

Bauleitplanung  
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan

Bahnstadt  
„Fachmarktzentrum“  
Nr. 61.32.15.01.00

Begründung

Stand: Fassung vom 10.10.2023  
(Entwurf zum Abwägungs- und Satzungsbeschluss)



<b>A</b>	<b>Bebauungsplan</b>	<b>7</b>
<b>1.</b>	<b>Erfordernis der Planaufstellung</b>	<b>7</b>
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	7
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und -ziele	8
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	8
1.4	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	9
<b>2.</b>	<b>Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen</b>	<b>9</b>
2.1	Landesentwicklungsprogramm Baden-Württemberg	9
2.2	Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar	9
2.3	Flächennutzungsplan	10
<b>3.</b>	<b>Einordnung in bestehende informelle Planungen und Konzepte</b>	<b>10</b>
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)	10
3.2	Modell räumlicher Ordnung MRO	11
3.3	Rahmenplan Bahnstadt	11
<b>4.</b>	<b>Bestehende Fachplanungen und Gutachten</b>	<b>12</b>
4.1	Siedlungsstrukturkonzept	12
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	13
4.3	Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	13
4.4	Einzelhandelsgutachten 2006, Einzelhandelskonzept Heidelberg 2022	13
4.5	Umweltbezogene informelle Planungen und Konzepte	15
<b>5.</b>	<b>Städtebauliche Planungskonzeption</b>	<b>15</b>
5.1	Nutzung und Struktur	15
5.2	Verkehr	15
5.3	Grün	16
<b>6.</b>	<b>Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange</b>	<b>17</b>
6.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	17
6.2	Gestaltung des Ortsbildes	17

6.3	Belange der Ver- und Entsorgung	18
6.4	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	18
6.5	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	19
6.6	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	19
<b>7.</b>	<b>Begründung der Festsetzungen (§ 12 i.V.m. § 9 BauGB)</b>	<b>20</b>
7.1	Art der baulichen Nutzung	20
7.2	Maß der baulichen Nutzung	21
7.3	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche	21
7.4	Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung	22
7.5	Fläche für Gemeinbedarf	22
7.6	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	23
7.7	Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	23
7.8	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	24
7.9	Bindungen für die Erhaltung und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	24
7.10	Nachrichtliche Übernahmen	25
7.11	Hinweise	26
<b>8.</b>	<b>Verfahren und Abwägung</b>	<b>26</b>
8.1	Aufstellungsbeschluss	26
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	26
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	27
8.4	Offenlagebeschluss	29
8.5	Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung	29
<b>9.</b>	<b>Durchführung und Kosten</b>	<b>29</b>
9.1	Grundbesitzverhältnisse	29
9.2	Bodenordnung	29

<b>B</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>30</b>
<b>1</b>	<b>Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans</b>	<b>30</b>
1.1	Ziele des Bebauungsplans	30
1.2	Beschreibung des Vorhabens	30
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Vorgaben</b>	<b>31</b>
2.1	Fachgesetzlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes	31
2.2	Landschaftsplan	31
2.3	Fachrechtliche Unterschutzstellung	32
2.3.1	Naturschutzrecht	32
2.3.2	Wasserrecht	32
2.3.3	Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg	32
2.4	Städtische Fachplanungen und Gutachten	33
2.4.1	Masterplan 100 % Klimaschutz	33
2.4.2	Biodiversitätsstrategie Heidelberg 2020	33
<b>3.</b>	<b>Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens</b>	<b>34</b>
3.1	Baubedingte Wirkungen	34
3.2	Anlagebedingte Wirkungen	34
3.3	Betriebsbedingte Wirkungen	34
<b>4.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Merkmale der Umwelt und des Umweltzustandes (zu Beginn der Planung und derzeit)</b>	<b>35</b>
4.1	Menschen	35
4.2	Tiere und Pflanzen	35
4.3	Boden / Fläche	36
4.4	Wasser	36
4.5	Klima	36
4.6	Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen	37
4.7	Landschaft / Stadtbild	37
4.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	37

<b>5</b>	<b>Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.</b>	<b>37</b>
5.1	Menschen	37
5.2	Tiere und Pflanzen	39
5.3	Boden / Fläche	39
5.4	Wasser	40
5.5	Klima/Luft	40
5.6	Landschaft/Stadtbild	41
5.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	41
5.8	Wechselwirkungen	41
<b>6</b>	<b>Alternativenprüfung</b>	<b>42</b>
6.1	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)	42
6.2	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten	43
<b>7</b>	<b>Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.</b>	<b>43</b>
7.1	Menschen	43
7.2	Tiere und Pflanzen	43
7.3	Boden	45
7.4	Wasser	47
<b>8</b>	<b>Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).</b>	<b>49</b>
<b>10</b>	<b>Allgemein verständliche Zusammenfassung</b>	<b>49</b>

## **A      Bebauungsplan**

### **1.   Erfordernis der Planaufstellung**

#### **1.1   Anlass, Ziel und Zweck der Planung**

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt mit der Bahnstadt einen neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu verwirklichen. Die Stilllegung des Güterbahnhofs im Jahr 1997 bot die Möglichkeit, in städtebaulich hochwertiger Lage einen urbanen Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen zu entwickeln, der sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Zur einheitlichen und zügigen Durchführung der Entwicklung wurde am 30.01.2008 die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt Heidelberg“ beschlossen.

Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtliche Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert. Der vorliegende Bebauungsplan war zu Beginn des Verfahrens der erste verbindliche Bauleitplan für die Entwicklung der Bahnstadt.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Bahnstadt – Fachmarktzentrum gemäß § 2 BauGB wurde am 02.10.2003 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 22.10.2003 im Stadtblatt Nr. 43/03 veröffentlicht. Ziel war es den Umsiedlungs- und Erweiterungswünschen von großflächigen Einzelhandelsbetrieben Rechnung zu tragen und damit die weitere städtebauliche Entwicklung im Sinne der Rahmenplanung Bahnstadt zu ermöglichen.

Da großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevantem Sortiment zentriert und vorzugsweise in städtebaulich integrierten Lagen zu realisieren sind, hat die Rahmenplanung die Flächen im nordwestlichen Bereich der Bahnstadt als Fachmarktzentrum ausgewiesen.

Grundlage für die Entwicklung der Bebauungsplaninhalte war zunächst ein konkretes, mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und dem Stadtplanungsamt abgestimmtes Konzept der Firma Bauhaus zur Realisierung eines Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkts mit einer Verkaufsfläche von ca. 20.100 m<sup>2</sup>. Neben diesem Markt sollten weitere Einzelhandelsbetriebe das Fachmarktzentrum ergänzen. Die Ansiedlung der Firma XXXLutz erfolgte dann jedoch auf Grundlage eines separaten, vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens auf dem Baufeld südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerks, weshalb der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans infolgedessen entsprechend verkleinert wurde.

Neben der gewerblichen Entwicklung besteht ein weiteres Ziel des Bebauungsplans in der Erhaltung des denkmalgeschützten Bahnbetriebswerks mit Wasserturm im nordöstlichen Teil des Geltungsbereiches. Dieses Bauwerk soll langfristig insbesondere für den Gemeinbedarf für kulturelle Zwecke vorgehalten werden. Der nördliche Randbereich des Plangebietes ist als Versickerungsfläche zur Grundwasserneubildung notwendig und dient als Ausgleichsfläche im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Arten. Entlang dieses Grünstreifens sieht die Rahmenplanung einen Fuß- und Radweg vor.

Zur Herstellung der Erschließung des Fachmarktzentrums verzweigt sich die Eppelheimer Straße gemäß Rahmenplan am Eppelheimer Dreieck. Zudem muss die Erschließung des ehemaligen Bahnbetriebswerks mit Wasserturm durch den Neubau einer Straße gesichert werden.

Im Rahmen des Bebauungsplans sollte sichergestellt werden, dass die geplante Bebauung ihrer besonderen Lage und ihrer Funktion als Pionier der Entwicklung des Fachmarktzentrums und der Bahnstadt als Ganzem gerecht wird.

Mit der Maßnahme verbunden war ein Abbruch mehrerer gewerblich genutzter Gebäude.

## 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 „Bahnstadt - Fachmarktzentrum“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und -ziele relevant:

- die Wiedernutzung von Gewerbe- und Verkehrsbrachen, die Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung im Sinne eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden
- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- die Sicherstellung einer angemessenen Gestaltung des Ortsbilds
- die Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- der sparsame Umgang mit Energie und die Nutzung regenerativer Energien
- die Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz

Bei der überplanten Fläche handelte es sich um eine innerstädtische Brachfläche, die nicht zur Umgebung und der hervorragenden innerstädtischen Lage passt. Ein Belassen des „Status quo“, an einer wichtigen städtebaulichen Stadtkante, ist damit für die Stadt keine gangbare Alternative

## 1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Für den Bereich der Eppelheimer Straße existiert ein Baufluchtenplan „Eppelheimerstraße Ost“ vom 29.01.1959.

## 1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung (Bahnstadt) und beinhaltet die Flurstücke Nr. 6614/11, 6614/14, 6614/15, sowie Teilbereiche der Flurstücke Nr. 4219/3, 6614/10, 8015/1, 8015/2, 4030/1 und 4219/3.

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 in der Fassung vom 10.10.2023.

## 2. Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

### 2.1 Landesentwicklungsprogramm 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-, Produktion- und Dienstleistungsschwerpunkte mit hochwertigem Infrastruktur- und Arbeitsplatzangebot zu sichern und weiterzuentwickeln. Weiterhin ist ein ausreichendes Angebot an attraktiven Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten bereitzuhalten.

Des Weiteren sind gemäß LEP die folgenden, für das Planungsgebiet relevanten Ziele zu beachten:

- Die Verkaufsfläche von Einzelhandelsgroßprojekten soll so bemessen sein, dass deren Einzugsbereich den zentralörtlichen Verflechtungsbereich nicht wesentlich überschreitet.
- Einzelhandelsgroßprojekte dürfen weder durch ihre Lage noch durch ihre Größe noch durch ihre Folgewirkungen die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne der Standortgemeinde wesentlich beeinträchtigen. Einzelhandelsgroßprojekte sollen vorrangig an städtebaulich integrierten Standorten ausgewiesen, errichtet oder erweitert werden.
- Neue Einzelhandelsgroßprojekte sollen nur an Standorten realisiert werden, wo sie zeitnah an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen werden können.

Die vorliegende Planung entspricht diesen Zielsetzungen.

### 2.2 Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar

Die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe ist in den im September 2014 genehmigten Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar 2020 eingeflossen. Dem entsprechend ist das Plangebiet als „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe – Bestand“ und „Entwicklungsfläche“ dargestellt. Zugleich besteht eine Darstellung des Plangebiets als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte (Z)“.

Regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sind nach Möglichkeit den zentralörtlichen Standortbereichen zuzuordnen.

Die Planung entspricht diesen Vorgaben des Regionalplans.

Eine Standortuntersuchung für das konkrete Vorhaben des Bebauungsplans wurde im Rahmen einer Auswirkungsanalyse für die Bau- und Gartenfachmarktbranche für das Oberzentrum Heidelberg durchgeführt.

## 2.3 Flächennutzungsplan

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



Auszug aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim  
In dem am 07.07.2020 wirksam gewordenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans als „Entwicklungsgebiet für großflächige Handelseinrichtungen, zentrenrelevant“ dargestellt.

Der Bebauungsplan kann somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

## 3. Einordnung in bestehende informelle Planungen und Konzepte

### 3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 aus dem Jahr 2006 zeigt die für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Heidelberg in den nächsten Jahren maßgebenden Leitlinien und -ziele auf. Für den vorliegenden Bebauungsplan sind insbesondere folgende Zielsetzungen relevant:

- Bauland ist sparsam zu verwenden.

Mit der vorliegenden Planung wird auf eine Fläche im Innenbereich zurückgegriffen.

- Investitionen fördern, die gleichermaßen einen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen.

Durch die planungsrechtliche Sicherung der Errichtung eines Fachmarktzentrums wird die Versorgungsfunktion des Oberzentrums Heidelberg gestärkt und neue Arbeitsplätze geschaffen. Es wird dafür Sorge getragen, dass die Nachhaltigkeitskriterien der Bahnstadt berücksichtigt und beachtet werden.

- Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen.

Die Inanspruchnahme einer vormals als Bahnfläche genutzten Fläche dient dem Flächenrecycling.

### 3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Modell räumlicher Ordnung (MRO) aus dem Jahr 1999 konkretisiert den Stadtentwicklungsplan 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 „sonstige Siedlungsfläche, Bestand und Planung“ ausgewiesen, der Bereich der Bahnstadt als Fläche „Stadtumbau Wohnen und Gewerbe in gleichen Anteilen“ 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.
- Großflächige Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sollen in wenigen Gebieten konzentriert werden.

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

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

### 3.3 Rahmenplan Bahnstadt

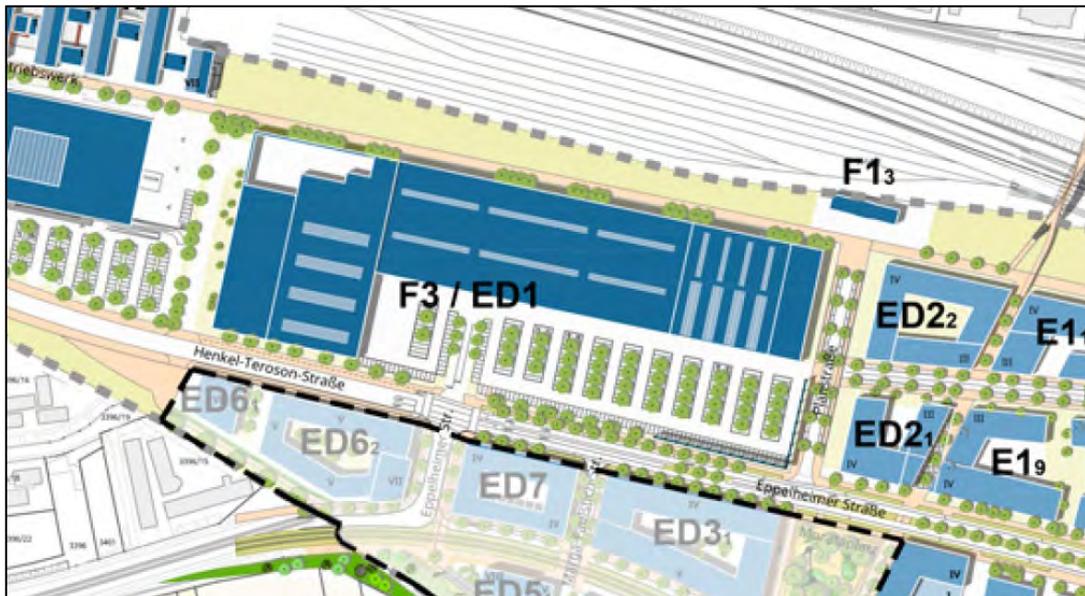
Das 2001 aus einem städtebaulichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Büro Trojan & Trojan entwickelte die Rahmenplanung für die Bahnstadt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde.

Die Bahnstadt ist als urbaner Stadtteil konzipiert. Aufgrund ihrer Größe ist sie in Stadtquartiere unterteilt. Diese haben je nach Standort und Umfeld verschiedene Stadtfunktionen und eine entsprechend unterschiedliche Baustruktur, Dichte und Durchgrünung. Stadtgrundriss und Verkehrsfunktion zeigen ein hierarchisches Netz von Straßen und Wegen, in dem jeder Straßenraum durch Straßenprofil, Bauweise, Stadtgrün und Sichtbezüge sein besonderes räumliches Erscheinungsbild erhält. Im Schnittpunkt der großen Stadtstraßen mit den traversierenden Wegeverbindungen liegen Plätze von jeweils spezifischem

Grundrisszuschnitt, so dass in der Überlagerung von Funktion und Gestalt Stadträume mit jeweils individuellem Charakter entstehen.

Das Plangebiet liegt im westlichen Teilbereich des Rahmenplans Bahnstadt zwischen der Bahnlinie und der Eppelheimer Straße. Es umfasst die Baufelder F3 / ED1 und F1<sub>3</sub>. Der Rahmenplan stellt für das Baufeld F3 / ED1 die Ansiedlung eines Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarktes dar.

Die Rahmenplanung wird im Detail kontinuierlich durch die Integration von Wettbewerbsergebnissen und konkreteren Planungen fortgeschrieben. Eine Gesamtfortschreibung erfolgte zuletzt im Jahr 2022.



Auszug aus der Rahmenplanung Bahnstadt 2022

## 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 Plangebiet der Bahnstadt als „Fläche für Wohnen und Gewerbe in gleichen Anteilen“ dargestellt.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt eine „überwiegend geschlossene Bauweise“ mit einer maximalen Traufhöhe von 15 m und einer Grundflächenzahl von 0,41 – 0,6 vor. Die Vorgaben zu Traufhöhen und Bauweise werden in der vorliegenden Planung eingehalten. Aus Gründen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden soll die Grundflächenzahl im Bereich des Fachmarktzentriums überschritten werden.

## 4.2 Freiflächenstrukturkonzept

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

Im Maßnahmenkonzept ist das Gebiet der Bahnstadt als „Siedlungsstruktur Bestand/Planung“ ausgewiesen. Konkrete Zielaussagen sind für das Planungsgebiet nicht benannt.

## 4.3 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 Bahnstadt und der dort entstehenden neuen Verkehrsströme.

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

## 4.4 Einzelhandelsgutachten 2006, Einzelhandelskonzept Heidelberg 2022

Das von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH angefertigte Einzelhandelsgutachten (2006) traf folgende Aussagen:

Auch zukünftig sollen Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe außerhalb der abgegrenzten Versorgungszentren beschränkt werden. Dies betrifft auch nicht zentrenrelevante Sortimente, die – soweit die Flächenkapazitäten es ermöglichen – vorrangig an ausgewiesenen Fachmarktstandorten realisiert werden sollen. So kann angesichts der limitierten ökonomischen Ressourcen eine versorgungsstrukturelle und städtebaulich verträgliche Einzelhandelsentwicklung gewährleistet werden. Besondere Beachtung sollen dabei zunächst Vorhaben aus den folgenden Bereichen finden:

- Gartencenter
- Bau- und Heimwerkerbedarf

Vor dem Hintergrund der Angebotssituation in Heidelberg bestand diesbezüglich deutlicher Handlungsbedarf. Das Angebot zentrenrelevanter Sortimente im großflächigen, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel sollte dabei begrenzt

werden auf branchentypische Sortimente und – entsprechend dem Einzelhandelserlass Baden-Württemberg vom 21. Februar 2001 und den Erlassen des Innenministeriums vom 13.06.2006 und des Wirtschaftsministeriums vom 14.06.2006 – maximal 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Das am 17.03.2022 vom Gemeinderat als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossene Einzelhandelskonzept bildet das zentrale Instrument zur Steuerung der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben und dient als Grundlage für die Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen. Das Einzelhandelskonzept hat drei Ziele:

- Erhalt und Stärkung der vielfältigen und vitalen Innenstadt als Hauptgeschäftszentrum mit überregionaler Anziehungskraft
- Stärkung der Stadtteilzentren als Orte der Begegnung und für den Einkauf
- Flächendeckende fußläufige Erreichbarkeit von Läden mit Waren für den täglichen Bedarf

Das Einzelhandelskonzept formuliert als zentrale Grundsätze, dass

- Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten zukünftig nur noch in zentralen Versorgungsbereichen sowie – je nach Lage und Verkaufsflächendimension – ausnahmsweise auch zur wohnortnahen Grundversorgung an integrierten Nahversorgungsstandorten in den Stadtteilen und Siedlungsbereichen ermöglicht werden.
- Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment (ohne nahversorgungsrelevante Kernsortimente) zukünftig nur noch im Hauptgeschäftszentrum Innenstadt, dem Stadtteilzentrum, dem Besonderen Zentrum Europaplatz und den (perspektivischen) Nahversorgungszentren in Abhängigkeit der Versorgungsfunktion des jeweiligen Zentrums möglich sind, wobei eine Begrenzung der maximalen Dimensionierung des Einzelhandelsbetriebes in Abhängigkeit von der jeweiligen Hierarchiestufe erfolgen sollte.
- großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nichtzentrenrelevantem Kernsortiment im Sinne der Heidelberger Sortimentsliste im zentralen Versorgungsbereich Hauptgeschäftszentrum Innenstadt angesiedelt werden können. Daneben wird empfohlen, bauleitplanerische Standortentscheidungen für großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nichtzentrenrelevantem Kernsortiment auf die definierten Sonderstandortbereiche Rohrbach-Süd, Eppelheimer Straße (Pfaffengrund) und die Bahnstadt (FMZ) zu konzentrieren.

Als zentraler Versorgungsbereich für die Bahnstadt ist das Nahversorgungszentrum zwischen der Eppelheimer Straße bzw. dem Czernyring und der Straße Langer Anger bzw. zwischen der Da-Vinci-Straße und der Galileistraße definiert. Hinzu kommt der Europaplatz als „besonderes Zentrum“ und ein Bereich im Westen der Bahnstadt als Fachmarktzentrum mit Baumarkt und Möbelhäusern.

Die vorliegende Planung ist somit im Einklang mit der Einzelhandelskonzeption der Stadt Heidelberg.

#### **4.5 Umweltbezogene informelle Planungen und Konzepte**

Die für das Planungsgebiet relevanten umweltbezogenen Planungen und Konzepte, hier insbesondere der Masterplan 100% Klimaschutz und das Stadtklimagutachten, sind im Umweltbericht, Kapitel 2, dargestellt. Es wird hierauf verwiesen.

### **5. Städtebauliche Planungskonzeption**

#### **5.1 Nutzung und Struktur**

Auf Grundlage der Fortschreibung der Rahmenplanung Bahnstadt und in Abstimmung mit dem Investor wurde die städtebauliche Konzeption entwickelt. Sie wird durch folgende Punkte charakterisiert:

- Bau eines großflächigen Fachmarktes für Bau-, Heimwerker- und Gartenbedarf mit ca. 20.100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.
- Integration einer Verkaufsfläche als „Drive-In“.
- Eine in Form und Ausdruck der besonderen Lage als „Stadteingang“ der Bahnstadt entsprechende angemessene Gebäudekubatur.
- Eine gegliederte, repräsentative Ansicht zur Bahn. Die Nordfassade ist aus der Sicht von Bahnreisenden ein „Stadteingang“ und ist als markante städtebauliche Kante zu entwickeln.
- Erhaltung der Blickachse von der Eppelheimer Terrasse zum Kulturdenkmal Bahnbetriebswerk mit Wasserturm.
- Realisierung einer baulichen Fassung des Freiraums (Parkplatz).
- Aufnahme der Baufluchten entlang der Eppelheimer Straße.

Die städtebauliche Konzeption sieht eine Bebauung vor, die einen Freibereich (Parkplatz) dreiseitig fasst und somit einerseits die markante Fassade zur Bahn bildet, andererseits auch eine klare Raumkante entlang der Eppelheimer Straße bildet.

Die Anlieferung soll rückwärtig über die Westseite des Grundstücks erfolgen. Die Prominenz der notwendigen Stellplätze auf der Südseite des Fachmarktes soll minimiert werden, der Parkplatz mindestens dreiseitig gerahmt sein. Die städtebaulich notwendige räumliche Fassung der südöstlichen Ecke des Baufeldes kann ausnahmsweise durch die bauliche Anlage einer Kolonnade erfolgen.

#### **5.2 Verkehr**

##### **Individualverkehr**

Die Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Eppelheimer Straße Richtung Osten (Czernyring) bzw. Westen (Eppelheim) und die Henkel-Teroson-Straße nach Norden zur Bundesstraße B 37 und nach Süden Richtung Kirchheim.

Ein direkter Abzweig am Eppelheimer Dreieck, der die Eppelheimer Straße und die Henkel-Teroson-Straße geradlinig verknüpft, wird gemäß Rahmenplanung

hergestellt. Der erste Bauabschnitt dieser Planstraße ist Inhalt des Bebauungsplans.

Die Erschließung der Stellplätze des Fachmarktes erfolgt im Bereich Abzweig der Eppelheimer Straße und über die Stichstraße zum Bahnbetriebswerk mit Wasserturm.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Erschließung des geplanten Fachmarktzentruns durch den öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Straßenbahnlinie in der Grünen Meile (Haltestelle Eppelheimer Terrasse), sowie Buslinien (Haltestelle Agnesistraße) abgedeckt.

### **Radverkehr**

Der Radverkehr wird über den Neubau einer Bahnquerung Richtung Wieblingen angebunden. Der in der Planzeichnung ausgewiesene Geh- und Radweg wird über eine Brücke über die Gleise nach Norden verlängert und stellt damit eine kurze Fuß- und Radwegeverbindung zu den nördlich der Gleise liegenden Stadtteilen dar. Weitere Radwege werden straßenbegleitend über Eppelheimer Straße sowie die Grüne Meile und die Promenade führen.

## **5.3 Grün**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich ein Bestandsbaum, der erhalten werden soll.

Straßenbegleitend sind Baumpflanzungen entlang der Eppelheimer Straße und der Stichstraße zum Bahnbetriebswerks mit Wasserturm festgesetzt.

Eine Anpflanzung von Bäumen südlich des Geh- und Radweges ist in der Rahmenplanung vorgesehen und soll die 300 m lange Nordfassade des Fachmarktes gliedern.

Eine Überstellung der Stellplätze mit Bäumen ist Bestandteil des Bebauungsplans.

Die als Versickerungsfläche festgesetzte Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist gemäß den im Plan vermerkten Maßnahmen anzulegen. Eine Überstellung mit Bäumen ist nicht zulässig, da eine Verschattung der Fläche aus artenschutzrechtlichen Gründen vermieden werden muss.

Entsprechend der für die ganze Bahnstadt geltenden Auflagen werden die Dachflächen als Teil der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu mindestens 66% extensiv begrünt.

## **6. Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange**

### **6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse**

#### **Immissionen**

Ein 2004 vom IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohlen auf Grundlage der Rahmenplanung erstelltes schalltechnisches Gutachten ermittelte und beurteilte die Geräuscheinwirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs, des Gewerbes und der Sportanlagen.

Bezüglich des Planungsgebietes kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

#### Verkehrslärm

Entlang der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18.005, Teil 1 an den nächstgelegenen Gebäuden nicht nur an der zur Straße zugewandten Fassadenseiten überschritten.

Durch den Schienenverkehrslärm treten im Bereich des Fachmarktzentrums nachts an den nächstgelegenen Fassaden kritische Geräuschbelastungen auf. Durch den Straßenverkehr treten Überschreitungen des Orientierungswertes für Gewerbegebiete ( $OW_{nachts} = 55\text{dB(A)}$ ,  $OW_{tags} = 65\text{dB(A)}$ ) an den zur Eppelheimer Straße gelegenen Fassaden auf (tags bis  $2,7\text{dB(A)}$  Überschreitung, nachts bis  $4\text{dB(A)}$  Überschreitung).

#### Gewerbelärm

Die Orientierungswerte der DIN 18.005 werden in allen Allgemeinen Wohngebieten eingehalten. Die Orientierungswerte in allen Gewerbe-, Kern-, und Mischgebieten werden in beiden Betrachtungszeiträumen zum größten Teil eingehalten. Aufgrund des Gewerbelärms bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Lärmbelastungen sind aufgrund der Nutzung als Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkt zu vernachlässigen.

#### **Altlasten**

Im Rahmen des Bodenmanagements wird die Fläche zum Wiedereinbau von Bodenmaterialien gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg vom 14.03.2007 für die Verwertung von Bodenmaterial bis zum Zuordnungswert Z1.2 verwendet. Versickerungsoffene Beläge dürfen nur dort eingebaut werden, wo eine schadlose Versickerung möglich ist.

### **6.2 Gestaltung des Ortsbildes**

Als einer der ersten Neubauten in der Bahnstadt kommt der Gestalt und Gestaltung des Baumarktes als Referenzobjekt für die weitere Entwicklung des Fachmarktzentrums und der Bahnstadt große Bedeutung zu. Im Vorfeld wurde daher mit dem Investor ein Entwurf entwickelt, der die Interessen des Inves-

tors und die Ziele der Stadt zu einer stimmigen Konzeption vereint und die Realisierung der durch die Rahmenplanung und die Stadt formulierten Ziele realisieren soll (siehe Kapitel 3.3: Rahmenplan und 5: Städtebauliche Planungskonzeption).

### **6.3 Belange der Ver- und Entsorgung**

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die SWH (Stadtwerke Heidelberg) erfolgen. Folgende Hinweise wurden von Stadtwerken Heidelberg gegeben:

#### Elektrizität:

Es wird davon ausgegangen, dass die Versorgung mit elektrischer Energie aus einer kundeneigenen 20kV-Transformatorstation erfolgt. Die bestehenden Kabeltrassen in der Eppelheimer Straße müssen bis zum endgültigen Ausbau des Fachmarktzentrums in Betrieb bleiben.

In der Stichstraße zum Tankturm und im Geh- und Radweg ist für Kabelanlagen Trassenraum vorzusehen.

#### Fernwärme:

Das Gebiet der Bahnstadt wird an die Fernwärmeversorgung angeschlossen. Der Anschluss des Grundstücks kann an die in der Eppelheimer Straße verlaufende Hauptversorgungsleitung erfolgen.

Fernwärmetrassen und die Schachtanlagen sind jederzeit zugänglich zu halten, Erschütterungen sind zu vermeiden. Fernwärmeleitungen sind lastfrei zu halten.

#### Gas und Wasser:

Die Versorgung mit Wasser erfolgt von der Eppelheimer Straße aus mit einem Übergabeschacht an der Grundstücksgrenze. Die endgültige Anschlussleitung kann erst nach Herstellung der Leitungen für die Erschließung des gesamten Fachmarktzentrums erfolgen.

Zum Schutz der Leitungstrassen für Strom, Fernwärme, Gas und Wasser müssen die Baumstandorte einen Abstand von 2,50 m zur Grundstücksgrenze einhalten. Bei Einbau eines Wurzelschutzes kann der lichte Abstand auf 1,50 m verringert werden.

Die Entsorgung erfolgt durch die Kanalisation der Stadt Heidelberg.

### **6.4 Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung**

Die Stadt Heidelberg verfolgt das Ziel, ein der Funktion des Oberzentrums Heidelberg angemessenes, hochwertiges und in der Sortimentsbreite und -tiefe gut aufgestelltes Einzelhandelsangebot zu entwickeln. Da das von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH angefertigte Einzelhandelsgutachten zu dem Schluss kam, dass im Sektor der Fachmärkte für Bau-, Garten- und

Heimwerkerbedarf ein Angebotsdefizit in Heidelberg besteht, war die Ansiedlung eines solchen Marktes im Hinblick auf das oben formulierte Ziel notwendig.

Da zentrenrelevante Sortimente nur im geringen Maße und branchentypisch angeboten werden, sind die Belange anderer Einkaufslagen (entsprechend dem Zentrenkonzept) nicht berührt.

Durch die Integration des großflächigen Einzelhandels im innerörtlichen Bereich entspricht das Vorhaben den Zielsetzungen der übergeordneten Planungen.

Ziel der weiteren Entwicklung des Fachmarktzentruns ist es, die Ansiedlung eines sortimentsvertiefenden Nutzungsmixes für den aperiodischen Bedarf als Ergänzung zu dem Sortiment des Bau- und Gartenfachmarktes ermöglichen.

## **6.5 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung**

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg definiert als Leitziel einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr. Wesentliche Zielsetzung ist eine Sicherstellung der Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen.

Die Etablierung eines Fachmarktzentruns mit großflächigen Einzelhandelsbetrieben in städtebaulich integrierter Lage entspricht dem Ziel einer Stadt der kurzen Wege und der schnellen Erreichbarkeit auch mit dem ÖPNV.

Die Eppelheimer Straße wird nach Untersuchung des Büros „Topp Skoupil Küchler und Partner“ als Hauptverkehrsstraße mit einer durchschnittlichen Querschnittsbelastung von 21.000 Kfz/ 24h im oberen Belastungsbereich liegen.

Durch Realisierung der geradlinigen Fortsetzung der Eppelheimer Straße und deren Anschlusses an die Henkel-Teroson-Straße in Höhe des Bahnbetriebswerkes wird eine bessere Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz gewährleistet.

## **6.6 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Auf Grundlage der Rahmenplanung wurde 2004 vom Büro Jestaedt und 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 (§ 12 i.V.m. § 9 BauGB)**

### **7.1 Art der baulichen Nutzung**

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 11 Abs. 3 BauNVO)

Sondergebiet (SO) gem. §11 (3) BauNVO

Zweckbestimmung: „großflächiger Einzelhandelsbetrieb“

Art der Nutzung: Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkt

Die gesamte Verkaufsfläche darf ein Maß von 20.100m<sup>2</sup> nicht überschreiten.

Zulässig sind folgende branchentypischen Sortimente:

- Heimwerkerzubehör, Bad- und Sanitäreinrichtungen, Bauelemente und Baustoffe, Beleuchtungskörper, Tapeten, Bodenbeläge und Teppiche, Campingartikel, Farben und Lacke, Fliesen, Gartenbedarf, Gartenhäuser und -geräte, (Elektro- und Sanitär-) Installationsmaterial, Kfz-Zubehör, Pflanzen, Rolläden und Markisen, Werkzeuge und Maschinen, Beschläge und Eisenwaren, Zooartikel und Tiernahrung, Holz- und Stahlwaren, Berufsbekleidung.

Zulässig sind folgende zentrenrelevanten Randsortimente bis zu einer Verkaufsfläche von 800 m<sup>2</sup>:

- Bastel- und Geschenkartikel, Gardinen und Zubehör, Haus-, Heimtextilien und Stoffe.

Zulässig sind der Zweckbestimmung dienende Nutzungen und bauliche Anlagen wie Lager- und Betriebsflächen, Parkplätze, Büros und Sozialräume.

Ausnahmsweise zulässig ist ein Bistro bis zu einer Verkaufsfläche von 100 m<sup>2</sup>.

### **Begründung:**

Die Planung sieht 20.079 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen vor, die in Hallen, überdachte und nicht überdachte Freiflächen und einen Drive-In aufgegliedert sind.

Die Rahmenplanung Bahnstadt sieht am nordwestlichen Rand der Bahnstadt ein Fachmarktzentrum vor. Der Standort des Fachmarktzentriums bietet sich zur Ansiedlung eines solchen Marktes an, zumal Fachmärkte mit nicht zentrenrelevantem Sortiment gemäß den Zielsetzungen des Regionalplans vorzugsweise im zentralörtlichen Standortbereich angesiedelt werden sollen.

Da der Standort gemäß den Zielen der übergeordneten Planungen keine Konkurrenz zu den bestehenden Standorten/ Zentren bilden soll, wird das zentrenrelevante Sortiment entsprechend der Verkaufsflächenbegrenzung des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg auf 800 m<sup>2</sup> begrenzt.

Grundlage der Sortimentseinordnung sind die Sortimentslisten des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg vom 21.02.2001 und der Teilfortschreibung des Regionalplans Unterer Neckar vom 24.04.2006.

## 7.2 Maß der baulichen Nutzung

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 und 17 BauNVO)

Bei einer Ausbildung der Parkplätze bzw. der Freiflächen mit versickerungsfähigen Oberbelägen ist eine Grundflächenzahl bis 0,9 zulässig.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird festgesetzt mit Oberkante Wandhöhe = 10,50 – 13,00 m über Straßenniveau (Bezugshöhe: 109,50m über NN). Untergeordnete Dachaufbauten, die technischen Zwecken und der Belichtung dienen, sind zulässig bis zu einer Höhe von 15,00 m über Straßenniveau.

### Begründung:

Die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gem. § 17 BauNVO von 0,8 kann überschritten werden, wenn unter dem Grundstück im Rahmen des Bodenmanagements belastetes Material eingebaut wird, über das keine Versickerung möglich ist. Im Bereich des Parkplatzes werden jedoch Bodenklassen eingebaut, die eine schadlose Versickerung ermöglichen.

Die Fläche des Parkplatzes geht mit ca. 14.000 m<sup>2</sup> in die Berechnung der GRZ ein, muss jedoch versickerungsoffen gestaltet werden. Die Überschreitung der Obergrenze um 0,1 für das Maß der baulichen Nutzung gem. § 17 BauNVO ist in diesem Fall vertretbar.

Die Festsetzung der Höhen zielt auf eine Wahrnehmung der Baukörper als kompaktes Ensemble. Die maximal mögliche Höhe von 15,00 m inkl. Dachaufbauten entspricht den Begrenzungen der Höhen des Baudichteplans im Siedlungsstrukturkonzept.

## 7.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

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

Es wird die offene Bauweise festgesetzt, mit der Maßgabe, dass die Gebäude länger als 50 m sein dürfen.

Die überbaubare Fläche ist durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

Falls auf den Baulinien der südöstlichen Grundstücksgrenze (Einmündung Planstraße 2 in Planstraße 1) kein Gebäude gebaut wird, ist auf den betroffenen Baulinien eine bauliche Anlage in Form einer „Kolonnade“ (Säulengang mit waagrechttem Gebälk bzw. Stützenreihe mit großflächiger Verblendung) zu errichten.

### **Begründung:**

Die Festlegung des Baufensters ist auf Grundlage einer Planungskonzeption erfolgt, die aus der Rahmenplanung entwickelt wurde.

Garantiert werden soll durch diese Festsetzungen eine städtebaulich angemessene Reaktion auf die markante Lage des Plangebietes, die durch folgende Aspekte geprägt ist:

- Stadteingangssituation Eppelheimer Dreieck
- Sichtbezug von den aus Richtung Westen in den Hauptbahnhof einfallenden Zügen
- Nachbarschaft zum denkmalgeschützten Wasserturm und die Blickachse zwischen Wasserturm und Eppelheimer Terrasse

Die in der Rahmenplanung vorgegebene Bauflucht entlang der neuen Planstraße (Eppelheimer Straße BA1) ist zur Umsetzung des Rahmenplans städtebaulich unerlässlich.

Soweit der Vorhabenträger die südöstliche Raumkante in einem ersten Ausbau nicht durch ein Gebäude bildet, ist die städtebauliche Fassung durch eine Kolonnade herzustellen.

### **7.4 Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung**

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 und 22 BauNVO)

Stellplätze sind innerhalb der dafür festgesetzten Fläche und der überbaubaren Fläche zulässig.

Der Zufahrtsbereich der Anlieferung ist gemäß Planzeichnung an der südwestlichen Ecke des Baufeldes anzulegen.

### **Begründung:**

Ziel der Rahmenplanung für die Bahnstadt ist die weitgehende Minimierung von Stellplätzen. Für Besucher und Kunden der Fachmärkte wird der Stellplatzbedarf nach Landesbauordnung hergestellt. Für die Fachmärkte sind insgesamt etwa 2.000 Stellplätze auszuweisen.

Die Festsetzung der Zufahrt für die Anlieferung dient der Trennung von Liefer- und Kundenverkehr. Neben den festgesetzten Zufahrten sind keine weiteren Zufahrten zulässig.

### **7.5 Fläche für Gemeinbedarf**

(Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

Gemäß Planzeichnung wird eine Fläche für Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Kultur festgesetzt.

### **Begründung:**

Das Kulturdenkmal Bahnbetriebswerks mit Wasserturm ist als Relikt vergangener Industrienutzung ein identitätsstiftendes Bauwerk der Bahnstadt und eignet sich grundsätzlich für die Umnutzung für kulturelle Einrichtungen.

### **7.6 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

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

Als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: ‚Geh- und Radweg‘ wird der Weg südlich der Maßnahmenfläche E1 festgesetzt.

### **Begründung:**

Die Geh- und Radwegeverbindung ist Bestandteil der Rahmenplanung und stellt eine alternative Wegebeziehung für nicht motorisierten Verkehr dar. Er dient als auch als Zufahrt für Löschfahrzeuge.

### **7.7 Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser**

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

Die Fläche E1 ist als Fläche zur naturverträglichen Versickerung von Niederschlagswasser festgesetzt. Sohle und Böschung der Fläche sind mit durchlässigem Substrat auszuführen.

Anfallendes Niederschlagswassers ist auf dem Grundstück zu versickern. Die Herstellung versickerungsfähiger Beläge darf nur über unbelasteten Flächen erfolgen.

Falls auf privaten Flächen nicht schadlos versickert werden kann, ist anfallendes Niederschlagswasser der als E1 gekennzeichneten Versickerungsfläche zuzuführen und über die bewachsene Bodenzone zu versickern.

Die für die Versickerung vorgesehene Fläche ist vor Verdichtung zu schützen. Deshalb ist die Ablagerung von Baumaterialien, Bodenaushub oder das Befahren der Fläche während der Bauzeit nicht zulässig.

### **Begründung:**

Für das Einzugsgebiet des Fachmarktzentrums (7,5 ha) wurde im Regenwasserbewirtschaftungskonzept ein Abflussbeiwert von 0,5 festgelegt, was einer Rückhaltung von Niederschlagswasser auf dem Gebiet von 50% entspricht. Dies soll durch die Maßnahmen Dachbegrünung und Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück erreicht werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

Die zur Versickerung festgesetzte Fläche E1 ist zur Aufnahme von max. 50% des Abflusses aus den Grundstücken des Fachmarktzentrums dimensioniert.

### **7.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** (Ermächtigungsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Die Dachfläche ist zu mindestens 66% extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Mindestsubstratstärke beträgt 10 cm.

Folgende Maßnahmen zur Biotopentwicklung in Sickermulden sind in der Fläche E1 durchzuführen:

- Schaffung von trockenem und wechselfeuchtem Magerrasen
- Erstellen von Gabionen als Rückzugsmöglichkeit für Eidechsen in südexp. nierten Randbereichen
- Dauerhafte Erhaltung des Magergrünlands

#### **Begründung:**

Die Maßnahmen sind als Auflagen des Regierungspräsidiums Karlsruhe festgesetzt und Grundvoraussetzung für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Befreiung gemäß § 43 Absatz 8 BNatSchG von den Verboten des § 42 BNatSchG. Die Auflagen dienen der Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der betroffenen besonders und streng geschützten Arten und entsprechen der Absicht der Stadt Heidelberg, die Bahnstadt zu einem Vorbild für ökologisch verträgliche und ökonomisch erfolgreiche, nachhaltige Stadtentwicklung zu machen. Die Anforderungen des – Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg – „Heidelberger Dach(g)arten“ sind einzuhalten.

### **7.9 Bindungen für die Erhaltung und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

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

Folgende Baumpflanzungen werden festgesetzt:

Entlang der Eppelheimer Straße auf dem Privatgrundstück: Gemäß Planzeichnung sind großkronige Bäume (Art: platanus acerifolia; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern.

Stellplätze auf Privatgrund: Gemäß Planzeichnung sind großkronige Bäume der gleichen Art zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Für Stellplätze innerhalb der überbaubaren Fläche wird festgesetzt: Je 10 Stellplätze ist ein großkroniger Baum der gleichen Art zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. (vorgeschlagene Arten: platanus acerifolia; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang)

Im Straßenraum der Planstraße: Gemäß Planzeichnung sind mittelkronige Bäume der gleichen Art (vorgeschlagene Arten: paulownia tomentosa, alnus spaethii, sophora japonica, o.ä.; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern.

Geh- und Radweg: Gemäß Planzeichnung sind auf der festgesetzten Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen mindestens 30 Bäume der gleichen Art (vorgeschlagene Arten: acer platanoides, tilia tomentosa, quercus robur, quercus petraea, quercus robur ‚Fastigiata‘, acer platanoides ‚Cleveland‘ o.ä.; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Die Anpflanzung wird als Baumreihe festgesetzt, die partiell unterbrochen werden darf. Die Reihenfragmente bestehen aus mindestens 4-5 Einzelbäumen.

Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen, ist je Baumstandort ein mindestens 16 m<sup>3</sup> großer durchwurzelbarer Raum herzustellen. Die Pflanzflächen sind flächendeckend zu begrünen (z.B. mit Gräsern, Stauden oder Halbsträuchern). Die Höhe dieser Vegetation sollte überschaubar bleiben. Der in der Planzeichnung gekennzeichnete Bestandsbaum ist zu erhalten.

### **Begründung:**

Die Überstellung der Parkplatzfläche mit Bäumen ist aus kleinklimatischen und gestalterischen Aspekten wichtig.

Die straßenbegleitenden Baumpflanzungen sind Bestandteil der Rahmenplanung und dienen insbesondere in der Eppelheimer Straße der Fortsetzung der bestehenden Baumreihe, die im Zuge der Ausführung der Eppelheimer Straße einen Alleecharakter verleihen wird.

Die Baumpflanzungen auf dem Parkplatz und die Pflanzungen entlang der Eppelheimer Straße sind im Raster aufeinander abgestimmt und sollen die Wirkung des Freiraumes als Platzerweiterung des Eppelheimer Dreiecks unterstützen.

## **7.10 Nachrichtliche Übernahmen**

### **Denkmalschutz:**

Der in der Planzeichnung mit „D“ gekennzeichnete Bahnbetriebswerk mit Wasserturm steht als Kulturdenkmal gemäß §2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg vom 25.5 1971 unter Denkmalschutz.

Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes, Zerstörungen oder Entfernungen aus der Umgebung des Kulturdenkmals bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung der Denkmalschutzbehörden.

Sollten in Folge der Planungen bei der Durchführung von Erdarbeiten bisher unbekannte archäologische Funde und Befunde entdeckt werden, sind diese

gem. § 20 DschG dem Landesamt für Denkmalpflege oder der unteren Denkmalbehörde umgehend anzuzeigen und daraufhin bis zu vier Werktagen in unverändertem Zustand zu erhalten.

## 7.11 Hinweise

Im Rahmen des Bodenmanagements wird die Fläche zum Wiedereinbau von Bodenmaterialien gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007 bis zum Zuordnungswert Z1.2 verwendet.

Der oberflächennahe Baugrund der Bahnstadt kann lokal setzungsempfindlich und von geringerer Tragfähigkeit sein.

Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplans werden die Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans durch die Festsetzungen des neuen ersetzt.

Der Geh- und Radweg an der nördlichen Grundstücksgrenze 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.

## 8. Verfahren und Abwägung

### 8.1 Aufstellungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 BauGB wurde 02.10.2003 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 22.10.2003 im Stadtblatt Nr. 43/2003 veröffentlicht.

### 8.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung fand nach Ankündigung im Stadtblatt Nr. 5/2009 vom 28.01.2009 in der Zeit vom 05.-20.02.2009 statt. In dieser Zeit lagen die Pläne und Grundlagen zur Einsicht im Technischen Bürgeramt aus. Ab 10.02.2009 waren die Unterlagen im Internet abrufbar.

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:

- Grundsätzliche Einwendungen kamen vonseiten eines Grundstückseigentümers, der auf die massive Beeinträchtigung seines Grundstücks durch die Verlegung der Eppelheimer Straße hinweist.

**Erläuterung:** Die vom Gemeinderat beschlossene Rahmenplanung bildet eine Grundlage des Bebauungsplans. Sie sieht den Verlauf der Eppelheimer Straße entsprechend dem in der Planzeichnung zum Bebauungsplan festgesetzten Straßenverlauf vor. Eine Klärung hinsichtlich einer Verlagerung und

Entschädigung des betroffenen Eigentums erfolgte im weiteren Verlauf des Verfahrens.

### 8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung wurde mit Schreiben vom 19.12.2008 eingeleitet. Am 29.01.2009 fand ein Erörterungstermin statt, in dem den Behörden und Trägern öffentlicher Belange der Vorentwurf des Bebauungsplans vorgestellt wurde. Die notwendigen Unterlagen wurden in digitaler Form den Teilnehmern ausgehändigt. Vom 05. bis 20.02.2009 lagen die Unterlagen im Technischen Bürgeramt der Stadt Heidelberg aus.

Die wesentlichen Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

Das Landschafts- und Forstamt (Stellungnahme vom 17.02.2009) gab folgende Anregungen:

- Festsetzungen zur Qualität und zum Maximalabstand der Baumpflanzungen
- Erhalt von Bestandsbäumen, wenn diese sinnvoll integrierbar sind
- Überstellung des Parkplatzes mit einem großkronigen Baum je 6 Stellplätze
- Flächendeckende Begrünung der Pflanzflächen
- Anlage einer Baumreihe am Geh- und Radweg an der nördlichen Grundstücksfläche, alternativ an der nördlichen Grenze der Ausgleichsfläche
- Festsetzung einer Begrünung von eventuell notwendigen Stützmauern
- Mindestsubstratstärke der Dachbegrünung: 10 cm
- Anlage einer beidseitigen Baumpflanzung mit mittelkronigen Bäumen (Abstand 8-10 m) in Planstraße 2

**Behandlung:** Die Stellungnahme wurde im Bebauungsplan soweit wie möglich inhaltlich berücksichtigt.

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (17.02.2009) und das Amt für Verkehrsmanagement (04.02.2009) wiesen auf folgende Problematik hin:

- Durch den zeitlichen Versatz der Realisierung verschiedener Maßnahmen gibt es Beeinträchtigungen des Straßenbahnverkehrs durch die Gleise überfahrenden motorisierten Individualverkehr.

**Behandlung:** Es handelt sich um ein temporär auftretendes Problem, das bei der weiteren Planung und Umsetzung berücksichtigt wird.

Das Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung (26.02.2009) merkte an, dass:

- eine detaillierte Sortimentsstruktur (auch im Hinblick auf weitere Fachmarktansiedlungen in Heidelberg) für den Fachmarkt festgelegt werden soll.
- zur Feststellung der maximal zulässigen Verkaufsflächen der einzelnen Teilsortimente eine Expertise erforderlich ist.
- für den gesamten Geltungsbereich Festsetzungen getroffen werden sollten, die eine Entwicklung als Fachmarktzentrum mit einem entsprechenden Nutzungsmix garantiert.

**Behandlung:** Eine Auswirkungsanalyse wurde beauftragt. Festsetzungen zu den weiteren Baufeldern des Fachmarktzentrum wurden in einem separaten Bebauungsplanverfahren (Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Bahnstadt – Einrichtungshaus) getroffen.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (17.02.2009) und der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (05.03.2009) forderten:

- die Umsetzung des Energie- und Wärmeversorgungskonzepts für die Bahnstadt.
- die Umsetzung des Parkraumkonzepts.
- den bestmöglichen Anschluss des Fachmarktzentrum an den ÖPNV.
- die Einrichtung reiner Fahrradstraßen entlang der Haupterschließungsachsen.
- Eine Prüfung des konkreten Verkaufsflächenbedarfs.

Das Gesundheitsamt (19.01.2009) wies auf die Beachtung der Bereiche Verkehrs- und Anlagenlärm hin.

**Behandlung:** Verkehrs- und Anlagenlärm wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.

Das Regierungspräsidium Ref. 25 (22.01.2009) bat um Kennzeichnung des Kulturdenkmals und wies darauf hin, dass bauliche Eingriffe einer denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen.

**Behandlung:** Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

Vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau wurde im Schreiben vom 18.03.2005 darauf hingewiesen, dass der oberflächennahe Baugrund der Bahnstadt lokal setzungsempfindlich und von geringerer Tragfähigkeit sein kann.

**Behandlung:** Ein Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

## **8.4 Offenlagebeschluss**

## **8.5 Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung**

Wird nach Gremienbeschluss ergänzt.

## **9. Durchführung und Kosten**

### **9.1 Grundbesitzverhältnisse**

Die bestehenden Grundstücke des Geltungsbereiches waren zu Planungsbeginn Eigentum der EGH mit Ausnahme der Eppelheimer Straße und des Flurstücks Nr. 4029 (Eigentum der Stadt Heidelberg).

### **9.2 Bodenordnung**

Die Flurstücke des Planbereichs waren zum überwiegenden Teil im Eigentum der EGH. Vom städtischen Grundstück wurde ein Anteil von 27 m<sup>2</sup> an die EGH veräußert. Eine Bodenordnung war daher nicht erforderlich.

## **B Umweltbericht**

### **1 Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans**

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sollen gemäß § 1 Abs. 6 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 sowie Aussagen zur Eingriffsregelung getroffen. In § 2a BauGB wird das Verhältnis zwischen Bauleitplanung und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) geregelt sowie die Anforderungen über die Abfassung des Umweltberichtes beschrieben.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 UVP ist nicht erforderlich, da es sich bereits um ein beplantes Gebiet handelt und keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

#### **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. Zu diesem Zweck wird das Rahmenplangebiet der gesamten Bahnstadt in mehrere Bebauungspläne aufgeteilt. Der Bebauungsplan Fachmarktzentrum dient dazu großflächige Märkte anzusiedeln, die sowohl die Bahnstadt aber auch die umliegenden Stadtteile versorgen können.

#### **1.2 Beschreibung des Vorhabens**

Beim Rahmenplangebiet 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“ stellte sich als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es bestand aus nicht mehr benötigten Bahngleisen und -anlagen sowie großflächigen Gewerbeflächen und -brachen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Der vorliegende Bebauungsplan „Fachmarktzentrum“ umfasst 6,2 ha und liegt im Nordosten des Gesamtplangebietes zwischen Abstellgruppe der Bundesbahn und der Eppelheimer Straße. Er dient vor allem der Ansiedlung eines Garten- und Baumarktes.

## 2 Übergeordnete Vorgaben

2.1 Fachgesetzlich festgelegte Ziele des Umweltschutzes 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 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.
- Schaffung von Ausgleichsflächen für wildlebende Tiere.
- Schaffung von extensiven Gründächern zur Rückhaltung von Niederschlagswasser und zur Verbesserung von Lebensbedingungen für angepasste Tier- und Pflanzenarten
- Beim zukünftigen Verkehrsaufkommen ist im Hinblick auf die naheliegende zukünftige Wohnbebauung auf eine möglichst geringe Lärmentwicklung und die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu achten.
- Passivhausstandard für das gesamte Planungsgebiet
- 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.

## 2.2 Landschaftsplan

Zum Flächennutzungsplan 2015/2020 liegt ein Landschaftsplan des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim aus dem Jahr 1999 vor.

Der Landschaftsplan gliedert sich in drei Teilpläne: Den „Konfliktplan“, das „Fachkonzept“ und das „Rahmenkonzept Biotopverbund“.

Im Konfliktplan sowie im Fachkonzept sind die Flächen des Plangebiets als Bauflächen bzw. Entwicklungsflächen aus dem FNP 2015/2020 dargestellt. Weitergehende Vorgaben sind in diesen Plänen sowie im „Rahmenkonzept Biotopverbund“ nicht enthalten. Die Vorgaben des Landschaftsplans werden im Rahmen der baulichen Entwicklung des Plangebiets berücksichtigt.

## 2.3 Fachrechtliche Unterschützstellung

### 2.3.1 Naturschutzrecht

Im Plangebiet oder angrenzend befinden sich keine der folgenden Gebiete:

- Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG)
- Nationalparke, nationale Naturmonumente (§ 24 BNatSchG)
- Biosphärenreservate (§ 25 BNatSchG)
- Landschaftsschutzgebiet (§ 26 BNatSchG)
- Naturparke (§ 27 BNatSchG)
- Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG)
- Natura 2000-Schutzgebiete (Vogelschutz- bzw. FFH-Gebiet, §§ 31-36 BNatSchG)

### 2.3.2 Wasserrecht

Wasserschutzgebiete

Das Plangebiet liegt innerhalb der Zone III B des Wasserschutzgebiets WSG-031-WW Rheinau Rhein-Neckar AG MA (WSG-Nr. 22031), Rechtsverordnung vom 07.01.2014.

Gemäß der genannten Rechtsverordnung ist die Ausweisung neuer Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete zulässig,

- soweit dies mit den Schutzziele dieser Wasserschutzgebietsverordnung vereinbar
- wenn keine Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung der Ausweisung entgegenstehen
- wenn in den Festsetzungen zum Bebauungsplan auf die Bestimmungen dieser Wasserschutzgebietsverordnung hingewiesen wird und
- soweit die geplante Bebauung nicht den Belangen der Grundwasserneubildung entgegensteht.

Aus der Rechtsverordnung ergeben sich insbesondere Beschränkungen in Hinblick auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, auf den Umgang mit Grundwasser und Abwasser und den Umgang mit belasteten Bodenmaterialien.

Im Bebauungsplan wird auf die Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung hingewiesen. Eine Gefährdung der Wasserversorgung durch die geplante bauliche Entwicklung des Gebiets ist nicht gegeben. Durch entsprechende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Die entsprechenden Verbote werden beachtet

Überschwemmungsgebiete

Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines hochwassergefährdeten Bereichs (HQ10-100) und wird selbst bei Extremhochwässern (HQextrem) nicht überflutet.

### 2.3.3 Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg

Die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg vom 25. Juli 1996 umfasst in § 2 als Schutzgegenstand alle Bäume des Gemarkungsgebietes innerhalb der im Zusam-

menhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereichs der rechtswirksamen Bauungspläne, sofern sie in Höhe eines Meters über dem Erdboden einen Stammumfang von mehr als 100 cm (Obstbäume von mehr als 80 cm) haben.

Die nach Baumschutzsatzung geschützten Bäume dürfen nicht gefällt, entfernt, zerstört, geschädigt oder wesentlich verändert werden. Eine Befreiung ist möglich, wenn dem Wert der betroffenen Bäume entsprechende Ersatzpflanzungen vorgenommen oder veranlasst werden.

## **2.4 Städtische Fachplanungen und Gutachten**

### **2.4.1 Masterplan 100 % Klimaschutz**

Der Masterplan 100% Klimaschutz ist ein Handlungskonzept, das konkrete Strategien und Klimaschutzmaßnahmen für Heidelberg festlegt, um Klimaneutralität zu erreichen. Mit der Vorlage 0223/2022/BV und der Teilnahme an der EU-Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“ wurde das Masterplan-Ziel zur Klimaneutralität auf das Jahr 2040 für die Gesamtstadt, mit weitest gehender Klimaneutralität in der Stadtverwaltung bis 2030, vorgezogen. Klimaschutz soll in allen Handlungsfeldern konsequent Vorrang eingeräumt werden. Für bauliche Projekte wird empfohlen, nachhaltige Energiestandards wie z.B. Passivhausstandard umzusetzen und insbesondere den Einsatz Erneuerbarer Energien zu berücksichtigen. Im Sinne der Ziele des Heidelberger Masterplans 100% Klimaschutz sind somit neben den gesetzlichen Anforderungen der Energieeinsparverordnung weitere Energieeffizienzmaßnahmen zu prüfen.

### **2.4.2 Biodiversitätsstrategie Heidelberg 2020**

Mit der Heidelberger Biodiversitätsstrategie aus dem Jahr 2021 kommt die Stadt dem Erfordernis der Aufstellung von Biodiversitätsstrategien durch Bund, Länder und Kommunen nach, die durch die Unterzeichnung des Übereinkommens über die biologische Vielfalt durch die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1992 geschaffen wurde. Diese Strategien dienen dem Zweck die Vielfalt der Arten, die genetische Vielfalt innerhalb der Arten sowie die Vielfalt der Lebensräume, in denen diese Arten leben, zu sichern und zu fördern.

Die Heidelberger Biodiversitätsstrategie besteht aus sieben Eckpunkten mit den für das Stadtgebiet relevanten, biodiversitätsfördernden Schwerpunkten sowie 15 strategischen Kernzielen, die weitere Ziele und Maßnahmen enthalten.

Eckpunkt Spezieller Artenschutz und Biotop – Kernziel Förderung und Schutz der Vielfalt der Arten und Biotop

- ➔ Das Plangebiet liegt in keinem Schwerpunktbereich des Artenschutzplans.
- ➔ Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen für Reptilien, Insekten und Brutvögel sind vorgesehen.

Eckpunkt „Städtische Grünflächen und Stadtentwicklung“ – Kernziel: Förderung von urbanem Grün durch Verankerungen wichtiger Konzepte zum Erhalt der biologischen Vielfalt innerhalb der Stadtplanung

- ➔ Das Vorhaben steht dem Kernziel nicht entgegen. Maßnahmen zur intensiven und extensiven Dachbegrünung sind vorgesehen.

Das Plangebiet berührt keine weiteren Eckpunkte oder Kernziele der Biodiversitätsstrategie.

### **3. Beschreibung der Wirkfaktoren des Vorhabens**

Im Zuge der Umstrukturierung und Neuordnung des Plangebietes war / ist allgemein mit folgenden Wirkfaktoren zu rechnen:

#### **3.1 Baubedingte Wirkungen**

Baubedingte Wirkungen charakterisierten sich durch die entsprechenden Baustellentätigkeiten und deren Flächeninanspruchnahme im Zuge der Herstellung der baulichen Anlagen (Gebäude und Infrastrukturen). Sie wirkten für eine begrenzte Zeit (zeitlicher Umfang der Baumaßnahme).

- Abbruch nicht mehr genutzter Gebäude
- Neuordnung und Baureifmachung der Flächen für weitere Nachnutzung
- Temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung, Lagern von Baumaterial/-geräten, Baustraßen, Inanspruchnahme bestehender Wegebeziehungen, Leitungsverlegungen
- Abbau, Transport, Lagerung, und Durchmischung von Boden
- Bodenverdichtung durch Baumaschinen (Erschütterungen, Vibrationen, Befahrung von Flächen)
- Lärm-/ Staub- und Schadstoffemissionen
- Unfallgefahren

#### **3.2 Anlagebedingte Wirkungen**

Anlagenbedingte Wirkungen entstehen durch die baulichen Anlagen selbst (zum Beispiel durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Beschattung) und wirken dauerhaft. Hierzu gehören:

- Flächeninanspruchnahme durch Gebäude und Nutzungsumwandlung (Abriß von Gebäuden, Neuversiegelung von Flächen, Entsiegelung, Verlust von Grünstrukturen)
- Verkleinerung oder Verlust von Lebensräumen, Veränderungen des Landschaftsbildes, Verkleinerung von Frisch- und Kaltluftentstehungsflächen
- Veränderung des Wasserhaushalts (veränderter Oberflächenabfluss, Verringerung der Grundwasserneubildung)

#### **3.3 Betriebsbedingte Wirkungen**

Betriebsbedingte Wirkungen gehen von der Nutzung der baulichen Anlagen aus (zum Beispiel Lärm, Emissionen, erhöhter Nutzungsdruck) und wirken für die Dauer der Nutzung. Zum Beispiel:

- Zunahme Geräusche/ Lärm durch Verkehr
- Schadstoffimmissionen durch Heizen, Verkehr
- Lichtimmissionen und visuelle Effekte durch Verkehr

## **4. Beschreibung und Bewertung der Merkmale der Umwelt und des Umweltzustandes (zu Beginn der Planung und derzeitig)**

### **4.1 Menschen**

Im Plangebiet befanden sich ausschließlich gewerblich genutzte Flächen und ehemalige Gleisanlagen.

Im Plangebiet waren keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Große Teile des Plangebietes unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandprognose 2005: bis zu 24.400 Kfz/Tag) und der Straßenbahnlinie auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (ca. 680 Züge/ 24h).

Da das Plangebiet keine Wohnnutzung aufweist, sind die vorbelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

### **4.2 Tiere und Pflanzen**

Zu Beginn der Planung hatten sich auf den brach liegenden Gleisflächen der gesamten Bahnstadt Lebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kam 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.

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 Breitflügel-Fledermaus konnten gelegentlich bei Jagdflügen 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 (Blauflügelige Ödlandschrecke, Blauflügelige Sandschrecke und Italienische Schönschrecke).

Die Flächen des Fachmarktzentrums waren zu Beginn der Planung von Bahngleisen und Straßen umgeben und daher stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen ist für das Plangebiet dementsprechend nicht zu dokumentieren.

### 4.3 Boden / Fläche

Das Plangebiet stellte sich zu Beginn der Planung als teilversiegelte Fläche ohne natürliche Bodenfunktionen dar, da das Gebiet längere Zeit gewerblich und als Bahnfläche genutzt wurde.

Der nördliche Teil des Plangebiets wurde in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Im südlichen Teil an der Eppelheimer Straße befanden sich kleinere Gewerbebetriebe. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten waren daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten.

### 4.4 Wasser

#### Oberflächenwasser:

Im Geltungsbereich waren keine Oberflächengewässer vorhanden.

#### Grundwasser:

Der Flurabstand zum Grundwasserspiegel betrug etwa 10 Meter.

Die unversiegelten, geschotterten Gleisflächen trugen zur Grundwasserneubildung im Plangebiet mit einer Neubildungsrate von 50 bis 100 mm pro Jahr bei.

### 4.5 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 war im Bereich der Bahnstadt nicht gegeben.

Die Gleisanlagen mit geringer Bebauung ohne oder mit lückigem Gehölzbewuchs sowie weitere unbebaute aber vegetationsarme Flächen (ehemaliger Güterbahnhof) waren dem angrenzenden Gewerbegebiet geländeklimatisch

ähnlich. Der dunkle Schotter erhitzt sich tagsüber sehr stark, so dass hier höhere Temperaturen als im Gewerbegebiet entstehen können. Diese Bereiche sind als geländeklimatisch belastete Bereiche anzusehen.

#### **4.6 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 stellt sich das Plangebiet somit als lufthygienisch belasteter Bereich dar.

#### **4.7 Landschaft / Stadtbild**

Das Areal liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von der Innenstadt und zahlreichen Stadtteilen mit ihren angrenzenden Offenlandflächen eingerahmt.

Der gewerblich genutzte Bereich vermittelt insgesamt einen eher ungeordneten und ungenügend genutzten Eindruck. Die hohe Verkehrsdichte bedingt eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung bestand nicht. Die ehemaligen Bahnanlagen mit den Ruderalvegetationen und Schmetterlingsfliedergebüschten stellten hinsichtlich des Landschaftsbildes und Erlebnispotentials eine Sonderform dar. Die Vegetation vermittelt aufgrund ihrer intensiven Blühaspekte eine gewisse Eigenart. Dennoch war das Eroberungsstadium der Natur noch nicht weit genug fortgeschritten, die Gleisflächen wirkten vor allem im Winter und Frühjahr wie vernachlässigte und ungeordnete Branchen. Die Gleisflächen waren nur bedingt begehbar, und sind für die Naherholung nicht in Betracht gekommen.

Im Planbereich existierten keine stadtbildprägenden Baumgruppen.

#### **4.8 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Gemäß den Unterlagen des Landesdenkmalamtes ist das Bahnbetriebswerk Ochsenkopf nordöstlich des Plangebietes und das alte Gebäude des Bahnbetriebswerks mit Wasserturm als Kulturdenkmal ausgewiesen.

### **5 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.**

#### **5.1 Menschen**

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgt eine städtebauliche Neuordnung mit Ziel der Schaffung von neuen Stadtvierteln mit eigener Identität.

Der Bebauungsplan Fachmarktzentrum dient in erster Linie der Ansiedlung großer Fachmärkte.

#### Grün- und Freiflächen

Im nördlichen Teil des Plangebietes wird über die gesamte Länge eine Versickerungsanlage gebaut, die sowohl als Grünfläche wie auch als Teil der Ausgleichsflächen für die Eingriffe in die vorhandenen Tier- und Pflanzenbestände der gesamten Bahnstadt dient.

### Schallimmissionen

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.

Bezüglich des Planungsgebietes kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

### Verkehrslärm

Entlang der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18.005, Teil 1 an den nächstgelegenen Gebäuden nicht nur an der zur Straße zugewandten Fassadenseiten überschritten.

Durch den Schienenverkehrslärm treten im Bereich des Fachmarktzentrums nachts an den nächstgelegenen Fassaden kritische Geräuschbelastungen auf. Durch den Straßenverkehr treten Überschreitungen des Orientierungswertes für Gewerbegebiete ( $OW_{\text{nachts}} = 55\text{dB(A)}$ ,  $OW_{\text{tags}} = 65\text{dB(A)}$ ) an den zur Eppelheimer Straße gelegenen Fassaden auf (tags bis 2,7 dB (A) Überschreitung, nachts bis 4 dB Überschreitung)

### Gewerbelärm

Die Orientierungswerte der DIN 18.005 werden in allen Allgemeinen Wohngebieten eingehalten. Die Orientierungswerte in allen Gewerbe-, Kern-, und Mischgebieten werden in beiden Betrachtungszeiträumen zum größten Teil eingehalten. Aufgrund des Gewerbelärms bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

### Erschütterungen

Das Plangebiet ist Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn ausgesetzt. Entlang der Eppelheimer Straße kommen Erschütterungsmissionen aus den vorhandenen Straßenbahnlinien hinzu.

Gesonderte Untersuchungen zu Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen liegen für das Plangebiet nicht vor. Für die Nutzungen im Plangebiet selbst sind Erschütterungen von untergeordneter Bedeutung.

### Elektromagnetische Felder

Die Werte im Bereich der geplanten Bebauung liegen so weit unter den Grenzwerten der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung, dass auch unter Berücksichtigung des Vorsorgegedankens ein dauerhafter Aufenthalt von Personen hinsichtlich elektromagnetischer Felder dort unkritisch ist.

## 5.2 Tiere und Pflanzen

### Biotopstrukturen

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Biotop- und Nutzungsstrukturen wurden für das Plangebiet nicht gesondert gewertet, sondern wurden im Gesamtplangebiet Bahnstadt erfasst:

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 kam es bei Realisierung der Planungen zur Neuanlage folgender Vegetationsflächen:

Auf den Flächen mit geringem und geringwertigem Vegetationsbestand, also innerhalb des gewerblich genutzten Bereichs, 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 Bestand eine Verbesserung und damit ein Positiveffekt für Natur und Landschaft erreicht. Für den Bereich der aufgelassenen Bahnanlagen ist ein Ausgleich innerhalb des Plangebiets jedoch nicht möglich.

## 5.3 Boden / Fläche

### Versiegelung

Nach Realisierung des geplanten Vorhabens liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei 6,2 ha. Gegenüber der Bestandssituation führte das Vorhaben somit zu einer Reduzierung der versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.

### Altlasten

Im Gutachten der GWK Holding GmbH, Mannheim, vom 03.05.2006 („Abfall- und geotechnische Bodenuntersuchungen auf dem Gelände Fachmarktzentrum Heidelberg“) und im Bericht der IBL, Heidelberg, vom 14.12.2007 („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.

## 5.4 Wasser

### Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

### Grundwasserneubildung / Grundwasserhaushalt

Bei der Entwicklung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits Aspekte einer Regenwasserbewirtschaftung 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

Durch die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet wird 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.

## 5.5 Klima/Luft

### Durchlüftung

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 Sicherung der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes durch Nordost-Südwest bzw. Ost-West orientierte Freiraumbänder und Straßenzüge berücksichtigt.

### Thermisch hygrische Effekte/klimatische Ausgleichswirkungen

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

#### Luftschadstoffimmissionen

Aufgrund der Zunahme der Kfz-Verkehre ist mit einer Erhöhung der Immissionen entlang der Erschließungsstraßen des Plangebietes 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.

### **5.6 Landschaft/Stadtbild**

#### Landschaftliche Einbindung

Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens für die gesamte Bahnstadt eine städtebauliche Neuordnung des zu Beginn der Planung 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. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

Die städtebauliche Neuordnung und umfangreiche Maßnahmen verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich. Davon wird auch der Bereich um das Fachmarktzentrum profitieren.

### **5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

#### Bau- und Bodendenkmale

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht den Erhalt der maßgeblichen bzw. prägenden denkmalgeschützten Bauwerke (Bahnbetriebswerk, Wasserturm) vor.

### **5.8 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 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 gewesen. Der hohe Versiegelungsgrad sowie zahlreiche Auffüllungen und Altlasten gewährten Pflanzen und Tieren insgesamt nur sehr eingeschränkte Lebensmöglichkeiten. Die starke anthropogene Überprägung wirkte 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.

Mit der Realisierung des gesamten Planungsvorhabens der Bahnstadt erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtteils mit eigener Identität. Die Planung beinhaltet unter anderem die Altlastensanierung weiter Teile 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.

## **6 Alternativenprüfung**

### **6.1 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)**

Bei Nichtdurchführung des Projekts werden die bisherigen Gewerbebetriebe an ihren jetzigen Standorten verbleiben. Die ehemaligen Gleisanlagen, die durch den Bahnbetrieb offengehalten wurden und somit die Ansiedlung seltener Tier- und Pflanzenarten, die auf diese Extremstandorte angewiesen sind, ermöglicht haben, werden ohne entsprechende aufwändige Pflegemaßnahmen verbuschen. Durch die Beschattung des dann einsetzenden Pflanzenwachstums werden die offenen und heißen Standorte verschwinden. Mit dem

Verlust dieser Extremstandorte werden auch die daran angepassten und deshalb seltenen Tier- und Pflanzenarten keine Lebensgrundlagen mehr haben und verschwinden.

## **6.2 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten**

### Nutzungsalternativen

Vorhabenalternativen im Sinne von grundlegenden alternativen Nutzungsmöglichkeiten für das Planungsgebiet wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht konkret geprüft, da dem Bebauungsplan die Rahmenplanung Bahnstadt als übergeordnete Vorgabe zugrunde liegt.

Kleinräumig wurden im Rahmen der Fortschreibung der Rahmenplanung verschiedene Varianten zur Anordnung und Abgrenzung der einzelnen Gebietsarten diskutiert. In Bezug auf die Umweltauswirkungen ergeben sich hierdurch jedoch allenfalls in Bezug auf die Schallimmissionen unterschiedliche Auswirkungen.

### Grundsätzliche Standortalternativen

Standortalternativen für die geplanten Nutzungen waren nicht zu betrachten, da die vorgesehenen Nutzungen bereits durch die übergeordneten Planungsebenen abgesichert wurden und damit eine bauliche Entwicklung der Bahnstadt vorgegeben ist.

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

### **7.1 Menschen**

#### Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

Die Anordnung der Baukörper im Bebauungsplan berücksichtigt die Planungsempfehlungen, Kaltluft- und Ventilationsbahnen zu schaffen.

### **7.2 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 wurde für den gesamten Bereich der Bahnstadt entwickelt. Es zielt darauf, die lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in art-spezifische 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 wird mit autochtonem Pflanzmaterial aus standortheimischen Arten angelegt. Die Zusammensetzung der Straucharten entspricht den Schlehen-Liguster-Gebüschern mittlerer Standorte (Schlehe, Weißdorn, Hartriegel, Liguster); als Bäume werden zehn Stieleichen eingebracht. Auf den Abstandsflächen zu den angrenzenden Äckern wird 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 streng geschützten Arten bzw. die besonders geschützten Heuschreckenarten kommen allenfalls sporadisch vor.

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 Plangebiet des Fachmarktzentrum wird die Maßnahme E1 realisiert.

#### Umsiedlung von Tieren

Tiere der streng geschützten Arten Mauereidechse und Zauneidechse sowie der besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke werden vor der Durchführung des Bodenmanagements/

der Kampfmittelbeseitigung auf den jeweiligen Flächen eingefangen und zu den hierfür vorbereiteten Maßnahmenflächen A1 – A3 und E1 – E4 verbracht.

#### Anbringen von Nisthilfen

An mit der Naturschutzverwaltung abzustimmenden Stellen werden drei Nisthilfen für den Turmfalken aufgestellt.

#### 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).

### **7.3 Boden**

#### Boden- und Massenmanagement

Durch die lange Vornutzung des Gebietes sind "Bodenverunreinigungen" vorhanden. Im Untersuchungsbericht wurden im aktuellen Bericht der Büros IBL und S&P die abfalltechnischen Belange sowie die bodenschutzrechtlichen Belange im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden - Mensch, Boden - Grundwasser und ungesättigte Bodenzone zusammengestellt.

Demnach wurde bezüglich der Entwässerung ein erheblicher Konflikt zwischen der vor Ort vorhandenen Situation bezüglich Abfällen und Altlasten festgestellt. Die abfalltechnische Einstufung der anstehenden künstlichen Auffüllungen erlaubt in weiten Bereichen kaum eine Versickerung, ohne dass der anstehende Boden in diesen Bereichen ausgetauscht werden muss. Daher wurde vom Ingenieurbüro F. Spieth ein ganzheitliches und integriertes Bodenmanagement, bestehend aus Massen- und Verwertungskonzept, erarbeitet. Das Bodenmanagement betrachtet die Bahnstadtfächen die innerhalb eines eindeutig definierten zeitlichen Fensters zur Verfügung stehen, so dass eine Umlagerung innerhalb dieser Flächen möglich ist.

Die für das Bodenmanagement relevanten Bereiche betreffen vorwiegend die Flächen der EGH. Diese können für Umlagerungsmaßnahmen in einem festen zeitlichen Bezug zueinander gebracht werden.

Ziel des Boden- und Massenmanagements ist zum einen, dass nach den Umlagerungsmaßnahmen die Grundstücksflächen ihrer späteren Nutzung und Vermarktung entsprechend „altlasten- und „abfallfrei“ hinterlassen werden. Zum

anderen soll durch ein intelligentes Bodenmanagement eine ökonomisch optimale und ökologisch akzeptable Abfallverwertung auf dem Plangelände sowie eine kostengünstige Erschließung gewährleistet werden.

Auf den Abtransport großer Bodenmassen soll zur Vermeidung von Emissionen und der damit verbundenen Umweltbeeinträchtigung verzichtet werden. Aus diesem Ziel begründet sich folglich das Verwertungskonzept, dass weitgehend eine gebietsinterne Umlagerung der abfalltechnisch relevanten Bodenmassen beinhaltet.

Das Bodenmanagement mit seinem Massen- und Verwertungskonzept wird daher im Wesentlichen unter Berücksichtigung nachfolgender Randbedingungen entwickelt und formuliert:

- 1.) Wiedereinbaubedingungen gemäß Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial (14.03. 2007),
- 2.) Wirtschaftlichkeit,
- 3.) Kampfmittelverdacht,
- 4.) Artenschutzrechtliche Belange,
- 5.) Entwässerungstechnische Anforderungen (Versickerung),
- 6.) Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus Gründen der Vermarktung und der Akzeptanz durch die späteren Anlieger / Bewohner in sensiblen Flächen, z.B. Wohngebieten, Kinderspielflächen, höhere Qualitätsziele angestrebt werden, als die bodenschutzrechtlichen Mindestanforderungen (Einbauklasse) es erlauben. Auf Basis dessen wurden unter Berücksichtigung der LAGA-Einbaukriterien die Bereiche festgelegt, in denen unter Berücksichtigung eines „Verbesserungsgebotes“ die Verwertung von Bodenmaterialien >Z0 durch Umlagerung innerhalb des Plangebietes erfolgt. Die Bodenmaterialien werden mit ihren definierten Eigenschaften entsprechend der Einteilung der Zuordnungswerte gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 klassifiziert.

Als Wiedereinbauflächen kommen folgende Flächen (aufgelistet nach Priorität) in Betracht und werden im Zuge des Verwertungskonzeptes als solche genutzt:

- 1.) Bereich zukünftiges Fachmarktzentrum (im Westen des Plangebietes oberhalb der Eppelheimer Straße),
- 2.) Verkehrsflächen (unterhalb Fahrbahnen),
- 3.) Fahrbahnseitenräume (unterhalb Parkplätze und Gehwege),
- 4.) Platzflächen.

Diese Flächen werden in der Regel weitgehend versiegelt und eignen sich daher grundsätzlich für den Wiedereinbau von Bodenmaterialien mit den Zuordnungswerten bis Z2.

Die Umlagerungsmaßnahmen sowie die Wiedereinbaukriterien wurden mit dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie abgestimmt.

Ein Wiedereinbau von Bodenmaterial >Z2 ist nicht vorgesehen.

Die Grundstücke sind nach der Umlagerung in der Regel tiefer als die angrenzenden öffentlichen Flächen. Diese Höhensituation wird als Voraushub für die Baugrundstücke angesehen. Die zusätzliche Verdrängung infolge Keller und Tiefgaragen kann auf den Grundstücken zur Wiederverfüllung genutzt werden. Somit ist auch auf den Grundstücken eine weitgehende örtliche Wiederverwendung möglich. Ein Abtransport bzw. eine Zulieferung größerer Bodenmengen kann somit für die Gesamtmaßnahme weitgehend vermieden werden.

## 7.4 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 wird durch das umfassende Boden- und Massenmanagement (s. Kap. Boden) gelöst.

Für die Baufelder wird ein Abflussbeiwert festgesetzt, der es erforderlich macht, bis zu 50% des Niederschlagsabflusses innerhalb des Gebietes zurückzuhalten.

Eine Abflussverminderung von 50 % kann erfahrungsgemäß 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.

### Energie

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 des Ingenieurbüros ebök, Tübingen, entwickelte Energiekonzept vom 05. November 2007 die Grundlage der folgenden dargestellten Konkretisierungen:

- 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.
- 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.

## **8 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.

## **9 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 nachfolgenden Indikatoren/Merkmalen zu prüfen:

Lärm

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbeziehungen.

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.

## **10 Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, 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 Hauptbahnhofs, 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 Bevölkerung immer "hinter dem Bahnhof" und wurde als Teil der Stadt kaum wahrgenommen.

Das Areal der „Bahnstadt“ stellte sich als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es bestand aus nicht mehr benötigten Bahngleisen und -anlagen

sowie großflächigen Gewerbeflächen und -brachen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Im Plangebiet selbst befinden sich keine für Wohnzwecke genutzten Flächen. Den größten Anteil nehmen die seit 1990 überwiegend brachliegenden Gleisanlagen und Betriebsgebäude des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ein.

Der Bebauungsplan „Fachmarktzentrum“ liegt im Nordwesten des Gesamtplanangebotes der Bahnstadt und dient der Ansiedlung eines Bau- und Gartenfachmarktes.

Große Teile des Plangebietes unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden. Im Bereich des Bebauungsplans ist eine nahezu flächendeckende Gewerbenutzung zu verzeichnen.

Da das Plangebiet gegenwärtig keine Wohnnutzung aufweist, sind die vorbebelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

Auf den brach liegenden Gleisflächen haben sich Lebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kam 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 sich auf den gesamten Bereich der Bahnstadt erstreckt und auf externen Flächen einen Ausgleich sichert. Im Rahmen der einzelnen Bebauungsverfahren werden zusätzlich Teilmaßnahmen durchgeführt.

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 Plangebiet wurde in seiner Vergangenheit sowohl von Gewerbebetrieben als auch 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.

Deshalb wurde ein Boden- und Massenmanagement erarbeitet, dessen Ziel es ist, dass zum einen nach den Umlagerungsmaßnahmen die Grundstücksflächen ihrer späteren Nutzung und Vermarktung entsprechend „altlasten- und „abfallfrei“ hinterlassen werden. Zum anderen soll durch ein intelligentes Bodenmanagement eine ökonomisch optimale und ökologisch akzeptable Abfallverwertung auf dem Plangelände sowie eine kostengünstige Erschließung gewährleistet werden.

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

Im Plangebiet selbst befinden sich ehemalige Bahnbauten, die als Bau- und Bodendenkmale erklärt sind.

Das Ingenieurbüro ebök, Tübingen, entwickelte ein Energiekonzept für eine Wärmeversorgung der gesamten 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 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 zu Beginn der Planung 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. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

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