NIEDERSCHRIFT Stadt Karlsruhe	Gremium:	10. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin:	24. März 2015, 15:30 Uhr
		öffentlich
	Ort:	Bürgersaal des Rathauses
	Vorsitzende/r:	Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

7.

Punkt 5 der Tagesordnung: Bebauungsplan „Südwestliche Untermühlsiedlung“, Karlsruhe-Durlach:

Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss

Vorlage: 2015/0154

dazu:

**Versprechen halten - Verkehrsanbindung über Durlacher Allee realisieren
Ergänzungsantrag der Stadträte Parsa Marvi, David Hermanns, Hans Pfalzgraf,
Dr. Raphael Fechler und Michael Zeh (SPD) sowie der SPD-Gemeinderatsfraktion
vom 17. März 2015**

Vorlage: 2015/0161

Beschluss:

1. Der Gemeinderat beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans "Westliche Untermühlsiedlung", Karlsruhe-Durlach.
2. Auf der Grundlage der gemäß §§ 3 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) bereits erfolgten Verfahrensschritte ist das Verfahren mit der Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fortzusetzen.

Der Auslegung ist grundsätzlich der Bebauungsplanentwurf vom 22.05.2013 in der Fassung vom 05.02.2015 zugrunde zu legen. Änderungen und Ergänzungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, kann das Bürgermeisteramt noch in den Bebauungsplanentwurf aufnehmen oder zu diesem Zweck ggf. die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs wiederholen.

Abstimmungsergebnis:

mehrheitlich zugestimmt

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 5 zur Behandlung auf:

Ich darf Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner bitten, kurz in das Thema einzuführen, weil das auch einige Diskussionen in den letzten Tagen verursacht hat.

Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner (mit Beamer-Unterstützung): Ich werde Ihnen gerne dieses Projekt noch mal vorstellen, weil es für uns einfach eine große Bedeutung hat. Dahinter versteckt sich die Ansiedlung des dm-Campus, der ja aus einer Mehrfachbeauftragung hervorgegangen ist bzw. aus einem Gutachterverfahren und der ohne Zweifel zu einem unserer 1-A-Projekte gehört. Wir möchten mit Ihnen beschließen den Aufstellungsbeschluss, der ursprünglich vom Verfahren her auch am Anfang liegen könnte, aber wie es die Gewohnheit hier in Karlsruhe auch zum Teil aus gutem Grunde verfolgt, fassen wir den Aufstellungsbeschluss dann, wenn die Planung eben eine bestimmte Planreife umfasst hat und hier der Auslegungsbeschluss erfolgen soll für die öffentliche Auslegung und bereits im großen Umfang die Belange der Träger öffentlicher Belange an dieser Stelle abgefragt worden sind.

Zur Erinnerung, wir sind an der Durlacher Allee, die eine ganz wesentliche und markante Linie hier für Karlsruhe darstellt. Ich möchte an die Planungswerkstatt Durlacher Allee erinnern und auch jetzt im Rahmen des räumlichen Leitbildes ist es wieder ein Schwerpunktthema. Sie sehen, dass hier entlang der Autobahn noch im Flächennutzungsplan sozusagen als Abstufung das Gewerbegebiet geplant ist, dahinter dann die gemischte bauliche Nutzung und im Süden schließt sich die Dornwaldsiedlung und die Untermühlsiedlung an. Das sind die Bereiche, die insbesondere zu berücksichtigen sind bei der Gestaltung des Bebauungsplanes, aber auch nicht unwesentlich sind hier die Einrichtungen des Bundes mit der Polizei und der Hubschrauberlandeplatz an dieser Stelle. Die Fläche ist im Moment weitgehend unbebaut, so dass es hier durch die Bebauung natürlich zu wesentlichen Ausgleichsmaßnahmen kommen muss. Auch die Entscheidung für den Entwurf, der sehr große Ausgleichsmöglichkeiten auf den Dachflächen und durch die Gestaltung des Parkhauses mit sich führt, was ich Ihnen gleich noch zeigen werde, kommt dieser Situation entgegen.

Sie kennen die Situation hier, es ist stark durchgrünt und trotzdem natürlich insgesamt eine Lage, die sehr stark durch die BAB und die Durlacher Allee belastet ist. Das ist der Entwurf, der so eine wabenförmige Struktur vorsieht. Dieser Gebäudekörper erinnert eigentlich sehr viel mehr an einen Wohnungsbau als ein klassisches Verwaltungsgebäude, wie wir es heute aus vielen Verwaltungsgebäuden kennen, die so ihre dreidimensionale Visitenkarte sehr viel repräsentativer, als in anderer Art repräsentativ, darstellen. Dieser große Hügel entsteht zur Autobahn, er ist natürlich gleichzeitig Schallschutz und nimmt das Thema auf, dass ich hier im Grunde einen Standort habe, der sich stark durch eine heute grüne Situation definiert.

Sie sehen, dass dieser Parkhügel im Moment geplant ist als ein reduzierter Parkhaushügel, weil zunächst erst mal der 1. Bauabschnitt in die Realisierung und Umsetzung gehen soll. Das ist auch der Grund, weshalb wir hier für diesen Bebauungsplan keinen vorhabenbezogenen Bebauungsplan weiter verfolgen, sondern einen so genannten Angebots-Bebauungsplan, einen klassischen Bebauungsplan, weil einer der wesentlichen Merkmale des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine zeitlich, in Führungsstrichen eng überschaubare, Realisierungsphase der einzelnen Bauabschnitte beinhaltet. Um hier eine größere Entwicklungsmöglichkeit auch zeitlich dem Unternehmen zu ermöglichen, haben wir auf einen Angebots-Bebauungsplan umgestellt. Von der inhaltlichen Gestaltung ist es aber nichts anderes. Er wird ergänzt durch einen städtebaulichen Vertrag, in

dem wesentliche Inhalte des sonstigen Durchführungsvertrages und anderer Gestaltungs- und auch Realisierungsabschnitte dann weiter verfolgt werden.

Sie sehen hier die Alte Karlsruher Straße, die bleibt öffentliche Straße und führt durch das Gelände auch weiterhin durch, wird aber integriert gestalterisch in das Gesamtkonzept. Sie sehen hier einen Platz, der diesen Eingangsbereich charakterisiert. An dem soll dann zum Hügel hin gelegen auch die dm-Zentrale entstehen. Es war auch ein Kindergarten im Gespräch. Da ist aber nicht abschließend geklärt, ob der an der Stelle kommt oder ob nicht dm dann in vorhandene Anlagen investiert.

Das ist der Schnitt und auch die ganz große Besonderheit dieses Entwurfes, dass es sich so um einen Hügel handelt, der diese landschaftliche Situation wieder aufnimmt und charakterisiert durch Obstbäume, dann eben diese große grüne Lunge auch wieder realisieren kann, denn ohne Zweifel ist es auch klimatisch eine ganz wesentliche Hilfe, diese Bauausführung in der Form dann zu realisieren. Wir haben 43.000 m² überbaute Fläche. Wenn ich von einem nicht bebauten Grundstück in diese Überbauung dann überleite, ist es natürlich gerade vor dem Hintergrund des Klimaanpassungsplanes, den wir heute beschließen wollen, ein ganz entscheidender Aspekt auch für die Gesamtplanung. Hier noch mal der Plan im Ganzen und hier die einzelnen Bauabschnitte, die dann im 1. Bauabschnitt realisiert werden.

Weshalb es mir wichtig ist, Ihnen heute auch dieses Projekt noch mal im Einzelnen vorzustellen, ist die verkehrliche Situation, die in den letzten Tagen auch diskutiert worden ist und die auch Gegenstand war in der Beratung des Ortschaftsrates in Durlach. Das ist auch nicht nur die Erschließung hier im Einzelnen. Sie sehen hier die Erschließung unter der Durlacher Allee in das Gelände hinein und dann in die Parkplatzsituation hinein, einmal in das Parkhaus selber, aber an der Stelle sind heute auch Park-and-ride-Parkplätze, diese zukünftig auch weiter zu erhalten. Es geht vielmehr um den Knoten an der Durlacher Allee und die Frage, ob nicht an dieser Stelle ein Vollanschluss, also ein Vollknoten, ausgebildet werden sollte.

Ganz kurz noch mal zur sachlichen Abgrenzung. Dieser Knoten ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Trotzdem ist er uns außerordentlich wichtig, um die verkehrlichen Voraussetzungen zu schaffen. Im Moment kommen durch die Verkehrsbelastung durch dm, das sind im ersten Bauabschnitt 1.000 Mitarbeiter, die in etwa dort neu angesiedelt werden sollen, Belastungen auf das bestehende Straßennetz zu, die im Rahmen dieses bestehenden Straßennetzes abgewickelt werden können. Die Rechtsabbieger von Durlach aus sind kein Problem. Auch wenn ich aus der Fläche herausfahren will, ist es kein Problem. Im Moment ist die Zufahrt zugegebenermaßen etwas umständlich über diese Unterführung und die bestehende Anbindung gesichert. Wenn ich zukünftig diese, was jetzt hier lila dargestellt ist, Linksabbiegermöglichkeit einräumen wollte, dann würden wir eben von einem Vollknoten sprechen, genauso die Möglichkeit, aus der Durlacher Allee direkt links in die Fläche einzubinden. Das würde aber voraussetzen, dass eine ausreichende Rückstaumöglichkeit vorhanden sein muss, denn hier ist der Anschlusspunkt für die Autobahn, hier ist die Zufahrt, die ausreichend lang sein muss. Sie sehen schon hier, dass das eine sehr knapp bemessene Strecke ist. Wenn wir allerdings die Aufstellfläche und diese Rückstaulängen gewährleisten wollen, dann hieße das, dass wir an dieser Stelle die Zufahrt insgesamt umgestalten und ertüchtigen müssten. Da sind

wir nicht nur als Kommune Entscheidungsträger, sondern der Bund in gleicher Weise, vor allem dann, wenn diese Staulängen noch länger werden müssen, dann müssen wir hier ganz erheblich in das Gelände eingreifen. Sie kennen die Situation alle sehr gut. Dann gibt es wirklich eine ganz erhebliche Maßnahme, wo der Bund dann auch Träger dieser Maßnahme ist. Das ist kein Grund, das nicht zu machen, aber nur um Ihnen einfach aufzuzeigen, wo da die Problematik liegt, und dass es eben dieser Untersuchungen und auch der Simulation im Einzelnen bedarf, wie wirklich diese Längen erforderlich werden, weil diese Längen je nach Ausdehnung eben doch weniger erhebliche oder außerordentlich große und umfangreich erhebliche und damit natürlich auch finanzielle Auswirkungen haben werden.

Uns liegen die Daten zur Verkehrserhebung von dm erst seit Januar 2015 vor. Die liegen uns also erst sehr kurzfristig vor. Deshalb sind wir in der Prüfung des Vollknotens im Moment voll drin, so dass ich Ihnen heute dazu keine abschließenden Ergebnisse mitteilen kann. Wir werden in jedem Fall - das haben wir auch in Durlach zugesagt - vor der Sommerpause diesen Sachverhalt im Einzelnen noch einmal darstellen.

Hier noch die visuelle Darstellung der Lärmbelastung, wie sie sich im Moment darstellt. Sie sehen, dass die Lärmsituation uneingeschränkt eben auch auf die Untermühlsiedlung einwirken kann. Sie verbessert sich durch das Vorhaben, in dem gerade dieser Parkhaushügel und die Bebauung selber als eine Art Schallschutz in diesem Bereich wirkt. Die Schallschutzsituation ist nicht einfach. Wir wissen, dass gerade hier in der Dornwaldsiedlung an dieser Stelle geringfügig höhere Lärmbelastungen, und zwar 3 dBA - das ist der Punkt, ab dem überhaupt Lärmsteigerungen hörbar und erlebbar sind - auftreten werden. Da müssten dann passive Lärmschutzmaßnahmen auch festgesetzt werden.

Das ist meine letzte Darstellung, dass wir im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen diesen Tiefengraben mit ertüchtigen bzw. renaturieren wollen und damit natürlich ganz erheblich auch das Landschaftsbild an dieser Stelle verbessern können. Parallel dazu wird ein Teich entstehen, hier direkt im Anschluss an den Gebäudekomplex insgesamt. Ich denke, dass diese Situation gerade sehr positiv auch auf den gesamten Standort wirken wird. Vielen Dank, gerne beantworte ich Ihre Rückfragen.

Der Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner. Wir kommen damit zur Aussprache. Ich möchte damit gleich auch den Ergänzungsantrag der SPD hier mit aufrufen.

Stadtrat Ehlgötz (CDU): Frau Prof. Karmann-Woessner, zuerst einmal Dank für die Kurzpräsentation heute Nachmittag. Wir sagen aber auch Dank für das Verfahren, was Sie und Ihr Amt maßgeblich begleitet haben, in dieser kurzen Zeit dieses Bauvorhaben soweit vorangetrieben worden ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, lassen Sie mich aber zuerst einmal meine Freude darüber zum Ausdruck bringen, dass es Ihnen, Herr Oberbürgermeister, und natürlich auch der ehemaligen Wirtschaftsbürgermeisterin, Frau Mergen, gelungen ist, dm hier in Karlsruhe mit seiner Zentrale, mit dem Hauptsitz, zu halten. Das ist für uns ein Zeichen, dass Karlsruhe einen attraktiven Standort bieten kann und letztendlich

auch dafür spricht, dass dm sich wohlfühlt in Karlsruhe. Das Gemeinwohl wird es uns danken, dass wir so ein großes Unternehmen, einen so großen Konzern, in Karlsruhe haben dürfen. dm ist ein Arbeitgeber mit Sitz in Karlsruhe, so sieht es im Moment aus, so wird es sein. Darauf können wir alle in diesem Hause und unsere ganze Bürgerschaft stolz sein. Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen ist für unsere Stadt die Lebensader für Wohlstand und sozialen Frieden. Dass sich die dm-Führung letztendlich für Karlsruhe entschieden hat, ist auch ein Zeichen dafür, dass dieses Unternehmen nachhaltig und verantwortungsbewusst Standorttreue zeigt. Sicherlich waren diese Kriterien auch dafür ein Grund, dass gestern der Firmengründer, Götz Werner, mit dem Erich-Fromm-Preis ausgezeichnet worden ist. Glückwunsch auch von der CDU-Fraktion zu dieser Ehrung.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Frau Karmann-Woessner, lassen Sie uns auch etwas zu dem Thema Infrastruktur sagen. Rahmenbedingungen, Herr Marvi, Sie hatten es vorhin angesprochen, und eben haben Sie noch dabei gelächelt, das ist der Entscheidungsfaktor für ein Unternehmen, wo es sich ansiedelt. Es sind die weichen Standortfaktoren, aber es sind eben auch die harten Standortfaktoren, die letztendlich dafür der Ausschlag sind. Infrastruktur sind, damit meinen wir alle Verkehrsteilnehmer, eben Straßen, Schienennetze, VBK-Linien usw. Bei diesem Projekt, was wir ansiedeln möchten in Karlsruhe-Durlach wird es aber vor allem, Sie sagten es, Frau Karmann-Woessner, letztendlich auf den Individualverkehr ankommen. Wenn wir uns einmal anschauen, was in diesem Radius um dm von tausend Metern in den letzten Monaten passiert ist und passieren wird, so muss die Frage schon erlaubt sein, was machen wir denn mit dem Verkehr, der auf den Osten zurollen wird. Wenn ich das sage, dann meine ich z. B. die VBK-Neubauten in der Gerwigstraße, die IKEA-Ansiedlung, hinter der wir stehen, Autozentren planen, Neubau im Großmarkt oder letztendlich auch Neubau eines Logistikzentrums im Karlsruher Osten, im Industriegebiet in Hagsfeld draußen. Oder denken wir nur einmal daran, was es für eine Auswirkung haben wird für diesen Knotenpunkt, wenn wir ein neues KSC-Stadion im Wildpark draußen errichten werden. Zuletzt sicherlich noch, wenn Durlach mit seinem großen monumentalem Bauwerk demnächst an den Markt geht und die Massen werden nach Durlach strömen, um sich die großen Buchstaben anzuschauen. Dann wird dies auch eine zusätzliche Verkehrsbelastung für diesen Knoten sein. Deshalb ist es richtig, dass wir diese Infrastruktur nach vorne treiben müssen. Es darf eben nicht sein, dass wir dann unsere Bürgerschaft und letztendlich auch die Unternehmen wieder im Stich lassen. Wenn ich wieder sage, dann gibt es Beispiele in dieser Stadt, wo wir es leider versäumt haben, parallel Infrastrukturen zu planen und zu bauen, denn letztendlich wird die Bürgerschaft dafür bestraft, wenn wir Unternehmen nach Karlsruhe holen und der Verkehr sich in den Stadtteilen ihren Schleichweg suchen wird.

Deshalb in aller Deutlichkeit: Wir müssen eine Infrastruktur schaffen, die zeitgemäß und vor allem zukunftsfähig ist. Dies ist für die CDU-Fraktion der entscheidende Faktor und die entscheidende Botschaft, die wir heute Nachmittag transportieren möchten. Ich darf hinzufügen, dass dieser zweite Satz Infrastruktur, den ich eben gesagt habe, nichts damit zu tun hat, dass wir dm verhindern wollen. Ganz im Gegenteil, wir sind froh, dass dm sich für Karlsruhe entschieden hat. Diese CDU-Fraktion steht hinter dm, und wir begrüßen sie recht herzlich in dieser Stadt Karlsruhe.

Der Vorsitzende: Sie haben dm gerade in Karlsruhe begrüßt. Ich darf jetzt auch Herrn Harsch da oben begrüßen, den Vorstandsvorsitzenden, und freue mich ausdrücklich, dass Sie heute an dieser Diskussion hier teilnehmen. Herzlich willkommen und vielen Dank.

Stadtrat Hermanns (SPD): Sehr geehrter Herr Harsch, ich begrüße Sie auch namens der SPD-Fraktion. Sie wird jetzt meine Einleitung freuen: Hier bin ich Mensch. dm erreicht in regelmäßigen Abständen im Marktmonitoring Traumwerte und ist als Marke so positiv aufgeladen, wie wohl kein anderes Unternehmen in Deutschland. Das liegt insbesondere an der Firmenphilosophie, die der Gründer, Götz Werner, wesentlich geprägt hat. In seiner Firma selbst hing immer ein Bild, was versinnbildlicht hat, wofür dm steht, und zwar schwimme gegen den Strom. Das versinnbildlicht es eben genau, denn nur so kann man neu denken und quer denken. Insofern steht dm, wie kein zweites Unternehmen, für Innovationskraft und Kreativität von Karlsruhe. Wir freuen uns alle, dass dm durch den Bau seiner Firmenzentrale ein Bekenntnis zum Standort Karlsruhe abgegeben hat. Gerade weil diese Firma für die Stadt so wichtig ist, sollte die Verwaltung alles dafür tun, um mögliche Schäden für diese Firma bei der Planung und Fertigstellung abzuwenden. Hier im Gemeinderat zählt der Mensch, und wir sind seine Stimme. Insofern müssen wir bei der Ausübung unseres Stimmrechts immer die unterschiedlichen Interessen abwägen.

Wir haben hier einen Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss, der inhaltlich nicht zu beanstanden ist. Das Gebäude von Herrn Lederer ist ein Juwel aus meiner Sicht für Karlsruhe. Wir können uns freuen, dass wir so einen Standort bekommen. Nun haben Sie sich leider entschieden, das Verfahren zu trennen und die verkehrlichen Anfahrten sozusagen loszulösen von dem Aufstellungsbeschluss. Von daher stehen wir aus meiner Sicht vor einem großen Problem. Es wird nämlich in der Vorlage nicht darüber geschrieben, dass die Johann-Strauß-Straße der Schulweg für viele Kinder zur Pestalozzischule ist. Es wird kurz eine Mehrbelastung von 0,3 dB bzw. 1.500 zusätzliche Pkw in der Johann-Strauß-Straße angesprochen. Das ist für mich eigentlich schon ein Verstoß gegen die Prinzipien des Lärmaktionsplans, den wir beschlossen hatten. Ich möchte in Erinnerung rufen, dass die Johann-Strauß-Straße bzw. die Dornwaldsiedlung bereits im Lärmentwicklungsplan mit über 65 dB am Tag zu den absoluten Lärmhotspots schon seit 2009 gehört. Über die dringend notwendige barrierefreie Rampe wurde zumindest in der Vorlage nichts geschrieben. Das mag verfahrensrechtlich richtig sein, ist aber für die Bürger vor Ort absolut nicht befriedigend.

Genau hier kommen wir wieder zu meiner Ausgangsausführung. Wir haben die Verpflichtung, umfassend dabei zu unterstützen, dass das Unternehmen in der Öffentlichkeit weiterhin positiv wahrgenommen wird und nicht die Bürgerinnen und Bürger vor Ort gegen den Verkehr, wenn es richtig schlecht läuft immerhin bis zu 12 Autos pro Minute, in einem Wohngebiet auf die Straße gehen und protestieren. Ich wohne selbst in der Dornwaldsiedlung. Die haben einen sehr aktiven Bürgerverein. Die haben schon richtig Rabatz gemacht, als es um die Ansiedlung vom ESG-Stadion ging. Deswegen war auch unsere Intention, frühestmöglich darauf hinzuweisen, wir sollten hier schnellstmöglich die Anfahrtswege lösen. Wir als Gremium benötigen alle Fakten, um eine politische Bewertung und Abwägung für die Menschen vornehmen zu können. Noch fehlen alle Fakten, obwohl die SPD bereits am 24. Juli 2013 im Gemeinderat einen

Antrag gestellt hatte, für den Anfahrtsweg eine Querung auf der Durlacher Allee zu erarbeiten. Die Verwaltung hat bisher keine Fakten vorgelegt. Ob die Verwaltung in ihrer Abwägung auch Alternativen mit aufgenommen hat, können wir nicht beurteilen, da die Verwaltung bisher keine Fakten geliefert hat. Ob die Verwaltung in ihrer Abwägung eine Alternativzufahrt über den Autobahnanschluss Nord und Zufahrt über die B 10 bei gleichzeitigem Straßenrückbau in der Johann-Strauß-Straße berücksichtigt hat, können wir nicht beurteilen, da die Verwaltung keine Fakten geliefert hat. Auch die Ausführungen der Verwaltung auf unseren Ergänzungsantrag sind bezüglich Anfahrtslösung unverbindlich und liefern keine Fakten. Die einzigen Fakten, die die Verwaltung geliefert hat, ist für die Anwohner in der Johann-Strauß-Straße im 2. und 3. OG Lärmschutzfenster einzubauen. Das sind für uns aber keine befriedigenden Fakten und legen nahe, dass das der Lösungsvorschlag der Verwaltung für die Anfangsproblematik ist. Das ist nicht akzeptabel.

Wir fordern Sie dringend auf - ich bin jetzt auch sehr guter Hoffnung, dass Sie das bis zum Sommer hoffentlich machen werden -, uns bis zur Abstimmung über den Satzungsbeschluss belastbare Fakten vorzulegen, so dass wir eine politische Bewertung und Abwägung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger vornehmen können. Wir fordern Sie auf, eine Lösung für die Querung auf der Durlacher Allee vorzulegen. Dieses wurde den Bürgerinnen und Bürgern im letzten Jahr in der Karlsburg als Lösung vorgestellt. Daran sollte sich die Verwaltung messen lassen. Eine noch höhere Emissionsbelastung in der Dornwald- und Untermühlsiedlung ist nicht zumutbar. Die Fraktion wird dem Aufstellungsbeschluss zustimmen. Die Zustimmung beinhaltet aber noch nicht eine automatische Zustimmung zum Satzungsbeschluss.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Auch wir als Grüne-Fraktion stehen hinter dem dm-Drogeriemarkt. Es ist ein sehr positiv besetztes Unternehmen, das wir ganz dringend in Karlsruhe halten wollen. Deshalb gehen wir auch erstmal wohlwollend an diese Sache ran, ohne aber die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner zu vernachlässigen. Es fängt damit an, dass dieses Gebiet genau an der Hauptstraße einer Straßenbahn/Stadtbahn-Verbindung liegt, also ideal mit dem öffentlichen Verkehr angebunden, zudem kann man mit dem Fahrrad aus großen Teilen Karlsruhes auch ohne Weiteres dahinfahren, so dass wir davon ausgehen, dass sehr viele der da Beschäftigten mit öffentlichem Verkehr oder Fahrrad, manche vielleicht aus Durlach sogar zu Fuß, dahin kommen. Es ist auf jeden Fall eine sehr gute Standortwahl. Zudem hat es einen positiven Effekt, weil durch die Gebäude auch die Lärmbelastung der Dornwaldsiedlung abnimmt. Es wurde eben vorgetragen. Allein das ist auch schon etwas Positives.

Zu dem Haus selbst. Es ist ein Wahnsinnsbau, wie man auf der Ansicht sieht, wie das aussehen wird mit wahnsinnig viel Grün. Darüber sind wir natürlich begeistert, ein Parkhaus, das zu 80 % intensiv begrünt wird mit einer Obstwiese. Das ist schon eine Wahnsinnsvorstellung. Wegen dem Gebäude, das auf der Visualisierung komplett begrünt war, habe ich eine Nachfrage. Im Bebauungsplan steht, 45 % müssen mindestens begrünt werden von der Dachfläche. Warum ist man da nicht auf einen höheren Prozentsatz gegangen, wenn dm anscheinend sehr viel mehr vor hat. Auch die Regenwasserrückhaltung ist vorbildlich. Es ist ein sehr feuchtes Gebiet, wo es nicht einfach ist mit dem Regenwasser. Da ist wohl auch ein sehr gutes System ausgedacht mit Wasserrückhaltung, u. a. in der Begründung, aber auch technischer Art, so dass das Wasser lang-

sam abgegeben wird. Genau das, was wir auch immer haben wollen. Es gibt einen Ausgleich der Eingriffe, die ja sind. Als Ausgleichsmaßnahme wird der Tiefentalgraben sichtbar gemacht, wird renaturiert, der im Moment im Rohr verläuft. Das ist auch eine sehr schöne Sache. Etwas verwundert hat mich, dass 15 Eschen gepflanzt werden sollen, wo doch das Eschentriebsterben eigentlich im Moment in aller Munde ist. Aber das wissen die Experten besser, ob das nachher dann auch wirklich Eschen werden. Nicht so gut ist, dass ein Teil dieser Ausgleichsmaßnahmen in Knielingen stattfinden. Sehr schön für Knielingen, aber eigentlich hätten wir uns das schon ein bisschen näher gewünscht an der Stelle, an der auch der Eingriff passiert. Wenn es denn nicht anders geht, muss man das vielleicht auch hinnehmen.

Damit bin ich bei den Sachen, die nicht ganz so gut sind. Es fallen auch drei Einrichtungen weg: ein Spielplatz, ein Bolzplatz und ein Basketballplatz. Der Spielplatz wird an anderer Stelle neu errichtet, damit ausgeglichen. Der Bolzplatz wird dadurch etwas ausgeglichen, dass der zweite Bolzplatz, den es auch noch gibt, aufgewertet wird durch einen Kunstrasen. Dadurch kann dort ganzjährig gespielt werden. Das ist auf jeden Fall eine Verbesserung für diesen anderen Bolzplatz. Unsere Frage ist, ist das wirklich ein völliger Ausgleich, denn der jetzige Bolzplatz wird doch stark benutzt. Für den Basketballplatz gibt es gar nichts. Da ist einfach nichts erwähnt in den ganzen Unterlagen, was damit nun werden soll. Der fällt anscheinend völlig flach. Da haben wir aber auch die Aussage, dass der auch intensiv benutzt wird. Deshalb wäre unsere Bitte, dass man da noch mal überlegt, ob man nicht doch einen Ausgleich dafür findet.

Dann bin ich bei den Parkplätzen. Eigentlich sind wir immer gegen Parkplätze, immer in Anführungszeichen. Jetzt bin ich mal für Parkplätze. Frau Karmann-Woessner, Sie haben gesagt, die Park-and-ride-Plätze bleiben erhalten. Das ist doch nicht ganz so. Von den 47 bleiben nur 30, und das obwohl schon zugesagt ist, dass mehr Stadtbahnen an dieser Haltestelle halten werden. Also eigentlich müsste man mehr Park-and-ride-Plätze vorsehen, um der zukünftigen Entwicklung gerecht zu werden. Frage: Ist es wirklich gut, da zu streichen?

Dann ging es bei den Anwohnern vor allem um die Verkehrsbelastung der Dornwaldsiedlung, also der Johann-Strauß-Straße. Frau Karmann-Woessner, Sie hatten gesagt, 3 dB ist der Unterschied. In den Unterlagen sind es 0,3 dB, an anderen Stellen 0,5 dB. Das wäre dann nicht hörbar. Wahrscheinlich geht es auch gar nicht so sehr um die Lärmbelastung, denn die ist sowieso schon hoch durch die Durlacher Allee. Unsere Sorge ist eher, dass da eben auch Kinder unterwegs sind. Es wurde genannt, dass da der Schulweg ist oder dass Kinder da spielen, weil es im Moment eine sehr ruhige Straße ist. Da müsste Sorge getragen werden, dass das auch wirklich dann vernünftig abläuft, ohne Gefährdung der Kinder.

Eine Lösung ist, den Vollknoten zu erbauen, so wie es auch vorgestellt wurde. Wir haben volles Verständnis dafür, dass das Verfahren abgetrennt wurde, weil jetzt erstmal wichtig ist, dass dm vorankommt. Parallel muss man einfach in Ruhe nachdenken, was man mit dem Verkehr macht, um den vernünftig zu regeln, denn das ist was, was auf Dauer irgendwann sein wird. Da darf man sich ruhig auch mal etwas Zeit lassen, um dafür zu einer guten Lösung zu kommen, erst recht wenn die Autobahn beteiligt ist. Da weiß man, der Bund steht nicht Gewähr bei Fuß, um dann sofort irgendetwas zu ma-

chen, wenn Karlsruhe das haben will, sondern da muss man schon dickere Bretter bohren.

Dann ging es um den Zuweg zur Haltestelle. Da haben wir auch Verständnis dafür, dass das eben abgetrennt ist von dem jetzigen Verfahren. Da sind die Verkehrsbetriebe auch schon dran, da einen barrierefreien Zugang zu machen aus beiden Richtungen zur Haltestelle hin. Wir meinen, das ist eine gute Lösung, vor allen Dingen auch mit einem Weg, der als Rampe dahingeführt wird und eben nicht mit einem Aufzug, bei dem man nie weiß, ob der dann auch noch funktioniert, wenn man ihn benutzen will. Insofern stimmen wir der Aufstellung des Bebauungsplanes gerne zu, haben nur noch einige kleine Bedenken dazu.

Stadtrat Cramer (KULT): Die KULT-Fraktion wird heute diesem Bebauungsplan zustimmen. Wir sind froh, dass dm seinen Firmensitz hierher an die Durlacher Allee verlegt und damit eine ganz klare Aussage zu Karlsruhe macht. Wir waren von Anfang an immer dabei, diese Sache zu unterstützen und werden das auch in Zukunft tun. Was ich bedauere ist, dass die vielen positiven Dinge, die dieser Bebauungsplan beinhaltet, jetzt in der Öffentlichkeit so praktisch hinten angestellt werden, gar nicht wirklich gesehen werden. Der Herr Kollege Honné hat viele Details aufgeführt, aber draußen ist jetzt die Diskussion um den verkehrlichen Anschluss von dm. Das bedauern wir ein bisschen, dass da von der Verwaltung aus unserer Sicht etwas zu zögerlich agiert wird. Ich möchte einfach daran erinnern, als wir den östlichen Stadteingang in mehreren Bürgerbeteiligungsverfahren zum Thema hatten, dabei war auch immer diese Situation der Haltestelle dort, die Situation der alten Umgehung B 10 war ein Thema und natürlich die Johann-Strauß-Straße in der Dornwaldsiedlung. Da hätten wir einfach erwartet, dass da schon mehr mitgenommen worden wäre von der Bürgerbeteiligung. Wir haben den ganz starken Anspruch an die Verwaltung, dass sie da jetzt wirklich reingeht in die Planung.

Man muss einfach sehen, die Dornwaldsiedlung war schon immer praktisch eingekesselt vom Verkehr, einmal die Autobahn, dann die Bahnlinie und die Durlacher Allee. Als damals in den 70er-Jahren diese Haltestelle dorthin verlegt wurde, diese Unterführung gemacht wurde, kam damals sehr stark vor allem durch Wertkauf Schleichverkehr auf die Dornwaldsiedlung zu. Wir erwarten an sich eher, dass sich das dort unten verkehrlich beruhigt, als dass noch auf wirklich viele Jahrzehnte die Belastungen zunehmen. Man müsste z. B. auch über die Lage der Haltestelle nachdenken. Sie war früher etwas weiter östlich. Darüber müsste man nachdenken, ob so eine Verlagerung um einige Meter vielleicht auch den barrierefreien Zugang erleichtern würde, weil wir da dann zumindest von der Dornwaldstraße, auch wenn man parallel dann zur Böschung geht, diese Höhenunterschiede vielleicht leichter überwinden könnte. Diese Dinge müssten einfach überlegt werden, mit einbezogen werden. Auch die Ausfahrt der Autobahn von Westen her, gerade die erste Version, wäre vielleicht gar nicht schlecht, wenn diese Begradigung auf die Durlacher Allee etwas abgewinkelt würde. Das würde die Situation dort auch entschleunigen. Da gibt es schon viel Potential. Es muss ausverhandelt werden, es muss mit dem Autobahnamt, mit dem Bund bestritten werden. Aber auch dort wird es vielleicht am Ende die Einsicht geben, dass im Interesse der Firma, im Interesse von dm und im Interesse der Bürgerschaft, besonders in der Dornwaldsiedlung, hier eine Lösung gefunden wird, die wir hier alle mittragen können.

Stadtrat Høyem (FDP): Wir freuen uns wie alle anderen auch, dass wir den dm-Markt hier behalten können. Wie Herr Ehlgötz freue ich mich auch, dass Herr Götz Werner noch eine Ehrung bekommen hat. Ich freue mich vielleicht ein bisschen mehr als meine Kollegen hier, weil in 2004, wo ich das erste Mal hier kandidiert habe, war auch Götz Werner Kandidat für uns in unserer Liste. Da waren nur 300 Stimmen zwischen uns. So war er nur mein Nachfolger in diesen fünf Jahren, sonst hätten Sie einen anderen Kollegen hier gehabt, Herrn Götz Werner. Ich weiß aus dieser Zeit, wie loyal und treu er unserer Stadt gegenüber war. Wir freuen uns wirklich über dieses.

Dann ein Kompliment an Frau Dr. Karmann-Woessner. Ich finde, das war eine sehr klare und deutliche Vorstellung, die Sie gemacht haben, dass Sie auch ehrlich waren, wie es alle meine Kollegen hier auch gesagt haben, dass Sie erst an diesem Verkehrsproblem, an diesem Vollknoten, arbeiten werden. Sie haben uns dargestellt, wie schwierig es ist. Wir stimmen zu mit voller Freude über den dm-Markt, über Herrn Götz Werner persönlich, und über die Vorstellung, die Sie hier gemacht haben.

Stadtrat Schmidt (AfD): Auch wir von der AfD sind froh, dass die dm-Zentrale in Karlsruhe bleiben kann, einfach weil dort nette Leute arbeiten, die die Stadt bereichern. Jetzt, Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner, vielen Dank für Ihre Präsentation. Was sich für mich aus dieser Präsentation ergibt, ist, dass die verkehrliche Anbindung ein Problem ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es möglich sein wird, die Autobahnabfahrt so umzugestalten, wie Sie es vorgeschlagen haben, weil dort zu bestimmten Zeiten die Berufspendler ankommen und wir dann gerade an dieser Stelle mit einer großen verkehrlichen Belastung rechnen müssen. Ich denke nicht, dass der Bund es akzeptieren wird, dass es zu Rückstaus auf die Autobahn kommt zu bestimmten Tageszeiten. Ganz persönlich kann ich mir auf der Basis Ihrer Präsentation jetzt nicht vorstellen, dass dieser Vollknoten an dieser Stelle realisierbar ist. Deswegen hätte ich gerne eine Antwort auf die Frage, welche Alternativen es gibt. Wie würde die verkehrliche Anbindung aussehen, wenn dieser Vollknoten dort nicht realisierbar ist? Sie haben es anfangs kurz gezeigt. Für mich war es zu schnell. Können Sie es bitte noch einmal erläutern.

Stadtrat Wenzel (FW): Wenn ich hier Kritik übe, dann weder an dm, denn dm ist uns Karlsruhern wichtig als Arbeitgeber, als tolle Marke und als Werbeträger der Region, auch nicht am Bebauungsplan dieses Projektes, das Grün hat mein Gefallen gefunden, sondern es ist ausschließlich die verkehrliche Anbindung. Wenn ich ein Rosinenbrötchen bestelle, dann kann ich davon ausgehen, dass Rosinen im Brötchen sind. Wenn ich einen Bebauungsplan aufstelle und uns im Vorfeld ein Vollanschluss an der Durlacher Allee in Aussicht gestellt wird, dann will ich auch sicher sein, dass die dm-Zentrale diesen Anschluss an der Durlacher Allee erhält. Das sind wir den Anwohnern in der Dornwaldsiedlung und der Untermühlsiedlung schuldig. Mein Kollege, Herr Hermanns, hat dieses Thema hier bereits angesprochen. Dem kann ich mich nur voll und ganz, wie in Durlach, anfügen. Da ist es auch nur richtig, wenn wir hier als Gemeinderat darauf hoffen, dass dieser Vollanschluss kommt. Ich werde mich daher, wie im Durlacher Ortschaftsrat, enthalten, nicht als Kritik an dm, ganz und gar nicht, sondern einfach als Zeichen dafür, dass es hier noch eine offene Planung der verkehrlichen Anbindung gibt. Ich habe auch das Vertrauen in Sie, Frau Dr. Karmann-Woessner, und auch in die Verantwortlichen, dass hier eine gute Lösung gefunden wird, und dass wir bei der nächsten Abstimmung hier einstimmig abstimmen werden.

Der Vorsitzende: Das waren jetzt die ganzen Wortbeiträge. Jetzt gab es eine Reihe von Fragen. Ich würde Ihnen gerne das Wort erteilen, Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner, dass Sie in einer ersten Runde auf die Anfragen eingehen. Ich würde aber darum bitten, dass wir es dann dabei belassen, weil es vor allem Fragen an die weitere Bearbeitung sind, sowohl des Bebauungsplans als auch der parallelen Planungen. Es ist hier sehr deutlich geworden, dass es eine hohe Erwartungshaltung und auch eine hohe Zuversicht gibt, dass wir parallel zum Bebauungsplanverfahren auch in den verkehrlichen Fragen ein Schrittchen weiterkommen.

Ich möchte nur noch darauf verweisen, dass das Thema barrierefreier Ausbau der Haltestelle jetzt zwar wieder auf der Tagesordnung ist und noch einmal dringlicher ist, dass das aber ein Thema ist, mit dem man sich hier wahrscheinlich schon Jahrzehnte herumgeschlagen hat. Ich kann mich jedenfalls erinnern, dass das bereits im Wahlkampf ein Thema war. Da war von dm da draußen noch nichts bekannt. Dass man da sogar schon mit Fahrstühlen geplant hat zeigt ja, dass man bereit ist, zum Äußersten zu gehen, um diese Thematik zu lösen, es von daher auch nicht einfach mal so eben lösbar ist. So ist es an der Stelle halt.

Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner: Herzlichen Dank an Herrn Hermanns und Herrn Honné, die diese Fragestellung, die hinter dem Bebauungsplan jetzt noch steht, als Aufgabenstellung auf den Punkt gebracht haben. Ich möchte, um einfach die Verfahren zu erläutern, feststellen, dass im Moment nach der gegenwärtigen Sachkenntnis der Bebauungsplan verfahrensrechtlich genehmigungsfähig ist, ohne die umfassende Verkehrsproblematik im Detail zu lösen, die wir hier angesprochen haben und die uns ausdrücklich ein Anliegen ist. Das ist gar keine Frage. Dadurch, dass dm in Schritten diesen Bebauungsplan realisieren wird, werden wir auch etwas mehr Zeit gewinnen, als das sonst wünschenswert und notwendig wäre.

Herr Honné, Sie haben es gesagt. Wir möchten natürlich die Planung von dm nicht behindern, das ist auch hier anerkannt worden, und sehr zügig diesen Bebauungsplan selber zum Satzungsbeschluss bringen im Rahmen aller formalen Anforderungen, damit dm eine Planungssicherheit hat, denn jetzt kommt dann erst die eigentliche Projektplanung, und die braucht auch bei einem so großen Vorhaben natürlich eine gewisse Zeit. Dennoch ist es uns ein großes Anliegen. Diese verschiedenen Aspekte werden sicher alle noch mal jetzt in der anstehenden Auslegung vorgetragen, denn da wird die Öffentlichkeit befragt und hat die Möglichkeit sich zu äußern, und die Träger öffentlicher Belange noch mal parallel. Trotzdem wissen wir um die Problematik und werden das auch noch mal im Detail und mit allen Chancen und Risiken, die damit für die Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt, aber auch der Chancen und Risiken überhaupt so eine Lösung kurzfristig zu realisieren, darstellen. Das kann ich Ihnen hiermit zusagen.

dm hat im Moment einen Standort, der nicht sehr gut angebunden ist an den öffentlichen Nahverkehr. Das wird hier besser sein. dm hat einen Mobil-Profite-Umweltverbund mit der Stadt vereinbart. Auch da sind viele Bemühungen, auf ganz Art und Weise den Individualverkehr zu reduzieren und damit die Gesamtproblematik zu reduzieren. Trotzdem ist das Verkehrsaufkommen da und die Zielkonflikte mit Schulwegeplanungen bzw. bestehenden Schulwegen usw. unzweifelhaft. Ich kann nur zusagen, das im Einzelnen noch mal darzustellen, und dass wir das genauso ernst nehmen wie Sie, dass wir

nur jetzt verfahrensrechtlich erst mal diese beiden Verfahren trennen müssen, weil wir sonst nicht weiterkommen.

Der Vorsitzende: Die anderen Detailfragen würden wir dann schriftlich beantworten. Da ging es darum, warum nur 45 % Begründung.

(**Frau Prof. Dr. Karmann-Woessner:** Das passt dann in das gesamte Mobilitätskonzept.)

Ich will es nur noch einmal aufführen, damit wir es gemeinsam feststellen. Es ging um die Frage, was ist mit dem Basketballplatz. Es ging um die Reduzierung der Park-and-ride-Plätze. Dann gab es noch zu den wirklich konkreten Lärmbelastungen und dem Umgang damit durchaus noch Fragestellungen. Das waren so die vier Sachen, die ich mir hier noch aufgeschrieben habe. Ich würde vorschlagen, dass wir das im weiteren Verfahren miteinander besprechen und zu gegebener Zeit in den entsprechenden Ausschüssen das Ganze thematisiert wird.

Dann können wir jetzt zum Kartenzeichen kommen. Ich sehe 1 Ablehnung, 2 Enthaltungen, sonst nur Zustimmung. Damit ist mit überwiegender Mehrheit zugestimmt. Der SPD-Antrag ist damit vorläufig erst mal erledigt, bzw. es ist ein Auftrag an uns, in dieser Sache dann auch entsprechende Vorschläge zu machen. Das hatten wir Ihnen auch zugesagt.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
17. April 2015