

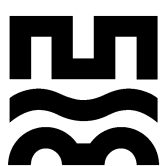
Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan
Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardt-
straße an die Landesstraße 598 Sandhäuser
Straße“

Begründung
nach § 9 (8) BauGB

Stand: Satzung

Fassung vom: 4. Mai 2006



**Stadt
Heidelberg**

| Stadtplanungsamt

Inhalt

1	Erfordernis der Planaufstellung	4
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung.....	4
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und –Ziele/ Nachhaltigkeitsprüfung.....	5
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	5
1.4	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	5
2	Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	6
2.1	Flächennutzungsplan.....	6
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen	6
3.1	Modell räumlicher Ordnung MRO.....	6
3.2	Stadtteilrahmenplan	6
4	Bestehende Fachplanungen und Gutachten.....	7
4.1	Siedlungsstrukturkonzept.....	7
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	7
4.3	Umweltplan	7
4.4	Verkehrskonzept Kirchheim.....	8
5	Städtebauliches Konzept	8
6	Umweltbericht.....	10
6.1	Beschreibung des Vorhabens.....	10
6.2	Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden	10
6.3	Darstellung der Merkmale der Umwelt, des derzeitigen Umweltzustandes sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans (Nullvariante).....	11
6.4	Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt.....	11
6.5	Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.....	12
6.6	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.....	12
6.7	Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).....	12
7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	13
7.1	Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB)	13
7.1.1	Umgrenzung der Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB).....	13
7.1.2	Straßenverkehrsfläche, Straßenbegrenzungslinie, Straßenbegleitgrün (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	13

7.1.3	Anpflanzen von Bäumen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB),	13
7.2	Hinweise	14
7.2.1	Schutz von unterirdischen (Versorgungs-)Leitungen	14
8	Verfahren und Abwägung	14
8.1	Aufstellungsbeschluss	14
8.2	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	14
8.3	Öffentliche Auslegung	15
8.4	Anhörung der Träger öffentlicher Belange	15
9	Durchführung und Kosten	15
9.1	Flächenbilanz	15
9.2	Grundbesitzverhältnisse	15
9.3	Kosten	16

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ wurde am 07.11.2002 vom Gemeinderat mit dem Ziel gefasst, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Verbindungsstraße zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und der Landesstraße 598 Sandhäuser Straße zu schaffen.

Anlass der Planung ist, dass der Stadtteil Kirchheim seit vielen Jahren durch starken Schwerlastverkehr geprägt ist und die Andienung der Gewerbebetriebe, insbesondere der vorhandenen Transportunternehmen im Bereich der südlichen Hardtstraße über das zum Teil sehr enge Straßennetz Kirchheims erfolgt. Mit dem Bau der B 535 zwischen dem Knoten B 3 und L 598 hat sich die Möglichkeit eröffnet, die Unternehmen entlang der südlichen Hardtstraße über eine Verbindungsstraße an die L 598 Sandhäuser Straße und über die B 535 an die BAB A5 anzuschließen.

Um das Straßennetz Kirchheims nachhaltig vom Schwerlastverkehr zu entlasten und gleichzeitig die vorhandenen Betriebe gut und leistungsfähig an das überörtliche Straßennetz anzuschließen, wird es erforderlich, das genannte Teilstück auszubauen.

Am 30.10.2003 beschloss der Gemeinderat den Vorentwurf für einen Ausbau des Feldwegs auf 5,5 Meter Breite mit zwei Ausweichen ohne parallelen Geh- und Radweg und den Anschluss des Leimer Wegs an die Landesstraße L 598. Dieser Vorentwurf wurde am 9.03.2004 im Rahmen der frühzeitigen Bürgeranhörung zum Bebauungsplan „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ vorgestellt. Wichtigstes Ergebnis der Erörterung war, dass die Bürger sich durch den Lastkraftwagenverkehr in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt fühlen und daher eine Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt begrüßen.

In der weiteren Planung stellte sich heraus, dass für einen Kreisverkehr an der Einmündung in die Sandhäuser Straße keine Zuschüsse des Landes zu erwarten sind. Der Verzicht auf einen Kreisverkehr bedingte eine Neubewertung der Verbindungsstraße zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und der L 598 Sandhäuser Straße in Bezug auf die Verkehrsfunktion und den Ausbaustandard. Der entscheidende Anlass für den Ausbau bleibt die Verlagerung des im Ortskern besonders störenden Lastkraftwagenverkehrs, der von den Gewerbebetrieben der Hardtstraße Süd erzeugt wird.

Vor diesem Hintergrund wurde das Gesamtkonzept überarbeitet. Der Ausbaubereich wurde auf den Teilbereich zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und dem vorhandenen Leimer Weg beschränkt. Die Neukonzeption konzentriert sich auf die Schaffung eines Verbindungsweges für den Lastkraftwagen-Verkehr. Die Einmündung in die Sandhäuser Straße bleibt klar nachgeordnet. Wesentliches Ziel der Planung ist es, den Feldwegcharakter zu erhalten und die Verträglichkeit mit Fußgängern und Radfahrern und der Naherholungsfunktion sicherzustellen. Eine zusätzliche Funktion für den Personenkraftwagen-Verkehr mit Ziel oder Quelle in den Wohngebieten im südöstlichen Kirchheim wird nicht angestrebt.

Die städtebauliche Konzeption, die im Folgenden noch beschrieben wird, bildet die Grundlage für den vorliegenden Entwurf zum Bebauungsplan.

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –Ziele/ Nachhaltigkeitsprüfung

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 BauGB. Danach soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet und dazu beigetragen werden, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

- Stärkung des Stadtteilzentrums als Versorgungs- und Identifikationsraum
- Eingriffe in Natur, den Klimahaushalt und die Landschaft zu minimieren und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen
- Die Inanspruchnahme von Grund und Boden auf ein für die Funktionalität notwendiges Maß zu minimieren
- unzumutbare Beeinträchtigungen benachbarter Nutzungen durch Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches zu vermeiden
- Erhalt vorhandener Produktionsstätten
- Minderung der Belastung durch motorisierten Verkehr.

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ umfasst den südlichen Teilbereich des rechtsgültigen Bebauungsplanes „Kirchheim-Süd, Teilabschnitt II.“ Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt in diesem Bereich eine Verkehrsfläche mit einer öffentlichen Grünfläche fest.

Im Bereich des Grundstücks Flst.Nr. 42741 weicht der Bebauungsplan „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ von den Festsetzungen des Bebauungsplans „Kirchheim-Süd, Teilabschnitt II.“ ab. Der rechtskräftige Bebauungsplan setzt eine Fläche für Vorgarten und private Freiflächen im Baugebiet fest. Der hier zugrunde liegende Bebauungsplan sieht auf einer Fläche von zirka 18 m² eine Straßenverkehrsfläche vor, weitere zirka 30 m² sollen von Bebauung freigehalten werden. Das betroffene Grundstück befindet sich im städtischen Eigentum. Die Festsetzungen wirken sich auf die Rechtssituation nicht aus, da bereits heute auf diesen Flächen nicht gebaut werden kann.

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ wird daher der Bebauungsplan Kirchheim-Süd, Teilabschnitt II“ in diesem Teilbereich geändert.

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich am Südende des Stadtteils Kirchheim und erstreckt sich zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und der L 598 Sandhäuser Straße. Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 in der Fassung vom Januar 2006. Die Größe des Plangebiets beträgt zirka 1,2 ha.

2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

2.1 Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der derzeit rechtskräftige Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim vom 25.02.83 stellt das Plangebiet als bestehende landwirtschaftliche Fläche dar. Im Flächennutzungsplan werden innerörtliche Straßen nicht dargestellt. Der Bebauungsplan steht nicht im Widerspruch zum Flächennutzungsplan.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Plangebiet „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ ist im Modell räumlicher Ordnung als überwiegend landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Der sogenannte Ampelplan hält eine bauliche Erweiterung im Bereich Kirchheim Süd, angrenzend an die Maßnahme, für unverträglich und gibt entsprechend die Empfehlung, die Fläche nicht in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. Mit dem Bebauungsplanverfahren, das keine baulichen Erweiterungen vorsieht, werden die Zielvorgaben des MRO umgesetzt.

3.2 Stadtteilrahmenplan

Folgende im Stadtteilrahmenplan formulierte Ziele sind für die Planung relevant:

- ***Freiräume sichern***

Die Freiflächen und Kleingartengebiete um Kirchheim dienen der Naherholung weit über Kirchheim hinaus. Eine ungeordnete Nutzungsstruktur und ein hoher Versiegelungsgrad beeinträchtigen jedoch die Naherholung. Bedeutend für die Naherholung ist der überwiegend aus Schrebergärten, Streuobstwiesen, Kleingärten und landwirtschaftlichen Nutzflächen bestehende Grüngürtel um Kirchheim. Der Bau einer Straße durch die Feldflur greift in den Grüngürtel ein. Entsprechende kompensierende Maßnahmen sind deshalb im Rahmen der städtebaulichen Konzeption zu berücksichtigen und von besonderer Bedeutung.

- ***Aufwertung des Gewerbebereichs nördliche Hardtstraße***

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

Der nun geplante Ausbau der Verbindungsstraße zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und dem vorhandenen Leimer Weg greift zwar das im Stadtteilrahmenplan formulierte Ziel der Umsiedlung von Transportunternehmen nicht auf, verringert jedoch die Verkehrsbelastungen durch Schwerlastverkehr im Ortskern durch eine direktere Anbindung.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten

4.1 Siedlungsstrukturkonzept

Im städtebaulichen Leitplan wird das Gebiet als landwirtschaftlich geprägte Fläche ausgewiesen. Eine Präzisierung der Aussagen zur Landschaftsstruktur enthält das Freiflächenstrukturkonzept.

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

Der Freiraum im Bereich der geplanten Trasse, eine Mischung aus Schrebergärten, Streuobstwiesen, Kleingärten und landwirtschaftlichen Nutzflächen, der sich in einem Ring um den Siedlungskörper Kirchheims schließt, wird im Freiflächenstrukturkonzept der Stadt Heidelberg vom März 2000 als faunistisch wertvoll bewertet und soll erhalten und weiterentwickelt werden. Im Zielkonzept des Freiflächenstrukturkonzeptes soll die vielfältig strukturierte Freiraumgemengelage des Kirchheimer Rings von einer baulichen Nutzung freigehalten werden.

Das **Rahmenkonzept Kirchheimer/Rohrbacher Ring** ist Bestandteil des Maßnahmenkonzepts. Als Ziele werden darin genannt:

- Wegekonzept für die Erholungsnutzung mit Anbindung an den historischen Ortskern Kirchheims;
- Konzeptgrundlage zur Sicherung und Entwicklung gestaltprägender Landschaftselemente;
- Konzept zur Einbindung und Entwicklung öffentlicher Nutzungen (Kleingärten, Sportflächen, geplanter Realschul- und Hauptschulstandort etc.) als integrierte Bestandteile dieser Kulturlandschaft;
- Aufstellung eines planerischen Kriterienkataloges zur Beurteilung von Einzelvorhaben und Erteilung von Auflagen hinsichtlich der Verträglichkeit von Nutzungen, dem Maß der baulichen Nutzung und deren landschaftsgestalterischer Einbindung;
- Umsetzung einzelner ausgleichsrelevanter Maßnahmen zur ökologischen und landschaftlichen Strukturanreicherung als Ausgleich für die geplante Bebauung am Harbigweg;

Durch die Beschränkung auf einen Minimalausbau des vorhandenen Feldweges versucht der Bebauungsplan, die Verträglichkeit mit Fußgängern und Radfahrern und der Naherholungsfunktion sicherzustellen.

4.3 Umweltplan

Die Fläche übernimmt gesamtökologische Ausgleichsfunktionen für den verdichteten Siedlungsbereich, die im Rahmen der Umsetzung des Umweltplans noch ausgebaut werden sollen. Vor allem die klimaökologischen Funktionen sind von Bedeutung. Eine Bebauung der an das Plangebiet angrenzenden Bereiche wird als eingeschränkt verträglich beurteilt.

4.4 Verkehrskonzept Kirchheim

Im Straßennetz Kirchheims überlagern sich die Baumaßnahmen für die Straßenbahntrasse mit einem bestehenden hohen Verkehrsaufkommen durch Schwerlastverkehr aus der Hardtstraße.

Mit dem Bau der Straßenbahn ist eine Einbahnstraßenregelung in der Schwetzinger Straße zwischen Kirchheim-Rathaus und Alstater Straße (Fahrtrichtung Innenstadt) verbunden. Die städtebauliche Aufwertung des Ortskerns im Zuge des Baus der Straßenbahntrasse wird zur Entlastung von LKW-Verkehr führen. Als dauerhafte Alternativroute soll der Feldweg entsprechend der nachfolgend dargestellten Planungskonzeption ausgebaut werden.

5 Städtebauliches Konzept

Dem Bebauungsplan liegt das städtebauliche Konzept (Anlage 6) zugrunde.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenverkehrsfläche ermöglicht die Umsetzung des folgenden Querschnitts (von Nord nach Süd):

- 0,15 m Randstreifen zur Aufnahme eines Hochbords
- Fahrbahnbreite von 4,2 m für den Begegnungsfall Lastkraftwagen – Radfahrer
- Randstreifen von 1,3 Meter Breite in Schotterrasen. Dieser kann punktuell von Personenkraftwagen befahren werden und fungiert als zusätzlicher Bewegungs- und Ausweichraum für Fußgänger und als Entwässerungsfläche.
- Daran schließt sich ein 2,0 m breiter, variabler Grünstreifen an, der eine Baumreihe aufnimmt.
- Für alle Kraftfahrzeug-Begegnungen sowie für große Lastkraftwagen werden insgesamt drei Ausweichen befestigt und asphaltiert mit 2,3 m Breite, zwei Ausweichen mit 25 Metern Länge, eine Ausweiche in der Einmündung des Feldwegs in den Leimer Weg mit zirka 18 Metern Länge.
- Zwischen den Ausweichen und der Flurstücksgrenze verbleibt ein zirka 0,3 m breiter variabel nutzbarer Streifen.

Die Breite der Fahrbahn von 4,2 m wird gewählt, um zum einen eine ausreichend breite Verkehrsfläche für den Lkw-Verkehr der anliegenden Gewerbebetriebe bereitzustellen und zum anderen aber auch den Eingriff in den Landschafts- und Naherholungsraum möglichst gering zu halten.

Als Begegnungsfall wird die Begegnung von Rad und Lkw zu Grunde gelegt. Als Grundlage zur Festlegung der Fahrbahnbreite dienen die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die als konzeptionelle Entscheidungshilfe für Erschließungsstraßen zu verstehen sind. Es ist zwar in Anbetracht nur schwer regelbarer Besonderheiten von Einzelfällen kein starrer Maßstab anzulegen. Von den empfohlenen Werten soll jedoch nur abgewichen werden, wenn die daraus entwickelte Lösung den konkurrierenden Belangen besser gerecht wird. Als Fahrbahnbreite für die Begegnung von Rad und Lkw würde demnach bei verminderter Geschwindigkeit von < 40 km/h 4,0m ausreichen. Darin enthalten sind neben den notwendigen Verkehrsraumbreiten auch Sicherheitsabstände zu den Rändern und zwischen den Ver-

kehrsteilnehmern von mindestens 25 cm. Auf weitere Breitenzuschläge von 25 cm kann aufgrund der geringeren Geschwindigkeit verzichtet werden. Für den vorliegenden Entwurf wird die Fahrbahnbreite von 4,2 m gewählt, die dem Sicherheitsbedürfnis der Radfahrer stärker gerecht wird und dabei die Attraktivität des Begegnungsfalles Pkw/Pkw gering hält. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist darum bei der angestrebten Nutzung der Straße in Verbindung mit der geringen Kfz-Belastung verträglich.

Die Fahrbahnbreite von 4,2 m unterstützt das Ziel, den motorisierten Verkehr in einem gemäßigten Tempo über die Hardtstraße/ Leimer Weg zu führen. Darüber hinaus wird an drei Stellen eine Aufweitung des Straßenraumes auf 6,5 m vorgesehen, der die Begegnung von zwei Lkw bzw. landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen problemlos ermöglicht. Diese drei Aufweitungen befinden sich in Höhe der südlich anschließenden Feldwege und liegen in Sichtweite zueinander.

Im Zuge der straßenrechtlichen Widmung ist vorgesehen, den Gemeingebrauch der Straße auf die Gartengrundstücke sowie die Gewerbebetriebe der südlichen Hardtstraße zu beschränken.

Auf der Grundlage dieser Planung und aktueller Erhebungen zu Kraftfahrzeug-Bestand und Verkehrserzeugung der Gewerbebetriebe wurde eine neue Verkehrsprognose erstellt (Anlagen 1 und 2).

Durch die reduzierte Ausbaubreite gegenüber dem Vorentwurf aus dem Jahr 2003 verringert sich die prognostizierte Gesamtbelastung der Verbindungsstraße von über 1.000 Kraftfahrzeugen auf zirka 500 Kraftfahrzeuge pro Tag. Der Lastkraftwagenanteil kann nach den aktuellen Erhebungen mit zirka 50 Prozent angenommen werden.

Für diese Belastung ist der hier vorgeschlagene Ausbau des Feldwegs verkehrlich ausreichend, landschaftlich verträglich und wirtschaftlich sinnvoll.

6 Umweltbericht

6.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Stadt Heidelberg plant eine „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“. Dazu wurde bereits am 7.11.2002 vom Gemeinderat ein Aufstellungsbeschluss gefasst mit dem Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Verbindungsstraße zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und der Landesstraße 598 Sandhäuser Straße zu schaffen. Die für den Bau der Straße erforderlichen Flächen wurden im Flurbereinigungsplan bereitgestellt. Die Besitzeinweisung ist für den geplanten Ausbaubereich mittlerweile erfolgt und stellt südlich des bereits vorhandenen Feldweges einen 3 Meter breiten Streifen zur Verfügung.

Mit dem Ausbau des vorhandenen zirka 800 Meter langen Feldwegs soll vor allem der im Ortskern besonders störende Lastkraftwagen-Verkehr verlagert werden, der von den Gewerbebetrieben der Hardtstraße Süd erzeugt wird. Der Leimer Weg bleibt am Knoten Sandhäuser Straße eine nachgeordnete Einmündung. Eine zusätzliche Funktion für den Personenkraftwagen-Verkehr mit Ziel oder Quelle in den Wohngebieten im südöstlichen Kirchheim wird in der Neuplanung des Verbindungswegs nicht angestrebt. Wichtig ist, dass der Verbindungsweg den Charakter eines (dann Lastkraftwagen-tauglichen) Feldwegs behalten soll und eine Verträglichkeit des Kraftfahrzeug-Verkehrs mit Fußgängern und Radfahrern beziehungsweise mit der Naherholungsfunktion gegeben ist.

Zu diesem Zweck orientiert sich der Querschnitt mit 4,2 Metern Breite am Begegnungsfall Lastkraftwagen – Radfahrer. Alle Kraftfahrzeug-Begegnungen finden an Ausweichstellen statt. Für große Lastkraftwagen werden drei Ausweichen befestigt und asphaltiert. Von Personenkraftwagen kann punktuell der in Schotterrasen ausgeführte südliche Randstreifen mitbenutzt werden, der darüber hinaus als Baumstreifen, Ausweichraum für Fußgänger und Entwässerungsfläche fungiert. Durch die schmale Fahrbahn und den geplante Baumstreifen wird der Eingriff in den Landschaftsraum minimiert. Außerdem wird auf der schmalen Straße ähnlich wie beim bestehenden Feldweg das Geschwindigkeitsniveau reduziert und damit die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

Die Gesamtbelastung des Verbindungsweges wird zirka 500 Kraftfahrzeuge pro Tag betragen. Der Lastkraftwagen-Anteil kann nach aktuellen Erhebungen mit zirka 50 Prozent angegeben werden.

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

- Vorrangiges Ziel der Planung ist die **Entlastung des Ortskerns von Lastkraftwagenverkehr**.
- Der geringe Ausbau dient der **Minimierung der Bodenversiegelung** und der **Erhaltung des größtmöglichen Anteils an landwirtschaftlicher Fläche**.
- Beim zukünftigen Verkehrsaufkommen ist auf eine **möglichst geringe Lärmentwicklung** zu achten, besonders im Hinblick auf die naheliegende Wohnbebauung.

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

Vegetation und Lebensraumfunktion

Die Feldflur südlich von Kirchheim dient der Wohnbevölkerung als Naherholungsraum, der durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt ist. Unterbrochen werden die zum Teil großen Schläge von Obstbaumreihen, unregelmäßig verteilten Streuobstwiesen und Kleingärten. Zur Wohnbebauung hin verdichtet sich dieses Mosaik verschiedenartig genutzter Flächen und bietet so der heimischen Flora und Fauna eine Vielzahl ökologisch hochwertiger Nischen und Trittsteine, so dass das Gebiet allgemein als ökologisch wertvoll eingestuft werden kann. Durch biotopvernetzende Maßnahmen wurde dieses kleinteilige Mosaik zusätzlich in seiner ökologischen Wirkung gesteigert.

Breite Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie beispielsweise die B 535, trennen die zusammenhängenden Flächen und bilden für Kleinlebewesen unüberwindbare Hindernisse. Die Folgen davon für diese Tiere sind, neben dem vermehrten Verlust durch Verkehrstod, die zunehmende Isolationswirkung von Lebensräumen und der damit verbundene Verlust des Austausches genetischen Materials. Dies kann im Extremfall zum Aussterben von Arten führen.

Klima

Die landwirtschaftlichen Flächen zählen zum klimaökologischen Ausgleichsraum A 27 zwischen der Bahnstrecke Heidelberg / Bruchsal und der Sandhäuser Straße. Er beeinflusst die Bebauung Kirchheim thermisch und über die Ventilation derart positiv, dass sich dies bei windschwachen Strahlungswetterlagen bis in den Bereich Pleikartsförster Straße / Schwetzingener Straße auswirken kann. Südöstliche und südliche Regionalströmungen sowie kleinräumiger angelegte Lokalströmungen aus südwestlicher Richtung stellen sich häufig nach Abflauen der östlichen Regionalströmung in der zweiten Nachthälfte ein und transportieren kühlere Frischluft aus diesen Freiräumen in die Bebauung.

Boden

Der Boden wird von Auensedimenten des Neckars gebildet und setzt sich überwiegend aus den schluffig-sandigen Substraten des Schwemmlösses und dem meist sandigen Substrat des Buntsandsteins zusammen. Unter den Auensedimenten folgen quartäre Sande, Kiese und Schotter des Neckars. Die Böden sind tiefgründig und bestehen aus tonig bis sandigen Lehmen mit deutlichem Kalk- und Humusgehalt.

Es handelt sich um landwirtschaftlich hochwertige Böden.

Grundwasser

Das Plangebiet liegt im Bereich des mächtigen quartären Porenwasserleiters des Oberrheingrabens, der aufgrund seines hohen Speichervermögens und des großen Grundwassereinzugsgebietes von überregionaler Bedeutung für die Wassergewinnung ist.

Die Grundwasserflurabstände im Plangebiet betragen zirka 10 Meter.

Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet III B der Wassergewinnungsanlagen der Stadt Heidelberg (Wasserwerk Rauschen).

6.4 Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt

Durch das Vorhaben werden zirka 300 m² natürliche Bodenfläche neu versiegelt. Die für den Ausbau des Feldweges benötigten Flächen werden zurzeit intensiv landwirtschaftlich und intensiv kleingärtnerisch genutzt. Es handelt sich um hochwertige Böden mit sehr guten Erträgen für die Landwirtschaft.

Die natürlichen Bodenfunktionen gehen durch die Überbauung verloren.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Umwelt als nicht erheblich einzustufen. Der Eingriff wird insgesamt innerhalb des Plangebietes durch die festgesetzten Maßnahmen ausgeglichen. (siehe Anlage 3 zur Begründung: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz)

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

Planungsempfehlungen für Vegetation und Lebensraumfunktionen:

Verzicht auf Bordsteinkanten, die für Kleinlebewesen als Hindernis beim Überqueren der Straße wirken können. Mit Wieseneinsaat begrünte Straßenränder als biotopvernetzende Strukturen. Anpflanzung einer straßenbegleitenden Baumreihe aus standortgemäßen, heimischen Bäumen.

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation:

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

Planungsempfehlungen zum Schutz des Bodens:

Die Verbreiterung des Feldweges wird dazu führen, dass ein Teil der bisher landwirtschaftlich genutzten Böden und deren natürliche Bodenfunktionen verloren gehen. Vorrangiges Ziel der Planungen muss daher die Minimierung der Bodenversiegelung sein. Flächenversiegelungen müssen durch entsprechende Entsiegelungen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Sollte dies nicht möglich sein, sind Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der allgemeinen Eingriffs- und Ausgleichsregelungen zu treffen.

Grünordnerische Maßnahmen

Im Plan gekennzeichnete Bäume und Strauchpflanzungen werden zum Erhalt festgesetzt. Auf der Südseite der Straße wird eine Reihe aus Obstbaumhochstämmen gepflanzt.

6.6 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

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

6.7 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Prüfumfang nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:

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

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

Lärm

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

Immissionen/ Emissionen

Änderung der Verkehrsbeziehungen.

Natur und Landschaft

Erfüllungsgrad der Ausgleichsmaßnahmen.

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

Pflegezustand der Grünanteile.

Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

7.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB)

7.1.1 Umgrenzung der Flächen, die von der Bebauung freizuhalten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)

Mit der Festsetzung einer von Bebauung freizuhaltenden Fläche soll erreicht werden, dass ein aus der Hardtstraße einbiegendes Fahrzeug in den Feldweg (Ausbaubereich) freie Einsicht in den Feldweg bis zur ersten Ausweichmöglichkeit hat. Das Freihalten des Sichtwinkels dient damit der Verkehrssicherheit.

7.1.2 Straßenverkehrsfläche, Straßenbegrenzungslinie, Straßenbegleitgrün (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die Festsetzung „Straßenverkehrsfläche“ umfasst sämtliche dem Straßenverkehr unmittelbar zugeordneten Verkehrsflächen. Hierzu zählen die Fahrbahn und der Randstreifen in Schotterrasen, der punktuell überfahren werden kann, in dem Bäume gepflanzt werden und der zugleich Ausweichraum für Fußgänger und Entwässerungsfläche ist sowie die Ausweichstellen für Begegnungen zwischen Fahrzeugen. Des Weiteren zählen hierzu die der Bewirtschaftung von Feldern dienenden öffentlichen Wege sowie straßenbegleitendes Verkehrsgrün.

Die Festsetzung „Straßenbegrenzungslinie“ beinhaltet die Begrenzung der Straße.

Die Festsetzung „Straßenbegleitgrün“ sichert zwei vorhandene, begrünte Verkehrsinseln in den Einmündungsbereichen von der südlichen Hardtstraße in den Feldweg sowie vom Leimer Weg in die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße. Damit werden die Einmündungsbereiche betont und gleichzeitig im Bereich der südlichen Hardtstraße eine Fläche mit einer wertvollen Baumgruppe gesichert.

7.1.3 Anpflanzen von Bäumen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB),

Diese Festsetzung umfasst eine einseitige Baumpflanzung auf der Südseite der geplanten Straße mit Walnussbäumen (*Juglans regia* oder *nigra*) westlich des Feldweges, Flurstück Nr. 42793, unter Einbeziehung des Bestandes, und Wildkirschbäumen (*Prunus avium*) östlich des genannten Feldweges, den Erhalt vorhandener ökologisch wertvoller Bäume sowie eine ökologisch wertvolle Gehölzpflanzung laut Planeintrag. Der Abstand innerhalb der Reihe beträgt zirka 10 Meter.

Die Größensortierung der in den Straßenräumen zu pflanzenden Bäume muss dem Mindest-Standard: dreimal verpflanzt, Stammumfang (18-20 cm) entsprechen. Ein kleinräumiger Wechsel ist wegen der sehr unterschiedlichen Wuchsform beider Arten, aus Gründen des Landschaftsbildes und wegen der relativ kurzen Strecke (450 m) nicht erwünscht.

Die Festsetzungen sind Bestandteil des Ausgleichskonzeptes zum Arten- und Biotopschutz. Die Festsetzung der Pflanzqualität sichert eine rasche Funktionserfüllung in bezug auf die gestalterische Wirkung und den Klimaschutz. Zur Förderung eines einheitlichen Bildes sollte ein Wechsel der Artenauswahl innerhalb eines Straßenzugs unterbleiben.

7.2 Hinweise

7.2.1 Schutz von unterirdischen (Versorgungs-)Leitungen

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme verlaufen unterirdisch neben einer 20 KV-Starkstromleitung, Lichtwellenleiter (Glasfaserkabel) und Fernmeldekabel (Stadtwerke und Kabel BW in einer Trasse plus Alcatel 8 in eigener Trasse). Ein Teil der Fernmeldekabel erstreckt sich dabei über den gesamten Ausbaubereich. Beleuchtungskabel sowie eine 1 KV-Leitung tangieren die Baumaßnahme im Randbereich in der Einmündung in die Hardtstraße. Auf der Südseite der geplanten Straße befinden sich außerdem Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom. Die exakte Lage der Versorgungsleitungen ist nicht bekannt. Daher muss vor Aufnahme von Bauarbeiten durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen die tatsächliche Lage der Leitungen festgestellt werden.

Des Weiteren verlaufen im Bereich der geplanten Maßnahme eine Gasversorgungsanlage und eine Wasserversorgungsleitung. Auch hier ist die exakte Lage zum Zeitpunkt der Aufgrabung durch Suchschlitze festzulegen.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Aufstellungsbeschluss

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in seiner Sitzung am 7.11.2002 die Aufstellung des Bebauungsplans Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ beschlossen. Ziel war, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der Verbindungsstraße zwischen dem Ausbauende der südlichen Hardtstraße und der Landesstraße 598 Sandhäuser Straße zu schaffen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 19.11.2002 im Heidelberger Stadtblatt öffentlich bekannt gemacht.

8.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Im Rahmen eines weiteren Bebauungsplanverfahrens im Bereich der nördlichen Hardtstraße „Ausbau der Hardtstraße zwischen der Straße Im Franzosengewann und dem S-Bahnhof Kirchheim“ wurde ein Vorentwurf zum Bebauungsplan „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“ in der Fassung vom 30.10.2003 vorgestellt. Wichtigstes Ergebnis der Erörterung war, dass die Bürger sich durch den Lastkraftwagenverkehr der südlich gelegenen Gewerbebetriebe in ihrer Wohnqualität beeinträchtigt fühlen und daher eine Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt begrüßen.

Der Vorentwurf vom 30.10.2003 wurde überarbeitet. Das Ergebnis dieser Überarbeitung wurde am 10.01.2006 im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in einer Informationsveranstaltung öffentlich vorgestellt.

Wesentliche Ergebnisse der Erörterung waren:

- Die Anwesenden betonen die Bedeutung des Kirchheimer Rings für die Naherholung und unterstützen insoweit die Idee eines Minimalausbaus der Verbindungsstraße.
- Allgemein sind die Anwesenden für eine „Verlangsamung“ des Verkehrs in der gesamten Hardtstraße, aber auch speziell im Bereich der Feldflur, insbesondere des Lastkraftwagenverkehrs durch entsprechende Beschilderung und auch bauliche Maßnahmen.
- Als wesentlich in der Gestaltung der Verbindungsstraße wird angesehen, dass die Straße eine deutliche Seitenbegrenzung erhält, beispielsweise durch hohe Findlinge oder andere hohe bauliche Maßnahmen, die das Überfahren der Randbereiche unmöglich macht.
- Die Einmündungsbereiche sowohl vom Ausbauende der südlichen Hardtstraße in den Feldweg als auch von dem Feldweg in den Leimer Weg werden als derzeit zu eng betrachtet. Es wird vorgeschlagen, die Dimensionierung der Ausweichen anhand des Provisoriums zu überprüfen.

8.3 Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Absatz 2 BauGB wurde vom 01.03.2006 bis einschließlich 03.04.2006 durch Planaushang im Technischen Bürgeramt durchgeführt. Die Durchführung der öffentlichen Auslegung wurde am 22.02.2006 im Stadtblatt, Amtsanzeiger der Stadt Heidelberg, ortsüblich bekannt gemacht.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden von einem Bürger Bedenken und Anregungen vorgebracht: Die Stellungnahme ist als Anlage 1, die Prüfung der Stellungnahme als Anlage 2 der Vorlage zum Satzungsbeschluss beigefügt.

8.4 Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 23.12.2004 wurden die Träger öffentlicher Belange von der Planung unterrichtet und am Verfahren beteiligt. Des Weiteren wurden sie von der Durchführung der öffentlichen Auslegung benachrichtigt. Im Rahmen der Trägerbeteiligung wurden mehrere planungsrelevante Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahmen sind als Anlage 1, die Prüfung der Stellungnahmen als Anlage 2 der Vorlage zum Satzungsbeschluss beigefügt. Anlage 3 der Vorlage zum Satzungsbeschluss enthält Hinweise zur Planung, die bei der konkreten Ausführung zu beachten sind.

9 Durchführung und Kosten

9.1 Flächenbilanz

Straßenverkehrsfläche (Ausbaubereich)	0,35 ha
Straßenverkehrsfläche (unverändert)	0,64 ha
Straßenbegleitgrün (Ausbaubereich)	0,21 ha
Gesamtfläche	1,20 ha

9.2 Grundbesitzverhältnisse

Die für den Bau der Straße benötigten Flächen privater Grundstückseigentümer, die im Flurbereinigungsgebiet Leimen liegen, stehen mittlerweile zur Verfügung. Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens erfolgte eine Besitzeinweisung für die Stadt Heidelberg. Dadurch steht südlich des vorhandenen Feldwegs (Leimer Weg) zusätzlich ein 3 Meter breiter Streifen für die Baumaßnahme zusätzlich zur Verfügung.

Im Laufe des Planverfahrens wurde bei der Ausweiche auf Flurstück Nr. 46754 eine weitere Fläche eines privaten Grundstückseigentümers von zirka 70 m² neu benötigt. Diese Änderung erfolgte im Rahmen der Flurbereinigung Leimen.

Im Bereich des Grundstücks Flurstück Nr. 42741 wird noch eine weitere Fläche von zirka 48 m² benötigt. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Stadt Heidelberg.

9.3 Kosten

Die Gesamtkosten für die geplante Baumaßnahme betragen zirka 1,3 Mio. € .

Die genannten Kosten beinhalten die Kosten für:

- Rückbau der alten Straße
- die Herstellung der Straßenfläche
- Schotterrasenstreifen einschließlich Anfahrtschutz
- Grünstreifen inklusive Baumpflanzungen.
- Maßnahmebedingte Umverlegung von Versorgungsleitungen (zirka 300.000 €)

Die Maßnahme ist nicht zuschussfähig, da die Hardtstraße keine innerörtliche Hauptverkehrsstraße Heidelbergs ist. Der Zeitpunkt des tatsächlichen Ausbaus muss daher den finanziellen Möglichkeiten angepasst werden. Geplant ist die Aufnahme der Maßnahme in den Haushalt 2007.

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt

Anlagen

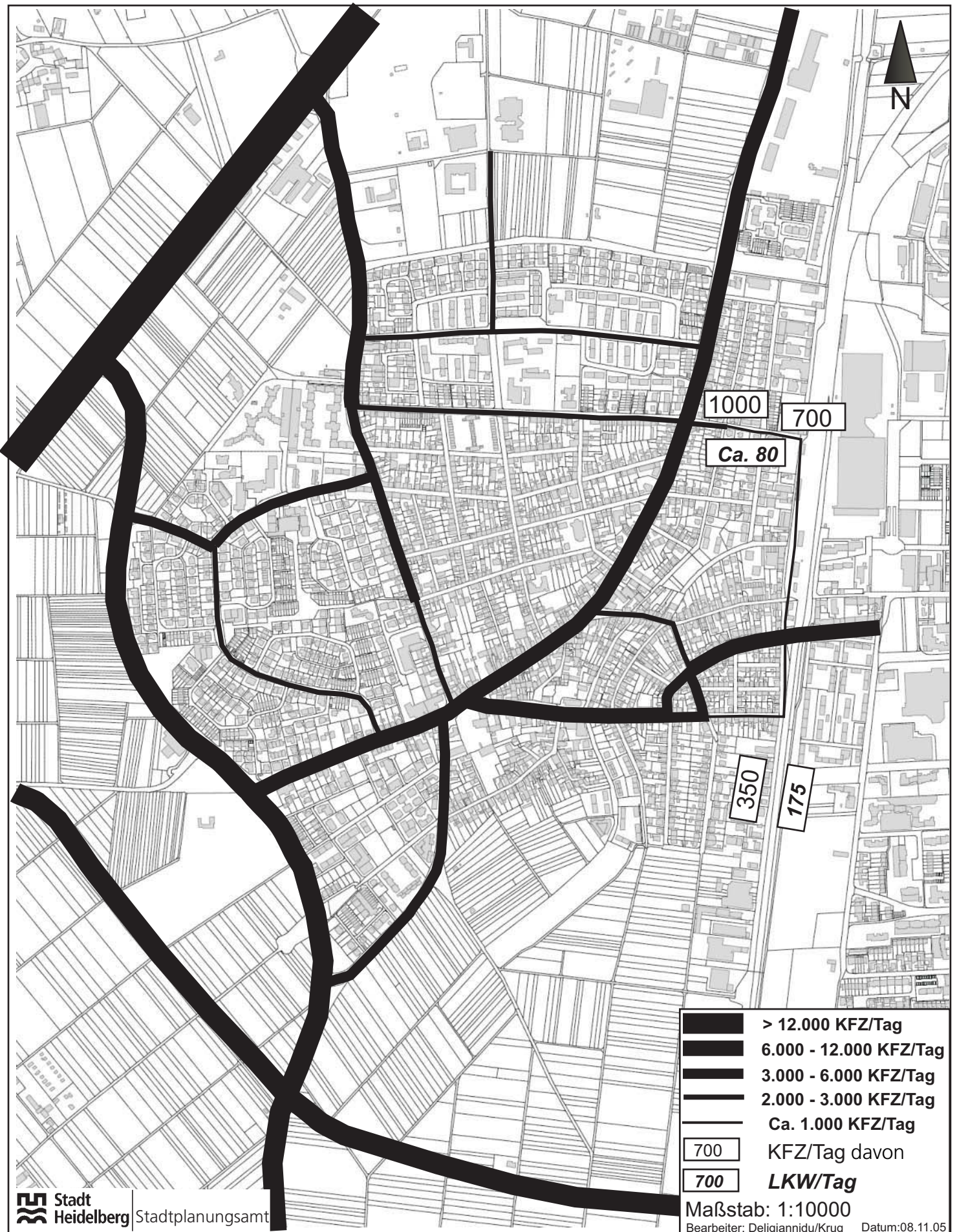
Anlage 1: Straßennetz Kirchheim Kfz-Mengen Bestand

Anlage 2: Straßennetz Kirchheim Kfz-Mengen Planung

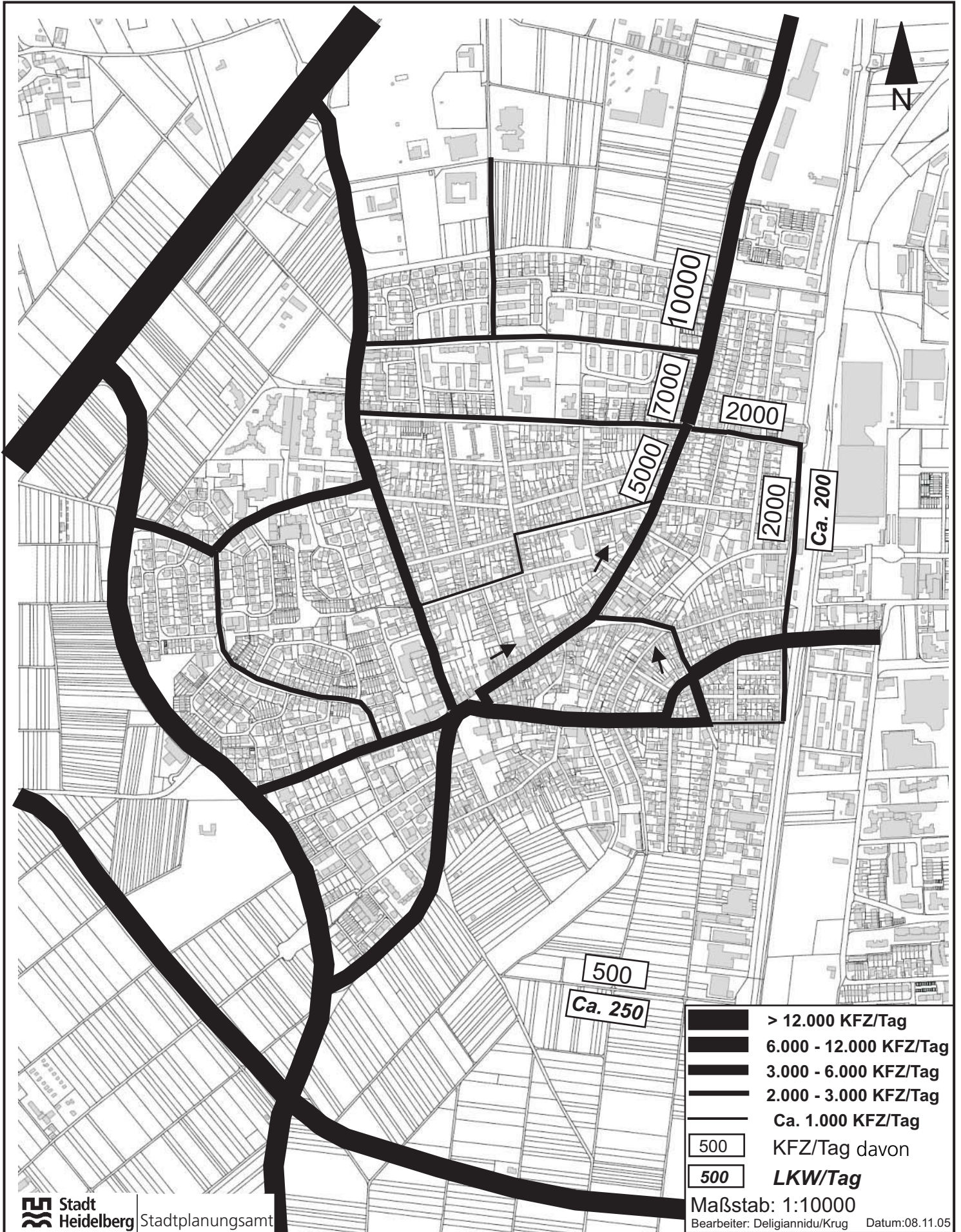
Anlage 3: Eingriffs-Ausgleichsbilanz

Anlage 4: Städtebauliches Konzept

Straßennetz Kirchheim KFZ-Mengen Bestand



Straßennetz Kirchheim KFZ-Mengen Planung



B-plan Kirchheim „Anbindung der südlichen Hardtstraße an die Landesstraße 598 Sandhäuser Straße“**Eingriffs - / Ausgleichsbilanz**

Art und Größe der Flächen					Bewertung nach Potentialen																
Kat	Art der Fläche	Wert Kaule	Be- stand (qm)	Ent- wicklg. (qm)	Bodenpotential			Wasserpotential			Klimapotential			Arten- u. Biotop- potential			Stadtbild/Erlebnis- potential			Summe der Potentiale	
					Fak- tor	Best.- Wert	Entw.- Wert	Fak- tor	Best.- Wert	Entw.- Wert	Fak- tor	Best.- Wert	Entw.- Wert	Fak- tor	Best.- Wert	Entw.- Wert	Fak- tor	Best.- Wert	Entw.- Wert	Fak- tor	Best.- Wert

1. Plangebiet

1	Staufenfläche bituminös befestigt; mit seitlicher Wasserversickerung	1	3.214	3.517	0,00	0	0	0,80	2.571	2.814	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0	2.571	2.814
2	Ackerfläche, häufige Fruchtfolge	3	600	0	0,50	300	0	1,00	600	0	0,30	180	0	0,50	300	0	0,50	300	0	0	1.680	0
3	Wiese	5	424	0	1,00	424	0	1,00	424	0	0,70	297	0	0,80	339	0	1,00	424	0	0	1.908	0
4	Wiese mit altem Baumbestand /Verkehrsinsel)	5	504	504	1,00	504	504	1,00	504	504	0,80	403	403	1,00	504	504	2,00	1.008	1.008	0	2.923	2.923
5	Gebüsch / Hecke	6	541	238	1,00	541	238	1,00	541	238	1,00	541	238	1,50	812	357	1,00	541	238	0	2.976	1.309
6	Kleingärten / Obstplantage	4	259	0	0,80	207	0	1,00	259	0	0,80	207	0	0,60	155	0	0,50	130	0	0	958	0
7	Randflächen Feldweg	3	67	0	0,50	34	0	1,00	67	0	0,30	20	0	0,50	34	0	0,50	34	0	0	188	0
8	Feldrain mit Obstbaumreihe	5	0	830	1,00	0	830	1,00	0	830	1,00	0	830	1,30	0	1.079	2,00	0	1.660	0	5.229	0
9	Schotterrasen	3	0	520	0,30	0	156	1,00	0	520	0,30	0	156	0,50	0	260	0,50	0	260	0	1.352	0
10	Unverändert (Sandhäuser Straße/ Leimer Weg)		6.411	6.411																		
Gesamtfläche (Kontrolle)*:			12.020	12.020	SU	2.010	1.728		4.966	4.906		1.648	1.627		2.144	2.200		2.436	3.166	13.204	13.627	
Differenz Bestand-Entwicklung						-282			-61			-21			56			730			423	
Ausgleichserfüllungsgrad in %						86,0			98,8			98,7			102,6			130,0			103,2	

