

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Betreff:

**Bebauungsplan Kirchheim "Ausbau der
Hardtstraße zwischen der Straße Im
Franzosengewann und dem S-Bahnhof
Kirchheim"**
- Ergebnis der Planauslegung
- Satzungsbeschluss gemäß Paragraph 10
Baugesetzbuch

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	24.03.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bauausschuss	31.03.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	21.04.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschluss:

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bauausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat stimmt der in der Vorlage enthaltenen Behandlung der Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung und zur Information der Träger öffentlicher Belange zu (Anlagen A 1 und A 2 zur Drucksache).*
2. *Der Gemeinderat stimmt dem Bebauungsplan Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ in der Fassung vom 06.08.2008 zu (Anlage A 3 zur Drucksache) und beschließt den Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung.*

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Anregungen Bürger
A 2	Anregungen Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange
A 3	Bebauungsplan vom 30.01.2009
A 4	Begründung vom 30.01.2009
A 4.1	Verkehrskonzept (Anlage 1 der Begründung)
A 4.2	Städtebauliches Konzept (Anlage 2 der Begründung)

Begründung:

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 3	+	Stadtteilzentrum als Versorgungs- und Identifikationsraum stärken Begründung: Ordnung und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, Entlastung des Stadtteilzentrums vom Verkehr Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, Gestaltung des Straßenraumes Ziel/e:
AB 6	+	Produktionsstätten erhalten Begründung: Brachflächen werden neugeordnet, um ortsansässigem Gewerbe Erweiterungsmöglichkeiten zu bieten. Ziel/e:
MO 4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Ausbau der Verkehrsflächen des ehemaligen Güterbahnhofes zu einer zeitgemäßen Verkehrsfläche, die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes verbessert die Rahmenbedingungen zur Nutzung des ÖV in Kirchheim

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

1 Ausgangslage

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“, sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Hardtstraße geschaffen werden, um 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 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.

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.

2 Verfahren

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat am 25.04.2002 die Aufstellung des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ beschlossen.

2.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufgrund der Anträge aus der nicht öffentlichen Sitzung des Bauausschusses am 17.02.2004 hat die Verwaltung zwei Varianten der Anbindung an den Kirchheimer Weg über die Straße Im Franzosengewann und über eine mögliche neue Verbindung der Stettiner Straße geprüft und diese im Rahmen der frühzeitigen Bürgeranhörung am 09.03.2004 in einer Informationsveranstaltung in Kirchheim vorgestellt. 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 und 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.

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

2.2 Erneute Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 10.01.2006 fand eine zweite Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt, auf der die, im Hinblick auf die Anregungen, ersten überarbeiteten Planentwürfe vorgestellt wurden.

2.3 Öffentliche Auslegung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung 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 städtebaulicher Rahmenplanung 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.

Zur Offenlegung wurden die in der Anlage A1 und A2 dargestellten Stellungnahmen vorgetragen, über die entsprechend den Beschlussvorschlägen 1 bis 3 der Beschluss gefasst werden soll.

Die gemäß Beschlussvorschlag 1 vorgesehenen Änderungen des Bebauungsplanentwurfs berühren nicht die Grundzüge der Planung. Sie sind mit den Fachbehörden abgestimmt. Daher ist weder eine erneute Offenlegung noch eine weitere Beteiligung der Fachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erforderlich.

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

2.3.1 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.

2.3.2 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 Taxihaltelpunkt und die Ringbushaltestelle sollten in den Bereich der Bahnhofsauzüge 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 Fahrzeuge 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 eingeengt 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.

2.3.3 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.

2.3.4 NATURSCHUTZBEAUFTRAGTER, DR. KARL-FRIEDRICH RAQUÉ,
STELLUNGNAHME VOM 03.04.2006

ANLAGE 2.2

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.

2.3.5 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 Grundausbaus 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.

2.3.6 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.

2.3.7 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 Bahnhofsgebäude wird zur Zeit gastronomisch genutzt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans findet keine Veränderung der Art der Nutzung statt, die einer Bewältigung der Immissionssituation 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.

3 Umsetzung

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 entgültig 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 zum Verkauf. Da konkrete Verhandlungen bisher noch nicht erfolgt sind, lässt sich über eine mögliche Einnahmesumme keine Aussage treffen.

4 Kosten

Die Gesamtkosten für die geplante Baumaßnahme betragen zirka 5,2 Millionen Euro. Die Maßnahme ist nicht zuschussfähig. Da 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.

Weitere Einzelheiten zur Planung können den beigefügten Anlagen entnommen werden.

gez.

Bernd Stadel