

16.6.2008

Technisches Bürgeramt
 Verwaltungsgebäude Prinz Carl
 Erdgeschoss
 Kornmarkt 1
 69117 Heidelberg



**Einspruch/Stellungnahme gegen den Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00
 Weststadt - Kurfürsten-Anlage/Bahnhofstraße**

1. Konzeption

Das Konzept, mit dem massiven Behördenbau (sechs Geschosse) und den angrenzenden ebenfalls sehr massiven und geschlossenen Gebäudekörpern, so wie die Einengung der Bahnhofstraße auf ca. 20 Meter gegenüber einer aktuellen Breite von 26,20 m (beziehungsweise 31,20 m lichten Weite) ist für die Stadtentwicklung und Stadtgestaltung in diesem Areal untragbar. Die geplante Bebauungsstruktur weicht mit ihren massiven und kompakten Blockstrukturen in ganz erheblich vom städtebaulichen Wettbewerbsergebnis ab, bei dem locker angeordnete L-förmige Bauskörper vorgesehen waren. Vor allem war die Bebauung auf vier beziehungsweise fünf Geschosse (an der Kurfürstenanlage) limitiert. Die Einengung der Bahnhofstraße erfolgt ohne räumliche Not. Durch den Wegzug des Finanzamtes steht auf dem aktuellen, landeseigenen Areal mehr als ausreichend Fläche für eine Neubebauung der Justizbehörden zur Verfügung. Es wurden überhaupt keine schlüssigen Gründe vorgetragen, warum eine solche Blockbebauung in dieser Form als einzige Lösung möglich ist, es wurden keinerlei Alternativen aufgezeigt bzw. zugelassen.

Eine Orientierung der Baukörper an einer angeblich durch die vorhandene Bebauung in der Bahnhofstraße vorgegebenen „Baukante“ ist überhaupt nicht nachzuvollziehen, da diese sich im wesentlichen nur dem Planer auf seinem Reißbrett erschließt. Guter Städtebau lebt davon, dass er Blickpunkte beispielsweise auf attraktive Gebäude oder Flächen schafft, bei lang gezogenen Straßenschluchten ist dies in der Regel nicht der Fall.

2. Stadtentwicklung

Für die Stadtentwicklung und ganz speziell für die Quartiersentwicklung im Bereich der Bahnhofstraße erweist sich die geplante Bebauung als kontraproduktiv. Gewerbliche Struktu-

ren die sich hier in den letzten Jahren stabilisiert beziehungsweise gut fortentwickelt haben, werden so u.a. durch die beeinträchtigte Aufenthaltsqualität (doppelspurige Fahrbahn, Schluchtcharakter der Straße, verändert das Kleinklima, schlechtere Lichtverhältnissen) und die nicht genau abschätzbare Faktoren (Entwicklung des Verkehrsaufkommens, Verlagerung der gewerblichen Nutzung) künftig zu leiden haben.

Auch die Platzierung eines solch massiven Behördengebäudes mitten in wertvollen Stadtteilflächen ist aus der Sicht der Stadtentwicklung nicht sinnvoll. So ist beispielsweise schon durch die sterile und wenig belebende Häuserflucht in der Kurfürsten Anlage im Bereich der Banken eine mögliche Achsentwicklung hin zum Stadtzentrum unterbrochen. Die Platzierung eines weiteren „blockierenden Baukörpers“ auf dieser Verbindungsachse, ist für eine Stadtentwicklung, die auch die Weststadt einbeziehen sollte, äußerst problematisch. Eine Nutzung dieses Areals, wie es der städtebauliche Wettbewerb vorsah, in dem die Behördengebäude besser integriert waren, hätte besser zu den potentiellen städtischen Entwicklungsstrukturen gepasst.

3. Verkehr

Auch die verkehrliche Planung scheint bei diesem Projekt überhaupt nicht ausreichend durchdacht. So wird die Anbindung der Bahnhofstraße an die Kurfürsten-Anlage fast ausschließlich über den Römerkreis beziehungsweise eine sehr nahe dem Römerkreis liegende Querung vollzogen. Letztere ist nur eingeschränkt nutzbar, da sie den Zugang zu Kurfürsten Anlage nicht voll erschließt. Warum beispielsweise die Albert-Mays-Straße stumpf an einem der neuen Gebäude enden soll ist fraglich, entspricht dies selbst nicht den Vorgaben, die der Wettbewerb verkündet hat: die Verbindungen zwischen Weststadt und Bergheim. Diese kann so überhaupt nicht realisiert werden (zwei zusätzliche Querungen), ohne den Verkehrsfluss auf der Kurfürsten Anlage vollständig zum Erliegen zu bringen.

Unklar bleibt auch, wie die Verkehrsanbindung der Bahnhofstraße erfolgen soll, wenn die Bebauung des Bauhaus-Areals noch weitere Jahre auf sich warten lässt. Dann würde nämlich nur die Anbindung über den Römerkreis und die stark eingeengte Passage zwischen dem Justizgebäude und dem Bauhaus zur Verfügung stehen. Stadtauswärts (Richtung Bahnhof) kann dabei nur über den Römerkreis abgefahren werden.

Keine eindeutigen Aussagen werden auch dazu gemacht, wo genau die Ab- und Zufahrten von allen geplanten Tiefgaragen liegen und welchen Verkehr in welchen Bereichen diese induzieren. Wo liegt der Stauraum vor Einfahrten (siehe Kaufhaus in der Plöck)? Wie wird die Andienung von Geschäften in der Bahnhofstraße gesichert?

4. Gewerbenutzung

Da im Planungsgebiet ein massiver Zubau an Ladenfläche (allein 2000 qm für einen vollen Sortiment) vorgesehen ist, wäre eine detailliertes Einzelhandelsgutachten für die Entscheidung über mögliche Nutzungen notwendig. Dies lag dem Bezirksbeirat aber nicht als Entscheidungsgrundlage vor. Durch die Eröffnung eines Aldi-Marktes ganz in der Nähe und auch weitere Einzelhandlungsnutzung im Planungsgebiet kann es zu einer nicht gewollten Verlage-

rung von Einkaufsströmen kommen. Auch ist nicht deutlich geworden, in welchem Umfang diese zusätzlichen bzw. aktuell schon geschaffenen Verkaufsflächen sich verkehrlich auswirken.

5. Klima

Auch ein Klimagutachten lag für die Entscheidung im Bezirksbeirat nicht vor. Hier steht zu befürchten, dass durch die Höhe der Bebauung in diesem Sektor (Aldi, Justizgebäude mit je 6 bzw. 7 Geschossen) und die starke Einengung der verbleibenden Straßen in Ost-Westrichtung (Poststraße, Kurfürsten Anlage, Bahnhofstraße) Neckar talwärts strömende Winde mit stark erhöhter Abflussgeschwindigkeit passieren werden. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität (Außenbestuhlung von Cafes, offene Auslagen vor Geschäften, Aufwirbeln von Staub, Zugluft) stark beeinträchtigt. Gefördert wird die Strömungsgeschwindigkeit noch durch unstrukturierte Fassadengestaltung und Minimierung des Baum- bzw. Pflanzenbestandes. Es wären Zahlen vorzulegen, in welchem Umfang sich hier die Windgeschwindigkeiten erhöhen.

6. Besonnung

Im Gutachten zur Besonnung und Beschattung ist in der Modellsimulation nicht das künftige Gebäude im Bereich der Zollverwaltung berücksichtigt. Auch wird dort keinerlei Angabe zur realen First- bzw. Traufhöhe der sechsgeschossigen Gebäude gemacht, so dass die Aussagen über die tatsächlichen Verschattungsverhältnisse völlig unpräzise bleiben. Genaue Angaben in Metern und Zentimeter in tabellarischer Form mit Jahrestagen und Uhrzeiten wären notwendig, um klare Abschätzungen vornehmen zu können. In dieser Form ist das Gutachten wertlos, da es keine justiziable Aussagekraft hat.

7. Lärm

Bei der Abschätzung der Lärmzunahme wurde nicht erwähnt, dass durch die beiden zusätzlichen Querverbindungen zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße gezielt Verkehrslärm in die Bahnhofstraße geleitet wird. Wie werden die bestehenden Häuser in der Bahnhofstraße die im Fokus dieser Schneisen liegen geschützt? Welche akustischen Maßnahmen werden ergriffen, um die Lärmreflexion (enge Bebauung, ungegliederte, hohe Fassade) in die Obergeschosse der Gebäude in der Bahnhofstraße zu verhindern?

8. Sicherheit

Es verwundert, dass ein so sicherheitssensibles Gebäude, wie die Justizbehörden es darstellen, in einem so geringen baulich Abstand (zum Block MK 3) eine riesige, gemeinsame Fassadenfläche mit Fenstern mit einer öffentlichen/privaten Nutzung erlaubt. Wie werden die Fenster im Behördengebäude gestaltet: schusssicher, verspiegelt, abhörsicher?

9. Entscheidungsverfahren

Die Einbindung der zuständigen Gremien (Gemeinderat, Ausschüsse und Bezirksbeirat) in das Entscheidungsverfahren war so angelegt, dass zum einen alle Informationen zeitlich zu knapp vor Abstimmungsterminen geliefert wurden und zum anderen im Prinzip dann auch überhaupt keine Entscheidungsalternativen mehr zur Debatte standen.

Beispielsweise wurde die europaweite Ausschreibung schon am 12.12.2005 (!!!) in die Welt gesetzt, zu einem Zeitpunkt, an dem gerade mal das Preisgericht zum städtebaulichen Wettbewerb getagt hatte (7.12.2005). In dieser europaweiten Ausschreibung ist überhaupt nicht die Rede von einer sonstigen Nutzung des Areals (Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung).

Dem Gemeinderat wurden dann am 30.3.2006 in der Wettbewerbsergebnisbroschüre mitgeteilt: *„es gibt Überlegungen des Landes Baden-Württemberg, die zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofsstraße vorhandenen Nutzungen (Finanzamt, Amtsgericht) ganz oder teilweise zu verlagern.“* Der GR beschließt weitere Planungen und Gespräche auf Basis der Darstellungen in dieser Broschüre. Also eine gezielte(?) Desinformation, da beim Land schon vorher sehr konkrete Vorstellungen zur Bebauung vorlagen.

Am 30.3.2006 hat der Gemeinderat lediglich darüber abgestimmt, dass auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbs weitere Planungen und Diskussionen stattfinden sollten.

Diese Vorgehensabsicht ist auch in der „Dokumentation Ideenwettbewerb Kurfürstenanlage Heidelberg“ nachzulesen.

„ der Entwurf des ersten Preisträgers Professor Page aus Stuttgart gehen Landschaftsplaner an wen WP aus Bochum ist eine sehr gute Grundlage in die nun anstehende weitere Vertiefung des städtebaulichen Entwurfs und für die Bearbeitung eines Bebauungsplans in dieses Gebiet“ von der Malsburg

„Der Entwurf hat alle Voraussetzungen, auch in der nun anstehenden öffentlichen Diskussion und vor dem spezifischen Blick der Eigentümer zu bestehen. Er ist eine ansteckende optimistische Grundlage für die weitere Durcharbeitung und seine schrittweise Umsetzung.“ Annette Friedrich, Amtsleiterin Stadtplanungsamt.

Des Weiteren wurde im Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt, nach der Vorstellung dieser Wettbewerbsergebnisse im Frühjahr 2006, eine weitere Beteiligung an den Planungen ebenfalls einstimmig gefordert. Was nun als Bebauungsplan vorliegt, hat fast überhaupt nichts mit dem gemein, was dem Gemeinderat und dem BBR damals im Jahre 2006 vorgestellt wurde. Im Vordergrund stand nämlich eine sehr aufgelockerte Wohnbebauung mit kleinteiliger Geschäftsstruktur in den Untergeschossen.

Interessant dabei ist, dass schon drei Wochen nach der Entscheidung zur „Auswahl einer Planungsgrundlage“ im Gemeinderat (30.3.2006) das Land eine konkrete Ausschreibung (20.4.2006) auf den Weg bringt. Von weiterer Beratung und Diskussion des Konzeptes also überhaupt keine Spur. Auch im weiteren Verlauf (bis zum Frühjahr 2008) gab es keinerlei Kontakte und Abstimmungen mit den kommunalen Gremien.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008



Am **4.6.2008** wurden die in den Mails formulierten Informationenfragen im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung in der Stadtbücherei erneut öffentlich gestellt. Die Amtsleiterin des Stadtplanungsamtes und die anwesenden FachmitarbeiterInnen dieses Amtes waren nicht in der Lage, diese Fragen detailliert zu beantworten.

Am **17.6.2008** wurde eine weitere Anfrage an das **Stadtplanungsamt** und an das **Dezernat IV** – Dezernat für Integration und Chancengleichheit – gerichtet, ob es eine Stellungnahme dieses Dezernates auf der Basis der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Männer und Frauen auf lokaler Ebene“ gebe. Bis zum 20.6.2008 wurde auch diese Anfrage nicht beantwortet.

Der Bürger muss den Eindruck gewinnen, dass städtischen Behörden weder in der Lage noch Willens sind ihrer Informationspflicht nachzukommen. Das ist ein schwerwiegender demokratischer Mangel, der die Teilhabe der BürgerInnen an öffentlichen Diskussions- und Entscheidungsprozessen massiv beeinträchtigt. Zudem liegt ein Verstoß gegen die EU-Gleichstellungscharta vor, die von der Stadt Heidelberg freiwillig unterzeichnet wurde.

Wohnanteil in den geplanten Gebäuden: Der Bebauungsplanentwurf sieht zwar einen 50%-igen Wohnanteil in einigen Gebäudekomplexen vor, er schreibt aber nicht vor, was im „Ersten Heidelberger Gleichstellungs-Aktionsplan“ ausdrücklich gefordert wird, dass nämlich „bei allen neu entstehendem Wohnraum 15% mietpreis und belegungsgebundene Mietwohnungen und 5% preisgebundenes Wohneigentum erstellt werden müssen.“ Durch diesen Mangel bleiben wichtige soziale Interessen des Gemeinwohls auf preisgünstigen Wohnraum unbeachtet.

Fortführung der Unterzeichnerliste:

Anlage 1 zu DS 2008

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

per Fax 06221 5825390

Heidelberg, den 20.6.2008

**Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008)
Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen obigen Bebauungsplan melde ich hiermit fristgerecht meinen Einspruch an.

Ich habe früher selbst einmal in der Bahnhofstrasse gegenüber den Gerichtsgebäuden gewohnt, so dass ich mir lebhaft vorstellen kann, wie sehr die geplante Strassen-Verengung und das geplante Gebäude-Monster die Wohnqualität dort mindern würden.

Zusammengefasst komme ich - in Übernahme der Argumente der Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstrasse“ - zu folgendem Ergebnis:

1. Die qualitativen Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs (2006) zum Planungsgebiet sind durch den Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt. Es gibt erhebliche Abweichungen zur angestrebten städtebaulichen Qualität und zu verschiedenen stadtpolitischen Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates der Stadt Heidelberg aus den letzten Jahren.

2. Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig

- die Lebenssituation der im Planungsgebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen;
- die städtebauliche Gesamtlage Heidelbergs, insbesondere der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild Heidelbergs;
- die Verkehrssituation und damit auch
- die Belastung durch Lärm, Feinstaub, CO₂ usw.;

Anlage 1 zu DS 2008

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

- die klimatischen Lebensbedingungen von Menschen und Tieren;
- die Werterhaltung des Eigentums der Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße.

3. Es gibt kein schlüssiges und widerspruchsfreies Verkehrskonzept für das Planungsgebiet und die angrenzenden Zubringerstraßen. Die den verkehrlichen Berechnungen zu Grunde liegenden Verkehrsdaten sind fehlerhaft und gehen von falschen Annahmen aus. Es fehlen wesentliche Gutachten und Aussagen zur Umweltbelastung durch Feinstaub, Abgase usw. die durch den wachsenden Verkehr bedingt sind. Auch sind die Probleme des ruhenden Verkehrs nicht gelöst.

4. Die geplanten Gebäude beeinträchtigen das Mikroklima im und um das Bebauungsgebiet; die geplante Bebauung entspricht nicht den Empfehlungen des Klimagutachtens der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1995.

5. Wesentliche Ziele und Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes (STEP) werden nicht berücksichtigt.

6. Eine abwägende Überprüfung des Bebauungsplanes entsprechend §1 Abs 5-7 BauGB ist nicht erkennbar.

7. Die Stadt Heidelberg ist während des Zeitraums der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs nicht ihrer Pflicht nachgekommen, schriftlich formulierte Fragen zum Bebauungsplan zu beantworten. Das behindert die legitime demokratische Teilhabe von BürgerInnen.

8. Es ist zweifelhaft, ob die vordringliche Aufgabe öffentlicher Bauleitplanung, dem „Wohl der Allgemeinheit“ zu dienen, mit diesem Bebauungsplan erfüllt wird.

Ich bitte die Stadt Heidelberg und insbesondere die Gemeinderäte, den vorliegenden Bebauungsplan nicht zu verabschieden. Wir bitten insbesondere die Gemeinderäte, in eine öffentliche Diskussion über die negativen Folgen der Bebauung mit den betroffenen BürgerInnen einzutreten.

Ich verweise auf die Ihnen vorliegende ausführliche inhaltliche Begründung der Einwände der Bürgerinitiative.

Mit freundlichen Grüßen	

28.06.2008 07:11

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Einwand gegen Mängel im Bebauungsplansenwurf

Sehr geehrte Dame,
sehr geehrter Herr,

mit sehr starkem Interesse habe ich den Entwurf des Bebauungsplans (Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt-Kurfürsten-Anlage) gelesen. Da ich mit meiner Frau und kleiner Tochter in der Bahnhofstrasse wohne, möchte ich auch als Wohnungseigentümer sicher sein, dass die weitere Entwicklung der Weststadt im Einklang mit dem eigenartigen Charakter dieses Viertels, wo ich seit 2001 mein Zuhause nenne, und auch familienfreundlich bleibt. Einige positive Aspekte habe ich schon entnehmen können, zum Beispiel das Versetzen der geplanten Gebäude nach Norden und das teilweise Erhalten vom alten Baumbestand. Leider musste ich aber auch feststellen, dass andere Punkte des Bebauungsplans defizitär ausfallen. Als Eigentümer und Bewohner, als Betroffener möchte ich diese Mängel erläutern und vertraue, dass Korrekturen eingebaut werden. Diese betreffen v.a. das Parken in der Weststadt, die vorgeschlagene Verkehrsplanung und die maximale Traufhöhe im Bebauungsplan.

Parken in der Weststadt

Als Bewohner direkt neben dem Plangebiet, kenne ich die aktuelle Lage der Parkmöglichkeiten der Gegend. Überall in Heidelberger Zentrum sind Parkplätze Mangelware, aber trotz dem Erwerb eines „W“-Plakats fürs Parken ist häufig die einzige Parkmöglichkeit entweder einige Strassen weiter oder in den Diagonalen in der Bahnhofstrasse. Grundsätzlich ist das nicht weiter problematisch, aber der aktuelle Umbau in der Häusserstrasse zeigt, wie gesättigt die Parkplatzlage schon ist, und die Suche nach einem Parkplatz dauert immer länger und führt immer weiter weg. Aber wenn ich in den Diagonalen parke, dann nehme ich den Platz von einem Kunden weg. Und wenn ich neben St. Josephs Krankenhaus parken muss, dann nehme ich den Platz von einem Besucher weg. Das ist die aktuelle Lage heute. Jeder Parkplatz wird in der Weststadt verwendet.

Bei der Umsetzung des Bebauungsplans würde in meiner Nähe zwar das Bauhaus weichen, aber dann auch das Parkhaus. Die Kunden des Bauhaus nehmen zur Zeit keine Straßenparkplätze, diese parken in der Tiefgarage. Neue Geschäfte würden aber (hoffentlich) neue Kunden anziehen, welche aber vermutlich auch neue kurzfristige Parkplätze benötigen. Ich vermute, dass eine neue Tiefgarage entstehen wird, aber ich bezweifle, ob die aktuellen oberirdischen Parkplätze (zwei Vollgeschosse plus zwei Halbgeschosse) ersetzt werden. **Dies scheint aber nicht im Bebauungsplan berücksichtigt worden zu sein. Somit ist von einer chronischen Verschlechterung der Parkmöglichkeiten auszugehen.** Als Folge sind Nachteile für Gewerbe und die private Stellplätze.

Der Wegfall der öffentlichen Parkplätze ist problematisch und wirkt sich unsozial aus, da nur mit viel Geld kommt man an die neuen öffentlichen Parkplätzen. Auch wenn neue Stellplätzen in einer Tiefgarage (z.B. die 207 neuen Stellplätze S.12 Begründung, S. 21 „Behandlung der Stellungnahmen zu der Parkplatzsituation“) geschaffen werden, kosten diese jetzt 60 € im Monat (Bauhaus Tiefgarage) für einen Parkplatz im Freien, 90 € für einen bedeckten Stellplatz. Somit können mindestens 60 € * 12 Monaten = 720 € hinzugerechnet werden, wenn einen Tiefgaragenstellplatz als Ersatz berücksichtigt werden soll. Allerdings wird es im Erschließungsbereich nur Tiefgaragenplätze geben, somit sollte der

höhere Gebühr verwendet werden und dann lautet die Berechnung $90 \text{ €} * 12 \text{ Monate} = 1080 \text{ €}$. Diese Gelder würde ich lieber für meine Familie ausgeben können.

Veränderte Verkehrsplanung

Mit den neuen Gebäuden gehen die Planer laut dem Verkehrsgutachten von einer Verdoppelung des Verkehrs aus (Verkehrsgutachten Kurfürstenanlage Ost in Heidelberg-Schlussbericht S. 4). „[Es] ist davon auszugehen, dass die Verkehrszeugung im Entwicklungsgebiet gegenüber heute um etwa das zweifache zunehmen wird.“ Dennoch wird diese Erkenntnis im Bebauungsplan nicht aufgenommen. **Stattdessen wird auf S. 12-13 von einem Verkehrsrückgang von ca. 10% wegen der neuen Querverdingungen prognostiziert, ohne dabei die geschätzte Verdoppelung der Verkehrsmenge zu berücksichtigen.** Das ist eine kritische Inkonsistenz im Bebauungsplan zu sein, was hoffentlich bald behoben wird.

Wenn der Verkehr steigt (und das ist letztendlich gewollt, denn die neuen Gebäude und Geschäfte sollen belebt sein), dann muss auch im Bebauungsplan Sorge für Fußgänger und vor allem für Kinder getragen werden. Aus diesem Grund wäre es vielleicht sinnvoll, den östlichen Teil der Bahnhofstrasse (östlich von MK5) teilweise zu beruhigen oder den Spielstrassenbereich auszudehnen. Somit könnten Fußgänger aus der Innerstadt zum öffentlichen Platz im MK5 gemütlich gehen, statt neben dem Straßenlärm in der Kurfürstenanlage gehen zu müssen. Das wäre nicht nur familienfreundlich, sondern würde helfen, die Charme und den Charakter der Weststadt dem neuen Gebiet zu übertragen. Wenn die Verkehrsbelastung neu berechnet werden muss, könnte auch diese Möglichkeit geprüft werden.

Auch die Planung der Zu- von der und Einfahrt in die Kurfürstenanlage von kleineren Strassen wie die verlängerte Hauserstraße muss Sinn machen. Andere Straßenzüge kenne ich nicht so gut wie die Häuserstrasse und diese Ecke der Kurfürstenanlage. **Die Planung einer Einfahrt von der Kurfürstenanlage in die Häuserstrasse finde ich bedenklich wegen der Beeinträchtigung des Verkehrs und Störung der grünen Welle bei der Kreuzung mit der Rohrbacherstrasse.**

Überqueren einige Fußgänger die Häuserstrasse zur gleichen Zeit, dann müssen die abbiegenden Autos den Verkehr in der rechten Spur blockieren. Stattdessen sollte m.E. die Häuserstrasse zwar verlängert aber am Ende zum Verkehr zur Kurfürstenanlage gesperrt werden. Einfahrt in das Gebiet ist dann weiterhin über die Poststrasse/Goethestrasse und vom Norden/Osten über die Rohrbacherstrasse. Die Ausfahrt erfolgt dann über die Goethestrasse mit der neuen Linksabbiegemöglichkeit. Somit wird der Verkehr in der Hauptverkehrsader weniger gestört, und die verlängerte Häuserstrasse bleibt ruhig genug auch für Kinder.

Die Fußgängerüberquerung bleibt davon unbetroffen, wobei auch hier kritisch geprüft werden muss, ob die Überquerung bei der Häuserstrasse wirklich notwendig ist, denn Fußgänger sparen lediglich 100m, wenn diese z.B. direkt in den Menglerbaukomplex gehen möchten und ansonsten nichts. Ob dies den zusätzlichen Aufwand und evtl. Störung des Verkehrs rechtfertigt? Eine Überquerung bei der Kleinschmidtstrasse dagegen ist sehr sinnvoll, um den direkten Weg zur Stadtbücherei und Spielplatz zu ermöglichen.

Uneindeutige Traufhöhe östlich des Platzes (22m, 21m oder 17,5m oder 15m?)

Zum Erhalt des Charakter der denkmalgeschützten Altbaugebäude an der südlichen Seite der Bahnhofstrasse werden die Geschosshöhen niedriger gehalten als an der Kurfürstenanlage. Dabei werden auch Straßenzüge an der Bahnhofstrasse von 5 Stockwerken an einigen Ecken gezeichnet. Diese werden sich negative auf die Architektur der Bahnhofstrasse auswirken. Zur besseren Betonung der Altbauten muss sichergestellt werden, dass die neuen Gebäude nicht über den alten Baubestand überragen. Daher wäre eine einheitliche Begrenzung auf 4 Geschossen an der Bahnhofstrasse sinnvoller, bis auf die beschriebenen Ausnahmen für MK1 und MK4.

Im Bebauungsplan ist die maximale Traufhöhe auf 22 m (S. 15) angegeben (im Beschattungsgutachten wird von 21m ausgegangen). An der südlichen Seite der Bahnhofstrasse liegt diese Grenze bei 17,5 m. Zwar lassen sich die 22 m aus einer Berechnung der Traufhöhe des sechsgeschossigen Justizgebäudes, aber die Beschreibung im Bebauungsplan lässt auch den Bau eines fünfgeschossigen Gebäudes mit 22 m in den anderen MK-Bereichen zu – was vermutlich nicht im Sinne des Erfinders war. Zum Schutz der Bahnhofstrasse wäre eine präzisere Formulierung, dass die Traufhöhe seitens der Bahnhofstrasse (mit Ausnahme der MK1 und MK4) maximal 4 Vollgeschosse $\times 3,5 \text{ m} + 1 \text{ m}$ im Erdgeschoss = 15 m

Anlage 1 zu DS 2008

betragen darf, was im Einklang mit der alten Traufhöhe ist. Aus dieser Berechnung wird es klar, ein weiteres Geschoss die Grenze des Baubestands überschreiten würde (= 18,5m): **Nötig ist die einheitliche Begrenzung auf vier Geschossen und eine klare Vorgabe der Traufhöhe von 15 m an der Bahnhofstrasse.** Die Gebäudeecken in der Kleinschmidtstrasse / Bahnhofstrasse und in der Häusserstrasse / Bahnhofstrasse sollten dann von 5 auf 4 Geschosse reduziert werden. Das resultierende Staffelgeschoss verbessert die optische Aufweitung der Bahnhofstrasse nach oben.

Insgesamt finde ich den Bebauungsplan sinnvoll und gut gestaltet. Er bietet die Weststadt, diesen Bereich aufzuwerten. Allerdings muss verhindert werden, dass diese genannten Probleme die Entwicklung der Weststadt nicht verhindern oder sogar negativ darauf auswirken. Deshalb ist es dringend notwendig, dass diese Mängel korrigiert werden, bevor der Bebauungsplan beschlossen wird, so dass der Charakter der Weststadt als einzigerartiger Wohnort und Lebensraum nicht gefährdet wird.

Heidelberg 18. Juni 2008

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Betreff: Einspruch/Stellungnahme gegen den Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt - Kurfürsten-Anlage/Bahnhofstraße

Hiermit wollen wir, nach eingehender Sichtung des Bebauungsplans Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt-Kurfürsten-Anlage/ Bahnhofstraße, zu folgenden Punkten Stellung nehmen bzw, Einspruch erheben.

Dem Konzept, mit dem massiven Behördenbau (sechs Geschosse) und den angrenzenden ebenfalls sehr massiven und geschlossenen Gebäudekörpern, sowie der Einengung der Bahnhofstraße auf ca. 20 Meter gegenüber einer aktuellen Breite von 26,20 m, stehen wir sehr skeptisch gegenüber.

Die Einengung der Bahnhofstraße erfolgt ohne räumliche Not. Eine Orientierung der Baukörper an einer angeblich durch die vorhandene Bebauung in der Bahnhofstraße vorgegebenen „Baukante“ ist überhaupt nicht nachzuvollziehen. Die geplante Bebauungsstruktur weicht mit ihren massiven und kompakten Blockstrukturen ganz erheblich vom städtebaulichen Wettbewerbsergebnis ab. Es wurden bei allen Informationsveranstaltungen seitens der Stadt u. Fa. Züblin keine schlüssigen Gründe vorgetragen, warum eine solche Blockbebauung in dieser Form die einzige Lösung ist.

Für die Entwicklung des Stadtteils und ganz speziell für die Bahnhofstraße erweist sich die geplante Bebauung als nicht förderlich. Gewerbliche Strukturen, die sich hier in den letzten Jahren stabilisiert bzw. gut entwickelt haben, werden durch die beeinträchtigte Aufenthaltsqualität (doppelspurige Fahrbahn, Schluchtcharakter der Straße, fehlende Möglichkeiten zum Kurzparken- 2. Plöck!) und die nicht genau abschätzbaren Faktoren (Entwicklung des Verkehrsaufkommens, Verlagerung der gewerblichen Nutzung) künftig zu leiden haben.

Ferner ist im Planungsgebiet ein massiver Zubau an Ladenflächen (allein 2000 qm für einen vollen Sortiment) vorgesehen. Dies ist für uns, aus Sicht langjähriger Anwohner, nicht nachzuvollziehen. Allein die Beobachtung der bislang kaum angenommenen Ladengeschäfte im Bereich der Glockengießerei spricht gegen eine solche Planung. Auch ist nicht abzusehen, in welchem Umfang diese zusätzlichen Verkaufsflächen sich verkehrlich auswirken.

Als Anwohner befürchten wir ferner, daß sich die Wohnqualität in der Bahnhofstraße stark verschlechtern wird. Die Höhe der Bebauung in diesem Sektor mit z.T. 6 bzw. 7 Geschossen und die starke Einengung der Straße wird sich sicherlich auch klimatisch bemerkbar machen. Die geplante unstrukturierte Fassadengestaltung und die Minimierung des Baum- und Pflanzenbestandes werden dies möglicherweise noch verstärken. Zu rechnen ist auf jeden Fall mit weniger Sonneneinfall und veränderten Luftströmungen. Ein Klimagutachten lag bislang bei den Info-Veranstaltungen und dem Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt nicht vor.

Zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Pucher Bahnhofstr.51 69115 Heidelber
Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

**Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt -
Kurfürsten-Anlage-(Stand 20.3.2008)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen prinzipiell den Abriss der bestehenden Gebäude im Planungsgebiet,
erheben aber Einspruch gegen den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 61.32.04.30.00
Weststadt Kurfürsten-Anlage vom 20.3.2008.

Begründung:

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Anwohner sind nicht zumutbar:

1. Die zu erwartende Zunahme der NO_x- und Feinstaubkonzentrationen ist gesundheitsgefährdend. Der vom Gemeinderat am 30.03.2006 verabschiedete „Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Karlsruhe – Teilplan Heidelberg“ zeigt die Notwendigkeiten auf, jegliche weitere Erhöhung dieser Schadstoffkonzentrationen zu vermeiden, und verabschiedet einen Aktionsplan, die Schadstoffkonzentrationen zu senken. Der Bebauungsplan liegt in der dort ausgewiesenen Umweltzone. Eine Verdichtung der Bebauung im Vergleich zum heutigen Zustand ist daher für die Anwohner nicht zumutbar und sollte im Bebauungsplan ausgeschlossen werden.
2. Lärm: Es ist damit zu rechnen, dass die Lärm-Grenzwerte nachts überschritten werden, wenn die Tiefgaragenein- und -ausfahrten in Richtung Bahnhofstraße gehen. Der Bebauungsplan sollte daher dahingehend abgewandelt werden, dass die Tiefgaragenein- und -ausfahrten zwingend in Richtung Kurfürstenanlage gehen.

Wir schließen uns in vollem Umfang der Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes vom 11.06.2008 an und wenden die dort im Einzelnen aufgeführten Punkte auch persönlich ein, ohne diese hier nochmals im Einzelnen aufzuführen.

Ergänzend zu dieser Einwendung werden wir zusammen mit vielen weiteren Weststädtern eine gemeinsame Einwendung und Stellungnahme schreiben und fristgerecht einreichen. Sie ergänzt unsere hier aufgeführten Argumente und ist als Bestandteil unserer persönlichen Stellungnahme zu verstehen.

Heidelberg, 19.06.2008



Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5

69117 Heidelberg

23. April 2008 Kf/Bb

Unser Aktenzeichen:
Sekretariat:
e-mail:

Sehr geehrter Herr Rees,
sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchsicht der – geringfügig geänderten – zeichnerischen und schriftlichen Bebauungsplanfestsetzungen nehme ich (nochmals) zu dem im Zeitraum 19. Mai bis 20. Juni 2008 öffentlich ausgelegten Bebauungsplan-Entwurf für die

- Gutenbergstraße Grundstücks- und Vermöge
als Grundstückseigentümerin der Grundstüc
u.a.

und für die

- Bauhaus GmbH & Co. KG Rhein-Main-Neckar als Inhaberin des Einzelhandelsbetriebs „Bauhaus“

S t e l l u n g:

Die nachfolgenden Anregungen, Bedenken und Einwendungen entsprechen inhaltlich unserer bereits im frühzeitigen Stadium mit Schreiben vom 15. April 2008 vorgelegten Stellungnahme:

1.

Die Gutenbergstraße Grundstücks- und Vermögensverwaltung GmbH, Heidelberg, ist Eigentümerin der im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans „Kurfürstenanlage“ liegenden Grundstücke Flst.Nrn. 1889/56 u.a. Die Bauhaus GmbH & Co. KG Rhein-Main-Neckar betreibt dort bekanntlich den seit Jahrzehnten bestehenden großflächigen Einzelhandelsbetrieb „Bauhaus“, einen der ersten „Bauhaus“-Betriebe in Deutschland überhaupt.

Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen besteht bei meiner Mandantschaft ein hohes Interesse am Erhalt des verkehrsgünstig gelegenen und mit einem eigenen öffentlichen Parkhaus ausgestatteten Standorts und der vorhandenen Gebäude. Mit einer Beschränkung auf den Bestandsschutz und der „Wegplanung“ des vorhandenen Gewerbebetriebs ist meine Mandantschaft nicht einverstanden. Es wird vielmehr beantragt bzw. nachdrücklich angeregt, den vorhandenen Gebäudebestand und die vorhandene Nutzung planungsrechtlich festzuschreiben.

2.

a)

Demgegenüber sieht der Bebauungsplan-Entwurf für die Grundstücke meiner Mandantschaft (und darüber hinaus) zwei – gegenüber dem vorhandenen Bestand völlig anders zugeschnittene – Baukörper vor. Östlich von dem geplanten neuen „Justiz-Zentrum“ soll anstelle des vorhandenen „Bauhaus“-Gebäudes ein L-förmiges Gebäude entstehen, vor dem (innerhalb der L-Form) ein öffentlicher Platz (öP) entstehen soll. Im nördlichen Teil dieses Gebäudes soll fünf- bis sechsgeschossige Bebauung, im östlichen Gebäudeteil bis zu viergeschossige Bebauung zulässig sein. Östlich an dieses Gebäude soll sich ein trapezförmiger Gebäudekomplex anschließen, der im nördlichen und östlichen Teil vier- bis fünfgeschossig, im südlichen und westlichen Teil bis zu viergeschossig bebaubar sein soll. Als Grundflächenzahl ist für beide Gebäudekomplexe 1,0 festgesetzt.

b)

In beiden Gebäudekomplexen („MK 5“ und „MK 6“) sind neben Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden auch Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein zulässig. Sonstiges Wohnen ist im MK 5 und im MK 6 ab dem zweiten Obergeschoss allgemein zugelassen; im MK 6 ist allerdings ein Wohnflächenanteil von 50% nachzuweisen. In allen Kerngebietsteilen sind Tankstellen (auch im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen) sowie Vergnügungsstätten unzulässig.

c)

Zwischen dem künftigen „Justiz-Zentrum“ und dem Gebäude „MK 5“ ist eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ geplant, zwischen den Gebäudekomplexen MK 5 und MK 6 sind öffentliche Straßenverkehrsflächen vorgesehen (Fortführung der Goethestraße über die Bahnhofstraße hinaus).

3.

Für die den Betrieb und die Grundstücke in der Substanz treffenden Planungen wird von uns keine planungsrechtliche bzw. städtebaulich zwingende Notwendigkeit gesehen. Die gegenwärtigen Planungsvorstellungen hätten in der Konsequenz den völligen Abbruch der bestehenden Gebäude und die völlige Aufgabe der seit Jahrzehnten bestehenden gewerblichen Nutzung zur Folge. Angesichts der vorgesehenen Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung und angesichts der Durchschneidung des Grundstücks unserer Mandantschaft durch eine öffentliche Straße (mit der Folge der geplanten Errichtung von zwei separaten Gebäudekomplexen) wäre der Erhalt des Bauhaus-Standorts im bisherigen Umfang nicht mehr möglich. Die Geschossflächen im Gebäude MK 5 würden für die Neuerrichtung des Betriebs von vornherein nicht ausreichen; die Festsetzung über den mindestens 50%-igen Nachweis von Wohnnutzung im Gebäudekomplex MK 6 würde ebenfalls dazu führen, dass an eine Wiedererrichtung des Bauhaus-Betriebs aus Gründen der notwendigen Mindestkapazität an zur Verfügung stehenden Geschossflächen sowie auch aus Gründen des Zuschnitts des Gebäudes MK 6 nicht mehr zu denken wäre.

4.

Die Planung wird aus den genannten Gründen abgelehnt. Meine Mandantschaft ist gern zu Gesprächen mit dem Ziel und Zweck bereit, eine geänderte Planung zu konzipieren, die den Erhalt der bestehenden „Bauhaus“-Filiale und die Sicherstellung einer angemessenen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit des Betriebs gewährleistet.

Die Einleitung eines Normenkontrollverfahrens für den Fall der Inkraftsetzung des Bebauungsplans bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

Amt für Baurecht und Denkmalschutz

61.10	61.20	61.30	61.40
			

Heidelberg, 03.06.2008

Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 19.05.2008 bis 20.06.2008
Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage
hier: Bedenken und Anregungen

Niederschrift

Als ein Ziel des Bebauungsplanes sollte u.a. eine Verringerung des Versiegelungsgrades erreicht werden. Der Bebauungsplanentwurf weist jedoch eine höhere Versiegelung auf.

Ich bin gegen die Verschmälerung der Bahnhofstraße. Diese führt zu einer Erhöhung der Lärmbelastung sowie Reduzierung des Licht - und Sonneneinfalls. Dies führt zu einer Wertminderung meiner Immobilie, verbunden mit Mietverlusten.

Der alte Baumbestand, insbesondere im nordwestlichen Bereich der Bahnhofstraße, ist zu erhalten.

Die Bebauungshöhe im Entwurf wies eine 5-geschossige Bebauung aus. Dem gegenüber weist der Entwurf eine 6-geschossige Bebauung vor. Die Traufhöhe von 17,50 m darf nicht überschritten werden.

Das Verkehrsgutachten beinhaltet meiner Meinung nach nicht alle relevanten Gesichtspunkte; dieses ist auf die Kurfürsten-Anlage ausgerichtet und berücksichtigt die Bahnhofstraße selbst nur ungenügend.

Die unter Ziff. 7.3 der städtebaulichen Begründung von der IHK Rhein-Neckar hinsichtlich der Stellplätze und der Polizeidirektion hinsichtlich der Querung/Knotenpunktausweisung vorgetragenen Bedenken werden von mir in vollem Umfang geteilt. Diese finden jedoch keine Berücksichtigung in dem Bebauungsplan. Der Wegfall/Reduzierung der Stellplätze führt zu einer schlechteren Vermietbarkeit meines Objektes.

Die unter Ziff. 8.4. angeführte Kostenschätzung für die Straßenmaßnahmen sind m.E. zu grob. Die Gefahr einer Kostenexplosion und damit verbundene Belastung der Allgemeinheit – vergleichbar Straßenbahn Kirchheim- ist daher sehr hoch.

Mit dem Verkauf von öffentlichen Flächen an den Investor zur Gewinnmaximierung bin ich nicht einverstanden.

An das
 Stadtplanungsausschuss
 Postfach 105520
 69045 Heidelberg

61

61

Hd., den 3.6.08

Beh. Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung
der Planung Kurfürstentorlage / Bahnhofstraße.

Sehr geehrte Damen und Herren,
 als Besitzer des Hauses Bahnhofstr. 33 stelle ich
 den Antrag, daß auf meiner Hofwegseite
 keine Baumbepflanzung und keine Pflanzgröbe
 stattfinden, weil die

Andienung für LKW-Anlieferung Haak
 und Kundin-PKW-Abholer (~~Parkbuchten~~)
 für die Firma Füllhorn gesichert sein muss.
 Dieses sollte auch für die Bahnhofstr. 31 gelten,
 damit die Existenz dieser Firma gesichert ist.
 Wie zu hören ist, wird mit dem Abriss des ehemaligen
 Finanzamtgebäudes zuerst begonnen. Ich bitte darauf
 zu achten, daß mit der Straßenerengung eine
 stufenweise, also wie erforderlich, begonnen wird.
 Dieses gilt als Niederschrift und muss deshalb
 von Ihnen beantwortet werden.

Mit freundl. Gruß

Einspruch zur Bebauung
Der Bahnhofsstraße

Anlage 1 zu DS 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Clemens von Kalckreuth, ich bin Medizinstudent und lebe seit über drei Jahren in der Weststadt. Sicherlich ist das kein besonders lange Zeitraum, aber ich fühle mich sehr wohl hier und will nicht, dass dieser Stadtteil an Schönheit verliert.

Heidelberg ist eine der wenigen Städte Deutschlands, die im zweiten Weltkrieg nicht zerstört worden sind. Das hat der Bevölkerung damals großes Leid erspart. Die Bausünden der 1950er und 1960er Jahren wurden in Heidelberg, wie in jeder anderen deutschen Großstadt errichtet und prägen bis heute das Stadtbild. Schließlich sind solche brutalen Eingriffe in das Stadtbild, wie zum Beispiel der Kaufhof am Bismarckplatz, das Triplexgebäude am Universitätsplatz oder auch die Althilologie gegenüber des Marstalls mit dafür verantwortlich, das Heidelberg eben nicht das Prädikat Weltkulturebene verliehen worden ist.

Umso erstaunlicher erscheint es mir, das nun die Bahnhofsstraße, eine Hauptader der Weststadt, durch den Roman „Der Vorleser“ von Bernhard Schlink weltbekannt geworden, ein zweites Mal durch langweilige Zweckbauten „sterilisiert“ werden soll.

Natürlich finde ich auch das Vergebungsverfahren dieses Projektes eine Katastrophe, denn ich kann einfach nicht verstehen, wieso öffentliche Gebäude von privaten Investoren erbaut werden sollen. Private Investoren werden niemals zuerst an die Bedürfnisse der Bürger denken, sondern immer an die Optimierung der Rendite. Eine solche Geldsparpolitik des Landes Baden-Württemberg kann ich einfach nur sprachlos zur Kenntnis nehmen. Doch dieses Verfahren steht hier nicht zur Debatte, daher nun zu meinen Anmerkungen zu dem Projekt.

Ich finde es unglaublich wie unverantwortungsvoll hier mit öffentlichem Raum umgegangen wird. Statt eine Bebauung für die Bürger vorzunehmen, mit attraktiven Plätzen und Grünflächen, Standorten für Cafes und kleinen Einzelhandel, vielleicht einem Spielplatz und einer ansprechenden, zeitgemäßen Architektur werden hier unförmige Zweckbauten hingeklotzt und die Belebung soll durch einen Supermarkt entstehen. Das Gegenteil wird der Fall sein, die Bahnhofsstraße wird ein toter Ort werden. Ich bitte sie daher inständig, den Entwurf in dieser Hinsicht zu überarbeiten und für mehr öffentlichen Raum für die Bürger zu sorgen.

Mein weiterer Einwand bezieht sich auf die Verkehrsführung. Wie in den 1960er Jahren ist hier alles auf PKW ausgelegt, anstatt neue Modelle zu überdenken und anzuwenden. Wir befinden uns doch momentan an einem Wendepunkt, die Benzinpreise sind so hoch wie nie und ein Nachlassen ist nicht in Sichtweite, daher muss bei einem solchen Projekt meiner Meinung nach sehr viel progressiver gehandelt werden. Ich fordere sie daher auf, die Verkehrsführung nochmals zu überdenken und für Fahrradwege in Bahnhofsstraße und Kürfürstenanlage zu sorgen, sowie einen höheren Straßenbahntakt durchzusetzen, damit der Großteil der zukünftigen Bahnhofsstraßenbesucher mit ÖPNV ankommen kann.

Zu guter Letzt noch eine Anmerkung zu den architektonischen Entwürfen. Die Gebäude, die hier entstehen sollen, sind langweilige, gesichtslose Bauten und werden in keinster Weise der Weststadt mit ihrem einzigartigen Gründerzeithausbestand gerecht. Öffentliche Gebäude müssen nicht langweilig sein, sondern können auch sehr spannend gestaltet werden. Vielleicht lohnt sich hier ein Blick über die Grenze nach Frankreich, wo in Bordeaux im Jahre 2000 ein neues Gerichtsgebäude von Richard Rogers eingeweiht wurde, das sich perfekt in das vorhandene Stadtbild einfügt. Ich fordere sie daher auf einen neuen Architekturwettbewerb auszutragen, bei dem es vor allem darum gehen soll, Bauwerke zu entwerfen, die sich in das Stadtbild der Weststadt einfügen.

Ich hoffe sie denken an ihre Bürger und an die Verantwortung die sie besitzen. Es geht um uns!

Mit freundlichen Grüßen,

Heidelberg 4. Juni 2008

Betrifft: Einspruch gegen Bebauungsplan
Weststadt (Bahnhofstr.) - Kurfürsten-
anlage

Meine Begründung:

die Verschmälerung der Bahnhofstraße geht auf Kosten schöner, alter Bäume, die für Menschen und Tiere immens wichtig sind (Stichwort: Klimakatastrophe!). Wo ist das Gutachten von Klimaforscherinnen, die dieses unumkehrliche, rabiate Vorgehen der Fa. Züblin ablehnen, das nur durch Profitgier begründet ist. Im Gespräch mit einem Umweltingenieur - Name u. Adresse gebe ich gerne bekannt - wurde mir klar, daß die Bäume, Menschen und Tiere bei dieser vorgesehenen 'Betonklotzarchitektur' nicht gewürdigt werden.

Die arbeitenden Menschen von Staatsanwaltschaft, Amtsgericht u. a. können auch in weniger ausladenden Gebäuden einen guten Neuanfang - ohne gesundheitliche Schäden - machen.

Bitte bedenken Sie, auch aufgrund der zunehmenden Klimaänderungen, von ihrem geplanten Bauvorhaben Abstand zu nehmen.

Menschen, die gegen die zerstörerische, massive, menschenwürdige Bebauung klagen, werde ich unterstützen.

Welches Gremium hat der Stadt Heidelberg das Siegel "Umwelthauptstadt" verliehen?
Kann es aufgrund der gemauerten Abholzung und Zerstörung von Biotopen an vielen Stellen der Stadt (z. B. Nähe des alten Bahngeländes Südstadt (Weststadt) wieder anerkannt werden?
Können Sie die Baupläne dieser Umweltkommission vorlegen?

Für eine der Umwelt (Mensch, Tier, Pflanze, Wasser, Luft, Erde) verpflichtende Antwort
- nicht dem Kapital - danke ich Ihnen
im Voraus

06.06.08

Stadt Heidelberg
Techni. Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Bebauung „Kurfürsten-Anlage“ 

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mehrere Veranstaltungen fanden zum Thema „Bebauung der Kurfürsten-Anlage“ statt, leider sehr unbefriedigend. Die Teilnahme an der Diskussion am 30.10.07 und nun am 04.08.08 konnte die Anwesenden und uns, wie viele Anwohner und die Bewohner der Weststadt nicht überzeugen, auch wenn sich die Verantwortlichen in der Stadt und Frau Friedrich, grosse Mühe gaben. Eine Überzeugung kam nicht an!

Leider, da es hier um Belange von Bürgern Heidelberg's geht und ging oder wessen Interessen werden hier vertreten?

Gern hätten die Bürger auch die Stellungnahme, auch in „persona“ des Oberbürgermeister gehört! Leider war es auch am 30.10.07 nicht möglich, die Wahl des Termins unglücklich und die Schulferienzeit hinderlich.

Nach der massiven Bebauung der Westtangente Weststadt/Bergheim (Bahnhofsumfeld/ Mittermaierstr./Alte Eppelheimerstr./Bergheimerstr.) ist nun die Fläche Weststadt/Bergheim Kurfürsten-Anlage noch „auszufüllen“, im wahrsten Sinne des Wortes, wie die Pläne zeigen - breit und hoch uneingeschränkt!

Die Bewohner sind nicht beglückt, aber ausser Protest wird uns nichts bleiben, leider eine Einschätzung – eine Aussage zu Heidelberg und zu Entscheidungen, die vom Stadtrat mitgetragen werden!

Aber die Möglichkeit des Widerspruches bleibt uns!

Wir sind Betroffene der Baulichkeiten am und um den Bahnhof/Mittermaierstr./ Eppelheimerstr./Kurfürsten-Anlage Westtangente und nehmen diese Möglichkeit hiermit wahr und bitte dies zu Protokoll zu nehmen.

Mit freundlichen Grüssen

61.10	61.20	61.30	61.40
-------	-------	-------	-------

EINWAND gegen Den Bebauungsplan für die Bahnhofstrasse

Heidelberg, 17 Juni 2008

1/

Als Einwohnerin und Besitzerin einer Wohnung in der beeinträchtigt mein Lebensqualität erheblich:

. Beinträchtigung durch erhöhtes Verkehr in eingeeengter Strasse

Anhand Ihrem Verkehrsgutachten (1.470 Angestellte, 14.000 Einkäufer, 7.000 Autos pro Tag) ist davon auszugehen, daß sich der Verkehr massiv erhöht. Und das ohne den Mehraufkommen durch die aktuellen Bauprojekten zu beachten:

. das neue (im Bau befindlichen) Altersheim samt Aldi-Supermarkt an der Kurfürsten Anlage
 . die Bahnstadt

Dabei wurden Ihre Verkehrsmessungen an einem Dienstag im November gemacht. Die Hochsaison für Besucher in Heidelberg beginnt allerdings im Frühling und innerhalb der Woche findet das größte Verkehrsaufkommen ab Donnerstag.

Dabei wollen Sie die Straßenbreite auf ca. 5,0 - 6,5 m Fahrstrasse verengen. Dies sind in der Jahrhundertwende übliche Maßen, heutzutage aber undenkbar.

Darüber hinaus können die vorgesehenen 200 Tiefgarageplätze den Mehraufkommen an Autos für soviel Besucher unmöglich gerecht werden. (Geschweige davon, dass solche Parkplätze wahrscheinlich für Angestellte, nicht für Einkäufer und Besucher eingesetzt werden). Schon jetzt, ohne Einengung + Mehrverkehrsaufkommen ist das Parken unmöglich.

Die einzige Alternative wäre die Anspruchnahme des Bauhaus-Parkgarages, mit Mehrkosten von 90,00 Eur/Monat = 1080 Euro/Jahr ! Und es wurde nicht geprüft, ob diese Garage ausreichende Kapazitäten hat. Und was ist, wenn das Bauhausgebäude abgerissen wird, um Platz für Ihr Gebäude nr 7 zu machen?

Haben Sie an das Chaos gedacht, mit so vielen extra Autos und LKW gedacht?

Dies entspricht nicht meiner Vorstellung einer Familienfreundlichen Weststadt, wie ich sie kenne und bisher täglich genieße, samt meiner jungen Familie.

. Lärm

Bei einem derart erhöhten Verkehrsaufkommen (insb. LKWzuwachs mit häufigen Unterbrechungen vom Fahrfluß) in einer eingeeengter Strasse ist mit einer großen Lärm-Erhöhung auszugehen. Die in der Röhrbacherstrasse, Ringsstrasse & westliche Kurfürsten Anlage vermaßten 75 – 80 dB sind völlig inakzeptabel für das Familienfreundliche Weststadt.

Wir fordern den in den Erhalt der aktuellen Strassenbreite. Die in der Jahrhundertwende üblichen Straßenbreiten sind für das aktuelle Verkehrsvolumen nicht geeignet und erhöhen unnötigerweise den Lärmaufkommen über den EU Norm. Bedenken Sie, das dies ein ‚Familienfreundliches‘ Viertel im Stadtzentrum ist.

Sollte es nirgendwie vermeidbar sein, müßten wir mindestens passiven Larmschutz - erhalten
 Meine Familie (samt Kleinkind) wird es Ihnen danken

Darüber hinaus kommt mehr Lärm von den vorgesehenen Gastronomie-Betrieben, mit den vielen Besuchern, die sich draußen zum Rauchen & u.U. zum Randalieren ansammeln. Von der Sorte haben wir bereits genügend.

. Klima/ Wärmeinsel

Die Weststadt ist bekanntlich eine Wärmeinsel, Winter wie Sommer ist es hier zu warm.

Schon im Klimagutachten vom Jahre 1995 wurde gegen weitere Neubauten geraten.

Wir brauchen freie Plätze & eine breite Bahnhofstrasse zur Gewährleistung vom Windzufuhr (Ventilation) für die Weststadt, die im Sommer kaum bewohnbar ist. Die Luft steht fest, die Hitze bleibt in den Wohnungen trotz geöffneter Fenster stecken.

Grünflächen

Grünflächen sind zur Abkühlung sehr wichtig. Darüber hinaus erfüllen Sie eine wichtige Erholungsfunktion in der Innenstadt.

Diese beiden Funktionen können nicht durch Dachgärtnern und kleinste Bäume bzw. Büsche ersetzt werden. Dazu wird im Bauvorhaben gar die Möglichkeit erwähnt, die Größe der Dachgärtnern wesentlich zu reduzieren, wenn Sonnenzellen auf das Dach gebaut werden.

Zwar bin ich Befürworter der Sonnenenergie, empfinde aber die fast komplette Streichung unserer wertvollen und hoch geschätzten Grünflächen als Raub gegen uns, die Einwohner, die tagtäglich von deren Kühlwirkung profitieren.

. Weststadtflair

„Last but not Least“ brauchen wir eine Verbesserung im Erscheinungsbild der Bahnhofstrasse, eine Anpassung der Architektur an die benachbarten Jugendstil Gebäuden sowohl in deren Höhe, wie auch in Ihrem Baustil. Nicht die Einpflanzung ultra modernen viereckigen Klotzen, die in Stuttgart u.A. Städten passen, in einem Viertel aus der Jahrhundertwende aber nicht.

Bemerken Sie, dass viele unserer Besucher aus dem Bahnhof in die Altstadt zu Fuß gehen. Dabei müssen sie zunächst durch eine der häßlichsten Straßen Heidelbergs gehen (Kürfürsten Anlage), bevor Sie die Schönheit unserer Stadt genießen. Der erste Eindruck zählt. Unsere Besucher sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor Heidelbergs.

All die o.g. Punkte sind für meine Lebensqualität und die aller anderen Einwohner und Besitzern von Eigentum in der Weststadt entscheidend.

Dass sich die Lebensqualität der Einwohner und Besitzer der Weststadt derart verschlechtern könnte ist schlimm, sehr sogar. Das dies z.T. auf dem Verkauf von öffentlichem Raum berühren soll, empfinde ich als Überfall seitens einer Politikerklasse, die leider gegen die Interessen der Bürger agieren.

In der Hoffnung, Sie überdenken Ihr Vorhaben gründlich bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit

Postfach 10 19 26 · 69009 Heidelberg

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

64/08KA06 kb
(bitte stets angeben)

WEG / Stadtplanungsamt HD

Betr.: WEG-Verwaltung Bahnhofstr. 55-57, FSt.-Nr.: 1987

Hier: Bebauungsplanverfahren Kurfürstenanlage - Bahnhofstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

in obiger Sache zeige ich an, dass ich die WEG Bahnhofstraße 55 – 57, 69115 Heidelberg vertrete. Eine Kopie meiner Vollmacht füge ich bei.

Namens und in Auftrag meiner Mandantin möchte ich folgende Einwendungen in dem oben genannten Bebauungsplanverfahren erheben:

I.

Gemäß dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf soll die nördliche Fahrbahn der Bahnhofstraße und die Parkplätze beseitigt und nur eine sechs Meter breite und im

- 2 -

Gegenverkehr zu befahrende Fahrbahn erhalten.

Bei der Bahnhofstraße handelt es sich um eine dem öffentlichen Gemeingebrauch im Sinne des § 13 des Straßengesetzes Baden-Württemberg (StrG) gewidmete Verkehrsfläche. Zwar besteht gem. § 13 II StrG kein (absoluter) Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, doch ist gem. § 7 StrG eine Einziehung nur erlaubt, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder wenn überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit eine Einziehung erforderlich macht. Nach der Veröffentlichung des Landes Baden-Württemberg (Verwaltungsportal dvv.servise-bw) müssen hierfür überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit eine Einziehung bzw. Entwidmung rechtfertigen. Eine Straße ist dann entbehrlich, wenn nach den Umständen des Einzelfalles kein allgemeines Bedürfnis für die Benutzung mehr vorliegt. Dabei ist besonders auf die Belange der Anwohner zu achten und gegen die Gründe, die für eine Entwidmung sprechen, abzuwägen. Der Eigentumsschutz nach Art. 14 des Grundgesetzes erfordert hier eine besonders gründliche Prüfung und Begründung einer Einziehung.

Wie aus den Veröffentlichungen der Stadt Heidelberg hervorgeht, soll für den Gerichtsneubau nur das im Osten des seitherigen Landesbehördenareals gelegene ehemalige Finanzamt Verwendung finden und die westlich angrenzende Fläche für private Bürobauten genutzt werden. Die Stadt Heidelberg will also eine dem Gemeingebrauch gewidmete Verkehrsfläche der Öffentlichkeit für private Zwecke entziehen. Eine Begründung, wie dies mit dem Wohl der Allgemeinheit zu vereinbaren ist, hat sie bisher nicht geliefert und ist auch weit und breit nicht zu erkennen. Nachstehend wird dargelegt, warum diese Maßnahme einem enteignungsgleichen Eingriff in die Eigentumsrechte der Wohnungseigentümergeinschaft Bahnhofstraße 55-57 gleichkommt und daher **grundgesetzwidrig** ist.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 24.03.1987 (BVerfG 74, 264 – Boxberg) u. a. ausgeführt: „Ob und auf welche Vorhaben eine solche Enteignung statthaft sein soll, hat der Gesetzgeber unzweideutig entschieden. Auch muss

- 3 -

– soll zugunsten eines Privaten enteignet werden – gewährleistet sein, dass der im Allgemeininteresse liegende Zweck der Maßnahme erreicht und dauerhaft gesichert ist, nur dann fordert das allgemeine Wohl die Enteignung.“ Weiterhin führt das Bundesverfassungsgericht aus: „Kann sich der Nutzen für das allgemeine Wohl demgegenüber nicht aus dem Unternehmensgegenstand selbst, sondern – wie hier – nur als mittelbare Folge der Unternehmenstätigkeit ergeben, reichen solche Vorkehrungen nicht aus. Dann müssen besondere Anforderungen an die gesetzliche Konkretisierung des nur mittelbar erfüllten und daher nicht von vornherein handgreiflichen Enteignungszweckes gestellt werden.“

II.

Bei der geplanten verkehrsrechtlichen Verschlechterung der Bahnhofstraße ist das Grundstück Bahnhofstraße 55 – 57 in besonderem Maße betroffen.

Zu dem Grundstück und der dort vorhandenen Tiefgarage mit 42 Stellplätzen führt eine schmale Einfahrt mit einer Breite von ca. 2,5 Metern Fahrbahnbreite. Wenn nur eine 6 Meter breite Straße mit 2-Richtungsfahrbahnen eingerichtet wird, muss man bei der Einfahrt in diese Haustiefgarage über die Gegenfahrbahn ausholen, um den erforderlichen Kurvenradius zu erreichen.

Gegenwärtig fährt man bei der Tiefgaragenausfahrt des Grundstückes Bahnhofstraße 55 – 57 nach rechts in die Einbahnstraße Bahnhofstraße, um dann nach etwa 20 Metern weiter durch die Lücke in der Straßenmitte zum Römerkreis abbiegen zu können.

Da bei der vorgelegten Planung keine nahe Wendemöglichkeit besteht, müsste bei der Ausfahrt nach links über zwei Verkehrsspuren abgebogen werden und dies bei durchaus regem Fahrverkehr in der Bahnhofstraße.

- 4 -

III.

Es mag zwar ein schwacher Trost sein, dass bei der sicherlich nicht gewünschten wirtschaftlichen Gefährdung der Geschäfte durch die Beseitigung öffentlichen Parkraums in der Bahnhofstraße sowohl der Fahrverkehr als auch der Fußgängerverkehr schwächer wird. Von einer „Aufwertung“ der Bahnhofstraße kann hier keineswegs gesprochen werden. Vielmehr fürchten nicht nur die Eigentümer des Hauses Bahnhofstraße 55/57, dass die dort vorhandenen Büroflächen und insbesondere Läden weitgehend leer stehen und die Frage gestellt werden darf, wer denn in Zukunft die geplanten riesigen Büro- und Geschäftsflächen in der Bahnhofstraße nutzen soll.

IV.

Zur Zeit ist die Bahnhofstraße ein kleines funktionierendes Refugium für Kleingewerbetreibende, die sich trotz schwieriger Wettbewerbsbedingungen gerade noch rentabel halten können. Viele Geschäfte der Bahnhofstraße sind ebenfalls auf die Parkplätze und Einkaufsmöglichkeiten angewiesen.

Auf äußere Veränderungen werden die Besucher der Bahnhofstraße äußerst sensibel reagieren. Viele Kunden von kleineren Geschäften und Büros in der Bahnhofstraße kommen von relativ weit her und benötigen den Parkraum in der Bahnhofstraße nur kurzfristig, um die dort liegenden Kleingeschäfte oder Büros zu besuchen.

Diese Kunden und Besucher wollen keine kostspielige und zeitaufwändige Tiefgaragenparkierung, um die beabsichtigten Einkäufe zu erledigen; sie werden zu Geschäften „auf der grünen Wiese“ abwandern, wodurch die Innenstadt veröden wird.

Viele Geschäfte in der Bahnhofstraße machen sich äußerste Sorgen, dass Kundenbesuche ausbleiben bzw. sich erheblich reduzieren.

- 5 -

Es kann nicht im Sinne einer verantwortungsbewussten Stadtplanung sein, das Geschäftsleben in der Stadt nicht zu fördern, sondern zu gefährden.

Nach dem Bebauungsplan soll auf dem Haus Bahnhofstraße 55-57 gegenüberliegenden Gelände eine sechsgeschossige Bebauung zulässig werden. Ob diese Bauhöhe auf einem fremden Privatgrundstück gegenüber zulässig ist, soll an dieser Stelle nicht untersucht werden, obwohl dadurch die Wirkung und damit der Wert des Hauses meiner Mandantschaft sehr beeinträchtigt wird. Wird jedoch eine solche hohe Fassade auf gegenwärtig öffentlichem Verkehrsraum gebaut und somit auf 18 Meter herangerückt, ist dies eindeutig rechtswidrig.

Meine Mandantschaft wird zur Verteidigung ihres Eigentumsanspruches die gegebenen rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen.

Mit fre~~u~~ndlichen Grüßen

Postfach 10 12 26 - 69009 Heidelberg

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Fax: 06221 / 58-25390

**WEG Bahnhofstraße / Stadtplannovosamt HD
Bebauungsplanverfahren K**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 29.05.2008, welches wir nochmals beifügen, möchten wir ergänzend noch auf folgende Gesichtspunkte hinweisen:

1. Dem jetzigen Bebauungsplan ist ein städtebaulicher Wettbewerb vorausgegangen, der hinter verschlossenen Türen stattgefunden hat, sodass insoweit schon das Informationsrecht des Bürgers beeinträchtigt worden ist. Von den gesetzlich vorgesehenen Bürgerbeteiligungen kann also insoweit nicht die Rede sein.
2. Nachwievor richtet sich die Argumentation der interessierten Bürger gegen die

Anlage 1 zu DS 2008

- 2 -

Monumentalität der Bauten mit einer Draufhöhe von 22 Meter (gegenüber dem Haus der Wohnungseigentümergeinschaft Bahnhofstr. 55/57 ca. 16 Meter).

3. Die Bedeutung der Parkplätze für die in der Bahnhofstraße ansässigen Geschäfte ist bisher noch nicht berücksichtigt, insbesondere wenn man bedenkt, dass von diesen kleinen Geschäften auch viele Arbeitsplätze abhängig sind.

Soweit für das Bauvorhaben 700 Arbeitsplätze und Wohnungen geschaffen werden sollen, so wäre die geplante Tiefgarage bereits so ausgelastet, dass für Besucher und Kunden der Geschäfte in der Bahnhofstraße kein ausreichender Parkraum mehr zur Verfügung steht. Die Parksituation wird verschlechtert.

Gerade unter diesem Gesichtspunkt ist auch die von uns im Schriftsatz vom 29.05.2008 dargestellte Entwidmung öffentlichen Straßenraums von entscheidender Bedeutung. Die Wirkung der Straßenentwidmung darf für die betroffenen Eigentümer und betroffenen Geschäftsbetreiber in der Bahnhofstraße nicht aus den Augen verloren werden. Die Entwicklung der Bahnhofstraße wirkt sich deshalb unmittelbar auf die Rechtsposition der Eigentümer in der Bahnhofstraße aus. Der entwidmete Straßenteil kann nicht anderen Privatinvestoren zum Vorteil gereichen. Dies ist im Rahmen eines des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu berücksichtigen und wäre ein enteignungsgleicher Eingriff zugunsten privater Interessen.

4. Zwar kann man noch nicht genau die Zukunft der Benutzung der Tiefgaragen voraussehen, aber die Erfahrung lehrt, dass eine gemischte Nutzung (öffentlich und privat) Probleme bringt und dann letztendlich die Parkplätze in private Hände fallen, die bisher in der Bahnhofstraße vorhanden Plätze von Kunden und Besuchern der Geschäfte der Bahnhofstraße nicht mehr genutzt werden können.

Wir bitten um Bestätigung, dass unser Schreiben vom 29.05.2008 und unser

Anlage 1 zu DS 2008

- 3 -

heutiges Schreiben fristgerecht eingegangen sind und erwarten eine Stellungnahme bis Ende nächsten Monats.

Mit freundlichen Grüßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit legen wir Einspruch ein gegen den jetzt vorliegenden Bebauungsplan Kurfürstenanlage.

Zitat aus der Besonnungs-/Verschattungsstudie:

"Durch die Verschlankung der öffentlichen Verkehrsfläche und die Neudefinition der nördlichen Fassadenkante kann die westliche Bahnhofstraße zu einem städtisch geprägten Straßenzug aufgewertet werden."

In Besonnungs- und Verschattungsstudie wurde nur direkte Sonnenstrahlung untersucht, nicht auch diffuse die Sonnenstrahlung.

Es wird aufgrund der höheren und engeren Bebauung in der Bahnhofstraße deutlich dunkler werden. Damit ist eine Attraktivitätssteigerung der Bahnhofstraße nicht möglich. Das Gegenteil wird der Fall sein!

Einen weiteren unaufgelösten Widerspruch sehen wir darin, dass die Kurfürstenanlage "attraktiver" werden soll für die Öffentlichkeit. Andererseits aber weiterhin eine stark belastete Hauptverkehrsachse bleiben wird, wie die folgenden Zitate zeigen:

Zitat aus Begründung für Bebauungsplan:

"Die Kurfürsten-Anlage soll zukünftig durch die Ansiedlung von zahlreichen öffentlichkeitsorientierten Nutzungen sowie durch Umgestaltungen im Straßenraum aufgewertet und für die Öffentlichkeit deutlich attraktiver gestaltet werden."

Zitat aus Begründung Bebauungsplan:

"Speziell ... haben ... wichtige Funktion für die geplante Aufwertung der Kurfürsten-Anlage."

Zitat aus Begründung:

"da nicht auf die vorhandenen Fahrspuren verzichtet werden kann, ohne die Verkehrsqualität für den Individualverkehr stark zu beeinträchtigen.

D. h., dass die Verschiebung der überbaubaren Flächen auf Kosten der Fußgänger und der Radfahrer erfolgen wird, was wiederum den Zielen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans widerspricht."

"Die Kurfürsten-Anlage ist eine stark belastete Hauptverkehrsachse mit zahlreichen zugeordneten öffentlichen Einrichtungen."

Anlage 1 zu DS 2008
Eine Attraktivitätssteigerung der Kurfürstenanlage für Fußgänger ist bei unveränderter Verkehrsstärke des MIV nicht machbar (außer man wäre auch hier für eine Tunnellösung ...).

Geschickter wäre Attraktivitätssteigerung für Fuß und Rad-Verkehr getrennt vom MIV durch Trennung: Den MIV in der Kurfürstenanlage belassen, Fuß- und Rad-Verkehr in die Bahnhofstraße verlagern. (So verhalte ich mich heute de facto schon als Auto- und Radfahrer!). Und dafür die Breite belassen, mit entsprechendem Platz für attraktivere Fuß- und neue Radwegem, bzw. auch mehr Bepflanzung.

Mit einer Verschiebung der Bebauung Richtung Kurfürstenanlage wäre die Bahnhofstraße stärker zu attraktivieren als durch eine Verengung. Zudem würde bei nur geringfügig verringerter Nutzfläche eine zurückgenommene 5 oder wenigstens 6. Etage mehr Licht in die Bahnhofstr. lassen und auch bauliche Elemente der gegenüberliegenden Bebauung in der Bahnhofstraße aufgreifen, was zu einem harmonischerem Gesamtbild als führen würde, als die Realisierung der jetzt vorliegenden Entwürfe. Gleiches gilt z.B. für die nicht abgeschrägten Ecken der Bebauung an der Ecke Bahnhofstr./Landfriedstraße:

Eine "Abschrägen der Ecken" der Bebauung, wie gegenüber (Gebäude mit REstaurant DaVinci) würde auch hier zu einem ansprechenderem und harmonischerem Bild führen, anstatt einen monolithisch unabhängigen Stil zu verwirklichen.

Wir würden uns freuen, wenn diese Aspekte bei der Umsetzung der Neubebauung zwischen Bahnhofstraße und Kurfürstenanlage berücksichtigt werden könnten. Gegen die jetzt geplante Form legen wir deshalb Einspruch ein.

Bei Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1 zu DS 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir als Bewohner des Hauses Bahnhofstraße 33 unsere Einwände gegen den Bebauungsplan der Kurfürstenanlage/Bahnhofstraße formulieren.

- Durch die im Plan vorgesehene höhere Bebauung würde die Aussicht, die heute über das Finanzamt hinweg zum Heiligenberg und auf die Bäume der Bahnhofstraße geht, völlig zerstört.
- Durch die geringere Entfernung zur gegenüberliegenden Straßenseite würde die ohnehin schon erhebliche Lärmbelästigung weiter ansteigen.
- Durch die Kombination der beiden erstgenannten Punkte würde unsere Wohnung darüber hinaus von der anderen Straßenseite einsehbar.

Wir fühlen uns durch den Bebauungsplan in der jetzigen Form massiv benachteiligt und bitten Sie, hier vor allem die Punkte Bauhöhe und Überbauung der Bahnhofstraße noch einmal nachzubessern.

Mit freundlichen Grüßen

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1



69117 Heidelberg

**Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008)
Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des
Bebauungsplans**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen obigen Bebauungsplan melde ich hiermit fristgerecht meine
Einwände an.

Zusammengefasst komme ich zu folgendem Ergebnis:

1. Die qualitativen Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs (2006) zum Planungsgebiet sind durch den Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt. Es gibt erhebliche Abweichungen zur angestrebten städtebaulichen Qualität und zu verschiedenen stadtpolitischen Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates der Stadt Heidelberg aus den letzten Jahren.
2. Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig
 - die Lebenssituation der im Planungsgebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen;
 - die städtebauliche Gesamtlage Heidelbergs, insbesondere der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild Heidelbergs;
 - die Verkehrssituation und damit auch
 - die Belastung durch Lärm, Feinstaub, CO₂ usw.;
 - die klimatischen Lebensbedingungen von Menschen und Tieren;
 - die Werterhaltung des Eigentums der Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße.

3. Die geplanten Gebäude beeinträchtigen das Mikroklima im und um das Bebauungsgebiet; die geplante Bebauung entspricht nicht den Empfehlungen des Klimagutachtens der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1995.

4. Wesentliche Ziele und Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes (STEP) werden nicht berücksichtigt.

5. Eine abwägende Überprüfung des Bebauungsplanes entsprechend §1 Abs 5-7 BauGB ist nicht erkennbar.

6. Die Stadt Heidelberg ist während des Zeitraums der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs nicht ihrer Pflicht nachgekommen, schriftlich formulierte Fragen zum Bebauungsplan zu beantworten. Das behindert die legitime demokratische Teilhabe von BürgerInnen. Ich habe persönlich per E-Mail meine Bedenken formuliert und nie eine Antwort erhalten.

8. Es ist zweifelhaft, ob die vordringliche Aufgabe öffentlicher Bauleitplanung, dem „Wohl der Allgemeinheit“ zu dienen, mit diesem Bebauungsplan erfüllt wird.

Ich bitte die Stadt Heidelberg und insbesondere die Gemeinderäte, den vorliegenden Bebauungsplan nicht zu verabschieden.

Ich verweise auf die beiliegende, ausführliche inhaltliche Begründung meiner Einwände.

Begründung des Einwandes:

A. Allgemeine städtebauliche Einwände

Qualitative Ziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts werden nicht erreicht

Grundsätzliche qualitative Ziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts für Gesamt-Heidelberg und den Bereich Kurfürstenanlage sind formuliert in verschiedenen Beschlüssen des Gemeinderates seit 2004.

1. Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan (2004)

Am 18.11.2004 (Drucksache 0204/22004/BV) wurde der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan durch den Gemeinderat für den Bereich zwischen Adenauerplatz, Kurfürstenanlage, Bahnhofstraße und Römerkreis einstimmig angenommen.

Anlass und Ziel der Planung waren:

- Mögliche Verlagerung der Einrichtungen des Landes, möglicher Abriss der Gebäude.
Zitat: „Ziel ist es, in einem Wettbewerb die Chancen für diesen Raum auszuloten und eine Neuordnung des Gesamtareals ... zu erreichen.“ Damit „soll ein tragfähiges städtebauliches Konzept für eine Neubebauung gefunden werden. Anschließend sollen die neu definierten städtebaulichen Ziele über einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden.“
- Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als „gemischte Baufläche“ dargestellt.

Vorgaben dabei waren u.a.:

„Der Baudichteplan enthält für das Grundstück folgende Vorgaben:
Die Traufhöhe soll maximal 15 m, bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m betragen ... Die Grundflächenzahl GRZ soll im Planbereich auf 0,51 bis 0,8 begrenzt werden“

Die Flächen des Amtsgerichtes und Finanzamt sind als Kerngebiet mit max. 5 Vollgeschossen festgesetzt...“

2. Ziele des städtebaulichen Wettbewerbs (2005)

27. 07. 2005 (Drucksache 0201/2005/BV)

Auswahl der Sachpreisrichter für den städtebaulichen Ideenwettbewerb nach Beschluss des Gemeinderates.

Dokumentation Ideenwettbewerb Kurfürstenanlage Heidelberg
(Hg. Stadtplanungsamt):

Unter den Zielen werden „Chancen zur Neuordnung dieses städtebaulich bedeutsamen Raumes“ hervorgehoben, in dem eine „funktionale Verbindung zwischen Bergheim und der Weststadt bis heute nicht erreicht werden“ konnte. Die Lösungsvorschläge sollen die Funktion der Flächen „als Aufenthaltsraum“ und die Einbindung der Grünflächen berücksichtigen...

„Der Stadtraum der Kurfürstenanlage sollte funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Weitere Ziele waren ... die Belebung des öffentlichen Raums, eine Nutzungsintensivierung sowie die Steigerung der Einkaufs- und Aufenthaltsqualität ... Besonders Augenmerk sollte auf die Vernetzung der Stadtteile Bergheim und Weststadt gelegt werden. Die Kurfürstenanlage sollte ihre Barrierefunktion verlieren. ... Passanten sollten vermehrt zum Flanieren eingeladen werden ... Die Gestaltung der Grün- und Freiflächen sollte auch zu einer Wohnumfeldqualität für die Weststadt und den Stadtteil Bergheim beitragen ...

Die Dimensionierung der Straßenquerschnitte sollte insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße überprüft werden...
Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollte vorzugsweise in Tiefgaragen erfolgen, oberirdische Stellplätze sind nach Möglichkeit zu vermeiden ..."

3. Das Ergebnis des Wettbewerbs (2006)

Die vom Preisgericht (beteiligt waren Mitglieder des Gemeinderats) gekürzte Siegerarbeit „Wiesion“ zeichnet sich nach seiner Beurteilung (13.03.2006, Drucksache 0051/2006/BV) durch folgende Qualitäten aus:

- „Die vorhandene Struktur der Weststadt wird in Struktur und Geschossigkeit durch modular aufgebaute Stadthöfe aufgegriffen;
- die aufgelockerte Blockstruktur schafft ruhige, attraktive Innenhöfe
- ... Besonders hervorzuheben ist die durchdachte Nord-Süd-Verbindung ...
- Es wird eine vielfältige, kleinteilige Nutzung ermöglicht, die sich an die Struktur der Weststadt anlehnt ..."

Vom Preisgericht wird allerdings „kritisch gesehen“, dass das Grünkonzept östlich des Römerkreises nicht fortgesetzt wird“.

4. Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch das Land Baden-Württemberg (2006)

20. 04. 2006 PPP-Ausschreibung durch das Land Baden-Württemberg: Grundlage der Ausschreibung war „der Entwurf des 1. Preisträgers des Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2005. In der öffentlichen Diskussion des Bebauungsplanes wurden bereits zum Zeitpunkt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung keine Änderungen der geplanten Bebauung mehr möglich nach dem Schreiben der Fa. Züblin an den Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt vom 20.12.2007. „Der am 6.11.2007 mit dem Land Baden-Württemberg geschlossene Grundstückskauf- und Mietvertrag lässt keine Änderungen des geplanten Neubaus für die Justizbehörden zu. Um das Flächenprogramm der Behörden am Standort des heutigen ehemaligen Finanzamtes umzusetzen, ist ein 6. Geschoss notwendig... Die Gebäudehöhe ...beträgt dadurch ca. 22 m. Durch diese Maßgabe erfolgte durch das Stadtplanungsamt eine Überarbeitung der Höhenentwicklung ... für den B-Planentwurf ... Der Innenraum (der übrigen beiden Blöcke) soll nutzbar gestaltet werden“, d.h. nicht offen bleiben, sondern überbaut werden.

5. zeitliche Abfolge: Vorentwurf des Bebauungsplans, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (2007)

Oktober 2007

Bebauungsplan Heidelberg – Weststadt, Kurfürstenanlage
Öffentlichkeitsbeteiligung - Planungsbrief Nr. 19 (Stadtplanungsamt)

Hier werden die Aussagen der Wettbewerbsausschreibung aufgegriffen :
„modular aufgebaute Stadthöfe“, Blöcke nehmen die Struktur der
Weststadt auf, „kleinteilige Kante zu Bahnhofstraße, „attraktive
Innenhöfe“.

„Durch die Neugliederung erhält die Bahnhofstraße einen ruhigeren
Gesamteindruck ...“

Am 31.10.2007 wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung die
Öffentlichkeit über den Stand der Planung unterrichtet.

21.01.2008

Aussagen der Firma Züblin bei einer Informationsveranstaltung des
Stadtteilvereins Weststadt:

Eine zusätzliche Grundlage der Ausschreibung des Landes für die
Entwicklung eines PPP-Projektes war nach Aussage der Firma Züblin die
Erklärung der Stadt Heidelberg, für das Behördengebäude sei es nicht
„aussichtslos“ (entgegen den Vorgaben des Wettbewerbsentwurfs), ein
Gebäude mit 6 Etagen zu planen.

Für eine Überbauung der Innenhöfe mit eingeschossigen
Einzelhandelsbetrieben liegen ökonomische Gründe vor, und eine
geschlossene Bebauung der Kanten ergibt sich aus Gründen des
Lärmschutzes.

**Resümee zur Qualität des Bebauungsplanentwurfs: Die
ursprünglichen Vorgaben von Gemeinderat und
Wettbewerbsausschreibung sind nicht erfüllt. Der jetzige
Bebauungsplan weicht in folgenden Punkten ab:**

- Traufhöhe überschreitet die vorgegebenen 15 m
- Geschosshöhe überschreitet die vorgegebenen 5 Vollgeschosse
- Grundflächenanzahl GRZ von 0,51 bis 0,8 wird um mehr als 25% überschritten.
- Durch die Überbauung der EG-Flächen stehen weder ausreichend ebenerdige, öffentlich zugängliche Aufenthaltsräume noch genügend Grünflächen zur Verfügung.
- Die Albert-Mays-Straße hat keinen geraden Verlauf sondern wird auf der Höhe der Bahnhofstraße verschwenkt. Städtebaulich ist dieser Schwenk nicht erklärbar. Ein durchgehender Verlauf der Straße hätte eine bessere Qualität. Die geplante Größe des Justizzentrums stand dieser Qualität wohl entgegen.

Bestimmungen des Baugesetzbuches sind nicht ausreichend berücksichtigt

§ 1 Abs. 5 u. 6 BauGB machen Vorgaben zu den Zielen einer Bauleitplanung:

Abs. 5: Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Abs. 6: enthält die Forderung nach Berücksichtigung

1. von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen
2. von Wohnbedürfnissen der Bevölkerung, Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, Eigentumsbildung
3. von Bedürfnisse der Familien, jungen, alten und behinderten Menschen,
5. von Belangen der Baukultur, Denkmalschutz und Denkmalpflege, Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
7. von Belangen des Umweltschutzes
8. von Belangen der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur (8a)
11. von sonstigen städtebaulichen Planungen der Gemeinde (z.B. Stadtentwicklungsplan)

Nach Abs. 7 sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Es fehlen Gutachten und Abwägungen zur Entwicklung der durch die geplante Baumaßnahme bedingten Änderungen der unter Abs. 6 benannten Punkte und Ausführungen zur Abwägung der Belange nach Abs. 7.

- Bei den Punkte 1-3 des Abs.6 ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung der hier aufgeführten Punkte zu rechnen (s. a. sachliche Einwände: Auswirkungen von Verkehr, Lärm und kleinräumlichem Klima).
- Eine Abwägung der Belange der Wirtschaft (Bauträger und Eigentümer der Flächen im Planungsgebiet) zu den Belangen der betroffenen Anlieger der südlichen Bahnhofstraße hat wohl nicht stattgefunden: hier ist mit einer erheblichen Wertminderung der Grundstücke zu rechnen, dies widerspricht den in Abs.6.3 aufgeführten Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung: hier wird privates Eigentum von Bürgern zu Gunsten des höheren

- Profites eines privatwirtschaftlichen Investors ohne Entschädigung vernichtet.
- Bzgl. Baukultur und Denkmalpflege sollte immer auch die Nachbarschaft mit einbezogen werden: die Denkmäler der südlichen Bahnhofstraße werden in ihrer Wirkung durch nah heran rückende unattraktive neue Bauten (Behördenzentrum) in ihrer städtebaulichen Wirkung erheblich beeinträchtigt.
 - Zu den Belangen des Umweltschutzes hat der Landesverband Naturschutz eine Stellungnahme abgegeben, die dort aufgeführten Schlussfolgerungen unterstützen wir. Die Auswirkungen der Bauhöhen und der Größe der bebauten Flächen auf das kleinräumliche Klima sind nicht gebührend erläutert.
 - Die Belange der Wirtschaft (Bauträger Züblin, Eigentümer der übrigen Flächen) sind für das Planungsgebiet selbst durch eine maximale Ausweitung der nutzbaren Flächen (und damit direkt auch der Wertsteigerung der Grundstücke) sehr gut berücksichtigt.
 - Über Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes wurde hinweggegangen bzgl. der GFZ und der Bauhöhen im Planungsgebiet, ohne dass hierfür eine ausreichende Begründung gegeben wurde

Zwischenresümee

Die qualitativen städtebaulichen Ziele sind im Verlauf des Verfahrens immer weiter verwässert worden.

Die städtebauliche Form der Grundstückszuschnitte orientiert sich an den finanziellen Interessen des Landes und an den wirtschaftlichen Interessen des Investors. Insbesondere sichtbar bei folgenden Festlegungen:

- Traufhöhen sind angehoben worden und anstelle von Metern in Geschoßhöhen formuliert worden, vor allem beim Justizgebäude. Dadurch gewinnt das Land mehr Nutzungsfläche und das erleichtert eine noch größere Höhenentwicklung durch Aufbauten und Teilgeschosse. Es werden kurzfristig Kosten gespart (Zwischenumzug ist nicht notwendig) für den Preis einer schlechten städtebaulichen Qualität. Es entstehen städtebaulich ungünstige Proportionen im Verhältnis zwischen Straßenbreite und Bauhöhe.
- Die lockere, durchlässige Innenhofgestaltung wurde aufgegeben zu Gunsten einer dichteren Bebauung und der Gewinnung von größeren, vermarktbaren Gewerbeflächen.
- Die Albert-Mays-Straße stößt stumpf auf das neue Justizgebäude, obwohl die bessere städtebauliche Qualität eine durchgängige Albert-Mays-Straße bis zur Kurfürsten-Anlage gewesen wäre. Diese Lösung hätte aber eine Veränderung des Grundrisses des Justizgebäudes bedeutet, was den kurzfristigen finanziellen Interessen des Lands widerspricht.
- Attraktive Innenhöfe sind nur noch in einem Kerngebiet möglich, selbst im Bereich des jetzigen Bauhauses wurde gegenüber dem 1.

- Entwurf hier noch mal erheblich nachverdichtet und eine Überbauung des Innenhofes zugelassen
- Der neue Quartiersplatz ist an einer Stelle geplant, die nicht sofort neu gestaltet wird. Hier wäre die Verlagerung an eine andere Stelle (MK3) sinnvoll

Es entsteht der Eindruck, dass die Verwaltung der Stadt Heidelberg vor der Entscheidung des Gemeinderates über den Bebauungsplan gegenüber dem Land Verpflichtungen zur Umsetzung der maximalen Landeswünsche eingegangen ist. Anders kann man nicht die schlechte städtebauliche und architektonische Qualität des Justizgebäudes erklären, die selbst von der Amtsleitung des Stadtplanungsamtes im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung am 10.6.2008 nicht bestritten wurde. Man kann vermuten, dass hier Gemeinwohlinteressen der Stadt Heidelberg getauscht wurden gegen einen avisierten Zuschuss des Landes für andere umstrittene städtebauliche Projekte in Heidelberg (z.B. Neckarufertunnel). Die Entscheidungshoheit des Heidelberger Gemeinderates und der massive Bürgerwille gegen diese Form der geplanten Bebauung wird dadurch subtil unterwandert. Der demokratischen Kultur und der demokratischen Legitimation von öffentlichem und Verwaltungshandeln wird dadurch ein Bärendienst erwiesen. Dies ist keine nachhaltig positiv wirkende Form demokratischer Teilhabe, die substantieller Teil der Selbstverpflichtung der Stadt Heidelberg zur „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“ ist.

B. Sachliche Einwände

Auswirkungen auf Nachbarn werden nicht gebührend abgewogen

Stadtbild

Die Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße erfahren eine Wertminderung ihrer Grundstücke durch

- unattraktive Architektur der nah heran rückenden Gebäude in der Nachbarschaft, (Ein Mieter kann ausziehen und sich eine schönere Wohnung suchen, aber die Eigentümer der privaten Eigentumswohnungen werden nur mit Abschlägen ihre Wohnungen neu vermieten bzw. veräußern können. Brisant ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadt selbst vor einigen Jahren Grundeigentum in der Bahnhofstraße veräußert hat, ohne auf eine evtl. wertmindernde zukünftige Bebauung hinzuweisen.)
- Verschmälerung und damit zusammenhängende Einschränkung der Funktionen der Straße,
- erhöhtes Verkehrs- und Schadstoffaufkommen sowie (Verkehrs-)Lärm, durch Wegfall der Grün- und Freiflächen in der Umgebung,
- Wegfall der großen, attraktiven und luftfilternden Bäume ohne gleichwertigen Ersatz !!!, was aus meiner Sicht ein Grund zur Aberkennung der Auszeichnung für den Klimaschutz für die Stadt Heidelberg sein könnte,
- Eine verpasste Chance, eine langfristig attraktive Allee vom Bahnhof bis zum Konrad-Adenauer-Platz für ankommende Touristen und Bürger zu schaffen,
- dadurch, dass ihre gut erhaltenden Gründerzeitgebäude nicht mehr als stadtbildprägend erlebt werden.

Ein Ausgleich dieser Wertminderung ist bisher weder von Seiten des Investors noch von Seiten der Stadt vorgesehen.

Veränderte Lebens- und Arbeitsbedingungen nach der Umstrukturierung des Geländes

Die Veränderungen für die Menschen der südlichen Bahnhofstraße und der angrenzenden Weststadt werden nicht gebührend berücksichtigt. Der Bebauungsplan und die zugehörigen Unterlagen machen keine Vorschläge zur Lösung der für die Bewohner der Bahnhofstraße entstehenden Probleme. Auch die bisherigen öffentlichen Äußerungen aus Stadtverwaltung und Gemeinderat lassen hier eine zu geringe Sensibilität erkennen. Es ergeben sich gegenüber der bisherigen Situation und noch vielmehr gegenüber anderen denkbaren Entwürfen zur Neuordnung des Geländes (z.B. 3. Preisträger des Wettbewerbs) erhebliche Verschlechterungen.

Architektur des Justizgebäudes

Die Architektur des geplanten Justizgebäudes ist eine qualitativ nicht hochwertige Allerweltsarchitektur. Sie ist der öffentlichen Bedeutung der Justiz nicht angemessen. Da die vorgelegten architektonischen Entwürfe durch den Investor Züblin in ähnlicher Art bereits an verschiedenen Stellen Deutschlands mehrfach umgesetzt wurden (Internetrecherche) ist zu vermuten, dass hier kosten- und wirtschaftliche Erwägungen leitend waren und nicht das Interesse des Gemeinwohls auf eine gute und repräsentative Architektur öffentlicher Gebäude. Zudem passt sich diese Architektur in keiner Weise an die Architektur der Weststadt an, was ursprünglich beim städtebaulichen Wettbewerb vorgesehen war.

Verengung der Bahnhofstraße – Bebauung öffentlichen Raums

Die Bahnhofstraße soll durch die Bebauung auf der ganzen Länge verengt werden.

Die Stadt Heidelberg spricht in der Präsentation des Bebauungsplanes auf ihrer Internet-Seite nur undeutlich von der geplanten Verengung und der Bebauung von öffentlichem Raum. Es heißt dort nur: „Die Bahnhofstraße soll neu gegliedert und durch breitere Gehsteige aufgewertet werden.“ Im Planungsbrief Nr.19 hieß es, die Bahnhofstraße erhalte „durch die Neugliederung einen ruhigeren Gesamteindruck“. „Die Fahrbahn wird auf 6m begrenzt“. Und „durch die neue Gebäudekante wird der Straßenraum besser proportioniert“.

Die Verengung der Bahnhofstraße in dem geplanten Ausmaß würde eine einschneidende Veränderung der Gesamtsituation in der Bahnhofstraße bedeuten. Von einem „ruhigeren Gesamteindruck“ und „besseren Proportionen“ kann vernünftigerweise nicht geredet werden. Der zu erwartende Verkehr wird mit Lärm und Emissionen zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation in der verengten Straße führen.

Zu recht spricht die Stadt Heidelberg davon, dass das „rund 8 Hektar große Plangebiet sich durch eine hohe stadträumliche und verkehrliche Lagegunst auszeichnet“. Nur mit einem Gebäude, mit dem Hotel an der Rohrbacher Straße, wird die Bahnhofstraße eng geführt. Die Bebauung aus den 1960er Jahren respektiert mit dem größeren Abstand zum einen die im wesentlichen erhaltene historische Häuserfront eines geschlossenen Stadtgebietes aus den Anfangsjahren des 20.Jahrhunderts und gibt zum anderen mit der zweispurig getrennt gehaltene Verkehrsführung Raum für einen wertvollen Baumbestand. Dieser Baumbestand kann durch eine Neupflanzung in der dann engen Straße nicht ersetzt werden.

Unabhängig davon, wie der Mittelstreifen genützt wird – ob durch Parkplätze wie im Fall der Bahnhofstraße oder z.B. weitere Begrünung – gelten solche Straßen, wenn sie innerstädtisch erhalten geblieben oder später geschaffen worden sind, zu den erhaltenswerten öffentlichen Räumen. Manchmal gehören sie zu den beliebtesten Straßen, wie z.B. die Sophienstraße in Baden-Baden oder die Max-Josef-Straße in Mannheim.

Der Bebauungsplan sieht vor, die Bahnhofstraße durch die neue Gebäudekante so zu verengen, wie innerstädtische Straßen vor hundert Jahren bei ganz anderen Verkehrsverhältnissen und mit einem anderen Baustil vielleicht geführt wurden, wie die Bahnhofstraße bekanntlich nie war und wie es bei einer modernen Bebauung, wenn auch nur auf der einen Seite – und gerade dann, nicht ratsam und nicht mehr üblich ist. Breite und Bepflanzung der Bahnhofstraße im jetzigen Zustand sind ein wertvoller Teil des zentralen innerstädtischen Stadtbildes Heidelbergs und dürfen nicht ohne Not geopfert werden.

Umwidmung und Verkauf öffentlicher Räume: Die Verengung der Bahnhofstraße erfordert den Verkauf von öffentlichen Straßenflächen. Der langfristige wirtschaftliche Nutzen von teurem, hochwertiger innerstädtischer Flächen liegt beim privaten Investor und Eigentümer. Die langfristig wirkenden negativen Folgelasten der Bebauung tragen aber die AnwohnerInnen und die allgemeine Öffentlichkeit. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass man öffentlichen Raum vernichtet, um wirtschaftliche Interessen eines Großinvestors und die finanziellen Interessen einer Landesbehörde gegen die Interessen von Mensch und Umwelt durchzusetzen. Hier liegt ein erheblicher Abwägungsfehler zu Lasen des Gemeinwohls vor.

Städtebaulicher Vertrag: Zudem konnte der interessierte zum jetzigen Zeitpunkt der Abgabe dieses Einwandes (20.6.2008) sich nicht über den städtebaulichen Vertrag informieren, der wichtige Details zwischen öffentlicher Hand und dem Privatinvestor regelt. Auf der Homepage der Stadt Heidelberg fehlt bis dato genau die Veröffentlichung dieser Verhandlungsunterlage für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 29.6.2008. Die Kenntnis dieses Vertrages würde es aber dem Bürger erlauben, seine Einwände auch darauf zu beziehen. Dies war aber nicht möglich, was eine erhebliche Einschränkung der Informationsfreiheit von BürgerInnen darstellt.

Ruhender Verkehr

Lt. Berechnungen der Stadt Heidelberg wird es nach Fertigstellung der neuen Bebauung ca. 1.470 Beschäftigte und ca. 13.700 tägliche Kundenbewegungen geben, die durch die neue bauliche Situation ausgelöst werden. Hinzu kommen ca. 450 Wohnungen. Unter Berücksichtigung, dass natürlich nicht jeder Beschäftigte und jede/r KundIn mit dem KFZ dieses Gebiet aufsuchen wird, kommt die Stadt Heidelberg

zum Ergebnis, dass ca. 7.000 Verkehrsbewegungen mit dem KFZ täglich zu erwarten sind. Viele dieser Bewegungen sind natürlich nur kurzzeitig, nicht jedes KFZ braucht über den ganzen Tag einen Parkplatz.

Es werden oberirdisch aber nur ca. 200 Parkplätze vorgehalten. Es fehlen Aussagen im Bebauungsplanentwurf, wie viele Tiefgaragenplätze entstehen werden und wer diese unter welchen Bedingungen nutzen darf.

Es ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu befürchten, dass der zur Verfügung gestellte Parkraum – oberirdisch wie unterirdisch - nicht ausreichen wird. Dies führt dann zu erheblichen Beeinträchtigungen für die AnwohnerInnen durch zunehmenden Parkplatzsuchverkehr, auch in anliegenden Wohngebieten. Bevor dieses Problem nicht gelöst ist, kann eigentlich die vorgesehene, erheblich verdichtete Bebauung nicht realisiert werden.

Es fehlen Gutachten zur Feinstaubbelastung, CO₂-Belastung und sonstigen Umweltbelastungen, die durch die Zunahme von Verkehr und durch die dichtere Bebauung erzeugt werden: Verkehr verursacht nicht nur Lärm, sondern belastet Umwelt und Mensch in vielfältiger Weise. Es gibt aber keine gutachterliche Aussagen oder sonstige umfassende Abwägungen, die dieses Problem ausreichend darstellen. Diese sind aber zwingend notwendig, wenn man bedenkt, dass das Planungsgebiet in der Umweltzone Heidelbergs liegt und aufgrund des Wegfalls der Grünflächen und Bäume auch deren Filterwirkung entfällt. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, dass alles vermieden werden muss, einen weiteren Anstieg von Belastungen über die zulässigen Grenzwerte zu erzeugen, auch durch Verzicht auf bauliche Maßnahmen mit erheblichen Zuwachs an Verkehr.

Zwischenresümee zu Schall- und Lärmentwicklung und zu Schadstoffbelastung:

Schützenswerte gesundheitlichen Interessen von Menschen, insbesondere auch die von Kindern, sind nicht berücksichtigt worden. Es fand keine Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Investors, den finanziellen Interessen des Landes und den Gesundheitsinteressen der betroffenen Bevölkerung und den wirtschaftlichen Interessen der Hauseigentümer im betroffenen Gebiet statt. Deshalb kann von den Mandatsträgern im Gemeinderat auch keine ermessensfehlerfreie Entscheidung getroffen werden.

Klimaschutz und Umweltschutz - Fehlende und fehlerhafte Abwägungen

Klimagutachten:

Das Klimagutachten aus dem Jahr 1995 stellt Anforderungen an die Stadtentwicklung, gegen die in der Zwischenzeit immer wieder verstoßen wurde. Die negativen Auswirkungen, die das Gutachten beschreibt, sind bereits jetzt in einigen Bereichen der Weststadt erlebbar. Es werden die Zusammenhänge und Auswirkungen zwischen Flächennutzung, Stadtre Relief und Kleinklima in den Stadtbezirken dargestellt. Bezüglich der Gestaltung von Straßen wird aufgeführt, dass in Straßenschluchten Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden können.

Die Planungsempfehlungen geben vor:

- auf maximale Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung zu achten;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Ventilation zu ergreifen;
- innerstädtische Grünanlagen und gehölzüberstandene Flächen zu erhalten, da sie neben ihrer Funktion als Kaltluft- und Sauerstoffproduzent auch einen wichtigen Beitrag zur Schadstoffminderung leisten;
- bauliche Verdichtungen nur im geringsten Umfang vorzunehmen, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen.

Bei einer Reihe von Baumaßnahmen wurde gegen die Vorgaben des Gutachten verstoßen wurde z.B. bei:

- dem Neubau des LZB-Gelände (Vernichtung von Grünfläche, hohe Gebäude, Straßenschluchten, Belüftungsbarrieren); Straßenbahn 26 (Kahlschlag hochgewachsener Bäume mit großen Baumkronen);
- diversen Nachverdichtungen in der Weststadt (Zerstörung von Grünflächen, Belüftungsbarrieren);
- großflächige und hohe Bebauung in der Panoramastraße (Hindernis für Hangabwinde)

Die klimatischen Verhältnisse können sich also jetzt schon nur verschlechtern bzw. werden sich noch weiter verschlechtern, da permanent dem vorliegenden Gutachten zuwider gehandelt wird. Die vorgesehene Bebauung im Bereich Kurfürstenanlage-Anlage/ Bahnhofstraße wird, da sie ein großes Gebiet umfasst, entsprechend auch große Auswirkungen haben und das Kleinklima in der gesamten Weststadt nachteilig beeinflussen.

Umweltgutachten:

Bezüglich der ausführlichen Erläuterung der verschiedenen Schutzgüter verweisen wir auf die Stellungnahme der Landesnaturschutzverbandes, der wir uns inhaltlich voll anschließen. Wir tragen hiermit die gleichen Bedenken vor, ohne dass wir diese nochmals im Detail ausführen.

Die umweltrelevanten Festlegungen im Bebauungsplan reichen bei weitem nicht aus:

- Es wird als eine Begründung für die Neubebauung angeführt, das Gebiet sei hinter der städtebaulichen Entwicklungen zurück. Doch aus Umweltgesichtspunkten (und wegen des Stadtbildes) wertvoll und unbedingt erhaltenswert ist der hier erhaltene hochwertige Bestand an alten Bäumen .
- Für den Quartiersplatz im MK5 Pflasterbänder als Oberflächenbeläge vorgesehen. Dies verhindert, dass hier Grünflächen entstehen könnten, auch nicht als Randstreifen rund um den Platz.
- Die Dachbegrünung in 8 cm Substrat kann doch wirklich nicht einen Ausgleich bieten; wirkungsvolle Verdunstungs- und Kanalisierungseffekte, die die Nachteile der Bebauung aufheben dürfen bezweifelt werden. Auch wird die festgelegte mind. 80%-ige Übergrünung im gleichen Absatz reduziert auf 50%, falls eine Solaranlage eingeplant wird. Eine Begründung für diese Reduzierung ist aus Umweltgesichtspunkten nicht nachzuvollziehen. Eine Solaranlage hat zwar zweifelsohne wünschenswert, warum sie aber eine verringerte Dachbegrünung erlauben soll, ist nicht ersichtlich.
- Nach der den Unterlagen beigefügten Belichtungsstudie ergäbe sich keine Negativeffekte. Aussagen über die Helligkeit in Zimmern der südlichen Bahnhofstraße können jedoch nicht reduziert werden auf direkte Sonne. Durch die Enge der Straße und die Höhe der neuen Gebäude wird die natürliche Belichtung der Zimmer in den unteren Stockwerken zu jeder Zeit, nicht nur bei passendem Sonnenstand beeinträchtigt.

Baumschutzsatzung

Jeder private Bauherr muss bei Bauvorhaben gute Begründungen abgeben, wenn er auch nur einen einzigen Baum ab einer gewissen Größe fällen will. Hier wird durch Schaffung von Baurecht ohne Notwendigkeit (wenn man von der Gewinnmaximierung des Investors absieht) die Beseitigung von vielen großen alten Bäumen vorgeschrieben.

Zwischenresümee zu Klimaschutz und Umweltschutz

Insgesamt läuft unsere Abwägung und die Analyse der Aussagen in der Begründung und im Umweltbericht unterm Strich darauf hinaus, dass es ernstzunehmende Widersprüche, Mängel und Versäumnisse in der Planung des Bebauungsvorhabens gibt, die nicht zu beschönigen, sondern nachzuarbeiten sind.

Es bleibt zweifelhaft, dass die Stadt Heidelberg den Titel Umwelthauptstadt zurecht trägt, wenn die städtischen Ämter und von Ihnen beauftragte Gutachter die Belange des Umwelt- und Naturschutzes in einem so wichtigen städteplanerischen Anliegen wie der Bauleitplanung

nahezu unberücksichtigt lassen. Die Einleitung der Aberkennung dieses Titels sollte ernsthaft geprüft werden.

Nicht erfüllte Forderungen aus dem Stadtentwicklungsplan (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan stellt eine Reihe von Forderungen an die Stadtplanung und Ziele der Stadtentwicklung auf, die als Grundsatzbeschlüsse der Stadt weisungsgebenden Charakter haben sollten. Hiervon sind viele im Bebauungsplan nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

Alleinstellungsmerkmale Heidelbergs betonen:

- Durch die vorgelegte Bauleitplanung wird der Straßenraum erheblich verengt, d.h. überhöhte und monoton gestaltete neue Gebäude rücken direkt an die stadtbildprägende Gründerzeitbebauung, die zum besonderen Flair Heidelbergs erheblich beiträgt und dann nicht mehr wie bisher nahezu ungestört erlebbar ist.
- Durch hohe Gebäude und eingeschränkten Straßenraum wird der Blick von der Bahnhofstraße auf Berg, Ebene und Schloss endgültig minimiert, wenn nicht gar verhindert. Es genügt nicht, die Kurfürstenanlage aufzuwerten, auch die Umgebung trägt zum Wohlfühlen in der Stadt bei, ist im Fall der Bahnhofstraße sogar prägender. Auch die Neubebauung wird in die Kurfürstenanlage nicht in dem Maße verbessern, wie in der Bahnhofstraße durch die Verschmälerung eine Verschlechterung eintritt.

Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung:

Die geforderter Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung drückt sich in verschiedenen Gesichtspunkten aus.

Sie kann z.B. so interpretiert werden, dass keine Funktion darf wegfallen, ohne dass für Ersatz gesorgt ist. Dies gilt beim vorgelegten Bebauungsplan nicht für:

- **Bäume und Grünflächen:** die bisherigen Grünflächen des Landesgrundstückes fallen ersatzlos weg, die als Ersatz für die alten Bäume geplanten viel kleineren Spalierbäume werden deren klimatische Funktion und ihre Wirkung auf das Stadtbild nicht ersetzen können. Begrünte Flachdächer mit 10 cm Substrat tragen nicht in größerem Maße zur Durchgrünung der Stadt bei.
- **Busbahnhof und Touristenbusse:** Ein Ersatzstandort für den Ein- und Ausstieg der Touristen ist noch nicht öffentlich bekannt gemacht.

Dieser Punkt wird umso gravierender als auch am Karlstorbahnhof keine Möglichkeiten mehr sind, der Neckarmünzplatz allein ist schnell überlastet und bietet nur für 3 Busse gleichzeitig Platz. Die Stadt hat noch kein schlüssiges Konzept für den Bustourismus vorgestellt.

- **bequemes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße:** durch die starke Verengung des Verkehrsraums auf nur 20 m ist mit Problemen bei der Gleichzeitigkeit von Liefer-, Pkw- und Fahrradverkehr zu rechnen. Das Verkehrskonzept macht keine Aussagen, wie dem in der Bahnhofstraße begegnet werden soll.
- **zukünftige Anforderungen stoßen auf enge räumliche Grenzen:** völlig überbaute Flächen können nicht mehr weiter entwickelt werden, für jetzt noch nicht absehbare Anforderungen und schon bekannte (Kurvenfahrt bei breiteren und längeren Fahrzeugen) ist nur wenig Spielraum.
- **verschlechtere Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge:** täglich sind in der Weststadt Situationen erlebbar, in denen Lieferverkehr und Rettungsfahrzeuge mehr als Schwierigkeiten haben, um Kurven zu kommen und durch enge Straßen zu kommen. Durch die Verengung der Straße und die engen Kurvenradien bei den geplanten Straßenkreuzungen werden hier neue Konfliktpunkte geschaffen.
- **Umwidmung Bahnhofstraße, Verkauf öffentlicher Raum:**
- **Architektur**

Nachhaltigkeit bedeutet auch, zukünftigen Generationen die gleichen Möglichkeiten und Ressourcen zu hinterlassen, die die eigene Generation vorgefunden hat und keinesfalls eine Verschlechterung der Lebensbedingungen gezielt einzuleiten. Dies ist aber beim vorgelegten Bebauungsplan der Fall. Kommentar eines 12-jährigen Mädchens: „Das ist ja die Höhe: Die alten Männer bestimmen jetzt, dass alles zugebaut werden soll und wir können dann in 30 Jahren, wenn wir die Erwachsenen sind und die schon längst gestorben sind, schauen, wie wir mit der engen Straße klarkommen und wo wir frische Luft und Licht herholen!“

Maximaler Bürgernutzen:

Eine Maximierung des Bürgernutzens durch den Bebauungsplan ist nicht erkennbar, vielmehr ist das Gegenteil der Fall: Die privaten Eigentümer des Plangebietes erhalten eine Gewinnmaximierung und alle anderen Bürger fast nur Nachteile.

Repräsentative Stadtmitte:

Die langweilige Allerweltsarchitektur des Behördenzentrums gibt den Maßstab vor für alle nachfolgenden Gebäude in der näheren und weiteren Umgebung. Das Ziel einer „repräsentativen Stadtmitte“ ist damit nicht erreichbar. Hier wird eine Chance vertan, die Innenstadt an dieser Stelle wirklich qualitativ aufzuwerten

Minimierung der Bodenversiegelung

Auch wenn bei Aufstellung des STEP an die ganze Stadt, nicht nur an die Innenstadt gedacht wurde, ist dieses Ziel auch aus klimatischen und umweltschonenden Gesichtspunkten wichtig. Allerdings passiert hier genau das Gegenteil der Forderungen: Jeder kleinste Quadratcentimeter wird zementiert, keine einzige Grünfläche bleibt erhalten (die Baumscheiben der Spalierbäume darf man in ihrer Wirkung als Grünfläche sicherlich vernachlässigen)

Schaffung zusammenhängender Grünstrukturen

Eine Schaffung zusammenhängender Grünstrukturen ist bei vollständig versiegelten Flächen in dieser Größenordnung nachhaltig behindert. Betrachtet man auch die Entwicklungen in der näheren und weiteren Umgebung der letzten Zeit und die Planungen für die nähere Zukunft, ist erkennbar, dass die verbliebenen Grüninseln in der Stadt in Form von Gärten und kleinen und größeren städtischen Grünlagen immer mehr ganz verschwinden und damit die restlichen weiter voneinander getrennt anstatt verbunden werden.

Baudichteplan

Der zum Stadtentwicklungsplan gehörende Baudichteplan gibt für das betreffende Gebiet 15 m als maximale Traufhöhe (5 Geschosse mit 3m Höhe) vor. Über diesen Rahmen wird jetzt erheblich hinausgegangen, insbesondere deshalb, weil auf die jetzt festgelegten 6 Geschosse noch zusätzliche Aufbauten dazu kommen können (und ganz sicher auch werden). Auch wird im Bebauungsplan eine Mindesthöhe festgelegt, die um ein Stockwerk unter der vorgesehenen Geschoßhöhe liegt. Das bedeutet, dass ein Eigentümer bei Veränderungen in jedem Fall diese Höhe bauen muss, selbst wenn er das selbst gar nicht möchte, mit allen (auch für das Klima) negativen Folgen. Durch die ausdrücklich erlaubte Vergrößerung der Gebäude in die Innenhöfe hinein bis auf 18 m Gebäudetiefe (gegenüber 4 m mehr als Plan) wird noch mal für einen wesentlichen Flächenzuwachs für die Eigentümer und damit eine nochmals erweiterte Wertsteigerung erreicht bei Minimierung der Freiflächen und ihrer für das Klima wichtigen Funktionen (Durchgreifen von Winden bis auf den Boden).

Die Grundflächenzahl ist im Baudichteplan für das überplante Gebiet mit 0,61 bzw. 0,8 festgelegt. Durch die Neuplanung soll sie auf das maximal mögliche Maß 1,0 hochgesetzt werden, das bedeutet, das der gesamte Bereich restlos versiegelt wird.

Modell räumliche Ordnung

Ob die im Modell räumliche Ordnung festgelegten Entwicklungsziele und Planungsvorgaben eingehalten werden, konnte nicht überprüft werden, da die Unterlagen nicht online verfügbar sind. Da eine Neuordnung des überplanten Gebiet, das wesentlicher Teil eines Entwicklungskorridors 1. Ordnung ist, großen Einfluss auf die gesamte Räumliche Ordnung der Stadt hat, ist noch mal sehr genau zu überprüfen, ob die nicht auch hier durch die erzwungen schnelle Arbeit der befassten städtischen

Einrichtungen nachteilige unerwünschte Nebenwirkungen der Planung auftreten können.

Zwischenresümée zu den sachlichen Einwänden auf der Basis des Stadtentwicklungsplans:

Viele (hier nicht aufgeführte) Ziele des Stadtentwicklungsplanes, insbesondere die der Verdichtung und maximalen Entwicklung der Innenstadt und der Berücksichtigung von wirtschaftlichen Interessen werden optimal angesteuert. Auf der Strecke bleiben die weicheren Ziele, die mit den Bürgern selbst und ihrem Wohlfühlen in der Stadt zu tun haben. Das geht an den Grundsätzen der Bauleitplanung wie sie im BauGB festgelegt sind vorbei.

Ich erwarte eine zeitnahe Stellungnahme als Eigentümerin und eine Berücksichtigung der Interessen von Gesellschaft, Natur und Klima bei einer Planungsanpassung.

Entscheidend ist für mich eine niedrigere Bebauung mit einer abwechslungsreichen Fassade, die die Breite der Bahnhofstraße und die großen Bäume erhält.

Mit freundlichen Grüßen

Heidelberg, 19. Juni 2008

An die
Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, den 20. Juni 2008

Bebauungsplan Weststadt- Kurfürsten-Anlage (Stand 20.03.2008)
Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung des Bebauungsplanes

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Hinblick auf die Neubebauung der Bahnhofsstrasse wurden u. a. folgende Qualitäten als wesentlich hervorgehoben:

- „modular aufgebaute Stadthöfe“,
- „eine aufgelockerte Blockstruktur mit ruhigen attraktiven Innenhöfen“
- und „eine vielfältige kleinteilige Nutzung, die sich an die Struktur der Weststadt anlehnt“

Im jetzt vorliegenden Bebauungsplan sind diese Vorgaben weitgehend verletzt.

Begründung:

Die Grundfläche ist durch massiv blockartige Bauweise überschritten, durch die komplette Überbauung des Erdgeschosses

Die Stadthöfe sind weitestgehend gestrichen.

Von einer „aufgelockerten“ und „ruhigen“ Bauweise kann nicht mehr die Rede sein, weder innerhalb der bebauten Fläche noch auf der Strasse.

Die blockartige in ihren Dimensionen, in Breite und Höhe überzogene Bauweise hat viele negative Konsequenzen, von denen ich drei besonders hervorheben möchte:

Verkehr: Durch die Verengung der Strasse, die Ansiedlung neuer Geschäfte und die Erschwerung des Parkens wird der Verkehr massiv wachsen. Der Hinweis auf die Tiefgarage ist hier hinfällig, da er an der Wirklichkeit des stockenden Verkehrs in der zu engen Strasse und den Entladungen durch anliefernde LKWs vorbeiarargumentiert. Die negativen Konsequenzen dieser erhöhten Verkehrsbelastung müssen hier nicht erörtert werden, sollten aber genauer untersucht werden als bisher.

Grünfläche: Die Grünflächen verschwinden fast völlig. Ärgerlich ist das Zübelin- Modell mit den eingeblendeten Bäumen. Das ist völlig unrealistisch.

Man kann sich in der Brückenstrasse, die etwa so eng ist, wie die Bahnhofstrasse werden soll, ein Bild davon machen, wie wenig oder gar kein Raum für Begrünung da ist. (Da passt kein Blumentopf mehr zwischen die Fahrbahnen, und auf den Bürgersteigen ebenso wenig.)

Das bedeutet, dass das was u. a. den Charakter der Strasse und auch der Weststadt ausmacht zerstört wird.

Architektur und Wesen eines Stadtteiles:

Das Besondere der Heidelberger Architektur wird im weiteren und engeren Aspekt zerstört:

- der Anblick der Stadt von oben

- der Blick von unten auf die Hügel und alte Häuser wird versperrt

- und, vor allem der Charakter der Weststadt wird empfindlich gestört.

durch die völlig andere Bebauung der nördlich Seite,

durch die Massivität und Enge, die bedrückend wirken werden. Die Weststadt ist von ihrer Lage her nicht licht- und sonnenbegünstigt- verglichen mit Neuenheim z. B.

Durch die jetzt geplante Verengung entsteht eine dunkle und schattige Straßenschlucht, da auch die andere Straßenseite schon relativ hohe Häuser hat .

Die Lebensqualität des Stadtteiles wird auch gemindert durch die Planung einer „netten Geschäftsstrasse. „(O- ton) Diese überflüssige und unerwünschte Handels- und Verkehrsbelebung dient nicht dem Stadtteil und löst im Übrigen auch gar nicht das Problem der Einkaufszone in der Hauptstrasse, sondern verschärft es eher. Außerdem fügt es den jetzigen Geschäften und Gaststätten nur großen Schaden zu, u. a. durch die Parkerschwernis und die Verkehrsbehinderungen. Die Weststadt hat für den täglichen Einkauf auch keinerlei Bedarf mehr und andere Branchen sollten sich mehr in Richtung Altstadt bewegen- si oben.

Im Interesse unserer Stadt und unseres Stadtteiles bitte ich um Berücksichtigung meiner Einwände.

Zum Abschluss drücke ich meinen Einspruch noch einmal bewusst emotional aus:

Die Baupläne haben einen zerstörerischen Zug. Die kommenden Generationen würden den Verantwortlichen die Verwirklichung übel nehmen.

19.6.2008

An Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Bebauungsplan Bahnhofstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich gegen den **Bebauungsplan Weststadt- Kurfürsten-Anlage** (Stand 20.3.2008) **Einspruch** einlegen.

Als Anwohnerin und Wohnungseigentümerin in der Bahnhofstraße befürchte ich eine massive **Verschlechterung der Wohnqualität** bis hin zu einer **Wertminderung meines Wohneigentums**.

Zur Begründung möchte ich folgende Punkte anführen:

- Da in dem geplanten Gebäude für das Finanzamt die Anzahl von Arbeitnehmern verdoppelt wird, ist davon auszugehen, dass sich auch die Anzahl der Kunden verdoppeln wird, was eine Zunahme des Verkehrs und somit eine **Zunahme von CO₂-Ausstoß, Feinstaub und auch Lärm** für die Anwohner mit sich bringen wird.
- Dies wird sicherlich auch noch durch die geplante Verengung der Bahnhofstraße verschärft werden, da der Verkehr, der jetzt schon zu manchen Zeiten nur im Stop-and-go- Modus erfolgt.
- Wurde bei der Planung daran gedacht, dass Läden wie die Fa Farbenschäfer und Füllhorn mit LKWs beladen werden, und zwar nicht nur in den frühen Morgenstunden? Stehender Verkehr mit laufenden Motoren ist hier geradezu vorprogrammiert.
- In der verengten Straßenschlucht wird sich im Sommer die Hitze stärker stauen, und durch die Erhöhung der bisherigen Geschoßhöhe wird der **Frischluftaustausch** erschwert. Ich verweise hier auf ein Klimagutachten der Stadt Heidelberg, das schon im Jahr 1995 festgestellt hat, dass in manchen Straßenschluchten in der Weststadt Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden. (z.B. Blumenstraße zwischen Kleinschmidtstraße und Römerstraße)
- In diesem Zusammenhang ist es mir unverständlich, dass mehrere Bäume mit gewaltiger Blattkrone zugunsten von „Spalierbäumchen“ weichen sollen. Jedem Privatmann würde das Fällen solch alter Bäume auf seinem Gelände untersagt. Deshalb fordere ich den Gemeinderat auf, die Rechtmäßigkeit der Baumfällung durch unabhängige Gutachter prüfen zu lassen. Denn hier sollen Bäume gefällt werden, die zu dem dringend notwendigen Kohlendioxid –Sauerstoffausgleich beitragen, die geplanten Bäumchen werden dies

nicht in diesem Ausmaß leisten können, da sie, damit Busse und LKW die verengte Bahnhofstraße passieren können, sicherlich sehr klein gehalten werden müssen.

- In dem Entwurf wird gesagt, dass die Bahnhofstraße aufgewertet werden soll. Leider kann ich dies in der jetzt vorliegenden Planung nicht erkennen. Im Gegenteil, durch die Verengung wird aus einer großzügig geschnittenen Straße mit vielen Gründerzeitvillen eine aus meiner Sicht kleinkarierte Lösung geschaffen, die den Charakter der Straße nachteilig verändert und die Lebensqualität der Anwohner verschlechtert
- Leider wurde in der Planung auch nicht an die Fahrradfahrer gedacht, obwohl gerade viele Weststädter gerne ihr Auto stehen lassen, um in andere Stadtteile zu gelangen.

Im Übrigen möchte ich mich bei meinem Einspruch auch auf alle Inhalte des Einwendungsschreiben der Initiative „Lebendige Bahnhofstraße“ beziehen.

Ich fordere hiermit den von uns Bürgern gewählte Gemeinderat auf, sich mit Nachdruck für die abwägungsrelevanten Belange der Bürger der Bahnhofstraße und der angrenzenden Straßen bzw. soweit davon betroffen, auch der gesamten Weststadt und angrenzende Stadtteile einzusetzen. Dies scheint mir vor allem hinsichtlich der Straßenbreite, der Geschosshöhe, der Verkehrsplanung, der Belüftung des Stadtteils und des Umweltschutzes erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

An die
Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, den 18. Juni 2008

**Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008)
Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich melde gegen obigen Bebauungsplan fristgerecht meine Einwände an.

Stadtbild/ Architektur/ Stadtplanung / Verkehr / Klima

Gemäß den Vorgaben der Stadt zum städtebaulichen Wettbewerb wurde gefordert, dass durch Gestaltung der Grün- und Freiflächen die Wohnumfeldqualität die Weststadt und der Stadtteil Bergheim verbessert werden sollte.

Der Stadtraum der Kurfürstenanlage sollte funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Dies alles sollte zu einer Belebung des öffentlichen Raums führen.

Das Resultat des Bebauungsplans bedeutet tatsächlich eine Belebung des öffentlichen Raums, jedoch durch vermehrte Verkehrsbelastung, die keinesfalls zu einer Verbesserung der Wohnumfeldqualität führen wird. Im Gegenteil, die Hausbesitzer sehen sich bereits jetzt mit der Ankündigung von Kündigungen bzw. Mietminderung konfrontiert.

Grund:

Grünflächen verschwinden fast völlig. Die Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs sahen u.a. vor, dass die Funktion der Flächen als Aufenthaltsraum und die Erlebnisqualität zu erhöhen sei, außerdem seien die Einbindung von Grünflächen zu berücksichtigen. Diese Vorgaben wurden wohl teilweise mit dem preisgekrönten Plan „Wiesion“ erfüllt. Der jetzige Bebauungsplan erfüllt diese Vorgaben jedoch in keinem Fall. Durch die Überbauung der Innenhöfe aller Gebäude werden weder Aufenthaltsräume noch Grünflächen geschaffen. Der geplante Platz in Höhe des jetzigen Bauhauses lässt auch keinen entsprechenden Ersatz erwarten. Dazu ist die dichte, blockartige Bebauung in Höhe des Behördenzentrums zu massiv. Das Behördenzentrum selbst widerspricht in seiner geplanten Höhe der Vorgabe von 15 m Traufhöhe mit höchstens 5 Stockwerken.

Bebauungspläne sollen nach BauGB § 1, Absatz 5 dazu dienen, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und Umwelt schützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang zu bringen, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten.

„Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. „

Der vorliegende Bebauungsplan trägt bei zu:

- Verschlechterung des Stadtbilds
- mehr Verkehr
- mehr Lärm
- mehr Feinstaub und andere Belastungen
- weniger Grün + und kleinere Bäume
- schlechterem Klima

Der vorliegende Bebauungsplan erfüllt die vorgegebenen obigen Vorschriften in keinem Fall, im Gegenteil, der widerspricht ihnen in allen Vorgaben.

Ich bitte um Berücksichtigung meiner Einwände im Interesse aller Bürger/Innen Heidelbergs.

Freundliche Grüße

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Einwände gegen den Bebauungsplan Bahnhofstraße - Behördenbauten

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor 20 Jahren haben wir eine Wohnung im HausEcke Bahnhofstraße - Albert-Mays-Str. gekauft, die wir seither selbst bewohnen. Da sich bei der Realisierung des vorliegenden Bebauungsplanes für alle Bewohner der Bahnhofstraße, für alle angrenzenden Bewohner der Weststadt und auch für uns persönlich erhebliche Nachteile ergeben würden, erheben wir folgende Einwände:

1) Die städtebauliche Qualität weist erhebliche Mängel auf.

Städtebau soll den dort lebenden Menschen dienen. Bei der geplanten Bebauung sehen wir das nicht. Die vorhandene kleinteilige Gliederung der Bahnhofstraße und der angrenzenden Weststadt wird nicht aufgenommen. Stattdessen soll ein riesiger Gebäudekomplex entstehen, der weit über den Raumbedarf des Landes und der nutzenden Behörden hinausgeht (1/3 der Gesamtfläche wird benötigt) und der nur den kommerziellen Interessen eines Großinvestors dient (bei 2/3 der Fläche obliegt dem Investor die Vermarktung). Damit wird eine bestehende lebenswerte Struktur zerstört und der Lebensraum der betroffenen Bürger, in dem sie sich wohlfühlen, mit dem sie sich als Heimat identifizieren, den Profitinteressen einer anonymen Kapitalgesellschaft geopfert.

2) Die Verkehrssituation wird sich verschlechtern.

Durch die geplante Verengung der Bahnhofstraße und den Wegfall einer großen Zahl von (Kurzzeit-) Parkplätzen einerseits und durch die Ansiedlung vieler zusätzlicher Geschäfte und Büros andererseits würde sich die Verkehrssituation in der Bahnhofstraße und in den Seitenstraßen der angrenzenden Weststadt deutlich verschlechtern durch eine verstärkte Belastung durch zusätzlichen Andienverkehr und die erhöhte Anzahl von Parkplatzsuchern bis weit in die Weststadt hinein. Ausserdem würde sich auch die jetzt schon katastrophale, unzumutbare Situation an den Ausfallstraßen, z.B. Römerkreis und Ringstraße weiter verschärfen.

3) Die Umwelt- und Lärmbelastung wird zunehmen.

Aus den oben genannten Gründen würde sich auch die Umwelt- und Lärmsituation verschlechtern, verstärkt noch durch den Wegfall der bestehenden Bepflanzung mit großen, alten Bäumen.

4) Die jetzt bestehenden wirtschaftlichen und gewerblichen Gegebenheiten werden sich verschlechtern.

Die in der Bahnhofstraße und den direkten Seitenstraßen ansässigen Geschäfte und Gewerbe hätten sicher mit Kundenverlust zu rechnen, da viele Kurzzeitparkplätze wegfallen. Zusätzlich würden viele Probleme entstehen durch die erschwerte Anlieferungsmöglichkeit von Waren und den erschwerten Abtransport von Entsorgungsmaterial. Auch werden die überwiegend kleinen Betriebe mit Familienstruktur gegenüber den hinzukommenden großen Ketten- und Filialbetrieben kaum konkurrenzfähig sein.

Für uns Bewohner wäre damit ein Verlust an Vielfalt lebenswerter Infrastruktur verbunden. Es gibt in Heidelberg bereits zahlreiche Beispiele für solche negative Entwicklung, die man nicht unbedingt wiederholen sollte,

5) Es wird zu einer Wertminderung bei Häusern und Wohneigentum in der Bahnhofstraße und den direkten Seitenstraßen kommen

Nicht nur wir, auch alle anderen Eigentümer von Wohnungen und Häusern in der Bahnhofstraße und in den direkten Seitenstraßen müssen auf Grund der oben aufgeführten Verschlechterung der gesamten Wohn- und Lebensqualität zusätzlich auch noch mit einer Wertminderung bei ihren Objekten und mit Mindereinnahmen bei Mieten rechnen.

Wir und viele andere Mitbürger der Weststadt haben jahrzehntelang unter erheblichen Erschwernissen und mit viel Verzicht Wohnraum, auch als Kapitalanlage für die Altersversorgung, erwirtschaftet und laufen jetzt, bei den gegenwärtigen Planungen, in Gefahr für die Profitinteressen eines Großinvestors Verluste unserer Wirtschaftskraft hinnehmen zu müssen.

Wir sind grundsätzlich nicht gegen eine veränderte Bebauung des Areals. Wir unterstützen hier die Vorschläge der Bürgerinitiative Lebendige Bahnhofstraße, die uns, auch unter dem Aspekt einer vernünftigen Bedarfsplanung in einer sich zahlenmäßig rückläufig entwickelnden Gesellschaft sinnvoll erscheint.

Hochachtungsvoll,

An die
Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, den 18. Juni 2008

Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008)
Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit melde ich gegen obigen Bebauungsplan fristgerecht meine Einwände an.

Berücksichtigung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

Der Baudichteplan enthält im Flächennutzungsplan für das Grundstück folgende Vorgaben:

Die Traufhöhe soll maximal 15 m, bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m betragen.

Die Grundflächenzahl GRZ soll im Planbereich auf 0,51 bis 0,8 begrenzt werden.

Die Flächen des Amtsgerichtes und Finanzamt sind als Kerngebiet mit max. 5 Vollgeschossen festgesetzt.

Stattdessen wird die vorgeschriebene Traufhöhe von 15 m mit 22 m weit überschritten,

Die geforderte Grundflächenanzahl (GRZ) wird durch komplette Überbauung des Erdgeschosses überschritten.

Die vorgeschriebene Geschoszahl des neuen Behördengebäudes auf der Fläche des alten Finanzamtes wird mit 6 Vollgeschossen überschritten.

Durch diese Bebauung wird die Einzigartigkeit Heidelbergs zerstört. Der Blick auf die Hügel, Ebene, Fluss und auf alte Häuser ist nicht mehr vorhanden.

Verkehr

Die verdichtete Bebauung und erhöhte Nutzungsintensität führen zu zusätzlichem Verkehr. Das Verkehrsgutachten enthält weder Erhebungen zur Bahnhofstraße, noch zu den Zubringerstraßen (Friedrich-Ebert-Anlage, Ringstraße, Rohrbacher Str., westlicher Teil der Kurfürstenanlage.

Die gesundheitlichen Risiken der Anwohner/Innen werden nicht berücksichtigt:

- Lärmbelastung
- Feinstaubbelastung
- Co2 Belastung usw.

Die Verengung der Bahnhofstraße mit einer geplanten Straßenbreite von 6,5 für 2 Fahrstreifen führt zu einer massiven Mehrbelastung der Anwohner/Innen. Die Straßenbreite für den LKW-Anlieferungsverkehr zu knapp bemessen. 2 sich begegnende LKWs kommen kaum aneinander vorbei. Es wird mit einem 50 % igen Zuwachs an LKW-Anlieferungen, bedingt durch die Neubebauung gerechnet, das sind ca. 50 LKWs pro Tag mehr. Es ist nicht ausgewiesen, welcher Anteil davon direkt die Bahnhofstraße betrifft und welcher Anteil durch die Bahnhofstraße fahren muss. LKW – Breite bis zu 2,50 m. incl. Ladezone ca. 3,50 bis 4 m. Häufiger Verkehrsstau, Umweltbelastung, Lärmbelastung sind vorprogrammiert!

Im Interesse der Menschen, die in Heidelberg leben, bitte ich um Berücksichtigung meiner Einwände und verbleibe

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Einwand gegen den Bebauungsplanentwurf für die Bahnhofstraße

Heidelberg, den 17. Juni 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,
mit diesem Schreiben schließen wir uns dem Einwand von Rechtsanwalt Dr. Christian Herbert gegen den Bebauungsplanentwurf Bahnhofstraße/Weststadt an. Darüber hinaus haben wir folgende Einwände gegen den Bebauungsplan Bahnhofstraße:

In Heidelberg wird so oft über die Einkaufssituation geklagt. In der Bahnhofstraße gibt es einen guten Mix aus verschiedenen Fachgeschäften und Gastronomie und weil im Grunde immer ein Parkplatz zu finden ist, boomen Geschäfte und Gastronomie gleichermaßen. Die Platanen geben der breiten Straße einen schönen Charakter und die Bewohner der West- und Südstadt haben hier ihr Einkaufszentrum. Mit diesem Bebauungsplanentwurf für die Bahnhofstraße ist man nun im Begriff, ein **gewachsenes Einkaufszentrum** zu zerstören.

Einigkeit besteht über die schlechte Qualität der ehemaligen Gerichts- und Finanzamtsgebäude und darüber, dass hier ein Neubau notwendig ist. Aber warum baut man hier nicht etwas spektakulär Schönes? Architektur, wegen der Menschen aus der ganzen Republik anreisen, erhält die Grünflächen drum herum und schafft wirklich ein Stück Vorzeige-Architektur. (Eine Chance, die z. B. beim Bau des „Bürohaus am Park“ und der „Senioren-Residenz“ vertan wurde!)

Statt dessen wird mit massiver Überbauung (Verengung der Straße), Vernichtung von Grünflächen, alten Bäumen und Parkplätzen ein Stück Lebensqualität geopfert. Wofür? Eine solche Straßenschlucht ist doch eine Zumutung. Welcher Stadtplaner würde denn eine Straße für das 21. Jahrhundert verschmälern, die dann das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch neu angesiedelte Büros/Unternehmen, Geschäfte und Bewohner gar nicht fassen kann?

Und mit der Zerschneidung des Arians durch Straßen ist die Verkehrsberuhigung der Weststadt nahezu aufgehoben. In der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße wird der fließende Verkehr nur noch Erinnerung sein, statt dessen sind mehr Lärm, Abgase und Emissionen von laufenden Motoren im stockenden Verkehr zu erwarten.

Die Grünanlage sorgt heute für ein angenehmes Klima. Wenn alles überbaut und asphaltiert ist, wird es im Sommer unerträglich heiß, trocken, dunkel und staubig in diesem Bereich sein!

Sind mit dem Slogan „Klima sucht Schutz in Heidelberg“ etwa nur Privathaushalte angesprochen? Und wie steht es mit dem großen Motto: „Global Denken, lokal Handeln“ ?

Wir bitten darum, den Bebauungsplanentwurf noch einmal gründlich zu überdenken!

Vielen Dank + freundliche Grüße

P. S. Die Dimension des Züblin-Gebäudes passt vielleicht nach Köln oder in die künftige Bahnstadt, aber nicht in die Innenstadt!

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

14.06.08

Hiermit möchte ich als Gewerbetreibender Einspruch gegen den Bebauungsplan Kurfürstenanlage-Bahnhofstraße in Heidelberg einlegen.

Gründe hierfür sind:

- mangelnde städtebauliche Qualität
- mangelnde Stadtbildqualität – höher als 5 Stockwerke
- mangelnde architektonische Qualität
- mangelnder Lärm und Umweltschutz
- keine Radfahrwege
- erhöhte Verkehrsbelastung ohne ausreichende langfristige Planung
- Vernichtung von altem Baubestand ohne ausreichenden Ersatz
- Vernichtung der Parkplätze in der Fahrbahnmitte bedroht Existenz des
- Imbiss im Erdgeschoss

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

14.06.08

Hiermit möchte ich als Anwohner Einspruch gegen den Bebauungsplan Kurfürstenanlage-Bahnhofstraße in Heidelberg einlegen.

Gründe hier für sind:

- mangelnde städtebauliche Qualität
- mangelnde Stadtbildqualität
- mangelnde architektonische Qualität
- mangelnder Lärm und Umweltschutz
- keine Radfahrwege
- erhöhte Verkehrsbelastung ohne ausreichende langfristige Planung
- Senkung des Wohnwerts unseres Hauses durch geringeren Lichteinfall-
- durch massive Überbauung der Bahnhofstraße
- Vernichtung von altem Baubestand ohne ausreichenden Ersatz
- Vernichtung der Parkplätze in der Fahrbahnmitte bedroht Existenz des
- Imbiss im Erdgeschoss

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

15.6.2008

Bebauungsplan Bahnhofstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Bebauungsplan Bahnhofstraße möchte ich als Anwohner Einspruch erheben. Dabei möchte ich mich auf das Einwendungsschreiben des Anwalts der BürgerInneninitiative „Lebendige Bahnhofstraße“ beziehen und den Bebauungsplan in seiner jetzigen Form massiv anfechten.

Begründung:

Für mich als langjährige Mieterin einer Wohnung in der Kleinschmidtstr. 1, Ecke Bahnhofstraße, wird sich die Lebens- und Wohnqualität erheblich vermindern durch

- den zu erwartenden zusätzlichen **Verkehr**, bedingt durch eine ca. doppelte Anzahl von sowohl Arbeitnehmern als auch Anlieferern (LKWs!) und Kundschaft im geplanten Justiz-/Gewerbekomplex. In der wesentlich schmaleren Bahnhofstraße wird es keine Ausweichmöglichkeiten geben, der mit Sicherheit stark zunehmende Verkehr wird, wenn überhaupt, nur langsam fließen, endlose Staus sind absehbar. D.h.
- der dadurch stark erhöhte **Kohlendioxid**ausstoß und die entsprechenden vermehrten **Feinstaub**emissionen sind unvermeidbar. Noch dazu kommt, dass der große Baumbestand bis dahin durch kleine Spalierbäumchen pro forma ersetzt sein wird, so dass der dringend nötige Kohlendioxid-Sauerstoffaustausch minimal stattfinden wird. (Gemäß dem Slogan "Global denken - lokal handeln" wurde die Kampagne "Klimaschutz Heidelberg - gemeinsam gegen dicke Luft" 1992 gestartet und seitdem zahlreiche Maßnahmen und Projekte durchgeführt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird regelmäßig in Umsetzungsberichten dokumentiert. Finden solche Maßnahmen nur auf dem Papier statt?)
- Die zusätzliche **Lärmbelastung** wird immens sein, vom **Gestank** ganz zu schweigen.
- Durch die Höhe der Gebäude und die Verengung der Bahnhofstraße entsteht eine **Straßenschlucht**, in der sich in heißen Sommern die **Hitze** stauen wird, der Frischluftaustausch wird nicht genügend stattfinden können. Hinweis: Im Klimagutachten der Stadt Heidelberg aus 1995 wird die Blumenstraße zwischen Kleinschmidtstraße und Römerstraße als „Straßenschlucht“ bezeichnet, in der Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden können. Außerdem steht dort wörtlich: „Bauliche Verdichtungen sollten ... nur in geringem Umfang vorgenommen werden, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen.“ Durch die Verengung der Bahnhofstraße ist eine massive bauliche Verdichtung gegeben.

Außerdem ist in der heutigen Zeit und unter dem Vorzeichen *Bundeshauptstadt im Naturschutz* eine Verkehrs- und Städteplanung ohne **breite Gehwege**, die zum Flanieren einladen, und ohne geräumige, sichere **Radwege** unvorstellbar und unzumutbar. In diesem Zusammenhang fordere ich als Radfahlerin, die Chance der Neugestaltung dieses Bereichs zu nutzen und endlich entsprechende Radwege einzuplanen.

In Bezug auf das Fällen der großen Bäume frage ich mich, wofür es eine Baumschutzsatzung gibt, der Bäume ab 100 cm Umfang unterliegen. Ich fordere Sie auf, die Rechtmäßigkeit der Baumfällmaßnahme über unabhängige Gutachter prüfen zu lassen.

Ich fordere, dass der von den Bürgern gewählte Gemeinderat sich in dieser Angelegenheit letztlich für die abwägungsrelevanten Belange der Bürger einsetzt und nicht die Interessen des Landes bzw. des Investors vertritt. Ich möchte Sie auffordern, für den Schutz der Grundrechte der Bürger einzutreten und fadenscheinige Gutachten zu verwerfen und neue Gutachten in Auftrag zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

14.06.08

Hiermit möchte ich als Anwohner Einspruch gegen den Bebauungsplan Kurfürstenanlage-Bahnhofstraße in Heidelberg einlegen.

Gründe hierfür sind:

- mangelnde städtebauliche Qualität
- mangelnde Stadtbildqualität – höher als 5 Stockwerke
- mangelnde architektonische Qualität
- mangelnder Lärm und Umweltschutz
- keine Radfahrwege
- erhöhte Verkehrsbelastung ohne ausreichende langfristige Planung
- Senkung des Wohnwerts unseres Hauses durch geringeren Lichteinfall-
- durch massive Überbauung der Bahnhofstraße
- Vernichtung von altem Baubestand ohne ausreichenden Ersatz
- Vernichtung der Parkplätze in der Fahrbahnmitte bedroht Existenz des
- Imbiss im Erdgeschoss

Mit freundlichen Grüßen

Züblin Development GmbH · Postfach 408 · 79004 Freiburg

Stadt Heidelberg
Stadtplanungsamt
Kornmarkt 5
69117 Heidelberg



Datum: 2008-05-11

Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt, Kurfürstenanlage in Heidelberg Öffentliche Auslegung des Entwurfs

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen und in Vollmacht der JUKA Justizzentrum Kurfürstenanlage GmbH und PEKA Projektentwicklung Kurfürstenanlage GmbH mit Sitz in Köln, bitten wir um Berücksichtigung folgender Anmerkungen zu oben genanntem Bebauungsplanentwurf:

1. B-Planentwurf / zeichnerische Darstellung:

1.1. Überbaubarkeit Innenhof MK 2

Die Überbaubarkeit Innenhof MK 2 mit Einzelhandelsnutzung im EG, alternativ zur Innenhofbebauung MK 3, dadurch wird die Wohnqualität in MK 3 erhöht und die Flächenstruktur des Einzelhandels verbessert.

1.2. Innenhof MK 4

Der südliche Teil des Innenhofes MK 4 sollte eine zweigeschossige Bebaubarkeit zulassen, da in diesem Bereich die Eingangshalle mit einem Glasdach in Ebene über 1. Obergeschoss angeordnet ist.

1.3. Verkehrsfläche MK 3, MK 4

Der Bereich zwischen MK 3, MK 4 ist nicht ausschließlich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zuzuordnen. In diesem Bereich sind die Tiefgaragenzu- und -abfahrten des Behördenzentrums vorgesehen.

1.4. Umgrenzungslinie MK 2, MK 3

Die Umgrenzungslinie von Flächen für Gemeinschaftsstellplatzanlagen zwischen MK 2 und MK 3 muss geändert werden im Bereich der Verlängerung Kleinschmidtstraße, da sonst eine Unterbauung dieses Bereiches nicht möglich ist.

SV-0100-V02.doc Stand 2004-05-13

Sitz der Gesellschaft Köln · Handelsregister Köln HRB 58084
Züblin Development GmbH USt-IdNr.: DE 247 882 138
Bereich Freiburg
Heinrich-von-Stephan-Straße 25
79100 Freiburg
Telefon +49 761 45904-0
Telefax +49 761 45904-24
www.zueblin-development.de

Commerzbank AG Stuttgart
BLZ 600 400 71 · Konto 5 125 232

Geschäftsführer:
Thomas Hohwieler
Günter Nikelowski

Berlin · Düsseldorf · Freiburg · Hamburg · Hannover · Köln · München · Rhein-Main · Stuttgart

DokZ.: stadtplanungs

1.5. Verlängerung Kleinschmidtstraße

Die im B-Plan-Entwurf dargestellten Bäume in der Verlängerung Kleinschmidtstraße werden der endgültigen Ausführungsplanung noch anzupassen sein. Die Unterbaubarkeit durch eine Tiefgarage in diesem Bereich muss auch mit den geplanten Bäumen möglich sein.

2. Zum schriftlichen Teil Bebauungsplan Nr. 61.32.04.30.00 Weststadt-Kurfürstenanlage, Stand 20.03.2008:

2.1. Zu 4.2 Verkehrs- und Erschließungskonzept

Private Stellplätze, Parkplätze, Seite 11 für den Neubau des Behördenzentrums MK 4 wird die Tiefgaragenzufahrt von der Bahnhofstraße und die Tiefgaragenausfahrt zur Kurfürstenanlage erfolgen. Dies insbesondere auch unter den sicherheitstechnischen Anforderungen für den „Gefangentransport“, die auch von den sonstigen Nutzungen im Gebäude separat zu betrachten sind.

Der letzte Absatz auf Seite 11 sollte somit entsprechend korrigiert werden. Die Zufahrt ist von der Bahnhofstraße und die Ausfahrt zur Kurfürstenanlage vorgesehen.

2.2. Die Andienung der Ladenlokale in den Erdgeschossen sowie die erforderlichen Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sind im Zusammenhang mit einem Gesamtverkehrskonzept noch zu klären. Insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen der 2 m Verschiebung in Richtung Norden und die damit verbundenen maßlichen Anpassungen im Bereich Geh- und Fahrradweg sowie Anlieferungszone Kurfürstenanlage. Wir bitten hiermit um unsere Einbeziehung in die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes. Die Verkehrskonzeption sollte den vorgesehenen Architektenwettbewerb nicht einengen.

Die Erschließung der Tiefgarage MK 1 (Bestand Zollamt) erfolgt über die Ein- und Ausfahrt zur Bahnhofstraße. Das Zufahrtsrecht „Zollamt“ ist per Grunddienstbarkeit gesichert. Diese Bestandssituation sollte Grundlage für die Erschließung der Tiefgarage MK 2 / MK 3 darstellen. Somit widersprechen wir Punkt 4.2, Seite 11, vorletzter Absatz. Die endgültige Erschließung der Tiefgarage sollte auch im Hinblick auf den durchzuführenden Wettbewerb offen gehalten werden.

2.3. Zu 5.1 Art der baulichen Nutzungen – Seite 14

Die schriftliche Begründung des B-Planentwurfs Seite 14 Abs. 5.1 sollte dahingehend geändert werden, dass Wohnungen im Sinne des § 7 Abs. 2 Ziff. 7 BauNVO ab dem **1. Obergeschoss** zulässig sind.

2.4. Zu 5.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die auf Seite 16 beschriebenen extensiven Dachbegrünungen beziehen sich aus unserer Sicht auf die Dachflächen, die nicht durch Dachaufbauten belegt sind.

DokZ.: Stadtplanungs

2.5. Zu 5.6 öffentliche Verkehrsflächen Seite 17

Die als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – „Fußgängerbereich“ sind nur teilweise als Fußgängerbereich zu werten, da sich in dargestellten Bereichen auch Tiefgaragenzu- und -abfahrten, insbesondere zwischen MK 3 und MK 4 befinden (siehe auch Punkt 1.3.)

2.6. Behandlung der Stellungnahmen zum Einzelhandel

Die Schlussfolgerung zum verträglichen Flächenzuwachs von 2.000 m² bezieht sich nach unserem Verständnis ausschließlich auf Lebensmitteleinzelhandel für die Baufeder MK 2 und MK 3.

Wir bitten um Prüfung und Berücksichtigung unserer Anregungen im B-Planverfahren und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, 15.06.2008

Einwände gegen Bebauungsplan Bahnhofstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind Eigentümer einer Wohnung an der Ecke Bahnhofstrasse/Albert-Mays-Strasse in der Weststadt. Unser Wohnzimmer mit Balkon ist auf die Bahnhofstrasse ausgerichtet. Wir haben unsere Wohnung mit Zeitmietvertrag auf 3 Jahre vermietet und wollen danach – hoffentlich nach Abschluss der Bauarbeiten – wieder einziehen.

Gegen den Bebauungsplan erhebe ich folgende Einwände:

1. Der aus dem Wettbewerb ausgewählte Entwurf sah eine Bebauung bis zu 4 bzw. 5 Geschossen vor. Aufgrund des Raumbedarfs des Landes sind nun im Behördenzentrum 6 Geschosse vorgesehen. Der Entwurf von Roland Ernst hat belegt, dass der Raumbedarf auch mit der bisherigen Obergrenze von 5 Geschossen realisiert werden kann. Wie kommen Oberbürgermeister und Gemeinderat dazu, vor diesem Hintergrund ein zusätzliches Stockwerk im Entwurf des Bebauungsplanes vorzusehen? Entsprechend dem Wettbewerbsentwurf soll die Bebauung auf 4 bis 5 Geschosse beschränkt werden.
2. Ein 5-geschössiges Gebäude würde etwa die Traufhöhe der angrenzenden Weststadthäuser aufnehmen, ein 6-geschössiges Gebäude ist auch ohne die dazukommenden technischen Aufbauten (Aufzug, Gebäudereinigung...) höher als die Wohngeschosse der Weststadt und passt überhaupt nicht ins Stadtbild. Warum wird dann zusätzlich der Fa. Züblin zugestanden, dass auch alle angrenzenden Gebäude bis zum Römerkreis jeweils ein Stockwerk höher gebaut werden können, als es noch im Wettbewerbsentwurf vorgesehen war? Diese weitergehende Zusage gegenüber dem Wettbewerbsentwurf soll zurückgenommen werden.
3. Die Verengung der Bahnhofstrasse auf nun 20 m und die damit verbundene Bebauung eines Fahrstreifens macht einen Grundriss des Behördenzentrums möglich, der schätzungsweise die doppelte bebaute Fläche gegenüber dem

bisherigen Gebäude aufweist. Dadurch entsteht ein Klotz von Gebäude, der ins bisherige architektonische Bild überhaupt nicht mehr passt. Die riesige Dimension lässt sich anhand des Modells gut ersehen. Durch die massive Verengung der Bahnhofstrasse prallen die höchst unterschiedlichen Baustiele der Gründerzeit und der heutigen renditeträchtigen Zweckbauten unzumutbar aufeinander. Und dies ist das erste Gebäude der dann zu erstellenden Häuserflucht!? Die Bahnhofstrasse soll annähernd in der bisherigen Breite erhalten bleiben.

4. Der Wohnwert und der Verkehrswert unserer Wohnung werden durch die wohl verdoppelten Grundrissflächen der künftigen Gebäude, die zusätzlichen Stockwerke (bisher hatten wir einen Blick zu den Wäldern der Bergstrasse) und die Verengung der Bahnhofstrasse (Verschattung) gemindert. Wie soll dies für die betroffenen Anwohner ausgeglichen werden?

5. Womit haben es die Bürger der Weststadt verdient, dass die schöne Gründerzeit-Architektur an solche „Klotze“ angeschlossen wird? Müssen die Zugeständnisse an das Renditestreben der Firma Züblin so groß sein? Kann das Land seinen Flächenbedarf nicht durch eine passende Architektur mit feinerer Gliederung bei einer vernünftigen Breite der Bahnhofstrasse realisieren? Sicher, die Stadt ist für ihre Großinvestitionen Neckarufertunnel und Theater auf Zuschüsse des Landes angewiesen. Muss aber der Bückling des Oberbürgermeisters und des Gemeinderats auf Kosten der Bürger so weit gehen, dass solche Zugeständnisse bei anderen Vorhaben wie beim Behördenzentrum in der Bahnhofstrasse gemacht werden? So sehr ich bisher Verfechter der beiden genannten Großprojekte war, so heftig werde ich nun gegen sie angehen. Der Preis für die Bürger ist einfach zu hoch.

Im Übrigen beziehe ich mich auf die Einwände der Bürgerinitiative Lebendige Bahnhofstrasse und die Ausführungen von Rechtsanwalt Dr. Herbert. Den vorgebrachten Einwänden zum Verkehrsproblem, zu den Umwelteinflüssen und zu den baulichen Rahmenvorgaben schließe ich mich an.

Mit freundlichen Grüßen

/

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

**Bebauungsplan Weststadt/Kurfürstenanlage
Stellungnahme gemäß §3 Abs.2 BauGesB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem aktuellen Bauvorhaben Neubau der Justizgebäude im Bereich
Kurfürstenanlage / Bahnhofstrasse habe ich folgende Einwände:

- die gemäß der Baumschutzsatzung v. 26.9.1996 unter Schutz stehenden Bäume im Mittelstreifen der Bahnhofstrasse sind vollständig zu erhalten. Es ist dafür zu sorgen daß durch geeignete Maßnahmen während der Bauzeit eine Schädigung dieser Pflanzen verhindert wird.
Die hier benannten Bäume sind Pflanzungen aus den sechziger und siebziger Jahren und entsprechend groß. Sie erfüllen durch ihren Umfang und Größe eine wichtige klimaregulatorische Funktion. Diese kann nach Fällung der Bäume auch durch Neupflanzungen in den nächsten zwanzig Jahren nicht ersetzt werden, das Mikroklima im betroffenen Areal würde stark negativ verändert werden. In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf ist diese negative Folge nicht ausreichend berücksichtigt. Die im Stadtentwicklungsplan geforderte Hebung der Lebensqualität im Bereich Bahnhofstrasse würde durch diese Maßnahme ins Gegenteil verkehrt.
- Da die Reduzierung des Baumbestands in der Bahnhofstrasse eine Folge der Verengung des Strassenquerschnitts in diesem Bereich ist, ist die Begründung für die Bebauung der nördlichen Hälfte der Bahnhofstrasse zu hinterfragen. Angeführt wurden bisher nur wirtschaftliche Interessen der bauausführenden Firma Züblin, welche eine entsprechende Vermarktung und Renditeerwirtschaftung nur in der geplanten Vergrößerung des Baukörpers gegeben sieht. Dieses sind aber rein private Interessen, welche gegenüber dem Gemeinwohl abgewogen werden müssen. Eine solche Güterabwägung fehlt in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs.

- Die Argumente der Bürgerinitiative "Lebendige Bahnhofstrasse" sind im bisherigen Planungsstadium nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Übernahme der im Entwurf dargelegten Erschliessungskosten von ca. 6 Millionen € sind bisher nicht geregelt, nach derzeitiger Sachlage belasten diese Maßnahmen den städtischen Haushalt. Es ist dafür zu sorgen, daß die im Zuge der Baumanahmen anfallenden Kosten von den Beteiligten Land und Fa. Züblin voll übernommen werden.

Ich bitte meine Einwände bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen und entsprechende Regelungen in den Bebauungsplan zu übernehmen

Mit freundlichen Grüßen

HD, den 18.06.08

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

c/o Hilde Stolz, Rohrbacher Str. 64, 69115 Heidelberg

Unterzeichner:

Wolfgang Gallfuß, Hilde Stolz, Dietrich Hildebrandt, Roswitha Claus, Regina Kadel, Ulrike Katzenberger, Andreas Stolz, Claudia Köber, Ulrike Gartung, Stephan Pucher, Susanne Nötscher, u.a. s. S. 2, S. 25ff

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, den 20.6.2008

Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008) Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen obigen Bebauungsplan melden wir hiermit fristgerecht unsere Einwände an.

Zusammengefasst kommen wir zu folgendem Ergebnis:

1. Die qualitativen Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs (2006) zum Planungsgebiet sind durch den Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt. Es gibt erhebliche Abweichungen zur angestrebten städtebaulichen Qualität und zu verschiedenen stadtpolitischen Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates der Stadt Heidelberg aus den letzten Jahren.
2. Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig
 - die Lebenssituation der im Planungsgebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen;
 - die städtebauliche Gesamtlage Heidelbergs, insbesondere der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild Heidelbergs;
 - die Verkehrssituation und damit auch
 - die Belastung durch Lärm, Feinstaub, CO₂ usw.;
 - die klimatischen Lebensbedingungen von Menschen und Tieren;
 - die Werterhaltung des Eigentums der Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

3. Es gibt kein schlüssiges und widerspruchsfreies Verkehrskonzept für das Planungsgebiet und die angrenzenden Zubringerstraßen. Die den verkehrlichen Berechnungen zu Grunde liegenden Verkehrsdaten sind fehlerhaft und gehen von falschen Annahmen aus. Es fehlen wesentliche Gutachten und Aussagen zur Umweltbelastung durch Feinstaub, Abgase usw. die durch den wachsenden Verkehr bedingt sind. Auch sind die Probleme des ruhenden Verkehrs nicht gelöst.

4. Die geplanten Gebäude beeinträchtigen das Mikroklima im und um das Bebauungsgebiet; die geplante Bebauung entspricht nicht den Empfehlungen des Klimagutachtens der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1995.

5. Wesentliche Ziele und Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes (STEP) werden nicht berücksichtigt.

6. Eine abwägende Überprüfung des Bebauungsplanes entsprechend §1 Abs 5-7 BauGB ist nicht erkennbar.

7. Die Stadt Heidelberg ist während des Zeitraums der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs nicht ihrer Pflicht nachgekommen, schriftlich formulierte Fragen zum Bebauungsplan zu beantworten. Das behindert die legitime demokratische Teilhabe von BürgerInnen.

8. Es ist zweifelhaft, ob die vordringliche Aufgabe öffentlicher Bauleitplanung, dem „Wohl der Allgemeinheit“ zu dienen, mit diesem Bebauungsplan erfüllt wird.

Wir bitten die Stadt Heidelberg und insbesondere die Gemeinderäte, den vorliegenden Bebauungsplan nicht zu verabschieden. Wir bitten insbesondere die Gemeinderäte, in eine öffentliche Diskussion über die negativen Folgen der Bebauung mit den betroffenen BürgerInnen einzutreten.

Wir verweisen auf die beiliegende, ausführliche inhaltliche Begründung unserer Einwände.

Fortführung der Unterzeichnerliste S. 25ff

Begründung des Einwandes:**A. Allgemeine städtebauliche Einwände****Qualitative Ziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts werden nicht erreicht**

Grundsätzliche qualitative Ziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts für Gesamt-Heidelberg und den Bereich Kurfürstenanlage sind formuliert in verschiedenen Beschlüssen des Gemeinderates seit 2004.

1. Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan (2004)

Am 18.11.2004 (Drucksache 0204/22004/BV) wurde der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan durch den Gemeinderat für den Bereich zwischen Adenauerplatz, Kurfürstenanlage, Bahnhofstraße und Römerkreis einstimmig angenommen.

Anlass und Ziel der Planung waren:

- Mögliche Verlagerung der Einrichtungen des Landes, möglicher Abriss der Gebäude.
Zitat: „Ziel ist es, in einem Wettbewerb die Chancen für diesen Raum auszuloten und eine Neuordnung des Gesamtareals ... zu erreichen.“ Damit „soll ein tragfähiges städtebauliches Konzept für eine Neubebauung gefunden werden. Anschließend sollen die neu definierten städtebaulichen Ziele über einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden.“
- Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als „gemischte Baufläche“ dargestellt.

Vorgaben dabei waren u.a.:

„Der Baudichteplan enthält für das Grundstück folgende Vorgaben: Die Traufhöhe soll maximal 15 m, bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m betragen ... Die Grundflächenzahl GRZ soll im Planbereich auf 0,51 bis 0,8 begrenzt werden“

Die Flächen des Amtsgerichtes und Finanzamt sind als Kerngebiet mit max. 5 Vollgeschossen festgesetzt...“

2. Ziele des städtebaulichen Wettbewerbs (2005)

27. 07. 2005 (Drucksache 0201/2005/BV)

Auswahl der Sachpreisrichter für den städtebaulichen Ideenwettbewerb nach Beschluss des Gemeinderates.

Dokumentation Ideenwettbewerb Kurfürstenanlage Heidelberg
(Hg. Stadtplanungsamt):

Unter den Zielen werden „Chancen zur Neuordnung dieses städtebaulich bedeutsamen Raumes“ hervorgehoben, in dem eine „funktionale Verbindung zwischen Bergheim und der Weststadt bis heute nicht erreicht werden“ konnte. Die Lösungsvorschläge sollen die Funktion der Flächen „als Aufenthaltsraum“ und die Einbindung der Grünflächen“ berücksichtigen...

„Der Stadtraum der Kurfürstenanlage sollte funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Weitere Ziele waren ... die Belebung des öffentlichen Raums, eine Nutzungsintensivierung sowie die Steigerung der Einkaufs- und Aufenthaltsqualität ... Besonders Augenmerk sollte auf die Vernetzung der Stadtteile Bergheim und Weststadt gelegt werden. Die Kurfürstenanlage sollte ihre Barrierefunktion verlieren. ... Passanten sollten vermehrt zum Flanieren eingeladen werden ... Die Gestaltung der Grün- und Freiflächen sollte auch zu einer Wohnumfeldqualität für die Weststadt und den Stadtteil Bergheim beitragen ...

Die Dimensionierung der Straßenquerschnitte sollte insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße überprüft werden...

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollte vorzugsweise in Tiefgaragen erfolgen, oberirdische Stellplätze sind nach Möglichkeit zu vermeiden ...“

3. Das Ergebnis des Wettbewerbs (2006)

Die vom Preisgericht (beteiligt waren Mitglieder des Gemeinderats) gekürzte Siegerarbeit „Wiesion“ zeichnet sich nach seiner Beurteilung (13.03.2006, Drucksache 0051/2006/BV) durch folgende Qualitäten aus:

- „Die vorhandene Struktur der Weststadt wird in Struktur und Geschossigkeit durch modular aufgebaute Stadthöfe aufgegriffen;
- die aufgelockerte Blockstruktur schafft ruhige, attraktive Innenhöfe
- ... Besonders hervorzuheben ist die durchdachte Nord-Süd-Verbindung ...
- Es wird eine vielfältige, kleinteilige Nutzung ermöglicht, die sich an die Struktur der Weststadt anlehnt ...“

Vom Preisgericht wird allerdings „kritisch gesehen“, dass das Grünkonzept östlich des Römerkreises nicht fortgesetzt wird“.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

4. Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch das Land Baden-Württemberg (2006)

20. 04. 2006 PPP-Ausschreibung durch das Land Baden-Württemberg: Grundlage der Ausschreibung war „der Entwurf des 1. Preisträgers des Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2005. In der öffentlichen Diskussion des Bebauungsplanes wurden bereits zum Zeitpunkt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung keine Änderungen der geplanten Bebauung mehr möglich nach dem Schreiben der Fa. Züblin an den Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt vom 20.12.2007. „Der am 6.11.2007 mit dem Land Baden-Württemberg geschlossene Grundstückskauf- und Mietvertrag lässt keine Änderungen des geplanten Neubaus für die Justizbehörden zu. Um das Flächenprogramm der Behörden am Standort des heutigen ehemaligen Finanzamtes umzusetzen, ist ein 6. Geschoss notwendig... Die Gebäudehöhe ...beträgt dadurch ca. 22 m. Durch diese Maßgabe erfolgte durch das Stadtplanungsamt eine Überarbeitung der Höhenentwicklung ... für den B-Planentwurf ... Der Innenraum (der übrigen beiden Blöcke) soll nutzbar gestaltet werden“, d.h. nicht offen bleiben, sondern überbaut werden.

5. zeitliche Abfolge: Vorentwurf des Bebauungsplans, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (2007)

Oktober 2007

Bebauungsplan Heidelberg – Weststadt, Kurfürstenanlage
Öffentlichkeitsbeteiligung - Planungsbrief Nr. 19 (Stadtplanungsamt)

Hier werden die Aussagen der Wettbewerbsausschreibung aufgegriffen : „modular aufgebaute Stadthöfe“, Blöcke nehmen die Struktur der Weststadt auf, „kleinteilige Kante zu Bahnhofstraße, „attraktive Innenhöfe“. „Durch die Neugliederung erhält die Bahnhofstraße einen ruhigeren Gesamteindruck ...“

Am 31.10.2007 wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung die Öffentlichkeit über den Stand der Planung unterrichtet.

21.01.2008

Aussagen der Firma Züblin bei einer Informationsveranstaltung des Stadtteilvereins Weststadt:

Eine zusätzliche Grundlage der Ausschreibung des Landes für die Entwicklung eines PPP-Projektes war nach Aussage der Firma Züblin die Erklärung der Stadt Heidelberg, für das Behördengebäude sei es nicht „aussichtslos“ (entgegen den Vorgaben des Wettbewerbsergebnisses), ein Gebäude mit 6 Etagen zu planen.

Für eine Überbauung der Innenhöfe mit eingeschossigen Einzelhandelsbetrieben liegen ökonomische Gründe vor, und eine geschlossene Bebauung der Kanten ergibt sich aus Gründen des Lärmschutzes.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Resümee zur Qualität des Bebauungsplanentwurfs: Die ursprünglichen Vorgaben von Gemeinderat und Wettbewerbsausschreibung sind nicht erfüllt. Der jetzige Bebauungsplan weicht in folgenden Punkten ab:

- Traufhöhe überschreitet die vorgegebenen 15 m
- Geschosshöhe überschreitet die vorgegebenen 5 Vollgeschoße
- Grundflächenanzahl GRZ von 0,51 bis 0,8 wird um mehr als 25% überschritten.
- Durch die Überbauung der EG-Flächen stehen weder ausreichend ebenerdige, öffentlich zugängliche Aufenthaltsräume noch genügend Grünflächen zur Verfügung.
- Die Albert-Mays-Straße hat keinen geraden Verlauf sondern wird auf der Höhe der Bahnhofstraße verschwenkt. Städtebaulich ist dieser Schwenk nicht erklärbar. Ein durchgehender Verlauf der Straße hätte eine bessere Qualität. Die geplante Größe des Justizzentrums stand dieser Qualität wohl entgegen.

Bestimmungen des Baugesetzbuches sind nicht ausreichend berücksichtigt

§ 1 Abs. 5 u. 6 BauGB machen Vorgaben zu den Zielen einer Bauleitplanung:

Abs. 5: Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Abs. 6: enthält die Forderung nach Berücksichtigung

1. von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen
2. von Wohnbedürfnissen der Bevölkerung, Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, Eigentumsbildung
3. von Bedürfnisse der Familien, jungen, alten und behinderten Menschen,
5. von Belangen der Baukultur, Denkmalschutz und Denkmalpflege, Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
7. von Belangen des Umweltschutzes
8. von Belangen der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur (8a)
11. von sonstigen städtebaulichen Planungen der Gemeinde (z.B. Stadtentwicklungsplan)

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Nach Abs. 7 sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Es fehlen Gutachten und Abwägungen zur Entwicklung der durch die geplante Baumaßnahme bedingten Änderungen der unter Abs. 6 benannten Punkte und Ausführungen zur Abwägung der Belange nach Abs. 7.

- Bei den Punkte 1-3 des Abs.6 ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung der hier aufgeführten Punkte zu rechnen (s. a. sachliche Einwände: Auswirkungen von Verkehr, Lärm und kleinräumlichem Klima).
- Eine Abwägung der Belange der Wirtschaft (Bauträger und Eigentümer der Flächen im Planungsgebiet) zu den Belangen der betroffenen Anlieger der südlichen Bahnhofstraße hat wohl nicht stattgefunden: hier ist mit einer erheblichen Wertminderung der Grundstücke zu rechnen, dies widerspricht den in Abs.6.3 aufgeführten Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung: hier wird privates Eigentum von Bürgern zu Gunsten des höheren Profites eines privatwirtschaftlichen Investors ohne Entschädigung vernichtet.
- Bzgl. Baukultur und Denkmalpflege sollte immer auch die Nachbarschaft mit einbezogen werden: die Denkmäler der südlichen Bahnhofstraße werden in ihrer Wirkung durch nah heran rückende unattraktive neue Bauten (Behördenzentrum) in ihrer städtebaulichen Wirkung erheblich beeinträchtigt.
- Zu den Belangen des Umweltschutzes hat der Landesverband Naturschutz eine Stellungnahme abgegeben, die dort aufgeführten Schlussfolgerungen unterstützen wir. Die Auswirkungen der Bauhöhen und der Größe der bebauten Flächen auf das kleinräumliche Klima sind nicht gebührend erläutert.
- Die Belange der Wirtschaft (Bauträger Züblin, Eigentümer der übrigen Flächen) sind für das Planungsgebiet selbst durch eine maximale Ausweitung der nutzbaren Flächen (und damit direkt auch der Wertsteigerung der Grundstücke) sehr gut berücksichtigt.
- Über Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes wurde hinweggegangen bzgl. der GFZ und der Bauhöhen im Planungsgebiet, ohne dass hierfür eine ausreichende Begründung gegeben wurde

Zwischenresümee

Die qualitativen städtebaulichen Ziele sind im Verlauf des Verfahrens immer weiter verwässert worden.

Die städtebauliche Form der Grundstückszuschnitte orientiert sich an den finanziellen Interessen des Landes und an den wirtschaftlichen Interessen des Investors. Insbesondere sichtbar bei folgenden Festlegungen:

- Traufhöhen sind angehoben worden und anstelle von Metern in Geschoßhöhen formuliert worden, vor allem beim Justizgebäude. Dadurch gewinnt das Land mehr Nutzungsfläche und das erleichtert ei-

ne noch größere Höhenentwicklung durch Aufbauten und Teilgeschosse. Es werden kurzfristig Kosten gespart (Zwischenumzug ist nicht notwendig) für den Preis einer schlechten städtebaulichen Qualität. Es entstehen städtebaulich ungünstige Proportionen im Verhältnis zwischen Straßenbreite und Bauhöhe.

- Die lockere, durchlässige Innenhofgestaltung wurde aufgegeben zu Gunsten einer dichteren Bebauung und der Gewinnung von größeren, vermarktbaren Gewerbeflächen.
- Die Albert-Mays-Straße stößt stumpf auf das neue Justizgebäude, obwohl die bessere städtebauliche Qualität eine durchgängige Albert-Mays-Straße bis zur Kurfürsten-Anlage gewesen wäre. Diese Lösung hätte aber eine Veränderung des Grundrisses des Justizgebäudes bedeutet, was den kurzfristigen finanziellen Interessen des Lands widerspricht.
- Attraktive Innenhöfe sind nur noch in einem Kerngebiet möglich, selbst im Bereich des jetzigen Bauhauses wurde gegenüber dem 1. Entwurf hier noch mal erheblich nachverdichtet und eine Überbauung des Innenhofes zugelassen
- Der neue Quartiersplatz ist an einer Stelle geplant, die nicht sofort neu gestaltet wird. Hier wäre die Verlagerung an eine andere Stelle (MK3) sinnvoll

Es entsteht der Eindruck, dass die Verwaltung der Stadt Heidelberg vor der Entscheidung des Gemeinderates über den Bebauungsplan gegenüber dem Land Verpflichtungen zur Umsetzung der maximalen Landeswünsche eingegangen ist. Anders kann man nicht die schlechte städtebauliche und architektonische Qualität des Justizgebäudes erklären, die selbst von der Amtsleitung des Stadtplanungsamtes im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung am 10.6.2008 nicht bestritten wurde. Man kann vermuten, dass hier Gemeinwohlinteressen der Stadt Heidelberg getauscht wurden gegen einen avisierten Zuschuss des Landes für andere umstrittene städtebauliche Projekte in Heidelberg (z.B. Neckarufertunnel). Die Entscheidungshoheit des Heidelberger Gemeinderates und der massive Bürgerwille gegen diese Form der geplanten Bebauung wird dadurch subtil unterwandert. Der demokratischen Kultur und der demokratischen Legitimation von öffentlichem und Verwaltungshandeln wird dadurch einen Bärendienst erwiesen. Dies ist keine nachhaltig positiv wirkende Form demokratischer Teilhabe, die substantieller Teil der Selbstverpflichtung der Stadt Heidelberg zur „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“ ist.

B. Sachliche Einwände

Auswirkungen auf Nachbarn werden nicht gebührend abgewogen

Bauzeit:

Es ist mit einer langjährigen Bauzeit bis zur vollständigen Umgestaltung des Bebauungsplangebietes zu rechnen. In dieser Zeit sind die Nachbarn erheblichen Einschränkungen ausgesetzt. Zumindest mit erheblichen Umsatzeinbußen bei den Gewerbetreibenden ist zu rechnen, evtl. sogar mit Schließungen von Einrichtungen der Gastronomie und des Einzelhandels. Diejenigen, die überleben, sehen sich durch die zusätzlichen Gewerbeflächen einer erheblichen Ausweitung der Konkurrenz ausgesetzt.

Die Unterlagen zum Bebauungsplan machen keine Aussagen darüber (auch bei den bisherigen öffentlichen Veranstaltungen wurde dazu nichts gesagt), ob das Beeinträchtigungsverbot des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg, der im GMA-Einzelhandelsgutachten (S. 19) aus dem Jahr 2006 für die Stadt Heidelberg erwähnt ist, für die geplanten neuen Verkaufsflächen auch noch mit Berücksichtigung der schon geplanten bzw. fertig gestellten neuen Einzelhandelsflächen in unmittelbarer Nähe (Aldi Poststraße, Altes Hallenbad) eingehalten wird.

Stadtbild

Die Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße erfahren eine Wertminderung ihrer Grundstücke durch

- unattraktive Architektur der nah heran rückenden Gebäude in der Nachbarschaft, (Ein Mieter kann ausziehen und sich eine schönere Wohnung suchen, aber die Eigentümer der privaten Eigentumswohnungen werden nur mit Abschlägen ihre Wohnungen neu vermieten bzw. veräußern können. Brisant ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadt selbst vor einigen Jahren Grundeigentum in der Bahnhofstraße veräußert hat, ohne auf eine evtl. wertmindernde zukünftige Bebauung hinzuweisen.)
- Verschmälerung und damit zusammenhängender Einschränkung der Funktionen der Straße,
- erhöhtes Verkehrs- und Schadstoffaufkommen sowie (Verkehrs-)Lärm, durch Wegfall der Grün- und Freiflächen in der Umgebung,
- Wegfall der großen, attraktiven und luftfilternden Bäume ohne gleichwertigen Ersatz,
- dadurch, dass ihre gut erhaltenden Gründerzeitgebäude nicht mehr als stadtbildprägend erlebt werden.

Ein Ausgleich dieser Wertminderung ist bisher weder von Seiten des Investors noch von Seiten der Stadt vorgesehen.

Veränderte Lebens- und Arbeitsbedingungen nach der Umstrukturierung des Geländes

Die Veränderungen für die Menschen der südlichen Bahnhofstraße und der angrenzenden Weststadt werden nicht gebührend berücksichtigt. Der Bebauungsplan und die zugehörigen Unterlagen machen keine Vorschläge zur Lösung der für die Bewohner der Bahnhofstraße entstehenden Probleme. Auch die bisherigen öffentlichen Äußerungen aus Stadtverwaltung und Gemeinderat lassen hier eine zu geringe Sensibilität erkennen. Es ergeben sich gegenüber der bisherigen Situation und noch vielmehr gegenüber anderen denkbaren Entwürfen zur Neuordnung des Geländes (z.B. 3. Preisträger des Wettbewerbs) erhebliche Verschlechterungen.

Architektur des Justizgebäudes

Die Architektur des geplanten Justizgebäudes ist eine qualitativ nicht hochwertige Allerweltsarchitektur. Sie ist der öffentlichen Bedeutung der Justiz nicht angemessen. Da die vorgelegten architektonischen Entwürfe durch den Investor Züblin in ähnlicher Art bereits an verschiedenen Stellen Deutschlands mehrfach umgesetzt wurden (Internetrecherche) ist zu vermuten, dass hier kosten- und wirtschaftliche Erwägungen leitend waren und nicht das Interesse des Gemeinwohls auf eine gute und repräsentative Architektur öffentlicher Gebäude. Zudem passt sich diese Architektur in keiner Weise an die Architektur der Weststadt an, was ursprünglich beim städtebaulichen Wettbewerb vorgesehen war.

Verengung der Bahnhofstraße – Bebauung öffentlichen Raums

Die Bahnhofstraße soll durch die Bebauung auf der ganzen Länge verengt werden.

Die Stadt Heidelberg spricht in der Präsentation des Bebauungsplanes auf ihrer Internet-Seite nur undeutlich von der geplanten Verengung und der Bebauung von öffentlichem Raum. Es heißt dort nur: „Die Bahnhofstraße soll neu gegliedert und durch breitere Gehsteige aufgewertet werden.“ Im Planungsbrief Nr.19 hieß es, die Bahnhofstraße erhalte „durch die Neugliederung einen ruhigeren Gesamteindruck“. „Die Fahrbahn wird auf 6m begrenzt“. Und „durch die neue Gebäudekante wird der Straßenraum besser proportioniert“.

Die Verengung der Bahnhofstraße in dem geplanten Ausmaß würde eine einschneidende Veränderung der Gesamtsituation in der Bahnhofstraße bedeuten. Von einem „ruhigeren Gesamteindruck“ und „besseren Proportionen“ kann vernünftigerweise nicht geredet werden. Der zu erwartende Verkehr wird mit Lärm und Emissionen zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation in der verengten Straße führen.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

Zu recht spricht die Stadt Heidelberg davon, dass das „rund 8 Hektar große Plangebiet sich durch eine hohe stadträumliche und verkehrliche Lagegunst auszeichnet“. Nur mit einem Gebäude, mit dem Hotel an der Rohrbacher Straße, wird die Bahnhofstraße eng geführt. Die Bebauung aus den 1960er Jahren respektiert mit dem größeren Abstand zum einen die im wesentlichen erhaltene historische Häuserfront eines geschlossen erhaltenen Stadtgebietes aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts und gibt zum anderen mit der zweispurig getrennt gehaltene Verkehrsführung Raum für einen wertvollen Baumbestand. Dieser Baumbestand kann durch eine Neupflanzung in der dann engen Straße nicht ersetzt werden. Unabhängig davon, wie der Mittelstreifen genützt wird – ob durch Parkplätze wie im Fall der Bahnhofstraße oder z.B. weitere Begrünung – gelten solche Straßen, wenn sie innerstädtisch erhalten geblieben oder später geschaffen worden sind, zu den erhaltenswerten öffentlichen Räumen. Manchmal gehören sie zu den beliebtesten Straßen, wie z.B. die Sophienstraße in Baden-Baden oder die Max-Josef-Straße in Mannheim.

Der Bebauungsplan sieht vor, die Bahnhofstraße durch die neue Gebäudekante so zu verengen, wie innerstädtische Straßen vor hundert Jahren bei ganz anderen Verkehrsverhältnissen und mit einem anderen Baustil vielleicht geführt wurden, wie die Bahnhofstraße bekanntlich nie war und wie es bei einer modernen Bebauung, wenn auch nur auf der einen Seite – und gerade dann, nicht ratsam und nicht mehr üblich ist. Breite und Bepflanzung der Bahnhofstraße im jetzigen Zustand sind ein wertvoller Teil des zentralen innerstädtischen Stadtbildes Heidelbergs und dürfen nicht ohne Not geopfert werden.

Umwidmung und Verkauf öffentlicher Räume: Die Verengung der Bahnhofstraße erfordert den Verkauf von öffentlichen Straßenflächen. Der langfristige wirtschaftliche Nutzen von teurem, hochwertiger innerstädtischer Flächen liegt beim privaten Investor und Eigentümer. Die langfristig wirkenden negativen Folgekosten der Bebauung tragen aber die AnwohnerInnen und die allgemeine Öffentlichkeit. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass man öffentlichen Raum vernichtet, um wirtschaftliche Interessen eines Großinvestors und die finanziellen Interessen einer Landesbehörde gegen die Interessen von Mensch und Umwelt durchzusetzen. Hier liegt ein erheblicher Abwägungsfehler zu Lasten des Gemeinwohls vor.

Städtebaulicher Vertrag: Zudem konnte der interessierte zum jetzigen Zeitpunkt der Abgabe dieses Einwandes (20.6.2008) sich nicht über den städtebaulichen Vertrag informieren, der wichtige Details zwischen öffentlicher Hand und dem Privatinvestor regelt. Auf der Homepage der Stadt Heidelberg fehlt bis dato genau die Veröffentlichung dieser Verhandlungsunterlage für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 29.6.2008. Die Kenntnis dieses Vertrages würde es aber dem Bürger erlauben, seine Einwände auch darauf zu beziehen. Dies war aber nicht möglich, was eine erhebliche Einschränkung der Informationsfreiheit von BürgerInnen darstellt.

Verkehrsentwicklung - Fehlende und fehlerhafte Gutachten und Abwägungen

Es fehlen fachliche Gutachten zur Entwicklung der durch die geplante Baumaßnahme bedingten **Verkehrsmengen**, der

- Lärmbelastungen und der Zunahme der Emissionsbelastungen
- in der Bahnhofstraße
- in den Zubringerstraßen Friedrich – Ebert – Anlage, Ringstraße, westlicher Teil der Kurfürsten – Anlage, Rohrbacherstraße.

Es fehlen ausreichende Gutachten und Aussagen zur Qualität des künftigen Rad- und Fußgängerverkehrs im Planungsgebiet, vor allem bei der Querung der Kurfürsten-Anlage und des Römerkreises. Da die Verbesserung dieses Verkehrs ein ausdrückliches Ziel des Städtebaulichen Wettbewerbs und des Bebauungsplanentwurfs ist, müssten umfassende qualifizierte Aussagen im Bebauungsplanentwurf enthalten sein, die auf einer realistischen Begutachtung der prognostizierten Situation beruht. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Die vorliegende **Verkehrsmengen- und Prognosenberechnung in der Kurfürsten-Anlage und den Zugangsstraßen ist fehlerhaft und lückenhaft:**

- **in der Grundbelastung** fehlen:
 - das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das durch den Neubau der Seniorenresidenz und des Aldi-Supermarktes an der Kurfürsten-Anlage entsteht;
 - ca. 7.300 qm Fläche beim neu entstehenden Justizzentrum
- bei der **Verkehrsmengenprognoserechnung 2020** fehlen die zusätzliche Verkehrsbelastungen, die durch geplante und bereits vorgesehene große Stadtentwicklungsprojekte im Planungsgebiet selbst (Bahnhofstraße) und in den Zugangsstraßen entstehen werden:
 - Bahnstadt: Der Ost-West / West – Ost Ziel – Quell- Verkehr wird durch die Kurfürsten-Anlage, Friedrich-Ebert, Ringstraße fließen
 - Altklinikumentwicklung
 - Innenstadtentwicklung (Einkaufsmagnet Altstadt).

Die Nettozusatzbelastung der Kurfürsten-Anlage durch die Umsetzung des Bebauungsplanentwurfs geht von 6.500 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen für das gesamte Gebiet aus. Von dieser prognostizierten Belastung (hier fehlen aber schon wesentliche Verkehrsmengen, siehe oben) wird dann die jetzt vorhandene Verkehrsmenge im Gebiet von ca. 3.050 Fahrzeugen abgezogen, was eine Nettozusatzbelastung von ca. 3.500 Fahrzeugen täglich ergibt. Diese Berechnung stimmt aber für den ersten Bauabschnitt nicht, denn der Nettozuwachs in diesem Bauabschnitt beträgt bereits nach Fertigstellung der Gebäude ca. 3.200 Fahrzeugbewe-

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

gungen täglich, da die Flächen im Baugebiet 1 sich fast verdoppeln werden ohne dass das Bauhaus entfällt.

Das besondere verkehrliche Problem des jetzt schon überlasteten Römerkreises wird im Verkehrsgutachten mehr oder weniger ausgeklammert. Es wird keine Aussage darüber getroffen, ob und wie der Römerkreis den erwartbaren Verkehrszuwachs verkraften wird und welche Auswirkungen der überlastete Römerkreis für die Zubringerstraßen und die dort lebenden Menschen haben wird.

Fehlende Transparenz in der Ermittlung der Verkehrsmengen in der Kurfürsten-Anlage bei der Grundbelastung und der Prognoseberechnung. Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie hoch die tatsächliche tägliche Grundbelastung im Moment ist. Lediglich aus dem Lärmschutzgutachten ergibt sich ein Prognosewert für 2020 von 28.000 Fahrzeugen.

Erhebungsmethodik der Verkehrszählung vom 13.10.2007 ist nicht ausreichend:

- Diese Verkehrszählung zählte das Verkehrsaufkommen an verschiedenen Punkten nur in der Kurfürsten-Anlage, nicht in der ebenfalls stark betroffenen Bahnhofstraße an einem einzigen Tag im Zeitraum zwischen 15.00 und 18.00.
- Üblicherweise wird in Heidelberg an anderen verkehrsreichen Straßen mindestens eine weitere Zählung in der Hauptverkehrszeit beim morgendlichen Berufsverkehr vorgenommen. Diese Zählung fand in der Kurfürsten-Anlage nicht statt.
- Zudem ist zu fragen, ob der gewählte Wochentag (Dienstag) repräsentativ für den Untersuchungsauftrag ist. Denn es geht letztlich um die Frage, ob in den mehrstündigen täglichen Verkehrsspitzenzeiten die Kapazitäten der vorhandenen Straßen ausreichend sind, um einen flüssigen Verkehr mit zulässigen Belastungen für Mensch und Umwelt zu gewährleisten. Eine Tagesdurchschnittsberechnung, die auf fehlerhaften Grundwerten (siehe oben) beruht, gibt hierzu keine ausreichende Auskunft.

Vollknotenpunkt Goethestraße: Der geplante Vollknotenpunkt wird die Verkehrssituation in der östlichen Hälfte der Weststadt erheblich verschlechtern. Die vorhandene Verkehrsberuhigung wird erheblich negativ beeinträchtigt. Es fehlt eine hinreichende Darstellung dieser erwartbaren Probleme und die Lösung von solchen neuen Verkehrsproblemen.

Zwischenresümee:

Lückenhafte und fehlerhafte sachlichen Grundlagen des Bebauungsplanentwurfs führen zu fehlerhaften Entscheidungen der kommunalen MandatsträgerInnen.

Das vorliegende Verkehrsgutachten betrachtet nur den Straßenabschnitt Kurfürsten-Anlage vom Römerkreis bis zum Adenauerplatz. Es wird nur eine Problemstellung untersucht, nämlich die Umsetzbarkeit des städte-

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

baulichen Ziels der besseren Querung der Kurfürsten-Anlage für RadfahrerInnen und FußgängerInnen sowie die Umsetzbarkeit der geplanten Verkehrsknotenpunkte in Bezug auf die vorhandene Verkehrsmenge und die prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2020. Wesentliche Verkehrsfragen in der Bahnhofstraße und in den stellenweise schon jetzt sehr stark belasteten Zubringerstraßen (z.B. Ringstraße, Rohrbacher Straße) werden nicht erörtert. Weder im Gutachten noch im Bebauungsplanentwurf.

Dieser sachlich schon sehr eingeschränkte Gutachterauftrag lässt natürlich eine Reihe der oben geschilderten Fragen außen vor, obwohl sie für die „Schutzgüter Gesundheit, Umwelt, Mensch usw.“ von erheblichem Belang sind.

Das vorliegende Gutachten kommt aber - trotz des eingeschränkten Gutachterauftrages - dennoch im Ergebnis zu der sehr vorsichtig formulierten, fast schon skeptischen, einschränkenden Aussage, „dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit grundsätzlich möglich ist. Voraussetzung ist, dass die Grundbelastung gegenüber heute nicht wesentlich zunehmen wird und die Signalisierung am Knotenpunkt Adenauerplatz an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden kann“ (Ste. 16 , Schlussbericht 9.4.2008, ZIV GmbH).

Die Gutachter treffen also nur eine „ceteris paribus“ Aussage und keine allgemein gültige Aussage:

- Es wird nur der enge Zeitraum des nachmittäglichen Verkehrs betrachtet und nicht die Gesamtbelastung der Straße über den ganzen Tag und an den anderen Verkehrsspitzenzeiten;
- Der Verkehr darf nicht mehr als 10 % wachsen;
- Die Signalanlagen am Adenauerplatz müssen angepasst werden, die Gutachter scheinen aber zu bezweifeln, ob das überhaupt möglich ist;
- Die hohe Dichte der Fußgängerquerungen führen zu verkehrstechnischen Zwangspunkten, die beachtet werden müssen;
- Die Koordinierung der verkehrstechnischen Anlagen müssen auf den Bedarf des ÖPNV und des KFZ - Verkehrs ausgerichtet werden, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Wenn nun aber die sehr vorsichtig, skeptische Aussage der Verkehrsgutachter

- auf Datengrundlagen von nur einer dreistündigen Verkehrszählung beruht;
- bei den Prognosewerten wesentliche erwartbare veränderte städtebauliche Rahmenbedingungen mit zunehmendem Verkehr unberücksichtigt lässt;
- auf einer fehlerhaften Berechnung des Verkehrsaufkommens durch die Neubebauung aufbaut,
- bei der Anpassung der Signalanlagen am Adenauerplatz Probleme auftreten

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

dann ist zu unterstellen, dass das ceteris – paribus Resümee der Verkehrsgutachter jetzt schon obsolet ist.

Schon aus rein technischer Sicht ist dieses Verkehrsgutachten also keine ausreichende Entscheidungsgrundlage für die politischen EntscheidungsträgerInnen im Gemeinderat der Stadt Heidelberg.

Es ist anzunehmen, dass deswegen weder wesentliche Interessen von Mensch und Umwelt ausreichend beachtet und abgewogen werden können, noch dass die gewünschten allgemeinen Ziele des Bebauungsplans (z.B. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Kurfürsten-Anlage für RadfahrerInnen und FußgängerInnen) umsetzbar sind.

Situation von RadfahrerInnen und FußgängerInnen im Planungsgebiet und in den Randgebieten

Ein wesentliches Ziel sowohl des Bebauungsplanentwurfs als auch des „ Ersten Heidelberg Gleichstellungsaktionsplans der Stadt Heidelberg“ ist es, dass der Radverkehr und der Fußgängerverkehr sicher und attraktiv organisiert wird, damit gute Rahmenbedingungen für die gleichberechtigte Mobilität aller VerkehrsteilnehmerInnen in Heidelberg erreicht wird.“ Damit soll die Teilhaber aller Bevölkerungsschichten, insbesondere aber die von Kindern, alten und behinderten Menschen am öffentlichen Leben gewährleistet werden. In Bezug auf den Bebauungsplanentwurf Bahnhofstraße bedeutet dies die Berücksichtigung folgender Belange und Interessen:

Querungsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Kurfürsten-Anlage und über den Römerkreis:

Die **Querungsqualität** über die Kurfürsten-Anlage hängt ab von

- der Straßenbreite im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen: Sichere, breite Aufstellungsflächen für FußgängerInnen, Menschen mit Kinderwagen und Fahrrädern sind nicht in allen Querungspunkten möglich. Es gibt ein Zielkonflikt zwischen flüssigem Autoverkehr und der vorhandenen Breite des Straßenraums für den MIV. Ausreichend breite Aufstellungsflächen vermindern den MIV-Straßenraum und stören damit den Verkehrsfluß mit der Folge von Rückstau und mehr Umweltbelastung;
- **der möglichen Querungsgeschwindigkeit im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen und Vorrangschaltungen für ÖPNV und MIV:** Auch hier gibt es einen ungelösten Zielkonflikt zwischen einer schnellen und sicheren Querung der Straße und der Vorrangschaltung für die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Wenn der Zielkonflikt zu Gunsten von ÖPNV und MIV gelöst wird, hat dies zur Folge, dass man als FußgängerIn/ RadfahrerIn in der Regel die Kurfürsten – Anlage nur mit einem Zwischenstopp in der mittleren Aufstellungsfläche überqueren kann. Lt. Gutachten können an jeder Ampel Wartezeiten bis zu 2 Minuten entstehen, wenn MIV und ÖPNV Vorrang ha-

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

ben werden. Bei zwei Ampeln an der Querungsstelle können Wartezeiten bis zu 4 Minuten entstehen. Die Kurfürstenanlage hat eine hohe ÖPNV Dichte und eine hohe MIV Dichte, sodass Wartezeiten für FußgängerInnen / RadfahrerInnen die Regel und nicht die Ausnahme sein werden.

Diese Situation ist weder attraktiv für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen noch entspricht sie den oben dargestellten allgemeinen Zielen des Bebauungsplans und des Gleichstellungsaktionsplans. Es werden schwächere VerkehrsteilnehmerInnen benachteiligt. Die pädagogische Wirkung von solchen unattraktiven Querungspunkten ist schlecht, denn sie animiert zur Missachtung der Verkehrssignale. Dies beeinträchtigt die Sicherheit von Kindern.

Dieses Szenario gibt es bereits jetzt beim Römerkreis. Bei zunehmendem Verkehr verschlechtert sich die Situation für FußgängerInnen, Kinder, RadfahrerInnen erneut. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit von Schulen, Stadtbücherei, VHS usw. wird auch in Zukunft nicht erreicht, die schlechte Status – Quo - Situation sogar noch verschlechtert.

Radwegenetz im Planungsgebiet:

Es fehlt eine ausführliche Darstellung und Bewertung, wie die Situation vom nichtmotorisierten Individualverkehr im Planungsgebiet und im Randgebiet sich durch den Bebauungsplan verändert und wie sich diese, jetzt eher unbefriedigende Situation verbessern lässt.

Verkehrsknotenpunkt Goethestraße - Verkehrsberuhigung

Sollte der Vollknotenpunkt Goethestraße – Kurfürsten-Anlage entstehen, dann ist zu befürchten, dass sich dies in einem erheblichen Umfang negativ auf die Verkehrssituation der verkehrsberuhigten Weststadt auswirken wird. Über diese Folgen wird im Bebauungsplanentwurf keine Aussage gemacht, was aber notwendig wäre.

Ruhender Verkehr

Lt. Berechnungen der Stadt Heidelberg wird es nach Fertigstellung der neuen Bebauung ca. 1.470 Beschäftigte und ca. 13.700 tägliche Kundenbewegungen geben, die durch die neue bauliche Situation ausgelöst werden. Hinzu kommen ca. 450 Wohnungen. Unter Berücksichtigung, dass natürlich nicht jeder Beschäftigte und jede/r KundIn mit dem KFZ dieses Gebiet aufsuchen wird, kommt die Stadt Heidelberg zum Ergebnis, dass ca. 7.000 Verkehrsbewegungen mit dem KFZ täglich zu erwarten sind. Viele dieser Bewegungen sind natürlich nur kurzzeitig, nicht jedes KFZ braucht über den ganzen Tag einen Parkplatz.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Es werden oberirdisch aber nur ca. 200 Parkplätze vorgehalten. Es fehlen Aussagen im Bebauungsplanentwurf, wie viele Tiefgaragenplätze entstehen werden und wer diese unter welchen Bedingungen nutzen darf.

Es ist mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu befürchten, dass der zur Verfügung gestellte Parkraum – oberirdisch wie unterirdisch - nicht ausreichen wird. Dies führt dann zu erheblichen Beeinträchtigungen für die AnwohnerInnen durch zunehmenden Parkplatzsuchverkehr, auch in anliegenden Wohngebieten. Bevor dieses Problem nicht gelöst ist, kann eigentlich die vorgesehene, erheblich verdichtete Bebauung nicht realisiert werden.

Schall- und Lärmentwicklung, Emissionsbelastungen - Fehlende und fehlerhafte Gutachten und Abwägungen

Das vorliegende Schallschutzgutachten betrachtet nur den Straßenabschnitt Kurfürsten-Anlage von Römerkreis bis Adenauerplatz. Die oben genannten Zubringerstraßen und die Bahnhofstraße werden nicht untersucht, obwohl dort sowohl durch die erhebliche Verschmälerung der Straße, die dann beidseitig nahezu geschlossene, hohe Bebauung als auch durch den Zuwachs an Verkehr mit höherer Lärmbelastung zu rechnen sein wird.

Das vorliegende Schallschutzgutachten geht von einer Lärmbelastung in der Kurfürsten-Anlage in Höhe von ca. 65 dB am Tag und 57,4 dB in der Nacht aus. Grundlage ist ein Prognosewert von 28.000 Fahrzeugen im Jahr 2020. Die gerade durch die Stadt Heidelberg veröffentlichten Werte der Lärmbelastung im Zusammenhang mit der EU - **Lärmschutzaktionsplanung** kommt jedoch bereits jetzt schon (Status-Quo, also nicht Prognosewert) zu einer aktuellen Lärmbelastung zwischen 70 und 75 dB / Tag und 60-65 dB in der Nacht.

Die Orientierungswerte sind 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. D.h. also, dass bereits jetzt schon Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag in Höhe von 10 bis 15 dB am Tag und 5 bis 10 dB in der Nacht vorliegen. Diese Zahlen gelten auch für die Zubringerstraßen, außer der Rohrbacherstraße, wo jetzt schon Werte von über 75 dB am Tag vorliegen.

Das heißt also:

- Zwei städtische Gutachten kommen zum gleichen Zeitpunkt zu unterschiedlichen Ergebnissen.
- Auf der Basis der Kartierungswerte der EU-Lärmschutzplanung gibt es also „nicht nur“ eine Überschreitung der Orientierungswerte von 6 dB am Tag und 9 dB in der Nacht ausgelöst durch die Neubebauung (was im Bebauungsplanentwurf unterstellt wird), also schon jetzt mehr als doppelt so viel Lärm (6 dB_A mehr bedeutet immer eine Verdopplung des Lärmpegels, unabhängig vom Ausgangswert), als die Orientierungswerte der EU vorsehen. Die tatsächliche gesamt-

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

te Überschreitung der Orientierungswerte liegt nach der Neubebauung wahrscheinlich im Prognosezeitraum noch um ein Vielfaches höher.

- Dies sind erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte und noch eine erheblichere Überschreitungen der Grenzwerte, ab der gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm zu erwarten sind: diese liegen bei 55 db.
- Wenn man zudem davon ausgehen muss, dass die prognostizierten Verkehrsbewegungen im Jahr 2020 höher sind, als in den vorliegenden Berechnung unterstellt wird, liegt aller Voraussicht nach die künftige Lärmbelastung erheblich über den prognostizierten Werten und wird damit zu starken gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner führen.

Als Resultat des Schallschutzgutachtens werden für die Gebäude im Planungsgebiet strenge Auflagen zur **Lärmabschirmung** der Innenräume gemacht. Dies ist gut und wichtig. Aber: für die durch den Zuwachs an Lärm fast genauso betroffenen Bewohner der südlichen Bahnhofstraße und der Zubringerstraßen ist kein zusätzlicher Lärmschutz vorgesehen.

Hier ist zu prüfen, ob **Schadensersatzforderungen an die Stadt** gestellt werden können, wenn durch die durch städtische Planung wissentlich verursachte zusätzliche Lärmbelastung auch dort überall zur Gesunderhaltung der Bewohner teure Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Es fehlt im Bebauungsplanentwurf die Ermittlung von solchen Folgekosten, sowohl für die Eigentümer der betroffenen Häuser als auch für die Stadt Heidelberg. Solche Kosten sind aber integraler Bestandteil der geplanten Baumaßnahme und müssen ausgewiesen werden. Die Rechte der Hauseigentümer sind erheblich beeinträchtigt, die wirtschaftliche Verwertung des Eigentums eingeschränkt.

Es fehlen Gutachten zur Feinstaubbelastung, CO₂-Belastung und sonstigen Umweltbelastungen, die durch die Zunahme von Verkehr und durch die dichtere Bebauung erzeugt werden:

Verkehr verursacht nicht nur Lärm, sondern belastet Umwelt und Mensch in vielfältiger Weise. Es gibt aber keine gutachterliche Aussagen oder sonstige umfassende Abwägungen, die dieses Problem ausreichend darstellen. Diese sind aber zwingend notwendig, wenn man bedenkt, dass das Planungsgebiet in der Umweltzone Heidelbergs liegt und aufgrund des Wegfalls der Grünflächen und Bäume auch deren Filterwirkung entfällt. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, dass alles vermieden werden muss, einen weiteren Anstieg von Belastungen über die zulässigen Grenzwerte zu erzeugen, auch durch Verzicht auf bauliche Maßnahmen mit erheblichen Zuwachs an Verkehr.

Zwischenresümee zu Schall- und Lärmentwicklung und zu Schadstoffbelastung:**Schützenswerte gesundheitlichen Interessen von Menschen, insbesondere auch die von Kindern, sind nicht berücksichtigt worden.**

Es fand keine Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Investors, den finanziellen Interessen des Landes und den Gesundheitsinteressen der betroffenen Bevölkerung und den wirtschaftlichen Interessen der Hauseigentümer im betroffenen Gebiet statt. Deshalb kann von den Mandatsträgern im Gemeinderat auch keine ermessensfehlerfreie Entscheidung getroffen werden.

Klimaschutz und Umweltschutz - Fehlende und fehlerhafte Abwägungen**Klimagutachten:**

Das Klimagutachten aus dem Jahr 1995 stellt Anforderungen an die Stadtentwicklung, gegen die in der Zwischenzeit immer wieder verstoßen wurde. Die negativen Auswirkungen, die das Gutachten beschreibt, sind bereits jetzt in einigen Bereichen der Weststadt erlebbar.

Es werden die Zusammenhänge und Auswirkungen zwischen Flächennutzung, Stadtre Relief und Kleinklima in den Stadtbezirken dargestellt. Bezüglich der Gestaltung von Straßen wird aufgeführt, dass in Straßenschluchten Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden können.

Die Planungsempfehlungen geben vor:

- auf maximale Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung zu achten;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Ventilation zu ergreifen;
- innerstädtische Grünanlagen und gehölzüberstandene Flächen zu erhalten, da sie neben ihrer Funktion als Kaltluft- und Sauerstoffproduzent auch einen wichtigen Beitrag zur Schadstoffminderung leisten;
- bauliche Verdichtungen nur im geringsten Umfang vorzunehmen, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen.

Bei einer Reihe von Baumaßnahmen wurde gegen die Vorgaben des Gutachten verstoßen wurde z.B. bei:

- dem Neubau des LZB-Gelände (Vernichtung von Grünfläche, hohe Gebäude, Straßenschluchten, Belüftungsbarrieren); Straßenbahn 26 (Kahlschlag hochgewachsener Bäume mit großen Baumkronen);
- diversen Nachverdichtungen in der Weststadt (Zerstörung von Grünflächen, Belüftungsbarrieren);
- großflächige und hohe Bebauung in der Panoramastraße (Hindernis für Hangabwinde)

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Die klimatischen Verhältnisse können sich also jetzt schon nur verschlechtern haben bzw. werden sich noch weiter verschlechtern, da permanent dem vorliegenden Gutachten zuwider gehandelt wird. Die vorgesehene Bebauung im Bereich Kurfürstenanlage-Anlage/ Bahnhofstraße wird, da sie ein großes Gebiet umfasst, entsprechend auch große Auswirkungen haben und das Kleinklima in der gesamten Weststadt nachteilig beeinflussen.

Umweltgutachten:

Bezüglich der ausführlichen Erläuterung der verschiedenen Schutzgüter verweisen wir auf die Stellungnahme der Landesnaturschutzverbandes, der wir uns inhaltlich voll anschließen. Wir tragen hiermit die gleichen Bedenken vor, ohne dass wir diese nochmals im Detail ausführen.

Die umweltrelevanten Festlegungen im Bebauungsplan reichen bei weitem nicht aus:

- Es wird als eine Begründung für die Neubebauung angeführt, das Gebiet sei hinter der städtebaulichen Entwicklungen zurück. Doch aus Umweltgesichtspunkten (und wegen des Stadtbildes) wertvoll und unbedingt erhaltenswert ist der hier erhaltene hochwertige Bestand an alten Bäumen .
- Für den Quartiersplatz im MK5 Pflasterbänder als Oberflächenbeläge vorgesehen. Dies verhindert, dass hier Grünflächen entstehen könnten, auch nicht als Randstreifen rund um den Platz.
- Die Dachbegrünung in 8 cm Substrat kann doch wirklich nicht einen Ausgleich bieten; wirkungsvolle Verdunstungs- und Kanalisierungseffekte, die die Nachteile der Bebauung aufheben dürfen bezweifelt werden. Auch wird die festgelegte mind. 80%-ige Übergrünung im gleichen Absatz reduziert auf 50%, falls eine Solaranlage eingeplant wird. Eine Begründung für diese Reduzierung ist aus Umweltgesichtspunkten nicht nachzuvollziehen. Eine Solaranlage hat zwar zweifelsohne wünschenswert, warum sie aber eine verringerte Dachbegrünung erlauben soll, ist nicht ersichtlich.
- Nach der den Unterlagen beigefügten Belichtungsstudie ergäbe sich keine Negativeffekte. Aussagen über die Helligkeit in Zimmern der südlichen Bahnhofstraße können jedoch nicht reduziert werden auf direkte Sonne. Durch die Enge der Straße und die Höhe der neuen Gebäude wird die natürliche Belichtung der Zimmer in den unteren Stockwerken zu jeder Zeit, nicht nur bei passendem Sonnenstand beeinträchtigt.

Baumschutzsatzung

Jeder private Bauherr muss bei Bauvorhaben gute Begründungen abgeben, wenn er auch nur einen einzigen Baum ab einer gewissen Größe fäl-

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

len will. Hier wird durch Schaffung von Baurecht ohne Notwendigkeit (wenn man von der Gewinnmaximierung des Investors absieht) die Beseitigung von vielen großen alten Bäumen vorgeschrieben.

Zwischenresümee zu Klimaschutz und Umweltschutz

Insgesamt läuft unsere Abwägung und die Analyse der Aussagen in der Begründung und im Umweltbericht unterm Strich darauf hinaus, dass es ernstzunehmende Widersprüche, Mängel und Versäumnisse in der Planung des Bebauungsvorhabens gibt, die nicht zu beschönigen, sondern nachzuarbeiten sind.

Es bleibt zweifelhaft, dass die Stadt Heidelberg den Titel Umwelthauptstadt zurecht trägt, wenn die städtischen Ämter und von Ihnen beauftragte Gutachter die Belange des Umwelt- und Naturschutzes in einem so wichtigen städteplanerischen Anliegen wie der Bauleitplanung nahezu unberücksichtigt lassen. Die Einleitung der Aberkennung dieses Titels sollte ernsthaft geprüft werden.

Nicht erfüllte Forderungen aus dem Stadtentwicklungsplan (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan stellt eine Reihe von Forderungen an die Stadtplanung und Ziele der Stadtentwicklung auf, die als Grundsatzbeschlüsse der Stadt weisungsgebenden Charakter haben sollten. Hiervon sind viele im Bebauungsplan nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

Alleinstellungsmerkmale Heidelbergs betonen:

- Durch die vorgelegte Bauleitplanung wird der Straßenraum erheblich verengt, d.h. überhöhte und monoton gestaltete neue Gebäude rücken direkt an die stadtbildprägende Gründerzeitbebauung, die zum besonderen Flair Heidelbergs erheblich beiträgt und dann nicht mehr wie bisher nahezu ungestört erlebbar ist.
- Durch hohe Gebäude und eingeschränkten Straßenraum wird der Blick von der Bahnhofstraße auf Berg, Ebene und Schloss endgültig minimiert, wenn nicht gar verhindert. Es genügt nicht, die Kurfürstenanlage aufzuwerten, auch die Umgebung trägt zum Wohlfühlen in der Stadt bei, ist im Fall der Bahnhofstraße sogar prägender. Auch die Neubebauung wird in die Kurfürstenanlage nicht in dem Maße verbessern, wie in der Bahnhofstraße durch die Verschmälerung eine Verschlechterung eintritt.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung:

Die geforderter Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung drückt sich in verschiedenen Gesichtspunkten aus.

Sie kann z.B. so interpretiert werden, dass keine Funktion darf wegfallen, ohne dass für Ersatz gesorgt ist. Dies gilt beim vorgelegten Bebauungsplan nicht für:

- **Bäume und Grünflächen:** die bisherigen Grünflächen des Landesgrundstückes fallen ersatzlos weg, die als Ersatz für die alten Bäume geplanten viel kleineren Spalierbäume werden deren klimatische Funktion und ihre Wirkung auf das Stadtbild nicht ersetzen können. Begrünte Flachdächer mit 10 cm Substrat tragen nicht in größerem Maße zur Durchgrünung der Stadt bei.
- **Busbahnhof und Touristenbusse:** Ein Ersatzstandort für den Ein- und Ausstieg der Touristen ist noch nicht öffentlich bekannt gemacht. Dieser Punkt wird umso gravierender als auch am Karlstorbahnhof keine Möglichkeiten mehr sind, der Neckarmünzplatz allein ist schnell überlastet und bietet nur für 3 Busse gleichzeitig Platz. Die Stadt hat noch kein schlüssiges Konzept für den Bustourismus vorgestellt.
- **bequemes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße:** durch die starke Verengung des Verkehrsraums auf nur 20 m ist mit Problemen bei der Gleichzeitigkeit von Liefer-, Pkw- und Fahrradverkehr zu rechnen. Das Verkehrskonzept macht keine Aussagen, wie dem in der Bahnhofstraße begegnet werden soll.
- **zukünftige Anforderungen stoßen auf enge räumliche Grenzen:** völlig überbaute Flächen können nicht mehr weiter entwickelt werden, für jetzt noch nicht absehbare Anforderungen und schon bekannte (Kurvenfahrt bei breiteren und längeren Fahrzeugen) ist nur wenig Spielraum.
- **verschlechtere Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge:** täglich sind in der Weststadt Situationen erlebbar, in denen Lieferverkehr und Rettungsfahrzeuge mehr als Schwierigkeiten haben, um Kurven zu kommen und durch enge Straßen zu kommen. Durch die Verengung der Straße und die engen Kurvenradien bei den geplanten Straßencrossungen werden hier neue Konfliktpunkte geschaffen.
- **Umwidmung Bahnhofstraße, Verkauf öffentlicher Raum:**
- **Architektur**

Nachhaltigkeit bedeutet auch, zukünftigen Generationen die gleichen Möglichkeiten und Ressourcen zu hinterlassen, die die eigene Generation vorgefunden hat und keinesfalls eine Verschlechterung der Lebensbedingungen gezielt einzuleiten. Dies ist aber beim vorgelegten Bebauungsplan der Fall. Kommentar eines 12-jährigen Mädchens: „Das ist ja die Höhe: Die alten Männer bestimmen jetzt, dass alles zugebaut werden soll und wir können dann in 30 Jahren, wenn wir die Erwachsenen sind und die schon längst gestorben sind, schauen, wie wir mit der engen Straße klarkommen und wo wir frische Luft und Licht herholen!“

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Maximaler Bürgernutzen:

Eine Maximierung des Bürgernutzens durch den Bebauungsplan ist nicht erkennbar, vielmehr ist das Gegenteil der Fall: Die privaten Eigentümer des Plangebietes erhalten eine Gewinnmaximierung und alle anderen Bürger fast nur Nachteile.

Repräsentative Stadtmitte:

Die langweilige Allerweltsarchitektur des Behördenzentrums gibt den Maßstab vor für alle nachfolgenden Gebäude in der näheren und weiteren Umgebung. Das Ziel einer „repräsentativen Stadtmitte“ ist damit nicht erreichbar. Hier wird eine Chance vertan, die Innenstadt an dieser Stelle wirklich qualitativ aufzuwerten

Minimierung der Bodenversiegelung

Auch wenn bei Aufstellung des STEP an die ganze Stadt, nicht nur an die Innenstadt gedacht wurde, ist dieses Ziel auch aus klimatischen und umweltschonenden Gesichtspunkten wichtig. Allerdings passiert hier genau das Gegenteil der Forderungen: Jeder kleinste Quadratzentimeter wird zementiert, keine einzige Grünfläche bleibt erhalten (die Baumscheiben der Spalierbäume darf man in ihrer Wirkung als Grünfläche sicherlich vernachlässigen)

Schaffung zusammenhängender Grünstrukturen

Eine Schaffung zusammenhängender Grünstrukturen ist bei vollständig versiegelten Flächen in dieser Größenordnung nachhaltig behindert. Betrachtet man auch die Entwicklungen in der näheren und weiteren Umgebung der letzten Zeit und die Planungen für die nähere Zukunft, ist erkennbar, dass die verbliebenen Grüninseln in der Stadt in Form von Gärten und kleinen und größeren städtischen Grünanlagen immer mehr ganz verschwinden und damit die restlichen weiter voneinander getrennt anstatt verbunden werden.

Baudichteplan

Der zum Stadtentwicklungsplan gehörende Baudichteplan gibt für das betreffende Gebiet 15 m als maximale Traufhöhe (5 Geschosse mit 3m Höhe) vor. Über diesen Rahmen wird jetzt erheblich hinausgegangen, insbesondere deshalb, weil auf die jetzt festgelegten 6 Geschosse noch zusätzliche Aufbauten dazu kommen können (und ganz sicher auch werden). Auch wird im Bebauungsplan eine Mindesthöhe festgelegt, die um ein Stockwerk unter der vorgesehenen Geschoßhöhe liegt. Das bedeutet, dass ein Eigentümer bei Veränderungen in jedem Fall diese Höhe bauen muss, selbst wenn er das selbst gar nicht möchte, mit allen (auch für das Klima) negativen Folgen. Durch die ausdrücklich erlaubte Vergrößerung der Gebäude in die Innenhöfe hinein bis auf 18 m Gebäudetiefe (gegenüber 4 m mehr als Plan) wird noch mal für einen wesentlichen Flächenzuwachs für die Eigentümer und damit eine nochmals erweiterte Wertsteigerung erreicht bei Minimierung der Freiflächen und ihrer für das Klima wichtigen Funktionen (Durchgreifen von Winden bis auf den Boden).

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

Die Grundflächenzahl ist im Baudichteplan für das überplante Gebiet mit 0,61 bzw. 0,8 festgelegt. Durch die Neuplanung soll sie auf das maximal mögliche Maß 1,0 hochgesetzt werden, das bedeutet, das der gesamte Bereich restlos versiegelt wird.

Modell räumliche Ordnung

Ob die im Modell räumliche Ordnung festgelegten Entwicklungsziele und Planungsvorgaben eingehalten werden, konnte nicht überprüft werden, da die Unterlagen nicht online verfügbar sind. Da eine Neuordnung des überplanten Gebiet, das wesentlicher Teil eines Entwicklungskorridors 1. Ordnung ist, großen Einfluss auf die gesamte Räumliche Ordnung der Stadt hat, ist noch mal sehr genau zu überprüfen, ob die nicht auch hier durch die erzwungen schnelle Arbeit der befassten städtischen Einrichtungen nachteilige unerwünschte Nebenwirkungen der Planung auftreten können.

Zwischenresümée zu den sachlichen Einwänden auf der Basis des Stadtentwicklungsplan:

Viele (hier nicht aufgeführte) Ziele des Stadtentwicklungsplanes, insbesondere die der Verdichtung und maximalen Entwicklung der Innenstadt und der Berücksichtigung von wirtschaftlichen Interessen werden optimal angesteuert. Auf der Strecke bleiben die weicheren Ziele, die mit den Bürgern selbst und ihrem Wohlfühlen in der Stadt zu tun haben. Das geht an den Grundsätzen der Bauleitplanung wie sie im BauGB festgelegt sind vorbei.

Sonstige Einwände

Mangelnde Information durch städtische Behörden im Zeitraum der Offenlage des Bebauungsplans:

Ein interessierter Bürger, der auch Mitunterzeichner dieses Einwandes ist, fragte mehrfach bei verschiedenen städtischen Fachbehörden an, um offene Fragen zum Bebauungsplanentwurf beantwortet zu bekommen. Auf der Internetseite der Stadt Heidelberg ist ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass man solche Informationsmöglichkeiten als Bürger im Zeitraum der Offenlage des Bebauungsplans nutzen kann.

Folgende Anfragen sind per Email verschickt worden (siehe Anlagen):
31.5.2008 an das Umweltamt, Herrn Dr. Zierkwitz, wurde am 3.6.2008 beantwortet, dass man keine Auskunft geben will und kann. Zuständig sei das Stadtplanungsamt. An das Stadtplanungsamt wurde diese Anfrage am 3.6.2008 weiter geleitet. Eine Antwort liegt bis heute, 20.6.2008 – Ende der Offenlage – nicht vor.

2.6.2008 an das Amt für Verkehrsmanagement, Herrn Felleke, keine Antwort bis zum 20.6.2008.

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

Am **4.6.2008** wurden die in den Mails formulierten Informationsfragen im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung in der Stadtbücherei erneut öffentlich gestellt. Die Amtsleiterin des Stadtplanungsamtes und die anwesenden FachmitarbeiterInnen dieses Amtes waren nicht in der Lage, diese Fragen detailliert zu beantworten.

Am 17.6.2008 wurde eine weitere Anfrage an das **Stadtplanungsamt** und an das **Dezernat IV** – Dezernat für Integration und Chancengleichheit – gerichtet, ob es eine Stellungnahme dieses Dezernates auf der Basis der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Männer und Frauen auf lokaler Ebene“ gebe. Bis zum 20.6.2008 wurde auch diese Anfrage nicht beantwortet.

Der Bürger muss den Eindruck gewinnen, dass städtischen Behörden weder in der Lage noch Willens sind ihrer Informationspflicht nachzukommen. Das ist ein schwerwiegender demokratischer Mangel, der die Teilhabe der BürgerInnen an öffentlichen Diskussions- und Entscheidungsprozessen massiv beeinträchtigt. Zudem liegt ein Verstoß gegen die EU-Gleichstellungscharta vor, die von der Stadt Heidelberg freiwillig unterzeichnet wurde.

Wohnanteil in den geplanten Gebäuden: Der Bebauungsplanentwurf sieht zwar einen 50%-igen Wohnanteil in einigen Gebäudekomplexen vor, er schreibt aber nicht vor, was im „Ersten Heidelberger Gleichstellungs-Aktionsplan“ ausdrücklich gefordert wird, dass nämlich „bei allen neu entstehendem Wohnraum 15% mietpreis und belegungsgebundene Mietwohnungen und 5% preisgebundenes Wohneigentum erstellt werden müssen.“ Durch diesen Mangel bleiben wichtige soziale Interessen des Gemeinwohls auf preisgünstigen Wohnraum unbeachtet.

Fortführung der Unterzeichnerliste:

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

friseur
friseur
Privat
Privat
Privat

(

c

(

76

2
6

-

)

,

1

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008



Einspruch gg.
B-Plan Kurf-Anla...

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit lege ich fristgerecht Einspruch ein gegen den Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage -
Weststadt.
Weiteres entnehmen Sie bitte dem beigefügten Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“,

Anlage 1 zu DS 2008

c/o Hilde Stolz, Rohrbacher Str. 64, 69115 Heidelberg

Unterzeichner:

Wolfgang Gällfuß, Hilde Stolz, Dietrich Hildebrandt, Roswitha Claus, Regina Kadel, Ulrike Katzenberger, Andreas Stolz, Claudia Köber, Ulrike Gartung, Stephan Pucher, Susanne Nötscher, u.a. s. S. 2, S. 25ff

Technisches Bürgeramt
Verwaltungsgebäude Prinz Carl
Erdgeschoss
Kornmarkt 1

69117 Heidelberg

Heidelberg, den 20.6.2008

Bebauungsplan Weststadt – Kurfürsten-Anlage (Stand 20.3.2008) Einspruch und Stellungnahme im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen obigen Bebauungsplan melden wir hiermit fristgerecht unsere Einwände an.

Zusammengefasst kommen wir zu folgendem Ergebnis:

1. Die qualitativen Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs (2006) zum Planungsgebiet sind durch den Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt. Es gibt erhebliche Abweichungen zur angestrebten städtebaulichen Qualität und zu verschiedenen stadtpolitischen Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates der Stadt Heidelberg aus den letzten Jahren.
2. Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig
 - die Lebenssituation der im Planungsgebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen;
 - die städtebauliche Gesamtlage Heidelbergs, insbesondere der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild Heidelbergs;
 - die Verkehrssituation und damit auch
 - die Belastung durch Lärm, Feinstaub, CO₂ usw.;
 - die klimatischen Lebensbedingungen von Menschen und Tieren;
 - die Werterhaltung des Eigentums der Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße.

Am **4.6.2008** wurden die in den Mails formulierten Informationsfragen im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung in der Stadtbücherei erneut öffentlich gestellt. Die Amtsleiterin des Stadtplanungsamtes und die anwesenden FachmitarbeiterInnen dieses Amtes waren nicht in der Lage, diese Fragen detailliert zu beantworten.

Am 17.6.2008 wurde eine weitere Anfrage an das **Stadtplanungsamt** und an das **Dezernat IV** – Dezernat für Integration und Chancengleichheit – gerichtet, ob es eine Stellungnahme dieses Dezernates auf der Basis der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Männer und Frauen auf lokaler Ebene“ gebe. Bis zum 20.6.2008 wurde auch diese Anfrage nicht beantwortet.

Der Bürger muss den Eindruck gewinnen, dass städtischen Behörden weder in der Lage noch Willens sind ihrer Informationspflicht nachzukommen. Das ist ein schwerwiegender demokratischer Mangel, der die Teilhabe der BürgerInnen an öffentlichen Diskussions- und Entscheidungsprozessen massiv beeinträchtigt. Zudem liegt ein Verstoß gegen die EU-Gleichstellungscharta vor, die von der Stadt Heidelberg freiwillig unterzeichnet wurde.

Wohnanteil in den geplanten Gebäuden: Der Bebauungsplanentwurf sieht zwar einen 50%-igen Wohnanteil in einigen Gebäudekomplexen vor, er schreibt aber nicht vor, was im „Ersten Heidelberger Gleichstellungs-Aktionsplan“ ausdrücklich gefordert wird, dass nämlich „bei allen neu entstehendem Wohnraum 15% Mietpreis und belegungsgebundene Mietwohnungen und 5% preisgebundenes Wohneigentum erstellt werden müssen.“ Durch diesen Mangel bleiben wichtige soziale Interessen des Gemeinwohls auf preisgünstigen Wohnraum unbeachtet.

Fortführung der Unterzeichnerliste:

Aktenverfügung:

Stadtplanungsamt
Abt. Innenstadtentwicklung

Heidelberg, 28.7.2008
61.41 Herr Rees

Betr.: Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage

Datum: 01.07.2008, Stadtplanungsamt

Gespräch mit Vertretern des Crowne-Plaza Hotels

Es werden folgende Bedenken gegenüber den Festsetzungen des Bebauungsplans geäußert:

- Die Anlieferung im Bestand erfolgt aus Richtung Westen über die öffentlichen Verkehrsflächen. Hier ist befindet sich ein entsprechender Zugang, der sich räumlich nicht verlegen lässt
- die Busandienung erfolgt ebenfalls in diesem Bereich im Westen des Gebäudes. Die Hotelgäste können die Rezeption über die Passage erreichen. Die Vorfahrt im Bereich des Haupteingangs an der Kurfürsten-Anlage ist für Busse nicht geeignet.
- Der Bebauungsplan ermöglicht ein direktes Anbauen an das Bestandsgebäude im Norden und Süden. In beiden Bereichen sind Hotelzimmer mit Fenstern vorhanden. Ein Anbau würde eine grundlegende Umgestaltung des Hotels bedeuten. Dies ist derzeit nicht vorgesehen.
- An der Bahnhofstraße befindet sich die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage: Die Zugänglichkeit ist bei den Maßnahmen zur Umgestaltung der Bahnhofstraße und insbesondere bei den geplanten Baumpflanzungen zu beachten.
- Neben der Tiefgaragenzufahrt liegt der Müllraum des Hotels. Hier befindet sich ein Presscontainer der ca. 1 x die Woche ausgetauscht wird. Hierzu ist es erforderlich, dass das Entsorgungsfahrzeug rückwärts an das Gebäude heranfährt. Dieser Bereich sollte nicht durch Baumpflanzungen tangiert werden, die Straße sollte auf voller Breite überfahrbar sein.

Lösungsansätze:

es werden folgende Lösungsmöglichkeiten diskutiert:

- Anlieferung könnte künftig auch im Innenhofs eines Ergänzungsblocks erfolgende, ggf. in einem überdachten EG-Bereich.
- die Busandienung könnte im Bereich der neuen Verbindungsstraße geschaffen werden. Es sollte weiterhin geprüft werden, ob die Änderungen im Bereich der Kurfürsten-Anlage künftig eine Bus-Vorfahrt ermöglichen
- Sofern ein Investor gefunden wird, der die bauliche Ergänzungen im Sinne des städtebaulichen Konzepts durchführt könnte, wäre es möglich, dass seitens Crowne Plaza ein Teil des Gebäudes als Hotelergänzung mit einer noch zu definierenden Zimmeranzahl erworben wird.

S. Rees