

Bauleitplanung  
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan  
Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen  
der Straße Im Franzosengewann und dem  
S-Bahnhof Kirchheim“

Begründung  
nach § 9 (8) BauGB

Stand: Entwurf

Fassung vom: Januar 2006



**Stadt  
Heidelberg**

| Stadtplanungsamt

## Inhalt

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Erfordernis der Planaufstellung .....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1      | Anlass, Ziel und Zweck der Planung .....  | 4         |
| 1.2      | Allgemeine Planungsgrundsätze und –Ziele/ Nachhaltigkeitsprüfung .....  | 5         |
| 1.3      | Bestehende Rechtsverhältnisse .....   | 6         |
| 1.4      | Lage des Plangebiets und Geltungsbereich.....   | 6         |
| 1.5      | Bestehende Nutzungen.....   | 6         |
| <b>2</b> | <b>Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen.....</b>   | <b>6</b>  |
| 2.1      | Flächennutzungsplan .....   | 6         |
| <b>3</b> | <b>Einordnung in bestehende informelle Planungen .....</b>  | <b>7</b>  |
| 3.1      | Modell räumlicher Ordnung MRO .....   | 7         |
| 3.2      | Stadtteilrahmenplan .....   | 7         |
| 3.3      | Verkehrskonzept Kirchheim .....   | 7         |
| <b>4</b> | <b>Städtebauliche Planungskonzeption .....</b>  | <b>8</b>  |
| 4.1      | Nutzungskonzept.....  | 8         |
| 4.2      | Straßenplanung.....   | 8         |
| 4.3      | Verkehrsmengen .....  | 8         |
| <b>5</b> | <b>Umweltbericht .....</b>  | <b>9</b>  |
| 5.1      | Beschreibung des Vorhabens.....   | 9         |
| 5.2      | Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden .....               | 10        |
| 5.3      | Darstellung der Merkmale der Umwelt, des derzeitigen Umweltzustandes sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans (Nullvariante) .....                                   | 10        |
| 5.4      | Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt – Eingriffs-Ausgleichsbilanz .....   | 10        |
| 5.4.1    | Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen ..... | 11        |
| 5.4.2    | Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.....  | 11        |
| 5.5      | Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) .....  | 11        |
| <b>6</b> | <b>Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans .....</b>  | <b>12</b> |
| 6.1      | Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB).....   | 12        |
| 6.1.1    | Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Absatz 1 Nr. 1 BauGB): .....   | 12        |
| 6.1.2    | Maß der baulichen Nutzung:.....   | 12        |
| 6.1.3    | Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) .....   | 12        |
| 6.1.4    | Flächen für Stellplätze (§ 9 Absatz 1 Nr. 4 BauGB) .....  | 13        |
| 6.1.5    | Straßenverkehrsfläche, Straßenbegrenzungslinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) .....  | 13        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 6.1.6    | Mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen<br>(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) .....                    | 13        |
| 6.1.7    | Anpflanzen von Bäumen, Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung<br>von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) ..... | 13        |
| 6.2      | Hinweise .....   | 14        |
| 6.2.1    | Schutz von unterirdischen (Versorgungs-)Leitungen .....  | 14        |
| <b>7</b> | <b>Verfahren und Abwägung .....</b>  | <b>15</b> |
| 7.1      | Aufstellungsbeschluss.....   | 15        |
| 7.2      | Frühzeitige Bürgerbeteiligung.....   | 15        |
| <b>8</b> | <b>Durchführung und Kosten .....</b>   | <b>16</b> |
| 8.1      | Flächenbilanz .....  | 16        |
| 8.2      | Grunderwerb .....  | 16        |
| 8.3      | Kosten .....   | 16        |

## **1 Erfordernis der Planaufstellung**

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

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

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

Anlass der Planung ist der schlechte bauliche Zustand der Hardtstraße, die kaum die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete übernehmen und noch weniger eine angemessene Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Stadtteils herstellen kann. Teilweise führt sie sogar über nicht dem öffentlichen Fahrverkehr gewidmetes Bahngelände.

Der Gewerbe- und Wohnbereich parallel zur Bahntrasse stellt sich als sehr inhomogener Bereich dar. Klare Raumkanten für ergänzende Bebauungen fehlen. Die Verkehrsführung ist unklar, die Straßenführung und -breite variiert mit den unterschiedlich genutzten Lagerflächen der Bahn, die sich entlang der Bahntrasse aufreihen. Die Straße soll daher neu angelegt werden.

Die geordnete städtebauliche Entwicklung und Ordnung dieses Bereichs führt zur Aufwertung der von der Deutschen Bahn frei gesetzten Flächen, zur Aufwertung des Bahnhofs und der den Bahnhof umgebenden Fläche (Veränderung der Stadtansicht), insbesondere des Zugangs von und nach Norden.

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

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

Wichtigste Ergebnisse der Erörterung waren:

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

Die Entbehrlichkeit der Flächen nördlich der Albert-Fritz-Straße wurde durch die Deutsche Bahn Immobilien bislang nur für Teilflächen geprüft. Demnach ist die teilweise Inanspruchnahme der Böschung nördlich der Albert-Fritz-Straße zum Straßenausbau unter bestimmten Voraussetzungen wie beispielsweise die Versetzung einzelner Masten möglich. Für das Gleis 507, das von der EnBW als Transformatorenumladestation weiterhin benutzt wird sowie den angrenzenden Schrottplatz, steht die Prüfung der Entbehrlichkeit noch aus.

Aus diesem Grund soll der Geltungsbereich des Bebauungsplans geteilt werden in einen 1. und 2. Bauabschnitt. Damit wird es möglich, das Planverfahren für den 1. Bauabschnitt auf der Grundlage des Baugesetzbuches i.d.F. vom 23.09.2004 bis zum Ende der Überleitungsvorschriften für Bauleitplanverfahren im Juli 2006 abzuschließen. Der 2. Bauabschnitt zwischen Albert-Fritz-Straße und der Straße Im Franzosengewann soll dann in einem sich ggf. anschließenden Verfahren konkretisiert und nach den neuen Vorschriften des Baugesetzbuches planungsrechtlich gesichert werden.

## 1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –Ziele/ Nachhaltigkeitsprüfung

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 Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

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

### **1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse**

Für die Bebauung entlang der Hardtstraße einschließlich des Flurstücks der vorhandenen Hardtstraße existiert ein Straßen- und Baufluchtenplan von 1954. Dieser sieht vor, die Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim 8 m breit zu Lasten der angrenzenden Wohn- und Gewerbegrundstücke auszubauen. Als Nutzung ist entlang der Hardtstraße eine zweigeschossige Geschäfts- und Gewerbebebauung vorgesehen. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans Kirchheim „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ wird der Straßen- und Baufluchtenplan“ in dem entsprechenden Teilbereich aufgehoben und durch die Festsetzungen des neuen Bebauungsplans ersetzt.

### **1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich**

Das Plangebiet befindet sich am Ostrand des Stadtteils Kirchheim. Es wird im Norden begrenzt durch die verlängerte Albert-Fritz-Straße, im Osten durch das vorhandene Gleis 506, im Süden durch den S-Bahnhof Kirchheim und im Westen durch die westliche Begrenzung der Hardtstraße.

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000, in der Fassung vom Januar 2006. Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 6 ha.

### **1.5 Bestehende Nutzungen**

Auf dem Gelände des alten Bahnhofs Kirchheim/ Rohrbach befindet sich eine Fachklinik der Arbeiterwohlfahrt mit Café, in dem benachbarten ehemaligen Betriebsgebäude eine kleine Druckerei.

Westlich des Bahnhofs prägt eine relativ geschlossene dreigeschossige Wohnbebauung in Blockbauweise das Bild. Im Erdgeschoss eines der Eckgebäude befindet sich eine Gastwirtschaft.

Nördlich der Bogenstraße schließt sich eine relativ geschlossene Gewerbebebauung bestehend aus Lagerhallen und eingeschossigen Lagergebäuden an. Der Großteil der Grundstücke wird durch den Fensterbaubetrieb der Firma Rossmanith genutzt.

Benachbart befindet sich eine Vergnügungsstätte.

## **2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen**

### **2.1 Flächennutzungsplan**

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der derzeit rechtskräftige Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vom 25.02.83 stellt das Plangebiet als bestehende Bahnanlagen dar, die angrenzende Fläche als bestehende gemischte Baufläche.

Der Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in der Fortschreibung. Die Fortschreibung berücksichtigt die Plankonzeption bereits. Der neu aufzustellende Flächennutzungsplan mit Zeithorizont 2015/ 2020 hat voraussichtlich im März 2006 Planreife. Aus diesem Grund ist kein Parallelverfahren erforderlich.

### **3 Einordnung in bestehende informelle Planungen**

#### **3.1 Modell räumlicher Ordnung MRO**

Das Plangebiet „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ ist im Modell räumlicher Ordnung als bestehende Bahnfläche dargestellt. Die bestehende Wohn- und Gewerbebebauung entlang der Hardtstraße ist als „Schwerpunktraum Wohnen und Arbeiten“ dargestellt.

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

Der Bebauungsplan leistet durch die Verbesserung des Bahnhofsumfeldes und die damit verbundene Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie mit der Schaffung einer attraktiven Fuß- und Radwegeanbindung an die Stadt einen Beitrag zur Umsetzung des Modell räumliche Ordnung.

#### **3.2 Stadtteilrahmenplan**

Das Hauptziel für den Stadtteil in Verbindung mit der Baumaßnahme ist die:

- Aufwertung des Gewerbebereichs nördliche Hardtstraße

Für die Ansiedlung leistungsfähiger klein- und mittelständischer Handwerks- und Gewerbebetriebe sollen zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim durch eine städtebauliche Neuordnung gezielt Flächen bereitgestellt werden. Gleichzeitig möchte man für die südliche Hardtstraße die Umsiedlung vorhandener stark belastender Transportunternehmen in Gewerbegebiete mit leistungsfähiger Straßenanbindung fördern.

#### **3.3 Verkehrskonzept Kirchheim**

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

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

## **4 Städtebauliche Planungskonzeption**

### **4.1 Nutzungskonzept**

Dem Bebauungsplan liegt das städtebauliche Konzept (Anlage 4) zugrunde.

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

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

### **4.2 Straßenplanung**

Das Konzept sieht eine geradlinige Führung der Hardtstraße entlang der Bahn vor. Die geplante Straße soll eine Breite von insgesamt 14,5 Meter erhalten, von West nach Ost aufgeteilt in:

- 0,5 m Randstreifen zur Aufnahme eines Schrammbords
- 7,0 m Fahrbahnbreite inklusive Lieferzone
- 2,5 m Grünstreifen, der eine Baumreihe aufnimmt.
- 3,0 m Geh- und Radweg und
- 1,5 m Abstandsgrün zum Bahngelände.

Im Bahnhofsbereich beträgt die Fahrbahnbreite 6,5 Meter. Hier werden auf einem 4,5 m breiten Streifen Stellplätze realisiert. Eine Wendefläche für LKW vermeidet Umwegfahrten im Gewerbeverkehr in allen Richtungen.

### **4.3 Verkehrsmengen**

Im Rahmen einer Untersuchung wurden die Verkehrsmengen ermittelt und bewertet, die mit dem Ausbau der Hardtstraße zwischen der Albert-Fritz-Straße und dem S-Bahnhof Kirchheim verbunden sind.

Aufgrund der in der frühzeitigen Bürgeranhörung geäußerten Bedenken hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsbelastung wurde im Januar 2005 für die Knoten Schwetzingen Straße / Albert Fritz-Straße und Albert-Fritz-Straße / Hardtstraße der Bestand neu erhoben. Die Ergebnisse der Zählung sind in der Anlage 2 („Straßennetz Kirchheim KFZ-Mengen Bestand“) aufgeführt.

Dabei ergeben sich für den Bereich der Albert-Fritz-Straße (zwischen Schwetzingen Straße und Hardtstraße Nord) folgende Belastungswerte:

- Im Querschnitt, der östlich der Schwetzingen Straße liegt, sind ca. 1000 KFZ im Tagesverkehr, davon etwa 80 LKW-Fahrzeuge.
- Im Querschnitt westlich der Hardtstraße liegt die Belastung bei etwa 700 KFZ/Tag, die Anzahl der LKW-Fahrzeuge liegt auch hier bei ca. 80.



Trotz der existierenden Einbahnregelung zwischen Albert-Fritz-Straße und dem S-Bahnhof Kirchheim / Rohrbach ist davon auszugehen, dass die Querschnittsbelastung in diesem Bereich der Hardtstraße Nord bei ebenfalls 700 KFZ/Tag und einem LKW-Anteil von ca. 10 % liegt.

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

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

## **5 Umweltbericht**

### **5.1 Beschreibung des Vorhabens**

Die Stadt Heidelberg plant einen „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim.“ Dazu wurde bereits am 25.04.2002 vom Gemeinderat ein Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die für den 1. Bauabschnitt für den Straßenausbau benötigten Flächen der Deutschen Bahn wurden zwischenzeitlich durch die Stadt Heidelberg erworben. Der 2. Bauabschnitt zwischen Albert-Fritz-Straße und der Straße Im Franzosengewann soll dann in einem sich ggf. anschließenden Verfahren konkretisiert und planungsrechtlich gesichert werden.

Mit dem Bau der Straßenbahn nach Kirchheim ist eine Einbahnstraßenregelung in der Schwetzingen Straße zwischen Kirchheim-Spinne und Alstater Straße (Fahrtrichtung Innenstadt) verbunden. Durch den Lückenschluss zwischen der Albert-Fritz-Straße und der nördlichen Hardtstraße soll die verbesserte Erreichbarkeit insbesondere der Wohnquartiere im östlichen Kirchheim erreicht werden.

Der Gewerbe- und Wohnbereich parallel zur Bahntrasse stellt sich als sehr inhomogener Bereich dar. Klare Raumkanten für ergänzende Bebauungen fehlen. Die Verkehrsführung ist unklar, die Straßenführung und -breite variiert mit den unterschiedlich genutzten Lagerflächen der Bahn, die sich entlang der Bahntrasse aufreihen. Die Flächen sollen daher neu geordnet werden. Die geordnete städtebauliche Entwicklung und Ordnung dieses Bereichs führt zur Aufwertung der von der Deutschen Bahn frei gesetzten Flächen, zur Aufwertung des Bahnhofs und der den Bahnhof umgebenden Fläche (Veränderung der Stadtansicht), insbesondere des Zugangs von und nach Norden.

## **5.2 Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden**

Mit der Neugestaltung des Plangebietes soll der bestehende städtebaulich nicht befriedigende Zustand des Areals neu geordnet und gestaltet werden. Der Ausbau der Hardtstraße soll den Fluss des innerörtlichen Kraftfahrzeugverkehrs unterstützen, um die Veränderungen, die durch den Betrieb der neuen Straßenbahnlinie entstehen, zu kompensieren.

- Vorrangiges Ziel der Planung ist die **reibungslose Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs zum Wohle der Anwohner.**
- Der Ausbau dient der **Verbesserung des Verkehrsflusses bei einem Rückbau der vorhandenen Bodenversiegelung.**

## **5.3 Darstellung der Merkmale der Umwelt, des derzeitigen Umweltzustandes sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans (Nullvariante)**

### **Vegetation und Lebensraumfunktion**

Das heutige Areal nördlich des S-Bahnhof Kirchheims ist fast vollständig versiegelt. Es handelt sich um die ehemaligen Anlagen der Güterabfertigung des Bahnhofs Kirchheim. Natürliche Vegetation ist nur an den Rändern rudimentär vorhanden.

### **Klima**

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

### **Boden**

Die Bodenoberfläche ist fast vollständig überbaut.

### **Grundwasser**

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

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

## **5.4 Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt – Eingriffs-Ausgleichsbilanz**

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

Auf eine Bilanzierung wird aus diesem Grund verzichtet. Soweit geringfügige Eingriffe (Fällen von 2 Bäumen und Befestigung der vorhandenen Baumscheiben) erfolgen, werden sie durch die ohnehin erforderlichen stadtgestalterischen Maßnahmen ausgeglichen. Langfristig gesehen wird für die Potentiale Boden, Wasser, Arten- u. Biotopschutz der heutige Status erhalten, für die Potentiale Klima, und Landschaftsbild die heutige Situation verbessert.

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

##### **Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation**

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

##### **Grünordnerische Maßnahmen**

Die Planung sieht im öffentlichen Raum die Anlage von zirka 900 qm (= zirka 10% der Bebauungsplanfläche) Verkehrsgrünflächen vor. Diese werden mit Wildstauden und 19 großkronigen Hochstämmen aus Linden oder Eschen bepflanzt. Im Bereich des S-Bahn-Haltespunktes werden die 4 Bestandsbäume zur Erhaltung festgesetzt.

#### **5.4.2 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind**

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

#### **5.5 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)**

##### **Prüfumfang nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:**

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

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

##### **Lärm**

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

##### **Immissionen/ Emissionen**

Änderung der Verkehrsbeziehungen.

##### **Natur und Landschaft**

Erfüllungsgrad der Ausgleichsmaßnahmen.

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

Pflegezustand der Grünanteile.

Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

## **6 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans**

### **6.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB)**

#### **6.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Absatz 1 Nr. 1 BauGB):**

##### **Art der baulichen Nutzung:**

##### **Mischgebiet (MI)**

Im Mischgebiet sind Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässige Nutzungen. Diese Nutzungen sollen zur städtebaulichen Vielfalt und Belebung der unmittelbaren Umgebung des S-Bahn-Haltepunktes beitragen, da solche Haltestellen stark frequentiert werden und einen Begegnungspunkt darstellen.

##### **Gewerbegebiet (GE)**

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

#### **6.1.2 Maß der baulichen Nutzung:**

Das Maß der baulichen Nutzung im **Gewerbegebiet** wird durch die Festsetzung der GRZ auf 0,8, und der Gebäudeoberkante auf 7 m festgesetzt.

Damit soll sichergestellt werden, dass die zukünftig möglichen baulichen Ergänzungen einen vertraglichen Umfang nicht überschreiten.

Das Maß der baulichen Nutzung im **Mischgebiet** wird durch die Festsetzung der GRZ auf 0,6, der GFZ auf 1,2 festgesetzt. Die Anzahl der Vollgeschosse wird entsprechend der angrenzenden Bebauung auf zwei als Obergrenze festgesetzt.

Die Festsetzungen orientieren sich an den vorhandenen Strukturen der umgebenden Wohnbebauung und sollen sicherstellen, dass hier dauerhaft eine Bebauung gesichert wird, die einen vertraglichen Umfang nicht überschreitet.

#### **6.1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)**

##### **Bauweise:**

Für das **Gewerbegebiet** wird auf die Festsetzung einer Bauweise zugunsten größtmöglicher Flexibilität verzichtet.

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

### **Überbaubare Grundstücksflächen:**

Die überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des Gewerbegebietes werden durch Baugrenzen bestimmt, die größtmögliche Flexibilität hinsichtlich der Anordnung der Baukörper im Rahmen der Konzeption ermöglichen. Die Baugrenzen beschreiben großzügige Baufelder, die direkt bis an den öffentlichen Straßenraum grenzen und nur entlang der Albert-Fritz-Straße, entsprechend der Bauflucht der angrenzenden Bebauung, um 2,5 m von der Grundstücksgrenze abrücken.

#### **6.1.4 Flächen für Stellplätze (§ 9 Absatz 1 Nr. 4 BauGB)**

Mit der Festsetzung „Fläche für Stellplätze“ sollen in zwei Bereichen Stellplätze gesichert werden. Einer der beiden Stellplätze ist im Rahmen der Straßenbahnplanung nach Kirchheim entfallen. Damit wird der gemäß Planfeststellungsbeschluss geforderte Ersatz umgesetzt. Es handelt sich dabei um die 9 x 3,5 Meter große Fläche am Südrand des Gewerbegebiets. Des Weiteren werden nördlich des alten Bahnhofsgebäudes 5 Stellplätze festgesetzt, die dem Grundstück des alten Bahnhofsgebäudes zugeordnet sind.

#### **6.1.5 Straßenverkehrsfläche, Straßenbegrenzungslinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)**

Die Festsetzung „Straßenverkehrsfläche“ umfasst sämtliche dem Straßenverkehr unmittelbar zugeordneten Verkehrsflächen. Hierzu zählen die Fahrbahn, der Geh- und Radweg, der Mehrzweckstreifen und der Pflanzstreifen mit Bäumen sowie das Abstandsgrün zur Bahn.

Die Festsetzung „Straßenbegrenzungslinie“ beinhaltet die Begrenzung der Straßenverkehrsfläche.

#### **6.1.6 Mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)**

##### **Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit**

Entlang der nördlichen Hauskante des alten Bahnhofsgebäudes, das heute eine Fachklinik der Arbeiterwohlfahrt aufnimmt, wird ein öffentlicher Fußweg durch ein Gehrecht gesichert. Mit dieser Festsetzung wird die Zugänglichkeit des Bahnsteiges von Norden gewährleistet.

#### **6.1.7 Anpflanzen von Bäumen, Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)**

Diese Festsetzung umfasst eine einseitige Baumpflanzung auf der Ostseite der geplanten Straße mit Linden (*Tilia europaea* 'Pallida') oder Eschen (*Fraxinus excelsior*) sowie den Erhalt stadtgestalterisch wertvoller Bäume laut Planeintrag. Der Abstand innerhalb der Reihe beträgt zwischen 10 und 15 Metern. Die Größensortierung der in den Straßenräumen zu pflanzenden Bäume muss dem Mindest-Standard: dreimal verpflanzt, Stammumfang (20-25 cm) entsprechen. Ein Wechsel der Baumart innerhalb der Baumreihe ist nicht zulässig.

Die Festsetzung der Pflanzqualität sichert eine rasche Funktionserfüllung in bezug auf die gestalterische Wirkung und den Klimaschutz. Zur Förderung eines einheitlichen Bildes sollte ein Wechsel der Artenauswahl innerhalb eines Straßenzugs unterbleiben.

## **6.2 Hinweise**

### **6.2.1 Schutz von unterirdischen (Versorgungs-)Leitungen**

Die geplante Baumaßnahme tangieren eine 20 KV-Starkstromleitung und ein Fernmeldekabel der Stadtwerke. Beide Kabel verlaufen nördlich der Albert-Fritz-Straße über die Gleise zum Gewerbebetrieb der Firma Case. Im 2. Bauabschnitt sind im Bereich der vorhandenen Versorgungsleitungen Leitungsrechte (Leitungsschutzstreifen) einzutragen. Für die Stromversorgung des Plangebiets wird eine Netztransformatorenstation mit einer Grundfläche von 6 x 10 Meter benötigt. Der Standort ist in der Konkretisierung der Planung des 1. Bauabschnitts festzulegen.

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

Des Weiteren verlaufen zwischen Albert-Fritz-Straße und Bogenstraße eine Gasversorgungsleitung und eine Wasserversorgungsleitung relativ mittig durch die bestehenden Lagerhalle, die derzeit von der Firma Rosmanith Fensterbau genutzt wird. Auch hier ist die exakte Lage zum Zeitpunkt der Aufgrabung durch Suchschlitze festzulegen.

## **7 Verfahren und Abwägung**

### **7.1 Aufstellungsbeschluss**

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

### **7.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung**

Der Vorentwurf wurde am 9.03.2004 im Rahmen der frühzeitigen Bürgeranhörung zum Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim vorgestellt. Wichtige Ergebnisse der Erörterung waren:

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

Der Gemeinderat hat darum gebeten, die frühzeitige Bürgerbeteiligung zu wiederholen. Geplant ist, eine gemeinsame Informationsveranstaltung für die Planverfahren „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ und „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die L 598 Sandhäuser Straße“ im Stadtteil Kirchheim im Januar 2006 durchzuführen.

Die Ergebnisse der am 10.01.2006 stattgefundenen frühzeitigen Bürgerbeteiligung werden im Rahmen des Offenlagebeschlusses dargestellt und erläutert. Das Kapitel 8.2 wird entsprechend fortgeschrieben.

## 8 Durchführung und Kosten

### 8.1 Flächenbilanz

|                       |             |
|-----------------------|-------------|
| Gewerbegebiet         | 0,27 ha     |
| Mischgebiet           | 0,10 ha     |
| Straßenverkehrsfläche | 0,63 ha     |
| <b>Gesamtfläche</b>   | <b>1 ha</b> |

### 8.2 Grunderwerb

Die für den 1. Bauabschnitt für den Straßenausbau benötigten Flächen der Deutschen Bahn wurden zwischenzeitlich durch die Stadt Heidelberg erworben. Für den 2. Bauabschnitt werden nach Abschluss der Entbehrlichkeitsprüfung und konkretisierter Planungsabsichten der Stadt Grundstücksverhandlungen zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn folgen.

Die angrenzende Gewerbefläche wurde im Bereich der Grundstücke Flst.Nr. 41103 bis 41107 durch einen auf dem Nachbargelände ansässigen Gewerbebetrieb von der Deutschen Bahn erworben. Es ist geplant, in diesem Bereich ein Teilstück der alten Hardtstraße, die sich im Eigentum der Stadt Heidelberg befindet, an den gleichen Gewerbebetrieb zu veräußern.

Der Bereich der alten Hardtstraße südlich des Flst.Nr. 41107 kann dann veräußert werden, sobald die benachbarten Grundstücke Erweiterungsbedarf haben oder ihre Erschließung durch andere Weise gesichert ist, zum Beispiel durch Geh-, Fahr-, - und Leitungsrechte.

### 8.3 Kosten

Die Gesamtkosten für die geplante Baumaßnahme betragen ca. 3,7 Mio. €.

Die genannten Kosten beinhalten die Kosten für

- Grunderwerb
- Versetzung von 4 Fahrleitungsmasten und die
- Verlegung des Streckenfernmeldekabels
- Vorbereitung des Baufeldes  
(Gebäudeabbruch, Vermessung etc.)
- Herstellung der Straßenfläche
- Herstellung des Geh- und Radweges
- Grünstreifen inklusive Baumpflanzungen
- Abstandsgrün zu DB-Fläche.

Kosten für Leitungsumverlegungen sind nicht berücksichtigt. Die Daten werden im weiteren Verfahren ergänzt.



Die Maßnahme ist nicht zuschussfähig, da die Hardtstraße keine innerörtliche Hauptverkehrsstraße Heidelbergs ist. Nachdem der betreffende Bereich der Hardtstraße mit dieser Maßnahme erstmalig endgültig hergestellt wird, können die Kosten zum Teil über Erschließungsbeiträge refinanziert werden. Der Zeitpunkt des tatsächlichen Ausbaus muss den finanziellen Möglichkeiten angepasst werden.

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt

**Anlagen**

- Anlage 1: Verkehrskonzept Kirchheim
- Anlage 2: Straßennetz Kirchheim Kfz-Mengen Bestand
- Anlage 3: Straßennetz Kirchheim Kfz-Mengen Planung
- Anlage 4: Städtebauliches Konzept