



<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>	Vorlage Nr.:	<b>2016/0392</b>
	Verantwortlich:	Dez.6
<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan (Vorhaben- und Erschließungsplan) „Einrichtungskaufhaus am Weinweg“, Karlsruhe-Oststadt: Einleitungs- und Auslegungsbeschluss</b>		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
<b>Gemeinderat</b>	<b>19.07.2016</b>	<b>5</b>	<b>x</b>		<b>zugestimmt</b>

Beschlussantrag

Beschluss zur Einleitung und Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens mit öffentlicher Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 12 Abs. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB (Beschluss mit vollständigem Wortlaut Seite 15).

Finanzielle Auswirkungen (bitte ankreuzen)		nein	x	ja	
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt		Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
3,6 Mio €					
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung Kontierungsobjekt: Wählen Sie ein Element aus. Kontenart: Ergänzende Erläuterungen: Die Kosten werden in die Haushaltsplanungen der kommenden Haushaltsjahre eingestellt.					
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant		nein	x	ja	Handlungsfeld: Wirtschaft und Arbeit
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	nein		ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	x	nein		ja	abgestimmt mit

## Vorbemerkung

Der Anlass und das Ziel für die Planung ist die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsvorhabens in Gestalt eines IKEA-Einrichtungskaufhauses auf dem etwa 3 ha großen Grundstück an der Durlacher Allee im Bereich der Karlsruher Oststadt. Das Baugrundstück liegt zwischen der Gerwigstraße, dem Weinweg, der Durlacher Allee und der Bahntrasse im Osten.

Der Vorhabenträger, die IKEA Verwaltungs-GmbH, beabsichtigt ein Einrichtungskaufhaus mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 25.500 m<sup>2</sup> zu errichten, davon entfallen 3.450 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf zentrenrelevante sonstige Sortimente.

Auf der Basis des derzeit geltenden Planungsrechts ist das Vorhaben nicht realisierbar, deshalb ist zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie zur Wahrung stadtgestalterischer Aspekte die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB erforderlich.

Aufgrund seiner Größe und der damit verbundenen Auswirkungen ist das Vorhaben raumbedeutsam. Dies erforderte die Änderung des Regionalplans, die von der Regionalversammlung des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein am 22. Juli 2015 als 9. Änderung beschlossen wurde. Die Änderung wurde am 23. Oktober 2015 durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg genehmigt.

Aufgrund der Änderung des Regionalplans wird das Plangebiet gemeinsam mit dem vorhandenen Bestandsobjekt „XXXL Mann Mobila“ als „Vorranggebiet Einrichtungskaufhaus“ und somit als integrierte Lage dargestellt, dem das geplante Vorhaben entspricht. Mit der Änderung des Regionalplans ist sichergestellt, dass das Vorhaben dem Integrationsgebot, dem Konzentrationsgebot und dem Konkurrenzgebot entspricht. Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen das Beeinträchtungsverbot, da die Stadt Karlsruhe ein sog. Oberzentrum ist und etwa 70 % des erwarteten Umsatzes durch Kunden aus der Region Mittlerer Oberrhein erzielt werden. Fachgutachterlich wurde belegt, dass die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne der Stadt Karlsruhe und anderer betroffener zentraler Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung nicht beeinträchtigt werden.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes hat der Nachbarschaftsverband Karlsruhe den FNP 2010 durch Beschluss der Versammlung des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe vom 12. Oktober 2015 geändert. Infolge der Einzeländerung K.372-„Einrichtungskaufhaus am Weinweg“ stellt der Flächennutzungsplan eine „Sonderbaufläche“ mit der Zweckbestimmung „Einrichtungskaufhaus (mit nicht-zentrenrelevanten und zentrenrelevanten Sortimenten mit einer maximalen Verkaufsfläche von 25.500 m<sup>2</sup>)“ dar. Die Planung ist deshalb aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die bisher im zukünftigen Plangebiet geltenden Bebauungspläne Nr. 812 „Gerwigstraße, 3. Änderung“ (Parkhaus), Nr. 286 „Gewerbe- und Industriegebiet Gerwigstraße“ sowie Nr. 669 „Gewerbe- und Industriegebiet Gerwigstraße - 2. Änderung (ehemalige Milchzentrale)“ werden, soweit sie durch die vorliegende Planung tangiert werden, aufgehoben.

## Bestandsaufnahme

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans besteht aus zwei Teilen und umfasst eine Gesamtfläche von etwa 5,8 ha. Neben dem eigentlichen Vorhabengrundstück, mit einer Größe von etwa 3 ha, erfasst der Geltungsbereich die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen in der Gerwigstraße, im Weinweg, der Durlacher Allee sowie auf dem Ostring, wo eine zusätzliche Abbiegespur aus Norden eingerichtet werden soll.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in der Oberrheinebene am Westrand der sogenannten Kinzig-Murg-Rinne. Die Flächen sind nahezu eben und befinden sich auf einer Geländehöhe von 114,20 bis 116,60 m üNN. Die derzeitige Situation ist durch gewerbliche Bauten und Verkehrsflächen geprägt, das Plangebiet ist fast vollständig versiegelt. Im Bereich des Vorhabengrundstücks finden sich Altablagerungen und Altstandorte, deren Belastungsgrad untersucht wurde. Im Plangebiet wurden Mauereidechsen vorgefunden, die als streng geschützte Art besonderen Schutz genießen. Die Bahnlagen entlang des Geltungsbereichs sind für diese Tierart ein Ausbreitungskorridor. Die betroffenen Umweltbelange wurden im Umweltbericht zusammenfassend ermittelt.

Im Plangebiet befinden sich zwei Hallengebäude und ein Container. Diese Gebäude werden als Verkaufs-, Lager- und Büroflächen genutzt und sollen entfernt werden. Die Freiflächen sind weitgehend mit Asphalt befestigt und werden als Stellplatzflächen genutzt. Das Vorhabengrundstück ist durch drei Zufahrten von der Durlacher Allee, dem Weinweg und der Gerwigstraße aus erschlossen. Das Grundstück ist umgeben von öffentlichen Grünflächen, auf denen sich Baumreihen und vereinzelt Strauchgruppen befinden, im südwestlichen Teil befindet sich Buschwerk. Die an das Vorhabengrundstück anschließenden Straßenflächen nehmen Fuß- und Radwege, Kfz-Fahrbahnen sowie eine Straßenbahnstrecke auf der Durlacher Allee und eine Betriebsstrecke entlang der Gerwigstraße auf. Im Westen schließt die Bahntrasse an.

Im Umfeld des Vorhabengrundstücks befinden sich gewerbliche Nutzungen, östlich des Weinweges befindet sich das Möbelhaus der Firma „XXXL Mann Mobilia“. Weiter Richtung Autobahn schließt sich das Durlach-Center an. Im Norden befindet sich eine Kfz-Niederlassung sowie nordöstlich der Großmarkt. Westlich des Plangebietes befindet sich die Hauptverwaltung der EnBW-AG. Südlich des Plangebietes grenzen Kleingarten- und Sportanlagen sowie eine Tankstelle und die Landeserstaufnahmestelle (LEA) für Flüchtlinge an.

Der Vorhabenträger hat das Vorhabengrundstück vom bisherigen Eigentümer käuflich erworben. Die angrenzenden Verkehrsflächen stehen entweder im Eigentum der Stadt Karlsruhe oder der Bahn.

## Planungskonzept

Das Vorhaben ist durch einen Gebäudekomplex für ein Einkaufszentrum gekennzeichnet. Beabsichtigt ist eine eher kompakte Gebäudestruktur, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der Höhe städtebaulich der Umfeldbebauung angleicht.

Die zukünftige Nutzung wird durch eine vertikale Gliederung geprägt. Der großflächige Einzelhandel befindet sich im unteren Gebäudeteil, die Parkebenen im oberen Bereich. Der Haupteingang befindet sich an der Ecke Weinweg/Durlacher Allee. Aufgrund der besonderen städtebaulichen Bedeutung des Standortes ist die Fassadengestaltung Gegenstand eines Wettbewerbs, dessen Ergebnisse im Durchführungsvertrag fixiert und Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans werden sollen.

Die Erschließungs- und Anlieferungsflächen werden im Westen des Plangebiets parallel zum Bahndamm entstehen.

Die Höhe des Einkaufshauses soll 28 m über dem Erdgeschossfußboden betragen, einzelne Gebäudeteile im Bereich des Haupteingangs sowie technische Aufbauten sollen bis maximal 34 m hoch sein. Sämtliche Dachflächen werden, bis auf die Bereiche der technischen Aufbauten, extensiv begrünt.

Die Verkaufsflächen für den Einzelhandel gliedern sich in ein ca. 12 m hohes Erdgeschoss mit dem Eingangsbereich, dem Warenlager, der Warenabholung (SB-Halle) sowie dem Kassenbereich. Die Möbelausstellung befindet sich in einem etwa 5 m hohen Obergeschoss. Beabsichtigt sind zudem Nebeneinrichtungen (Restaurant, Kinderspielbereich, Lager, Verwaltungs- und Sozialräume).

Das Vorhaben ist geprägt durch seine großflächige Einzelhandelsnutzung. Festgesetzt wird ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Einkaufshaus“ nach § 11 BauNVO. Das Einkaufshaus als großflächiger Einzelhandelsbetrieb dient dem Vertrieb von Möbeln und weiteren Warenangeboten rund um das Thema Wohnen, Einrichten und Haushalt. Unter Zugrundelegung des im Regionalplanänderungsverfahren angefertigten Einzelhandelsgutachtens wird die Verkaufsfläche auf maximal 25.500 m<sup>2</sup> begrenzt, wegen der diesbezüglichen Einzelheiten ist auf die Begründung des Bebauungsplans zu verweisen (Ziff. 4.1 Art der baulichen Nutzung).

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung ist durch eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,7 gekennzeichnet, Überschreitungen bis 1,0 durch Anlagen im Sinne von § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO sind zulässig, so dass eine vollständige Versiegelung des Vorhabengrundstücks möglich bleibt. Dies ist aufgrund der vorgefundenen Bodenverunreinigungen zum Zwecke des nachhaltigen Grundwasserschutzes sinnvoll, um das Eindringen von Niederschlagswasser in den Untergrund unter Freisetzung von Schadstoffen zu verhindern.

Das Einkaufshaus wird eine oberirdische Bruttogeschossfläche von ca. 100.000 m<sup>2</sup> und eine Baumasse in allen Vollgeschossen von ca. 540.000 m<sup>3</sup> haben. Die Baumassenzahl (BMZ) beträgt bei einer Grundstücksfläche von 29.818 m<sup>2</sup> 18,1. Die Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt 3,4, da die Stellplätze nicht ebenerdig realisiert werden können. Um eine möglichst kompakte Bauweise zu verwirklichen, sollen die Stellplätze in den oberen Gebäudeteilen nachgewiesen werden, eine mögliche negative städtebauliche Wirkung des kompakten Baukörpers wird durch den Erhalt der das Grundstück umgebenden Baumreihen abgeschwächt.

## **Erschließung**

Das Vorhaben wird über den Straßenraum von der Durlacher Allee, der Gerwigstraße und vom Weinweg aus erschlossen. Das Einrichtungskaufhaus wird von der Durlacher Allee und der Gerwigstraße aus über einen Rechtsabbieger angefahren. Die Ausfahrt in das öffentliche Straßenverkehrsnetz erfolgt über die Gerwigstraße und den Weinweg, jeweils über Rechtsabbiegeverkehr. Der Anlieferverkehr wird über die Durlacher Allee bzw. die Gerwigstraße zufahren und über die Gerwigstraße nach rechts ausfahren. Sämtliche Zufahrten werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Darüber hinaus sind Ertüchtigungsmaßnahmen für das vorhandene Straßennetz vorgesehen, sämtliche Straßenflächen im Plangebiet werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Das Verkehrsaufkommen vom und zum Vorhabengrundstück soll nachhaltig abgewickelt werden, der Durchführungsvertrag wird ein Mobilitätskonzept vorsehen, an das sich der Vorhabenträger vertraglich bindet.

Das Plangebiet ist über die Bahnhaltestelle „Weinweg“ an das ÖPNV-Netz angebunden. Die Entfernung vom Haupteingang beträgt nur ca. 50 m. Die Haltestelle muss im Zuge der Planung verbreitert werden. Wegen der Einzelheiten ist auf die Planunterlagen zu verweisen. Die am Weinweg vorhandene Bushaldebucht in einer Entfernung von 20 m zum Haupteingang bleibt erhalten. Die nächstgelegenen Haltestellen der Deutschen Bahn (Hauptbahnhof, Bahnhof Durlach und Karlsruhe-Hagsfeld) befinden sich in einer Entfernung von 2,7 km bis 3,0 km. Die Bahnhaltestelle „Weinweg“ wird im Zuge der Planungen ausgebaut, eine weitere Optimierung erfolgt durch Verbreiterung der Bahnsteige und die Herstellung barrierefreier Zugänge für Niederflur-Straßenbahnen sowie für Mittelflur-Stadtbahnfahrzeuge. Die Änderungen der Betriebsanlagen werden im Bebauungsplan gemäß § 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgesetzt. Wegen der technischen Einzelheiten wird auf die Planbegründung nebst Skizzen verwiesen. Die Querung der Durlacher Allee in Richtung Haupteingang befindet sich im Kreuzungsbereich zum Weinweg. Dort ist ein Korridor definiert, in dem eine versetzte Gleisquerung realisiert werden kann.

## **Anpassung des Straßennetzes**

Durch seine Lage wird das zukünftige Einrichtungskaufhaus hervorragend an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden sein. In 600 m Entfernung befindet sich der Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach an die BAB 5, der Anschluss Karlsruhe-Nord befindet sich in ca. 2,7 km Entfernung. Auf den umliegenden Verkehrsflächen sind infolge des Vorhabens Umbaumaßnahmen erforderlich, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen hinreichend leistungsfähig abwickeln zu können. Am Knotenpunkt Gerwigstraße/Ostring wird ein zusätzlicher separater Linksabbiegerfahrstreifen eingerichtet. Dafür werden die in der Gerwigstraße vorhandenen Bahngleise teilweise zurückgebaut, eine mittel- bis langfristige Wiederherstellung der Bahngleise in den Großmarkt bleibt deshalb möglich.

Im Bereich des Knotenpunktes Gerwigstraße/Ostring sind ein Rechtsabbiegerfahrstreifen und ein Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung West vorgesehen. Auf der Nordseite der Gerwigstraße wird ein Radfahrstreifen realisiert, die bisher bestehenden Fahrbahnränder der Gerwigstraße werden auf der Nordseite beibehalten. Eingriffe in private Grundstü-

cke sind nicht notwendig. Auf der Südseite wird die Fahrbahn weiter nach Norden verlegt.

Da der von der Gerwigstraße ein- und ausfahrende Verkehr nur ein Rechtsab- und Rechtseinbiegen ermöglicht, wird im Verlauf der Gerwigstraße vor dem Knotenpunkt Gerwigstraße/Weinweg ein U-Turn eingerichtet, der in diesem Bereich Wendevorgänge ermöglicht. Auf der Südseite der Gerwigstraße wird ein durchgehender Radfahrstreifen errichtet, der über den Weinweg führt und weiter östlich auf einem kombinierten Geh-/Radweg geführt wird. Im Bereich der Unterführung der Bahnstrecke werden der südliche Geh-/Radweg auf 3 m und der nördliche Radfahrstreifen auf 2,10 m verbreitert.

Im Bereich des Weinweges werden die Rechtsabbieger von der Gerwigstraße nicht mehr in der sogenannten Spuraddition, sondern untergeordnet in den Weinweg geführt, da sich die Ausfahrt aus dem Parkhaus unmittelbar südlich anschließt. Nach der Ausfahrt wird ein dritter Fahrstreifen weitergeführt, der Verflechtungsvorgänge ermöglicht. Auf der westlichen Seite des Weinwegs sind getrennte Rad- und Gehwegführungen vorgesehen, die bestehende Bushaldebucht wird auf das Grundstück des Vorhabenträgers verlegt.

Die zu erwartende erhöhte Inanspruchnahme des ÖPNV durch zukünftige Kunden erfordert den barrierefreien Ausbau der Bahnhaltestelle „Weinweg“ einschließlich der Verbreiterung der Bahnsteige. Um das zu erwartende erhöhte Fahrgastaufkommen an der Haltestelle „Weinweg“ abzuwickeln, soll die Dreiecksinsel in der Einmündung Weinweg/Durlacher Allee vergrößert werden, um eine hinreichend sichere Aufstellfläche für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen.

Am Verkehrsknotenpunkt Durlacher Allee/Weinweg wird ein zweiter Linksabbiegefahrstreifen von der Durlacher Allee aus in Richtung Weinweg errichtet. Infolge der Verbreiterung der Bahnsteige im Bereich der Bahnhaltestelle müssen die Fahrbahnränder der Durlacher Allee sowohl im Norden als auch im Süden verschoben werden.

Auf der Nordseite des Vorhabens bleibt die vorhandene Fahrstreifenaufteilung unverändert. Um die Bäume auf der Nordseite erhalten zu können, wird ein kombinierter Geh-/Radweg zwischen den vorhandenen Baumreihen geführt. Im weiteren Verlauf Richtung Osten wird nach der Zufahrt zum Vorhabengrundstück eine Trennung zwischen Radweg und Gehweg vollzogen.

Um auf der Südseite der Durlacher Allee möglichst viele Bäume zu erhalten, wird der südliche Bahnsteig der Haltestelle im westlichen Abschnitt verjüngt, das ermöglicht den Erhalt der Bäume parallel zur Kleingartenanlage. Die Zufahrt zur ESG Frankonia muss nach Osten verlegt werden, durch die Verbreiterung und den zweiten Linksabbiegefahrstreifen werden die vorhandenen Bäume östlich der neuen Zufahrt gefällt werden. Nur so ist es möglich, einen Radweg und einen Gehweg anzulegen. Infolge der Verbreiterung der Durlacher Allee nach Süden sind Eingriffe in den Parkplatz der Kleingartenanlagen und des Sportgeländes unumgänglich. Die betroffenen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und um das Verkehrsaufkommen im Bereich des Knotenpunktes Durlacher Allee/Ostring abwickeln zu können, wird aus Richtung Norden ein vierter Fahrstreifen auf dem Ostring angelegt. Die dafür entfallenden Bäume können durch Neupflanzungen ersetzt werden.

Innerhalb des Vorhabengrundstücks wird der Ziel- und Quellverkehr über ein Rampenbauwerk sowie eine Abfahrtspindel in das Obergeschoss geführt.

### **Ruhender Verkehr**

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Kfz-Stellplätze werden in drei Parkgeschossen nachgewiesen. Vorgesehen ist die Errichtung von 1.300 Kfz-Stellplätzen, wovon ca. 400 Stellplätze zeitweise während der Bürozeiten für EnBW-Mitarbeiter zur Verfügung gestellt werden. Diese Nutzung überschneidet sich nicht mit den erwarteten Spitzenbesuchszeiten des Einkaufshauses. Die Mindestanzahl der Kfz-Stellplätze beträgt 625. Die Stellplatzberechnung ist im Einzelnen in der Planbegründung enthalten, auf die insoweit verwiesen wird.

Die notwendigen Fahrrad-Stellplätze können auf dem Vorhabengrundstück nachgewiesen werden. Ein erheblicher Anteil der Fahrrad-Stellplätze wird in der Nähe des Eingangsbereiches, weitere Flächen werden innerhalb des Gebäudes oder ebenerdig untergebracht. Ein bauordnungsrechtlicher Bedarf besteht für 312 Fahrrad-Stellplätze.

### **Geh- und Radwege**

Alle bestehenden Geh- und Radwege bleiben erhalten und werden baulich an das geplante Vorhaben angepasst, das vorhandene Rad- und Fußwegenetz wird im Umfeld des Vorhabens auf diesem Wege optimiert, der beidseitige Fuß- und Radweg entlang der Durlacher Allee bleibt Bestandteil des Haupttroutennetzes der Stadt Karlsruhe.

### **Mobilitätskonzept**

Gemeinsam mit dem Vorhabenträger wird ein Mobilitätskonzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Ziel erstellt, den zu erwartenden Verkehr umzulagern und zur Erhöhung der Verkehrseffizienz. Die detaillierten Regelungen werden sich im Durchführungsvertrag finden, die Begründung des Bebauungsplanes enthält unter Ziff. 4.4 die zugrundeliegenden konzeptionellen Überlegungen, auf die insoweit verwiesen wird.

### **Energiekonzept**

Der Vorhabenträger wird ein Energiekonzept erstellen, um bei der Versorgung des Einkaufshauses eine möglichst effiziente, umsichtige, rationelle und nachhaltige Verwendung von Energie zur gewährleisten. Zu diesem Zweck sollen Energien aus erneuerbaren Quellen zum Einsatz kommen, außerdem werden umfassende Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs umgesetzt. Dies dient u. a. dem Ziel, die klimatische Effizienz des Gebäudes zu optimieren. Berücksichtigung finden dabei die Belange des Klimaschutzes.

## **Gestaltung**

Das geplante Fassadenkonzept entspricht dem Corporate Design des Vorhabenträgers in blau und gelb. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein Fassadenwettbewerb durchgeführt, dessen Ergebnisse bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Die Werbeanlagen in Gestalt der IKEA Wortmarke werden an allen vier Gebäudeseiten angebracht, an zwei Fassadenseiten sollen LED-Anzeigen in einer Größe von 8 m x 16 m angebracht werden. Außerdem werden Fahnenmasten an vier Standorten auf den gebäudeumlaufenden Außenanlagen angebracht. Die Werbeanlagen sind so zu platzieren, dass die Gefahr einer Ablenkung von Verkehrsteilnehmern im Knotenbereich Weinweg/Durlacher Allee minimiert wird.

## **Verkehrsbelange**

Die beabsichtigte Errichtung des Einrichtungskaufhauses wird in erheblichem Umfang Auswirkungen auf die verkehrliche Situation im betroffenen Umfeld haben. Um diese Auswirkungen zu untersuchen und abschätzen zu können, ob sich die zu erwartenden Verkehre abwickeln lassen, wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden im Oktober 2013 Verkehrszählungen durchgeführt. Bei diesen Erhebungen wurden, da sie durch die Baumaßnahmen zur Umsetzung der Kombilösung beeinflusst wurden, die Zählergebnisse aus Zeiträumen vor Beginn der Baumaßnahmen am Durlacher Tor berücksichtigt, um ein möglichst unverfälschtes Bild zu erhalten. Berücksichtigt werden musste als Grundannahme, dass durch den Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord an die BAB 5 eine erhebliche Entlastung der Durlacher Allee stattgefunden hat.

Das Verkehrsaufkommen für den geplanten Standort wird mit 5.000 Kfz/24 h werktags jeweils als Zu- und Abfahrt angesetzt. Dies entspricht den zu erwartenden mittleren Belastungen an Freitagen. Die höchsten Verkehrsbelastungen ergeben sich voraussichtlich samstags mit einem Mittel von 7.100 Kfz/24 h je Fahrtrichtung. Die Verteilung des Verkehrsaufkommens wurde in das Verkehrsmodell der Stadt Karlsruhe eingearbeitet. Zu erwarten ist, dass die Hauptströme über die BAB 5 bzw. BAB 8 aus südlicher und nördlicher Richtung zu- und abfahren werden.

Neben der generell zu erwartenden Verkehrserzeugung durch das IKEA Einrichtungshaus wurde dabei berücksichtigt, dass im zukünftigen Parkhaus des Gebäudes Stellplätze für die EnBW zur Verfügung gestellt werden und dass der Großmarkt im Bereich Weinweg/Gerwigstraße erweitert sowie der Bauhof der Verkehrsbetriebe Karlsruhe verlagert werden sollen. Zu erwartende zukünftige Nutzungen auf der Basis geltenden Planungsrechts wurden abgeschätzt und in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. In die Betrachtungen mit einbezogen wurden ebenfalls die verkehrlichen Auswirkungen durch den Neubau des dm-Campus im Bereich der Untermühlsiedlung.

Im Ergebnis wurde bei der Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen ein oberer Belastungsansatz für den Kfz-Verkehr gewählt.

Zu erwarten ist, dass mit Ausnahme des Knotenpunkts Weinweg/Gerwigstraße an Samstagen geringere Spitzenstundenbelastungen auftreten als an herkömmlichen Werktagen. Trotz der Verkehrserzeugung durch das Vorhaben werden samstags niedrigere Gesamtverkehrsbelastungen vorliegen als werktags. Zur Berücksichtigung der Auswirkungen eines KSC-Heimspiels in der 2. Bundesliga wurden im Februar 2015 zusätzliche Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei konnten Spitzen im Zu- und Abfahrtsverkehr auf der Durlacher Allee und dem Ostring festgestellt werden. Die Zufahrtssituation verteilt sich dabei auf einen etwa zweistündigen Zeitraum, die Abfahrtsituation ist kürzer. In den Spitzenzeiten der Zu- und Abfahrten wird es zu Verlagerungen im allgemeinen Verkehr auf innerstädtische Alternativrouten kommen. Dies ist allerdings bereits heute der Fall und betrifft nicht nur die Durlacher Allee. Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wird in solchen Situationen nicht in Frage gestellt werden.

Um die betroffenen Knotenpunkte leistungsfähig zu halten, sind die bereits erwähnten Änderungen vorzunehmen. Infolge der aufgeführten Maßnahmen wird die Verkehrserzeugung insgesamt verträglich bleiben und keine maßgeblichen Verschlechterungen der Verkehrsqualität nach sich ziehen.

### **Einzelhandel**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Einzelhandel in Karlsruhe und der Region wurden im Einzelhandelsgutachten „GMA Beratung und Umsetzung (2014): Auswirkungenanalyse zur Ansiedlung eines IKEA Einrichtungskaufhauses in Karlsruhe, Stand 24. Juli 2014, Ludwigsburg“ niedergelegt. Dieses Gutachten wurde Grundlage des Regionalplanänderungsverfahrens und untersucht insbesondere die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden raumordnerischen Vorgaben sowie hinsichtlich städtebaulicher Aspekte. Die Anforderungen der Regionalplanung werden infolge der Ausweisung des Standortes als integrierte Lage „Einrichtungskaufhaus“ erfüllt.

Zusammenfassend bewertet die GMA die mit der Ansiedlung verbundenen Chancen für Karlsruhe höher als die mit der Ansiedlung verbundenen Risiken. Als Risiken wurden eine übermäßige Konzentration von publikumsintensiven Einrichtungshäusern an einem erheblich verkehrsbelasteten Standort sowie eine mögliche Beeinträchtigung der Anbietervielfalt in den B-Zentren Durlach und Mühlburg im Randsortiment Heimtextilien/Gardinen identifiziert. Dem stehen eine Erhöhung der Versorgungsqualität und Angebotsvielfalt im Möbelsortiment, eine Steigerung des Gesamtumsatzes und der Zentralität im Möbelbereich, die Ansiedlung eines Magnetbetriebes für den Einzelhandel, die Reduzierung bestehender Kaufkraftabflüsse, die erhöhte Standortattraktivität für Karlsruhe sowie die Verringerung von Verkehrsflüssen zu auswärtigen Standorten gegenüber.

### **Umweltbelange**

Das Vorhabengrundstück ist in erheblichem Umfang vorbelastet. Dies gilt insbesondere für den vorhandenen Untergrund, auf dem sich anthropogene Auffüllungen befinden, weil das Grundstück in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts aufgefüllt wurde. Auf den Flächen wurden nach 1945 diverse gewerbliche Nutzungen, u. a. als Tankstelle,

durchgeführt. Außerdem wurden die Flächen mehrfach bombardiert, deshalb ist im Plangebiet mit dem Vorkommen von Blindgängern zu rechnen.

Das Grundstück wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen auf Bodenverunreinigungen geprüft. In den Jahren 2014/2015 wurden in den Auffüllungsbereichen großflächig erhöhte Gehalte organischer Schadstoffe (PAK und MKW) nachgewiesen. Außerdem wurden erhöhte Schwermetallgehalte festgestellt. Der vorhandene ehemalige Deponiekörper befindet sich bereits in der sogenannten Luftphase, die Beeinflussung der Bodenluft- bzw. des Porenbereichs in der Deponie durch Deponiegase ist abgeschlossen. Die Untersuchungsergebnisse deuten auf ein sog. Entgasungsstadium zwischen der Kohlendioxid-Phase und Sauerstoff-Phase hin, in der der Kohlendioxidgehalt abnimmt und der Sauerstoffgehalt zunimmt. Aufgrund der Versiegelung des Plangebietes ist der Wirkungspfad Boden - Mensch insgesamt nicht relevant. Der Vorhabenträger beabsichtigt, die Flächen versiegelt zu lassen und die Oberfläche lediglich an den Stellen, an denen Bohrpfähle zur Gründung des Vorhabens gesetzt werden, zu durchbrechen. An diesen Stellen ist bautechnisch sicherzustellen, dass kein Schadstoffeintrag in das Grundwasser erfolgen kann.

Die Flächen sind in erheblichem Umfang mit Schallimmissionen belastet. Das Plangebiet ist durch den umgebenden Verkehr starken Lärmeinwirkungen ausgesetzt. Dies gilt aber auch für die umliegenden Flächen außerhalb des Plangebietes. Infolge des Vorhabens wird sich auf der Basis der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung auf den Straßenabschnitten in der Umgebung des Vorhabens eine max. Pegelerhöhung von 0,5 dB(A) tags und 0,4 dB(A) nachts ergeben. Diese Pegelerhöhungen bewegen sich in einer Größenordnung, die keine lärmschützenden Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms erforderlich machen.

Im Fachgutachten Klima und Luftreinhaltung ist niedergelegt, dass das derzeit unbebaute Planungsareal tagsüber als Ventilationsfläche fungiert, über die ein bodennaher Luftaustausch stattfinden kann. Der vorhandene Bahndamm bildet jedoch im Westen eine ohnehin vorhandene Strömungsbarriere. Das Temperaturniveau auf den Vorhabenflächen ist gegenüber der Karlsruher Innenstadt niedriger. Mit einer nennenswerten Erhöhung infolge des Vorhabens ist nicht zu rechnen. Weiträumige klimatische Auswirkungen wird das Vorhaben nicht haben. Die geltenden Feinstaubgrenzwerte werden auf dem Vorhabengrundstück eingehalten. Der geltende NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wird in den direkten Fahrbereichen der Durlacher Allee, des Ostrings und des Weinwegs überschritten. Hoch belastet sind die Kreuzungsbereiche Durlacher Allee/Weinweg und Durlacher Allee/Ostring, dort werden im Jahresmittel NO<sub>2</sub>-Belastungen von ca. 42 bis über 48 µg/m<sup>3</sup> berechnet. Bewertungsrelevant sind allerdings nur Bereiche, die bedeutsam für den Schutz der menschlichen Gesundheit sind (z. B. Fassaden, hinter denen Räume zum dauernden Aufenthalt - Wohnen, Büros - liegen). Derartige Bereiche sind vorliegend nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen.

Eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt gemäß dem Karlsruher Modell und ist im Anhang 2 zur Bebauungsplanbegründung aufgelistet. Der Verlust von 20 Bäumen und die Neupflanzung von 17 Bäumen sowie die Ausgleichsmaßnahmen für Mauereidechsen außerhalb

des Geltungsbereichs sind in der Bilanzierung berücksichtigt. Es besteht ein Kompensationsdefizit im Umfang von 195,4 Wertpunkten, für dieses vergleichsweise geringe Defizit ist keine Kompensation erforderlich. Als Maßnahme für den Artenschutz wurde eine Ausgleichsfläche von 500 m<sup>2</sup> erforderlich. Diese wird auf dem Vorhabengrundstück nachgewiesen. Darüber hinaus werden außerhalb des Geltungsbereichs Maßnahmen für Mauereidechsen umgesetzt, näheres regelt der Durchführungsvertrag. Nach Abschluss der Baumaßnahmen an der Böschung südlich der Durlacher Allee wird zur Beschleunigung einer Wiederansiedlung als ergänzendes Biotop für Mauereidechse eine Gabione und eine Steinschüttung in die Böschung integriert.

Die Regelungen und Maßnahmen zum Artenschutz werden in den textlichen Festsetzungen erfolgen, die Kontrolle und das Monitoring werden über den Durchführungsvertrag abgesichert. Die Ausführungen des Umweltberichtes sind dabei zu beachten.

Als vorzeitiger Ausgleich (CEF-Maßnahmen) im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG sind acht Nistkästen für den Haussperling auszuführen, außerdem sind die Lebensräume für die Zaun- und Mauereidechse aufzuwerten.

Sämtliche Umweltbelange sind in der Umweltprüfung untersucht worden. Die Ergebnisse wurden im vorliegenden Umweltbericht, der Teil der Bebauungsplanbegründung wird, dargestellt. Ergänzend wird deshalb in vollem Umfange auf den Umweltbericht verwiesen, außerdem auf die ergänzenden Untersuchungen und Gutachten:

- Schalltechnische Untersuchung
- Fachgutachten Klima und Luftreinhaltung
- Untergrunduntersuchungen
- Biototypenerfassung
- Faunistische Erhebungen zu den Artengruppen Avifauna, Fledermäuse und Reptilien
- Fachbeitrag Artenschutz

## **Kosten**

Für den Um- und Ausbau der Erschließungsanlagen im Plangebiet entstehen nach einer ersten groben Schätzung ca. 2,5 Mio. Euro, für den Umbau und die Verbreiterung der Bahnhaltestelle ca. 1 Mio. Euro.

Der Anteil der städtischen Kostenlast steht noch nicht endgültig fest, da ein abschließendes Verhandlungsergebnis mit dem Vorhabenträger insoweit noch nicht gefunden wurde. Dieses Ergebnis wird bis zum Abschluss des Durchführungsvertrages gefunden. Die Kostenaufteilung wird im Durchführungsvertrag geregelt werden.

Die voraussichtlichen Kosten der erforderlichen Erschließungs- und Umbaumaßnahmen auf den vorhandenen Verkehrsflächen werden nach derzeitiger Schätzung etwa 3,6 Mio € Euro betragen. Im Durchführungsvertrag wird eine Kostenverteilung zwischen Stadt und Vorhabenträger erfolgen, die dem durch das Vorhaben verursachten Kostenanteil einerseits und dem über das Vorhaben hinausgehenden, der allgemeinen Verkehrsabwicklung im Umfeld des Vorhabens dienenden Kostenanteil andererseits entsprechen wird.

Die Kosten sind entsprechend der geplanten Realisierung in den Haushaltsplanungen der kommenden Jahre zu berücksichtigen.

## I. Trägerbeteiligung und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Als bisheriger Verfahrensschritt erfolgte im Rahmen der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung fand eine erste Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB. Eine öffentliche Veranstaltung fand am 25. November 2014 statt. In der Zeit vom 27. November bis 10. Dezember 2014 gingen diverse Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. Diese Stellungnahmen bezogen sich im Wesentlichen auf die mit der Errichtung des Vorhabens verbundenen verkehrlichen Auswirkungen in dessen Umfeld. Durchgreifende Einwendungen wurden nicht erhoben. Teilweise konnten die Anregungen zur Kenntnis genommen und im Verfahren berücksichtigt werden. Das Stadtplanungsamt hat in der als **Anlage 1** beigefügten Synopse die abwägenden Antworten zu den eingegangenen Stellungnahmen niedergelegt. Auf die Synopse wird insoweit verwiesen.

Als weitere Verfahrensschritte fanden zwei Behördenbeteiligungen gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB am 2. Dezember 2014 bzw. 29. März 2016 statt. Unter anderem wurden die Umwelt- und Naturschutzverbände, die Deutsche Telekom, das Regierungspräsidium Stuttgart - Ref. 46 (Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen), das Regierungspräsidium Stuttgart (Landesamt für Denkmalpflege), das Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 4 - Straßenwesen, Ref. 16 - höhere Straßenverkehrsbehörde, die Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, der Verband Regio Rhein-Neckar, der Nachbarschaftsverband Karlsruhe, die Deutsche Bahn, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe, die Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH, der Zentrale Juristische Dienst der Stadt Karlsruhe - Natur- und Bodenschutzbehörde, der Zentrale Juristische Dienst der Stadt Karlsruhe - Abfall- und Altlastenbehörde, der Zentrale Juristische Dienst der Stadt Karlsruhe - Immissionsschutzbehörde, die Städte Bretten, Bruchsal, Ettlingen, Wörth am Rhein, Landau in der Pfalz sowie die Gemeinden Remchingen und Pfinztal beteiligt.

Darüber hinaus wurden u. a. die Handwerkskammer Karlsruhe, die Branddirektion, die Stadt Rheinstetten sowie die Gemeinde Stutensee beteiligt; diese blieben jedoch ohne Anregung zur Planung.

Das Stadtplanungsamt hat zu den relevanten Äußerungen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange in der dieser Vorlage beigefügten **Anlage 2** eine Synopse zum Ergebnis der ersten Behördenbeteiligung und in der als **Anlage 3** beigefügten Synopse zum Ergebnis der zweiten Behördenbeteiligung die abwägenden Antworten zu den einzelnen Stellungnahmen niedergelegt. Auf die **Anlagen 2 und 3** wird insoweit verwiesen.

Bezogen auf die überörtlichen Auswirkungen des Vorhabens haben sich von den beteiligten Städten und Gemeinden die Städte Ettlingen, Landau in der Pfalz, Bretten sowie Bruchsal u. a. zu den erwarteten Auswirkungen auf den Einzelhandel in ihren Innenstädten geäußert.

Seitens der Stadt Ettlingen wurde die Befürchtung geäußert, dass sich infolge von Rückstauungen auf der BAB 5 infolge der Überlastung der Anschlussstellen Karlsruhe-Mitte und Nord infolge des Vorhabens Rückstau- und Ausweichverkehre auf der Bundesstraße bilden könnten. Außerdem führe die durch das Vorhaben verursachte allgemeine Verkehrszunahme zu einer weiteren Belastung der Verkehrssituation in den betroffenen Umlandgemeinden.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens eingehend untersucht. Die Berechnung zur Leistungsfähigkeit der Signalanlagen nach Ausbau der Knotenpunkte und insbesondere des Knotenpunktes Durlacher Allee/Weinweg haben ergeben, dass ein maximaler Rückstau von 151 m auf der Durlacher Allee in Richtung Osten entstehen kann, der in 95 % aller angenommenen Fälle nicht überschritten werden wird. Die Entfernung des Knotens Durlacher Allee/Weinweg von den Anschlussrampen der BAB 5 beträgt etwa 350 m. Die Berechnungen für Samstag haben ergeben, dass sich dort ein maximaler Rückstau von bis zu 114 m Länge bilden kann, der ebenfalls in 95 % aller untersuchten Fälle nicht überschritten werden wird. Im Regelfall ist deshalb nicht mit außergewöhnlichen verkehrlichen Zuständen im weiteren Untersuchungsgebiet, insbesondere im Bereich der Stadt Ettlingen und der betroffenen Bundesstraßen zu rechnen.

Aufgrund von Sortimentsänderungen des Vorhabenträgers befürchtet die Stadt Ettlingen, dass dies Auswirkungen auf die zentren- und nahversorgungsrelevanten Randsortimente habe, die den Einzelhandel in der Ettlinger Innenstadt benachteiligen könne.

Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den Einzelhandel am Standort Ettlingen sind nicht zu befürchten. Die Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung des Vorhabens in Karlsruhe ist Grundlage für die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten, differenzierten Verkaufsflächenobergrenzen sowohl für jeweils neun nicht zentrenrelevante als auch für zentrenrelevante Randsortimente. Diese Festsetzungen schließen schädliche Auswirkungen insbesondere auf den Einzelhandel in der Ettlinger Innenstadt aus. Darüber hinausgehende Beschränkungen sind städtebaulich nicht geboten. Sollten sich wider Erwarten in Zukunft negative Auswirkungen ergeben, müsste ggf. nachgesteuert werden. Beurteilungsgrundlage ist jedoch der bei vernünftiger Betrachtung zugrunde zu legende Prognosefall aus heutiger Sicht, der negative Auswirkungen auf die Stadt Ettlingen als Einzelhandelsstandort ausschließt.

Die Stadt Landau hat die Befürchtung geäußert, dass mit einer zunehmenden Wettbewerbsverschärfung im Bereich der Möbelbranche aufgrund der weiteren Verkaufsflächenzunahme in Karlsruhe zu rechnen sei. Dies habe nachteilige Auswirkungen auf die Möbelhäuser in Landau und in der Südpfalz. Insbesondere das umfangreiche Angebot im Bereich der Randsortimente Haushalts- und Deko-Artikel könne sich zu Lasten der gewachsenen Innenstädte auswirken.

Diese Befürchtung erweist sich bei näherer Betrachtung als unbegründet. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Stadt Landau und die Südpfalz wurden im Einzelhandelsgutachten der GMA berücksichtigt. Im Möbelsegment prognostiziert der Gutachter Umsatzumverteilungen zu Lasten des Mittelzentrums Landau in Höhe von 2 bis 3 %. Im Bereich der Randsortimente sind Umsatzumverteilungen unter 3 % zu erwarten. Es

handelt sich dabei um wettbewerbstypische Größenordnungen, die städtebaulich relevante Auswirkungen ausschließen. Entsprechendes gilt für das Randsortiment Haushalts- und Deko-Artikel, für das eine Umverteilungsquote von unter 1 % ermittelt wurde. Bestandsgefährdende Auswirkungen auf die Landauer Innenstadt sind auch insoweit mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu befürchten.

Die Stadt Bretten ist der Auffassung, dass sich das Vorhaben in weit höherem Umfang auf die in Bretten angesiedelten zentrenrelevanten Sortimentsbereiche auswirke, als der Sachverständige dies unterstellt habe, weil in Bretten andere Sortimentsgruppen Zentrenrelevanz hätten als in Karlsruhe. Deshalb stehe das Vorhaben in weit höherem Umfang den Bemühungen der Stadt Bretten entgegen, den Einzelhandel in der Innenstadt zu stärken. Deshalb sei beispielsweise der zentrenrelevante Sortimentsbereich im Möbelzentrum Pforzheim auf maximal 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt worden.

Bei näherer Betrachtung erweist sich dieser Einwand als unbegründet. Nach Auffassung des Sachverständigen ist im Brettener Einzelhandelskonzept annähernd dieselbe Sortimentszuordnung vorgenommen worden wie in den Karlsruher Märkterichtlinien. Eine Ausnahme bilden lediglich die Sortimente Bilder und Bettwaren, die in Bretten noch als zentrenrelevant gelten. In diesem Bereich wurde in der Auswirkungsanalyse für diese Teilsortimente für die Brettener Innenstadt eine Umsatzverteilungsquote ermittelt, die geringfügig ist (1 % für Bilder und 4 - 5 % für Heimtextilien, wozu auch Bettwaren wie Decken, Kissen, Bettwäsche und textile Auflagen gehören). Diese Auswirkungen sind im Ergebnis zu vernachlässigen, da sie sich nicht erheblich auswirken werden.

Auch sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens mit denen des Möbelzentrums Pforzheim nicht zu vergleichen. Die bereits vorhandenen Auswirkungen des Möbelzentrums Pforzheim auf die Brettener Innenstadt wurden in der Auswirkungsanalyse für das hiesige Vorhaben berücksichtigt. In allen Randsortimentsbereichen, auch den nicht-zentrenrelevanten, wurden trotzdem nur geringe Umsatzumverteilungsquoten ermittelt, die nicht zu Schädigungen der vorhandenen Versorgungsstrukturen in Bretten führen werden.

Schließlich hat sich die Stadt Bruchsal im Rahmen der Trägerbeteiligung geäußert. Von dort werden Zweifel an den zugrunde gelegten Umsatzerwartungen geäußert. Insbesondere sei mit einem überdurchschnittlichen Umsatzvolumen im Vergleich zu anderen Standorten des Vorhabenträgers zu rechnen.

Dem ist entgegen zu halten, dass die in der Auswirkungsanalyse zugrunde gelegte Umsatzerwartung nach Einschätzung des Sachverständigen über dem Durchschnitt der Ikea-Häuser in Deutschland liegt. Dieser liegt bei derzeit 80,8 Mio. Euro pro Filiale.

Die Stadt Bruchsal wendet außerdem ein, dass die im Gutachten vorgenommene Einstufung in Zone 2 unzutreffend sei. Richtig wäre eine Einstufung in Zone 1 des Einzugsbereiches, weshalb mit Marktanteilen des Vorhabens von 9 bis 10 % in diesem Einwirkungsbereich zu rechnen sei, wodurch höhere als die zugrunde gelegten Umsatzverluste in Bruchsal zu befürchten seien.

Die Einstufung in Zone 2 erfolgte aufgrund der vorherrschenden Einkaufsorientierung potenzieller Kunden aus und um Bruchsal in Richtung Walldorf und weniger in Richtung Karlsruhe. Im Ergebnis erscheinen deshalb die Festsetzungen des Sachverständigen, die zur Einstufung der Stadt Bruchsal in die Zone 2 geführt haben, plausibel.

Die Marktanalyse liefert nach derzeitiger Einschätzung zutreffende Ergebnisse, Beeinträchtigungen der Stadt Bruchsal als Einzelhandelsstandort sind deshalb nicht zu befürchten.

## **II. Fortsetzung des Verfahrens**

Nach der Ämterabstimmung und der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die das Verfahren vorbereitenden Maßnahmen einen Stand erreicht, den der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Einrichtungskaufhaus am Weinweg“, Karlsruhe-Oststadt, vom 21. März 2016 in der Fassung 31. Mai 2016 wiedergibt.

Das Verfahren hat einen Stand erreicht, dass die förmliche Einleitung des Verfahrens und den Auslegungsbeschluss rechtfertigt. Dem Gemeinderat kann deshalb empfohlen werden, nachstehenden Beschluss zu fassen.

### **Beschluss:**

Antrag an den Gemeinderat

1. Der Gemeinderat beschließt die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (Vorhaben- und Erschließungsplan) „Einrichtungskaufhaus am Weinweg“, Karlsruhe-Oststadt.
2. Auf der Grundlage der dazu gemäß § 13 a Abs. 2 und 3 bereits erfolgten Verfahrensschritte ist das Verfahren mit der Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) fortzusetzen.

Der Auslegung ist grundsätzlich der Bebauungsplanentwurf vom 21. März 2016 in der Fassung vom 31. Mai 2016 zugrunde zu legen. Änderungen und Ergänzungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, kann das Bürgermeisteramt noch in den Bebauungsplanentwurf aufnehmen und zu diesem Zweck ggf. die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs wiederholen.