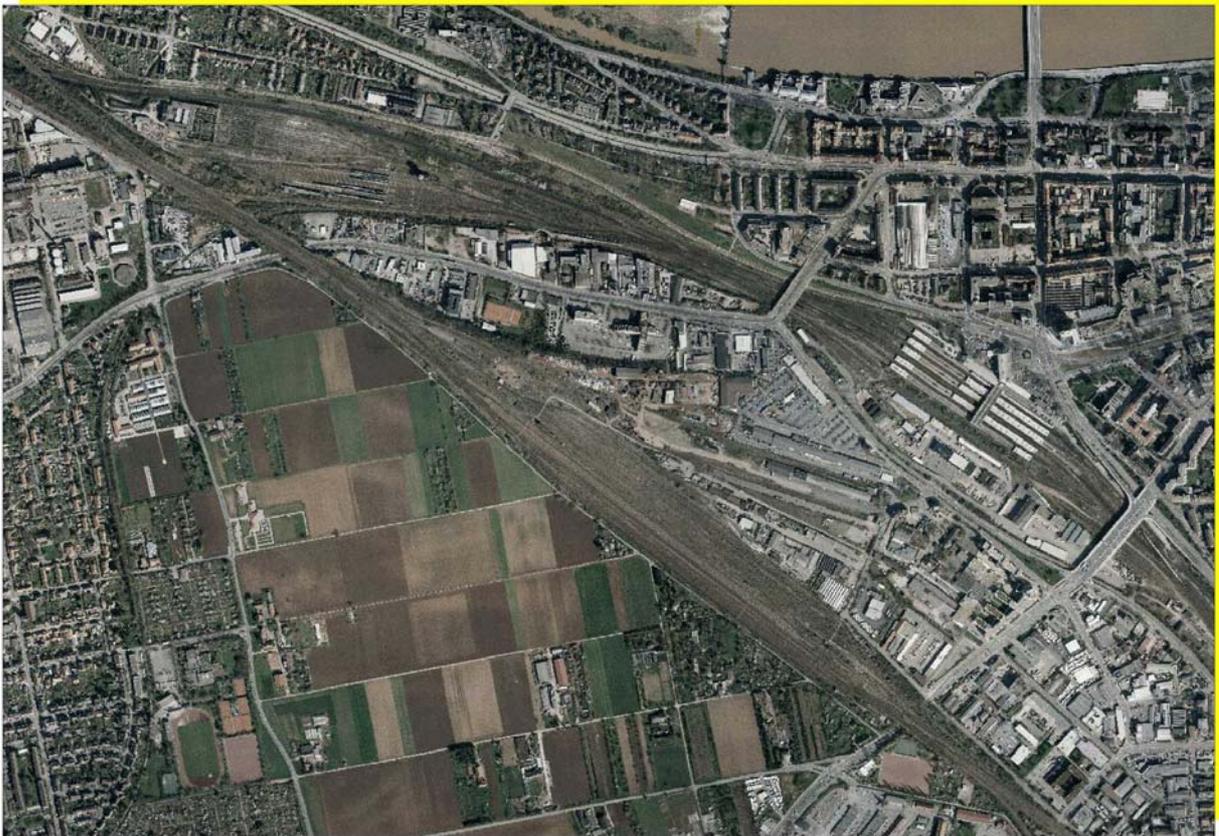


## Bahnstadt Heidelberg

Vorbereitende Untersuchungen zur  
Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme





## **Bahnstadt Heidelberg**

Vorbereitende Untersuchungen zur  
Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

### **Herausgeberin:**

Stadt Heidelberg  
Stadtplanungsamt

### **Vorbereitende Untersuchungen:**

Bachtler • Böhme + Partner,  
Stadtplanung – Landschaftsplanung, Kaiserslautern  
Forschungs- und Informations- Gesellschaft  
für Fach- und Rechtsfragen der  
Raum- und Umweltplanung mbH (FIRU), Kaiserslautern  
Kaiserslautern, den 21.05.2007



**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse.....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>11</b>
2.1	Ausgangssituation .....	11
2.2	Beschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen.....	12
2.3	Entwicklungsziele .....	13
2.4	Rahmenbedingungen .....	14
2.5	Abgrenzung des Untersuchungsbereichs .....	14
<b>3</b>	<b>Bisherige Bemühungen der Stadt Heidelberg zur Verwirklichung der städtebaulichen Ziele .....</b>	<b>16</b>
3.1	Planerische Vorbereitung .....	16
3.2	Umsetzungsaktivitäten .....	17
3.3	Zusammenfassung .....	18
<b>4</b>	<b>Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 Abs. 3 BauGB).....</b>	<b>19</b>
4.1	Übereinstimmung mit Zielen und Zweckbestimmung des Instruments .....	19
4.2	Wohl der Allgemeinheit.....	20
4.3	Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten.....	21
4.4	Erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten.....	27
4.5	Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen .....	29
4.6	Wiedernutzung brachliegender Flächen .....	30
4.7	Standortalternativen zur Bedarfsdeckung.....	31
4.8	Gewährleistung einer zügigen Durchführung.....	32
4.9	Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Maßnahme .....	34
4.10	Zusammenfassung .....	34

<b>5</b>	<b>Alternative Instrumente zur Inanspruchnahme des Entwicklungsrechts .....</b>	<b>37</b>
5.1	Allgemeines Städtebaurecht .....	37
5.2	Stadtumbaugebiet .....	40
5.3	Städtebauliche Sanierungsmaßnahme .....	43
5.4	Zusammenfassung .....	45
<b>6</b>	<b>Gebietsabgrenzung und Verfahrensfestlegung.....</b>	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>Darstellung der Finanzierbarkeit.....</b>	<b>49</b>
7.1	Kosten und Finanzierung.....	49
7.2	Zusammenfassung .....	50
<b>8</b>	<b>Beteiligungsverfahren gem. § 165 Abs. 4 S. 2 BauGB.....</b>	<b>51</b>
8.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....	51
8.1.1	Zielsetzung / Verfahren.....	51
8.1.2	Liste der Beteiligten .....	52
8.1.3	Ergebnisse .....	53
8.2	Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft.....	58
8.2.1	Zielsetzung / Verfahren.....	58
8.2.1.1	Eigentümer .....	59
8.2.1.2	Mieter und Pächter.....	60
8.2.2	Ergebnisse / Belange und Betroffenheiten / Mitwirkungsbereitschaft .....	61
8.2.2.1	Eigentümer, Erbbauberechtigte .....	61
8.2.2.2	Mieter und Pächter.....	65
8.3	Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen .....	66
8.4	Fazit.....	67
<b>9</b>	<b>Rahmenbedingungen.....</b>	<b>68</b>
9.1	Übergeordnete Rahmenbedingungen .....	68
9.1.1	Landesplanung .....	68
9.1.2	Regionalplanung / Metropolregion Rhein-Neckar .....	70
9.1.3	Stadtentwicklungsplan / MRO / Flächennutzungsplanung .....	74
9.1.4	Sonstige planerische Vorgaben .....	84
9.2	Städtebauliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet .....	88
9.2.1	Lage und Bedeutung im Stadtgefüge.....	88

9.2.2	Nutzungen und Funktionen .....	89
9.2.3	Baustrukturen.....	90
9.2.4	Erschließung und Verkehrssituation .....	91
9.2.4.1	Individualverkehr (IV) .....	91
9.2.4.2	ÖPNV .....	92
9.2.4.3	Fuß- und Radverkehr .....	92
9.2.4.4	Verkehrsentwicklungsplan .....	92
9.2.5	Sozialstruktur.....	93
9.2.6	Eigentums- und Pachtverhältnisse zum Zeitpunkt der Bestandserfassung im Frühjahr 2006.....	93
9.2.7	Altlastensituation.....	94
9.2.8	Naturschutzrechtliche und Landespflegerische Situation.....	95
9.2.9	Bauplanungsrechtliche Situation / Sonstiges Fachplanungsrecht.....	98
9.2.10	Stärken-Schwächen-Betrachtung / Städtebauliche Missstände .....	101
9.3	Besondere Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Stadt Heidelberg .....	102
9.3.1	Örtliche Bedeutung.....	102
9.3.1.1	Übereinstimmung der geplanten Entwicklungsmaßnahme mit dem wohnungspolitischen Konzept der Stadt Heidelberg.....	103
9.3.1.2	Übereinstimmung der geplanten Entwicklungsmaßnahme mit dem arbeitsplatzpolitischen Konzept der Stadt Heidelberg.....	104
9.3.2	Regionale Bedeutung.....	104

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt, Mai 2003 .....	12
Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes, M. 1:20.000 .....	15
Abbildung 3: Abgrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches, M. 1:20.000.....	47
Abbildung 4: System der Planungsvorgaben .....	68
Abbildung 5: Landesentwicklungsachsen (Ausschnitt).....	69
Abbildung 6: Metropolregion Rhein-Neckar .....	73
Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 2015/2020 für den Bereich Bahnstadt.....	82
Abbildung 8: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgefüge.....	88
Abbildung 9: Eigentümerverhältnisse .....	94
Abbildung 10: Bauplanungsrechtliche Beurteilung .....	101

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Varianten der Bevölkerungsentwicklung in Heidelberg .....	24
Tabelle 2: Zusammenfassendes Ergebnis der Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen.....	36
Tabelle 3: Eigentumsstruktur .....	61
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung und Richtwerte - Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung, Regionalplan Unterer Neckar .....	71
Tabelle 5: Prognose der nicht landwirtschaftlich Beschäftigten (in Tsd.), Regionalplan Unterer Neckar .....	71
Tabelle 6: Wohnungsprognosewerte ohne Zusatzbedarf, Regionalplan Unterer Neckar.....	71
Tabelle 7: Entwicklungspotenzial in ha nach Flächen- und Nutzungsarten, MRO.....	76
Tabelle 8: Innenentwicklungspotenziale für Wohnen in Heidelberg, FNP ..	80
Tabelle 9: Entwicklungsflächen für den Bedarf der Wirtschaft in Heidelberg, FNP .....	81
Tabelle 10: Überblick über die Flächenpotenziale in Heidelberg, FNP .....	83

## 1 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Mit Beschluss vom 16.02.2006 hat die Stadt Heidelberg vorbereitende Untersuchungen für einen ca. 100 ha großen Teil ihres Gemarkungsgebietes, die sogenannte Bahnstadt, eingeleitet. Die Untersuchungen gemäß § 165 BauGB waren im Zeitraum von März bis Juni 2006 durchgeführt worden und wurden im April/Mai 2007 aktualisiert und ergänzt.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrumentarium des Baugesetzbuches (BauGB), um die Stadtentwicklungsziele einer Kommune zu verwirklichen, wenn und soweit dies das Wohl der Allgemeinheit erfordert. Die Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs "Bahnstadt" gemäß § 165 BauGB dient dem Ziel, den konkret gegebenen erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten und den damit verbundenen Gemeinbedarfseinrichtungen zu decken sowie die Wiedernutzung von Brachflächen zu ermöglichen. Diese städtebaulichen Entwicklungsziele begründen im Sinne der Regelbeispiele des § 165 Abs. 3 BauGB vorliegend das Allgemeinwohl.

Die einheitliche Durchführung der u.a. im städtebaulichen Rahmenplan von 2003 festgelegten städtebaulichen Ziele verlangt in jedem Fall den Zugriff in Form des Erwerbs infrastrukturell notwendiger Flächen durch die Stadt Heidelberg. Dies betrifft sowohl Teilflächen im Besitz der aurelis real estate GmbH & Co.KG., als auch Flächen des Bundes und Flächen weiterer Eigentümer.

Die bestehende Eigentümerstruktur, die Nutzungskomplexität, die bisherigen Entwicklungsbemühungen sowie die Finanzierbarkeit der Gesamtmaßnahme haben deutlich gemacht, dass die Gebietsentwicklung eine einheitliche Vorbereitung und Durchführung erfordert. Im weiteren Verlauf der Maßnahme kann die Einbindung geeigneter Träger und Partner mit entsprechender Erfahrung sinnvoll sein.

Die förmlichen Voraussetzungen zur Festlegung von 97 ha des 100 ha großen Untersuchungsbereichs als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme liegen vor:

- Der **erhöhte Bedarf an Wohnbauflächen und Arbeitsstätten** ist nachweisbar vorhanden.
- Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um einen **Ortsteil**, der **im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer nachhaltigen Entwicklung** durchgeführt werden soll.
- Die Maßnahme zielt auf die **Wiedernutzung brachliegender Flächen** und erfüllt auch insoweit einen **Allgemeinwohlbelang** im Sinne der Anwendungsvoraussetzungen des BauGB für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme.

- Die **Bereitschaft der Grundeigentümer zur Mitwirkung** ist nicht in dem Maße vorhanden, wie dies zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele unter Verzicht auf das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich wäre.
- Die Voraussetzungen für die **zügige Durchführung** der Entwicklungsmaßnahme sind gegeben. Die Maßnahme ist **wirtschaftlich umsetzbar**. Insbesondere ist nicht der (unverzögliche) Ankauf sämtlicher Flächen erforderlich. Die wirtschaftliche Durchführung der Entwicklungsmaßnahme kann vielmehr für einen Großteil der Flächen durch den Abschluss städtebaulicher Verträge mit den Eigentümern zur Bebauung und Nutzung der künftigen Bauflächen oder durch einen zeitlich gestaffelten Ankauf dieser Flächen durch die Stadt entsprechend des Entwicklungskonzepts der Gesamtmaßnahme sichergestellt werden. Ein Flächenankauf durch die Stadt Heidelberg wird vorrangig für Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel werden mit den jeweils zuständigen Ämtern abgestimmt und für den Planungszeitraum von 10 bis 15 Jahren über die Sonderrechnung Bahnstadt bewirtschaftet.

Da die Freistellung der nach § 38 BauGB gewidmeten Flächen durch das hierfür zuständige Eisenbahnbundesamt aufgrund der Veräußerung der Bahnflächen an die aurelis real estate GmbH CO.KG sowie der bereits teilweise vollzogene Abbruch der Bahnanlagen als gesichert gelten kann, stehen auch insofern keine öffentliche Belange bzw. Belange des Bedarfsträgers der Entwicklungsmaßnahme entgegen. Lediglich ein bahngewidmetes Grundstück, auf dem überwiegend Erschließungsanlagen hergestellt werden sollen, ist zunächst aus der Entwicklungsmaßnahme auszuklammern und soll zu einem späteren Zeitpunkt nach der Freistellung als Ergänzungsgebiet festgesetzt werden.

Die US-Streitkräfte haben ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer Frei- und Rückgabe der derzeit noch von den amerikanischen Truppen militärisch genutzten Flächen i.S.v. 165 Abs. 5 Satz 3 und 4 i.V.m. § 26 Nr. 2a BauGB bekundet und ihr Einverständnis mit der Einbeziehung dieser Flächen in eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erklärt. Die genaueren Modalitäten der Verlegung sind noch zu klären, es ist aber zu erwarten, dass auch mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) – die ebenfalls keinen weiteren militärischen Bedarf geltend gemacht hat – Einvernehmen darüber hergestellt wird. Es besteht die Zusage, dass die US-Army auf eine entsprechenden Anfrage der BImA nochmals bestätigen wird, dass die in Rede stehenden Flächen freigegeben werden können. Nach Vorlage des derzeit erarbeiteten Verlagerungskonzepts durch die Stadt ist daher die Zustimmung des Bedarfsträgers zur Einbeziehung dieser Flächen zu erwarten.

## 2 Einführung

### 2.1 Ausgangssituation

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, eine ca. 103 ha große, ehemals größtenteils für Bahnzwecke genutzte Fläche im Stadtgebiet als gemischt genutztes, zukunftsorientiertes und nachhaltiges Stadtquartier mit eigener Identität und hoher Lebensqualität zu entwickeln. Es handelt sich um eines der größten zusammenhängenden Stadtentwicklungsvorhaben in der Stadtgeschichte.

Die im Westen der Stadt in Nachbarschaft zu Bergheim, zur Weststadt und zum Landschaftsraum Pfaffengrunder Feld gelegene Konversionsfläche stellt aufgrund ihrer Größe und zentralen Lage eine der größten Herausforderungen für nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung in Heidelberg dar. Ermöglicht wird die Neuordnung des städtebaulich hochwertigen Geländes durch die 1997 erfolgte Stilllegung des Güter- und Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn AG, durch die Verlagerung von militärischen Einrichtungen in das Umfeld von Patrick-Henry-Village sowie durch neue Investitionen von Unternehmen im Umfeld des Hauptbahnhofes.

Im Jahre 2001 wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb "Bahnstadt Heidelberg" durchgeführt, dessen Aufgabe in der Erarbeitung eines Planungskonzepts lag, das eine Verknüpfung mit den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen, insbesondere der Heidelberger Innenstadt ermöglicht und dabei den nordöstlich gelegenen Hauptbahnhof als Bindeglied mit einbezieht. Gefragt war eine Gesamtkonzeption, die hohe städtebauliche Qualitäten aufweist, eine Realisierung in Schritten erlaubt und an veränderte Markt- und Bedarfsituationen anpassbar ist.

Aus dem Wettbewerb ging das Büro Trojan + Trojan aus Darmstadt zusammen mit dem Büro Retzko, Topp + Partner als erster Preisträger hervor. Der Wettbewerbsentwurf wurde Grundlage einer städtebaulichen Rahmenplanung, die von der Stadt Heidelberg in Abstimmung mit der aurelis real estate GmbH & Co.KG, der Eigentümerin der Bahnareale, erarbeitet und vom Gemeinderat im Juni 2003 beschlossen wurde. In der städtebaulichen Rahmenplanung wurden der künftige Stadtgrundriss sowie das Nutzungs-, Freiraum und Verkehrskonzept der Bahnstadt planerisch festgelegt. Sie bildet die Grundlage für die Erarbeitung von Bebauungsplänen für Teilquartiere. Die Rahmenplanung beinhaltet ferner Aussagen zu städtebaulichen Dichten und zu Entwicklungskosten. Außerdem sollten Teile der Rahmenplanung Bestandteil der Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg und der aurelis real estate GmbH & CO.KG. werden.



Abbildung 1: Städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt, Mai 2003

## 2.2 Beschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen

Durch den Wegfall der Bahnnutzung und aufgrund seiner Lagegunst ist das Gebiet einem starken städtebaulichen Umnutzungsdruck ausgesetzt.

Die Realisierung der im städtebaulichen Rahmenplan fixierten kommunalen Ziele erfordert den Zugriff/Erwerb ausgewählter ehemaliger Bahnareale, Liegenschaften des Bundes sowie weiterer Flächen im Planungsgebiet.

Trotz intensiver Bemühungen konnte die Stadt Heidelberg als Trägerin der Planungshoheit keine Einigung mit der aurelis real estate GmbH & CO.KG als Eigentümerin der größten betroffenen Liegenschaften über ein tragfähiges, die einheitliche und wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme sicherndes Entwicklungsmodell erzielen, das eine hinreichende Gewähr für die Zweckerreichung geboten hätte. Somit scheidet der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages als Alternative zur Einbeziehung dieser Grundstücke in die Entwicklungsmaßnahme aus. Auch die Verhandlungen über den freihändigen Erwerb verliefen bislang erfolglos, da die Kaufpreisvorstellungen auf Seiten der Eigentümerin eine wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht zugelassen hätten.

Vor dem Hintergrund des Verlaufs der mit der aurelis real estate GmbH & CO.KG geführten Gespräche gelangte die Stadt Heidelberg zu dem Entschluss, die vorbereitenden Untersuchungen i.S.v. § 165 Abs. 4 BauGB durchzuführen, um Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu erlangen.

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat daher am 16.02.2006 die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 ff BauGB für den Bereich Bahnstadt Heidelberg beschlossen und am 15.03.2006 öffentlich bekannt gemacht.

Die vorliegende vorbereitende Untersuchung dient der Prüfung der allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen sowie der materiellen Festlegungsvoraussetzungen, die eine Anwendung des Instrumentariums der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gegenüber anderen, die Betroffenen weniger beeinträchtigenden, Instrumentarien der Plandurchsetzung rechtfertigen.

## 2.3 Entwicklungsziele

Allgemeine Zielsetzung ist es, die zügige Neuordnung des Bereichs voranzutreiben. Die Maßnahme dient der Deckung des konkret gegebenen erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und des damit verbundenen Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen und zielt auf die Wiedernutzung weitgehend brachliegender Flächen.<sup>1</sup>

Die Wiedernutzung des brachliegenden und bereits weitestgehend abgeräumten Güterbahnhofs und sonstiger Bahnflächen ist im dringenden öffentlichen Interesse. Es ist erklärter kommunalpolitischer Wille der Stadt Heidelberg, mit Bauland sorgsam umzugehen und Innenentwicklung vor weiterer Außenentwicklung zu betreiben. Die Entwicklung der Bahnstadt ist sowohl nach dem Stadtentwicklungsplan (STEP), als auch nach dem Modell Räumliche Ordnung (MRO), die beide mit großer Mehrheit durch den Gemeinderat beschlossen wurden, vorrangig zu betreiben und planungsrechtlich zu erfassen.<sup>2</sup>

---

1 Vgl. Kap. 4.3 bis 0

2 Vgl. Kap. 9.1.3

## 2.4 Rahmenbedingungen

Die Stadt Heidelberg hat sich bereits in den vergangenen Jahren planerisch sowohl qualitativ als auch quantitativ sehr intensiv mit der vorsorgenden Bereitstellung von Siedlungsflächen für Wohnen und Arbeiten auseinandergesetzt, was in entsprechenden Plänen und Konzepten zum Ausdruck kommt. Zu nennen sind insbesondere:

- Stadtentwicklungsplan 2010
- Modell Räumliche Ordnung
- Siedlungsstrukturkonzept
- Freiflächenstrukturkonzept
- Umweltplan
- Verkehrsentwicklungsplan
- Flächennutzungsplan 2015/2020
- Wohnungsentwicklungsprogramm
- Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

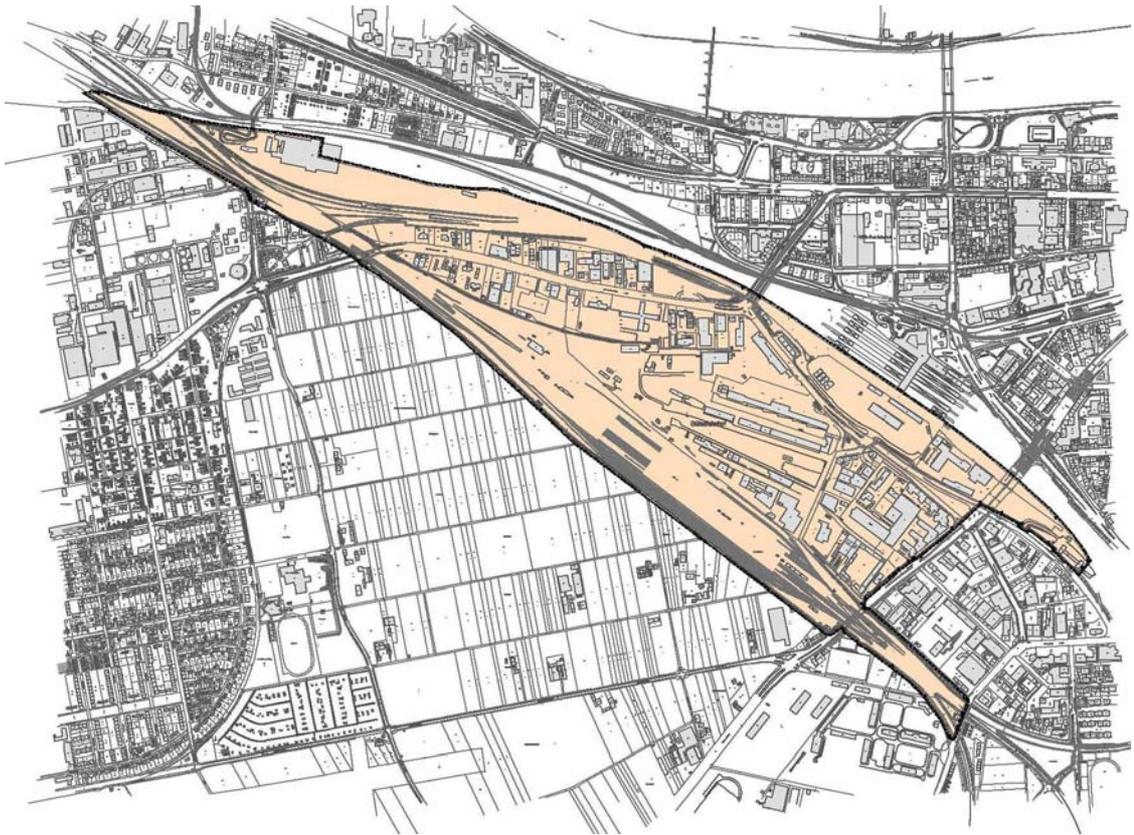
Die Pläne und Konzepte berücksichtigen dabei die Planungsvorgaben auf Landesebene durch den Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg und auf regionaler Ebene durch den Regionalplan "Unterer Neckar".

In o.g. Plänen und Konzepten hat sich die Stadt Heidelberg bereits sehr intensiv mit dem Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten auseinandergesetzt und Flächen auf ihre entsprechende Eignung geprüft. Die Bereitstellung von Innenentwicklungspotenzialen hat dabei absoluten Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich.

Detaillierte Ausführungen dazu finden sich in Kapitel 9.

## 2.5 Abgrenzung des Untersuchungsbereichs

Nach § 165 Abs. 5 S. 1 BauGB ist ein städtebaulicher Entwicklungsbereich so zu begrenzen, dass sich eine Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Zur sachgerechten Vorbereitung dieser Maßnahme wurde das nachfolgend dargestellte, ca. 100 ha große Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB im Zusammenhang mit § 141 BauGB zu Grunde gelegt, welches im Wesentlichen das Bearbeitungsgebiet des städtebaulichen Wettbewerbes und der städtebaulichen Rahmenplanung umfasst. Das ca. 13 ha große Flächenpotential am Diebsweg bleibt unberücksichtigt. Eine Entwicklung dieses Gebietes ist erst ab 2015 vorstellbar. Der Untersuchungsbereich ist in der folgenden Karte dargestellt.



*Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes, M. 1:20.000*

### **3 Bisherige Bemühungen der Stadt Heidelberg zur Verwirklichung der städtebaulichen Ziele**

#### **3.1 Planerische Vorbereitung**

Erste Überlegungen hinsichtlich einer Nachnutzung von Bahnkonversionsflächen erfolgten bereits von 1990 bis 1993 durch das städtebauliche Gutachten "Bahninsel Heidelberg – Westlich der Speyerer Straße" des Planungsbüros Nicolai und Geiger. Die Grundlagen konkreter planerischer Überlegungen in der Bahnstadt wurden mit der Stilllegung des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofs durch die Deutsche Bahn AG im Jahr 1997 gelegt. Der Beschluss zur Aufstellung des verbindlichen Bauleitplans "Eppelheimer Straße / Bahninsel / GE Weststadt" über das Gesamtareal aus dem Jahr 1998 manifestiert den Entwicklungswillen der Stadt Heidelberg. Die Stadt strebt seither die einheitliche Entwicklung des Gebiets im Sinne einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme an.

Hierzu wurde gemeinsam mit der DB-AG im Jahr 2001 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb "Bahnstadt" durchgeführt, aus dem das Büro Trojan+Trojan als erster Preisträger hervorging. In der Weiterentwicklung des Wettbewerbsbeitrages wurde, ebenfalls durch das Büro Trojan+Trojan und wiederum in enger Abstimmung mit der DB-AG, vertreten durch die DB-Immobilien, ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der am 26.06.2003 durch den Gemeinderat beschlossen wurde. In diesem Rahmenplan wurde der künftige Stadtgrundriss mit Nutzungs-, Freiraum- und Verkehrskonzept abschließend festgelegt. Zur Sicherung der Planung wurde auf Grundlage des Beschlusses zum städtebaulichen Rahmenplan ergänzend eine Vorkaufsrechtsatzung erlassen.

Im Rahmen der Haushaltsverabschiedung wurden am 03.05.2007 durch den Gemeinderat der Stadt Heidelberg folgende wesentliche Ziele bei der Fortschreibung der Rahmenplanung für die Bahnstadt formuliert:

- Integration von wissenschaftsnahen Wirtschaftseinrichtungen,
- Förderung von Grundstücksentwicklungen im Bahnhofsbereich West/Eingangsbereich Bahnstadt einschl. Grunderwerb sowie Anbindung an die Innenstadt,
- Beförderung von Maßnahmen zur Schaffung von preisgünstigem Wohneigentum und mietpreisgebundenem Wohnraum für Familien,
- Entwicklung des Fachmarktzentrums einschließlich der Betriebsverlagerungen im Bereich Güteramtsstraße,
- Beginn der Ausgleichsmaßnahmen.

Die Bahnflächen wurden im August 2003 von der Deutschen Bahn AG an die aurelis real estate GmbH & Co.KG übertragen, ohne bislang jedoch die Eigentumsübertragung grundbuchlich zu vollziehen.

Die bisher durchgeführten Planungsarbeiten führten darüber hinaus bereits zum Aufstellungsbeschluss für drei Teilbebauungspläne<sup>3</sup> im Gebiet.

### 3.2 Umsetzungsaktivitäten

Die Stadt Heidelberg trat im November 2003 mit der aurelis real estate GmbH & Co.KG als größter Grundstückseigentümerin in Verhandlungen, um gemeinsam ein tragfähiges, die einheitliche und wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme sicherndes Entwicklungsmodell zu entwickeln, das eine hinreichende Gewähr für die Zweckerreichung geboten hätte. Es konnte indes keine Einigung über ein solches Modell erzielt werden. Auch die sodann geführten Verhandlungen über den freihändigen Erwerb der Grundstücke durch die Stadt verliefen bislang erfolglos, da die Kaufpreisvorstellungen auf Seiten der Eigentümerin eine wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht zugelassen hätten.

Mittlerweile bestehen Bestrebungen zur Gründung einer Projektgesellschaft zum Ankauf und zur Vermarktung der an die aurelis real estate GmbH & CO.KG veräußerten (ehemaligen) Bahnflächen. Nach dem derzeitigen Stand der Verhandlungen sind die Sparkasse Heidelberg, die Landesbank Baden-Württemberg Immobilien GmbH sowie die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz Heidelberg mbH als mögliche Gesellschafter benannt. Die Projektgesellschaft beabsichtigt den Kauf der aurelis-Flächen vor Beschluss über die förmliche Festsetzung als Entwicklungsgebiet.

Neben der aurelis real estate GmbH & CO.KG wurden auch mit anderen (Privat-) Eigentümern Gespräche über den Erwerb von Grundstücken oder den Abschluss städtebaulicher Verträge geführt, die etwa für das Grundstück Eppelheimer Straße 5 zu einem Vertragsabschluss führten.

Für das Grundstück Eppelheimer Straße 21, auf dem der Umbau eines Gebäudes erforderlich wird, um die Erschließungstrasse des städtebaulichen Rahmenplanes realisieren zu können, wurde bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt.

Mit anderen Grundstückseigentümern dauern die Gespräche über den freihändigen Erwerb noch an. Das Ergebnis dieser Gespräche berührt die Festlegungsvoraussetzungen jedoch nicht, da es sich um Grundstücke handelt, die aufgrund ihrer räumlichen Lage im Gebiet und ihrer geringen Größe aus funktionalen Gründen unabhängig vom Ergebnis der Verhandlungen in den Entwicklungsbereich einbezogen werden sollten.

---

<sup>3</sup> Vgl. Kap. 9.2.9

### 3.3 Zusammenfassung

Die mit der aurelis real estate GmbH & Co.KG zur Entwicklung des Gebiets geführten Verhandlungen brachten keine Einigung über ein Kooperationsmodell, das in vergleichbarer Weise wie die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für die Umsetzung der für die Bahnstadt bestehenden städtebaulichen Ziele Gewähr geboten hätte. Ebenso wenig konnte anders als bei der Inanspruchnahme des Entwicklungsrechts eine Einigung über den freihändigen Erwerb zu Konditionen erzielt werden, der die entsprechend der Größe und Lage der Flächen anteilige Finanzierung der Maßnahme ermöglicht hätte. Der Ausgang der Verhandlungen zwischen einer künftigen Projektgesellschaft und der aurelis real estate GmbH & Co.KG über den Eigentumsübergang der besagten Flächen kann noch nicht beurteilt werden.

Aus den angeführten Gründen hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg daher beschlossen, parallel zu weiteren Grundstücksverkaufsverhandlungen die Voraussetzungen zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als hoheitliche Handlungsoption prüfen zu lassen.

## 4 Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§ 165 Abs. 3 BauGB)

Nachfolgend wird anhand der im BauGB unter § 165 Abs. 3 genannten Anwendungsvoraussetzungen geprüft, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im vorliegenden Fall durchgeführt werden kann.

### 4.1 Übereinstimmung mit Zielen und Zweckbestimmung des Instruments

Die städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt sieht die städtebauliche Neuordnung und Entwicklung eines eigenständigen Stadtteils im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs und der angrenzenden Areale auf ca. 103 ha vor.

§ 165 Abs. 3 S.1 Nr. 1 BauGB benennt als Anwendungsvoraussetzung für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs, dass die geplante Maßnahme den Zielen und Zwecken nach Abs. 2 des Paragraphen zu entsprechen hat. Dort wird u.a. festgelegt:

*"Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (...) sollen Ortsteile und andere Teile eines Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde (...) im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden."*

Dies ist mit den vorliegenden Planungen zum Bahnstadt-Areal der Fall. Hierbei soll insbesondere auf ehemals als Bahnflächen genutzten Flächen sowie weitgehend ungeordneten, z.T. gewerblich genutzten Flächen u.a. ein neues Wohnquartier für bis zu 5.500 Einwohner entstehen. Darüber hinaus sind Büro- und Gewerbeflächen, auch aus dem Bereich Einzelhandel, mit bis zu 7.500 Arbeitsplätzen vorgesehen. Gleichzeitig werden die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen, wie Schulen, Kindergärten und sonstige Einrichtungen sowie die erforderlichen Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsanlagen geschaffen.<sup>4</sup>

*"Über die genannten Anforderungen an einen Ortsteil mit bloßer Teilfunktion hinaus wird damit ein moderner, komplett integrierter Innenstadtbezirk geschaffen, der die Anforderungen an einen"*

---

<sup>4</sup> Vgl. Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA: Städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt, a.a.O.

*„Ortsteil“ nach § 165 Abs. 2 BauGB in jeder denkbaren Weise erfüllt.“<sup>5</sup>*

Außerdem wären auch die Anforderungen an einen "anderen Teil des Gemeindegebiets" erfüllt, dem nach § 165 Abs. 2 Alt. 2 BauGB eine "besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde" zukommen muss.

Bereits die Dimension des Projektes Bahnstadt legt den Schluss nahe, dass der in Rede stehende Bereich von "besonderer Bedeutung" für die Entwicklung der Stadt Heidelberg ist, was die o.g. Größenangaben zu Flächenumgriff, Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen belegen.

Ebenso spricht die Lage der Bahnstadtflächen im Siedlungszusammenhang für eine zentrale städtebauliche Bedeutung des Areals. In Heidelberg stehen in dieser Größenordnung keine vergleichbar geeigneten, innenstadtnahen Flächen für den wachsenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten (vgl. Kap. 4.3 f) zur Verfügung.

Bei der Bahnstadt handelt es sich somit nicht um ein gewöhnliches Baugebiet, sondern, aufgrund seiner herausgestellten Lage und Größe, um das bei weitem bedeutendste städtebauliche Projekt für die zukünftigen Jahrzehnte in Heidelberg. Die städtebauliche Neuordnung und Entwicklung eines Bereichs, der größer ist als die Altstadt und in unmittelbarer Nähe zu dieser liegt, ist für Heidelberg unter städtebaulichen Gesichtspunkten von einzigartiger Bedeutung. Gleichzeitig kann im Bereich dieses bedeutenden Stadtumbaupotenzials der nachhaltige Ansatz einer konsequenten Ausrichtung auf die Innenentwicklung aller regionalen und städtischen Planungen effektiv umgesetzt werden, da der Standort siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell hierfür besondere Qualitäten aufweist.

## **4.2 Wohl der Allgemeinheit**

In einem von der Stadt Heidelberg beauftragten Rechtsgutachten wird hierzu ausgeführt:

*"... nach § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB darf eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden, wenn die dort als Regelbeispiele aufgeführten öffentlichen Belange dies erfordern und diesen Belangen gegenüber nachteilig betroffenen öffentlichen und privaten Belangen der Vorrang einzuräumen ist." <sup>6</sup>*

---

<sup>5</sup> Nörr Stiefenhofer Lutz - Partnerschaft: Gutachten "Entwicklung von praktikablen Durchführungsmodellen zur Verwirklichung des Projekts Bahnstadt, Teil 2: Rechtliche Voraussetzungen für die Durchführung einer förmlichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme", März 2006, S.12 ff.

<sup>6</sup> Nörr Stiefenhofer Lutz – Partnerschaft, a.a.O., S. 15

Dazu wird weiterhin ausgeführt, dass das Vorliegen eines der Regelbeispiele zwar nicht automatisch dazu führe, dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme erfordere. Das Gemeinwohlinteresse an der Entwicklungsmaßnahme wäre jedoch durch das Vorliegen eines Regelbeispiels indiziert, sofern keine entgegenstehenden Umstände ersichtlich seien.

Ein entgegenstehender, im Rahmen der Abwägung öffentlicher und privater Belange zu berücksichtigender Umstand, wäre z.B. das Vorhandensein eines Alternativstandortes, bei dem der mit der städtebaulichen Maßnahme verbundene Eingriff geringer wäre als im Bereich der Bahnstadt. Ein Standort, der auch nur annähernd für die Umsetzung der städtebaulichen Ziele vergleichbar geeignet wäre, ist in Heidelberg indes nicht vorhanden. Dies trifft namentlich auch auf die von den US-Streitkräfte außerhalb der Bahnstadt genutzten Liegenschaften zu. Weder sind die Abzugspläne der Streitkräfte hinreichend bekannt, noch wären die Liegenschaften hinsichtlich Lage und Größe vergleichbar geeignet.

Bezogen auf eine eventuelle Durchführbarkeit der Planungen auf der Grundlage anderer Planungsinstrumente wird auf die entsprechenden Ausführungen hierzu in Kapitel 5 verwiesen.

Die in § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB aufgeführten Regelbeispiele, die aus Allgemeinwohlgründen die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordern, werden nachfolgend bezogen auf die örtlich vorliegende Situation überprüft.

### 4.3 Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten

Gemäß § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 1. Alt. BauGB ist für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein „erhöhter Bedarf“ an Wohnstätten erforderlich.

*"Hierzu muss es sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts um ein längerfristiges, strukturell bedingtes Übersteigen der Wohnungsnachfrage gegenüber dem Wohnungsangebot handeln."<sup>7</sup>*

Zu dieser Beurteilung liegen der Stadt Heidelberg Prognosen vor, die hinsichtlich Methodik und Angemessenheit geeignet sind und darüber hinaus auch in andere Planungen eingeflossen und dort Bestandteil der planerischen Entscheidungen geworden sind, so zum Beispiel in den aktuellen Flächennutzungsplan, der am 03.05.2006 durch den Gemeinderat beschlossen wurde. Bei den herangezogenen Prognosen handelt es sich um die Vorausberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2005 (basierend auf der Prognose 2001) und

---

7

Nörr Stiefenhofer Lutz – Partnerschaft, a.a.O., S. 16

die des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2004.<sup>8</sup>

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat Ende Februar 2007 - basierend auf der 11. Koordinierten Vorausberechnung des Statistischen Bundesamtes - eine neue regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht.<sup>9</sup> Danach soll die Einwohnerzahl Heidelbergs von rund 143.000 Ende 2005 um 1,7 % (- 2.400 Personen) auf knapp 140.600 in 2020 abnehmen. Bis 2025 wird ein weiterer Rückgang um 2.000 Einwohner prognostiziert. Damit läge der Gesamtrückgang bis dahin bei 4.400 Personen bzw. 3,0 %. Grund hierfür ist vor allem ein nun rigoros reduzierter positiver Wanderungssaldo für Baden-Württemberg. Die aktuelle Prognose geht von einem Zuzug von jährlich 17.000 Personen aus und nicht mehr wie bisher von 38.000. Diese im Vergleich zur Prognose 2005 verringerten Wanderungsgewinne sind, über den gesamten Prognosezeitraum betrachtet, nicht mehr ausreichend, um die Sterbeverluste auszugleichen. Die Bevölkerungszahl im Land Baden-Württemberg wird somit nach dem neuen Szenario 2025 unter dem heutigen Niveau von 10,7 Mio. liegen und nicht mehr, wie bisher prognostiziert, bei 11,2 Mio. Einwohnern.

Im Vergleich zwischen Städten und Gemeinden zeigt sich, dass die Stadtkreise stärker vom Bevölkerungsrückgang betroffen sein werden als die Landkreise. Für Heidelberg konkret werden in 3 Altersgruppen, den unter 15 Jährigen und den mittleren Jahrgängen zwischen 18 und 40 Jahren, sehr hohe Rückgänge vorausgesagt. Im Vergleich zur Prognose 2005 ergeben sich damit erhebliche Abweichungen. Für die Gruppe der 18-25 Jährigen wird, bezogen auf 2020, ein Rückgang um 25,5 % statt bisher 5,4 % dargestellt. Für die 25-40 Jährigen wird ein Rückgang um 14,6 % prognostiziert, während hier bislang sogar eine Zunahme um 0,5 % angenommen wurde. Insgesamt errechnet das Landesamt für diese Altersgruppen bis 2025 einen Rückgang um fast 12.000 Personen oder 22 %.

Aus Sicht der Stadt Heidelberg ist, trotz der geringsten Geburtenziffer der Stadt unter allen Stadt- und Landkreisen im Land, aufgrund der großen Universität und der damit einhergehenden Attraktivität gerade für junge Menschen allerdings die Plausibilität dieser jüngsten Rechenergebnisse in dieser Dramatik zu hinterfragen. Hier ist vor allem zu beachten, dass das Rechenmodell des Statistischen Landesamtes auf einer ausschließlichen Trendberechnung beruht. Lokale Einflüsse und Gegebenheiten, vor Ort entwickelte Strategien und Gegensteuerungsaktivitäten zur Bewältigung des demographischen Wandels werden mangels Kenntnis nicht berücksichtigt. Auch sind die diesem Trend zugrundeliegenden niedrigeren Wanderungssalden der letzten Jahre auf eine unter-

---

<sup>8</sup> Stadt Heidelberg – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Schriften zur Stadtentwicklung - Bevölkerungsentwicklung in Heidelberg nach Stadtteilen 2003-2020, Heidelberg, November 2004

<sup>9</sup> Daten unter: <http://www.statistik-bw.de/SRDB/home.asp?H=BevoelkGebiet&U=03>

durchschnittliche Neubautätigkeit zurückzuführen, die den angespannten Wohnungsmarkt in Heidelberg weiter belastet und nicht auf eine zurückgehende Zuzugsbereitschaft.

Durch die starke wissenschaftliche Prägung und Ausrichtung der Stadt, die Reputation der Universität und ansässiger Institute und Einrichtungen als Exzellenzkriterium sowie durch die Lage in der Metropolregion Rhein-Neckar ist deshalb eher ein Zuzug von leistungsstarken jüngeren Bevölkerungsteilen zu erwarten. Andererseits ist die Umlandwanderung, vor allem junger Familien, bereits als Problem erkannt worden. Sie wurde in verschiedenen Untersuchungen wegen des erwarteten reurbanen Trends und der von der Stadt eingeleiteten Familienoffensive - in weitaus geringerem Umfang - prognostiziert und in diese vorbereitenden Untersuchung einbezogen.<sup>10</sup> Die in der jüngsten Prognose des Statistischen Landesamtes stark abnehmende Gruppe der 25-40 Jährigen ist nach der Ausbildung bzw. am Anfang der Berufskarriere und in der Familiengründungsphase auf der Suche nach Wohnungen, die der Heidelberger Wohnungsmarkt derzeit nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen kann. Für Heidelberg stellt deshalb insbesondere die Entwicklung der Bahnstadt zur Schaffung eines entsprechenden qualitativen und quantitativen Wohnraumangebots für die genannten Altersgruppen eine Maßnahme des aktiven Gegensteuerns dar. Sie wird mitentscheidend für einen positiven Wanderungssaldo und die Befriedigung der lokalen Nachfrage nach familienfreundlichen und preiswerten Wohnraum sein.

Vom Statistischen Landesamtes wurde für das Land alternativ eine zweite Variante zur Bevölkerungsentwicklung mit einem deutlich höheren positiven Zuwanderungssaldo berechnet, die bei der regionalisierten Prognose aber keine Berücksichtigung fand. Diese geht bis zum Jahr 2024 von einer Bevölkerungszunahme und keinem Rückgang aus.

Unter Würdigung aller Sachverhalte wird nachfolgend auf die aus der Ortskenntnis und -beobachtung heraus genaueren Prognosen der Stadt Heidelberg abgestellt. In ihr fanden die lokalen Gegensteuerungsstrategien volle Berücksichtigung.

Danach wird Heidelberg bis 2020 Einwohner hinzugewinnen. Die Prognose des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik geht auf Basis der wohnberechtigten Bevölkerung für den Zeitraum 2003-2020 von einem ähnlich hohen Bevölkerungswachstum von 4,3 % (ca. + 6.400 Einwohner) aus. Auch nach der ursprünglichen Prognose des Statistischen Landesamtes aus dem Jahr 2005 ist für Heidelberg zwischen 2004 und 2020 mit einem Bevölkerungswachstum von rund 6.700 Einwohnern zu rechnen.

Diese Entwicklung resultiert aus Wanderungsgewinnen, (+ 11.000 Personen bis 2020), insbesondere dem Zuzug junger Erwachsener, nicht aus dem Geburtensaldo. Dadurch wird die Stadt Heidelberg im Jahr 2020 die

---

<sup>10</sup> Vgl. die Ausführungen hierzu für die Region, S. 25 f.

jüngste Bevölkerung aller Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg aufweisen. Kennzeichnend wird weniger die Zunahme von Senioren (+ 17,3 % oder + 3.832 Personen bis 2020) wie anderswo auch, sondern die Abnahme von Kindern und Jugendlichen (- 6,4% oder - 1.298 Personen bis 2020) sein.

Als wohnberechtigte Einwohner waren 2003 in der Gesamtstadt insgesamt 148.489 Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet. Die Ermittlung unabhängig von der Art des Wohnsitzes erfolgt aufgrund der Tatsache, dass Heidelberg als Universitätsstandort viele Nebenwohnsitze auch von Studierenden aufweist und diese vor Ort auch tatsächlich Einfluss auf die Wohnungs(markt)situation nehmen. Damit wird dem Bedarf der Bevölkerung mit Nebenwohnsitz an Infrastruktur und Wohnmöglichkeiten Rechnung getragen.

Für das Jahr 2020 werden in der Prognose des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik für die Anzahl der wohnberechtigten Einwohner für die Gesamtstadt folgende Varianten ermittelt:

Varianten	Einwohnerzahl	Entwicklung absolut	Entwicklung in %
Untere	148.596	+ ca. 100	< 0,1
Mittlere	154.931	+ ca. 6.400	4,3
Obere	158.262	+ ca. 9.800	6,6

Tabelle 1: Varianten der Bevölkerungsentwicklung in Heidelberg<sup>11</sup>

Als gerechtfertigt erscheinende Annahme, gehen die gesamtem Heidelberger Planungen von der mittleren Variante aus.

Die Prognosesicherheit ist dabei als hoch anzusehen. Die Stadt Heidelberg verfügt über ausreichende und langjährige eigene statistische Beobachtungen und Auswertungen. Der zugrunde gelegte Wert liegt dicht bei der vom Land Baden-Württemberg ermittelten Größenordnung aus 2005. Auch der Flächennutzungsplan 2015/2020 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg Mannheim stützt sich auf diese Prognose.

Die Zunahme der Wohnbevölkerung in Heidelberg ist damit insgesamt als konstant und als nachhaltig anhaltend zu bezeichnen.

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim<sup>12</sup> stellt hinsichtlich der Bedarfssituation im Bereich Wohnen und Arbeiten und der Ausweisung von entsprechenden Flächen und Gebieten die derzeit aktuellste Entwicklungsplanung dar. Insofern wird auf diese Ausarbeitung zurückgegriffen.

Der Wohnungsbedarf für Heidelberg bis 2020 wird im Flächennutzungsplan mit rund 8.000 neuen Wohnungen beziffert. Dabei wurde sowohl

11 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, a.a.O., S. 72 ff.

12 S. Fußnote 60

der Ersatzbedarf als auch die steigende Nachfrage nach größerem Wohnraum berücksichtigt. (Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 9.1.3).

Tatsächlich verwirklicht werden können in Heidelberg im Rahmen der Innenentwicklung, bis zum Jahr 2020 insgesamt bis zu 3.400 Wohnungen. Davon befinden sich allein ca. 2.000 im Bereich der geplanten Bahnstadt (ohne Eppelheimer Straße). Im Bereich der neu entwickelten bzw. neu zu entwickelnden Wohnbaugebieten können in diesem Zeitraum weitere ca. 1.400 Wohnungen verwirklicht werden (inkl. Bereich südlich der Eppelheimer Straße).<sup>13</sup>

Festzuhalten ist somit, dass der Gesamtbedarf von 8.000 Wohnungen nur zu 60% erfüllt werden kann. Bei Entwicklung der Bahnstadt könnten 25% des Gesamtbedarfs an Wohnungen allein dort befriedigt werden.

Dass die seitens der Stadt Heidelberg zugrunde gelegten Größenordnungen nicht unverhältnismäßig hoch sind, zeigt sich insbesondere an der Bedarfsberechnung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Diese geht insgesamt von höheren Werten aus, da im Gegensatz zu den Berechnungen der Stadt Heidelberg das bereits bestehende Defizit mit berücksichtigt wird. Nach den Berechnungen des Statistischen Landesamtes lag das Wohnungsdefizit 2002 mit -8.756 Wohnungen bei -12,9% und erreichte damit hinter Freiburg den zweithöchsten Wert in Baden-Württemberg. Hintergrund ist die erhöhte Nachfrage aufgrund der ansässigen Hochschulen und der Zuwanderung. Der künftige Wohnungsbedarf (Neubau und Ersatz) 2002 bis 2020 in Heidelberg liegt danach bei 9.498 Einheiten.<sup>14</sup> Um diesen Wert erhöht sich das vorliegende Defizit bis 2020 sogar auf über 18.000 Wohnungen. Damit ist selbst für den Fall, dass die Wanderungsgewinne kleiner ausfallen oder die Einwohnerzahl zurück geht, akut ein großer Bedarf an Wohnungen festzustellen, der Neubauten in großer Zahl auch längerfristig unabdingbar macht.

Für die **Region** ergibt sich folgendes Bild: Der Stadt Mannheim wird gemäß der Prognose des Landes eine stabile Einwohnerentwicklung vorhergesagt. Für die Region Heidelberg-Mannheim insgesamt wird eine weitere Bevölkerungszunahme bis 2020 um ca. 2 bis über 5% prognostiziert. Diese wird durch weitere Wanderungsgewinne aufgrund der wirtschaftlichen Attraktivität und europaweiten Anziehungskraft der Region ausgelöst. Dabei profitieren die Umlandgemeinden um die beiden Zentren Heidelberg und Mannheim aufgrund der gebotenen Möglichkeiten, der Nachfrage nach familiengerechtem Wohneigentum in diesem prosperierenden Raum entgegenkommen zu können, stärker als z.B. Mannheim.<sup>15</sup>

---

13 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, a.a.O., S. 72 ff.

14 Vgl. Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 8/2003 - Wohnungsbedarfsprognose für Baden-Württemberg, S. 5-7

15 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, a.a.O., S. 72 ff.

Diese negative Tendenz wird durch verschiedene Arbeiten belegt, z.B. durch die Umfrageergebnisse der Stadt Heidelberg unter der Bevölkerung zum Wohnen in Heidelberg aus dem Jahr 2002<sup>16</sup> sowie durch Ergebnisse diverser Studien und Untersuchungen zum Demografischen Wandel.<sup>17</sup>

Dort wird für Heidelberg pro 1.000 Einwohner unter 18 Jahren und zwischen 30 und 49 Jahren eine Abwanderung von 16,3 Personen dieser Altersgruppen ermittelt (mit diesem Indikator wurde versucht "Familienwanderung" abzubilden), während im Landestrend ein Zuzug von 3,8 Personen dieser Gruppe ausgewiesen wird. Die Gemeinden im Umland gewinnen dagegen Familien, wie z.B. diesbezügliche Salden von +5 bzw. +11,9 in den benachbarten Kommunen Ladenburg und Walldorf zeigen. Als zukünftige Aufgabe wird dabei insbesondere die Schaffung eines qualitativvollen und sicheren Wohnumfeldes sowie bezahlbaren Wohnraums und Betreuungsangeboten benannt, um die Attraktivität der Städte für Familien zu erhöhen. Damit soll eine Trendumkehr bei den abwandernden Familienhaushalten eingeleitet werden.<sup>18</sup>

Mit Blick auf die nachhaltige Zukunftsfähigkeit von Heidelberg ist diesem Negativtrend durch unmittelbare und zügige Bereitstellung von innenstadtnahen Baulandreserven in Struktur und Güte der Bahnstadt entgegen zu wirken. Durch das Bundesverwaltungsgericht ist anerkannt, dass das städtebauliche Ziel, dem Trend der Abwanderung in das Umland entgegenzuwirken, ein Gemeinwohlbelang darstellt, der für großstädtische Oberzentren städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen rechtfertigen kann<sup>19</sup>. Das Gericht führt hierzu aus, dass mit der Abwanderung Nachteile hinsichtlich der von der Gemeinde bereitzustellenden Dienstleistungen eine Veränderung der sozialen Schichtung durch den Verlust insbesondere von Familien mit Kindern und eine erhöhte Trennung von Wohn- und Arbeitsort mit erheblichen Nachteilen für das großstädtische Oberzentrum - nicht nur in verkehrlicher Hinsicht – verbunden seien.

Diese Einschätzung der Folgen einer anhaltenden Umlandwanderung trifft für das Oberzentrum Heidelberg in jeder Weise zu.

Die Stadt Heidelberg hat sich daher bereits in den vergangenen Jahren sehr intensiv mit der vorsorgenden Bereitstellung von Siedlungsflächen für Wohnen und Arbeiten auseinandergesetzt und den Vorrang der Innenentwicklung vor einer Außenentwicklung zum erklärten Ziel gemacht. Detaillierte Ausführungen dazu finden sich in Kapitel 9.

---

16 Stadt Heidelberg – Amt für Stadtentwicklung und Statistik, a.a.O., S. 6 und Fußnote 23: Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Wohnungsmarkt in Heidelberg 2002. Ergebnisse einer Bevölkerungsumfrage im Juli 2002

17 Bertelsmann Stiftung - Wegweiser Demographischer Wandel: [www.wegweiserdemographie.de](http://www.wegweiserdemographie.de)

18 Bertelsmann Stiftung - Wegweiser Demographischer Wandel, a.a.O.

19 Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 17.12.2003, Az. 4 BN 54/03, NVwZ-RR 2004, S. 325-327; Oberverwaltungsgericht Bremen, Urteil vom 21.03.2003, Az. 1 D 273/03, UPR 2004, S. 238;.

#### 4.4 Erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen zwischen 1992 und 2004 im **Nachbarschaftsverband** brachte insgesamt Verluste in Höhe von 28.298 Arbeitsplätzen mit sich, wobei im Bereich Dienstleistung ein Anstieg um 14.384 Beschäftigungsverhältnisse erzielt wurde. Dem stehen allerdings mit -44.015 Stellen starke Verluste im produzierenden Gewerbe entgegen.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen verlief für **Heidelberg** mit -1 % dagegen nahezu konstant. Dem Verlust von 8.174 Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe steht der Zugewinn von 7.185 Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor gegenüber.<sup>20</sup>

Insofern konzentriert sich Heidelberg in der Metropolregion Rhein-Neckar auf zukunftsfähige Branchen und orientiert die zukünftige wirtschaftliche Ausrichtung hierauf. Diese Branchen sind überwiegend im Bereich Dienstleistung und im quartären Sektor angesiedelt. Dabei ist auch konsequent das vorhandene Potenzial als Hochschulstandort zu nutzen und auszubauen, z.B. durch nachgeordnete Forschungs- und Produktionseinrichtungen. Daneben erfolgt die Ausrichtung auf Großunternehmen und Logistikfirmen mit Arbeitskräftepotenzial, welche die verkehrliche Lagegunst des Standortes nutzen sowie auf kleine und mittlere Betriebe und das Handwerk als lokale Akteure (s. hierzu und zu den nachfolgenden Ausführungen auch Kap. 9.1.3).<sup>21</sup>

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes hat anhand von Qualitätskriterien und gewichteten Standortfaktoren für die genannten Branchen jede für eine gewerbliche Verwertung geeignete Fläche bewertet.

Die Flächen der geplanten Bahnstadt werden hinsichtlich ihrer qualitativen Eignung für Nutzungen aus den Bereichen Gewerbe, Dienstleistungen, Back-Offices, Forschung, Wissenschaft und Beratung durchweg als "sehr gut" und für Handwerk sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) als von "mittlerer Qualität" bewertet.

Weiterhin werden zwei Zeitstufen der Bereitstellung von Flächen definiert. Stufe 1 erstreckt sich auf den Zeitraum bis 2015 und stellt Flächen bereit, die akut erforderlich sind, um die nachfolgend genannten, festgelegten Ziele zu erreichen. Stufe 2 betrachtet den Zeitraum nach 2015 bis 2020 und umfasst die Flächenreserve.

Folgende Ziele der Flächen- und Wirtschaftsentwicklung sind bei der Standortbewertung und bei der Einordnung von Flächenpotenzialen zur Zeitstufe 1 maßgeblich:

---

20 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, a.a.O., S. 85 ff.

21 Vgl. ebenda

- Vorrang für alle Flächen, die den Standortanforderungen des Quartären Sektors am besten entsprechen.
- Alle Flächen, mit denen der Dienstleistungssektor gefördert werden kann.
- Flächen, die den Nachfragekriterien nach sehr guten Logistikstandorten entsprechen.
- Gut geeignetes Flächenangebot für die Expansion von kleinen und mittleren Unternehmen.

Im Rahmen des Modells Räumliche Ordnung (MRO) wurde in Heidelberg geprüft, inwieweit mit den möglichen Flächenkapazitäten die städtische Wirtschaftsentwicklung vorangebracht werden kann. Deshalb wurde die aus dem Abgleich mit den ökologischen Erfordernissen ermittelten Flächenkapazitäten nach ihrer Effizienz für die Entwicklung beurteilt und mit entsprechenden Prioritäten gekennzeichnet. Die Bahnstadtflächen wurden hierbei als besonders geeignet zur Unterstützung des angestrebten Strukturwandels bzw. der Konzentration auf die genannten Wirtschaftszweige analysiert.

Die vom Nachbarschaftsverband vorgenommene Standortbewertung bestätigt dieses Ergebnis und die Prioritätensetzung der Stadt Heidelberg. Dementsprechend wurden die Entwicklungsflächen in Heidelberg in Zeitstufen des Flächennutzungsplans eingeordnet.<sup>22</sup>

Die Bahnstadtflächen bilden mit insgesamt 60,54 ha gemischte und gewerbliche Bauflächen mit 76% den Hauptbestandteil der gesamten Flächenpotenzials (79,62 ha) der FNP-Zeitstufe 1. Sie bieten Kapazitäten für 7.500 Beschäftigte im Quartären Sektor und im Bereich Dienstleistungen. Dies entspricht einem Anteil von 80% an der Gesamtkapazität für 9.350 Beschäftigte der FNP-Zeitstufe 1.

Unterstützt wird diese Ausrichtung für den Standort Heidelberg weiterhin z.B. von der Prognos AG im "Zukunftsatlas 2004". Heidelberg wird dort auf Gesamtrang 6 aller bundesdeutschen Stadt und Landkreise geführt und ist damit Nr. 1 in Baden-Württemberg.<sup>23</sup>

Nach Auskunft der Heidelberger Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft (HWE) können Standortnachfragen, z.B. bis 40.000 m<sup>2</sup> für Logistiknutzungen, mangels geeigneter großer Flächen nicht bzw. nur sehr schwer befriedigt werden. Der lokale Markt der Büronutzungen weist keine größeren Leerstände auf.<sup>24</sup> Dies lässt darauf schließen, dass eine konstante Nachfrage nach Büroflächen am Markt vorherrscht. Anfragen von größeren Dienstleistungsunternehmen konnten durch die Stadt Heidel-

---

22 Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, a.a.O., Kap. 3.3.4, S. 97 f (inhaltl. Stand: Fortschreibung).

23 Prognos AG – Zukunftsatlas 2004: [www.prognos.com/zukunftsatlas](http://www.prognos.com/zukunftsatlas)

24 Telefonische Auskunft HWE vom 19.05.2006

berg nicht gedeckt werden, so dass diese außerhalb der Gemeindegrenzen abgewandert sind.

Die Nachfrage und die Vermarktung städtischer Gewerbeflächen verläuft im Jahre 2006 ausgesprochen positiv und erfolgreich. Bei einer weiteren Fortsetzung dieser Entwicklung, womit nach derzeitigem Sachstand zu rechnen ist, wird das Angebot an städtischen Gewerbeflächen bis zum Jahresende an seine Grenzen stoßen.<sup>25</sup> Damit wird die Entwicklung und Vermarktung weiterer geeigneter Flächen dringend erforderlich.

Die Tertiärisierung der Wirtschaft schreitet insbesondere am Standort Heidelberg weiter voran. Die Dynamik im Rhein-Neckar-Raum ist durch die besondere funktionale, räumliche und administrative Nähe von Hochschulen, sonstigen Bildungseinrichtungen, Forschung und Entwicklung sowie Dienstleistungen gegeben. Die für diese Funktionen erforderlichen Flächenangebote, in engerer Verknüpfung mit Wohn- und Kinderbetreuungsangeboten für Beschäftigte und Mitarbeiter sind in ausreichender Größe vor allem im Bereich der Bahnstadt zu schaffen. Vor diesem Hintergrund ergibt sich ein Bedarf zur Mobilisierung der Bahnstadt für Dienstleistungsfunktionen zur Stabilisierung und zum Ausbau der Stellung Heidelbergs als "Technik-Wissens-Pol" innerhalb des Rhein-Neckar-Dreiecks. Die Bahnstadt bietet dabei das größte zusammenhängende Potenzial für Heidelberg zur Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen jeder Größe.

#### 4.5 Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen

Im Zusammenhang mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen sind der Kommentarliteratur und der Rechtsprechung folgende Aussagen zu entnehmen:<sup>26</sup>

Gemeinbedarfseinrichtungen sind alle Einrichtungen, die dem Nutzen der Allgemeinheit dienen, z.B. Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungsgebäude, Altenpflegeheime sowie sonstige soziale und kulturelle Einrichtungen. Auch Grünanlagen zur Naherholung, die nicht exklusiv für Bewohner des Entwicklungsbereichs bestimmt sind, werden als Gemeinbedarfseinrichtungen qualifiziert. Die Entwicklung von Gemeinbedarfseinrichtungen ist sowohl als Ergänzung zu Wohn- und Arbeitsstätten als auch ohne einen solchen Zusammenhang möglich.

Das städtebauliche Konzept der Rahmenplanung zur Entwicklung des neuen urbanen Stadtteils Bahnstadt sieht derzeit u.a. Standorte für die Errichtung folgender Gemeinbedarfseinrichtungen vor:

---

25 Telefonische Auskunft HWE vom 19.05.2006

26 Vgl. Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar, Stand: September 2005, § 165 Randnr. 68 / BVerwG, Beschluss v. 30.01.2001, Az. 4 BN 72/00, NVwZ 2001, 558 (559) / Schlichter/Roeser, in: Berliner Kommentar zum BauGB, Loseblatt-Kommentar, Stand: Dezember 2005, § 165 Randnr. 14.

- 2 Kindertagesstätten,
- 1 öffentliche Grundschule,
- 1 bürgerschaftliches Zentrum,
- Sport-, Freizeit- und Grünflächen bzw. -anlagen.

Diese Einrichtungen und Anlagen dienen der Versorgung des neuen Stadtteils unter funktionalen und sozialen Gesichtspunkten. Sie sind damit für die nachhaltige Stadtteilentwicklung unter Beachtung ökologischer und generationsspezifischer unterschiedlicher Anforderungen an den Städtebau grundsätzlich erforderlich.

#### 4.6 Wiedernutzung brachliegender Flächen

Die Wiedernutzung brachliegender Flächen stellt einen Allgemeinwohlbelang im Sinne der Anwendungsvoraussetzungen des BauGB für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme dar.<sup>27</sup>

Die Gesamtgröße der für eine städtebauliche Neuentwicklung vorgesehenen Flächen der Bahnstadt beläuft sich im Ergebnis auf 100 ha. Die Darstellung der unterschiedlichen Gebietskategorien und deren derzeitige Nutzungen erfolgte in Kapitel 9.2, insbes. Kap. 9.2.2 und 9.2.9. Innerhalb dieser dort abgegrenzten Strukturbereiche befinden sich in größerem Umfang brachliegende bzw. mindergenutzte Flächen. Brachflächen sind in diesem Zusammenhang als "gebrauchte", oft "verwaahlte" Flächen mit aufgelassenen Gebäuden zu beschreiben, für deren Wiedernutzung bzw. Umnutzung besondere Aktivitäten (d.h. erhebliche planerische und bauliche Aufwendungen) erforderlich sind; gleich ob sie früher gewerblich-industriell, militärisch oder für Verkehrszwecke genutzt wurden.<sup>28</sup>

Durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen im Bereich der Bahnstadt werden insgesamt 50,4 ha derzeit brachliegender Flächen einer sinnvollen Wiedernutzung zugeführt. Dazu sind erhebliche planerische und bauliche Aufwendungen notwendig. Insgesamt 10,3 ha bislang planerisch nicht zugänglicher und nicht rahmenplankonformer Militärfächen werden im Zuge der Maßnahme neu entwickelt. Die teilweise in Bezug auf Nutzung und bauliche Dichte nicht der städtebaulichen Zielsetzung entsprechenden gewerblichen Flächen an der Eppelheimer Straße werden durch die Umsetzung der Maßnahme in Bezug auf die Nutzbarkeit deutlich aufgewertet.

Die in der übergeordneten städtebaulichen Rahmenplanung festgelegte Art und Weise der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung des Gesamtareals und dessen Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtgebiete-

---

<sup>27</sup> Nörr Stiefenhofer Lutz – Partnerschaft, a.a.O., S. 10

<sup>28</sup> Vgl. Schmitz, H.: Städtebauliches Entwicklungsrecht und militärische Konversionsgebiete – Erörterung der Rechts- und Verwaltungsprobleme, Juli 2005, S. 65

ten gewährleistet dabei die sinnvolle Einbringung und Wiedernutzung der einzelnen bislang brachliegenden Flächen. Weiterhin wird damit nachhaltig die Inanspruchnahme bislang natürlich geprägter, unversiegelter Freiflächen im Außenbereich verhindert. Dies stellt einen wesentlichen Beitrag zur Schonung von Grund und Boden und der natürlichen Ressourcen überhaupt dar und entspricht damit vollumfänglich den Anforderungen des Baugesetzbuches hinsichtlich der Grundsätze der Bauleitplanung.

Gewährleistet werden soll danach eine *"nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt"*. Gesichert werden soll weiterhin eine menschenwürdige Umwelt. Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu schützen und zu entwickeln, die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten und zu entwickeln.<sup>29</sup>

Die zügige und nachhaltige Nutzung der brachgefallenen Teile der Bahnstadt ist aus Gründen des Freiraum- und Umweltschutzes geboten. Dies sichert innerhalb des Rhein-Neckar-Metropolraumes und innerhalb der Gemarkung von Heidelberg mit ihren markanten Landschaftsteilen die Freihaltung von Außenraum. Soweit die Bahnstadt als Ganzes und zügig mobilisierbar ist, entfaltet dieser Freiraumschutz an anderer Stelle seine Gemeinwohlwirkungen. Mit diesem Hintergrund ist die Nutzungsaktivierung der Bahnstadt sowohl für Heidelberg als auch für die Region von herausragender ökologischer Notwendigkeit. Andere Brachflächen mit vergleichbarer Flächengröße und Homogenität sowie der Eignung für Wohnen und Dienstleistung stellen sich im Gemarkungsgebiet Heidelberg gegenwärtig und auf absehbare Zeit nicht als Alternative dar.

#### **4.7 Standortalternativen zur Bedarfsdeckung**

Das Allgemeinwohl erfordert die Inanspruchnahme des Entwicklungsrechts auf den Bereich der Bahnstadt bezogen dann nicht, wenn die damit verbundenen Eingriffe dadurch vermindert werden können, dass sich die Satzung auf ein anderes Gebiet erstreckt. Nachweislich sind in der Stadt Heidelberg keine alternativen Flächen vorhanden, auf denen die angestrebten Nutzungen in Qualität und Quantität geschaffen werden könnten (vgl. auch Kapitel 9).

Im Flächennutzungsplan 2015/2020 werden Entwicklungsflächen für Wohnen und Arbeiten dargestellt. Dabei hat die Bahnstadt eine herausragende Bedeutung, da sie zum einen nicht nur ein größeres Flächenpotenzial zur Verfügung stellt, sondern gleichzeitig eine Fläche darstellt, die eine besondere städtebauliche Bedeutung aufweist.

---

<sup>29</sup> Vgl. § 1 Abs. 5 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, BGBl I S.2414, zuletzt geändert am 21.06.2005, BGBl I S. 1818

Die Entwicklung der Bahnstadt als wichtiger Baustein der Heidelberger Stadtentwicklung entspricht dem Ziel Innen- vor Außenentwicklung und verringert damit die Inanspruchnahme unverbrauchter Flächen. Darüber hinaus kann der gesamte Bereich der westlichen Innenstadt aufgewertet und als Ergänzungsraum des historischen Stadtzentrums entwickelt werden. Aus diesem Grunde wird der Bahnstadt ein Vorrang in der Flächenentwicklung eingeräumt. Standortalternativen mit gleicher Qualität, die gleichzeitig den Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten dieser Größenordnung decken können, sind in Heidelberg nicht vorhanden. Mit der Freigabe militärischer Liegenschaften außerhalb der Bahnstadt, die einen Beitrag zur Bedarfsdeckung leisten könnten, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sicher gerechnet werden.

In Heidelberg gibt es folgende von den US-Streitkräften genutzte Liegenschaften, die flächenmäßig von Bedeutung sind:

- Patrick-Henry-Village,
- Patton Barracks,
- Campbell Barracks,
- US-Hospital.

Diese Flächen können jedoch nicht in die planerischen Überlegungen einbezogen werden, da keine konkreten Aussagen vorliegen, wann und in welchen Anteilen die Liegenschaften für Nachnutzungen frei werden. Eine Weiterentwicklung z.B. der in der Fläche vergleichbaren Patrick-Henry-Village als Wohn- und Dienstleistungsstandort, ist aufgrund der städtebaulich nicht integrierten Lage, des fehlenden ÖPNV-Anschlusses und der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen problematisch. Bei den übrigen Flächen handelt es im weitesten Sinne um Flächen, die innerhalb der Stadtstrukturen liegen.

Zur Erreichung der städtebaulichen Ziele, insbesondere um den zukünftigen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten zu decken, stehen alternative Standorte nicht im ausreichenden Maße zur Verfügung, soweit solche Flächen überhaupt vorhanden sind, sind sie, verglichen mit den brachliegenden Bahnflächen, weit weniger geeignet, um dem städtebaulichen Ziel der Stadt einer nachhaltigen Entwicklung zu dienen.

#### **4.8 Gewährleistung einer zügigen Durchführung**

Die nach § 165 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 BauGB geforderte einheitliche und zügige Durchführung der Entwicklungsmaßnahme ist im Falle der Bahnstadt durch die geleistete Vorarbeit, namentlich das bereits detailliert ausgearbeitete städtebauliche Konzept und das zugehörige sonstige planerische und administrative Vorgehen, gewährleistet.

Umfangreiche städtebauliche Projekte wie die Bahnstadt, müssen nach der Rechtsprechung nicht "kurzfristig" im Sinne weniger Monate umge-

setzt werden, sondern erstrecken sich bei einer planmäßigen Durchführung oftmals über Zeiträume von 10 bis 15 Jahren.

Die Stadt Heidelberg hat 2006 hinsichtlich derjenigen Flurstücke, für die seitens aurelis real estate GmbH & Co.KG bislang noch kein Freistellungsantrag gestellt worden war, einen Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG gestellt. Ein Großteil der betroffenen Grundstücke im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist vom zuständigen Eisenbahnbundesamt bereits freigestellt worden. Die Freistellung auch der übrigen bislang für Bahnzwecke gewidmeten Flächen kann aufgrund der Veräußerung an die aurelis real estate GmbH & Co. KG, des teilweise bereits vollzogenen Abbruchs der Bahnanlagen sowie der zwischen den Beteiligten geführten Gespräche als gesichert gelten. Lediglich ein kleiner Teil der ca. 100 ha, für die die vorbereitenden Untersuchung eingeleitet wurde, wird mittelfristig noch für Bahnzwecke benötigt, namentlich Teile des Flurstücks Nr. 6617<sup>30</sup>. Der Entwicklungsbereich wurde entsprechend angepasst. Daher ist auch unter diesem Aspekt die Zügigkeit der Maßnahmedurchführung gewährleistet. Die Freigabe hat vor Inkrafttreten der Satzung zu erfolgen.

Die Freigabe oder die Zustimmung nach § 165 Abs. 5 Satz 3 BauGB für die derzeit noch von den amerikanischen Truppen militärisch genutzten Flächen i.S.v. § 26 Nr. 2a BauGB hat ebenfalls bereits vor Inkrafttreten der Satzung zu erfolgen. Die US-Streitkräfte haben in einem am 05.04.2007 geführten Abstimmungsgespräch ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer Frei- und Rückgabe dieser Fläche bekundet und ihr Einverständnis zur Einbeziehung der in Rede stehenden Flächen in eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erklärt. Die genaueren Modalitäten der Verlegung sind noch zu klären, es ist aber zu erwarten, dass auch mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) – die ebenfalls keinen weiteren militärischen Bedarf geltend gemacht hat – Einvernehmen darüber hergestellt wird. Es besteht die Zusage, dass die US-Army bei einer entsprechenden Anfrage der BImA nochmals bestätigen wird, dass die in Rede stehenden Flächen freigegeben werden können.

Gegenwärtig erscheint unter Beachtung der derzeit bekannten Sachverhalte ab Erlass der Entwicklungssatzung eine Umsetzbarkeit des Projektes binnen 10 bis 15 Jahren grundsätzlich möglich, so dass eine zügige Durchführung im Sinne des oben gesagten gewährleistet werden kann.

---

30 Vgl. hierzu Ausführungen in Kap. 6

#### **4.9 Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Maßnahme**

Mit der Nicht-Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wären insbesondere folgende Auswirkungen verbunden:

- Teilweise wären über die Aufstellung von Bebauungsplänen, den Abschluss von städtebaulichen Verträgen oder über Sanierungsmaßnahmen eher arrondierende Nutzungserweiterungen orientiert am Bestand für Teilareale möglich.
- Ein Großteil der ehemaligen Bahnflächen, insbesondere dort, wo diese an den jetzigen Außenbereich grenzen, wäre langfristig bzw. dauerhaft der baulichen Nutzung entzogen.
- Die Stadt Heidelberg ist nicht Eigentümerin aller Flächen. Auf der Grundlage der dann möglichen Angebotsplanung ist eine gezielte und einheitlichen Maßstäben folgende Steuerung der baulichen Entwicklung nur eingeschränkt möglich.
- Die in der städtebaulichen Rahmenplanung detailliert ausgearbeiteten Ziele, Maßnahmen und Projekte mit dem Ziel einer Stadterweiterung können auf den einzig hierfür sinnvoll zur Verfügung stehenden Flächen insgesamt nicht umgesetzt werden.
- Der gesamten Stadtentwicklungs- und Strukturpolitik der Stadt Heidelberg für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur liegt - z.B. im Modell Räumliche Ordnung und dem Flächennutzungsplan - unter Beachtung der demografischen und wirtschaftlichen Rahmendaten die konzeptgetreue Entwicklung der Bahnstadt als einzige zur Verfügung stehende und geeignete Fläche im Stadtgebiet zugrunde. Bei einer Nicht-Umsetzung des Stadtteilentwicklungskonzepts könnten allenfalls, sofern überhaupt vorhanden und aktivierbar, kleinteilige Flächen im bisherigen Außenbereich bebaut werden. Durch die geographische Situation ist aufgrund der Hanglage nach Osten hin, sowie großflächiger FFH-Gebiete und des Landschaftsschutzgebiets Bergstraße-Mitte keine andere großflächige Stadterweiterung möglich. Eine Inanspruchnahme von Natur- und Landwirtschaftsflächen zur Ebene nach Westen hin würde hingegen die Bodenversiegelung verstärken und die Zersiedelung der Landschaft weiter vorantreiben.

#### **4.10 Zusammenfassung**

Das Baugesetzbuch benennt unter § 165 Abs. 3 die Anwendungsvoraussetzungen, nach denen eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden kann. Diese liegen im Fall der vorliegend zu prüfenden Fläche der Bahnstadt Heidelberg, wie vorangehend beschrieben und in nachfolgender Tabelle zusammengefasst dargestellt, ausnahmslos vor.

Anwendungskriterium	Prüfungsergebnis
Durch die Maßnahme werden Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebietes entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt.	<u>Erfüllt:</u> Insbesondere auf ehemaligen Bahnflächen soll u.a. ein neues Wohnquartier für bis zu 5.500 Einwohner sowie überwiegend hochwertige Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen mit bis 7.500 Arbeitsplätzen entstehen.
Das Wohl der Allgemeinheit erfordert die Durchführung der Maßnahme.	<u>Erfüllt:</u> Die im BauGB (§ 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2) hierfür als Regelbeispiele angeführten öffentlichen Belange treffen zu. Entgegenstehende Umstände wie günstigere Planungsalternativen sind nicht ersichtlich.
Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohnstätten.	<u>Erfüllt:</u> Es liegen gesicherte Erkenntnisse über die strukturelle Situation durch langjährige Statistiken und laufende Erhebungen vor. Heidelberg verzeichnet derzeit und zukünftig prognostiziert ein nachhaltiges Wachstum der Wohnbevölkerung, insbesondere durch anhaltende Zuzüge. Bereits in der Vergangenheit konnte und auch aktuell kann nicht genügend Wohnraum für den Bedarf zur Verfügung gestellt werden; die Fertigstellungszahlen der Wohneinheiten erreichen den Bedarf bei weitem nicht. Als ein Ergebnis davon wandern insbesondere junge Familien ins Umland ab. Der Gesamtbedarf an neuen Wohnungen bis 2020 kann nur zu 59% erfüllt werden, wovon 25% allein auf Bahnstadtflächen entfallen.
Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten.	<u>Erfüllt:</u> Es erfolgt eine Konzentration der Stadt auf zukunftsfähige Branchen im Bereich Dienstleistung und Quartärer Sektor. Hier ist auch ein Zugewinn an Arbeitsplätzen festzustellen. Bahnstadtflächen wurden als besonders geeignet zur Unterstützung des angestrebten Strukturwandels bzw. der Konzentration auf die genannten Wirtschaftszweige analysiert. Sie bilden bis 2015 mit insgesamt 60,54 ha (76%) gemischten und gewerblichen Bauflächen den Hauptbestandteil des gesamten Flächenpotenzials und bieten dabei Kapazitäten für 7.500 Beschäftigte. Dies entspricht einem Anteil von 80% an der Gesamtkapazität für 9.350 Beschäftigte. Das bestehende Flächenangebot der Stadt Heidelberg geht zur Neige.
Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Folgeeinrichtungen	<u>Erfüllt:</u> Das zur Umsetzung anstehende städtebauliche Konzept der Rahmenplanung zur Entwicklung des neuen urbanen Stadtteils Bahnstadt sieht Standorte für die Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen vor, und zwar 2 Kindertagesstätten, 1 Schule, 1 bürgerschaftliches Zentrum, Sport-, Freizeit- und Grünflächen

Anwendungskriterium	Prüfungsergebnis
	bzw. -anlagen.
Wiedernutzung brachliegender Flächen	<u>Erfüllt:</u> Durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen im Bereich der Bahnstadt werden insgesamt 50,4 ha derzeit brachliegender Flächen einer sinnvollen Wiedernutzung zugeführt. (Vgl. Kapitel 4.6) Dies stellt einen Allgemeinwohlbelang i.S. der Anwendungsvoraussetzungen des BauGB für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und einen wesentlichen Beitrag zur Schonung von Grund und Boden und der natürlichen Ressourcen überhaupt dar.
Gewährleistung einer zügigen Durchführung	<u>Erfüllt:</u> Zu erwartender erforderlicher Zeitrahmen zur Umsetzung entspricht den in der Rechtsprechung erarbeiteten Kriterien.

Tabelle 2: Zusammenfassendes Ergebnis der Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erscheint danach im Zusammenwirken aller untersuchten Kriterien notwendig und geboten; die Anwendungsvoraussetzungen werden umfänglich erfüllt. Für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme spricht auch der Sachverhalt, dass die Kommune - im Gegensatz zu Eigentümern oder Investoren - nicht allein auf die finanzielle Machbarkeit der Gesamtmaßnahme Rücksicht nehmen muss, sondern auch auf die Durchsetzbarkeit der städtebaulichen Ziele und auf die Zügigkeit der Maßnahmendurchführung.

Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden (vgl. Kapitel 8.3). Daneben wurde geprüft, ob mit anderen Instrumenten des allgemeinen und besonderen Städtebaurechts die städtebaulichen Ziele erreicht werden können (vgl. Kapitel 5).

## 5 Alternative Instrumente zur Inanspruchnahme des Entwicklungsrechts

Als Prüfmaßkriterium der Angemessenheit der Durchführung einer Maßnahme des besonderen Städtebaurechts im vorliegenden Fall wird folgender Aspekt zugrunde gelegt:

Die einheitliche, zügige, finanziell darstellbare und tatsächliche Durchführung einer Planungs- und Baumaßnahme, bei der ein Stadtteil komplett neu entwickelt wird, inklusive aller dazugehörigen verkehrlichen, infrastrukturellen, kulturellen, sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Aspekte und Elemente muss durch das angewandte Rechtsinstrument gewährleistet sein.

### 5.1 Allgemeines Städtebaurecht

Die Instrumente des allgemeinen Städtebaurechts finden sich im ersten Kapitel des Baugesetzbuches in den §§ 1 bis 135. Als hier maßgebliche Alternativen sind aufzuführen:

- die Bauleitplanung,
- die Bodenordnung, insbesondere durch Umlegung,
- Abschluss vertraglicher Vereinbarungen

Die jeweilige Koppelung bzw. Kombination der einzelnen Elemente untereinander und mit dem flexibleren Instrument des städtebaulichen Vertrages (§ 11 BauGB) ist dabei möglich bzw. würde im vorliegenden Fall weitgehend erforderlich werden.

Die Ausweisung von Bauland durch Bebauungspläne gemäß § 8 und 9 BauGB schafft Baumöglichkeiten im Sinne einer reinen Angebotsplanung. Dies gewährleistet keine tatsächliche Umsetzung der dargestellten erforderlichen Stadtteilentwicklung. Die Durchführung von Baumaßnahmen hängt allein von den jeweiligen Grundstückseigentümern und deren finanzieller Leistungsfähigkeit bzw. Motivation ab. Ein notwendiges zeitlich abgestimmtes und koordiniertes Vorgehen ist so nicht zu gewährleisten.

Die Anwendung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen gemäß § 12 BauGB erfordert aufgrund des Wesens und der Struktur dieses Rechtsinstruments bei der gegebenen Gebietsgröße eine große Anzahl an Einzelplänen mit den jeweiligen konkreten Einzelvorhaben. Dies schafft neben einem erheblich gesteigertem Koordinierungsaufwand Probleme bei der notwendigen effizienten Verzahnung und Koordination zwischen den Einzelmaßnahmen bzw. vorhabenbezogenen Bebauungsplänen. Daneben müsste die Stadt Heidelberg für jeden Vorhabenträger verlässlich prüfen können, ob er tatsächlich bereit und in der Lage ist, das Vor-

haben entsprechend den Vereinbarungen umzusetzen. Darüber hinaus muss jeder Vorhabenträger auch tatsächlich die Verfügungsgewalt über die jeweiligen Grundstücke innehaben. Bei einer nicht fristgerechten Umsetzung hat die Gemeinde die Möglichkeit, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzuheben; die tatsächliche bauliche Umsetzung der Stadtentwicklungspläne wird damit allerdings nicht erreicht.

Eine Durchführung der Stadtteilentwicklung allein auf Grundlage von Bebauungsplänen gestaltet sich bei einer derartigen Projektumsetzung auch aufgrund der Infrastrukturkosten und deren Finanzierbarkeit schwierig. Über Erschließungsbeiträge können diese Kosten zwar anteilig refinanziert werden, jedoch nur über einen sehr langen Zeitraum, wobei etwa Maßnahmen der sozialen Infrastruktur wie Schulen und Kindergärten einer Finanzierung über Beiträge gänzlich entzogen wären. Eine mit den Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts zu erwartende allgemeine Steigerung der Grundstückswerte durch die sich konkretisierende Planung erschwert zusätzlich nicht nur die einheitliche und zügige Durchführung, sondern kann die Durchführbarkeit des Projekts überhaupt gefährden.

Daneben bietet der derzeitige Zuschnitt der Grundstücke des Bahnstadt-Areals keine Möglichkeiten, eine den städtebaulichen Zielen und Zwecken der Planung entsprechende Bebauung zu verwirklichen. Eine Neuordnung ist daher zwingend erforderlich. Eine solche Neuordnung kann grundsätzlich auch im Wege der Umlegung gemäß den §§ 45 ff. BauGB erfolgen. Diese Baulandumlegung kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn die jeweiligen Eigentümer der zu entwickelnden Flächen erkennbar bereit sind, die ihnen zu eröffnenden Baurechte innerhalb der vorgegebenen Zeit und entsprechend den Zielen und Zwecken der Entwicklung zu verwirklichen.<sup>31</sup>

*"Demgegenüber haben jedoch die Verhandlungen mit aurelis über den Abschluss einer so genannten Rahmenvereinbarung gezeigt, dass die Eigentümerin nur begrenzt zu einer anteiligen Kostentragung bei der Durchführung notwendiger Ordnungsmaßnahmen bereit war und über dies eine vertragliche Bindung zur Durchführung und Sicherung des Projekts so weit als möglich abzuwehren versuchte."*<sup>32</sup>

Darüber hinaus hat die Stadt keine unmittelbare Zugriffsmöglichkeit auf fremde Grundstücke, was insbesondere im Hinblick auf unbedingt erforderliche Schlüsselgrundstücke, die zumindest zeitlich absehbare Umsetzung der Gesamtmaßnahme behindert. Ein freihändiger Erwerb aller Grundstücke durch die Stadt Heidelberg ist aufgrund der Dimension des Gesamtvorhabens darüber hinaus wirtschaftlich nicht darstellbar.

---

<sup>31</sup> Vgl. Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar, Stand: September 2005 § 165 Randnr. 81

<sup>32</sup> Nörr Stiefenhofer Lutz – Partnerschaft, a.a.O., S. 39

Eine Entwicklungsmaßnahme scheidet gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 3 BauGB auch dann aus, wenn der Eigentümer bereit ist, seine Grundstücke an die Gemeinde zu dem Wert zu veräußern, der sich in Anwendung des § 169 Abs. 1 Nr. 6 und Abs. 4 BauGB ergibt. Die Bereitschaft der Eigentümer im potenziellen Entwicklungsbereich zu einer Veräußerung der Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert, wurde im Rahmen dieser vorbereitenden Untersuchung ermittelt.<sup>33</sup>

Da die größten Grundstückseigentümer und andere Einzeleigentümer von infrastrukturell notwendigen Flächen nicht zur Veräußerung zum Anfangswert bereit sind, ist die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereichs erforderlich.

Vorkaufsrechtliche Instrumente sowie Maßnahmen zur Sicherung der Bauleitplanung, wie Veränderungssperre und die Rückstellung von Baugesuchen (§§ 14 ff BauGB), greifen nicht bzw. verhindern nur ungewollte Entwicklungen, fördern aber nicht aktiv die tatsächliche Umsetzung.

Der Einsatz von Zwangsmitteln, namentlich der Enteignung, ist ohne vorherige Festsetzung einer Entwicklungssatzung nur schwer und langwierig auf Grundlage eines wirksamen Bebauungsplanes durchsetzbar. So wird außerhalb des städtebaulichen Entwicklungsrechts das für die Enteignung erforderliche Wohl der Allgemeinheit nicht durch den hier bestehenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten indiziert (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung der Entwicklungssatzung).

Für sonstige Satzungen zur Regelung der Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 Abs. 4 BauGB gelten die Ausführungen zum Bebauungsplan analog, so dass auch diese Instrumente keinen adäquaten Lösungsansatz bieten.

Gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 3 BauGB kann eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme dann nicht in Betracht kommen, wenn die Ziele und Zwecke durch den Abschluss städtebaulicher Verträge erreicht werden können. Ob Verhandlungen zu einem städtebaulichen Vertrag im jeweiligen Fall geboten sind, hängt von den Umständen ab:

*"Eine einvernehmliche Regelung muss sich als realistische Perspektive abzeichnen. Hieran fehlt es, wenn eine Mehrzahl von Eigentümern nicht bereit ist, ihre Grundstücke für die in Aussicht genommene Nutzung zur Verfügung zu stellen, oder zwar Verkaufsinteressen bekundet, jedoch erkennbar auf einen Verkaufspreis beharrt, der über den entwicklungsbedingten Anfangswert im Sinne des § 169 Abs. 1 Nr. 7 i. V. m. § 153 Abs. 3 BauGB herausgeht."<sup>34</sup>*

---

33 Vgl. Kap. 8.2.2

34 Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar, Stand: September 2005, § 165 Randnr. 81.

Dies war bislang z.B. bei den Verhandlungen mit der Eigentümerin des Großteils der zur Umsetzung erforderlichen Flächen, der aurelis real estate GmbH & Co. KG, der Fall. Trotz intensiver Bemühungen konnte die Stadt Heidelberg als Trägerin der Planungshoheit keine Einigung mit der aurelis real estate GmbH & CO.KG als Eigentümerin der größten betroffenen Liegenschaften über ein tragfähiges, die einheitliche und wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme sicherndes Entwicklungsmodell erzielt werden, das eine hinreichende Gewähr für die Zweckerreichung geboten hätte. Somit scheidet der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages als Alternative zur Einbeziehung dieser Grundstücke in die Entwicklungsmaßnahme aus. Auch die Verhandlungen über den freihändigen Erwerb verliefen bislang erfolglos, da die Kaufpreisvorstellungen auf Seiten der Eigentümerin eine wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht zugelassen hätten.

Insgesamt betrachtet ist mit den Möglichkeiten des allgemeinen Städtebaurechts eine einheitliche, zügige Abwicklung und Steuerung der Gesamtentwicklung und ihrer Finanzierung nicht mit gesicherter Wahrscheinlichkeit oder nur durch umfängliches Zurückbleiben hinter der angestrebten Qualität der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung gegeben. Vor diesem Hintergrund und unter Würdigung des o.g. "Prüfkriteriums", erscheint die Möglichkeit, die komplexe Gesamtmaßnahme "Bahnstadt" nur mit Mitteln des allgemeinen Städtebaurechts durchzuführen, ungeeignet.

## 5.2 Stadtumbaugebiet

Unter Stadtumbau werden Strategien, Maßnahmen und Projekte der Stadterneuerung verstanden, die auf Phänomene und Probleme reagieren, die sich als Folge des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels ergeben. Der Stadtumbau ist in den §§ 171a bis 171d des BauGB geregelt.

Stadtumbaumaßnahmen sind gem. § 171a BauGB Maßnahmen, durch die in einem von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. Erhebliche städtebauliche Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen besteht oder zu erwarten ist. Im Falle der Bahnstadt ergeben sich durch die Aufgabe der Bahnnutzung große Flächen, die einer nachhaltigen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden sollen.

Stadtumbaumaßnahmen sind besonders zur Lösung von städtebaulichen Problemen in Gebieten bestimmt, in denen ein qualifizierter Handlungs-

bedarf besteht, der aus Gründen des öffentlichen Interesses ein planmäßiges und aufeinander abgestimmtes Vorgehen erfordert.<sup>35</sup>

Die Stadtumbaumaßnahmen sollen gem. § 171a Abs. 3 BauGB insbesondere dazu beitragen, dass

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,
- einer anderen Nutzung nicht zuführende bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung oder einer hiermit verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden,
- innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.

Auf die Bahnstadt treffen bis auf den letzten Punkt alle genannten Aspekte zu. Im Juli 2005 wurde daher bereits ein Beschluss vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg gefasst, vorbereitende Untersuchungen entsprechend § 141 BauGB durchzuführen.<sup>36</sup>

Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen des Stadtumbaus bedarf es des Rückgriffs auf die Ermächtigungsgrundlagen des allgemeinen und besonderen Städtebaurechts, z.B. der Bebauungsplanung, der Bodenordnung, der städtebaulichen Gebote oder der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme, da die Festlegung eines Stadtumbaugebietes keine besonderen Eingriffsrechte der Kommune gegenüber Dritten begründet. Vertragliche Lösungen (Stadtumbauvertrag) sollen gem. § 171c BauGB im Vordergrund stehen.

In einem nach § 171b BauGB festgelegten Stadtumbaugebiet ist kein direkter Zugriff auf Flächen möglich. Mit der Festlegung eines Stadtumbaugebietes allein ist also keine Umsetzung der Ziele der städtebaulichen Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt möglich. Will die Gemeinde den Stadtumbauprozess mit durchsetzungsorientierten Instrumenten begleiten, stehen ihr – bei Vorliegen der jeweiligen Voraussetzungen – die Verfahren und Instrumente des Städtebaurechts zur Verfügung, in erster Linie die städtebauliche Sanierung (vgl. Kapitel 5.3).

§ 171d BauGB führt zur Sicherung von Stadtumbaumaßnahmen außerdem ein eigenständiges städtebauliches Instrumentarium ein.<sup>37</sup> Gemäß

---

<sup>35</sup> Vgl. Krautzberger: Kommentar zu §§ 171 a-d, § 171a, Rd. 2 unter [www.stadtumbau.com](http://www.stadtumbau.com)

<sup>36</sup> Nach den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Baden-Württemberg müssen Stadtumbaugebiete als förmliche Sanierungsgebiete nach BauGB festgelegt werden.

<sup>37</sup> Vgl. Ernst, W., Zinkahn, W., Bielenberg, W.: BauGB Kommentar, § 171d, Rd. 1

§ 171d BauGB kann die Gemeinde durch Satzung ein Gebiet bezeichnen, das ein festgelegtes Stadtumbaugebiet oder Teile davon umfasst und in dem zur Sicherung und sozialverträglichen Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen die in § 14 Abs. 1 BauGB bezeichneten Vorhaben und sonstigen Maßnahmen der Genehmigung bedürfen. Darüber hinaus wird die Gemeinde ermächtigt, Vorhaben und Maßnahmen ab Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses über die Satzung entsprechend § 15 BauGB zurückzustellen.

Der Gemeinde steht in Satzungsgebieten nach § 171d BauGB gem. § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BauGB über dies das gesetzliche Vorkaufsrecht zu. Mit dem Vorkaufsrecht wird der Gemeinde ein Instrument an die Hand gegeben, mit dem sie durch den Grundstückserwerb die von ihr im Rahmen des Stadtumbaus verfolgten Zwecke (städtebauliches Entwicklungskonzept) befördern kann.

In der "Anwendungsphilosophie" des Stadtumbaus stehen jedoch konsensuale und vertragliche Vorgehensweisen der Kommune vor den Durchsetzungsinstrumenten. Stadtumbau soll im Wesentlichen mit den Akteuren im Gebiet durchgeführt werden. Deshalb ist die Ermittlung und Gewichtung von deren Mitwirkungsbereitschaft und deren verlässliche Bindung (z.B. per Vertrag gemäß § 11 BauGB) ein Wesenszug des Stadtumbaus. Fehlt es an dieser insgesamt oder überwiegend, ist der Stadtumbau kein geeignetes Regelinstrument.

Gemäß § 85 Abs. 1 Nr. 7 BauGB kann die Gemeinde in Satzungsgebieten nach § 171d BauGB zwar auch Grundstücke enteignen, um eine bauliche Anlage zu erhalten oder zu beseitigen. Die Enteignung darf dabei nur erfolgen, um einen den städtebaulichen und sozialen Belangen Rechnung tragenden Ablauf der Stadtumbaumaßnahmen auf der Grundlage des von der Gemeinde aufgestellten Stadtentwicklungskonzepts (§ 171b Abs. 2 BauGB) oder eines Sozialplans (§ 180 BauGB) zu sichern. Die Enteignung kann weder allein auf Grundlage des Beschlusses eines Stadtumbaugebiets noch allein zur Durchführung eines Stadtumbauvertrages erfolgen.<sup>38</sup>

Die Stadt Heidelberg ist, wenn sie die städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt umsetzen will, in einem wichtigen Umfang auf den durchgreifenden Grunderwerb für infrastrukturelle Grunderschließung des Quartiers angewiesen. Dafür kommt in erster Linie die Anwendung des städtebaulichen Entwicklungsrechts in Betracht. Beim Stadtumbau steht nicht das hoheitliche Handeln der Kommune im Vordergrund, sondern konsensuale Regelungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern. Diese sind – wie umfassend dargelegt, nicht erreichbar.

Bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme soll die Gemeinde gemäß § 166 Abs. 3 BauGB Grundstücke im städtebaulichen Entwick-

---

<sup>38</sup> Vgl. Ernst, W., Zinkahn, W., Bielenberg, W.: BauGB Kommentar, Vorb §§ 171a-171d, Rd. 22

lungsbereich auf freiwilliger Grundlage oder durch Enteignung in der Höhe des unbeeinflussten Anfangswertes erwerben (Erwerbspflicht). Die Zielrichtung in Bezug auf den Grunderwerb ist hier also eine andere als beim Stadtumbau.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ermöglicht den Grunderwerb zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert. Durch die Entwicklungsmaßnahme ergibt sich eine Erhöhung des Bodenwertes (Endwert). Die entwicklungsbedingte Bodenwertsteigerung kann von der Gemeinde zur Finanzierung der Kosten der Entwicklungsmaßnahme verwendet werden. Diese Vorgehensweise ist beim Stadtumbau nicht vorgesehen.

Aus den o.g. Gründen ist das Instrumentarium des Stadtumbaus nicht geeignet, die Ziele der Stadt Heidelberg im Bereich der Bahnstadt umzusetzen. Der Beschluss des Gemeinderats vom 30.06.2005 für die vorbereitende Untersuchung zum Bund-Länder-Programm „Stadtumbau-West“ hatte zum Ziel, im Rahmen eines Sanierungsgebietes, Städtebaufördermittel zu mobilisieren.

### 5.3 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen gem. § 136 BauGB sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Die Vorbereitung und zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen muss im öffentlichen Interesse liegen. Das öffentliche Interesse bezieht sich auf das Ziel, städtebauliche Missstände zu beseitigen und darauf, dies in einem Vorgang zu bewirken, der von der Vorbereitung der Maßnahme bis zu ihrer Beendigung wirtschaftlich und rechtlich eine Einheit bildet. Sanierungsmaßnahmen müssen von der öffentlichen Hand veranlasst, von ihr umfassend geleitet und regelmäßig durch den Einsatz erheblicher öffentlicher Mittel ermöglicht werden.<sup>39</sup> Die Maßnahmen dürfen nicht allein oder vorwiegend privaten Interessen dienen.

Städtebauliche Missstände liegen gem. § 136 Abs. 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht (Substanzschwächen) oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach Lage und Funktion obliegen (Funktionsschwächen).

Im Bereich der Bahnstadt handelt es sich, vor dem Hintergrund der städtebaulichen Rahmenplanung, in erster Linie um städtebauliche Missstände in Form von Funktionsschwächen. Bei der Begründung von Funktions-

---

<sup>39</sup> Vgl. Ernst, W., Zinkahn, W., Bielenberg, W.: BauGB Kommentar, § 136, Rd. 4 und 10

schwächensanierungen können die zukünftig angestrebte Struktur und Funktion des Sanierungsgebietes im gemeindlichen Bereich angeführt werden. Zur zukünftigen Funktion gehört sowohl das, was nach dem Sanierungskonzept erhalten ist, als auch das, was durch einen Funktionswandel erreicht werden soll.<sup>40</sup> Unter eine Funktionsmängelsanierung fallen u.a. auch folgende Fälle, die in der Bahnstadt von Relevanz sind:

- Umnutzung von Flächen aus Gründen einer städtebaulichen Umstrukturierung.
- Bauliche Verdichtung in bisher aufgelockert bebauten Siedlungsgebieten zum Zwecke der Baulandversorgung.<sup>41</sup>

Die städtebauliche Sanierung wird gemäß der §§ 136 ff BauGB durchgeführt. Zu unterscheiden sind das förmliche Sanierungsverfahren und das vereinfachte Sanierungsverfahren. Bei letzterem ist die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen.

Eine Entwicklungsmaßnahme unterscheidet sich im Wesentlichen durch zwei Aspekte von einer Sanierungsmaßnahme.

Ein Entwicklungsgebiet kann auch für solche Teile der Stadt festgelegt werden, welche erstmalig städtebaulich entwickelt oder einer neuen Entwicklung zugeführt werden sollen, während die Sanierung in erster Linie die Beseitigung städtebaulicher Missstände in bereits entwickelten Bestandsgebieten unter (weitgehender) Beibehaltung vorhandener Nutzungen zum Ziel hat.

Anders als bei städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen ist die Gemeinde bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen nicht zum Erwerb der Grundstücke verpflichtet. Die Liegenschaften verbleiben vielmehr grundsätzlich beim Grundstückseigentümer. Ähnlich wie beim Stadtumbau stehen auch bei der städtebaulichen Sanierung konsensuale Regelungen mit den Grundstückseigentümern im Vordergrund. In Sanierungsgebieten ist ein Grunderwerb seitens der Stadt nur vorgesehen, sofern dies zur Umsetzung der Sanierungsziele erforderlich ist. Eine Enteignung ist anders als im Entwicklungsbereich nicht unter erleichterten Bedingungen möglich.

Die Finanzierung der Sanierung erfolgt hingegen wie bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, sofern die Sanierung nicht im vereinfachten Sanierungsverfahren durchgeführt wird. Die Grundstückseigentümer entrichten gem. § 154 BauGB einen Ausgleichsbeitrag, der sich aus der sanierungsbedingten Bodenwerterhöhung ergibt.

Bei der Bahnstadt in Heidelberg kommt eine Funktionsschwächensanierung gemäß § 136 ff BauGB nicht in Betracht, da die städtebauliche Neuordnung ohne die grundlegende Neustrukturierung der Grundstü-

---

<sup>40</sup> Vgl. Ernst, W., Zinkahn, W., Bielenberg, W.: BauGB Kommentar, § 136, Rd. 37

<sup>41</sup> Vgl. Ernst, W., Zinkahn, W., Bielenberg, W.: BauGB Kommentar, § 136, Rd. 29

cke, einschließlich der fast vollständigen Änderung der derzeitigen Erschließung und der hierzu erforderliche flächenhafte Grunderwerb mit dem Instrument des Sanierungsrechts nicht gewährleistet wäre.

#### **5.4 Zusammenfassung**

Bei der Bahnstadt sind alle Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB gegeben. (vgl. Kapitel 4). Sie ist außerdem das einzige Instrument, mit dem die angestrebten städtebaulichen Ziele, vorrangig die Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt, einheitlich und zügig erreicht werden können. Nur im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme können die Grundstücke durch die Stadt Heidelberg verfügbar gemacht werden, da es sich um eine sehr heterogene Eigentümerstruktur handelt. Die Eigentümer sind nur teilweise bereit bzw. in der Lage, die städtebaulichen Ziele für dieses Gebiet zu verwirklichen. Insbesondere Schlüsselgrundstücke, die für die Umsetzung der öffentlichen Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen benötigt werden sowie große zusammenhängende Grundstücke, für die eine Parzellierung oder Arrondierung erforderlich ist, sind nicht verfügbar. Insofern ist es unbedingt geboten, zur Durchsetzung der städtebaulichen Ziele und zur Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme anzuwenden. Die Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich gemäß § 165 BauGB ist bei Abwägung aller Belange rechtlich alternativenlos, sinnfällig geboten und zulässig.

## 6 Gebietsabgrenzung und Verfahrensfestlegung

Die Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat ergeben, dass für den dargestellten Entwicklungszweck nur die besondere Maßnahme nach § 165 ff BauGB in Betracht kommt und die einheitliche und zügige Durchführung im gesteigerten öffentlichen Interesse liegt.

Allein die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gewährleistet eine einheitliche und zügige Durchführung der Maßnahme und besitzt die zur Erreichung der planerischen Ziele hier erforderliche Mobilisierungsfunktion.

Der Entwicklungsbereich ist gemäß § 165 Abs. 5 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Ziel der vorliegend geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist es, einen Ortsteil im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zuzuführen. Die in Bezug auf die städtebauliche Zielvorstellung gegebene erhebliche Minder- und Fehlnutzung auch von bereits bebauten Grundstücken und die Erforderlichkeit der einheitlichen und zügigen Durchführung rechtfertigt die Einbeziehung nahezu des gesamten Gebietes der vorbereitenden Untersuchungen in den Geltungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Voraussetzung für das Inkrafttreten der Satzung ist die Freistellung der nach § 38 BauGB gewidmeten Flächen bzw. die Zustimmung des Bedarfsträgers zur Einbeziehung vorläufig noch militärisch genutzter Flächen.

Gegenüber der Abgrenzung des Bereichs der vorbereitenden Untersuchungen gemäß Beschluss vom 16.02.2006 und öffentlicher Bekanntmachung vom 15.03.2006 wird die Abgrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs wie folgt modifiziert: Die Flurstücke Nr. 6628/4 und 6628/3 an der Speyerer Straße und am Czernyring werden nicht in den räumlichen Geltungsbereich der Satzung einbezogen. Die betreffenden Grundstücke entsprechen bereits in Bezug auf Nutzung, Art, Maß und Zustand wie auch in Bezug auf die Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten den Zielsetzungen des Rahmenplanes, so dass kein weiteres Entwicklungserfordernis gegeben ist.

Des Weiteren wird das im Besitz der Deutschen Bahn AG befindliche Flurstück Nr. 6617 mit einer Fläche von 3,6 ha nicht in den räumlichen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung einbezogen. Die in Rede stehende Fläche ist derzeit noch eisenbahnrechtlich gewidmet und unterliegt damit dem Planungsvorbehalt des § 38 BauGB. Ein Freistellungsantrag zur Entlassung dieser Fläche aus der eisenbahnrechtlichen Widmung ist gestellt. Die Verfügbarkeit dieser Fläche wird erst mittelfristig gegeben sein, da die Freistellung seitens des Eisenbahnbundesamtes an die Verlagerung der auf der Fläche befindlichen und derzeit noch von der DB AG genutzten Werkstattgebäude geknüpft wird. Unter der Voraussetzung

einer Verlagerung dieser Nutzungen wurde die spätere Freistellung des Geländes in Aussicht gestellt. Ein Gutachten zur Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten ist in Auftrag gegeben worden.

Eine Entwicklung des übrigen Untersuchungsgebiets ist auch ohne bzw. im Vorgriff auf die auf der in Rede stehenden Fläche vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen möglich. Der betroffene bahngewidmete Flurstücksteil ist zwar zur vollständigen Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans erforderlich, jedoch wird er entsprechend dem Bauzeitenplan erst in einer späteren Realisierungsphase benötigt.

Um das Verfahren nicht weiter zu verzögern, wird das in Rede stehende, lediglich für die Herstellung von Erschließungsmaßnahmen vorgesehene Teilstück daher aus dem räumlichen Geltungsbereich der Entwicklungssatzung ausgeklammert. Es ist vorgesehen, die Fläche nach der Freistellung möglichst als Ergänzungsgebiet festzusetzen und dadurch die vollständige Umsetzbarkeit des städtebaulichen Rahmenplans zu gewährleisten. Die Kosten für den Grundstücksankauf und die auf dem Grundstück erforderlichen Ordnung- und Erschließungsmaßnahmen werden in die Kosten- und Finanzierungsübersicht eingestellt.

Daraus ergibt sich abschließend folgende vorgeschlagene Abgrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs "Bahnstadt":

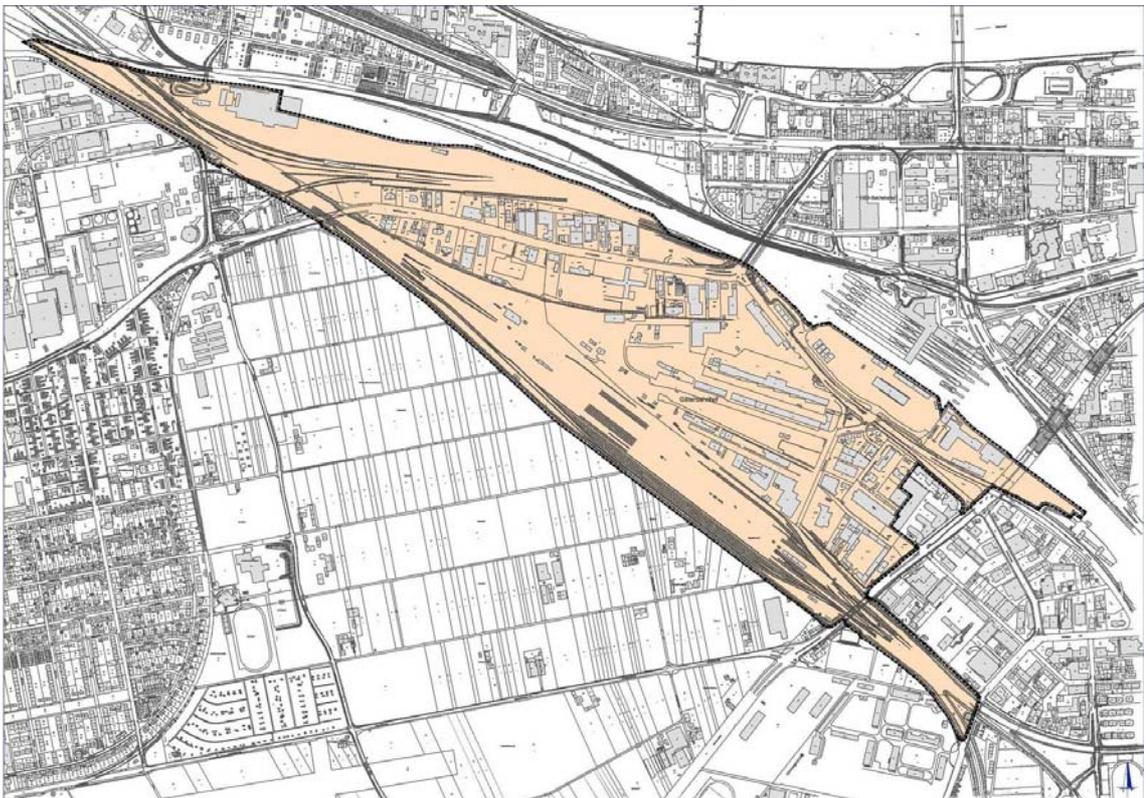


Abbildung 3: Abgrenzung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches, M. 1:20.000

Eine Aufzählung der innerhalb des geplanten Entwicklungsbereichs gelegenen Flurstücke ist in der Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs "Bahnstadt" enthalten. Hinsichtlich einzelner Flurstücke laufen momentan noch Vorbereitungen für die förmliche Freistellung von der Bahnnutzung. Nach den zum Freistellungsantrag geführten Gesprächen mit dem Eisenbahnbundesamt sowie den zuständigen Stellen der Deutschen Bahn ist sicher mit einer rechtzeitigen Freistellung vor Inkrafttreten der Entwicklungssatzung zu rechnen.

Begleitend zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist außerhalb des Geltungsbereichs der Entwicklungssatzung die Durchführung verschiedener Ordnungsmaßnahmen erforderlich. Hierzu gehören beispielsweise der Aus- und Umbau der Speyerer Straße, der Straßenanschluss an die Autobahnanschlussstelle "Rittel" sowie die Schaffung von Fußwegeanbindungen und Fußgängerbrücken einschließlich der Verlängerung des Querbahnsteigs des Hauptbahnhofes zur Anbindung an Bahnhof und Innenstadt. Diese Maßnahmen werden größtenteils auf städtischen Grundstücken realisiert, so dass insofern die Ausweisung von Anpassungsgebieten nicht erforderlich ist. Die Kosten für die erforderlichen Ordnungsmaßnahmen werden in die Kosten- und Finanzierungsübersicht eingestellt.

## 7 Darstellung der Finanzierbarkeit

Zu den Voraussetzungen einer zügigen Durchführung innerhalb eines absehbaren Zeitraumes (§ 165 Abs. 3 Nr. 3 BauGB) zählt die gesichert erscheinende Finanzierung der Maßnahme. § 149 Abs. 1 S. 1 BauGB in Verbindung mit § 171 Abs. 2 S. 1 BauGB bestimmt, dass die Gemeinde nach dem Stand der Planung eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzustellen hat. Bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sind die Kosten der Gesamtmaßnahme daher überschlägig zu ermitteln und die Möglichkeiten der Finanzierung aufzuzeigen.

### 7.1 Kosten und Finanzierung

Im Rahmen der Verhandlungen über den freihändigen Erwerb namentlich mit der aurelis real estate GmbH & Co.KG wurden mehrere Berechnungen erstellt, die jedoch im Ergebnis allesamt eine tragfähige, einheitliche und wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht möglich erscheinen ließen. Ursächlich hierfür waren die Einnahmeerwartungen der Eigentümerin. Ausweislich einer vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme zu den Preisforderungen der aurelis liegt der geforderte Mischpreis jedoch deutlich oberhalb der für die Liegenschaft in Frage kommenden Bodenwerte in Heidelberg und wäre für den Entwicklungsbereich als deutlich überhöht zu werten.

Auf der Basis einer überschlägigen Kosten- und Finanzierungsübersicht sind die Ausgaben, Einnahmen und die Finanzierung als Folge der Umsetzung der Maßnahme ermittelt und zueinander in Bezug gesetzt worden. Hierbei stehen Planungskosten in einer Höhe von ca. 14 Mio. Euro, Kosten für die Herstellung des öffentlichen Raumes von ca. 170 Mio. Euro, Ordnungs- und Hochbaumaßnahmen von ca. 38 Mio. Euro und Grunderwerbskosten von ca. 21 Mio. Euro einer Einnahme durch Ausgleichsbeträge von ca. 170 Mio. Euro sowie Fördermitteln und Kostenübernahmen Dritter von ca. 73 Mio. Euro gegenüber.

Eine grundsätzliche Bedeutung im Hinblick auf die Finanzierbarkeit kommt der Ermittlung der Anfangs- und Endwerte zu. Der Anfangsstichtag (Qualitätsstichtag) für die Qualifizierung des maßgeblichen Grundstückszustandes nach § 169 Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. § 153 Abs. 1 BauGB wurde nach sachverständiger Einschätzung auf den 01. September 1995 festgelegt. Als Bewertungsstichtag wurde der 01. September 2006 festgelegt. Der beauftragte Wertermittler kommt zu der Einschätzung, dass der Anfangswert deutlich unter dem von der aurelis real estate GmbH & CO.KG im Rahmen des freihändigen Erwerbs geforderten Verkaufserlös liegt<sup>42</sup>. Die gutachterlichen Feststellungen rechtfertigen die Erwartun-

---

<sup>42</sup> Vgl. Blanke, Gutachten über "Anfangs/Endwert" nach § 165 ff. (153 ff.) BauGB im Entwicklungsgebiet "Bahnhof" Heidelberg, Berlin, 29. September 2006

gen, dass nur mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die Maßnahmen zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele gewährleistet werden können.

Die ermittelten Kostensummen orientieren sich an einem Projektzeitplan und differenzieren sich dabei für den Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2013 auf. Einer Ausgewogenheit der Belastungen im Hinblick auf eine verzögerte Einnahme in den ersten Realisierungsjahren wird Rechnung getragen. Die Belastungen durch das Projekt müssen für den städtischen Haushalt erträglich und im Ergebnis ohne Gewinnbilanz sein. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme schöpft dabei die Grundstückswertentwicklung ab und führt diese den Infrastruktur- und Fördermaßnahmen sowie den sozialen Quartiersaufbaubemühungen zu.

Diese Vorgehensweise erfordert nicht, dass sämtliche Grundstücke im Entwicklungsbereich sofort durch die Stadt erworben werden müssen. Auf der Basis der von der Stadt erstellten zeitlichen Ablaufplanung und der auf dieser Grundlage zu erstellenden Bebauungspläne kann ein zeitlich gestaffelter Erwerb stattfinden. Der Ankauf von Grundstücken kann dabei auf das Maß reduziert werden, wie es für den jeweiligen Realisierungsfortschritt erforderlich ist. Durch den zeitlich gestaffelten Grundstücksankauf zu dem festgeschriebenen entwicklungsunbeeinflussten Ankaufswert wird der entstehende Finanzaufwand der Stadt Heidelberg zeitlich gestreckt.

Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel werden mit den jeweils zuständigen Ämtern abgestimmt und für den Planungszeitraum von 10 bis 15 Jahren über eine Sonderrechnung der Stadt Heidelberg bewirtschaftet. Die Sonderrechnung "Bahnstadt" wurde nach § 50 der Gemeindehaushaltsverordnung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe genehmigt.

Diese Kosten- und Finanzierungsübersicht, welche eine dynamische Investitionsrechnung darstellt, wird mit der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme laufend fortgeschrieben und von der höheren Verwaltungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) geprüft.

## **7.2 Zusammenfassung**

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt, dass unter Berücksichtigung der Grundstückswerte, sowie aller Kosten einschließlich der Finanzierungskosten als Folge der Umsetzung, die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wirtschaftlich vertretbar ist. Das Gesamtprojekt Bahnstadt lässt sich folgerichtig ohne eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nicht darstellen.

## **8 Beteiligungsverfahren gem. § 165 Abs. 4 S. 2 BauGB**

### **8.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

#### **8.1.1 Zielsetzung / Verfahren**

Die Träger öffentlicher Belange sind nach § 165 Abs. 4 S. 6 BauGB i.V.m. § 139 Abs. 2 BauGB im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zu einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in sinngemäßer Anwendung der Verfahrensvorschriften der Bauleitplanung (§ 4 BauGB) vorab zu beteiligen. Hierbei ist insbesondere zu prüfen, ob Planungsabsichten und sonstige Maßnahmen der öffentlichen Aufgabenträger die generelle oder zügige Umsetzung der Planung gefährden können.

Die Aufgaben und Ziele der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind zusammengefasst:

- Information über die beabsichtigte förmliche Festlegung und die Ziele und Zwecke der Entwicklung,
- Ermittlung erheblicher Durchführungshindernisse mit Auswirkungen auf die generelle oder zügige Durchführbarkeit der Entwicklungsmaßnahme,
- Klären der Mitwirkungsbereitschaft öffentlicher Aufgabenträger,
- Einholen der Zustimmung öffentlicher Bedarfsträger für die Einbeziehung von Grundstücken mit besonderer Zweckbestimmung in den Entwicklungsbereich,
- Koordination der Planungen und Maßnahmen.

Die Ergebnisse der Trägerbeteiligung sind in die Abwägung nach § 165 Abs. 3 S. 2 BauGB einzubeziehen.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 06.04.2006 angeschrieben und um Beantwortung folgender Fragen innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Eingang gebeten worden:

- Welche Planungen Ihrerseits sind im Untersuchungsgebiet beabsichtigt oder berühren dieses durch ihre Auswirkungen?
- Welche Belange Ihres Aufgabenbereichs sollten Ihrer Meinung nach im Untersuchungsgebiet berücksichtigt werden?
- Welche Hinweise erscheinen Ihnen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen und im Hinblick auf eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bedeutsam?

Von 35 angeschriebenen Träger öffentlicher Belange (inklusive der Nachbargemeinden Mannheim und Eppelheim) haben daraufhin 22 schriftlich geantwortet. Es wird davon ausgegangen, dass die übrigen Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken haben.

### 8.1.2 Liste der Beteiligten

- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Karlsruhe
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Stuttgart
- Staatliches Hochbauamt, Heidelberg
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Stuttgart
- Innenministerium Baden-Württemberg, Stuttgart
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 22 – Stadtsanierung, Wirtschaftsförderung, Gewerbeamt
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 25 – Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Mannheim
- Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg, Dezernat IV – Technisches Dezernat
- Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg, Dezernat VI – Gesundheitsdezernat
- Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Heidelberg, Amt für Baurecht und Denkmalschutz
- Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim
- Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, Mannheim
- EnBW Regional AG, Stuttgart
- RWE Westfalen-Weser-Ems, Dortmund
- Stadtwerke Heidelberg AG, Heidelberg
- Deutsche Post Bauen, Niederlassung Frankfurt, Büro Karlsruhe
- Deutsche Telekom AG, T-Com, Mannheim
- Kabel Baden-Württemberg GmbH, Heidelberg
- Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), Mannheim
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Mannheim
- Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Heidelberg
- BRN, Mannheim
- Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Karlsruhe
- Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Karlsruhe
- Evangelische Stiftung Pflege Schönau, Heidelberg
- Pfälzer Katholische Kirchenschaffnei, Heidelberg

- Industrie- und Handelskammer, Heidelberg
- Einzelhandelsverband Nordbaden e.V., Heidelberg
- Handwerkskammer, Mannheim
- Projektbüro Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck, Ludwigshafen
- Stadtverwaltung Mannheim
- Bürgermeisteramt Eppelheim

### **8.1.3 Ergebnisse**

#### **EnBW Regional AG, Stuttgart**

- Es werden keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorgetragen.

#### **Evangelische Stiftung Pflege Schönau**

- Es werden keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorgetragen.

#### **Pfälzer Katholische Kirchenschaffnei, Heidelberg**

- Schreiben wurde weitergeleitet an Gesamtkirchengemeinde Heidelberg.

#### **Katholische Gesamtkirchengemeinde Heidelberg**

- Derzeit bestehen keine Anregungen oder Bedenken. Es wird davon ausgegangen, dass das seinerzeit von Seiten der Katholischen Kirche in Absprache mit der Evangelischen Kirche eingebrachte Ökumenische Zentrum von der geplanten Entwicklungsmaßnahme nicht betroffen ist, da diese Planung erst im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplanes relevant wird.

#### **Wehrbereichsverwaltung Süd, Stuttgart**

- Auf die Stellungnahme vom 18.04.2006 und 21.06.2005 wird verwiesen. Darin wird auf die Lage des Untersuchungsgebietes im Bauschutzbereich für den militärischen US-Flugplatz Heidelberg und die damit verbundene Bauhöhenbeschränkung von 129 m ü.NN verwiesen.
- Als zuständige Behörde für die Zustimmung zur Einbeziehung der militärisch genutzten Flächen in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurde die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Karlsruhe, benannt.

#### **Stadt Eppelheim**

- Die Stadt Eppelheim verweist auf einen von ihr beim Verband "Metropolregion Rhein-Neckar" gestellten Antrag auf Ausweisung eines Sondergebiets mit Sportnutzung für das Gewann "Weiherlöchel".

Alternativ soll eine gewerbliche Nutzung angesiedelt werden. Für die Bahnstadt und die beantragten Nutzungen wird seitens der Stadt Eppelheim ein gemeinsam entwickeltes Verkehrskonzept für erforderlich gehalten.

#### **Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe**

- Es sind keine Planungen bekannt, die der Maßnahme entgegenstehen könnten. Der Rückbau der Gleisanlagen ist bereits beantragt und größtenteils durchgeführt. Zur Entwidmung der Flächen sind jeweilige Freistellungsanträge beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt bzw. bereits positiv beschieden worden.

#### **IHK Rhein-Neckar, Heidelberg**

- Die Hinweise richten sich an die verbindliche Bauleitplanung. Hierbei ist auf eine Gliederung des Gebietes mit unterschiedlichen Nutzungen besonderer Wert zu legen, um Emissionsbelastungen zu vermindern bzw. zu vermeiden. Eine besondere Bedeutung soll einer guten Verkehrsanbindung im Individualverkehr wie auch dem ÖPNV zukommen. Hierzu gehört auch ein ausreichendes Stellplatzangebot.

#### **RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice, Dortmund**

- Es werden keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorgetragen.

#### **Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Baurechtsamt**

- Es werden keine Anregungen, Bedenken oder Hinweise vorgetragen.

#### **Staatliches Hochbauamt Heidelberg**

- Im Untersuchungsgebiet sind keine Neuplanungen vorgesehen. Die Sanierung von Gebäuden erfolgt nach entsprechender Finanzierung der US-Streitkräfte. Aufgrund des inhomogenen Untergrundes werden Baugrunduntersuchungen empfohlen.

#### **Deutsche Telekom AG, T-Com, Mannheim**

- Es wird auf bestehende Telekommunikationslinien hingewiesen, die nach Möglichkeit bei der Umsetzung der Planung erhalten bzw. bei der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt werden sollen.

#### **Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, VRN, Mannheim**

- Die Entwicklung der Flächenpotenziale im Umfeld des Heidelberger Hauptbahnhofs wird begrüßt. Ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot wird für erforderlich gehalten. Eine abschließende Stellungnahme ist erst möglich, wenn dem VRN das städtische Gutachten über das verkehrliche Erschließungskonzept zu Verfügung ge-

stellt wird. Es wird darum gebeten, bei den weiteren Planungen die Planungen der DB Netz AG zum mehrgleisigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Mannheim Friedrichsfeld und Heidelberg Hbf zu berücksichtigen.

### **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben**

- Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) hat für die den US-Streitkräften überlassenen Grundstücke nach deren Abzug keinen weiteren militärischen Bedarf geltend gemacht, jedoch auf eigene fiskalische Interessen verwiesen. Die Zustimmung könne vor Beendigung der militärischen Nutzung nicht erteilt werden. Auf schriftliche Anfrage der BlmA haben die US-Streitkräfte ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Frei- und Rückgabe der Liegenschaften erklärt, soweit eine Verlegung auf Kosten der Stadt Heidelberg oder Dritter zu den Bedingungen der Streitkräfte erfolgt.
- Solange keine Ersatzunterbringung für das im Untersuchungsgebiet liegende Zolldienstgebäude und die zugehörige Lagerhalle gefunden ist, müssen diese am jetzigen Standort Bestandsschutz genießen.<sup>43</sup> Im Telefongespräch vom 08.05.2007 zwischen dem Stadtplanungsamt und der Oberfinanzdirektion Freiburg wurde die Bereitschaft zu einer Standortverlagerung innerhalb oder außerhalb des Gebietes erklärt.

### **Anmerkung**

Von der Freigabe der derzeit noch von den US-Truppen militärisch genutzten Flächen i.S.v. § 26 Nr. 2a BauGB ist nach derzeitigem Kenntnisstand auszugehen. Die US-Streitkräfte haben in einem am 05.04.2007 geführten Abstimmungsgespräch ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer Frei- und Rückgabe dieser Fläche bekundet und ihr Einverständnis mit der Einbeziehung der Flächen nördlich des Czernyrings in eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erklärt. Die genaueren Modalitäten der Verlegung sind noch zu klären, es ist aber zu erwarten, dass auch mit der BlmA Einvernehmen darüber hergestellt wird. Es besteht die Zusage, dass die US-Army bei einer entsprechenden Anfrage der BlmA nochmals bestätigen wird, dass die Flächen nördlich des Czernyrings zeitnah auf Grundlage gemeinsamer Verlagerungsregelungen freigegeben werden können. Für die Flächen südlich des Czernyrings sind Verlagerungsüberlegungen in der Abstimmung.

---

<sup>43</sup> Die Oberfinanzdirektion Karlsruhe hat sich im Rahmen der Beteiligung der Mieter und Pächter dahingehend geäußert, dass die Belange der Zollverwaltung bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Eine ausdrückliche Ablehnung der Entwicklungsmaßnahme wurde nicht geäußert. Es wurden Hinweise dazu gegeben, dass die Nutzung an diesem Standort bestimmte Rahmenbedingungen erforderlich macht.

**DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Karlsruhe**

- Die Maßnahme wird von der Deutschen Bahn AG begrüßt. Bezüglich der bahnseitigen Planungen und Belange wird auf die Besprechung vom 16.05.2006 verwiesen, in der auf die Notwendigkeit der Verlagerung der auf dem Bahngelände befindlichen Baulichkeiten und Anlagen hingewiesen und das grundsätzliche Einverständnis zu der Verlagerung erklärt wurde. Weitere Gespräche über technische Einzelfragen wurden beispielsweise am 05.12.2006 geführt, wobei Maßnahmen zur Ermöglichung einer zeitnahen Freistellung angekündigt wurden.
- Da die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu weiten Teilen aurelis-Gelände betrifft, wird eine Beteiligung der aurelis real estate GmbH & Co.KG für erforderlich gehalten. Auf die eisenbahnrechtliche Widmung der im Eigentum der DB AG stehenden Flächen und die Notwendigkeit der förmlichen Freistellung durch das Eisenbahn-Bundesamt wird verwiesen.

**Regierungspräsidium Karlsruhe**

- Seitens der Referate Raumordnung, Stadtsanierung, Wirtschaftsförderung und Wohnungswesen werden keine Bedenken vorgetragen. Auf die Beachtung der einschlägigen Vorschriften der §§ 165-171 BauGB (u.a. die Anwendung des § 153 Abs. 1-3 und § 138 Abs. 2 und 3 BauGB) wird hingewiesen.
- Im Hinblick auf die Vollständigkeit der in der Satzung aufzuführenden Grundstücke und auf die eine Festsetzung als städtebaulicher Entwicklungsbereich rechtfertigende Begründung werden Hinweise gegeben. Weitere Hinweise betreffen die inzwischen entfallende Genehmigungspflicht durch die höhere Verwaltungsbehörde sowie die öffentliche Bekanntmachung der Entwicklungssatzung. Weiterhin wird angeregt, im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen eine Stellplatzberechnung zu erstellen, soweit im Rahmen der Sanierung öffentliche Stellplätze hergestellt werden sollen.
- Im Plangebiet sind keine archäologischen Denkmäler bekannt. Für den Fall, dass bei Bauarbeiten archäologische Funde angetroffen werden, wird auf die Meldepflicht und die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes hingewiesen.

**Stadtwerke Heidelberg AG**

- Auf die Notwendigkeit der Bereitstellung ausreichender Trassenräume für die Verlegung und frühzeitige Abstimmung aller Gewerke und des ÖPNV (Straßenbahn) für eine gesicherte Gesamtplanung aller Ver- und Entsorgungsanlagen wird hingewiesen. Um Einbeziehung vorhandener Leitungen in das Planungskonzept sowie um Vermeidung kostenintensiver Umlegungsmaßnahmen wird gebeten.

- Es wird darum gebeten, übergeordnete Maßnahmen frühzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen und ein abgestimmtes Entwicklungskonzept mit festgelegter Reihenfolge der Erschließungsbereiche zu erstellen.

#### **Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim**

- Aus Sicht der Flächennutzungsplanung wird die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme begrüßt

#### **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV**

- Auf die Planungen der RNV GmbH zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle 2 nach Eppelheim sowie auf die Planung eines neuen Bus- und Straßenbahnbetriebshofes im Pfaffengrund (Gelände der SWH zwischen Industriestraße/Hans-Bunte-Straße/Siemensstraße) wird hingewiesen.

Als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens ist mit Erkenntnisstand April 2007 festzustellen, dass unter Voraussetzung der zu erwartenden Freigabe der von den US-Streitkräften genutzten Liegenschaften bzw. der Freistellung der zu Eisenbahnzwecken gewidmeten Flächen keine Planungsabsichten oder sonstigen Maßnahmen der öffentlichen Aufgabenträger die generelle Realisierbarkeit der Planung gefährden.

Die Auffassung der BImA, dass vor Einbeziehung in den Entwicklungsbereich eine Freistellung und Rückgabe erfolgen müsse, ist unzutreffend und insoweit unbeachtlich. Vielmehr ist nach § 165 Abs. 5 BauGB lediglich eine Zustimmung des Bedarfsträgers zur Einbeziehung der fraglichen Flächen in den Entwicklungsbereich erforderlich, die nicht mit der Entwidmung gleichzusetzen ist. Unzutreffend ist des Weiteren die Annahme, dass nach einer Freigabeerklärung, d.h. einem Übereinkommen über die Verlegung der Truppen, die Einigung über den Verkauf der bundeseigenen Grundstücke zur Bedingung der Zustimmung zu einer Einbeziehung der Grundstücke gemacht werden könnte. Sind die Flächen aus der Nutzung entlassen, entfällt vielmehr das Zustimmungserfordernis.

Die US-Streitkräfte haben ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer Freigabe und Rückgabe der von ihr derzeit genutzten Fläche bekundet. Nach Vorlage des derzeit erarbeiteten Verlagerungskonzepts durch die Stadt ist daher die Zustimmung des Bedarfsträgers zur Einbeziehung dieser Flächen zu erwarten.

Die Stadt Heidelberg hat zwischenzeitlich hinsichtlich derjenigen Flurstücke, für die seitens aurelis real estate GmbH & Co.KG bislang noch kein Freistellungsantrag gestellt worden war, einen Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG gestellt. Ein Großteil der betroffenen Grundstücke (ehemaliger Rangier- und Güterbahnhof) ist bereits freigestellt. Die Freistellung auch der übrigen zur Bahnnutzung gewidmeten Flächen (bis auf das Flst.-Nr.

6617<sup>44</sup>) durch das zuständige Eisenbahnbundesamt ist aufgrund der Veräußerung der Bahnflächen an aurelis real estate GmbH & Co.KG, dem bereits teilweise vollzogenen Abbruch der Bahnanlagen und in Anbetracht der hierzu geführten Gespräche als hinreichend gesichert anzusehen. Auch insofern stehen keine öffentliche Belange bzw. Belange des Bedarfsträgers der Entwicklungsmaßnahme entgegen. Die Verfügbarkeit des Flst.-Nr. 6617 wird erst mittelfristig gegeben sein, da die Freistellung seitens des Eisenbahnbundesamtes an die Verlagerung der auf der Fläche befindlichen und derzeit noch von der DB AG genutzten Werkstattgebäude geknüpft wird. Unter der Voraussetzung einer Verlagerung dieser Nutzungen wurde die spätere Freistellung des Geländes in Aussicht gestellt. Ein Gutachten zur Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten ist in Auftrag gegeben worden.

Die noch erforderliche Freigabe derzeit noch gewidmeter Bahnflächen steht einem Satzungsbeschluss mithin nicht entgegen, lediglich die Rechtskraft der Satzung muss bis dahin aufgeschoben werden.

Die Anregungen und Bedenken der übrigen Träger öffentlicher Belange können im Rahmen des Weiteren Verfahrens sowie im Rahmen der aufzustellenden Teil-Bebauungspläne weiter behandelt werden.

## **8.2 Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft**

### **8.2.1 Zielsetzung / Verfahren**

Die Betroffenen, d.h. die Eigentümer, Mieter und Pächter sollen nach § 165 Abs. 4 i.V.m. mit § 137 BauGB im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen beteiligt werden.

Die geplante Entwicklung soll dabei frühzeitig mit den Betroffenen erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen der Möglichkeiten beraten werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Betroffenen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen dient dazu,

- zu klären, inwieweit andere städtebauliche Instrumente geeignet sind, einvernehmlich die Entwicklungsziele zu erreichen,
- die Mitwirkungs- und Verkaufsbereitschaft der Eigentümer im voraussichtlichen Entwicklungsbereich zu ermitteln und damit zu prüfen, ob das besondere enteignungsrechtliche Instrumentarium der Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist oder nicht,
- den vorgesehenen städtebaulichen Rahmen der Entwicklungsmaßnahme mit den Betroffenen abzustimmen sowie

---

44 Vgl. hierzu Ausführungen in Kap. 6

- die Auswirkungen der Entwicklungsmaßnahme auf die unmittelbar Betroffenen zu ermitteln.

Die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigten sowie ihre Beauftragten sind gegenüber der Gemeinde oder ihren Beauftragten zur Auskunft verpflichtet. Nur so ist gewährleistet, dass alle erkennbaren öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden können.

Die im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Eigentümer, Mieter und Pächter erhobenen Daten dürfen nur zu Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme verwendet werden.

Bei der Beteiligung der Betroffenen wurden zwei unterschiedliche Verfahren angewendet:

#### **8.2.1.1 Eigentümer**

Die Eigentümer von Grundstücken bzw. Erbbaurechten im Untersuchungsgebiet wurden zu persönlichen Gesprächen eingeladen. Die Gespräche fanden im Frühjahr 2006 im Palais Graimberg (Stadtplanungsamt), Kornmarkt 5 in Heidelberg statt. Für die Gespräche mit den Eigentümern bzw. Erbbauberechtigten stand jeweils 1 Stunde Zeit zur Verfügung.

Die Gespräche hatten jeweils den folgenden gleichen Verlauf:

##### **A) Information**

- Information über den Stand des Verfahrens
- Information über das städtebauliche Ziel der Stadt (Rahmenplanung)
- Information über das Instrument "städtebauliche Entwicklungsmaßnahme" und deren mögliche Auswirkungen auf die Grundstücke und deren Eigentümer
- Information über die grundsätzliche Absicht der Stadt, das oder die betreffenden Grundstücke aufzukaufen, falls die Durchführung der Entwicklung dies erforderlich macht. Dabei wurde erläutert, dass der Kaufpreis vom Gutachterausschuss als der von der Entwicklung unbeeinflusste Anfangswert festgelegt wird. Dieser Wert war jedoch zum Zeitpunkt der Gesprächsführung noch nicht bekannt.
- Information über die gesetzlichen Möglichkeiten eines Eigentümers, den Ankauf seines Grundstückes durch die Gemeinde abzuwenden (z.B. städtebauliche Verträge, Abwendungsvereinbarungen). Fragen der Eigentümer hierzu wurden im Rahmen der Möglichkeiten beantwortet.

## B) Datenerhebung

- Welche Grundstücke bzw. Erbbaurechte sind im Eigentum der jeweiligen Personen oder Gesellschaften?
- Wie sind diese Grundstücke genutzt?
- Welche Miet- und Pachtverhältnisse bestehen und auf welche Zeit sind diese abgeschlossen?

## C) Mitwirkungsbereitschaft

- Die Eigentümer wurden danach befragt, ob sie grundsätzlich bereit sind, ihr Grundstück an die Stadt Heidelberg oder an einen von der Stadt Heidelberg beauftragten Entwicklungsträger zu verkaufen.
- Die Eigentümer wurden danach befragt, ob sie grundstücks- oder gebäudebezogene Investitionen planen.
- Die Eigentümer wurden gefragt, ob sie sich in der Lage sehen, ihr Grundstück im Sinne der Zielsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung selbst zu nutzen oder zu entwickeln.

### 8.2.1.2 Mieter und Pächter

Den Mietern und Pächtern im Untersuchungsgebiet wurde zur Ermittlung deren individueller Betroffenheit ein Fragebogen, mit der Bitte um vollständige Beantwortung und Rücksendung zugeschickt.

Im Anschreiben wurden sie darüber informiert, dass der Gemeinderat die Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet "Bahnhof" beschlossen hat. Sie wurden darauf hingewiesen, dass ihre Beteiligung erforderlich ist und dass nach § 138 Abs. 1 BauGB Auskunftspflicht besteht.

Die Mieter und Pächter wurden gebeten, den ausgefüllten Fragebogen innerhalb von 3 Wochen nach Erhalt zurück zu senden. Neben den Fragebogen wurde ein Lageplan mit der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes, sowie die Beschlussvorlage des Gemeinderates zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen zur Entwicklungsmaßnahme, einschließlich Begründung, mit versendet.

Mit Hilfe des Fragebogens sollten folgende Daten erhoben werden:

- Daten zur Person
- Grundstücksbezogene Daten
- Welche Miet- und Pachtverhältnisse bestehen in Bezug auf die befragte Person?
- Entwicklungsabsichten und Bereitschaft zur Mitwirkung
- Werden Interessenskonflikte zwischen der ausgeübten Nutzung und den Zielen der beabsichtigten Entwicklung gesehen?

- Fühlt sich der/die Befragte an den Wohn- bzw. Gewerbestandort gebunden?
- Sind Investitionen im Untersuchungsgebiet geplant (in Miet- oder Pachtobjekte oder Kauf von Grundstücken)?

Zusätzlich wurde dazu aufgefordert, persönliche Vorstellungen und Fragen zur Grundstücksnutzung und zum Verfahren einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme darzulegen.

## 8.2.2 Ergebnisse / Belange und Betroffenheiten / Mitwirkungsbereitschaft

### 8.2.2.1 Eigentümer, Erbbauberechtigte

Im Untersuchungsgebiet ist eine spezielle Eigentumsstruktur vorhanden, die in der nachfolgenden Tabelle dargestellt ist.

90 Grundstücke, davon:			
			Gespräch geführt
<b>Aurelis real estate GmbH &amp; Co.KG</b>	24 Grundstücke	60,41 ha	Ja
<b>Bundesrepublik Deutschland</b>	4 Grundstücke	10,35 ha	Ja
<b>Bundeseisenbahnvermögen</b>	1 Grundstück	1,11 ha	Ja
<b>Deutsche Bahn AG</b>	1 Grundstück	3,59 ha	Ja
<b>Evangelische Stiftung Pflege Schönau</b>	1 Grundstück	0,14 ha	Ja
<b>Land Baden-Württemberg</b>	1 Grundstück	0,16 ha	Ja
<b>Stadt Heidelberg</b>	20 Grundstücke	10,78 ha	---
<b>Stadtwerke Heidelberg</b>	1 Grundstück	0,02 ha	Ja
<b>Privat</b>	37 Grundstücke	13,71 ha	Mit allen
<b>Gesamt:</b>			<b>100,27 ha</b>

Tabelle 3: Eigentumsstruktur

Wie gezeigt, wurden mit allen Grundstückseigentümern Gespräche geführt.

Weiterhin sind im Untersuchungsgebiet 7 Grundstücke vorhanden, auf denen von den Eigentümern Erbbaurechte vergeben wurden. Mit einer Ausnahme wurden mit allen Erbbauberechtigten Gespräche geführt (ein Erbbauberechtigter war nicht erreichbar).

Somit kann in Bezug auf die Beteiligung der Eigentümer und Erbbauberechtigten von einer umfassenden Datenbasis ausgegangen werden.

### Betroffenheit und Mitwirkungsbereitschaft

Bei der Darlegung der Ergebnisse der Eigentümergespräche werden die beiden Eigentümer Bundesrepublik Deutschland vertreten durch BlmA

(Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) sowie aurelis real estate GmbH Co.KG gesondert und spezifisch aufgeführt, da die Grundstücke des Bundes zur Gänze und große Teile der Flächen der aurelis mit Planungsvorbehalten nach 38 BauGB bzw. Widmungen nach § 26 Nr. 2a BauGB belegt sind.

Alle übrigen Eigentümer werden zusammengefasst; zur Wahrung der Anonymität der beteiligten Privatpersonen bzw. privaten Gesellschaften werden deren Aussagen nicht einzeln aufgeführt.

### **A) Bundesrepublik Deutschland**

Die Bundesrepublik Deutschland wurde vertreten durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA). Von den Vertretern wurde folgendes ausgesagt:

- Die Eigentümerin (BlmA) sei selbst daran interessiert, die Grundstücke zu vermarkten und stehe diesbezüglich seit Jahren in Verhandlungen mit privaten Entwicklern. Die Eigentümerin hätte deshalb innerhalb der Bundesanstalt einen internen Antrag auf Freigabe der militärischen Nutzung vorliegen. Die Eigentümerin sei grundsätzlich bezüglich eines Erwerbs der Grundstücke durch die Stadt verhandlungsbereit, wobei die Gewinnerwartungen der Eigentümerin erfüllt werden müssten.
- Die Eigentümerin (BlmA) sehe sich nicht in der Lage und sei auch nicht willens die Grundstücke im Sinne der Maßnahme selbst zu entwickeln.
- Die Flächen seien militärisch genutzt, wobei eine Freimachung der Flächen eher mittelfristig zu sehen sei.

### **Anmerkung**

Da seitens des Bundes keine Investitionsbereitschaft besteht, wird ein Erwerb durch die Stadt Heidelberg erforderlich. Dies ist allerdings erst möglich, wenn die militärische Nutzung aufgegeben wurde. Derzeit sind die Flächen mit einer Widmung im Sinne von § 26 Nr. 2a BauGB (siehe auch Kapitel 9.2.9). Die US-Streitkräfte sind zwar zur Aufgabe der Nutzung bereit, machen dies jedoch von der Bereitstellung eines Alternativstandortes und der Finanzierung der Verlagerung abhängig. Die Finanzierung der Verlagerung wäre ohne Durchführung der Entwicklungsmaßnahme nicht gesichert, zumal der Bund die Erfüllung seiner Gewinnerwartung zur Voraussetzung der Veräußerung erklärt hat, was eine anteilige Finanzierung der Kosten als problematisch erscheinen lässt.

Die US-Streitkräfte haben in einem am 05.04.2007 geführten Abstimmungsgespräch ihre grundsätzliche Bereitschaft zu einer Frei- und Rückgabe dieser Fläche bekundet und sich mit der Einbeziehung der in Rede stehenden Flächen in eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einverstanden erklärt. Die genaueren Modalitäten der Verlegung sind noch zu klären. Es ist aber zu erwarten, dass auch mit der Bundesanstalt für

Immobilienaufgaben (BlmA) – die ebenfalls keinen weiteren militärischen Bedarf geltend gemacht hat – Einvernehmen darüber hergestellt wird. Es besteht die Zusage, dass die US-Army auf eine betreffende Anfrage der BlmA nochmals bestätigen wird, dass die in Rede stehenden Flächen freigegeben werden können.

### **B) aurelis real estate GmbH & Co.KG**

Die zum Eigentümergespräch erschienenen Vertreter der aurelis real estate GmbH Co.KG haben sich zu der Fragestellung der Betroffenheit und Mitwirkungsbereitschaft wie folgt geäußert:

- Die aurelis real estate GmbH Co.KG sei grundsätzlich verkaufsbereit, was daran zu ersehen sei, dass derzeit zwischen der Stadt Heidelberg und aurelis ein Ankauf der Flächen durch die Stadt Heidelberg verhandelt wird.
- Die aurelis real estate GmbH Co.KG sehe sich in der Lage, die in ihrem Besitz befindlichen Grundstücke im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung selbst zu entwickeln.

### **Anmerkung**

Trotz intensiver Bemühungen konnte die Stadt Heidelberg als Trägerin der Planungshoheit keine Einigung mit der aurelis real estate GmbH & CO.KG als Eigentümerin der größten betroffenen Liegenschaften über ein tragfähiges, die einheitliche und wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme sicherndes Entwicklungsmodell erzielt werden, das eine hinreichende Gewähr für die Zweckerreichung geboten hätte. Somit scheidet der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages als Alternative zur Einbeziehung dieser Grundstücke in die Entwicklungsmaßnahme aus. Auch die Verhandlungen über den freihändigen Erwerb verliefen bislang erfolglos, da die Kaufpreisvorstellungen auf Seiten der Eigentümerin eine wirtschaftliche Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht zugelassen hätten.

Mittlerweile wird die Gründung einer Projektgesellschaft zum Kauf und zur Vermarktung der an die aurelis real estate GmbH & CO.KG veräußerten (ehemaligen) Bahnflächen angestrebt. Nach derzeitigem Stand der Verhandlungen sind die Sparkasse Heidelberg, die Landesbank Baden-Württemberg Immobilien GmbH sowie die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz Heidelberg mbH als Gesellschafter vorgesehen. Die Projektgesellschaft beabsichtigt den Kauf der aurelis-Flächen vor Beschluss über die förmliche Festsetzung als Entwicklungsgebiet. Der Erwerb durch die Projektgesellschaft soll die Verhandlungen mit der aurelis real estate GmbH & Co.KG beschleunigen und so zu einer zügigeren Durchführung der Entwicklungsmaßnahme führen. Von einer Mitwirkungsbereitschaft der noch zu gründenden Projektgesellschaft im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme kann ausgegangen werden. Alle weiteren Rahmenbedingungen werden in diesem Falle durch einen städtebau-

lichen Vertrag (sogenannte Abwendungsvereinbarung) zwischen der Stadt Heidelberg und der Projektgesellschaft zu vereinbaren sein.

Vertragliche Regelungen sind grundsätzlich der Festsetzung einer Entwicklungssatzung vorgreiflich. Etwaige Angebote hat die Gemeinde ernsthaft zu prüfen, braucht sich indes auf keine vertraglichen Konzepte einzulassen, die sich nicht in ihre Entwicklungsplanung einfügen. Selbst wenn ein Teil der Grundstückseigentümer im obigen Sinne mitwirkungsbereit ist, kann die Gemeinde den Entwicklungsbereich förmlich festsetzen, wenn die übrigen Voraussetzungen hierzu vorliegen. Dass eine Mitwirkungsbereitschaft des jetzigen Verfügungsbefugten aurelis bzw. einer künftigen Projektgesellschaft die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme nicht ausschließt, wurde bereits geprüft.<sup>45</sup>

### **C) Andere**

Von den Eigentümern der 42 betreffenden Grundstücke wurde folgendes erklärt:

Die Eigentümer von 2 Grundstücken sind grundsätzlich nicht bereit ihre Grundstücke zur Durchführung der Maßnahme zu verkaufen.

Die Eigentümer von 12 Grundstücken sind unter der Voraussetzung bereit ihre Grundstücke zu verkaufen, wenn die persönlichen Gewinnerwartungen beim Verkauf erfüllt werden.

Die Eigentümer von 2 Grundstücken sind zusätzlich nur unter der Voraussetzung bereit, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt werden, wie z.B. Erhaltung der Nutzung des Grundstücks, eventuell an anderer Stelle im Entwicklungsgebiet.

Im Sinne der erforderlichen Verfügbarkeit der Grundstücke zur einheitlichen und zügigen Durchführung der Entwicklung sind alle vorgenannten Eigentümer als nicht verkaufsbereit einzustufen (14 Grundstücke).

Von den Eigentümern der 14 vorgenannten Grundstücke erklärten die Eigentümer von 8 Grundstücken, dass sie sich vorstellen könnten, ihre Grundstücke im Sinne der Maßnahme selbst zu entwickeln.

Dazu ist festzustellen, dass nur ein geringer Teil der Grundstücke in Bezug auf deren Zuschnitt und Größe sowie in Bezug auf die vorhandene Art und das Maß der Nutzung den Zielen der städtebaulichen Entwicklung entspricht. Um an der Entwicklung des Gebietes mit dem eigenen Grundstück mitzuwirken, ist in den meisten Fällen ein Zukauf oder ein Verkauf von Grundstücksflächen im Rahmen der Neuparzellierung des Gebietes, sowie erhebliche Investitionen in bauliche Maßnahmen erforderlich.

---

<sup>45</sup> Vgl. Nörr Stiefenhofer Lutz, Kurzgutachten "Künftige Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt – Durchführungsstrategie hinsichtlich der derzeitigen Bahnflächen", Berlin, März 2007

Ob es in den erklärten Fällen im Verlauf der Entwicklung tatsächlich zu einer Mitwirkung der einzelnen Eigentümer in bauliche Investitionen auf der Basis von städtebaulichen Verträgen kommt, kann derzeit nicht gesichert bestimmt werden.

### **Erbbauberechtigte**

Von den 6 Erbbauberechtigten haben 5 erklärt, dass sie nicht auf das Erbbaurecht verzichten wollen.

#### **8.2.2.2 Mieter und Pächter**

Im Untersuchungsgebiet bestehen insgesamt 7 Wohnstandorte mit 36 Bewohnern sowie 88 gewerbliche Miet- und Pachtverhältnisse. Die Mieter und Pächter wurden wie unter 8.2.1.2 dargelegt per Fragebogenaktion beteiligt.

### **Wohnen**

Von den Wohnungsmietern im Untersuchungsgebiet, deren Existenz amtlicherseits ermittelbar war, haben 5 Personen den Fragebogen ausgefüllt zurückgesandt (die Mieterinnen der Bordelle sind hierbei nicht berücksichtigt, da die Post mit dem Hinweis „unbekannt“ zurückgesandt wurde).

### **Gewerbe, Dienstleistung**

Von den gewerblichen 88 Mietern und Pächtern, deren Existenz amtlicherseits ermittelbar war, haben bis zum 09.06.2006 36 Mieter und Pächter den Fragebogen ausgefüllt zurückgesandt.

Aus der Auswertung der eingegangenen Fragebögen ergibt sich folgendes:

Im Untersuchungsgebiet bestehen 18 unbefristete sowie 18 befristete gewerbliche Miet- und Pachtverhältnisse. Die befristeten Miet- und Pachtverhältnisse erstrecken sich von 2005 bis zum Jahr 2022.

Konflikte mit der städtebaulichen Rahmenplanung sehen 13 der befragten Mieter und Pächter, von 19 wird kein Konflikt gesehen.

An den Standort gebunden fühlen sich 26 der Befragten, während dies von 6 Befragten verneint wird.

14 der angefragten Mieter und Pächter planen Investitionen in den eigenen Betrieb bzw. das Miet- oder Pachtobjekt, von 19 Mietern und Pächtern sind derzeit keine weiteren Investitionen vorgesehen.

Zwei der befragten Mieter und Pächter beabsichtigen den Erwerb von gepachteten Grundstücken.

### 8.3 Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen

Namentlich die Belange der Eigentümer sind bereits durch die Festsetzung der Entwicklungssatzung selbst unmittelbar berührt. Unabhängig von der Konkretisierung der Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme besteht deren Betroffenheit insbesondere darin, nicht an dem durch die Gesamtmaßnahme bewirkten Planungsgewinn zu partizipieren, ihr Grundstück bei fehlender Investitionsbereitschaft oder -fähigkeit zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert abgegeben zu müssen, in dem besonderen Genehmigungsvorbehalt, dem bauliche Vorhaben, Grundstücksteilungen sowie Rechtsgeschäfte unterworfen sind und in der Einschränkung der Beleihbarkeit ihrer Grundstücke. Diese Betroffenheit ist indes bereits bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Entwicklungsmaßnahme gewürdigt worden, indem festgestellt wurde, dass die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient und weder durch andere Instrumente als dem Entwicklungsrecht noch an anderer Stelle im Gemeindegebiet wirksam umgesetzt werden könnte.

In der vorzunehmenden Abwägung sind vielmehr die Ziele und Zwecke der Maßnahme sowie die Abgrenzung des Gebietes zu würdigen, wobei noch nicht bestimmt ist, welche planerischen Festsetzungen für die einzelnen Grundstücke letztlich getroffen werden sollen<sup>46</sup>. Dieser Konzeption der Gemeinde sind die privaten Belange der Betroffenen gegenüberzustellen.

Unter diesem Gesichtspunkt stellt sich die Betroffenheit der Eigentümer durch die Maßnahme abgestuft wie folgt dar:

- Erheblich betroffen sind die Eigentümer die ihr Grundstück oder ihr im Erbbaurecht befindliches Gelände selbst nutzen, sei es zum Betrieb eines Gewerbes oder als Wohnstandort.
- Weniger erheblich betroffen sind die Eigentümer, die ihr Grundstück oder ihr in Erbbaurecht befindliches Gebäude vermietet oder verpachtet haben. Eine erhebliche Betroffenheit kann dann entstehen, wenn die Miet- und Pachteinahmen den Lebensunterhalt sichern.
- Am wenigsten betroffen sind die Eigentümer von Grundstücken die zwar erschlossen sind, aber nicht genutzt werden.
- Für die Eigentümer von Grundstücken die derzeit brach liegen und die ohne eine von der Stadt Heidelberg als Trägerin der Planungshoheit in Gang gesetzte städtebauliche Erschließung nicht bebaubar bzw. wirtschaftlich nutzbar sind, ist eine Betroffenheit lediglich insoweit erkennbar, als in der zur Genehmigung vorliegenden Fortschreibung des Flächennutzungsplanes eine Bebaubarkeit in Aussicht gestellt wurde, die jedoch erst mit der Aufstellung von Bebauungsplänen gegeben sein wird.

---

<sup>46</sup> Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 10.11.1998, Az. 4 BN 38.98, BauR 1999, 375.

Diese Abwägung dieser Belange kann teilweise der Konkretisierung der Ziele und Zwecke der Gesamtmaßnahme überlassen bleiben. In vielen Fällen wird die mit der Maßnahme bezweckte Neuordnung des Gebietes die Veränderung der Bebauung und Nutzung des jeweiligen Grundstücks oder sogar dessen Erwerb durch die Stadt gleichwohl erfordern. Bei der Bestimmung der Satzungsgrenze ist jedoch darauf geachtet worden, solche Grundstücke möglichst nicht in den Gebietsumgriff einzubeziehen, die bereits entsprechend der planerischen Konzeption bebaut und genutzt werden. Zudem hat sich gezeigt, dass die städtebaulichen Ziele der Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten, der Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen und der Wiedernutzung brachliegender Flächen nicht erfolgreich verfolgt werden können, wenn bestimmte derzeit wirtschaftlich mehr oder minder intensiv genutzte Grundstücke nicht einbezogen würden. Vielmehr erfordern die öffentlichen Belange die Schaffung eines eigenständigen, lebensfähigen Stadtteils und die Inanspruchnahme sämtlicher nach dem gegenwärtigen Planungsstand in Rede stehender Grundstücke. Daher kann sich die Maßnahme nicht auf solche Grundstücke beschränken, deren Eigentümer nur gering von dieser betroffen wären.

Die Belange von Mietern und Pächtern durch die Umsetzung der städtebaulichen Ziele sind bei der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme zu berücksichtigen, namentlich sind sie im Rahmen der Bauleitplanung abzuwägen. Insbesondere sind deren Belange bei evtl. erforderlichen Verlagerungsmaßnahmen oder der Aufhebung von Miet- und Pachtverträgen zu berücksichtigen. Gleichwohl kann die Entwicklungssatzung mittelbar dazu führen, dass Mieter und Pächter ihre Grundstücksnutzung, unter den gesetzlichen Voraussetzungen gegen Entschädigung, im Einzelfall werden aufgeben müssen.

#### **8.4 Fazit**

Die Beteiligung der Betroffenen hat ergeben, dass eine Reihe von Eigentümern nicht mitwirkungsbereit ist. Die Grundstücke dieser Eigentümer liegen mitten im Gebiet. Gemäß den städtebaulichen Entwicklungszielen (Rahmenplanung) ist die Einbeziehung dieser Grundstücke unbedingt erforderlich, um die Maßnahme durchführen zu können.

Die Betroffenheit der Beteiligten ist im einzelnen unterschiedlich zu werten und unter Zugrundelegung der individuellen Situation bei der Durchführung der Maßnahme zu beachten.

Die Tatsache, dass ohne die grundsätzliche Änderung der Bebauung und Nutzung, und ohne eine Veränderung der Grundstückszuschnitte sowie ohne einen teilweisen Erwerb der Flächen, die Umsetzung der städtebaulichen Ziele weder im Bereich der Bahnstadt noch an anderer Stelle annähernd erreicht werden könnte, rechtfertigt es, die Belange der Betroffenen gegenüber den öffentlichen Belangen hinten anzustellen.

## 9 Rahmenbedingungen

### 9.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die Stadtentwicklung Heidelberg ist eingebunden in ein System landesweiter, regionaler und örtlicher Planungsvorgaben, die in folgender Abbildung im Überblick zusammengestellt sind.

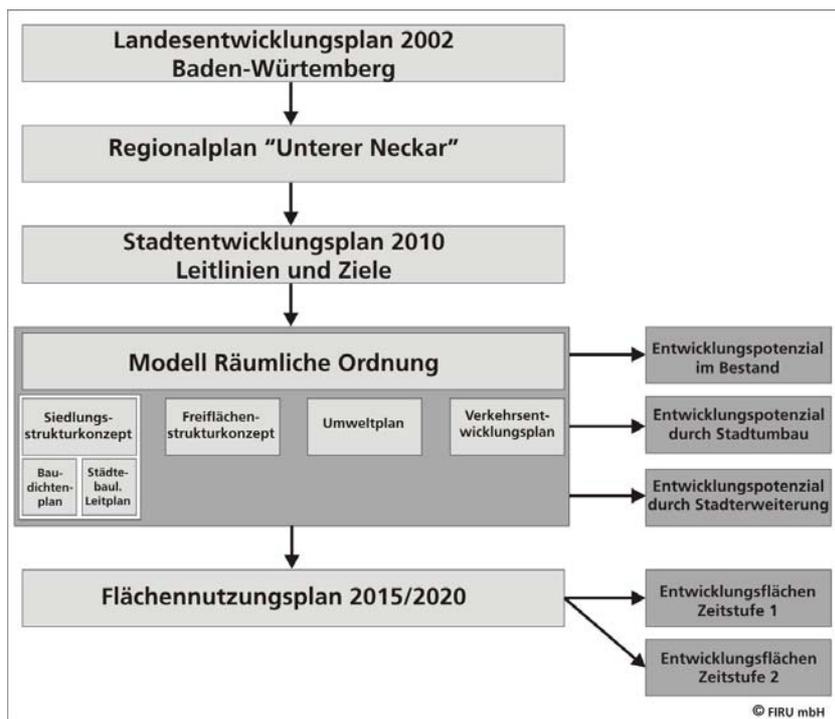


Abbildung 4: System der Planungsvorgaben

#### 9.1.1 Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002)<sup>47</sup> stellt einen übergeordneten Gesamtplan dar und gibt mit seinen Zielen rechtsverbindliche Vorgaben für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen. Die Grundsätze enthalten allgemeine Aussagen, die bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

Die Stadt Heidelberg ist Oberzentrum im Verdichtungsraum Rhein-Neckar. Als Oberzentrum soll sie die Versorgung der Region mit hochqualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten. Heidelberg liegt an den Landesentwicklungsachsen Lud-

<sup>47</sup> Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Abteilung 5 Strukturpolitik und Landesentwicklung: Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg - LEP 2002 -

wigshafen/Mannheim – Heidelberg, Heidelberg – Weinheim (– Darmstadt), Heidelberg – Neckargemünd – Eberbach – Mosbach (– Neckarsulm), Heidelberg – Neckargemünd – Meckesheim – Sinsheim (– Heilbronn) und Heidelberg – Wiesloch/Walldorf (– Bruchsal).<sup>48</sup>



Abbildung 5: Landesentwicklungsachsen (Ausschnitt)

Für die Verdichtungsräume bestehen spezifische raumordnerische und entwicklungspolitische Handlungserfordernisse, die sich zum einen auf Grund der für die Entwicklung des Landes bedeutsamen Funktion und zum anderen auf Grund der mit der starken Siedlungsverdichtung und intensiven Raumbeanspruchung verbundenen Raumnutzungskonflikte und Überlastungserscheinungen ergeben.

Verdichtungsräume sind bedeutende Wohnschwerpunkte und herausragende Wirtschaftsstandorte hoher Qualität. Sie sind daher als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkt mit hochwertigem Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot zu sichern. Auf Grund der hohen Verdichtung und intensiven Raumbeanspruchung ist die Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungszwecke auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Bei der Siedlungsentwicklung sind durch gezielte Maßnahmen vorrangig die im Siedlungsbestand vorhandenen Potenziale an Brach- und Konversionsflächen, Baulücken und Baulandreserven zu nutzen, so dass lebenswerte städtische Räume entstehen. Neubauf Flächen sind vorrangig in Siedlungsbereichen der Entwicklungsachsen und in zentralen Orten auszuweisen sowie auf Siedlungsbereiche und Siedlungsschwerpunkte mit guter ÖPNV-Anbindung, insbesondere S-Bahn und Stadtbahn zu konzentrieren. Auf eine kleinräumig abge-

<sup>48</sup> Vgl. ebenda, Karte 3

stimmte Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten, Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur und wohnortnahen Freiflächen ist zu achten. Das Leitbild der dezentralen Konzentration ist zugrunde zu legen.<sup>49</sup>

### 9.1.2 Regionalplanung / Metropolregion Rhein-Neckar

Die Stadt Heidelberg liegt im Gebiet des Regionalverbandes Rhein-Neckar-Odenwald, der 2002 den Regionalverband Unterer Neckar ersetzt hat. Zum 01.01.2006 wurde der Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald mit dem Raumordnungsverband Rhein-Neckar und der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz zum grenzüberschreitenden Verband Region Rhein-Neckar zusammengeführt. Bis zur Aufstellung eines gemeinsamen Raumordnungsplans Rhein-Neckar gilt der Regionalplan des Regionalverbandes Rhein-Neckar-Odenwald fort. Dies ist der Regionalplan Unterer Neckar des Regionalverbandes Unterer Neckar aus dem Jahre 1992.

Heidelberg ist neben Mannheim Oberzentrum im engeren Verdichtungsraum, der in seiner räumlichen Struktur so zu gestalten ist, dass er seine übergeordneten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aufgaben erfüllen kann. Dazu gehört u.a., dass eine ungeordnete Siedlungsentwicklung vermieden wird und die räumlichen Wohn-, Arbeits- und Freizeitbedingungen verbessert werden. Auf der Stufe der Stadtentwicklungsplanung ist daher eine vorsorgende Standort- und Flächendisposition zu treffen. Der Siedlungsdruck ist im engeren Verdichtungsraum auch bei rückläufiger Wohnbevölkerung durch steigende Wohnansprüche und zunehmende Haushaltszahlen weiterhin hoch.

Die Stadt Heidelberg befindet sich in landschaftlich attraktiver Lage an der Bergstraße zwischen Rheinebene und Odenwald. Die landschaftlich bevorzugte Lage in Verbindung mit der günstigen Anbindung an das übergeordnete Eisenbahn- und Fernverkehrsnetz führt zu Standortvorteilen und einem dadurch ausgelösten hohen Siedlungsdruck.

Als Oberzentrum hat die Stadt Heidelberg zusammen mit Mannheim die Aufgabe, die gesamte Region mit hochqualifizierten Leistungen im sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich zu versorgen. Die beiden Oberzentren gehen dabei eine räumlich-funktionale Arbeitsteilung und Kooperation ein.

Der Regionalplan Unterer Neckar gibt für den Siedlungsflächenbedarf Richtwerte vor. Für die Stadt Heidelberg sind die Werte in den folgenden Tabellen zusammengefasst.<sup>50</sup> Zu beachten ist dabei, dass nur die Entwicklung bis 2000 berücksichtigt wird und die Zahlen daher einer Fortschreibung im Regionalplan bedürfen. Für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Stadt Heidelberg sind diese Zahlen daher nicht mehr relevant.

---

49 Vgl. ebenda, S. 10 f. und 22 f.

50 Regionalverband Unterer Neckar: Regionalplan Unterer Neckar, Mannheim 1994

Verwaltungsraum	Bevölkerung 1990	natürliche Bevölkerungsänderung bis 2000	Wanderungssalden bis 2000 <sup>51</sup>	Bevölkerung 2000 in Tsd. <sup>52</sup>	Veränderung 1990/2000 in %
Heidelberg	136.796	- 4.100	13.600	146,3	6,9

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung und Richtwerte - Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung, Regionalplan Unterer Neckar

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Industrie- und Gewerbeflächen sind die Prognosewerte der Beschäftigtenentwicklung zu berücksichtigen.

Gebiet	Beschäftigte 1970	Beschäftigte 1990	Beschäftigte 2000	Beschäftigte 2000 (1990 = 100)
Heidelberg	70,1	91,8	98,8	108

Tabelle 5: Prognose der nicht landwirtschaftlich Beschäftigten (in Tsd.), Regionalplan Unterer Neckar

Bei der Ermittlung des Wohnungs- und Wohnbauflächenbedarfs sind die Bevölkerungsrichtwerte und die Wohnungsprognosewerte zu berücksichtigen. Ein Zusatzbedarf auf Grund kommunaler Sonderbedingungen ist nicht einbezogen.

	Wohnungen 1990	Wohnflächenneubedarf bis 2000 1.000 qm	Wohnungsneubedarf bis 2000 WO	Wohnungen 2000 in Tsd.	Wohnbauflächenneubedarf bis 2000 in ha
Heidelberg	62.032	613	7.660	69,7	123

Tabelle 6: Wohnungsprognosewerte ohne Zusatzbedarf, Regionalplan Unterer Neckar

Die Siedlungsentwicklung soll sich auf die festgelegten Entwicklungsachsen konzentrieren und am System der Zentralen Orte orientieren. Heidelberg liegt im Schnittpunkt zweier Achsen, in Ost-West-Orientierung die Achse Mannheim – Heidelberg – Neckargemünd – Meckesheim – Sinsheim (– Heilbronn) und in Nord-Süd-Orientierung die Achse (Heppenheim –) Weinheim – Heidelberg – Wiesloch (– Bruchsal). Innerhalb der Entwicklungsachsen ist die künftige Siedlungsentwicklung auf die festgelegten Wohnsiedlungsbereiche und die Schwerpunkte für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen (regionale Entwicklungsparks) zu konzentrieren. Als gewerbliche Schwerpunkte von regionaler Bedeutung (regionale Entwicklungsparks) sind festgelegt: Heidelberg/Eppelheim (Neuentwicklung), Heidelberg/Bahninsel (Umstrukturierung) und Heidelberg (Technologiepark).

Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung ist auf die Innenentwicklung zu legen und eine behutsame Ausweitung der besiedelten Gemeindege-

51 Richtwerte

52 Unter Berücksichtigung der Richtwerte in Spalte 4

bierte soll erst nach Ausschöpfung innerörtlicher Baulandreserven erfolgen.

In der Raumnutzungskarte ist der Bereich der Bahnstadt in den Regionalplan Unterer Neckar als Siedlungsfläche für Industrie und Gewerbe dargestellt sowie eine Teilfläche als Sonderfläche Bund nachrichtlich übernommen. Die gesamte Fläche ist als Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen ausgewiesen. Die Ausweisung als Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen ist als verbindliche Zielvorgabe im Regionalplan formuliert worden, um den sich wandelnden Raumansprüchen und Standortanforderungen der gewerblichen Wirtschaft außerhalb der Versorgungskerne der zentralen Orte und der übrigen vorhandenen Standorte Rechnung zu tragen. Die gewerblichen Schwerpunkte sind nicht als parzellenscharfe Festlegung zu verstehen. Westlich der Bahnstadt befindet sich das Symbol für das regionale Ziel "Siedlungsbereich für Wohnen". Dieses Symbol gibt keinen Flächenumfang vor. Die Siedlungstätigkeit ist schwerpunktartig auf die in der Raumnutzungskarte vorgegebenen Siedlungsbereiche zu lenken. In den Siedlungsbereichen soll der über das Maß der Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsflächenbedarf gedeckt werden.

Der Flächennutzungsplan 2015/2020 der Stadt Heidelberg stellt sowohl gewerbliche und gemischte Bauflächen als auch Sonderbau- und Wohnbauflächen dar (vgl. Abschnitt zur Flächennutzungsplanung). Die Vorgaben der Regionalplanung für diesen städtischen Teilraum (Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen, Siedlungsbereich für Wohnen) wurden beachtet und eingebunden. Innerhalb des Schwerpunktes zur Ansiedlung von Industrie und Dienstleistungseinrichtungen in Heidelberg sind im Flächennutzungsplan 2015/2020 gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen und eine Sonderbaufläche "Einkaufen" dargestellt. Der im Regionalplan ausgewiesene Schwerpunktbereich für Wohnen wurde im Flächennutzungsplan auf Grund raumstruktureller Untersuchungen und der Prüfung der Infrastruktur unmittelbar an den Schwerpunktbereich für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen angelagert. Auf diese Weise wird den Zielen "Flächensparen", "Stadt der kurzen Wege" und "Nutzungsmischung" Rechnung getragen.

Die Stadt Heidelberg ist Teil der **Metropolregion** Rhein-Neckar. Die Rhein-Neckar-Region wurde am 28. April 2005 durch die Ministerkonferenz für Raumordnung offiziell zur Metropolregion ernannt. Eine Metropolregion ist eine stark verdichtete Großstadregion von hoher internationaler Bedeutung. Metropolregionen sind "Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung"<sup>53</sup>. Die Metropolregion umfasst neben den Oberzentren Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen auch große ländliche Gebiete, die mit den Oberzentren durch wirtschaftliche Verflechtungen oder Pendlerströme in enger

---

53 Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) zum Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen 1995

Verbindung stehen. Die Abgrenzung der Metropolregion entspricht den Grenzen des neuen grenzüberschreitenden Verbandes Region Rhein-Neckar.



Abbildung 6: Metropolregion Rhein-Neckar

Die Metropolregion Rhein-Neckar gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsstandorten Deutschlands. Die Region ist darüber hinaus eines der bedeutendsten Drehkreuze im europäischen Personen- und Güterverkehr. Gleichzeitig ist die Region auf Grund der naturräumlichen Voraussetzungen auch als Wohnstandort attraktiv.

Ausgehend von diesen hervorragenden Ausgangsbedingungen in der Region besitzt die Stadt Heidelberg ausgezeichnete Rahmenbedingungen als Wohn- und Wirtschaftsstandort und ist demzufolge einem hohem Siedlungsdruck und einer großen Flächennachfrage ausgesetzt.

Heidelberg ist einer der bedeutendsten Standorte für Wissenschaft und Wirtschaft in Deutschland. Im Ranking der Prognos AG aller 439 Stadt-

und Landkreise ist Heidelberg die Nummer sechs in Deutschland, in Baden-Württemberg die Nummer eins.<sup>54</sup>

### 9.1.3 Stadtentwicklungsplan / MRO / Flächennutzungsplanung

#### Stadtentwicklungsplan 2010 – Leitlinien und Ziele der Stadt Heidelberg

Der Stadtentwicklungsplan 2010 – Leitlinien und Ziele der Stadt Heidelberg<sup>55</sup> aus dem Jahr 1997 formuliert übergeordnete Leitlinien und Ziele für die zukünftige Stadtentwicklung im Sinne einer Lokalen Agenda 21. Er stellt den Handlungsrahmen für die Heidelberger Kommunalpolitik dar, dessen Erfolg in der Zielerreichung regelmäßig anhand von Indikatoren überprüft wird.

Die Stadt Heidelberg strebt eine Entwicklung an, die auch in Zukunft unter Bewahrung ihrer unverwechselbaren Eigenart gleichermaßen sozial verantwortlich, umweltverträglich und wirtschaftlich erfolgreich ist.

Das Leitbild umfasst Aussagen zu folgenden Zielbereichen bzw. Handlungsfeldern:

- städtebauliches Leitbild,
- regionale Kooperation und Regionalentwicklung,
- Arbeiten,
- Wohnen,
- Umwelt,
- Mobilität,
- Soziales,
- Kultur.

Für die Entwicklung neuer Flächen, darunter auch die Entwicklung des neuen Stadtteils Bahnstadt, sind insbesondere die Zielbereiche städtebauliches Leitbild, regionale Kooperation und Regionalentwicklung, Arbeiten, Wohnen und Umwelt relevant.

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Entwicklung ist mit Bauland sparsam umzugehen. Bei der Mobilisierung von größeren, zusammenhängenden Innenentwicklungspotenzialen kommt der Bahnstadt besondere Bedeutung zu. Vorrang haben Gebiete, die dem Mittelpunkt der Stadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen. Stadtteilzentren sind als Versorgungsschwerpunkte zu stärken. Um Urbanität zu erreichen, ist bei der Stadtentwicklung konsequent auf eine Mischung von Funktionen zu setzen.

---

54 Prognos AG: Zukunftsatlas 2004

55 Oberbürgermeisterin der Stadt Heidelberg (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 – Leitlinien und Ziele, August 2001

Die Stadt Heidelberg ist bestrebt, eine stabile wirtschaftliche Entwicklung zu erreichen, die langfristig ein breites Arbeitsplatzspektrum sichert. Entstehen soll ein sozial und ökologisch sinnvolles Arbeitsplatzangebot mit verstärkten regionalen Warenströmen. Dabei soll die Flächeninanspruchnahme reduziert und die räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten verbessert werden. Bestehende Betriebe sollen erhalten und die Ansiedlung innovativer Unternehmen, insbesondere im Bereich der Umweltforschung und -technologie, unterstützt werden. Dabei ist auf eine gute Mischung an Produktionssparten und Branchen zu achten. Für die Ansiedlung neuer Unternehmen sind ausreichend Flächen zur Verfügung zu stellen. Diese Flächen sollen nach Möglichkeit durch Nachverdichtung und Flächenrecycling entstehen. Erklärtes Ziel ist es, das Niveau von 94.000 Arbeitsplätzen zu halten.

Die Stadt Heidelberg strebt, insbesondere für Haushalte mit durchschnittlichen oder unterdurchschnittlichen Einkommen und andere Benachteiligte am Wohnungsmarkt, eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen an. Preiswertes Wohnen kann nur realisiert werden, wenn der Zugriff auf Bauland verbessert wird. In diesem Zusammenhang sind u.a. städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zu prüfen. Eine unnötige Flächeninanspruchnahme soll vermieden werden. Vorzugsweise sind Standorte in ÖPNV-günstigen Stadtgebieten und in der Nähe von Arbeitsplatzschwerpunkten zu schaffen. Auf den bereits konzeptionell für eine Wohnbebauung vorgesehenen Flächen, darunter auch die Bahnstadt, sind 8.000 bis 10.000 neue Wohnungen bis 2010 zu errichten.

Die städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt entspricht den Leitlinien des Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 in vollem Umfang. Geplant ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung, attraktiver Infrastruktur, zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

### **Modell Räumliche Ordnung (MRO)**

Im MRO<sup>56</sup> werden die Zielaussagen des Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010 räumlich konkretisiert. Das MRO stellt wiederum einen Beitrag Heidelbergs für den neuen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim mit einem Zeithorizont bis 2015/2020 dar. Das Modell Räumliche Ordnung integriert die Ergebnisse des Siedlungsstrukturkonzepts, des Flächenstrukturkonzepts, des Umweltplans und des Verkehrsentwicklungsplans in einem Gesamtkonzept und räumt Zielkonflikte aus.

Aus dem MRO lässt sich ablesen, wo künftig neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, welche Zentren und Achsen gestärkt werden sollen und welche Grün- und Freiflächen zu erhalten sind. Das

---

<sup>56</sup> Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hrsg.): Modell Räumliche Ordnung, März 2000



der Bestandsentwicklung ist bereits berücksichtigt, dass der überwiegende Teil der Baulücken aus ökologischen und städtebaulichen Gründen für eine Bebauung nicht in Betracht kommt.

Bei Zugrundelegung einer Geschossflächenzahl von 0,4 bis 0,6 können im Bestand ca. 1.600 bis 2.000 Wohneinheiten realisiert werden.

Bestandsentwicklungspotenziale für Arbeiten bestehen vor allem in den untergenutzten Flächen in den Gewerbegebieten im Pfaffengrund, in Wieblingen und in Rohrbach-Süd in einer Größe von insgesamt 32 ha. Dort können 3.200 Arbeitsplätze entstehen.

**Stadtumbaupotenziale** sind Flächen, die gegenwärtig unter Lagewert genutzt sind sowie Bahnflächen, die langfristig für eine Umnutzung zur Verfügung stehen. Zu unterscheiden sind dabei Flächenpotenziale, die überwiegend dem Wohnen und solche, die gemischten Nutzungen dienen. Rechnerisch ergeben sich innerhalb der Stadtumbaupotenziale für eine reine Wohnnutzung ca. 2.200 bis 2.400 Wohneinheiten auf 35 ha. Bei den Stadtumbaupotenzialen für gemischte Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) lassen sich 3.200 bis 3.350 Wohneinheiten auf 48 ha nachweisen, so dass sich insgesamt 5.400 bis 5.750 Wohneinheiten auf 83 ha ergeben.

Im Bereich Arbeiten bestehen Stadtumbaupotenziale von 32 ha für reine Gewerbeflächen und 48 ha bei gemischten Nutzungen, insgesamt also 80 ha oder 8.000 Arbeitsplätze.

Das größte Stadtumbaupotenzial bietet darunter die Weststadt unter Einbeziehung der Bahnstadtflächen. In diesem Bereich könnten ca. 2.500 Wohneinheiten und 4.000 Arbeitsplätze entstehen.

Durch **Stadterweiterungspotenziale** könnten auf 42 ha rechnerisch 2.400 Wohneinheiten realisiert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Entwicklung der Bahnstadt Voraussetzung zur Entwicklung des Bereiches Pfaffengrund "Eppelheimer Straße" und Kirchheim "Westlich der Bahninsel" mit 1.100 Wohneinheiten ist.<sup>58</sup>

Insgesamt können rechnerisch in der Stadt Heidelberg bis 2010 9.100 bis 9.800 Wohneinheiten nachgewiesen werden. Nach 2010 erhöht sich durch die Entwicklung des Gebiets Kirchheim "Harbigweg" die Zahl auf 9.400 bis 10.150 Wohneinheiten. Die Vorgabe des Stadtentwicklungsplans, bis 2010 Flächen für 8.000 bis 10.000 Wohneinheiten zu schaffen, wird mit dem MRO erfüllt. Relativiert wird das Ergebnis, wenn die Planungen für die Bahnstadt und für den Bereich südlich der Eppelheimer Straße nicht umgesetzt werden. Dann reduziert sich die Summe der Wohneinheiten um ca. 3.600 Wohneinheiten auf 5.800 bis 6.550 Wohneinheiten. Selbst die auf ca. 7.000 bis 9.500 Wohneinheiten nach

---

<sup>58</sup> Bereich Pfaffengrund "Eppelheimer Straße" und Kirchheim "Westlich der Bahninsel" bezieht sich noch auf die alten Stadtteilgrenzen, die zum Zeitpunkt der Abfassung des MRO galten. Inzwischen liegt der Bereich komplett im Stadtteil Pfaffengrund.

unten korrigierten Zahlen der Wohnungsbedarfsprognosen<sup>59</sup> können dann nicht erreicht werden.

Dabei sind in diesen Zahlen auch Stadterweiterungsflächen enthalten, auf denen unter Abzug des Bereichs südlich der Eppelheimer Straße 1.300 Wohneinheiten entstehen können.

Stadterweiterungspotenziale im Bereich Arbeiten sind in einer Größenordnung von 117 ha vorhanden. Die Schwerpunkte konzentrieren sich auf Wieblingen. Durch Stadterweiterung können 9.570 Arbeitsplätze entstehen.

Das Modell Räumliche Ordnung sieht in der Bahnstadt ein realisierbares Stadtumbaupotenzial für Wohnen und Arbeiten in Form eines Entwicklungsschwerpunktes, definiert als zweigeteilter Maßnahmenbereich.

Der flächenmäßig größere nördliche und nordöstliche Bereich stellt künftig einen Schwerpunktraum für Wohnen und Arbeiten dar, der südlich zum Landschaftsraum Pfaffengrund orientierte Bereich einen Schwerpunktraum Wohnen. Das Maßnahmengebiet wird durch zwei Entwicklungskorridore, die vom Bahnhof zum Pfaffengrund und nach Kirchheim führen, überlagert.

Die Bahnstadt stellt einen wichtigen Baustein mit hoher Umsetzungspriorität in der Heidelberger Stadtentwicklung dar. Zum einen ist die Realisierung der Bahnstadt wichtige Voraussetzung, den Wohnungs- und Arbeitsplatzbedarf zu decken, zum anderen wird der gesamte Bereich der westlichen Innenstadt aufgewertet und als Ergänzungsraum des historischen Stadtzentrums entwickelt. Gleichzeitig wird die Inanspruchnahme neuer Flächen verringert.

### **Flächennutzungsplanung**

Heidelberg ist gemeinsam mit Mannheim und 16 weiteren Gemeinden im Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim zusammengeschlossen. Durch das Nachbarschaftsverbandsgesetz vom 9. Juli 1974 wurde dem Nachbarschaftsverband die Kompetenz übertragen, den Flächennutzungsplan für das gesamte Verbandsgebiet aufzustellen, um den räumlichen Verflechtungen der Gemeinden, ihren unterschiedlichen Potenzialen aber auch Belastungen besonders gerecht zu werden. Mit dem Flächennutzungsplan 2015/2020<sup>60</sup> wird der seit dem 25. Februar 1983 rechtskräftige Flächennutzungsplan fortgeschrieben. Um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Verdichtungsraum sicherzustellen, haben sich die beteiligten Gemeinden in einem Leitbild zu den Themen

---

59 Stadt Heidelberg, Amt für Wohnbauförderung: Das Wohnungsentwicklungspotenzial der Stadt Heidelberg 1998-2002, Heidelberg, Juli 1998, S. 16 ff

60 Nachbarschaftsverband Heidelberg – Mannheim: Flächennutzungsplan 2015/2020

Landschaft und Erholung, Verkehr, Einzelhandel, Wirtschaftsförderung und Wohnen der interkommunalen Kooperation verpflichtet.

Die neuen Siedlungsvorhaben des Flächennutzungsplans 2015/2020 sind mit folgenden strategischen "Leitplanken" bewertet:<sup>61</sup>

- Dezentrale Konzentration in Mannheim, Heidelberg und Schwetzingen,
- Priorität für Wohn- und Arbeitsstätten an der S-Bahn und am schienegebundenen Personennahverkehr,
- Mobilisierung von Baureserven und Industriebrachen durch Umbau für Dienstleister und High-Tech-Unternehmen unter Nutzung traditioneller charakteristischer Bauwerke,
- Priorität für Innenentwicklung,
- Nutzungsmischung,
- Neuentwicklung von Dienstleistungsstandorten im Umland nur mit S-Bahn-Anschluss,
- Priorität für die S-Bahn-Erschließung.

Zur Abschätzung des Flächenbedarfs einer zukünftigen Siedlungsentwicklung im Bereich Wohnen ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen von entscheidender Bedeutung. Für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans wurde auf Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zurückgegriffen. Ausgehend von einer Einwohnerzahl im Jahr 2001 von 141.509 ist bis 2020 in Heidelberg von einer Bevölkerungszunahme von 6,75 % auszugehen. In Mannheim beträgt die Zuwachsrate, ausgehend von 308.385 Einwohnern im Jahr 2001, nur 2 %. Neben den Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg haben die Städte Mannheim und Heidelberg eigene Prognosen erstellt, die auf der wohnberechtigten Bevölkerung (Haupt- und Nebenwohnsitz) basieren. Die Stadt Mannheim kommt dabei zu dem Schluss, dass die Bevölkerung um 3 % auf 299.200 Einwohner im Jahr 2020 sinken wird. Die Stadt Heidelberg kommt, wie das Statistische Landesamt, zu der Erkenntnis, dass die Bevölkerung zunehmen wird und zwar um 4,3 % von 148.489 Einwohnern im Jahr 2003 auf 154.900 Einwohner im Jahr 2020. Für die Nachbargemeinden wird vom Statistischen Landesamt von 2001 bis zum Jahr 2020 unter Berücksichtigung einer moderaten Wanderung ein Bevölkerungswachstum von 11.000 Personen prognostiziert.<sup>62</sup>

Die Zunahme der Bevölkerung um ca. 6.400 Personen in **Heidelberg** ist in erster Linie auf Wanderungsgewinne zurückzuführen. Daraus entsteht ein kontinuierlicher Bedarf an Siedlungsflächen für Wohnungsneubau. Verstärkt wird der Bedarf insbesondere durch einen Anstieg der Haus-

---

<sup>61</sup> Vgl. ebenda, S. 42

<sup>62</sup> Vgl. Stadt Heidelberg: Bevölkerungsentwicklung in Heidelberg nach Stadtteilen 2003 bis 2020, 2004

haltszahlen durch die Zunahme der Einpersonenhaushalte. Ab dem Jahr 2003 bis zum Jahr 2020, unter Berücksichtigung des Ersatzbedarfs und der steigenden Nachfrage nach größeren Wohnungen, müssen ca. 8.000 neue Wohnungen errichtet werden. In Heidelberg sind die Gemarkungen bereits sehr weitflächig als Baugebiete genutzt. Daher will die Stadt Heidelberg zukünftig hauptsächlich durch Stadtumbaumaßnahmen und durch eine Anpassung der Wohnungen bzw. durch Verbesserungen im Wohnumfeld auf veränderte Ansprüche nach Wohnqualität und Wohnungsgröße reagieren.

Im Rahmen der klassischen Innenentwicklung können ca. 1.350 Wohnungen gebaut werden. Diese Flächen sind zeichnerisch im Flächennutzungsplan nicht dargestellt.

Fläche	Wohneinheiten
Furukawa	400
Altklinikum	450
CBC einschl. HSB-Gelände u. Feuerwache	500
	<b>1.350</b>

Tabelle 8: Innenentwicklungspotenziale für Wohnen in Heidelberg, FNP

In den neuen Wohngebieten Wieblingen "Schollengewann", Kirchheim "Harbigweg", Kirchheim "Im Bieth" einschließlich der Bahnstadt können insgesamt 3.400 Wohnungen entstehen, so dass bis 2020 insgesamt 4.750 Wohnungen für den erwarteten Einwohnerzuwachs von ca. 6.400 Personen bis zum Jahr 2020 realisiert werden könnten. Bei einer Belegung der Wohnungen durch 2,2 Personen werden allein durch die Zuwandernden 2.900 Wohnungen benötigt. 1.850 Wohneinheiten stellen dann noch ein verbleibendes Potenzial dar, das den Bedarf durch ansteigenden Wohnkonsum decken kann. Die Flächen für die 4.750 Wohnungen werden mit Ausnahme des Plangebiets Pfaffengrund/Bahnstadt „Eppelheimer Straße“ in Zeitstufe 1 zur Verfügung gestellt. Der darüber hinausgehende Flächenbedarf für 3.250 Wohnungen wird mit Zeitstufe 2 gedeckt.

Im Flächennutzungsplan sind Entwicklungsflächen dargestellt, die für die Siedlungsentwicklung der einzelnen Stadt oder Gemeinde bzw. des Verbandsgebietes eine wesentliche Bedeutung haben. Das Flächenkontingent für die Siedlungsentwicklung wird in zwei Zeitstufen untergliedert. Die 1. Zeitstufe umfasst den Zeitraum von der Genehmigung des Planwerks bis zum Jahre 2015. Die 2. Zeitstufe reicht von 2015 bis 2020. Mit dem FNP wird das Ziel verfolgt, neue Siedlungsflächen auf den ÖPNV auszurichten. Für die Zeitstufe 1 wurden daher alle Wohnbauflächen ausgewählt, die eine Lagegunst zur S-Bahn oder Stadtbahn aufweisen. Damit wird ein Anliegen des Landesentwicklungsplans 2002 aufgenommen.

Die Flächen für die Siedlungsentwicklung umfassen neben den Wohnbauflächen auch Flächen für die Wirtschaftsentwicklung. Auf Grundlage der Beschäftigtenentwicklung wird der Bedarf an weiteren Bauflächen für Betriebe quantifiziert. Die Anzahl der Beschäftigten in Heidelberg ist zwischen 1992 und 2004 nahezu konstant geblieben. Der Verlust an Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe konnte durch Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich aufgefangen werden. Für eine Gewerbeflächenprognose sind neben der Beschäftigtenentwicklung in der Vergangenheit eine Prognose der Beschäftigtenentwicklung, die Fortschreibung des Gewerbeflächenverbrauchs und die Abschätzung des zukünftigen Flächenbedarfs für Neuansiedlungen sowie Betriebsverlagerungen bedeutsam.

Die Flächen für die Wirtschaftsentwicklung wurden ebenfalls in zwei Zeitstufen gegliedert. Flächen der 1. Zeitstufe bieten gute Voraussetzungen für Dienstleistungsbetriebe, insbesondere auch für Institutionen der Forschung und Entwicklung, für Logistikbetriebe sowie für die Expansion von klein- und mittelständischen Betrieben. Alle weiteren Flächen stellen Flächenreserven dar, die der 2. Zeitstufe zugeordnet sind. Die Flächen wurden entsprechend der Eignung für verschiedene Branchen (Handwerk, Großindustrie/Logistiker, tertiärer Sektor, quartärer Sektor) qualifiziert. Mit den in der Zeitstufe 1 dargestellten Flächen ist bis zum Jahr 2015 eine Kapazität für mindestens 9.000 Beschäftigte gegeben. Bis 2020 sind weitere Flächen für 2.000 Personen verfügbar. Die Nachfrage aus der Zuwanderung und durch Unternehmensexpansion in Heidelberg kann unter der Voraussetzung einer Realisierung der Bahnstadt gedeckt werden.

Zeitstufe	Lage	ha	Eignung	Beschäftigte
	Rittel, Eselsbuckel	4,82	Dienstleistung	500
	Bahnstadt	60,54	Quartärer Sektor, Dienstleistung	7.500
	Kirchheim, Im Bieth	9,70	verarbeitendes Gewerbe, Handwerk	750
	Neuenheimer Feld (Botanischer Garten)	4,56	Forschung	600
<b>1</b>		<b>79,62</b>		<b>9.350</b>
	Wieblingen, Holzapfelbaum	18,39	Logistik, verarbeitendes Gewerbe	500
	Autobahnkreuz, Wolfsgärten	9,74	verarbeitendes Gewerbe	250
	westlich Eppelheim, Marienhof	59,30	Logistik, verarbeitendes Gewerbe	1.200
<b>2</b>		<b>87,43</b>		<b>1.950</b>
<b>insgesamt</b>		<b>167,05</b>		<b>11.300</b>

Tabelle 9: Entwicklungsflächen für den Bedarf der Wirtschaft in Heidelberg, FNP

Die Bahnstadt wird als große Chance für Heidelberg und zur Unterstützung des erforderlichen Strukturwandels im Verbandsgebiet herausgestellt. Auf der Fläche kann insbesondere der tertiäre und quartäre Sektor etabliert werden, da zum einen der Standort in den Schnittstellen von S-Bahnlinien und Schnellstraßensystemen liegt und zum anderen für Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen die Nähe zur Universität gegeben ist. Die Entwicklung der Bahnstadt stellt einen entscheidenden Impuls für die 1. Zeitstufe dar. Mit der Bahnstadt in Heidelberg kann ein Angebot für qualitätsvolles Wohnen in großer Zentrumsnähe mit enger Anbindung an bestehende und neue Arbeitsmöglichkeiten bereitgestellt und gleichzeitig die gewünschten Synergieeffekte mit der Kernstadt erreicht werden.<sup>63</sup>

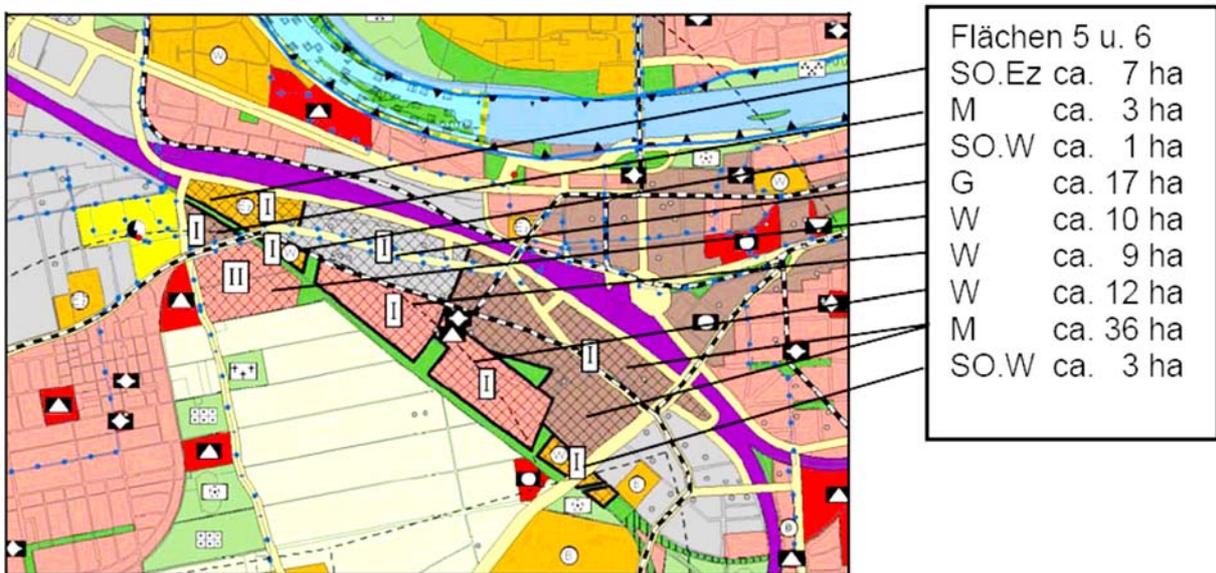


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 2015/2020 für den Bereich Bahnstadt

Der Flächennutzungsplan 2015/2020 orientiert sich bei den Flächendarstellungen für die Bahnstadt an der städtebaulichen Rahmenplanung.<sup>64</sup> Zu den im Südenwesten liegenden landwirtschaftlichen Flächen hin sind Wohnbauflächen, an die Bahnlinie angrenzend sind Sonderbauflächen, gewerbliche und gemischte Bauflächen dargestellt. Bedeutsame Grünflächen wurden in den Flächennutzungsplan übernommen.

Folgende Tabelle stellt die Flächenpotenziale in Heidelberg zusammen, die zeichnerisch im Flächennutzungsplan als Entwicklungsflächen dargestellt sind. Hinzuzurechnen sind die Flächen, die als Innenentwicklungspotenziale nicht zeichnerisch dargestellt werden und Nachverdichtungspotenziale enthalten.

<sup>63</sup> Vgl. ebenda, S. 41, 97f

<sup>64</sup> Vgl. Trojan + Trojan Architekten und Städtebauer BDA: Städtebauliche Rahmenplanung Heidelberg Bahnstadt, Abschlussbericht, Mai 2003

Gebiet	Wohnen		Gewerbe		Sondergebiet		Mischgebiet	
	Fläche in ha		Fläche in ha		Fläche in ha		Fläche in ha	
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 1	Stufe 2
Wieblingen, Holzapfelbaum				18				
Wolfsgärten				10				
Wieblingen, Schollengewann	10							
Wieblingen, Eselsbuckel			5					
Pfaffengrund, Eppelheimer Straße (Teil d. Bahninsel)		10						
Bahnstadt	21		17		11		39	
Kirchheim, Harbigweg	19							
Kirchheim, Im Bieth	5		10					
Patrick-Henry-Village					7			
Gäulschlag					21			
Marienhof				59				
Botanischer Garten					5			
Sickingen Straße					2			
	<b>55</b>	<b>10</b>	<b>32</b>	<b>87</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>0</b>
	<b>269</b>	<b>65</b>		<b>119</b>		<b>46</b>		<b>39</b>

Tabelle 10: Überblick über die Flächenpotenziale in Heidelberg, FNP

Die Flächennutzungsplanung 2015/2020 folgt dem Leitziel Innenentwicklung vor Außenentwicklung, um zum einen schonend mit Grund und Boden umzugehen und zum anderen ein urbanes, bezahlbares Wohnungsangebot zu ermöglichen und gleichzeitig Wohnen und Arbeiten miteinander zu verknüpfen. Die Brachflächenentwicklung entspricht diesem Leitbild der Innenentwicklung.

Vergleicht man die Flächenpotenziale des MRO mit den Flächenpotenzialen des Flächennutzungsplans, fällt auf, dass die Summen der Wohnbauflächen als auch die Summen der gewerblichen Bauflächen im Flächennutzungsplan geringer sind. Dies hat folgende Gründe:

Das MRO wurde im Juli 1999 vom Stadtrat verabschiedet. Der Flächennutzungsplan wurde aktuell fortgeschrieben. Der Plan wurde am 3. Mai 2006 von der Verbandsversammlung beschlossen. D.h. zwischen beiden Plankonzepten liegt ein Zeitraum von sieben Jahren, in dem sich neue Erkenntnisse ergeben haben bzw. Erkenntnisse – auch die des demografischen Wandels – neu interpretiert wurden.

Der Stadtentwicklungsplan gibt bis 2010 einen Bedarf von 8.000 bis 10.000 Wohneinheiten vor. Demzufolge hätten in den Jahren 1997 bis 2010 jährlich ca. 700 Wohneinheiten errichtet werden müssen. Davon konnten in den Jahren 1998 bis 2005 im Durchschnitt nur 400 Wohneinheiten pro Jahr realisiert werden. Die Fortschreibung des Wohnungsentwicklungsprogramms geht von 8.000 Wohneinheiten aus, die bis zum Jahr 2020 gebraucht werden.

Im Flächennutzungsplan 2015/2020 werden einige der Flächen des MRO nicht mehr berücksichtigt. Beispielsweise wurden Flächen, die zwar noch nicht bebaut sind, aber für die ein Bebauungsplan besteht, nicht mehr als Entwicklungsfläche in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

Die im MRO aufgeführten Entwicklungspotenziale im Bestand oder durch Stadtumbau können auf Grund der Maßstäblichkeit überwiegend nicht im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Außerdem kann aus städtebaulichen Gründen kein Druck ausgeübt werden, Baulücken zeitnah einer Verwertung zuzuführen. Mit diesem Entwicklungspotenzial kann daher nicht sicher gerechnet werden.

Die amerikanischen Liegenschaften in Heidelberg wurden nicht als Entwicklungsflächen in den Flächennutzungsplan 2015/2020 aufgenommen, da eine zeitlich gesicherte Freigabe der militärischen Flächen außerhalb der Bahnstadt derzeit nicht absehbar ist.

Der Flächennutzungsplan 2015/2020 folgt den Grundsatzbeschlüssen der Stadt Heidelberg:

- Innen- vor Außenentwicklung,
- Priorität Bahnstadt.

Entwicklungsflächen der Zeitstufe 1 stellen überwiegend Innenentwicklungspotenziale dar. Bedeutsames Potenzial ist dabei die Bahnstadt in Heidelberg – nicht nur auf Grund der Größe der Fläche, sondern auch aus städtebaulichen Gründen. Mit der Entwicklung der Bahnstadt kann eine städtebaulich unbefriedigende Situation beseitigt, die Fläche mit der Kernstadt verbunden und darüber hinaus ein Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten auf Brachflächen geleistet werden.

Der Flächennutzungsplan wird für die Stadt Heidelberg damit dem prognostizierten Bedarf an Wohneinheiten und Arbeitsplätzen gerecht.

#### **9.1.4 Sonstige planerische Vorgaben**

Das Modell Räumliche Ordnung fasst die Ergebnisse des Siedlungsstrukturkonzepts, des Freiflächenstrukturkonzepts und des Umweltplans zusammen. Diese nachgeordneten Konzepte und Pläne wurden zunächst erarbeitet, um Empfehlungen für eine städtebauliche Verdichtung untergenutzter Flächen, eine Aktivierung von Bestandsentwicklungspotenzialen und für eine Ausweisung neuer Stadterweiterungsflächen zu erhalten.

Das **Siedlungsstrukturkonzept**<sup>65</sup> soll die städtebauliche Ordnung innerhalb der überwiegend besiedelten Flächen sichern, indem es mit dem sogenannten Baudichtenplan einen Orientierungsrahmen für die baulichen Dichten, Bauweisen und Höhen festlegt. Neben dem Baudichtenplan beinhaltet das Konzept den städtebaulichen Leitplan, der ein übergeordnetes räumliches Leitbild formuliert, indem er Empfehlungen zur leitbildprägenden Baustruktur sowie Überlegungen zur zukünftigen Zentrenentwicklung enthält. Die Flächenangaben hinsichtlich der Bestandsentwicklungs-, Stadtumbau- und Stadterweiterungspotenziale im Siedlungsstrukturkonzept entsprechen den Angaben des MRO.

Das Siedlungsstrukturkonzept wird durch das **Freiflächenstrukturkonzept**<sup>66</sup> ergänzt, das die städtischen Freiräume und Landschaftsräume unter Einbeziehung der Belange der Ökologie und Umweltverträglichkeit vorrangig unter räumlich-gestalterischen und nutzungsstrukturellen Aspekten thematisiert. Das Freiflächenstrukturkonzept beinhaltet Aussagen zu Landschaftsbild, Biotopausstattung sowie dem Erholungswert der Landschaft und innerstädtischer Grünflächen. Im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzepts wurden auch die Baulandpotenziale bewertet. In seinem konzeptionellen Teil gliedert sich das Freiflächenstrukturkonzept in das Ziel-, das Gestalt- und Maßnahmenkonzept. Im Ziel- und Gestaltkonzept wird zur Bahnstadt folgendes ausgeführt: "In Zusammenhang mit der Aufgabe der Güterbahngleise ergeben sich in diesem Bereich Möglichkeiten zur Verbesserung der Verflechtungsbeziehungen zwischen der Südstadt, dem Sportzentrum Süd in Kirchheim und dem westlich angrenzenden Landschaftsraum. Mit der Entwicklung durchgängiger Wegeverbindungen können übergeordnete Verknüpfungen hergestellt und das Kleingarten- und Sportgelände besser erschlossen werden. Eine durchgängige, großzügig angelegte Grünverbindung ist im Ziel- und Gestaltkonzept entlang des stillgelegten Bahnbogens zwischen der Römerstraße und der Speyerer Straße dargestellt. Sie stellt eine attraktive Fuß- und Radverbindung von der Innenstadt (Weststadt) bis in die offene Landschaft und in den geplanten Stadtpark in Pfaffengrund-Ost dar. Eine Führung entlang einer Straße mit untergeordneter Verkehrsfunktion zur Erschließung des Kleingartengeländes, angrenzender Wohngebiete und Infrastrukturstandorte wird für verträglich gehalten und würde die Einbindung in den städtischen Kontext stärken."<sup>67</sup>

Aus Sicht des Freiflächenstrukturkonzepts wird in Betrachtung aller untersuchten Baulandpotenziale, in Übereinstimmung mit dem Siedlungsstrukturkonzept und Umweltplan, die vorrangige Entwicklung der Bahn-

---

65 Conradi, Braum & Bockhorst Stadtplaner und Architekten: Siedlungsstrukturkonzept Stadt Heidelberg, März 2000

66 Becker, Giseke, Mohren, Richard Landschaftsplanung & Gartenarchitektur; Conradi, Braum & Bockhorst Stadtplaner und Architekten: Freiflächenstrukturkonzept Stadt Heidelberg, März 2000

67 Ebenda, S. 72

stadt empfohlen. Diese Fläche stellt ein Schlüsselprojekt der nachhaltigen Stadtentwicklung dar.<sup>68</sup>

Der **Umweltplan**<sup>69</sup> trifft Aussagen zu den Belangen des Umweltschutzes, insbesondere zu Boden, Wasser, Luft und Klima. Siedlungsstruktur-, Freiflächenstrukturkonzept und Umweltplan ergänzen sich inhaltlich und sind in ihren Zielaussagen und Konzeptansätzen miteinander abgestimmt.

Die Stadt Heidelberg hat mit dem sogenannten **Wohnungsentwicklungsprogramm**<sup>70</sup> (WEP) ein Instrument geschaffen, das mit seinen konkreten Maßnahmen und Projekten für ein Konzept zur bedarfsgerechten Versorgung mit Wohnraum sorgt. Die wohnungspolitischen Leitlinien und Ziele des Stadtentwicklungsplans sollen mit dem WEP umgesetzt werden. Die zum Zeitpunkt des Stadtentwicklungsplans erstellte Wohnungsbedarfsprognose wurde für das neue Wohnungsentwicklungsprogramm überarbeitet. Unter Einbeziehung der zwischenzeitlich gebauten Wohnungen und veränderten Nachfrage wurde für den Zeitraum von 1998 bis 2010 von einem Bedarfswert von ca. 7.000 bis 9.500 WE ausgegangen. Auf dieser Grundlage wurde für den Programmzeitraum 1998 bis 2002 als Ziel der Bau von 3.500 Wohnungen, also durchschnittlich 700 Wohnungen pro Jahr, formuliert.

Die Abwicklung des WEP 1998-2002 hat gezeigt, dass die gesetzte Zielzahl von 700 Wohnungen jährlich nicht erreicht wurde. Nach den Berechnungen des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik besteht ein Bedarf von ca. 8.000 Wohnungen bis zum Jahr 2020, d.h. jährlich werden 500 Wohnungen benötigt. Im Jahr 2004 wurden auf dem Furukawa-Gelände 168 Wohneinheiten erstellt. Im Jahr 2005 waren es auf dieser Fläche 70 Wohneinheiten. Für das Jahr 2006 wird auf dem Furukawa-Gelände mit ca. 123 neuen Wohneinheiten und auf dem Altklinikumgelände mit ca. 27 Wohneinheiten gerechnet. Da in Heidelberg eine angebotsorientierte Planung auf Freiflächen im Außenbereich kaum mehr möglich ist, wird am Prinzip Innen- vor Außenentwicklung festgehalten. In das WEP sind die Entwicklungsgebiete Bahnstadt, Altklinikum, Schollengewann, Im Bieth, HSB-CBC, Henkel-Teroson und SRH aufgenommen. Dem Projekt Heidelberg 2000/Bahnstadt kommt eine wichtige strategische Bedeutung bei der Sicherung von Bauland für preiswerten Wohnungsbau zu.<sup>71</sup>

---

68 Ebenda, S. 6

69 Planungsgruppe 4: Umweltplan Stadt Heidelberg, März 1999

70 Stadt Heidelberg, Amt für Wohnbauförderung (Hrsg.): Wohnungsentwicklungsprogramm der Stadt Heidelberg 1998-2002, Heidelberg 1998

71 Vgl. Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hrsg.): Wo stehen wir, was haben wir erreicht? Erster Bericht zur Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Heidelberg 2010, Heidelberg, Mai 2002, S. 50

Um zu verhindern, dass die Stadt in ihrer sozialen Zusammensetzung und demografischen Entwicklung gefährdet wird, dadurch, dass bei der Abwanderung bestimmte Haushaltsgruppen dominieren und bei der Zuwanderung bestimmte Haushaltsgruppen ausgeschlossen werden, sollen auf den im WEP vorgesehenen Flächen auch gebundene Mietwohnungen und gebundene Eigentumswohnungen entsehen.

Um das im Stadtentwicklungsplan formulierte Ziel umzusetzen, die gewerbliche Standortwahl zu optimieren, wurde aufbauend auf dem MRO ein **Gewerbeflächenentwicklungskonzept**<sup>72</sup> erarbeitet. Darin erfolgt eine zeitliche und inhaltliche Priorisierung der Gewerbeflächen in drei Schritten, die in weiteren Arbeitsschritten vertieft werden soll. Stufe 1 umfasst 88 ha mit etwa 6.000 Arbeitsplätzen. In die Stufe 2 fallen die mittelfristig zu entwickelnden Flächen mit 29 ha und rund 2.800 Beschäftigten. Stufe 3 beinhaltet langfristige Flächenreserven von 58 ha mit 5.800 Arbeitsplätzen. Unbebaute Restgrundstücke können in einer Größenordnung von 47 ha aktiviert werden. Dies entspricht 4.700 Arbeitsplätzen. In der Summe ergibt sich ein Entwicklungspotenzial von 222 ha und ein Arbeitsplatzpotenzial von 19.650 Arbeitsplätzen.

Zusammenfassend betrachtet ist erkennbar, dass die Flächen der Bahnstadt in der planerischen Auseinandersetzung der Stadt Heidelberg mit der vorsorgenden Bereitstellung von Bauflächen für nachgewiesenen Bedarf für Wohnen und Arbeiten systematisch sowohl quantitativ als auch qualitativ über mehrer Jahre in verschiedensten Planungsstufen/Ebenen sachgerecht geprüft und als Bedarfsdeckungspotenzial identifiziert worden sind. Gerade die Mehrstufigkeit in der Betrachtung durch MRO und FNP belegt die Flächeneignung und das Erfordernis der Mobilisierung der Flächen der Bahnstadt. Das Projekt Bahnstadt trägt insgesamt erheblich dazu bei, die negativen Auswirkungen der demographischen Entwicklung in der Stadt Heidelberg abzumindern bzw. diesen strukturell konkret entgegenzuwirken.

---

72 Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hrsg.): Heidelberger Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2000, Heidelberg 2000

## 9.2 Städtebauliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet

### 9.2.1 Lage und Bedeutung im Stadtgefüge

Bei dem Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen handelt es sich um ein ca. 100 ha großes Areal in zentraler Lage süd-westlich des Hauptbahnhofs. Die Südstadt und der Stadtteil Bergheim grenzen unmittelbar an, der Hauptbahnhof liegt in unmittelbarer Nachbarschaft, ist jedoch derzeit nicht direkt erreichbar. Nach Westen hin grenzt der Landschaftsraum Pfaffengrunder Feld an.

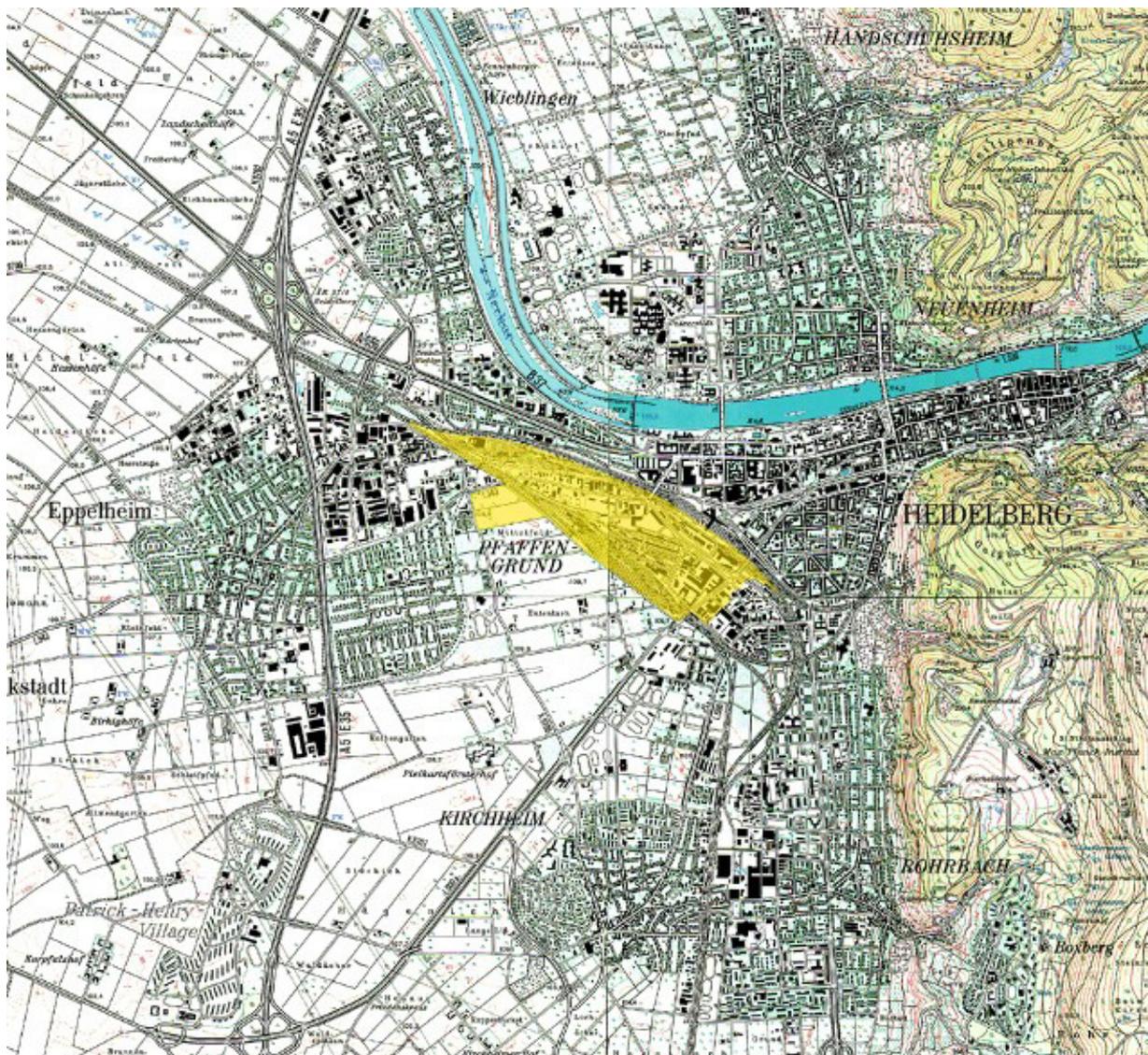


Abbildung 8: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgefüge

Durch seine Lage zwischen den Stadtteilen Südstadt und Bergheim ist das Untersuchungsgebiet Bestandteil der Innenstadt und bildet zugleich deren westlichen Abschluss. Die Speyerer Straße trifft hier, von der Autobahn kommend, erstmals auf den Bereich der inneren Stadt und bildet (wenn auch nicht deutlich erkennbar) den südlichen Stadteingang.

Trotz seiner zentralen Lage ist das Untersuchungsgebiet aufgrund vielfältiger städtebaulicher Barrieren von den umgebenden Stadtquartieren isoliert und seine prinzipiell gegebene Verkehrsgunst im Stadtgefüge nicht wahrnehmbar. Zu den städtebaulichen Barrieren gehören die vorhandenen Gleisanlagen, die militärisch genutzten Liegenschaften und die mangelnde verkehrliche Verknüpfung mit den benachbarten Quartieren.

Die Topographie des Geländes verstärkt die Trennwirkungen gegenüber den angrenzenden Stadtquartieren, da Bahnhofplatz, Czernyring und der südliche Teil der Bahnstadt etwa auf gleicher Höhe liegen, das Gebiet dazwischen, also vom Bahnhof bis Czernyring jedoch um einige Meter tiefer liegt.

### **9.2.2 Nutzungen und Funktionen**

Das Areal stellt sich zum Zeitpunkt der Bestandserfassung im Frühjahr 2006 zum Großteil als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es besteht zum größten Teil aus ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofsflächen, die in Vorbereitung der beabsichtigten Nachnutzung des Geländes bereits fast vollständig freigeräumt wurden. Die noch verbliebenen ehemaligen Bahnanlagen und -gebäude beherbergen zum Teil Zwischennutzungen, die den bestehenden Umwidmungsdruck auf das Gelände verdeutlichen.

Im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes hat sich beiderseits der Eppelheimer Straße eine gewerbliche Nutzungsstruktur mit einer Mischung aus Handwerksbetrieben, Tankstellen, Autohäusern, Einzelhandelsbetrieben und Büronutzungen etc. entwickelt. Dazwischen liegt an der Eppelheimer Straße Nr. 17 ein Sportgelände des Eisenbahnersportvereins. An der Eppelheimer Straße befinden sich auch das sternförmige Verwaltungsgebäude der Deutschen Telekom AG sowie eine Außenstelle des Landratsamtes. Reine Wohngebäude sind nicht vorhanden, jedoch befinden sich vereinzelt Betriebswohnungen und sonstige Wohnungen in dem Gebiet.

Die vorherrschende Nutzung im nord-östlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist ebenfalls gewerblich geprägt, wozu beispielsweise das ehemalige PX der US-Army und derzeit noch militärisch genutzte Flächen der US-Army südlich des Hauptbahnhofes gehören. Hieran schließen sich die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes mit dem Sitz der aurelis real estate GmbH & Co.KG und dem ehemaligen Zollamt an. Die Gebäude und Stellplatzflächen zwischen Bahnlinie und Czernyring stehen im Eigentum der Deutschen Post AG.

In der Nachbarschaft liegen das Technologiezentrum im ehemaligen Schlachthof, der Betriebshof der BRN – Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, der Edeka-Großmarkt (E union sb Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel) und zwei Bordelle an der Güteramtsstraße sowie gegenüber der Gartenmarkt Dehner. Auch das Deutsche Rote Kreuz hat in diesem Teil des Untersuchungsgebietes seinen Standort. An der Ecke Güteramtsstraße/Speyerer Straße befindet sich ein neueres Drive-in-Restaurant.

Das Gebiet wirkt insgesamt vernachlässigt. Dennoch haben in den letzten Jahren im und in der Nähe des Untersuchungsgebietes verschiedene Entwicklungen stattgefunden. Hierzu gehören der Neubau eines mehrgeschossigen Büro- und Dienstleistungszentrums auf dem Gelände des ehemaligen Messplatzes, die Errichtung eines neuen Wohngebietes mit 200 Wohneinheiten östlich der Speyerer Straße und die Errichtung des Einkaufs- und Schulungszentrums der Heidelberger Druck (Print-Media-Akademie) an der Kurfürstenanlage.

Ohne direkten Kontakt zu den restlichen Flächen des Untersuchungsgebietes steht das Werkstattgebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerkes, das heute Notunterkünfte der Stadt Heidelberg beherbergt.

Die Nutzungsverteilung stellt sich zum Zeitpunkt der Bestandserfassung im Frühjahr 2006 wie folgt dar:

▪ Gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen:	ca. 27,8 ha
▪ Militärisch genutzte Flächen:	ca. 10,3 ha
▪ Bahnflächen:	ca. 3,6 ha
▪ Sportflächen:	ca. 1,1 ha
▪ Brachflächen:	ca. 49,8 ha
▪ Verkehrsflächen:	ca. 6,3 ha
▪ Sondernutzung (Obdachlosenheim)	
Notunterkünfte im Bahnbetriebswerk:	<u>ca. 1,4 ha</u>
<b>Gesamt:</b>	<b>ca. 100,3 ha</b>

### 9.2.3 Baustrukturen

Aufgrund der heterogenen Nutzungen, Brachflächen, Rest- und Zwischenutzungen lässt sich keine eindeutig gebietsbestimmende Baustruktur festlegen. Das Erscheinungsbild ist geprägt durch verbliebene betriebstechnische Gebäude der Deutschen Bahn AG, gewerbliche Zweckbauten, Hallen, Schuppen, weitläufige Brachflächen und Solitärgebäude. Aufgrund stark variierender Grundstücksausnutzung und Gebäudehöhe ist die Baustruktur sehr inhomogen.

An die Güteramtsstraße angrenzend befinden sich die Lagergebäude des ehemaligen Güterbahnhofs. Ecke Güteramtsstraße/Czernyring bestehen Rudimente einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung, die jedoch niemals baulich weitergeführt wurde. Markante Solitäre sind das auf kreuz-

förmigem Grundriss errichtete Telekomgebäude, ein ehemaliger Wasserturm am Czernyring und ein neueres Büro-, Dienstleistungs- und Verwaltungsgebäude auf dem Gelände des ehemaligen Messplatzes Ecke Czernyring/Speyerer Straße. Dieses Gebäude folgt dem Blockrand und bildet mit seinen 6-7 Geschossen und dem 10-geschossigen Eckturm einen markanten Auftakt ins Gebiet.

Im ehemaligen Schlachthof wurde ein Technologiezentrum eingerichtet. Nördlich des Czernyrings bis zum Bahngelände liegen 4-5-geschossige Verwaltungsgebäude der US-Army und der Deutschen Post AG.

Im Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerks liegt das große, um einen Innenhof organisierte Werkstattgebäude sowie ein markanter, weithin sichtbarer Wasserturm aus den 20er Jahren.

Zu den dem Denkmalschutz unterliegenden sowie zu den als schützenswerter Baubestand eingestuften baulichen Anlagen zählen das Werkstattgebäude des Bahnbetriebswerkes, der Wasserturm am Bahnbetriebswerk, Stellwerk Nr. 8 und Kreuzweiche sowie der Wasserturm am Czernyring.

## **9.2.4 Erschließung und Verkehrssituation**

### **9.2.4.1 Individualverkehr (IV)**

Den Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz bildet etwa 2,5 Kilometer westlich des Untersuchungsgebietes das Heidelberger Kreuz mit den Autobahnen Darmstadt-Karlsruhe (A5) und Mannheim-Heidelberg (A656).

Das Untersuchungsgebiet selbst wird nur von wenigen Straßen durchzogen. Die derzeitige Erschließung im Individualverkehr erfolgt durch die in Nordost-Südwest-Richtung verlaufende Speyerer Straße, die eine der Haupteinfallstraßen der Stadt Heidelberg ist. In Nord-Süd-Richtung verläuft der Czernyring, der nach der Czernybrücke in die Eppelheimer Straße übergeht. Die Eppelheimer Straße besitzt eine wichtige Verbindungsfunktion für den Stadtteil Pfaffengrund und die Gemeinden Eppelheim und Plankstadt an die innere Stadt. Eine Querspange wird durch die Güteramts- und Rudolf-Diesel-Straße gebildet.

Das ehemalige Bahnbetriebswerk ist lediglich durch eine schmale Privatstraße der DB AG zu erreichen, die die Bahngleise unterquert. Diese Straße ist nur über ein Wohngebiet versteckt zu erreichen. Eine niveaugleiche Zugangsmöglichkeit des Gebäudes mit seinem Umfeld ist derzeit nicht möglich.

Verknüpfungen des Gebiets mit den benachbarten Quartieren über die Bahnanlagen hinweg bestehen an vier Stellen: In Hochlage über die Czerny- und Montpellierbrücke, in Tieflage durch die Unterführungen der Speyerer Straße nach Süden und der Eppelheimer Straße nach Westen.

#### 9.2.4.2 ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung des Untersuchungsgebietes ist aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof bereits derzeit relativ gut. Drei Buslinien und eine Straßenbahnlinie durchziehen das Gebiet. In der Eppelheimer Straße befinden sich zwei Straßenbahnhaltstellen. Am Hauptbahnhof sowie am Haltepunkt HD-Pfaffengrund/Wieblingen besteht darüber hinaus Anschluss an die S-Bahn Rhein-Neckar, die Heidelberg mit den Städten Mannheim/Ludwigshafen, Karlsruhe/Bruchsal, der Pfalz und dem Neckartal verbindet.

#### 9.2.4.3 Fuß- und Radverkehr

Radwege bestehen im Untersuchungsgebiet entlang der Eppelheimer Straße und entlang der Speyerer Straße. Der Ausbauzustand ist teilweise unzureichend. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sind aufgrund der Fahrbahnbreiten und fehlender gesicherter Überwege in weiten Abschnitten problematisch.

Eine direkte fußläufige Anbindung des Hauptbahnhofs über den Querbahnsteig ist derzeit nicht gegeben. Aufgrund der Barrierewirkung der die Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal derzeit für die angrenzenden Stadtviertel im Osten, d.h. für Bergheim und die Innenstadt nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind momentan sehr unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark befahrene Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlen ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen. Das Pfaffengrunder Feld ist lediglich durch Wirtschaftswege an die sich nördlich anschließende Bahnstadt angebunden.

#### 9.2.4.4 Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1994 wurde im Sommer 2001 aktualisiert. Von Relevanz für die Entwicklung der Bahnstadt sind vor allem nachfolgende, hierin aufgeführte Verkehrsprojekte:

- Neugestaltung und städtebauliche Aufwertung des Willy-Brandt-Platzes,
- Ausbau der Autobahnanschlussstelle Rittel und Verbindung vom Rittel zur Eppelheimer Straße,

- Schaffung eines Gleisübergangs und Hauptbahnhofzugangs von Südwesten (Verlängerung der Gleisbrücke),
- Ausbau der Straßenbahntrasse nach Kirchheim (derzeit bereits im Bau).

### 9.2.5 Sozialstruktur

Das Untersuchungsgebiet dient derzeit größtenteils gewerblichen Zwecken.

Wohnnutzungen sind zumeist nur in Form von betriebsbezogenen Wohnungen (Hausmeisterwohnungen, Aufsichtspersonal sowie Wohnungen von Betriebseigentümern) vorhanden. Vereinzelt bestehen auch Wohnungen auf Betriebsgrundstücken, die keinen Bezug zum Betrieb haben. Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet 7 Wohnstandorte mit 36 Bewohnern. Darüber hinaus bestehen als Sonderwohnform innerhalb des Untersuchungsgebietes zwei Bordelle mit zusammen 64 Wohnungen, die jedoch keinen übergreifenden Milieucharakter entfalten.

Im Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerkes sind derzeit ca. 20 Notwohnungen der Stadt Heidelberg untergebracht.

### 9.2.6 Eigentums- und Pachtverhältnisse zum Zeitpunkt der Bestandserfassung im Frühjahr 2006

Im Untersuchungsgebiet liegen zum Zeitpunkt der Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen die in Kapitel 8.2.2.1 aufgelisteten Eigentumsverhältnisse vor.

Im Untersuchungsgebiet bestehen 7 Erbbaurechte, davon zwei auf Grundstücken der Stadt Heidelberg sowie folgende Anzahl an gewerblichen Pachtverhältnissen:

- 26 auf privaten Flächen
- 30 auf Flächen der aurelis real estate GmbH & Co.KG
- 28 auf Flächen der Stadt Heidelberg

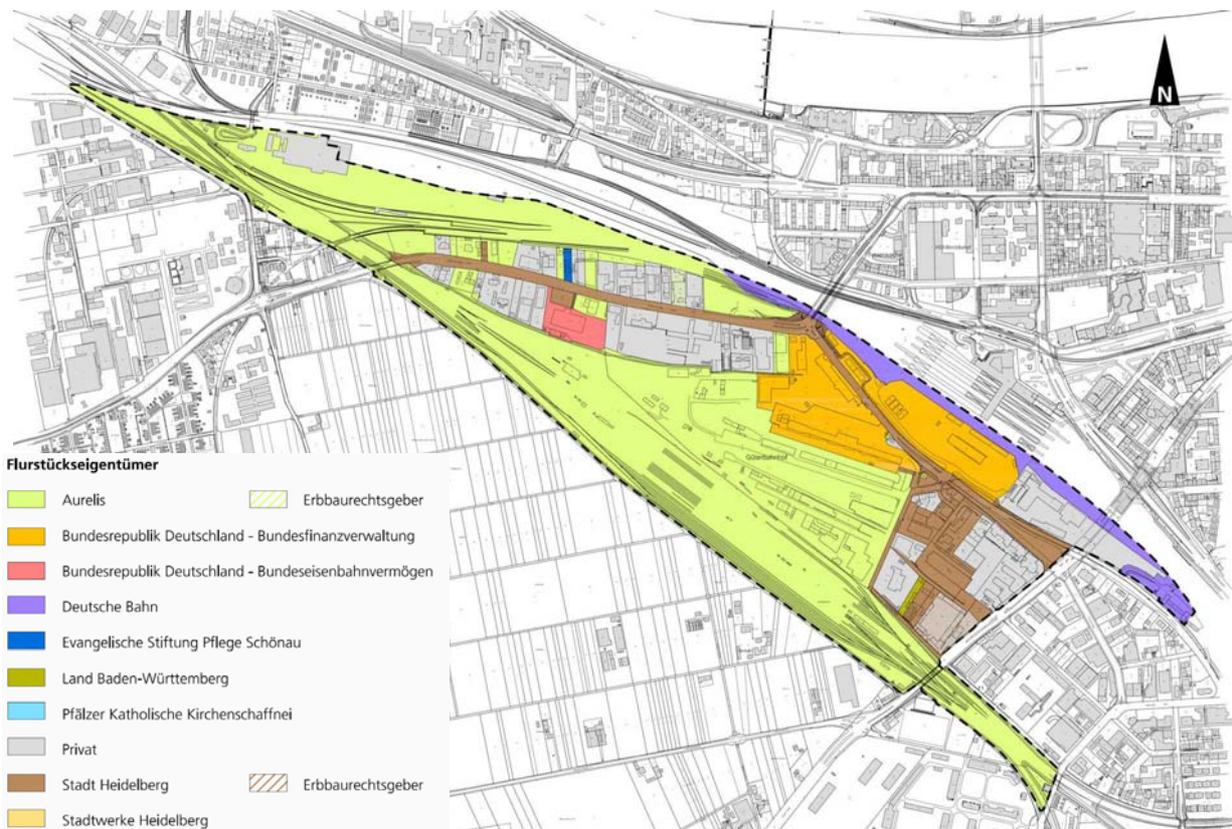


Abbildung 9: Eigentümerverhältnisse

### 9.2.7 Altlastensituation

Die Vornutzung des Geländes als Güter- und Rangierbahnhof sowie sonstige gewerbliche Nutzungen als Produktions- und Lagerfläche (Öllager, Tankstellen, Schrottplätze etc.) lässt Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers erwarten. Auf dem ehemaligen Bahngelände wurden umfassende Bodenuntersuchungen vorgenommen, die über die Art und das Ausmaß von Verunreinigungen Auskunft geben. Von einer Arbeitsgemeinschaft verschiedener Fachbüros wurden an 94 Stellen 187 Bodenproben entnommen und nach den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und weiterer bodenschutz- und abfallrechtlicher Vorschriften analysiert. Außerdem wurden zwei Grundwassermessstellen eingerichtet. Großflächige Bodenbelastungen wurden nicht vorgefunden. Die Beprobungsergebnisse des Schotters stehen noch aus. Diese Untersuchungen werden von der Deutschen Bahn AG beauftragt.

Vorbelastungen bestehen insbesondere südlich und westlich des geplanten Zollhofgartens sowie im Bereich der Gewerbestandorte südlich der Eppelheimer Straße. Dort befanden sich in der Vergangenheit mehrere Öllager für Mineralöl und Mineralölprodukte, so dass hier kontaminationsverdächtige Flächen vorhanden sind. Östlich der Güteramtsstraße

besteht kein konkreter Altlastenverdacht, jedoch sind lokale Bodenverunreinigungen nicht auszuschließen.

Nach den bisher durchgeführten Untersuchungen sind keine Flächen bekannt, für die gemäß § 5 Absatz 3 BauGB bzw. § 9 Absatz 5 BauGB eine Kennzeichnungspflicht für "Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" besteht. Eine endgültige Aussage kann allerdings erst nach der Durchführung der noch ausstehenden Erkundungsmaßnahmen bzw. nach weiteren anschließend für erforderlich gehaltenen Untersuchungen getroffen werden.

Teilbereiche des Untersuchungsgebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Es ist daher grundsätzlich auch mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen.

## **9.2.8 Naturschutzrechtliche und Landespflegerische Situation<sup>73</sup>**

### **Boden**

Aufgrund der anthropogenen Überformung weist das Untersuchungsgebiet selbst keine natürlichen Bodeneinheiten mehr auf. Da ein Großteil des Areals im Zuge seiner historischen Nutzung als Bahnfläche künstlich aufgefüllt wurde, stehen in den oberen Metern inhomogene Mischungen von umgelagerten Boden- und Felsaushub bis hin zu Bauschuttablagerungen an. Die unversiegelten Teile des Geländes wurden überwiegend mit Erdaushub, vor allem aus dem Bau des heutigen Hauptbahnhofes, aufgefüllt. Südlich der Eppelheimer Straße ist es ehemals zum Abbau von Kies, Sand und Lehm gekommen; diese Gruben sind heute verfüllt.

### **Wasser**

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Zur Grundwasserneubildung tragen lediglich die unversiegelten, geschotterten Gleisflächen sowie die vereinzelt Grünflächen bei. Auf den großflächig versiegelten Bereichen insbesondere des Gewerbegebietes findet keine Regenwasserversickerung stattfinden.

### **Klima**

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Wirkungsbereich des Neckartalabwindes, der sich in der ersten Nachthälfte im Neckartal entwickelt und weit in das Stadtgebiet bis über die Bahnstadt hinaus reicht. Der Ventilationseffekt des Neckartalabwindes führt über versiegelten Flächen zum Abbau thermischer und lufthygienischer Negativeffekte. Über den Freiflächen des westlich angrenzenden Pfaffengrunder Feldes vermischt sich die örtlich entstehende Kaltluft mit den inzwischen über Altstadt und Bergheim erwärmten Luftmassen des Talabwindes und trägt zum

---

<sup>73</sup> Vgl. Jestaedt + Partner: Umweltbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Heidelberg

Abbau bioklimatischer/lufthygienischer Belastungen im angrenzenden Wohngebiet Pfaffengrund bei. In der zweiten Nachthälfte, wenn die Neckartalabwinde nachlassen, kommt zur Belüftung der Bahnstadt vermehrt der kleinräumige Luftaustausch zum Tragen. Im Pfaffengrunder Feld staut sich aufgrund der starken nächtlichen Abkühlung auf den Ackerflächen ein Kaltluftsee an. Die versiegelten Flächen der Bahnstadt kühlen jedoch nur vermindert ab, und es entsteht aufgrund des Temperaturgefälles eine Sogwirkung von kalter Luft aus dem Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt. Das Untersuchungsgebiet ist somit ausreichend durchlüftet; eine Vorbelastung hinsichtlich der Strömungsverhältnisse ist nicht gegeben. Die Kaltluft- und Ventilationsbahnen sind in den einzelnen Bebauungsplänen zu berücksichtigen.

### **Arten- und Biotopschutz**

Im Untersuchungsgebiet existieren keine geschützten Flächen im Sinne des § 36 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) oder des § 32 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Europäisches Netz „Natura 2000“: Flora-Fauna-Habitat-Gebiete und Vogelschutzgebiete). Ca. 50 vorhandene Einzelbäume fallen unter den Schutz der Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg.

Auf dem Bahnstadt-Areal wurde eine bioökologische Kartierung durchgeführt, die neben der Vegetation auch das Vorkommen von Vögeln und Heuschrecken untersucht hat. Die ermittelten Biotoptypen wurden hinsichtlich ihres Wertes im Arten- und Biotopschutz, im Boden-, Wasser- und Klimaschutz sowie im Stadtbild- und Erlebniswert bewertet.

Folgende Biotop- und Nutzungsstrukturen wurden erfasst:

- Gehölzarme terrestrische und semiterrestrische Biotoptypen; Hochstauden- und Ruderalvegetation, Wiesen: 13,35 ha
- Acker, Gärten: 0,7 ha
- Gehölzbestände und Gebüsche: 23,82 ha
- Sukzessionswälder/Parkwald: 3,57 ha
- Siedlungs- und Infrastrukturflächen: 61,63 ha

Für die Ermittlung des mit Realisierung des städtebaulichen Rahmenplans zu erwartenden Eingriffs in Natur und Landschaft wurde das Heidelberger Bewertungsmodell angewendet. Hierbei wird nach einer numerischen Skala für die einzelnen Schutzgüter von Natur und Landschaft eine Bewertung des Bestandes und der geplanten Entwicklung vorgenommen.

Der Vegetationsbestand hat sich aufgrund der weitgehenden Nutzungs- und Störungsfreiheit der Flächen größtenteils spontan entwickelt. Aufgrund der großen Unterschiede im Vegetationsbestand der Flächen der Bahnstadt kommen den einzelnen Teilflächen sehr unterschiedliche Wertigkeiten zu. Auf den brach liegenden Gleisflächen sind seit ihrer Stillle-

gung Ruderalvegetationen bis hin zu Sukzessionswäldern aufgewachsen. Durch ein günstiges Kleinklima und relative Störungsfreiheit haben sich hier Ersatzlebensräume für seltene, hoch spezialisierte Tierarten (Rote-Liste-Arten) gebildet.

Wegen der Seltenheit des hier entstandenen Lebensraums erhielten die auf den brach liegenden Gleisanlagen aufgewachsenen Ruderalvegetationen in der Einstufung hinsichtlich ihres Wertes für den Arten- und Biotopschutz (Rote-Liste-Arten) den höchsten verfügbaren Wert (2,0) des numerischen Bewertungsschlüssels ("Heidelberger Modell"). Ein Ausgleich innerhalb des Plangebietes ist nur teilweise möglich und muss zum großen Teil außerhalb des Untersuchungsgebiets erfolgen.

Die derzeit gewerblich genutzten Teile des Untersuchungsgebietes weisen aufgrund eines hohen Versiegelungsgrades und damit einhergehender geringer Grünanteile kaum Wertigkeit für den Arten- und Biotopschutz auf. Hier wird sich der ökologische Wert mit Entwicklung der Bahnstadt und dem hohen Anteil an Grünflächen und Bäumen voraussichtlich eher verbessern.

Die Realisierung der städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Bahnstadt ist verfahrensbegleitend auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die ökologischen und naturschutzrechtlichen Belange zu prüfen und fortzuschreiben. Hierzu wurde 2004 ein Umweltbericht durch das Büro Jestaedt + Partner erstellt. Der Umweltbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt kommt zu dem Gesamtergebnis, dass „die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär-, und Gewerbenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn-, Misch-, und Gewerbenutzung sowie großflächig angelegten Grün- und Freiflächen hoher Aufenthaltsqualität aus umweltfachlicher Sicht im Sinne eines Flächenrecyclings eine städtebauliche Maßnahme darstellt, die unter verschiedenen Gesichtspunkten städtebauliche, grünordnerische und teilweise auch ökologische Aufwertungen zur Folge hat“. Im Umweltbericht wird auch ausgeführt, dass die brachliegenden Gleisflächen einen Lebensraum für seltene und bestandsbedrohte Tierarten bilden, für dessen Inanspruchnahme vorrangig Ausgleichsräume im Entwicklungsgebiet oder externe Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden müssen. Dazu bieten die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Zu-/ Auslaufstrecken des ehemaligen Rangierbahnhofes im Südosten, mit Anschluss an die bestehende Bahntrasse Heidelberg - Karlsruhe sowie die Zu-/ Auslaufstrecke im Nordwesten, mit einem Anschluss an die aus Heidelberg herausführende Bahntrasse, standortgünstige Maßnahmenpotenziale. Seitens des Gutachters werden als externe Flächen, in Form der Entwicklung trockenwarmer Lebensräume, auch Bereiche im Pfaffengrunder Feld oder an der Bergstraße empfohlen.

Eine Vertiefung, Bilanzierung und weitergehende Qualifizierung ist im Rahmen eines Freiraumkonzeptes und Ausgleichsbebauungsplans zu erarbeiten und mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen. Festlegungen hinsichtlich der Notwendigkeit, Lage und Größe externer Aus-

gleichsmaßnahmen werden in den weiteren Planungsstufen getroffen, so dass die Zu-/Auslaufstrecken nicht zwingend in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen werden müssen.

### **Freizeit / Erholung / Landschaftsbild**

In der Bahnstadt sind keine nennenswerten öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden. Die Flächen des Untersuchungsgebietes waren durch die dreiseitig von Bahngleisen umgebene Lage bislang sehr stark vom restlichen Stadtgefüge separiert.

Der gewerblich genutzte Bereich vermittelt insgesamt einen eher ungeordneten und untergenutzten Eindruck. Die hohe Verkehrsdichte bedingt eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung besteht nicht.

Das Pfaffengrunder Feld ähnelt weitgehend den im Rhein-Neckar-Raum verbreiteten Agrarlandschaften. Wegen seines Wegenetzes wird es oft von Radfahrern genutzt, von Fußgängern hingegen wegen der geringen Vielfalt der Landschaft nur in geringem Umfang.

Die ehemaligen Bahnanlagen mit den Ruderalvegetationen und Schotterflächen sind nur bedingt begehbar, und kommen im heutigen Zustand für die Naherholung nicht in Betracht.

Planerische Vorgaben die weitere Entwicklung der Bahnstadt betreffen, ergeben sich aus dem Freiflächenstrukturkonzept (FSK) der Stadt Heidelberg<sup>74</sup>. Wichtige Grundforderung ist neben den im Ziel- und Gestaltungskonzept dargestellten Grünverbindungen die Entwicklung des Landschaftsparks in Pfaffengrund-Ost als Ausgleichsraum mit gesamtstädtischer Funktion (zentrale Ausgleichsmaßnahme).

### **9.2.9 Bauplanungsrechtliche Situation / Sonstiges Fachplanungsrecht**

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Flächen vorhanden, für die rechtskräftige Bebauungspläne bestehen. Aufstellungsbeschlüsse existieren für folgende Teilflächen:

- Bebauungsplan "Eppelheimer Straße / Bahninsel / GE Weststadt" (Aufstellungsbeschluss durch den Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 17.12.1998);
- Bebauungsplan "Bahnstadt-Fachmarktzentrum" (Aufstellungsbeschluss durch den Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 02.10.2003);
- Bebauungsplan "Weststadt Bahnstadt Zollhofgarten" (Aufstellungsbeschluss durch den Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 28.04.2005).

---

74 Vgl. Kap. 9.1.4

Für alle drei Bebauungspläne wurde das Verfahren nach § 3 und 4 BauGB bislang jedoch noch nicht eingeleitet.

Zum Zeitpunkt der Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen waren die einzelnen Teilflächen des Untersuchungsgebietes aus planungsrechtlicher Sicht wie folgt zu bewerten:

Ein Teil der an die aurelis real estate GmbH & Co.KG veräußerten (ehemaligen) Bahnflächen unterliegt noch dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB. Diese Grundstücke dürfen nach § 165 Abs. 5 Satz 3, 4 i.V.m. § 26 Nr. 2a BauGB nur dann in einen Entwicklungsbereich einbezogen werden, wenn die Zustimmung des "öffentlichen Bedarfsträgers" vorliegt. Diese Zustimmung soll nach § 165 Abs. 5 Satz 4 BauGB erteilt werden, wenn auch bei Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht.

Die Stadt Heidelberg hat zwischenzeitlich hinsichtlich derjenigen Flurstücke, für die seitens der aurelis real estate GmbH & Co.KG bislang noch kein Freistellungsantrag gestellt worden war, einen Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG gestellt. Mittlerweile ist ein Großteil der betroffenen Grundstücke (ehemaliger Rangier- und Güterbahnhof) freigestellt.

Nach § 23 Abs. 1 AEG ist die Freistellung auch der noch bahngewidmeten Flächen festzustellen, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Die Bahninfrastruktur wie Gleise, Schwellen, Gleisschotter, Elektro- und Steuerungsleitungen wurde durch die Deutsche Bahn AG weitgehend rückgebaut und zum größten Teil bereits abtransportiert. Eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf den erklärtermaßen nicht mehr benötigten Flächen ist insoweit faktisch ausgeschlossen. Somit besteht auf die Erklärung der Freistellung mit Blick auf die kommunale Selbstverwaltungsgarantie gemäß Art. 28 Abs. 2 GG ein materieller Rechtsanspruch.<sup>75</sup> Das Eisenbahnbundesamt hat bereits im Zuge der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange mitgeteilt, dass keine Planungen bekannt sind, die der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entgegen stehen könnten.<sup>76</sup> Die zum Freistellungsantrag geführten Gespräche mit Vertretern der Deutschen Bahn haben entsprechend ergeben, dass die weiterhin zur Einbeziehung in den Entwicklungsbereich vorgesehenen Flächen rechtzeitig vor Inkrafttreten der Entwicklungssatzung geräumt und freigestellt werden können. Soweit dies für kleine (überwiegend periphere) Teilstücke wider Erwarten nicht möglich sein sollte, kann dies beim Erlass der Entwicklungssatzung durch eine entsprechende Anpassung berücksichtigt werden.

---

75 Vgl. Nörr Stiefenhofer Lutz - Partnerschaft: Gutachten "Entwicklung von praktikablen Durchführungsmodellen zur Verwirklichung des Projekts Bahnstadt, Teil 2: Rechtliche Voraussetzungen für die Durchführung einer förmlichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme", März 2006

76 Vgl. Kap. 8.1.3

Nach Kenntnisstand vom April 2007 ist davon auszugehen, dass die Freistellung auch der nach § 38 BauGB gewidmeten Flächen bis auf das Flst.-Nr. 6617 hinreichend gesichert ist. Die Verfügbarkeit dieses Flurstücks wird erst mittelfristig gegeben sein, da die Freistellung seitens des Eisenbahnbundesamtes an die Verlagerung der auf der Fläche befindlichen und derzeit noch von der DB AG genutzten Werkstattgebäude geknüpft wird. Unter der Voraussetzung einer Verlagerung dieser Nutzungen wurde die spätere Freistellung des Geländes in Aussicht gestellt. Ein Gutachten zur Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten ist in Auftrag gegeben worden.

Die Flächen des Bundes, die derzeit noch von den amerikanischen Streitkräften genutzt werden, unterliegen dem Zustimmungsvorbehalt nach § 165 Abs. 5 Satz 3 und 4 i.V.m. 26 Nr. 2a BauGB. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) hat mitgeteilt, dass eine Verlagerung der Nutzung auf andere Flächen im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme möglich ist, jedoch noch nicht beschlossen und eher mittelfristig zu sehen ist. Die Stadt Heidelberg hat die Zustimmung zur Einbeziehung der Grundstücke in das Entwicklungsgebiet beantragt. Gemäß dem Ergebnis eines am 05.04.2007 mit den zuständigen Vertretern der US-Army geführten Abstimmungsgesprächs bestehen seitens der US-Army keine Einwände gegen die Einbeziehung der in Rede stehenden Flächen in eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Es ist davon auszugehen, dass dies auch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) auf Bitten der Stadt formell erklären wird. Es besteht die Zusage, dass die US-Army bei einer entsprechenden Anfrage der BImA nochmals bestätigen wird, dass die in Rede stehenden Flächen freigegeben werden können.

Die restlichen Flächen des Untersuchungsgebietes sind als Flächen gemäß § 34 (im Zusammenhang bebaute Ortsteile) und § 35 BauGB (Außenbereich) zu beurteilen.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 34 Abs. 1 BauGB ist ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne dieser Vorschrift jeder Bebauungskomplex im Gebiet einer Kommune, der nach der Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist. Die vorhandene Bebauung hat dann gewissermaßen die Funktion eines "Ersatzbebauungsplanes", in dem sie die bauplanungsrechtliche Bebaubarkeit der zu beurteilenden Grundstücke nach Art und Maß der baulichen Nutzung prägt.

Als Flächen nach § 34 Abs. 1 BauGB werden die gewerblich genutzten Flächen beiderseits der Eppelheimer Straße sowie das Gebiet zwischen Güteramtsstraße, Speyerer Straße und Czernyring eingestuft.

Alle verbleibenden Flächen des Untersuchungsgebietes sind dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Dies trifft auch für die Grundstücke und Gebäude der Deutschen Post AG zwischen Bahnlinie und Czernyring zu. Die Grundstücke der Deutschen Post AG liegen abgesetzt von

zusammenhängend bebauten Ortsteilen und besitzen nicht das nach § 34 Abs. 1 BauGB erforderliche Bebauungsgewicht.

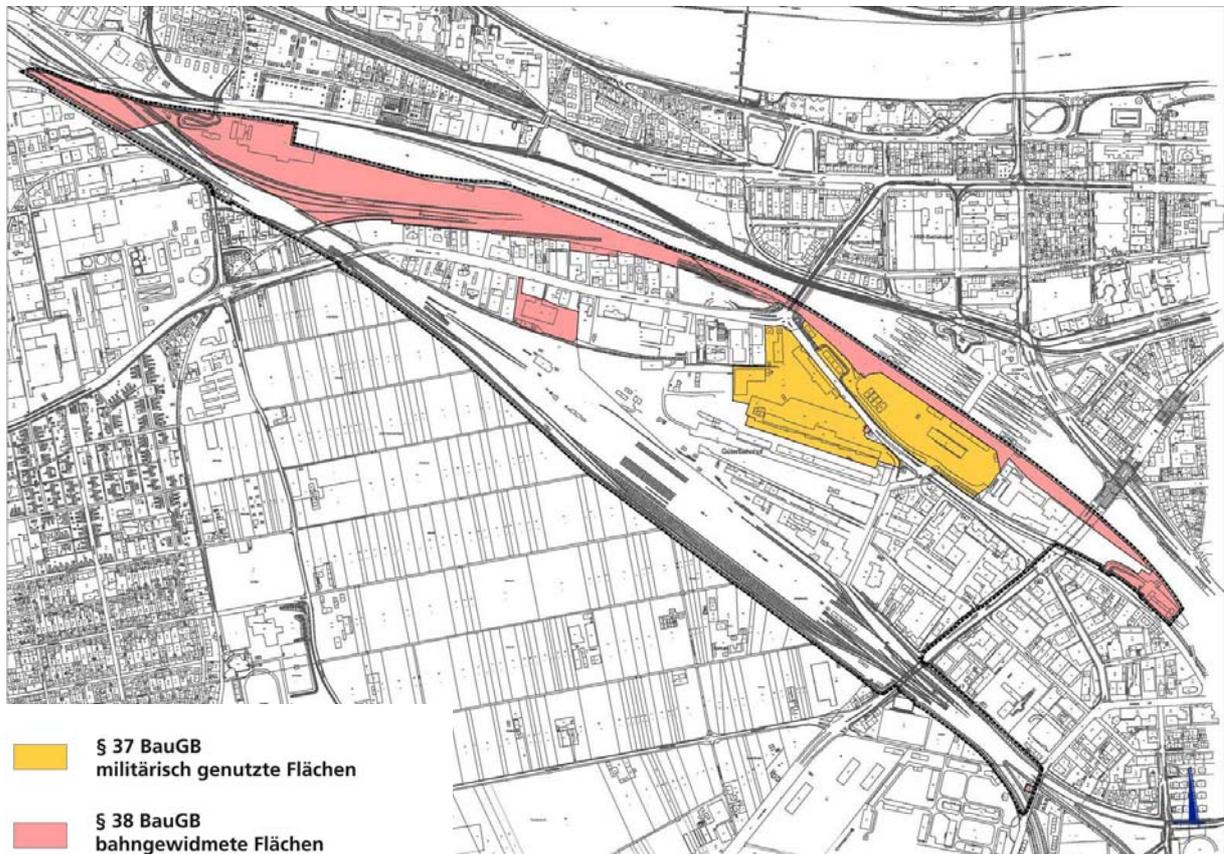


Abbildung 10: Bauplanungsrechtliche Beurteilung

### 9.2.10 Stärken-Schwächen-Betrachtung / Städtebauliche Missstände

In Zusammenfassung der vorangegangenen Kapitel ist festzustellen, dass das Untersuchungsgebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion im Stadtgefüge zukommt.

Städtebauliche Missstände bestehen in Bezug auf die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand wie auch teilweise in Bezug auf die Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten. Die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr und insbesondere auch die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets sind eingeschränkt. Aufgrund dieser Einschränkungen kann das Gebiet nicht die Aufgaben im Siedlungszusammenhang von Heidelberg wahrnehmen, die ihm aufgrund seiner Lagegunst zukommen.

### **9.3 Besondere Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Stadt Heidelberg**

#### **9.3.1 Örtliche Bedeutung**

Die Bahnstadt verfügt mit ca. 103 ha zusammenhängenden Erweiterungsflächen über das größte städtebauliche Entwicklungspotenzial der Gesamtstadt und ist damit Heidelbergs Schwerpunktprojekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung. In der Bahnstadt soll ein komplett neuer Stadtbezirk entstehen, der entsprechend dem Leitbild der kompakten Stadt, für urbanes Wohnen sowie für ein differenziertes Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot entwickelt wird.

Die gegenwärtigen Nutzungs- und Strukturdefizite stellen eine erhebliche Chance für die Zukunft dar. In der "Bahnstadt" kann auf vorgenutzten Flächen ein Stadtteil der kurzen Wege mit hervorragender örtlicher und überörtlicher Anbindung entstehen. Die "Bahnstadt" bietet damit hervorragende Voraussetzungen für die Entwicklung als Wohn- und Dienstleistungsschwerpunkt. Das Projekt wird ein Stadtviertel mit angemessener Dichte und Nutzungsmischung an einer lagemäßig sehr attraktiven und hochwertigen Stelle entstehen lassen,

- in dem Wohnen und Arbeiten gleichermaßen attraktiv ist,
- das den in Heidelberg dringend notwendigen bezahlbaren, familien-gerechten Wohnraum ermöglicht
- das zukunftsorientierten, innovativen Branchen einen Standort bietet sowie Marktnischen für junge Unternehmen („Spinn offs“), Kultur und Medien offen lässt,
- das sich durch einen "weichen" Übergang in den südwestlichen Freiraum mit landschaftlich geprägtem Wohnen auszeichnet,
- das dem Gedanken einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung gerecht wird, indem es auch die landschaftsgestalterischen und ökologischen Anforderungen berücksichtigt,
- das für den nichtmotorisierten Verkehr direkt über den Bahnhof an die Innenstadt angebunden ist,
- das optimal vom öffentlichen Personennahverkehr angedient wird,
- das eine attraktive Freiraumstruktur mit hoher Aufenthaltsqualität und eine zentrale Grünachse zwischen dem angedachten Stadtpark und dem Hauptbahnhof aufweist,
- das ideal an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden ist,
- das künftige Entwicklungsoptionen für den Schienenverkehr offen lässt,
- das auch universitäre Nutzungen berücksichtigt.

Das städtebauliche Konzept für die Bahnstadt sowie der benötigte Zeitraum für die Verwirklichung sind sowohl für die künftigen Einwohner als auch für die Arbeitsplatzentwicklung in ganz Heidelberg entscheidend. Die Maßnahme befindet sich in Übereinstimmung mit dem im Stadtentwicklungsplan festgelegten wohnungs- und arbeitsplatzpolitischen Konzept der Stadt Heidelberg.

### **9.3.1.1 Übereinstimmung der geplanten Entwicklungsmaßnahme mit dem wohnungspolitischen Konzept der Stadt Heidelberg<sup>77</sup>**

Durch den Suburbanisierungsprozess im Verlauf der letzten drei Jahrzehnte fand auch in Heidelberg die Siedlungsentwicklung wie in den meisten Großstädten nicht im Zentrum, sondern an der Peripherie (Süden und Westen) mit größtenteils aufgelockerter Bauweise statt.

Damit Wohnen in der Stadt nicht zum reinen Luxusgut wird, verfolgt die Stadt eine Wohnungspolitik, die Abwanderungen ins Umland verhindern und erwünschte Zuzüge ermöglichen soll. Priorität soll hierbei vor allem dem Mietwohnungsmarkt zukommen.

Die zunehmende Flächenknappheit und die Zielsetzung, den Zuwachs der Siedlungsfläche so gering wie möglich zu halten, mündete in der Forderung, bei der Schaffung von Wohnraum der Mobilisierung der Innenentwicklungspotentiale besondere Bedeutung beizumessen. Hiernach sollen zunächst die Möglichkeiten in den gewachsenen Stadtbezirken, der Innenstadt, im Innenbereich sowie in den Gebieten entlang der ÖPNV-Trassen auf vor- bzw. untergenutzten Flächen ausgeschöpft werden.

Die aus ökologischer Sicht gebotene Politik der Verminderung der Flächeninanspruchnahme ist auch im Kontext mit sozialpolitischen Zielsetzungen zu sehen. Aufgrund der Wirtschaftskraft Heidelbergs wird der Trend zu mehr Pro-Kopf-Wohnfläche anhalten. Um Verdrängungsprozesse und soziale Verwerfungen zu verhindern, sollen besondere Zielgruppen gefördert werden, die sich nicht auf dem freien Wohnungsmarkt ihre Wohnung beschaffen können. Dort, wo die Stadt selbst Bodenreserven hat, sollten deshalb entsprechende Mietwohnungen realisiert werden.

Bei der Auflösung des Zielkonfliktes zwischen sozialer und ökologischer Wohnungspolitik kommt dem Projekt "Bahnstadt" eine wichtige strategische Bedeutung bei der Sicherung von Bauland für preiswerten Wohnungsbau zu. Der oben genannte Zielkonflikt kann annähernd nur durch Wiedernutzung von Flächen, wie z.B. der Bahnstadt, gelöst werden.

---

<sup>77</sup> Vgl. Stadt Heidelberg, Amt für Wohnbauförderung (Hrsg.): Wohnungsentwicklungsprogramm der Stadt Heidelberg 1998-2002, Heidelberg 1998

### **9.3.1.2 Übereinstimmung der geplanten Entwicklungsmaßnahmen mit dem arbeitsplatzpolitischen Konzept der Stadt Heidelberg**

Innerhalb der letzten zwanzig Jahre war – nahezu stetig und vergleichbar auch mit vielen anderen Großstädten – ein Arbeitsplatzabbau im produzierenden Sektor mit einer Zunahme im Dienstleistungssektor gekoppelt. Der Arbeitsplatzschwund im Produktionssektor wurde durch die Zunahme im Dienstleistungssektor mehr als kompensiert. Heidelberg ist die Großstadt Baden-Württembergs mit dem höchsten Arbeitsplatzwachstum (+ 25,0 Prozent) zwischen 1970 und 1987 (Volkszählungstermine).

Auch in den nächsten Jahren wird Heidelberg mit einem Rückgang der Arbeitsplatzzahlen im produzierenden Sektor konfrontiert werden. Gleichzeitig besteht aber auch die Chance, Zuwächse von Arbeitsplätzen insbesondere in zukunftsorientierten Bereichen wie den Life-Sciences einschließlich Biotechnologie zu erreichen.

Die Universität mit ihren zahlreichen Instituten sowie die privaten Forschungseinrichtungen sind ein zentrales Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung Heidelbergs. Auch im Bereich der privaten Wirtschaft wird der Innovations- und Wissenstransfer verstärkt.

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (vgl. Kapitel 9.1.3) zielt vor allem auf die Aktivierung der brachliegenden oder unterwertig genutzten Flächen ab. Neben dem Brachflächenkataster hat vor allem die Aktivierung der Bahnstadt hierfür große Bedeutung. Dies entspricht auch der Forderung des Stadtentwicklungsplans nach einer besseren räumlichen Zuordnung von Wohnen und Arbeiten.

### **9.3.2 Regionale Bedeutung**

Als Oberzentrum mit mehreren Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Hochtechnologiearbeitsplätzen und breitem Dienstleistungsangebot ist Heidelberg für viele Einwohner/innen in den Nachbargemeinden Arbeitsort, Einkaufsort, Freizeitziel und (Aus-) Bildungsort. Vom positiven Image Heidelbergs wird auch noch in entfernteren Gemeinden der Region profitiert.

Das Vorhaben "Bahnstadt" befindet sich in Übereinstimmung mit den Zielen der Regional- und Landesplanung. Es wird zu einem Angebot von Wohn- und Arbeitsstätten in angemessener Dichte in der Metropolregion Rhein-Neckar führen.

## **IMPRESSUM**

### **Herausgeberin:**

#### **Stadt Heidelberg – Stadtplanungsamt**

Palais Graimberg, Kornmarkt 5, 69045 Heidelberg  
Telefon: (06221) 58-23220, stadtplanung@heidelberg.de, www.heidelberg.de  
Annette Friedrich, Roland Jerusalem, Robin Nolasco

### **Bearbeitung:**

#### **Bachtler • Böhme + Partner**

#### **Stadtplanung - Landschaftsplanung**

Dipl.-Ing. Reinhard Bachtler, Dipl.-Ing. Frank Böhme, Dipl.-Ing. Heiner Jakobs,  
Roland Kettering  
Bruchstraße 5, 67655 Kaiserslautern,  
Telefon: (0631) 36158-0, buero@bbp-kl.de, www.bbp-kl.de  
Reinhard Bachtler, Christian Jung, Carmen Beyer

In Zusammenarbeit mit:

#### **FIRU - Forschungs- und Informations-Gesellschaft für**

#### **Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH**

Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Andreas Jacob  
Bahnhofstraße 22, 67655 Kaiserslautern,  
Telefon: (0631) 36245-0, FIRU-KL1@FIRU-mbh.de, www.FIRU-mbh.de  
Andreas Jacob, Sabine Henrich, Markus Grein

Redaktionsstand 21.05.2007

### **Rechtsberatung:**

#### **Noerr Stiefenhofer Lutz**

Rechtsanwälte Steuerberater Wirtschaftsprüfer \* Partnerschaft  
Dr. Holger Schmitz, Dr. Jens Baldtschun  
Friedrichstrasse 2-6, 60323 Frankfurt am Main  
Telefon: (069) 971477-0, holger.schmitz@noerr.com

### **Beteiligte Fachämter:**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Kämmereiamt, Amt für Liegenschaften,  
Rechtsamt, Vermessungsamt