

Untermühl- und Dornwaldsiedlung im Umbruch?

Auf seiner letzten Sitzung hat der Ortschaftsrat über weitere infrastrukturelle Veränderungen debattiert, die im Zuge des Bebauungsplanes für die neue dm-Zentrale in der Untermühl- und Dornwaldsiedlung umgesetzt werden könnten.

So hat die SPD in einem Antrag auf fehlende Einkaufsmöglichkeiten in den beiden Siedlungen hingewiesen sowie die Lärmschutz- und Parkplatzproblematik angesprochen. Tatsächlich gibt es aktuell weder in der Untermühl- noch in der Dornwaldsiedlung Geschäfte für den täglichen Bedarf, dafür aber zahlreiche in Gehweite liegende Einkaufsmöglichkeiten, die von den Anwohnern intensiv genutzt werden. In der Vergangenheit sind denn auch mehrere Versuche gescheitert, in den Siedlungen beispielsweise eine Bäckerei anzusiedeln. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ist eine erfolversprechende wirtschaftliche Grundlage weder für kleine noch große Unternehmen gegeben, weshalb das Stadtamt erneute Geschäftseröffnungen als eher unwahrscheinlich ansieht. Und ob im Gebäude der neuen dm-Zentrale Ladengeschäfte integriert werden, ist fraglich. Eine Entscheidung wurde aber noch nicht gefällt, die Nutzungskonzeption wird zur Zeit von dm in Abstimmung mit den Fachämtern entwickelt, auch eine Bürgeranhörung im Rahmen des Bebauungsplanes steht noch aus.

Die Parkplatzsituation wird vom Stadtplanungsamt ebenfalls als nicht problematisch angesehen, da für die dm-Mitarbeiter zusätzliches Parkvolumen im öffentlichen Raum nicht benötigt werde. In der Untermühlsiedlung stehe zudem viel privater Parkraum zur Verfügung der auch genutzt werde. Lediglich in der Dornwaldsiedlung sei eine saisonale Konkurrenz zwischen den Anwohnern und den Nutzern der angrenzenden Kleingärten möglich.

Auch über die Verbesserung des Lärmschutzes für die Untermühlsiedlung konnte das Stadtplanungsamt zum jetzigen Zeitpunkt keine endgültige Aussage machen. Es bestehe die Möglichkeit, dass das neue dm-Gebäude einen Lärmpuffer zur Autobahn und Durlacher Allee bilden könnte, der weitere bauliche Maßnahmen überflüssig mache.

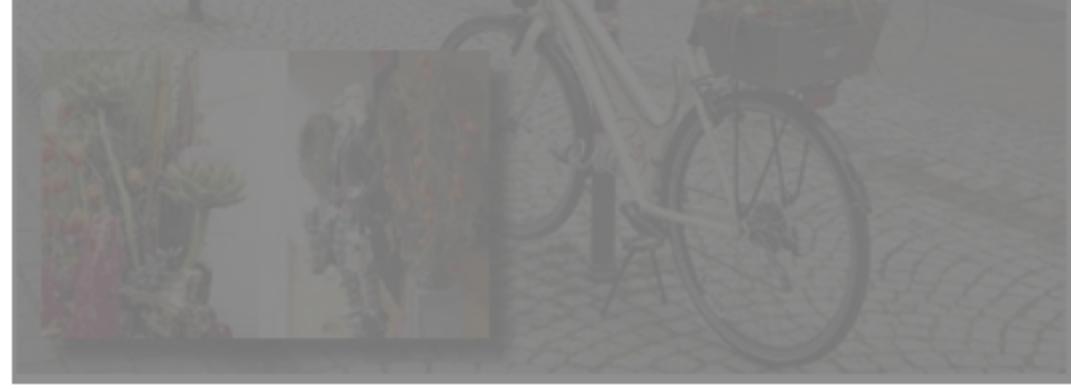
Die Vermeidung von zusätzlichen Verkehrslärm haben auch Bündnis 90/Die Grünen in einer weiteren Anfrage thematisiert. Zwar habe der zukünftige dm-Standort eine hervorragende Anbindung an den ÖPNV, mit dem PKW von der A5 kommend sei das Gelände aber nur über die Johann-Strauß-Straße erreichbar, was durch eine zusätzliche Wendemöglichkeit auf der B10 aus Richtung Karlsruhe in Richtung Untermühlsiedlung zu vermeiden wäre.

Dazu müsste die B10 im Bereich des Durlacher Bahnhofes in beiden Richtungen auf eine Spur verengt werden - eine Maßnahme, die das mittlerweile geringe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich durchaus rechtfertigen würde. Außerdem könnte so neuer Parkraum geschaffen werden, beispielsweise für die zahlreichen LKW, die momentan den Seitenstreifen der Alten Karlsruher Straße nutzen.

Das Stadtplanungsamt hat in seiner Antwort auf die Anfrage jedoch eingewendet, dass die vorgeschlagene Wendemöglichkeit nur genutzt werden würde, wenn die Johann-Strauß-Straße für den Verkehr gänzlich geschlossen werde, was eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung für die Bewohner der Dornwaldsiedlung darstellen würde. Nun ist eine Durchfahrtsperre eine sehr drastische Maßnahme und es ist nicht nachvollziehbar, warum nicht zumindest die Möglichkeit angedacht wird, den Verkehrsfluss wie in Deutschland üblich mit einer entsprechenden Beschilderung zu lenken.

Eine endgültige Entscheidung wurde aber auch zu diesem Thema noch nicht getroffen und ist wegen der schwebenden Planungsverfahren vor 2014 auch nicht zu erwarten. Für die Bewohner der Untermühl- und Dornwaldsiedlung werden die nächsten Jahre in jedem Fall Veränderungen bringen – in welchem Maß hängt davon ab, in wie weit die Stadt und dm die Interessen der Anwohner in ihren Planungen berücksichtigen.

Untermühl- und Dornwaldsiedlung im Umbruch?



Auf seiner letzten Sitzung hat der Ortschaftsrat über weitere infrastrukturelle Veränderungen debattiert, die im Zuge des Bebauungsplanes für die neue dm-Zentrale in der Untermühl- und Dornwaldsiedlung umgesetzt werden könnten.

So hat die SPD in einem Antrag auf fehlende Einkaufsmöglichkeiten in den beiden Siedlungen hingewiesen sowie die Lärmschutz- und Parkplatzproblematik angesprochen. Tatsächlich gibt es aktuell weder in der Untermühl- noch in der Dornwaldsiedlung Geschäfte für den täglichen Bedarf, dafür aber zahlreiche in Gehweite liegende Einkaufsmöglichkeiten, die von

als eher unwahrscheinlich ansieht. Und ob im Gebäude der neuen dm-Zentrale Ladengeschäfte integriert werden, ist fraglich. Eine Entscheidung wurde aber noch nicht gefällt, die Nutzungskonzeption wird zur Zeit von dm in Abstimmung mit den Fachämtern entwickelt, auch eine Bürgeranhörung im Rahmen des Bebauungsplanes steht noch aus.

Die Parkplatzsituation wird vom Stadtplanungsamt ebenfalls als nicht problematisch angesehen, da für die dm-Mitarbeiter zusätzliches Parkvolumen im öffentlichen Raum nicht benötigt werde. In der Untermühlsiedlung stehe zudem viel privater

Aussage machen. Es bestehe die Möglichkeit, dass das neue dm-Gebäude einen Lärmpuffer zur Autobahn und Durlacher Allee bilden könnte, der weitere bauliche Maßnahmen überflüssig mache.

Die Vermeidung von zusätzlichem Verkehrslärm haben auch Bündnis 90/Die Grünen in einer weiteren Anfrage thematisiert. Zwar habe der zukünftige dm-Standort eine hervorragende Anbindung an den ÖPNV, mit dem PKW von der A5 kommend sei das Gelände aber nur über die Johann-Strauß-Straße erreichbar, was durch eine zusätzliche Wendemöglichkeit auf der B10 aus Richtung Karlsruhe

zahlreichen LKW, die momentan den Seitenstreifen der Alten Karlsruher Straße nutzen. Das Stadtplanungsamt hat in seiner Antwort auf die Anfrage jedoch eingewendet, dass die vorgeschlagene Wendemöglichkeit nur genutzt werden würde, wenn die Johann-Strauß-Straße für den Verkehr gänzlich geschlossen werde, was eine unverhältnismäßige Beeinträchti-

gung für die Bewohner der Dornwaldsiedlung darstellen würde. Nun ist eine Durchfahrtsperre eine sehr drastische Maßnahme und es ist nicht nachvollziehbar, warum nicht zumindest die Möglichkeit angedacht wird, den Verkehrsfluss wie in Deutschland üblich mit einer entsprechenden Beschilderung zu lenken. Eine endgültige Entscheidung wurde aber auch zu diesem

Thema noch nicht getroffen und ist wegen der schwebenden Planungsverfahren vor 2014 auch nicht zu erwarten. Für die Bewohner der Untermühl- und Dornwaldsiedlung werden die nächsten Jahre in jedem Fall Veränderungen bringen – in welchem Maß hängt davon ab, in wie weit die Stadt und dm die Interessen der Anwohner in ihren Planungen berücksichtigen.



den Anwohnern intensiv genutzt werden. In der Vergangenheit sind denn auch mehrere Versuche gescheitert, in den Siedlungen beispielsweise eine Bäckerei anzusiedeln. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ist eine erfolgversprechende wirtschaftliche Grundlage weder für kleine noch große Unternehmen gegeben, weshalb das Stadtamt erneute Geschäftseröffnungen

Parkraum zur Verfügung der auch genutzt werde. Lediglich in der Dornwaldsiedlung sei eine saisonale Konkurrenz zwischen den Anwohnern und den Nutzern der angrenzenden Kleingärten möglich.

Auch über die Verbesserung des Lärmschutzes für die Untermühlsiedlung konnte das Stadtplanungsamt zum jetzigen Zeitpunkt keine endgültige

in Richtung Untermühlsiedlung zu vermeiden wäre.

Dazu müsste die B10 im Bereich des Durlacher Bahnhofes in beiden Richtungen auf eine Spur verengt werden – eine Maßnahme, die das mittlerweile geringe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich durchaus rechtfertigen würde. Außerdem könnte so neuer Parkraum geschaffen werden, beispielsweise für die

Karlsruher und Durlacher Mandatsträger in Sachen Bioabfallvergärung falsch unterrichtet!

„Von der Methanausbeute und der Reproduzierbarkeit ist die Nassvergärung das solideste auf dem Markt. Wer noch keine Kompostierung hat, sollte sich keine Trockenvergärung anschaffen. Auch von den Kostenvorteilen der Trockenvergärung bin ich nicht überzeugt“. Dies sagt Prof. Dr. Paul Scherer von der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Hamburg, mit dem Forschungsschwerpunkt Biomasse.

„Seit 4 Jahren wird keine Nassvergärung mehr gebaut“ wird vom zuständigen Bürgermeister den Bürgern und Mandatsträgern eingehämmert. Die Wahrheit sieht ganz anders aus: 2010 wurden in Europa mindestens 4, 2011 waren es 2 und 2012 ebenfalls zwei Neuanlagen, die in Betrieb genommen wurden. Kurz vor der Inbetriebnahme steht eine Anlage in Zell am See in Österreich und in Toronto, Kanada. Mehrere Nassvergärungsanlagen wurden in der BRD saniert und arbeiten günstig und zuverlässig. Durch

eine Verlotterungsstrategie bezüglich der bestehenden Nassvergärungsanlage will das Amt für Abfallwirtschaft seiner einseitigen Befürwortung der neuen Trockenvergärungsanlage mit Nachrotte im Eisenhafengrund Nachdruck verleihen. Momentan wurde die bestehende Anlage wieder auf Vordermann gebracht und, wie früher bereits erreicht, ist die Verarbeitung von bis zu 14.000 Tonnen Biomüll problemlos möglich, weil eine sehr erfahrene Mannschaft die Anlage führt. Im Gegensatz zu den Amtsleitern und Planern gab es bei der Mannschaft der bestehenden Anlage keinerlei Fluktuation.

Die Ökologie spricht für die Nassvergärung: Die Gasausbeute ist entschieden höher, die Durchlaufzeit kürzer, eine kosten- und platzaufwändige Nachrotte im Eisenhafengrund entfällt. Der Experte Dr. Peter Schalek empfiehlt, dass das bei der Trockenvergärung anfallende, energiereiche Prozesswasser durch Nassvergärung nachbehandelt wird, um richtige

unbekannten Gründen wird in der BRD der produzierte Strom aus der Trockenvergärung mit 2 Cent/kWh höher bezuschusst. Berücksichtigt man die von den Planern genannten Investitionskosten von 20 Mio. € gegenüber 4 Mio. € bei der Sanierung der Nassvergärung, zahlt sich dieser Vorteil der Bezuschussung nicht aus. Wobei bei der fehlenden Erfahrung mit dem neuen Verfahren mit jährlichen Nachrüstungskosten in Millionenhöhe gerechnet werden muss. Zusätzlich muss für die Neuanlage ein Genehmigungsverfahren eingeleitet werden.

Die Bürgeraktion Eisenhafengrund lässt sich die Wirtschaftlichkeitsrechnung der beiden Verfahren demnächst im Amt für Abfallwirtschaft zeigen, wurden doch bisher immer nur nicht nachprüfbare Endzahlen genannt. Bei genauerer Betrachtung des Vergleichs der beiden Verfahren stellt sich auch heraus, dass zugunsten der Trockenvergärung das Personal und die notwendigen LKW-Transporte herangezogen wurden.