

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan
Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen
der Straße Im Franzosengewann und dem S-
Bahnhof Kirchheim“
(1. Bauabschnitt)

Begründung
nach § 9 (8) Baugesetzbuch

Stand: Satzung

Fassung vom: 30. Januar 2009

A	Bebauungsplan	5
1	Erfordernis der Planaufstellung	5
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	5
1.2	Verfahrensablauf	5
1.3	Allgemeine Planungsgrundsätze und -ziele	6
1.4	Bestehende Rechtsverhältnisse	6
1.5	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	6
1.6	Bestehende Nutzungen	7
1.7	Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	7
	Regionalplan	7
	Flächennutzungsplan	7
1.8	Einordnung in bestehende informelle Planungen	7
	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)	7
	Modell räumlicher Ordnung MRO	7
	Stadtteilrahmenplan Kirchheim	8
	Verkehrskonzept Kirchheim	8
1.9	Städtebauliche Planungskonzeption	8
	Nutzungskonzept	8
	Grün 9	
1.10	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	9
	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	9
	Verkehrsimmissionen	10
	Gewerbelärmimmissionen	10
1.11	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	10
1.12	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	10
	Allgemeine Verkehrsentwicklung	10
	Auswirkungen auf das Verkehrsnetz	11
1.13	Belange der Ver- und Entsorgung	12
1.14	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	12
2	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	13
2.1	Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch)	13
2.2	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch)	13
2.3	Fläche für Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Baugesetzbuch)	13
2.4	Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	13

2.5	Mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 Baugesetzbuch)	13
2.6	Anpflanzen von Bäumen, Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Baugesetzbuch)	14
2.7	Denkmalschutz	14
2.8	Hinweise	14
3	Verfahren und Abwägung	15
3.1	Aufstellungsbeschluss	15
3.2	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	15
3.3	Öffentliche Auslegung	16
3.3.1	Bürger, Schreiben vom 30.03.2006 Anlage 1.1	16
3.3.2	Bürger, Schreiben vom 03.04.2006 Anlage 1.2	16
3.3.3	Polizeidirektion Heidelberg, Stellungnahme vom 19.04.2006 Anlage 2.1	17
3.3.4	Naturschutzbeauftragter, Dr. Karl-Friedrich Raqué, Anlage 2.2 Stellungnahme vom 03.04.2006	18
3.3.5	Stadtwerke Heidelberg AG, Stellungnahme vom 11.04.2006 Anlage 2.3	18
3.3.6	Deutsche Telekom AG, T-Com, Stellungnahme vom 28.03.2006 Anlage 2.4	18
3.3.7	DB Netz, Stellungnahme vom 05.04.2006 Anlage 2.5	19
4	Durchführung und Kosten	20
4.1	Flächenbilanz	20
4.2	Grundbesitzverhältnisse	20
4.3	Kosten	20
B	Umweltbericht	20
5	Kurzdarstellung der Planung (vgl. Teil A Kapitel 2 Städtebauliche Begründung)	21
5.1	Art und Umfang des Vorhabens, Festsetzungen des Bebauungsplans	21
6	Ziele des Umweltschutzes	22
6.1	Naturschutz und Landespflege	22
6.2	Bodenschutz	22
6.3	Wasserrecht	22
6.4	Immissionsschutzrecht	22
7	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	22
7.1	Derzeitige Umweltsituation	23
	Mensch	23
	Tiere und Pflanzen	23
	Klima	23
	Boden	23
	Wasser	24

	Landschaft	24
	Kultur- und Sachgüter	24
7.2	Nichtdurchführung der Planung	24
7.3	Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt – Eingriffs-Ausgleichsbilanz	24
7.4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	25
7.5	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	25
7.6	Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	25
8	Zusammenfassung	25
C	Zusammenfassende Erklärung (10 Abs. 4 BauGB)	26

A Bebauungsplan

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ wurde am 25.04.2002 vom Gemeinderat mit dem Ziel gefasst, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Hardtstraße zu schaffen und diesen Bereich funktional, städtebaulich und stadtgestalterisch aufzuwerten und neu zu ordnen.

Im Rahmen der Verkehrskonzeption zum Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn Kirchheim wurde der Ausbau des Teilabschnittes der nördlichen Hardtstraße zwischen dem S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach und der Albert-Fritz-Straße als Maßnahme benannt, die sich entlastend auf den Trassenbereich auswirken kann. Mit dem Bau der Straßenbahn ist eine Einbahnstraßenregelung in der Schwetzinger Straße zwischen Kirchheim-Rathaus und Alstater Straße (Fahrtrichtung Innenstadt) verbunden. Durch den Lückenschluss zwischen der Albert-Fritz-Straße und der nördlichen Hardtstraße soll die verbesserte Erreichbarkeit vor allem der Wohnquartiere im östlichen Kirchheim erreicht werden.

Ein weiterer Anlass der Planung ist der schlechte bauliche Zustand der Hardtstraße, die kaum die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete übernehmen und noch weniger eine angemessene Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Stadtteils herstellen kann. In weiten Teilen verläuft der Verkehr über nicht dem öffentlichen Fahrverkehr gewidmetes Bahngelände.

Der Gewerbe- und Wohnbereich parallel zur Bahntrasse stellt sich als sehr inhomogene Zone dar. Klare Raumkanten für ergänzende Bebauungen fehlen. Die Verkehrsführung ist unklar, die Straßenführung und -breite variiert mit den unterschiedlich genutzten Lagerflächen der Bahn, die sich entlang der Bahntrasse aufreihen. Die Straße soll daher neu angelegt werden. Die geordnete städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs führt zur Aufwertung des Bahnhof, seines Umfeld und der von der Deutschen Bahn freigesetzten Flächen.

1.2 Verfahrensablauf

In der Sitzung des Bauausschusses vom 17.02.2004 (DS 38/2004) wurde der damalige Planungsstand und das weitere Vorgehen vorgestellt. Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurde geprüft, ob ein nördlicher Anschluss an den Kirchheimer Weg über eine neue west-östliche Querverbindung in Höhe der Stettiner Straße sinnvoll und notwendig ist. Dadurch wurde die Vorentwurfsplanung um den Abschnitt zwischen Kirchheimer Weg und Hardtstraße erweitert. Parallel wurde diese Planung mit der Deutschen Bahn Telematik und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt, sodass die Deutsche Bahn eine Entbehrlichkeitsprüfung der Flächen (mit Einschränkungen wie Streckenfernmeldekabel, Fahrleitungsmasten, Lagerflächen und vorhandene Lagergebäude) im Zuge der Hardtstraße Nord durchführen konnte (Juli 2003).

Aufgrund von Anträgen aus der nicht öffentlichen Sitzung des Bauausschusses am 17.02.2004 prüfte die Verwaltung zwei Varianten der Anbindung an den Kirchheimer Weg über die Straße Im Franzosengewann und über eine mögliche neue Verbindung der Stettiner Straße und stellte diese im Rahmen der frühzeitigen Bürgeranhörung am 09.03.2004 in einer Informationsveranstaltung in Kirchheim vor. Wichtigste Ergebnisse der Erörterung waren:

- Die Forderung nach aktuellen Verkehrsbelastungszahlen (Bestand und entsprechende Prognose), insbesondere im Bereich der Albert-Fritz-Straße.
- Die Anwohner der Albert-Fritz-Straße sprachen sich gegen eine Verkehrsführung durch die Albert-Fritz-Straße aus, die Anwohner der Straße Im Franzosengewann gegen einen Ausbau der Straße Im Franzosengewann;
- Mit großer Mehrheit waren die Anwesenden gegen eine Verkehrsanbindung über die Stettiner Straße (2. Bauabschnitt), da hierdurch eine der wenigen Grünflächen sowie der Kindergarten in Mitleidenschaft gezogen würde;

Die Entbehrlichkeit der Flächen nördlich der Albert-Fritz-Straße wurde durch die Deutsche Bahn Immobilien bereits durchgeführt. Ob die Fläche auch für die geplante Rad- und Fußgängerbrücke ausreicht, kann erst bei Vorlage der Ausführungsplanungen abschließend beurteilt werden. Demnach ist die teilweise Inanspruchnahme der Böschung nördlich der Albert-Fritz-Straße zum Straßenausbau unter bestimmten Voraussetzungen wie beispielsweise die Versetzung einzelner Masten möglich. Die Änderung der Fahrleitung wird nach Aussage der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem Bau der Fuß- und Radwegebrücke zwischen Kirchheim und Rohrbach erfolgen. Das Gleis 506 wird von der Energie Baden-Württemberg AG (EnBW) weiterhin als Transformatorenumladestation benutzt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist aus diesem Grund in einen 1. und 2. Bauabschnitt geteilt worden. Der 2. Bauabschnitt zwischen Albert-Fritz-Straße und der Straße Im Franzosengewann soll in einem folgenden Verfahren durchgeführt werden.

1.3 Allgemeine Planungsgrundsätze und -ziele

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 Baugesetzbuch. Danach soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet und dazu beigetragen werden, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und -ziele relevant:

- die Stärkung des Stadtteilzentrums als Versorgungs- und Identifikationsraum,
- das Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung,
- den Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen,
- die Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- die Stärkung von Mittelstand und Handwerk,
- der Erhalt vorhandener Produktionsstätten und
- der Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur.

1.4 Bestehende Rechtsverhältnisse

Für die Bebauung entlang der Hardtstraße einschließlich des Flurstücks der vorhandenen Hardtstraße besteht der Straßen- und Baufluchtenplan „Franzosengewann“ von 1956. Dieser sieht vor, die Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim 8 m breit zu Lasten der angrenzenden Wohn- und Gewerbegrundstücke auszubauen. Als Nutzung ist entlang der Hardtstraße eine zweigeschossige Geschäfts- und Gewerbebebauung vorgesehen. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ wird der Straßen- und Baufluchtenplan in dem entsprechenden Teilbereich aufgehoben und durch die Festsetzungen des neuen Bebauungsplans ersetzt.

1.5 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich am Ostrand des Stadtteils Kirchheim. Es wird im Norden begrenzt durch die verlängerte Albert-Fritz-Straße, im Osten durch das vorhandene Gleis 506 der Bahnstrecke Heidelberg–Karlsruhe, im Süden durch die Verlängerung der Odenwaldstraße und im Westen durch die Bebauung entlang der Hardtstraße.

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000, in der Fassung vom 6. August 2008.

Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 1 ha.

1.6 Bestehende Nutzungen

Das Gebäude des alten Bahnhofs Kirchheim/ Rohrbach wird durch eine Fachklinik der Arbeiterwohlfahrt mit Restaurant und einer kleinen Druckerei genutzt.

Westlich des Bahnhofs prägt eine relativ geschlossene dreigeschossige Wohnbebauung das Bild. Im Erdgeschoss des Eckgebäudes Hardtstraße/Bogenstraße befindet sich eine Gastwirtschaft.

Nördlich der Bogenstraße schließt sich überwiegend Gewerbebebauung bestehend aus Lagerhallen und eingeschossigen Lagergebäuden an. Der Großteil der Grundstücke wird durch den Fensterbaubetrieb der Firma Rossmann genutzt.

Ergänzt wird die gewerbliche Bausubstanz durch ein zweigeschossiges Gebäude auf Flurstück Nr. 40520/2 (Bordell) und eine zweigeschossige Gründerzeitvilla auf Flurstück Nr. 41104.

1.7 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

Regionalplan

Der von der Verbandsversammlung Unterer Neckar am 04.12.1992 beschlossene Regionalplan stellt das Plangebiet als „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe“ dar.

Der Bebauungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung.

Flächennutzungsplan

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim vom 15.07.2006 stellt das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar.

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

1.8 Einordnung in bestehende informelle Planungen

Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)

Der STEP aus dem Jahr 1997 zeigt die für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Heidelberg in den nächsten Jahren maßgebenden Leitziele auf. Für das vorliegende Planungsvorhaben sind insbesondere folgende Zielsetzungen relevant:

Zielbereich städtebauliches Leitbild:

Ziel ist es, Bauland sparsam zu verwenden. Es ist eine maßvolle Innenentwicklung gemäß eines unter sozialverträglichen, stadtbildpflegerischen und stadtklimatologischen Gesichtspunkten zu erarbeitenden Dichteplanes anzustreben.

Eine konsequente Mischung der Funktionen auf engstem Raum, also Wohnen – Arbeiten – Freizeit etc. ist anzustreben, damit Urbanität entsteht. Dichtere Bauformen und komplexere Nutzungsstrukturen sind dabei Leitgedanken.

Zielbereich Umwelt

Ziel ist die Verbesserung der Umweltsituation und der dauerhafte Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Unter anderem soll der Klima- und Immissionsschutz vorangetrieben und dem Trend zur Zersiedlung entgegengesteuert werden.

Zielbereich Mobilität

Ziel ist die Förderung umweltfreundlicher Mobilität durch Angebotsverbesserungen und Reduzierung der Belastung durch den motorisierten Verkehr. Es soll mehr Mobilität ohne mehr Verkehr gewährleistet und eine „Stadt der kurzen Wege“ angestrebt werden.

Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Modell räumlicher Ordnung (MRO) aus dem Jahr 1999 konkretisiert den Stadtentwicklungsplan 2010, wertet Fachpläne wie Siedlungsstrukturplan und Umweltplan aus und zeigt, wo neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, welche Versorgungszentren gestärkt, welche Flächen frei bleiben und welche räumlichen Achsen betont werden sollen. So lassen sich die Prioritäten in der künftigen räumlichen Entwicklung Heidelbergs erkennen.

Das Plangebiet ist im Modell räumlicher Ordnung als bestehende Bahnfläche dargestellt, die bestehende Wohn- und Gewerbebebauung entlang der Hardtstraße als „Schwerpunktraum Wohnen und Arbeiten“.

Im Erläuterungsplan Öffentlicher Personennahverkehr ist das bestehende Schienennetz der Bahn/S-Bahn dargestellt. Als wesentliche Maßnahme zur Minderung der hohen Belastung durch den motorisierten Individualverkehr wird die konsequente Förderung des Umweltverbundes gesehen. Das bedeutet, dass in einem integrierten System der Öffentlichen Personennahverkehr gestärkt und der Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes gefördert werden, ohne die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs außer Acht zu lassen.

Der Bebauungsplan leistet durch die Verbesserung des Bahnhofsumfeldes, der damit verbundenen Aufwertung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Schaffung einer attraktiven Fuß- und Radwegeanbindung zur Heidelberger Innenstadt einen Beitrag zur Umsetzung des Modells räumliche Ordnung.

Stadtteilrahmenplan Kirchheim

Die Hauptziele des Stadtteilrahmenplans Kirchheim aus dem Jahr 1998 für den Bereich der nördlichen Hardtstraße sind die Aufwertung des Gewerbebereichs und der Straßenanbindung im südlichen Teil. Für die Ansiedlung leistungsfähiger klein- und mittelständischer Handwerks- und Gewerbebetriebe sollen zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim durch eine städtebauliche Neuordnung gezielt Flächen bereitgestellt werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung sollen die Freiräume entlang der Hardtstraße und der Bahntrasse in ihrer Funktion klarer gegliedert und durch eine Grünordnung in Form von straßenbegleitenden, raumbildenden Pflanzungen ergänzt werden.

Der als erster Schritt im Zuge der S-Bahn-Einführung geplante Umbau des Kirchheimer Bahnhofs zu einem der 6 neuen S-Bahn-Haltepunkte ist inzwischen durchgeführt worden. Verbunden war damit auch eine benutzerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung des direkten Bahnhofsumfeldes.

Verkehrskonzept Kirchheim

Im Rahmen der begleitenden Verkehrskonzeption zum Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn Kirchheim wurde der Ausbau des Teilabschnitts der nördlichen Hardtstraße zwischen dem S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach und der Albert-Fritz-Straße (Anhang III der Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1a) als Maßnahme benannt, die sich entlastend auf den Trassenbereich auswirken kann.

Mit dem Bau und Betrieb der Straßenbahnlinie ist eine Einbahnstraßenregelung in der Schwetzinger Straße zwischen Kirchheim Rathaus und Alstater Straße (Fahrrichtung Innenstadt) verbunden. Das Verkehrskonzept (siehe Anlage 1) ermöglicht durch den Lückenschluss zwischen der Albert-Fritz-Straße und der nördlichen Hardtstraße die verbesserte Erreichbarkeit vor allem der Wohnquartiere im östlichen Kirchheim.

1.9 Städtebauliche Planungskonzeption

Nutzungskonzept

Dem Bebauungsplan liegt das städtebauliche Konzept (Anlage 2) zugrunde.

Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, den Bahnhofsbereich städtebaulich und stadtgestalterisch aufzuwerten. Zum einen durch Schaffung einer durchgängigen Fuß- und Radwegeanbindung von Nord nach Süd mit neuem Gleiszugang von Norden. Zum anderen durch die klare Trennung der einzelnen Funktionsbereiche.

Für das östlich der alten Hardtstraße angrenzende Gelände soll durch Festsetzung eines Gewerbegebietes dem angrenzenden Gewerbebetrieben Raum für geplante Erweiterungen gegeben werden.

Individualverkehr

Die bisher aufgrund der ehemaligen Nutzungsstrukturen im Bebauungsplangeltungsbereich gegebene unklare Verkehrsführung soll mit dem Bebauungsplan beseitigt werden. Der Verkehr wird zur Zeit über die nicht gewidmeten Verkehrsflächen des ehemaligen Güterbahnhofs Kirchheim abgewickelt, während die gewidmete Straßenfläche der Hardtstraße der privaten Erschließung von Gewerbebetrieben dient. Mit der Verlegung der Hardtstraße auf die ehemaligen Güterbahnhofsflächen soll eine – auch visuell – eindeutige Zuordnung von öffentlichem Straßenraum und privater Erschließung geschaffen werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die im Zuge des S-Bahn-Ausbaus vollzogene Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Kirchheim und Rohrbach an den öffentlichen Nahverkehr wird durch die Neuordnung und städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes abgeschlossen. Ziel ist eine funktional und gestalterisch verbesserte Verknüpfung zwischen Haltepunkt, Bahnhof und Stadtraum zu schaffen.

Radverkehr

Mit der Neuordnung des Verkehrsraumes soll die bestehende Radwegeverbindung verbessert werden. Aufgrund der geringen Kfz-Belastung der Hardtstraße mit zukünftig ca. 2000 KFZ/Tag kann der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, eigenständige Radwege sind nicht erforderlich. Durch unterschiedliche Beläge (Pflaster, Asphalt) wird die Fahrbahn gegliedert, wodurch insgesamt eine Geschwindigkeitsverminderung vor allem des Kfz- und Lkw-Verkehrs erreicht werden soll.

Straßenquerschnitt

Das Konzept sieht eine geradlinige Führung der Hardtstraße parallel zur Bahn vor. Der geplante Straßenraum soll eine Breite von 16 Metern erhalten, von West nach Ost aufgeteilt in:

- 2,0 m gepflastertem Fußweg
- 2,0m Parkstreifen (Blaubasalt aus Bestand) mit Bäumen der auch auf der Ostseite die alternde Straßenbeleuchtung aufnimmt
- 5,50 m Fahrbahn (Asphalt)
- 2,0 m Parkstreifen (Blaubasalt aus Bestand) mit Bäumen
- 3,0 m Fußweg, Radfahrer frei (Asphalt)
- 1,5 m Grünstreifen mit Beleuchtung (bis zur Grundstücksgrenze Stadt HD / DB)

Im Bahnhofsbereich sieht das Konzept von West nach Ost folgende Aufteilung vor:

- Gehweg von ca. 2,40 im Süden bis ca. 5,65 im Norden (Gehwegplatte Beton 30x30)
- Fahrbahn 6, 0 Meter (Asphalt mit Aufmerksamkeitsfeldern in Graubasalt aus Bestand)
- Stellplätze, Querparker 4,5 m (Graubasalt aus Bestand)

Eine Wendefläche für Lkw auf Höhe der Einmündung Bogenstraße vermeidet Umwegfahrten im Gewerbeverkehr in allen Richtungen.

Grün

Die bislang weitgehend mit Basalt gepflasterten Verkehrsflächen des ehemaligen Güterbahnhofes Kirchheim, sollen im Zuge der Neuordnung deutlich reduziert werden. Anstelle der auf den ehemaligen Gleisflächen entstandenen Ruderalvegetation (Rohbodenflächenbewuchs), sind zwei mit großkronigen Bäumen und Wildstauden unterpflanzte Grünstreifen, die Fahrbahn, Gehweg und Bahnflächen voneinander absetzen, vorgesehen.

1.10 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Mit der Neuordnung der Flächen wird die Möglichkeit geschaffen die bislang provisorischen Erschließungen der Gewerbebetriebe dauerhaft heutigen Arbeitsverhältnissen entsprechend herzustellen. Aufgrund der bisher nicht eindeutigen Zuordnung von Verkehrs- und Erschließungsflächen

waren Konflikte zwischen an- und abfahrendem Lkw-Verkehr der Gewerbebetriebe, Nutzern der Angebote im Bahnhof und des ÖPNV sowie Verkehrsteilnehmern per Kfz, Rad und zu Fuß auf der Hardtstraße gegeben. Mit der Ausweisung von Verkehrsflächen, Gewerbe- und Mischgebiet erfolgt eine klare Funktionszuweisung, die zur Reduktion der bestehenden Konflikte beitragen soll.

Mit der Festsetzung eines Gewerbegebietes im Bereich des heutigen Gewerbebestandes wird den Betrieben die planungsrechtliche Sicherheit gegeben, die bestehende Gebäudestruktur an aktuelle Arbeitsverhältnisse anzupassen. Nach Ausbau der neuen Hardtstraße steht die Fläche der alten Hardtstraße als Gewerbefläche zur Verfügung, und wird von der Stadt veräußert werden. Die für den 1. Bauabschnitt zum Ausbau der Hardtstraße benötigten Teilflächen der Deutschen Bahn wurden bereits durch die Stadt Heidelberg erworben.

Verkehrsimmissionen

Durch die Neuanlage und -gestaltung der Verkehrsflächen (weitgehender Ersatz des Basaltpflaster durch Asphalt, Reduktion der Fahrbahnbreite) kommt es zu keiner negativen Veränderung der bestehenden Situation. Nach Erfahrungswerten kann durch den lärmärmeren Fahrbahnbelag und aufgrund der verringerten Fahrbahnbreite reduzierten Geschwindigkeiten im Kfz- und Lkw-Verkehr eine Abnahme der Lärmbelastung erreicht werden.

Für den Bereich der vom Schienenverkehr ausgehenden Immissionen ergeben sich durch den Bebauungsplan keine Veränderungen der bestehenden Situation.

Mit der Festsetzung des Gewerbegebietes und der dadurch gegebenen Bebauungsmöglichkeit besteht für die dahinter gelegene Wohnbebauung die Möglichkeit einer Abnahme der Verkehrsimmissionen durch Straße und Bahn.

Gewerbelärmimmissionen

Die im Bereich der westlich der Hardtstraße bestehende Gemengelage aus Wohnen und Gewerbe wird durch den Bebauungsplan nicht verändert. Die Festsetzung eines Mischgebietes für den Bereich der Bahnhofsgebäude dient der Bestandssicherung. Dies führt zu keiner Veränderung hinsichtlich der Gewerbelärmimmissionen.

1.11 Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbraucher-nahen Versorgung der Bevölkerung

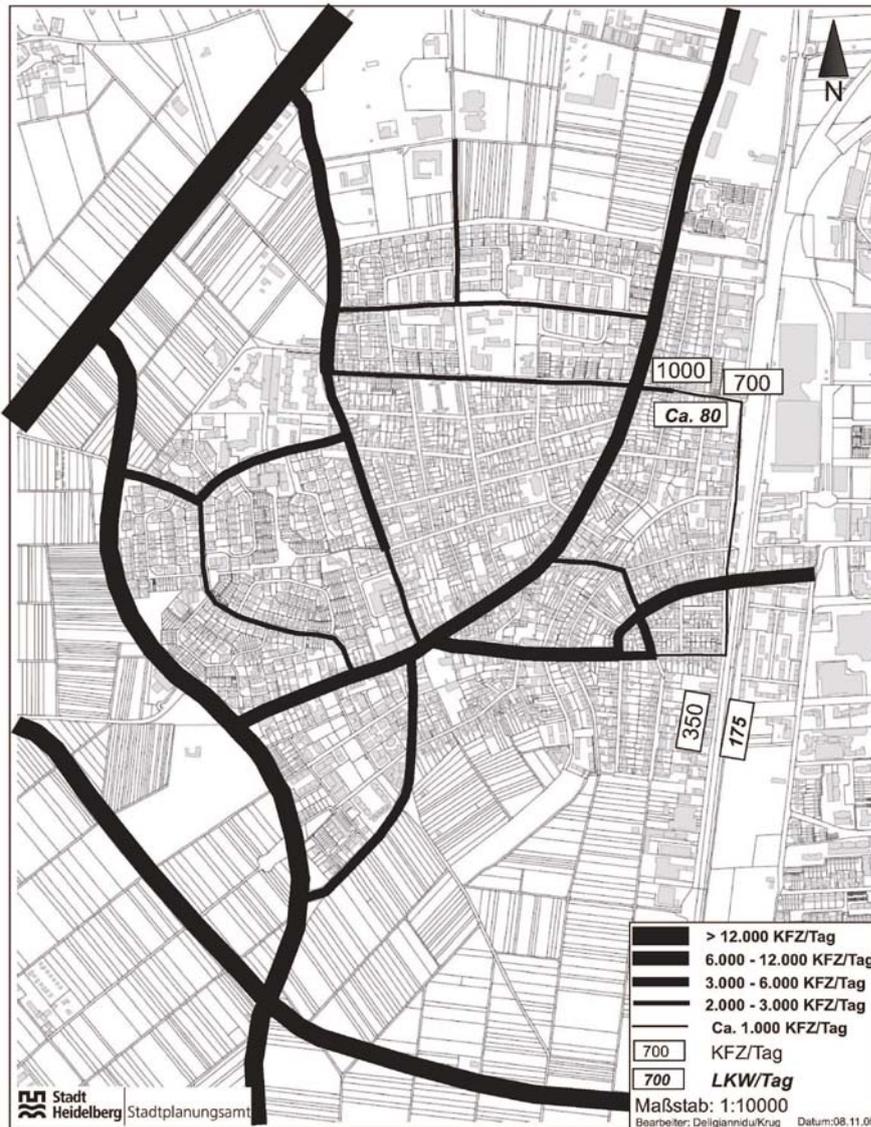
Den Belangen der Wirtschaft soll durch die Festsetzung eines Gewerbegebiets Rechnung getragen werden. Ortsansässigen Betrieben wird die Möglichkeit zu einer geordneten Erweiterung und Entwicklung gegeben.

1.12 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die mit dem Ausbau der Hardtstraße zwischen der Albert-Fritz-Straße und dem S-Bahnhof Kirchheim verbundenen Verkehrsmengen wurden ermittelt und bewertet. Aufgrund der in der frühzeitigen Bürgeranhörung geäußerten Bedenken hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsbelastung wurde im Januar 2005 für die Knoten Schwetzinger Straße/Albert Fritz-Straße und Albert-Fritz-Straße/Hardtstraße der Bestand neu erhoben. Dabei ergeben sich für den Bereich der Albert-Fritz-Straße, der östlich der Schwetzinger Straße liegt, Belastungswerte von ca. 1000 Kfz im Tagesverkehr. Im östlich angrenzenden Bereich der Albert-Fritz-Straße und im Bereich der neuen Hardtstraße liegt die Belastung bei etwa 700 Kfz pro Tag. Der Lkw-Anteil liegt in der Albert-Fritz-Straße und im Bereich der neuen Hardtstraße bei 80 Lkws pro Tag.

Straßennetz Kirchheim KFZ-Mengen Bestand

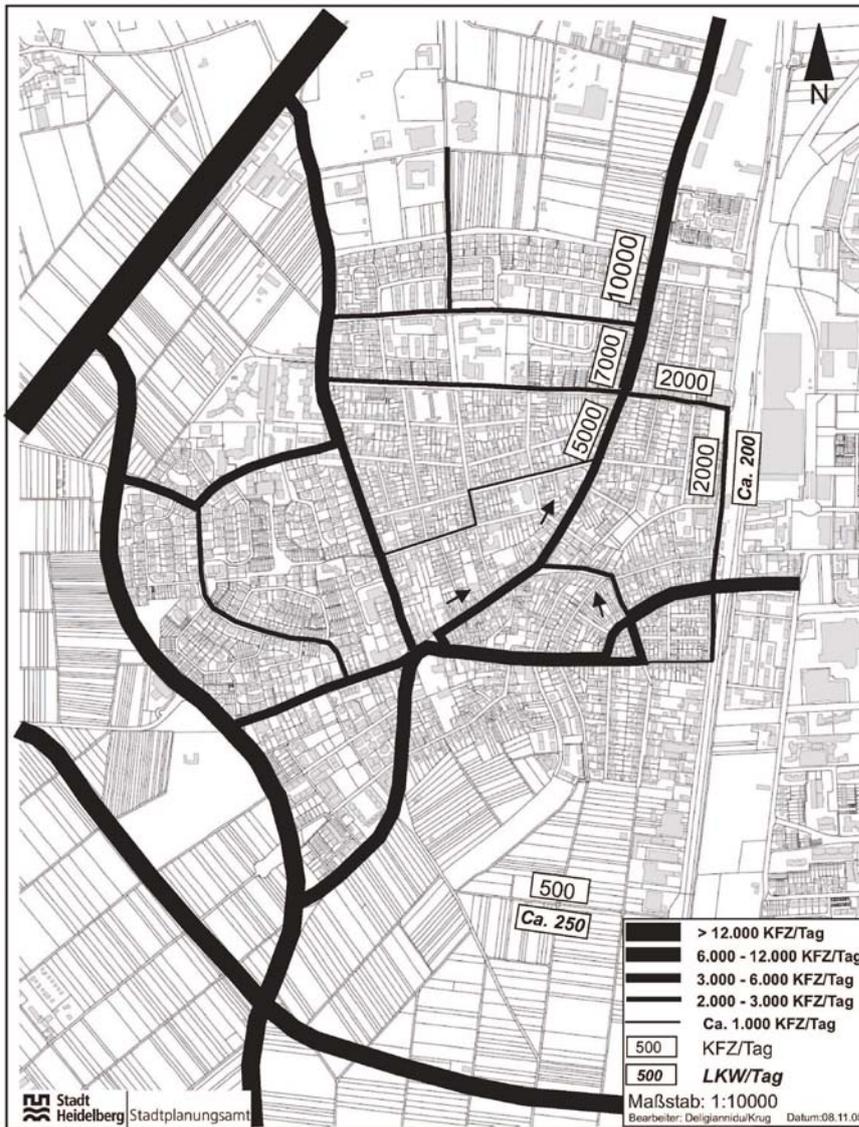


Auswirkungen auf das Verkehrsnetz

In der Prognose ist davon auszugehen, dass neben den heutigen Kfz-Mengen zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr der östlichen Wohngebiete Kirchheims sowie des Geschäftsbereichs in der Schwetzingener Straße über die nördliche Hardtstraße fährt. Das Gewerbe in der südlichen Hardtstraße nutzt dagegen weitgehend die neue Verbindung über den Leimer Weg und die Sandhäuser Straße. Großräumiger Durchgangsverkehr bleibt aufgrund des gewählten Ausbauszustands unbedeutend. In der Albert-Fritz-Straße und der nördlichen Hardtstraße werden ca. 2000 Kfz/Tag und ein Lkw-Anteil (> 2,8 t) ähnlich dem Bestand von ca. 10 % prognostiziert.

Eine Verkehrsbelastung von 1000 Kfz/Tag im Querschnitt ist ein für Erschließungsstraßen in Wohngebieten durchaus üblicher Wert. Eine Verdoppelung der Kfz-Stärken in der Prognose bedeutet zwar eine wesentliche Änderung, ist mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung aber vereinbar.

Straßennetz Kirchheim KFZ-Mengen Planung



1.13 Belange der Ver- und Entsorgung

Die zur Zeit im Bereich der „alten“ Hardtstraße liegenden Versorgungsleitungen werden mit dem Umbau der Verkehrsflächen in die neue Hardtstraße verlegt. Die Kostenschätzung für die maßnahmebedingte Umverlegung von Versorgungsleitungen für den Ausbau der nördlichen Hardtstraße zwischen der Odenwaldstraße und Im Franzosengewann beläuft sich auf zirka 0,8 Mio. Euro (Brutto).

1.14 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach § 1a Baugesetzbuch in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist nicht erforderlich, da für die Fläche derzeit bereits Baurecht nach § 30 Baugesetzbuch besteht und die künftigen Eingriffe nicht über das bisher zulässige Maß hinaus geplant sind. Ein eigenständiges Planwerk zur Grünordnung/Landschaftsplanung ist deshalb nicht erforderlich. Über diese Rechtslage hinaus werden die grünordnerischen Belange in das weitere Planverfahren eingestellt und durch die Festsetzung von Pflanzmaßnahmen berücksichtigt. Insgesamt wird durch die Neuplanung eine deutliche Verbesserung des Freiflächen- und Vegetationsbestandes gegenüber dem derzeitigen Zustand erzielt.

2 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

2.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch)

Mischgebiet (MI)

Die Festsetzung eines Mischgebietes berücksichtigt den Bestand und sichert die vorhandene städtebauliche Struktur und Nutzungsvielfalt ab. Dies soll zur Belebung der unmittelbaren Umgebung des S-Bahn-Haltepunktes beitragen, da die Haltestelle stark frequentiert wird und einen wichtigen Begegnungspunkt im Stadtteil darstellt.

Gewerbegebiet (GE)

Das Gewerbegebiet erweitert den heute vorwiegend gewerblich genutzten Bereich westlich der Hardtstraße. Dieser schließt an einen westlich angrenzenden Bereich an, der bereits heute überwiegend durch Gewerbebetriebe geprägt ist. Durch die Festsetzung können den ansässigen Gewerbebetrieben Erweiterungsmöglichkeiten geboten werden.

2.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Baugesetzbuch)

Mit der Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und einer Gebäudeoberkante von 7 m soll im Bereich des **Gewerbegebietes** sichergestellt werden, dass bauliche Ergänzungen den Maßstab des Bestandes wahren. Da der Geschossbegriff im Bereich von Gewerbebauten nur eine geringe Aussagekraft besitzt, wird auf eine Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse und einer Geschossflächenzahl (GFZ) verzichtet.

Im **Mischgebiet** wird durch die Festsetzung der GRZ auf 0,6, der GFZ auf 1,2 Bezug zu den vorhandenen Strukturen genommen, mit dem Ziel dass hier dauerhaft eine Bebauung gesichert wird, die einen im Verhältnis zur angrenzenden Bebauung verträglichen Umfang nicht überschreitet.

Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 Baugesetzbuch)

Im Bereich des **Mischgebiet** wird in Anlehnung an die Struktur des angrenzenden Wohngebiets „offene Bauweise“ festgesetzt.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des **Gewerbegebietes** werden durch Baugrenzen bestimmt, die größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Anordnung der Baukörper ermöglichen. Die Baugrenze setzt ein großzügiges Baufeld fest, das direkt bis an den öffentlichen Straßenraum grenzt und nur entlang der Albert-Fritz-Straße, entsprechend der Bauflucht der angrenzenden Bebauung, um 2,5 m von der Grundstücksgrenze abrückt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des **Mischgebietes** werden durch Baugrenzen bestimmt, die sich an der Bestandbebauung orientieren.

2.3 Fläche für Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Baugesetzbuch)

Mit der Festsetzung „Fläche für Stellplätze“ sollen in zwei Bereichen Stellplätze gesichert werden. Der westlich der Hardtstraße festgesetzte 9 x 3,5 Meter Lkw-Stellplatz dient als Ersatz für einen im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss der Straßenbahnplanung entfallenen und zu ersetzenden Stellplatz. Nördlich des Bahnhofes werden die für eine Nutzung des ehemaligen Bahnhofes nachzuweisenden Stellplätze gesichert.

2.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die Fläche der auszubauenden Hardtstraße wird als Verkehrsfläche festgesetzt. Der Umgriff der Verkehrsfläche im Bereich der neuen Hardtstraße berücksichtigt die im städtebaulichen Konzept zur Aufwertung des Straßenraums und der Aufenthaltsqualität vorgesehenen Maßnahmen.

2.5 Mit Gehrechten zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 Baugesetzbuch)

Um den mittleren Zugang zum Bahnsteig langfristig nutzen zu können, wird eine öffentliche Zuwegung durch ein Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit gesichert. Die Art der Belastung wird privatrechtlich geregelt.

2.6 Anpflanzen von Bäumen, Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Baugesetzbuch)

Entlang der Hardtstraße wird die Begrünung entsprechend dem städtebaulichen Gestaltungskonzept festgesetzt. Ziele sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung eines klar gegliederten Stadtraumes. Gleichzeitig soll die gezielte Begrünung zur Erhöhung der Umweltqualität beitragen. Die Festsetzungen von Pflanzqualität und Artauswahl sichern ein einheitliches Erscheinungsbild und eine rasche Funktionserfüllung

2.7 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplan steht das ehemalige Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz.

2.8 Hinweise

Schutz von unterirdischen (Versorgungs-)Leitungen

Die geplante Baumaßnahme tangieren eine 20 KV-Starkstromleitung und ein Fernmeldekabel der Stadtwerke. Beide Kabel verlaufen nördlich der Albert-Fritz-Straße über die Gleise zum Gelände der Firma Case-National Harvester (CNH). Im 2. Bauabschnitt sind im Bereich der vorhandenen Versorgungsleitungen Leitungsrechte (Leitungsschutzstreifen) einzutragen.

Die exakte Lage der Versorgungsleitungen im Bereich der alten und neuen Hardtstraße ist nicht bekannt. Daher muss vor Aufnahme von Bauarbeiten durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen wie beispielsweise Suchschlitze, die tatsächliche Lage der Leitungen festgestellt werden.

Zwischen Bogenstraße und Odenwaldstraße muss die vorhandene Wasserversorgungsleitung umgelegt und die Gasversorgungsleitung erneuert werden. Im Kreuzungsbereich alte Hardtstraße/ Albert-Fritz-Straße müssen die bestehenden Gas- und Wasserversorgungsleitungen erneuert werden.

Außerdem befinden sich Telekommunikationslinien und ein Kabelverzweiger der Deutschen Telekom sowie Telekommunikationsanlagen der Kabel Baden-Württemberg im Bereich der alten Hardtstraße, die im Rahmen der konkreten Ausführung zu beachten sind.

Der im Bereich der festgesetzten Gewerbefläche (GE) verlaufende Abwasserkanal des Abwasserzweckverbandes wird im Zuge des Ausbaus der Hardtstraße mit den anderen Versorgungsleitungen in diese verlegt.

Die Kosten der genannten Maßnahmen werden in Kapitel 4.3. behandelt.

Hinweise aus bahnbetrieblicher Sicht

Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.

Durch das elektromagnetische Feld der Oberleitungen können unter Umständen Störungen in elektrischen Geräten (TV, Computer o.ä.) verursacht werden.

Die Sicht auf Eisenbahnsignale darf nicht beeinträchtigt werden.

Im Grenzbereich stehen Oberleitungsmaste. Um die Masten ist eine Fläche von 1,50 m für Instandhaltungs- und Entstörungsarbeiten freizuhalten.

Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist.

Alle Neupflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.

Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.

Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass nach den anerkannten Regeln der Technik (DIN VDE 0115 Teil 3, 1997-12 und DIN EN 50122-1) zwischen Oberleitungsanlagen und Ästen von Bäumen oder Sträuchern jederzeit ein Abstand von 2,50 m eingehalten werden muss.

Einfriedungen zur Bahnseite hin müssen auf dem Gelände des Antragsstellers errichtet werden. Türöffnungen in der Einzäunung sind nicht gestattet. Der Bauherr muss das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen derart einfrieden, dass ein Betreten der Bahnanlagen verhindert wird. Die Einfriedung ist von dem Bauherrn und seinen Rechtsnachfolgern auf seine Kosten laufend Instandzusetzen und ggf. zu erneuern.

bestehende Bebauungspläne

Mit Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes werden alle bestehenden Bebauungspläne und Vorschriften des räumlichen Geltungsbereichs aufgehoben.

3 Verfahren und Abwägung

3.1 Aufstellungsbeschluss

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in seiner Sitzung am 25.04.2002 die Aufstellung des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ beschlossen. Ziel war, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Hardtstraße zu schaffen, um diesen Bereich funktional, städtebaulich und stadtgestalterisch aufzuwerten und neu zu ordnen.

3.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die Vorentwürfe des Bebauungsplans und des städtebaulichen Rahmenplans wurden am 9.03.2004 im Rahmen einer frühzeitigen Bürgeranhörung in Kirchheim vorgestellt. Wichtige Ergebnisse der Erörterung waren:

- Die Anwesenden fühlen sich durch den vorhandenen Durchgangsverkehr, insbesondere durch den Lkw-Verkehr der im Bereich der südlichen Hardtstraße gelegenen Spedition, in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt;
- von den Anwesenden wird eine Verbesserung der Verkehrsführung insgesamt begrüßt, wobei der Maßnahme „Öffnung der Hardtstraße in Richtung Sandhäuser Straße“ ein höherer Stellenwert zugesprochen und um zeitliche Bevorzugung dieser Maßnahme gebeten wird;
- die der Verkehrsprognose zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen werden angezweifelt, da die tatsächliche Belastung (nach eigener Verkehrszählung einiger Anwohner) heute deutlich höher sei;
- die Anwohner der Albert-Fritz-Straße sprachen sich gegen eine Verkehrsführung durch die Albert-Fritz-Straße aus und die der Straße Im Franzosengewann gegen einen Ausbau der Straße Im Franzosengewann;
- mit großer Mehrheit sind die Anwesenden gegen eine Verkehrsanbindung über die Stettiner Straße, da hierdurch eine der wenigen Grünflächen sowie der Kindergarten in Mitleidenschaft gezogen wird;
- Zur Aufwertung der Umgebung werden eine Beseitigung der leerstehenden DB-Schuppen, die Verlagerung des Schrottplatzes und mehr Grünflächen gewünscht.

Vor diesem Hintergrund wurden neue Verkehrsdaten erhoben, welche der weiteren Bearbeitung zu Grunde liegen. (vergl. Kapitel 1.12.1 und 1.12.2)

Der Gemeinderat hat darum gebeten, die frühzeitige Bürgerbeteiligung zu wiederholen. Der Entwurf in der Fassung vom Januar 2006 wurde am 10.01.2006 in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung für die Planverfahren „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ und „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße“ im Stadtteil Kirchheim öffentlich vorgestellt.

Wesentliche Ergebnisse der Erörterung waren:

- Die anwesenden Bürger betonen die Bedeutung des Kirchheimer Rings für die Naherholung und unterstützen die Idee eines Minimalausbaus der Verbindungsstraße.

- Allgemein sind die Anwesenden für eine „Verlangsamung“ des Verkehrs in der gesamten Hardtstraße – speziell im Bereich der Feldflur des Lastkraftwagenverkehrs – durch entsprechende Beschilderung und bauliche Maßnahmen.
- Wesentliches Element in der Gestaltung der Verbindungsstraße soll eine deutliche Seitenbegrenzung der Straße sein, beispielsweise durch hohe Findlinge oder andere bauliche Maßnahmen, die das Überfahren der Randbereiche unmöglich machen.
- Die Einmündungsbereiche vom Ausbauende der südlichen Hardtstraße in den Feldweg und vom Feldweg in den Leimer Weg werden als derzeit zu eng betrachtet. Es wird vorgeschlagen, die Dimensionierung der Ausweichen anhand des Provisoriums zu überprüfen.

3.3 Öffentliche Auslegung

Der Gemeinderat hat am 16.02.2006 nach Vorberatung durch den Bauausschuss am 16.02.2006 beschlossen den Entwurf des Bebauungsplans öffentlich auszulegen. Der Bebauungsplan hat nach ortsüblicher Bekanntmachung im Stadtblatt – Amtsanzeiger der Stadt Heidelberg – am 22.02.2006 mit Begründung und städtebaulichem Gestaltungskonzept im Zeitraum vom 01.03.2006 bis zum 03.04.2006 im Technischen Bürgeramt der Stadt Heidelberg öffentlich ausgelegt. Gleichzeitig konnten die Unterlagen im Internet unter www.heidelberg.de eingesehen werden.

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurden in zwei Stellungnahmen der Öffentlichkeit und in 6 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange Anregungen geäußert.

3.3.1 Bürger, Schreiben vom 30.03.2006

Anlage 1.1

Zusammenfassung der Anregung

Der Einwender bringt vor, die Planung gewährleiste keine geordnete städtebauliche Entwicklung, da die Erschließung des Grundstücks des Einwenders nicht mehr gegeben sei.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich, da das Grundstück zwischenzeitlich vom Einwender an den benachbarten Eigentümer verkauft wurde, die Erschließung ist entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans gewährleistet.

Eine Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich

Beschlussvorschlag

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

3.3.2 Bürger, Schreiben vom 03.04.2006

Anlage 1.2

Zusammenfassung der Anregungen

Die Parkplätze gegenüber dem Bahnhof zwischen Bogenstraße und Odenwaldstraße sind beizubehalten.

Die Stellplätze vor dem Bahnhof sollten in der bestehenden Ausführung als Längsparker beibehalten werden, da die sonst entstehende breite Fahrbahn zu erhöhter Geschwindigkeit verleiten würde

Der Taxihaltewegpunkt und die Ringbushaltestelle sollten in den Bereich der Bahnhofsaufzüge gelegt werden, um einen besseren Anschluss an Bus und Bahn zu ermöglichen.

Die Anlage von beidseitigen Radwegen wäre aufgrund der hohen Radfahrerfrequenz ratsam.

Stellungnahme der Verwaltung

Zur Zeit bestehen an der vom Einwender genannten Stelle Stellplätze. Diese sind verkehrsrechtlich gesichert, baulich aber nur durch einen circa 10 Zentimeter breiten Großpflasterstreifen von der Fahrbahn abgetrennt. Ein Bürgersteig besteht nicht. Durch die im Seitenbereich parkenden Fahr-

zeuge wird die den Fußgängern zu Verfügung stehende Verkehrsfläche erheblich reduziert, im südlichen Bereich vor der Odenwaldstraße ist eine Nutzung durch Fußgänger kaum möglich, da der verbleibende Raum durch auf den angrenzenden Grundstücken stehende Bäume weiter eingengt wird.

Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Konzept sieht an dieser Stelle die Reduktion der Stellplatzflächen zugunsten eines Bürgersteiges vor. Neben der Aufwertung des Fußgängerverkehrs an dieser Stelle, soll auf diese Weise auch eine klare Gliederung des Straßenraumes und eine Verringerung der Fahrbahnbreite erreicht werden. Durch unterschiedliche Beläge (Pflaster, Asphalt) wird die Fahrbahn gegliedert, um eine Senkung der Fahrzeuggeschwindigkeit zu erzielen.

Die Anordnung der Stellplätze vor dem Bahnhof (Senkrechtparker) wird im Zuge des Ausbaus nicht verändert. Im Bereich des Zuganges zwischen den beiden Bahnhofsgebäuden entfallen Stellplätze zu Gunsten einer Quermöglichkeit der Hardtstraße und damit verbunden einem direkten fußläufigen Zugang zum Bahnsteig. Dies dient gleichzeitig der besseren Nutzbarkeit der Freiflächen und damit einer Absicherung der Nutzungsmöglichkeiten des für den Bahnbetrieb nicht mehr erforderlichen Bahnhofsgebäudes. Die vom Einwender befürchtete Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt nicht. Der bisher ungegliederte Verkehrsraum der Hardtstraße wird im Zuge des Ausbaus klar den einzelnen Verkehrsteilnehmern zugeordnet, der den Kraftfahrzeugen zur Verfügung stehende Raum verringert. Von einer Zunahme der Geschwindigkeit ist aufgrund dieser Voraussetzungen nicht auszugehen.

Die Ringbushaltestelle und die Taxistellplätze bleiben in der Rahmenplanung an den bisherigen, bewährten Standorten. Eine Verlagerung würde zu keiner Verbesserung der Situation führen.

Die Hardtstraße soll auch nach dem Ausbau eine wenig befahrene Straße bleiben. Der Fahrradverkehr kann deshalb gefahrlos auf Höhe des Bahnhofs auf der Fahrbahn und im weiteren Verlauf auf dem einseitigen Radweg abgewickelt werden.

Insgesamt nehmen die Anregungen Bezug auf Inhalte des städtebaulichen Entwurfs, die nicht Bestandteil des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan sind die entsprechenden Flächen als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, die weitere Ausgestaltung, auf die sich der Einwender bezieht, erfolgt entsprechend dem städtebaulichen Konzept in der Ausführungsplanung.

Beschlussvorschlag

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

3.3.3 Polizeidirektion Heidelberg, Stellungnahme vom 19.04.2006

Anlage 2.1

Zusammenfassung der Anregungen:

Es werden folgende Vorschläge aus kriminalpräventiver Sicht gemacht:

- Gestaltung klar und verständlich strukturierter Straßenräume,
- Trennung von Fahrbahn und Gehweg durch Grünstreifen, der Blickbeziehung und fußläufige Durchlässigkeit gewährleistet,
- klare Übergangsbereiche von öffentlichem und privatem Raum,
- Vermeidung von uneinsehbaren Bereichen, Dunkelflächen,
- Überschaubare Bepflanzung,
- Offene Parkplatzgestaltung zur Vermeidung von Straftaten.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Vorschläge sind unter anderem durch die Anlage eines Grünstreifens und Pflanzung von Hochstämmen zwischen Fahrbahn und Fußweg berücksichtigt.

Das städtebauliche Konzept und die Festsetzungen im Bebauungsplan entsprechen den Anregungen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

**3.3.4 Naturschutzbeauftragter, Dr. Karl-Friedrich Raqué, Anlage 2.2
Stellungnahme vom 03.04.2006**

Zusammenfassung der Anregungen

Es wird angeregt, einheimische beerentragende Arten bei der Strauchauswahl zu verwenden und Nistkästen für Höhlenbrüter an den zu pflanzenden Bäumen anzubringen.

Stellungnahme der Verwaltung

Auf Sträucher wird aus Gründen der Sicherheit (Übersicht) verzichtet, die Gestaltung der Grünflächen erfolgt durch Wildstauden. Das Anbringen von Nistkästen ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung, kann aber im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Beschlussvorschlag

Den Anregungen wird teilweise gefolgt.

3.3.5 Stadtwerke Heidelberg AG, Stellungnahme vom 11.04.2006 Anlage 2.3

Zusammenfassung der Anregungen

Der Einwender bittet um und weist darauf hin, daß:

- die Festsetzung des von ihm bevorzugten Standortes für eine Netztransformatorenstation im Bereich der Ecke „Alte Hardtstraße“/Albert-Fritz-Straße mit einer Grundfläche von 6x10 Meter
- die Ausweisung eines Leitungsrechts mit Leitungsschutzstreifen von 1,50 Meter beiderseits der bestehenden Gas- und Wasserversorgungsleitungen für den Bereich Hardtstraße zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße und dinglicher Sicherung dieser im Grundbuch
- dass ein lichter Mindestabstand von 2,50 Meter zu bestehenden Leitungen bei geplanten Baumstandorten einzuhalten ist.

Stellungnahme der Verwaltung

Mit Schreiben vom 27.11.2007 weisen die Stadtwerke Heidelberg darauf hin, dass das Versorgungskonzept zwischenzeitlich überarbeitet wurde und auf die Errichtung einer Transformatorenstation verzichtet wird.

Die bestehenden Leitungen werden im Zuge des Grundausbau der neuen Hardtstraße mit der Umlegung der Abwasserkanäle verlegt, die Festsetzung von Leitungsrechten ist dadurch nicht mehr erforderlich.

Baumpflanzungen im Bereich der bestehenden Leitungen sind nicht vorgesehen.

Die Ausführungsplanung wird mit den Stadtwerken Heidelberg abgestimmt.

Beschlussvorschlag der Verwaltung

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

3.3.6 Deutsche Telekom AG, T-Com, Stellungnahme vom 28.03.2006 Anlage 2.4

Zusammenfassung der Anregungen

Es wird auf bestehende Telekommunikationslinien und einen Kabelverzweiger im Bereich des Bahnhofes, dessen Verlagerung mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist, hingewiesen.

Die Festsetzung eines Leitungsrechtes für die auf der bisherigen Verkehrsfläche Hardtstraße zwischen Bogenstraße und Albert-Fritz-Straße liegenden Telekommunikations-Leitungen mit Eintragung im Grundbuch wird beantragt.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Anregungen und Hinweise hinsichtlich der Telekommunikationslinien sind bekannt und werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. Der Kabelverzweiger kann am derzeitigen Standort verbleiben.

Die Festsetzung eines Leitungsrechtes ist nicht erforderlich, da die Leitungen im Zuge des Grundausbaus der Neuen Hardtstraße in diese verlegt werden.

Beschlussvorschlag der Verwaltung

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

3.3.7 DB Netz, Stellungnahme vom 05.04.2006

Anlage 2.5

Zusammenfassung der Anregungen

Der Einwender bittet um eine Festsetzung notwendiger Schutzmaßnahmen gemäß Paragraph 9 Absatz 1 Nummer 24 Baugesetzbuch und führt folgende Hinweise und Bedingungen an:

- Eventuell notwendige Einrichtungen zur Lärminderung sind ausschließlich auf Fremdgrund zu Lasten der Gemeinde oder der Anlieger zu errichten.
- Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.
- Durch das elektromagnetische Feld der Oberleitung können unter Umständen Störungen in technischen Geräten (TV, Computer und ähnlichen Geräten) verursacht werden.
- Die Sicht auf Eisenbahn-Signale darf nicht beeinträchtigt werden.
- Um Oberleitungsmasten ist eine Fläche von 1,50 Meter für Instandhaltungs- und Entstörungsmaßnahmen freizuhalten.
- Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist.
- Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten.
- Der Bauherr muss das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen derart einfrieden, dass ein Betreten der Bahnanlagen nicht möglich ist. Türen in der Einzäunung sind nicht gestattet. Die Einfriedung ist vom Bauherren und seinen Rechtsnachfolgern auf seine Kosten laufend Instand zu setzen und gegebenenfalls zu erneuern.

Stellungnahme der Verwaltung

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich keine schutzbedürftigen Nutzungen. Es handelt sich überwiegend um Verkehrsflächen und Flächen, die als Gewerbegebiet beziehungsweise Mischgebiet mit Bestandsgebäuden festgesetzt werden. Die Festsetzung der Art der Nutzung entspricht dem Bestand. Im Falle des Gewerbegebiets handelt es sich nicht um eine schutzwürdige Nutzung, die an die Anlagen der DB heranrückt, sondern um eine Erweiterung des bestehenden Gewerbegebiets, deshalb entstehen auch keine Abwehransprüche gegenüber der DB als Verursacher der Belastungen. Das als Mischgebiet festgesetzte ehemalige Bahnhofsgelände wird zur Zeit gastronomisch genutzt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans findet keine Veränderung der Art der Nutzung statt, die einer Bewältigung der Immissionsituation bedarf.

Eine Festsetzung von Schutzmaßnahmen entsprechend Paragraph 9 Absatz 1 Nummer 24 Baugesetzbuch ist nicht erforderlich.

Die für die Sicherheit des Bahnbetriebes und der Nutzung der angrenzenden Verkehrsfläche gegebenen Hinweise werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Anregung hinsichtlich des Immissionsschutzes wird nicht gefolgt, die übrigen Anregungen werden als Hinweise im Bebauungsplan berücksichtigt.

4 Durchführung und Kosten

4.1 Flächenbilanz

Gewerbegebiet	ca. 2.700 m ²	27 %
Mischgebiet	ca. 1.100 m ²	10 %
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 6.400 m ²	63 %
<hr/>		
Plangebiet	ca. 10.000 m ²	100 %

4.2 G rundbesitzverhältnisse

Die für den 1. Bauabschnitt zum Ausbau der Hardtstraße benötigten Flächen der Deutschen Bahn wurden zwischenzeitlich durch die Stadt Heidelberg erworben.

Mit Schreiben vom 13.06.06 teilte das Eisenbahnbundesamt mit, dass nicht entgeltlich festgestellt werden konnte, ob die innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegenden Flächen vollständig entwidmet sind. Vor Umsetzung des Bebauungsplans ist erneut zu prüfen, ob der Fachplanungsvorbehalt gemäß Paragraph 38 Baugesetzbuch aufgrund der möglicherweise planfestgestellten ehemaligen Bahnflächen noch besteht.

Nach Ausbau der neuen Hardtstraße steht die Fläche der alten Hardtstraße (Besitz der Stadt Heidelberg) zum Verkauf.

4.3 Kosten

Die Gesamtkosten für die geplante Baumaßnahme betragen circa Euro 5,2 Millionen Euro.

Die genannten Kosten beinhalten die Kosten für

- Grunderwerb
- Versetzung von 4 Fahrleitungsmasten
- Verlegung des Streckenfernmeldekabels
- Vorbereitung des Baufeldes (Gebäudeabbruch, Vermessung etc.)
- Herstellung der Straßenfläche
- Herstellung des Geh- und Radweges
- Grünstreifen inklusive Baumpflanzungen
- Abstandsgrün zu den Flächen der DB
- Teilweise Verlegung und Erneuerung von Wasser- und Gasversorgungsleitungen.

Die Maßnahme ist nicht zuschussfähig, da die Hardtstraße keine innerörtliche Hauptverkehrsstraße Heidelbergs ist. Nachdem der betreffende Bereich der Hardtstraße mit dieser Maßnahme erstmalig endgültig hergestellt wird, können die Kosten zum Teil über Erschließungsbeiträge refinanziert werden. Eine zusätzliche Einnahme stellt der Verkauf der alten Hardtstraße dar. Der Zeitpunkt des tatsächlichen Ausbaus ist für den Haushalt 2011/2012 vorgesehen.

B Umweltbericht

Das Baugesetzbuch sieht in seiner aktuellen Fassung vor, dass für die Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Aufstellung oder Änderung eines Bauleitplans nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a Baugesetzbuch eine Umweltprüfung durchgeführt wird, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden im vorliegenden Umweltbericht dokumentiert. Inhalt und

Form des Umweltberichtes richten sich nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a der aktuellen Fassung des Baugesetzbuchs.

Die Umweltprüfung wurde auf Basis vorhandener Daten und aufgrund von Geländeerhebungen durchgeführt. Diese Datenlage ist hinreichend, um die notwendige Abschätzung der Umweltfolgen durch die Planung vornehmen zu können.

5 Kurzdarstellung der Planung (vgl. Teil A Kapitel 2 Städtebauliche Begründung)

Mit dem Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage zur erstmaligen Herstellung der Hardtstraße zwischen dem Bahnhof Kirchheim und der Straße Im Franzosengewann geschaffen werden.

Im Rahmen der Verkehrskonzeption zum Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn Kirchheim wurde der Ausbau des Teilabschnitts der nördlichen Hardtstraße zwischen dem S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach und der Albert-Fritz-Straße als Maßnahme benannt, die sich entlastend auf den Trassenbereich auswirken kann. Mit dem Bau der Straßenbahn ist eine Einbahnstraßenregelung in der Schwetzinger Straße zwischen Kirchheim-Rathaus und Alstater Straße (Fahrtrichtung Innenstadt) verbunden. Durch den Lückenschluss zwischen der Albert-Fritz-Straße und der nördlichen Hardtstraße soll die verbesserte Erreichbarkeit vor allem der Wohnquartiere im östlichen Kirchheim erreicht werden.

Gleichzeitig wird mit dem Ausbau der Hardtstraße ein Teil der bestehenden Güterbahnhofsanlagen zurückgebaut und als Grünfläche gestaltet, so dass der Grünanteil im Plangebiet deutlich erhöht und die versiegelten Flächen verringert werden.

Die Trasse der neuen Hardtstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, der Bereich des ehemaligen Bahnhofes Kirchheim, der zur Zeit durch eine medizinische Fachklinik genutzt wird, als Mischgebiet und die Flächen der alten Hardtstraße und östlich angrenzender Güterbahnhofsflächen als Gewerbegebiet.

5.1 Art und Umfang des Vorhabens, Festsetzungen des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan setzt Flächen für ein „Mischgebiet“, ein „Gewerbegebiet“ und für den öffentlichen Verkehr fest. Im Wesentlichen werden festgesetzt:

- Überbaubare Flächen, Gebäudehöhen, Grundflächenzahlen, Bauweise,
- Baumpflanzungen
- Stellplatzflächen

Durch das Vorhaben ergeben sich folgende Änderungen der Flächennutzungen:

Die Inanspruchnahme des Bodens für die einzelnen Nutzungen stellt sich überschlägig wie folgt dar:

Flächennutzung	Bestand	Planung
Überbaut bzw. davon mit Gebäuden maximal überbaubar	ca. 1.320 m ²	2.760 m ²
öffentliche Verkehrsflächen	ca. 1540 m ²	ca. 6.300 m ²
sonstige versiegelte Flächen	ca. 8.680 m ²	ca. 940 m ²
Summe/Geltungsbereich	10.000 m ²	10.000 m ²

Im derzeitigen Zustand ist das Plangebiet zu circa 95 % mit gepflasterten oder asphaltierten Verkehrsflächen und Gebäuden überbaut. Das städtebauliche Konzept sieht für den Bereich der zukünftig als Verkehrsflächen festgesetzten Bereiche einen Grünanteil von ca. 950 m² (ca. 10 %) vor.

6 Ziele des Umweltschutzes

Für den Bebauungsplan sind folgende in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und der Art, wie diese Ziele des Umweltschutzes bei der Aufstellung berücksichtigt wurden, maßgebend:

6.1 Naturschutz und Landespflege

Im Landesnaturschutzgesetz Baden-Württemberg, welches die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes umsetzt, wird als generelle Zielsetzung dargelegt, dass durch Naturschutz und Landschaftspflege die freie und die besiedelte Landschaft so zu schützen, zu pflegen, zu gestalten und zu entwickeln sind, dass

1. die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts,
2. die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter (Boden, Wasser, Luft, Klima, Tier- und Pflanzenwelt) sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig gesichert werden.

In § 11 des Landesnaturschutzgesetzes Baden-Württemberg ist geregelt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft nur zulässig sind, wenn unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen innerhalb angemessener Frist ausgeglichen werden können und wenn wesentliche Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholungsvorsorge nicht entgegen stehen. Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine oder keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

6.2 Bodenschutz

Gemäß Bundesbodenschutzgesetz und Baugesetzbuch (Bodenschutzklausel § 1a Abs. 2 Baugesetzbuch) ist ein langfristiger Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt zu gewährleisten.

6.3 Wasserrecht

Gemäß Wassergesetz Baden-Württemberg als Umsetzung des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes sollen natürliche oder naturnahe Gewässer erhalten werden. Bei anderen Gewässern ist ein naturnaher Zustand anzustreben. Das natürliche Wasserrückhaltevermögen ist zu erhalten.

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 45b Wassergesetz, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden soll, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist.

6.4 Immissionsschutzrecht

Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter sind entsprechend dem Bundesimmissionsschutzgesetz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.

Gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so einander zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen ausgehende Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

7 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

7.1 Derzeitige Umweltsituation

Das Plangebiet umfasst eine ehemalige Güterbahnhofsanlage, deren Flächen weitgehend gepflastert oder asphaltiert und teilweise überbaut (Güterschuppen, Bahnhofsgebäude) sind. Einzelne Schuppen werden gewerblich, das ehemalige Bahnhofsgebäude wird von einer medizinischen Fachklinik genutzt. Die großräumigen Pflasterflächen (Großsteinpflaster Basalt) dienen im südlichen Bereich der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung und des S-Bahnhaltepunktes, im nördlichen Bereich als Stellplätze und provisorische Anbindung an die Straße Am Franzosengewann.

Nach Abbruch eines der ehemaligen Güterschuppen und Aufnahme der vorhandenen Straßenbeläge wird keine nennenswerte Betroffenheit der folgenden Schutzgüter bestehen:

Mensch

Unter dem Schutzgut Mensch sind die Bevölkerung im Allgemeinen und ihre Gesundheit beziehungsweise ihr Wohlbefinden zu verstehen. Zur Wahrung dieser Daseinsgrundfunktionen der ansässigen Bevölkerung sind vor allem die Schutzziele Wohnen und Erholung zu berücksichtigen.

Die Bebauung westlich der Hardtstraße ist im Bereich des ehemaligen Bahnhofes zwischen Odenwaldstraße und Bogenstraße durch Wohnnutzung geprägt. Außer der Nutzung des alten Bahnhofgebäudes durch eine Fachklinik der Arbeiterwohlfahrt mit Restaurant und einer kleinen Druckerei wird das Plangebiet ausschließlich als Verkehrs- und Gewerbefläche genutzt. Es weist keine Erholungsfunktion auf.

Tiere und Pflanzen

Der Schutz der Arten und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen Vielfalt und der Schutz ihrer Lebensräume und -bedingungen stehen bei Tieren und Pflanzen im Vordergrund. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere Lebensräume mit besonderen Funktionen für Tiere und Pflanzen und ihre Ausbreitungsmöglichkeiten zu sehen, das heißt: Biotop- und Biotopvernetzungsfunktion.

Besonders geschützte Gebiete spielen dabei eine besondere Rolle. Im Sinne des obengenannten Schutzgedanken sind dies nach § 1 Abs. 6 Nr. 7b Baugesetzbuch vor allem (potentielle) Schutzgebiete gemäß der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU, Vogelschutzgebiete und die biologische Vielfalt nach § 1 Abs. 6 Nr. 7a Baugesetzbuch.

Im Plangebiet und seiner Umgebung sind keine entsprechenden Schutzgebiete ausgewiesen. Im Plangebiet und seiner Umgebung sind keine Naturschutz-, Landschaftsschutzgebiete, geschützten Landschaftsbestandteile oder Biotope gemäß § 24a Naturschutzgesetz Baden-Württemberg ausgewiesen.

Das heutige Areal nördlich des S-Bahnhof Kirchheims ist fast vollständig versiegelt. Es handelt sich um die ehemaligen Anlagen der Güterabfertigung des Bahnhofs Kirchheim. Natürliche Vegetation ist nur in geringem Umfang an den Rändern als Folgebewuchs auf den Schotterflächen der ehemaligen Gleisanlagen vorhanden.

Klima

Schutzziele für die Schutzgüter Klima und Luft sind: die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten, die Erhaltung des Bestandsklimas und der lokalklimatischen Regenerations- und Austauschfunktionen.

Klimatisch trägt das überbaute Areal zur Erwärmung der innerörtlichen Luftmassen bei und wirkt sich dementsprechend negativ auf die lufthygienischen Bedingungen aus.

Aufgrund der geringen Flächengröße, der innerörtlichen Lage innerhalb bestehender Bebauung und der geringen Baudichte ist keine vertiefende Untersuchung zu klimaökologischen Auswirkungen erforderlich.

Boden

Das Schutzgut Boden besitzt unterschiedlichste Funktionen für den Naturhaushalt, vor allem als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen. Seine Wasser- und Nährstoffkreisläufe, Filter, Puffer-, Stoffumwandlungsfunktion und Grundwasserschutzfunktion sind zu schützen.

Die Bodenoberfläche ist fast vollständig überbaut.

Wasser

Beim Schutzgut Wasser sind die Teilbereiche Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden. Schutzziele sind die Sicherung der Qualität und Quantität von Grundwasservorkommen sowie die Erhaltung und Reinhaltung der Gewässer.

Das Plangebiet liegt im Bereich des quartären Porenwasserleiters des Oberrheingrabens, der aufgrund seines hohen Speichervermögens und des großen Grundwassereinzugsgebietes von überregionaler Bedeutung für die Wassergewinnung ist. Die Grundwasserflurabstände im Plangebiet betragen ca. zehn Meter. Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet IIIB der Wassergewinnungsanlagen der Stadt Heidelberg (Wasserwerk Rauschen).

Das Plangebiet selbst trägt aufgrund seiner Oberflächenversiegelung nicht zur Grundwasserneubildung bei.

Landschaft

Die Erhaltung ausreichend großer unzerschnittener Landschaftsräume und des Landschaftsbildes in seiner Eigenart und Vielfalt sind Schutzziele des Schutzgutes Landschaft.

Aufgrund seiner innerörtlichen Lage ist das Schutzgut Landschaft im Plangebiet nicht betroffen.

Kultur- und Sachgüter

Unter Kulturgütern werden Gebäude, Gebäudeteile, gärtnerische, bauliche und sonstige, auch im Boden verborgene Anlagen wie Park- oder Friedhofsanlagen und andere, von Menschen gestaltete Landschaftsteile, die von geschichtlichem, wissenschaftlichem, künstlerischem, archäologischem, städtebaulichem oder die Kulturlandschaft prägenden Wert sind, verstanden.

Im Geltungsbereich steht das ehemalige Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz.

7.2 Nichtdurchführung der Planung

Es ist davon auszugehen, dass ohne die Planung die gelegentliche Nutzung weiter Teile der Flächen weiter betrieben würde und der Umweltzustand, wie für die einzelnen Schutzgüter beschrieben, weitgehend erhalten bliebe. Eine Verbesserung des ökologischen Zustandes des ehemaligen Güterbahnhofgeländes ist nicht zu erwarten.

7.3 Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt – Eingriffs-Ausgleichsbilanz

Durch das Vorhaben sind keine erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten, da es sich bei der beplanten Fläche im Wesentlichen um bereits heute befestigte Flächen (Gebäude, Pflaster, Asphalt) handelt. Die Straßenverbindung dient dem innerörtlichen Verkehr, so dass keine nennenswerten Mehrbelastungen für die Anwohner zu erwarten sind.

Durch die vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen wird sich die Umweltsituation verbessern.

Auf eine Bilanzierung wird aus diesem Grund verzichtet. Soweit geringfügige Eingriffe (Fällen von 1 Baum und Befestigung der vorhandenen Baumscheiben) erfolgen, werden sie durch die ohnehin erforderlichen stadtgestalterischen Maßnahmen ausgeglichen. Langfristig gesehen wird für die Potentiale Boden, Wasser, Arten- u. Biotopschutz der heutige Status erhalten, für die Potentiale Klima, und Landschaftsbild die heutige Situation verbessert.

Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und dort beschrieben. Als Wechselwirkung ist hier zum Beispiel die geringfügige Veränderung der Grundwasserneubildungsrate aufgrund der geringeren Bodenversiegelung zu nennen. Mit darüber hinaus gehenden entscheidungsrelevanten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ist nicht zu rechnen.

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

Grünordnerische Maßnahmen (Straßenbegleitgrün, geringe Flächenversiegelung) können in ihrer Summenwirkung thermische Belastungen reduzieren.

Grünordnerische Maßnahmen

Die Planung sieht im öffentlichen Raum die Anlage von zirka 900 qm (= zirka 10% der Bebauungsplanfläche) Verkehrsgrünflächen vor. Diese werden mit Wildstauden und 23 großkronigen Hochstämmen aus Linden oder Eschen bepflanzt. Im Bereich des S-Bahn-Haltepunktes werden 4 Bestandsbäume zur Erhaltung festgesetzt.

7.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Mit der Planung soll eine Verbesserung der derzeitigen Nutzungsmöglichkeiten erreicht werden. Grundsätzlich andere Standorte waren bei Beibehaltung der Verkehrsfunktion der Flächen nicht zu prüfen.

7.5 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Bei der Zusammenstellung der Angaben gab es keine besonderen Schwierigkeiten, da die Datenlage für die Erarbeitung des Umweltberichts ausreichend war.

7.6 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Prüfumfang nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:

- 1.1 Prüfung der im Bebauungsplan festgeschriebenen grünordnerischen Maßnahmen
- 1.2 Prüfung der Maßnahmen hinsichtlich der im Bebauungsplan genannten Ziele.

Das Erreichen der Ziele ist nach folgenden Indikatoren/Merkmalen zu prüfen:

Lärm

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbeziehungen (zusätzlicher Verkehr, Schleichverkehre und ähnliches).

Immissionen/ Emissionen

Änderung der Verkehrsbeziehungen.

Natur und Landschaft

Erfüllungsgrad der Ausgleichsmaßnahmen.

Erfüllungsgrad der grünordnerischen Maßnahmen (Art und Umfang der Maßnahmen).

Pflegezustand der Grünanteile.

Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

8 Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim (1. Bauabschnitt)“ werden die Voraussetzungen für eine erstmalige Herstellung der Hardtstraße im Bereich zwischen Odenwaldstraße und Albert-Fritz-Straße geschaffen. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist für die städtebauliche Ordnung des derzeit für Verkehr und Gewerbe genutzten Areals zwingend erforderlich, um die Ziele der Gesamtkonzeption im Sinne der Stadtentwicklungsplanung für Kirchheim zu realisieren.

Alternativstandorte scheiden aus, da im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion eine Umsetzung an anderer Stelle nicht möglich ist.

Neben den Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung, zur Anordnung der überbaubaren Flächen und zur Bauweise wirken die Baumpflanzungen positiv auf die Gestaltung des Ortsbildes.

Dem Verlust von 1 Baum und Sträuchern stehen die Anpflanzung von ca. 23 großkronigen Bäumen auf mit Wildstauden bepflanzten Grünstreifen und damit einhergehend die Verringerung der versie-

gelten Fläche gegenüber. Aufgrund des derzeitigen Zustandes der Flächen kommt es durch die Planung nicht zu einer Beeinträchtigung von Schutzgütern.

Bei Betrachtung der Gesamtmaßnahme kommt es daher insgesamt zu einer Aufwertung der Flächen des innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans. Externe Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich

C Zusammenfassende Erklärung (10 Abs. 4 BauGB)

Mit dem Bebauungsplan soll eine innerstädtische teilweise als Verkehrs- und Gewerbefläche genutzte Brachfläche endgültig für eine entsprechende Nutzung ausgebaut werden. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Berücksichtigung der Umweltbelange

Bei den voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch“, „Tiere und Pflanzen“, „Boden“, „Wasser“, „Klima und Luft“, „Landschaft“ sowie auf „Kultur- und Sachgüter“ wurde festgestellt, dass angesichts der vorangegangenen Nutzung, des Brachflächencharakters und der vorbelasteten Lage des Grundstücks keine nennenswerte Beeinträchtigung der Schutzgüter zu erwarten ist.

Die Umweltbelange wurden durch die Planung wie folgt berücksichtigt: bodenschonende und flächensparende Bebauung durch Nutzung von Bestandsgebäuden und Brachflächen, einer angemessenen städtebaulichen Dichte, Anpflanzung von Bäumen und Anlage von Grünflächen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in seiner Sitzung am 25.04.2002 die Aufstellung des Bebauungsplans beschlossen.

Die **frühzeitige Bürgerbeteiligung** gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch am 9.03.2004 im Rahmen einer Bürgeranhörung in Kirchheim durchgeführt. In der Informationsveranstaltung wurden Anregungen zu den Themenbereichen Durchgangsverkehr, Verkehrsführung im Bereich Albert-Fritz-Straße/Im Franzosengewann, Überprüfung der Verkehrsbelastungen, Verzicht auf eine Anbindung über die Stettiner Straße und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vorgetragen.

Vor diesem Hintergrund wurden neue Verkehrsdaten erhoben, welche der weiteren Bearbeitung zu Grunde liegen.

Auf Bitten des Gemeinderates wurden am 10.01.2006 in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung für die Planverfahren Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ und „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße“ im Stadtteil Kirchheim in einer zweiten frühzeitigen Bürgerbeteiligung die Planungen öffentlich vorgestellt. Hier wurden Anregungen zu folgenden Themen vorgetragen: Bedeutung des Kirchheimer Rings für die Naherholung, Minimalausbaus der Verbindungsstraße, „Verlangsamung“ des Verkehrs in der gesamten Hardtstraße, bauliche Gestaltung der Verbindungsstraße und Gestaltung der Einmündungsbereiche für die südliche Hardtstraße.

Mit Schreiben vom 15.03.2006 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Planung unterrichtet und an der Planung beteiligt.

Es wurden keine Anregungen vorgetragen, die eine Änderung der Planung erforderlich machten.

Die **öffentliche Auslegung** nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch fand im Zeitraum vom 01.03.2006 bis einschließlich 03.04.2006 statt. Ausgelegt wurden der Entwurf des Bebauungsplans, der Begründung und der städtebaulichen Rahmenplanung.

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurde in zwei Stellungnahmen der Öffentlichkeit und in 6 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange Anregungen geäußert.

Von Seiten der Bürger wurden folgende Anregungen vorgetragen:

- Sicherstellung der Erschließung eines Anliegergrundstücks,
- Änderung der städtebaulichen Rahmenplanung im Bereich des Bahnhofes Kirchheim.
-

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung insbesondere folgende Anregungen vorgetragen:

- Festsetzung von Leitungsrechten und Leitungsschutzstreifen,
- Hinweise auf die Berücksichtigung von Versorgungsleitungen,
- Anpflanzung von einheimischen Bäumen und Sträuchern,
- Hinweise zu Maßnahmen im Umfeld von Bahnanlagen,
- Standort einer Netztransformatorenstation.

Den Anregungen zur Festsetzung von Leitungsrechten und Leitungsschutzstreifen wurde nicht gefolgt, da im Zuge des Ausbaus der Hardtstraße die Leitungen in diese verlegt werden und dadurch kein Bedarf für entsprechende Festsetzungen mehr besteht.

Die Hinweise auf die Berücksichtigung von Versorgungsleitungen wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.

Den Anregungen hinsichtlich der Verwendung einheimischer Pflanzenarten wurde gefolgt.

Die Hinweise zu Maßnahmen im Umfeld von Bahnanlagen wurden berücksichtigt.

Der Anregung zur Berücksichtigung einer Netztransformatorenstation kann im ersten Bauabschnitt aufgrund der Grundstückssituation nicht gefolgt werden. Diese soll im 2. Bauabschnitt berücksichtigt werden.

Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Für das Plangebiet ist ausgehend von der städtebaulichen Rahmenplanung unter Aufgabe der bisherigen Nutzung als Güterbahnhof eine städtebauliche Neuordnung erforderlich.

Der geplante Ausbau der Hardtstraße entspricht den Planungszielen für Kirchheim in diesem Bereich. Aufgrund der innerörtlichen Verkehrsfunktion des entsprechenden Bereichs bestehen keine anderen Planungsmöglichkeiten.

Die Umweltprüfung hat ergeben, dass die Plankonzeption unter Umweltgesichtspunkten verträglich ist.

Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren haben zu geringfügigen Ergänzungen der Planung geführt.

Die Planung ist mit den in der gegebenen Gemengelage vielfältigen Umwelt- und Eigentümerbelangen vereinbar. Sie erreicht einen angemessenen Ausgleich der öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander.

Heidelberg, den

Annette Friedrich
Stadtplanungsamt

Anlagen

Anlage 1: Verkehrskonzept Kirchheim

Anlage 2: Gestaltungskonzept