Nicht zuletzt wurde vom Gemeinderat eine sog Zweckentfremdungssatzung beschlossen, die ein Tätigwerden in solchen Fällen ermöglicht.</p>
<p>B.40.6 Warum stocken wir nicht Dächer auf, wo die Statik ein Stockwerk mehr hergeben würde. Warum bauen wir nicht Wohnungen auf Aldi und Obidächer (immerhin in St. Georgen gibt es das ja). Ich glaube es gäbe noch viele Möglichkeiten in FR Wohnraum zu beschaffen und Grünflächen zu erhalten. denn einmal zugebaut ist diese Grünfläche, diese Natur für immer verschwunden.</p> <p>Ja ich hoffe wirklich, dass Sie diesbezüglich noch andere Möglichkeiten für FR schaffen können.</p>	<p>Eine vertikale Nachverdichtung über einen Dachausbau oder eine Aufstockung hat zwar ein hohes theoretisches Potenzial, ist jedoch aus wirtschaftlichen und statischen Gründen oftmals nur schwer umsetzbar. Zudem fehlt hierfür zum einen die gesetzliche Handhabe gegenüber den privaten Eigentümer_innen, zum anderen fehlt die Handhabe zur Schaffung von gefördertem Wohnraum, sodass zu meist hochpreisige Wohnungen entstehen.</p>
<p><b>B.41 Diverse Privatpersonen – Unterschriftenlisten</b></p>	
<p>B.41.1 <i>Eingang am 27.07.2018 mit 6 Unterschriften:</i> Ich bin gegen die Bebauung der Höhe in Zähringen</p> <p><i>Eingang am 01.08.2018 mit 8 Unterschriften:</i> Ich bin gegen die Bebauung der Höhe in Zähringen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>B.42 BUND – Ortsverband Freiburg</b> (Schreiben vom 28.06.2018)</p>	
<p>B.42.1 Der BUND-Ortsverband nimmt wie folgt Stellung zum oben genannten Bebauungsplan,</p>	<p>Auch die Nachverdichtung und sonstige Innenentwicklung wird mit Hochdruck betrieben, aber der Wohnraumdruck ist so hoch, dass trotzdem</p>

<p>speziell dem Untersuchungsumfang der Umweltprüfung für den.</p> <p>Der BUND OV Freiburg spricht sich grundsätzlich gegen jede weitere außerstädtische Versiegelung aus. Vorschläge zu innerstädtischer Bebauung hat der BUND schon mehrfach dargelegt. Die „Höhe“ stellt keine Ausnahme dar und sollte unseres Erachtens nicht bebaut werden.</p>	<p>Außenbereichsflächen in Anspruch genommen werden müssen. Das belegt auch die neue Studie zur Wohnungsmarktanalyse und Wohnungsbedarfsprognose (vgl. Drucksache G-22/193).</p> <p>Aufgrund des dringend benötigten Wohnraums wird die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens parallel zu Zähringen Nord, neuem Stadtteil Dietenbach und anderen Plangebieten weiterverfolgt.</p>
<p>B.42.2 Über die grundlegenden negativen Auswirkungen von Versiegelung hinaus würde die Bebauung der „Höhe“ ein landschaftsbildendes, vielfältiges und kleinteiliges Gebiet zerstören. Eine Bebauung würde das noch verbliebene offene Land zwischen Freiburg-Zähringen und Gundelfingen-Wildtal weiter verkleinern.</p>	<p>Die offene Landschaft als Naherholungsraum zwischen den Ortsrändern von Zähringen im Süden und Wildtal im Norden sowie zwischen dem Höhenweg im Westen und dem Waldrand im Osten umfasst heute eine Fläche von rund 22,5 ha. Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Bau- und Verkehrsflächen werden davon rund 5,5 ha entfallen.</p> <p>Im Westen des Plangebiets wird zwischen dem Höhenweg und den neuen Bauflächen ein zwischen ca. 60 und 100 m breiter und ca. 1,3 ha großer Wiesenstreifen erhalten. Im Norden des Plangebiets wird ein gut 1 ha großer Geländestreifen, der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzt wird, in eine Streuobstwiese umgewandelt. Beide Flächen werden als Ausgleichsflächen herangezogen und erhalten, bzw. werten den Landschaftsraum auf.</p> <p>Alle nördlich des bestehenden Feldweges, der die nördliche Grenze der Bauflächen bildet, gelegenen Wege und Pfade bleiben unverändert bestehen. Dort werden rund 3 ha Fläche für Artenschutzmaßnahmen umgestaltet. Diese artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werten den verbleibenden Naturraum sowie dessen Funktion als Naherholungsgebiet auf.</p> <p>Der offene Landschaftsraum wird also zwar um etwa 20 - 25 % kleiner, verloren geht er damit jedoch nicht.</p>
<p>B.42.3 Was die naturschutzfachliche Bewertung angeht, möchten wir aus dem, „Fachgutachten Fauna durch ÖG-N, überarbeitete Fassung vom Januar 2018“, sowie dem „Erläuterungsberichts des Stadtplanungsamtes Freiburg, überarbeitete Fassung vom März 2018“, insbesondere folgende Punkte hervorheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Plangebiet wird im Hinblick auf die Käferfauna als überregional bedeutsam eingestuft.</li> <li>- Im Plangebiet wurden insgesamt sechs wertgebende Brutvogelarten festgestellt. In einem erweiterten Untersuchungsgebiet 63 Vogelarten.</li> <li>- Der Große Feuerfalter ist als streng geschützte Art der FFH-RL (Anh. II, IV) besonders planungsrelevant,</li> <li>- Die Gartengrundstücke sowie Streuobstwiesen/ Pferdeweiden, die eine Verbindung zum</li> </ul>	<p>Umfangreiche und detaillierte Untersuchungen zum Natur- und Artenschutz wurden durchgeführt.</p> <p>Im Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) wurde der Erhalt der westlichen Streuobstwiese sowie die Nutzung des nördlichen landwirtschaftlichen Streifens des Plangebiets für Ausgleichsmaßnahmen bei der Bewertung noch nicht berücksichtigt. Das Fachgutachten „Vereinfachte artenschutzrechtliche Konfliktanalyse und Maßnahmenkatalog Fauna“ (ÖG-N, 2021) konkretisiert die Auswirkungen auf die Käferfauna auf Grundlage des aktuellen Planstands. Von den 15 für den gesamten Untersuchungsraum als wertgebende Arten ermittelte Käferarten sind durch den Erhalt der westlichen Streuobstwiese nur sieben vom Eingriff direkt betroffen. Von diesen besitzen drei einen Rote-Liste-Status: Körnerbock (<i>Megopsis scabricornis</i>), Weinreben-Prachtkäfer (<i>Agrius derasofasciatus</i>) und</p>

<p>Waldrand herstellen, sind im Hinblick auf Reptilien als artenschutzrelevant (Wertstufe 5) einzustufen</p>	<p>Grüner Wacholder-Prachtkäfer (<i>Palmar festiva</i>). Beim letztgenannten wurde fachgutachterlich jedoch begründet, dass der Rote-Liste-Status nicht mehr gerechtfertigt ist, da er sich in Ausbreitung befindet. Der Weinreben-Prachtkäfer befindet sich auf der Vorwarnliste in Baden-Württemberg. Die größte Bedeutung für die Käferfauna hat der Verlust der vier nachgewiesenen Brutbäume für den Körnerbock im zentralen Plangebiet. Die Art ist vom Aussterben bedroht. Daher werden diese vier Brutbäume in die Ausgleichsflächen verpflanzt werden (Maßnahme M10 im Umweltbericht (UB)), um die lokale Population durch den Eingriff nicht zu gefährden. Darüber hinaus dienen die Errichtung von Alt- und Totholzstapeln (Maßnahme A3 im UB) und die Sicherung der bestehenden (Maßnahme M9 im UB) und die Anlage von neuen Streuobstbeständen auf der Zähringer Höhe (Maßnahme CEF1 im UB) dem langfristigen Erhalt der bedeutsamen Käferfauna.</p> <p>Hinsichtlich der Avifauna hat das Plangebiet ebenfalls eine hohe Bedeutung. Durch das Bauvorhaben gehen sowohl Brutreviere als auch teils essentielle Nahrungshabitate der dort vorkommenden Vogelarten verloren wie das Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) aufzeigt. Um insbesondere die artenschutzrechtliche Betroffenheit der beiden seltenen und gefährdeten Vogelarten Wendehals (<i>Jynx torquilla</i>) und Grauspecht (<i>Picus canus</i>), die das Plangebiet hauptsächlich als Nahrungshabitat nutzen, ermitteln zu können, wurde im Rahmen der Nachuntersuchung (ÖG-N, 2020) eine detaillierte Raumnutzungsanalyse und eine Bewertung der Nahrungshabitat-Qualität vorgenommen. Im Fachgutachten „Vereinfachte artenschutzrechtliche Konfliktanalyse und Maßnahmenkatalog Fauna“ (ÖG-N, 2021) und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zum Umweltbericht (AOL, 2023) wurde die artenschutzrechtliche Betroffenheit der erfassten Vogelarten untersucht. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu verhindern, sind entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Zur Vermeidung von Tötungen, Verletzungen oder Störungen (nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 und 2) sind eine Umweltbaubegleitung (Maßnahme M1 im UB), Rodungsregelungen (M2), die Verwendung von Vogelschutzglas (M13), die Einrichtung eines Bauzauns mit Sichtschutzplane (M3) und eine abgrenzende Heckenpflanzung (M11) vorgesehen. Die verlorengehenden Fortpflanzung- und Ruhestätten einschließlich essentieller Nahrungshabitate der betroffenen Vogelarten werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sog. CEF-Maßnahmen, im direkten räumlichen Umfeld des Plangebiets ersetzt (gemäß §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 5). Hierfür werden ca. 3 ha Streuobstbestände auf extensivem Grünland sowie artenreiches Feldgehölz mit blütenreichen Saumstrukturen im Bereich</p>
--	---

	<p>zwischen dem zukünftigen Plangebiet und dem Ortsrand von Wildtal vor Baubeginn entwickelt (Maßnahme CEF1). Des Weiteren werden für Höhlenbrüter Vogelnistkästen im räumlichen Umfeld aufgehängt (Maßnahme CEF2). Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits hergestellt. Sie werden die Funktionen des verlorengehenden Lebensraums im Plangebiet für die betroffenen Vogelarten übernehmen.</p> <p>Wie im Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) dargestellt, konnte der Große Feuerfalter (<i>Lycaena dispar</i>) bei der Kartierung 2016 nicht nachgewiesen werden. Da das Plangebiet jedoch eine gewisse Habitateignung für diese FFH-Anhang-IV-Art aufweist, erfolgte im Jahr 2018 und 2019 eine Nachuntersuchung (ÖG-N 2020). Es wurden gezielt vorkommende Nahrungspflanzen im Plangebiet nach Eiern oder Raupen abgesucht. Eine Besiedelung der Art innerhalb des Plangebietes konnte nicht nachgewiesen werden und erscheint auch zukünftig als sehr unwahrscheinlich.</p> <p>Wie im Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) dargestellt, konnten bei der Kartierung 2016 keine Reptilien nachgewiesen werden. Da das Plangebiet jedoch eine gewisse Habitateignung aufweist und die Witterung im Jahr 2016 teils ungünstig war, erfolgte im Jahr 2018 und 2019 eine Nachuntersuchung (ÖG-N 2020), insbesondere für die nach Anh.-IV der FFH-Richtlinie geschützten Zauneidechse (<i>Lacerta agilis</i>). Weder die Zauneidechse noch die Schlingnatter (<i>Coronella austriaca</i>) konnten bei der Nachuntersuchung nachgewiesen werden. Lediglich jeweils ein Individuum der Blindschleiche (<i>Anguis fragilis</i>) und der Ringelnatter (<i>Natrix natrix</i>) wurden erfasst. Mit der Neuanlage von Streuobstwiesen (Maßnahme CEF1) kann der verlorengehende Lebensraum für Reptilien ausgeglichen werden.</p>
<p>B.42.4 Die im Fachgutachten dargestellten Vorschläge für vertiefende Untersuchungen halten wir daher für notwendig</p>	<p>Die Anregung wurde berücksichtigt. Die entsprechenden vertiefenden Untersuchungen liegen vor und werden im Zuge der Offenlage öffentlich ausgelegt.</p>
<p>B.42.5 Außerdem sind die Auswirkungen einer Bebauung auf den Biotopverbund aus angrenzendem Landschaftsschutzgebiet „Roßkopf-Schloßberg, das FFH-Gebiets Nr. 8013-342 „Kandelwald, Roßkopf und Zartener Becken“. sowie dem Naturschutzgebiet „Feldgehölz an der Grimme“ zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Auswirkungen auf den Biotopverbund wurden im Umweltbericht dargelegt.</p> <p>Neben der Erfüllung des artenschutzrechtlichen Ausgleichserfordernis unterstützt die vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme (Maßnahme CEF1) im Norden des Plangebiets auch den Erhalt des Biotopverbunds. Des Weiteren bleibt der wertvolle Streuobstbestand im westlichen Bereich des Plangebiets weitestgehend erhalten und wird gesichert und weiter aufgewertet (Maßnahme M 9). Mit diesen Ausgleichsmaßnahmen werden wichtige Bereiche des regionalen Biotopverbunds im Bereich zwischen dem zukünftigen Plangebiet und dem Ortsrand von Wildtal</p>

	aufgewertet und gesichert: die extensiven Streuobstwiesen und Feldhecken dienen sowohl Arten des Offenlands als Lebensraum als auch waldgebundene Arten als Wanderungskorridor zwischen größeren Waldflächen. Die Maßnahmen entsprechen den Zielvorstellungen der kommunalen und regionalen naturschutzfachlichen Konzepte (Landschaftsplan, kommunale und regionale Biotopverbundkonzepte etc.) für diesen Bereich. Des Weiteren handelt es sich nicht um ein Naturschutzgebiet, sondern um das gesetzlich geschützte Biotop „Feldgehölz an der Grimme“.
<b>B.43 NABU Freiburg</b> (Schreiben vom 29.06.2018)	
<p>B.43.1 wir, die NABU Gruppe Freiburg, nehmen hiermit zur Umwelterheblichkeitsprüfung zur Vorbereitung der verbindlichen Bauleitplanung der Stadt Freiburg im Breisgau Plan- Nr. 2-100, „Höhe (neu)“ im Stadtteil Zähringen wie folgt Stellung.</p> <p>Aus der Offenlage geht hervor, dass einige berücksichtigungswürdige und -pflichtige Aspekte, bislang nicht oder nicht im gebotenen Umfang Eingang in die Prüfung gefunden haben. Weiterhin betonen wir an dieser Stelle den erheblichen faunistischen Wert des Planungsgebiets.</p>	<p>Dass zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung nicht alle natur- und artenschutzrechtlichen Belange erfasst bzw. in hinreichender Tiefe untersucht waren, ist der Stadt ebenso bewusst wie der faunistische Wert des Plangebiets.</p> <p>Inzwischen liegen umfangreiche und detaillierte Untersuchungen zum Artenschutz vor, die im Zuge der anstehenden Offenlage öffentlich ausgelegt werden. Für das Schutzgut Tiere wurde eine besondere Betroffenheit für die Artengruppe der Vögel, der Fledermäuse und der totholzbewohnenden Käfer ermittelt. Um die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die lokale Fauna zu mindern, sind zahlreiche Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die im Umweltbericht dargestellt sind.</p>
<p>B.43.2 Räumlicher Kontext</p> <p>Die vorgesehene Erschließung und Bebauung grenzt unmittelbar an das FFH-Gebiet „Kandelwald, Roßkopf und Zartener Becken“ an. Bereits jetzt werden die darin lebenden Arten durch die starke Erholungsnutzung durch Einwohner angrenzender Stadtteile beeinträchtigt. Neuere Studien zeigen, dass zunehmender Lärm zur Verdrängung störungsempfindlicher Arten führen kann. Andere Arten gehen in einen Zustand mit erhöhtem Stress über was langfristig zu einer verringerten Vitalität führt (Ware et al. 2015).</p> <p>Beginnend mit den Erschließungs- und Bauarbeiten und langfristig durch den Anwohnerzuwachs wird diese Beeinträchtigung zunehmen. Dadurch wird sich die Situation im FFH-Gebiet weiter verschlechtern. Die negativen Auswirkungen durch die Bebauung sind im Vorfeld abzuklären.</p>	<p>Das FFH-Gebiet „Kandelwald, Roßkopf und Zartener Becken“ umfasst an seinem zum Plangebiet nächstgelegenen Bereich die Waldflächen am Fuße des Rosskopfs. Der Wildtalweg ist hier die westliche Grenze des FFH-Gebiets, die zum Plangebiet einen Abstand von 30 – 110 m hält.</p> <p>Mögliche Auswirkungen des Planvorhabens auf das FFH-Gebiet wurden im Rahmen einer FFH-Vorprüfung basierend auf dem Fachgutachten Fledermäuse (FrInaT) untersucht. Diese kommt zum Schluss, dass das Vorhaben nicht geeignet ist, die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets bezüglich Störwirkungen und Habitatverluste erheblich zu beeinträchtigen und damit den Erhaltungszustand der Zielarten Bechsteinfledermaus, Wimperfledermaus und Großes Mausohr zu verschlechtern.</p> <p>Auch wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der Population durch verstärkte Lichtemissionen aus dem Baugebiet nach fachgutachterlicher Einschätzung unwahrscheinlich ist, wird für das gesamte Baugebiet aus Vorsorgegründen eine fledermaus- und insektenfreundliche Außenbeleuchtung vorgesehen (Maßnahme M12). Auch durch Lärm ist keine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Fledermauspopulation zu erwarten, auch weil das Plangebiet kein essentielles Jagdhabitat darstellt</p>

	<p>und ein Ausweichen auf angrenzende alternative Jagdhabitats möglich ist.</p> <p>Um Tötungen bei der Baufeldfreimachung zu vermeiden sind eine Umweltbaubegleitung (Maßnahme M1) und Rodungsregelungen (M2) vorgesehen.</p> <p>Die FFH-Gebiets-Zielart Hirschkäfer (<i>Lucanus cervus</i>) wurde bei der systematischen Käferkartierung nicht im Plangebiet nachgewiesen. Das Auftreten einzelner schwärmender Tiere im Plangebiet ist zwar möglich, das Plangebiet weist jedoch nach fachgutachterlicher Einschätzung kein gutes Habitatpotenzial für Hirschkäfer auf. Auch indirekte Beeinträchtigung des Lebensraums des Hirschkäfers und der Hirschkäferpopulation im FFH-Gebiet durch das Planvorhaben ist nicht zu erwarten.</p>
<p><b>B.43.3 Bedrohte Käferarten</b></p> <p>Für das Gebiet ist eine überregional bedeutende Käferfauna nachgewiesen. 7 (sieben) von 31 (einunddreißig) hier registrierte Totholzkäferarten stehen auf der Roten Liste Baden -Württembergs oder Deutschlands (z.B. der Körnerbock ist nach Bundesartenschutzverordnung streng geschützt). Außerdem wurde eine bundesweit selten nachgewiesene Art (Rothalsiger Herzschild -Schnellkäfer) sowie die aus regionaler Sicht einzige aktuelle Population des Bunte Apfelbaum -Prachtkäfers nachgewiesen. Für mehrere Arten trägt das Land Baden-Württemberg eine besondere Verantwortung. In der Vergangenheit haben sich CEF-Maßnahmen für Totholzkäfer wie den Körnerbock in der Region als schwierig und nicht erfolgreich erwiesen.</p>	<p>Im Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018), welches im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung öffentlich ausgelegt wurde, wurde der Erhalt der westlichen Streuobstwiese sowie die Nutzung des nördlichen landwirtschaftlichen Streifens des Plangebiets für Ausgleichsmaßnahmen bei der Bewertung der Käferfauna noch nicht berücksichtigt. Das nachfolgende Fachgutachten „Vereinfachte artenschutzrechtliche Konfliktanalyse und Maßnahmenkatalog Fauna“ (ÖG-N, 2021) konkretisiert die Auswirkungen auf die Käferfauna auf Grundlage des aktuellen Planstands. Von den 15 für den gesamten Untersuchungsraum als wertgebende Arten ermittelte Käferarten sind durch den Erhalt der westlichen Streuobstwiese nur sieben vom Eingriff direkt betroffen. Der Rothalsige Herzschild-Schnellkäfer (<i>Cardiophorus gramineus</i>) und der Bunte Apfelbaum-Prachtkäfer (<i>Anthaxia semicuprea</i>) wurden auf der westlichen Streuobstwiese nachgewiesen, aber nicht im zentralen Bereich des Plangebiets. Sie sind vom Eingriff somit nicht betroffen. Von den direkt vom Eingriff betroffenen Arten besitzen drei einen Rote-Liste-Status: Körnerbock (<i>Megopis scabricornis</i>), Weinreben-Prachtkäfer (<i>Agrilus derasofasciatus</i>) und Grüner Wacholder-Prachtkäfer (<i>Palmar festiva</i>). Beim letztgenannten wurde fachgutachterlich jedoch begründet, dass der Rote-Liste-Status nicht mehr gerechtfertigt ist, da er sich in Ausbreitung befindet. Der Weinreben-Prachtkäfer befindet sich auf der Vorwarnliste in Baden-Württemberg. Die größte Bedeutung für die Käferfauna hat der Verlust der vier nachgewiesenen Brutbäume für den Körnerbock im zentralen Plangebiet. Die Art ist vom Aussterben bedroht. Daher werden diese vier Brutbäume in die Ausgleichsflächen verpflanzt werden (Maßnahme M10), um die lokale Population durch den Eingriff nicht zu gefährden. Für diese Maßnahme erfolgt ein Monitoring. Darüber hinaus dienen die Errichtung von Alt- und Totholzstapeln (Maßnahme A6) und die Sicherung der bestehenden (Maßnahme M9) und die Anlage von neuen Streuobstbeständen auf der</p>

	Zähringer Höhe (Maßnahme CEF1) dem langfristigen Erhalt der bedeutsamen Käferfauna.
<p><b>B.43.4 Potentielle FFH-Arten</b></p> <p>Das Planungsgebiet erfüllt die Lebensraumsprüche der bereits in der näheren Umgebung nachgewiesenen Haselmaus (geschützt nach FFH-Richtlinie, Anhang IV). Eine solche Population wäre durch die Erschließungs- und Baumaßnahmen bedroht. Zum Nachweis dieser Art ist angesichts der Größe des Planungsgebietes das Ausbringen von mindestens 100 Niströhren erforderlich. Andernfalls kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Art im Gebiet übersehen wird.</p> <p>Ebenso konnten bisherige Monitorings Vorkommen weiterer FFH-Arten wie dem Großen Feuerfalter nicht ausschließen. Entsprechend müssen künftige Monitorings intensiver hinsichtlich des Zeitraums und Umfangs der Kartierung sein, um die Vielfalt der Zähringer Höhe korrekt abzubilden.</p>	<p>Im Untersuchungsgebiet befinden sich geeignete Lebensraumstrukturen für die Haselmaus, insbesondere in den Randbereichen zwischen dem Höhenweg und der westlich davon verlaufenden Bahntrasse sowie in den anliegenden Gärten der Siedlungsbereiche, mit Hainbuchen, Haselnuss- und Brombeergebüsch sowie alten Eichenbeständen. Da einerseits im Plangebiet geeignete Lebensraumfunktionen und andererseits in der weiteren Umgebung bereits ein Haselmausvorkommen nachgewiesen werden konnte, war eine vertiefende Untersuchung dieser Art erforderlich.</p> <p>Zur Erfassung möglicher Haselmausvorkommen wurden in der Vegetationsperiode 2016, im Plangebiet und in dessen unmittelbarem Umfeld in für diese Art attraktiven Lebensstrukturen, 25 Haselmaus-Niströhren („Tubes“) ausgelegt. Im Rahmen der Kartierungen konnten jedoch weder einzelne Individuen noch eine größere Population von Haselmäusen erfasst und nachgewiesen werden (ÖG-N, 2018). Das flächige Ausbringen von Haselmaus-Niströhren an nicht geeigneten Standorten ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend, so dass die Größe des Plangebietes hierfür keine zielführende Größe ist.</p> <p>Die Kartierung wurde wiederholt, da nach fünf Jahren und den entsprechenden Veränderungen der Habitatausstattung im Plangebiet nicht mehr mit hinreichender Sicherheit eine Besiedlung durch die Haselmaus ausgeschlossen werden konnte (Zurmühle 2021). Erneut wurden entsprechend der Vorgaben anerkannter Prüfmethode nach ALBRECHT ET AL. (2015) und JUSKAITIS &amp; BÜCHNER (2010) im Zeitraum von März bis September 2021 50 Niströhren für die Erfassung von Haselmäusen installiert und fünfmal kontrolliert. Es konnten abermals keine Haselmäuse nachgewiesen werden. Unter Berücksichtigung der methodischen Vorgaben anerkannter Prüfmethode kann das Vorkommen der Haselmaus in den potenziell geeigneten Habitaten im Planungsgebiet und in den angrenzenden Habitaten ausgeschlossen werden.</p> <p>Wie im Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) dargestellt, konnte der Große Feuerfalter (<i>Lycaena dispar</i>) bei der Kartierung 2016 ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Da das Plangebiet jedoch eine gewisse Habitateignung für diese FFH-Anhang-IV-Art aufweist, erfolgte im Jahr 2018 und 2019 eine Nachuntersuchung (ÖG-N 2020) mit insgesamt sieben Begehungen. Es wurden gezielt vorkommende Nahrungspflanzen im Plangebiet nach Eiern oder Raupen abgesucht. Eine Besiedelung der Art innerhalb des Plangebietes konnte nicht nachgewiesen werden und erscheint auch zukünftig als sehr unwahrscheinlich.</p>

	<p>Auch die FFH-Anhang-IV-Art Zauneidechse (<i>Lacerta agilis</i>) konnte bei den faunistischen Erfassungen 2016 nicht nachgewiesen werden (ÖG-N, 2018). Da das Plangebiet jedoch eine gewisse Habitatsignung aufweist und die Witterung im Jahr 2016 teils ungünstig war, erfolgte im Jahr 2018 und 2019 eine Nachuntersuchung (ÖG-N 2020). In diesen beiden Untersuchungsjahren konnte sie ebenfalls nicht nachgewiesen werden.</p> <p>Aufgrund der systematischen Erfassung nach anerkannten Kartiermethoden über einen Zeitraum mehrerer Jahre kann eine Besiedlung des Plangebiets durch die oben genannten FFH-Anhang-IV-Arten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.</p>
<p><b>B.43.5 Vogelwelt</b></p> <p>Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden mehrere wertgebende Vogelarten in ihrem Habitat beeinträchtigt.</p> <p>Die Streuobstwiesen der Zähringer Höhe mit ihrem Bestand an alten Hochstammobstbäumen bieten Brutmöglichkeiten für Gartenrotschwanz, Grünspecht, Star, Wendehals, Grauspecht, Mittelspecht, Kleinspecht und Schwarzspecht; Im Plangebiet und der näheren Umgebung sind Vorkommen dieser Arten bekannt und beobachtet.</p> <p>Nicht nur die Streuobstwiesen, auch die von der Planung betroffenen Heckenbereiche sind Lebensraum für wertgebende Vogelarten wie der Klappergrasmücke, Neuntöter, Goldammer, Haus- und Feldsperling.</p> <p>Betrachtet man die neuesten Bestandsentwicklungen, sind gerade Offenlandarten durch Lebensraumverlust und -degradierung zunehmend bedroht. Weitere Verluste ihrer Lebensräume sind also kritisch zu bewerten und deshalb zu vermeiden.</p> <p>Weiterhin stellt das Planungsgebiet ein wichtiges Nahrungshabitat für Mauersegler und Schwalben (evtl. auch Alpensegler) sowie Greifvögel wie Baumfalke, Schwarzmilan und Rotmilan dar.</p>	<p>Hinsichtlich der Avifauna hat das Plangebiet eine hohe Bedeutung. Durch das Bauvorhaben gehen sowohl Brutreviere als auch teils essentielle Nahrungshabitate der dort vorkommenden Vogelarten verloren wie u.a. das Fachgutachten Fauna (ÖG-N, 2018) aufzeigt. Um insbesondere die artenschutzrechtliche Betroffenheit der beiden seltenen und gefährdeten Vogelarten Wendehals (<i>Jynx torquilla</i>) und Grauspecht (<i>Picus canus</i>), die das Plangebiet hauptsächlich als Nahrungshabitat nutzen, ermitteln zu können, wurde im Rahmen der Nachuntersuchung (ÖG-N, 2020) eine detaillierte Raumnutzungsanalyse und eine Bewertung der Nahrungshabitat-Qualität vorgenommen. Im Fachgutachten „Vereinfachte artenschutzrechtliche Konfliktanalyse und Maßnahmenkatalog Fauna“ (ÖG-N, 2021) und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zum Umweltbericht (AOL, 2023) wurde die artenschutzrechtliche Betroffenheit der erfassten Vogelarten untersucht. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu verhindern, sind entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Zur Vermeidung von Tötungen, Verletzungen oder Störungen (nach §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1 und 2) sind eine Umweltbaubegleitung (Maßnahme M1), Rodungsregelungen (M2), die Verwendung von Vogelschutzglas (M13), die Einrichtung eines Bauzauns mit Sichtschutzpläne (M3) und eine abgrenzende Heckenpflanzung (M11) vorgesehen. Die verlorengehenden Fortpflanzung- und Ruhestätten einschließlich essentieller Nahrungshabitate der betroffenen Vogelarten werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sog. CEF-Maßnahmen, im direkten räumlichen Umfeld des Plangebiets ersetzt (gemäß §44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 5). Hierfür werden ca. 3 ha Streuobstbestände auf extensivem Grünland sowie artenreiches Feldgehölz mit blütenreichen Saumstrukturen im Bereich zwischen dem zukünftigen Plangebiet und dem Ortsrand von Wildtal vor Baubeginn entwickelt (Maßnahme CEF1). Des Weiteren werden für Höhlenbrüter Vogelnistkästen im räumlichen Umfeld</p>

		<p>aufgehängt (Maßnahme CEF2). Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wurden bereits hergestellt. Sie werden die Funktionen des verlorengehenden Lebensraums im Plangebiet für die betroffenen Vogelarten übernehmen.</p> <p>Die extensiven Streuobstwiesen und Feldhecken dienen dabei sowohl Arten des Offenlands als Lebensraum als auch waldgebundene Arten als Wanderungskorridor zwischen größeren Waldflächen. Die Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den Zielvorstellungen der kommunalen und regionalen naturschutzfachlichen Konzepte (Landschaftsplan, kommunale und regionale Biotopverbundkonzepte etc.) für diesen Bereich.</p> <p>Für eher sporadisch im Plangebiet auftretende Arten mit sehr großen Streifgebieten (z.B. Alpensegler, Baumfalke, Waldkauz) ist eine erhebliche Verschlechterung der Nahrungssituation durch den Verlust des Plangebietes nicht zu erwarten. Das Plangebiet stellt für diese Arten kein essentielles Nahrungshabitat dar. Nichtsdestotrotz dienen auch diesen Arten die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.</p>
B.43.6	<p>Zusammenfassung</p> <p>Wir bitten Sie, diese Aspekte bei den weiteren Planungen zu betrachten. Angesichts der erheblichen faunistischen Bedeutung der Zähringer Höhe und den erheblichen Auswirkungen einer Bebauung sind vorab Alternativen zu prüfen.</p>	<p>Im Zuge der Aufstellung des derzeit wirksamen Flächennutzungsplans 2020 wurden für eine Baulandentwicklung in Frage kommende Flächen bewertet und untereinander abgewogen. Im Ergebnis blieb die Zähringer Höhe als Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan drin.</p> <p>Eine Prüfung in Frage kommender anderweitiger Planungsmöglichkeiten ist gemäß Anlage 1 BauGB Bestandteil der Umweltprüfung und wird im Rahmen der Offenlage vorgelegt.</p>
<b>B.44</b>	<b>Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg</b> (Schreiben vom 26.07.2018)	
	<p>Diese Stellungnahme ergeht im Namen des ehrenamtlich arbeitenden LNV-Arbeitskreises Freiburg-Kaiserstuhl, in dem die lokalen Gruppierungen der z.T. staatlich anerkannten Naturschutzvereinigungen zusammengeschlossen sind. Es sind Luchs-Initiative Baden-Württemberg, Badischer Landesverein für Naturkunde und Naturschutz (BLNN), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Weißstorch Breisgau e.V., NaturFreunde Baden (NF), Naturschutzbund (NABU), Landesfischereiverband (LFV), Landesjagdverband (LJV) und Schwarzwaldverein.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
B.44.1	<p>Der Landesnaturschutzverband steht einer Bebauung auf der Zähringer Höhe – wie bei allen Baugebieten, die die freie Landschaft am Rande der Freiburger Bebauung in Anspruch nehmen – sehr kritisch gegenüber.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
B.44.2	<p>Das aus recht schmalen Grundstücken bestehende Gebiet war früher recht strukturiert. Leider sind durch Rodungen und andere</p>	<p>Die ökologische Wertigkeit des Plangebiets ist der Stadt bewusst. Aufgrund des dringend benötigten</p>

<p>Aktivitäten viele der ökologisch wertvollen Strukturen entfernt worden. Insofern hat das geplante Baugebiet schon einiges seiner ökologischen Qualität verloren. Dennoch kritisiert der LNV die Planung, weil dieses Offenlandgebiet nun bebaut werden soll.</p>	<p>Wohnraums wird die Entwicklung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens trotzdem weiterverfolgt.</p> <p>Der richtige städtebauliche Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung ist in Freiburg eine wichtige, kann aber nicht die ausschließliche Strategie gegen die Wohnungsnot sein. Viele innerstädtische Flächen, die Potenzial zur Nachverdichtung haben, befinden sich in privatem Eigentum, sodass die Aktivierung dieses Potenzials vielfach nicht möglich ist. Zudem fehlt bei kleinräumigen Nachverdichtungsmaßnahmen nach § 34 BauGB die Handhabe zur Schaffung von gefördertem Wohnraum, sodass zumeist hochpreisige Wohnungen entstehen.</p>
<p>B.44.3 Die neue Stadtgrenze rückt mit der Nutzung der „Höhe“ näher an Wildtal heran. Damit verliert der aus klimatischen und landschaftlichen Gründen freigehaltene, offene Landschaftsraum seine wichtige Funktion weitgehend. Der LNV befürchtet, dass es weitere Begehrlichkeiten gibt und über kurz oder lang erneute Bauwünsche geäußert werden, die zu Erweiterungen führen.</p>	<p>Im Hinblick auf die klimatische Funktion des Plangebiets wurden bereits im Jahr 2005 erste fachgutachterliche Hinweise eingeholt. Es zeigte sich, dass im Plangebiet während der Abend- und Nachtstunden eine östliche bis südöstliche Strömung vorherrscht, die auf Hangabwinde, sowie einen auffächernden Bergwind aus dem Reutebachtal zurückzuführen ist und bis in das Industriegebiet Nord reichen kann. Im weiteren Verlauf der Nacht schwenkt die Strömung durch den Einfluss des Höllentälers auf eine Süd-Nord-Richtung um. Die Kaltluflhöhen wachsen dann von rund 25 m auf über 100 m an. Um die zu erwartenden Auswirkungen durch die Bebauung möglichst gering zu halten, wurde eine aufgelockerte Bebauung mit Schneisen in Südost-Nordwest-Richtung empfohlen.</p> <p>Das vorliegende städtebauliche Konzept wurde u.a. auch deshalb ausgewählt, weil es eine überwiegend punktförmige Bebauung vorsieht, die von der Kaltluft umflossen werden kann und auch eine riegelartige Bebauung vermeidet. Der städtebauliche Entwurf wurde einer klimaökologischen Überprüfung unterzogen (vgl. klimaökologisches Fachgutachten, Feb. 2023). Im Ergebnis stellt das Gutachten Folgendes zusammenfassend fest:</p> <p>Die Bewertung der klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Plangebiet selbst und auf die angrenzende Bestandsbebauung erfolgt nach VDI-Richtlinie 3787 über den Einbezug aller planungsrelevanten Parameter und ihrer Einordnung in das klimatische Umfeld des spezifischen Untersuchungsraums. Die zu überplanende Fläche liegt am Rande des Freiburger Stadtgebiets im Bereich eines großen Kaltluftentstehungsgebiets. Sie weist im Status Quo eine sehr gute bioklimatische Situation auf, ebenso wie ein Großteil der angrenzenden Bestandsbebauung.</p> <p>Die geplante Bebauung führt zu einer moderaten Verschlechterung der bioklimatischen Situation. Obwohl die Verringerung des Kaltluftvolumenstroms als erheblich einzustufen ist, zeigt die Betrachtung der weiteren Parameter, dass im Zusammenspiel aller betrachteten Faktoren sowohl im Plangebiet selbst als auch in den betroffenen</p>

	<p>angrenzenden Stadtteilen eine gute bioklimatische Situation erhalten bleibt. Dies kann sich durch die Auswirkungen des Klimawandels allerdings in Zukunft ändern. So zeigen die Modellergebnisse hinsichtlich der nächtlichen Lufttemperaturen sowie der Wärmebelastung am Tage eine zunehmende erwartete Belastungssituation, weshalb bei der Planung des Bauvorhabens in diesem Zusammenhang vorbeugende Maßnahmen Eingang gefunden haben.</p> <p>Um insbesondere die Strömungssituation in der Nacht, aber auch die klimatische Situation am Tage zu optimieren, werden im Folgenden ein Bündel von Festsetzungen im Baugebiet bauplanungsrechtlich umgesetzt. Nennenswerten positiven Effekt haben insbesondere folgende Festsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zentraler Grünstreifen in Ost-West-Ausrichtung.</li><li>• 17 m breite Straßenquerschnitte mit nicht versetzter Gebäudeanordnung, wodurch die Durchströmungskorridore nicht verengt werden.</li><li>• Niedrige Gebäudehöhe (&lt; 3,5m) bei den quer zur Strömung geplanten Carports im Osten des Gebiets.</li><li>• Beschattung durch insgesamt mindestens 205 Baumneupflanzungen (Bäume 1. Ordnung);</li><li>• Verschattete Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten</li><li>• Beschränkungen des Versiegelungsgrads im gesamten Gebiet;</li><li>• Festsetzungen zur Begrünung der Tiefgaragen, Fassadenbegrünung und zum wasserspeicherfähigen Dachaufbau bzw. Dachbegrünung;</li><li>• Vermeidung glänzender Oberflächenmaterialien und -farben,</li><li>• Umsetzung der energiegutachterlichen Empfehlungen;</li></ul> <p>Damit soll dem Risiko einer zunehmenden Hitzebelastung im Plangebiet selbst aber auch darüber hinaus entgegengewirkt werden. In einem vom Klimaanpassungskonzept als Entlastungsbereich definierten Gebiet sind Anpassungsmaßnahmen über die engen lokalen Grenzen hinaus von Bedeutung.</p> <p>Das geplante Baugebiet wurde in den letzten Jahren entgegen den geäußerten Befürchtungen gegenüber seiner ursprünglich geplanten Größe reduziert. Der wirksame Flächennutzungsplan 2020 sieht keine neuen Bauflächen Richtung Wildtal vor. Aufgrund des Landschaftsschutzgebiets sowie den dort neu angelegten artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sind auch in einem neuen Flächennutzungsplan neue Bauflächen dort auszuschließen.</p>
--	--

<p>B.44.4 Auch verlieren die Bewohner auf der „Höhe“ einen Teil ihres Naherholungsraums, anderswo wird sich dafür dann mit größerer Bevölkerung der Erholungsdruck erhöhen.</p>	<p>Die offene Landschaft als Naherholungsraum zwischen den Ortsrändern von Zähringen im Süden und Wildtal im Norden sowie zwischen dem Höheweg im Westen und dem Waldrand im Osten umfasst heute eine Fläche von rund 22,5 ha. Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Bau- und Verkehrsflächen werden davon rund 5,5 ha entfallen.</p> <p>Auf dem verbleibenden offenen Landschaftsraum werden rund 3 ha Fläche für Artenschutzmaßnahmen umgestaltet. Diese artenschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden den verbleibenden Naturraum sowie dessen Funktion als Naherholungsgebiet auf.</p>
<p>B.44.5 Wir bitten die Stadt, uns im weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Der Bitte wird entsprochen.</p>

## C KEINE ANREGUNGEN

<p><b>C.1 terranets bw GmbH</b> (Schreiben vom 28.05.2018, Anlage: Übersichtsplan)</p> <p>Eine Beteiligung am weiteren Verfahren ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>C.2 Regierungspräsidium Freiburg – Landesbetrieb Forst BW</b> (Schreiben vom 29.05.2018)</p> <p>Eine weitere Beteiligung der höheren Forstbehörde am Verfahren ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>C.3 Netze BW GmbH – Netz Tepm</b> (Schreiben vom 04.06.2018)</p>
<p><b>C.4 DB Energie GmbH</b> (Schreiben vom 13.06.2018)</p>
<p><b>C.5 Deutscher Wetterdienst</b> (Schreiben vom 19.06.2018)</p>
<p><b>C.6 Regierungspräsidium Freiburg – Strassenwesen und Verkehr</b> (Schreiben vom 19.06.2018)</p>
<p><b>C.7 TransnetBW GmbH</b> (Schreiben vom 22.06.2018)</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>C.8 Netze BW GmbH – Netzentwicklung Projekte</b> (Schreiben vom 26.06.2018)</p> <p>Anschließend bitten wir, uns nicht weiter am Verfahren zu beteiligen.</p>