

**Bauleitplanung
Stadt Heidelberg**

**Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften
Bahnstadt
*„2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“***

**Begründung
nach § 9 (8) BauGB**

Stand:

Fassung zur Planzeichnung vom 06.06.2012 / Entwurf

Inhalt

Inhalt 2

A	Bebauungsplan.....	5
1	Erfordernis der Planaufstellung.....	5
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung.....	5
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und -ziele.....	6
1.3	Eigentumsverhältnisse.....	7
1.4	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich.....	7
2	Einordnung in übergeordnete formelle Planungen.....	8
2.1	Landesentwicklungsplan Baden Württemberg	8
2.2	Regionalplan	9
2.3	Flächennutzungsplan.....	9
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen.....	10
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP).....	10
3.2	Modell räumlicher Ordnung (MRO)	10
3.3	Rahmenplan Bahnstadt	10
4	Bestehende Fachplanungen und Gutachten.....	12
4.1	Siedlungsstrukturkonzept.....	12
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	12
4.3	Umweltplan	12
4.4	Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung)	13
4.5	Schalltechnisches Gutachten zur Rahmenplanung Bahnstadt	13
4.6	Verkehrsentwicklungsplan (VEP).....	14
5	Städtebauliche Planungskonzeption.....	14
5.1	Verkehr	14
5.2	Nutzung und Struktur	15
5.3	Grün	15
6	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	16
6.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	16
6.2	Gestaltung des Ortsbilds	17

6.3	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	18
6.4	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	18
6.5	Belange der Ver- und Entsorgung.....	18
6.6	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	18
7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans.....	19
7.1	Festsetzungen und sonstige Planinhalte des Bebauungsplans (§ 9 BauGB)	19
7.2	Hinweise	31
8	Verfahren und Abwägung	32
8.1	Aufstellungsbeschluss.....	32
8.2	Bodenordnung.....	32
B	Umweltbericht	33
1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	33
1.1	Ziele des Bebauungsplans	33
1.2	Beschreibung des Vorhabens	33
2	Darstellung der fachgesetzlich festgelegten Ziele und der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden	33
3	Darstellung der Merkmale der Umwelt und des Umweltzustandes zu Beginn der Planung	34
3.1	Menschen	34
3.2	Tiere und Pflanzen.....	35
3.3	Boden.....	36
3.4	Wasser	36
3.5	Klima	36
3.6	Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen	37
3.7	Landschaft / Stadtbild.....	37
3.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	37
4	Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.	37
4.1	Menschen	37
4.2	Tiere und Pflanzen.....	41
4.3	Boden.....	42
4.4	Wasser	43
4.5	Klima/Luft	44
4.6	Landschaft/Stadtbild	45

5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)	46
6	Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.	46
6.1	Menschen	46
6.2	Tiere und Pflanzen	47
6.3	Boden.....	48
6.4	Wasser	48
6.5	Energie.....	49
7	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.	50
8	Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)	50
9	Allgemein verständliche Zusammenfassung	51
C	Örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, von Werbeanlagen und zur Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke (§ 74 Abs. 1 Nr. 1-3 LBO Baden-Württemberg)	53
1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen	53
2	Anforderungen an Werbeanlagen	54
3	Anforderungen an die Gestaltung der unbebauten Flächen und an die Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter	55
4	Beschränkung der Verwendung von Außenantennen	56

A Bebauungsplan

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die Stadt Heidelberg steht nach Stilllegung des Güterbahnhofs im Jahr 1997 vor der Aufgabe, ein großes und sehr gut ins Stadtgefüge integriertes Flächenareal einer neuen Nutzung zuzuführen. Die Aufgabe der Bahnnutzung bietet die Möglichkeit, in städtebaulich hochwertiger Lage einen neuen urbanen Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen zu entwickeln, der sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Neben Büro- und Gewerbeflächen sollen Wohnungen für ca. 5000 Einwohner/-innen entstehen.

Die Planung wird dem Planungsgrundsatz des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung gerecht und trägt durch die Wiedernutzung längerer Zeit ungenutzter Flächenareale dem planerischen Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit der nicht vermehrbaren Ressource "Boden" Rechnung.

Für das Plangebiet wird eine der günstigen Lage und Erschließungssituation angepasste bauliche Verdichtung angestrebt. Die Lagequalität des Gebiets in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof erfordert darüber hinaus eine standortgerechte und städtebaulich hochwertige Qualität sowie eine Architektur, die der Funktion des Gesamtareals als neues urbanes Stadtquartier Rechnung trägt.

Grundlage der angestrebten Entwicklung bildet die 2001 als 1. Preis aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangene Rahmenplanung des Büros Trojan & Trojan, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Durch Integration themenspezifischer Fachbeiträge (Parkraumkonzept, Energiekonzept, Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept, Ausgleichskonzept, Umweltbericht) wurde die Rahmenplanung fortgeschrieben und ist seit dem Gemeinderatsbeschluss am 20.12.2007 als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung. Sie wurde bereits in den Flächennutzungsplan 2015/2020 aufgenommen.

Zur einheitlichen und zügigen Durchführung der Entwicklung der Bahnstadt wurde am 30.01.2008 die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt Heidelberg“ beschlossen.

Mit dem Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Heidelberg und der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH) im April 2008 begann die konkrete Entwicklung und Bebauung von Heidelbergs neuem Stadtteil.

Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtlichen Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ wurde im Jahr 2009 die Bebauung der Bahnstadt eingeleitet. Aufgrund der starken Nachfrage wird es nun erforderlich, weiteres Baurecht zu schaffen. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan „2. BA - Westlich des Gadamerplatzes“ wird die wohnbauliche Entwicklung am südlichen Rand des Stadtteils an der Kante zum Pfaffengrunder Feld fortgeführt. Die geplante Bebauung soll ihrer besonderen Lage und Funktion als „Stadtkante“ gerecht werden. Grundlage der städtebaulichen Struktur für die Wohngebiete ist der Entwurf des ersten Preisträgers des im Oktober 2008 abgeschlossenen Wettbewerbes „Wohnen an der Promenade“, der die Vorgaben der Rahmenplanung konkretisiert und Grundlage des Bebauungsplans und der folgenden Hochbauentwürfe ist. Für die die Flächen zwischen dem „Langen Anger“ und der „Grünen Meile“ sind mischgebietstypische Nutzungen vorgesehen.

Der Bebauungsplan schafft damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Teilareale W1₃, W1₄, W1₅ und W2 sowie SE1₁, SE1₂, SE1₃ und SE 2 der Fortschreibung der Rahmenplanung für die Bahnstadt.

Auf Grundlage des Vorentwurfs zur Promenade vom Büro Latz + Partner soll der südliche Rand der Bahnstadt als Übergang zum Pfaffengrunder Feld als öffentlicher Grünraum entwickelt werden, der verschiedene Nutzungen aufnehmen soll:

- Anlage öffentlicher Spielplätze
- Geh- und Radwegeverbindung
- Ausgleichsfläche im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Arten im Böschungsbereich.
- Erhalt und Umnutzung des denkmalgeschützten Stellwerks 5.

Die die Wohnbaufelder und gemischten Baufelder östlich begrenzende „Pfaffengrunder Terrasse“ und der „Gadamerplatz“ sind als urbane Plätze konzipiert, die eine Öffnung des Stadtteils zum Landschaftsraum darstellen. Sie sind multifunktional nutzbar und integrieren materiell notwendige Zu- und Durchfahrten. Die Erdgeschosszonen der angrenzenden Gebäude sind gewerblich nutzbar und können der verbrauchernahen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen dienen.

Die Verkehrsverbindung „Am Langen Anger“ beinhaltet neben Verkehrsflächen Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser und wird als durchgrünter Stadtraum ausgebildet. Die Versickerungsflächen dienen zur Aufnahme von 50% des anfallenden Niederschlagswassers aus den angrenzenden Baugebieten.

Die sich nordöstlich an die Wohnquartiere anschließenden Flächenareale dienen als Mischgebiet der Aufnahme unterschiedlicher Nutzungen.

Im Rahmen des Bebauungsplans soll die Umsetzung der für die gesamte Bahnstadt formulierten Ziele und Auflagen (Passivhausstandard, Dachbegrünung zu 66% der Dachflächen, Fernwärmeanschluss) sichergestellt werden.

1.2 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 BauGB. Danach soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleistet werden.

Der Bebauungsplan soll dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere in der Stadtentwicklung, zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „2. BA - Westlich des Gadamerplatzes“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und -ziele relevant:

- Bauleitplanung in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz
- Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- Gewährleistung einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung
- Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege

- Berücksichtigung der Belange (...) der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.
- sparsamer Umgang mit Energie und Nutzung regenerativer Energien
- Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung einer Bahnbrache, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung.
- Abwehr von schädlichen Bodenveränderungen, Sanierung von Boden und Altlasten sowie Sanierung von hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden.
- Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- Schutz und Vorsorge gegen Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen
- Schutz und Erhalt von Denkmälern

1.3 Eigentumsverhältnisse

Eigentümer der Fläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist zum Großteil die Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH). Im Bereich der geplanten Straßen Grüne Meile, Langer Anger zwischen Grüner Meile und Eppelheimer Straße und Da- Vinci-Straße befinden sich Privatgrundstücke. Die Eigentümer sind über die Maßnahme informiert. Der Erwerb der Grundstücke wird vorbereitet.

Einige der neugebildeten Grundstücke wurden zwischenzeitlich an Bauträger weiterveräußert.

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

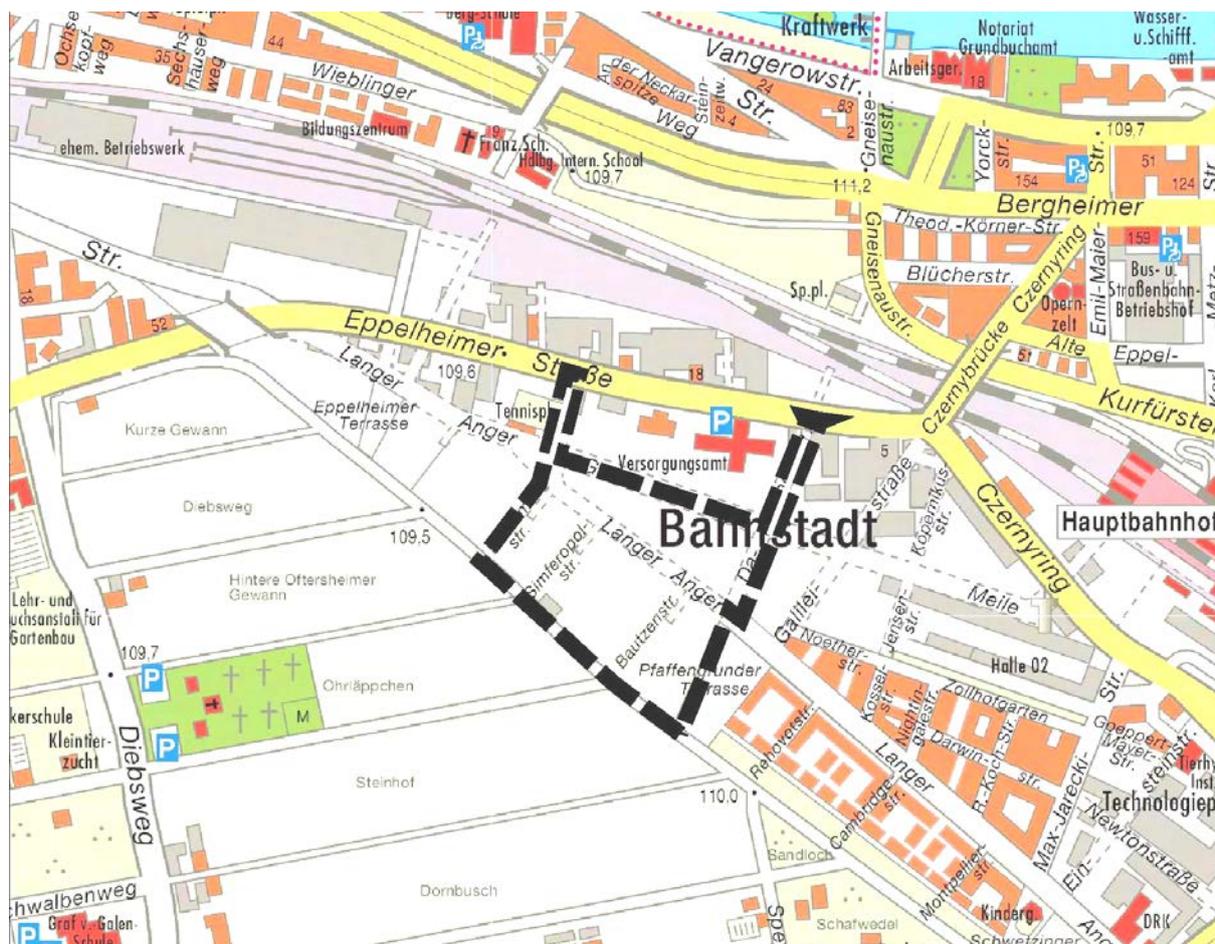
Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Weststadt (Bahnstadt) und wird begrenzt durch:

- die derzeitige Böschung zum Pfaffengrunder Feld im Süden,
- die Kumamotostraße im Westen,
- die in der Rahmenplanung ausgewiesene Planstraße „Grüne Meile“ einschließlich der Da-Vinci-Straße im Norden,
- die in der Rahmenplanung ausgewiesene „Pfaffengrunder Terrasse“ und den Gadamerplatz im Osten (ausschließlich).

Das Plangebiet liegt auf dem Gelände der ehemaligen Gleisanlagen des Güterbahnhofes und beinhaltet folgende Flurstücke:

4060/4 Teilbereich, 4060 Teilbereich, 6616 Teilbereich, 6616/1 Teilbereich, 4074 Teilbereich, 4074/5 Teilbereich, 4080 Teilbereich. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst ca. 9,6 ha.

Die Lage des Plangebiets im Stadtgefüge ist aus dem nachfolgend abgedruckten Übersichtsplan ersichtlich.



Lage im Stadtgefüge (ist noch zu aktualisieren: Herausnahme Schule + KITA aus dem Geltungsbereich)

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 in der Fassung vom 06.06.2012.

2 Einordnung in übergeordnete formelle Planungen

2.1 Landesentwicklungsplan Baden Württemberg

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese werden durch den Landesentwicklungsplan 2002 (LEP) und den Regionalplan (vgl. Kap. 2.2) definiert.

Gemäß LEP ist Heidelberg Bestandteil des grenzüberschreitenden Verdichtungsraumes Rhein-Neckar. Die Verdichtungsräume sind als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte mit hochwertigem Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot zu sichern und weiterzuentwickeln. Weiterhin ist ausreichendes Angebot an attraktiven Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten bereitzuhalten.

Des Weiteren sind hinsichtlich des Wohnungsbaus folgende Grundsätze und Ziele zu beachten:

- Zur Deckung des Wohnraumbedarfs sind vorrangig vorhandene Wohngebiete funktionsfähig zu halten und weiterzuentwickeln sowie innerörtliche Möglichkeiten der Wohnraumschaffung auszuschöpfen,

- Durch Vorgabe von Mindestwerten für die Siedlungsdichte ist in den Regionalplänen eine möglichst hohe bauliche Verdichtung anzustreben.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans.

2.2 Regionalplan

Der Regionalplan „Unterer Neckar“ aus dem Jahr 1994 stellt das Plangebiet als Fläche „Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistungseinrichtungen“ dar. In der Teilfortschreibung des Regionalplans für die Region Rhein-Neckar-Odenwald vom 15. Mai 2006 ist das Gebiet der Bahnstadt als „zentralörtlicher Standortbereich“ gekennzeichnet.

Der Regionalplan „Unterer Neckar 1994“ ist in seiner Gesamtheit eine der Grundlagen für die erstmalige Erstellung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar 2020. Dieser Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar befindet sich derzeit in der Aufstellung, die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe fließt darin ein.

2.3 Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

In dem am 15.07.2006 wirksam gewordenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans in Anlehnung an den Rahmenplan als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Nördlich hieran grenzen gewerbliche Bauflächen an. Auf dem Gelände des „Gadamerplatzes“ sind geplante Einrichtungen für Soziales und Gesundheit sowie kulturelle Einrichtungen durch Eintrag eines Plansymbols dargestellt.

Durch die Integration fachspezifischer Konzepte und die Optimierung der Gesamtplanung wurde die im Jahr 2003 beschlossene Rahmenplanung überarbeitet und als Fortschreibung der Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“ am 20.12.2007 vom Gemeinderat beschlossen. Im Zuge der Fortschreibung der Rahmenplanung konkretisierte sich auch das Ziel, innerhalb der Bahnstadt auch gemischte Bauflächen auszuweisen und damit den gewünschten Nutzungsmix aus Wohnen, hochwertigen Dienstleistungen und gewerblichen Nutzungen sowie ergänzenden Versorgungsfunktionen zu ermöglichen.

Die geringfügigen Modifizierungen in der Angrenzung der einzelnen Gebietskategorien gegeneinander auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind vom Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB abgedeckt.

Im Rahmen der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans hat sich weiterhin zwischenzeitlich der Gadamerplatz als Standort für die Errichtung einer Schule herauskristallisiert. Des Weiteren sollen an diesem Standort eine Kindertagesstätte und ein Bürgerschaftliches Zentrum angesiedelt werden. Der Gadamerplatz und die vorgenannten Nutzungen wurden aus dem laufenden Verfahren ausgeklammert, da bezüglich der städtebaulichen und architektonischen Ausgestaltung noch kein abschließender Konsens gefunden werden konnte. Das Verfahren für diese Gemeinbedarfsfläche soll zu einem späteren Zeitpunkt als gesondertes Verfahren neu aufgenommen werden.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan 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:

- Bauland ist sparsam zu verwenden. Neue Siedlungsflächen sollen bei ausreichend gemischter Bebauung mit Vorrang dem Bau von preiswerten Wohnungen dienen.
- Mehr Mischnutzung und Aufenthaltsqualität. Dazu ist eine konsequente Mischung der Funktionen auf engem Raum – also Wohnen – Arbeiten – Freizeit etc. – anzustreben, damit Urbanität entsteht. Dichtere Bauformen, komplexe Nutzungsstrukturen, die Rückgewinnung der Straße als Lebensraum... und eine Ausgewogenheit von privatem und öffentlichem Raum sind die Leitgedanken dabei.
- Flächeninanspruchnahme begrenzen,
- Lebendiges Wohnumfeld,
- Förderung ökologischen Bauens,
- Stadt der kurzen Wege

Die vorliegende Planung fügt sich in die Zielsetzungen des Stadtentwicklungsplans ein.

3.2 Modell räumlicher Ordnung (MRO)

Das Modell räumlicher Ordnung aus dem Jahr 1999 konkretisiert den Stadtentwicklungsplan 2010 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.

In den Erläuterungsplänen des MRO ist das Planungsgebiet als „Schwerpunktraum Wohnen“ und „Schwerpunktraum Wohnen und Arbeiten“ gekennzeichnet.

Als Leitsätze des MRO werden unter anderen formuliert:

- Der Flächenverbrauch ist zu reduzieren. Untergenutzte und unter Lagewert genutzte Flächen sind künftig verstärkt zu aktivieren.
- Die Stadt strebt eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen an.

Das Plangebiet liegt im Bereich des Entwicklungskorridors 2. Ordnung in Richtung Kirchheim.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

3.3 Rahmenplan Bahnstadt

Das 2001 aus einem städtebaulichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Büro Trojan & Trojan entwickelte die Rahmenplanung für die Bahnstadt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde.



Rahmenplanung mit Bahnrandstraße

Im Zuge des Verkaufs der Aurelis-Flächen an die neu gegründete Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG, bestehend aus Landesbank Baden-Württemberg, Gesellschaft für Grund und Hausbesitz (GGH) und der Sparkasse Heidelberg, erfolgte eine Optimierung und Vergrößerung des Nettobaulandes.

Durch Integration themenspezifischer Fachbeiträge (Parkraumkonzept, Energiekonzept, Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept, Ausgleichskonzept, Umweltbericht) wurde die Rahmenplanung weiter fortgeschrieben und ist seit dem Gemeinderatsbeschluss am 20.12.2007 als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung. Der Rahmenplan wird seitdem ständig aktualisiert und verfeinert, ohne dass dabei die planerischen Grundzüge der Fortschreibung aus dem Jahr 2007 berührt werden.



Fortschreibung Rahmenplanung, Stand 2012 (ist noch zu aktualisieren auf Stand Mai 2012)

Die Rahmenplanung sieht als Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld „Wohnterrassen“ vor, Wohngebiete, die auch die Kindergärten und einzelne Dienstleistungen aufnehmen. Vor dieser als hochwertiges Wohngebiet ausgewiesenen „Stadtkante“ liegt die Promenade – ein linearer öffentlicher Freiraum, in dessen Böschung ökologische Ausgleichsflächen integriert sind und der unterschiedliche Freizeitnutzungen aufnimmt. Zudem ist die Promenade eine attraktive Verbindung in Ost-West- Richtung für Fußgänger und Radfahrer.

Die nordöstlich der Wohnquartiere liegenden Baufelder sind im Rahmenplan als Mischgebiet ausgewiesen.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten

4.1 Siedlungsstrukturkonzept

Das Siedlungsstrukturkonzept der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2000 soll die städtebaulich und landschaftlich sensiblen Räume vor weiteren Umstrukturierungen bewahren und zugleich Impulse in den „Problemgebieten“ der städtebaulichen Entwicklung initiieren.

Im städtebaulichen Leitplan ist das Gebiet des Bebauungsplans als Fläche für Wohnen dargestellt. Entlang des Entwicklungskorridors in Richtung Kirchheim sind Flächen für Gewerbe ausgewiesen.

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

Im Freiflächenstrukturkonzept der Stadt Heidelberg (2000) werden die städtischen Freiräume und Landschaftsräume vorrangig unter räumlich-gestalterischen und nutzungsstrukturellen Aspekten thematisiert.

Aus Sicht des Freiflächenstrukturkonzeptes wurde unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsprinzipien bei der weiteren Siedlungsentwicklung die Entwicklung des Gebiets der Bahnstadt empfohlen. Grundprinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind:

- Integration der Neubaugebiete in den vorhandenen Stadtgrundriss, „Andocken“ an den Bestand
- Bezugnahme auf vorhandene Erschließungsstrukturen
- Qualifizierung der Ränder zur Landschaft durch geordnete Entwicklung
- Wiedernutzung ehemals genutzter und jetzt brachliegender Flächen
- Erzielung ausreichender städtebaulicher Dichten im Sinne einer kompakten Siedlungsentwicklung bei gleichzeitiger Umweltentlastung und Landschaftsaufwertung im räumlichen Kontext

Im Maßnahmenkonzept sind für das Planungsgebiet keine konkreten Zielaussagen benannt.

4.3 Umweltplan

Der Umweltplan der Stadt Heidelberg (1999) fasst die abiotischen Umweltmedien Boden, Wasser, Klima und Luft zusammen und trägt damit dem Vorsorgegedanken im Umweltschutz planerisch Rechnung. Ausgehend von der Situationsanalyse der Umweltmedien werden die Probleme und Bindungen analysiert und potentielle Maßnahmen abgeleitet.

Die potentiellen Siedlungszuwachsflächen der Stadt Heidelberg wurden im Rahmen von Planerwerkstätten aus städtebaulichen und freiraumstrukturellen Gesichtspunkten sowie aus medienbezogenen Umweltaspekten bewertet. Für die Fläche der Bahnstadt wurde mit Ausnahme der Altlastenflächen das Konfliktpotential bei Betrachtung der Umweltmedien als gering eingestuft.

Im Jahr 2004 wurde vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für die Bahnstadt verfasst. Zu folgendem Fazit kommt der Umweltbericht:

„Die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär- und Gewerbebenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn- und Gewerbebenutzung sowie großflächig angelegten Grün- und Freiflächen hoher Aufenthaltsqualität stellt aus umweltfachlicher Sicht im Sinne eines Flächenrecyclings eine städtebauliche Maßnahme dar, die unter verschiedenen Gesichtspunkten städtebauliche, grünordnerische sowie ökologische Aufwertungen zur Fol-

ge hat. Dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange wird mit der Vorhabenrealisierung somit Rechnung getragen.“

Als Ergebnis des Umweltberichts zur städtebaulichen Rahmenplanung wird festgestellt, dass unter umweltfachlichen Gesichtspunkten mit keinen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, die das Vorhaben in seiner Gesamtheit in Frage stellen würden.

4.4 Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung)

Bereits 1998 erstellte die Stadt Heidelberg auf der Grundlage des § 47a BImSchG einen ersten Schallimmissionsplan –SIP- (Lärmkataster) für das Stadtgebiet Heidelberg und darauf aufbauend exemplarisch für zwei Stadtteile Vorschläge zur Lärminderung. In den folgenden Jahren wurden gesamtstädtisch die räumlichen 'Hotspots' der Lärmbelastung herausgearbeitet. Für diese 'Hotspots' wurden im Jahr 2003 die wesentlichen verkehrsplanerischen Maßnahmen mit Lärminderungspotential sowie die damals aktuellen städtebaulichen und verkehrlich lärmrelevanten Planungen zusammengestellt. In einem nächsten Schritt sollte die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen untersucht werden. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch bereits die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - EU-Umgebungslärmrichtlinie in Kraft getreten. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verpflichtet die Mitgliedsstaaten, getrennt für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupt-eisenbahnstrecken und Großflughäfen innerhalb vorgegebener Fristen schrittweise Lärmkarten und Lärmaktionspläne zu erstellen.

Der Datenbestand des Schallimmissionsplans Heidelberg wurde in Folge der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bzw. aufgrund der Umsetzung der Richtlinie in Nationales Recht, fortgeschrieben. Die Stadt Heidelberg erstellte im Vorgriff auf die Fristen der EU – Umgebungslärmrichtlinie die Kartierung bereits flächendeckend sowohl für das gesamte Straßenverkehrsnetz als auch das Straßenbahnnetz. Die Ergebnisse der Lärmkartierung aus dem Jahr 2006/2007 waren die Grundlage für den Lärmaktionsplan 2009 der Stadt Heidelberg.

Der Lärmaktionsplan konzentriert hinsichtlich der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen auf sogenannte Aktionsbereiche der 1. Priorität. Erste Priorität haben Bestandsgebiete an Hauptverkehrsstraße der 1. Stufe nach Lärminderungsplanung (Straßenabschnitte von Bundes- und Landesstraßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von mindestens 6 Mio. KFZ/Jahr (entspricht einem DTV von 16.400 KFZ)) und Bestandsgebiete an Haupteisenbahnstrecken der 1. Stufe nach Lärminderungsplanung, (Streckenabschnitte der OEG mit mehr als 60.000 Zügen / Jahr = 165 Züge/ Tag)

Somit enthält der Lärmaktionsplan 2009 für die Entwicklung Bahnstadt keine relevanten Aussagen.

Sowohl die Lärmkartierung als auch der Lärmaktionsplan sind jedoch alle 5 Jahre fortzuschreiben. Insbesondere die Lärmkartierung kann somit künftig als Instrument zum Monitoring hinsichtlich der verkehrlichen schalltechnischen Auswirkungen herangezogen werden, (siehe dazu Umweltbericht, Punkt B8).

4.5 Schalltechnisches Gutachten zur Rahmenplanung Bahnstadt

Im Jahr 2004 wurde ein schalltechnisches Gutachten auf Ebene der Rahmenplanung Bahnstadt erstellt (siehe dazu Punkt 6.1).

4.6 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg 1994 mit seiner Fortschreibung aus dem Jahr 2001 definiert die Leitziele für einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr. Wesentliche Zielsetzung ist eine Sicherstellung der Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen.

Im Einzelnen wurden darin folgende, die Bahnstadt betreffende Maßnahmen beschlossen:

- Ausbau der Anschlussstelle Rittel, Bau einer Verbindungsstraße vom Rittel zur Eppelheimer Straße
- Verlängerung des Querbahnsteigs vom Hauptbahnhof in Richtung Czernyring. Diese Maßnahme dient der Einbindung der geplanten Bahnstadt und der dort entstehenden neuen Verkehrsströme. Kurzfristig wird sie bereits zu der erforderlichen Entlastung Bergheims beitragen.

Allgemein sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Bahn) und die Ausweitung des Fuß- und Radwegenetzes erklärte Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Heidelberg.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Verkehr

Individualverkehr

Der innere Verkehr des Plangebiets wird über die Planstraßen „Grüne Meile“ und „Am Langen Anger“ verteilt. Die Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die vom Plangebiet nach Norden führenden Straßen, die in die Eppelheimer Straße münden und auch die Verbindung in die nördlichen Stadtbezirke darstellen.

Die von der Sammelstraße „Am Langen Anger“ abzweigenden Stichstraßen erschließen die Tiefgaragen unter den Baublöcken und bieten öffentliche Stellplätze als Längsparkstreifen beidseitig der Straße. Diese Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen. Die Anfahrbarkeit der Häuser wird durch befahrbare Wohnstraßen und -wege garantiert, die Baufelder im Innenbereich und an der Promenade sind über die Innenerschließung des Quartiers anzufahren.

Entsprechend dem Parkraumkonzept für die Bahnstadt werden die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Stellplätze für die Bewohner werden ausschließlich in Tiefgaragen realisiert.

Die Erschließung des bestehenden Stellwerks Nr. 5 wird durch die Einbeziehung in den entlang der Promenade verlaufenden Fuß- und Radwegs planungsrechtlich gesichert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Verlegung der Straßenbahnlinie in die Grüne Meile gesichert. Über Detailfragen der Straßenbahnführung in der "Grünen Meile" wird im Rahmen der Ausbauplanung entschieden.

Radverkehr

Über die Promenade und die geplanten Radwegeverbindungen von den Terrassen nach Norden und die Brücke über die Speyerer Straße nach Süden ist das Plangebiet für den Radverkehr attraktiv und mit allen angrenzenden Stadtteilen gut verknüpft.

Grüne Meile und Langer Anger selbst gehören zu einer Tempo-30-Zone, so dass auch im Gebiet gut mit dem Fahrrad gefahren werden kann.

Die Promenade selbst im Süden ist autofrei und nur für Radfahrer und Fußgänger zu erreichen.

5.2 Nutzung und Struktur

Grundlage der städtebaulichen Struktur ist der Siegerentwurf eines im Jahr 2008 durchgeführten Wettbewerbs, aus dem das Büro Grüttner-Architekten aus Soest als erster Preisträger hervorging.

Die städtebauliche Konzeption für die Wohnbebauung ist geprägt von:

- einer Neuinterpretation der klassischen urbanen Blockrandbebauung
- einer einfachen, klaren Gliederung mit vielfältigen und attraktiven räumlichen Beziehungen
- einer Abstufung der Baudichte und Geschossigkeit zur Promenade
- der Formulierung einer einheitlichen, repräsentativen Stadtansicht von Süden
- einer Vielfalt von Haus- und Wohnungstypen mit unterschiedlich großen Wohnflächen für diverse Wohnformen
- einer Durchwegung der Blockinnenbereiche
- einer in die Baustruktur integrierten Parkierungslösung in Tiefgaragen.

Mit dem Blick auf das Ziel eines durchmischten, urbanen Stadtquartiers sollen insbesondere in den Erdgeschosszonen der den Plätzen zugewandten Häuser gewerbliche Nutzungen möglich sein, die der Versorgung des Gebiets mit Waren und Dienstleistungen dienen und das Wohnen nicht beeinträchtigen.

Das denkmalgeschützte Stellwerk 5 soll erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Da derzeit noch kein konkreter Nutzungszweck feststeht, sichert der Bebauungsplan lediglich den Bestand und die Erschließung.

5.3 Grün

Die Promenade ist als öffentliche Grünfläche konzipiert, die unterschiedliche Nutzungen aufnimmt. Im regelmäßigen Abstand sind öffentliche Spielbereiche vorgesehen. Ein weiterer Spielplatz wird auf dem westlichen Platz (Pfaffengrunder Terrasse) realisiert.

Der Böschungsraum zum Pfaffengrunder Feld dient als ökologische Ausgleichsfläche. Der Straßenraum „Am Langen Anger“ bietet mit seinen breiten Versickerungsflächen die Entwicklung als gut durchgrünter Stadtraum an. Ebenso sind die Wohnstraßen durch Bäume geprägt.

Gemäß den Auflagen zur artenschutzrechtlichen Befreiung sind 66% der Dachflächen extensiv zu begrünen.

Die baurechtlich notwendigen Spielbereiche befinden sich in den Quartieren, deren Innenbereiche als begrünte halböffentliche und private Freiräume geplant sind.

6 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Immissionen

Für das gesamte Gebiet der Bahnstadt wurde auf Ebene der Rahmenplanung im Jahr 2004 das folgende schalltechnische Gutachten erarbeitet¹. Dieses Gutachten ermittelte und beurteilte die Geräuscheinwirkungen durch Straßen- und Schienenverkehr, durch gewerbliche Nutzungen und durch vorhandene Sportanlagen.

Verkehrslärm

Die Aussagen des schalltechnischen Gutachtens zur Rahmenplanung sind insbesondere im Hinblick auf den Verkehrslärm für den vorliegenden Bebauungsplan vor dem Hintergrund einer gegenüber der Rahmenplanung geänderten Verkehrsplanung, veränderter Verkehrszahlen des Straßen- und Schienenverkehrs und einer überarbeiteten städtebaulichen Planung nicht mehr aktuell.

Die Fortschreibung des Gutachtens erfolgt auf der Ebene des vorliegenden Bebauungsplans durch das Gutachten

- Stadt Heidelberg, schalltechnisches Gutachten zu Bebauungsplan ‚2. Bauabschnitt - Westlich des Gadamerplatzes‘, IBK-Bericht-Nr. 12014_sct_gut01_120525 vom 25.05.2012.

Das Gutachten zum Bebauungsplan untersucht folgende Aufgabenstellung:

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Straßenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm) auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen im Plangebiet auf die vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen

Die auf Ebene des Bebauungsplans zu untersuchende Aufgabenstellung

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen der Zunahme des Straßenverkehrslärms auf den das Plangebiet erschließenden vorhandenen öffentlichen Straßen,

soll im Zuge der Fortschreibung des schalltechnischen Gutachtens für das Gesamtgebiet der Bahnstadt Heidelberg zeitnah erfolgen.

¹Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing, Guido Kohnen: Schalltechnisches Gutachten zur Rahmenplanung ‘Bahnstadt Heidelberg’, IBK-Bericht-Nr. 03-59-1, Freinsheim, 11.08.2004

Gewerbelärm

Der ehemals auf der Fläche ansässige Verkehrsbetrieb ‚Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN)‘ durch dessen nachtaktiven Nutzungen partiell Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm auftraten, wurde zwischenzeitlich verlagert.

Die durch südlich des Plangebiets liegende Hauptfeuerwehrwache verursachten Lärmemissionen liegen unterhalb der von der TA-Lärm für Allgemeine Wohngebiete angegebenen Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht.

Die Nachbarschaft des Plangebietes zu den entlang der Eppelheimer Straße gelegenen vorhandenen Gewerbebetriebe wird aus schalltechnischer Sicht als unproblematisch eingeschätzt, da unmittelbar angrenzend an dieses vorhandene Gewerbegebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich des Gadamerplatzes' ein Mischgebiet ausgewiesen wird.

Außerdem soll der gewerblich genutzte Bereich entlang der Eppelheimerstraße im Zuge der Realisierung des Quartiers Bahnstadt neu überplant werden. Bei der Aufstellung entsprechender Bebauungspläne können die notwendigen Festsetzungen getroffen werden, um eine dauerhafte Verträglichkeit dieser gewerblich genutzten Bereiche mit dem im Geltungsbereich des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich des Gadamerplatzes' festgesetzten Mischgebiet zu gewährleisten.

Bezüglich der Geräuscheinwirkungen durch gewerbliche Anlagen auf den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans besteht somit kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Sportanlagen

Im Rahmen des Gutachtens zur Rahmenplanung wurde eine überschlägige Überprüfung des Sportlärms der bestehenden Sportanlage der FG Union an der Speyerer Straße 15 sowie der damals geplanten Sportanlage im Bereich Wohnquartier Diebsweg vorgenommen. Beide Sportanlagen haben jedoch keine Relevanz für das vorliegende Plangebiet.

Altlasten

Im Altlasten-Gutachten der Firma IBL Umwelt- und Biotechnik GmbH aus dem Jahr 2004 wurde für jeden zu erkundenden Standort im Hinblick auf die geplante Nutzung eine Bewertung der Altlastensituation durchgeführt.

Nach den bisher durchgeführten Untersuchungen sind keine Flächen bekannt, für die gemäß § 5 Abs. 3 Baugesetzbuch bzw. § 9 Abs. 5 Baugesetzbuch eine Kennzeichnungspflicht für „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ besteht.

Im Zuge des Bodenmanagements der Bahnstadt wurde im Bereich der Wohngebiete nur unbelastetes Material eingebaut.

6.2 Gestaltung des Ortsbilds

Formuliertes Ziel für die Entwicklung der Bahnstadt ist die Entwicklung eines urbanen Stadtteils mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Der Stadtteil soll ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden.

Qualitätsvolle Architektur wird durch die fachkundige Begleitung des Entwurfsprozesses und die entwicklungsrechtliche Genehmigung gesichert.

Die Ansicht des Quartiers wird durch Vielfalt in der Großform geprägt. Im Rahmen der Vorgaben zur Höhenentwicklung und Gestaltung der Fassaden sind Häuser mit individueller

Ansicht realisierbar, die sich als Neuinterpretation der Baublöcke der Gründerzeit zu einem abwechslungsreichen und harmonischen Gesamtbild verbinden sollen.

Die Fassaden sind im Hinblick auf die Harmonisierung in Materialität, Struktur und Farbigkeit aufeinander abzustimmen. Die Ansicht der Wohnquartiere soll von einer zurückhaltenden, hellen Farbigkeit und einer Dominanz vertikaler Elemente geprägt sein.

So wird trotz erkennbarer Individualität der Einzelhäuser ein harmonisches Gesamtbild gesichert.

6.3 Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung

Erklärtes Ziel der Entwicklung der Bahnstadt ist die Durchmischung der Funktionen. Dies gilt auch für die kleinräumliche Betrachtung der Wohngebiete. In den der Pfaffengrunder Terrasse zugewandten Erdgeschossen wird die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen, die der Versorgung des Gebiets mit nahversorgungsrelevanten Waren und Dienstleistungen dienen, ermöglicht. Negative Auswirkungen auf die großräumliche Einzelhandelsstruktur der Stadt sind nicht zu erwarten. Darüber hinaus werden mit den SE-Baufeldern im Bebauungsplan Mischgebiete ausgewiesen, die eine vielfältige Nutzungsstruktur ermöglichen.

6.4 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsachse „Am Langen Anger“ ist als Sammelstraße einer der Hauptverteiler im Gebiet der Bahnstadt.

Der Lange Anger ist in zwei Verkehrsbereiche unterschiedlicher Funktion unterteilt:

- nördlich der Versickerungsflächen dient die Sammelstraße mit beidseitigem Längsparken der Verbindung innerhalb der Bahnstadt.
- Die Wohnstraße südlich der Versickerungsflächen dient der direkten Anfahrbarkeit der Häuser. Stellplätze sind hier nicht vorgesehen.
- Die nach Süden führenden Wohnstraßen mit beidseitigen Längsparkstreifen dienen der Erschließung der Wohnblöcke inklusive der zugehörigen Tiefgaragen.

Das Plangebiet wird durch die Straßenbahn in der „Grünen Meile“ und ergänzende Buslinien an den ÖPNV angebunden. Ein dichtes Radwegenetz ist Teil der städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung.

6.5 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die Stadtwerke Heidelberg AG erfolgen. Der Standort für eine Transformatorenstation ist mit dem Versorger abgestimmt. Die Anlage wird auf dem Baufeld SE1₁ eingefügt. Die Entsorgung erfolgt durch die Kanalisation der Stadt Heidelberg.

6.6 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Auf Grundlage der Rahmenplanung wurde 2004 vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für das Gesamtareal der Bahnstadt verfasst, das zu dem Ergebnis kommt, dass das

geplante Vorhaben in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft führt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden folgende Maßnahmen zu Naturschutz und Landschaftspflege durchgeführt:

- Extensive Dachbegrünung zu mind. 66%
- Flächen und Einrichtungen für die Bewirtschaftung von Niederschlagswasser
- Maßnahmen des Artenschutzes
- Baumpflanzungen

Die einzelnen Maßnahmen sind in Teil B – Umweltbericht dargelegt.

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

7.1 Festsetzungen und sonstige Planinhalte des Bebauungsplans (§ 9 BauGB)

7.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung

(Ermächtigungsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 1, 4 und 6 BauNVO) Zur Art der baulichen Nutzung werden im Einzelnen festgesetzt:

Allgemeine Wohngebiete (WA)

In den mit „TF 1“, „TF 2“, „TF 3“, und „TF 6“ festgesetzten Teilen der Allgemeinen Wohngebiete

- sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig
 - Wohngebäude,
 - die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden
 - Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie
 - Anlagen für Verwaltungen und
- sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO unzulässig
 - Gartenbaubetriebe und
 - Tankstellen.

In den mit „TF 3a“ festgesetzten Teilen der Allgemeinen Wohngebiete

- sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO und § 1 Abs. 7 BauNVO allgemein zulässig
 - Wohnungen in Geschossen oberhalb des ersten Geschosses (Erdgeschosses),
 - die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- können gemäß § 4 Abs. 3 und § 1 Abs. 7 BauNVO zugelassen werden
 - Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie
 - Anlagen für Verwaltungen,
 - Wohnungen im ersten Geschoss (Erdgeschoss) und

- sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO unzulässig
 - Gartenbaubetriebe und
 - Tankstellen.

Mischgebiete (MI)

In den Mischgebieten

- sind gemäß § 6 Abs. 2 und § 1 Abs. 7 BauNVO allgemein zulässig
 - Wohnungen oberhalb des ersten Obergeschosses,
 - Geschäfts- und Bürogebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - Sonstige Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- können gemäß § 4 Abs. 3 und § 1 Abs. 7 BauNVO zugelassen werden
 - Wohnungen im ersten Obergeschoss und
- sind gemäß § 1 Abs. 5, § 1 Abs. 6 Nr. 1 und § 1 Abs. 9 BauNVO unzulässig
 - Gartenbaubetriebe,
 - Tankstellen,
 - Vergnügungsstätten im Sinne des § 6 Abs. 2 Nr.8 und § 6 Abs. 3 BauNVO,
 - Schank- und Speisewirtschaften sowie Sonstige Gewerbebetriebe, wenn deren Angebot auf sexuelle Animation zielt; hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornographischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

Begründung:

Die Rahmenplanung sieht die Wohnquartiere der Bahnstadt am südlichen Rand als Wohnterrassen am Landschaftspark vor. Da es erklärtes Ziel der Stadt Heidelberg ist, die Bahnstadt als gemischten, urbanen Stadtteil zu entwickeln, ist auch die Ansiedlung von wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen gewünscht. Insbesondere sind dafür die Erdgeschosse der Häuser an den Plätzen vorgesehen. Um eine ausreichende Nutzung durch wohnverträgliche gewerbliche Betriebe in diesem Bereich sicherzustellen, sollen im Allgemeinen Wohngebiet Wohnungen im Bereich des Erdgeschosses der zur Pfaffengrunder Terrasse zugewandten Gebäudeteile nur ausnahmsweise zugelassen werden. Als Ermessensspielraum für die Genehmigung dieser Ausnahmen soll für die Wohnnutzung eine Quote von weniger als 50% der Gesamtfläche der Erdgeschosszone an den Plätzen gelten.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden im Wohngebiet ausgeschlossen. Diese würden der prominenten Lage der Wohnquartiere und dem hohen Qualitätsanspruch an die Bebauung widersprechen. Für die vorgenannten Nutzungen bestehen an anderer Stelle des Stadtgebiets aus städtebaulicher Sicht besser geeignete Ansiedlungsmöglichkeiten.

Das Mischgebiet soll dazu beitragen, einen ausgewogenen Nutzungsmix innerhalb der Bahnstadt zu gewährleisten. Auch hier werden aus den vorgenannten Gründen Tankstellen und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen.

Vergnügungsstätten, bordellartige und ähnliche Betriebe werden aufgrund der potenziellen Nutzungskonflikte mit den angestrebten Nutzungen vorrangig des Dienstleistungsbereiches und der angrenzenden Wohnnutzung ausgeschlossen.

Um sicherzustellen, dass in den Mischgebieten tatsächlich ein Mix aus unterschiedlichen Nutzungen entsteht und auch entsprechende Arbeitsplätze im Plangebiet geschaffen wer-

den, wird festgesetzt, dass in den Mischgebieten Wohnungen im Erdgeschoss unzulässig sind und im ersten Obergeschoss nur ausnahmsweise zugelassen werden können.

Maß der baulichen Nutzung:

(Ermächtigungsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16 bis 20 BauNVO) Zum Maß der baulichen Nutzung werden im Einzelnen festgesetzt:

Die maximal zulässige Grundflächenzahl wird gemäß Planeintrag festgesetzt. Eine Überschreitung der gemäß Planeintrag festgesetzten Grundflächenzahl durch Tiefgaragen wird ausnahmsweise bis zu einer GRZ von 0,9 zugelassen. Die Zahl der Vollgeschosse wird gemäß Planeintrag festgesetzt. Die Höhe der baulichen Anlagen wird für die in der Planzeichnung festgesetzten Baufenster mittels textlicher Festsetzungen differenziert geregelt. Hierbei wird als oberer Bezugspunkt die Oberkante der Wandhöhe in Meter über Normalnull (ü.N.N.) herangezogen.

Die Oberkante der Wandhöhe ist der obere Abschluss der fertiggestellten Außenwand inklusive der Brüstung bzw. Attika.

- TF 1
Südwest-orientierte Fassaden: Oberkante Wandhöhe:
123,00 m – 124,50 m ü.N.N.
Nordost-orientierte Fassaden: Oberkante Wandhöhe:
126,00 m – 128,00 m ü.N.N.
- TF 2
Oberkante Wandhöhe: 126,00 m – 128,00 m ü.N.N.
- TF 3
Oberkante Wandhöhe: 129,00 m – 131,50 m ü.N.N.
- TF 3a
Oberkante Wandhöhe: 129,00 m – 131,50 m ü.N.N.
- TF 4
Oberkante Wandhöhe: max. 131,50 m ü.N.N.
- TF 5
Oberkante Wandhöhe: 138,00 m – 140,50 m ü.N.N.
- TF 6
Oberkante Wandhöhe: 123,00 m – 124,50 m ü.N.N.

Allgemeine Wohngebiete (WA):

Ausschließlich in den mit „TF 1“ gekennzeichneten Baufenstern sind oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses Dachaufbauten und Geschosse, die keine Vollgeschosse sind, bis zu 60% der Grundfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zulässig, wenn diese um mindestens 4,00 m von der südwestlichen Baulinie zurückspringen.

Ausschließlich in den mit „TF 1“ festgesetzten Baufenstern sind auskragende Dächer über maximal 90 % der gesamten Grundfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zulässig.

Im Teilbaugebiet mit der Bezeichnung WA2 sind in den mit „TF3a“ festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen die Erdgeschosse der Pfaffengrunder Terrasse zugewandten Gebäude mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m herzustellen.

Begründung:

Der Entwurf sieht eine Abstufung der Höhe der baulichen Anlagen von der „Grünen Meile“ über den „Langen Anger“ zur Promenade hin vor.

Da innerhalb des Gesamtgebietes eine Flexibilität hinsichtlich der Geschosshöhen existieren soll, ist in den Festsetzungen der Höhen ein Spielraum erforderlich, der unterschiedliche Geschosshöhen ermöglicht.

An der Pfaffengrunder Terrasse sind aufgrund der gewünschten gewerblichen Nutzungen lichte Raumhöhen von 3,50 m festgesetzt.

Die hohe bauliche Dichte der städtebaulichen Konzeption kann zu einer Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß §17 BauNVO führen. Je nach Grundstücksaufteilung kann es dabei zu Überschreitungen etwa für die Eckbebauung der Quartiere kommen, da hier eine Fortsetzung der dem Hof zugewandten Gebäudeflucht garantiert werden soll und dieses je nach Grundstücksaufteilung zu einer kompletten Überbauung des Grundstücks führen kann. Die besonderen städtebaulichen Gründe für das Überschreiten der Obergrenzen der Geschossflächenzahl ergeben sich aus der Planung zur Umsetzung besonderer städtebaulicher Ideen aus dem städtebaulichen Wettbewerb bzw. städtebaulichen Rahmenplan.

Da entsprechend dem Parkraumkonzept die notwendigen Stellplätze komplett in Tiefgaragen untergebracht werden sollen, ist im Hinblick auf die Machbarkeit einer Gemeinschaftstiefgarage unter dem Baugebiet die Möglichkeit einer Überschreitung der zulässigen Grundflächenzahl bis zu einer GRZ von 0,9 notwendig. Um den Eingriff in die natürlichen Funktionen des Bodens teilweise zu kompensieren ist eine Überdeckung der Tiefgarage mit einer mindestens 0,80 m starken bepflanzbaren Bodenschicht anzulegen.

7.1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB i.V.m. §§ 22 und 23 BauNVO)

Gemäß Planeintrag werden die offene und die geschlossene Bauweise festgesetzt. In den mit „a“ gekennzeichneten Teilbaugebieten sind im Rahmen der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen Grenzbebauungen und Unterschreitungen der Abstandsflächen zulässig. Darüber hinaus dürfen die Gebäude in der abweichenden Bauweise länger als 50 m sein.

Die überbaubaren Flächen sind in der Planzeichnung durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

Terrassen sind über die gesamte Grundstücksbreite bis zu einer Tiefe von maximal 4,00 m auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Die Überschreitung von Baugrenzen durch Balkone kann bis zu einer Tiefe von 2,50 m zugelassen werden.

Eine Überschreitung der südwestlichen Baulinien der mit „TF 1“ festgesetzten Baufenster durch Vortreten von Gebäudeteilen, auch in geringfügigem Ausmaß, ist nicht zugelassen.

Dies gilt auch für Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO. Eine Überschreitung durch Terrassen ist bis zu einer Tiefe von 4,00 m zulässig.

Begründung:

Die offene Bauweise gilt für Gebäude, die zur Promenade bzw. im Blockinnenbereich liegen. Die geschlossene Bauweise gilt für die Bebauung der Blockränder zum Langen Anger und zur Pfaffengrunder Terrasse. In den Mischgebieten wird die abweichend Bauweise festgesetzt, die Gebäudeländen mit mehr als 50 m sowie Grenzbebauungen erlaubt.

Die Festsetzung der Baufluchten mittels Baulinien dient der Umsetzung klarer, überschaubarer Blockstrukturen und der Formung einer einheitlichen Bauflucht. Zum Langen Anger und der Pfaffengrunder Terrasse dient die geschlossene Bebauung als innerstädtisches Motiv der Bildung klarer Ränder.

Als Übergang zum Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes ist eine Auflösung der Baustruktur in eine offenere, weniger dichte Bebauung Ziel der städtebaulichen Konzeption.

Die Überschreitung der Baulinie der südlichen Randbebauung an der Promenade ausschließlich durch Terrassen soll die Anlage privater, der Wohnung zugeordneter Freiräume ermöglichen und entspricht der städtebaulichen Konzeption.

Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans sind Überschreitungen der überbaubaren Grundstücksflächen durch Terrassen und Balkone in einem, den zeitgemäßen Ansprüchen entsprechenden Maß zulässig. Die textliche Festsetzung definiert ein Maximalmaß für die Überschreitung von Baugrenzen und eröffnet als Kann-Vorschrift eine Beurteilung der Zulässigkeit in Abhängigkeit der städtebaulichen Situation.

Die Überschreitung kann zugelassen werden, wenn zur nächsten Bebauung ein ausreichender Abstand gewahrt bleibt. Als Beurteilungskriterium soll die Einhaltung der landesrechtlichen Abstandsflächen dienen.

7.1.3 Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 4 + 6 BauNVO sowie § 9 Abs. 1 Nr. 20 + 25 BauGB) Für die Baugebiete wird im Einzelnen festgesetzt:

Oberirdische Stellplätze und Garagen sind nicht zulässig.

Tiefgaragen sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig. Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind nur in den in der Planzeichnung festgesetzten Bereichen zulässig.

Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der nicht überbauten Grundstücksfläche sind mit einer Bodensubstratschicht von mindestens 0,80 m zu überdecken, zu begrünen bzw. im Bereich von Wegen und Plätzen mit versickerungsfähigen Oberbelägen zu versehen.

Begründung:

Zur Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Bahnstadt wurde in die Fortschreibung der Rahmenplanung das Parkraumkonzept integriert. Dieses sieht vor, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze zu minimieren und so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann.

Die privaten Stellplätze sollen ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht werden, da eine oberirdische Unterbringung aufgrund der baulichen Dichte nicht möglich ist und zu Störungen des Wohnens und des Wohnumfeldes führen würde.

Die Tiefgaragen in den Baugebieten sollen so dimensioniert werden, dass für die Bewohner ausreichend private Stellplätze realisiert werden können und damit im öffentlichen Raum nur Kurzzeitparkplätze für Besucher- und Lieferverkehr bereitgestellt werden.

Um Belastungen des Wohnens in den Wohnstraßen zu minimieren, sind die Einfahrtsbereiche der Tiefgaragen im nördlichen Teil dieser Straßen in die Gebäude zu integrieren.

7.1.4 Versorgungsflächen

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Innerhalb der mit entsprechendem Planzeichen festgesetzten Fläche ist eine Transformatorstation zulässig. Diese ist unterirdisch anzulegen oder baulich in das Erdgeschoss des Gebäudes zu integrieren.

Begründung:

In den Baugebieten soll im Sinne einer hohen Wohnqualität auf Transformatorstandorte verzichtet werden. Zur Sicherung einer Fläche für eine der Versorgung des Gebiets mit Elektrizität dienende Transformatorstation wird deshalb eine Versorgungsfläche festgesetzt. Die bauliche Anlage ist unterirdisch anzulegen oder baulich in die Erdgeschosszone zu integrieren, damit auch im öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden kann.

7.1.5 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Der Geh- und Radweg entlang der Promenade wird gemäß Planzeichnung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt:

Begründung:

Durch die Festsetzung der Verkehrsflächen soll neben der Sicherung der Erschließung die Aussage zu differenzierten Nutzungen getroffen werden.

Der Festsetzung des Fuß- und Radweges liegt die Planung des Büros Latz + Partner zugrunde. Diese Wegeverbindung stellt eine attraktive Route entlang des Grünraums der Promenade für den nicht motorisierten Verkehr dar. Teil des Weges sind die in den Grünraum der Promenade hineinragenden Platzbereiche der Terrassen.

7.1.6 Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 14 + 20 BauGB)

Der auf privaten und öffentlichen Flächen anfallende Niederschlagswasserabfluss ist auf den Grundstücken zurückzuhalten und über die bewachsene Bodenzone zu versickern. Sickerschächte sind nicht zulässig.

Falls der Niederschlagswasserabfluss nicht restlos auf den Grundstücken zurückgehalten und versickert werden kann, ist das anfallende Niederschlagswasser in die in der Planzeichnung festgesetzten Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser einzuleiten.

Die für die Versickerung vorgesehenen Flächen sind vor Verdichtung zu schützen. Deshalb ist die Ablagerung von Baumaterialien, Bodenaushub oder das Befahren der Fläche nicht zulässig. Die Flächen dienen neben der Niederschlagswasserbewirtschaftung auch als öffentliche Grünanlage mit Aufenthaltsbereichen und Wasserspiel.

Begründung:

Für die an den Langen Anger angrenzenden Baugebiete wurde im Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung ein Abflussbeiwert von 0,5 festgelegt. Demnach können 50% des in den Baugebieten anfallenden Niederschlagswassers den festgesetzten Versicke-

rungsflächen zugeführt und über die bewachsene Bodenzone versickert werden, die restlichen 50% des Niederschlagswassers sind in den Baugebieten durch geeignete Maßnahmen zurückzuhalten. Dies soll durch die Maßnahmen Dachbegrünung und Versickerung auf dem Grundstück erreicht werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

7.1.7 Grünflächen

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Es werden gemäß Planzeichnung folgende öffentliche Grünflächen festgesetzt:

- Parkanlage
- Spielplatz

Begründung:

Die Anlage großzügiger Grünflächen und Spielplätze ist Teil der Konzeption für die Bahnstadt. Insbesondere der Freiraum der Promenade soll als öffentliche Parkanlage den Übergang zum Landschaftsraum inszenieren und neben seiner Funktion als Fuß- und Radwegeverbindung hohe Aufenthaltsqualität mit ökologischer Wertigkeit verbinden.

7.1.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Die Dachflächen sind zu mindestens 66 % extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Substratstärke muss im Durchschnitt mindestens 10 cm betragen. Die Substrathöhe darf 7 cm (bei Versickerung in eine Rigole 10 cm) nicht unterschreiten. Die maximal zulässige Höhe beträgt 15 cm. Das verwendete Substrat darf nicht mehr als 20 % (Gewicht) organische Bestandteile enthalten. Es darf kein Torf eingesetzt werden. Düngung ist nicht zulässig.

Zur Dachbegrünung sind aus der Liste 1 in der Anlage 15 Arten, aus der Liste 2 weitere 10 Arten zur Ausbringung auszuwählen. Soweit die Dachbegrünung in Kombination mit Photovoltaikanlagen zur Ausführung kommt sind aus Liste 1 15 Arten auszuwählen und auszubringen. Aus Liste 2 müssen 20 Arten ausgebracht werden. Es ist autochthones Saatgut zu verwenden.

Folgende Maßnahmen zur Biotopentwicklung auf der Böschung zum Pfaffengrunder Feld sind in der Planzeichnung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzten Fläche durchzuführen:

- Rodung der Gestrüppe
- Abtrag des mit Nährstoffen angereicherten Oberbodens
- Auftrag von Schotter
- In Teilbereichen Überschüttung des Schotters mit Feingrus und Sand
- Anbringen von Gabionen
- Bau von Trockenmauer-Abschnitten
- Dauerhaftes Freihalten der Böschung einschließlich der Gabionen und der Trockenmauern
- Belassen einzelner Baumgruppen

Begründung:

Die Maßnahmen zur Dachbegrünung und in der Maßnahmenfläche sind Bestandteil der am 06.04.2008 vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten Ausnahmegenehmigung gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG.

7.1.9 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die in der Planzeichnung in den Mischgebieten festgesetzten Flächen „GFL1“ sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zugunsten von Radfahrern (Allgemeinheit) sowie zugunsten von Abfallsammelfahrzeugen, Einsatz- und Rettungsfahrzeugen sowie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belasten.

Die in der Planzeichnung in den Allgemeinen Wohngebieten festgesetzten Flächen „GFL2“ sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zugunsten von Radfahrern (Allgemeinheit) sowie zugunsten von Rettungsfahrzeugen sowie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belasten.

Begründung:

Die städtebauliche Konzeption sieht eine öffentliche Durchwegung der Blockinnenbereiche für Fußgänger und Radfahrer vor. Die Anfahrbarkeit der Grundstücke muss zum Zweck der Anlieferung, der Abfallentsorgung und des Einsatzes von Rettungsfahrzeugen gewährleistet werden.

Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen sind in den Mischgebieten so auszubauen, dass eine Befahrbarkeit durch ein Regelfahrzeug mit einer Gesamtmasse von 30 t ohne Begegnungsverkehr gewährleistet ist (SLW 30 (Schwerlastwagen mit Gesamtgewicht 30t)). Näheres ist auf vertraglicher Grundlage zu regeln.

Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen begründen noch nicht die konkreten Nutzungsrechte, sondern bereiten die entsprechenden Rechte lediglich vor. Insoweit sind in weiteren Schritten, die sich an das Bauleitplanverfahren anschließen, diese Rechte beispielsweise durch Eintragung von Baulasten und/oder Grunddienstbarkeiten verbindlich zu sichern.

7.1.10 Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen oder sonstigen technischen Vorkehrungen.

(Ermächtigungsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Das Schallschutzkonzept des Gutachtens zum Bebauungsplan gegen den Verkehrslärm umfasst folgende Maßnahmen:

- Orientierung der Außenwohnbereiche bei Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen an den jeweils südlich gelegenen Gebäuden parallel zum Langen Anger und parallel zur Grünen Meile (Schallschutzmaßnahme 1 - SM1)

- Formulierung unterschiedlicher Anforderungen an die Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen (Passive Maßnahmen) für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans (Schallschutzmaßnahmen 2 und 3 – SM2 und SM3)
- Einbau schallgedämmter Lüfter in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnungen für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans (Schallschutzmaßnahme 4 – SM4)

Diese Maßnahmen werden textlich und insofern erforderlich, zeichnerisch festgesetzt.

Begründung:

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte an den schutzwürdigen Nutzungen im Plangebiet sowohl am Tag als auch in der Nacht, ist im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein Schallschutzkonzept zu erarbeiten. Ein Schallschutzkonzept gegen Verkehrslärm kann folgende Komponenten beinhalten:

- Einhalten von Mindestabständen
- Differenzierte Baugebietsausweisungen
- Aktive Schallschutzmaßnahmen
- Orientierung der Außenwohnbereiche
- Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen und Einbau von schallgedämmten Lüftern in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen)

Im Folgenden werden für die vorliegende Aufgabenstellung die konkreten Möglichkeiten von Schallschutzmaßnahmen für die geplanten schutzwürdigen Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans diskutiert:

- Einhalten von Mindestabständen

Aufgrund der über einen längeren Planungszeitraum entwickelten städtebaulichen Strukturen und dem planerischen Ziel des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden für das neue Stadtquartier Bahnstadt ist es nicht möglich, mit den geplanten schutzbedürftigen Gebieten große Abstände zu den geplanten Straßen sowie zu den vorhandenen und geplanten Schienenwege einzuhalten.

Die Rahmenplanung des Stadtquartiers Bahnstadt berücksichtigt insbesondere den Schienenverkehrslärm aufgrund der Strecken der Deutschen Bahn in der Art, dass in den nördlichen Teilbereichen, die diesen Strecken nächstgelegenen sind, überwiegend Gebiete für gewerblichen Nutzungen ausgewiesen werden. Dadurch ist sichergestellt, dass z.B. die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich des Gadamerplatzes' vorgesehenen Mischgebiete und Allgemeine Wohngebiete bereits einen relativ großen Abstand zu den insbesondere in der Nacht kritisch emittierenden Schienenwegen der Deutschen Bahn haben.

Größere Abstände der Bebauung zu den Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich des Gadamerplatzes, und den Straßenbahnlinien in der Straße 'Grüne Meile' sind aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. Im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes ist durch die Anordnung der Straße 'Langer Anger' bereits ein gewisser Abstand der künftigen Bebauung zu dieser Erschließungsstraße gewährleistet.

- Differenzierte Baugebietsausweisungen

Die Rahmenplanung für das Stadtquartier Bahnstadt sieht eine differenzierte Baugebietsausweisung in der Art vor, dass im Norden des Stadtquartiers in der Nähe der Schienenwege der Deutschen Bahn überwiegend Gebiete für gewerblichen Nutzungen entwickelt werden sollen. Erst hieran angrenzend werden Baugebiete vorgesehen, in denen eine Wohnnutzung allgemein zulässig ist. In der Kernzone des Stadtquartiers Bahnstadt wird eine gemischte Nutzung vorgesehen und in den ruhigen nach Südwesten orientierten Bereichen werden Allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

Dieses Prinzip der Gebietsabstufung findet sich auch in den Festsetzungen des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt Westlich des Gadamerplatzes' wieder. Im nördlichen Teil des Plangebietes wird zwischen den Erschließungsstraßen 'Grüne Meile' und 'Langer Anger' ein Mischgebiet ausgewiesen, auf den Flächen südwestlich der Straße 'Langer Anger' wird im ruhigsten Teil des Geltungsbereichs ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

- Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen

Eine wirksame Abschirmung des Schienenverkehrslärms der Strecken der Deutschen Bahn ist innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans nicht möglich, da die Abstände zu den Schienenstrecken zu groß sind. Eine wirksame Abschirmung des Schienenverkehrslärms wäre nur dann möglich, wenn entsprechend hohe Lärmschutzwände unmittelbar entlang der jeweiligen Streckengleise der beiden Bahnstrecken realisiert würden. Diese Lärmschutzwände müssten sich jedoch auf dem Gelände der Deutschen Bahn befinden und unmittelbar südlich der jeweiligen Streckengleise gebaut werden. Eine solche Maßnahme wird von der Deutschen Bahn regelmäßig nicht zugelassen, da diese Maßnahmen in die betrieblichen und baulichen Gegebenheiten des Bahnkörpers eingreifen. Weiterhin kommt erschwerend hinzu, dass insbesondere die Güterzüge nicht zwingend immer die gleichen Gleise im Bahnhof benutzen, und somit auch eine gewisse Verteilung der Fahrten auf die unterschiedlichen Gleise zu erwarten ist, mit der Folge, dass Lärmschutzwände entlang einer größeren Zahl von Gleisen zu realisieren wären.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans scheiden aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz gegen den Straßenverkehrslärm der Erschließungsstraßen 'Grüne Meile' und 'Langer Anger' aus städtebaulichen und erschließungstechnischen Gründen aus.

Aufgrund der Höhe der geplanten Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans wären sehr hohe Schallschutzwände erforderlich, um die oberen Geschosse wirksam gegen den Straßenverkehrslärm und den Straßenbahnlärm zu schützen. Diese Lärmschutzwände entsprechen in keiner Art und Weise der städtebaulichen Rahmenplanung, die insbesondere entlang der 'Grüne Meile' eine offene durchgrünte Stadtlandschaft schaffen möchte. Die Rahmenplanung Bahnstadt sieht zur Bewältigung der schalltechnischen Auswirkungen angrenzender Verkehrswege, auch im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans weitgehend geschlossene Blockstrukturen vor, die sich jeweils selbst gegen den Verkehrslärm der angrenzend vorhandenen Verkehrswege schützen und so im Inneren der Blöcke sowie auf den abgewandten Seiten gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten. Dieses Entwurfsprinzip wird im vorliegenden schalltechnischen Gutachten durch die jeweiligen Berechnungsergebnisse zu dem Szenario 2 bestätigt.

Auch entlang der Straße 'Langer Anger' sind Lärmschutzwände nur bedingt zu entwickeln, da von der Straße 'Langer Anger' an verschiedenen Stellen Erschließungsstraßen zur Anbindung der Tiefgaragen des südlich angrenzenden Allgemeines Wohngebiet abzweigen. Auch entlang dieser Straße scheiden aktive Schallschutzmaßnahmen aus städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen aus.

Wie die jeweiligen Berechnungsergebnisse zu dem Szenario 2 (Berechnungen mit einer künftigen Bebauung) belegen, wird unter Berücksichtigung einer Entwicklung der Baugebiete im Geltungsbereich des Bebauungsplans gemäß Rahmenplan eine hohe schalltechnische Qualität in den Gebieten erreicht. So bietet das Mischgebiet eine wirksame Abschirmung der Geräusche für das angrenzende Allgemeine Wohngebiet. Gleichzeitig schützen die jeweiligen Baustrukturen auf den einzelnen Baufeldern die lärmabgewandten Innenbereiche und die nach Süden orientierten Fassadenseiten der jeweiligen Quartiere. Da von einer zeitnahen Realisierung sämtlicher Baufelder auszugehen ist, ist auch von einem baldigen Erreichen der schalltechnischen Qualität des Szenarios 2 auszugehen.

- Orientierung der Außenwohnbereiche

Aufgrund der Geräuscheinwirkungen und den daraus resultierenden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) entlang der Straße 'Grüne Meile' und 'Langer Anger' wird eine Orientierung der am Tag schutzbedürftigen Außenwohnbereiche, wie z.B. Terrassen, Balkone und Wohngärten erforderlich. Aus diesem Grunde sind im Mischgebiet an den nach Norden zur Straße 'Grüne Meile' orientierten Fassadenseiten keine Außenwohnbereiche, wie z.B. Terrassen, Balkone und Wohngärten zulässig. Gleiches gilt im Allgemeinen Wohngebiet für die nach Norden zur Straße 'Langer Anger' orientierten Fassadenseiten. Auf den lärmabgewandten Fassadenseiten werden die zulässigen Orientierungswerte im Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) weitgehend eingehalten. (**Schallschutzmaßnahme 1 - SM1 – Orientierung der Außenwohnbereiche bei Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen**)

- Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen)

Aufgrund des Ausscheidens von aktiven Schallschutzmaßnahmen werden zur Bewältigung der Geräuscheinwirkungen im Plangebiet passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Für die schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 von Wohnungen und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen, wie z.B. Büros, Praxen, an denen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für die jeweils festgesetzte Gebietsart, Allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete, auftreten, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen und Einbau von schallgedämmten Lüftern in zum Schlaf genutzte Aufenthaltsräume von Wohnungen wie z.B. Schlaf- und Kinderzimmern) erforderlich. Von Überschreitungen, insbesondere der nächtlichen Orientierungswerte, sind alle Baugebiete im Geltungsbereich des Bebauungsplans betroffen.

Geeignete Maßnahmen enthält die baurechtlich eingeführte DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau' vom November 1989 - Beuth Verlag, die auch die maßgebliche Berechnungsvorschrift zur Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen darstellt. Bei den Maßnahmen handelt es sich um entsprechende Schalldämmungen der Außenbauteile der Aufenthaltsräume, wie z.B. Wände, Dächer und insbesondere der Fenster.

Das Berechnungsverfahren der DIN 4109 gibt keine maximalen Innenpegel vor, sondern setzt resultierende Schalldämm-Maße der Außenbauteile fest, deren Höhe vom 'maßgeblichen Außenlärmpegel' abhängen. Der maßgebliche Außenlärmpegel errechnet sich aus den Beurteilungspegeln für die gesamte Lärmbelastung und einem Zuschlag von +3 dB für Reflexionen an der Fassade. Nach DIN 4109 wird der höhere Tagwert für die Bildung des Außenlärmpegels herangezogen, jedoch unter der Voraussetzung, dass zwischen dem Tag- und Nachtwert eine Mindestdifferenz von 10 dB vorliegt. Dies ist im vorliegenden Fall auf-

grund der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrslärms der Deutschen Bahn AG, die in der Nacht höher liegen als am Tag nicht gegeben.

Daher berechnet sich der maßgebliche Außenlärmpegel für die gesamte Lärmbelastung in Abweichung von der DIN 4109 wie folgt:

- Straßenverkehrslärm: Beurteilungspegel Tag plus 3 dB(A)
- Schienenverkehrslärm: Beurteilungspegel Nacht plus 10 dB(A) plus 3 dB(A)

Zur Abgrenzung der Flächen, auf denen passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, wird die kritische Situation (Szenario 1) ohne abschirmende Bebauung im Plangebiet herangezogen. Damit wird sichergestellt, dass auch für mögliche Übergangszeiten, in denen vorgelagerte Gebäude noch nicht realisiert sind, ein ausreichender Schallschutz sichergestellt wird. Wird im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnissgabeverfahren der Nachweis erbracht, dass im Einzelfall aufgrund bereits realisierter Gebäude geringere Lärmpegelbereiche an den Fassaden vorliegen, können die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile entsprechend den Vorgaben der DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau – Anforderungen und Nachweise' vom November 1989 (Beuth-Verlag) reduziert werden.

Außerdem können für Aufenthaltsräume z.B. für Büronutzung oder vergleichbar schutzbedürftige Nutzungen, die nur am Tag genutzt werden und in denen nicht geschlafen wird, verminderte Lärmpegelbereiche in Ansatz gebracht werden. Diese Lärmpegelbereiche errechnen sich im Gegensatz zu denjenigen für Wohnnutzungen unter Berücksichtigung des Beurteilungspegels des Schienenverkehrs am Tag mit einem Zuschlag von 3 dB(A). Im schalltechnischen Gutachten sind diese Lärmpegelbereiche dargestellt. (**Schallschutzmaßnahmen 2 und 3 – SM2 und SM3 - Anforderungen an die Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen (Passive Maßnahmen)**)

- Einbau von schallgedämmten Lüftern in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen)

Mit der Festsetzung dieser technischen Vorkehrung wird den künftigen Bewohnern die Möglichkeit gegeben, bei geschlossenem Fenster und dennoch ausreichender Belüftung der Schlafräume ungestört schlafen zu können.

Insofern sich bei den Berechnungen zum Bauantrag oder zum Kenntnissgabeverfahren zeigt, dass durch die Abschirmung von Gebäuden die Anforderungen auf unterhalb des Lärmpegelbereiches III reduzieren, kann auch auf den Einbau von Lüftern in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen nach der DIN 4109 'Schallschutz im Hochbau' verzichtet werden. (**Schallschutzmaßnahme 4 – SM4 – Einbau von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftern oder gleichwertiger Maßnahmen bautechnischer Art in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen**)

7.1.11 Bindungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Gemäß Planzeichnung und entsprechend der im Folgenden genannten Arten sind Bäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Für die straßenbegleitenden Bäume wird folgende Qualität festgesetzt: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 18 - 20 cm Stammumfang.

Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen, ist je Baumstandort ein mindestens 12 m³ großer durchwurzelbarer Raum herzustellen.

Im Zusammenhang mit den zum Teil extremen Standortbedingungen und den erhöhten Anforderungen stehen für die nachfolgend genannten Straßen u.a. folgende Baumarten zur Wahl:

- Planstraßen „Am Langen Anger“, „Grüne Meile“, „Da-Vinci-Straße“ und „Galileistraße“ :
Acer platanoides, Corylus colurna, Platanus acerifolia, Quercus coccinea, Q. frainetto, Q. palustris, Q. petraea, Q. robur ‚Fastigiata‘, Tilia tomentosa ‚Brabant‘, Ulmus hybr. ‚Dodoens‘, Ulmus hybr. ‚Lobel‘, Quercus frainetto, evtl. Fraxinus ‚Raywood‘, Ginkgo biloba ‚Princeton Sentry‘ (männl.), Tilia Cordata "Greenspire" u.ä.
- Planstraßen „Kumamotostraße“, „Simferopolstraße“, „Bautzenstraße“: Corylus colurna, Tilia cordata ‚Greenspire‘, Acer campestre, Aesculus carnea ‚Briotii‘, Albizzia julibrissin, Alnus spaethii, Fraxinus angustifolia ‚Raywood‘, Liquidambar styraciflua, Magnolia kobus, Ostrya carpinifolia, Prunus avium ‚Plena‘, Acer campestre ‚Elsrijk‘, Acer monspessulanum, Malus spec., Morus alba, Morus nigra, Carpinus betulus ‚Fastigiata‘, Ginkgo biloba ‚Princeton Sentry‘ (männl. Selektion) u.ä.
- Grünflächen „Am Langen Anger“: Acer platanoides, Paulownia, Quercus coccinea, Quercus palustris, Quercus rubra, Tilia platyphyllos, Alnus cordata, Alnus spaethii, Catalpa bignonioides, Celtis australis, Fraxinus ornus, Malus spec., Prunus ‚Accolade‘, Prunus sargentii, Prunus yedonensis, Populus simonii, Quercus robur ‚Fastigiata‘ u.ä.
- Versickerungsflächen, wechsellückiger Bereich: Fraxinus excelsior, Poulus tremula, Quercus palustris, Salix alba ‚Liempde‘, Alnus cordata, Alnus spaethii, Fraxinus ‚Raywood‘, Liquidambar styraciflua, Magnolia kobus, Prunus serotina, Quercus robur ‚Fastigiata‘ u.ä.
- **Begründung:**

Die Rahmenplanung und die Planung des Büros Latz + Partner sieht aus kleinklimatischen und gestalterischen Überlegungen die Anpflanzung von Bäumen unterschiedlicher, standortgerechter Arten vor. Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen und eine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raums bereits im Pflanzstadium zu sichern, werden Mindestqualitäten festgesetzt.

7.2 Hinweise

Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen sind so zu verlegen bzw. durch Schutzvorkehrungen zu sichern, dass keine gegenseitige Beeinträchtigung von Bäumen und Sträuchern mit Leitungstrassen stattfindet. Die Kostentragung für Änderungen / Sicherungen an Versorgungsanlagen und -leitungen, die durch die Bauleitplanung bedingt sind, wird nach bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Bestimmungen geregelt. Die Träger der Ver- und Entsorgung sind frühzeitig über den Beginn und Ablauf der Erschließungs- und Baumaßnahmen zu unterrichten, und eine Koordination der Arbeiten zu gewährleisten.

Im Planbereich bildet junge Neckar-Talfüllung, die örtlich von anthropogenen Aufschüttungen unbekannter Mächtigkeit überdeckt ist, den oberflächennahen Baugrund. Die Schichten können lokal setzungsempfindlich und von geringer Standfestigkeit bzw. Tragfähigkeit sein. zum Grundwasserflurabstand liegen keine konkreten Daten vor. Bei etwaigen technischen Fragen im Zuge der weiteren Planung wird ingenieurgeologische Beratung durch ein privates Planungsbüro empfohlen.

Das Plangebiet liegt innerhalb des neu abgegrenzten Wasserschutzgebiet "Rheinau" der MVV.

Der Geh- und Radweg der Promenade ist so auszubilden, dass er als Feuerwehrezufahrt und -aufstellfläche genutzt werden kann. Das Plangebiet ist Teil des Geltungsbereiches der Energiekonzeption Bahnstadt (Beschluss des Gemeinderates vom 03.04.2008), die unter anderem eine Bebauung im Passivhaus-Standard vorsieht, sowie des Geltungsbereichs der Satzung über die öffentliche Wärmeversorgung der Stadt Heidelberg in der Fassung vom 18.12.2008, die insbesondere einen Anschluss- und Benutzungszwang festlegt.

Das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept sieht für die Baufelder einen Abflussbeiwert von maximal 0,5 vor. Demnach dürfen rechnerisch maximal 50 % des stärksten Niederschlagsintervalls mit einer statistischen Wiederkehrhäufigkeit von seltener als einmal in 5 Jahren in die festgesetzten Versickerungsflächen abgeleitet werden.

An das Plangebiet grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Durch die vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe und die Bewirtschaftung der Flächen können im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lärm-, Staub- und Geruchsimmissionen auftreten.

Das Plangebiet befindet sich im Einwirkungsbereich des militärischen Flugplatzes Heidelberg. Es wird darauf hingewiesen, dass mit Belästigungen durch Fluglärm (Tag und Nacht) zu rechnen ist. Die Planung wird in Kenntnis dieser möglichen Beeinträchtigungen erstellt. Rechtsansprüche gegen den Bund, die mit Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb begründet sind, bestehen nicht. Für das Aufstellen und den Betrieb von Baukränen ist die vorherige Zustimmung der Wehrbereichsverwaltung Süd – Militärische Luftfahrtbehörde erforderlich. Das diesbezügliche Merkblatt für die Errichtung einer Baustelle innerhalb eines militärischen Schutzbereichs ist bei der Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt erhältlich.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Aufstellungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss für den vorliegenden Bebauungsplan Bahnstadt „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ gemäß § 2 BauGB wurde .10.11.2011 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 16.11.2011 im „stadtblatt“ (Nr. 46/2011) veröffentlicht.

Mit Beschluss vom 15.05.2012 (DS 0089/2012/BV) hat der Gemeinderat beschlossen, den Gadamerplatz aus dem Verfahren herauszunehmen und den Geltungsbereich geändert..

Stimmt der Gemeinderat der Offenlage am 25.07.2012 zu, erfolgt unmittelbar im Anschluss die Offenlage und die Beteiligung der Behörden gemäß der §§ 3 und 4 BauGB.

(Verfahrensdaten und Abwägung werden im Zuge des weiteren Verfahrens schrittweise ergänzt)

8.2 Bodenordnung

Die Flurstücke des Planbereichs befinden sich zum größten Teil im Eigentum der EGH. Im Bereich der geplanten Straßen Grüne Meile, Langer Anger zwischen Grüner Meile und Eppelheimer Straße und Da- Vinci- Straße befinden sich Privatgrundstücke. Die Eigentümer sind über die Maßnahme informiert. Der Erwerb der Grundstücke wird vorbereitet.

Eine Bodenordnung ist daher nicht erforderlich.

B Umweltbericht

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sollen gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB insbesondere berücksichtigt werden: Die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushalts, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie das Klima. In § 1a BauGB wird definiert, wie die umweltschützenden Belange in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Aussagen zur Eingriffsregelung werden getroffen. In § 2a BauGB wird das Verhältnis zwischen Bauleitplanung und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geregelt sowie die Anforderungen über die Abfassung des Umweltberichtes beschrieben.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 UVPG ist nicht erforderlich, da keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

1.1 Ziele des Bebauungsplans

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen.

1.2 Beschreibung des Vorhabens

Beim Gesamtplangebiet der Bahnstadt handelt es sich um ein Areal südlich des Hauptbahnhofes, welches aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren durch eine separierte, aber dennoch zentrale Lage innerhalb der Stadt gekennzeichnet ist. Zu diesen Barrieren gehören vor allem Gleisanlagen, die das Gelände im Norden, Westen und Süden umgeben, durch militärische Nutzungen belegte Grundstücke und mangelnde Verknüpfungen mit den benachbarten Quartieren. Trotz der unmittelbaren Nähe zur Südstadt, zu Bergheim und zur Innenstadt lag es für die Heidelberger immer "hinter dem Bahnhof" und wurde als Teil der Stadt kaum wahrgenommen.

Das Areal der „Bahnstadt“ besteht im Wesentlichen aus Flächen ehemaliger Bahnanlagen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Der vorliegende Bebauungsplan „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ umfasst ca. 9,6 ha des Gesamtplangebietes. Neben der geplanten Wohnnutzung und der Ausweisung von Mischgebieten ist die Anlage von Grün-, Versickerungs- und Ausgleichsflächen vorgesehen.

2 Darstellung der fachgesetzlich festgelegten Ziele und der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung, aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 BauGB. 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 sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

- Minimierung der Bodenversiegelung - Flächen effektiv nutzen.
- Verbesserung der Wohnumfeldsituation durch öffentliche und private Grünstrukturen, die sich am ursprünglichen Bestand des Gebietes orientieren.
- Schaffung von Ausgleichsflächen für wildlebende Tiere und Pflanzen auf den Flächen zum Übergang in die anschließende Feldflur.
- Schaffung von Gründächern zur Rückhaltung von Niederschlagswasser und zur Verbesserung von Lebensbedingungen für angepasste Tier- und Pflanzenarten.
- Beim zukünftigen Verkehrsaufkommen ist im Hinblick auf die Wohnbebauung auf eine möglichst geringe Lärmentwicklung und die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu achten.
- 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.
- Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind 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.
- Passivhausstandard für das gesamte Planungsgebiet Bahnstadt
- Fernwärmeversorgung gemäß Energiekonzeption

Eine Übersicht über die Planungsziele im Umweltbereich gibt der Umweltbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt Heidelberg vom 10.11.2004, erstellt vom Büro für Raum- und Umweltplanung Jestaedt + Partner in Mainz.

3 Darstellung der Merkmale der Umwelt und des Umweltzustandes zu Beginn der Planung

3.1 Menschen

Wohnflächen

Im Plangebiet befinden sich keine für Wohnzwecke oder gewerblich genutzten Flächen. Den größten Anteil nahmen vor Beginn des Bodenmanagements die seit 1990 überwiegend brach liegenden Flächen und Betriebsgebäude des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ein.

Grün- und Freiflächen:

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Wegebeziehungen:

Aufgrund der Barrierewirkung der das Gesamtgebiet der Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal der Bahnstadt für die angrenzenden Stadtviertel im Osten, für Bergheim und die Innenstadt nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark befahrene

Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlen ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen. Das Pfaffengrunder Feld ist lediglich durch Wirtschaftswege an die sich nördlich anschließende Bahnstadt angebunden.

Schallimmissionen:

Große Teile des Gesamtplangebietes der Bahnstadt unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandsprognose ohne Bahnstadt: bis zu ca. 25.000 Kfz/Tag), der Speyerer Straße (Bestandsprognose ohne Bahnstadt: bis 35.000 Kfz/Tag) und dem Czernyring (Bestandsprognose ohne Bahnstadt: bis ca. 18.000 Kfz/Tag), der Straßenbahnlinie auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (Bestand 2012 ca. 400 Züge/ 24 h).

Nachtaktives Gewerbe existierte vor der städtebaulichen Entwicklung in Form der BRN – Busverkehr RheinNeckar GmbH und des Edeka-Marktes, des E union SB Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel. Die beiden Nutzungen wurden zwischenzeitlich verlagert.

Relevante Geräuscheinwirkungen anderer gewerblicher Nutzungen sowie von Sportanlagen sind nicht gegeben.

Da im Plangebiet „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ gegenwärtig keine Wohnnutzung vorhanden ist, sind die vorbelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

3.2 Tiere und Pflanzen

Auf den brach liegenden Gleisflächen der gesamten Bahnstadt hatten sich Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kam den früher extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier 1 Jahrzehnt beständig bleiben konnten. Das Vorkommen von besonders beziehungsweise streng geschützten Tierarten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist hier besonders hervorzuheben.

Die betroffenen Flächen wurden für folgende Indikatorgruppen untersucht: Biotope und Vegetation, Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken.

Besonders beziehungsweise streng geschützte Arten wurden aus der Gruppe der Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken nachgewiesen.

Von den streng geschützten Arten wurden nachgewiesen: Turmfalke, Mauereidechse und Zauneidechse. Zwergfledermaus, Kleiner Abendsegler und Breitflügelfledermaus konnten gelegentlich bei Jagdfügen festgestellt werden.

Von den besonders geschützten Arten wurden vorgefunden: 8 Vogelarten, die als bestandsbedroht gelten, 19 Vogelarten, die als im Bestand ungefährdet gelten und drei Heuschreckenarten (Blaüflügelige Ödlandschrecke, Blaüflügelige Sandschrecke und Italienische Schönschrecke.)

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden. Die Flächen der Bahnstadt sind stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen ist für das Plangebiet dementsprechend nicht zu dokumentieren.

3.3 Boden

Das Plangebiet „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ stellt sich als Fläche ohne natürliche Bodenfunktionen dar. Aufgrund seiner anthropogenen Überformung weist das Plangebiet selbst keine natürlichen Bodeneinheiten mehr auf.

Da ein Großteil des Plangebietes im Zuge seiner historischen Nutzung als Bahnfläche künstlich aufgefüllt wurde, stehen in den oberen Metern inhomogene Mischungen von umgelagerten Boden- und Felsaushub bis hin zu Bauschuttablagerungen an. Mit Beschluss der Entwicklungsmaßnahme wurde durch die Entwicklungsgesellschaft Heidelberg ein Bodenmanagement durchgeführt.

Altlasten

Das gesamte Plangebiet wurden in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Vorbelastungen durch Altlasten bestanden insbesondere südlich und westlich des geplanten Campus Am Zollhofgarten. Im Rahmen des Bodenmanagement wurden die Altlasten beseitigt.

Kampfmittel

Teilbereiche des Plangebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Im Rahmen des Bodenmanagement wurden aufgefundene Kampfmittel geborgen und unschädlich gemacht.

3.4 Wasser

Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasser

Der Flurabstand zum Grundwasserspiegel beträgt etwa 10 Meter. Die unversiegelten, geschotterten Gleisflächen tragen zur Grundwasserneubildung im Plangebiet mit einer Neubildungsrate von 50 bis 100 mm pro Jahr bei.

3.5 Klima

Das Plangebiet befindet sich im Wirkungsbereich des Neckartalabwindes. Dieser entwickelt sich in der ersten Nachthälfte im Neckartal und reicht weit in das Stadtgebiet bis über die Bahnstadt hinaus. Der Ventilationseffekt des Neckartalabwindes führt über versiegelten Flächen zum Abbau thermischer und lufthygienischer Negativeffekte. Über den Freiflächen des westlich angrenzenden Pfaffengrunder Feldes vermischt sich die örtlich entstehende Kaltluft mit den wärmeren Luftmassen des Talabwindes und trägt zum Abbau bioklimatischer/lufthygienischer Belastungen im angrenzenden Wohngebiet Pfaffengrund bei.

In der zweiten Nachthälfte, wenn die Neckartalabwinde nachlassen, kommt zur Belüftung der Bahnstadt vermehrt der kleinräumige Luftaustausch zum Tragen. Im Pfaffengrunder Feld staut sich aufgrund der starken nächtlichen Abkühlung auf den Ackerflächen ein Kaltluftsee an. Die versiegelten Flächen der Bahnstadt kühlen jedoch nur vermindert ab, und es entsteht aufgrund des Temperaturgefälles eine Sogwirkung von kalter Luft aus dem Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt.

Das Plangebiet ist somit ausreichend durchlüftet; eine Vorbelastung hinsichtlich der Strömungsverhältnisse ist im Bereich der Bahnstadt nicht gegeben.

3.6 Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Vor allem im Winter kommt es bei austauscharmen Wetterlagen zu hohen Stickoxid und Benzolkonzentrationen. Im Sommer treten durch photochemische Reaktionen verursachte Ozonspitzen auf. Insgesamt stellte sich das Plangebiet mit Ausnahme des Pfaffengrundes Feldes somit als lufthygienisch belasteter Bereich dar.

Lichtimmissionen werden temporär durch die Flutlichtanlage der bestehenden Sportanlage der FG Union verursacht.

3.7 Landschaft / Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

Das Areal der Bahnstadt liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von der Innenstadt und zahlreichen Stadtteilen mit ihren angrenzenden Offenlandflächen eingerahmt, die aufgrund der visuellen Barrierewirkungen der vorhandenen Bahnanlagen aber kaum wahrnehmbar sind.

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Im Gesamtbereich Bahnstadt existieren nur wenige stadtbildprägende Baumgruppen, z.B. südlich des Bahnhofes sowie weitere vereinzelt vorkommende Bäume. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine prägenden Vegetationsstrukturen vorhanden.

Sichtbeziehungen

Das Gelände der Bahnstadt ist stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Prägnante Sichtbeziehungen sind nicht vorhanden.

3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Bau- und Bodendenkmale

Im Plangebiet „2. BA – westlich des Gadamerplatzes“ befindet sich das Kulturdenkmal Stellwerk 5.

4 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.

4.1 Menschen

Planung / Auswirkung

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Plangebiets mit Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität.

Die Bahnstadt soll ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) werden. Vorgabe ist ein nachhaltiger Städtebau, dessen Bebauung und Freiräume für mehrere Generationen und unterschiedliche Nutzungsansprüche geeignet sind.

Im Gebiet der Bahnstadt Heidelberg werden neben sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen Wohnungen für ca. 5.000 Einwohner sowie Büro- und Gewerbeflächen für ca. 7.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der neue Stadtteil soll ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden.

In Bezug auf die Wohnqualität und das Wohnumfeld des Menschen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Der Bebauungsplan „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ dient bei der angestrebten Durchmischung zu großen Teilen dem Wohnen.

Grün- und Freiflächen

Planung / Auswirkung

Im gesamten Plangebiet der Bahnstadt werden insgesamt ca. 13,2 ha öffentliche Park- und Gartenanlagen sowie weitere ca. 6 ha teilbegrünte, verkehrsfreie urbane Stadträume geschaffen.

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeldqualität geben. Mit dem in der Rahmenplanung vorgesehenen straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, den Quartiersplätzen (Terrassen) und der Promenade wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen geschaffen. Besonderheit ist die durchgehende Promenade an der Kante zum Pfaffengrunder Feld, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet. Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Wegebeziehungen

Neue Wegeverbindungen und zusätzliche Fuß- und Radwegbrücken über die Hauptverkehrsstraßen und die Bahn werden die Bahnstadt großräumig mit dem Wegenetz der umgebenden Stadt- und Landschaftsgebiete vernetzen.

Die Verbindung zu den nördlichen Stadtteilen und zur Innenstadt wird im Fußgänger- und Radverkehr über die bestehenden Brücken (Czernybrücke, Montpellierbrücke) sowie über zusätzliche Stege hergestellt. Diese Querungen werden durch die Bahnstadt als Fußweg-/Radwegachsen bis in den Landschaftspark Pfaffengrund geführt.

Durch die geplanten Maßnahmen wird die starke Barrierewirkung, der die Bahnstadt derzeit im Norden und Osten umgebenden Verkehrswege abgebaut und das Planareal attraktiv mit den umgebenden Stadtvierteln Heidelbergs verbunden.

Die drei neuen Überquerungen über die Bahngleise rücken die Bahnstadt und den Pfaffengrund in unmittelbare Nähe zu den Naherholungsgebieten am Neckar und zum Neuenheimer Feld. Ein Fußgängersteg am Hauptbahnhof verbindet den neuen Südlichen Bahnhofsplatz mit dem nördlichen Bahnhofsvorplatz und über die Promenade in den Kurfürstenganlagen mit der Innenstadt.

Historische, im Stadtgrundriss vorhandene Wegeverbindungen wie der Diebsweg oder der Baumschulenweg als Allee nach Schwetzingen werden reaktiviert und stellen alte, über Jahrzehnte unterbrochene Verbindungen wieder her.

Hinsichtlich der Wegebeziehungen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes. Die Promenade als neue Ost- Westverbindung ist Teil des Geltungsbereichs „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“.

Schallimmissionen

Planung / Auswirkung

Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurden hinsichtlich der vorhabenbedingten Schallimmissionen folgende Maßnahmen im Sinne einer Anordnung städtebaulich verträglicher Nutzungen entwickelt:

- Zonierung von allen Arbeitsplatzstandorten entlang der Bahn und entlang der Hauptverkehrsstraßen, als lärmschützender Rücken für die zur Feldflur orientierten Wohngebiete
- gewerbliche Randbebauung als Lärmschutz für die zur freien Feldflur orientierten Wohngebiete gegen die Lärmbelastung vorhandener Hauptverkehrsstraßen
- verkehrsberuhigte Wohnstraßen in den Wohnquartieren am südwestlichen Stadtrand

Unter Zugrundelegung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein schalltechnisches Gutachten (IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl. Ing. Guido Kohnen, 2004) zur Bewertung der vorhandenen und zusätzlichen Geräuscheinwirkungen erstellt, das die Untersuchung der drei Lärmarten Verkehrslärm, Gewerbelärm und Sportanlagenlärm zum Gegenstand hatte.

Die Fortschreibung des Gutachtens für den vorliegenden Bebauungsplans wurde aufgrund geänderter Verkehrsplanungen, veränderter Verkehrszahlen des Straßen- und Schienenverkehrs und der überarbeiteten städtebaulichen Planung im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich des Gadamerplatzes' erforderlich.

Folgende schalltechnische Aufgabenstellungen untersucht das vorliegende Gutachten:

Verkehrslärm:

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Straßenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm) auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen auf die vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen

Der für die Untersuchung maßgebliche Prognosezeitraum ist das Jahr 2025. Für diesen Prognosezeitpunkt wurden von der Stadt Heidelberg die maßgeblichen Verkehrszahlen des Straßenverkehrs sowie die Zugzahlen der Straßenbahn und von dem Bahn-Umwelt-Zentrum die maßgeblichen Zugzahlen des Schienenverkehrs auf Strecken der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt.

Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

- Geräuscheinwirkungen auf die geplanten schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Im Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) ist der Straßenverkehrslärm aufgrund der das Plangebiet erschließenden Straßen die pegelbestimmende Schallquelle für den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Für das Mischgebiet haben die möglichen Straßenbahnlinien in der Straße 'Grüne Meile' einen gewissen Einfluss auf die Geräuscheinwirkungen des Verkehrslärms.

Im Mischgebiet südlich der Straße 'Grüne Meile' betragen die höchsten Beurteilungspegel ca. 66 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005 von 60 dB(A) wird um maximal 6 dB(A) überschritten. Überschreitungen des Orientierungswerts treten jedoch nur in den Kreuzungsbereichen der Straße 'Grüne Meile' mit der Da-Vinci-Straße und mit der Straße 'Langer Anger' bis zu einer Tiefe von maximal 40 m gemessen vom Rand der Straße 'Grüne Meile' auf.

Im Allgemeinen Wohngebiet südwestlich der Straße 'Langer Anger' treten die höchsten Beurteilungspegel von ca. 58 dB(A) im nordwestlichen Teil des Baugebiets auf. Die Überschreitungen des Orientierungswerts der DIN 18005 von 55 dB(A) betragen maximal 3 dB(A). Überschreitungen des Orientierungswerts treten lediglich in einem Bereich im nordwestlichen Teil des Baugebiets sowie entlang der Straße 'Langer Anger' auf.

Im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) ist neben dem Straßenverkehr insbesondere der Güterverkehr auf den Strecken der Deutschen Bahn die pegelbestimmende Schallquelle.

Im gesamten Mischgebiet südlich der Straße 'Grüne Meile' wird der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) überschritten. Die höchsten Beurteilungspegel betragen im nördlichen Teil des Baugebietes ca. 57 dB(A). Der Orientierungswert wird um maximal 7 dB(A) überschritten. Im südlichen des Gebietes beträgt der Beurteilungspegel ca. 51 – 52 dB(A), bei Überschreitungen des Orientierungswerts von 1 – 2 dB(A).

Auch im gesamten Allgemeinen Wohngebiet südwestlich der Straße 'Langer Anger' wird der Orientierungswert von 45 dB(A) überschritten. Die höchsten Beurteilungspegel von ca. 50 – 52 dB(A) treten im nordwestlichen Teil des Baugebiets auf. Die Überschreitungen des Orientierungswerts betragen maximal 7 dB(A). In den übrigen Teilbereichen des Plangebietes betragen die Beurteilungspegel zwischen 48 und 50 dB(A), bei Überschreitungen des Orientierungswerts von 3 – 5 dB(A).

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 insbesondere in der Nacht werden Schallschutzmaßnahmen zur Gewährleistung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Geltungsbereich des Bebauungsplans erforderlich.

Aufgrund des Ausscheidens von aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) werden zur Bewältigung der Geräuscheinwirkungen im Plangebiet passive Schallschutzmaßnahmen für Aufenthaltsräume und der Einbau von Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume im gesamten Plangebiet vorgeschlagen.

Aufgrund der Geräuscheinwirkungen und den daraus resultierenden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) entlang der Straße 'Grüne Meile' und 'Langer Anger' wird außer den passiven Schallschutzmaßnahmen an den künftigen Gebäuden eine Orientierung der am Tag schutzbedürftigen Außenwohnbereiche, wie z.B. Terrassen, Balkone und Vorgärten erforderlich. Aus diesem Grunde sind im Mischgebiet an den nach Norden zur Straße 'Grüne Meile' orientierten Fassadenseiten keine Außenwohnbereiche, wie z.B. Terrassen, Balkone und Vorgärten zulässig. Gleiches gilt im Allgemeinen Wohngebiet für die nach Norden zur Straße 'Langer Anger' orientierten Fassadenseiten. Auf den lärmabgewandten Fassadenseiten werden die zulässigen Orientierungswerte im Beurteilungszeitraum Tag (6.00 - 22.00 Uhr) weitgehend eingehalten.

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen auf die vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen

Aufgrund des Neubaus von Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans '2. Bauabschnitt westlich Gadamer Platz' werden an keinem maßgeblichen Immissionsort einer vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen die nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten. Somit werden keine Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Neubaus und der wesentlichen Änderung von Straßen erforderlich.

Erschütterungen

Planung / Auswirkung

Das Gesamtplangebiet Bahnstadt ist Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn ausgesetzt. Im Umfeld der Grünen Meile, der Czernybrücke und des Czernyrings kommen Erschütterungsmissionen aus den geplanten Straßenbahnlinien hinzu.

Gesonderte Untersuchungen zu Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen liegen für das Plangebiet nicht vor. Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben zeigen jedoch, dass bei Einhaltung von Mindestabständen der zukünftigen Bebauung zu den nächstgelegenen Gleisen mit einer Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 zu rechnen ist.

4.2 Tiere und Pflanzen

Biotopstrukturen

Planung / Auswirkung

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Biotop- und Nutzungsstrukturen im Gesamtplangebiet Bahnstadt umfasst:

- Wiesen, Weiden, Hochstauden- und Ruderalfluren 12,8 ha
- Äcker und Feldgärten 10,1 ha
- Feldgehölze, Hecken, Gebüsche und Gestrüpp 19,8 ha
- Baumgruppen, Baumreihen, Sukzessions- und Parkwald 2,9 ha
- Streuobstbestand 0,5 ha
- Straßenbegleitgrün (Abstandsgrün), Gärten 2,7 ha

Die Realisierung des Vorhabens führt zu einem Verlust der im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen unter weitgehender Nutzungs- und Störungsfreiheit entwickelten Spontanvegetation.

Die Hochstauden- und Ruderalfluren sowie Gehölzstrukturen des Geländes stellen seltene Lebensräume für bestandsbedrohte Tierarten dar, können jedoch aufgrund der Baumaßnahmen und des zukünftigen Nutzungsdrucks nicht erhalten werden.

Im Gegenzug zur vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Biotopstrukturen kommt es bei Realisierung der Planungen zur Neuanlage folgender Vegetationsflächen:

- strukturreiche öffentliche Grünflächen ca. 13,2 ha
- strukturreiche private Grünflächen ca. 5,6 ha
- Straßenbegleitgrün (Abstandsgrün) ca. 5,4 ha
- teilbegrünte Stadträume (Wege, Plätze etc.) ca. 5,9 ha
- Dachbegrünung ca. 30,0 ha

Beidseitige Straßenbäume im Bereich der ca. 30,2 ha großen Straßenverkehrsflächen. Auf den Flächen mit geringem und geringwertigem Vegetationsbestand, also innerhalb des besiedelten und gewerblich genutzten Bereichs und den intensiv genutzten Ackerflächen des Pfaffengrunder Feldes, kann der durch die Planung verursachte Eingriff durch die Neuanlage von Grünstrukturen ausgeglichen werden. Auf einigen Flächen wird durch Entsiegelung und Erhöhung des Grünanteils in der Entwicklung gegenüber dem früheren Bestand eine Ver-

besserung und damit ein Positiveffekt für Natur und Landschaft erreicht. Für den Bereich der aufgelassenen Bahnanlagen ist ein Ausgleich innerhalb des Plangebiets jedoch nicht möglich.

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung führt auf der Ebene der Städtebaulichen Rahmenplanung somit zu dem Ergebnis, dass der Eingriff in Natur und Landschaft auf Flächen außerhalb des Plangebietes kompensiert werden muss.

Bäume

Planung / Auswirkung

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht den weitestgehenden Erhalt (ca. 30 Bäume) der gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützten Einzelbäume vor.

Weiterhin ist in der Bahnstadt die Neupflanzung von ca. 3.000 Bäumen in Straßenräumen, öffentlichen Grünflächen und im Bereich der privaten Grünflächen geplant.

Hinsichtlich der Bäume kommt es demzufolge bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Biotop- und Grünflächenverbund

Planung / Auswirkung

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert. Der Stadtteil erhält ein differenziertes Angebot öffentlicher Grünflächen, die bestimmten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bieten, vor allem aber für den Biotop- und Grünflächenverbund sowohl innerhalb als auch außerhalb des Planungsbereiches große Bedeutung haben.

Die neuen Freiflächen des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur ökologischen und grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen.

Die Bauflächen werden durch Vegetation und große Bäume strukturiert. Blockrandbebauungen und Baucluster in Wohn- und Mischgebieten haben grüne Binnenbereiche, während die gewerblichen Bauflächen durch Vorgärten und bei offener Bauweise durch Grenzbäume eine im Straßenbild wirksame Begrünung erhalten. Eine extensive Dachbegrünung der Neubauten verringert die Überwärmung in den besiedelten Gebieten und trägt über die grünen Dachflächen zur ökologischen Verbesserung bei.

In Bezug auf den Biotop- und Grünflächenverbund kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

4.3 Boden

Versiegelung

Planung / Auswirkung

Nach Realisierung des geplanten Vorhabens mit der Schaffung innerstädtischer Grünflächen in der gesamten Bahnstadt liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei ca. 57,5 ha. Gegenüber der Bestandssituation führt das Vorhaben somit zu einer Reduzierung der durch den Bahnbetrieb versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.

Bodenfunktionen

Planung / Auswirkung

Das Planungsvorhaben in der gesamten Bahnstadt führt zu einer Neuentwicklung natürlicher Bodenfunktionen auf öffentlichen Grünflächen (ca. 13,2 ha), privaten Grünflächen (ca. 5,6 ha) sowie Flächen mit Straßenbegleitgrün (ca. 5,4 ha) auf insgesamt ca. 24,2 ha.

Altlasten

Planung / Auswirkung

Im Gutachten der Hagelauer Umwelt-Geotechnik Consult, Walldorf, vom 27.02.2004 („Bericht und Gutachten zu den umwelt- und geotechnischen Erkundungen“) und im Bericht der IBL, Heidelberg, vom 14.02.2007 („Abfalltechnische Untersuchung Bahnstadt Heidelberg aurelis-Restflächen“) wurden die Untersuchungsergebnisse dokumentiert und bewertet.

Nach den bisher durchgeführten Untersuchungen sind keine Flächen bekannt, für die gemäß § 5 Absatz 3 BauGB bzw. § 9 Absatz 5 BauGB eine Kennzeichnungspflicht für „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ besteht.

Im Zuge des Bodenmanagements werden die Erdarbeiten zusätzlich gutachterlich begleitet und hochbelastete Böden größer Z2 werden abgefahren.

Sofern belastete Böden in den Wohnbaufeldern auftraten, wurden diese abgetragen. Für die Wohnbaufelder gilt Z0.

4.4 Wasser

Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasserneubildung / Grundwasserhaushalt

Planung / Auswirkung

Bei der Entwicklung der städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits Aspekte einer Niederschlagswasserbewirtschaftung und damit der Reduzierung des Oberflächenabflusses berücksichtigt:

- Ausbildung von oberirdischen Stellplätzen, Wegen und Plätzen im Bereich öffentlicher und privater Freiflächen mit sickerfähigen Belägen
- Soweit möglich flächenhafte Versickerung über die belebte Bodenzone unter Nutzung der natürlichen Infiltrationskapazität des anstehenden Bodens
- Förderung der Grundwasserneubildung und Wasserrückhaltung durch Versickerung des Dach- und Oberflächenwassers im Plangebiet
- Beitrag zur Wasserrückhaltung durch extensive Dachbegrünung auf Dachflächen und intensive Dachbegrünung auf unterbauten Flächen

Im Plangebiet werden die Vorgaben des Niederschlagsbewirtschaftungskonzeptes bei der weiteren Planung und Umsetzung beachtet.

4.5 Klima/Luft

Durchlüftung

Planung / Auswirkung

Grundsätzlich sieht die Planung eine vermehrte Bebauung im Bereich der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes vor.

Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde die Durchlüftungsfunktion des Plangebietes durch folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Sicherung der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes durch Nordost-Südwest bzw. Ost-West orientierte Freiraumbänder und Straßenzüge
- Sicherstellung der Kaltluftzufuhr aus dem klimatischen Ausgleichsraum Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt durch senkrechte Ausrichtung der Bebauung zur Landschaft
- Verbesserung der Frischluftzufuhr aus dem Pfaffengrunder Feld durch Nord- Süd gerichtete Freiraumkeile sowie Abbau des Bahndammes im Süden.

Thermisch hygrische Effekte/klimatische Ausgleichswirkungen

Planung / Auswirkung

Bei der Entwicklung der Städtebaulichen Rahmenplanung konnten bereits im Vorfeld Konflikte hinsichtlich thermisch hygrischer Effekte durch die nachfolgend genannten Maßnahmen vermieden oder gemindert werden:

- Verringerung der Überwärmung durch extensive Dachbegrünung auf sämtlichen Dachflächen, dadurch Abnahme der thermischen Belastung an heißen Tagen
- Ausbildung zweiseitiger Baumreihen in sämtlichen Straßenräumen, dadurch Verbesserung des Mikroklimas im Stadtraum
- Erhöhung der Ausgleichswirkung des Pfaffengrunder Feldes für die nördlich angrenzenden Stadtteile durch Nord-Süd gerichtete Freiraumkeile
- Verbesserung der klimatischen Ausgleichswirkung des Pfaffengrunder Feldes durch ökologische Aufwertung (offene Feldgehölze, Baumreihen) im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen

Insgesamt ist unter anderem aufgrund der großflächigen Grün- und Parkflächen mit einer Verbesserung der lokalklimatischen Situation zu rechnen.

Verschattung

Planung / Auswirkung

Durch die Anordnung der Gebäude in Verbindung mit den Geschosshöhen wird eine Verschattung weitestgehend verhindert.

Luftschadstoffimmissionen

Planung / Auswirkung

Aufgrund der Zunahme der Kfz-Verkehre ist mit einer Erhöhung der Immissionen entlang der Erschließungsstraßen des Plangebietes „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ zu rechnen. Aufgrund der bestehenden erheblichen Vorbelastung sowie der zukünftig besseren Durchlüftung ist jedoch mit keinen signifikant erhöhten Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zum Bestand zu rechnen.

4.6 Landschaft/Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

Planung / Auswirkung

Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens eine städtebauliche Neuordnung des derzeit sehr unattraktiven Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität. Das Stadtbild wird durch in die Umgebung harmonisch eingefügte Bebauung bereichert. Die neu geschaffenen attraktiven Grünverbindungen und Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden ein prägendes Element des neuen Stadtviertels sein. Die neuen Freiflächen des Plangebietes „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ und des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

Die städtebauliche Neuordnung und umfangreiche Maßnahmen verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich.

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Planung / Auswirkung

Mit der Realisierung des Vorhabens ist kein Verlust von Flächen besonderer Vielfalt, Eigenart oder Schönheit verbunden. Die neu zu schaffenden großzügigen Grünflächen mit den Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden ein prägendes Element des neuen Stadtquartiers.

Sichtbeziehungen

Planung / Auswirkung

Die Realisierung des Vorhabens führt durch den Rückbau der zerschneidenden Bahnanlagen des ehemaligen Güterbahnhofes sowie der Bahndämme im Westen und Süden zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen zu den benachbarten Stadtvierteln und Landschaftsräumen. Durch die Schaffung von Nord-Süd verlaufenden Freiraumkeilen entstehen neue Sichtbeziehungen zum angrenzenden Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes.

Wechselwirkungen

Im Rahmen eines Umweltberichts sind neben der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter auch die Wechselwirkungen abzuhandeln. Die Untersuchung der Wechselwirkungen ist jedoch auf entscheidungserhebliche Aspekte zu begrenzen.

Wechselwirkungen gehen derzeit im Plangebiet vor allem auf die erhebliche Vorbelastung des Projektareals zurück. Aufgrund der starken Überprägung durch den Menschen sind natürliche Standortverhältnisse nur in sehr untergeordnetem Maße vorhanden. Die starke anthropogene Überprägung wirkt sich in besonders negativer Weise auf nahezu alle Schutzgüter aus. Aus den Wechselbeziehungen von Substrat, Wasserverhältnissen und klimatischen Bedingungen resultieren die von annueller Ruderalvegetation geprägten, naturschutzfachlich wertvollen Lebensräume im Bereich der aufgelassenen Gleisanlagen des Plangebietes. Weitere Wechselwirkungen ergeben sich durch die isolierte Lage des Plangebietes zwischen ausgedehnten Bahnanlagen.

Hierdurch kommt es zu erheblichen Zerschneidungswirkungen sowohl für innerörtliche Funktionsbeziehungen, Sichtbeziehungen als auch für den Biotop- und Grünflächenverbund.

Mit der Realisierung des Planungsvorhabens erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtteils mit eigener Identität.

Im Bereich des Plangebietes werden in großem Umfang bisherige Bahnflächen in eine zivile Wohn- und Mischnutzung mit eingebetteten Grün- und Erholungsflächen überführt.

Im Zuge der Neugestaltung des Geländes ist die Anlage weiterer zahlreicher Grün- und Freiflächen vorgesehen. Die Planung beinhaltet unter anderem die Altlastensanierung des stark vorbelasteten Geländes. Diese Maßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Durch Altlastensanierung werden die Bodenfunktionen auf dem Standort verbessert. Diese Flächen stehen gleichzeitig für eine ungefährdete Oberflächenwasserversickerung zur Verfügung, weiterhin sind sie Standort der vorgesehenen Grünanlagen.

Negative Wechselwirkungen ergeben sich unter anderem infolge der vorhabenbedingten Zunahme der Verkehrsbelastung. Es kommt zu einer Steigerung sowohl der Luftschadstoff-, als auch der Schallimmissionen im Bereich umliegender Straßenabschnitte.

Negative Wechselwirkungen ergeben sich auch infolge der Flächeninanspruchnahme von Lebensräumen der Arten der annuellen Ruderalfluren. Dabei werden die Wechselbeziehungen zum Schutzgut Tiere hinsichtlich der auf die besonderen Standortbedingungen dieser Biotope angewiesenen Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das geplante Vorhaben in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft führt.

5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung des Projekts wären die bisherigen Gewerbebetriebe im Plangebiet verblieben. Der Versiegelungsgrad der gewerblich genutzten Flächen hätte sich nicht verringert.

Die ehemaligen Gleisanlagen, die durch den Bahnbetrieb offen gehalten wurden und somit die Ansiedelung seltener Tier- und Pflanzenarten, die auf diese Extremstandorte angewiesen sind, ermöglicht haben, wären ohne entsprechende aufwändige Pflegemaßnahmen verbuscht. Durch die Beschattung des dann einsetzenden Pflanzenwuchses würden die offenen und heißen Standorte verschwinden.

6 Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.

6.1 Menschen

Maßnahmen zum Schallschutz

Zum Schutz vor Verkehrslärm setzt der Bebauungsplan folgende Schallschutzmaßnahmen fest:

Die Schallschutzmaßnahme 1 (SM1) sieht für Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen in den Teilflächen TF 3 der Allgemeinen Wohngebiete WA 1.3, WA 1.3, WA 1.5 und WA 2 in Richtung der Straße Langer Anger und in den Teilflächen TF 3 und TF 5 des Mischgebiets MI in Richtung der Straße Grüne Meile, keine am Tag schutzbedürftigen Außenwohnbereiche, wie z.B. Terrassen, Balkone und Wohngärten vor.

Die Schallschutzmaßnahmen 2 (SM 2) und 3 (SM 3) sehen in bestimmten Teilbereichen des Bebauungsplans bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 vor.

Die Schallschutzmaßnahme 4 (SM 4) sieht in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans den Einbau von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftern oder gleichwertiger Maßnahmen bautechnischer Art vor.

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

Die Anordnung der Baukörper im Bebauungsplan „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ berücksichtigt die Planungsempfehlungen, Kaltluft- und Ventilationsbahnen zu schaffen, um kühlere Luft aus dem Kaltluftentstehungsgebiet im Pfaffengrunder Feld in die Wohnbebauung zu leiten.

6.2 Tiere und Pflanzen

Planungsempfehlungen für Vegetation und Lebensraumfunktionen

Aufgrund der massiven Eingriffe in die Lebensräume besonders beziehungsweise streng geschützter Arten wurde bei der Höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe ein Antrag gemäß § 43 (8) Bundesnaturschutzgesetz auf Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatSchG für Beeinträchtigungen besonders / streng geschützter Arten gestellt.

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das im Rahmen der Bebauungsverfahren zu realisieren ist. Das Maßnahmenkonzept zielt darauf, die lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten:

Die Maßnahme A1 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des Gleisstrangs vom Südostende des ehemaligen Güterbahnhofs in östlicher Richtung bis zur Rohrbacher Straße. Ziel ist ein Biotopmosaik mit offenen Schotterflächen, Gabionen sowie linearen, teilweise auch flächigen Feingrus- und Sandflächen.

Die Maßnahme A2 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des Gleisstrangs im Nordostteil und am Südostrand der Kleingartenkolonie, die südöstlich des ehemaligen Güterbahnhofs liegt. Ziel ist ein Biotopmosaik mit offenen Schotterflächen, Gabionen sowie linearen Feingrus- und Sandflächen.

Die Maßnahme A3 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des vom ehemaligen Güterbahnhof nach Süden verlaufenden Gleisstrangs am Westrand der Kleingartenkolonie. Sie umfasst ferner die Gestaltung der westlichen, ausgeprägten Böschung zum Pfaffengrunder Feld.

Die Maßnahme A4 umfasst die Anlage einer Feldhecke auf derzeitigem Acker im Pfaffengrunder Feld. Die Feldhecke wird 300 Meter lang und 35 Meter breit sein. (Gesamtfläche ca. 1ha). Die Feldhecke wurde mit autochtonem Pflanzmaterial aus standortheimischen Arten angelegt. Die Zusammensetzung der Straucharten entspricht den Schlehen-Liguster-Gebüschern mittlerer Standorte (Schlehe, Weißdorn, Hartriegel, Liguster); als Bäume wurden zehn Stieleichen eingebracht. Auf den Abstandsflächen zu den angrenzenden Äckern wurde Saumvegetation angelegt und erhalten.

Die Maßnahme E1 umfasst die Biotopentwicklung in Sickermulden am Nordwestrand der geplanten Bahnstadt. Die Maßnahmenfläche wird überwiegend von Schotter mit überwiegend starkem, teilweise von Gehölzen gebildeten Bewuchs eingenommen. Die Maßnahme

E2 umfasst die Biotopentwicklung auf der Böschung am Südwestrand des ehemaligen Güterbahnhofs.

Die Maßnahme E3 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und der Ausgleichsfläche A3.

Die Maßnahme E4 umfasst die Entwicklung und Erhaltung eines lichten, waldähnlichen Gehölzbestands im Mosaik mit trockenwarmem Offenland. Die Maßnahmenfläche umfasst Teile der nordwestlichen Zulaufstrecken zum ehemaligen Güterbahnhof.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird ein Teil der Maßnahme E2 umgesetzt.

Umsiedlung von Tieren

Tiere der streng geschützten Arten Mauereidechse und Zauneidechse wurden vor der Durchführung des Bodenmanagements/ der Kampfmittelbeseitigung auf den jeweiligen Flächen eingefangen und zu den hierfür vorbereiteten Maßnahmenflächen verbracht.

Maßnahmen innerhalb der Plangebiete

Über die beschriebenen Maßnahmen hinaus tragen die von ADLER & OLESCH (2007) genannten Maßnahmen innerhalb der einzelnen Bebauungspläne ebenfalls zum Artenschutz bei:

- Herstellung extensiv begrünter Flachdächer als Bestandteile des Biotopverbundes (66 %).
- Verwendung einheimischer Pflanzen, insbesondere Gehölze, in den öffentlichen Grünflächen u.a. zur Sicherung der Lebensraumeignung für verbreitete Singvogelarten.
- Integration für wichtige Strukturen für Tiere in Grünanlagen (z.B. Trockenmauern, Übernahme vorhandener Schotterflächen).

6.3 Boden

Boden- und Massenmanagement

Durch die lange Vornutzung des Gebietes sind Bodenverunreinigungen vorhanden. Diese wurden im Zuge des Bodenmanagements beseitigt.

6.4 Wasser

Planungsempfehlung zur Niederschlagswasserbewirtschaftung

Gemäß Wassergesetz Baden-Württemberg als Ausformung 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 WG, 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.

Diese gesetzliche Regelung verfolgt sowohl wirtschaftliche und betriebstechnische, als auch ökologische Ziele:

- Durch geringere Einleitung ins Kanalnetz reichen kleinere Rohrdimensionen aus (geringere Herstellungskosten)
- Keine Kosten für zentrale Behandlung von verschmutztem Niederschlagswasser (Regenüberläufe, Kläranlage, Pumpenauslegung und Pumpenbetrieb)
- Bei der Reinigung des Schmutzwassers auf der Kläranlage keine Verdünnung durch Niederschlagswasser (aus verfahrenstechnischen Gründen unerwünscht)
- Versickerung vor Ort führt zu einer Erhöhung der Grundwasserneubildungsrate
- Reduzierung und Verzögerung des Niederschlagabflusses in Gewässern und damit großflächig betrachtet Verbesserung des Hochwasserschutzes und Einsparung von Hochwasserschutzmaßnahmen.

Der Konfliktpunkt Versickerung / Altlasten wurde durch das umfassende Boden- und Massenmanagement (s. Kap. Boden) gelöst.

Grundsätzlich ist geplant, die Flächen im Bereich des Langen Angers in einem modifizierten Trennsystem zu entwässern.

Entlang des Langen Angers werden in den Grünflächen Versickerungs- und Retentionsanlagen für das Regenwasser angeordnet. Innerhalb des Langen Angers werden großflächige Teiche hergestellt, die in das Entwässerungskonzept eingebunden werden sollen. Um den Flächen der Teiche eine entwässerungstechnische Funktion zuzuordnen, soll ein gewisser Volumenanteil bewirtschaftet werden und so als Regenrückhaltebecken betrieben werden. Das so geschaffene Rückhaltevolumen wird durch eine Wasserwechselzone von 25 cm bewirtschaftet. Das Stauziel des Rückhaltevolumens liegt daher 25 cm über dem Dauerstau der Teichflächen. Zusätzlich zu den Teichflächen sind Versickerungsflächen vorgesehen, die bei einer Überschreitung des Dauerstauens überstaut werden. Der Drosselabfluss des Rückhaltevolumens wird daher in erster Linie durch die Versickerungsleistung dieser Flächen bestimmt. Zusätzlich zu dem Abfluss über die Versickerungsflächen ist ein Drosselabfluss in einen Kanal erforderlich.

Im Bebauungsplan „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ werden die Baufelder der Wohnquartiere ein Gefälle zum Langen Anger erhalten und sind gegenüber der Promenade leicht erhöht. Dadurch heben sich die Baufelder von den angrenzenden öffentlichen Grünflächen der Promenade ab.

Der Niederschlagsabfluss wird über oberflächennahe Entwässerungseinrichtungen (Kastentrassen/Mulden o.ä.) in die Versickerungsanlagen entlang des Langen Angers geleitet. Für die Baufelder wird ein Abflussbeiwert festgeschrieben, der es erforderlich macht, bis zu 50 % des Niederschlagsabflusses innerhalb des Gebietes zurückzuhalten.

Eine Abflussverminderung von 50 % kann erfahrungsgemäß in mitteldicht bebauten Wohngebieten durch Maßnahmen wie extensiv begrünte Dächer, versickerungsfähige Beläge von Parkplätzen und/oder erhöhter Grünflächenanteil erreicht werden. Im Bebauungsplan ist festgeschrieben, dass die Dächer im Plangebiet zu 66% extensiv zu begrünen sind.

Die Mulden der Versickerungsanlagen werden für Regenereignisse, die mehr als ein Mal in zwei Jahren auftreten, bemessen. Abflussstärkere Regenereignisse führen zu einem Überlaufen der Mulden in die nachgeschalteten Rigolen.

6.5 Energie

Energiekonzeption

Die folgenden zwischen der Stadt Heidelberg, der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und den Heidelberger Stadtwerken abgestimmten Vereinbarungen wurden am 03. April 2008

vom Heidelberger Gemeinderat beschlossen. Sie bilden zusammen mit dem Gutachten „Bahnstadt in Heidelberg – Städtebauliches Energie- und Wärmeversorgungs-konzept“ des Ingenieurbüros ebök, Tübingen, das Energiekonzept für die Bahnstadt:

- Die Wärmeversorgung der Bahnstadt erfolgt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Die Heidelberger Stadtwerke GmbH als Trägerin der Heidelberger Fernwärmeversorgung wird eine einheitliche Preisbildung der Fernwärme entsprechend dem übrigen Stadtgebiet sicherstellen.
- Ziel soll es sein zu gewährleisten, dass die Energieversorgung der Bahnstadt mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.
- Die Bebauung der Bahnstadt erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard. Ausnahmen sind dort möglich, wo dieser technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dies kann insbesondere im gewerblichen Bereich der Fall sein, wenn die Verbrauchsschwerpunkte nicht bei der Wärme, sondern beim Strom oder der Kühlung liegen. In diesen Fällen soll durch nutzungsspezifische Energieeffizienz-Konzepte eine vergleichbare Umweltbilanz erzielt werden.
- Die Stadt Heidelberg und die EGH werden gemeinsam eine Imagebildung der Bahnstadt als energieeffizienten, zukunftsweisenden Stadtteil entwickeln und ein Beratungskonzept für die Bauherren/Bauträger realisieren.
- Die Stadt Heidelberg stellt Fördermittel für Passivhäuser zur Verfügung.
- Für die Bahnstadt wird ein Stromsparkonzept entwickelt, das insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes berücksichtigt.

Die Anforderungen des Energiekonzepts sind auf Grundlage der Entwicklungsmaßnahme und städtebaulicher Verträge verbindlich einzuhalten.

7 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.

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

8 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Prüfumfang nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:

- Prüfung der im Bebauungsplan festgeschriebenen grünordnerischen Maßnahmen.
- Prüfung der Maßnahmen hinsichtlich der im Bebauungsplan genannten Ziele. Das Erreichen der Ziele ist nach folgenden Indikatoren/Merkmalen zu prüfen:

Lärm: Überprüfung der Veränderungen von Verkehrsmengen und deren Auswirkungen im Rahmen der Lärmkartierung, Fortschreibung alle 5 Jahre

Immissionen/Emissionen: Änderung der Verkehrsbeziehungen.

Natur und Landschaft: Erfüllungsgrad der grünordnerischen Maßnahmen (Art und Umfang der Maßnahmen).

Pflegezustand der Grünanteile: Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

9 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen.

Beim Gesamtplangebiet der Bahnstadt handelt es sich um ein Areal südlich des Hauptbahnhofes, welches aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren durch eine separierte, aber dennoch zentrale Lage innerhalb der Stadt gekennzeichnet ist. Zu diesen Barrieren gehören vor allem Gleisanlagen, die das Gelände im Norden, Westen und Süden umgeben, durch militärische Nutzungen belegte Grundstücke und mangelnde Verknüpfungen mit den benachbarten Quartieren. Trotz der unmittelbaren Nähe zur Südstadt, zu Bergheim und zur Innenstadt lag es für die Heidelberger immer "hinter dem Bahnhof" und wurde als Teil der Stadt kaum wahrgenommen.

Das Areal der „Bahnstadt“ stellt sich als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Der vorliegende Bebauungsplan „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ umfasst ca. 9,6 ha im Südwesten des Gesamtplangebietes der Bahnstadt und dient zum großen Teil dem Wohnen.

Im Plangebiet „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ befinden sich keine für Wohnzwecke oder gewerblich genutzten Flächen. Aufgrund der Barrierewirkung der die Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal derzeit für die angrenzenden Stadtviertel nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhsheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind momentan sehr unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark befahrene Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlen ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen.

Entlang der Speyerer Straße und der Straße im Langen Anger sind an den Fassaden der Wohnbebauung Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Qualität und der erforderliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen bestimmen sich nach den Vorschriften der DIN 4109 Schallschutz im Hochbau.

Auf den brach liegenden Gleisflächen der Bahnstadt haben sich Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kommt den extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier jahrzehntelang beständig bleiben konnten. Das Vorkommen von besonders beziehungsweise streng geschützten Tierarten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist hier besonders hervorzuheben.

Aufgrund der massiven Eingriffe in die Lebensräume besonders beziehungsweise streng geschützter Arten wurde bei der Höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe ein Antrag gemäß § 43 (8) Bundesnaturschutzgesetz auf Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatSchG für Beeinträchtigungen besonders / streng geschützter Arten gestellt.

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das im Rahmen der Bauverfahren realisiert wird. Das Maßnahmenkonzept zielt darauf, die lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.

Das gesamte Plangebiet „2. BA – Westlich des Gadamerplatzes“ wurde in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens wurden im Zuge des Bodenmanagements beseitigt. Gleiches gilt für im Rahmen des Bodenmanagements angetroffene Kampfmittel.

Das Plangebiet ist ausreichend durchlüftet; eine Vorbelastung hinsichtlich der Strömungsverhältnisse ist im Bereich der Bahnstadt nicht gegeben.

Lichtimmissionen werden temporär durch die Flutlichtanlage der bestehenden Sportanlage der FG Union verursacht.

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Plangebietes mit Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität.

Die Bahnstadt soll ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) werden. Vorgabe ist ein nachhaltiger Städtebau, dessen Bebauung und Freiräume für mehrere Generationen und unterschiedliche Nutzungsansprüche geeignet sind.

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeldqualität geben. Der Stadtteil erhält bei Umsetzung der Rahmenplanung ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen. Besonderheit ist die durchgehende Landschaftsterrasse über dem Pfaffengrund, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet.

Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Neue Wegeverbindungen und zusätzliche Fuß- und Radwegbrücken über die Hauptverkehrsstraßen und die Bahn werden die Bahnstadt großräumig mit dem Wegenetz der umgebenden Stadt- und Landschaftsgebiete vernetzen.

Zum Schutz der von Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte betroffenen Bereiche werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet werden eine Entschärfung des Oberflächenabflusses sowie eine Erhöhung der Grundwasserneubildung erreicht. Dies wirkt sich positiv auf die Wasserbilanz aus. Ferner besteht die Möglichkeit, zentrale Versickerungsflächen bei der Bewertung der Ausgleichsflächen heranzuziehen.

Die Planung sieht eine vermehrte Bebauung im Bereich der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes vor. Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde die Durchlüftungsfunktion des Plangebietes durch entsprechende Maßnahmen berücksichtigt.

Das Ingenieurbüro ebök, Tübingen, entwickelte ein Energiekonzept für eine Wärmeversorgung der Bahnstadt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Ziel soll es sein zu gewährleisten, dass die Energieversorgung der Bahnstadt mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.

Die Bebauung der Bahnstadt erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard. Ausnahmen sind dort möglich, wo dieser technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Für die Bahnstadt wird ein Stromsparkonzept entwickelt, das insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes berücksichtigt. Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens eine städtebauliche Neuordnung des derzeit sehr unattraktiven Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität. Das Stadtbild wird durch in die Umgebung harmonisch eingefügte Bebauung bereichert. Die neu geschaffenen attraktiven Grünverbindungen und Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden

ein prägendes Element des neuen Stadtviertels sein. Die neuen Freiflächen des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen.

Die städtebauliche Neuordnung und umfangreiche Maßnahmen verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich.

C Örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, von Werbeanlagen und zur Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke (§ 74 Abs. 1 Nr. 1-3 LBO Baden-Württemberg)

Das Erscheinungsbild des Wohngebietes wird nicht nur durch die äußeren Vorgaben, wie beispielsweise die Straßenführung, die Stellung der Baukörper und die Begrünung geprägt sein. Vielmehr haben die Gestaltung der Einzelbaukörper und der Umgang mit dem Gelände ebenfalls wesentlichen Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild. Daher kommt den einzelnen Bauherrn und Architekten eine hohe Eigenverantwortung im Umgang mit der durch deren Planung beeinflusste Umgebung zu.

Die Gemeinde wird durch die Regelung des § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg jedoch in die Lage versetzt, in gewissen Grenzen Einfluss auf die Baugestaltung zu nehmen. Gestalterische Festsetzungen in Bebauungsplänen sind dann zulässig, wenn sie dazu dienen, ästhetisch unerwünschte Erscheinungen oder Beeinträchtigungen der Harmonie von Orts- und Landschaftsbild fern zu halten, soweit dieses auf sachgerechten Erwägungen beruht und wenn dabei eine angemessene Abwägung der (privaten) Interessen des Einzelnen und der Belange der Allgemeinheit erkennbar ist.

An die Gestaltung der Gebäude und Außenanlagen müssen mit dem Ziel eines repräsentativen Stadtbildes und der Wahrnehmung als zusammenhängendes Ensemble Anforderungen gestellt werden, die bei der angestrebten Vielfalt im Erscheinungsbild ein harmonisches Gesamtbild garantieren sollen.

Neben den planungsrechtlichen Festsetzungen werden deshalb bauordnungsrechtliche Festsetzungen entsprechend § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg für den Geltungsbereich des Bebauungsplans getroffen. Diese Vorschriften sind dabei auf ein Mindestmaß reduziert, um die gestalterische Freiheit bei der Bebauung der einzelnen Grundstücke nicht übermäßig zu beschränken.

1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Ermächtigungsgrundlage: § 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO Baden-Württemberg)

Als Dachform ist ausschließlich Flachdach zulässig.

Oberhalb des obersten Vollgeschosses ist die Errichtung von Staffelgeschossen nur bei den mit „TF 1“ festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. In den mit TF1 festgesetzte Flächen ist oberhalb des dritten Vollgeschosses ein Geschoss mit einer Grundfläche von maximal 60 % der Grundfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zulässig, wenn es von der südwestlichen Baulinie um mindestens 4,00 m zurückspringt.

Technische Dachaufbauten müssen sich aus der Gebäudekubatur entwickeln und sind gestalterisch zu integrieren.

Hauptgebäude sind in der Materialität und Farbigkeit der Fassaden aufeinander abzustimmen.

In der Struktur der Fassadengestaltung der Hauptgebäude sollen die vertikalen Elemente gegenüber den horizontalen Elementen dominieren. Ausgenommen hiervon sind solitär stehende Sonderbauten.

Begründung:

Die Stadt Heidelberg verfolgt das Ziel, mit dem Bebauungsplan "2. BA – Westlich des Gadamerplatzes" ein Baugebiet zu entwickeln, das einerseits urbane Vielfalt gewährleistet aber sich andererseits trotz Individualität der einzelnen Gebäude durch ein harmonisches und attraktives Gesamtbild auszeichnet.

Im Hinblick auf die festgesetzte Begrünung von 66 % der Dachflächen und als Grundelement für ein harmonisches Gesamtbild wird das Flachdach als Dachform festgesetzt.

Staffelgeschosse werden bis auf die Baufelder TF1 ausgeschlossen, da eine Höhenentwicklung über die festgesetzte Geschossigkeit hinaus unterbunden werden soll. Zur Sicherstellung einer klaren und gestalterisch harmonischen Stadtsilhouette sind technische Dachaufbauten gestalterisch zu integrieren.

Die städtebauliche Konzeption des Wettbewerbsentwurfs des Büros Grüttner-Architekten sieht eine Höhenabstufung von Norden nach Süden vor. Als Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld (mit „TF 1“ gekennzeichnet) ist eine dreigeschossige Bebauung vorgesehen, die durch ein zusätzliches, der sonstigen Baumasse deutlich untergeordnetes Geschoss mit nach Süden auskragendem Dach eine zurückhaltende Erhöhung erhält. Zur Umsetzung dieser Entwurfsprämisse soll die Ausbildung eines nach Landesrecht maximal möglichen Staffelgeschosses mit 60 % der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses unterbunden werden. Das festgesetzte Maß ist als Verträglichkeitsgrenze für eine Überhöhung der dreigeschossigen Bebauung zu betrachten.

Zur Erzeugung eines harmonischen Gesamtbildes innerhalb des zusammenhängenden städtebaulichen Ensembles, in dem unterschiedliche Haustypen von mehreren Bauherren und Architekten in direkter Nachbarschaft realisiert werden, ist ein Grundkonsens hinsichtlich der Fassadenentwürfe unerlässlich. Zur Beurteilung von Bauvorhaben sind dazu die zum Zeitpunkt des Bauantrags bereits realisierten Gebäude als Maßstab der Fassadengestaltung heranzuziehen. Ziel der Festsetzungen zu den Höhen baulichen Anlagen ist eine ausgeglichene Höhenentwicklung, die einer klaren und harmonischen Stadtsilhouette dient.

Als wiederkehrendes Grundmotiv dient die Betonung der Vertikalität in der Fassadenstruktur der Harmonisierung der Gesamtansicht.

Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen zur Fassadengestaltung tragen zu einer Harmonisierung des Gesamterscheinungsbilds des Baugebiets bei, ohne individuelle Lösungen allzu stark einzuschränken und erscheinen vor dem Hintergrund der vorstehend erläuterten städtebaulichen Zielsetzung angemessen.

2 Anforderungen an Werbeanlagen

(Ermächtigungsgrundlage: § 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO Baden-Württemberg)

Werbeanlagen sind ausschließlich am Ort der Leistung zulässig. Als Ort der Leistung gilt der Gebäudeteil, in dem die beworbene Leistung angeboten wird. Freistehende Werbeanlagen in Form von Fahnen, Stelen, Hinweisschildern oder Schaukästen sind unzulässig. Ausgenommen von den vorstehenden Vorschriften sind Werbeanlagen an Haltestellen des ÖPNV.

Werbeanlagen sind gestalterisch und strukturell in die Fassaden zu integrieren.

In Allgemeinen Wohngebieten:

Werbeanlagen sind nur in Form von flach auf der Fassade aufgebracht, nicht selbstleuchtenden Tafeln zulässig. Sie dürfen nur an Hauseingängen und nur im Erdgeschoss angebracht werden. Je Betrieb oder sonstiger Arbeitsstätte ist max. eine Werbetafel in einer Größe von max. 0,5 m² zulässig.

In den Mischgebieten:

Oberhalb des zweiten Vollgeschosses sind Werbeanlagen unzulässig. An einer Gebäudefassade ist je Gewerbebetrieb und sonstiger Arbeitsstätte nur eine Werbeanlage zulässig. Die Werbeanlage kann aus mehreren Teilen bestehen, wenn sie insgesamt als Einheit gestaltet ist.

Die Anlagen sind flach auf die Fassade aufzubringen. Werbeausleger sind nicht zulässig.

Schaufensterbeklebungen oder –bemalungen sind nur bis zu einem Maß von max. 20% der Fensterfläche zulässig.

Lichtwerbungen mit bewegtem, laufendem, blendendem oder im zeitlichen Wechsel aufleuchtendem Licht sind nicht zulässig.

Begründung:

Werbeanlagen sollen sich dem architektonischen Erscheinungsbild des Gebäudes und der Gestaltung des öffentlichen Raumes unterordnen. Die in diesem Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen bezüglich der Werbeanlagen erscheinen vor dem Hintergrund des Qualitätsanspruchs des neuen Stadtquartiers städtebaulich unerlässlich. Sie wurden jedoch nur in dem Umfang getroffen, wie es für die zulässigen Nutzungsarten erforderlich erscheint.

Die Unterscheidung in die Gebietskategorien „Allgemeines Wohngebiet“ und „Mischgebiet“ rechtfertigen die unterschiedliche Regelungstiefe der getroffenen Vorschriften.

3 Anforderungen an die Gestaltung der unbebauten Flächen und an die Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter

(Ermächtigungsgrundlage: § 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO Baden-Württemberg)

Die nicht überbaubaren Flächen sind mit Ausnahme der zulässigen Überschreitungen durch Terrassen sowie der Erschließungsflächen als Grünflächen herzustellen, gärtnerisch zu gestalten und dauerhaft zu unterhalten. Dies betrifft auch die durch Tiefgaragen unterbauten Flächen.

Die Einfriedigung von den Verkehrsflächen zugewandten Vorgärten ist nicht zulässig.

Standplätze für Müllbehälter in den WA- und MI-Gebieten sind entweder baulich in die Gebäude zu integrieren oder im Freien der Sicht zu entziehen und als Gemeinschaftsanlagen einzuhausen und/oder einzugrünen.

Begründung:

Die gärtnerische Gestaltung der nicht überbauten Flächen ist Teil des Konzepts des Siegerentwurfs des Wettbewerbs „Wohnen an der Promenade“ und dient neben der Schaffung eines qualitativ vollen Wohnumfeldes der durch das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept vorgeschriebenen Rückhaltung von Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken.

Mülltonnen und Müllbehälter haben im Allgemeinen eine sehr negative Außenwirkung. Um dies zu unterbinden sind sie entweder baulich in die Gebäude zu integrieren oder im Freien der Sicht zu entziehen und als Gemeinschaftsanlagen einzuhausen und/oder einzugrünen.

Im Rahmen der Straßenplanung werden ausreichende Aufstellflächen im öffentlichen Straßenraum für das Aufstellen der Müllgefäße am Abfuhrtag sichergestellt.

4 Beschränkung der Verwendung von Außenantennen

(Ermächtigungsgrundlage: § 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO Baden-Württemberg)

Außenantennen und Satelliten-Empfangsanlagen sind ausschließlich auf Gebäudedächern zulässig. Die Errichtung von Mobilfunk-Basisstationen und –antennenanlagen ist in den Allgemeinen Wohngebieten unzulässig.

Begründung:

Durch die getroffene Festsetzung soll eine unerwünschte Häufung von Parabolspiegeln und Satellitenempfangsanlagen ausgeschlossen werden und deren gestalterische Integration in das Gesamtbild gewährleistet werden. Dadurch wird vermieden, dass diese als technischer Fremdkörper an der Fassade in Erscheinung treten.

Die Errichtung von Mobilfunk-Basisstationen und –antennenanlagen wird in den Allgemeinen Wohngebieten als mit der Wohnnutzung und der angestrebten städtebaulichen Qualität nicht verträglich angesehen.

D Zusammenfassende Erklärung

(wird nach Durchführung des Verfahrens ergänzt)

Erstellt:

Bachtler Böhme + Partner

Kaiserslautern, 06.06.2012