

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Kirchheim „Einzelhandelsmarkt Pleikarts-
förster Straße 13 - 15“

Begründung
nach § 9 (8) BauGB

Stand: 30.03.2006

Fassung zum Satzungsbeschluss gemäß § 10
BauGB

A Bebauungsplan

A	Bebauungsplan	2
1	Erfordernis der Planaufstellung	5
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	5
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele	5
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	5
1.4	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	6
2	Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	6
2.1	Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg	6
2.2	Regionalplan	7
2.3	Flächennutzungsplan	7
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen	8
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)	8
3.2	Modell räumlicher Ordnung MRO	8
3.3	Stadtteilrahmenplan	9
4	Bestehende Fachplanungen und Gutachten	9
4.1	Siedlungsstrukturkonzept	9
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	9
4.3	Umweltplan	10
4.4	Schallimmissionsplan	10
4.5	Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	10
4.6	Zentrenkonzept Heidelberg (Einzelhandelsstrukturuntersuchung)	11
5	Städtebauliche Planungskonzeption	11
5.1	Verkehr	11
5.2	Nutzung und Struktur	12
5.3	Grün	12
6	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	13
6.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	13
6.2	Gestaltung des Ortsbildes	14

6.3	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	14
6.4	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	15
6.5	Belange der Ver- und Entsorgung	16
6.6	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	17
7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	18
7.1	Festsetzungen für den Vorhaben- und Erschließungsplan (§ 12 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB)	18
7.1.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	18
7.1.2	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	18
7.1.3	Fläche für Stellplätze, Zuwegung und Andienung	19
7.1.4	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen	19
7.1.5	Gestalterische Festsetzungen	20
7.2	Kennzeichnungen	20
7.3	Nachrichtliche Übernahmen	20
7.4	Hinweise	20
8	Verfahren und Abwägung	20
8.1	Einleitungsbeschluss	20
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	21
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	22
8.4	Offenlagebeschluss	24
9	Durchführung und Kosten	27
9.1	Grundbesitzverhältnisse	27
9.2	Durchführungsvertrag	27
9.3	Bodenordnung	27
10	Verzeichnis der Gutachten	28
11	Zusammenfassende Erklärung	28
11.1	Berücksichtigung der Umweltbelange	28
11.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	28

11.3	Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	29
B	Umweltbericht	30
1.	Beschreibung des Vorhabens	30
2.	Ziele des Umweltschutzes	30
3.	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	32
3.1	Beschreibung des Zustandes von Natur und Landschaft	32
3.2	Lärmbelastung	33
3.3	Luftschadstoffe	36
3.4	Kultur- und Sachgüter	36
4.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	36
5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen	37
5.1	Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft	37
5.2	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Bodenbelastungen	37
5.3	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schallimmissionen	38
5.4	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffimmissionen	39
6	Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen der Planung	39
6.1	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	39
6.2	Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter	40
6.3	Immissionsbelastung Schall	40
6.4	Luftschadstoffbelastung	41
7	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe von Auswahlgründen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	42
8.	Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren	45
9	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse	45
10	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	46
11	Allgemein verständliche Zusammenfassung	46

Anlagen

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die Fa. ALDI Ketsch GmbH & Co KG beabsichtigt im Zuge ihrer weiteren Filialentwicklung die Errichtung eines Einzelhandelsmarkts zur Versorgung von Heidelberg-Kirchheim. Anlass der Ansiedlung ist insbesondere der hohe Anteil von Kunden aus Kirchheim in den bestehenden Märkten in Heidelberg-Rohrbach sowie in Leimen und Sandhausen. Nach mehrjähriger Suche nach einem geeigneten Standort hat die Fa. ALDI im Jahr 2004 das Gelände des bisherigen Autohauses Kunz, Pleikartsförster Straße 13 – 15, erworben. Bewusst wurde dabei ein Standort in städtebaulich integrierter Lage gewählt.

Die beabsichtigte Nutzung entspricht nicht dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Kirchheim-West Änderungen“. Insbesondere können die überbaubaren Grundstücksflächen nicht eingehalten werden. Um den spezifischen städtebaulichen Anforderungen, die sich aus einem Einkaufsmarkt ergeben, gerecht werden zu können, erfolgt anstelle einer Änderung des bestehenden Bebauungsplans, die Neuaufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB.

Aus Sicht der Stadt Heidelberg ist eine Verbesserung der Versorgung in Kirchheim erforderlich. Nachdem sich das Baugrundstück im Ortszentrum von Kirchheim befindet, kann der von der Fa. ALDI angestrebte Standort angesichts seiner städtebaulich integrierten Lage grundsätzlich akzeptiert werden, zumal der geplante Markt ausschließlich der Versorgung des Stadtteils Kirchheim dient und ein darüber hinausgehendes Einzugsgebiet weder beabsichtigt noch angesichts der Lage der in Rohrbach, Leimen und Sandhausen vorhandenen ALDI-Märkte zu erwarten ist.

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 BauGB. Danach soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet werden und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Kirchheim – Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 - 15“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung
- die Wiedernutzung einer sich abzeichnenden Gewerbebrache im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden
- die Minimierung und Minderung der Belastungen der Umwelt
- die Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen benachbarter Nutzungen
- die Sicherstellung einer angemessenen Gestaltung des Ortsbilds

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Kirchheim – Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 - 15“ ist Teil des Bebauungsplans „Kirchheim-West Änderungen“, der seit 08.05.1981 rechtskräftig ist.

Mit Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Kirchheim – Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 - 15“ werden für seinen Geltungsbereich die Festsetzungen des Bebauungsplans „Kirchheim-West Änderungen“ durch die Festsetzungen des neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplans ersetzt.

Für den Fall einer Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Absatz 6 BauGB tritt der bisherige Rechtszustand wieder in Kraft.

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Kirchheim an der Pleikartsförster Straße nördlich des zentralen Platzbereiches („Spinne“). Der vorgesehene Geltungsbereich wird begrenzt

- im Norden: durch die südliche Grenze der Albert-Saur-Straße, geradlinig verlängert auf die Pleikartsförster Straße
- im Osten durch die westliche Grenze der Pleikartsförster Straße bzw. die westliche Grenze der Flurstücke 40151, 40152, 40152/1 und 40153
- im Süden durch die nördliche Grenze des Flurstücks 40153 und eine Linie ca. 6 m nördlich der nördlichen Grenze des Flurstücks 44838/1
- im Westen durch die östliche Grenze der Albert-Saur-Straße.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst folgende Flurstücke:

44837 (teilweise), 44838 (teilweise) und 44839.

Die genaue räumliche Abgrenzung des rund 0,43 ha großen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:500, in der Fassung vom 30.03.2006.

2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

2.1 Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg

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

Des Weiteren sind gemäß LEP hinsichtlich Einzelhandel die folgenden Ziele zu beachten:

- Die Verkaufsfläche von Einzelhandelsgroßprojekten soll so bemessen sein, dass deren Einzugsbereich den zentralörtlichen Verflechtungsbereich nicht wesentlich überschreitet.
- Einzelhandelsgroßprojekte dürfen weder durch ihre Lage noch durch ihre Größe noch durch ihre Folgewirkungen die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne der Standortgemeinde wesentlich beeinträchtigen.

Einzelhandelsgroßprojekte sollen vorrangig an städtebaulich integrierten Standorten ausgewiesen, errichtet oder erweitert werden.

- Neue Einzelhandelsgroßprojekte sollen nur an Standorten realisiert werden, wo sie zeitnah an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen werden können.

Die Planung entspricht angesichts der städtebaulich integrierten Lage und dem auf Kirchheim beschränkten Einzugsgebiet den Zielsetzungen des LEP.

2.2 Regionalplan

Der Regionalplan Unterer Neckar aus dem Jahr 1992 stellt das Plangebiet als „Siedlungsfläche Wohnen“ dar. Ein der örtlichen Versorgung mit Gütern des periodischen und aperiodischen Bedarfs dienender Einzelhandelsbetrieb entspricht als Wohnfolgenutzung grundsätzlich hinsichtlich der Art der Flächennutzung den Darstellungen des Regionalplans.

Zu Einzelhandelsansiedlungen wird textlich ausgesagt, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe im Sinne von § 11 Absatz 3 BauNVO nur zulässig sind, wenn die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte in ihrer regionalen Aufgabenstellung sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung und innerörtliche Versorgung nicht nennenswert beeinträchtigt werden. Dies schließt ein, dass

- außerhalb der Siedlungskerne liegende, städtebaulich nicht integrierte großflächige Einzelhandelsbetriebe grundsätzlich nicht zuzulassen (...) sind,
- aus zwingenden Gründen nicht integrierbare, großflächige Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise nur dann zuzulassen sind, wenn sich Störungen der Leistungsfähigkeit zentralörtlicher Einrichtungen in eng begrenztem Rahmen halten,
- großflächige Einzelhandelsbetriebe so zu bemessen sind, dass ihr Einzugsgebiet nicht wesentlich über sowohl den landesplanerisch vorgegebenen als auch den städtebaulich begründeten Versorgungsbereich hinausgeht“.

Der vorliegende Einzelhandelsstandort entspricht dem von der Regionalplanung angestrebten Ziel einer städtebaulich integrierten Lage. Die vorliegende Planung ist somit mit den Zielen der Regionalplanung vereinbar.

2.3 Flächennutzungsplan

Der derzeit rechtskräftige Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vom 25.02.1983 stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar. Da mit dem vorliegenden Bebauungsplan abweichende Planungsziele verfolgt werden, wird das Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan nicht eingehalten.

Die im vorliegenden Bebauungsplan beabsichtigten Nutzungen weichen von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab und machen eine parallele Änderung des Flächennutzungsplans nach § 8 Absatz 3 BauGB erforderlich. Ein entsprechender Antrag zur Änderung des Flächennutzungsplans wurde beim Nachbarschaftsverband bereits gestellt.

Der zur Zeit in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan stellt in diesem Bereich die Nutzungen des vorliegenden Bebauungsplans dar. Der Bebauungsplan ist somit aus dem künftigen Flächennutzungsplan entwickelbar.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)

Der STEP aus dem Jahr 1997 zeigt die für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Heidelberg in den nächsten Jahren maßgebenden Leitziele auf. Für das vorliegende Planungsvorhaben sind insbesondere folgende Zielsetzungen relevant:

Zielbereich städtebauliches Leitbild:

Bauland ist sparsam zu verwenden. Es ist eine maßvolle Innenentwicklung durch Nachverdichtung gemäß eines nach sozialverträglichen, stadtbildpflegerischen und stadtklimatologischen Gesichtspunkten zu erarbeitenden städtebaulichen Dichteplans anzustreben.

Eine konsequente Mischung der Funktionen auf engem Raum – also Wohnen – Arbeiten – Freizeit etc. – ist anzustreben, damit Urbanität entsteht. U.a. sind dichtere Bauformen und komplexere Nutzungsstrukturen dabei Leitgedanken.

Zielbereich Arbeiten

Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe mit innerstädtischen Sortimenten am Stadtrand sind abzulehnen, wenn sie die Attraktivität des innerstädtischen Handels und damit auch die Stadt als Kommunikations- und Tourismuszentrum beeinträchtigen.

Zielbereich Mobilität

Mit der Entscheidung über den Grad der Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen wird das künftige Verkehrsaufkommen erheblich mitbestimmt. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sind deshalb durchmischte, kompakte Strukturen anzustreben, die die Möglichkeit zu einem hohen Anteil an Fuß- und Radwegen bieten.

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

3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Modell räumlicher Ordnung (MRO) aus dem Jahr 1999 konkretisiert den STEP 2010 und zeigt, wo neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen können, welche Versorgungszentren gestärkt, welche Flächen frei bleiben und welche räumlichen Achsen betont werden sollen. So lassen sich die Prioritäten in der künftigen räumlichen Entwicklung Heidelbergs erkennen.

Hinsichtlich der Zentren hat eine Stärkung der polyzentralen Struktur Priorität. Im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ wird eine möglichst wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs angestrebt, um so die Verkehrsbewegungen zu minimieren. Die Entwicklung und Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten soll nur noch in städtebaulich integrierten Lagen zugelassen werden.

Im Erläuterungsplan „Zentren“ des MRO ist das Planungsgebiet als sonstige Siedlungsfläche Bestand dargestellt. Die Darstellung des bestehenden Bereichs der Handels- und Dienstleistungskonzentration ist auf die Schwetzingen Straße beschränkt. Als Zielaussage ist für Kirchheim zudem die Entwicklung der Zentrenfunktion enthalten.

Auch wenn das Plangebiet nicht von der Darstellung des Zentrenbereichs Kirchheims abgedeckt wird, deckt sich die Planung angesichts der städtebaulich integrierten Lage dennoch mit den Zielsetzungen des MRO.

3.3 Stadtteilrahmenplan

Für den Stadtteil Kirchheim besteht ein Stadtteilrahmenplan aus dem Jahr 1994 (Bestandsaufnahme, Prognose und Bewertung) sowie aus dem Jahr 1998 (Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge).

Im Stadtteilrahmenplan wird dargelegt, dass die Schwetzingener Straße und die unmittelbar umgebenden Wohnquartiere funktional-räumlich und historisch die Ortsmitte von Kirchheim bilden. Die Geschäfte zur Deckung des täglichen und mittelfristigen Bedarfs konzentrieren sich entlang der Schwetzingener Straße vom Heuauer Weg bis zur Odenwaldstraße.

Das Sortimentsangebot in Kirchheim ist laut Stadtteilrahmenplan vollständig besetzt (1998), im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist die Ausstattung mit Einzelhandelsbetrieben und Verkaufsfläche jedoch unterdurchschnittlich.

Die bestehenden günstigen Voraussetzungen und Führungsvorteile sollen zur Stärkung des lokalen Nebenzentrums genutzt werden.

Die Planung des Bebauungsplans entspricht somit den hinsichtlich der Einzelhandelsentwicklung relevanten grundlegenden Zielsetzungen des Stadtteilrahmenplans.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten

4.1 Siedlungsstrukturkonzept

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

Im städtebaulichen Leitplan ist das Plangebiet als Baufläche mit überwiegend Ein- und Mehrfamilienhäusern dargestellt. Das Stadtteilzentrum von Kirchheim grenzt unmittelbar an.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt eine überwiegend offene Bauweise, bei einer Traufhöhe von maximal 9 m und eine Grundflächenzahl zwischen 0,41 und 0,6 vor.

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

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

Im Gestaltkonzept ist die Bebauung entlang der Pleikartsförster Straße bis zur Einmündung Albert-Saur-Straße als Teil des historischen Ortskerns mit besonderer Öffentlichkeitswirksamkeit dargestellt. Die historischen Ortskerne und Stadtteilzentren sind in der Gestaltung des öffentlichen Raumes als Orte erhöhter öffentlicher Bedeutung zu thematisieren. Weiterhin ist die Pleikartsförster Straße als stadtstrukturell bedeutende Straße mit der Zielsetzung der Anlage einer begleitenden Baumreihe vorgesehen.

Im Maßnahmenkonzept sind für das Planungsgebiet keine Zielaussagen benannt.

Neben den plangebietsbezogenen Zielaussagen ist im Freiflächenstrukturkonzept dargelegt, dass die Versorgung mit Spielflächen in Kirchheim unzureichend ist.

Der rechnerische Bedarf wurde zum Zeitpunkt der Untersuchung nur zu 28 % gedeckt. Dementsprechend besteht ein erheblicher Nachholbedarf.

4.3 Umweltplan

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

Der Umweltplan trifft auf Grund seines Maßstabes von 1:50.000 keine genauen Aussagen zum Planungsgebiet. Es lassen sich allerdings allgemeine Aussagen über das naturräumliche Umfeld, in das das Planungsgebiet eingebunden ist, ableiten:

- **Boden:** Siedlungsfläche
- **Wasser:** Porengrundwasserleiter - Grundwasserspeicher überregionaler Bedeutung
- **Klima / Luft:** Bereich mit fallwindähnlichen Ausgleichsströmungen

Konkrete Maßnahmenswerpunkte werden für den Bereich des Planungsgebiets nicht definiert.

4.4 Schallimmissionsplan

Nach dem Schallimmissionsplan Heidelberg (Stadt Heidelberg, 1988) liegt die straßenverkehrsbedingte Lärmbelastung entlang der Pleikartsförster Straße im unmittelbaren Straßenbereich zwischen 60 bis 65 dB(A) tags und 55 bis 60 dB(A) nachts. In den durch die vorhandene Bebauung abgeschirmten Bereichen sinkt die Lärmbelastung erheblich ab, bei Nacht betragen die Werte nur noch 35 – 40 dB(A).

Im unmittelbaren Straßenbereich besteht, nachdem die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ überschritten sind, ein Konfliktpotenzial, das im Rahmen der Bauleitplanung im Sinne der Lärmvorsorge bzw. Lärmreduzierung berücksichtigt werden muss. Aus diesem Grund wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Kapitel 6. „Schalltechnische Beurteilung“ wiedergegeben.

4.5 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

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

Ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans ist die geplante Straßenbahn nach Kirchheim. Die sich daraus ergebenden Änderungen der Verkehrsströme in Kirchheim bilden die Grundlage für die planerische Auseinandersetzung mit den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens.

Ein weiterer Baustein zur Umsetzung dieser Zielsetzung ist eine „Stadt der kurzen Wege“. Ein der örtlichen Versorgung dienender Einzelhandel in einer städtebaulich integrierten Lage dient der Umsetzung dieser Zielsetzung.

Durch die städtebaulich integrierte Lage ist sichergestellt, dass weite Teile der Bevölkerung den Einkaufsmarkt zu Fuß oder per Fahrrad erreichen können.

Durch die Verbesserung der Versorgungsausstattung in Kirchheim kann zudem erreicht werden, dass bisherige Einkaufsfahrten, insbesondere nach Rohrbach, künftig vermieden oder zumindest in ihrer Länge verringert werden.

4.6 Zentrenkonzept Heidelberg (Einzelhandelsstrukturuntersuchung)

Die Einzelhandelsstrukturuntersuchung aus dem Jahr 1997 zeigt anhand einer zukunftsorientierten Analyse des örtlichen Einzelhandels den Status sowie die Entwicklungschancen des Einzelhandels und die Möglichkeiten zur Stärkung von Heidelberg als oberzentralem Einzelhandelsstandort und seiner Einkaufsattraktivität auf. Zudem werden Empfehlungen zur Sicherung der Qualität der Versorgung in den einzelnen Stadtteilen abgegeben. Die bewertende Bestandserhebung mündet in ein räumliches Zentrenmodell ein.

Das Planungsgebiet ist keinem Zentrentyp zugeordnet, während die Ortsmitte von Kirchheim dem Zentrentyp C mit der Funktion der Nahversorgung zugeordnet ist.

Laut Einzelhandelsstrukturuntersuchung bestehen im Stadtteil Kirchheim Defizite in der Nahversorgung. Dementsprechend werden rund 1.600 m² zusätzlicher Verkaufsfläche notwendig. Das Erweiterungspotenzial umfasst ca. 800 m² Verkaufsfläche für Lebensmittel und ca. 800 m² für Nichtlebensmittel im zentrenrelevanten Bereich. Als Standorte für diese zusätzlichen Verkaufsflächen wäre laut Einzelhandelsstrukturuntersuchung unter anderem der Bereich um die Spinne denkbar.

Seit der Erstellung der Einzelhandelsstrukturuntersuchung hat sich in Kirchheim keine nennenswerte Neuansiedlung von Einzelhandelsgeschäften mehr ergeben. Vielmehr wurde der ursprüngliche ALDI-Standort aufgegeben und der LIDL-Markt verlagert, so dass die nahversorgungsrelevante Verkaufsfläche insgesamt gesunken ist. Der skizzierte Bedarf besteht somit weiterhin.

Das aktualisierte Zentrenkonzept vom März 2006 geht bei der Bewertung der Nahversorgungssituation in den Stadtteilen bereits von der Ansiedlung des ALDI-Marktes an der Pleikartsförster Straße sowie von der Erweiterung des LIDL-Marktes am Heuauer Weg aus. Bei der Stadtteilbewertung wird in dem Gutachten als Schwachpunkt in Kirchheim u.a. die unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung und die geringe Zukunftsfähigkeit der Magnete in integrierter Lage genannt. Die vorliegende Planung kann hierbei Abhilfe leisten.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Verkehr

Individualverkehr

Die straßenmäßige Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Pleikartsförster Straße. Ein Ausbau des vorhandenen Straßennetzes in Folge der Planung ist nicht vorgesehen. Die Verkehrstechnische Stellungnahme zum Planvorhaben (modus consult 2005) bestätigt eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Pleikartsförster Straße.

Die Erschließung der geplanten Stellplatzanlage erfolgt durch eine unmittelbare Zufahrt von der Pleikartsförster Straße aus. Es liegen trotz der engen Bebauung ausreichende Sichtverhältnisse für einbiegende Fahrzeuge vor.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungsgebiet befindet sich in geringer Entfernung zu der künftigen Straßenbahnhaltestelle „Kirchheim-Rathaus“ und den zugehörigen Bushaltestellen. Die Erschließung des geplanten Einzelhandelsmarkts durch den öffentlichen Personennahverkehr ist gesichert.

Radverkehr

Für den Radverkehr sind im Ortszentrum von Kirchheim keine gesonderten Verkehrsflächen ausgewiesen. Dies ist angesichts der weitgehenden Einbeziehung in Tempo 30-Regelungen auch nicht erforderlich. Von den ausgedehnten Baugebieten Kirchheim West und „Am Dorf“ ist das Planungsgebiet für Radfahrer unabhängig vom Autoverkehr über vorhandene Wege erreichbar.

5.2 Nutzung und Struktur

Das Planungsgebiet wird derzeit durch ein Autohaus mit Reparaturwerkstatt genutzt. Künftig ist an Stelle des Autohauses die Errichtung eines Einkaufsmarkts mit einer maximalen Verkaufsfläche von 1.040 m² (Verkaufsraum 940 m², Windfang 20 m², Vordach 80 m²) sowie mit den zugehörigen Stellplätzen vorgesehen.

Mit dem geplanten Einkaufsmarkt soll die vorhandene Versorgungssituation in Kirchheim verbessert werden. Der Standort ist angesichts seiner städtebaulich integrierten Lage zwischen ausgedehnten Wohngebieten und dem alten Ortszentrum von Kirchheim für diese Nutzung grundsätzlich geeignet.

Die vorhandene Bebauungsstruktur ist geprägt durch eine Orientierung der Freiflächen in Richtung der öffentlichen Straßen. Sowohl das vorhandene Ausstellungs- wie auch das Werkstattgebäude springen von der Straßenkante zurück. Nur das Wohnhaus mit Ladengeschäft im EG steht unmittelbar an der Straßenkante.

Im Rahmen der Neubebauung ist eine grundlegende Umstrukturierung vorgesehen. Der vorhandene Gebäudebestand wird komplett abgebrochen. Die Neubebauung wird Richtung Osten unmittelbar an die Pleikartsförster Straße angebaut. Richtung Norden erfolgt ebenfalls eine Orientierung an der Straßenkante der Albert-Saur-Straße; allerdings wird das Gebäude geringfügig von der Straßenkante abgerückt, um eine Begrünung zu ermöglichen. Weiterhin wird die Fassade durch Stützen, Fensteröffnungen und Fassadenbegrünungen gegliedert, um eine überlange ungegliederte Fassade zu vermeiden.

5.3 Grün

Das Planungsgebiet ist derzeit weitestgehend versiegelt und dementsprechend in ökologischer Hinsicht als Defizitraum anzusprechen. Als stadtgestalterisch einzig nennenswertes Element verläuft entlang der Albert-Saur-Straße eine Hecke, die das Betriebsgelände von der Straße abgrenzt und den Straßenraum fasst.

Im Rahmen der Planung ist vorgesehen, die vorhandene Hecke zu erhalten bzw. durch gleichwertige Strukturen zu ersetzen. Die Heckenpflanzung soll zudem um das gesamte Grundstück ausgedehnt werden, wobei entlang der Nordseite der Albert-Saur-Straße eine gegliederte Ausbildung in Abschnitten mit unterschiedlicher Höhenentwicklung bzw. mit unterschiedlichen Pflanzenarten und Unterbrechungen durch Fassadenbegrünungen erfolgen soll. Weiterhin ist eine Überstellung der Stellplätze mit Bäumen sowie eine Teilflächenentsiegelung im Umfeld des Gebäudes vorgesehen.

Im Vergleich zum vorherigen Zustand werden die bestehenden ökologischen Defizite verringert.

6 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Planung insbesondere berührt durch die auf das Planungsgebiet einwirkenden Immissionen und ausgehenden Emissionen sowie durch mögliche Bodenbelastungen mit erheblich umweltgefährdenden Stoffen.

Immissionen:

Zur Ermittlung der durch die Planung zu erwartenden zusätzlichen Emissionen wurde ein schalltechnisches Gutachten durch das Ingenieurbüro für Bauphysik Wille, Mannheim, erarbeitet.

Maßgebend für die Beurteilung der schalltechnischen Situation ist die Schutzwürdigkeit der Immissionsorte. Diese ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans „Kirchheim-West Änderungen“ sowie der tatsächlichen Nutzung.

Die Grundstücke nördlich, westlich und südlich des Planungsgebiets sind als Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO festgesetzt. Die Bebauung entlang der Pleikartsförster Straße ist nicht durch einen Bebauungsplan abgedeckt, sondern planungsrechtlich dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen. Entsprechend der gegebenen dominierenden Wohnnutzung ist es schalltechnisch ebenfalls als Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO zu bewerten.

Verkehrsimmissionen

Mit Umsetzung der Planung wird es zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens in der Pleikartsförster Straße kommen. Die Verkehrssteigerung beträgt in Bezug auf das im Prognosejahr 2010 ohnehin zu erwartende Verkehrsaufkommen nördlich der Markteinfahrt ca. 680 Kfz/24 h und südlich der Markteinfahrt ca. 300 Kfz/24 h (vgl. Kap. 6.5). Entsprechend den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (Ingenieurbüro für Bauphysik Wille, 2005) resultiert daraus eine Erhöhung des Emissionspegels der Pleikartsförster Straße um 0,1 bis 0,2 dB(A). Angesichts der nur geringfügigen, für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Schallpegelerhöhung wird die schalltechnisch ungünstige Situation durch die Planung nicht nennenswert verschärft.

Auch wenn die Lärmzunahme auf einem sehr hohen Niveau erfolgt (vgl. Umweltbericht Kap.3.2), ist die Planung schalltechnisch vertretbar, da aufgrund der städtebaulich integrierten Lage zwar kleinräumige Verkehrssteigerungen möglich sind; großräumig jedoch eine Verkehrsminderung und damit auch eine Lärminderung erreicht wird.

Gewerbelärmimmissionen

Durch den geplanten Einkaufsmarkt ergeben sich zudem Geräuschimmissionen durch die Anlieferung, durch verschiedene betriebstechnische Anlagen sowie insbesondere durch das Verkehrsaufkommen im Bereich der Stellplatzanlage. Die zu erwartenden neuen Gewerbelärmimmissionen werden überlagert von den bereits bestehenden Lärmimmissionen des südlich angrenzenden Lebensmittelmarkts und dessen Stellplatzanlage (Vorbelastung).

Gemäß den im Umweltbericht Kapitel 6.3 näher dargelegten Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens werden unter Berücksichtigung der in Kap. 7.5.3 dargelegten Schallschutzmaßnahmen die maßgebenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen Immissionsorten nicht überschritten.

Altlasten

Nachdem es sich beim Planungsgebiet um die Fläche eines Gewerbebetriebs handelt, lag der begründete Verdacht auf mögliche schädliche Bodenveränderungen vor. Daher wurde durch das Ingenieurbüro für Baugrund- und Umweltconsult Hofmann eine orientierende umwelttechnische Untersuchung der Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplans vorgenommen.

Die Ergebnisse des Gutachtens hinsichtlich der gegebenen Belastungssituation sind im Umweltbericht Kap. 3.1, die daraus folgenden Maßnahmen im Umweltbericht Kap. 5.2 dargestellt. Die vorgefundenen Bodenbelastungen stehen der Planung nicht entgegen.

6.2 Gestaltung des Ortsbildes

Mit dem Bebauungsplan wird der planungsrechtliche Rahmen für eine Neubebauung in einem innerörtlichen Straßenzug, der durch eine den Straßenraum eng fassende Bebauung in Haus-Hof-Bauweise geprägt ist, geschaffen. Es gilt, die geplante Neubebauung in die bestehenden Baustrukturen einzufügen, ohne die vom umgebenden Bestand abweichende Nutzung des Gebäudes zu leugnen.

Vorgesehen ist daher, das geplante Gebäude unmittelbar an der Straßenkante der Pleikartsförster Straße zu errichten. Die Bauflucht des Straßenraumes wird damit aufgenommen. Entlang der Albert-Saur-Straße wird der Straßenraum ebenfalls klar gefasst.

Hinsichtlich der Gebäudegestaltung gibt die Funktion des Gebäudes einen gewissen Gestaltungsrahmen vor. Es wird jedoch dennoch versucht, dass im Vergleich zur Nachbarbebauung großvolumige Gebäude in die Umgebung gestalterisch einzufügen. Die umgebende Bebauung im Bereich der Pleikartsförster Straße wird geprägt durch zweigeschossige Gebäude mit ziegeleingedeckten Satteldächern. Das Ortsbild wirkt deshalb intakt und sehr homogen. Diese Charakteristik wird bei der Gestaltung des eingeschossigen Markts übernommen. Die zwei gegeneinander versetzten Pultdächer bekommen ebenfalls eine Ziegeleindeckung.

Die Details der Gebäudegestaltung ergeben sich aus dem mit der Stadt abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan, der als Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans verbindlich ist.

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

Die beabsichtigte Zulassung eines Einzelhandelsmarkts erfordert eine Auseinandersetzung mit den relevanten raumordnerischen und städtebaulichen Belangen:

- Auswirkungen auf Nachbargemeinden bzw. benachbarte Stadtteile

Aufgrund der Dichte des Filialnetzes der Fa. ALDI, die in Rohrbach, Leimen und Sandhausen weitere Filialen betreibt, sowie aufgrund der räumlichen Lage sind negative Auswirkungen der Planung auf Nachbargemeinden bzw. auf benachbarte Stadtteile auszuschließen. Der geplante Markt wird keine über Kirchheim hinausgehenden Versorgungsaufgaben übernehmen; er wird alleine der Versorgung der Bevölkerung Kirchheims dienen.

- **Sicherung der Versorgung in Kirchheim**

Zielsetzung der Planung ist es, in Kirchheim das Versorgungsangebot mit Gütern des täglichen bzw. periodischen Bedarfs zu verbessern. Mit der Stärkung einer örtlichen Versorgung wird der allgemeinen Entwicklungstendenz einer weiteren räumlichen Konzentration im Einzelhandel auf wenige Schwerpunkte (wie z.B. Rohrbach-Süd) entgegengewirkt. Der geplante Einkaufsmarkt dient daher der Sicherung der örtlichen Versorgung in Kirchheim.

- **Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich in Kirchheim**

Das Planungsgebiet liegt in Randlage zum zentralen Versorgungsbereich in Kirchheim und unmittelbar angrenzend an ausgedehnte Wohnbereiche. Der Standort ist daher als städtebaulich integriert zu betrachten. Der durch kleinteiligen Einzelhandel geprägte zentrale Versorgungsbereich entlang der Schwetzingen Straße ist vom Planungsgebiet aus problemlos fußläufig erreichbar; es ist davon auszugehen, dass mit der durch das Vorhaben bewirkten verstärkten Nachfragebindung im Kernbereich von Kirchheim positive Synergieeffekte für den sonstigen Einzelhandel im Ortszentrum zu erwarten sind.

Nachteilige Auswirkungen der Planung auf den zentralen Versorgungsbereich in Kirchheim sind nicht zu erwarten.

6.4 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Entsprechend den Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans gilt es, die Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen sicher zu stellen. Auch das BauGB verlangt eine besondere Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung. Der Bebauungsplan trägt zu diesen Zielsetzungen bei, in dem entsprechend der Konzeption der „Stadt der kurzen Wege“ eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung ermöglicht wird. Insbesondere für nicht-motorisierte Kreise der Bevölkerung werden so die Einkaufsmöglichkeiten gesichert bzw. verbessert. Dennoch sind durch die Planung Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, insbesondere auf die Pleikartsförster Straße und den Knotenpunkt Sandhäuser/Hegenichstraße nicht auszuschließen. Daher wurde ein Verkehrstechnisches Gutachten (Modus consult, Ulm 2005) erstellt.

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Pleikartsförster Straße wird maßgeblich beeinflusst von den sich nach dem Bau der Straßenbahn ergebenden Änderungen der Verkehrsströme. Hierzu wurde ein Verkehrskonzept aufgestellt (PTV AG Karlsruhe, 2002). Für die Pleikartsförster Straße, die in beide Fahrtrichtungen befahrbar bleibt, ist im Untersuchungsgebiet künftig von einer Belastung von 4.600 bis 5.1200 Kfz/24h (ohne geplanten Markt) auszugehen.

Objektbezogenes Verkehrsaufkommen

Das objektbezogene Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr ermittelt sich aus der Kundenanzahl und dem Anteil der Kfz-Kunden. Das Verkehrsgutachten geht von einer anzunehmenden Kundenzahl von 1.000 bis 1.200 Kunden/Tag aus. Weiterhin wird angenommen, dass 70 % der Kunden mit dem Pkw anfahren.

Das Verkehrsaufkommen des Markts setzt sich zusammen aus Neuverkehr sowie dem ohnehin im Zuge der Pleikartsförster Straße vorhandenen Verkehr, der zum Teil den Markt anfährt (Abschöpfung).

Unter Berücksichtigung des Anteils Kfz-Kunden und der erzielbaren Abschöpfung aus dem bereits bestehenden Verkehrsaufkommen sind in der Pleikartsförster Straße durch den geplanten Markt folgende Veränderungen zu erwarten:

	Bezugsfall Kfz/24h	Planfall Kfz/24h	Zunahme Kfz/24h	Relation
Nördlich Aldi	4.600	5.280	+ 680	+ 15 %
Südlich Aldi	5.100	5.400	+ 300	+ 6 %

Auswirkungen auf das Verkehrsnetz

Die prognostizierte zusätzliche Verkehrsbelastung kann entsprechend den Ergebnissen der Verkehrstechnischen Stellungnahme in der Pleikartsförster Straße abgewickelt werden. Die Zu- und Abfahrt ist ausreichend leistungsfähig. In Folge des geplanten Aldi-Markts ist in der Pleikartsförster Straße mit keiner wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssituation zu rechnen.

Der Knotenpunkt Sandhäuser-/Hegenichstraße ist bereits im Bezugsfall (Verkehrszustand 2010 ohne Umsetzung der Planung) gemäß der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Straßenbahn (PTV AG Karlsruhe: Verkehrskonzept Kirchheim, 2002) zu 86 % ausgelastet. Die Belastung des Knotenpunktsaastes Pleikartsförster Straße wird sich durch den geplanten Markt um 300 Kfz/24h auf 5.400 Kfz/24h erhöhen (etwa 6 % Zunahme). In Relation zur Gesamtbelastung des Knotenpunktes Sandhäuser-/Hegenichstraße entspricht dies einer Verkehrszunahme um etwa 2 %.

In der Spitzenstunde wird sich durch die Planung das Verkehrsaufkommen um etwa 40 Kfz/h erhöhen. Für die Gesamtbelastung des Knotenpunktes Sandhäuser-/Hegenichstraße entspricht dies einer Verkehrszunahme um etwa 3 %.

	Bezugsfall	Planfall	Zunahme	Relation
Kfz/24 h	13.700	14.000	+ 300	+ 2 %
Kfz/h (Abendspitze)	1.170	1.210	+ 40	+ 3 %

Gemäß den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wird mit Umsetzung der Planung der Auslastungsgrad bei Zulauf auf die Lichtsignalanlage Sandhäuser-/Hegenichstraße von 86 % im Bezugsfall auf etwa 94 % im Planfall ansteigen. Es bestehen somit auch künftig noch gewisse, wenn auch geringe Leistungsreserven.

6.5 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit Gas, Strom, Wasser und Fernmeldeeinrichtungen wird über die bereits vorhandenen Versorgungsleitungen sichergestellt. Das Leitungsnetz der Stadtwerke Heidelberg ist in der Lage den Mindestlöschwasserbedarf nach den technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405 (Juli 1978) bereitzustellen.

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt durch Anschluss an den bestehenden Kanal in der Pleikartsförster Straße.

Die Möglichkeiten einer dezentralen Versickerung des Niederschlagswassers wurden im Gutachten (IBU, 2005) untersucht. Aufgrund der vorgefundenen Untergrundsituation (vgl. Umweltbericht Kap. 3.2) bestehen nach Aussage des Gutachtens keine ausreichend geeigneten Untergrundverhältnisse für eine dezentrale Versickerung von Oberflächenwasser. Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung wird daher keine dezentrale Versickerung von Oberflächenwasser vorgesehen.

Der Verzicht auf eine Niederschlagswasserversickerung ist vertretbar, da das Grundstück bereits derzeit bebaut ist und in die vorhandene Kanalisation entwässert wird. Nachdem der Versiegelungsgrad durch die Planung absinkt und zugleich wasserdurchlässige Stellplatzbeläge vorgegeben werden, ergibt sich gegenüber der bisherigen Situation auch ohne eine vollständige Niederschlagswasserversickerung eine Entlastung des Kanalnetzes.

6.6 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Um die Belange von Natur und Landschaft vollständig zu ermitteln und in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB einstellen zu können, erfolgte im Bebauungsplanverfahren als erster Schritt eine Bestandsaufnahme und Bewertung der zu betrachtenden Schutzgüter im Plangebiet. Die Bewertung der relevanten Schutzgüter erfolgte auf der Grundlage des Heidelberger Bewertungsverfahrens. Nach diesem Verfahren bildet die Zuordnung von Wertfaktoren zu den einzelnen Schutzpotentialen und Flächen die Grundlage für die Bewertung von Natur und Landschaft. Dabei wird davon ausgegangen, dass jedes Schutzpotential einen spezifischen Wert für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild aufweist, der zu der Fläche in Beziehung gesetzt werden kann.

Als zweiter Schritt erfolgt die Gegenüberstellung von Bestand und Planung (siehe Eingriffs- / Ausgleichsbilanz, Anlage 1). Durch die Ermittlung der Flächenwerte der Schutzpotentiale vor und nach dem Eingriff werden die Beeinträchtigungen und deren Auswirkungen festgestellt. Unter Anrechnung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Eingriffsfolgen wird das Flächenwertdefizit zwischen Bestand und Planung ermittelt. Nach dem Heidelberger Bewertungsverfahren wird in der Summenbetrachtung der einzelnen Schutzpotentiale dem Arten- und Biotopschutz eine besondere Gewichtung zugeordnet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit der Aufstellung des Bebauungsplans keine Eingriffe in Natur- und Landschaft zu erwarten sind. Vielmehr kommt es zu einer geringfügigen Verbesserung verschiedener Landschaftspotenziale; eine bestehende Belastungssituation wird in Folge der Planung gemindert.

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

7.1 Festsetzungen für den Vorhaben- und Erschließungsplan (§ 12 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB)

7.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung:

Innerhalb der überbaubaren Fläche „Sondergebiet Einzelhandel“ ist die Errichtung eines der Nahversorgung dienenden Einzelhandelsgeschäftes mit einer Verkaufsfläche von maximal 1.040 m² zulässig.

Begründung:

Die Festsetzung ergibt sich aus den Planungsvorstellungen des Vorhabenträgers. Dieser beabsichtigt die Errichtung eines Discountermarkts mit 1.040 m² Verkaufsfläche (Verkaufsraum 940 m², Windfang 20 m², Vordach 80 m²).

Maß der baulichen Nutzung:

In der Planzeichnung wird für den geplanten Einzelhandelsmarkt eine maximal zulässige Grundfläche von 1.700 m² sowie eine maximal eingeschossige Bebauung festgesetzt.

Innerhalb der als Fläche für Stellplätze, Zuwegung und Andienung festgesetzten Fläche sind 74 Stellplätze zulässig.

Begründung:

Mit den Festsetzungen einer maximal zulässigen Grundflächenzahl wird die maximale Größe des geplanten Baukörpers geregelt.

Durch die Festsetzung einer maximal zulässigen eingeschossigen Bebauung wird ein überdimensionierter Baukörper im innerörtlichen Bereich verhindert.

Die Vorgabe der Anzahl der Stellplätze von 74 geht über die bauordnungsrechtlich notwendige Zahl an Stellplätzen hinaus. Dennoch ist die Stellplatzanzahl vertretbar, da die Stellplatzanlage für den Spitzenbedarf ausgelegt wird. Eine Parkierung von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum wird damit vermieden.

7.1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche für den geplanten Einzelhandelsmarkt ist in enger Orientierung an das geplante Gebäude im nördlichen Grundstücksbereich festgesetzt. Zur Albert-Saur-Straße ist nach Westen hin ein Abstand von mind. 5 m, nach Norden von 1,00 m einzuhalten. Zur Pleikartsförster Straße ist ein Abstand von 0,80 m einzuhalten.

Begründung:

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche ist auf Grundlage einer stadträumlichen Planungskonzeption erfolgt, wonach sich das geplante Gebäude einerseits in Fortführung der vorhandenen Bauflucht der Pleikartsförster Straße entwickeln soll und andererseits den Straßenraum der Albert-Saur-Straße neu fassen soll. Dabei ist berücksichtigt, dass zur Vermeidung einer gestalterisch beeinträchtigend wirkenden langen geschlossenen Fassade dem Gebäude ein Heckenstreifen vorgelagert werden soll (vgl. Kap. 7.1.6).

Der Abstand zur Pleikartsförster Straße ist erforderlich, da ansonsten keine ausreichenden Sichtverhältnisse im Knotenpunktsbereich

Pleikartsförster Straße/Albert-Saur-Straße gewährleistet werden könnten. Dennoch bleibt stadträumlich der Charakter der vorherrschenden Bauweise im Straßenzug mit einer klaren straßenseitigen Raumkante gewahrt.

Nachdem durch die überbaubare Grundstücksfläche der Standort des geplanten Gebäudes abschließend genau festgelegt ist, besteht keine Erforderlichkeit für eine Festsetzung zur Bauweise.

7.1.3 Fläche für Stellplätze, Zuwegung und Andienung

Die Stellplatzanlage ist südlich des geplanten Markts vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt von der Pleikartsförster Straße. Ergänzend sind fußläufige Verbindungen nach Westen und Süden vorgesehen.

Begründung

Die Anordnung der Stellplatzanlage auf dem Grundstück wurde im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens vom Vorhabenträger eingehend in Varianten untersucht (vgl. Umweltbericht Kap. 8).

Für die Errichtung eines funktions- und wirtschaftlich tragfähigen Markts ist eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen, mit denen auch der Spitzenbedarf abgedeckt werden kann, entscheidend. Weiterhin ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anlieferung den Kundenverkehr möglichst wenig behindert und dass keine vermeidbaren Gefahrenpotenziale geschaffen werden. Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzungen zeigt sich, dass nur eine Anordnung des Markts im Norden und der Stellplatzanlage im Süden den genannten Anforderungen gerecht wird.

Die Größe der Stellplatzfläche erlaubt die Errichtung von 74 Stellplätzen einschließlich des notwendigen Zufahrts- und Anlieferungsbereiches.

Die Beschränkung der Zufahrt auf die Pleikartsförster Straße sichert, dass die Albert-Saur-Straße ihren bisherigen Charakter als ruhige Anliegerstraße beibehalten wird. Eine Öffnung der Stellplatzanlage Richtung Süden wurde im Rahmen der Planaufstellung geprüft, aber verworfen, da mit unerwünschtem Schleichverkehr, der zu zusätzlichen Belastungen der Anwohner führen würde, zu rechnen wäre.

Mit der Anlage von Fußwegeverbindungen nach Süden und Westen wird sichergestellt, dass der geplante Markt für die Bewohner von Kirchheim West und aus dem Baugebiet „Am Dorf“ auf kurzem Wege fußläufig oder per Fahrrad erreicht werden kann.

7.1.4 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen

Durch das Planvorhaben entstehen Schallimmissionen im Bereich der angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen (siehe Kapitel 6. „Schalltechnische Beurteilung“). Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfordern Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Im Bebauungsplan wird daher folgende textliche Festsetzung getroffen:

In dem im Plan gekennzeichneten Bereich ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m über OK Gehweg zu errichten.

Begründung:

Zur Verhinderung der Beeinträchtigung der angrenzenden schützenswürdigen Nutzungen sind aktive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude sowie im Bereich der Stellplatzanlage erforderlich.

Mit der Lärmschutzwand wird sichergestellt, dass im Bereich der Anlieferung ein LKW vollständig gegenüber der Nachbarbebauung abgeschirmt wird. Damit wird - in Verbindung mit den ergänzend im Vorhaben- und Erschließungsplan verankerten Schallschutzmaßnahmen (vgl. Umweltbericht, Kap. 5.3) - sichergestellt, dass durch die Anlieferung und die sonstigen technischen Einrichtungen, die für den Betrieb des Marktes erforderlich sind, keine Schallemissionen hervorgerufen werden, die – in Verbindung mit den sonstigen Emissionen im Bereich der Stellplatzanlage und der Vorbelastung durch sonstige gewerbliche Lärmquellen – zu Überschreitungen der Richtwerte der TA Lärm an den nächstgelegenen Immissionsorten führen. Die Lärmschutzwand weist einen Abstand von 1,40 m zur Straßenkante der Pleikartsförster Straße auf, um ausreichende Sichtverhältnisse bei der Parkplatzausfahrt sicher zu stellen. Zugleich ist damit sichergestellt, dass die Lärmschutzwand so nah als möglich an der relevanten Schallquelle (Anlieferungs-Lkw) sitzt.

Die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind angemessen und schränken eine Nutzung nicht grundsätzlich ein. Die zusätzlichen Aufwendungen, die für den aktiven Schallschutz anfallen werden, sind städtebaulich erforderlich und hinsichtlich ihrer Höhe vertretbar.

7.1.5 Gestalterische Festsetzungen

Nachdem der Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wird, sind die erforderlichen gestalterischen Anforderungen an den geplanten Einzelhandelsmarkt in den mit der Stadt abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan integriert. Eine Erforderlichkeit für gesonderte gestalterische Festsetzungen besteht daher nicht.

7.2 Kennzeichnungen

Kennzeichnungen sind nicht erforderlich.

7.3 Nachrichtliche Übernahmen

Nachrichtliche Übernahmen sind nicht erforderlich.

7.4 Hinweise

Hinweise sind nicht erforderlich.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Einleitungsbeschluss

Der Einleitungsbeschluss gemäß § 12 BauGB wurde auf Antrag des Vorhabenträgers vom 18.01.2005 in der Gemeinderatssitzung am 24.02.2005 gefasst. Die Veröffentlichung des Einleitungsbeschlusses erfolgte im Heidelberger Stadtblatt am 09.03.2005.

8.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung fand in Form eines Erörterungstermins am 01.06.2005 statt. In den folgenden zwei Wochen bestand ergänzend die Möglichkeit, sich zu der Planung zu äußern.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden verschiedene Anregungen vorgebracht, die im folgenden thematisch gegliedert dargelegt werden.

Verkehr

Die Anregung, die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Planungen im Innerortsbereich (Straßenbahn, ALDI, ggf. LIDL-Erweiterung) nicht isoliert zu betrachten, ist, soweit eine ausreichende Grundlage gegeben, umgesetzt. Das Verkehrsgutachten zum geplanten Vorhaben baut auf die Verkehrskonzeption der genehmigten Planung zur Straßenbahn, die in der Pleikartsförster Straße einen Zwei-Richtungsverkehr vorsieht, auf. Änderungen an dieser Verkehrskonzeption in Folge der Planung ALDI haben sich nicht ergeben. Weitere Planungsvorhaben im Innerortsbereich wie insbesondere eine mögliche LIDL-Erweiterung sind nicht konkretisiert und können daher keine Berücksichtigung finden.

Die Befürchtung, dass das durch den geplanten Markt und die sonstigen Planungen im Innerortsbereich hervorgerufene erhöhte Verkehrsaufkommen in den angrenzenden Straßen die Lebens- und Wohnqualität und in der Folge den Wert der Grundstücke und Immobilien erheblich negativ beeinflussen werde, ist insoweit unbegründet, als im Bebauungsplan sicherzustellen ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im Sinne der zu beachtenden immissionsschutzrechtlichen Regelwerke und Normen entstehen. Dabei erfolgt keine isolierte Betrachtung der Auswirkungen des Einzelvorhabens. Vielmehr wird die gegebene Vorbelastung berücksichtigt. Die künftige Veränderung der Verkehrsbelastungen in Folge der Straßenbahn ist in die Vorbelastung einbezogen.

Die Anregung, dass Fremdarker und Fremdnutzer auf dem Parkplatz ausgeschlossen werden sollen, deckt sich mit der Zielsetzung des Vorhabenträgers. Dieser wird die technischen Vorrichtungen für eine Schrankenanlage an der Parkplatzzufahrt installieren und die Schranke nachrüsten, sobald Fremdarker und Fremdnutzer festzustellen sind.

Die Forderung, dass verhindert werden muss, dass sich der Verkehr über „Schleichwege“ wie z.B. die Heckerstraße ausbreitet, deckt sich mit den Zielsetzungen der Stadt. Auch nach dem Bau der Straßenbahnlinie wird die Pleikartsförster Straße entsprechend den Planfeststellungsunterlagen in beide Fahrrichtungen befahrbar sein. Die günstigste Erreichbarkeit des Markts ergibt sich damit weiterhin über die Pleikartsförster Straße. Aus dem künftigen Verkehrsnetz kann keine Gefahr der Ausbildung von Schleichwegen abgeleitet werden. Sollten sich dennoch unerwarteter Weise Schleichwege ausbilden, ist zu gegebener Zeit über die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu beraten und zu entscheiden. Fahrradverkehr über die verkehrsberuhigten Straßenverbindungen in Kirchheim-West ist städtebaulich jedoch unproblematisch und löst keinen Handlungsbedarf aus.

Die vorgebrachten Anregungen zum Geschwindigkeitsniveau in der Pleikartsförster Straße sowie zu Halteverbotsregelungen in der Albert-Saur-Straße betreffen nicht den möglichen Regelungsinhalt eines Bebauungsplans und sprechen darüber hinaus nicht gegen die Planung.

Immissionsschutz

Die Befürchtung, dass in Folge einer möglichen Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten erhöhte Schallimmissionen entstehen können, ist insoweit unbegründet, als unabhängig von den Festsetzungen im Bebauungsplan der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bei Tag wie auch bei Nacht einzuhalten. Die geltenden Immissionsschutzregelungen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Lärmbelastungen entstehen.

Die Anregung, entlang der Albert-Saur-Straße zwischen Stellplätzen und Grünstreifen eine Lärmschutzwand zu errichten, wurde vom Schallgutachter geprüft. Um schalltechnisch auch für die Obergeschosse einen relevanten Effekt zu erzielen, wäre eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand, die über die erste Stellplatzreihe auskragt, erforderlich. Unter Berücksichtigung der von Süden kommenden Vorbelastung wäre der positive Effekt einer solchen Lärmschutzwand für die Gebäude an der Albert-Saur-Straße jedoch so gering, dass sie als unverhältnismäßig anzusehen ist. Zudem sprechen stadtgestalterische Gründe gegen die Lärmschutzwand. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.

Stadtgestaltung/Ökologie/Grün

Der Anregung, aus stadtgestalterisch-optischen sowie aus klimatischen Gründen eine umfassende Begrünung inklusive der Dachflächen und Hauswände vorzunehmen, wird insoweit Rechnung getragen, als gegenüber der ursprünglichen Planung eine Ausweitung der Begrünung um weitere 90 m² sowie eine Fassadenbegrünung im Vorhaben- und Erschließungsplan verankert wird. Eine Dachflächenbegrünung wird aufgrund der umgebenden Dachlandschaft, die von Ziegeldächern dominiert wird, nicht vorgesehen. Damit sich das geplante Gebäude in die Umgebung einfügt, wird im Vorhaben- und Erschließungsplan eine Ziegeleindeckung verankert.

Die Anregung, den Grünstreifen entlang der Albert-Saur-Straße von 0,70 m auf 1,50 m zu verbreitern, wird insoweit Rechnung getragen, dass der Abstand auf 1,00 m erhöht wird. Eine weitergehende Verbreiterung würde keine bessere gestalterische Einbindung des geplanten Markts ergeben. Für die geplante Hecke reicht eine Pflanzstreifenbreite von 1,00 m aus.

Eine Absenkung der Firsthöhe um einen Meter würde zu einer Dachneigung von 4,5 % und damit zu einem weitgehenden Flachdach führen. Aus gestalterischen Gründen wird angesichts der umgebenden Bausubstanz ein Flachdach für städtebaulich nicht wünschenswert erachtet; die Anregung wird daher zurückgewiesen.

8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 18.05.2005 eingeleitet. Am 01.06.2005 fand – gemeinsam mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung – ein Erörterungstermin statt.

Die **Untere Bauaufsichtsbehörde** weist darauf hin, dass die Anzahl der Stellplätze sehr hoch ist. Angesichts der zentralen Lage und der guten ÖPNV-Anbindung wird eine Reduzierung auf 50 Stellplätze empfohlen. Werbeanlagen auf dem Dach sollten ausgeschlossen werden. Zudem erscheine die Verkaufsfläche im Verhältnis zur zulässigen Grundfläche nicht logisch. Letztere Stellungnahme wird auch von der **IHK Rhein-Neckar** vorgebracht.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Stellplatzanzahl eines Einzelhandelsmarkts auf den Spitzenbedarf ausgelegt ist. Die ursprünglich geplante Stellplatzanzahl von 85 liegt laut Betreiberangaben bereits an der unteren Grenze. Im Interesse einer möglichst konfliktfreien Nachbarschaft kann auch in Spitzenzeiten ein Ausweichen in den öffentlichen Straßenraum nicht akzeptiert werden, zumal im öffentlichen Straßenraum hierfür keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der innerörtlichen Lage ist der Vorhabenträger jedoch bereit, auch eine Stellplatzzahl von 74 noch zu akzeptieren. Die Stellplatzkonzeption wurde überarbeitet zugunsten einer stärkeren Durchgrünung mit Bäumen im Stellplatzbereich.

Werbeanlagen auf dem Dach sind gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan nicht vorgesehen und damit auch nicht zulässig. Eine gesonderte Festsetzung durch örtliche Bauvorschriften ist nicht erforderlich.

Das Verhältnis von zulässiger Grundfläche zur Verkaufsfläche ergibt sich aus den speziellen Anforderungen der städtebaulich integrierten Lage mit dem Erfordernis, die Anlieferungsrampe komplett in das Gebäude zu integrieren. Daher wird für den geplanten Markt gegenüber vergleichbaren Objekten eine deutlich größere Grundfläche bei gleicher Verkaufsfläche erforderlich.

Aufgrund der Anregungen der unteren Bauaufsichtsbehörde wurde die Plankonzeption überarbeitet und die Stellplatzanzahl auf 74 beschränkt.

Die **Untere Bodenschutzbehörde** hat ergänzende Untersuchungen zu Bodenbelastungen gefordert. Diese Untersuchungen wurden zwischenzeitlich durchgeführt; Änderungserfordernisse für den Bebauungsplan haben sich nicht ergeben.

Die **Untere Wasserbehörde** hat eine extensive Begrünung aller Flachdächer gefordert, nachdem eine dezentrale Versickerung des Niederschlagswassers aufgrund der bindigen Decksichten nicht möglich ist. Dieser Wunsch steht im Widerspruch zu den stadtgestalterischen Zielen und wird daher nicht weiter verfolgt. Charakteristisch für die umgebende Bebauung Kirchheims entlang der Pleikartsförster Straße sind ziegeleingedeckte Satteldächer. Die Dachlandschaft wirkt hierdurch insgesamt noch sehr homogen und prägt das Ortsbild. Aus diesem Grund wird das Gebäude zwei gegeneinander versetzte Pultdächer in Ziegeleindeckung erhalten. Dies ist im Vorhaben- und Erschließungsplan entsprechend festgelegt.

Die **Polizeidirektion Heidelberg** ist der Ansicht, dass die Anordnung des Markts in Verbindung mit der Lärmschutzwand an der Pleikartsförster Straße zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen für den Kraftfahrzeugverkehr, der vom Parkplatz in die Pleikartsförster Straße einbiegt, führt. Es werden Konfliktsituationen in der Pleikartsförster Straße/Ausfahrt Parkplatz befürchtet. Angeregt wird, das Gebäude inklusive Lärmschutzwand vom Fahrbahnrand der Pleikartsförster Straße zurückzusetzen oder entsprechende ausgleichende Maßnahmen zu ergreifen, um die notwendigen Sichtwinkel herzustellen. Weiterhin wird erwartet, dass es bei den Liefervorgängen angesichts der Lage der Laderampe zu erheblichen Verkehrsbehinderungen, Konfliktsituationen, Verkehrsunfällen oder Verkehrsgefährdungen für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugführer kommen wird. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die Pleikartsförster Straße im zukünftigen Verkehrskonzept für Kirchheim eine bedeutsamere Funktion erhält und das Verkehrsaufkommen gravierend zunimmt. Es ist zu vermeiden, dass Rangiervorgänge auf der Pleikartsförster Straße stattfinden. Es wird empfohlen, die Andienung an anderer Stelle des Gebäudes zu positionieren. Rangiervorgänge auf dem Parkplatz werden als weitgehend unproblematisch beurteilt. Weiterhin werden Hinweise zu kriminalpräventiven Belangen gegeben.

Der Anregung der Polizeidirektion wurde gefolgt. Das Gebäude wurde um 0,80 m und die Lärmschutzwand um 1,40 m nach Westen verschoben.

Hierdurch kann ein ausreichender Sichtwinkel gewährleistet werden. Die überarbeitete Planung wurde der Polizeidirektion erneut vorgelegt, mit Schreiben vom 29.03.2006 hat die Polizeidirektion bestätigt, dass damit ihre Bedenken ausgeräumt sind. Hinsichtlich der Verkehrssituation in der Pleikartsförster Straße bei Liefervorgängen wird der Anregung insoweit Rechnung getragen, als der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet wird, sicherzustellen, dass bei der Anlieferung Rangiervorgänge im öffentlichen Straßenraum unterbleiben. Zunächst ist auf den Parkplatz einzufahren und erst dann in die Laderampe zu rangieren. Eine räumliche Verlagerung der Anlieferungsrampe erfolgt aufgrund der damit verbundenen nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen auf die Nachbarbebauung nicht.

Die Hinweise zu kriminalpräventiven Belangen können aufgrund der begrenzten Festsetzungsmöglichkeiten in einem Bebauungsplan keinen Niederschlag im Bebauungsplan finden, sie werden jedoch im Rahmen der Bau- und Betriebsführung berücksichtigt.

8.4 Offenlagebeschluss

Die Offenlage des Entwurfs zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Kirchheim – Einzelhandelsmarkt, Pleikartsförster Straße 13 - 15“ (Drucksache 0240/2005/BV) wurde am 20.09.2005 im Bauausschuss und am 11.10.2005 im Bezirksbeirat Kirchheim vorbereitet. Während der Beratungen wurden verschiedene Anregungen zu den Planinhalten vorgetragen. In der Sitzung am 13.10.2005 hat der Gemeinderat mehrheitlich den folgenden Beschluss gefasst:

1. *Der Gemeinderat stimmt dem Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlagen A1-A, A-1B, A1-C zur Drucksache) zu.*
 - a) *Hinter der Hecke entlang der Albert-Saur-Straße wird eine Lärmschutzwand erstellt.*
 - b) *Das 63 m lange Gebäude soll an der Nordseite aus optischen Gründen besser untergliedert werden.*
 - c) *Der Grünstreifen an der Nordseite wird auf 1 m verbreitert.*
 - d) *Die Lärmschutzwand (Anlage A1 – C) an der Pleikartsförster Straße sollte noch 1 Meter länger sein.*
 - e) *Über die Nutzung der Grünfläche zwischen den Parkplätzen wird erst entschieden, wenn die Gesamtplanung des angrenzenden Areals vorliegt.*
 - f) *Die gemeinsame Überfahrt über das angrenzende Lidl-Grundstück wird nicht hergestellt.*
2. *Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des Vorhabensbezogenen Bebauungsplans.*
3. *Der Gemeinderat nimmt die vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (Anlagen A2 zur Drucksache) zur Kenntnis und stimmt der Wesentlichkeit der Stellungnahmen hinsichtlich der Umweltsrelevanz, dem Entwurf des Vorhabensbezogenen Bebauungsplans „Kirchheim – Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 – 15“ (Anlage A3 zur Drucksache) und der Entwurfsbegründung (Anlage A4 zur Drucksache) zu und beschließt die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch.*

Auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses wurde geprüft, inwieweit die Planungen des Vorhabenträgers vor Durchführung der Offenlage nach § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch zu überarbeiten war. Die Anregungen wurden zwischen Verwaltung und Vorhabenträger erörtert und abgestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung sehen wie folgt aus:

Beschlusspunkt 1. a):

Der Vorhabenträger hat zu seinem Vorhaben ein schalltechnisches Gutachten erstellen lassen, in dem die Auswirkungen auf die Nachbarbebauung untersucht wurden. Im Gutachten hat sich gezeigt, dass bei einer standardmäßigen Ausführung unter Beachtung der Vorbelastung des angrenzenden Lidl-Parkplatzes die schalltechnischen Richtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) an mehreren Wohngebäuden nicht eingehalten werden können. Daher wurden geeignete Lärmschutzmaßnahmen, unter anderem auch eine Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße, untersucht. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass eine Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße erst dann schalltechnisch ausreichend wirkungsvoll ist, wenn sie eine Höhe von 2,50 Meter aufweist und über die erste Stellplatzreihe auskragt (5 Meter Tiefe). Die erforderliche Lärmschutzwand entspräche somit einem durchgängigen Carport entlang der Albert-Saur-Straße mit 50 Meter Länge. Eine Lärmschutzwand in geringerer Höhe, verbunden mit einem Verzicht auf die Auskragung über die erste Stellplatzreihe, wäre schalltechnisch für die Obergeschosse der Gebäude entlang der Albert-Saur-Straße wirkungslos. Um den schalltechnischen Erfordernissen Rechnung zu tragen, wäre ergänzend auch auf der Ostseite der Stellplatzanlage in Richtung der Rückseiten der Gebäude an der Pleikartsförster Straße eine Lärmschutzwand von 1,50 Meter Höhe erforderlich.

Eine solche Lärmschutzlösung ist in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Straßenraum der Albert-Saur-Straße städtebaulich nicht vertretbar, zumal die vorhandene Hecke angesichts der Höhe der Lärmschutzwand bautechnisch nicht erhalten werden könnte (Arbeitsraum für die Fundamentgründungen). Ein Abrücken der Lärmschutzwand von der Albert-Saur-Straße würde die Lärmsituation an den Rückfassaden der Gebäude entlang der Pleikartsförster Straße verschlechtern und ist daher ebenfalls nicht akzeptabel. Die Stellplatzfläche wäre zudem öffentlich nicht mehr einsehbar und somit insbesondere bei Nacht einer wirksamen sozialen Kontrolle entzogen.

Um die schalltechnischen Erfordernisse auch ohne Lärmschutzwand umzusetzen, ist im Vorhaben- und Erschließungsplan die Verwendung von Asphalt für die Fahrbahnen sowie die Verwendung von besonders schallgedämmten Einkaufswagen festgeschrieben. Mit diesen Maßnahmen kann ohne Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbilds eine gleichwertige Lärminderung sowie eine Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm erreicht werden.

		Planvariante ohne Lärmschutz	Planvariante Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße	Planvariante Asphaltfahrbahnen / schallgedämmte Einkaufswagen
Gewerbelärm Gesamtbelastung	Richtwert	Pegel L _r (ungünstigstes Geschoss)	Pegel L _r (ungünstigstes Geschoss)	Pegel L _r (ungünstigstes Geschoss)
Immissionsort	Tag [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Tag [dB(A)]
Alb.-Saur. 16 2.OG	55	49,6	43,4	43,7
Alb.-Saur. 18 2.OG	55	50,6	46,4	46,9
Alb.-Saur. 20 2.OG	55	55,2	49,6	50,3
Alb.-Saur. 22 2.OG	55	58,5	52,7	53,7
Alb.-Saur. 24 2.OG	55	59,4	53,5	54,5
Alb.-Saur. 26 2.OG	55	59,6	54,0	54,5
Alb.-Saur. 28 2.OG	55	59,7	54,8	54,5
Alb.-Saur. 28/1 2.OG	55	59,9	54,9	54,7

Eine Lärmschutzwand entlang der Albert-Saur-Straße wird daher nicht vorgesehen.

Beschlusspunkt 1. b):

Der Vorhabenträger ist bereit, das geplante Gebäude an der Nordseite besser zu untergliedern. Hierzu wird die bislang weitgehend geschlossene Fassade durch insgesamt 3 Oberlichtfenster gegliedert. Weiterhin werden die Stützen prägnanter ausgebildet; die Rankgitter der Fassadenbegrünung werden nicht mehr auf die Fassade montiert, sondern zwischen die Stützen gespannt. Die Anregung wird in die Planung eingearbeitet.

Beschlusspunkt 1. c):

Der Vorhabenträger hat einer Verbreiterung des Grünstreifens an der Nordseite von 0,70 Meter auf 1,00 Meter zugestimmt. Die Anregung wird in die Planung eingearbeitet.

Beschlusspunkt 1. d):

Der Vorhabenträger hat einer Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der Pleikartsförster Straße von 4 m auf 5 m Länge zugestimmt. Die Anregung wird in die Planung eingearbeitet.

Beschlusspunkt 1. e):

Um eine Entscheidung hinsichtlich der Nutzung der Grünfläche zwischen den Parkplätzen ALDI und LIDL erst nach Vorlage der Gesamtplanung des angrenzenden Areals zu ermöglichen, wird die Grünfläche aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ausgeklammert. Sie soll statt dessen – je nach Erforderlichkeit in Abhängigkeit vom angestrebten Nutzungszweck – zu gegebener Zeit in den Bebauungsplan zum angrenzenden Lidl-Areal integriert werden. Die Anregung wird in die Planung eingearbeitet.

Beschlusspunkt 1. f):

Eine gemeinsame Überfahrt über das benachbarte Lidl-Grundstück wird nicht hergestellt. Dies wird als Vorgabe im anhängigen Bebauungsplanverfahren „Kirchheim – Bebauung Spinne / Ecke Heuauer Weg mit integriertem Einzelhandelsmarkt“ berücksichtigt.

8.5 Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung

Die Behördenbeteiligung nach § 4 BauGB zusammen mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs.2 BauGB vom 09.01.2006 bis einschließlich 19.02.2006 durchgeführt

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen sind als Anlage 1 der Drucksache zum Abwägungs- und Satzungsbeschluss beigelegt. Sie haben zum Teil zu geringfügigen Ergänzungen beim Bebauungsplan und der Begründung geführt. Der Vorschlag zur Behandlung der für den Bebauungsplan relevanten Anregungen liegt als Anlage 2 der o.g. Drucksache bei.

Die Seitens der Bürger eingegangenen Anregungen sind als Anlage 3 der o.g. Drucksache beigelegt. Der Vorschlag zur Behandlung der planungsrelevanten Anregungen ist als Anlage 4 der o.g. Drucksache beigelegt.

9 Durchführung und Kosten

9.1 Grundbesitzverhältnisse

Die Flächen im Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans befinden sich weit überwiegend im Eigentum des Vorhabenträgers. Die Teilfläche des Flurstücks 44837 (Albert-Saur-Straße) im Einmündungsbereich in die Pleikartsförster Straße befindet sich noch in städtischem Eigentum. Die Verkaufsverhandlungen sind derzeit noch im Gange.

9.2 Durchführungsvertrag

Zwischen der Stadt Heidelberg und dem Vorhabenträger wird ein Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB geschlossen. In diesem Vertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger insbesondere das Vorhaben innerhalb einer definierten Frist zu beginnen und fertig zu stellen, die landespflegerischen Maßnahmen im Planungsgebiet durchzuführen und dauerhaft zu unterhalten sowie die gesamten Planungs- und Gutachtenskosten zu übernehmen.

Weiterhin verpflichtet sich der Vorhabenträger

- nur schallgedämmte Einkaufswagen zu verwenden
- sicherzustellen, dass bei der LKW-Anlieferung Rangiervorgänge auf der Pleikartsförster Straße vermieden werden. Die Anlieferungs-LKW müssen zunächst auf die Parkplatzfläche einfahren und dürfen erst dann in die Laderampe rangieren.
- durch geeignete Maßnahmen eine Fremdnutzung seiner Stellplatzflächen durch Pkw außerhalb der Ladenöffnungszeiten zu unterbinden
- durch geeignete Maßnahmen eine Nutzung seiner Einkaufswagen außerhalb seiner Betriebsfläche zu unterbinden
- keine Werbeflächen, insbesondere Plakatwände, für sonstige Nutzer zu errichten bzw. zur Verfügung zu stellen.
- eine Beschallung der Stellplatzanlagen zu unterlassen
- im Bereich der Stellplatzanlage keine Verkaufs- bzw. Imbissstände oder –wagen aufzustellen.

Nach Errichtung des Vorhabens ist der Vorhabenträger verpflichtet, alle fünf Jahre das durch den Markt entstehende Kfz-Aufkommen zu ermitteln. Soweit das ermittelte Verkehrsaufkommen um mehr als 10 % über den der Planung zugrundegelegten Annahmen liegt, verpflichtet sich der Vorhabenträger auf Anforderung der Stadt, eine Neuberechnung der Schallimmissionsbelastungen an den benachbart gelegenen schützenswerten Immissionsorten durchführen zu lassen. Soweit sich eine nicht nur unwesentliche Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ergibt, ist der Vorhabenträger dann zur Durchführung geeigneter Schallschutzmaßnahmen verpflichtet.

9.3 Bodenordnung

Im Rahmen der Umsetzung der Bebauungsplaninhalte wird eine Neubildung von Grundstücksflächen erforderlich. Angesichts der bestehenden Eigentumsverhältnisse kann die erforderliche Grundstücksneuordnung ohne Durchführung eines gesetzlichen Umlegungsverfahrens erfolgen.

10 Verzeichnis der Gutachten

Zum Bebauungsplan wurden folgende Gutachten erstellt:

- Schalltechnisches Gutachten „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße“ Kurzfassung vom 08.08.2005, erstellt durch das Ingenieurbüro für Bauphysik Wille, Mannheim
- Boden- und Altlastengutachten „Neubau einer Aldi-Verkaufsstelle am Standort des Autohauses Kunz in der Pleikartsförster Straße 13 in 69124 Heidelberg-Kirchheim – Zusammenfassung zu orientierenden umwelt- und geotechnischen Standortuntersuchungen“ vom 08.08.2005; erstellt durch das Ingenieurbüro für Baugrund- und Umweltconsult Hofmann, Hohenahr
- Verkehrstechnische Stellungnahme „Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße“ – Kurzfassung - vom 17.03.2005, erstellt durch MODUS CONSULT GmbH Ulm

11 Zusammenfassende Erklärung

gemäß § 10 Absatz 4 BauGB über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

11.1 Berücksichtigung der Umweltbelange

Relevante Umweltbelange im Planungsverfahren waren Belange des Immissionsschutzes sowie der Grünordnung.

Den Belangen des Immissionsschutzes wurde im Bebauungsplan dadurch Rechnung getragen, dass durch verschiedene Festsetzungen im Bebauungsplan sowie durch ergänzende Regelungen im Vorhaben- und Erschließungsplan sichergestellt wird, dass an den benachbarten schützenswerten Immissionsorten die hinsichtlich Gewerbelärm maßgebenden Richtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Die zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen sind gegenüber der bestehenden hohen Belastung nur geringfügig und können daher zugemutet werden, zumal durch die städtebaulich integrierte Lage des geplanten Markts insgesamt ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung geleistet wird.

Hinsichtlich der Grünordnung wird die vorhandene Hecke erhalten. Darüber hinaus kommt es durch die Planung zu einer Verbesserung der derzeitigen Situation. Der Umfang des Grünvolumens wird gegenüber dem Bestand ausgeweitet. Zudem kommt es zu einer Verbesserung der Stadtgestalt durch zusätzliche Baum- und Heckenpflanzungen.

11.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Anregungen aus der Behördenbeteiligung wurden überwiegend in die Planung eingearbeitet. Nur der vom Baurechtsamt geforderten Reduzierung der Stellplatzzahl wurde nicht im angeregten Umfang entsprochen, um eine Parkierung von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden.

Die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden, soweit sie sich auf die grundsätzliche Eignung der Fläche für die geplante Nutzung beziehen, zurückgewiesen. Zielsetzung der Stadt Heidelberg ist eine Stärkung der Nahversorgung an einem städtebaulich integrierten Standort, wie dies im Planungsgebiet gegeben ist.

Die durch die Planung sich ergebende höhere Verkehrsbelastung der Pleikartsförster Straße ist vertretbar, da die Leistungsfähigkeit der Pleikartsförster Straße ausreichend ist und die zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen gegenüber der bestehenden Belastung untergeordnet sind.

Eine gemeinsame Planung oder Erschließung zusammen mit dem Vorhaben der Fa. LIDL ist nicht geboten. Eine relevante Entlastung der Pleikartsförster Straße ergäbe sich hierbei nicht, da die Pleikartsförster Straße weiterhin Hauptzufahrtsstraße aus Richtung Norden bleiben würde.

Die Anregungen aus der Öffentlichkeit in Hinblick auf den Immissionsschutz wurden insoweit beachtet, als sichergestellt wird, dass die maßgebenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Nachbarschaft eingehalten werden. Eine Erforderlichkeit für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen besteht damit nicht. Insbesondere wurde aus diesem Grund eine zusätzliche Lärmschutzwand an der Albert-Saur-Straße nicht vorgesehen, zumal ergänzend stadtgestalterische Überlegungen gegen eine solche Lösung sprechen.

Die Anregungen aus der Öffentlichkeit bezüglich des Schutzes der Nachbarschaft wurden überwiegend durch entsprechende Bestimmungen im Durchführungsvertrag umgesetzt.

11.3 Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Nachdem die Planung als Vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wird, stellt sich die Frage nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten für das Planungsgebiet nicht, zumal die vorliegende Planung städtebaulich vertretbar ist.

Alternative Standorte für das Vorhaben des Vorhabenträgers in städtebaulich integrierter Lage stehen in Kirchheim nicht zur Verfügung. Alternative Standorte in nicht-integrierten Lagen führen zu einer höheren Verkehrserzeugung und damit zu höheren Umweltbelastungen. Weiterhin entsteht eine Neuversiegelung von Flächen.

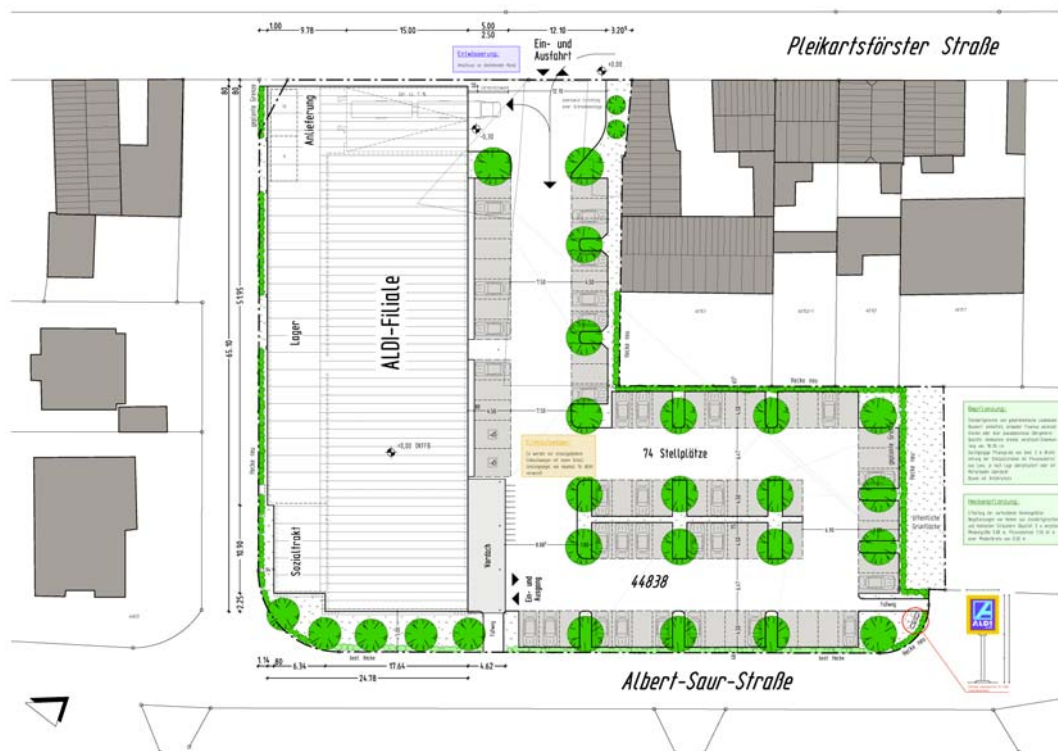
Alternative Anordnungen des geplanten Gebäudes auf dem Grundstück sind in Hinblick auf die Umweltbelange als weitgehend gleichwertig zu werten. Allerdings werden bei einer Variante die Richtwerte der TA Lärm nicht eingehalten. Zudem berücksichtigt nur die vorliegende Planung die städtebaulichen Anforderungen an die Ausbildung von Straßenräumen in ausreichendem Maße.

B Umweltbericht

1. Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Absicherung eines geplanten Einzelhandelsmarkts in Heidelberg-Kirchheim.

Der Bebauungsplan sieht im wesentlichen eine überbaubare Grundstücksfläche für einen Einzelhandelsmarkt mit einer zulässigen Grundfläche von maximal 1.700 m², einer zulässigen Verkaufsfläche von maximal 1.040 m² (Verkaufsraum 940 m², Windfang 20 m², Vordach 80 m²) sowie eine Stellplatzanlage mit insgesamt 74 Stellplätzen vor. Das Gebäude ist eingeschossig.



Lageplan des geplanten Vorhabens

Durch das Vorhaben ergeben sich folgende Änderungen der Flächennutzungen:

Flächennutzung	Bestand	Planung
Öffentliche Verkehrsfläche	10 m ²	--
Gebäudefläche	2.280 m ²	1.700 m ²
Sonstige versiegelte Flächen	1.990 m ²	2.120 m ²
Private Grünfläche	50 m ²	510 m ²
Summe	4.330 m ²	4.330 m ²

2. Ziele des Umweltschutzes

Für den Bebauungsplan sind folgende in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes maßgebend:

Naturschutz und Landespflege

Im Naturschutzgesetz Baden-Württemberg, welches die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes ausformt, wird als generelle Zielsetzung dargelegt, dass durch Naturschutz und Landschaftspflege die freie und die besiedelte Landschaft so zu schützen, zu pflegen, zu gestalten und zu entwickeln sind, dass

1. die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts,
 2. die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter (Boden, Wasser, Luft, Klima, Tier- und Pflanzenwelt) sowie
 3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft
- nachhaltig gesichert werden.

Weiterhin ist in § 11 Naturschutzgesetz geregelt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft nur zulässig sind, wenn unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen innerhalb angemessener Frist ausgeglichen werden können und wenn wesentliche Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholungsvorsorge nicht entgegen stehen. Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine oder keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Wasserrecht

Gemäß Wassergesetz Baden-Württemberg als Ausformung des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes sollen natürliche oder naturnahe Gewässer erhalten werden. Bei anderen Gewässern ist ein naturnaher Zustand anzustreben. Das natürliche Wasserückhaltevermögen ist zu erhalten.

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 45b WG, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden soll, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist.

Eine breitflächige Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers ist aufgrund der Untergrundverhältnisse jedoch nicht möglich.

Immissionsschutzrecht

Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter sind entsprechend dem Bundesimmissionsschutzgesetz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so einander zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen ausgehende Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Die Umsetzung der Zielsetzungen des Immissionsschutzrechtes erfolgt durch die Festsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen.

3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

3.1 Beschreibung des Zustandes von Natur und Landschaft

Schutzgut Boden

Natürliche Oberböden sind im Planungsgebiet nicht mehr vorhanden, der bestehende Versiegelungsgrad beträgt ca. 98,2 %.

Entsprechend der Vornutzung liegen anthropogene Auffüllungen in Stärken zwischen 0,70 m bis 2,70 m vor (IBU, 2003). Die Auffüllung besteht bereichsweise aus trag-schichtartigen Mineralgemischen. In der Regel wurden bei der Begutachtung jedoch stark lehmig durchsetzte oder schluffig dominierte Auffüllungssubstrate angetroffen. Unterhalb der anthropogenen Auffüllungen dominieren Deckschichten in Form stark schluffiger Fein-/Mittelsande bis stark sandiger Schluffe in weich bis steifplastischer Konsistenz mit einer Schichtstärke zwischen 0,8 m bis 1,4 m. Unterhalb folgen zunehmend sandig dominierte Materialien, die den jungpleistozänen Niederterrassen zuzuordnen sind.

Die vorhandenen anthropogene Auffüllungen wurden im Rahmen einer orientierenden umwelttechnischen Untersuchung (IBU, 2003) untersucht. Bei der analytischen Untersuchung wurden an einer Bohrstelle Belastungen mit mineralölbürtigen Kohlenwasserstoffen in der Bodenmatrix und BTEX-Aromaten in der Bodenluft erfasst. Die festgestellten Belastungen betreffen das Umfeld der 1969 eingebauten Abscheideranlage. Inwieweit diese aus Undichtigkeiten bestehender Rohrverbindungen und/oder des mit Schachtringelementen aufgebauten Schlammfangs resultieren, ist nicht sicher zuzuordnen.

Schutzgut Wasser

In der Umgebung des Plangebiets sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Gemäß der gutachterlichen Untersuchung zur Versickerung des Oberflächenwassers (IBU 2005) ist im Plangebiet ein zusammenhängender, flächenhaft ausgebildeter Grundwasserleiter in den ab ca. 106 mNN angeschnittenen rolligen Lockersedimenten mit einem Flurabstand von mehr als 5 m ausgebildet. Nähere Angaben über den Grundwasserflurabstand liegen laut Bodengutachten (IBU, 2005) nicht vor.

Die Versickerungseigenschaften des anstehenden Bodens wurden rechnerisch ermittelt. Dabei ergaben sich mittlere Durchlässigkeiten von ca. 3×10^{-7} m/s. Lokal sind den direkt unterlagernden Niederterrassenbildungen durch erhöhte Schluff-Beimengungen noch deutlich reduzierte Durchlässigkeiten zuzuordnen. Nach DIN 18130 ergibt sich somit für die bindigen Decksedimente eine Zuordnung in den Durchlässigkeitsbereich „schwach durchlässig“. In Verbindung mit dem ohnehin bestehenden hohen Versiegelungsgrad ist daher davon auszugehen, dass bislang keine nennenswerte Grundwasserneubildung im Planungsgebiet erfolgt.

Schutzgut Klima

Der Raum Heidelberg gehört dem südwestdeutschen Klimabezirk an (Untereinheit Nördliches Oberrheintiefland), welcher sich durch milde Winter und warme Sommer auszeichnet. Der Raum zählt zu den wärmsten, aber auch zu den trockensten Gebieten Deutschlands.

Klimatische Probleme ergeben sich in der Oberrheinebene durch die tief eingeschnittene Lage gegenüber den Randgebirgen. Dadurch kommt es nur zu einem relativ schwachen Luftaustausch über Höhenwindssysteme und zu einem erhöhten Auftreten von Schwüle- und Inversionswetterlagen.

Insbesondere die schlecht durchlüfteten Innerortslagen, wie sie im Umfeld des Planungsgebiets gegeben sind, sind als kleinklimatische Defizitbereiche zu betrachten.

Schutzgut Arten- und Biotoppotential

Das Planungsgebiet ist weitgehend bebaut und versiegelt. Vegetationsbestände finden sich nur ausgesprochen kleinflächig:

- Eine Ligusterhecke (Höhe ca. 2,50 m, Breite ca. 0,50 m, Länge ca. 70 m) entlang der Albert-Saur-Straße.
- 4 junge Ziergehölze (Zierkirsche, 2 Buchen, Trauerweide) mit einer Höhe von ca. 2 - 3 m und einem Stammumfang von ca. 30 cm entlang der Albert-Saur-Straße. Nur ein Baum weist ein ausreichend großes Pflanzbeet auf.

Weitere Vegetationsbestände bestehen nicht. Für den Arten- und Biotopschutz ist das Planungsgebiet somit als Defizitraum anzusprechen.

Schutzgut Siedlungsbild

Das Siedlungsbild entlang der Pleikartsförster Straße ist geprägt durch eine den Straßenraum eng fassende Bebauung in Haus-Hof-Bauweise. Der rückwärtige Scheunenkranz ist nur noch zum Teil vorhanden; etliche ehemalige Scheunen sind bereits in Wohngebäude umgenutzt oder durch Neubauten ersetzt worden.

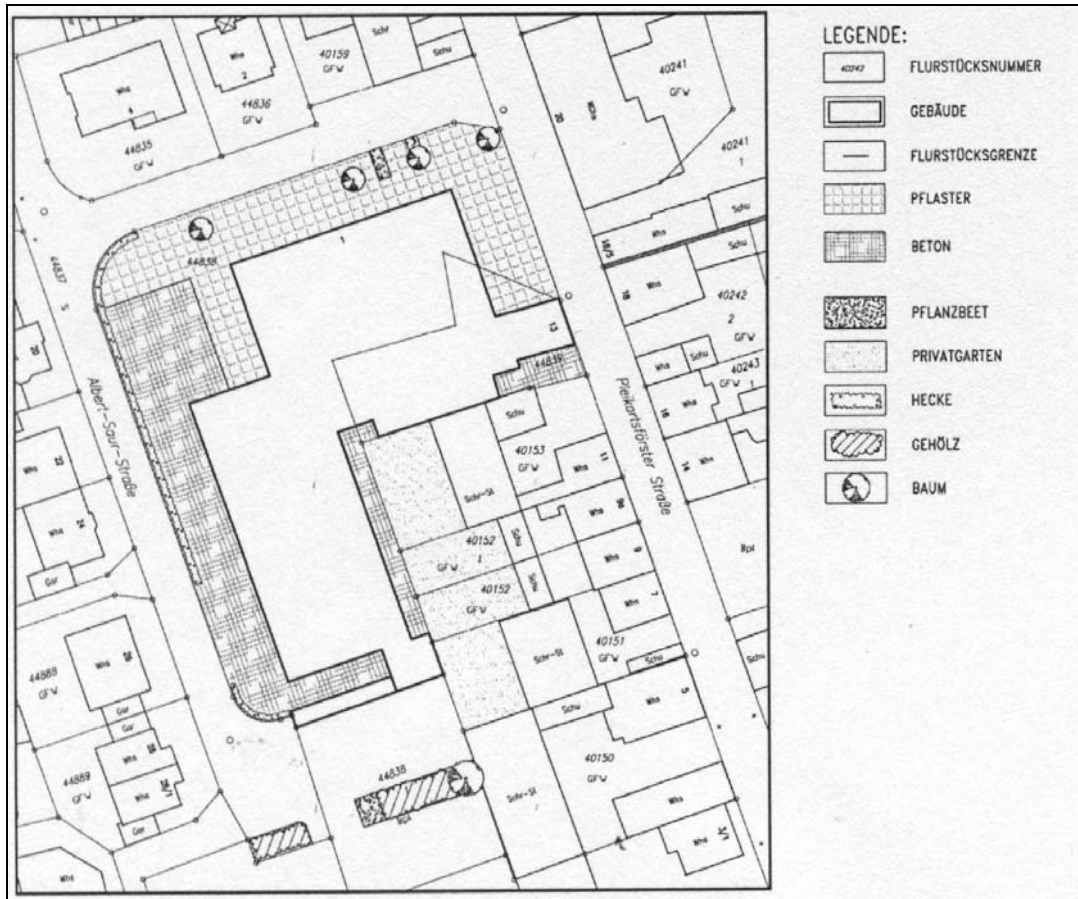
Entlang der Albert-Saur-Straße besteht eine Bebauung mit modernen zweigeschossigen Einzel- und Doppelhäusern, die den Straßenraum auf der Westseite klar begrenzen. Auf der Ostseite besteht eine Hecke, die als klare Raumkante wirkt.

Der vorhandene Betrieb des Autohauses fügt sich – mit Ausnahme des Wohngebäudes – nur bedingt in die umgebenden Baustrukturen ein. Gestalterische Beeinträchtigungen ergeben sich durch die den Gebäuden vorgelagerten Freiflächen sowie durch die Lagerung von Kfz-Teilen und Unfallautos im Freien.

3.2 Lärmbelastung

Maßgebend für die Beurteilung der schalltechnischen Situation ist die Schutzwürdigkeit der Immissionsorte. Diese ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans „Kirchheim-West Änderungen“ sowie der tatsächlichen Nutzung.

Die Grundstücke nördlich, westlich und südlich des Planungsgebiets sind als Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO festgesetzt. Die Bebauung entlang der Pleikartsförster Straße ist planungsrechtlich dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen. Entsprechend der dominierenden Wohnnutzung ist es schalltechnisch ebenfalls als Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO zu bewerten.



Biotoptypen im Planungsgebiet und seinem Umfeld

Verkehrsimmissionen

Gemäß den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens (Ingenieurbüro Wille 2005) führen bereits die für das Prognosejahr 2010 zu erwartenden Verkehrsgeräusche von der Pleikartsförster Straße (ohne Realisierung des Vorhabens) zu erheblichen Lärmimmissionen an den Außenfassaden der an das Planungsgebiet angrenzenden Gebäude. In den Prognoseannahmen sind die Wirkungen der Straßenbahnlinie nach Kirchheim beachtet.

Die aufgrund der Umgebungsnutzung und bestehenden planungsrechtlichen Einstufung maßgebenden schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 55 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts werden bereits ohne die Umsetzung der Planung nicht eingehalten. Vielmehr entstehen Überschreitungen von annähernd 20 dB(A) sowohl im Tag- wie auch im Nachtzeitraum. Soweit Werte über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht werden, kann ohne ergänzende Schallschutzmaßnahmen eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden.

Verkehrslärm 2010 (ohne Planung)	Schutzwürdig- keit, Gebietsart gemäß BauNVO	Pegel L _r (ungünstigstes Ge- schoss)		Maßgebender Orien- tierungswert gemäß DIN 18005	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Immissionsort					
Pleik. 11 EG	WA	66,7	56,5	55	45
Pleik. 16 EG	WA	73,9	63,7	55	45
Pleik. 17/1 EG	WA	62,1	52,0	55	45
Pleik. 17/2 EG	WA	72,0	62,0	55	45
Pleik. 18 EG	WA	72,2	61,9	55	45
Pleik. 18/5 EG	WA	71,1	61,0	55	45
Pleik. 20 EG	WA	71,4	61,4	55	45
Pleik. 22 EG	WA	71,4	61,3	55	45

Gewerbelärm

Im Umfeld des Planungsgebiets besteht eine gewerbliche Vorbelastung durch den am Heuauer Weg vorhandenen Lebensmittelmarkt (LIDL) mit seiner rückwärtig gelegenen Anlieferungsrampe und der zugehörigen Stellplatzanlage. Die bestehende Vorbelastung durch das bislang im Planungsgebiet vorhandene Autohaus mit Werkstatt wurde gutachterlich nicht erfasst, da es für die weitere Beurteilung der Gewerbelärmimmissionen nicht mehr maßgebend sein wird.

Folgende gewerbliche Vorbelastung verbleibt nach Aufgabe des im Planungsgebiet vorhandenen Autohauses:

Gewerbelärm Vorbe- lastung	Schutzwürdig- keit, Gebietsart nach BauNVO	Pegel L _r (ungünstigstes Ge- schoss)		Richtwert	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Immissionsort					
Alb.-Saur. 2 2.OG	WA	39,3	10,7	55	40
Alb.-Saur. 4 2.OG	WA	39,7	11,0	55	40
Alb.-Saur. 16 2.OG	WA	39,6	11,3	55	40
Alb.-Saur. 18 2.OG	WA	38,9	9,3	55	40
Alb.-Saur. 20 2.OG	WA	42,7	14,5	55	40
Alb.-Saur. 22 2.OG	WA	43,9	16,0	55	40
Alb.-Saur. 24 2.OG	WA	43,8	11,3	55	40
Alb.-Saur. 26 2.OG	WA	48,3	20,3	55	40
Alb.-Saur. 28 2.OG	WA	52,3	23,1	55	40
Alb.-Saur. 28/1 2.OG	WA	53,0	23,5	55	40
Pleik. 9a 1.OG	WA	47,0	18,8	55	40
Pleik. 11 1.OG	WA	28,4	0,0	55	40
Pleik. 16 1.OG	WA	25,8	0,0	55	40
Pleik. 17/1 2.OG	WA	39,3	10,7	55	40

Pleik. 18 NbG 1.OG	WA	25,8	0,0	55	40
Pleik. 18 1.OG	WA	29,4	3,0	55	40
Pleik. 18/5 1.OG	WA	31,0	0,5	55	40
Pleik. 20 1.OG	WA	33,8	5,9	55	40
Pleik. 22 1.OG	WA	33,6	8,2	55	40

Die maßgebenden Orientierungswerte der DIN 18005 sowie die Richtwerte der TA Lärm werden für den Fall einer Aufgabe des bestehenden Autohauses ohne Berücksichtigung einer neuen gewerblichen Nutzung unterschritten.

3.3 Luftschadstoffe

Das Planungsgebiet unterliegt keiner über das im bebauten Gebiet von Heidelberg ohnehin bestehende Maß hinausgehenden besonderen Luftschadstoffbelastung. Insofern ist eine gesonderte Betrachtung der Luftschadstoffsituation entbehrlich, zumal durch die Planung angesichts der Art der zulässigen Nutzungen keine erheblichen Luftschadstoffemissionen zu erwarten sind.

3.4 Kultur- und Sachgüter

Nennenswerte Kultur- und Sachgüter bestehen im Planungsgebiet nicht. Die Bebauungsstrukturen entlang der Pleikartsförster Straße mit einer überwiegend noch klar ausgeprägten Haus-Hof-Bauweise sind jedoch typisch und ortsbildprägend.

4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Im Umweltbericht ist eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei **Nichtdurchführung der Planung** als Vergleichsgrundlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung zu erstellen.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	
Schutzgut	Auswirkungen
Mensch	Die vorhandene Belastungssituation mit weit über den schalltechnischen Orientierungswerten liegenden Verkehrslärmimmissionen bleibt unverändert bestehen. Ebenso bestehen bleibt die Gewerbelärmbelastung durch den vorhandenen Kfz-Betrieb und den südlich angrenzenden Einzelhandelsmarkt.
Tiere und Pflanzen	Nachdem ohnehin keine relevante Lebensraumqualität besteht, sind keine weitergehenden negativen Auswirkungen zu erwarten.
Boden	Die vorhandene annähernde Vollversiegelung des Grundstücks bleibt ebenso bestehen wie die Untergrundbelastungen.
Wasser	Das Niederschlagswasser wird weiterhin komplett in die Kanalisation abgeleitet werden. Die vorhandenen Untergrundbelastungen, die durch die Versiegelung überdeckt sind, bleiben bestehen.
Luft	Die bestehende Luftschadstoffbelastung durch Heizungsanlagen, Werkstattbetrieb und verkehrsbedingten Emissionen bleibt unverändert erhalten.

Klima	Die nachteiligen klimatischen Wirkungen der weitgehenden Vollversiegelung des Grundstücks bleiben unverändert bestehen.
Siedlungsbild	Das bestehende Siedlungsbild mit seinen durch die gewerbliche Nutzung bedingten Beeinträchtigungen bleibt bestehen.
Wechselwirkungen	Nachdem die bestehenden Belastungen für die einzelnen Landschaftspotenziale unverändert bleiben, sind hinsichtlich der Wechselwirkungen keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.
Kultur- und Sachgüter	Nachteilige Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung ergibt sich aus Kapitel 6 des Umweltberichts.

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen

5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

Auch wenn durch das Vorhaben nicht mit Eingriffen in Natur und Landschaft zu rechnen ist, sind entsprechend des Verbesserungsgebotes im Bebauungsplan zur Minderung bestehender Umweltbelastungen verschiedene grünordnerische Maßnahmen getroffen:

- Begrünung der Stellplatzfläche mit 20 einheimischen, großkronigen Laubbäumen mit nicht überfahrbaren Pflanzbeeten von mindestens 4 m² Grundfläche und einer Mindestbreite von 1,0 m
- Einfassung des Grundstücks mit Ausnahme des Abschnittes entlang der Pleikartsförster Straße durch z.T. unterschiedlich strukturierte Heckenpflanzungen bei Integration der vorhandenen Heckengehölze, z.T. auch durch Fassadenbegrünungen
- Soweit keine Heckengehölze zu erhalten bzw. zu pflanzen sind, sind die entstehenden Freiflächen gärtnerisch anzulegen. Dabei erfolgen zusätzlich 5 Großbaumpflanzungen.

Die grünordnerischen Maßnahmen sind im Vorhaben- und Erschließungsplan, der Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird, verankert.

5.2 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Bodenbelastungen

Im Rahmen einer orientierenden umwelttechnischen Untersuchung (IBU, 2003) wurden im Planungsgebiet anthropogene Auffüllungen festgestellt, wobei an einer Bohrstelle Belastungen mit mineralölbürtigen Kohlenwasserstoffen in der Bodenmatrix und BTEX-Aromaten in der Bodenluft erfasst wurden. Der Gutachter geht davon aus, dass eine Sanierung /Beseitigung der lokalen Bodenbelastung baubegleitend durch einen Bodenaushub umgesetzt werden kann. Weiterhin geht der Gutachter davon aus, dass die BTEX-Belastungen angesichts der negativen Benzolbefunde und dem nur lokalen Schadenscharakter keine vorlaufende Bodenluftsanierung oder sonstige Maßnahmen zur Begrenzung der Schadstoffemission in die Atmosphäre erfordern.

Insofern besteht keine Erforderlichkeit, im Bebauungsplan Maßnahmen zur Sanierung der Bodenbelastungen festzulegen.

5.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schallimmissionen

Gewerbelärm

Durch das geplante Vorhaben entstehen Gewerbelärmemissionen im Bereich der Anlieferung sowie der maschinentechnischen Anlagen. Weiterhin ist der Pkw-Verkehr auf dem Betriebsgelände als Gewerbelärm zu betrachten.

Die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden im schalltechnischen Gutachten (Ingenieurbüro Wille, 2005) geprüft. Als Ergebnis zeigt sich, dass an allen in der Nachbarschaft angrenzenden Immissionsorten die maßgebenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm unterschritten werden, wenn folgende Vorgaben beachtet werden:

- Einhausung der LKW-Anlieferungsrampe, des luftgekühlten Kondensators für die Kälteanlage und der Anlage für die Wertstoff- und Abfallentsorgung
- Lärmschutzwand entlang der Pleikartsförster Straße in Verlängerung des geplanten Gebäudes auf 4 m Länge bei 2,50 m Höhe. Über die Vorgabe des Schallgutachtens hinaus erfolgt eine Verlängerung der Wand auf 5 m.
- Verwendung von Asphalt anstatt von Pflaster für die Fahrgassen
- Verwendung spezieller schallgedämmter Einkaufswagen mit einem maximal zulässigen Schalleistungspegel von 76 dB(A).
- Begrenzung der zulässigen Schalleistungspegel von Entwärmungslüftern auf maximal 60 dB(A).
- Begrenzung der zulässigen Schalleistungspegel von luftgekühlten Kondensatoren der Kälteanlage auf maximal 66 dB(A).

Die schalltechnischen Erfordernisse finden ihren Niederschlag im Vorhaben- und Erschließungsplan des Vorhabenträgers, der Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird.

Verkehrslärm

Durch die Planung kommt es zu Veränderungen der Verkehrsströme mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung in der Pleikartsförster Straße. Angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung in der Pleikartsförster Straße ergibt sich durch die zusätzliche Verkehrsbelastung keine wesentliche Erhöhung der Schallimmissionen (vgl. Umweltbericht Kap. 6.3). Insofern ergibt sich aus dem Vorhaben heraus keine Erforderlichkeit für ergänzende Schallschutzmaßnahmen in Hinblick auf den Verkehrslärm.

Trotz der hohen Vorbelastung werden für die Gebäude im Umfeld des Vorhabens, die nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen sind, keine Maßnahmen vorgesehen. Dies ist gerechtfertigt, da die Höhe der Verkehrslärmbelastung sich nicht ursächlich aus dem geplanten Vorhaben ergibt und durch dieses auch nur unwesentlich erhöht wird.

Für das geplante Gebäude selbst ergibt sich angesichts der Lage der geplanten Aufenthaltsräume keine Erforderlichkeit für die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen.

5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffemissionen

Durch die vorgesehene bauliche Nutzung der Grundstücke ist unmittelbar mit keinen nennenswerten Luftschadstoffemissionen zu rechnen. Dementsprechend besteht im Bebauungsplan keine Erfordernis für diesbezügliche Festsetzungen.

Aufgrund der durch die Planung bewirkten Veränderungen der Verkehrsströme mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung in der Umgebung des Plangebiets ergeben sich unter Umständen kleinräumig höhere Luftschadstoffbelastungen. Im Bebauungsplan besteht jedoch keine Möglichkeit, diesbezüglich Maßnahmen festzusetzen.

6 Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen der Planung

6.1 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Maßgebend für die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft ist insbesondere die Veränderung der Flächennutzungen zwischen Bestand und Planung.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird es im Planungsgebiet zu Veränderungen der tatsächlichen Flächennutzungen und somit der potenzialbezogenen Flächeneigenschaften kommen. Diese Veränderungen sind in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz dargestellt, die der Begründung als Anlage 1 beigefügt ist.

Bezogen auf die einzelnen Landschaftspotenziale ergeben sich folgende Auswirkungen:

- **Stadtbild/Erlebnispotenzial**

Mit Realisierung der Inhalte des Bebauungsplans wird der Straßenraum der Pleikartsförster Straße und zur Albert-Saur-Straße am nördlichen Plangebietsrand baulich gefasst. Die Höhe der baulichen Anlagen passt sich an die Umgebungsbebauung an. Insofern stellt die Neubebauung keine Beeinträchtigung des Stadtbilds dar.

- **Böden**

Der bisherige Versiegelungsgrad wird reduziert und die belasteten Böden entsorgt, wodurch insgesamt keine Konflikte im Bereich des Bodenpotenzials entstehen. Vielmehr wird eine bestehende Belastungssituation gemindert.

- **Gewässerhaushalt**

Der bisherige Versiegelungsgrad wird reduziert und die belasteten Böden entsorgt, wodurch insgesamt keine Konflikte im Bereich des Wasserpotenzials entstehen. Vielmehr wird eine bestehende Belastungssituation gemindert.

- **Klima**

Da keine Vegetationsflächen verloren gehen, kommt es zu keinen Konflikten im Bereich des Klimapotenzials. Aufgrund der Begrünungsmaßnahmen ergibt sich eine Verbesserung der kleinklimatischen Situation.

- **Vegetation und Fauna**

Es gehen durch die Umsetzung des Bebauungsplans keine Vegetationsstrukturen verloren.

6.2 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter ergeben sich nicht.

6.3 Immissionsbelastung Schall

Verkehrslärm

Mögliche nachteilige Umweltauswirkungen durch die Planung ergeben sich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Pleikartsförster Straße.

Gemäß den Angaben des schalltechnischen Gutachtens (Ingenieurbüro Wille, 2005) beläuft sich die Pegelerhöhung jedoch auf Werte, die unter 0,3 dB(A) liegen. Die Schallpegelerhöhung tritt nur tags auf, da der geplante Einzelhandel nur im Tageszeitraum betrieben bzw. beliefert wird. In der sensibleren Nachtzeit ergeben sich keine vorhabenbedingten Lärmpegelerhöhungen.

Die Schallpegelerhöhungen am Tag ist als nicht erheblich zu bewerten, da Schallpegeländerungen unter 1 dB(A) in der Regel vom menschliche Gehör nicht wahrgenommen werden können.

Gewerbelärm

In Folge der Planung ergeben sich Gewerbelärmbelastungen durch die maschinentechnischen Anlagen, die Anlieferung und den Pkw-Verkehr auf der Stellplatzanlage. An den nächstgelegenen schützenswerten Immissionsorten sind unter Berücksichtigung der im Umweltbericht Kapitel 5.3 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen sowie der bestehenden Vorbelastung folgende Gewerbelärmimmissionen zu erwarten:

Gewerbelärm Gesamtbelastung	Schutzwürdigkeit, Gebietsart nach BauNVO	Pegel L _r (ungünstigstes Geschoss)		Richtwert nach TA Lärm	
		Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Immissionsort					
Alb.-Saur. 2 2.OG	WA	43,2	32,8	55	40
Alb.-Saur. 4 2.OG	WA	43,9	33,9	55	40
Alb.-Saur. 16 2.OG	WA	43,7	30,1	55	40
Alb.-Saur. 18 2.OG	WA	46,9	33,1	55	40
Alb.-Saur. 20 2.OG	WA	50,3	28,0	55	40
Alb.-Saur. 22 2.OG	WA	53,7	23,9	55	40
Alb.-Saur. 24 2.OG	WA	54,5	22,3	55	40
Alb.-Saur. 26 2.OG	WA	54,5	22,8	55	40
Alb.-Saur. 28 2.OG	WA	54,5	24,5	55	40
Alb.-Saur. 28/1 2.OG	WA	54,7	24,7	55	40
Pleik. 7 2.OG	WA	53,1	18,8	55	40
Pleik. 9a 1.OG	WA	54,8	22,2	55	40
Pleik. 11 1.OG	WA	51,6	22,2	55	40
Pleik. 14 1.OG	WA	46,6	19,0	55	40
Pleik. 16 1.OG	WA	50,1	21,2	55	40
Pleik. 17/1 2.OG	WA	44,2	35,4	55	40
Pleik. 18 NbG 1.OG	WA	52,0	22,7	55	40
Pleik. 18 1.OG	WA	54,4	24,4	55	40

Pleik. 18/5 1.OG	WA	52,5	23,5	55	40
Pleik. 20 1.OG	WA	42,0	33,8	55	40
Pleik. 22 1.OG	WA	38,1	29,3	55	40

Die Einstufung der Schutzwürdigkeit der Immissionsorte in die Gebietskategorien der BauNVO erfolgte auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten und der bestehenden Festsetzungen im Bebauungsplan „Kirchheim West – Änderungen“ (vgl. Umweltbericht Kap. 3.2).

Die Ergebnisse des Gutachtens zeigen, dass die zu erwartende Gewerbelärmbelastung an allen untersuchten Immissionsorten die maßgebenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 sowie die Richtwerte der TA Lärm unterschreitet.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen somit nicht.

6.4 Luftschadstoffbelastung

Veränderungen der Luftschadstoffbelastungen können sich durch Emissionen der Gebäude und des induzierten Verkehrs ergeben.

Hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen der Gebäude ist angesichts der bei Neubauten einzuhaltenden Emissionsstandards – unabhängig vom verwendeten Heizmaterial – mit keinen nennenswerten zusätzlichen Luftschadstoffemissionen zu rechnen.

Kleinräumig wird es zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens und damit zunächst auch zu einem Anstieg der Luftschadstoffmengen in der Pleikartsförster Straße kommen.

Durch die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte bei der Abgasbegrenzung sowie durch gesetzliche Bestimmungen ist damit zu rechnen, dass die Luftschadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs mittelfristig in Zusammenhang mit der Modernisierung des Fahrzeugparks absinken werden. Angesichts der gegebenen Gesamtverkehrsmengen kann auf Grundlage anderer Untersuchungen, die zu ähnlichen Vorhaben erstellt wurden, davon ausgegangen werden, dass die kleinräumige Erhöhung der Luftschadstofffrachten mittelfristig durch die allgemeine Senkung der Luftschadstoffemissionen zumindest weitgehend ausgeglichen werden wird.

7 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe von Auswahlgründen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Nutzungsalternativen

Vorhabenalternativen im Sinne von alternativen Nutzungsmöglichkeiten für das Planungsgebiet wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht konkret geprüft, da der Bebauungsplan durch den Grundstückseigentümer initiiert wurde und somit keine Vorhabenalternativen zur Verfügung stehen.

Grundsätzliche Standortalternativen

Seitens des Vorhabenträgers wurden verschiedene grundsätzliche Standortalternativen geprüft. Dies betrifft insbesondere Standorte in Ortsrandlage am nördlichen Ortsrand in Zusammenhang mit dem Baugebiet „Im Bieth“ sowie am südlichen Ortsrand an der Sandhäuser Straße.

Je nach der genauen Lage eines Standortes am Ortsrand und den konkret betroffenen Biotopstrukturen führt ein Einzelhandelsstandort in einer nicht-integrierten Lage zu erheblichen zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Daneben ergibt sich ein höheres Verkehrsaufkommen als an einem integrierten Standort. Auch wenn im Gegensatz zu einem integrierten Standort keine unmittelbare Nachbarschaft betroffen wird, ergeben sich in der Gesamtsumme höhere Immissionsbelastungen bzw. geringere Entlastungswirkungen.

Zudem spricht gegen nicht-integrierte Standorte, dass über das konkrete Einzelhandelsvorhaben hinaus insgesamt das Ortszentrum geschwächt wird, so dass eine verbrauchernahe und damit verkehrsvermeidende Versorgung der Bevölkerung beeinträchtigt wird.

Standortalternativen auf dem Planungsgrundstück

Vom Vorhabenträger wurden insgesamt 3 Alternativplanungen ausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Realisierungsfähigkeit, ihrer Wirtschaftlichkeit und ihrer Umweltauswirkungen geprüft.

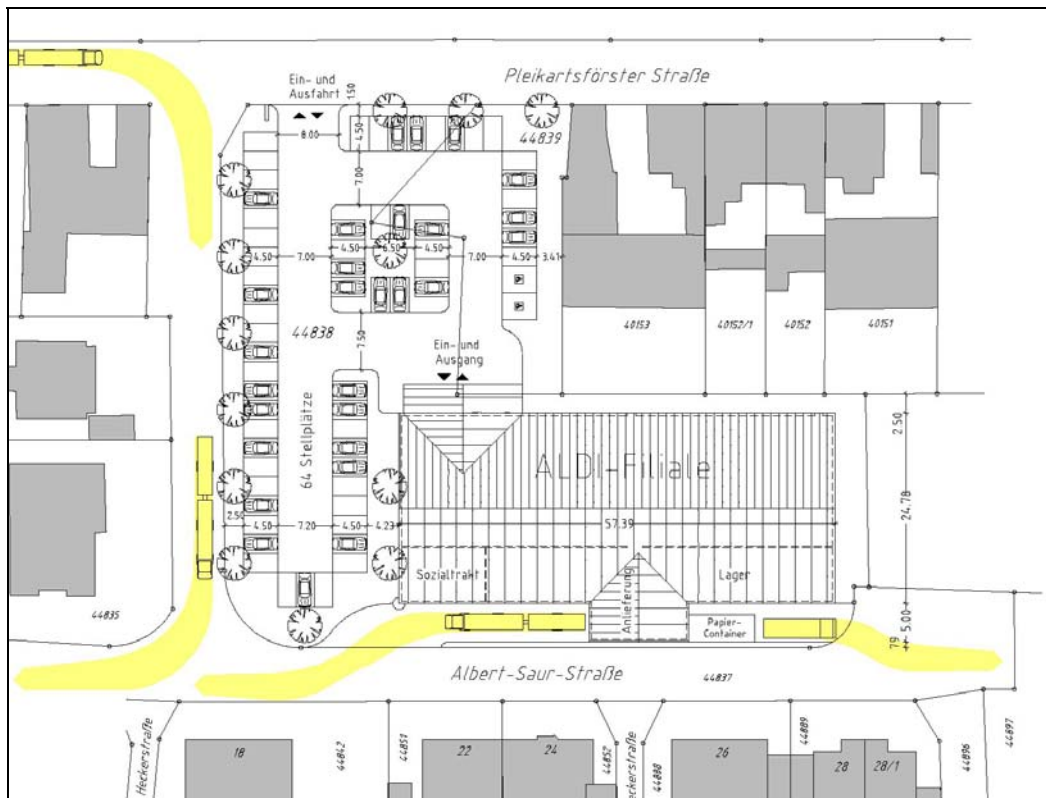
Für die Auswahl der Varianten maßgebend sind betriebliche Aspekte des Vorhabenträgers. So scheidet Variante 3 für eine nähere Untersuchung von vorne herein aus, da eine LKW-Andienung angesichts der Ausbaubreite der Albert-Saur-Straße verkehrlich nicht möglich ist. Die Varianten 1 und 2 führen zu deutlich reduzierten Stellplatzzahlen. Die Stellplatzzahlen sind für das zu erwartende Kundenaufkommen zu Spitzenzeiten unzureichend; in der Folge wäre damit zu rechnen, dass öffentliche Verkehrsflächen mit zur Parkierung von Kunden herangezogen werden würden.

Variante 2 setzt zudem einen Grenzanbau an das Flurstück 40153 voraus und ist somit von der Zustimmung dieses Grundstückseigentümers abhängig.

Für den Vorhabenträger sind daher die drei vorgelegten Varianten nicht vertretbar. Ebenso stellen diese Varianten keine städtebaulich befriedigende Lösung dar.

Unabhängig von der Sichtweise des Vorhabenträgers sind die Umweltauswirkungen der Varianten zu bewerten.

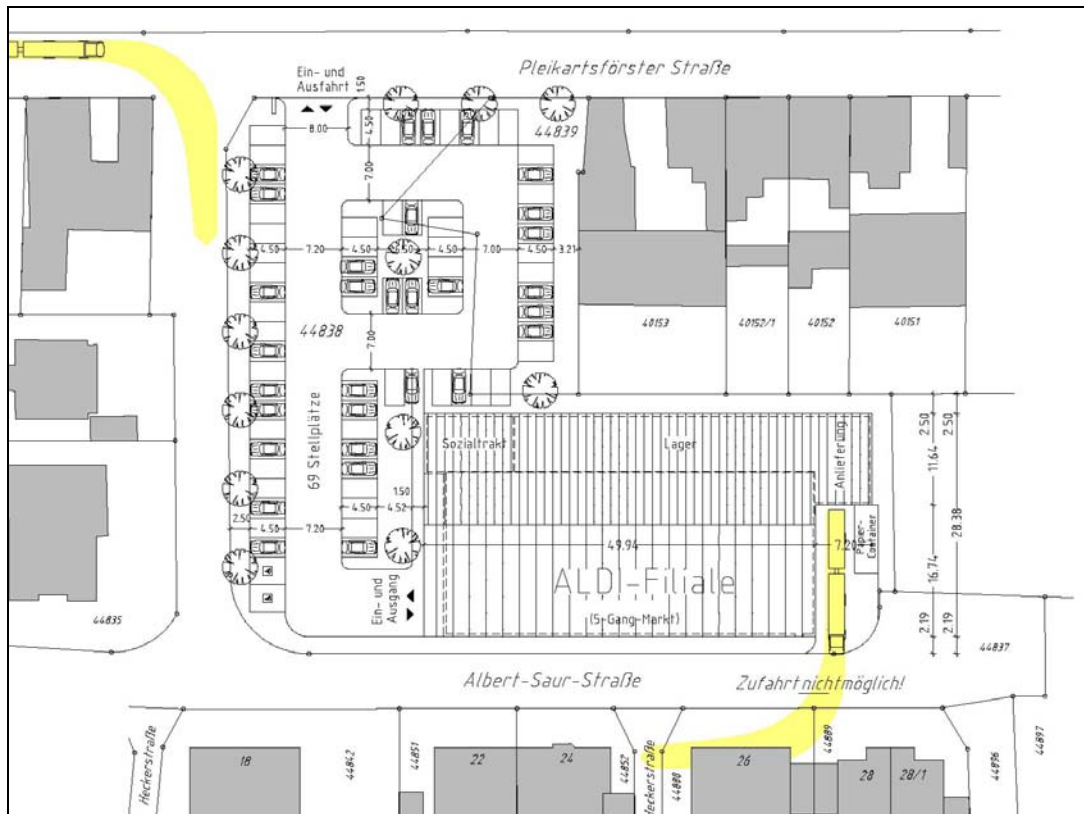
Variante 1



Variante 2



Variante 3



In Hinblick auf den Versiegelungsgrad ergeben sich in allen drei Varianten gegenüber der Planung des Vorhabenträgers keine grundlegenden Unterschiede. Die Auswirkungen auf die Naturraumpotenziale Boden, Wasser, Klima sowie Arten- und Biotope sind bei allen Varianten mit den Auswirkungen der Planung vergleichbar. Gegenüber dem heutigen Zustand ergibt sich bei keiner der Varianten eine nennenswert größere Entlastungswirkung.

Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung ergeben sich bei den Varianten ebenfalls keine Unterschiede, da die lokale Erhöhung der Luftschadstoffe vom Verkehrsaufkommen des Markts abhängig ist.

Hinsichtlich der erhöhten Schallimmissionen auf den öffentlichen Verkehrsflächen ergeben sich bei den Varianten ebenfalls keine Unterschiede, da die Änderung der Verkehrsimmissionen vom Verkehrsaufkommen des Markts abhängig ist. Allerdings ergibt sich in den Varianten 1 und 3 eine zusätzliche Belastung der Albert-Saur-Straße durch Lkw-Verkehr.

Bezüglich der Gewerbelärmimmissionen wurden die Varianten 1 und 2 im schalltechnischen Gutachten (Ingenieurbüro Wille, 2005) untersucht. Ergebnis der Untersuchung ist, dass unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der vorliegenden Planung bei Variante 1 der Richtwert der TA Lärm am ungünstigsten Immissionspunkt gerade eingehalten werden kann. Für die Gebäude an der Albert-Saur-Straße (südlicher Abschnitt) ergibt sich keine nennenswerte Entlastung, da die Vorbelastung unverändert bestehen bleibt.

Bei Variante 2 ist es nicht möglich, den Immissionsrichtwert der TA Lärm an allen Immissionsorten einzuhalten. Zudem gilt auch hier, dass die Immissionsbelastung der Gebäude an der Albert-Saur-Straße (südlicher Abschnitt) weitgehend unverändert bleibt, während die Immissionsorte an der Albert-Saur-Straße (nördlicher Abschnitt) gegenüber der Planungsvariante z.T. erheblich zusätzlich belastet werden.

8. Beschreibung der verwendeten technischen Verfahren

In Hinblick auf die Beurteilung der Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. deren Ausgleich wurde auf das Bilanzierungsmodell der Stadtverwaltung Heidelberg zurückgegriffen. Dieses Bilanzierungsmodell baut auf eine potenzialbezogene Bewertung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes auf und vergleicht den Bestandszustand mit dem Zustand nach Realisierung der Planung. Dieses Bewertungsmodell ist nicht als technisch-mathematisches Verfahren zur abschließenden Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft zu verstehen, sondern dient als Grundlage für eine verbalargumentative Gesamtbewertung der Ausgleichssituation.

Hinsichtlich des Lärmschutzes wurden schalltechnische Berechnungen des Gewerbelärms entsprechend der TA Lärm sowie auf Grundlage der Parkplatzlärmstudie (Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, 2003) durchgeführt. Der Verkehrslärm wurde entsprechend der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) auf Grundlage der auf den Prognosezeitraum hochgerechneten Verkehrsmengen berechnet.

Die Ergebnisse der Bodenuntersuchungen wurden durch Rammkernsondierungen gewonnen. Zusätzlich wurde ambulante Bodenluftmessstellen aufgebaut.

Die Bodenproben wurden sensorisch geprüft und anschließend analytisch untersucht. Die Bodenluft-Probeentnahme erfolgte mittels eines Gasprobennehmers, die Bodenluftproben wurden ebenfalls im Labor untersucht.

Beurteilungsgrundlagen sind das Bundesbodenschutzgesetz bzw. die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung. Ergänzend wurde auf die „Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt und Verkehr und des Sozialministeriums über Orientierungswerte für die Bearbeitung von Altlasten und Schadensfällen vom 16.09.1993 in der Fassung vom 01.03.1998 sowie die „Empfehlungen für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden (Ländergemeinschaft Wasser (LAWA) 1994) zurückgegriffen.

Zur Überprüfung der Versickerungsfähigkeit wurden Körnungsanalysen nach DIN 18123 durchgeführt.

9 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse

Grundproblem bei der Zusammenstellung der Angaben der Umweltauswirkungen des Vorhabens ist, dass in einem Bebauungsplanverfahren nur die rechtliche Zulässigkeit bestimmter Nutzungen begründet werden kann. Es werden rahmensetzende Vorgaben getroffen, die in unterschiedlicher Weise und in unterschiedlicher Intensität ausgenutzt werden können. Insofern muss der Umweltbericht auf einen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans realistischerweise anzunehmenden ungünstigen Fall abheben. In der Realität können die negativen Umweltauswirkungen im Einzelfall geringer ausfallen.

Die Ergebnisse des Verkehrsumlegungsmodell und damit die Belastungsangaben für den Bezugsfall, wie auch die Ansätze in Bezug auf das durch den geplanten Markt zu erwartende Verkehrsaufkommen, sind im Hinblick auf die Schwankungsbreite der Verkehrsprognose und der Modellansätze generell als eine Näherung anzusehen.

Es muss deshalb in Bezug auf die prognostizierte Verkehrsbelastungen gegenüber der sich tatsächlich einstellenden Verkehrssituation mit gewissen Abweichungen gerechnet werden. Die Verkehrsannahmen wurden jedoch auf der sicheren Seite getroffen; tendenziell ist eher mit einem geringeren Kfz-Aufkommen zu rechnen.

10 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Aufgrund der Bestandssituation im Plangebiet ist in Hinblick auf die Auswirkungen auf Natur und Landschaft eine Überwachung, die über die bestehenden Kontrollmöglichkeiten des Bauordnungsrechts hinausgehen, nicht erforderlich.

Überwachungsbedarf besteht allerdings in Hinblick auf das durch das Vorhaben hervorgerufene Verkehrsaufkommen und damit auf die Immissionssituation, da hier Prognoseunsicherheiten gegeben sind. Der Vorhabenträger wird daher im Durchführungsvertrag verpflichtet, die tatsächliche Verkehrserzeugung des geplanten Einzelhandelsmarkts regelmäßig, d.h. mindestens alle 5 Jahre einmal, zu überprüfen und – soweit sich Abweichungen von den getroffenen Annahmen ergeben - hinsichtlich der Immissionssituation zu bewerten.

11 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Kurzbeschreibung des Vorhabens:	
Errichtung eines Einzelhandelsgeschäfts mit einer Verkaufsfläche von 1.040 m ² , einer Grundfläche von 1.700 m ² und 74 Stellplätzen auf einer ca. 2.120 m ² großen Stellplatzanlage.	
Beschreibung der Umwelt:	
Die Fläche ist weitgehend bebaut. Am westlichen Plangebietsrand ist eine Heckenpflanzung vorhanden.	
Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
Schutzgut Mensch	<p><i>Vorbelastung:</i> Erhebliche Lärmbelastung durch Verkehrslärm, Vorbelastung in Teilbereichen durch Gewerbelärm</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Geringfügige Erhöhung der Verkehrslärmbelastung um bis zu 0,2 dB am Tag.</p> <p>Geringfügige Erhöhung des Gewerbelärms in den bereits vorbelasteten Immissionsorten; z.T. erhebliche zusätzliche Gewerbelärmimmissionen an bislang weitgehend unbelasteten Immissionsorten. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden allerdings nicht überschritten.</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>Schallschutzmaßnahmen am Gebäude und an der Stellplatzanlage.</p>

Schutzgut Tiere und Pflanzen	<p><i>Vorbelastung:</i> Weitgehende Versiegelung</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Da die vorhandenen Heckengehölze erhalten werden und die Begrünung insgesamt deutlich ausgeweitet wird, kommt es zu einer Verbesserung der Situation.</p>
Schutzgut Boden	<p><i>Vorbelastung:</i> Schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Verringerung der Versiegelung und Austausch der belasteten Böden, dadurch keine negativen Auswirkungen, sondern Verbesserung der Situation.</p>
Schutzgut Wasser	<p><i>Vorbelastung:</i> Schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Verringerung der Versiegelung und Austausch der belasteten Böden, dadurch keine negativen Auswirkungen</p>
Schutzgut Luft	<p><i>Vorbelastung:</i> Belastung durch Luftschadstoffimmissionen von der Pleikartsförster Straße</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Lokale Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen durch steigendes Verkehrsaufkommen. Mittelfristig ist jedoch generell mit einer Senkung der Luftschadstoffbelastung zu rechnen, so dass die Erhöhung kompensiert werden wird. Zudem wird insgesamt auf Kirchheim bezogen das Verkehrsaufkommen und damit die Luftschadstoffbelastung abgesenkt.</p>
Schutzgut Klima	<p><i>Vorbelastung:</i> Erhöhte Erwärmung aufgrund großflächiger Versiegelung, Belastung durch Luftschadstoffimmissionen von der Pleikartsförster Straße</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Verringerung der Versiegelung, dadurch Minderung einer bestehenden Belastungssituation</p>
Schutzgut Kultur- und Sachgüter	<p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Keine</p>
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	<p>Die Landschaftspotenziale stellen sich derzeit bereits alle als vorbelastet dar. Durch die Planung kommt es zu einer, wenngleich geringen Minderung der Belastungssituation für die einzelnen Landschaftspotenziale. Dementsprechend ist nicht mit sich gegenseitig verstärkenden Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu rechnen.</p>
<p>Darstellung anderweitig geprüfter Lösungsmöglichkeiten:</p> <p>Es wurden verschiedene anderweitige Lösungsmöglichkeiten geprüft. Alternative Standorte in nicht-integrierten Lagen führen zu einer höheren Verkehrserzeugung und damit zu höheren Umweltbelastungen. Weiterhin entsteht eine Neuversiegelung von Flächen.</p> <p>Alternative Anordnungen des geplanten Gebäudes auf dem Grundstück sind in Hinblick auf die Umweltbelange als weitgehend gleichwertig zu werten. Allerdings werden bei einer Variante die Richtwerte der TA Lärm nicht eingehalten.</p>	

Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen:

Der Bebauungsplan gibt nur einen Rahmen für die zulässigen Nutzungen vor. Wie stark diese Nutzung in Anspruch genommen werden wird, kann im Vorfeld nicht abschließend abgeschätzt werden. Daher waren insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens Annahmen zu treffen. Die Annahmen zum Verkehrsaufkommen wirken sich dabei auch auf die ermittelten Schallimmissionen aus.

Heidelberg, den

Annette Friedrich
Stadtplanungsamt

Anlage 1: Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

Eingriffs- / Ausgleichsbilanz																					
Bebauungsplan 'Kirchheim - Einzelhandelsmarkt Pleikartsförster Straße 13 - 15																					
Bewertung nach Potentialen																					
Art und Größe der Flächen	Wert	Be-stand (qm)	Ent-wickl. (qm)	Bodenpotential			Wasserpotential			Klimapotentail			Arten- u. Biotop-potential			Stadtbild/Erlebnis-potential			Summe der Potentiale		
				Fak-tor	Entw.-Wert	Best-Wert	Fak-tor	Entw.-Wert	Best-Wert	Fak-tor	Entw.-Wert	Best-Wert	Fak-tor	Entw.-Wert	Best-Wert	Fak-tor	Entw.-Wert	Best-Wert	Ent-wicklig.	Be-stand	
1. Plangebiet Vorhaben- und Erschließungsplan																					
1 Dachflächen		2.280	1.700	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0	0	0
2 Verkehrs-/Hofflächen, versiegelt		2.000	1.200	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0	0	0
Stellplatzfläche, voll versiegelt, mit offenporigem Belag		0	920	0,00	0	0	0,10	0	92	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0	0	92
4 Schmuckgrün, nicht naturmah		50	510	0,50	25	255	1,00	50	510	1,00	50	510	0,50	25	255	1,50	75	765	225	2.295	2.295
6 Bäume über Stellplatzflächen (Kronenflächen)		20	140	0,00	0	0	0,50	10	70	1,50	30	210	1,00	20	140	2,00	40	280	100	700	700
7 Bäume über Grünflächen (Kronenflächen)		0	75	0,00	0	0	0,00	0	0	1,00	0	75	1,00	0	75	2,00	0	150	0	300	300
Gesamtfläche (Kontrolle)*:		4.330	4.330	SU	25	255		60	672		80	795		45	470		115	1.195	325	3.387	3.387
Differenz Bestand-Entwicklung				230		612		715						425				1.080		3.062	3.062
Ausgleichserfüllungsgrad in %				1020		1120		964						1044				1039		1042	1042