

## **Anlage 4 : Behandlung der vorgebrachten Anregungen der Bürger**

### **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Kirchheim „Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 -15“**

Hier: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch  
Frist: 09.01.2006 bis 10.02.2006

Im Rahmen der Offenlage gingen insgesamt sechs Schreiben mit Anregungen ein. Ein Schreiben enthielt eine Unterschriftenliste mit 25 Unterschriften gegen das Vorhaben. Die vorgebrachten relevanten Anregungen sind im folgenden thematisch gegliedert dargelegt:

#### **Standort des Markts**

Hinsichtlich des Standorts des Markts wird in einem Schreiben die Anregung vorgebracht, den Markt in Ortsrandlage anzusiedeln, da der beabsichtigte Standort aufgrund der Umgebungsbebauung für diese Nutzung nicht geeignet sei. In einem anderen Schreiben wird auf den Rahmenplan Kirchheim und die darin vorgesehene Stärkung des Einzelhandels in der Schwetzingen Straße hingewiesen und eine Stärkung des innerörtlichen Einzelhandels gefordert. In Zusammenhang mit einer als unzumutbar eingeschätzten Lärm- und Verkehrsbelästigung wird angeregt, den geplanten Markt mit dem LIDL-Markt zusammen zu fassen und gemeinsam über den Heuauer Weg zu erschließen.

#### **Stellungnahme der Verwaltung**

Die Präferenz städtebaulich integrierter Standorte für Einzelhandelsbetriebe gegenüber Standorten in der Ortsrandlage ergibt sich insbesondere aus den im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden raumordnerischen Vorgaben sowie aus der damit verbundenen verbesserten Erreichbarkeit für weite Bevölkerungsteile, aus den verbesserten Möglichkeiten für nicht-kfz-gebundene Einkäufe sowie aus der damit einhergehenden Stärkung des Ortskernbereichs. Trotz der Lage geringfügig abweichend von der Schwetzingen Straße führt das Vorhaben zu einer verstärkten Frequentierung des Ortskerns und damit zu einer Stärkung des innerörtlichen Einzelhandels.

Gerade in Hinblick auf das Verkehrsaufkommen ergeben sich durch integrierte Lagen in der Summe geringere Umweltauswirkungen bzw. -belastungen als bei einer Ortsrandlage. Die im unmittelbaren Umfeld auftretenden höheren Belastungen sind zumutbar, da die maßgebenden Orientierungs- und Richtwerte nicht überschritten werden.

Eine Zusammenfassung des geplanten Markts mit dem LIDL-Vorhaben am Heuauer Weg scheidet an der fehlenden Flächenverfügbarkeit. Die mit der Anregung verbundene Zielsetzung einer Entlastung der Pleikartsförster Straße ergibt sich zudem bei einer Erschließung über den Heuauer Weg nur in geringem Maße, da die Pleikartsförster Straße angesichts des Verkehrsnetzes nach Realisierung der Straßenbahn weiterhin Hauptzufahrtsstraße aus Richtung Norden bleiben würde.

#### **Größe des Marktes**

In einem Schreiben wird angeregt, die Verkaufsfläche auf 600 m<sup>2</sup> zu beschränken.

#### **Stellungnahme der Verwaltung**

Diese Anregung wird zurückgewiesen. Entsprechend den Ergebnissen der Einzelhandelsstrukturuntersuchung besteht in Kirchheim noch ausreichend Ansiedlungsspielraum für weitere Verkaufsflächen, so dass keine Erforderlichkeit für einschränkende Regelungen besteht.

## **Planungsalternativen**

In Zusammenhang mit der angeregten Zusammenfassung der Einzelhandelsstandorte am Heuauer Weg erfolgte die Anregung, dass die Grundstücke im Planungsgebiet zur Ansiedlung von Kleingewerbe und Handwerkern dienen oder in ein reines Wohngebiet umgewandelt werden sollten. Zudem wird angeregt, einen Gesamtbebauungsplan unter Einbeziehung des Bereiches am Kerweplatz und an der Schwetzinger Straße / Heuauer Weg aufzustellen.

## **Stellungnahme der Verwaltung**

Diese Anregung findet keine Berücksichtigung, da die vorliegende Planung städtebaulich vertretbar ist. Somit besteht kein zwingender Bedarf für Alternativplanungen. Weiterhin ist nicht erkennbar, wo an anderer Stelle in Kirchheim ein Markt in städtebaulich integrierter Ortskernlage entstehen könnte.

Die angeregte Zusammenfassung der Planung mit der Bauleitplanung im Bereich der Schwetzinger Straße / Heuauer Weg ist nicht erforderlich, da die vorliegende Planung auch im Zusammenwirken mit benachbarten Planungen städtebaulich vertretbar bleibt.

## **Verkehr**

Die Anregung zum Themenkomplex Verkehr entsprechen im wesentlichen den bereits in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen. Insofern kann insbesondere in Hinblick auf die Zumutbarkeit der Verkehrsbelastung und die Gefahr von Schleichwegeausbildungen auf die Ausführungen in Kapitel 8.2 verwiesen werden.

Die Befürchtung, dass das durch den geplanten Markt und die sonstigen Planungen im Innerortsbereich hervorgerufene erhöhte Verkehrsaufkommen in den angrenzenden Straßen die Lebens- und Wohnqualität und in der Folge den Wert der Grundstücke und Immobilien erheblich negativ beeinflussen werde, ist insoweit unbegründet, als im Bebauungsplan sicherzustellen ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im Sinne der zu beachtenden immissionsschutzrechtlichen Regelwerke und Normen entstehen.

Die Forderung, dass verhindert werden muss, dass sich der Verkehr über „Schleichwege“ wie z.B. die Heckerstraße ausbreitet, deckt sich mit den Zielsetzungen der Stadt. Auch nach dem Bau der Straßenbahnlinie wird die Pleikartsförster Straße entsprechend den Planfeststellungsunterlagen in beide Fahrrichtungen befahrbar sein. Die günstigste Erreichbarkeit des Marktes ergibt sich damit weiterhin über die Pleikartsförster Straße. Aus dem künftigen Verkehrsnetz kann keine Gefahr der Ausbildung von Schleichwegen abgeleitet werden. Sollten sich dennoch unerwarteter Weise Schleichwege ausbilden, ist zu gegebener Zeit über die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu beraten und zu entscheiden. Fahrradverkehr über die verkehrsberuhigten Straßenverbindungen in Kirchheim-West ist städtebaulich jedoch unproblematisch und löst keinen Handlungsbedarf aus.

Die in fünf der sechs eingegangenen Schreiben enthaltene Aussage, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Pleikartsförster Straße nicht verkraftbar sei, wird durch das Verkehrsgutachten zur Planung nicht bestätigt. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Pleikartsförster Straße liegt vor.

In einem Schreiben erfolgt ein Hinweis auf frühere Planungsüberlegungen in Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahn, die Pleikartsförster Straße in eine Einbahnstraße umzuwandeln. Ein weiteres Schreiben regt an, Fragen zur Verkehrslenkung im Hinblick auf die Pleikartsförster Straße und Maßnahmen in der näheren Umgebung zu berücksichtigen. Zugleich wird in diesem Schreiben Schleichverkehr im Bereich der Hecker- und Albert-Saur-Straße befürchtet.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Entsprechend den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens ist die Pleikartsförster Straße ausreichend leistungsfähig. Somit werden aufgrund des geplanten Vorhabens weder Maßnahmen zur Verkehrslenkung noch eine Einbahnregelung in der Pleikartsförster Straße erforderlich. Schleichverkehr in der Hecker- und Albert-Saur-Straße wird gerade dadurch vermieden, dass eine ausreichende Erreichbarkeit des Vorhabens über das örtliche Hauptverkehrsstraßenetz sichergestellt bleibt. Zudem wird durch die städtebaulich integrierte Lage insgesamt Verkehr vermieden, da Einkaufsfahrten in benachbarte Stadtteile bzw. Gemeinden entfallen und verstärkt nicht-Kfz-gebundene Einkäufe ermöglicht werden.

Das Verkehrsgutachten bestätigt auch, dass die in einem Schreiben erwarteten Verkehrsbehinderungen durch die Ein- und Ausfahrt der Kunden in der Pleikartsförster Straße nicht zu befürchten sind. Der Zufahrtsbereich ist ausreichend breit gestaltet.

Eine Verlegung der Zufahrt in die Schwetzinger Straße (Lidl-Parkfläche), wie sie in einem Schreiben angeregt wird, scheitert an der fehlenden Flächenverfügbarkeit. Zudem würde sich dadurch keine signifikante Entlastung der Pleikartsförster Straße ergeben, da diese weiterhin Hauptzufahrt aus Richtung Norden bleiben würde. Dafür käme es allerdings zu einer Mehrbelastung im Bereich der Albert-Saur-Straße. Die Anregung wird daher zurückgewiesen.

Der Behauptung in einem Schreiben, dass es unseriös sei, das Verkehrsaufkommen für eine Prognose 2010 zu rechnen, da dadurch die Mehrbelastung nach unten relativiert werden würde, ist entgegenzuhalten, dass Grundlage des Verkehrsgutachtens der Verkehrszustand nach Realisierung der Straßenbahn sein muss, da die Straßenbahn vor dem geplanten Markt fertig gestellt werden wird. Entscheidend für die städtebauliche Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen ist vorrangig die zu erwartende Gesamtbelastung und nicht die relative Mehrbelastung.

Die in zwei Schreiben aufgestellte Behauptung, dass die Fuß- und Radwege zum geplanten Vorhaben unattraktiv seien, ist in Hinblick auf die Verzahnung mit der Schwetzinger Straße und der sonstigen alten Ortslage nicht von der Hand zu weisen. Richtung Kirchheim-West und „Am Dorf“ bestehen jedoch ausreichend ausgebaute Wegeverbindungen. Die angesichts der gegebenen Baustrukturen fehlende Möglichkeit, die innerörtlichen Fuß- und Radwege auszubauen, spricht jedoch nicht gegen das Vorhaben, da ein Ausbau nicht zwingend erforderlich ist und bei einer Lage am Ortsrand eine Nutzung der Fuß- und Radwege durch die entstehenden Entfernungen eingeschränkt wäre.

Die in einem Schreiben geäußerte Befürchtung, dass die Zahl der Parkplätze für den Spitzenbedarf nicht ausreichend sei, ist angesichts der städtebaulich integrierten Lage und der damit gegebenen Möglichkeit für nicht-Kfz-gebundene Einkäufe unbegründet.

Die in zwei Schreiben vorgebrachten Anregungen zum Verzicht auf eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Schwetzinger Straße / Pleikartsförster Straße betreffen nicht den möglichen Regelungsinhalt eines Bebauungsplans und sprechen darüber hinaus nicht gegen die Planung.

### **Immissionsschutz**

Hinsichtlich der in einem Schreiben enthaltenen Anregungen zu einer Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße wird auf die Ausführungen in Kapitel 8.4 der Begründung verwiesen. Der Vorhabenträger hat zu seinem Vorhaben ein schalltechnisches Gutachten erstellen lassen, das zu dem Ergebnis kam, dass unter Beachtung der Vorbelastung des angrenzenden Lidl-Parkplatzes die schalltechnischen Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) in allen angrenzenden Wohngebäuden nur dann ausreichend Lärmschutz vorhanden ist, wenn eine Lärmschutzwand die Höhe von 2,50 Meter aufweist und über die erste Stellplatzreihe auskragt (5 Meter Tiefe). Die erforderliche Lärmschutzwand entspräche somit einem durchgängigen Carport entlang der Albert-Saur-Straße mit 50 Meter Länge.

Eine solche Lärmschutzlösung ist in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Straßenraum der Albert-Saur-Straße städtebaulich nicht vertretbar, zumal die vorhandene Hecke angesichts der Höhe der Lärmschutzwand bautechnisch nicht erhalten werden könnte (Arbeitsraum für die Fundamentgründungen). Um die schalltechnischen Erfordernisse auch ohne Lärmschutzwand umzusetzen, ist im Vorhaben – und Erschließungsplan die Verwendung von Asphalt für die Fahrbahnen sowie die Verwendung von besonders schallgedämmten Einkaufswagen festgeschrieben. Mit diesen Maßnahmen kann ohne Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes eine gleichwertige Lärminderung sowie eine Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm erreicht werden. Nachdem die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden, besteht für weitergehende Forderungen keine Erforderlichkeit. Eine Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße wird daher nicht vorgesehen.

Eine Lärmsanierung für die Gebäude entlang der Pleikartsförster Straße kann vom Vorhabenträger nicht gefordert werden, da durch das Vorhaben keine schalltechnisch relevante Erhöhung der Verkehrslärmbelastung eintritt.

Die in einem Schreiben enthaltene Anregung, ein Gegengutachten zum Immissionsschutz aufzustellen, wird zurückgewiesen. Das vorliegende Gutachten wurde durch das Umweltamt geprüft. Anhaltspunkte, die berechtigte Zweifel an den Ergebnisse des Schallgutachtens aufkommen lassen könnten, liegen nicht vor. Insofern wird ein erneutes Gutachten nicht für erforderlich gehalten.

Die in einem Schreiben enthaltene Anregung, die zulässige Anlieferungszeit auf einen Zeitpunkt ab 7:00 Uhr zu begrenzen, ist auf Grundlage der geltenden schalltechnischen Bestimmungen nicht erforderlich und würde zu einer erheblichen, städtebaulich nicht zwingend erforderlichen Einschränkung der Nutzung des Grundstücks führen. Unter Berücksichtigung, dass Kunden zur Ladenöffnung bereits Frischware erhalten möchten, kann eine Anlieferung im Zeitraum zwischen 6:00 und 7:00 Uhr nicht ausgeschlossen werden. Die Anregung wird daher zurückgewiesen.

### **Nachbarschutz**

Den Anregungen hinsichtlich einer Vermeidung der Fremdnutzung der geplanten Stellplatzanlage, zur Vermeidung einer Nutzung von Einkaufswagen außerhalb des Betriebsgeländes sowie zu einem Verbot von Plakatwänden, von Außenbeschallung und von Imbiss- und Verkaufsständen wird durch entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag Rechnung getragen.