

Bauleitplanung  
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan

Kirchheim

Beiderseits des Kirchheimer Weges –  
5. Änderung im Bereich der ADAC - Geschäftsstelle

Begründung  
nach § 9 (8) BauGB

(Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB)

Fassung vom: **10.02.2006**



**Stadt  
Heidelberg**

| Stadtplanungsamt

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass und Ziel der Planung</b> .....	<b>Fehler!</b>
	Textmarke nicht definiert.	
<b>2</b>	<b>Lage und Abgrenzung des Plangebietes</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Einordnung in bestehende Planungen</b> .....	<b>3</b>
3.1	Formelle Planungen.....	3
3.2	Informelle Planungen.....	4
<b>4</b>	<b>Bestehende Rechtsverhältnisse</b> .....	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Planungskonzept</b> .....	<b>9</b>
5.1	Neuordnung / Bauliche Entwicklung.....	9
5.2	Nutzungen.....	9
5.3	Erschließung.....	10
5.4	Grün- und Freiflächenkonzept.....	10
<b>6</b>	<b>Umwelt - Grünordnerischer Fachbeitrag</b> .....	<b>11</b>
6.1	Methodik und Vorgehensweise.....	11
6.2	Beschreibung des Vorhabens.....	11
6.3	Bestandsdarstellung (Schutzgut-bezogene Bestandsdarstellung).....	12
6.4	Belastbarkeit / Sensibilität der einzelnen Schutzgüter - Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und soweit möglich zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen.....	14
6.5	Beschreibung von Art und Maß weiterer Auswirkungen, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können.....	16
6.6	Zusammenfassung: Maß der Auswirkungen und Kompensationsmaßnahmen.....	16
6.7	Gesamtsicht der quantitativen Bewertung.....	17
6.8	Anlagen.....	18
<b>7</b>	<b>Planungsrechtliche Festsetzungen</b> .....	<b>18</b>
7.1	Art der baulichen Nutzung.....	18
7.2	Maß der baulichen Nutzung.....	19
7.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche.....	20
7.4	Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten.....	21
7.5	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	21
7.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	22
7.7	Festsetzungen von Flächen mit Leitungsrecht.....	22
<b>8</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>23</b>
8.1	Aufstellungsbeschluss.....	23
8.2	Frühzeitige Bürgerbeteiligung.....	23
8.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	23
8.4	Öffentliche Auslegung.....	23
<b>9</b>	<b>Durchführung und Kosten</b> .....	<b>23</b>

## 1. Anlass und Ziel der Planung

### Entwicklungsabsicht des Vorhabenträgers

Der ADAC Nordbaden e.V. mit Hauptsitz in Karlsruhe beabsichtigt den vorhandenen Standort in Kirchheim auszubauen und diesen somit weiter langfristig zu stärken.

Der Anlass seitens des ADAC Nordbaden über eine bauliche Neugestaltung des Gebäudekomplexes nachzudenken, basiert auf den Umständen, dass die Geschäftsstelle und die Büros räumlich ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben und eine weitere Entwicklung nicht mehr möglich ist;

- der ADAC als moderner Dienstleistungsanbieter die vielfältigen Leistungen nicht mehr optimal nach heutigem Standard seinen Mitgliedern und Kunden anbieten kann;
- zusätzliche Angebote und Serviceleistungen rund um das Auto und das Motorrad das Dienstleistungspaket ergänzen sollen;
- das vorhandene Gebäude nicht mehr dem heutigen Corporate Identity (Erscheinungsbild) des ADAC Nordbaden entspricht;
- die bauliche Substanz sehr stark angegriffen bzw. sanierungsbedürftig ist.

Das Corporate Identity (CI) des ADAC Nordbaden nimmt bei der Neugestaltung eine wichtige Rolle ein. Das Gebäudekonzept lehnt sich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten am Standort Heidelberg an die bisher ausgeführten Neubauten in Karlsruhe, Pforzheim und Mannheim an. Es soll ein helles und freundliches ADAC-Haus entstehen, das sich harmonisch in sein Umfeld integriert -geprägt durch die angrenzende Bebauung westlich der Pleikartsförster Straße und den Landschaftsraum mit den Sportanlagen und Freiflächen im Norden und Osten- und gleichermaßen den Anforderungen an einen modernen Dienstleistungsanbieter gerecht werden kann.

Neben der Nutzung des ADAC mit seiner Geschäftsstelle im Erdgeschoss, in der die Leistungen des ADAC und die vom ADAC vertriebenen Produkte erhältlich sind, sollen zusätzliche Mieter aufgenommen werden, die das Angebot rund um das Auto bzw. Motorrad mit angegliedertem Café erweitern. Hierzu werden durch den ADAC sowohl Flächen im Erdgeschoss als auch in den Obergeschossen zur Verfügung gestellt. Des Weiteren soll das geplante Flächenangebot ergänzenden Dienstleistungsangeboten sowie Freiberuflern in den geplanten Obergeschossen offen stehen. Die derzeit bestehenden Wartungshallen sollen vorläufig erhalten und weiterhin betrieben werden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen diese Gebäude ebenfalls durch Neubauten ergänzt werden. Dabei sollen die bestehenden Nutzungsangebote weiterentwickelt und gegebenenfalls durch Ergänzungen im dargestellten Nutzungsspektrum gestärkt werden (siehe auch Kapitel Planungskonzept).

### Erforderliche Änderung des bestehenden Planungsrechts

Das derzeit bestehende Planungsrecht setzt Sondergebiet Verwaltung ADAC mit einer relativ geringen Bebaubarkeit (Baugrenze, II Geschosse, GRZ 0,3) fest, so dass die geplanten Vorhaben baurechtlich nicht genehmigungsfähig sind und entsprechend eine Änderung des Planungsrechts erforderlich wird. Eine genauere Darstellung der bestehenden Rechtsverhältnisse ist in dem entsprechenden Absatz im Kapitel Bestehende Rechtsverhältnisse dargestellt.

Ziel der 5. Änderung des Bebauungsplans „Beiderseits des Kirchheimer Weges“ ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Bauvorhaben des ADAC zu schaffen und entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten für einen modernen Dienstleistungsstandort zu eröffnen. Dabei sollen die Interessen des Bauherrn sowie die der Stadt Heidelberg gleichermaßen berücksichtigt werden. Mit der Änderung erhält der ADAC die Option, seinen Standort langfristig auszubauen und weiter zu stärken.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen binden die Entwicklungsabsichten des ADAC ein. Die Festsetzungen werden jedoch so getroffen, dass auch abweichend von dem

geplanten Bebauungskonzept des Vorhabenträgers adäquate städtebauliche sowie Nutzung bezogene Entwicklungen auf dem Gelände des ADAC möglich sind; sie verfolgen das Ziel, den neuen baulich-räumlichen Stadteingangs von Kirchheim in Verbindung mit dem hochwertigen Dienstleistungsangebot zu formulieren.

## **2. Lage und Abgrenzung des Plangebietes**

Das Grundstück des ADAC Nordbaden liegt südwestlich der Heidelberger Altstadt im Nordwesten des Stadtteils Kirchheim.

Es grenzt an seiner Westseite an die Pleikartsförster Straße und im Norden an die Carl-Diem-Straße, von der das Gelände derzeit erschlossen wird. Im Süden schließt der Übungsplatz der Verkehrswacht an. Im Osten befindet sich ein öffentlicher Parkplatz der Stadt Heidelberg, der künftig für den weiter östlich geplanten Schulneubau der Stadt Heidelberg mit genutzt werden soll. Insgesamt umfasst das Grundstück (Flst-Nr. 41417/1) eine Fläche von 6.150 qm.

Derzeit ist das Grundstück mit einem eingeschossigen (Geschäftsstelle) und einem zweigeschossigen Gebäude (Schulungsraum, Büroräume, Hausmeisterwohnung) bebaut. Darüber hinaus sind zwei eingeschossige Hallenkomplexe (Prüfzentrum/Reparatur) mit dem zweigeschossigen Gebäude baulich verbunden.

## **3. Einordnung in bestehende Planungen**

### **3.1 Formelle Planungen**

#### a) Raumordnungsplan Rhein - Neckar 2000

Der Ländergrenzen überschreitende Raumordnungsplan Rhein - Neckar 2000 wurde 1992 aufgestellt. Die planerischen Vorgaben des Raumordnungsplans werden im Regionalplan ausformuliert und konkretisiert. Inhaltliche Aussagen bezogen auf den Geltungsbereich werden im Raumordnungsplan Rhein - Neckar 2000 nicht getroffen.

#### b) Regionalplan Unterer Neckar

Der Regionalplan Unterer Neckar 1992 ist verbindlich seit 1994. Durch punktuelle Ergänzungen/Änderungen wurde der Regionalplan Unterer Neckar in den letzten Jahren fortgeschrieben. Der Bereich der ADAC-Geschäftsstelle in Heidelberg wird jedoch nicht berührt. In der Raumnutzungskarte werden für den Geltungsbereich keine verbindlichen Ausweisungen getroffen. Das Gebiet ist mit Ausnahme im Süden (Siedlungsbereich Kirchheim) von einem Regionalen Grünzug zur Gliederung des Siedlungsraumes und zur Sicherung ökologischer Ausgleichsfunktionen unbesiedelter Freiräume umgeben. Die Darstellung bzw. Abgrenzung des Regionalen Grünzuges schließt die im Norden und Nordosten an das Plangebiet angrenzenden Sport- und Freiflächen ein. Darüber hinaus sind die Flächen westlich der Speyerer Straße als Schutzbedürftiger Bereich für Landwirtschaft gekennzeichnet.

Der Plan Landschaft und Umwelt stuft den Bereich im Norden von Kirchheim als landwirtschaftlich wertvollen Bereich ein. Die landwirtschaftlichen Flächen liegen jedoch westlich der Pleikartsförster Straße. Durch eine bauliche Weiterentwicklung des Standortes entstehen keine negativen Auswirkungen auf die als landwirtschaftlich wertvoll definierten Bereiche.

Widersprüche durch die Bebauungsplanänderung „Beiderseits des Kirchheimer Weges“ im Bereich der Geschäftsstelle des ADAC zum Regionalplan Unterer Neckar ergeben sich somit nicht.

Als Nachrichtliche Übernahmen werden im Regionalplan Unterer Neckar folgenden Aussagen für das Planungsgebiet getroffen:

- Lage innerhalb einer Baubeschränkungsfläche im Bereich eines Landeplatzes
- Darstellung als Siedlungsfläche Wohnen
- Fläche des Regionalen Grünzuges als Freiraumflächen gekennzeichnet

Der Nachrichtlichen Übernahme einer Baubeschränkung im Bereich des Militärflughafens Heidelberg gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz wird mit den Regelungen zur Höhenfestsetzung im Bebauungsplan Rechnung getragen.

Die Darstellung als Siedlungsfläche Wohnen entspricht nicht der Bestandssituation. Aufgrund der Zielsetzungen der Stadt Heidelberg, den Bereich zwischen der Speyerer Straße und der Pleikartsförster Straße (Gebiet Im Bieth) als Wohnstandort sowie als Standort für Kleingewerbe und Handwerk zu entwickeln, ist eine Anpassung der Nachrichtlichen Übernahmen in Abhängigkeit der Flächennutzungsplanfortschreibung des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vorzunehmen.

#### c) Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vom 18.03.1983 ist das Plangebiet als Grünfläche (Planung) dargestellt. Die angestrebte Nutzung weicht von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab. Dieser Widerspruch ist bereits heute gegeben.

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt jedoch bei der langfristigen städtebaulichen Entwicklung am Ortseingang von Kirchheim zwischen der Speyerer und der Pleikartsförster Straße einen Büro- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln. In diese Entwicklung ist das Gelände des ADAC eingeschlossen. Nördlich der Carl-Diem-Straße soll auch künftig an der Festsetzung Grünfläche festgehalten werden. Das Vorhaben des ADAC entspricht somit dem langfristig konzipierten Siedlungsstrukturkonzept der Stadt Heidelberg, entwickelt aus dem Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010.

Derzeit wird vom Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim der Entwurf der Fortschreibung des Flächennutzungsplans erarbeitet. Es ist beabsichtigt, die Fläche des Plangebiets als Gewerbebaufläche darzustellen. Als Puffer zu den angrenzenden Nutzungen im Osten sowie im Süden soll an der heutigen Darstellung Grünfläche (Stellplatzanlage und Verkehrswacht) im Flächennutzungsplan festgehalten werden.

Aufgrund der Flächengröße (größer 0,5 ha) ist jedoch formell der rechtskräftige Flächennutzungsplan im Vorfeld der Flächennutzungsplanfortschreibung im Parallelverfahren zur Bebauungsplanänderung zu ändern.

Die geplante Festsetzung als Gewerbegebiet wird aus Sicht der Flächennutzungsplanung gestützt, so dass der momentane Widerspruch zum rechtskräftigen Flächennutzungsplan im Rahmen des Parallelverfahrens (punktuelle Änderung des FNP) ausgeräumt werden kann.

## **3.2 Informelle Planungen**

### a) Stadtentwicklungsplan 2010

Der Stadtentwicklungsplan 2010 der Stadt Heidelberg wurde im Jahr 1997 verabschiedet. Er definiert thematisch die übergeordneten Entwicklungsziele der Stadt Heidelberg. Die wesentlichen Ziele sind:

- Arbeitsplätze sichern
- Standortvorteile als Wissenschaftsstadt ausbauen
- Bezahlbaren Wohnraum schaffen
- Sozialen Ausgleich herstellen
- Natürliche Lebensgrundlagen schützen
- Freiflächen erhalten und weiterentwickeln

Eine räumliche Verortung und planerische Konkretisierung der Zielsetzungen erfolgt mittels des Modell räumliche Ordnung.

Das Vorhaben des ADAC-Nordbaden stützt somit die formulierte Zielsetzung Arbeitsplätze zu sichern. Unbebaute Freiflächen werden nicht beansprucht, da es sich um die Weiterentwicklung einer Bestandsfläche handelt.

#### b) Modell räumliche Ordnung

Das Modell räumliche Ordnung (MRO), beschlossen vom Gemeinderat am 28.07.1999, stellt die räumliche Umsetzung der im Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 beschlossenen Leitlinien und Ziele dar. Mittels der Darstellung von Schwerpunkträumen, Entwicklungskorridoren und der Zentrenhierarchie bestimmt das Modell räumliche Ordnung im Besonderen die Potenziale der Innenentwicklung. Dabei werden Standorte für neu auszuweisende Wohn- und Gewerbegebiete sowie für Versorgungszentren und Freiflächen aufgezeigt.

Das Modell räumliche Ordnung stellt die Basis für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2015 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim dar.

Darüber hinaus vereint es die sektoralen Erläuterungspläne aus dem Siedlungsstrukturkonzept, dem Freiflächenstrukturkonzept, dem Umweltplan sowie dem Verkehrsentwicklungsplan in einem Gesamtkonzept.

Bezogen auf das Plangebiet werden folgende Aussagen im Modell räumliche Ordnung (MRO) getroffen:

Der Bereich des Planungsgebietes wird in der Bestandsdarstellung im MRO als gemischt genutzter Bereich mit überwiegend Arbeitsstätten dargestellt. Diese Darstellung stützt die geplante Nutzungsabsicht, stellt aber einen Widerspruch zum derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan sowie zum Regionalplan Unterer Neckar dar. Mit der bereits angeführten Änderung des rechtskräftigen Flächennutzungsplans im Parallelverfahren werden diese Widersprüche aber hinfällig.

Der südwestlich angrenzende Bereich „Im Bieth“ wird als Stadterweiterungspotenzial sowohl für Wohnen als auch für Arbeiten dargestellt. Hinsichtlich des dargestellten Nutzungsspektrums stützt die geplante Entwicklung am Standort des ADAC die räumlich übergeordneten Entwicklungsabsichten des MRO.

Die Einschränkung des Einzelhandels auf Angebote mit dem Themenfeld motorisierter Individualverkehr trägt den Vorgaben der im MRO definierten Entwicklungskorridore und der Zentrenhierarchie Rechnung. Im MRO wird zur Verbesserung der wohnortnahen Versorgung in Kirchheim der Ausbau des Stadtteilzentrums empfohlen. Zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Kirchheim ist ein Entwicklungskorridor 2. Ordnung dargestellt. In dieser Achse definiert das MRO die zusätzliche Entwicklung eines kleinteiligen Quartierszentrum zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs am Harbigweg. Weitere Nutzungsangebote im Plangebiet würden diesen Zielsetzungen entgegenstehen, entsprechend erfolgt die Nutzungseinschränkung.

Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen stützen die Zielsetzungen des MRO.

#### c) Stadtteilrahmenplan Kirchheim

Der Stadtteilrahmenplan ist Bestandteil der mehrschichtigen Planungshierarchie der vorangestellten Planungsebenen. Seine Funktion besteht darin, die übergeordneten und gesamtstädtisch hergeleiteten Zielsetzungen und Leitlinien auf Stadtteilebene zu konkretisieren und spezifische Aussagen für Kirchheim zu formulieren.

Bezogen auf den Bereich der Geschäftsstelle des ADAC-Nordbaden werden jedoch keine zusätzlichen Konzepte und Zielsetzungen im Rahmenplan aufgezeigt.

In der Darstellung des räumlichen Entwicklungskonzeptes liegt das Plangebiet an der Grenze zwischen den Sportflächen mit Naherholungsfunktion (Nordosten) und dem Neubaugebiet „Im Bieth“ (Südwesten). In der Planungskonzeption wird bezogen auf die Nut-

zungsstruktur ein Grüngürtel dargestellt, der überwiegend durch Kleingartennutzung geprägt sein soll. In diesen freiraumplanerischen Kontext ist das Plangebiet einzubinden.

Die Bebauungsplanänderung widerspricht nicht den im Stadtteilrahmenplan Kirchheim getroffenen Aussagen.

#### d) Siedlungsstrukturkonzept

Das Siedlungsstrukturkonzept definiert über den Baudichteplan und den Städtebaulichen Leitplan den städtebaulichen Orientierungsrahmen und führt für die verschiedenen Stadtquartiere entsprechend ihrer räumlichen Struktur Vorgaben für die bauliche Dichte sowie für die Höhenentwicklung an.

Der Baudichteplan enthält für das Grundstück folgende Vorgaben:

- Für das Grundstück sind hinsichtlich der Bauweise Sonderformen vorgesehen.
- Die Traufhöhe soll maximal 9.0m bei einer Geschosshöhe von 3.0m betragen.
- Im Konzept über die Grundflächenzahl wird eine GRZ von 0.3 bis 0.4 vorgeschlagen.

Im städtebaulichen Leitplan wird das Grundstück als geprägt von Geschossbauten in überwiegend offener Bauweise dargestellt.

Im Nordwesten des Plangebiets (Ecke Pleikartsförster Straße und Carl-Diem-Straße) ist seitens des Vorhabensträgers eine viergeschossige Bebauung geplant.

Dies trägt zum einen der geringen Grundstücksgröße, aber zum anderen auch der städtebaulichen Chance, an diesem Standort einen architektonisch gestalteten Stadteingang nach Kirchheim zu definieren, Rechnung. Die damit verbundene Überschreitung der im Siedlungsstrukturkonzept genannten Dreigeschossigkeit wird für angemessen gehalten.

Durch die Konzentration der Geschossigkeit im Nordwesten des Grundstücks soll der im städtebaulichen Leitplan angestrebte Charakter -ein durch Geschossbauten geprägtes Grundstück- geformt werden. Im Gegenzug wird in der vorliegenden Planung des ADAC in den anderen Bereichen eine reduzierte Geschossigkeit angestrebt. Erst in einem zweiten, langfristig geplanten Bauabschnitt wird im Osten der eingeschossige Bereich der ADAC-Straßenwacht durch ein geplantes dreigeschossiges Gebäude ersetzt.

Die im Siedlungsstrukturkonzept definierte Geschosshöhe von 3.0m wird aufgrund der notwendigen Höhe der Wartungshallen mit Hebebühnen im Erdgeschoss überschritten. In der Konsequenz kann im Osten des Planungsgebiets die Höhenbegrenzung der Traufhöhe auf 9.0m nicht eingehalten werden. Die Vorgabe einer Dreigeschossigkeit wird jedoch planungsrechtlich festgeschrieben.

Die Empfehlung aus dem Baudichteplan, eine Grundflächenzahl GRZ von 0.4 nicht zu überschreiten, kann aufgrund der Größe des Grundstücks nicht realisiert werden. Die Zielsetzung der Stadt Heidelberg an diesem Standort ein Büro- und Dienstleistungszentrum zu entwickeln, erfordert eine deutlich höhere Ausnutzung, oder im Umkehrschluss eine adäquate Höhenentwicklung.

Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen und der damit einhergehenden Überschreitung einzelner Vorgaben des Siedlungsstrukturkonzepts in Teilbereichen wird eine ausreichende Ausnutzung auf dem Grundstück ermöglicht, die die beiden aufgezeigten Parameter Grundflächenzahl und Höhenentwicklung / Geschossigkeit in einem ausgewogenen Maß berücksichtigt und darüber hinaus einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleistet.

#### e) Freiflächenstrukturkonzept

Das Freiflächenstrukturkonzept benennt konkrete Umsetzungsschritte, die im Besonderen die Nahtstelle zwischen dem Landschaftsraum und Freiraum qualifizieren soll. Dabei wird das Augenmerk auf das Landschaftsbild, die Biotopausstattung und auf den Erholungswert der Landschaft sowie der inneren Freiräume gelegt und die Prinzipien einer nachhaltigen Landschafts- und Siedlungsentwicklung berücksichtigt.

Die inhaltlichen Aussagen werden durch eine schrittweise Abstufung über das Zielkonzept, das Gestaltkonzept und das Maßnahmenkonzept immer weiter konkretisiert.

Das Zielkonzept definiert den Bereich des Planungsgebiets als Nahtstelle zwischen dem Siedlungsraum Kirchheim, den „inneren Landschaften“ des Sportzentrums Südstadt mit den weiter im Westen und Osten angrenzenden Kleingärten und der offenen Landschaft jenseits der Speyerer Straße.

Diese inneren Landschaften sind Bestandteil des im Maßnahmenkonzepts aufgezeigten Kirchheimer / Rohrbacher Rings. Dieser „Grüngürtel“ soll als Freiraum entwickelt werden, der überwiegend der Freizeitgestaltung Nutzungsmöglichkeiten eröffnet. Das Planungsgebiet liegt im nördlichen Bereich des Kirchheimer / Rohrbacher Rings, der sich in diesem Bereich von Westen nach Osten erstreckt und die beiden dort befindlichen Kleingartensiedlungen mit den großflächigen Sport- und Freizeitanlagen im Norden verknüpft.

Zur qualitativen Sicherung der Vorgaben aus dem Freiflächenstrukturkonzept werden über die Festsetzungen im Bebauungsplan hinaus zusätzliche Regelungen im Städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB zur Gestaltung der grünordnerischen Gestaltung sowie Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs getroffen. Insbesondere die beiden Baumreihen im Norden und Süden des Plangebietes, die geplanten Pflanzbeete im Vorfeld der Geschäftsstelle an der Ecke Pleikartsförster Straße / Carl-Diem-Straße sowie die festgesetzte extensive Dachbegrünung der Flachdächer tragen zu einem verbesserten Erscheinungs- und Landschaftsbild gegenüber der Bestandsituation bei. Die Maßnahmen qualifizieren den Freiraum am Stadteingang von Kirchheim sowie die Anbindung an die im Norden und Osten angrenzenden Freiflächen und Freiraumstrukturen im Sinne einer nachhaltigen Landschafts- und Siedlungsentwicklung.

Im Gestaltkonzept werden die Pleikartsförster Straße und die Carl-Diem-Straße als stadtstrukturell bedeutsame Straßen und wichtige Ortsverbindungen mit begleitenden Baumreihen dargestellt. Entsprechend soll das Wegenetz ausgebaut und damit die angestrebte Verbesserung der Wegeverknüpfung zwischen der Südstadt und Kirchheim erzielt werden.

Durch die im Bebauungsplan dargestellten Einzelpflanzgebote entlang der Carl-Diem-Straße wird den formulierten Zielsetzungen entsprochen. Aufgrund von zwei unterirdischen 110 kV-Leitungstrassen und den entsprechend einzuhaltenden Schutzabständen können innerhalb des Geltungsbereichs parallel zur Pleikartsförster Straße keine Einzelpflanzgebote festgesetzt werden. Zur freiraumplanerischen Gestaltung des öffentlichen Straßenraums werden in diesem Bereich Pflanzbeete angelegt.

#### f) Umweltplan

Im Umweltplan werden unterschiedliche Umwelt bezogene Aspekte (Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft) untersucht und Nutzungskonflikte in Verbindung mit einer künftigen Siedlungsentwicklung dargestellt. Darauf aufbauend werden generalisierte Zielaussagen bezogen auf den Umweltschutz getroffen und Entwicklungsvorschläge zur ökologischen Sicherung abgeleitet.

Der Bereich des Planungsgebietes wird im Rahmen einer großmaßstäblichen Ost-West-Vernetzung als wichtiger ökologischer Funktionsbereich Klima - Kaltluftabfluss, Ausgleichsströmungen definiert. Bei baulichen Eingriffen soll diesem Leitmodell Rechnung getragen werden. Bezogen auf die klimatische Funktion wird zur Minimierung des Eingriffs für die ausschließlich zulässigen Flachdächer generell eine extensive Dachbegrünung im Bebauungsplan festgesetzt.

In Verbindung mit dem im Freiflächenstrukturkonzept dargestellten Kirchheimer / Rohrbacher Ring wird der Gesamtbereich als Ausgleichsraum für den verdichteten Siedlungsraum mit gesamtökologischer Funktion angesehen. Entsprechend wird als Zielsetzung die Verbesserung der Bodenfunktion im Sinne der Filterung und Versickerung von Niederschlagswasser, die Vernetzung der Biotopflächen sowie die Förderung der Kaltluftentstehung durch das Anlegen entsprechender Vegetation formuliert.



Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen sowie die ergänzenden Regelungen im Städtebaulichen Vertrag wird dem Minimierungs- und Vermeidungsgebot Rechnung getragen. Durch den Eingriff sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Eine qualitative, auf die Potenziale der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotope sowie Stadt- und Landschaftsbild bezogene Betrachtung des Eingriffs wird im Umweltbericht sowie im grünordnerischen Fachbeitrag im Kapitel Umwelt ausführlich dargestellt.

#### g) Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg verfolgt die Zielsetzung einer umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Mobilität. Gemeinsam mit dem VEP wurde ein Rahmenplan zum Ausbau des Radverkehrsnetzes beschlossen.

Im Besonderen wurde für den Stadtteil Kirchheim der Anschluss an das Heidelberg Straßenbahnnetz vorbereitet.

Bezogen auf das Planungsgebiet wird die Pleikartsförster Straße als wichtige Radwegstrecke zwischen der Heidelberger Innenstadt und Kirchheim definiert.

Mit der geplanten Siedlungsentwicklung im Bereich „Im Bieth“ und dem Bau einer Schule unmittelbar angrenzend an das Plangebiet im Osten, ist von einer Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehrs auszugehen. Aufgrund der Nutzung bzw. der vom ADAC angebotenen Leistung ist jedoch zu erwarten, dass der Kundenverkehr überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr erfolgen wird. Über die Pleikartsförster bzw. Speyerer Straße ist der Standort bereits heute direkt an das übergeordnete Straßennetz der Stadt Heidelberg angebunden. Die geplante Weiterentwicklung des Nutzungsangebotes des ADAC am bestehenden Standort steht demnach den Zielsetzungen einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität nicht entgegen.

## **4. Bestehende Rechtsverhältnisse**

### **Bestehendes Planungsrecht / Rechtkräftiger Bebauungsplan**

Das Neubauvorhaben liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans „Beiderseits des Kirchheimer Weges, 2. Änderung nördlich der Stettiner Straße“ vom 06.05.1977. Der Bebauungsplan setzt ein Sondergebiet ADAC – Verwaltungsgebäude ADAC mit Betriebshof und zwei Vollgeschosse fest. Die überbaubare Grundstücksfläche wird über Baugrenzen definiert. Diese verlaufen in einem Abstand von 6,0 m von der Grundstücksgrenze an der Carl-Diem-Straße und 16,0 m von der Grundstücksgrenze an der Pleikartsförster Straße.

Das beabsichtigte Vorhaben des ADAC Nordbaden steht somit im Widerspruch zu den Festsetzungen des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans und ist planungsrechtlich nicht genehmigungsfähig. Durch die Änderung des Bebauungsplans im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle sollen die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für eine Neuentwicklung geschaffen werden.

### **Luftverkehrsgesetz**

Das Planvorhaben berührt den Bauschutzbereich des Flugplatzes Heidelberg. Für die Errichtung von Bauvorhaben hat die Luftfahrtbehörde gemäß § 12 LuftVG -in dem durch das Vorhaben betroffenen Bereich- eine maximale Bauhöhe von 124,0m ü.NN festgelegt, bis zu der Bauwerke ohne deren Zustimmung genehmigt werden können. Dies entspricht einer Gebäudehöhe von maximal 15,0m. Überschreitungen bedürfen demnach der Genehmigung durch die Luftfahrtsbehörde. Derzeit wird von der zuständigen Behörde geprüft, inwieweit die Sicherheitsradien mit entsprechender Höhenbeschränkung reduziert werden können, da sich der Luftverkehr im Bauschutzbereich des Flugplatzes Heidelberg deutlich verringert hat.

Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan wird sichergestellt, dass die maximale Höhe der Gebäude von 124,0m ü.NN nicht überschritten wird.

## 5. Planungskonzept

### 5.1 Neuordnung / Bauliche Entwicklung

Der ADAC Nordbaden plant die Entwicklung auf dem Grundstück der Carl-Diem-Straße in zwei Bauabschnitten. Während der erste Bauabschnitt zeitnah entwickelt werden soll, wird die Umsetzung des Planungskonzeptes für den zweiten Bauabschnitt als mittel- bis langfristige Entwicklung betrachtet.

Die Änderung des Bebauungsplans im Bereich der Geschäftsstelle des ADAC schließt die langfristige Zielsetzung mit ein und schafft somit für eine Gesamtkonzeption Planungsrecht.

#### • Erster Bauabschnitt

Im ersten Bauabschnitt soll die heutige eingeschossige Geschäftsstelle durch einen Neubau an der Pleikartsförster Straße Ecke Carl-Diem-Straße ersetzt werden.

Dabei gliedert sich der geplante Neubau in einen parallel zur Pleikartsförster Straße langgestreckten eingeschossigen Baukörper, der im nördlichen Bereich mit drei weiteren Bürogeschossen überbaut wird. Im Vergleich zur heutigen Situation rückt das viergeschossige Hautgebäude an die Pleikartsförster Straße bis auf ca. 6,0 m heran, während im Norden der Abstand zur Carl-Diem-Straße (6,0 m) beibehalten wird.

Die derzeitige Stellplatzanlage westlich der Geschäftsstelle entfällt zu Gunsten einer Tiefgarage unter dem neuen Gebäudekomplex. Die bestehenden Stellplätze östlich der Geschäftsstelle sollen neu geordnet und die Parkverkehre verkehrstechnisch optimiert werden. Der Hauptzugang in die Geschäftsstelle erfolgt dann von Osten über den zentral liegenden Innenbereich mit den Kundenstellplätzen.

Das bestehende Prüfzentrum der ADAC-Straßenwacht sowie der Bereich der Kfz-Werkstatt im Süden des Grundstücks sollen kurz- bis mittelfristig unverändert weiter betrieben werden. Die Anlieferung erfolgt über den Innenhof.

#### • Zweiter Bauabschnitt

Zu einem noch nicht bestimmten späteren Zeitpunkt ist für den Bereich der ADAC-Straßenwacht mit Schulungsraum und Prüfboxen im Osten ein dreigeschossiger Neubau geplant. In diesem Zusammenhang ist ein Umbau der Prüfboxen bzw. der Wartungshallen der Kfz-Werkstatt im Süden des Geländes geplant.

Neben einer Modernisierung der bestehenden Gebäudesubstanz sowie einer Weiterentwicklung und Aufwertung der heutigen Nutzung, sollen durch einen dreigeschossigen Neubau im Osten ergänzende Büroflächen geschaffen werden. Der zusätzliche Stellplatzbedarf soll durch eine Erweiterung der bestehenden Tiefgarage gedeckt werden.

### 5.2 Nutzungen

Mit dem ersten Bauabschnitt beabsichtigt der ADAC die Räume seiner Geschäftsstelle neu zu gestalten. In dem Konzept sollen entsprechend der heutigen Funktion dort die Leistungen, sowie die vom ADAC vertriebenen Produkte in erweiterter Form angeboten werden. Durch zusätzliche Mieter soll das Angebot komplettiert werden. Hierfür werden durch den ADAC sowohl Flächen im Erd- als auch in den Obergeschossen zur Verfügung gestellt. Der Standort soll auf diese Weise den Mitgliedern und Kunden mehr Service und Angebote rund um das Thema Auto bzw. Motorrad bieten. In diesem Zusammenhang wird auch die Möglichkeit eines angegliederten Cafés in Betracht gezogen. Dies schließt einen Straßenverkauf der angebotenen Produktpalette (z.B. Backwaren, Heiß- und Softgetränke) ein.

Darüber hinaus soll das Flächenangebot ergänzenden Dienstleistungsangeboten sowie Freiberuflern in den geplanten Obergeschossen offen stehen. Dies könnten z.B. sein:

Fahrschule, Augenarzt, Orthopäde, Rechtsanwalt, Angebote an Erste-Hilfe-Kursen, etc. Eingeschlossen in die Nutzung in den Obergeschossen ist eine kleine Cafeteria (Sozialraum) für die Mieter und deren Angestellte.

Mittel- bis langfristig soll im zweiten Bauabschnitt das Schulungszentrum sowie das Prüf- und Wartungszentrum des ADAC erneuert und ergänzt werden. Neben Büroraumflächen für den ADAC sollen - wie mit dem ersten Bauabschnitt bereits verfolgt - weitere Nutzer im Sinne der Zielsetzung eines modernen Dienstleistungsstandortes "Rund um das Auto" in Heidelberg angesiedelt werden.

### 5.3 Erschließung

Die Erschließung soll getrennt nach Mietern / Angestellten sowie für den Kundenverkehr erfolgen. Die geplante Tiefgarage, die überwiegend für die Mieter / Angestellten an dem Standort vorgesehen ist, soll von der Pleikartsförster Straße erschlossen werden. Die Kundenparkplätze im Innenbereich werden über die Carl-Diem-Straße von Norden angedient. Sollte durch die Herstellung der Tiefgarage ein Löschwasseranschluss erforderlich werden, sind die Stadtwerke Heidelberg AG rechtzeitig darüber zu informieren; entsprechend ist ein Vertrag abzuschließen.

Durch eine gezielte Ausschilderung der Kundenparkplätze und eine entsprechende bauliche und optische Gestaltung der Tiefgarageneinfahrt sollen überflüssige Park-Such-Verkehre, vor allem durch die Kunden des ADAC, vermieden werden. Hierdurch wird insbesondere einer verkehrlichen Beeinträchtigung durch Wendemanöver sowie durch überflüssige Ein- und Ausfahrten auf die Pleikartsförster Straße entgegen gewirkt.

Zur Vermeidung von Rückstau auf die Pleikartsförster Straße durch die Zufahrt in die Tiefgarage ist eine ausreichende Aufstellfläche für mehrere Fahrzeuge vor der Zufahrtssperre in die Tiefgarage auf dem Grundstück des ADAC geplant.

### 5.4 Grün- und Freiflächenkonzept

Das Grün- und Freiflächenkonzept sieht im Norden des Plangebiets parallel zur Carl-Diem-Straße eine Straßen-begleitende Baumpflanzung vor. Hiermit wird einer planerischer Zielsetzung des Freiflächenstrukturkonzeptes der Stadt Heidelberg Rechnung getragen.

Aufgrund der unterirdischen Leitungstrassen (2x 110kV-Leitungen) und den erforderlichen Schutzstreifen parallel zur Pleikartsförster Straße ist eine Baumpflanzung entlang der westlichen Grundstücksgrenze nicht realisierbar. Zur grünordnerischen Einbindung des Bauvorhabens, aber auch zur Gestaltung des unmittelbar angrenzenden öffentlichen Straßenraums, werden in diesem Bereich zwei dem Neubau vorgelagerte Pflanzbeete angelegt. Die Wuchshöhe soll dabei eine Höhe von 0,5 m bis 0,6 m nicht überschreiten, um eine optische Trennwirkung zwischen dem öffentlichen Straßenraum und dem Bauvorhaben zu vermeiden.

Parallel zur südlichen Grundstücksgrenze ist ebenfalls zur Randeingrünung eine Baumreihe vorgesehen. In Verbindung mit der Straßen-begleitenden Baumpflanzung entlang der Carl-Diem-Straße wird gleichzeitig den planerischen Vorgaben im Freiflächenstrukturkonzept sowie dem Umweltplan entsprochen, die in diesem Bereich eine großräumliche Freiraumvernetzung in Form eines Grüngürtels (Kirchheimer Ring) vorschlagen.

Der zentral liegende Bereich der Stellplatzanlage wird in seiner Gestaltung so ausgeführt, dass er gleichzeitig bei Veranstaltungen des ADAC als Mehrzweck- und Ausstellungsfläche genutzt werden kann. Da laut Festsetzung dieser Bereich auch durch eine Tiefgarage unterbaut werden kann, sind keine Baumpflanzungen vorgesehen. Entsprechend wird auf eine versickerungsfähige Oberflächengestaltung verzichtet. Die Straßen-begleitenden Flächen im Vorfeld des Hauptgebäudes werden jedoch mit versickerungsfähigen Oberflächen hergestellt.

Die Dachflächen der ausschließlich zulässigen Flachdächer sind zu 80% zu begrünen.

## 6 Umwelt - Grünordnerischer Fachbeitrag

### 6.1 Methodik und Vorgehensweise

#### • Notwendigkeit der Vorprüfung des Einzelfalls - Umweltbericht

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls wird entsprechend der Anlage 1 UVPG Ziffer 18.7 (Städtebauprojekt für sonstige Anlagen) bestimmt. Wird infolge der Festsetzungen des Bebauungsplans eine zulässige Grundfläche im Sinne des §19 (2) BauNVO von 20.000 qm überschritten, so ist gemäß §3c (1) UVPG eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Der genannte **Größenwert** in der Anlage 1 UVPG von 20.000 qm als Entscheidungsmaßstab **für die Notwendigkeit einer Vorprüfung wird** bei dem vorliegenden Vorhaben des ADAC-Nordbaden mit Abstand **nicht erreicht**.

Gleichermaßen ist die Erforderlichkeit eines Grünordnungsplans gemäß § 9 (1) NatSchG für das vorliegende Vorhaben aufgrund der Geringfügigkeit bzw. nicht zu erwartender nachhaltiger Landschaftsveränderungen nicht gegeben.

Zur Beurteilung der Eingriffswirkung durch das Vorhaben wird ein grünordnerischer Fachbeitrag erstellt, der im Sinne des Umweltberichts eine überschlägige Schutzgut-bezogene Prüfung beinhaltet. Anhand der aufgeführten Kriterien des §2a BauGB werden die einzelnen Schutzgüter im Hinblick auf zu erwartende erhebliche Umweltauswirkungen, bedingt durch das Vorhaben, untersucht.

Mit der Erstellung des grünordnerischen Fachbeitrags wird den hohen ökologischen Ansprüchen und Zielsetzungen der Stadt Heidelberg in Verantwortung der Umwelt und den künftigen Generationen gegenüber Rechnung getragen.

#### • Zielsetzung

Der grünordnerische Fachbeitrag wird in der vorliegenden Planung als integrierte Planung der Bebauungsplanänderung im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle angegliedert. Die Inhalte des grünordnerischen Fachbeitrags fließen somit unmittelbar in die planungsrechtlichen Festsetzungen der Bebauungsplanänderung mit ein.

Der grünordnerische Fachbeitrag zum vorliegenden Bebauungsplan „Beiderseits des Kirchheimer Weges – 5. Änderung im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle“ verfolgt das Ziel,

- eine grünordnerische Gestaltung des Geltungsbereichs am Ortseingang von Kirchheim zu sichern,
- das Plangebiet in die durch überwiegend Grün-/ Freiflächennutzung geprägte Umgebung im Übergang zwischen Siedlungsbereich und unbebautem Landschaftsraum zu integrieren,
- den landschafts-/ stadtoökologischen Erfordernissen Rechnung zu tragen und
- die erforderlichen quantitativen und qualitativen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung darzustellen.

Grundlage des grünordnerischen Fachbeitrags bildet die Beschreibung der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotope sowie Stadt- und Landschaftsbild. Auf Basis der Bestandsdarstellung und der im Städtebaulichen Vertrag dargestellten Eingriffe werden nachfolgend die grünordnerischen Maßnahmen dargestellt, die zur Minimierung und Kompensation der Eingriffswirkungen dienen. Die abschließende Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung wurde auf Grundlage des Heidelberger Modells erstellt.

### 6.2 Beschreibung des Vorhabens

#### • Standort

Das Vorhaben beschränkt sich auf das Grundstück (Flurstück-Nr. 41417/1) des ADAC-Nordbadens im Stadtteil Kirchheim. Erschlossen wird das Planungsgebiet von der Pleikartsförster Straße im Westen sowie von der Carl-Diem-Straße im Norden. Südlich an das Grundstück schließt sich unmittelbar der Übungsplatz der Verkehrswacht an. Planungsziel ist es, den bestehenden Standort des ADAC an die heutigen Anforderungen eines moder-

nen Dienstleisters anzupassen.

• Art und Umfang

Die Grundstücksfläche beträgt 6.150 qm. Als Art der Bebauung soll planungsrechtlich künftig als Art der Nutzung ein Gewerbegebiet festgesetzt werden. Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist die Fläche als Sonderbaufläche ADAC-Verwaltung festgesetzt mit einer maximal zulässigen GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,6.

Die derzeitige bauliche Ausnutzung der Fläche beträgt knapp 60% der Gesamtfläche, davon entfällt auf die mit Gebäuden überbaute Fläche ca. ein Drittel. Der verbleibende Anteil der versiegelten Fläche wird für Stellplätze bzw. als deren Zufahrt genutzt.

Der übrige Flächenanteil der heutigen Nutzung setzt sich weitgehend zu gleichen Anteilen aus strukturarmen Rasenflächen und Rasenflächen mit standortgerechten Einzelbäumen zusammen. Ein geringer Anteil der Grundstücksflächen (parallel zur Pleikartsförster Straße) weist Heckenstrukturen auf.

• Bedarf an Grund und Boden

Der Bedarf an Grund und Boden erstreckt sich ausschließlich auf die derzeitige Bestandsfläche des ADAC-Nordbadens. Da das heutige Bauvolumen der Geschäftsstelle für die Unterbringung der beabsichtigten Weiterentwicklung nicht mehr ausreichend ist, wird sich der Anteil der überbauten Grundfläche zuungunsten der heutigen Stellplatzflächen erhöhen. Mit der baulichen Neuordnung soll zudem das Stellplatzangebot im Innenbereich neu organisiert und die Stellplätze auf der Westseite der Geschäftsstelle zugunsten einer Tiefgarage unter dem Baukörper aufgegeben werden.

### 6.3 **Bestandsdarstellung - Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Boden, Wasser, Natur und Landschaft des Gebietes (Potenziale) – Schutzgut bezogene Bestandsdarstellung**

Die Ausstattungsqualität und der Strukturreichtum des Ist-Zustands sind bezogen auf die Schutzgüter bzw. auf die Potenziale innerhalb des Untersuchungsgebietes *stadtökologisch* als relevant einzustufen. Bezogen auf die *stadtgestalterische* Freiraumqualität müssen sie jedoch als untergeordnet bewertet werden.

• Schutzgut Boden (Bodenpotenzial)

Durch die heutige Nutzung bzw. durch die hohe Versiegelungsrate (ca. 60% der Fläche) im Zuge der Bestandsnutzung ist das Bodenpotenzial im Planungsgebiet bereits stark vorbelastet. Neben der Versiegelung durch Gebäude, Stellplätze und deren Zufahrten dürfte auch ein Bereich parallel zur Pleikartsförster Straße durch die Verlegung der dortigen 110 kV-Leitungstrassen anthropogen überformt sein.

In einer Gesamtbetrachtung des Bodenpotenzials ist für den Geltungsbereich davon auszugehen, dass nur noch geringfügige Flächenanteile innerhalb des Plangebietes durch natürliche Bodenstrukturen gekennzeichnet sind.

• Schutzgut Wasser (Wasserpotenzial)

Der Beitrag des Plangebietes zur Grundwasserneubildung und die Puffer- und Filterwirkung ist aufgrund der Versiegelungsrate und des weitgehend, in seiner natürlichen Struktur gestörten Bodenpotenzials als untergeordnet einzuschätzen. Oberflächengewässer und Quellen sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

• Schutzgut Klima (Klimapotenziale)

Insbesondere durch den hohen Versiegelungsgrad bestehen unter stadtklimatischen Aspekten nur geringe Potenziale zur Kaltluftentstehung. Einen Beitrag zur kleinklimatischen Regeneration leisten innerhalb des Plangebietes die vorhandenen Gehölzstrukturen. Der Bereich des Planungsgebietes wird im Freiflächenstrukturkonzept sowie im Umweltplan im Rahmen eines großmaßstäblichen Ost-West-Bezugs als bedeutsamer ökologischer Funktionsbereich für Klima und Kaltluftabfluss definiert.

Die quantitativen Belastungen durch Emissionen durch Ziel- und Quellverkehre sowie durch

das Verkehrsaufkommen insbesondere auf der unmittelbar angrenzenden Pleikartsförster Straße sind für die Lage des Plangebietes bestimmend und als Vorbelastung zu berücksichtigen.

• Schutzgut Arten und Biotope (Arten- und Biotoppotenzial)

Von den 40% nicht überbauter Fläche ist derzeit ungefähr die Hälfte als strukturarme Wiesenfläche angelegt, so dass in der Bestandsituation das Arten- und Biotoppotenzial im Wesentlichen durch die Gehölzstrukturen (Einzelbäume und Hecken) bestimmt wird. Neben den 14 Wert-gebenden Bestandsgehölzen, die mit Ausnahme eines Kirschbaumes im Norden bzw. im Westen des Plangebietes stehen, ist für das Schutzgut Arten und Biotope die an der Grundstücksgrenze parallel zur Pleikartsförster Straße verlaufende Hecke aufgrund der Störwirkungen durch die Pleikartsförster Straße und den Parkplatzverkehr als eingeschränkt Wert-gebend zu betrachten. Detaillierte faunistische Untersuchungen liegen nicht vor. Aufgrund der Bestandsnutzung und der daraus resultierenden Störwirkungen über den gesamten Tagesverlauf ist das faunistische Potenzial in der Gesamtbetrachtung jedoch als untergeordnet zu betrachten. Auch vor dem Hintergrund, dass die angrenzenden Flächen deutlich hochwertigere Biotopstrukturen aufweisen.

Die im Plangebiet für das faunistische Potenzial bedeutsamen Vegetationsbestände liegen zudem fast ausschließlich unmittelbar im Einzugsbereich / Wirkungsbereich der beiden Stellplatzanlagen bzw. der beiden Erschließungsstraßen Pleikartsförster Straße und Carl-Diem-Straße, so dass diesbezüglich von Störwirkungen im gesamten Tagesverlauf auf das Schutzgut auszugehen ist.

Im Kontext mit den im Norden, Osten und Westen unmittelbar angrenzenden Biotopstrukturen ist davon auszugehen, dass das Plangebiet als Baustein innerhalb eines großräumigen Biotopverbundes wirkt (siehe Freiflächenstrukturkonzept Kirchheimer / Rohrbacher Ring). Jedoch stellen die direkt angrenzenden Bereiche aufgrund ihres großen Struktureichtums ein im Vergleich deutlich höheres Arten- und Biotoppotenzial dar.

In der Gesamtbetrachtung kann eine Wertigkeit des Schutzguts für das Planungsgebiet sowie als Teilsegment im großräumigen Biotopverbundsystem festgestellt werden. Jedoch ist davon auszugehen, dass besonders schützenswerte bzw. Wert-gebende Arten und Biotope innerhalb des Plangebietes nicht vorliegen.

• Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild (Qualitätskriterien)

Das vorhandene Stadt- und Landschaftsbild ist im Wesentlichen durch die bestehenden eingeschossigen Funktionsbauten (Geschäftsstelle und Wartungshallen/Prüfboxen), die beiden Stellplatzanlagen sowie durch die unter dem Schutzgut Arten und Biotope genannten Raum bildenden Gehölzstrukturen bestimmt. Die Freiraum-/ Grünstrukturen treten eher untergeordnet in Erscheinung und wirken eher zufällig. Entsprechend ist das freiraumplanerisch - gestalterische Erscheinungsbild in Bezug auf das Stadtbild als defizitär einzustufen.

Durch die Heckenstruktur parallel zur Pleikartsförster Straße wird das Plangebiet räumlich vom Straßenraum getrennt. Durch das weit zurückgesetzte Gebäude der Geschäftsstelle und der grünordnerischen Abtrennung steht der öffentliche Straßenraum der Pleikartsförster Straße in keinem räumlich - visuellen Zusammenhang mit dem Grundstück bzw. mit der angesiedelten Nutzung. Eine Fassung des Straßenraums durch eine städtebauliche Kante ist in der heutigen Bestandssituation somit nicht gegeben.

Im räumlichen Umfeld grenzen jenseits der Pleikartsförster Straße im Südwesten landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Im Westen und Nordwesten wird das Landschaftsbild jedoch durch den Neubau der freiwilligen Feuerwehr, eine Tankstelle und zwei weitere Bauten (u.a. Hotel Holiday Inn) mit den dazugehörigen großflächigen Stellplatzflächen beeinträchtigt.

Im Norden und Nordosten wird das Stadt- und Landschaftsbild vor allem durch die stark durchgrüneten Sportfreiflächen und Freizeitangebote sowie durch Kleingartennutzungen geprägt.

## 6.4 **Belastbarkeit/Sensibilität der einzelnen Schutzgüter - Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und soweit möglich zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

### **Schutzgut Boden (Bodenpotenzial)**

Entsprechend der Bestandsdarstellung liegen keine größeren zusammenhängenden Wertgebende Bereiche für das Schutzgut Boden auf dem Grundstück vor. Ein wesentlicher Anteil der vorhandenen Böden ist versiegelt (Bebauung / Erschließung) bzw. anthropogen überformt (Verlegung 110kV-Leitung).

#### **• Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen**

Bei der Ausweisung der überbaubaren Fläche (Baufenster) wurden die Flächen einbezogen, die bereits im Ist-Zustand nahezu voll versiegelt sind. Lediglich ein 10.0 m breiter Streifen in Richtung Westen wurde über die heutigen Stellplatzanlage hinaus als überbaubare Fläche festgesetzt.

Ergänzend wird festgesetzt, dass im Rahmen der Gestaltung der nicht überbauten Grundstücksfläche das natürliche Gelände nur soweit verändert werden darf, insofern es für die ordnungsmäßige Errichtung und Erschließung der baulichen Anlagen erforderlich ist. Somit wird überflüssigen Eingriffen in das Schutzgut Boden vorgebeugt.

### **Schutzgut Wasser (Wasserpotenzial)**

Im Hinblick auf die Filter- und Pufferwirkung der Böden sowie auf den Beitrag zum Wasserpotenzial weist das Schutzgut Wasser aufgrund der bereits vorhandenen Versiegelung lediglich ein untergeordnetes Potenzial auf. Dennoch ist vor dem Hintergrund einer städtebaulich sinnvollen Entwicklungsoption, ein weiterer Eingriff in das Wasserpotenzial in Form von weitergehenden Versiegelungen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren.

#### **• Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen:**

Zur Minimierung der künftigen baulichen Eingriffe in das Schutzgut Wasser ist vor allem zur Pufferung des Oberflächenwasserabflusses auf den ausschließlich zulässigen Flachdächern eine extensive Dachbegrünung (auf 80% der Fläche) festgesetzt.

Darüber hinaus sind alle Wege- und Platzflächen, die nicht für Stellplätze und Zufahrten benötigt werden, mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen, so dass eine nachgeordnete Versickerung des Wassers möglich ist.

Ergänzend werden Festsetzungen getroffen, dass mindestens 20% der Grundstücksfläche gärtnerisch zu gestalten sind.

### **Schutzgut Klima (Klimapotentiale)**

Unter Bezugnahme auf das gesamtstädtische Klimapotenzial (Lage innerhalb eines bedeutsamen ökologischen Funktionsbereichs für Klima und Kaltluftabfluss) ist bei einer baulichen Entwicklung innerhalb des Plangebietes einerseits darauf zu achten, dass die Belastung des Schutzguts Klima nicht noch weiter beansprucht wird (Einschränkung von Ventilationsbahnen, Riegelwirkungen, etc.). Andererseits ist der kleinklimatische Aspekt (Abstrahleffekte, Staubbinding, Veränderungen des Feuchtegrads, Verdunstungs- und Filterwirkung, etc.) zu berücksichtigen.

In der großräumlichen Bedeutung für Luftleitbahnen ist eine bauliche Entwicklung des Standortes in ihrer Wirkung als eher untergeordnet einzustufen, insofern die durch das Modell räumliche Ordnung definierte Maßstäblichkeit im Hinblick auf die Gebäudehöhe nicht wesentlich im Gesamtbild überschritten wird.

#### **• Vermeidungs-, Minimierung und Kompensationsmaßnahmen**

Im großräumlichen Aspekt orientiert sich die differenzierte Höhenfestsetzung an den Empfehlungen des Modell räumliche Ordnung. Die Höhenüberschreitung im Osten reagiert auf

die heutige Nutzung, die mit den Wartungshallen eine deutlich höhere Geschosshöhe erfordert, als die im Modell räumliche Ordnung angesetzten 3.0 m. Die Anzahl der Geschosse wird aber auf maximal drei begrenzt.

Lediglich im Nordwesten des Plangebietes ist im Sinne einer Konzentration und eines städtebaulichen und architektonischen Akzents zur Ausbildung des Stadteingangs eine Viergeschossigkeit zulässig, die jedoch gegenüber dem Bestand keine weitere Barrierenbildung für den Frischluftaustausch darstellt.

Unter kleinklimatischen Aspekten wird zur Verbesserung des Klimapotenzials auf den ausschließlich zulässigen Flachdächern eine extensive Dachbegrünung festgesetzt, um Abstrahleffekte zu minimieren und die Verdunstungswirkung zu verbessern. Gleichzeitig wird hiermit auf den erhöhten Flächenanspruch durch die Bebauung reagiert, so dass dem Entstehen einer zusätzlichen Wärmeabstrahlung entgegen gewirkt werden kann.

Des Weiteren werden zum Ausgleich für die wegfallenden Grünstrukturen Ersatzpflanzungen (Einzelbäume und Vegetationsflächen) in planerisch sinnvoller Anordnung vorgesehen.

### **Schutzgut Arten und Biotope (Arten- und Biotoppotenzial)**

Aufgrund der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten (Baufenster) und der Zielsetzung, den öffentlichen Straßenraum entlang der Pleikartsförster Straße aufzuwerten sowie in Bezug zu den Baulichkeiten zu setzen, können die vorhandenen Hecken- und Gehölzstrukturen im Westen des Geltungsbereichs nicht erhalten werden.

#### **• Vermeidungs-, Minimierung und Kompensationsmaßnahmen**

Trotz der geringen grundstücksbezogenen Plangebietsgröße und der insbesondere damit verbundenen Einschränkung der Gestaltungsvielfalt der Freiflächen werden dauerhaft 17 Einzelpflanzgebote über die Festsetzungen des Bebauungsplanes gesichert.

Die Neupflanzungen sind entsprechend dauerhaft zu pflegen, zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Als Voraussetzung für ein vielseitiges Artenspektrum werden für die Einzelpflanzgebote standortgerechte, als heimisch geltende Laubbäume vorgeschrieben. Zur Sicherung der genetischen Vielfalt ist bei Pflanzungen und Einsaaten bevorzugt autochtones Pflanz- und Saatgut zu verwenden.

Ergänzend wird in den Textlichen Festsetzungen geregelt, dass mindestens 20 % der Grundstücksfläche gärtnerisch zu gestalten und dauerhaft zu pflegen sind. Hierdurch wird sichergestellt, dass zumindest in den Randbereichen des Plangebiets im Übergang zu den angrenzenden Flächen grünordnerische Maßnahmen zur Verbesserung des Arten- und Biotoppotenzials umgesetzt werden.

Schließlich ist für die Flachdächer eine extensive Dachbegrünung festgesetzt, die 80% der Dachfläche betragen muss.

In Folge dessen können die Eingriffe in Bezug auf das Arten- und Biotoppotenzial minimiert werden, so dass nur ein verhältnismäßig kleiner Teil auf externen Flächen ausgeglichen werden muss.

### **Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild (Qualitätskriterien)**

Das Stadt- und Landschaftsbild wird in seiner derzeitigen Form als defizitär erachtet. Es fehlen klare Bezüge zwischen Bebauung und Straßenraum, eine freiraumplanerische Gliederung bzw. Gestaltung ist diesbezüglich ist nicht erkennbar. Die vorgesehene zu den angrenzenden Straßenräumen klare Raumkanten ausbildende Bebauung wird grundsätzlich eine positive Wirkung auf das Stadtbild haben.

#### **• Vermeidungs-, Minimierung und Kompensationsmaßnahmen**

Mit der Festsetzung der Baumstandorte wird ein Gestaltungsrahmen vorgegeben, der den Geltungsbereich in den übergeordneten Kontext einbindet.



Eine Baumreihe entlang der Pleikartsförster Straße wäre städtebaulich erforderlich, lässt sich aber wegen vorhandener Versorgungsleitungen nicht realisieren. Eine Verlegung der Leitungen würde nach Angabe der Stadtwerke Kosten im 6- bis 7-stelligen Bereich verursachen.

## **6.5 Beschreibung von Art und Maß weiterer Auswirkungen, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können**

### **• Emissionen, Abfälle, Anfall von Abwasser**

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Modernisierung und bauliche Weiterentwicklung der heute bestehenden Nutzung. Mit der Neuordnung wird gleichermaßen eine erhöhte Ausnutzung erzielt. Die damit verbundenen Zuwächse für Emissionen, Abfälle und den Anfall von Abwasser bewegen sich in einem Rahmen, der die Leistungsfähigkeit der benötigten öffentlichen Infrastrukturen nur unwesentlich beansprucht, so dass durch die Veränderung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

### **• Vorgesehene Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft**

In Bezug auf die vorgesehene Planung und der damit verbundenen Nutzung und Gestaltung der angeführten Faktoren wird auf die Kapitel 1. „Anlass und Ziel der Planung“ und 4. „Planungskonzept“ in der Begründung zum Bebauungsplan hingewiesen. Dort wird ausführlich Art und Umfang des Vorhabens dargelegt. Folgen durch das Vorhaben aufgrund der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können, sind nicht ablesbar.

## **6.6 Zusammenfassung: Maß der Auswirkungen und Kompensationsmaßnahmen**

### **• Schwere der Auswirkungen – Qualitative Gesamtbetrachtung**

Vor dem Hintergrund der Inanspruchnahme eines bereits durch Bebauung und Erschließungsflächen vorbelasteten Grundstücks mit einer stark heterogen geprägten Struktur und der über den Bebauungsplan getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen werden die Eingriffswirkungen in ihrer qualitativen Gesamtbetrachtung auf die Umweltauswirkungen als nicht erheblich eingestuft.

Das Maß der Auswirkungen infolge der Eingriffe ist vorrangig für das Schutzgut Arten- und Biotope erheblich. Die Eingriffe können aber im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen unter Hinzunahme von Maßnahmen aus dem Ökokonto der Stadt Heidelberg ausgeglichen werden.

Die Eingriffe in das Bodenpotenzial durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme sind aufgrund der Vorbelastung des Schutzguts Boden als untergeordnet einzustufen. In Verbindung mit den Kompensationsmaßnahmen erscheint eine über den Bestand hinaus gehende Bebauung bzw. Nutzung des Grundstücks akzeptabel.

Das bereits im Ist-Zustand als stark defizitär dargestellte Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild wird infolge der Neuordnung des Planungsgebietes qualitativ von den geplanten Eingriffen profitieren.

Das Maß der Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter kann in der Einzelbetrachtung durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen so gestaltet werden, dass keine erheblichen Umweltauswirkungen entstehen und ein qualitativer Ausgleich nahezu erreicht wird.

### **• Kompensationsmaßnahmen - Grünordnerische Gestaltung**

Auf Basis der dargestellten grünordnerischen Zielsetzungen (Kapitel 5, Absatz Grün- und Freiflächenkonzept) werden sowohl im Bebauungsplan als auch ergänzend im Städtebaulichen Vertrag gemäß § 1a (3) Satz 3 folgende Festsetzungen im Sinne von Ausgleichsmaßnahmen sowie einer grünordnerischen und stadtgestalterischen Aufwertung getroffen:

a) im Bebauungsplan:

- Einzelpflanzgebote (17 mittel- bis großkronige Bäume)

- Dachbegrünung (80% der Dachflächen)
- Oberflächengestaltung der Wege- und Platzflächen (ohne Stellplätze und Zufahrten)
- Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche (mindestens 20%)

b) im Städtebaulichen Vertrag (Freiflächenplan):

- Pflanzbeete im Bereich der Pleikartsförster Straße und Carl-Diem-Straße
- Versickerungsfähiger Oberflächenbelag Stellplätze Carl-Diem-Straße
- Grün-/ Rasenflächen entlang der östlichen und südlichen Grundstücksgrenze

Eine weiterführende Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen ist im Kapitel 7. „Planungsrechtliche Festsetzungen“ in den Absätzen 7.5 „Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ sowie 7.6 „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ aufgeführt.

## 6.7 Gesamtsicht der quantitativen Bewertung – Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung nach dem Heidelberger Modell

Die Bilanzierung der Eingriffswirkungen erfolgt nach dem Heidelberg Modell. Es basiert auf einer Schutzgut bezogenen Darstellung der Potenziale Boden, Wasser, Klima, Arten- und Biotope sowie Stadt- und Landschaftsbild vor (Bestandsdarstellung) und nach dem Eingriff. In die Berechnung geht jeweils der Flächenanteil der Art der Nutzung (Biotoptyp) ein. Der Flächenanteil der unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb des Geltungsbereichs wird bezogen auf die einzelnen Schutzgüter je nach Wertigkeit mit einem „Qualitäts“ - Faktor multipliziert. Anhand der Gegenüberstellung des Bestands und der Ausgleichsmaßnahmen wird somit rechnerisch der Ausgleich bilanziert.

Für die Ermittlung der in die Eingriffsbilanzierung eingehenden Flächenwerte der unterschiedlichen Biotoptypen (Art der Nutzung) wird der beigefügte Freiflächenplan herangezogen. Aufgrund der im Städtebaulichen Vertrag getroffenen Festsetzungen werden über die Festsetzungen im Bebauungsplan hinaus die Ausgleichsmaßnahmen weiter konkretisiert. Entsprechend bildet eine Bilanzierung, die sich am Freiflächenplan orientiert, gegenüber einer Bilanzierung nach Bebauungsplanfestsetzungen eine auf den faktischen Eingriff abgestimmte Kompensation ab. Dies wird insbesondere beim Maß der Nutzung und der damit korrespondierenden Flächengröße der Dachbegrünung sichtbar, da aufgrund der Dachbegrünung Gebäudeflächen ökologisch günstiger als die Flächen der zulässigen Parkplätze sind.

### • Kompensation innerhalb des Geltungsbereichs

Durch die im Bebauungsplan sowie im Städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB festgesetzten Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft wird eine Kompensation in der Gesamtbetrachtung von 90,7% erreicht. Der Eingriff wird somit rechnerisch als weitgehend kompensiert erachtet.

Jedoch muss bei einer Einzelbetrachtung für das Schutzgut Arten- und Biotope eine differenzierte Einschätzung getroffen werden. Die Stadt Heidelberg hat sich kommunalpolitisch das Ziel gesetzt, einen Eingriff in das Schutzgut Arten- und Biotope nur dann als ausgeglichen zu betrachten, wenn ein 100% Ausgleich erzielt wird. Auf das Schutzgut bezogen wird der Eingriff durch die dargestellten Kompensationsmaßnahmen zu 86,6% ausgeglichen.

### • Externe Ausgleichsmaßnahmen

Da im Rahmen der Entwicklungsabsichten kein höherer Ausgleich auf dem Grundstück zu erzielen ist, sind für die verbleibende Differenz Kompensationsmaßnahmen auf einer externen Ausgleichsfläche zu leisten. Dieser Ausgleich erfolgt durch eine Ausgleichszahlung des ADAC-Nordbaden auf das Ökokonto der Stadt Heidelberg. Als externe Ausgleichsfläche wurde von der Stadt Heidelberg im Rahmen der Ökokonto-Regelung die Aufwertung einer naturfernen Obstbaumwiese in eine naturnahe Obstbaumwiese im Gewann Hofweinberg in Heidelberg - Rohrbach vorgenommen und dem Vorhaben zugeordnet. Die durch den Ein-

griff extern zu leistende Ausgleichsmaßnahme umfasst dabei eine Teilfläche der zugeordneten Maßnahme.

## 6.8 Anlagen

- Anlage 1 Begründung - Plandarstellung Bestand
- Anlage 2 Begründung - Plandarstellung Freiflächenplan (Ausgleichsmaßnahmen)
- Anlage 3 Begründung - Eingriffs-/ Ausgleichbilanzierung (Tabelle 1, Tabelle 2)
- Anlage 4 Begründung - Plandarstellung externe Ausgleichsfläche

## 7 Planungsrechtliche Festsetzungen

### 7.1 Art der baulichen Nutzung

#### • Zulässige Nutzungen

Die heutige Nutzung im Planungsgebiet geht bereits über die bisherige Zweckbestimmung der Sonderbaufläche ADAC - Geschäftsstelle an diesem Standort hinaus und deckt folglich auch nicht das künftig angestrebte Nutzungsspektrum ab, so dass eine Anpassung der zulässigen Nutzung an die beabsichtigte Entwicklung notwendig wird. Als Art der baulichen Nutzung wird entsprechend dem städtebaulichen Entwicklungsabsicht der Stadt Heidelberg, neben der Entwicklung eines Wohnstandorts auch ein Angebot für Kleingewerbe und Handwerk zwischen der Pleikartsförster Straße und der Speyerer Straße zu schaffen, ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt.

Mit dem Ziel, den Standort in seiner heutigen Nutzungsstruktur zu erhalten, durch ergänzende Nutzungen weiter zu stärken und darüber hinaus die zeitgemäße Angebotspalette des ADAC als Dienstleister auszubauen, werden die gewerblichen Nutzungen unter dem Begriff Gewerbebetriebe aller Art auf den Bereich Mobilitäts- und Serviceleistung rund um den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr (Auto und Motorrad) gemäß § 1 (5) i.V.m. (9) BauNVO beschränkt. Zulässig im Sinne der Zweckbestimmung sind demnach neben der Angebotspalette des ADAC Einzelhandelseinrichtungen, die bspw. den Verkauf von Motorradzubehör und entsprechender Bekleidung als Ware anbieten. Die Zweckbestimmung umfasst auch gastronomische Angebote (z.B. angegliedertes Café), die im Sinne einer Dienstleistung im Zusammenhang mit den zulässigen Nutzungen erbracht werden und der Attraktivität eines Kunden orientierten Büro- und Dienstleistungsstandortes dienen. Darin eingeschlossen ist auch die Möglichkeit von Straßenverkäufen der angebotenen Produktpalette. Hierunter fallen unter anderem die angebotenen Waren eines einem Dienstleister angeschlossenen Cafés wie z.B. Backwaren, Erfrischungs- und Heißgetränke.

Als mögliche Nutzungen unter der Zweckbestimmung „Mobilitäts- und Serviceleistung rund um den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr“ werden unter anderem verstanden: Anwaltskanzlei (Verkehrsrecht), Augenarzt (Sehtest), Ausbildungsangebote für Erste-Hilfe-Kurse, Fahrschule, Kfz-Werkstatt, Sachverständigenbüro, Angebote für Motorradzubehör, etc.

Durch die Zweckbestimmung der zulässigen Nutzung Gewerbebetriebe aller Art wird zum einen die spezielle Prägung des heutigen Gebietes erhalten und zum anderen eine gewisse Flexibilität gewährleistet, die zur Entwicklung eines attraktiven Standorts beiträgt. Darüber hinaus wird mit dem Fokussieren auf die definierte Zweckbestimmung „Mobilitäts- und Serviceleistung“ dem Modell räumliche Ordnung Rechnung getragen, das im Rahmen der dargestellten Zentrenhierarchie zur Stärkung der Heidelberger Innenstadt und den Quartierszentren in den Stadtteilen im Bereich des Geltungsbereichs keine Entwicklungsoption abbildet.

Geschäfts- und Bürogebäude gemäß § 8 (2) Nr.2 BauNVO sind zulässig, da sie die angestrebte Entwicklung eines Standortes für Kleingewerbe und Handwerk stützen, als dass sie

im Widerspruch dazu stehen. Hierin sind auch Gebäude und Räume für freie Berufe gemäß § 13 BauNVO eingeschlossen.

#### • Ausnahmsweise zulässige Nutzungen

Zur Sicherung der städtebaulichen Zielsetzungen werden Nutzungen, die der angestrebten Hauptnutzung nicht entgegenstehen, aber das Gebiet in ihrer Nutzung nicht dominieren sollen, ausnahmsweise zugelassen. Entsprechend werden die allgemein zulässigen Nutzungen öffentliche Betriebe (§ 8 (2) Nr.1 BauNVO) und Verwaltungsgebäude (§ 8 (2) Nr.2 BauNVO) gemäß § 1 (5) BauNVO sowie die ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (§8 (3) Nr. 1) ausnahmsweise zugelassen.

#### • Nicht zulässige Nutzungen

Aufgrund der städtebaulichen Zielsetzung insbesondere unter dem Aspekt der Nutzung und der angestrebten Raumbildung (Stadteingang), der geringen Flächengröße und zur Gewährleistung und Ausbildung des angestrebten Gebiets- und Nutzungscharakters des Standorts werden die allgemein zulässigen Lagerhäuser und Lagerplätze (§ 8 (2) Nr.1 BauNVO), Tankstellen (§ 8 (2) Nr.3 BauNVO) sowie die Anlagen für sportliche Zwecke (§ 8 (2) Nr.4 BauNVO) gemäß §1 (5) BauNVO ausgeschlossen.

Für Anlagen für sportliche Zwecke besteht darüber hinaus ein ausreichendes Flächenangebot im unmittelbaren Anschluss im Norden des Plangebietes.

Des Weiteren werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke (§ 8 (3) Nr.2 BauNVO) sowie Vergnügungstätten (§ 8 (3) Nr.3 BauNVO) gemäß §1 (6) BauNVO ausgeschlossen, da sie insbesondere dem Ziel eines hochwertigen und attraktiven Büro- und Dienstleistungsangebots entgegenstehen sowie sich besser geeignete Standorte innerhalb bestehender Siedlungsgefüge im Sinne einer nutzungsbezogenen städtebaulichen Integration anbieten.

## 7.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß und die Höhe der baulichen Anlagen mittels einer maximalen Gebäudehöhe (GH) definiert. Zur Bestimmung der Gebäudehöhe wird die Höhenlage der baulichen Anlagen über die Erdgeschossfußbodenhöhe geregelt.

#### • Grundflächenzahl

Die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,55 erlaubt eine adäquate Grundstücksausnutzung. Da der Baudichteplan (Bestandteil des Siedlungsstrukturkonzeptes) in diesem Bereich jedoch nur eine maximale GRZ von 0,4 empfiehlt, wird die nach § 17 BauNVO maximal zulässige Ausnutzung in einem Gewerbegebiet von 0,8 entsprechend auf 0,55 reduziert.

Neben der beanspruchten Grundfläche durch die Gebäude, wird ein großer Anteil der Fläche durch Stellplätze und deren Zufahrten, Wege- und Platzflächen sowie durch Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgarage) baulich genutzt. Entsprechend §19 (4) BauNVO ist eine Überschreitung der GRZ durch die genannten baulichen Anlagen bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0,8 möglich.

Infolge dessen ist trotz der eingeschränkten GRZ in einem Gewerbegebiet auf 0,55 ein ausreichend flexibler Gestaltungsrahmen bezogen auf die Flächenausnutzung auf dem Grundstück gegeben.

#### • Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhe der baulichen Anlagen wird bezogen auf die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) über die Festsetzungen einer maximalen Gebäudehöhe (GH) geregelt. Diese wird gemessen an der Gebäudeoberkante der Attika, da ausschließlich Flachdächer zulässig sind. Ziel der Festsetzungen ist es, einerseits eine adäquate Ausnutzung auf dem Baugrundstück zu ermöglichen, andererseits die Vorgaben durch das Luftverkehrsgesetz einzuhalten.

ten. Mittels der Höhenbeschränkung der Gebäudeoberkante auf eine Höhe von 124,0 m ü.NN sind alle Bauvorhaben/Gebäude auf dem Grundstück gemäß § 12 LuftVG ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörde zulässig.

Um einen ausreichenden Entwicklungsspielraum für die Bauvorhaben zu gewährleisten, werden ergänzende Höhenregelungen (Überschreitung von 2,5 m der maximalen Gebäudehöhe für technisch bedingte Aufbauten) getroffen.

Das Zurückversetzen der technisch bedingten Aufbauten um 2,0 m von der Gebäudekante reagiert auf die Aussagen aus dem Baudachteplan. Hier wird ein maximale Gebäudehöhe von 9,0 m festgeschrieben. Diese wird jedoch im Geltungsbereich in einigen Bereichen überschritten, so dass eine weitere Überschreitung durch technisch bedingte Aufbauten im Nahbereich nicht optisch wahrgenommen werden soll.

Zur Anbringung von Werbeanlagen auf dem Dach sowie im Attikabereich, darf ebenfalls die maximal festgesetzte Gebäudehöhe bis zu 2,5 m überschritten werden.

Wird die von der Luftfahrtbehörde gemäß §12 LuftVG definierte Höhe, die eine Genehmigung des Bauvorhabens ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörde ermöglicht, von 124,0 m ü.NN durch technisch bedingte Aufbauten bzw. durch Werbeanlagen überschritten, so ist diesbezüglich mit der zuständigen Luftfahrtbehörde ein Einverständnis zu erzielen.

In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, dass aufgrund des zurückgegangenen Luftverkehrs auf dem amerikanischen Militärflughafen derzeit die Festsetzungen bezogen auf den Bauschutzbereich und der damit verbundenen Höhenregelung durch die zuständige Stelle (Wehrbereichsverwaltung Süd / Stuttgart) einer Überprüfung unterzogen werden. Der Anlass der Überprüfung stellt in Aussicht, dass eine Anhebung der Höhenregelung über die derzeitige Höhe von 124,0 m ü.NN vorgenommen wird. Infolge dessen wären auch technisch bedingte Aufbauten, die die Höhe von 124,0 m ü.NN überschreiten, ohne Zustimmung der Luftfahrtbehörde zulässig. Ein Zeitpunkt für das Untersuchungsergebnis steht derzeit nicht fest.

#### • Zahl der Vollgeschosse

Mit der Regelung der Vollgeschosse wird die Vorgabe aus dem Baudachteplan von maximal drei Geschosse planungsrechtlich gesichert. Lediglich für einen Bereich im Nordwesten (Baufeldkennzeichnung A) ist eine Viergeschossigkeit als Höchstmaß zulässig. Eine Regelung der Vollgeschosse wird vor allem deshalb notwendig, da die Höhenfestsetzung im Osten (Baufeldkennzeichnung C) mit 12,0 m auch eine andere Geschossigkeit ermöglicht. Die maximal festgesetzte Höhe berücksichtigt dabei, dass die Prüfboxen und Wartungshallen mit einer Hebebühne ausgestattet sind. Dementsprechend ist im Erdgeschoss eine Geschosshöhe erforderlich, die die im Baudachteplan angesetzten 3,0 m pro Geschoss überschreitet.

#### • Höhenlage der baulichen Anlage

Die in der Planzeichnung festgesetzte Höhenlage orientiert sich an dem bestehenden natürlichen Gelände. Dabei wird das Ziel verfolgt, die notwendigen Erdbewegungen im Plangebiet auf ein Minimum zu begrenzen. Durch die zulässige Abweichung +/- 0,3 m von der angegebenen EFH ist in dem nahezu ebenerdigen Geltungsbereich ein ausreichender Anpassungsspielraum gegeben.

### **7.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche**

Als Bauweise wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, die der offenen Bauweise gleicht, jedoch auch Gebäudelängen über 50,0 m zulässt. Somit wird ein größtmöglicher Gestaltungsspielraum eingeräumt, der gleichermaßen auch der Vorgabe des Siedlungskonzeptes Rechnung trägt und für dieses Grundstück eine offene Bauweise mit Sonderbauformen vorsieht.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen definiert. Das Baufenster umfasst den wesentlichen Teil des Planungsgebiets unter Aussparung des geplanten Innenhofs, der die Stellplatzanlage aufnehmen soll. Des Weiteren wird zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen im Norden und Westen ein ausreichender Abstand von mindestens 5,0 m eingehalten. Das Baufenster ist in seiner Ausformung so gestaltet, dass auch über die vom ADAC geplante Neubebauung hinaus ein ausreichender Entwicklungsspielraum gegeben ist.

#### **7.4 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten**

##### **• Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen**

Um eine möglichst große räumliche Flexibilität für den erforderlichen Stellplatznachweis zu gewährleisten, sind zusätzlich zur Möglichkeit innerhalb des Baufensters eigene Bereiche für Stellplätze und Tiefgaragen festgesetzt.

Die im südwestlichen Bereich bestimmte Fläche für Tiefgarage dient der Zufahrt in die geplante Tiefgarage. Stellplätze sind entlang der südlichen Grundstücksgrenze zur Sicherung der freiraumplanerischen Zielsetzungen nicht zulässig.

##### **• Einfahrtsbereiche**

Im Bebauungsplan werden die Bereiche für die Ein- und Ausfahrt auf das Planungsgrundstück geregelt. Die Zufahrten zu den notwendigen Stellplätzen werden demnach auf zwei Bereiche beschränkt, so dass durch die Zuweisung auf bestimmte Abschnitte die Auswirkungen durch Zu- und Abfahrten auf den bestehenden Verkehr reduziert werden. Dies gilt im Besonderen für die Zufahrt in die geplante Tiefgarage von der Pleikartsförster Straße. Gleichmaßen wird die durch die Lage und Form des Baufensters aufgezeigte städtebauliche Gliederung des Plangebietes gestützt.

#### **7.5 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

Als grünordnerische Festsetzungen werden sowohl Baumpflanzungen in Form von Einzelpflanzgeboten als auch eine extensive Dachbegrünung festgesetzt. Die Pflanzungen dienen neben der Gestaltung im Besonderen der Kompensation der baulichen Eingriffe auf dem Grundstück.

##### **• Einzelpflanzgebote**

Die Baumpflanzungen dienen der Eingrünung sowie der Einbindung des Vorhabens in den räumlichen Kontext, der in starkem Maß durch Grün- und Freiflächen geprägt ist. Gleichzeitig dienen sie der kleinklimatischen Verbesserung im Plangebiet und tragen zur Biotopvernetzung mit den angrenzenden Bereichen bei.

Mit der Straßen begleitenden Bepflanzung an der Carl-Diem-Straße wird darüber hinaus die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums (bedeutsame Verbindungsachse im Freiflächenstrukturkonzept, Verkehrsentwicklungsplan) verfolgt.

Aufgrund von unterirdischen Leitungstrassen (u.a. 110 kV-Leitungen) parallel zur westlichen Geltungsbereichsgrenze sind Baumpflanzungen innerhalb des Planungsgebietes zur Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Pleikartsförster Straße nicht möglich. Eine Verlegung der Leitungstrassen wäre hier nur mit einem unverhältnismäßigem Aufwand möglich.

##### **• Dachbegrünung**

Zur Verzögerung des Regenwasserabflusses und zur Verdunstung, und vor dem Hintergrund einer Minimierung der Abstrahleffekte, sind die Flachdächer extensiv zu 80% zu begrünen. Damit wird unter anderem auf die im Umweltplan aufgezeigte Bedeutung des Planungsgebietes innerhalb einer großräumigen Zone für den Luftaustausch reagiert.

Um die angestrebte ökologische Wertigkeit der extensiven Dachbegrünung zu gewährleisten, wird eine Substratmindesthöhe von 0.1 m festgesetzt.

Die getroffenen grünordnerischen Festsetzungen für Einzelpflanzgebote und Dachbegrünung dienen gleichzeitig der Kompensation der baulichen Eingriffe auf dem Grundstück.

## **7.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

### **• Gestaltung der Stellplätze, deren Zufahrten und sonstige Wege und Platzflächen**

Die versickerungsfähige Gestaltung mit wasserdurchlässigen Belägen und Materialien der Wege und Platzflächen, die nicht für Stellplätze und nicht der Erschließung sowie der Zu- / Abfahrt der Stellplätze und der Tiefgarage dienen, wird unter Berücksichtigung des Minimierungsgebots gemäß § 8 BNatSchG festgesetzt. Mittels der Festsetzung wird über die grünordnerisch anzulegenden Flächen hinaus einer Vollversiegelung der Flächen im Plangebiet entgegen gewirkt.

### **• Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche**

Die Festsetzung 20% der Grundstücksfläche als Grünfläche gärtnerisch zu gestalten und dauerhaft zu erhalten, dient der qualitativen grünordnerischen Gestaltung der Grundstücksfläche sowie dem Ausgleich der Eingriffswirkungen. Darüber hinaus soll die Möglichkeit eröffnet werden, den im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzepts und des Umweltplanes aufgestellten Zielsetzungen mittels einer freiraumplanerische Gestaltung Rechnung zu tragen. Um eine Gestaltungsvielfalt innerhalb eine Gesamtkonzepts zu gewährleisten, wird jedoch keine Flächenzuordnung auf dem Grundstück getroffen.

Des Weiteren wird in den Festsetzungen darauf hingewirkt, die Eingriffe in das Schutzgut Boden auf das für die Entwicklung des Grundstücks notwendige Maß zu reduzieren.

### **• Flächen zur Ableitung von Niederschlagswasser**

Zur Gewährleistung einer naturverträglichen Regenwasserbewirtschaftung mit dem Ziel einer schadlosen Ableitung von Niederschlagsabflüssen werden unbeschichtete Metalle wie Kupfer, Zink und Blei als Dachflächenmaterialien ausgeschlossen.

## **7.7 Festsetzungen von Flächen mit Leitungsrecht**

Am westlichen Rand des Geltungsbereichs parallel zur Pleikartsförster Straße verlaufen unterirdische Leitungstrassen (110 kV-, 20 kV-, 1 kV- und Fernmeldekabel) der Stadtwerke Heidelberg AG. Für diese Leitungstrassen sind Schutzstreifen vorzusehen. Insbesondere für die 110 kV-Leitung ist ein Schutzstreifen von 4,0 m einzuhalten. Für Baumpflanzungen ist darüber hinaus ein lichter Mindestabstand von 2,5 m zur Leitungsanlage erforderlich. Entsprechend ist die mit einem Leitungsrecht zu belastende Fläche in der Planzeichnung festgesetzt.

Aufgrund der Überlagerung unterschiedlicher Schutzstreifen ist der gesamte Bereich von der westlichen Parzellengrenze bis hin zur östlichen 2,0 m Abstandslinie des Schutzstreifens der 110 kV-Leitung als eine mit einem Leitungsrecht zugunsten des Leitungsträgers zu belastende Fläche in der Planzeichnung dargestellt.

In der Konsequenz sind Baumpflanzungen zwischen der Geltungsbereichsgrenze entlang der Pleikartsförster Straße und dem östlich liegendem Baufenster nicht möglich. In diesem Zusammenhang ist auch die Straßen begleitenden Hecke -vor allem die beiden Bäume innerhalb der Hecke mit Standort unmittelbar auf der Leitungstrasse- zu beseitigen und im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen zu ersetzen.

Des Weiteren wird nach Abstimmung des ADAC-Nordbaden mit den Stadtwerken Heidelberg AG auszugsweise auf Folgendes hingewiesen:

Werden während der Bauausführung Sicherungsmaßnahmen der 110 kV-Kabelanlage erforderlich, werden sich die Stadtwerke Heidelberg AG im entsprechenden Rahmen daran beteiligen.

Um eine dingliche Sicherung der Leitungsanlage herbeizuführen, werden die Stadtwerke

Heidelberg AG einen Gestattungsvertrag mit einer Eintragsbewilligung mit dem ADAC-Nordbaden schließen.

## **8 Verfahren**

### **8.1 Aufstellungsbeschluss**

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in öffentlicher Sitzung am 18.03.2004 gemäß § 2 (1) BauGB in Verbindung mit § 2 (4) BauGB beschlossen, den Bebauungsplan „Beiderseits des Kirchheimer Weges – (5. Änderung im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle)“ zu ändern.

Der Änderungsbeschluss wurde gemäß § 2 (1) Satz 2 BauGB öffentlich am 05.05.2004 im Stadtblatt Nr. 19 der Stadt Heidelberg bekannt gemacht.

### **8.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung**

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB wurde am 17. Mai 2004 im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Gebäude der Geschäftsstelle des ADAC Nordbaden durchgeführt.

Die Planungen wurden öffentlich erläutert. Den Bürgern wurde die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zusätzlich konnten Informationen zur Planung in digitaler Form über das Stadtplanungsamt Heidelberg angefordert sowie telefonische Auskünfte eingeholt werden. Anregungen zur Planung wurden nicht vorgebracht.

### **8.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde gemäß § 4 (1) BauGB durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange konnten ihre Stellungnahmen gemäß § 4 (2) innerhalb einer Frist vom 18.02.2005 bis zum 18.03.2005 vorbringen. Die vorgebrachten Hinweise und Ergänzungen wurden eingefügt, die ausschließlich redaktionellen Änderungen wurden eingearbeitet.

### **8.4 Öffentliche Auslegung**

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in öffentlicher Sitzung am 30.06.2005 gemäß § 3 (2) BauGB die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs „Beiderseits des Kirchheimer Weges – 5. Änderung im Bereich der ADAC-Geschäftsstelle“ mit Stand vom 20.05.2005 beschlossen.

Der Offenlagebeschluss wurde gemäß § 3 (2) Satz 2 BauGB mit dem Hinweis, dass Anregungen während der Auslegungsfrist vom 14.07.2005 bis zum 17.08.2005 vorgebracht werden können, am 06.07.2005 öffentlich im Stadtblatt Nr. 27 der Stadt Heidelberg bekanntgemacht.

Es wurden keine Anregungen vorgebracht.



## 9 Durchführung und Kosten

In enger Abstimmung zwischen der Stadt Heidelberg und dem Vorhabenträger, der gleichzeitig Grundstücksbesitzer ist, wurde zur Sicherung und Durchführung der im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung verfolgten Ziele, insbesondere der Grundstücksnutzung und der Durchführung des Ausgleichs im Sinne des § 1a (3) BauGB, ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen.

Darüber hinaus werden im Städtebaulichen Vertrag Vereinbarungen getroffen, die eine Kostenübernahme durch den Vorhabenträger für die Erstellung des Bebauungsplanentwurfs (LP 1-5 Grundleistungen und besondere Leistungen gemäß §40 HOAI) durch ein qualifiziertes Planungsbüro, für erforderliche und notwendige Fachgutachten, den Städtebaulichen Vertrag sowie für die notwendigen externen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Ökokontoregelung der Stadt Heidelberg regeln. Zusätzlich sind Abwasserbeiträge gemäß dem neuen Baurecht über den bisher entrichteten Betrag zu leisten.

Der Stadt Heidelberg entstehen somit keine Kosten.

Heidelberg, den 200

Annette Friedrich  
Stadtplanungsamt