

Stadt: **Heidelberg**
 Beteiligung: **Beteiligung der Öffentlichkeit**
 vom: **19.05.2008 bis 20.06.2008**

Anlage 2: Anregungen der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan ‚Kurfürsten-Anlage‘

	Anregungen Bürger	Empfehlung bzgl. des Umgangs mit den eingegangenen Anregungen
1	Anregungen zur Qualität des Bebauungsplanentwurfs, zur städtebaulichen Konzeption, zur Verminderung der Lebensqualität und zur Nachhaltigkeit	
1.1	<p>Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig die Lebenssituation der im Planungsgebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen.</p> <p>Nachhaltigkeit bedeute auch, zukünftigen Generationen die gleichen Möglichkeiten und Ressourcen zu hinterlassen, die die eigene Generation vorgefunden hat und keinesfalls eine Verschlechterung der Lebensbedingungen gezielt einzuleiten. Dies sei aber beim vorgelegten Bebauungsplan der Fall. Kommentar eines 12-jährigen Mädchens: „Das ist ja die Höhe: Die alten Männer bestimmen jetzt, dass alles zugebaut werden soll und wir können dann in 30 Jahren, wenn wir die Erwachsenen sind und die schon längst gestorben sind, schauen, wie wir mit der engen Straße klarkommen und wo wir frische Luft und Licht herholen!“</p> <p>Die Veränderungen für die Menschen der südlichen Bahnhofstraße und der angrenzenden Weststadt würden nicht gebührend berücksichtigt.</p> <p>Der Bebauungsplan und die zugehörigen Unterlagen würden keine Vorschläge zur Lösung der für die Bewohner der Bahnhofstraße entstehenden Probleme aufzeigen.</p> <p>Auch die bisherigen öffentlichen Äußerungen aus Stadtverwaltung und Gemeinderat lassen hier eine zu geringe Sensibilität erkennen. Es ergeben sich gegenüber der bisherigen Situation und noch vielmehr gegenüber anderen denkbaren Entwürfen zur Neuordnung des Geländes (z. B. 3. Preisträger des Wettbewerbs) erhebliche Verschlechterungen.</p>	<p>zu 1.1</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Durch den Bebauungsplan und auch durch die neue Bebauung erfolgt eine Veränderung der gewohnten Lebensumstände (z. B. durch die Veränderung der Parksituation), es erfolgt jedoch keine grundsätzliche Verschlechterung der Lebenssituation für die im Plangebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen.</p> <p>Zur Sicherung von gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen werden im Bebauungsplan verschiedene zeichnerische und textliche Festsetzungen zum Schutz vor Immissionen getroffen. Die vorhandenen großkronigen Bäume werden unter der Voraussetzung erhalten, dass die Bäume in das städtebauliche und verkehrliche Konzept integriert werden können. Die aufgrund der geänderten Straßenplanung entfallenden Straßenbäume werden kurzfristig durch die Pflanzung neuer Bäume ersetzt. Um die Auswirkungen auf das Mikroklima (Aufheizung, Staubbildung) minimieren zu können, wird festgesetzt, dass 80 % der Dachflächen (bei Verwendung von Solaranlagen 50 %) zu begrünen sind. Die Ergebnisse einer zur Beurteilung des B-Planentwurfs durchgeführten Klimauntersuchung lassen keine Auswirkungen erwarten, die aufgrund ihrer Qualität und Intensität eine Änderung der vorgelegten Planung notwendig machen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich aus der vorgelegten Bebauungsstruktur ergeben, überschreiten nicht die gebietstypische Belastung und können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Dachbegrünungen, Baumpflanzungen) gemindert werden.</p> <p>Die erforderlichen Abstandsflächen der geplanten Gebäude entsprechen den Vorgaben der LBO. Lediglich im Bereich zwischen MK3 und MK4 werden die Abstandsflächen überschritten. Da die Gebäude zwingend über Baulinien festgesetzt werden, ist ein Unterschreiten der Abstandsflächen zulässig.</p>

	<p>Die Bahnhofstraße solle aufgewertet werden. Dies sei jedoch in der vorliegenden Planung nicht zu erkennen. Im Gegenteil, durch die Verengung werde aus einer großzügig geschnittenen Straße mit vielen Gründerzeitvillen eine kleinkarierte Lösung geschaffen, die den Charakter der Straße nachteilig verändere und die Lebensqualität der Anwohner verschlechtere.</p> <p>Die Lebensqualität des Stadtteils werde auch durch die Planung einer Geschäftsstraße gemindert.</p>	<p>Für einen Teil der heute im Plangebiet arbeitenden Menschen erfolgt eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen, da diese die asbestbelasteten Arbeitsräume der bisherigen Behördengebäude gegen neue unbelastete Arbeitsräume im neuen Behördenzentrum eintauschen können.</p>
<p>1.2</p>	<p>Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig die städtebauliche Gesamtlage Heidelbergs, insbesondere der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild Heidelbergs.</p>	<p>zu 1.2</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Durch den Bebauungsplan und auch durch die neue Bebauung erfolgt keine Beeinträchtigung und nachhaltige Verschlechterung der städtebaulichen Gesamtlage Heidelbergs und auch keine Beeinträchtigung der Einbindung der Stadt in das Landschaftsbild. Die geplante 6-geschossige Bebauung fällt zwar um ein Geschoss höher aus als die ursprüngliche Konzeption aus dem städtebaulichen Wettbewerb, in Relation zu verschiedenen anderen Gebäuden in der näheren Umgebung des Plangebiets (z. B. „Senioren-Residenz“ an der Poststraße, Bürohaus an der östlichen Kurfürsten-Anlage u. a.) fällt die geplante Höhe der Bebauung nicht unmaßstäblich aus dem Rahmen. Das Stadt- und das Landschaftsbild werden insofern durch die 6-geschossige Bebauung nur unwesentlich tangiert.</p> <p>Zudem handelt es sich bei dem Plangebiet um ein zentral gelegenes, innerstädtisch geprägtes Areal, für das eine 6-geschossige Bebauung angemessen ist.</p>
<p>1.3</p>	<p>Aufgrund der mangelnden städtebaulichen Qualität erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan.</p>	<p>zu 1.3</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, das eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert.</p> <p>Das vorliegende Konzept weist im Übrigen auch keine mangelhafte städtebauliche Qualität auf. Auf der Grundlage des Bebauungsplans kann ein attraktives und gestalterisch hochwertiges neues Stadtquartier entstehen. Entscheidend für das Gelingen sind darüber hinaus die Gestal-</p>

		<p>tung der öffentlichen Räume, die Gestaltung der baulichen Anlagen und ein belebender Nutzungsmix in den Erdgeschosszonen.</p>
1.4	<p>Aufgrund von Imbissen im Erdgeschoss erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan</p>	<p>zu 1.4</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Entsprechend der Zielsetzung der städtebaulichen Konzeption ist die Errichtung eines städtisch geprägten Kerngebiets mit einem Nutzungsmix aus Dienstleistungen, Verwaltung, Einzelhandel, Gastronomie, kulturellen Einrichtungen und Wohnen vorgesehen.</p> <p>In den Erdgeschossen der neuen Gebäude sind jedoch nicht explizit Imbissbetriebe vorgesehen. Da jedoch ein Imbissbetrieb unter den Sammelbegriff ‚Gastronomie‘ fällt, sind Imbissbetriebe innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans generell zulässig.</p> <p>Vor allem im Bereich des neuen Quartiersplatzes sind in den Erdgeschossen der neuen Gebäude aus städtebaulicher Sicht idealerweise auch gastronomische Nutzungen angeordnet, da sich der neue öffentliche Platzbereich zu einem belebten (Quartiers)Treffpunkt mit einer hohen Aufenthaltsqualität entwickeln soll.</p>
2	<p>Anregungen zum Thema Stadtentwicklung, Quartiersentwicklung und Stadtentwicklungsplan, Baudichteplan</p>	
2.1	<p>Für die Stadtentwicklung und ganz speziell für die Quartiersentwicklung im Bereich der Bahnhofstraße erweise sich die geplante Bebauung als kontraproduktiv.</p> <p>Gewerbliche Strukturen die sich hier in den letzten Jahren stabilisiert bzw. gut fortentwickelt haben, werden so u. a. durch die beeinträchtigte Aufenthaltsqualität (doppelspurige Fahrbahn, Schluchtcharakter der Straße, verändertes Kleinklima, schlechtere Lichtverhältnisse) und die nicht genau abschätzbare Faktoren (Entwicklung des Verkehrsaufkommens, Verlagerung der gewerblichen Nutzung) künftig zu leiden haben.</p> <p>Auch die Platzierung eines solch massiven Behördengebäudes mitten in wertvollen Stadtteilflächen sei aus der Sicht der Stadtentwicklung nicht sinnvoll. So sei beispielsweise schon durch die sterile und wenig belebende Häuserflucht in der Kurfürsten-Anlage im Bereich der Banken eine mögliche Achsenentwicklung hin zum Stadtzentrum unterbrochen.</p> <p>Die Platzierung eines weiteren ‚blockierenden Baukörpers‘ auf dieser Verbindungsachse sei für die Stadtentwicklung, die auch die Weststadt einbeziehen sollte, äußerst problema-</p>	<p>zu 2.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, das eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Die wesentlichen Ziele des städtebaulichen Konzepts wie zum Beispiel die Schaffung von Durchwegungen und Öffnungen in Nord-Süd-Richtung sind weiterhin Bestandteil des Bebauungsplankonzeptes.</p>

	<p>tisch.</p> <p>Eine Nutzung dieses Areals, wie es der städtebauliche Wettbewerb vorsah, in dem die Behördengebäude besser integriert waren, hätte besser zu den potentiellen städtischen Entwicklungsstrukturen gepasst.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der Umgestaltung der Bahnhofstraße werden nicht geteilt, da hier zwar Flächen für den ruhenden Verkehr reduziert werden, dafür aber die Flächen für Fußgänger deutlich erweitert werden.</p> <p>Damit wird nach Auffassung des Plangebers die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert. Negative Auswirkungen auf das Kleinklima und die Besonnungssituation sind gemäß den vorliegenden Gutachten nicht zu erwarten.</p>
<p>2.2</p>	<p>Der Stadtentwicklungsplan stelle eine Reihe von Forderungen an die Stadtplanung und Ziele der Stadtentwicklung auf, die als Grundsatzbeschlüsse der Stadt weisungsgebenden Charakter haben sollten. Hiervon seien viele im Bebauungsplan nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden.</p> <p>Alleinstellungsmerkmale Heidelbergs betonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die vorgelegte Bauleitplanung werde der Straßenraum erheblich verengt, d. h. überhöhte und monoton gestaltete neue Gebäude rücken direkt an die stadtbildprägende Gründerzeitbebauung, die zum besonderen Flair Heidelbergs erheblich beiträgt und dann nicht mehr wie bisher nahezu ungestört erlebbar sei. • Durch hohe Gebäude und eingeschränkten Straßenraum werde der Blick von der Bahnhofstraße auf Berg, Ebene und Schloss endgültig minimiert, wenn nicht gar verhindert. Es genüge nicht, die Kurfürsten-Anlage aufzuwerten, auch die Umgebung trage zum Wohlfühlen in der Stadt bei, sei im Fall der Bahnhofstraße sogar prägender. Auch die Neubebauung werde in die Kurfürsten-Anlage nicht in dem Maße verbessern, wie in der Bahnhofstraße durch die Verschmälerung eine Verschlechterung eintritt. <p>Über Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes sei bzgl. der GFZ und der Bauhöhen im Planungsgebiet hinweggegangen worden, ohne dass hierfür eine ausreichende Begründung gegeben wurde</p>	<p>zu 2.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Stadtentwicklungsplan 2010 (STEP) formuliert für die weitere städtebauliche Entwicklung Leitlinien und Ziele. Zu den Leitlinien zählt, dass Bauland sparsam zu verwenden ist. Hintergrund ist die zunehmende Flächenknappheit sowohl im Ballungsraum der Metropolregion als auch im Stadtgebiet von Heidelberg selbst. Gerade die Stadt Heidelberg stößt in landschaftlich sensiblen Bereichen an ihre Grenzen, so dass einerseits der Aktivierung von Stadtumbaupotentialen wie beispielsweise der sich in Planung befindlichen ‚Bahnstadt‘ erhebliche Bedeutung zukommt, andererseits auf eine Flächenintensivierung und Nachverdichtung in allen Bereichen hingewirkt werden muss.</p> <p>Dabei ist laut STEP auch eine maßvolle Innenentwicklung unter Berücksichtigung von sozialverträglichen, stadtbildpflegerischen und stadtklimatologischen Gesichtspunkten anzustreben. Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die der Innenstadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen. Die geplante Bebauung zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße liegt im Zentrum Heidelbergs und direkt an einer Straßenbahntrasse. Damit erfüllt die Planung in diesem Bereich die formulierten Ziele des STEP.</p> <p>Die Gestaltung der neuen Gebäude steht bis auf das Behördenzentrum noch nicht fest. Für die geplanten Gebäude sollen über Architekturwettbewerbe eine städtebaulich verträgliche Lösung gefunden werden.</p>
<p>2.3</p>	<p>Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung</p> <p>Die geforderte Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung drücke sich in verschiedenen Gesichtspunkten aus. Sie könne z. B. so interpretiert werden, dass keine Funktion wegfallen dürfe, ohne dass für Ersatz gesorgt sei. Dies gelte beim vorgelegten Bebauungsplan nicht</p>	<p>zu 2.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Dem Aspekt der Nachhaltigkeit wird durch die festgesetzten Pflanzmaßnahmen nachgekommen. Zum einen wurde in der Überarbeitung des Bebauungsplans darauf Wert gelegt, dass</p>

	<p>für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bäume und Grünflächen: die bisherigen Grünflächen des Landesgrundstückes fallen ersatzlos weg, die als Ersatz für die alten Bäume geplanten viel kleineren Spalierbäume werden deren klimatische Funktion und ihre Wirkung auf das Stadtbild nicht ersetzen können. Begrünte Flachdächer mit 10 cm Substrat tragen nicht in größerem Maße zur Durchgrünung der Stadt bei. 	<p>gegenüber dem Vorentwurf eine größere Anzahl von Bäumen erhalten werden kann. Zum anderen werden die nach dem derzeitigen Stand 23 zu fällenden Bäume durch die Neupflanzung von 55 Bäumen ersetzt.</p> <p>Grundsätzlich ist es richtig, dass die größere ökologische Wertigkeit eines alten und großkronigen Baumes nicht kurzfristig durch die Pflanzung eines jungen und entsprechend kleinkronigen Baumes ersetzt werden kann. Aus diesem Grund soll auch eine möglichst große Anzahl an alten Bäumen erhalten werden. Die Voraussetzung für den Erhalt ist allerdings, dass die Bäume in das städtebauliche und verkehrliche Konzept integriert werden können.</p> <p>Der Ersatz von Bäumen erfolgt insofern nicht nach dem Prinzip eines 1:1 Kronenausgleichs, sondern nach sachlichen und fachlichen Erwägungen zur Schaffung einer dauerhaften und mit der städtebaulichen Planung harmonisierenden Grünstruktur.</p> <p>Die festgesetzte Dachbegrünung stellt einen Beitrag zur Kompensation verloren gegangener Bodenfunktion (Versickerung) dar und führt aus klimaökologischer Sicht zu einer Minimierung des Eingriffs.</p>
2.4	<p>Busbahnhof und Touristenbusse: Ein Ersatzstandort für den Ein- und Ausstieg der Touristen sei noch nicht öffentlich bekannt gemacht. Dieser Punkt werde umso gravierender als auch am Karlstorbahnhof keine Möglichkeiten mehr seien, der Neckarmünzplatz allein sei schnell überlastet und bietet nur für 3 Busse gleichzeitig Platz. Die Stadt habe noch kein schlüssiges Konzept für den Bustourismus vorgestellt.</p>	<p>zu 2.4</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Die heute im Bereich des Baumarkts gelegenen 24 Parkplätze für Reisebusse werden bei einer Neubebauung des Busparkplatzes entfallen. Aufgrund der in diesem Bereich erforderlichen grundlegenden Neuregelung der heutigen Eigentumsverhältnisse ist jedoch nicht mit einem kurzfristigen Entfall der Busparkplätze zu rechnen.</p> <p>Die mittelfristige Schaffung von (Ersatz)parkplätzen für Reisebusse im Nahbereich der Innenstadt ist deshalb eine wichtige Aufgabe, die jedoch nur im gesamtstädtischen Kontext und nicht im Rahmen dieses Bebauungsplans gelöst werden kann. Derzeit werden noch verschiedene Ersatzstandorte geprüft. Es stehen jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Ersatzparkplätze für die entfallenden Reisebusparkplätze fest.</p>
2.5	<p>Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße: durch die starke Verengung des Verkehrsraums auf nur 20 m sei mit Problemen bei der Gleichzeitigkeit von Liefer-, Pkw- und Fahrradverkehr zu rechnen. Das Verkehrskonzept mache keine Aussagen, wie dem in der Bahnhofstraße begegnet werden solle.</p> <p>zukünftige Anforderungen stoßen auf enge räumliche Grenzen: völlig überbaute Flächen</p>	<p>zu 2.5</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Diese Aussage ist nicht richtig. Durch die Zusammenlegung beider Richtungsfahrbahnen mit dem 1,50 m breiten und überfahrbaren Mittelstreifen besteht zukünftig erst die Möglichkeit, an den in zweiter Reihe kurzzeitig parkenden Fahrzeugen vorbeizufahren.</p>

	<p>können nicht mehr weiter entwickelt werden, für jetzt noch nicht absehbare Anforderungen und schon bekannte (Kurvenfahrt bei breiteren und längeren Fahrzeugen) sei nur wenig Spielraum.</p> <p>verschlechtere Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge: täglich seien in der Weststadt Situationen erlebbar, in denen Lieferverkehr und Rettungsfahrzeuge mehr als Schwierigkeiten haben, um Kurven zu kommen und durch enge Straßen zu kommen.</p> <p>Durch die Verengung der Straße und die engen Kurvenradien bei den geplanten Straßenkreuzungen werden hier neue Konfliktpunkte geschaffen.</p>	<p>Die Fahrbahnen der Bahnhofstraße und die Abbiegeradien werden nach dem üblichen Bemessungsfahrzeug, hier dem 3-achsigen Müllfahrzeug, ausgebildet. Es werden keine erkennbaren neuen Konfliktpunkte geschaffen</p>
<p>2.8</p>	<p>Grundflächenzahl Die Grundflächenzahl sei im Baudichteplan für das überplante Gebiet mit 0,61 bzw. 0,8 festgelegt. Durch die Neuplanung solle sie auf das maximal mögliche Maß 1,0 hochgesetzt werden, das bedeutet, dass der gesamte Bereich restlos versiegelt werde.</p>	<p>zu 2.8</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Bei dem Plangebiet ‚Kurfürsten-Anlage‘ handelt es sich um ein bereits vollständig bebautes und auch unterbautes Plangebiet (es gibt bereits mehrere großflächige Tiefgaragen und Kellergeschosse im Bereich der Kurfürsten-Anlage) in einer zentralen städtischen Lage, dass zukünftig als Kerngebiet (MK) festgesetzt werden soll. Nach § 17 BauNVO betragen die Obergrenzen für die Grundflächenzahl (GRZ) in Kerngebieten 1,0.</p> <p>Durch die Festsetzung einer Dachbegrünung - in den Kerngebieten 1 - 7 (MK 1- MK 7) sind 80 % aller Dachflächen extensiv auf einer Substratschicht von mindestens 8 cm zu begrünen - wird die gegenüber dem heutigen Stand höhere Grundflächenzahl von 1,0 ausgeglichen.</p>
<p>2.9</p>	<p>Modell räumliche Ordnung Ob die im Modell räumliche Ordnung festgelegten Entwicklungsziele und Planungsvorgaben eingehalten werden, könne nicht überprüft werden, da die Unterlagen nicht online verfügbar seien. Da eine Neuordnung des überplanten Gebiet, das wesentlicher Teil eines Entwicklungskorridors 1. Ordnung sei, großen Einfluss auf die gesamte Räumliche Ordnung der Stadt habe, sei noch mal sehr genau zu überprüfen, ob die nicht auch hier durch die erzwungene schnelle Arbeit der befassten städtischen Einrichtungen nachteilige unerwünschte Nebenwirkungen der Planung auftreten können.</p> <p>Zwischenresümée zu den sachlichen Einwänden auf der Basis des Stadtentwicklungsplan: Viele (hier nicht aufgeführte) Ziele des Stadtentwicklungsplanes, insbesondere die der Verdichtung und maximalen Entwicklung der Innenstadt und der Berücksichtigung von</p>	<p>zu 2.9</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Das Plangebiet wird im ‚Modell räumliche Ordnung‘ (MRO) – Erläuterungsplan Zentren – als Teil eines Entwicklungskorridors 1. Ordnung dargestellt. Das Plangebiet selbst ist als Gemeinbedarfsfläche und Mischgebietsfläche dargestellt. Im MRO – Erläuterungsplan Arbeitsstätten – sind die östlichen Flächen als gemischte Baufläche mit überwiegend Arbeitsstätten des tertiären Sektors ausgewiesen.</p> <p>Der Stadtentwicklungsplan 2010 (STEP) formuliert für die weitere städtebauliche Entwicklung Leitlinien und Ziele. Zu den Leitlinien zählt, dass Bauland sparsam zu verwenden ist. Hintergrund ist die zunehmende Flächenknappheit sowohl im Ballungsraum der Metropolregion als auch im Stadtgebiet von Heidelberg selbst. Gerade die Stadt Heidelberg stößt in landschaftlich sensiblen Bereichen an ihre Grenzen, so dass einerseits der Aktivierung von Stadumbaupoten-</p>

	<p>wirtschaftlichen Interessen werden optimal angesteuert.</p> <p>Auf der Strecke bleiben die weicheren Ziele, die mit den Bürgern selbst und ihrem Wohlfühlen in der Stadt zu tun haben. Das geht an den Grundsätzen der Bauleitplanung wie sie im BauGB festgelegt sind vorbei.</p> <p>Wesentliche Ziele des Stadtentwicklungsplans seien nicht berücksichtigt.</p>	<p>tialen wie beispielsweise der sich in Planung befindlichen ‚Bahnstadt‘ erhebliche Bedeutung zukommt, andererseits auf eine Flächenintensivierung und Nachverdichtung in allen Bereichen hingewirkt werden muss.</p> <p>Dabei ist laut STEP eine maßvolle Innenentwicklung durch Nachverdichtung gemäß eines nach sozialverträglichen, stadtbildpflegerischen und stadtklimatologischen Gesichtspunkten zu erarbeitenden städtebaulichen Dichteplans anzustreben. Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die der Innenstadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen. Die geplante Bebauung zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße liegt im Zentrum Heidelbergs und direkt an einer Straßenbahntrasse. Damit erfüllt die Planung in diesem Bereich die formulierten Ziele des STEP.</p>
<p>3</p>	<p>Anregungen zum Thema Politische Entscheidungen / zu knappe Terminalschiene / verfehlte Wettbewerbsvorgaben</p>	
<p>3.1</p>	<p>Die Einbindung der zuständigen Gremien (Gemeinderat, Ausschüsse und Bezirksbeirat) in das Entscheidungsverfahren sei so angelegt gewesen, dass zum einen alle Informationen zeitlich zu knapp vor Abstimmungsterminen geliefert worden seien und zum anderen im Prinzip dann auch überhaupt keine Entscheidungsalternativen mehr zu Debatte standen.</p> <p>Beispielsweise sei die europaweite Ausschreibung schon am 12.12.2005 in die Welt gesetzt worden, zu einem Zeitpunkt, an dem gerade mal das Preisgericht zum städtebaulichen Wettbewerb getagt hatte (07.12.2005). In dieser europaweiten Ausschreibung sei überhaupt nicht die Rede von einer sonstigen Nutzung des Areals (Wohnbebauung, gewerbliche Nutzung) gewesen.</p> <p>Dem Gemeinderat sei dann am 30.03.2006 in der Wettbewerbsergebnisbroschüre mitgeteilt worden: „Es gibt Überlegungen des Landes Baden-Württemberg, die zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße vorhandenen Nutzungen (Finanzamt, Amtsgericht) ganz oder teilweise zu verlagern.“ Der GR habe weitere Planungen und Gespräche auf Basis der Darstellungen in dieser Broschüre beschlossen. Also eine gezielte Desinformation, da beim Land schon vorher sehr konkrete Vorstellungen zur Bebauung vorlagen.</p> <p>Am 30.03.2006 habe der Gemeinderat lediglich darüber abgestimmt, dass auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbs weitere Planungen und Diskussionen stattfinden sollten. Diese Vorgehensabsichten seien auch in der „Dokumentation Ideenwettbewerb Kurfürsten-Anlage Heidelberg“ nachzulesen.</p>	<p>zu 3.1</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Das gesamte Planverfahren wurde in einem stringenten Zeitrahmen durchgeführt, was sich auch auf die zeitlichen Vorläufe vor den Sitzungen der politischen Gremien niedergeschlagen hat.</p> <p>In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, dass eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Das Städtebauliche Konzept aus dem Wettbewerbsverfahren wurde seitens des Landes Baden-Württemberg als Vorgabe für das PPP-Verfahren ausgewiesen. Die Ausschreibung erfolgte in Regie und Verantwortung des Landes Baden-Württemberg. Die Vorschriften des BauGB zur Durchführung von Bebauungsplanverfahren sind auch in diesem Verfahren eingehalten worden.</p>

	<p>Des Weiteren wurde im Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt, nach der Vorstellung dieser Wettbewerbsergebnisse im Frühjahr 2006, eine weitere Beteiligung an den Planungen ebenfalls einstimmig gefordert. Was nun als Bebauungsplan vorliege, habe fast überhaupt nichts mit dem gemein, was dem Gemeinderat und dem BBR damals im Jahre 2006 vorgestellt worden sei. Im Vordergrund stand nämlich eine sehr aufgelockerte Wohnbebauung mit kleinteiliger Geschäftsstruktur in den Untergeschossen.</p> <p>Interessant sei dabei, dass schon drei Wochen nach der Entscheidung zur „Auswahl einer Planungsgrundlage“ im Gemeinderat (30.03.2006) das Land konkrete Ausschreibung (20.04.2006) auf den Weg gebracht hätte. Von weiterer Beratung und Diskussion des Konzeptes als überhaupt keiner Spur. Auch im weiteren Verlauf (bis zum Frühjahr 2008) habe es keinerlei Kontakte und Abstimmungen mit den kommunalen Gremien.</p> <p>Die qualitativen Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs (2006) zum Planungsgebiet seien durch den Bebauungsplanentwurf nicht erfüllt. Es bestünden erhebliche Abweichungen zur angestrebten städtebaulichen Qualität und zu verschiedenen stadtpolitischen Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderates der Stadt Heidelberg aus dem letzten Jahr.</p>	
3.2	<p>Die ursprünglichen Vorgaben von Gemeinderat und Wettbewerbsausschreibungen seien nicht erfüllt. Der jetzige Bebauungsplan weiche in folgenden Punkten ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traufhöhe überschreite die vorgegebenen 15 m • Geschosshöhe überschreite die vorgegebenen 5 Vollgeschosse • Grundflächenanzahl GRZ von 0,51 bis 0,8 sei um mehr als 25 % überschritten • Durch die Überbauung der EG-Flächen stehen weder ausreichend ebenerdige, öffentlich zugängliche Aufenthaltsräume noch genügend Grünflächen zur Verfügung. 	<p>zu 3.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Gemeinderat hat die Ausschreibung zum Wettbewerb zur Kenntnis genommen, die inhaltlich auf die übergeordneten Planungen der Stadt Heidelberg Bezug nimmt, aber keine konkrete Vorgaben hinsichtlich der Höhenentwicklung beinhaltet. Im Rahmen des Städtebaulichen Wettbewerbs gab es dementsprechend unterschiedliche Ergebnisse in Bezug auf die Höhe. Das prämierte städtebauliche Konzept des Wettbewerbssiegers sah eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vor. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen und einer geänderten Verkehrskonzeption wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Nach § 17 BauNVO betragen die Obergrenzen für die Grundflächenzahl (GRZ) in Kerngebieten 1,0. Bei dem Plangebiet Kurfürsten-Anlage handelt es sich um ein bereits vollständig bebautes und auch unterbautes Plangebiet in zentraler Lage und nicht um eine nutzbare Grünfläche. Bei</p>

		den im Plangebiet vorhandenen Grünflächen handelt es sich lediglich um begrünte ‚Restflächen‘ zwischen den vorhandenen Gebäuden und den öffentlichen Straßen.
3.3	<p>Die Albert-Mays-Straße habe keinen geraden Verlauf, sondern werde auf der Höhe der Bahnhofstraße verschwenkt. Städtebaulich sei dieser Schwenk nicht erklärbar. Ein durchgehender Verlauf der Straße hätte eine bessere Qualität. Die geplante Größe des Justizentrums stand dieser Qualität wohl entgegen.</p> <p>Die Albert-Mays-Straße stößt stumpf auf das neue Justizgebäude, obwohl die bessere städtebauliche Qualität eine durchgängige Albert-Mays-Straße bis zur Kurfürsten-Anlage gewesen wäre. Diese Lösung hätte aber eine Veränderung des Grundrisses des Justizgebäudes bedeutet, was den kurzfristigen finanziellen Interessen des Lands widersprechen würde.</p>	<p>zu 3.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die relativ schmale Albert-Mays-Straße ist bereits im städtebaulichen Wettbewerb auf die auf der Nordseite der Bahnhofstraße geplanten Gebäude zugeführt worden. Eine Verlängerung dieser Straße war nicht möglich, da sich ansonsten sehr unterschiedliche Blockgrößen ergeben hätten. Das Ziel des städtebaulichen Konzeptes ist es aber gut nutzbare Baufelder zu erhalten. Die Lage der einzelnen Baublöcke hat sich zwar verändert, die Führung der Albert-Mays-Straße hat sich gegenüber den Wettbewerbsergebnissen jedoch nicht oder nur geringfügig verändert.</p>
4	Anregungen zur Verletzung des Abwägungsgebots, Abwägungsdefizite	
4.1	<p>Verletzung des Abwägungsgebots</p> <p>Nach Meinung zahlreicher Bürger sei eine abwägende Überprüfung des Bebauungsplans entsprechend § 1 Abs. 1 - 5 BauGB nicht erkennbar.</p> <p>Bebauungspläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB dazu dienen, einen nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und Umwelt schützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang zu bringen, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten. „Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“</p> <p>Der Bebauungsplan trage zu Verschlechterung des Stadtbildes, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Feinstaub und andere Belastungen, weniger Grün und kleinere Bäume und zu schlechterem Klima bei. Der Bebauungsplan erfülle die vorgegebenen Vorschriften in keinem Fall, im Gegenteil, der widerspreche ihnen in allen Vorgaben.</p> <p>Der § 1 Abs. 5 und 6 BauGB würden Vorgaben zu den Zielen einer Bauleitplanung ma-</p>	<p>zu 4.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Der Bebauungsplan ‚Kurfürsten-Anlage‘ basiert auf der Konzeption des 1. Preisträgers des städtebaulichen Wettbewerbs, welcher aufgrund geänderter Höhengaben bei dem geplanten Behördenzentrum sowie aufgrund einer politischen Entscheidung zugunsten einer vom Gemeinderat festgelegten Verbreiterung der Bahnhofstraße auf nunmehr 20 m gegenüber dem Wettbewerbsentwurf im Verlauf des Verfahrens überarbeitet wurde.</p> <p>Weiterhin sind in der Begründung des Bebauungsplans neben den verkehrsplanerischen Zielen auch städtebaulichen Ziele (u. a. Umsetzung der Grundzüge des Wettbewerbsentwurfs und des nachfolgenden qualifizierenden städtebaulichen Konzeptes, Ausbildung eines lebendigen neuen Stadtquartiers, auch in den Abend- und den frühen Nachtstunden, Bau eines neuen Quartiersplatzes in der verlängerten Landhausstraße, Minimierung der vorhandenen Barrierewirkung der Kurfürsten-Anlage, zeitnahe Realisierung eines 1. Bauabschnitts als Initialzündung, Schaffung von städtischen Gebäudetypen für verschiedene Nutzergruppen, Festsetzung eines Wohnflächenanteils von mindestens 50 % in den für das Wohnen vorgesehenen Kerngebieten, Ausweisung von Flächen für den Einzelhandel und die Gastronomie, Begrünung von flachgeneigten Dächern) für das Bebauungsplanverfahren ‚Kurfürsten-Anlage‘ klar definiert.</p>

<p>chen. Es würden Gutachten und Abwägungen zur Entwicklung der durch die geplante Baumaßnahme bedingten Änderungen der unter Abs. 6 benannten Punkte und Ausführungen zur Abwägung der unterschiedlichen Belange fehlen.</p> <p>Bei den Punkte 1 - 3 des Abs. 6 BauGB sei mit einer erheblichen Beeinträchtigung der hier aufgeführten Punkte zu rechnen:</p> <p>Es seien nur wirtschaftliche Interessen der bauausführenden Firma Z. angeführt, welche eine entsprechende Vermarktung und Renditeerwirtschaftung nur in der geplanten Vergrößerung des Baukörpers sehe.</p> <p>Diese seien aber rein private Interessen, welche gegenüber dem Gemeinwohl abgewogen werden müssen. Eine solche Güterabwägung fehle in der Begründung des Bebauungsplanentwurfes.</p> <p>Es habe keine Abwägung zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Investors, den finanziellen Interessen des Landes und den Gesundheitsinteressen der betroffenen Bevölkerung und den wirtschaftlichen Interessen der Hauseigentümer im betroffenen Gebiet stattgefunden. Deshalb könne von den Mandatsträgern im Gemeinderat auch keine ermessensfehlerfreie Entscheidung getroffen werden.</p> <p>Es sei zweifelhaft, ob die vordringliche Aufgabe öffentlicher Bauleitplanung, dem „Wohl der Allgemeinheit“ zu dienen, mit diesem Bebauungsplan erfüllt sei.</p> <p>Eine Maximierung des Bürgernutzens durch den Bebauungsplan sei nicht erkennbar, vielmehr sei das Gegenteil der Fall: Die privaten Eigentümer des Plangebietes erhalten eine Gewinnmaximierung und alle anderen Bürger fast nur Nachteile.</p>	<p>Diese definierten Planungsziele sind im Rahmen der planerischen Abwägung gegen- und untereinander gegen alle öffentlichen und privaten Belange gerecht abzuwägen. Im vorliegenden Fall sind vor allem die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung von besonderem Belang.</p> <p>Aufgrund zahlreicher Anregungen aus der Öffentlichkeit wurde deshalb die zu erwartende Verschattung der bestehenden Gebäude auf der Südseite der Bahnhofstraße durch die geplante gegenüberliegende Neubebauung untersucht. Im Rahmen der Untersuchung hat sich gezeigt, dass eine Verschattung der nördlichen Gebäudefassaden lediglich in den Sommermonaten während der frühen Morgenstunden (ca. um 6.00 Uhr) und während der Abendstunden nach 19.00 Uhr eintritt. Zudem werden gegenüber den Bestandsgebäuden die nach Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen eingehalten. In der Regel gelten in diesem Fall die Belange des Nachbarnschutzes sowie die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsbedingungen als berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung wurden die öffentlichen und privaten Belange einander gegenüber gestellt. Eine Nicht-Berücksichtigung der Erhöhung von 5 auf 6 Vollgeschosse könnte zu einem Scheitern des neuen Behördenzentrums und infolgedessen zu einer regionalen Verlagerung der Arbeitsplätze führen, da die alten Gebäude aufgrund der Asbestbelastung und der schlechten Energieeffizienz nicht haltbar gewesen sind. Da jedoch die vorhandenen Arbeitsplätze am jetzigen Standort erhalten werden sollen, wurde nach der Auswertung der verschiedenen genannten Fachgutachten die geänderte Höhenentwicklung letztlich stärker gewichtet als das Festhalten an der ursprünglichen Höhenentwicklung.</p> <p>Weiterhin sind durch die Höhenentwicklung keine erheblichen Beeinträchtigungen privater Belange zu erkennen. Ein Recht auf eine freie Sicht von Bergen und Natur ist kein planungsrelevanter Belang. Andere der Bauleitplanung ggf. entgegenstehende Belange wie z. B. die Belange des Umwelt- und Naturschutzes sind im Rahmen einer Umweltprüfung / Umweltberichts, eines Klimagutachtens, eines Schallgutachtens und einem artenschutzrechtlichen Fachgutachtens überprüft und entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- oder andere Maßnahmen festgesetzt worden. Insofern ist keine Verletzung des Abwägungsgebots erkennbar.</p> <p>Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Verschattung durch neue Gebäude) und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung werden durch die geplanten Baumaßnahmen an diesem zentral gelegenen und gut erschlossenen Standort nicht verletzt.</p>
---	---

4.2	Die Argumente der Bürgerinitiative „Lebendige Bahnhofstraße“ seien im bisherigen Planungsstadium nicht ausreichend berücksichtigt.	zu 4.2 Der Anregung wird nicht gefolgt Die Argumente und Anregungen der Bürgerinitiative sind wie die anderen im Rahmen des Planverfahrens eingegangenen Anregungen in den planerischen Abwägungsprozesses eingeflossen.
5	Anregungen zum Thema Wertminderung der vorhandenen Grundstücke	
5.1	<p>Eine Abwägung der Belange der Wirtschaft (Bauträger und Eigentümer der Flächen im Planungsgebiet) zu den Belangen der betroffenen Anlieger der südlichen Bahnhofstraße habe wohl nicht stattgefunden: hier sei mit einer erheblichen Wertminderung der Grundstücke zu rechnen. Dies widerspreche der in § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB aufgeführten Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung: hier werde privates Eigentum von Bürgern zu Gunsten des höheren Profites eines privatwirtschaftlichen Investors ohne Entschädigung vernichtet.</p> <p>Alle Eigentümer von Wohnungen und Häusern in der Bahnhofstraße und in den direkten Seitenstraßen müssen auf Grund verschiedener Verschlechterungen der gesamten Wohn- und Lebensqualität zusätzlich auch noch mit einer Wertminderung bei ihren Objekten und mit Mindereinnahmen bei Mieten rechnen.</p> <p>Alle Mitbürger der Weststadt hätten jahrzehntelang unter erheblichen Erschwernissen und mit viel Verzicht Wohnraum, auch als Kapitalanlage für die Altersversorgung, erwirtschaftet und würden jetzt, bei den gegenwärtigen Planungen, in Gefahr laufen, für die Profitinteressen eines Großinvestors Verluste der eigenen Wirtschaftskraft hinnehmen zu müssen. Die Belange der Wirtschaft (Bauträger Behördenzentrum, Eigentümer der übrigen Flächen) seien für das Planungsgebiet selbst durch eine maximale Ausweitung der nutzbaren Flächen (und damit direkt auch der Wertsteigerung der Grundstücke) sehr gut berücksichtigt.</p> <p>Der Wohnwert und der Verkehrswert der Wohnungen werden durch die wohl verdoppelten Grundflächen der künftigen Gebäude, die zusätzlichen Stockwerke (bisher halte man einen Blick zu den Wäldern der Bergstraße) und die Verengung der Bahnhofstraße (Verschattung) gemindert.</p> <p>Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig die Werterhaltung des Eigentums der Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße.</p>	zu 5.1 Der Anregung wird nicht gefolgt Durch den Bebauungsplan und auch durch die neue Bebauung erfolgt eine Veränderung der gewohnten Lebensumstände (z. B. durch die Veränderung der Parksituation), es erfolgt jedoch keine grundsätzliche Verschlechterung der Lebenssituation für die im Plangebiet und angrenzenden Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen.

	<p>Aufgrund der Senkung des Wohnwerts unseres Hauses durch geringeren Lichteinfall durch massive Überbauung der Bahnhofstraße erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan. Die Maßnahme führe zu einer Wertminderung der eigenen Immobilie, verbunden mit Mietverlusten.</p> <p>Die Eigentümer der südlichen Bahnhofstraße erfahren eine Wertminderung ihrer Grundstücke durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • unattraktive Architektur der nah heran rückenden Gebäude in der Nachbarschaft, (ein Mieter kann ausziehen und sich eine schönere Wohnung suchen, aber die Eigentümer der privaten Eigentumswohnungen werden nur mit Abschlägen ihre Wohnungen neu vermieten bzw. veräußern können. Brisant ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadt selbst vor einigen Jahren Grundeigentum in der Bahnhofstraße veräußert hat, ohne auf eine evtl. wertmindernde zukünftige Bebauung hinzuweisen.) • Verschmälerung und damit zusammenhängender Einschränkung der Funktionen der Straße, insbesondere der Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrt • erhöhtes Verkehrs- und Schadstoffaufkommen sowie (Verkehrs-)Lärm, durch Wegfall der Grün- und Freiflächen in der Umgebung • Wegfall der großen, attraktiven und luftfilternden Bäume ohne gleichwertigen Ersatz • dadurch, dass ihre gut erhaltenden Gründerzeitgebäude nicht mehr als stadtbildprägend erlebt werden. <p>Ein Ausgleich dieser Wertminderung sei bisher weder von Seiten des Investors noch von Seiten der Stadt vorgesehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Funktionen der Straße werden nicht eingeschränkt, die Fläche für den fließenden Verkehr wird nicht beschränkt. • Die geplante Straßenbreite ermöglicht Grundstückszu- und –ausfahrten (rechts rein/ rechts raus) ohne Mitbenutzung der Gegenfahrspur. Das Linksab- und –einbiegen ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung unproblematisch. • Nach der erstellten Prognose wird sich das Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße gegenüber dem Stand 2007 geringfügig reduzieren. In der Bahnhofstraße wurde am 27.11.2007 an zwei Stellen die Verkehrsbelastung vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg gezählt. Nach dieser Zählung wurde zwischen der Rohrbacher Straße und der Goethestraße ein Wert von 4.000 Kfz/DTV ermittelt. Zwischen der Goethestraße und der Römerstraße liegt dieser Wert um 2.000 Kfz höher (6.000 Kfz/DTV). Für das Jahr 2015 wird für beide Teilabschnitte aufgrund der neuen Querverbindungen in Richtung der Kurfürsten-Anlage jeweils ein geringfügiger Rückgang von 500 Fahrzeugen prognostiziert. Zwischen der Rohrbacher und der Goethestraße beträgt der Wert gemäß der Prognose dann ca. 3.500 Kfz/DTV und zwischen der Goethestraße sowie der Römerstraße ca. 5.500 Kfz/DTV. Der prognostizierte Rückgang beträgt demnach etwas weniger als 10 %. • Die entfallenden Bäume werden mehrfach durch Neupflanzungen ersetzt. • Die stadtbildprägenden Fassaden der gründerzeitlichen Gebäude werden durch die Einbindung von zwei 6-geschossigen Gebäuden in einem innerstädtischen Kontext nicht wesentlich beeinträchtigt.
<p>6</p>	<p>Verfahrensfehler im Rahmen der Offenlage / keine Bürgerbeteiligung im Rahmen des Wettbewerbs / mangelhafte Information</p>	
<p>6.1</p>	<p>Verletzung städtischer Pflichten</p> <p>Die Stadt Heidelberg sei während des Zeitraumes der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs nicht ihrer Pflicht nachgekommen, schriftlich formulierte Fragen zum Bebauungsplan zu beantworten. Das behindere die legitime demokratische Teilhabe von BürgerInnen.</p>	<p>zu 6.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung sowie im Rahmen einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.</p> <p>Es existiert keine Verpflichtung, während des Zeitraumes der Offenlage alle schriftlich formulier-</p>

		ten Fragen zu beantworten. Dies geschieht nach der Offenlage im Rahmen der Auswertung der Stellungnahmen und der darauf basierenden planerischen Abwägung. Die Bürger werden über das Ergebnis der planerischen Abwägung informiert.
6.2	<p>Keine Teilhabe der Bürger am Wettbewerbsverfahren</p> <p>Dem Bebauungsplan sei ein städtebaulicher Wettbewerb vorausgegangen, der hinter verschlossenen Türen stattgefunden habe, sodass insoweit schon das Informationsrecht des Bürgers beeinträchtigt wurden sei.</p> <p>Von den gesetzlich vorgesehenen Bürgerbeteiligungen kann also insoweit nicht die Rede sein.</p>	<p>zu 6.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs wurden nach erfolgter Vorprüfung durch das Preisgericht – in diesem waren Fach- und Sachpreisrichter vertreten – prämiert. Dies ist das übliche Vorgehen im Rahmen eines Wettbewerbs. Die Sachpreisrichter setzen sich üblicherweise aus den nach demokratischen Prinzipien gewählten politischen Vertretern der Öffentlichkeit zusammen. Dies war auch bei den Sachpreisrichtern beim städtebaulichen Wettbewerb zur Kurfürsten-Anlage im Jahr 2005 der Fall. Das Wettbewerbsverfahren unterliegt den Vorgaben der GRW95.</p> <p>Die gesetzlich vorgesehene Bürgerbeteiligung fand sowohl als frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB als auch als öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB innerhalb der vorgesehenen Fristen statt. Darüber hinaus wurden Informations- und Öffentlichkeitsveranstaltungen durch die Stadtverwaltung bzw. unter Beteiligung der Stadtverwaltung durchgeführt und somit Beteiligungsmöglichkeiten gewährt.</p>
6.3	<p>Mangelhafte Information durch städtische Ämter</p> <p>Ein interessierter Bürger, der auch Mitunterzeichner dieses Einwandes sei, habe mehrfach bei verschiedenen städtischen Fachbehörden angefragt, um offene Fragen zum Bebauungsplanentwurf beantwortet zu bekommen. Auf der Internetseite der Stadt Heidelberg sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass man solche Informationsmöglichkeiten als Bürger im Zeitraum der Offenlage des Bebauungsplans nutzen könne.</p> <p>Folgende Anfragen sind per Email verschickt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 31.5.2008 an das Umweltamt, Herrn Dr. Zierkowitz, wurde am 3.6.2008 beantwortet, dass man keine Auskunft geben will und kann. Zuständig sei das Stadtplanungsamt. An das Stadtplanungsamt wurde diese Anfrage am 3.6.2008 weiter geleitet. Eine Antwort liegt bis heute, 20.6.2008 – Ende der Offenlage – nicht vor. • 2.6.2008 an das Amt für Verkehrsmanagement, Herrn Felleke, keine Antwort bis zum 20.6.2008. 	<p>zu 6.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die nebenstehende Aussage ist nicht richtig. In einem gemeinsamen Termin am 29. Mail 2008 mit verschiedenen Damen und Herren der ‚BI Lebendige Bahnhofstraße‘ wurde seitens des Amtes für Verkehrsmanagement das vorliegende Verkehrsgutachten ausführlich besprochen. Die BI hatte Gelegenheit, sich zum Verkehrsgutachten zu informieren.</p> <p>Die Beantwortung der sonstigen Anfragen – z. B. auf der Basis der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Männer und Frauen auf lokaler Ebene“ – erfolgt nach der Offenlage im Rahmen der Auswertung der Stellungnahmen und der darauf basierenden planerischen Abwägung. Die Bürger werden über das Ergebnis der Abwägung informiert.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Am 4.6.2008 wurden die in den Mails formulierten Informationsfragen im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung in der Stadtbücherei erneut öffentlich gestellt. Die Amtsleiterin des Stadtplanungsamtes und die anwesenden FachmitarbeiterInnen dieses Amtes waren nicht in der Lage, diese Fragen detailliert zu beantworten. • Am 17.6.2008 wurde eine weitere Anfrage an das Stadtplanungsamt und an das Dezernat IV – Dezernat für Integration und Chancengleichheit – gerichtet, ob es eine Stellungnahme dieses Dezernates auf der Basis der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Männer und Frauen auf lokaler Ebene“ gebe. Bis zum 20.6.2008 wurde auch diese Anfrage nicht beantwortet. <p>Der Bürger muss den Eindruck gewinnen, dass städtischen Behörden weder in der Lage noch Willens sind ihrer Informationspflicht nachzukommen. Das ist ein schwerwiegender demokratischer Mangel, der die Teilhabe der BürgerInnen an öffentlichen Diskussions- und Entscheidungsprozessen massiv beeinträchtigt. Zudem liegt ein Verstoß gegen die EU-Gleichstellungscharta vor, die von der Stadt Heidelberg freiwillig unterzeichnet wurde.</p>	
6.4	<p>Forderungen aus dem ‚Ersten Heidelberger Gleichstellungs-Aktionsplan‘</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf sieht zwar einen 50%-igen Wohnanteil in einigen Gebäudekomplexen vor, er schreibt aber nicht vor, was im „Ersten Heidelberger Gleichstellungs-Aktionsplan“ ausdrücklich gefordert wird, dass nämlich „bei allem neu entstehendem Wohnraum 15 % Mietpreis- und belegungsgebundene Mietwohnungen und 5 % preisgebundenes Wohneigentum erstellt werden müsse“.</p> <p>Durch diesen Mangel bleiben wichtige soziale Interessen des Gemeinwohls auf preisgünstigen Wohnraum unbeachtet.</p>	<p>zu 6.4</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Im Städtebaulichen Vertrag wurde mit dem Investor der Grundstücke MK2 – MK 4 Vereinbarungen gemäß dem Baulandmanagementbeschluss getroffen. Damit wird gewährleistet, dass Mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum entsteht. Bezüglich der weiteren Grundstücke sollen diese Vorgaben dann ebenfalls Bestandteil der noch abzuschließenden Verträge sein.</p>
6.5	<p>Man habe sich zum Zeitpunkt der Abgabe dieses Einwandes (20.6.2008) nicht über den städtebaulichen Vertrag informieren können, der wichtige Details zwischen öffentlicher Hand und dem Privatinvestor regelt.</p> <p>Auf der Homepage der Stadt Heidelberg fehle bis dato genau die Veröffentlichung dieser Verhandlungsunterlage für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates am 29.6.2008. Die Kenntnis dieses Vertrages würde es aber dem Bürger erlauben, seine Einwände auch darauf zu beziehen. Dies sei aber nicht möglich, was eine erhebliche Einschränkung der</p>	<p>zu 6.5</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Der angesprochene städtebauliche Vertrag zum Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen dem Vorhabenträger für den Neubau des Behördenzentrums und der Stadt Heidelberg. Der Vertrag dient in Teilen der Konkretisierung des im Plan festgesetzten und in der Begründung erläuterten Vorhabens. Des Weiteren enthält der Vertrag auch eine Vielzahl personenbezogener Daten, die aus Datenschutzgründen generell nicht offengelegt werden.</p>

	Informationsfreiheit von BürgelInnen darstellt.	<p>Auf Basis des Informationsfreiheitsgesetzes besteht in begründeten Fällen eine Möglichkeit, den Vertrag in Auszügen einzusehen. Dieses ist schriftlich mit Darlegung der Gründe für die gewünschte Einsichtnahme bei der Stadt Heidelberg zu beantragen. Entstehende Gebühren sind vom Antragsteller zu tragen.</p> <p>Diese Vorgehensweise betrifft im Übrigen auch städtebauliche Verträge zu den anderen Bebauungsplanverfahren in der Stadt Heidelberg.</p>
6.6	<p>Es entstehe der Eindruck, dass die Verwaltung der Stadt Heidelberg vor der Entscheidung des Gemeinderates über den Bebauungsplan gegenüber dem Land Verpflichtungen zur Umsetzung der maximalen Landeswünsche eingegangen sei. Anders könne man nicht die schlechte städtebauliche und architektonische Qualität des Justizgebäudes erklären, die selbst von der Amtsleitung des Stadtplanungsamtes im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung am 10.6.2008 nicht bestritten wurde.</p> <p>Man könne vermuten, dass hier Gemeinwohlintereessen der Stadt Heidelberg getauscht wurden gegen einen avisierten Zuschuss des Landes für andere umstrittene städtebauliche Projekte in Heidelberg (z. B. Neckarufertunnel). Die Entscheidungshoheit des Heidelberger Gemeinderates und der massive Bürgerwille gegen diese Form der geplanten Bebauung werde dadurch subtil unterwandert.</p> <p>Der demokratischen Kultur und der demokratischen Legitimation von öffentlichem und Verwaltungshandeln werde dadurch einen Bärendienst erwiesen. Dies sei keine nachhaltig positiv wirkende Form demokratischer Teilhabe, die substantieller Teil der Selbstverpflichtung der Stadt Heidelberg zur „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“ sei.</p>	<p>zu 6.6</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans ‚Kurfürsten-Anlage‘ werden die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahr 2005 umgesetzt. In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, dass eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Aufgrund der grundgesetzlich verankerten kommunalen Planungshoheit ist das Bebauungsplanverfahren eine reine städtische Angelegenheit. Es bestehen keine Verpflichtungen gegenüber dem Land Baden-Württemberg.</p>
7	Baukultur und Denkmalpflege, Verwässerung der städtebaulichen Zielsetzungen	
7.1	Bzgl. Baukultur und Denkmalpflege solle immer auch die Nachbarschaft mit einbezogen werden: die Denkmäler in der südlichen Bahnhofstraße würden in ihrer Wirkung durch nah heran rückende unattraktive neue Bauten (Behördenzentrum) in ihrer städtebaulichen Wirkung erheblich beeinträchtigt.	<p>zu 7.1</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die stadtbildprägenden Fassaden der gründerzeitlichen Gebäude werden durch die geplante Bebauung mit zwei 6-geschossigen Gebäuden nicht wesentlich beeinträchtigt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind auch die für den Denkmalschutz und -pflege zuständigen Fachbehörden beteiligt worden. Diese haben jedoch keine Anregungen geäußert.</p>

<p>7.2</p>	<p>Die qualitativen städtebaulichen Ziele seien im Verlauf des Verfahrens immer weiter verwässert worden.</p> <p>Die städtebauliche Form der Grundstückszuschnitte orientiere sich an den finanziellen Interessen des Landes und an den wirtschaftlichen Interessen des Investors. Insbesondere sichtbar bei folgenden Festlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traufhöhen seien angehoben worden und anstelle von Metern in Geschosshöhen formuliert worden, vor allem beim Justizgebäude. Dadurch gewinne das Land mehr Nutzungsfläche und das erleichtere eine noch größere Höhenentwicklung durch Aufbauten und Teilgeschosse. Es würden kurzfristig Kosten gespart (Zwischenumzug ist nicht notwendig) für den Preis einer schlechten städtebaulichen Qualität. Es entstehen städtebaulich ungünstige Proportionen im Verhältnis zwischen Straßbreite und Bauhöhe. • Die lockere, durchlässige Innenhofgestaltung sei aufgegeben worden zu Gunsten einer dichteren Bebauung und der Gewinnung von größeren, vermarktbareren Gewerbeflächen. • Im Bebauungsplan seien die Wettbewerbsvorgaben ‚modular aufgebaute Stadthöfe‘, eine aufgelockerte Blockstruktur mit ruhigen attraktiven Innenhöfen‘ und ‚eine vielfältige kleinteilige Nutzung, die sich an die Struktur der Weststadt anlehnt‘ weitgehend verletzt. Durch die komplette Überbauung des Erdgeschosses sei die Grundfläche durch massive blockartige Bauweise überschritten • Die Stadthöfe seien weitestgehend gestrichen und von einer „aufgelockerten“ und „ruhigen“ Bauweise könne nicht mehr die Rede sein, weder innerhalb der bebauten Fläche noch auf der Straße • Das Konzept mit dem massiven Behördenbau (sechs Geschosse) und den angrenzenden ebenfalls sehr massiven und geschlossenen Gebäudekörpern, so wie die Einengung der Bahnhofstraße auf ca. 20 m gegenüber einer aktuellen Breite von 26,20 m (bzw. 31,20 m lichten Weite) sei für die Stadtentwicklung und Stadtgestaltung in diesem Areal untragbar. Die geplante Bebauungsstruktur weiche mit ihren massiven und kompakten Blockstrukturen in ganz erheblich vom städtebaulichen Wettbewerbsergebnis ab, bei dem locker angeordnete L-förmige Baukörper vorgesehen waren. Vor allem sei die Bebauung auf vier bzw. fünf Geschosse (an der Kurfürsten-Anlage) limitiert. 	<p>zu 7.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, dass eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Die im Wettbewerbsentwurf vorgesehene durchlässige Innenhofgestaltung hat sich aufgrund der Vermischung von öffentlichen Flächen und privaten Flächen und der damit verbundenen Zuordnungsprobleme (Verkehrssicherungspflicht etc.) nicht umsetzen lassen.</p>
-------------------	---	--

7.3	Attraktive Innenhöfe seien nur noch in einem Kerngebiet möglich, selbst im Bereich des jetzigen Bauhauses wurde gegenüber dem 1. Entwurf hier noch mal erheblich nachverdichtet und eine Überbauung des Innenhofes zugelassen.	zu 7.3 Der Anregung wird nicht gefolgt Der Innenhof des Kerngebiets 6 (MK 6) ist als nicht überbaubare Fläche festgesetzt, weshalb auch keine zulässige Anzahl der Vollgeschosse eingetragen wurde. In der zeichnerischen Darstellung wurde dies nicht korrekt wiedergegeben, weshalb die zeichnerische Darstellung angepasst wurde. Es muss jedoch auch beim MK 6 davon ausgegangen werden, dass eine Unterbauung mit einer Tiefgarage erfolgen wird.
7.4	Der neue Quartiersplatz sei an einer Stelle geplant, die nicht sofort neu gestaltet wird. Hier wäre die Verlagerung an eine andere Stelle (MK 3) sinnvoll	zu 7.4 Der Anregung wird nicht gefolgt Der neue Quartiersplatz ist aus städtebaulichen Gründen in der <u>Mitte</u> des neuen Quartiers (Zentraler Platz) an der verlängerten Landhausstraße angeordnet worden. Die Lage des neuen Quartiersplatzes weicht gegenüber dem Wettbewerbsentwurf nicht ab und wurde aus den oben genannten städtebaulichen Erwägungen ausgewählt. Eine Verschiebung in westliche Richtung würde den zentralen Quartiersplatz wieder an den Rand des neuen Quartiers drängen.
8	Architektur des zukünftigen Behördenzentrums, Qualitätssteigerung durch zusätzlichen Wettbewerb	
8.1	<p>Die geplanten Gebäude seien langweilige, gesichtslose Bauten und würden in keinsten Weise der Weststadt mit ihrem einzigartigen Gründerzeithausbestand gerecht. Öffentliche Gebäude müssten nicht langweilig sein, sondern können auch sehr spannend gestaltet werden.</p> <p>Vielleicht lohne sich hier ein Blick über die Grenze nach Frankreich, wo in Bordeaux im Jahre 2000 ein neues Gerichtsgebäude von Richard Rogers eingeweiht wurde, das sich perfekt in das vorhandene Stadtbild einfüge.</p> <p>Man fordere die Austragung eines neuen Architekturwettbewerbs, bei dem es vor allem darum gehen soll, Bauwerke zu entwerfen, die sich in das Stadtbild der Weststadt einfügen.</p> <p>Die langweilige Allerweltsarchitektur des Behördenzentrums gebe den Maßstab vor für alle nachfolgenden Gebäude in der näheren und weiteren Umgebung. Das Ziel einer ‚repräsentativen Stadtmitte‘ sei damit nicht erreichbar. Hier werde eine Chance vertan, die Innenstadt an dieser Stelle wirklich qualitativ aufzuwerten</p>	zu 8.1 Der Anregung wird teilweise gefolgt Die architektonische Qualität eines neuen Gebäudes kann im Rahmen eines Bebauungsplans nur sehr bedingt über örtliche Bauvorschriften beeinflusst werden. Werden die örtlichen Bauvorschriften eingehalten und wird eine bauliche Anlage nach § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg nicht als das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild verunstaltend empfunden, ist die architektonische Qualität der Gebäude weitgehend den Fähigkeiten des Architekten, dem Willen des Bauherrn oder auch dem Repräsentationsbedürfnis der zukünftigen Nutzer überlassen. Städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbe werden ansonsten grundsätzlich als ein geeignetes Instrument bei der Lösung komplexer und anspruchsvoller Planungs- und Bauaufgaben eingestuft. Die Durchführung eines Architekturwettbewerbs für ein nicht im Eigentum der Stadt Heidelberg befindliches Grundstück setzt jedoch eine gewisse Abstimmung und auch Abstimmungsbereitschaft bezüglich der Zielsetzungen des Wettbewerbsverfahrens und die Mitwirkungsbereitschaft des Investors und/oder Bauherrn voraus.

	<p>Aufgrund der mangelnden architektonischen Qualität erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan</p>	<p>Während für das geplante Behördenzentrum nach Angaben des Investors ein Architektur-Wettbewerb nicht mehr möglich ist, sollen die weiteren Blöcke über Wettbewerbe entwickelt werden.</p>
<p>8.2</p>	<p>Nach dem Bebauungsplan solle auf dem Haus Bahnhofstraße 55-57 gegenüberliegenden Gelände eine 6-geschossige Bebauung zulässig werden. Ob diese Bauhöhe auf einem fremden Privatgrundstück gegenüber zulässig sei, solle an dieser Stelle nicht untersucht werden, obwohl dadurch die Wirkung und damit der Wert des Hauses Bahnhofstraße 55-57 sehr beeinträchtigt werde.</p> <p>Werde jedoch eine solche hohe Fassade auf gegenwärtig öffentlichen Verkehrsraum gebaut und somit auf 18 Meter herangerückt, sei dies eindeutig rechtswidrig.</p>	<p>zu 8.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Im Kerngebiet (MK) beträgt gemäß § 5 der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 der Wandhöhe. Im vorliegenden Fall sind bei einer zulässigen 6-geschossigen Bauweise in der Regel ca. 8,5 m als Abstandsfläche nachzuweisen. Da die zukünftige Breite der Bahnhofstraße 20,0 m betragen wird, kann die erforderliche Abstandsfläche insofern problemlos innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche (bis zur Mitte der jeweiligen öffentlichen Verkehrsflächen) nachgewiesen werden. Werden die nach Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen eingehalten, gelten die Belange des Nachbarschutzes sowie die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen als berücksichtigt.</p> <p>Gegenüber dem vorherigen Planungsstand – vormals war eine Breite von 18,0 bis 18,5 m vorgesehen – soll die Bahnhofstraße nun nach der geplanten Umgestaltung insgesamt eine Straßenbreite (Fahrbahn, Grün- und Parkstreifen und Gehwege) von ca. 20,0 m aufweisen.</p>
<p>8.3</p>	<p>Man müsse das Erscheinungsbild in der Bahnhofstraße verbessern und die Architektur an die benachbarten Jugendstilgebäuden anpassen (in deren Höhe, wie auch in ihrem Baustil).</p> <p>Ultramoderne viereckige Klötze würden nicht in ein Viertel aus der Jahrhundertwende passen, sondern eher nach Stuttgart oder in andere Städten.</p> <p>Das Besondere der Heidelberger Architektur werde im weiteren und engeren Aspekt zerstört. Der Anblick der Stadt von oben, der Blick von unten auf die Hügel und alte Häuser werde versperrt und vor allem der Charakter der Weststadt würde empfindlich gestört.</p> <p>Dies durch die völlig andere Bebauung der nördlichen Seite, durch die Massivität und Enge, die bedrückend wirke. Die Weststadt sei von ihrer Lage her nicht licht- und sonnenbegünstigt verglichen mit Neuenheim. Durch die jetzt geplante Verengung entstehe eine dunkle und schattige Straßenschlucht, da auch die andere Straßenseite schon relativ hohe Häuser habe.</p>	<p>zu 8.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Anpassung eines neuen Gebäudes an die bestehenden (Jugendstil)Gebäude kann im Rahmen eines Bebauungsplans nur bedingt über das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung beeinflusst werden. Das ursprüngliche städtebauliche Konzept des Wettbewerbsentwurfs sah eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vor. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen, wurde eine Überarbeitung und Neuausrichtung dieses Konzepts erforderlich. In zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe ausgewählt.</p> <p>Ansonsten gilt, dass das ‚Einfügen‘ oder auch das bewusste ‚Absetzen‘ von neuen Gebäuden in Bestandssituationen durch den Architekten oder den beauftragenden Grundstückseigentümer / Bauherrn im vorgegebenen Rahmen der planungsrechtlichen Festsetzungen erfolgen muss.</p>

<p>8.4</p>	<p>Städtebau solle den dort lebenden Menschen dienen. Bei der geplanten Bebauung sehe man dies jedoch nicht. Die vorhandene kleinteilige Gliederung der Bahnhofstraße und der angrenzenden Weststadt werde nicht aufgenommen. Stattdessen entstehe ein riesiger Gebäudekomplex, der weit über den Raumbedarf des Landes und der nutzenden Behörden hinausgehe (1/3 der Gesamtfläche werde benötigt) und der nur den kommerziellen Interessen eines Großinvestors diene (bei 2/3 der Fläche obliege dem Investor die Vermarktung). Damit werde eine bestehende lebenswerte Struktur zerstört und der Lebensraum der betroffenen Bürger, in dem sie sich wohlfühlen, mit dem sie sich als Heimat identifizieren, den Profitinteressen einer anonymen Kapitalgesellschaft geopfert.</p> <p>Die Dimension des Justizgebäudes passe nicht in die Innenstadt.</p> <p>Die Verengung der Bahnhofstraße auf nun 20 m und die damit verbundene Bebauung eines Fahrstreifens mache einen Grundriss des Behördenzentrums möglich, der schätzungsweise die doppelte bebaute Fläche gegenüber dem bisherigen Gebäude aufweise. Dadurch entstehe ein Klotz von Gebäude, der ins bisherige architektonische Bild überhaupt nicht mehr passe. Die riesige Dimension lasse sich anhand des Modells gut erkennen. Durch die massive Verengung der Bahnhofstraße prallen die höchst unterschiedlichen Baustile der Gründerzeit und der heutigen renditeträchtigen Zweckbauten unzumutbar aufeinander.</p>	<p>zu 8.4</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Bereits die heutige Struktur des Areals zwischen der Bahnhofstraße und der Kurfürsten-Anlage ist durch sehr großformatige Grundstückszuschnitte und entsprechende Gebäudestrukturen geprägt. Durch die zukünftigen Bebauungsstrukturen werden diese Strukturen nur teilweise vergrößert. Die geplanten Baublöcke sind in Nord-Süd-Richtung breiter als heute, dafür werden die Gebäudelängen in Ost-West-Richtung reduziert.</p>
<p>8.6</p>	<p>Einigkeit bestehe über die schlechte Qualität der ehemalige Gerichts- und Finanzgebäude und darüber, dass ein Neubau notwendig sei.</p> <p>Warum baue man nicht was spektakuläres Schönes? Architektur, weswegen die Menschen aus der ganzen Republik anreisen, erhalte Grünflächen drum herum und schaffe ein Stück Vorzeige-Architektur.</p> <p>Stattdessen werde mit massiver Überbauung (Verengung der Straße), Vernichtung von Grünflächen, alten Bäumen und Parkplätzen ein Stück Lebensqualität geopfert.</p> <p>Könne das Land seinen Flächenbedarf nicht durch eine passende Architektur mit feinerer Gliederung bei einer vernünftigen Breite der Bahnhofstraße realisieren?</p>	<p>zu 8.6</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Anregung, dass etwas spektakulär Schönes gebaut werden sollte wird uneingeschränkt geteilt und würde der geplanten Aufwertung des Standortes Kurfürsten-Anlage entscheidend weiterhelfen.</p> <p>Die architektonische Qualität eines neuen Gebäudes kann jedoch im Rahmen eines Bebauungsplans nur sehr bedingt über örtliche Bauvorschriften beeinflusst werden. Werden die örtlichen Bauvorschriften eingehalten und wird eine bauliche Anlage nach § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg nicht als das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild verunstaltend empfunden, ist die architektonische Qualität der Gebäude weitgehend den Fähigkeiten des Architekten, dem Willen des Bauherrn oder auch dem Repräsentationsbedürfnis der zukünftigen Nutzer überlassen.</p>

	<p>Die Architektur des geplanten Justizgebäudes sei eine qualitativ nicht hochwertige Allereitsarchitektur. Sie sei der öffentlichen Bedeutung der Justiz nicht angemessen.</p> <p>Da die vorgelegten architektonischen Entwürfe durch den Investor in ähnlicher Art bereits an verschiedenen Stellen Deutschlands mehrfach umgesetzt wurden (Internetrecherche) sei zu vermuten, dass hier kosten- und wirtschaftliche Erwägungen leitend waren und nicht das Interesse des Gemeinwohls auf eine gute und repräsentative Architektur öffentlicher Gebäude.</p> <p>Zudem passe sich diese Architektur in keiner Weise an die Architektur der Weststadt an, was ursprünglich beim städtebaulichen Wettbewerb vorgesehen war</p>	<p>Städtebauliche und hochbauliche Wettbewerbe werden ansonsten grundsätzlich als ein geeignetes Instrument bei der Lösung komplexer und anspruchsvoller Planungs- und Bauaufgaben eingestuft. Die Durchführung eines Architekturwettbewerbs für ein nicht im Eigentum der Stadt Heidelberg befindliches Grundstück setzt jedoch eine gewisse Abstimmung und auch Abstimmungsbereitschaft bezüglich der Zielsetzungen des Wettbewerbsverfahrens und die Mitwirkungsbereitschaft des Investors und/oder Bauherrn voraus. Die Stadt Heidelberg hat diesbezüglich im städtebaulichen Vertrag mit dem Investor für die Blöcke MK2, MK3 und MK4 4 vereinbart, dass für die Blöcke MK2 und MK3 ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden soll.</p> <p>Während für das geplante Behördenzentrum nach Angaben des Investors ein Architekturwettbewerb nicht mehr möglich ist, sollen die weiteren Blöcke über Wettbewerbe entwickelt werden.</p>
8.7	<p>Das Justizgebäude sei in seinen Basisabmessungen weitestgehend dimensioniert. Nach mündlichen Aussagen des Stadtplanungsamtes erfolge außerdem eine Totalverschiebung des Gebäudes um 2,0 m nach Norden. Die gesamte Grundrissgeometrie des Justizgebäudes sei in seiner Lage zu den umgebenden und gegenüberliegenden Gebäuden auf dem Bebauungsplan nicht angebunden.</p> <p>Um eine Beurteilung der tatsächlichen Situation zu ermöglichen fehle die Fixierung und Anbindung der Gebäude-Eckpunkte der südlichen sowie der östlichen Gebäudewand an das städtische Vermessungsnetz. Darüber hinaus sollte der rechtwinklige Abstand des Justizgebäudes zur Fluchtlinie der gegenüberliegenden bestehenden Gebäude der Bahnhofstraße dargestellt werden. Dafür genüge vorerst eine Genauigkeit bis zu einem Dezimeter.</p>	<p>zu 8.7</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Verschiebung der geplanten Bebauung um 2,0 m in nördliche Richtung beruht auf der Beschlussempfehlung des Bauausschusses vom 08.04.2008 sowie eines zusätzlichen Arbeitsauftrags an die Verwaltung um auf wesentliche Belange aus der öffentlichen Diskussion einzugehen und kommt der zukünftigen Breite der Bahnhofstraße zugute. Gegenüber dem vorherigen Planungsstand – vormals war eine Breite von 18,0 bis 18,5 m vorgesehen – soll die Bahnhofstraße nun nach der geplanten Umgestaltung insgesamt eine Straßenbreite (Fahrbahn, Grün- und Parkstreifen und Gehwege) von ca. 20,0 m aufweisen.</p>
8.8	<p>Die Begründung des B-Planentwurfs Seite 14 Abs. 5.1 sollte dahingehend geändert werden, dass Wohnungen im Sinne des § 7 Abs. 2 Ziff. 7 BauNVO ab dem 1. Obergeschoss zulässig seien.</p>	<p>zu 8.8</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Mit der Festsetzung ist vorgesehen, dass das städtebauliche Konzept eine Durchmischung der Baukörper erfährt. Dementsprechend wird hier begründet. Mit der gewählten Festsetzung soll dieses planerische Ziel gewährleistet werden.</p>

9	Anregungen zum Umfeld des Crowne-Plaza-Hotel	
9.1	<p>Der Bebauungsplan ermögliche ein direktes Anbauen an das Bestandsgebäude im Norden und im Süden. In beiden Bereichen seien Hotelzimmer mit Fenstern vorhanden. Ein Anbau würde eine grundlegende Umgestaltung des Hotels bedeuten. Dies sei derzeit nicht vorgesehen.</p>	<p>zu 9.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Im städtebaulichen Rahmenplan ist davon ausgegangen worden, dass der Anbau an die bestehenden Hotelgebäude zumindest kurzfristig nur mit dem Crowne-Plaza-Hotel erfolgen kann. Deshalb ist im Rahmenplan auch der Einschrieb ‚Erweiterung Hotelnutzungen/ Dienstleistungen‘ erfolgt. Die Dienstleistungsnutzungen werden jedoch eher im Bereich der verlängerten Häuslerstraße gesehen.</p> <p>Da das Crowne-Plaza-Hotel generell Bestandsschutz genießt, müssen bei einer Bebauung der MK 7 und MK 7* durch einen anderen Investor die vorhandenen Fenster im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens trotz der festgesetzten Baulinie aus Gründen des Brandschutzes und auch zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse durch die Einhaltung entsprechender Abstandsflächen berücksichtigt werden. Die in der Bahnhofstraße festgesetzte Baulinie ist in diesem Fall aufgrund der ansonsten erfolgenden Eingriffe in die wirtschaftliche Grundlage des Hotels allenfalls als langfristige Absichtserklärung zugunsten einer einheitlichen Fassadenkante zu sehen.</p> <p>Das eingeschossige Bestandgebäude an der Nord-West-Ecke des Hotelkomplexes kann bei der derzeitigen Grundrissgestaltung des Hotels aus feuerpolizeilichen Gründen nicht überbaut werden. Da dieses Gebäude Teil des Hotelgrundstücks ist, liegt hier kein Interessenkonflikt vor.</p> <p>Im Rahmen eines Abstimmungstermins mit der Leitung des Crowne-Plaza-Hotels wurde zudem die Möglichkeit erörtert, dass bei einer baulichen Ergänzungen im Sinne des städtebaulichen Konzepts durch einen geeigneten Investor seitens des Crowne Plaza ein Teil des Gebäudes als Hotelergänzung mit einer noch zu definierenden Zimmeranzahl erworben wird. Auf dieser Grundlage wurde in einer zusätzlichen städtebaulichen Studie aufgezeigt, wie die bauliche, technische und verkehrliche Organisation des Hotels weiterhin sowie in Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplans funktionieren kann.</p>
9.2	<p>Anlieferung des Hotels</p> <p>Die Anlieferung im Bestand erfolge aus Richtung Westen über die öffentlichen Verkehrsflächen. Hier ist befindet sich ein entsprechender Zugang, der sich räumlich nicht verlegen lasse.</p>	<p>zu 9.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Wie bereits erwähnt, wurde bei den bisherigen städtebaulichen Planungen davon ausgegangen, dass vor allem das Crowne-Plaza-Hotel als Bauherr für den westlichen Ergänzungsblock in Frage kommt.</p>

		<p>Falls frühzeitig eine Bebauung des Kerngebiets 7 und 7* durch einen anderen Bauherr als das Crowne-Plaza erfolgen sollte, muss die Anlieferung in Absprache mit der Hotelleitung neu organisiert werden. Die Anlieferung könnte z. B. über den Innenhof des westlich des heutigen Hotels gelegenen Ergänzungsblocks oder auch in einem überdachten Erdgeschoss-Bereich organisiert werden.</p> <p>In einer zusätzlichen städtebaulichen Studie wurde aufgezeigt, wie die bauliche, technische und verkehrliche Organisation des Hotels weiterhin funktionieren kann.</p> <p>Da das Nachbargrundstück, über das die Erschließung erfolgen soll, sich in Eigentum der Stadt befindet, kann die Umsetzung der Bebauungsplanung unmittelbar beeinflusst werden.</p>
9.3	<p>Busandienung des Hotels</p> <p>Die Busandienung erfolge ebenfalls in diesem Bereich im Westen des Gebäudes. Die Hotelgäste können die Rezeption über die Passage erreichen. Die Vorfahrt im Bereich des Haupteingangs an der Kurfürsten-Anlage sei für Reisebusse nicht geeignet.</p>	<p>zu 9.3</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Im Rahmen der geplanten Änderungen im Bereich der Kurfürsten-Anlage wird geprüft, ob eine für Reisebusse geeignete Vorfahrt parallel zur Kurfürsten-Anlage eingerichtet werden kann. Aus städtebaulicher Sicht wäre dies die beste Lösung. Falls eine derartige Lösung nicht funktionieren sollte, wird die Busandienung weiterhin über die Bahnhofstraße organisiert.</p> <p>Im Falle einer frühzeitigen Bebauung des Kerngebiets 7 und 7* muss jedoch in Absprache mit der Hotelleitung eine Möglichkeit zur Busandienung im Bereich der Verlängerung Häusserstraße (neue Verbindungsstraße) oder der Bahnhofstraße geschaffen werden. Alternativ wäre die Ausweisung einer Bushaldebucht in der Bahnhofstraße auf der Höhe des MK 7* denkbar.</p>
9.4	<p>Tiefgaragenzufahrt</p> <p>An der Bahnhofstraße befindet sich die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage: Die Zugänglichkeit ist bei den Maßnahmen zur Umgestaltung der Bahnhofstraße und insbesondere bei den geplanten Baumpflanzungen zu beachten.</p>	<p>zu 9.4</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Die vorhandene Tiefgaragenzufahrt wird im Rahmen der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt. Im Bebauungsplan sind diesbezüglich keine besonderen Festsetzungen erforderlich.</p>
9.5	<p>Ver- und Entsorgung des Crowne-Plaza-Hotels</p> <p>Neben der Tiefgaragenzufahrt liege der Müllraum des Hotels. Hier befindet sich ein Presscontainer, der ca. 1 x die Woche ausgetauscht werde. Hierzu sei es erforderlich, dass das Entsorgungsfahrzeug rückwärts an das Gebäude heranfähre. Dieser Bereich sollte nicht durch Baumpflanzungen tangiert werden, die Straße sollte auf voller Breite überfahrbar</p>	<p>zu 9.5</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Die für die Entsorgung des Crowne-Plaza-Hotels erforderliche Aufstellfläche für das Müllfahrzeug wird im Rahmen der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt. Im Bebauungsplan sind diesbezüglich keine besonderen Festsetzungen erforderlich.</p>

	sein.	
10	Geschossigkeit / Bauhöhe / Verlust von Sichtbeziehungen	
10.1	<p>Die Bebauungshöhe im Entwurf weise eine 5-geschossige Bebauung aus. Dem gegenüber weise der Entwurf eine 6-geschossige Bebauung vor. Die Traufhöhe von 17,5m dürfe nicht überschritten werden.</p> <p>Für die Bewohner des Hauses Bahnhofstraße 33 würde durch die im Plan vorgesehene höhere Bebauung die Aussicht, die heute über das Finanzamt hinweg zum Heiligenberg und auf die Bäume der Bahnhofstraße geht, völlig zerstört.</p> <p>Zur besseren Betonung der Altbauten (Bahnhofstraße) müsse sichergestellt werden, dass die neuen Gebäude nicht über den alten Baubestand überragen. Daher würde eine einheitliche Begrenzung auf 4 Geschosse an der Bahnhofstraße sinnvoller, bis auf die beschriebenen Ausnahmen für MK 1 und MK 4.</p> <p>Im Bebauungsplan sei die maximale Traufhöhe auf 22 m (S. 15) angegeben (im Besichtigungsgutachten 21m). An der südlichen Seite der Bahnhofstraße liege diese Grenze bei 17,5 m. Zwar lasse sich die 22 m aus einer Berechnung der Traufhöhe des 6-geschossigen Justizgebäudes zu, aber die Beschreibung im Bebauungsplan lasse auch den Bau eines 5-geschossigen Gebäudes mit 22 m in den anderen MK-Bereichen zu – was vermutlich nicht im Sinne des Erfinders war.</p> <p>Zum Schutz der Bahnhofstraße wäre eine präzisiertere Formulierung, dass die Traufhöhe seitens der Bahnhofstraße (mit Ausnahme der MK 1 und MK 4) maximal 4 Vollgeschosse x 3,5 m + 1 m im Erdgeschoss = 15 m betragen darf, nötig. Aus dieser Berechnung wird klar, dass ein weiteres Geschoss die Grenze des Baubestands überschreiten würde (=18,5 m). An der Bahnhofstraße sei eine einheitliche Begrenzung auf vier Geschosse und eine klare Vorgabe der Traufhöhe von 15 m nötig. Die Gebäude in der Kleinschmidtstraße/ Bahnhofstraße und in der Häuserstraße/ Bahnhofstraße sollten dann von 5 auf 4 Geschosse reduziert werden. Dies verbessere die optische Aufwertung der Bahnhofstraße.</p> <p>Die dichte, blockartige Bebauung in Höhe des Behördenzentrums sei zu massiv. Das Behördenzentrum selbst widerspreche in seiner geplanten Höhe der Vorgabe von 15 m</p>	<p>zu 10.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, dass eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert und letztlich auch ausgewählt.</p> <p>Der Stadtentwicklungsplan 2010 (STEP) formuliert für die weitere städtebauliche Entwicklung Leitlinien und Ziele. Zu den Leitlinien zählt, dass Bauland sparsam zu verwenden ist. Hintergrund ist die zunehmende Flächenknappheit sowohl im Ballungsraum der Metropolregion als auch im Stadtgebiet von Heidelberg selbst. Gerade die Stadt Heidelberg stößt in landschaftlich sensiblen Bereichen an ihre Grenzen, so dass einerseits der Aktivierung von Stadumbaupotentialen wie beispielsweise der sich in Planung befindlichen ‚Bahnstadt‘ erhebliche Bedeutung zukommt, andererseits auf eine Flächenintensivierung und Nachverdichtung in allen Bereichen hingewirkt werden muss.</p> <p>Dabei ist laut STEP eine maßvolle Innenentwicklung nach sozialverträglichen, stadtbildpflegerischen und stadtklimatologischen Gesichtspunkten anzustreben.</p> <p>Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die der Innenstadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen. Die geplante Bebauung zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße liegt im Zentrum Heidelbergs und direkt an einer Straßenbahntrasse. Damit erfüllt die Planung in diesem Bereich die formulierten Ziele des STEP.</p> <p>Durch die neue Bebauung werden sich die Sichtbeziehungen aus den Obergeschossen einiger Bestands-Gebäude in Richtung Bergheim gegenüber dem heutigen Stand verschlechtern. Im Rahmen der planerischen Abwägung wurden die Belange der Standortsicherung für das Behördenzentrum stärker gewichtet als der Erhalt der bestehenden Sichtbeziehungen, da bei einer</p>

<p>Traufhöhe mit höchstens 5 Stockwerken.</p> <p>Die vorgeschriebene Traufhöhe von 15 m sei mit 22 m überschritten, die geforderte Grundflächenzahl (0,51 bis 0,8 begrenzt) sei durch komplexe Überbauung des Erdgeschosses überschritten. Die vorgeschriebene Geschößzahl (max. 5 Vollgeschosse) des neuen Behördengebäudes auf der Fläche des alten Finanzamtes sei mit 6 Vollgeschossen überschritten. Dadurch sei der Blick auf die Hügel, Ebenen, Fluss und auf alte Häuser sei nicht mehr vorhanden.</p> <p>Ein 5-geschossiges Gebäude würde etwa die Traufhöhe der angrenzenden Weststadthäuser aufnehmen, ein 6-geschössiges Gebäude sei auch ohne die dazukommenden technischen Aufbauten (Aufzug, Gebäudereinigung) höher als die Wohngeschosse der Weststadt und passe überhaupt nicht ins Stadtbild.</p> <p>Warum werde dann zusätzlich dem Vorhabenträger für das Behördenzentrum zugestanden, dass auch alle angrenzenden Gebäude bis zum Römerkreis jeweils ein Stockwerk höher gebaut werden könne, als es noch im Wettbewerbsentwurf vorgesehen war? Diese weitergehende Zusage gegenüber dem Wettbewerbsentwurf solle zurückgenommen werden.</p> <p>Der aus dem Wettbewerb ausgewählte Entwurf sah eine Bebauung bis zu 4 bzw. 5 Geschossen vor. Aufgrund des Raumbedarfs des Landes seien nun im Behördenzentrum 6 Geschosse vorgesehen. Der Entwurf von Roland Ernst hatte belegt, dass der Raumbedarf auch mit der bisherigen Obergrenze von 5 Geschossen realisiert werden könne. Wie kommen Oberbürgermeister und Gemeinderat dazu, von diesem Hintergrund ein zusätzliches Stockwerk im Entwurf des Bebauungsplanes vorzusehen? Entsprechend dem Wettbewerbsentwurf solle die Bebauung auf 4 bis 5 Geschosse beschränkt werden.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Stadtbildqualität - höher als 5 Stockwerke - erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan</p> <p>Baudichteplan: Der zum Stadtentwicklungsplan gehörende Baudichteplan gebe für das betreffende Gebiet 15 m als maximale Traufhöhe (5 Geschosse mit 3 m Höhe) vor. Über diesen Rahmen werde jetzt erheblich hinausgegangen, insbesondere deshalb, weil auf die jetzt festgelegten 6 Geschosse noch zusätzliche Aufbauten dazu kommen können (und ganz sicher auch werden).</p> <p>Auch werde im Bebauungsplan eine Mindesthöhe festgelegt, die um ein Stockwerk unter der vorgesehenen Geschosshöhe liegt. Das bedeutet, dass ein Eigentümer bei Verände-</p>	<p>Nicht-Berücksichtigung der Höhenvorgaben ansonsten eine Standortverlagerung des Behördenzentrums mit dem Verlust der im Behördenzentrum vorgesehenen Arbeitsplätze erfolgt wäre.</p> <p>Der Baudichteplan der Stadt Heidelberg enthält für den Abschnitt zwischen der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße folgende Vorgaben: Die Traufhöhe soll maximal 15 m bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m betragen. Die südlich der Bahnhofstraße gelegene Bestandsbebauung ist mit einer Traufhöhe von max. 17,5 m angegeben.</p> <p>Für das neu geplante Verwaltungszentrum im Bereich des heutigen Finanzamtes und des Amtsgerichts, den geplanten Gebäudekörper auf der nördlichen Seite des neuen Quartiersplatzes sowie den ‚Kopfbau‘ am Römerkreis sind zur Betonung der städtebaulichen Hochpunkte maximal 5 - 6 Vollgeschosse vorgesehen.</p> <p>Bei einer Regelgeschosshöhe von 3,0 m bis 3,5 m werden die maximal 6-geschossigen Gebäude demnach in der Regel ca. 18 bis 21 m hoch sein. Sind aus repräsentativen oder funktionalen Gründen höhere Erdgeschosszonen vorgesehen, kann die Gesamthöhe auch die besagten 21 m geringfügig überschreiten. Dies ist beispielsweise beim geplanten Behördenzentrum der Fall. Aufgrund des relativ hohen Erdgeschosses wird das geplante Behördenzentrum eine maximale Gebäudegesamthöhe von 22 m aufweisen. Diese räumlich beschränkten Abweichungen von den Vorgaben des Baudichteplans werden aus städtebaulicher Sicht jedoch als vertretbar eingestuft.</p> <p>Um mögliche Auswirkungen auf das Mikroklima besser einschätzen zu können, wurde ein zusätzliches Klimagutachten in Auftrag gegeben (Verf.: ÖKOPLANA, Klimagutachten zum Bebauungsplan 61.32.04.30.00 -Weststadt- Kurfürsten-Anlage in Heidelberg, Mannheim, 14. August 2008). Gegenstand klimaökologischen Untersuchung war die Analyse der ortsspezifischen Belüftungsverhältnisse und der thermischen Situation im B-Plangebiet Kurfürsten-Anlage. Insgesamt lassen die Ergebnisse der zur Beurteilung des B-Planentwurfs durchgeführten Klimauntersuchungen keine Auswirkungen erwarten, die aufgrund ihrer Qualität und Intensität eine Änderung der vorgelegten Planung notwendig machen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich aus der vorgelegten Bebauungsstruktur ergeben, überschreiten nicht die gebietstypische Belastung und können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Dachbegrünungen, Baumpflanzungen) gemindert werden.</p>
---	--

	<p>rungen in jedem Fall diese Höhe bauen müsse, selbst wenn er das selbst gar nicht möchte, mit allen (auch für das Klima) negativen Folgen. Durch die ausdrücklich erlaubte Vergrößerung der Gebäude in die Innenhöfe hinein bis auf 18 m Gebäudetiefe (gegenüber 4 m mehr als Plan) werde noch mal für einen wesentlichen Flächenzuwachs für die Eigentümer und damit eine nochmals erweiterte Wertsteigerung erreicht bei Minimierung der Freiflächen und ihrer für das Klima wichtigen Funktionen (Durchgreifen von Winden bis auf den Boden).</p>	
10.2	<p>Der südliche Teil des Innenhofes MK 4 sollte eine 2-geschossige Bebaubarkeit zulassen, da in diesem Bereich die Eingangshalle mit einem Glasdach in Ebene über 1. Obergeschoss angeordnet sei.</p>	<p>zu 10.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Mit Schreiben vom 25. August 2008 wurde der Vorhabenträger für das geplante Behördenzentrum im MK 4 bzgl. der gewünschten zweigeschossigen Bebauung im Rahmen einer Änderung im vereinfachten Verfahren nach § Abs. 3 BauGB beteiligt und hat mit Schreiben vom 29.08.2008 sein Einverständnis erklärt.</p> <p>Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse für den südlichen Teil des MK 4-Innenhofs wird im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans entsprechend auf zwei Vollgeschosse erhöht.</p>
11	<p>Belastungen während der Bauzeit</p>	
11.1	<p>Bauzeit: Es sei mit einer langjährigen Bauzeit bis zur vollständigen Umgestaltung des Bebauungsplangebietes zu rechnen. In dieser Zeit seien die Nachbarn erheblichen Einschränkungen ausgesetzt. Zumindest mit erheblichen Umsatzeinbußen bei den Gewerbetreibenden sei zu rechnen, evtl. sogar mit Schließungen von Einrichtungen der Gastronomie und des Einzelhandels. Diejenigen, die überleben, sehen sich durch die zusätzlichen Gewerbeflächen einer erheblichen Ausweitung der Konkurrenz ausgesetzt.</p>	<p>zu 11.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum und auch die privaten Baumaßnahmen werden für die Anwohner und vor allem die Ladenbetreiber zwangsläufig mit Störungen und Belästigungen verbunden sein. Um während der Bauzeit mögliche Beeinträchtigungen der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der wirtschaftlichen Abläufe zu minimieren, wird bei der Organisation der geplanten öffentlichen Baumaßnahmen auf eine kompakte, schnelle und insofern nur kurzfristig störende Bauphase großen Wert gelegt.</p> <p>Aufgrund der in den neuen MK-Flächen zulässigen Einzelhandelsnutzungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer verstärkten Konkurrenzsituation für den vorhandenen Einzelhandel kommt. Es ist jedoch ebenfalls das Szenario denkbar und beabsichtigt, dass der bestehende Einzelhandel durch neue Ladenflächen sinnvoll ergänzt wird und insgesamt eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Bahnhofstraße erfolgt.</p>
13	<p>Verkehrliche Erschließung MK 2 und MK 3</p>	

<p>13.1</p>	<p>Die Andienung der Ladenlokale in den Erdgeschoss sowie die erforderlichen Tiefgaragenzu- und -ausfahrten seien im Zusammenhang mit einem Gesamtverkehrskonzept noch zu klären. Insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen der 2 m Verschiebung in Richtung Norden und die damit verbundenen massliche Anpassungen im Bereich Geh- und Fahrradweg sowie Anlieferungszone Kurfürsten-Anlage.</p> <p>Es werde darum gebeten, dass der Vorhabenträger für das Behördenzentrum in die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes einbezogen werde. Die Verkehrskonzeption solle den vorgesehenen Architektenwettbewerb nicht einengen.</p> <p>Die Erschließung der Tiefgarage MK 1 (Bestand Zollamt) erfolge über die Ein- und Ausfahrt zur Bahnhofstraße. Das Zufahrtsrecht „Zollamt“ sei per Grunddienstbarkeit gesichert. Diese Bestandssituation solle die Grundlage für die Erschließung der Tiefgarage MK 2 / MK 3 darstellen.</p> <p>Somit werde dem Punkt 4.2 in der Begründung, Seite 11, vorletzter Absatz, widersprochen. Die endgültige Erschließung der Tiefgarage sollte auch im Hinblick auf den durchzuführenden Wettbewerb offen gehalten werden.</p>	<p>zu 13.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Im Rahmen der Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen wird die u. a. Andienung der Ladenlokale sowie die sonstigen verkehrsplanerischen Details abschließend geklärt.</p> <p>Der Vorhabenträger für das Behördenzentrum wird in die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes einbezogen.</p> <p>Nach derzeitiger Absicht erfolgt die Zufahrt zur Tiefgarage des Behördenzentrums von der Bahnhofstraße, die Ausfahrt ist in Richtung der Kurfürsten-Anlage orientiert.</p>
<p>13.2</p>	<p>Der Bereich zwischen MK 3, MK 4 sei nicht ausschließlich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zuzuordnen. In diesem Bereich seien die Tiefgaragenzu- und -abfahrten des Behördenzentrums vorgesehen.</p>	<p>zu 13.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Eine privat genutzte Tiefgaragenzufahrt kann aus planungsrechtlicher und verkehrsrechtlicher Sicht in einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Fußgängerbereich‘ liegen. Aus verkehrsrechtlicher Sicht muss für den öffentlichen Fußgängerbereich durch eine entsprechende Beschilderung die freie Zufahrt zur Tiefgarage ausgewiesen werden. Die Festsetzung steht dem nicht entgegen.</p> <p>Mit dem Träger der Straßenbaulast müssen zudem vertragliche Vereinbarungen bzgl. der Gestaltung und Sicherung der Tiefgaragenzufahrten, der Wartung der baulichen Anlagen, der Übernahme des Winterdienstes und der Reinigung etc. getroffen werden.</p>
<p>13.3</p>	<p>Die Umgrenzungslinie von Flächen für Gemeinschaftsstellplatzanlagen zwischen MK 2 und MK 3 müsse im Bereich der Verlängerung Kleinschmidtstraße geändert werden, da sonst eine Unterbauung dieses Bereiches nicht möglich sei.</p>	<p>zu 13.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Eine private Tiefgarage kann aus planungsrechtlicher und verkehrsrechtlicher Sicht unter einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen. Entsprechende Regelungen sind mit dem Träger der Straßenbaulast zu treffen.</p>

14	Geplante Verengung der Bahnhofstraße	
14.1	<p>Die Einengung der Bahnhofstraße erfolge ohne räumliche Not. Durch den Wegzug des Finanzamtes stehe auf dem aktuellen, landeseigenen Areal mehr als ausreichend Fläche für eine Neubebauung der Justizbehörden zur Verfügung. Es wurden überhaupt keine schlüssigen Gründe vorgetragen, warum eine solche Blockbebauung in dieser Form als einzige Lösung möglich sei, es wurden keinerlei Alternativen aufgezeigt bzw. zugelassen.</p> <p>Eine Orientierung der Baukörper an einer angeblich durch die vorhandene Bebauung in der Bahnhofstraße vorgegebenen ‚Baukante‘ sei überhaupt nicht nachzuvollziehen, da diese sich im Wesentlichen nur den Planer auf seinem Reißbett erschließt. Guter Städtebau lebe davon, dass er Blickpunkte beispielsweise auf attraktive Gebäude oder Flächen schafft, bei lang gezogenen Straßenschluchten sei dies in der Regel nicht der Fall.</p>	<p>zu 14.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Bahnhofstraße wird auf der Grundlage des 1. Preises eines städtebaulichen Wettbewerbs umgebaut und im Rahmen der Umbaumaßnahme auf eine Breite von 20 m verschmälert. In den Grundzügen entspricht der Bebauungsplan dem ursprünglichen städtebaulichen Konzept des Wettbewerbsentwurfs, dass eine durchgehende fünfgeschossige Bebauung mit einer Akzentuierung am Römerkreis durch ein siebengeschossiges Gebäude vorsah. Aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen wurde im Verlauf des Verfahrens eine Überarbeitung und Neuausrichtung des städtebaulichen Konzepts erforderlich. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung wurden verschiedene Varianten erörtert. Unter anderem wurde eine Überbauung der Kurfürstenanlage angeregt und geprüft. Gegen eine Überbauung der Kurfürsten-Anlage mit einem Verwaltungszentrum spricht vor allem, dass die Platanenallee in der Kurfürsten-Anlage zumindest in Teilbereichen komplett entfallen müsste. Eine Straßenüberbauung würde zudem auch die Orientierung und die Sichtbeziehungen massiv einschränken. Zudem entstehen in der Regel unter einem aufgeständerten Gebäude aufgrund der fehlenden natürlichen Belichtung und des zwangsläufigen Entstehens von Schmuttecken zumindest für Fußgänger und Radfahrer äußerst unattraktive Straßenräume. Aufgrund der Lage der Kurfürsten-Anlage an der Achse ‚Hauptbahnhof - Altstadt‘ wäre eine derartige Unterführung das falsche ‚Zeichen‘ für Touristen und Passanten. Zudem sind die Kosten für ein derartiges Überbrückungsbauwerk erfahrungsgemäß enorm hoch. Aufgrund der Straßenbahntrasse wären zudem sehr hohe Erdgeschosse erforderlich, um die Lichtraumprofile einhalten zu können.</p>
14.2	Die Verschmälerung der Bahnhofstraße gehe auf Kosten der schönen und alten Bäume die für die Menschen und Tiere immens wichtig sind.	<p>zu 14.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt In der Bahnhofstraße müssen aufgrund der Neuplanung nach dem derzeitigen Kenntnissstand 23 Einzelbäume entfallen, davon die überwiegende Anzahl auf dem Parkstreifen in der Mitte der Bahnhofstraße, der aufgegeben wird. Es müssen 11 Gleditschien, 7 Platanen, 2 Ahorne, ein Tulpenbaum, ein japanischer Schnurbaum sowie eine Sommerlinde gefällt werden. Von diesen 23 zu fällenden Bäumen sind 10 durch die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg</p>

		<p>geschützt und nach § 7 Baumschutzsatzung ihrem Wert entsprechend Ersatzpflanzungen vorzunehmen.</p> <p>Sie werden durch Neupflanzung von 55 Bäumen mit einer bereinigten Anordnung in einer Reihe von Mehlbeeren in der Bahnhofstraße und dem Lückenschluss und der Fortführung der Platanen-Allee in der Kurfürsten-Anlage sowie durch Reihen von Scharlach-Ahorn in den Querspangen ersetzt. Bei Ersatz- und Neupflanzungen im öffentlichen Raum werden heimische oder standortangepasste Baumarten, Sträucher und Stauden verwendet.</p>
14.3	<p>Es werde als erstes mit dem Abriss des ehemaligen Finanzamtgebäudes begonnen. Es werde daher gebeten, dass man mit der Straßenverengung nur stufenweise, also wie erforderlich, beginnt.</p>	<p>zu 14.3</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Bebauungsplan werden lediglich die zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt. Die weitere zeitliche Planung bezüglich des vorgesehenen Umbaus der Bahnhofstraße ist im Rahmen der Ausführungsplanung für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze zu regeln.</p>
14.4	<p>Die Straßenbreiten sollen auf ca. 5,0 - 6,5 m Fahrstraße verengt werden. Dies seien in der Jahrhundertwende übliche Maße, heutzutage aber undenkbar. Die nördliche Fahrbahn der Bahnhofstraße und die Parkplätze sollen beseitigt und nur eine 6 m breite und im Gegenverkehr zu befahrende Fahrbahn erhalten werden. Die geplante Verengung der Fahrbahnbreite für Hin- und Gegenverkehr auf 6,0 m sei, gemessen an der jetzigen Situation, unzureichend, um die vorhandene positive Geschäftssituation weiterhin zu ermöglichen. Bei der Bahnhofstraße handele es sich um eine dem öffentlichen Gemeindegebrauch (§ 13 Straßengesetz Baden-Württemberg StrG) gewidmete Verkehrsfläche. Zwar bestehe gem. § 13 II StrG kein Rechtsanspruch auf Aufrechterhaltung des Gemeindegebrauchs, doch sei gemäß § 7 StrG eine Einziehung nur erlaubt, wenn sie für den Verkehr entbehrlich sei oder wenn überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit einer Einziehung erforderlich macht.</p> <p>Nach der Veröffentlichung des Landes Baden-Württemberg (Verwaltungsportal dvv.service-bw) müssten hierfür überwiegende Gründe des Wohles der Allgemeinheit eine Einziehung bzw. Entwidmung rechtfertigen. Eine Straße sei dann entbehrlich, wenn nach den Umständen des Einzelfalles kein allgemeines Bedürfnis für die Benutzung mehr vorliege. Dabei sei besonders auf die Belange der Anwohner zu achten und gegen die Gründe, die für eine Entwidmung sprechen, abzuwägen. Der Eigentumsschutz (Art. 14 GG) erfordere hier eine besonders gründliche Prüfung und Begründung einer Einziehung.</p> <p>Wie aus den Veröffentlichungen der Stadt Heidelberg hervorgehe, solle für den Gerichtsneubau nur das im Osten des seitherigen Landesbehördenareals gelegene ehemalige Fi-</p>	<p>zu 14.4</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Die zukünftige Breite der Bahnhofstraße beträgt 20,0 m. Beiderseits der Bahnhofstraße ist ein jeweils 4 m breiter Gehweg und ein 2 m breiter Parkstreifen mit Pflanzbeeten für Straßenbäume vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt insgesamt 8 m, wobei in der Fahrbahnmitte ein 1,5 m breiter überfahrbarer Mittelstreifen oder Verfüllungstreifen vorgesehen ist.</p> <p>Die Bahnhofstraße wird auf der Grundlage des 1. Preises eines städtebaulichen Wettbewerbs umgebaut und im Rahmen der Umbaumaßnahme auf eine Breite von 20 m verschmälert. Von einer Einziehung gemäß § 7 Straßengesetz für Baden-Württemberg (Straßengesetz - StrG) kann insofern keine Rede sein. Die Bahnhofstraße wird auch zukünftig mit einer Breite von 20,0 m dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Darstellung, dass die Stadt Heidelberg eine dem Gemeindegebrauch gewidmete Verkehrsfläche der Öffentlichkeit für private Zwecke entziehen will ist nur teilweise richtig. Die Planung sieht vor, zur Umsetzung der städtebaulichen und verkehrlichen Konzeption auch bisherige private Grundstücksflächen für die Herstellung von öffentlichen Verkehrsflächen in Anspruch zu nehmen. Die Begründung findet sich in den städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen des Bebauungsplans ‚Kurfürsten-Anlage‘, die in der Begründung des B-Plans aufgezeigt werden.</p> <p>Es findet im Übrigen keine Enteignung zugunsten eines Privaten statt. Es werden lediglich städtische Flächen an verschiedene private Bauherren veräußert oder getauscht. Dies erfolgt im</p>

<p>nanzamt Verwendung finden und die westlich angrenzende Fläche für private Bürobauten genutzt werden. Die Stadt Heidelberg wolle also eine dem Gemeingebrauch gewidmete Verkehrsfläche der Öffentlichkeit für private Zwecke entziehen. Eine Begründung, wie dies mit dem Wohl der Allgemeinheit zu vereinbaren sei, sei bisher nicht geliefert worden und sei auch weit und breit nicht zu erkennen.</p> <p>Nachstehend werde dargelegt, warum diese Maßnahme einem enteignungsgleichen Eingriff in die Eigentumsrechte der Wohnungseigentümergeinschaft Bahnhofstraße 55- 57 gleichkommt und daher grundgesetzwidrig sei.</p> <p>Das Bundesverfassungsgericht hatte in seinem Urteil vom 24.03.1987 (BVerfG 74, 264 – Boxberg) u. a. ausgeführt: ‚Ob und auf welche Vorhaben eine solche Enteignung statthaft sein soll, hat der Gesetzgeber unzweideutig entschieden. Auch muss – soll zugunsten eines Privaten enteignet werden – gewährleistet sein, dass der im Allgemeininteresse liegende Zweck der Maßnahme erreicht und dauerhaft gesichert ist, nur dann fordert das allgemeine Wohl die Enteignung.‘ Weiterhin führe das Bundesverfassungsgericht aus: ‚Kann sich der Nutzen für das allgemeine Wohl demgegenüber nicht aus dem Unternehmensgegenstand selbst, sondern – wie hier – nur als mittelbare Folge der Unternehmens-tätigkeit ergeben, reichen solche Vorkehrungen nicht aus. Dann müssen besondere Anforderungen an die gesetzliche Konkretisierung des nur mittelbar erfüllten und daher nicht von vornherein handgreiflichen Enteignungszweckes gestellt werden‘.</p> <p>Die Verengung der Bahnhofstraße erfordere den Verkauf von öffentlichen Straßenflächen. Der langfristige wirtschaftliche Nutzen von teuren, hochwertigen innerstädtischen Flächen liege beim privaten Investor und Eigentümer. Die langfristig wirkenden negativen Folgekosten der Bebauung tragen aber die AnwohnerInnen und die allgemeine Öffentlichkeit.</p> <p>Es sei nicht nachzuvollziehen, dass man öffentlichen Raum vernichte, um die wirtschaftlichen Interessen eines Großinvestors und die finanziellen Interessen einer Landesbehörde gegen die Interessen von Mensch und Umwelt durchzusetzen. Hier liegt ein erheblicher Abwägungsfehler zu Lasten des Gemeinwohls vor.</p>	<p>Rahmen des normalen Grundstücksverkehrs.</p> <p>Das erwähnte ‚Boxberg-Urteil‘ ist in dem vorliegenden Fall nicht anwendbar, da bei der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zugrundeliegenden Streitfrage private Landwirte zugunsten der geplanten Teststrecke eines deutschen Autokonzerns enteignet werden sollten. Aufgrund der mangelnden Vereinbarkeit mit dem Wohl der Allgemeinheit wurde diese Enteignung für nicht zulässig erklärt.</p>
<p>14.5</p> <p>Bei der geplanten verkehrsrechtlichen Verschlechterung der Bahnhofstraße sei das Grundstück Bahnhofstraße 55- 57 in besonderem Maße betroffen.</p> <p>Zu dem Grundstück und der dort vorhandenen Tiefgarage mit 42 Stellplätzen führe eine schmale Einfahrt mit einer Breite von ca. 2,5 m Fahrbahnbreite. Wenn nur eine 6 Meter breite Straße mit 2-Richtungsfahrbahnen eingerichtet werde, müsse man bei der Einfahrt</p>	<p>zu 14.5</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die zukünftige Breite der Bahnhofstraße beträgt 20,0 m. Beiderseits der Bahnhofstraße ist ein jeweils 4 m breiter Gehweg und ein 2 m breiter Parkstreifen mit Pflanzbeeten für Straßenbäume vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt insgesamt 8 m, wobei in der Fahrbahnmittte ein 1,5 m breiter überfahrbarer Mittelstreifen oder Verfügungstreifen vorgesehen ist. Der Verfügungs-</p>

	<p>in diese Haustiefgarage über die Gegenfahrbahn ausholen, um den erforderlichen Kurvenradius zu erreichen. Gegenwärtig fahre man bei der Tiefgaragenausfahrt des Grundstücks Bahnhofstraße 55- 57 nach rechts in die Einbahnstraße Bahnhofstraße, um dann nach etwa 20 m weiter durch die Lücke in der Straßenmitte zum Römerkreis abzubiegen.</p> <p>Bei der vorgelegten Planung bestehe keine Wendemöglichkeit, daher müsse bei der Ausfahrt nach links über zwei Verkehrsspuren abgebogen werden.</p>	<p>streifen kann durch ein- und ausparkende Fahrzeuge auch überfahren werden. Insofern ist die Erschließung der bestehenden Tiefgarage gesichert. Die Mitbenutzung der Gegenfahrspur stellt bei den Prognosebelastungen für die Bahnhofstraße keine Einschränkung dar.</p>
<p>14.7</p>	<p>Durch die Verengung der Bahnhofstraße und den Wegfall einer großen Zahl von (Kurzzeit-) Parkplätzen einerseits und durch die Ansiedlung vieler zusätzlicher Geschäfte und Büros andererseits werde sich die Verkehrssituation in der Bahnhofstraße und in den Seitenstraßen der angrenzenden Weststadt deutlich verschlechtern durch eine verstärkte Belastung durch zusätzlichen Andienverkehr und die erhöhte Anzahl von Parkplatzsuchern bis weit in die Weststadt hinein. Außerdem werde sich auch die jetzt schon katastrophalen, unzumutbare Situation an den Ausfallstraßen, z. B. Römerkreis und Ringstraße weiter verschärfen.</p>	<p>zu 14.7</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Durch die geplante Neugestaltung der Bahnhofstraße werden die heutigen Mittelparkplätze teilweise durch Längsparkplätze ersetzt. Die bestehenden Parkplätze in der Bahnhofstraße fallen jedoch nicht komplett weg. Von den 207 Parkplätzen im Bestand entfallen nach dem derzeitigen Planungsstand rund 42 Parkplätze für Personenkraftwagen. Daraus folgt, dass nach der Umgestaltung ca. 165 öffentliche Parkplätze für Anwohner, Kunden der Geschäfte etc. zur Verfügung stehen werden. In den Tiefgaragen der neuen Gebäude werden nach Möglichkeit weitere öffentlich zugängliche Parkplätze eingerichtet.</p> <p>Die Nutzung des öffentlichen Straßenraums wird von den Betroffenen zudem häufig auf den Gewohnheitsanspruch eines Dauerparkrechts reduziert. Die bestimmungsgemäße Nutzung eines Grundstücks begründet jedoch kein Recht auf die bevorzugte Nutzung des angrenzenden öffentlichen Straßenraums.</p>
<p>14.8</p>	<p>Die Verengung der Bahnhofstraße mit einer geplanten Straßenbreite von 6,5 m für 2 Fahrstreifen führe zu einer massiven Mehrbelastung der Anwohner/Innen. Die Straßenbreite sei für den Lkw- Anlieferungsverkehr zu knapp bemessen. Zwei sich begegnende Lkws würden kaum aneinander vorbeikommen.</p> <p>Es werde mit einem 50%igen Zuwachs an Lkw-Anlieferungen, bedingt durch die Neubebauung, gerechnet, das seien ca. 50 Lkws pro Tag mehr. Es sei nicht ausgewiesen, welcher Anteil davon direkt die Bahnhofstraße betreffe und welcher Anteil durch die Bahnhofstraße fahren müsse. Lkw-Breite bis zu 2,50 m incl. Ladezone ca. 3,50 bis 4 m</p> <p>Vorprogrammiert seien häufiger Verkehrsstau, Umweltbelastung, Lärmbelastung</p> <p>Wie werde die Andienung von Geschäften in der Bahnhofstraße gesichert?</p>	<p>zu 14.8</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die zukünftige Fahrbahnbreite der Bahnhofstraße beträgt insgesamt 8 m, wobei in der Fahrbahnmitte ein 1,5 m breiter überfahrbarer Mittelstreifen oder Verfügungstreifen vorgesehen ist. Die Fahrbahnbreiten der Bahnhofstraße und die Abbiegeradien werden nach dem üblichen Bemessungsfahrzeug, hier dem 3-achsigen Müllfahrzeug, ausgebildet.</p> <p>Durch die Zusammenlegung beider Richtungsfahrbahnen mit dem 1,50 m breiten und überfahrbaren Mittelstreifen besteht zukünftig erst die Möglichkeit, an den in zweiter Reihe kurzzeitig parkenden Fahrzeugen vorbeizufahren.</p> <p>Die bestehenden Geschäfte in der Bahnhofstraße sollen nach dem derzeitigen Planungsstand zukünftig so beliefert werden wie bisher, nach Möglichkeit auf freien Parkplätzen. Falls keine</p>

	<p>Derzeit existieren praktisch 3 Fahrbahnen: Eine getrennte Richtungsfahrbahn in Westrichtung der Bahnhofstraße und annähernd 2 Fahrbahnen für den Verkehr in die Ostrichtung der Bahnhofstraße, also entlang der bestehenden Gebäude und Geschäfte. Die Zulieferung und Entladung für die Geschäfte erfolge nahezu reibungslos über die Doppelfahrbahn in Ostrichtung.</p> <p>Das Justizgebäude sei um 2,0 m in Nordrichtung verschoben worden. Damit sei Platz geschaffen, um die Gesamtfahrbahnbreite auf ein praktikables Maß ohne Rücksicht auf irgendwelche Regelquerschnitte zu vergrößern.</p>	<p>freien Parkplätze zur Verfügung stehen, kann für den Ladevorgang kurzzeitig auf der Fahrbahn gehalten werden. Die Fahrbahn mit dem 1,50m breiten, überfahrbaren Mittelstreifen ermöglicht das Passieren von kurzzeitig zum Be- und Entladen abgestellten Fahrzeugen. Ein Ausweisen von Anlieferungszonen zu Lasten von Stellplätzen ist nicht vorgesehen.</p>
<p>14.9</p>	<p>Die Stadt Heidelberg spreche in der Präsentation des Bebauungsplanes auf ihrer Internetseite nur undeutlich von der geplanten Verengung und der Bebauung von öffentlichem Raum.</p> <p>Es heiße dort nur: „Die Bahnhofstraße soll neu gegliedert und durch breitere Gehsteige aufgewertet werden.“ Im Planungsbrief Nr. 19 hieße es, die Bahnhofstraße erhalte ‚durch die Neugliederung einen ruhigeren Gesamteindruck‘. ‚Die Fahrbahn wird auf 6 m begrenzt‘. Und ‚durch die neue Gebäudekante wird der Straßenraum besser proportioniert‘.</p> <p>Die Verengung der Bahnhofstraße in dem geplanten Ausmaß würde eine einschneidende Veränderung der Gesamtsituation in der Bahnhofstraße bedeuten. Von einem „ruhigeren Gesamteindruck“ und „besseren Proportionen“ könne nicht geredet werden. Der zu erwartende Verkehr wird mit Lärm und Emissionen zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation in der verengten Straße führen.</p>	<p>zu 14.9</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Richtungs-Fahrbahnen der Bahnhofstraße bleiben erhalten und werden in einer durchgehenden Fahrbahn zusammengelegt. Die zukünftige Fahrbahnbreite der Bahnhofstraße beträgt insgesamt 8 m, wobei in der Fahrbahnmitte ein 1,5 m breiter überfahrbarer Mittelstreifen oder Verfügungsstreifen vorgesehen ist.</p>
<p>14.10</p>	<p>Die Stadt Heidelberg spreche davon, dass das „rund 8 Hektar große Plangebiet sich durch eine hohe stadträumliche und verkehrliche Lagegunst auszeichnet“.</p> <p>Nur mit einem Gebäude, mit dem Hotel an der Rohrbacher Straße, sei die Bahnhofstraße eng geführt. Die Bebauung aus den 1960er Jahren respektiert mit dem größeren Abstand zum einen die im wesentlichen erhaltene historische Häuserfront eines geschlossen erhaltenen Stadtgebietes aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts und gibt zum anderen mit der zweispurig getrennt gehaltene Verkehrsführung Raum für einen wertvollen Baumbestand.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Bahnhofstraße wird auf der Grundlage des 1. Preises eines städtebaulichen Wettbewerbs umgebaut und im Rahmen der Umbaumaßnahme auf eine Breite von 20 m verschmälert. Der Wettbewerb wurde durchgeführt, da von vielen Bürgern das Erscheinungsbild der Kurfürsten-Anlage als mangelhaft empfunden wurde.</p> <p>Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzepts sowie des Bebauungsplans kann ein attraktives und gestalterisch hochwertiges neues Stadtquartier entstehen. Entscheidend für das Gelingen sind die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Gestaltung der baulichen Anlagen und ein belebender Nutzungsmix in den Erdgeschosszonen.</p>

	<p>Dieser Baumbestand könne durch eine Neupflanzung in der dann engen Straße nicht ersetzt werden. Unabhängig davon, wie der Mittelstreifen genützt werde – ob durch Parkplätze wie im Fall der Bahnhofstraße oder z. B. weitere Begrünung – gelten solche Straßen, wenn sie innerstädtisch erhalten geblieben oder später geschaffen worden sind, zu den erhaltenswerten öffentlichen Räumen. Manchmal gehören sie zu den beliebtesten Straßen, wie z. B. die Sophienstraße in Baden-Baden oder die Max-Josef-Straße in Mannheim.</p> <p>Der Bebauungsplan sehe vor, die Bahnhofstraße durch die neue Gebäudekante so zu verengen, wie innerstädtische Straßen vor hundert Jahren bei ganz anderen Verkehrsverhältnissen und mit einem anderen Baustil vielleicht geführt wurden, wie die Bahnhofstraße bekanntlich nie war und wie es bei einer modernen Bebauung, wenn auch nur auf der einen Seite – und gerade dann, nicht ratsam und nicht mehr üblich sei.</p> <p>Breite und Bepflanzung der Bahnhofstraße im jetzigen Zustand seien ein wertvoller Teil des zentralen innerstädtischen Stadtbildes Heidelbergs und dürfe nicht ohne Not geopfert werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Wertigkeit eines alten und großkronigen Baumes nicht kurzfristig durch die Pflanzung eines jungen und entsprechend kleinkronigen Baumes ersetzt werden kann. Aus diesem Grund soll auch eine möglichst große Anzahl an alten Bäumen erhalten werden. Die Voraussetzung für den Erhalt ist allerdings, dass die Bäume in das städtebauliche und verkehrliche Konzept integriert werden können. Aufgrund der Neuplanung müssen nach dem derzeitigen Kenntnistand 23 Einzelbäume entfallen, davon die überwiegende Anzahl auf dem Parkstreifen in der Mitte der Bahnhofstraße, der aufgegeben wird. Es müssen 11 Gleditschien, 7 Platanen, 2 Ahorne, ein Tulpenbaum, ein japanischer Schnurbaum sowie eine Sommerlinde gefällt werden. Von diesen 23 zu fällenden Bäumen sind 10 durch die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützt und nach § 7 Baumschutzsatzung ihrem Wert entsprechend Ersatzpflanzungen vorzunehmen.</p> <p>Sie werden durch Neupflanzung von 55 Bäumen mit einer bereinigten Anordnung in einer Reihe von Mehlbeeren in der Bahnhofstraße und dem Lückenschluss und der Fortführung der Platanen-Allee in der Kurfürsten-Anlage sowie durch Reihen von Scharlach-Ahorn in den Querspangen ersetzt. Bei Ersatz- und Neupflanzungen im öffentlichen Raum werden heimische oder standortangepasste Baumarten, Sträucher und Stauden verwendet.</p> <p>Der in der Bahnhofstraße geplante Straßenquerschnitt entspricht der Richtlinie für die Anlage von Straßen RAST 06 für örtliche Geschäftsstraßen mit einer Belastung von weniger als 1000 KFZ/h. Die zukünftige Fahrbahnbreite der Bahnhofstraße beträgt insgesamt 8 m, wobei in der Fahrbahnmitte ein 1,5 m breiter überfahrbarer Mittelstreifen oder Verfügungstreifen vorgesehen ist. Die Fahrbahnbreiten der Bahnhofstraße und die Abbiegerradien werden nach dem üblichen Bemessungsfahrzeug, hier dem 3-achsigen Müllfahrzeug, ausgebildet. Diagonale angeordnete Stellplätze werden im Übrigen als nicht wertvoll für das Stadtbild eingeschätzt.</p>
<p>15</p>	<p>Anregungen zum Thema Kosten der Umbaumaßnahmen</p>	
<p>15.1</p>	<p>Die Übernahme der im Entwurf dargelegten Erschließungskosten von ca. 6. Millionen € seien bisher nicht geregelt. Nach derzeitiger Sachlage belasten diese Maßnahmen den städtischen Haushalt. Es sei dafür zu sorgen, dass die im Zuge der Baumaßnahmen anfallenden Kosten von den Beteiligten Land und Fa. Züblin voll übernommen werden.</p>	<p>zu 15.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Die genannten Kosten werden im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten anteilig auf die betroffenen Grundstückseigentümer umgelegt. Eine vollständige Übernahme durch das Land Baden-Württemberg oder die angesprochenen Vorhabenträger wird jedoch nicht möglich sein.</p>

15.2	<p>Die unter Ziff. 8.4 angeführte Kostenschätzungen für die Straßenmaßnahmen seien zu grob. Die Gefahr eine Kostenexplosion und damit verbundene Belastung der Allgemeinheit – vergleichbar Straßenbahn Kirchheim – sei daher sehr hoch.</p>	<p>zu 15.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Die angesprochene Kostenschätzung wurde im Rahmen der Bebauungsplanung erstellt. Eine exakte Kostenschätzung erfolgt im Zuge der Entwurfs- und Ausführungsplanung für die öffentlichen Verkehrsflächen nach § 55 HOAI.</p>
16	<p>Wegfall von öffentlichen Parkplätzen</p>	
16.1	<p>Die unter Ziff. 7.3 der städtebaulichen Begründung von der IHK Rhein-Necker hinsichtlich der Stellplätze und der Polizeidirektion hinsichtlich der Querung/Knotenpunktausweisung vorgetragenen Bedenken teile man in vollem Umfang.</p> <p>Diese würden keine Berücksichtigung in dem Bebauungsplan finden. Der Wegfall/Reduzierung der Stellplätze führe zu einer schlechteren Vermietbarkeit des eigenen Objektes.</p> <p>Überall in Heidelberger Zentrum seien die Parkplätze Mangelware. Trotz eines Erwerbs der ‚W – Plakette‘ fürs Parken sei häufig die einzige Parkmöglichkeit entweder einige Straßen weiter oder in den Diagonalen in der Bahnhofstraße. Der aktuelle Umbau in der Häuserstraße zeige, wie gesättigt die Parkplatzlage schon sei, die Suche nach einem Parkplatz dauere immer länger und führe immer weiter weg.</p> <p>Wenn man aber in der Diagonale parke, dann nehme man den Platz von einem Kunden weg und wenn man neben St. Josephs Krankenhaus parke, dann nehme man einem Besucher den Platz weg. Das sei die aktuelle Lage heute.</p> <p>Soweit für das Bauvorhaben 700 Arbeitsplätze und Wohnungen geschaffen werden sollen, so wäre die geplante Tiefgarage so ausgelastet, dass für die Besucher und Kunden der Geschäfte in der Bahnhofstraße kein ausreichender Parkraum mehr zur Verfügung stehe. Die Parksituation werde verschlechtert.</p> <p>Man könne nicht genau die Zukunft der Benutzung der Tiefgaragen voraussehen, aber die Erfahrungen lehre, dass eine gemischte Nutzung (öffentlich und privat) Probleme bringe und dann letztendlich die Parkplätze in private Hände fallen, die bisher in der Bahnhofstraße vorhandenen Plätze von Kunden und Besuchern der Geschäfte der Bahnhofstraße</p>	<p>zu 16.1</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt Durch die geplante Neugestaltung der Bahnhofstraße werden die heutigen Mittelparkplätze durch Längsparkplätze ersetzt. Die bestehenden Parkplätze in der Bahnhofstraße fallen jedoch nicht komplett weg. Von den 207 Parkplätzen im Bestand entfallen nach dem derzeitigen Planungsstand rund 42 Parkplätze für Personenkraftwagen. Daraus folgt, dass nach der Umgestaltung ca. 165 öffentliche Parkplätze für Anwohner, Kunden der Geschäfte etc. zur Verfügung stehen werden. In den Tiefgaragen der neuen Gebäude werden nach Möglichkeit weitere öffentlich zugängliche Parkplätze eingerichtet.</p> <p>Es ist jedoch richtig, dass aufgrund der längeren Wegebeziehungen ebenerdige (Kurzzeit)Parkplätze nicht durch Tiefgaragenparkplätze zu ersetzen sind. Zudem ist die Organisation des Tiefgaragenbetriebs (Betriebszeiten, Benutzung durch die Öffentlichkeit etc.) nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens regelbar. Dies obliegt in der Regel den jeweiligen Grundstückseigentümern.</p> <p>In den Verkehrsprognosen der Stadt Heidelberg wird generell davon ausgegangen, dass der motorisierte Verkehr stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Dies wird sich langfristig auch auf den Parkplatzbedarf auswirken, der dann gegenüber dem heutigen Stand sinken wird.</p>

	<p>nicht mehr genutzt werden können.</p> <p>Aufgrund der Vernichtung der Parkplätze in der Fahrbahnmitte sei Existenz des Einzelhandels bedroht, weshalb man Einspruch gegen den Bebauungsplan erhebe.</p>	
<p>16.2</p>	<p>Der Bauhaus und auch das Parkhaus werden laut dem Bebauungsplan weichen. Die Kunden des Bauhaus würden zurzeit keine Straßenparkplätze nutzen, diese parken in der Tiefgarage. Neue Geschäfte würden aber neue Kunden anziehen, welche aber vermutlich auch neue kurzfristige Parkplätze benötigen. Die Bedeutung der Parkplätze für die in der Bahnhofstraße ansässigen Geschäfte sei bisher noch nicht berücksichtigt worden, insbesondere wenn man bedenke, dass von diesen kleinen Geschäften auch viele Arbeitsplätze abhängig seien.</p> <p>Man vermute, dass eine neue Tiefgarage entstehen werde, man bezweifle jedoch, ob die aktuellen oberirdischen Parkplätze (zwei Vollgeschosse plus zwei Halbgeschosse) zu ersetzen seien. Dies sei aber nicht im Bebauungsplan berücksichtigt worden. Folge: Nachteile für Gewerbe und die privaten Stellplätze.</p> <p>Der Wegfall der öffentlichen Parkplätze sei problematisch und wirke sich unsozial aus, da man nur mit viel Geld an die neuen öffentlichen Parkplätze komme. Auch wenn neue Stellplätze in einer Tiefgarage (z. B.: die 207 neuen Stellplätze S. 12 Begründung, S. 21 „Behandlung der Stellungnahmen zu der Parksituation“) geschaffen werden, kosten diese jetzt 60 € im Monat (Bauhaus Tiefgarage) für einen Parkplatz im Freien, 90 € für einen bedeckten Stellplatz. Somit können mindestens $60 \text{ €} * 12 \text{ Monate} = 720 \text{ €}$ hinzugerechnet werden, wenn ein Tiefgaragenstellplatz als Ersatz berücksichtigt werden solle. Allerdings werde es im Erschließungsbereich nur Tiefgaragen geben. Somit sollte die höhere Gebühr verwendet werden und dann lautet die Berechnung $90 \text{ €} * 12 \text{ Monate} = 1080 \text{ €}$.</p>	<p>zu 16.2</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt Im Rahmen des B-Plans wird für den Bereich des Bauhauses eine gegenüber dem heutigen Bestand abweichende Bebauungsstruktur vorgeschlagen. Dies heißt jedoch nicht, dass kurzfristig mit dem Wegfall des Bauhaus-Parkhauses zu rechnen ist, da dieses uneingeschränkt Bestandschutz genießt.</p> <p>Soll eine Neubebauung des Bauhausareals umgesetzt werden, können in den Kerngebieten 5 und 6 auch Parkplätze (öffentlich zugängliche) in Tiefgaragen geschaffen werden. Zudem ist die bauliche Umsetzung von Parkhäusern in Kerngebieten (MK) generell möglich. Die Nutzungsoptionen werden insofern nicht eingeschränkt.</p> <p>Aufgrund der knapper werden Parkplätze kann es nicht ausgeschlossen werden, dass es kurzfristig zu einer Verteuerung des knappen Gutes ‚Parkplatz‘ kommt. In den Verkehrsprognosen der Stadt Heidelberg wird generell davon ausgegangen, dass der motorisierte Verkehr stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Dies wird sich langfristig auch auf den Parkplatzbedarf auswirken, der dann gegenüber dem heutigen Stand sinken wird.</p>
<p>16.3</p>	<p>Lt. Berechnungen der Stadt Heidelberg würde es nach Fertigstellung der neuen Bebauung ca. 1.470 Beschäftigte und ca. 13.700 tägliche Kundenbewegungen geben, die durch die neue bauliche Situation ausgelöst werden. Hinzu kommen ca. 450 Wohnungen. Unter Berücksichtigung, dass natürlich nicht jeder Beschäftigte und jede/r Kundin oder Kunde mit dem KFZ dieses Gebiet aufsuchen werde, komme die Stadt Heidelberg zum Ergebnis, dass ca. 7.000 Verkehrsbewegungen mit dem KFZ täglich zu erwarten seien. Viele dieser Bewegungen seien natürlich nur kurzzeitig, nicht jedes KFZ brauche über den ganzen Tag</p>	<p>zu 16.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Von den genannten 7.000 KFZ-Fahrten werden bereits heute 3.500 KFZ-Fahrten an Tag durchgeführt. Bei der Berechnung des zukünftigen Verkehrs wurde von 450 Einwohnern, nicht von 450 Wohnungen ausgegangen. Im Rahmen der Baugenehmigung sind für die neuen Wohnungen die entsprechenden Stellplätze nachzuweisen. Laut § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ist für jede Wohnung ein Stellplatz nachzuweisen.</p>

	<p>einen Parkplatz.</p> <p>Es werden oberirdisch aber nur ca. 200 Parkplätze vorgehalten. Es fehlen Aussagen im Bebauungsplanentwurf, wie viele Tiefgaragenplätze entstehen werden und wer diese unter welchen Bedingungen nutzen darf.</p> <p>Es sei mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zu befürchten, dass der zur Verfügung gestellte Parkraum – oberirdisch wie unterirdisch – nicht ausreichen werde.</p> <p>Dies führe dann zu erheblichen Beeinträchtigungen für die AnwohnerInnen durch zunehmenden Parkplatzsuchverkehr, auch in anliegenden Wohngebieten. Bevor dieses Problem nicht gelöst sei, könne eigentlich die vorgesehene, erheblich verdichtete Bebauung nicht realisiert werden.</p>	<p>Durch die geplante Neugestaltung der Bahnhofstraße werden die heutigen Mittelparkplätze durch Längsparkplätze ersetzt. Die bestehenden Parkplätze in der Bahnhofstraße fallen jedoch nicht komplett weg. Von den 207 Parkplätzen im Bestand entfallen nach dem derzeitigen Planungsstand rund 42 Parkplätze für Personenkraftwagen. Daraus folgt, dass nach der Umgestaltung ca. 165 öffentliche Parkplätze für Anwohner, Kunden der Geschäfte etc. zur Verfügung stehen werden.</p> <p>Aussagen über Tiefgaragenstellplätze können jedoch nicht Bestandteil eines Bebauungsplans sein, sondern müssen im Rahmen der Baugenehmigung getroffen werden.</p>
17	<p>Anregungen zur prognostizierten Erhöhung des Verkehrsaufkommens</p>	
17.1	<p>Mit den neuen Gebäuden gehen die Planer laut dem Verkehrsgutachten von einer Verdoppelung des Verkehrs aus. Dennoch sei diese Erkenntnis im Bebauungsplan nicht aufgenommen worden.</p> <p>Stattdessen sei auf S. 12 - 13 von einem Verkehrsrückgang von ca. 10 % wegen der neuen Querungsverdingungen prognostiziert worden, ohne dabei die geschätzten Verdoppelungen der Verkehrsmenge zu berücksichtigen. Dies sollte bald behoben werden.</p> <p>Anhand des Verkehrsgutachtens sei davon auszugehen, dass sich der Verkehr massiv erhöht. Und dass ohne das Mehraufkommen durch die aktuellen Bauprojekte zu beachten (das neue Altersheim samt Aldi-Supermarkt an der Kurfürsten Anlage und die Bahnstadt).</p> <p>Für die Mieterin einer Wohnung in der Kleinschmidtstr. 1 Ecke Bahnhofstraße werde sich die Lebens- und Wohnqualität erheblich vermindern. Grund dafür sei der zu erwartende zusätzliche Verkehr, bedingt durch eine ca. doppelte Anzahl von sowohl Arbeitnehmern als auch Anlieferern (LKWs) und Kundschaft im geplanten Justiz-/ Gewerbekomplex. In der schmaleren Bahnhofstraße werde es keine Ausweichmöglichkeiten geben. Der stark zunehmende Verkehr werde, wenn überhaupt, nur langsam fließen, endlose Staus seien absehbar.</p> <p>Durch die Verengung der Straße, die Ansiedlung neuer Geschäfte und die Erschwerung</p>	<p>zu 17.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>In der Verkehrsprognose wurde das Saldo der Fahrten aus zukünftiger und heutiger Gebäudenutzung gebildet. Da die Gerichtsbarkeit in beiden Fällen enthalten ist, ist die Fahrtenanzahl künftig dieselbe wie heute. Der Neubau des Gerichts hat keine Auswirkungen auf das Saldo. Der Neubau des Aldi-Marktes sowie des Seniorenwohnheims an der Poststraße wird nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Kurfürsten-Anlage und keine auf die Bahnhofstraße haben und kann deshalb vernachlässigt werden.</p> <p>In den Verkehrsprognosen der Stadt Heidelberg wird davon ausgegangen, dass der motorisierte Verkehr stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Vergleichende Zählungen der letzten 10 Jahre bestätigen diesen Trend. Über zukünftige Entwicklungen in der Innenstadt, wie Umnutzung des Altklinikums und geplante Einkaufszentren liegen derzeit keine gesicherten Erkenntnisse vor. Der Verkehr der geplanten Bahnstadt wird sich über zahlreiche Achsen verteilen, so dass die Auswirkungen auf die Kurfürsten-Anlage als gering einzuschätzen sind.</p> <p>Die Zusatzbelastung durch die neue Bebauung an der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße beträgt nicht 6.500 KFZ pro Tag.</p> <p>Wie oben erläutert wurde, wurde das Saldo aus dem zukünftigen und dem heutigem Verkehr gebildet. Dieses beträgt rund 3.450 Kfz-Fahrten am Tag und 50 Lkw-Fahrten am Tag für den</p>

	<p>des Parkens werde der Verkehr massiv wachsen. Der Hinweis auf die Tiefgarage sei hier hinfällig, da er an der Wirklichkeit des stockenden Verkehrs in der zu engen Straße und den Entladungen durch anliefernde LKWs vorbeizugunze. Die negativen Konsequenzen dieser erhöhten Verkehrsbelastung müsse hier nicht erörtert werden, sollte aber genauer untersucht werden als bisher.</p> <p>Die verdichtete Bebauung und erhöhte Nutzungsintensität führe zu zusätzlichem Verkehr.</p> <p>Das Verkehrsgutachten enthalte weder Erhebungen zur Bahnhofstraße, noch zu den Zubringerstraßen (Friedrich-Ebert-Anlage, Ringstraße, Rohrbacher Str., westlicher Teil der Kurfürsten-Anlage). Die gesundheitlichen Risiken der Anwohnern/Innen seien nicht berücksichtigt (Lärmbelastung, Feinstaubbelastung, CO² Belastung usw.).</p>	<p>gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans.</p> <p>Der durch die Bebauung MK 2 ,3, 4 bedingte zusätzliche Verkehr beträgt täglich rund 2.300 PKW-Fahrten und 16 LKW-Fahrten.</p> <p>Der Verkehr der in das Untersuchungsgebiet zulaufenden Straßen Ringstraße, Kurfürsten-Anlage (West), Römerstraße, Rohrbacher Straße und Friedrich-Ebert-Anlage wurde ebenfalls erhoben und in der Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte Römerkreis und Adenauer-Platz berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit wurde nachgewiesen.</p>
<p>17.2</p>	<p>Man bemerke eine fehlende Transparenz in der Ermittlung der Verkehrsmengen in der Kurfürsten-Anlage bei der Grundbelastung und der Prognoseberechnung. Es sei aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie hoch die tatsächliche tägliche Grundbelastung im Moment sei. Lediglich aus dem Lärmschutzgutachten ergebe sich ein Prognosewert für 2020 von 28.000 Fahrzeugen.</p> <p>Erhebungsmethodik der Verkehrszählung vom 13.10.2007 sei nicht ausreichend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diese Verkehrszählung zählte das Verkehrsaufkommen an verschiedenen Punkten nur in der Kurfürsten-Anlage, nicht in der ebenfalls stark betroffenen Bahnhofstraße an einem einzigen Tag im Zeitraum zwischen 15.00 und 18.00. • Üblicherweise wird in Heidelberg an anderen verkehrsreichen Straßen mindestens eine weitere Zählung in der Hauptverkehrszeit beim morgendlichen Berufsverkehr vorgenommen. Diese Zählung fand in der Kurfürsten-Anlage nicht statt. • Zudem ist zu fragen, ob der gewählte Wochentag (Dienstag) repräsentativ für den Untersuchungsauftrag ist. Denn es geht letztlich um die Frage, ob in den mehrstündigen täglichen Verkehrsspitzenzeiten die Kapazitäten der vorhandenen Straßen ausreichend sind, um einen flüssigen Verkehr mit zulässigen Belastungen für Mensch und Umwelt zu gewährleisten. Eine Tagesdurchschnittsberechnung, die auf fehlerhaften Grundwerten (siehe oben) beruht, gibt hierzu keine ausreichende Auskunft. 	<p>zu 17.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Es ist üblich, bei Verkehrszählungen einen Hauptverkehrszeitraum (morgens oder abends) zu erheben. Diese Ergebnisse können mit den Angaben aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) oder anhand örtlicher Tagesganglinien hochgerechnet werden. Die Erhebung beider Hauptverkehrszeiträume ist nicht erforderlich. Verkehrszählungen werden üblicherweise an einem Dienstag oder Donnerstag durchgeführt. Ein formaler Fehler in der Erhebung des Verkehrs liegt damit nicht vor.</p> <p>Der Verkehr auf der Bahnhofstraße und der Goethestraße wurde an den entsprechenden Knoten mit der Kurfürsten-Anlage erhoben. Es ist davon auszugehen, dass die Belastung auf dem untergeordneten Netz an den Knoten mit den übergeordneten Straßen am höchsten ist. Für die Bemessung und Beurteilung der Bahnhofstraße und Goethestraße sind die Zählergebnisse damit hinreichend genau.</p>
<p>17.3</p>		<p>zu 17.3</p>

<p>Die verkehrliche Planung sei bei diesem Projekt nicht ausreichend durchdacht. Die Anbindung der Bahnhofstraße sei an die Kurfürsten-Anlage fast ausschließlich über den Römerkreis bzw. eine sehr nahe Römerkreis liegenden Querung vollzogen. Letzteres sei nur eingeschränkt nutzbar, da sie den Zugang zu Kurfürsten-Anlage nicht voll erschließe.</p> <p>Warum beispielsweise die Albert-Mays-Straße stumpf an einem der neuen Gebäude ende sei fraglich. Dies entspreche nicht den Vorgaben des Wettbewerbs: die Verbindungen zwischen Weststadt und Bergheim. Diese könne überhaupt nicht realisiert werden (zwei zusätzliche Querungen), ohne den Verkehrsfluss auf der Kurfürsten-Anlage vollständig zum Erliegen zu bringen.</p> <p>Unklar sei auch, wie die Verkehrsanbindung der Bahnhofstraße erfolgen solle, wenn die Bebauung des Bauhaus-Areals noch weitere Jahre auf sich warten lasse. Dann würde nämlich nur die Anbindung über den Römerkreis und die stark eingeeengte Passage zwischen dem Justizgebäude und dem Bauhaus zur Verfügung stehen. Stadtauswärts (Richtung Bahnhof) könne dabei nur über den Römerkreis abgefahren werden.</p> <p>Die Verkehrsführung solle nochmals überdacht und für Fahrradwege in der Bahnhofstraße und der Kurfürsten-Anlage gesorgt werden sowie ein höherer Straßenbahntakt durchgesetzt werden, damit der Großteil der zukünftigen Bahnhofstraßenbesucher mit dem ÖPNV ankommen könne.</p> <p>Die schlechte Qualität des Bebauungsplanentwurfs beeinträchtigt und verschlechtert nachhaltig die Verkehrssituation.</p> <p>Aufgrund der erhöhten Verkehrsbelastung ohne ausreichende langfristige Planung erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die geplanten Änderungen im Verkehrsablauf sind im Rahmen eines zusätzlichen Verkehrsgutachtens (Verf.: Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) der Universität Darmstadt, Verkehrsgutachten Kurfürsten-Anlage Ost in Heidelberg – Verkehrstechnische Untersuchung und Bewertung, Darmstadt, 09.04.2008) überprüft worden. Die verkehrstechnischen Untersuchungen der vorliegenden Planung zur Umgestaltung des Straßenraums haben ergeben, dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in der Hauptverkehrszeit grundsätzlich möglich ist. An den geplanten Änderungen im Verkehrsablauf wird insofern festgehalten.</p> <p>Der Verkehr der in das Untersuchungsgebiet zulaufenden Straßen Ringstraße, Kurfürsten-Anlage (West), Römerstraße, Rohrbacher Straße und Friedrich-Ebert-Anlage wurde ebenfalls erhoben und in der Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte Römerkreis und Adenauer-Platz berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit wurde nachgewiesen.</p> <p>Zusätzlich wird zur Überprüfung und ggf. zur Optimierung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Kurfürsten-Anlage eine Verkehrssimulation erstellt. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation werden im Rahmen der technischen Steuerung der Verkehrsströme berücksichtigt (z. B. Programmierung der Lichtsignalanlagen) und sind kein Bestandteil der zeichnerischen oder textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans.</p> <p>Die Darstellung ist nicht ganz richtig, dass im Fall des langfristigen Erhalts des heutigen Bauhauses nur die vorgesehene Anbindung über den Römerkreis und die Passage zwischen dem Kerngebiet 2 (MK 2) und dem Kerngebiet 3 (MK 3) zur Verfügung steht, da die Verlängerungen der Goethestraße und der Häuserstraße in diesem Fall nicht gebaut werden können. So lange das heutige Bauhaus erhalten bleibt ist eine Einfahrt in die Kurfürstenanlage in Richtung Osten aus der nach dem Bau des Justizzentrums reduzierten Landhausstraße möglich, so wie die Zufahrt zum Knoten Poststraße über die Fläche des Busbahnhofs. Es wird davon ausgegangen, dass auch in diesem Fall eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung möglich ist.</p>
<p>17.4</p> <p>Das Verkehrsgutachten beinhaltet nicht alle relevanten Gesichtspunkte. Dieses sei auf die Kurfürsten-Anlage ausgerichtet und berücksichtige die Bahnhofstraße selbst nur ungenügend.</p> <p>Das Verkehrsgutachten gelte vorwiegend für den übergeordneten Verkehrsfluss der Kur-</p>	<p>zu 17.4</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Verkehr auf der Bahnhofstraße und der Goethestraße wurde an den entsprechenden Knoten mit der Kurfürsten-Anlage erhoben. Es ist davon auszugehen, dass die Belastung auf dem</p>

	<p>fürsten-Anlage und der Rohrbacher Straße.</p> <p>Eine detailliertere Bewertung des erforderlichen Verkehrsflusses zur Bewahrung der bislang regen Geschäftstätigkeit in der Bahnhofstraße fehle.</p>	<p>untergeordneten Netz an den Knoten mit den übergeordneten Straßen am höchsten ist. Für die Bemessung und Beurteilung der Bahnhofstraße und Goethestraße sind die Zählergebnisse damit hinreichend genau.</p>
<p>17.5</p>	<p>Das vorliegende Verkehrsgutachten betrachtet nur den Straßenabschnitt Kurfürsten-Anlage vom Römerkreis bis zum Adenauerplatz. Es werde nur eine Problemstellung untersucht, nämlich die Umsetzbarkeit des städtebaulichen Ziels der besseren Querung der Kurfürsten-Anlage für RadfahrerInnen und FußgängerInnen sowie die Umsetzbarkeit der geplanten Verkehrsknotenpunkte in Bezug auf die vorhandene Verkehrsmenge und die prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2020. Wesentliche Verkehrsfragen in der Bahnhofstraße und in den stellenweise schon jetzt sehr stark belasteten Zubringerstraßen (z. B. Ringstraße, Rohrbacher Straße) werden nicht erörtert. Weder im Gutachten noch im Bebauungsplanentwurf.</p> <p>Dieser sachlich schon sehr eingeschränkte Gutachterauftrag lässt natürlich eine Reihe von Fragen außen vor, obwohl sie für die „Schutzgüter Gesundheit, Umwelt, Mensch usw.“ von erheblichem Belang sind.</p> <p>Das vorliegende Gutachten kommt aber - trotz des eingeschränkten Gutachterauftrages - dennoch im Ergebnis zu der sehr vorsichtig formulierten, fast schon skeptischen, einschränkenden Aussage, „dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit grundsätzlich möglich ist. Voraussetzung ist, dass die Grundbelastung gegenüber heute nicht wesentlich zunehmen wird und die Signalisierung am Knotenpunkt Adenauerplatz an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden kann“ (S. 16, Schlussbericht 9.4.2008, ZIV GmbH).</p> <p><u>Die Gutachter treffen also nur eine „ceteris paribus“ Aussage und keine allgemein gültige Aussage:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird nur der enge Zeitraum des nachmittäglichen Verkehrs betrachtet und nicht die Gesamtbelastung der Straße über den ganzen Tag und an den anderen Verkehrsspitzenzeiten • Der Verkehr darf nicht mehr als 10 % wachsen • Die Signalanlagen am Adenauerplatz müssen angepasst werden, die Gutachter scheinen aber zu bezweifeln, ob das überhaupt möglich ist • Die hohe Dichte der Fußgängerquerungen führen zu verkehrstechnischen Zwangspunkten, die beachtet werden müssen • Die Koordinierung der verkehrstechnischen Anlagen müssen auf den Bedarf 	<p>zu 17.5</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Verkehr der in das Untersuchungsgebiet zulaufenden Straßen Ringstraße, Kurfürsten-Anlage (West), Römerstraße, Rohrbacher Straße und Friedrich-Ebert-Anlage wurde ebenfalls erhoben und in der Leistungsfähigkeitsberechnung der Knotenpunkte Römerkreis und Adenauer-Platz berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit wurde nachgewiesen.</p> <p>Das Ziel des Verkehrsgutachtens war es, die Planungen mit Stand Herbst 2007 kritisch zu untersuchen und aufzuzeigen, welche Voraussetzungen für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs auf die Kurfürsten-Anlage zu erfüllen sind. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass dieses grundsätzlich möglich ist und zählt einige Kriterien auf, die inzwischen in die Planungen der Stadt eingeflossen sind. Daraus lässt sich kein Zweifel des Gutachters ableiten.</p> <p>Ein Verkehrsgutachten prognostiziert auf Grund vorgegebener Rahmenwerte ein bestimmtes zu erwartendes Verkehrsaufkommen und legt dieses auf das bestehende bzw. geplante Verkehrsnetz um.</p> <p>Der Leistungsfähigkeitsnachweis wird anhand der Spitzenstundenbelastung geführt und nicht anhand des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV). Der DTV ist für das Verkehrsgutachten zweitrangig.</p> <p>Zusätzlich wird zur Überprüfung und ggf. zur Optimierung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Kurfürsten-Anlage eine Verkehrssimulation erstellt. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation werden im Rahmen der technischen Steuerung der Verkehrsströme berücksichtigt (z. B. Programmierung der Lichtsignalanlagen) und sind kein Bestandteil der zeichnerischen oder textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>

	<p>des ÖPNV und des KFZ - Verkehrs ausgerichtet werden, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten.</p> <p>Wenn nun aber die sehr vorsichtig, skeptische Aussage der Verkehrsgutachter auf Datengrundlagen von nur einer dreistündigen Verkehrszählung beruht,</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei den Prognosewerten wesentliche erwartbare veränderte städtebauliche Rahmenbedingungen mit zunehmendem Verkehr unberücksichtigt lässt, • auf einer fehlerhaften Berechnung des Verkehrsaufkommens durch die Neubebauung aufbaut, • bei der Anpassung der Signalanlagen am Adenauerplatz Probleme auftreten, <p>dann ist zu unterstellen, dass das ceteris paribus Resümee der Verkehrsgutachter jetzt schon obsolet ist.</p> <p>Schon aus rein technischer Sicht ist dieses Verkehrsgutachten also keine ausreichende Entscheidungsgrundlage für die politischen EntscheidungsträgerInnen im Gemeinderat der Stadt Heidelberg.</p> <p>Es ist anzunehmen, dass deswegen weder wesentliche Interessen von Mensch und Umwelt ausreichend beachtet und abgewogen werden können, noch dass die gewünschten allgemeinen Ziele des Bebauungsplans (z. B. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Kurfürsten-Anlage für RadfahrerInnen und FußgängerInnen) umsetzbar sind.</p> <p>Es gebe kein schlüssiges und widerspruchsfreies Verkehrskonzept für das Planungsgebiet und die angrenzenden Zubringerstraßen. Die vorliegenden Verkehrsdaten (Berechnungen) seien fehlerhaft und gehen von falschen Annahmen aus. Es fehlen wesentliche Gutachten und Aussagen zur Umweltbelastung durch Feinstaub, Abgase usw. die durch den wachsenden Verkehr bedingt seien. Auch die Probleme des ruhenden Verkehrs seien nicht gelöst.</p>	
17.6	<p>Die Nettozusatzbelastung der Kurfürsten-Anlage durch die Umsetzung des Bebauungsplanentwurfs gehe von 6.500 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen für das gesamte Gebiet aus.</p> <p>Von dieser prognostizierten Belastung (hier fehlen aber schon wesentliche Verkehrsmengen, siehe oben), werde dann die jetzt vorhandene Verkehrsmenge im Gebiet von ca. 3.050 Fahrzeugen abgezogen, was eine Nettozusatzbelastung von ca. 3.500 Fahrzeugen täglich ergibt.</p>	<p>zu 17.6</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Zusatzbelastung durch die neue Bebauung an der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße beträgt nicht 6.500 KFZ pro Tag. Wie oben erläutert wurde, wurde das Saldo aus dem zukünftigen und dem heutigem Verkehr gebildet. Dieses beträgt rund 3.450 Kfz-Fahrten am Tag und 50 Lkw-Fahrten am Tag für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans.</p>

	Diese Berechnung stimme aber für den ersten Bauabschnitt nicht, denn der Nettozuwachs in diesem Bauabschnitt beträgt bereits nach Fertigstellung der Gebäude ca. 3.200 Fahrzeugbewegungen täglich, da die Flächen im Baugebiet 1 sich fast verdoppeln werde, ohne dass das Bauhaus entfalle.	Der durch die Bebauung MK 2 ,3, 4 bedingte zusätzliche Verkehr beträgt täglich rund 2.300 PKW-Fahrten und 16 LKW-Fahrten.
17.7	Die Verkehrsmessungen seien an einem Dienstag in November durchgeführt worden. Die Hochsaison für Besucher in Heidelberg beginne allerdings im Frühling und innerhalb der Woche ab Donnerstag.	zu 17.7 Der Anregung wird nicht gefolgt Die Durchführung der Verkehrserhebung an einem Dienstag außerhalb der Ferienzeit entspricht den gängigen Vorgehensweisen. Eine Berücksichtigung der Touristensaison ist auf Grund der wenig relevanten Auswirkungen auf die Gesamtverkehrsbelastung nicht erfolgt
17.8	Es fehlen fachliche Gutachten zur Entwicklung der durch die geplante Baumaßnahme bedingten Verkehrsmengen, der <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastungen und der Zunahme der Emissionsbelastungen • in der Bahnhofstraße • in den Zubringerstraßen Friedrich-Ebert-Anlage, Ringstraße, westlicher Teil der Kurfürsten-Anlage, Rohrbacherstraße. <p>Es fehlen ausreichende Gutachten und Aussagen zur Qualität des künftigen Rad- und Fußgängerverkehrs im Planungsgebiet, vor allem bei der Querung der Kurfürsten-Anlage und des Römerkreises. Da die Verbesserung dieses Verkehrs ein ausdrückliches Ziel des Städtebaulichen Wettbewerbs und des Bebauungsplanentwurfs sei, müssten umfassende qualifizierte Aussagen im Bebauungsplanentwurf enthalten sein, die auf einer realistischen Begutachtung der prognostizierten Situation beruhe. Dies sei jedoch nicht der Fall.</p>	zu 17.8 Der Anregung wird nicht gefolgt Die Kurfürsten-Anlage und die Bahnhofstraße sind wichtige Achsen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Die Anlagen des Fußgängers- und Fahrradverkehrs werden im Vorentwurf nach den Vorgaben der RAST 06 dimensioniert. Im vorliegenden Verkehrsgutachten wird im Kapitel 2.2.3 darauf eingegangen. Die Frage der Lärmbelastung und Zunahme der Lärmemissionen in der Bahnhofstraße wurde durch ein entsprechendes Gutachten untersucht. Gutachten für die Qualität des zukünftigen Rad- und Fußgängerverkehrs sind für lokale Baumaßnahmen unüblich und helfen auch nicht weiter, da die Zielsetzungen für den Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage hinreichend genau definiert sind.
17.9	Die vorliegende Verkehrsmengen- und Prognosenberechnung in der Kurfürsten-Anlage und den Zugangsstraßen sei fehlerhaft und lückenhaft: In der Grundbelastung fehlen: <ul style="list-style-type: none"> • das zusätzliche Verkehrsaufkommen, das durch den Neubau der Seniorenresidenz und des Aldi-Supermarktes an der Kurfürsten-Anlage entstehe • ca. 7.300 qm Fläche beim neu entstehenden Justizzentrum 	zu 17.9 Der Anregung wird nicht gefolgt In der Verkehrsprognose wurde das Saldo der Fahrten aus zukünftiger und heutiger Gebäudenutzung gebildet. Da die Gerichtsbarkeit in beiden Fällen enthalten ist, ist die Fahrtenanzahl künftig dieselbe wie heute. Der Neubau des Gerichts hat keine Auswirkungen auf das Saldo. Der Neubau des Aldi-Marktes sowie des Seniorenwohnheims an der Poststraße wird nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Kurfürsten-Anlage und keine auf die Bahnhof-

	<ul style="list-style-type: none"> • bei der Verkehrsmengenprognoserechnung 2020 fehlen die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die durch geplante und bereits vorgesehene große Stadtentwicklungsprojekte im Planungsgebiet selbst (Bahnhofstraße) und in den Zugangstraßen entstehen werden: • Bahnstadt: Der Ost-West / West-Ost Ziel- und Quell-Verkehr wird durch die Kurfürsten-Anlage, Friedrich-Ebert, Ringstraße fließen • Altklinikumentwicklung • Innenstadtentwicklung (Einkaufsmagnet Altstadt) <p>Da in den geplanten Gebäude für das Finanzamt die Anzahl von Arbeiternehmern verdoppelt werde, sei davon auszugehen, dass sich auch die Anzahl der Kunden verdoppelt werde, was eine Zunahme des Verkehrs und somit eine Zunahme von CO² - Ausstoß, Feinstaub und auch Lärm für die Anwohner mit sich bringen werde.</p> <p>Dies werde auch durch die geplante Verengung der Bahnhofstraße verschärft, da der Verkehr, der jetzt schon zu manchen Zeiten nur im Stop-and-go- Modus erfolge.</p> <p>Wurde bei der Planung daran gedacht, dass Läden wie die Fa. Farbenschräfer und Füllhorn mit LKWs beladen werden, und zwar nicht nur in den frühen Morgenstunden? Stehender Verkehr mit laufenden Motoren sei hier geradezu vorprogrammiert.</p>	<p>straße haben und kann deshalb vernachlässigt werden.</p> <p>In den Verkehrsprognosen der Stadt Heidelberg wird davon ausgegangen, dass der motorisierte Verkehr stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Vergleichende Zählungen der letzten 10 Jahre bestätigen diesen Trend. Über zukünftige Entwicklungen in der Innenstadt, wie Umnutzung des Altklinikums und Einkaufszentrum stehen derzeit keine gesicherten Erkenntnisse vor. Der Verkehr der geplanten Bahnstadt wird sich über zahlreiche Achsen verteilen, so dass die Auswirkungen auf die Kurfürsten-Anlage als gering einzuschätzen sind.</p> <p>Die Zusatzbelastung durch die neue Bebauung an der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße beträgt nicht 6.500 KFZ pro Tag.</p> <p>Wie oben erläutert wurde, wurde das Saldo aus dem zukünftigem und dem heutigem Verkehr gebildet. Dieses beträgt rund 3.450 Kfz-Fahrten am Tag und 50 Lkw-Fahrten am Tag für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans.</p> <p>Der durch die Bebauung MK 2 ,3, 4 bedingte zusätzliche Verkehr beträgt täglich rund 2.300 PKW-Fahrten und 16 LKW-Fahrten.</p> <p>In einem Gebiet mit einem hohen Besatz an Einzelhandelsgeschäften kommt es zwangsläufig zu einem erhöhten Anteil an Zulieferverkehren. Diese sind im Rahmen der verkehrlichen Planungen berücksichtigt. Das Abstellen oder Starten der Motoren ist nicht durch administrative Maßnahmen beeinflussbar und liegt im Ermessen des jeweiligen Fahrers.</p>
<p>17.10</p>	<p>Der stark zunehmende Verkehr in der Bahnhofstraße würde nur langsam fließen und endlose Staus verursachen. Der dadurch stark erhöhte Kohlendioxidausstoß und die entsprechenden vermehrten Feinstaubemissionen seien unvermeidbar. Hinzu komme noch, dass der große Baumbestand bis dahin durch kleine Spalierbäumchen ersetzt würde, so dass der geringe nötige Kohlendioxid-Sauerstoffaustausch minimal stattfindet.</p> <p>Des Weiteren werde die Lärmbelästigung immens sein.</p>	<p>zu 17.10</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Frage der Lärmbelastung und die Zunahme der Lärmemissionen in der Bahnhofstraße wurden durch ein entsprechendes Gutachten untersucht.</p> <p>Die im Rahmen des Klimagutachtens erarbeiteten Ergebnisse der Modellsimulationen zur Belüftungssituation dokumentieren, dass sich im Bereich der Bahnhofstraße und Kurfürsten-Anlage durch ihre Südwest-Nordost-Ausrichtung verhältnismäßig günstige Belüftungsverhältnisse ergeben. Großflächige Luftschadstoffakkumulationen treten im Allgemeinen nicht auf.</p>
<p>18</p>	<p>Einfahrt von der Kurfürsten-Anlage in die Häuserstraße</p>	

18.1	<p>Die Planung einer Einfahrt von der Kurfürsten-Anlage in die Häuserstraße sei bedenklich aufgrund des Verkehrs und der Störung der „grünen Welle“ bei der Kreuzung mit der Rohrbacherstraße.</p> <p>Überqueren einige Fußgänger die Häuserstraße zur gleichen Zeit, dann müssen die abbiegenden Autos den Verkehr in der rechten Spur blockieren.</p> <p>Stattdessen sollte man die Häuserstraße zwar verlängert, aber am Ende zum Verkehr zur Kurfürsten-Anlage gesperrt werden. Die Einfahrt in das Gebiet sei dann weiterhin über die Poststraße/ Goethestraße und von Norden/ Osten über die Rohrbachstraße. Die Ausfahrt erfolge dann über die Goethestraße mit der neuen Linksabbiegemöglichkeit. Somit sei der Verkehr in der Hauptverkehrsader weniger gestört, und die verlängerte Häuserstraße bleibe ruhig genug auch für Kinder.</p>	<p>zu 18.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Kapazitätsnachweis wurde im Verkehrsgutachten für alle Knotenpunkte erbracht, auch für die Einmündung in die verlängerte Häuserstraße. Die geplante Einmündung in die verlängerte Häuserstraße ist zudem sinnvoll, um eine Verteilung der Verkehrsströme zu erreichen.</p>
19	Verkehrsknotenpunkt Römerkreis und Goethestraße	
19.1	<p>Das besondere verkehrliche Problem des jetzt schon überlasteten Römerkreises werde im Verkehrsgutachten mehr oder weniger ausgeklammert. Es würden keine Aussage darüber getroffen, ob und wie der Römerkreis den zu erwartenden Verkehrszuwachs verkraften werde und welche Auswirkungen der überlastete Römerkreis für die Zubringerstraßen und die dort lebenden Menschen haben werde.</p>	<p>zu 19.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Der Kapazitätsnachweis wurde im Verkehrsgutachten für alle Knotenpunkte erbracht, auch für den Römerkreis. Aus der Anlage 4 geht für den Römerkreis eine Qualitätsstufe C hervor.</p>
19.2	<p>Sollte der Vollknotenpunkt Goethestraße-Kurfürsten-Anlage entstehen, dann sei zu befürchten, dass sich dies in einem erheblichen Umfang negativ auf die Verkehrssituation der verkehrsberuhigten Weststadt auswirken werde. Über diese Folgen sei im Bebauungsplanentwurf keine Aussage gemacht worden, was aber notwendig wäre.</p> <p>Der geplante Vollknotenpunkt Goethestraße wird die Verkehrssituation in der östlichen Hälfte der Weststadt erheblich verschlechtern. Die vorhandene Verkehrsberuhigung wird erheblich negativ beeinträchtigt. Es fehlt eine hinreichende Darstellung dieser erwartbaren Probleme und die Lösung von solchen neuen Verkehrsproblemen.</p>	<p>zu 19.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Durch die Ermöglichung fast aller Verkehrsbeziehungen am Knoten der Goethestraße mit der Kurfürsten-Anlage werden Blockumfahrungen vermieden. Der Verkehr aus der Weststadt kann auf kurzem Weg auf die Hauptverkehrsstraße abfließen und Umwegfahrten auf der Bahnhofstraße werden reduziert. Der Umbau des Knotens wirkt sich positiv auf die Verkehrssituation der Weststadt aus.</p>
20	Auswirkungen auf FußgängerInnen/ FahrradfahrerInnen	

<p>20.1</p>	<p>Wenn der Verkehr steige, dann müsse auch im Bebauungsplan Sorge für Fußgänger und vor allem für Kinder getragen werden.</p> <p>Aufgrund dessen sei es sinnvoll, den östlichen Teil der Bahnhofstraße (östlich MK 5) teilweise zu beruhigen oder den Spielstraßenbereich auszudehnen. Somit könnten Fußgänger aus der Innenstadt zum öffentlichen Platz im MK 5 gemütlich gehen, statt neben dem Straßenlärm in der Kurfürsten-Anlage.</p> <p>Das wäre nicht nur familienfreundlich, sondern würde helfen, den Charme und den Charakter der Weststadt dem neuen Gebiet zu übertragen. Wenn die Verkehrsbelastung neu berechnet werden müsse, könnte auch diese Möglichkeit geprüft werden.</p>	<p>zu 20.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Da die Bahnhofstraße eine wichtige Erschließungsfunktion für die Weststadt aufweist, kann keine Gestaltung und verkehrsrechtliche Ausweisung der Bahnhofstraße als ‚verkehrsberuhigter Bereich‘ erfolgen. Da jedoch die neuen Gehwege östlich des Kerngebiets 5 (MK 5) eine Breite von bis zu 5,0 m aufweisen werden, bieten sich diese auch ohne Spielstraßencharakter zum gemütlichen Promenieren in Richtung der Innenstadt an.</p>
<p>20.2</p>	<p>Kritisch überprüft werden müsse, ob die Fußgängerüberquerung an der Häuserstraße wirklich notwendig sei, den die Fußgänger würden lediglich 100 m sparen, wenn sie z. B. direkt in den Mänglerbaukomplex gehen, ansonsten nichts. Eine Überquerung an der Kleinschmidtstraße hingegen sei sehr sinnvoll, um den direkten Weg zur Stadtbücherei und Spielplatz zu ermöglichen.</p>	<p>zu 22.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Die Fußgängerquerung in Fortsetzung der Häuserstraße wurde nochmals überprüft. Aufgrund der grundsätzlich sinnvollen Schaffung von Nord-Süd-Querbeziehungen wird an der zukünftigen Querung der Kurfürsten-Anlage festgehalten. Zusätzlich ermöglicht die Querung den Zugang zur neuen Haltestelle Seegarten und erspart so Umwege für ÖPNV Nutzer.</p> <p>Eine Querungsmöglichkeit in Höhe der Kleinschmidtstraße ist am östlichen Ende der neuen Haltestelle Stadtbücherei vorgesehen.</p>
<p>20.3</p>	<p>In der Planung werde nicht an die Fahrradfahrer gedacht, obwohl gerade viele Weststädter gerne ihr Auto stehen lassen, um in andere Stadtteile zu gelangen.</p>	<p>zu 20.3</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Zu den Zielen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage gehört unter anderem die Verbesserung der Wegführung für den Radverkehr. Als Hauptverbindung für Radfahrer zwischen der Heidelberger Altstadt und dem Bahnhof wird weniger die Bahnhofstraße, sondern die Kurfürsten-Anlage gesehen. Hier soll eine Bündelung der in West-Ost-Richtung verkehrenden Radfahrer erfolgen.</p> <p>Deshalb ist in der Kurfürsten-Anlage auch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts mit der Zielsetzung der Herstellung von angemessenen Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen geplant. In der Bahnhofstraße sind aufgrund der beschriebenen Zielsetzung keine separaten Radwege oder Fahrradspuren vorgesehen.</p>

<p>20.4</p>	<p>Aufgrund des Fehlens von Radfahrwegen erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan.</p>	<p>zu 20.4</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Darstellung, dass im Rahmen der Planungen keine Radwege vorgesehen seien, ist nicht richtig. Zu den Zielen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage gehört unter anderem die Verbesserung der Wegeführung für den Radverkehr. Als Hauptverbindung für Radfahrer zwischen der Heidelberger Altstadt und dem Bahnhof wird vor allem die Kurfürsten-Anlage gesehen. Deshalb erfolgt in der Kurfürsten-Anlage auch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts mit der Zielsetzung der Herstellung von angemessenen Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen. In der Bahnhofstraße sind aufgrund der beschriebenen Zielsetzung keine separaten Radwege oder Fahrradspuren vorgesehen.</p>
<p>20.5</p>	<p>Ein wesentliches Ziel sowohl des Bebauungsplanentwurfs als auch des „Ersten Heidelberg Gleichstellungsaktionsplans der Stadt Heidelberg“ sei es, dass der Radverkehr und der Fußgängerverkehr sicher und attraktiv organisiert würden, damit gute Rahmenbedingungen für die gleichberechtigte Mobilität aller VerkehrsteilnehmerInnen in Heidelberg erreicht werden.“</p> <p>Damit solle die Teilhaber aller Bevölkerungsschichten, insbesondere aber die von Kindern, alten und behinderten Menschen am öffentlichen Leben gewährleistet werden. In Bezug auf den Bebauungsplanentwurf Bahnhofstraße bedeute dies die Berücksichtigung folgender Belange und Interessen:</p> <p>Querungsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Kurfürsten-Anlage und über den Römerkreis:</p> <p>Die Querungsqualität über die Kurfürsten-Anlage hänge ab von</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ der Straßenbreite im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen: Sichere, breite Aufstellflächen für FußgängerInnen, Menschen mit Kinderwagen und Fahrrädern seien nicht in allen Querungspunkten möglich. Es gebe ein Zielkonflikt zwischen flüssigem Autoverkehr und der vorhandenen Breite des Straßenraums für den MIV. Ausreichend breite Aufstellflächen würden den MIV-Straßenraum vermindern und damit den Verkehrsfluss stören mit der Folge von Rückstau und mehr Umweltbelastung; ▪ der möglichen Querungsgeschwindigkeit im Verhältnis zum Verkehrsaufkom- 	<p>zu 20.5</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs werden alle entsprechend des RAST 06 dimensioniert. In der aktuellen Planung für die öffentlichen Verkehrsflächen wurden die Aufstellflächen an den Querungsstellen der Kurfürsten-Anlage überarbeitet.</p> <p>Die Kurfürsten-Anlage ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße, auf welcher der fließende Verkehr einen gewissen Vorrang haben muss, da ansonsten die Straße nicht funktioniert. Es ist laut Gutachten möglich, eine koordinierte Signalschaltung - die sogenannte „grüne Welle“ - für den KFZ-Verkehr und den ÖPNV zu installieren.</p> <p>Im Gutachten wird jedoch keine Aussage darüber gemacht, dass für Fußgänger Wartezeiten von bis zu zwei Minuten je Fußgängerfurt entstehen. In der Regel werden Fußgängerquerungen so signalisiert, dass die Straße in einem Umlauf überquert werden kann. Nur für besonders langsame Personen werden Mittelinseln eingeplant. Eine Aufsummierung sämtlicher möglicher Wartezeiten ist somit nicht zielführend und führt zu falschen Schlussfolgerungen. Durch die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten der Kurfürsten-Anlage entfallen zeitraubende Umwege für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Insgesamt verbessert sich die Situation deutlich.</p> <p>Zusätzlich wird zur Überprüfung und ggf. zur Optimierung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Kurfürsten-Anlage eine Verkehrssimulation erstellt. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation werden im Rahmen der technischen Steuerung der Verkehrsströme berücksichtigt (z. B. Programmierung der Lichtsignalanlagen etc.) und sind kein Bestandteil der zeichnerischen oder textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>

	<p>men und Vorrangschaltungen für ÖPNV und MIV: Auch hier gebe es einen ungelösten Zielkonflikt zwischen einer schnellen und sicheren Querung der Straße und der Vorrangschaltung für die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Wenn der Zielkonflikt zu Gunsten von ÖPNV und MIV gelöst sei, habe dies zur Folge, dass man als FußgängerIn/ RadfahrerIn in der Regel die Kurfürsten-Anlage nur mit einem Zwischenstopp in der mittleren Aufstellfläche überqueren könne. Lt. Gutachten könnten an jeder Ampel Wartezeiten bis zu 2 Minuten entstehen, wenn MIV und ÖPNV Vorrang haben. Bei zwei Ampeln an der Querungsstelle könnten Wartezeiten bis zu 4 Minuten entstehen. Die Kurfürsten-Anlage hat eine hohe ÖPNV Dichte und eine hohe MIV Dichte, sodass Wartezeiten für FußgängerInnen / RadfahrerInnen die Regel und nicht die Ausnahme sein werden.</p> <p>Diese Situation sei weder attraktiv für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, noch entspreche sie den oben dargestellten allgemeinen Zielen des Bebauungsplans und des Gleichstellungsaktionsplans. Es würden schwächere VerkehrsteilnehmerInnen benachteiligt. Die pädagogische Wirkung von solchen unattraktiven Querungspunkten sei schlecht, denn sie animiere zur Missachtung der Verkehrssignale. Dies beeinträchtige die Sicherheit von Kindern.</p> <p>Dieses Szenario gebe es bereits jetzt beim Römerkreis. Bei zunehmendem Verkehr verschlechtere sich die Situation für FußgängerInnen, Kinder , RadfahrerInnen erneut. Eine gute fußläufige Erreichbarkeit von Schulen, Stadtbücherei, VHS usw. werde auch in Zukunft nicht erreicht, die schlechte Status-Quo-Situation sogar noch verschlechtert.</p>	
20.6	<p>Radwegenetz im Planungsgebiet</p> <p>Es fehle eine ausführliche Darstellung und Bewertung, wie die Situation vom nichtmotorisierten Individualverkehr im Planungsgebiet und im Randgebiet sich durch den Bebauungsplan verändere und wie sich diese, jetzt eher unbefriedigende Situation verbessern lasse.</p>	<p>zu 20.6</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Für Fußgänger verbessern sich vor allem die Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung über die Kurfürsten-Anlage nach Bergheim und die Querbeziehungen zwischen der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße.</p> <p>Zu den Zielen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage gehört unter anderem die Verbesserung der Wegeführung für den Radverkehr. Als Hauptverbindung für Radfahrer zwischen der Heidelberger Altstadt und dem Bahnhof wird weniger die Bahnhofstraße, sondern die Kurfürsten-Anlage gesehen. Hier wird eine Bündelung der in West-Ost-Richtung verkehrenden Radfahrer erfolgen. Deshalb ist in der Kurfürsten-Anlage auch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts mit der Zielsetzung der Herstellung von angemessenen Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen geplant.</p> <p>In der Bahnhofstraße sind aufgrund der beschriebenen Zielsetzung keine separaten Radwege</p>

		<p>oder Fahrradspuren vorgesehen.</p> <p>Eine weitergehende Darstellung der Fuß- und Radwegebeziehungen erfolgt nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.</p>
20.7	<p>Eine Attraktivitätssteigerung der Kurfürsten-Anlage für Fahrradfahrer und Fußgänger sei bei unveränderter Verkehrsstärke des MIV nicht machbar (außer man wäre auch hier für eine Tunnellösung ...).</p> <p>Geschickter wäre Attraktivitätssteigerungen für Fuß- und Rad-Verkehr getrennt vom MIV: Den MIV in der Kurfürstenanlage belassen, Fuß- und Radverkehr in die Bahnhofstraße verlagern. (So verhalte man sich heute de facto schon als Auto- und Radfahrer!). Und dafür solle die Breite belassen werden, mit entsprechendem Platz für attraktivere Fuß- und neue Radwege, bzw. auch mehr Bepflanzung.</p>	<p>zu 20.7</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Zu den Zielen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage gehört unter anderem die Verbesserung der Wegeführung für den Radverkehr. Als Hauptverbindung für Radfahrer zwischen der Heidelberger Altstadt und dem Bahnhof wird jedoch mehr die Kurfürsten-Anlage und weniger die Bahnhofstraße gesehen. In der Kurfürsten-Anlage soll eine Bündelung der in West-Ost-Richtung verkehrenden Radfahrer erfolgen.</p> <p>Deshalb ist in der Kurfürsten-Anlage auch eine Neuordnung des Straßenquerschnitts mit der Zielsetzung der Herstellung von angemessenen Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen geplant. In der Bahnhofstraße sind aufgrund der beschriebenen Zielsetzung keine separaten Radwege oder Fahrradspuren vorgesehen.</p>
21	<p>Gewerbenutzung / Einzelhandel / Einzelhandelsgutachten / Konkurrenzsituation für bestehende Einzelhändler</p>	
21.1	<p>Da im Planungsgebiet ein massiver Zubau an Ladenfläche (allein 2.000 qm für einen Voll-Sortimenter) vorgesehen sei, müsse ein detailliertes Einzelhandelsgutachten für die Entscheidung über mögliche Nutzungen erstellt werden.</p> <p>Dies läge dem Bezirksbeirat aber nicht als Entscheidungsgrundlage vor. Durch die Eröffnung eines Aldi-Marktes ganz in der Nähe und auch weitere Einzelhandlungsnutzung im Planungsgebiet könne es zu einer nicht gewollten Verlagerung von Einkaufsströmen kommen. Auch sei nicht deutlich geworden, in welchem Umfang diese zusätzlichen bzw. aktuell schon geschaffenen Verkaufsflächen sich verkehrlich auswirken.</p> <p>Die Unterlagen zum Bebauungsplan würden keine Aussagen darüber machen (auch bei den bisherigen öffentlichen Veranstaltungen wurde dazu nichts gesagt), ob das Beeinträchtigungsverbot des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg, der im GMA-Einzelhandelsgutachten (S. 19) aus dem Jahr 2006 für die Stadt Heidelberg erwähnt sei, für die geplanten neuen Verkaufsflächen auch noch mit Berücksichtigung der schon geplanten bzw. fertig gestellten neuen Einzelhandelsflächen in unmittelbarer Nähe (Aldi</p>	<p>zu 21.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Im heutigen Bestand konzentrieren sich die Einzelhandelsnutzungen auf die Erdgeschoßzonen an der Bahnhofstraße, im Bereich des Bauhauses (Baumarktsortiment) und auf die weiter östlich gelegenen Flächen mit Ausnahme des Crowne-Plaza-Hotels. Zukünftig sind auch westlich des Bauhauses zumindest für Teilflächen Einzelhandelsnutzungen vorgesehen.</p> <p>Deshalb wurde im Rahmen einer Kurzstellungnahme zur Einzelhandelsthematik im Bereich der Kurfürsten-Anlage (Verfasser: BBE Beratungsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH Beratungsgesellschaft Handel und Kommune, Kurzstellungnahme Projekt Kurfürsten-Anlage, Februar 2008, Freiburg) die Einzelhandelsstruktur in der Weststadt und teilweise auch in Bergheim untersucht.</p> <p>Die Kurzstellungnahme führt zum Thema ‚Standortumfeld in der Weststadt‘ aus: „Insgesamt betrachtet ist im Stadtteil eine relativ gute wohnortnahe Versorgung mit einem vielfältigen Branchenmix und zum Teil ‚exotischen‘ bis alternativen Angeboten im kurz-, mittel- und langfristigen</p>

	<p>Poststraße, Altes Hallenbad) eingehalten werde.</p>	<p>Bedarf gegeben. Andererseits ist aber auch auf die zahlreichen ‚bodenständigen‘ Geschäfte mit konservativer Ausrichtung hinzuweisen. [...]. Ein Schwachpunkt in der Lebensmittelversorgung stellen die relativ kleinen unzeitgemäßen Betriebsflächen und die schlechte Parkplatzausstattung der Lebensmittelanbieter im Bereich Bahnhofstraße / Rohrbacher Straße mit Verkehrsflächen von weit unter 800 m² dar. [...] Übertreffend ist die Darstellung des Biomarktes in der Bahnhofstraße“.</p> <p>Darauf aufbauend lautet das Fazit der Kurzstellungnahme: [...] „Für den Fall der Etablierung eines Vollsortimenters (marktfähige Betriebsgröße 2.000 m² Verkaufsfläche mit umfangreichen Frischesortimenten in hochwertiger Ausstattung könnte die Versorgungsqualität in der Weststadt deutlich erhöht werden. Bezüglich dieser Vertriebsform wird für die Weststadt eine echte Marktlücke gesehen“.</p> <p>Aber auch die zusätzliche Ansiedlung eines großflächigen Lebensmitteldiscounters zu den bereits bestehenden Betrieben würde laut der Kurzstellungnahme zu einer deutlichen Stärkung des Angebots beitragen und „den Standort als Ganzes aufwerten“. Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass als Grenze des verträglichen Flächenzuwachses ein Flächenzuwachs von 2000 m² anzusehen ist. Daher wird die Überbauung der Innenhöfe westlich des geplanten Behördenzentrums auf das Kerngebiet MK 3 beschränkt.</p> <p>Grundsätzlich entspricht der Standort den übergeordneten Vorgaben wie dem Einzelhandelserslass Baden-Württemberg wonach Einzelhandelsprojekte vorrangig an städtebaulich integrierten Standorten ausgewiesen, errichtet oder erweitert werden. Damit sollen negative Auswirkung auf die Versorgung der Bevölkerung vermieden werden, und gerade im Wohnbereich die ausreichende Nahversorgung, vor allem für nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen, gestärkt werden. Ebenso sollen Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der vermieden werden.</p> <p>Ein zusätzliches Einzelhandelsgutachten ist insofern nicht erforderlich.</p>
<p>21.2</p>	<p>Die überflüssige und unerwünschte Handels- und Verkehrsbelegung diene nicht dem Stadtteil und löse auch gar nicht das Problem der Einkaufszone in der Hauptstraße, sondern verschärfe es eher.</p> <p>Außerdem füge es den jetzigen Geschäften und Gaststätten nur großen Schaden zu, u. a. durch die Parkerschwerms und die Verkehrsbehinderungen. Die Weststadt habe für den täglichen Einkauf auch keinerlei Bedarf mehr und andere Branchen sollten sich eher in Richtung Altstadt bewegen.</p>	<p>zu 21.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzepts sowie des Bebauungsplans soll ein attraktives und gestalterisch hochwertiges neues Stadtquartier entstehen. Entscheidend für das Gelingen sind die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Gestaltung der baulichen Anlagen und ein belebender Nutzungsmix in den Erdgeschosszonen.</p> <p>Aufgrund der in den neuen MK-Flächen zulässigen Einzelhandelsnutzungen kann nicht ausge-</p>

<p>Die in der Bahnhofstraße und den direkten Seitenstraßen ansässigen Geschäfte und Gewerbe hätten sicher mit Kundenverlust zu rechnen, da viele Kurzzeitparkplätze wegfallen. Zusätzlich würden viele Probleme entstehen durch die erschwerte Anlieferungsmöglichkeit von Waren und den erschwerten Abtransport von Entsorgungsmaterial.</p> <p>Auch werden die überwiegend kleinen Betriebe mit Familienstruktur gegenüber den hinzukommenden großen Ketten- und Filialbetrieben kaum konkurrenzfähig sein.</p> <p>In Heidelberg würde oft über die Einkaufssituation geklagt. Die Bahnhofstraße habe einen guten Mix aus verschiedenen Fachgeschäften und Gastronomie und weil im Grunde immer ein Parkplatz zu finden sei, boomen Geschäfte und Gastronomie gleichermaßen. Die Platanen geben der breiten Straßen einen schönen Charakter und die Bewohner der West- und Südstadt haben ihr Einkaufszentrum. Mit dem Bebauungsplanentwurf für die Bahnhofstraße sei man nun in Begriff, ein gewachsenes Einkaufszentrum zu zerstören.</p> <p>Die Bahnhofstraße sei heute ein kleines Refugium für Kleingewerbetreibende, die sich trotz schwieriger Wettbewerbsbedingungen gerade noch rentabel halten können. Viele Geschäfte der Bahnhofstraße seien ebenfalls auf die Parkplätze und Einkaufsmöglichkeiten angewiesen.</p> <p>Auf äußere Veränderungen werden die Besucher der Bahnhofstraße äußerst sensibel reagieren. Viele Kunden von kleineren Geschäften und Büros in der Bahnhofstraße kommen relativ weit her und benötigen den Parkraum in der Bahnhofstraße nur kurzfristig, um die dort liegenden Kleingeschäfte oder Büros zu besuchen.</p> <p>Diese Kunden und Besucher wollen keine kostspielige und zeitaufwändige Tiefgaragenparkierung, um die beabsichtigten Einkäufe zu erledigen; sie werden zu Geschäften „auf der Grünen Wiese“ abwandern, wodurch die Innenstadt veröden wird.</p> <p>Viele Geschäfte in der Bahnhofstraße machen sich äußerste Sorgen, dass Kundenbesuche ausbleiben bzw. sich erheblich reduzieren.</p> <p>Es könne nicht im Sinne einer verantwortungsbewussten Stadtplanung sein, das Geschäftsleben in der Stadt nicht zu fördern, sondern zu gefährden.</p> <p>Es sei ein schwacher Trost, dass bei der nicht gewünschten wirtschaftlichen Gefährdung der Geschäfte durch die Beseitigung öffentlichen Parkraums in der Bahnhofstraße sowohl der Fahrverkehr als auch der Fußgängerverkehr schwächer werde.</p>	<p>geschlossen werden, dass es zu einer verstärkten Konkurrenzsituation für den vorhandenen Einzelhandel kommt.</p> <p>Es ist jedoch ebenfalls das Szenario denkbar und planerisch gewollt, dass der bestehende Einzelhandel durch neue Ladenflächen sinnvoll ergänzt wird und insgesamt eine Stärkung des Einzelhandelsstandorts Bahnhofstraße erfolgt.</p> <p>Bzgl. der Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsnutzungen ist aus städtebaulicher und stadtfunktionaler Sicht die Ergänzung der in der Weststadt bereits bestehenden Einzelhandelsstruktur mit möglichst kleinteiligen Läden verschiedener Branchen mit einem breiten Warenspektrum - vor allem im Bereich des neuen Quartiersplatzes - wünschenswert.</p> <p>In den Erdgeschosszonen der Kerngebiete 1, 3 4, und 7 sind jedoch aufgrund der festgesetzten überbaubaren Flächen auch größere Einzelhandelsbetriebe möglich und aufgrund der erfolgten Festsetzung eines Kerngebiets auch zulässig.</p>
---	---

	<p>Von ein „Aufwertung“ der Bahnhofstraße könne hier keineswegs gesprochen werden. Vielmehr fürchten nicht nur die Eigentümer des Hauses Bahnhofstraße 55/57, dass die dort vorhandenen Büroflächen und insbesondere Länden weitgehend leer stehen und die Frage gestellt werden dürfe, wer denn in Zukunft die geplanten riesigen Büro- und Geschäftsflächen in der Bahnhofstraße nutzen soll.</p>	
<p>21.3</p>	<p>Die Schlussfolgerung zum verträglichen Flächenzuwachs von 2.000 m² würden sich ausschließlich auf Lebensmitteleinzelhandel für die Baufelder MK 2 und MK 3 beziehen.</p>	<p>zu 21.7</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im heutigen Bestand konzentrieren sich die Einzelhandelsnutzungen im Bereich des Bauhauses (Baumarktsortiment) und auf die weiter östlich gelegenen Flächen mit Ausnahme des Crowne-Plaza-Hotels. Zukünftig sind über die geschilderten Flächen hinaus auch westlich des Bauhauses zumindest für Teilflächen (Kerngebiet 2 oder 3) Einzelhandelsnutzungen vorgesehen.</p> <p>Deshalb wurde im Rahmen einer Kurzstellungnahme zur Einzelhandelsthematik im Bereich der Kurfürsten-Anlage (Verfasser: BBE Beratungsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH Beratungsgesellschaft Handel und Kommune, Kurzstellungnahme Projekt Kurfürsten-Anlage, Februar 2008, Freiburg) die Einzelhandelsstruktur in der Weststadt und teilweise auch in Bergheim untersucht.</p> <p>Das Fazit der Kurzstellungnahme lautet: [...] „Für den Fall der Etablierung eines Vollsortimenters (marktfähige Betriebsgröße 2.000 m² Verkaufsfläche mit umfangreichen Frischesortimenten in hochwertiger Ausstattung könnte die Versorgungsqualität in der Weststadt deutlich erhöht werden. Bezüglich dieser Vertriebsform wird für die Weststadt eine echte Marktlücke gesehen“.</p> <p>Aber auch die zusätzliche Ansiedlung eines großflächigen Lebensmitteldiscounters zu den bereits bestehenden Betrieben würde laut der Kurzstellungnahme zu einer deutlichen Stärkung des Angebots beitragen und „den Standort als Ganzes aufwerten“.</p> <p>Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass als Grenze des verträglichen Flächenzuwachses ein Flächenzuwachs von 2000 m² anzusehen ist. Daher wird die Überbauung der Innenhöfe westlich des geplanten Behördenzentrums auf das Kerngebiet MK 3 beschränkt.</p>
<p>22</p>	<p>Anregungen zur Überplanung und zukünftigen Bebauung des Bauhausgrundstücks</p>	

<p>22.1</p>	<p>Auf den Grundstücken der „Gutenbergstraße Grundstücks- und Vermögensverwaltung GmbH“ und „Bauhaus GmbH“ sehe man zwei – gegenüber dem vorhandenen Bestand völlig anders zugeschnitten – Baukörper vor.</p> <p>Für den Betrieb und die Grundstücke in der Substanz treffenden Planungen sehe man keine planungsrechtliche bzw. städtebauliche zwingende Notwendigkeit. Die gegenwärtigen Planungsvorstellungen hätten in der Konsequenz den völligen Abbruch der bestehenden Gebäude und die völlige Aufgabe der seit Jahrzehnten bestehenden gewerblichen Nutzung zur Folge.</p> <p>Angesichts der vorgesehen Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung und angesichts der Durchschneidung des Grundstücks der „Gutenbergstraße Grundstücks- und Vermögensverwaltung GmbH“ und „Bauhaus GmbH“ durch eine öffentliche Straße (mit der Folge der geplanten Errichtung von zwei separaten Gebäudekomplexen) wäre der Erhalt des Bauhaus-Standorts im bisherigen Umfang nicht mehr möglich.</p> <p>Die Geschossflächen im Gebäude MK 5 würden für die Neuerrichtung des Betriebs von vornherein nicht ausreichen.</p> <p>Die Festsetzungen über den mindestens 50%-igen Nachweis von Wohnnutzungen im Gebäudekomplex MK 6 würde ebenfalls dazu führen, dass an eine Wiedererrichtung des Bauhaus-Betriebs aus Gründen der notwendigen Mindestkapazität an zur Verfügung stehenden Geschossflächen sowie auch aus Gründen des Zuschnitts des Gebäudes MK 6 nicht mehr zu denken wäre. Aus diesen Gründen werde die Planung abgelehnt.</p> <p>Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen bestehe bei der „Gutenbergstraße Grundstücks- und Vermögensverwaltung GmbH“ und „Bauhaus GmbH“ ein hohes Interesse am Erhalt des verkehrsgünstig gelegenen und mit einem eigenen Parkhaus ausgestatteten Standorts und der vorhandenen Gebäude. Sie seien mit einer Beschränkung auf den Bestandsschutz und der „Wegplanung“ des vorhandenen Gewerbebetriebes nicht einverstanden. Es werde beantragt, den vorhandenen Gebäudebestand und die vorhanden Nutzung planungsrechtlich festzuschreiben.</p>	<p>zu 22.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Für das heutige Bauhaus in den Kerngebieten 5 und 6 (MK 5 und MK 6) gilt ein uneingeschränkter Bestandsschutz. Die Festsetzungen des Bebauungsplans mit dem L-förmigen Gebäude im Bereich des vorgesehenen öffentlichen Platzes sind als Option und Angebot für die Zukunft zu sehen. Seitens der Stadt Heidelberg besteht zudem ein Interesse an der Fortführung des Bauhausbetriebs als wesentlicher Nutzungsbaustein im Gebiet.</p> <p>Um den geplanten mittigen öffentlichen Quartiersplatz umsetzen zu können, muss im Bereich des Bauhausgrundstücks ein Flächentausch erfolgen.</p> <p>Die Geschossfläche des heutigen Bauhauses weist nach einer überschlägigen Ermittlung inklusive der Parkdecks eine Größe von ca. 15.500 qm auf. Davon sind ca. 11.500 qm durch die Parkflächen belegt.</p> <p>In den Kerngebieten 5 und 6 sind bereits ohne die festgesetzte Überschreitung der straßenabgewandten Baugrenzen ca. 19.500 qm Geschossfläche möglich. In dieser Berechnung ist allerdings der nördliche Riegel des L-förmigen Gebäudes im Platzbereich enthalten, der eine Bruttogeschossfläche von ca. 4.950 qm aufweist, jedoch auf einem städtischen Grundstück liegt. Es zeigt sich jedoch, dass die realisierbaren Grundflächen weitgehend übereinstimmen. Allerdings lassen die festgesetzten Baufenster nicht den heutigen Zuschnitt des Bauhauses zu, so dass die Baumarktnutzung im Fall einer Neubebauung ggf. umorganisiert werden muss.</p> <p>Grundsätzlich besteht für das Plangebiet allerdings das Ziel eines belebten Geschäfts- und Wohnquartiers. Daher wurde eine monofunktionale Nutzung der Gebäude durch die Festsetzung eines Mindestmaßes für Wohnnutzungen ausgeschlossen.</p>
<p>23</p>	<p>Anregungen zum Thema Klimatisches und Mikroklima</p>	

<p>23.1 Fehlendes Klimagutachten</p> <p>Ein Klimagutachten lege für die Entscheidung im Bezirksbeirat nicht vor. Hier sei zu befürchten, dass durch die Höhe der Bebauung in diesem Sektor (Aldi, Justizgebäude mit je 6 bzw. 7 Geschossen) und die starke Einengung der verbleibenden Straße in Ost-Westrichtung (Poststraße, Kurfürsten-Anlage, Bahnhofstraße) Neckar talwärts strömende Winde mit stark erhöhter Abflussgeschwindigkeit passieren werden.</p> <p>Dadurch werde die Aufenthaltsqualität (Außenbestuhlung von Cafés, offene Auslagen vor Geschäften, Aufwirbeln von Staub, Zugluft) stark beeinträchtigt.</p> <p>Gefördert werde die Strömungsgeschwindigkeit noch durch unstrukturierte Fassadengestaltung und Minimierung des Baum- bzw. Pflanzenbestandes. Es wäre Zahlen vorzulegen, in welchem Umfang sich hier die Windgeschwindigkeiten erhöhen.</p> <p>Zu den Belangen des Umweltschutzes hatte der Landesverband Naturschutz eine Stellungnahme abgegeben, die dort aufgeführten Schlussfolgerungen werden von der Bürgerinitiative unterstützt. Die Auswirkungen der Bauhöhen und der Größe der bebauten Flächen auf das kleinräumliche Klima seien nicht gebührend erläutert</p> <p>Die klimatischen Lebensbedingungen von Menschen und Tieren würden sich durch die Belastung durch Lärm, Feinstaub etc. verschlechtern</p> <p>Im Klimagutachten vom Jahre 1995 rate man von weiteren Neubauten ab. Die geplanten Gebäude beeinträchtigen das Mikroklima im und um das Bebauungsgebiet. Die geplante Bebauung entspreche nicht den Empfehlungen des Klimagutachtens der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1995.</p> <p>Durch die Höhe der Gebäude und die Verengung der Bahnhofstraße entstehe eine Straßenschlucht, in der sich in heißen Sommern die Hitze stauen werde, der Frischluftaustausch könne nicht genügend stattfinden. Hinweis: Im Klimagutachten der Stadt Heidelberg aus 1995 werde die Blumenstraße zwischen Kleinschmidtstraße und Römerstraße als „Straßenschlucht“ bezeichnet, in der Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden können. Außerdem stehe dort wörtlich: „Bauliche Verdichtungen sollten. nur in geringem Umfang vorgenommen werden, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen.“ Durch die Verengung der Bahnhofstraße sei eine massive bauliche Verdichtung gegeben.</p>	<p>zu 23.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Um mögliche Auswirkungen auf das Mikroklima besser einschätzen zu können, wurde eine zusätzliche Klimagutachten in Auftrag gegeben (Verf.: ÖKOPLANA, Klimagutachten zum Bebauungsplan 61.32.04.30.00 -Weststadt- Kurfürsten-Anlage in Heidelberg, Mannheim, 14. August 2008). Gegenstand klimaökologischen Untersuchung war die Analyse der ortsspezifischen Belüftungsverhältnisse und der thermischen Situation im B-Plangebiet Kurfürsten-Anlage.</p> <p>Die klimatischen Auswirkungen der vorgesehenen städtebaulichen Neustrukturierung wurden mit Hilfe vergleichender numerischer Modellrechnungen bestimmt. Die im Rahmen des Klimagutachtens erarbeiteten Ergebnisse der Modellsimulationen zur Belüftungssituation dokumentieren, dass sich im Bereich der Bahnhofstraße und Kurfürsten-Anlage durch ihre Südwest-Nordost-Ausrichtung verhältnismäßig günstige Belüftungsverhältnisse ergeben. Großflächige Wärmestaus und Luftschadstoffakkumulationen treten im Allgemeinen nicht auf.</p> <p>Nach Realisierung der geplanten Bebauung kommt es örtlich zu Windgeschwindigkeitsreduktionen, denen an anderer Stelle jedoch Windbeschleunigungen entgegenstehen. Der sich entlang der Bahnhofstraße bewegende Luftvolumenstrom wird trotz des sich verengenden Straßenquerschnitts und der z. T. größeren Gebäudehöhen im Plan-Zustand um deutlich weniger als 10% reduziert, was aus klimaökologischer Sicht in Innenstadtlagen zu akzeptieren ist.</p>
--	--

<p>23.2</p>	<p>Die zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Anwohner seien nicht zumutbar: Die zu erwartende Zunahme der NO_x- und Feinstaubkonzentrationen sei gesundheitsgefährdend. Der vom Gemeinderat am 30.03.2006 verabschiedete ‚Luftreinhalte-/ Aktionsplan für den Regierungsbezirk Karlsruhe – Teilplan Heidelberg‘ zeige die Notwendigkeiten auf, jegliche weitere Erhöhung dieser Schadstoffkonzentrationen zu vermeiden und verabschiede einen Aktionsplan, die Schadstoffkonzentrationen zu senken.</p> <p>Der Bebauungsplan liege in der dort ausgewiesenen Umweltzone. Eine Verdichtung der Bebauung im Vergleich zum heutigen Zustand sei daher für die Anwohner nicht zumutbar und solle im Bebauungsplan ausgeschlossen werden.</p>	<p>zu 23.2</p> <p>Der Anregung wird teilweise gefolgt</p> <p>Um die Folgen einer Bebauung zu mindern und um die Luftschadstoffkonzentrationen innerhalb des Plangebiets zu senken, werden zahlreiche Baumpflanzungen vorgenommen und eine extensive Dachbegrünung festgesetzt. Vor allem Dachbegrünungen unterstützen die Gestaltung günstiger thermischer Umgebungsbedingungen. Sie bewirken folgende klimaökologischen Positiveffekte: Reduzierung der Luftschadstoffbelastung – insbesondere von Feinstaub – durch die Erhöhung der schadstoffspezifischen Depositionsgeschwindigkeiten partikel- und gasförmiger Spurenstoffe.</p> <p>Durch die geringere Aufheizung der Luft über begrünten Dächern ist die vertikale Auftriebsströmung und somit die Staubaufwirbelung geringer. Darüber hinaus bilden die Pflanzen einen Filter, in dem sich der in der Luft enthaltene Staub absetzt. Letzteres gilt vor allem für intensiv begrünte Dächer. Auch Straßenbäume (oder andere Grünflächen) weisen eine Filterfunktion auf, in dem sich der in der Luft enthaltene Staub und durch den Verkehr aufgewirbelte Staub absetzt.</p> <p>Die alternative Festsetzung einer weniger dichten Bebauung entspräche nicht der zentralen und innerstädtischen Lage des Areals zwischen der Kurfürsten-Anlage und der Bahnhofstraße.</p>
<p>23.3</p>	<p>Verringerung des Versiegelungsgrades</p> <p>Als ein Ziel des Bebauungsplans sollte u. a. eine Verringerung des Versiegelungsgrades erreicht werden. Der Bebauungsplan weise jedoch eine höhere Versiegelung auf.</p> <p>Die Grünanlage Sorge heute für ein angenehmes Klima. Wenn alles überbaut und asphaltiert sei, werde es im Sommer unerträglich heiß, trocken, dunkel und staubig in diesem Bereich sein.</p>	<p>zu 23.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Beim Plangebiet ‚Kurfürsten-Anlage‘ handelt es sich um ein bereits vollständig bebautes (Gebäude und Straßen) und auch unterbautes Plangebiet (es gibt bereits mehrere großflächige Tiefgaragen im Bereich der Kurfürstenanlage). Der Anteil an unversiegelten Flächen ist heute bereits sehr gering und erhöht sich durch die geplante Bebauung nur geringfügig. Durch die Festsetzung einer Dachbegrünung - in den Kerngebieten 1 - 7 (MK 1- MK 7) sind 80 % aller Dachflächen extensiv auf einer Substratschicht von mindestens 8 cm zu begrünen - wird die gegenüber dem heutigen Stand höhere Grundflächenzahl ausgeglichen.</p> <p>Im Übrigen wird keine Grünanlage überbaut. Es werden lediglich schmale Grünstreifen zwischen den heutigen Verkehrsflächen und der bestehenden Bebauung überplant.</p>
<p>23.4</p>		<p>zu 23.4</p>

<p>Das Klimagutachten aus dem Jahr 1995 stellt Anforderungen an die Stadtentwicklung, gegen die in der Zwischenzeit immer wieder verstoßen wurde. Die negativen Auswirkungen, die das Gutachten beschreibt, seien bereits jetzt in einigen Bereichen der Weststadt erlebbar.</p> <p>Es werden die Zusammenhänge und Auswirkungen zwischen Flächennutzung, Stadtreief und Kleinklima in den Stadtbezirken dargestellt. Bezüglich der Gestaltung von Straßen werde aufgeführt, dass in Straßenschluchten Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden können.</p> <p>Die Planungsempfehlungen geben vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • auf maximale Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung zu achten • Maßnahmen zur Verbesserung der Ventilation zu ergreifen • innerstädtische Grünanlagen und gehölzüberstandene Flächen zu erhalten, da sie neben ihrer Funktion als Kaltluft- und Sauerstoffproduzent auch einen wichtigen Beitrag zur Schadstoffminderung leisten • bauliche Verdichtungen nur im geringsten Umfang vorzunehmen, um ein bodennahes Durchgreifen des Windes zu ermöglichen. <p>Bei einer Reihe von Baumaßnahmen wurde gegen die Vorgaben des Gutachten verstoßen wurde z. B. bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dem Neubau des LZB-Gelände (Vernichtung von Grünfläche, hohe Gebäude, Straßenschluchten, Belüftungsbarrieren); Straßenbahn 26 (Kahlschlag hochgewachsener Bäume mit großen Baumkronen) • diversen Nachverdichtungen in der Weststadt (Zerstörung von Grünflächen, Belüftungsbarrieren) • großflächige und hohe Bebauung in der Panoramastraße (Hindernis für Hangabwinde) <p>Die klimatischen Verhältnisse können sich jetzt schon nur verschlechtert haben bzw. werden sich noch weiter verschlechtern, da permanent dem vorliegenden Gutachten zuwider gehandelt wird.</p> <p>Die vorgesehene Bebauung im Bereich Kurfürsten-Anlage-Anlage/ Bahnhofstraße werde, da sie ein großes Gebiet umfasst, entsprechend auch große Auswirkungen haben und das Kleinklima in der gesamten Weststadt nachteilig beeinflussen.</p> <p>In der verengten Straßenschlucht werde sich im Sommer die Hitze stärker stauen, und durch die Erhöhung der bisherigen Geschosshöhe werde der Frischluftaustausch er-</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>Um mögliche Auswirkungen auf das Mikroklima besser einschätzen zu können, wurde ein zusätzliches Klimagutachten in Auftrag gegeben (Verf.: ÖKOPLANA, Klimagutachten zum Bebauungsplan 61.32.04.30.00 -Weststadt- Kurfürsten-Anlage in Heidelberg, Mannheim, 14. August 2008). Gegenstand der klimaökologischen Untersuchung war die Analyse der ortspezifischen Belüftungsverhältnisse und der thermischen Situation im B-Plangebiet Kurfürsten-Anlage.</p> <p>Die klimatischen Auswirkungen der vorgesehenen städtebaulichen Neustrukturierung wurden mit Hilfe vergleichender numerischer Modellrechnungen bestimmt. Die im Rahmen des Klimagutachtens erarbeiteten Ergebnisse der Modellsimulationen zur Belüftungssituation dokumentieren, dass sich im Bereich der Bahnhofstraße und Kurfürsten-Anlage durch ihre Südwest-Nordost-Ausrichtung verhältnismäßig günstige Belüftungsverhältnisse ergeben. Großflächige Wärmestaus und Luftschadstoffakkumulationen treten im Allgemeinen nicht auf.</p> <p>Nach Realisierung der geplanten Bebauung kommt es örtlich zu Windgeschwindigkeitsreduktionen, denen an anderer Stelle jedoch Windbeschleunigungen entgegenstehen. Der sich entlang der Bahnhofstraße bewegende Luftvolumenstrom wird trotz des sich verengenden Straßenquerschnitts und der z. T. größeren Gebäudehöhen im Plan-Zustand um deutlich weniger als 10% reduziert, was aus klimaökologischer Sicht in Innenstadtlagen zu akzeptieren ist.</p> <p>Die anderen angeführten Baumaßnahmen sind kein Bestandteil des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage.</p>
---	---

	<p>schwert. Es werde hier auf ein Klimagutachten der Stadt Heidelberg verwiesen, das schon im Jahr 1995 festgestellt hatte, dass in manchen Straßenschluchten in der Weststadt Schadstoffemissionen nur langsam ausgeräumt werden (z.B. Blumenstraße zwischen Kleinschmidtstraße und Römerstraße).</p>	
24	Grünflächen / Bäume / Dachbegrünung	
24.1	<p>Grünflächen verschwinden fast völlig. Die Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbs sehen u. a. vor, dass die Funktion der Flächen als Aufenthaltsraum und die Erlebnisqualität zu erhöhen sei. Außerdem sei die Einbindung von Grünflächen zu berücksichtigen. Diese Vorgaben waren wohl teilweise mit dem preisgekrönten Plan „Wiesion“ erfüllt.</p> <p>Der jetzige Bebauungsplan erfülle diese Vorgaben jedoch in keinen Fall.</p> <p>Durch die Überbauung der Innenhöfe aller Gebäude werden weder Aufenthaltsräume noch Grünflächen geschaffen. Der geplante Platz in Höhe des jetzigen Bauhauses lasse auch keinen entsprechenden Ersatz erwarten.</p> <p>Auch wenn bei Aufstellung des STEP an die ganze Stadt, nicht nur an die Innenstadt gedacht wurde, sei dieses Ziel auch aus klimatischen und umweltschonenden Gesichtspunkten wichtig. Allerdings passiere hier genau das Gegenteil der Forderungen: Jeder kleinste Quadratzentimeter werde zementiert, keine einzige Grünfläche bleibe erhalten (die Baumscheiben der Spalierbäume dürfe man in ihrer Wirkung als Grünfläche sicherlich vernachlässigen).</p> <p>Eine Schaffung zusammenhängender Grünstrukturen sei bei vollständig versiegelten Flächen in dieser Größenordnung nachhaltig behindert. Betrachte man auch die Entwicklungen in der näheren und weiteren Umgebung der letzten Zeit und die Planungen für die nähere Zukunft, sei erkennbar, dass die verbliebenen Grüninseln in der Stadt in Form von Gärten und kleinen und größeren städtischen Grünanlagen immer mehr ganz verschwinden und damit die restlichen Grünflächen weiter voneinander getrennt anstatt verbunden werden.</p>	<p>zu 24.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Darstellung, dass eine innerstädtische Grünfläche überbaut wird, trifft nicht zu. Bei dem Plangebiet Kurfürsten-Anlage handelt es sich um ein bereits vollständig bebautes und auch unterbautes Plangebiet (es gibt bereits mehrere großflächige Tiefgaragen und Kellergeschosse im Bereich der Kurfürstenanlage), für das bereits eine wirksame planungsrechtliche Grundlage existiert. Bei den im Plangebiet vorhandenen Grünflächen handelt es sich lediglich um begrünte ‚Restflächen‘ zwischen den vorhandenen Gebäuden und den öffentlichen Straßen.</p> <p>Durch die Festsetzung einer Dachbegrünung - in den Kerngebieten 1 - 7 (MK 1 - MK 7) sind 80 % aller Dachflächen extensiv auf einer Substratschicht von mindestens 8 cm zu begrünen - wird die gegenüber dem heutigen Stand höhere Grundflächenzahl ausgeglichen.</p> <p>Es werden lediglich die Innenhöfe der Kerngebiete 3 und 4 (MK 3 und MK 4) überbaut. Die Innenhöfe der Kerngebiete 2, 6 und 7 (MK 2, MK 6 und MK 7) werden nach den Festsetzungen des B-Plans nicht überbaut. Eine Unterbauung durch Tiefgaragen und Kellergeschosse besteht in Teilbereichen bereits oder kann in Zukunft erfolgen.</p> <p>Am künftigen Quartiersplatz zwischen der Landhausstraße und der Kurfürsten-Anlage entsteht ein hochwertiger öffentlicher Platz mit einer zusätzlichen Option für Gastronomiebetriebe, öffentliche Einrichtungen und kleine Ladenlokale entlang der Platzkanten.</p> <p>Der Platz soll durch gestalterische Elemente (Pflasterbänder, Materialwechsel im Oberflächenbelag, Baumstandorte etc.) strukturiert werden. Die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen.</p>
24.2		zu 24.2

	<p>Auf der Gehwegseite (Bahnhofstraße 33) sollten keine Bepflanzung und keine Pflanztröge stattfinden, da die Andienung für LKW-Anlieferung und Kunden-Pkw-Abholer (Haltebuchten) für die Firma Fühlhorn gesichert werden müsse. Dies solle auch für Bahnhofstraße 31 gelten, damit die Existenz dieser Firma gesichert sei.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die bestehenden Geschäfte in der Bahnhofstraße sollen nach dem derzeitigen Planungsstand zukünftig so beliefert werden wie bisher, nach Möglichkeit auf freien Parkplätzen. Falls keine freien Parkplätze zur Verfügung stehen, kann für den Ladevorgang kurzzeitig auf der Fahrbahn gehalten werden. Die Fahrbahn mit dem 1,50m breiten, überfahrbaren Mittelstreifen ermöglicht das Passieren von kurzzeitig zum Be- und Entladen abgestellten Fahrzeugen. Ein Ausweisen von Anlieferungs-zonen zu Lasten von Stellplätzen ist nicht vorgesehen.</p>
<p>24.3</p>	<p>Grünflächen seien zur Abkühlung sehr wichtig. Darüber hinaus erfüllen sie wichtige Erholungsfunktion in der Innenstadt. Diese beiden Funktionen können nicht durch Dachgärten und kleinste Bäume bzw. Büsche ersetzt werden. Im Bauvorhaben werde die Möglichkeit erwähnt, die Größe der Dachgärten wesentlich zu reduzieren, wenn Sonnenzellen auf das Dach gebaut werden.</p>	<p>zu 24.3 Der Anregung wird gefolgt Siehe Ausführungen zu 23. 4 und zu den Ergebnissen des Klimaökologischen Gutachtens Die Festsetzung mit der Ziff. 3.2 besagt, dass grundsätzlich 80 %der Dachflächen zu begrünen sind. Bei der Installation von Solarenergieanlagen sind 50 % der Dachflächen je Baugrundstück zu begrünen. Diese Festsetzung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Installation von Photovoltaikanlagen auf begrünten Dächern mit einem relativ hohen Aufwand verbunden ist, da die einzelnen Elemente auf Quermasten o. ä. Elemente aufgeständert werden müssen. Zudem ist zumindest in niederschlagsreichen Phasen die Wartung oder Reparatur der Solaranlagen auf begrünten Dächern mit Schwierigkeiten verbunden.</p>
<p>24.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Grünflächen verschwinden völlig. Ärgerlich sei das Züblin-Modell mit den eingblendeten Bäumen, welches völlig unrealistisch sei. Man könne sich in der Brückenstraße, die etwa so eng sei, wie die Bahnhofstraße werden soll, ein Bild davon machen, wie wenig oder gar kein Raum für Begrünung da sei. Dort passe kein Blumentopf mehr zwischen die Fahrbahnen und auf den Bürgersteigen ebenso wenig. Dies bedeute, dass das was u. a. den Charakter der Straße und auch der Weststadt ausmache zerstört werde. • Es sei unverständlich, dass mehrere Bäume mit gewaltiger Blattkrone zugunsten von „Spalierbäumchen“ weichen sollen. Jedem Privatmann sei das Fällen solch alter Bäume auf seinem Gelände untersagt. Deshalb werde der Gemeinderat aufgefordert, die Rechtmäßigkeit der Baumfällung durch unabhängige Gutachter prüfen zu lassen. Denn hier sollen Bäume gefällt werden, die zu dem dringend notwendigen Kohlendioxid- Sauerstoffausgleich beitragen, die geplanten Bäumchen werden dies nicht in diesem Ausmaß leisten können. • Die gemäß der Baumschutzsatzung vom 26.09.1996 unter Schutz stehenden 	<p>zu 24.4 Der Anregung wird nicht gefolgt Das Modell für das zukünftige Behördenzentrum ist ein privates Modell und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Die in dem Modell dargestellten Baumstandorte sind weder ein Bestandteil des B-Plan-Verfahrens noch der Gestaltungsplanung für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze. In der Bahnhofstraße müssen nach dem derzeitigen Kenntnisstand aufgrund der Neuplanung 23 Einzelbäume entfallen, davon die überwiegende Anzahl auf dem Parkstreifen in der Mitte der Bahnhofstraße, der aufgegeben wird. Es müssen 11 Gleditschien, 7 Platanen, 2 Ahorne, ein Tulpenbaum, ein japanischer Schnurbaum sowie eine Sommerlinde gefällt werden. Von diesen 23 zu fällenden Bäumen sind 10 durch die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützt und nach § 7 Baumschutzsatzung ihrem Wert entsprechend Ersatzpflanzungen vorzunehmen.</p>

	<p>Bäume im Mittelstreifen der Bahnhofstraße seien vollständig zu erhalten. Es sei dafür zu sorgen, dass durch geeignete Maßnahmen während der Bauzeit eine Schädigung dieser Pflanzen verhindert werde. Diese Bäume seien Pflanzungen aus den sechziger und siebziger Jahren und entsprechend groß. Sei erfüllen durch ihren Umfang und Größe eine wichtige klimaregulatorische Funktion. Diese könne nach Fällung der Bäume auch durch Neupflanzungen in den nächsten zwanzig Jahren nicht ersetzt werden, das Mikroklima im betroffenen Areal würde stark negativ verändert werden. In der Begründung zum Bebauungsplan sei diese negative Folge nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die im Stadtentwicklungsplan geforderte Hebung der Lebensqualität im Bereich Bahnhofstraße würde durch diese Maßnahmen ins Gegenteil verkehrt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Vernichtung von altem Baubestand ohne ausreichenden Ersatz erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan. 	<p>Sie werden durch Neupflanzung von 55 Bäumen mit einer bereinigten Anordnung in einer Reihe von Mehlbeeren in der Bahnhofstraße und dem Lückenschluss und der Fortführung der Platanen-Allee in der Kurfürsten-Anlage sowie durch Reihen von Scharlach-Ahorn in den Querspangen ersetzt. Bei Ersatz- und Neupflanzungen im öffentlichen Raum werden heimische oder standortangepasste Baumarten, Sträucher und Stauden verwendet.</p>
24.5	<p>Die im B-Plan-Entwurf dargestellten Bäume in der Verlängerung Kleinschmidtstraße werden der endgültigen Ausführungsplanung noch anzupassen sein. Die Unterbaubarkeit durch eine Tiefgarage in diesem Bereich müsse auch mit den geplanten Bäumen möglich sein.</p>	<p>zu 24.5</p> <p>Der Anregung wird gefolgt</p> <p>In der Planzeichenerklärung des Bebauungsplans ist ergänzend textlich festgesetzt, dass die festgesetzten Baumstandorte im Rahmen der Ausführungsplanung für die Straßen verschoben werden können. Dies ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Amt für Verkehrsmanagement zwingend abzustimmen.</p>
24.6	<p>Bezüglich der ausführlichen Erläuterung der verschiedenen Schutzgüter werde auf die Stellungnahme der Landesnaturschutzverbandes verwiesen, der man sich inhaltlich voll anschließe. Es werden die gleichen Bedenken vorgetragen, ohne dass man diese nochmals im Detail ausführe.</p> <p>Die umweltrelevanten Festlegungen im Bebauungsplan reichen bei weitem nicht aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird als eine Begründung für die Neubebauung angeführt, das Gebiet sei hinter der städtebaulichen Entwicklungen zurück. Doch aus Umweltgesichtspunkten (und wegen des Stadtbildes) wertvoll und unbedingt erhaltenswert ist der hier erhaltene hochwertige Bestand an alten Bäumen. • Für den Quartiersplatz im MK 5 Pflasterbänder als Oberflächenbeläge vorgesehen. Dies verhindert, dass hier Grünflächen entstehen könnten, auch nicht als Randstreifen rund um den Platz. 	<p>zu 24.6</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Umweltbericht zum Bebauungsplan ‚Kurfürsten-Anlage‘ wurde im Hinblick auf die Bestandsbäume in der Bahnhofstraße sowie die Auswirkungen der geplanten Umgestaltung im Straßenraum überarbeitet.</p> <p>In der Bahnhofstraße müssen aufgrund der Neuplanung 23 Einzelbäume entfallen, davon die überwiegende Anzahl auf dem Parkstreifen in der Mitte der Bahnhofstraße, der aufgegeben wird. Es müssen 11 Gleditschien, 7 Platanen, 2 Ahorne, ein Tulpenbaum, ein japanischer Schnurbaum sowie eine Sommerlinde gefällt werden. Von diesen 23 zu fallenden Bäumen sind 10 durch die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützt und nach § 7 Baumschutzsatzung ihrem Wert entsprechend Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Sie werden durch Neupflanzung von 55 Bäumen mit einer bereinigten Anordnung in einer Reihe von Mehlbeeren in der Bahnhofstraße und dem Lückenschluss und der Fortführung der Platanen-Allee in der Kurfürsten-Anlage sowie durch Reihen von Scharlach-Ahorn in den Querspangen ersetzt. Bei Ersatz- und Neupflanzungen im öffentlichen Raum werden heimische oder standortangepas-</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Die Dachbegrünung in 8 cm Substrat kann doch wirklich nicht einen Ausgleich bieten; wirkungsvolle Verdunstungs- und Kanalisierungseffekte, die die Nachteile der Bebauung aufheben dürfen bezweifelt werden. Auch wird die festgelegte mind. 80%-ige Übergrünung im gleichen Absatz reduziert auf 50%, falls eine Solaranlage eingeplant wird. Eine Begründung für diese Reduzierung ist aus Umweltgesichtspunkten nicht nachzuvollziehen. Eine Solaranlage hat zwar zweifelsohne wünschenswert, warum sie aber eine verringerte Dachbegrünung erlauben soll, ist nicht ersichtlich. 	<p>te Baumarten, Sträucher und Stauden verwendet.</p> <p>Am künftigen Quartiersplatz zwischen der Landhausstraße und der Kurfürsten-Anlage entsteht ein hochwertiger öffentlicher Platz mit einer zusätzlichen Option für Gastronomiebetriebe, öffentliche Einrichtungen und kleine Ladenlokale entlang der Platzkanten. Der Platz soll durch gestalterische Elemente (Pflasterbänder, Materialwechsel im Oberflächenbelag, Baumstandorte etc.) strukturiert werden. Die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Festsetzung mit der Ziff. 3.2 besagt, dass grundsätzlich 80 % der Dachflächen zu begrünen sind. Bei der Installation von Solarenergieanlagen sind 50 % der Dachflächen je Baugrundstück zu begrünen. Diese Festsetzung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Installation von Photovoltaikanlagen auf begrünten Dächern mit einem relativ hohen Aufwand verbunden ist, da die einzelnen Elemente auf Quermasten o. ä. Elemente aufgeständert werden müssen. Zudem ist zumindest in niederschlagsreichen Phasen die Wartung oder Reparatur der Solaranlagen auf begrünten Dächern mit Schwierigkeiten verbunden.</p>
<p>24.7</p>	<p>Jeder private Bauherr muss bei Bauvorhaben gute Begründungen abgeben, wenn er auch nur einen einzigen Baum ab einer gewissen Größe fällen will. Hier werde durch Schaffung von Baurecht ohne Notwendigkeit (wenn man von der Gewinnmaximierung des Investors absieht) die Beseitigung von vielen großen alten Bäumen vorgeschrieben.</p> <p>Die Reduzierung des Baumbestandes in der Bahnhofstraße sei eine Folge der Verengung des Straßenquerschnitts in diesem Bereich, die Begründung für die Bebauung der nördlichen Seite der Bahnhofstraße sei zu hinterfragen.</p>	<p>zu 24.7</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Von den nach dem derzeitigen Kenntnisstand in der Bahnhofstraße zu fällenden 23 Bäumen sind 10 durch die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützt und nach § 7 Baumschutzsatzung ihrem Wert entsprechend Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Sie werden durch Neupflanzung von 55 Bäumen mit einer bereinigten Anordnung in einer Reihe von Mehlbeeren in der Bahnhofstraße und dem Lückenschluss und der Fortführung der Platanen-Allee in der Kurfürsten-Anlage sowie durch Reihen von Scharlach-Ahorn in den Querspangen ersetzt. Bei Ersatz- und Neupflanzungen im öffentlichen Raum werden heimische oder standortangepasste Baumarten, Sträucher und Stauden verwendet.</p>
<p>24.8</p>	<p>Insgesamt läuft die Abwägung und die Analyse der Aussagen der Bürgerinitiative in der Begründung und im Umweltbericht unterm Strich darauf hinaus, dass es ernstzunehmende Widersprüche, Mängel und Versäumnisse in der Planung des Bebauungsvorhabens gibt, die nicht zu beschönigen, sondern nachzuarbeiten seien.</p> <p>Es bleibe zweifelhaft, dass die Stadt Heidelberg den Titel Umwelthauptstadt zurecht trage, wenn die städtischen Ämter und von Ihnen beauftragte Gutachter die Belange des Umwelt- und Naturschutzes in einem so wichtigen städteplanerischen Anliegen wie der Bauleitplanung nahezu unberücksichtigt lassen würden. Die Einleitung der Aberkennung dieses Titels sollte ernsthaft geprüft werden.</p>	<p>zu 24.8</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich aus der vorgelegten Bebauungsstruktur ergeben, überschreiten nicht die gebietstypische Belastung und können durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (z. B. Dachbegrünungen, Baumpflanzungen) gemindert werden.</p> <p>Die Aberkennung des Titels ‚Umwelthauptstadt‘ ist kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>

<p>24.9</p>	<p>Die auf Seite 16 beschriebenen extensiven Dachbegrünungen würden sich aus der Sicht des Vorhabenträgers und des potenziellen Bauherrn für das Behördenzentrum auf die Dachflächen beziehen, die nicht durch Dachaufbauten belegt seien.</p>	<p>zu 24.9</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Festsetzung ist eindeutig formuliert und besagt, dass 80 % aller Dachflächen je Baugrundstück zu begrünen sind. Die verbleibenden 20 % dienen der Aufnahme von Dachaufbauten etc. Ausnahmsweise ist eine Reduktion der zu begrünenden Dachfläche auf 50 % der Dachflächen bei der Verwendung von Solaranlagen zulässig.</p>
<p>25</p>	<p>Lärmemissionen / Schutzmaßnahmen</p>	
<p>25.1</p>	<p>Bei der Abschätzung der Lärmzunahme werde nicht erwähnt, dass durch die beiden zusätzlichen Querverbindungen zwischen Kurfürsten-Anlage und Bahnhofstraße gezielt Verkehrslärm in die Bahnhofstraße geleitet wird. Wie werden die bestehenden Häuser in der Bahnhofstraße die im Fokus dieser Schneisen liegen geschützt? Welche akustischen Maßnahmen werden ergriffen, um die Lärmreflexion (enge Bebauung, ungegliederte, hohe Fassade) in die Obergeschosse der Gebäude in der Bahnhofstraße zu verhindern?</p> <p>Bewohner des Hauses Bahnhofstraße 33: Durch die geringere Entfernung zur gegenüberliegenden Straßenseite würde die ohnehin schon erhebliche Lärmbelästigung weiter ansteigen.</p> <p>Es sei damit zu rechnen, dass die Lärm-Grenzwerte nachts überschritten werden, wenn die Tiefgarageneinfahrten und -ausfahrten in Richtung Bahnhofstraße gehen. Der Bebauungsplan sollte daher dahingehend abgewandelt werden, dass die Tiefgarageneinfahrten und -ausfahrten zwingend in Richtung Kurfürsten-Anlage gehen.</p> <p>Bei einem derart erhöhten Verkehrsaufkommen in einer eingeeengten Straße sei mit einer großen Lärm- Erhöhung auszugehen. Die in der Rohrbacherstraße, Ringsstraße & westlichen Kurfürsten Anlage vermassten 75 - 80 dB seien völlig inakzeptabel für die familienfreundliche Weststadt</p> <p>Verkehr verursache nicht nur Lärm, sondern belastet Umwelt und Mensch in vielfältiger Weise. Es gibt aber keine gutachterliche Aussagen oder sonstige umfassende Abwägungen, die dieses Problem ausreichend darstellen. Diese sind aber zwingend notwendig, wenn man bedenkt, dass das Planungsgebiet in der Umweltzone Heidelbergs liegt und aufgrund des Wegfalls der Grünflächen und Bäume auch deren Filterwirkung entfällt. Es bestehe die gesetzliche Verpflichtung, dass alles vermieden werden muss, einen weiteren</p>	<p>zu 25.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Aufgrund der Lage im großstädtischen Ballungsraum sowie aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den städtischen Hauptverkehrsstraßen ‚Kurfürsten-Anlage‘ (Straßenverkehr und Straßenbahnlinien 5, 21, 23 und 26) und Bahnhofstraße (Straßenverkehr) sowie den Knotenpunkten ‚Römerkreis‘ und ‚Adenauerplatz‘ wurde für den Bebauungsplan ‚Kurfürsten-Anlage‘ eine schalltechnische Untersuchung (Verf.: Genest & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplans ‚Kurfürsten-Anlage‘ in Heidelberg - Schallschutz gegenüber Außenlärm, Ludwigshafen, 26.03.2008, sowie Genest & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Ergänzende schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan Kurfürsten-Anlage, Ludwigshafen, 16.04.2008) in Auftrag gegeben. Ergebnis des vorgenannten Gutachtens ist, dass aufgrund der verkehrlichen Schallemissionen passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan ‚Kurfürsten-Anlage‘ nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt werden.</p> <p>Darüber hinaus sind keine weiteren Schallschutzmaßnahmen gegen verkehrsbedingte Schallemissionen erforderlich.</p>

	<p>Anstieg von Belastungen über die zulässigen Grenzwerte zu erzeugen, auch durch Verzicht auf bauliche Maßnahmen mit erheblichen Zuwachs an Verkehr.</p> <p>Aufgrund mangelnder Berücksichtigung von Lärm und Umweltschutz erhebe man Einspruch gegen den Bebauungsplan</p>	
25.2	<p>Des Weiteren komme mehr Lärm von den vorgesehenen Gastronomie-Betrieben, mit den vielen Besuchern, die sich draußen zum Rauchen & u. U. zum Randalieren ansammeln.</p>	<p>zu 25.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Entsprechend der Zielsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung ist die Errichtung eines städtisch-geprägten Kerngebiets mit einem Nutzungsmix aus Dienstleistungen, Verwaltung, Einzelhandel, Gastronomie, kulturellen Einrichtungen und Wohnen vorgesehen.</p> <p>Im Bereich des neuen Quartiersplatzes sind in den Erdgeschossen der neuen Gebäude aus städtebaulicher Sicht idealerweise auch gastronomische Nutzungen angeordnet, da sich der neue öffentliche Platzbereich zu einem belebten (Quartiers)Treffpunkt mit einer hohen Aufenthaltsqualität entwickeln soll.</p> <p>Sollten sich die erwünschten Gastronomiebetriebe im Platzbereich ansiedeln, werden diese im eigenen Interesse zumindest während der Sommermonate auch Außengastronomiebereiche einrichten.</p> <p>Mögliche Festsetzungen gegen gastronomiebedingte Schallimmissionen (z. B. zeitliche Beschränkung der außengastronomischen Nutzungen, Untersagung der Verwendung von Beschallungsanlagen u. a.) können jedoch nicht im Bebauungsplan getroffen werden. Diese sind in Abhängigkeit des jeweiligen gastronomischen Konzepts im Rahmen der Genehmigung gemäß des Gaststättengesetzes zu regeln.</p>
25.3	<p>Das vorliegende Schallschutzgutachten betrachtet nur den Straßenabschnitt Kurfürsten-Anlage von Römerkreis bis Adenauerplatz. Die oben genannten Zubringerstraßen und die Bahnhofstraße werden nicht untersucht, obwohl dort sowohl durch die erhebliche Verschmälerung der Straße, die dann beidseitig nahezu geschlossene, hohe Bebauung als auch durch den Zuwachs an Verkehr mit höherer Lärmbelastung zu rechnen sein wird.</p> <p>Das vorliegende Schallschutzgutachten gehe von einer Lärmbelastung in der Kurfürsten-Anlage in Höhe von ca. 65 dB am Tag und 57,4 dB in der Nacht aus. Grundlage sei ein Prognosewert von 28.000 Fahrzeugen im Jahr 2020. Die gerade durch die Stadt Heidel-</p>	<p>zu 25.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Berechnungen des Lärmpegels im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach europäischer Norm erfolgen mit anderen mathematischen Ansätzen als die Berechnungen nach dem BImSchG.</p> <p>Die Werte sind aus diesem Grund in keiner Weise miteinander vergleichbar. Dieser Sachverhalt wird in den Veröffentlichungen des Umweltamtes zur Lärmaktionsplanung sehr deutlich erläutert. Eine Verdoppelung des Lärms entspricht nicht 6dB(A), sondern 10 dB(A).</p>

<p>berg veröffentlichten Werte der Lärmbelastung im Zusammenhang mit der EU - Lärmschutzaktionsplanung komme jedoch bereits jetzt schon (Status-Quo, also nicht Prognosewert) zu einer aktuellen Lärmbelastung zwischen 70 und 75 dB / Tag und 60-65 dB in der Nacht.</p> <p>Die Orientierungswerte seien 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. D. h. also, dass bereits jetzt schon Überschreitungen der Orientierungswerte am Tag in Höhe von 10 bis 15 dB am Tag und 5 bis 10 dB in der Nacht vorliegen. Diese Zahlen gelten auch für die Zubringerstraßen, außer der Rohrbacherstraße, wo jetzt schon Werte von über 75 dB am Tag vorliegen.</p> <p>Das heißt also: Zwei städtische Gutachten kommen zum gleichen Zeitpunkt zu unterschiedlichen Ergebnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Basis der Kartierungswerte der EU-Lärmschutzplanung gibt es also „nicht nur“ eine Überschreitung der Orientierungswerte von 6 dB am Tag und 9 dB in der Nacht ausgelöst durch die Neubebauung (was im Bebauungsplanentwurf unterstellt wird), also schon jetzt mehr als doppelt so viel Lärm (6 dB_A mehr bedeutet immer eine Verdopplung des Lärmpegels, unabhängig vom Ausgangswert), als die Orientierungswerte der EU vorsehen. Die tatsächliche gesamte Überschreitung der Orientierungswerte liegt nach der Neubebauung wahrscheinlich im Prognosezeitraum noch um ein Vielfaches höher. • Dies sind erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte und noch eine erheblichere Überschreitungen der Grenzwerte, ab der gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm zu erwarten sind: diese liegen bei 55 db(A) • Wenn man zudem davon ausgehen muss, dass die prognostizierten Verkehrsbewegungen im Jahr 2020 höher sind, als in den vorliegenden Berechnung unterstellt wird, liegt aller Voraussicht nach die künftige Lärmbelastung erheblich über den prognostizierten Werten und wird damit zu starken gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner führen. <p>Als Resultat des Schallschutzgutachtens werden für die Gebäude im Planungsgebiet strenge Auflagen zur Lärmabschirmung der Innenräume gemacht. Dies sei gut und wichtig. Aber: für die durch den Zuwachs an Lärm fast genauso betroffenen Bewohner der südlichen Bahnhofstraße und der Zubringerstraßen sei kein zusätzlicher Lärmschutz vorgesehen.</p> <p>Hier sei zu prüfen, ob Schadensersatzforderungen an die Stadt gestellt werden können,</p>	<p>Außer den im Bereich der neuen Gebäude festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen sind keine weiteren Schallschutzmaßnahmen gegen verkehrsbedingte Schallemissionen erforderlich.</p> <p>In einem Ergänzungsgutachten zum Schallschutzgutachten vom März 2008 (Stand April 2008) wird nachgewiesen, dass sich durch die Umsetzung der städtebaulichen Planung lediglich für einen sehr eng begrenzten Teilbereich der Bahnhofstraße eine merkbare Verschlechterung der Lärmsituation ergibt (> 3 dB(A)). Für den westlichen Teilbereich der Bahnhofstraße wird durch die heranrückende Bebauung und dadurch ausgehende Schall-Reflexionen eine durchschnittliche Erhöhung des Lärmpegels um 2,0 dB(A) prognostiziert.</p>
---	---

	<p>wenn durch die durch städtische Planung wissentlich verursachte zusätzliche Lärmbelastung auch dort überall zur Gesunderhaltung der Bewohner teure Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen.</p> <p>Es fehlt im Bebauungsplanentwurf die Ermittlung von solchen Folgekosten, sowohl für die Eigentümer der betroffenen Häuser als auch für die Stadt Heidelberg. Solche Kosten seien aber integraler Bestandteil der geplanten Baumaßnahme und müssen ausgewiesen werden. Die Rechte der Hauseigentümer seien erheblich beeinträchtigt, die wirtschaftliche Verwertung des Eigentums eingeschränkt.</p>	
26	Besonnung und Verschattung der Bestandsgebäude	
26.1	<p><i>"Durch die Verschlankung der öffentlichen Verkehrsfläche und die Neudefinition der nördlichen Fassadenkante kann die westliche Bahnhofstraße zu einem städtisch geprägten Straßenzug aufgewertet werden."</i></p> <p>Hierbei wurde nur die direkte Sonnenstrahlung untersucht, nicht aber die diffuse Sonnenstrahlung. Es werde aufgrund der höheren und engeren Bebauung in der Bahnhofstraße deutlich dunkler werden. Damit sei eine Attraktivitätssteigerung der Bahnhofstraße nicht möglich. Das Gegenteil werde der Fall sein!</p> <p>Man sei gegen die Verschmälerung der Bahnhofstraße. Diese führe zu einer Erhöhung der Lärmbelastung sowie zur Reduzierung des Licht- und Sonneneinfalls.</p>	<p>zu 26.1</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Aufgrund zahlreicher Anregungen aus der Öffentlichkeit wurde die zu erwartende Verschattung der bestehenden Gebäude auf der Südseite der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahnhofstraße durch die geplante Neubebauung auf der Nordseite der Bahnhofstraße untersucht.</p> <p>Eine Verschattung der Bahnhofstraße erfolgt – bedingt durch die Ost-West-Ausrichtung – im Wesentlichen durch die bestehende Bebauung auf der Südseite der Bahnhofstraße. Die neue Bebauung hat hingegen nur geringe Auswirkungen auf die Verschattung der Bahnhofstraße. Eine Verschattung der bestehenden Gebäude durch die nördlich gelegenen Gebäude erfolgt lediglich frühen Morgenstunden (ca. um 6.00 Uhr) und während der Abendstunden nach 19.00 Uhr in den Sommermonaten.</p> <p>Die Bemessung der Auswirkungen auf die ‚diffuse Sonneneinstrahlung‘ ist nicht möglich. Das Gutachten wurde aufgrund der auf 20 m verbreiterten Bahnhofstraße überarbeitet.</p>
26.2	<p>Im Gutachten zum Besonnung und Beschattung sei in der Modellsimulation nicht das künftige Gebäude im Bereich der Zollverwaltung berücksichtigt.</p> <p>Auch werde dort keinerlei Angabe zur realen First- bzw. Traufhöhe der sechsgeschossigen Gebäude gemacht, so dass die Aussagen über die tatsächlichen Verschattungsverhältnisse völlig unpräzise bleiben.</p> <p>Genauere Angaben in Metern und Zentimetern in tabellarischer Form mit Jahrestagen und Uhrzeiten seien notwendig, um klare Abschätzungen vornehmen zu können. In dieser Form sei das Gutachten wertlos, da es keine justiziable Aussagekraft habe.</p>	<p>zu 26.2</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Das Gutachten wird aufgrund der verbreiterten Bahnhofstraße überarbeitet. In diesem Zusammenhang wird die überbaubare Fläche östlich des Römerkreises (heutige Zollverwaltung) nachgetragen sowie die maximale Höhe des zukünftigen Behördenzentrums (22 m) nochmals überprüft.</p> <p>Die angegebenen Uhr- und Jahreszeiten sind hingegen aussagekräftig genug. Weitere Angaben im Zentimeterbereich sind für die Darstellung der Verschattung wenig hilfreich und im Rahmen eines B-Plan Aufstellungsverfahrens auch nicht machbar.</p>

		<p>Weiterhin werden bzgl. der Neubebauung die nach Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) erforderlichen Abstandsflächen (nach LBO sind im Kerngebiet bei einer Gebäudehöhe von 22 m Abstandsflächen mit einer Tiefe von 8,8 m erforderlich) eingehalten, so dass die Belange des Nachbarschutzes sowie die Anforderungen an gesunde Wohn und Arbeitsbedingungen durch die Planung nicht verletzt werden.</p>
26.3	<p>Nach der den Unterlagen beigefügten Belichtungsstudie würden sich keine Negativeffekte ergeben. Aussagen über die Helligkeit in Zimmern der südlichen Bahnhofstraße können jedoch nicht reduziert werden auf direkte Sonne. Durch die Enge der Straße und die Höhe der neuen Gebäude wird die natürliche Belichtung der Zimmer in den unteren Stockwerken zu jeder Zeit, nicht nur bei passendem Sonnenstand beeinträchtigt.</p>	<p>zu 26.3</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Aufgrund zahlreicher Anregungen aus der Öffentlichkeit wurde die zu erwartende Verschattung der bestehenden Gebäude auf der Südseite der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahnhofstraße durch die geplante Neubebauung auf der Nordseite der Bahnhofstraße untersucht. Eine Verschattung der Bahnhofstraße erfolgt – bedingt durch die Ost-West-Ausrichtung der Bahnhofstraße – im Wesentlichen durch die bestehende Bebauung auf der Südseite der Bahnhofstraße. Die neue Bebauung hat hingegen nur geringe Auswirkungen auf die Verschattung der Bahnhofstraße. Eine Verschattung der bestehenden Gebäude durch die nördlich gelegenen Gebäude erfolgt lediglich in den Abendstunden der Sommermonate. Die Bemessung der Auswirkungen auf die natürliche Belichtung der Innenräume ist nicht möglich. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass bei der Einhaltung der gemäß Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) erforderlichen Abstandsflächen keine wesentlichen Auswirkungen auf die natürlichen Belichtungsverhältnisse zu erwarten sind.</p>
27	Sicherheit	
	<p>Es sei verwunderlich, dass ein so sicherheitssensibles Gebäude, wie die Justizbehörden es darstellen, in einem so geringen baulichen Abstand (zum Block MK 3) eine riesige, gemeinsame Fassadenfläche mit Fenstern mit einer öffentlichen/privaten Nutzung erlaube. Wie werden die Fenster im Behördengebäude gestaltet: schusssicher, verspiegelt, abhörsicher?</p>	<p>zu 27</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Die Sicherheitsstandards des Behördenzentrums sind kein Gegenstand des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage. Die Schutzmaßnahmen sind - falls erforderlich – vom Vorhabenträger entsprechend mit der Bauplanung zu berücksichtigen.</p>
28	Anregungen zum Thema Gewinnmaximierung von privaten Investoren	
	<p>Mit dem Verkauf von öffentlichen Flächen an den Investor zur Gewinnmaximierung sei man nicht einverstanden.</p>	<p>zu 28</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Der Investor oder die sonstigen Bauherren können die aufgrund der neuen städtebaulichen Planung obsoleten öffentlichen Verkehrsflächen zu einem marktüblichen Preis von der Stadt Heidelberg kaufen. Entlang der Kurfürsten-Anlage sowie im Bereich des öffentlichen Platzes west-</p>

		lich des Kerngebiets 5 (MK 5) müssen hingegen zur Umsetzung der Planung Grundstücksteile von anderen Grundstückseigentümern erworben werden.
29	Öffentliche Räume	
	<p>Es werde unverantwortlich mit dem öffentlichen Raum umgegangen. Statt eine Bebauung für die Bürger vorzunehmen, mit attraktiven Plätzen und Grünflächen, Standorten für Cafés und kleinen Einzelhandel, vielleicht einem Spielplatz und einer ansprechenden, zeitgemäßen Architektur werden hier unförmige Zweckbauten hingeklotzt und die Belebung solle durch einen Supermarkt entstehen.</p> <p>Das Gegenteil würde der Fall sein, die Bahnhofstraße würde ein toter Ort werden. Daher werde darum gebeten, den Entwurf in dieser Hinsicht zu überarbeiten und für mehr öffentlichen Raum für die Bürger zu sorgen.</p>	<p>zu 29</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Die Summe der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche beträgt 46.450 qm. Das sind ca. 65 % des Geltungsbereichs von insgesamt ca. 7.1 ha. Der relativ hohe Anteil der öffentlichen Flächen ist jedoch deutlich durch die Einbeziehung der Kurfürsten-Anlage bedingt.</p> <p>Am künftigen Quartiersplatz zwischen der Landhausstraße und der Kurfürsten-Anlage entsteht ein hochwertiger öffentlicher Platz mit einer zusätzlichen Option für Gastronomiebetriebe, öffentliche Einrichtungen und kleine Ladenlokale entlang der Platzkanten. Das ‚Ausüben‘ dieser Option ist jedoch an die zukünftige baulichen Umsetzung durch den Grundstückseigentümer gebunden.</p>
30	Anbindung der Tiefgaragen	
30.1	<p>Für den Neubau des Behördenzentrums MK 4 müsse die Tiefgaragenzufahrt von der Bahnhofstraße und die Tiefgaragenausfahrt zur Kurfürstenanlage erfolgen. Dies geschehe insbesondere auch unter den sicherheitstechnischen Anforderungen für den Gefangenentransport, die auch von den sonstigen Nutzungen im Gebäude separat zu betrachten seien.</p> <p>Der letzte Absatz auf Seite 11 sollte somit entsprechend korrigiert werden. Die Zufahrt sei von der Bahnhofstraße und die Ausfahrt zur Kurfürstenanlage vorgesehen.</p>	<p>zu 30.1</p> <p>Der Anregung wird gefolgt Der Absatz auf Seite 11 der Begründung wird entsprechend korrigiert. Derzeit ist für das neue Behördenzentrum vorgesehen, dass die Zufahrt zur Tiefgarage von der Bahnhofstraße, die Ausfahrt ist in Richtung der Kurfürsten-Anlage orientiert.</p>
30.2	<p>Es würden keine eindeutigen Aussagen dazu gemacht, wo genau die Ab- und Zufahrten von allen geplanten Tiefgaragen liegen und welchen Verkehr in welchen Bereichen diese induzieren. Wo liege der Stauraum vor Einfahren (siehe Kaufhaus in der Plöck)?</p>	<p>zu 30.2</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt Es besteht keine städtebauliche Notwendigkeit, die Ausrichtung jeder potenziell möglichen Tiefgaragenzufahrt abschließend im Bebauungsplan zu klären. Es steht jedoch fest, dass aufgrund der starken verkehrlichen Belastung der Kurfürsten-Anlage eine ausschließliche Orientierung der Tiefgaragenausfahrten zur Kurfürsten-Anlage nicht möglich sein wird.</p>

		Die Lage und die bauliche Gestaltung zukünftiger Tiefgaragenzufahrten ist im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement zu klären.
31	Verschiebung der Bebauung in Richtung der Kurfürsten-Anlage, Abschrägen der Gebäudeecken	
31.1	<p>Mit einer Verschiebung der Bebauung in Richtung Kurfürsten-Anlage wäre die Bahnhofstraße stärker zu attraktiveren als durch eine Verengung. Zudem würde bei nur geringfügig verringerter Nutzfläche eine zurückgenommene 5 oder wenigstens 6. Etage mehr Licht in die Bahnhofstraße lassen und auch bauliche Elemente der gegenüberliegenden Bebauung in der Bahnhofstraße aufgreifen, was zu einem harmonischerem Gesamtbild führen werde, als die Realisierung der jetzt vorliegenden Entwürfe. Gleiches gelte z. B. für die nicht abgeschrägten Ecken der Bebauung an der Ecke Bahnhofstraße/Landfriedstraße: Eine "Abschrägen der Ecken" der Bebauung, wie gegenüber (Gebäude mit Restaurant DaVinci) werde auch hier zu einem ansprechenderem und harmonischerem Bild führen, anstatt einen monolithisch unabhängigen Stil zu verwirklichen.</p>	<p>zu 31.1</p> <p>Der Anregung wurde bereits gefolgt Nach der Beschlussempfehlung des Bauausschusses vom 08.04.2008 sowie eines zusätzlichen Arbeitsauftrags an die Verwaltung wurde die zukünftige Breite der Bahnhofstraße gegenüber dem vorherigen Planungsstand auf 20 m aufgeweitet und die geplante Bebauung in Richtung der Kurfürsten-Anlage verschoben. Eine weitere Verschiebung ist aufgrund der in der Kurfürsten-Anlage vorhandenen Platanenallee sowie einer unterirdisch verlegten 110-KL-Leitung nicht möglich.</p> <p>Die Bahnhofsstraße soll nach der geplanten Umgestaltung insgesamt eine Straßenbreite (Fahrbahn, Grün- und Parkstreifen und Gehwege) von ca. 20,0 m aufweisen und wird dann zwar schmaler als heute ausfallen. Die umgebaute Bahnhofstraße wird jedoch auch ca. 2 m breiter als die Rohrbacher Straße als traditionelle Nord-Süd-Hauptachse sein. Die anderen Straßenzüge in der umliegenden Weststadt fallen mit einer Breite von ca. 12,0 m (z. B. Goethestraße) bis ca. 14,0 m (z. B. Römerstraße südlich des Römerkreises, Landhaus- und Bunsenstraße) zum Teil deutlich schmaler als die zukünftige Bahnhofstraße aus. Durch die Verschlinkung der öffentlichen Verkehrsfläche und die Neudefinition der nördlichen Fassadenkante kann vor allem die westliche Bahnhofstraße gegenüber dem heutigen Zustand zu einem städtisch geprägten Straßenzug aufgewertet werden.</p> <p>Abgeschrägte Ecken finden sich in den bestehenden Straßen jeweils auf der westlichen Straßenseite, um sehr spitzwinkelige Gebäudeformen vermeiden zu können. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Kurfürsten-Anlage würden abgeschrägte Hausecken lediglich für die Kerngebiete 2 und 6 in Frage kommen. Dieses Detail ist jedoch im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens im Zuge einer Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplan gem. § 31 Abs. 2 BauGB zu regeln</p>
32	Anregungen zur Chronologie des Verfahrens / Umsetzung des Wettbewerbsent-	

	wurfs / vorhandene GR-Beschlüsse	
32.1	<p>Grundsätzliche qualitative Ziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts für Gesamt-Heidelberg und den Bereich Kurfürsten-Anlage seien in verschiedenen Beschlüssen des Gemeinderates seit 2004 formuliert.</p> <p>1. Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan (2004) Am 18.11.2004 (Drucksache 0204/22004/BV) wurde der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan durch den Gemeinderat für den Bereich zwischen Adenauerplatz, Kurfürsten-Anlage, Bahnhofstraße und Römerkreis einstimmig angenommen. Anlass und Ziel der Planung waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mögliche Verlagerung der Einrichtungen des Landes, möglicher Abriss der Gebäude. Zitat: ‚Ziel ist es, in einem Wettbewerb die Chancen für diesen Raum auszuloten und eine Neuordnung des Gesamtareals zu erreichen‘. Damit „soll ein tragfähiges städtebauliches Konzept für eine Neubebauung gefunden werden. Anschließend sollen die neu definierten städtebaulichen Ziele über einen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden.“ • Das Gebiet sei im Flächennutzungsplan als ‚gemischte Baufläche‘ dargestellt. <p>Vorgaben dabei waren u. a.: ‚Der Baudichteplan enthält für das Grundstück folgende Vorgaben‘: Die Traufhöhe soll maximal 15 m bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m betragen. Die Grundflächenzahl GRZ soll im Planbereich auf 0,51 bis 0,8 begrenzt werden. Die Flächen des Amtsgerichtes und Finanzamt sind als Kerngebiet mit max. 5 Vollgeschossen festgesetzt‘.</p> <p>2. Ziele des städtebaulichen Wettbewerbs (2005) 27.07.2005 (Drucksache 0201/2005/BV) Auswahl der Sachpreisrichter für den städtebaulichen Ideenwettbewerb nach Beschluss des Gemeinderates.</p> <p>Dokumentation Ideenwettbewerb Kurfürsten-Anlage Heidelberg (Hg. Stadtplanungsamt): Unter den Zielen werden ‚Chancen zur Neuordnung dieses städtebaulich bedeutsamen Raumes‘ hervorgehoben, in dem eine ‚funktionale Verbindung zwischen Bergheim und der Weststadt bis heute nicht erreicht werden‘ konnte. Die Lösungsvorschläge sollen die Funktion der Flächen ‚als Aufenthaltsraum‘ und die Einbindung der Grünflächen berücksichtigen. „Der Stadtraum der Kurfürsten-Anlage sollte funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Weitere Ziele waren die Belebung des öffentlichen Raums, eine Nutzungsintensivierung sowie die Steigerung der Einkaufs- und Aufenthaltsqualität. Besonders Augenmerk</p>	<p>zu 32.1</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen Der Aufstellungsbeschluss benennt die allgemeinen Planungsvorgaben der Stadt Heidelberg. Der aufgeführte Wettbewerb wurde durchgeführt. Der Bebauungsplan setzt die Baufelder als Kerngebiet MK fest. Diese Festsetzung entspricht den Vorgaben des BauGB, das vorgibt, dass der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt ist. Die Festsetzung einer MK-Fläche entspricht dem Entwicklungsgebot, da aus einer gemischten Baufläche sowohl eine Mischgebiets- wie auch eine Kerngebietfläche entstehen kann.</p> <p>Die Vorgaben des Baudichteplans können anhand einer konkreten städtebaulichen Planung entsprechend ausgestaltet werden. Aufgrund der unterschiedlichen Geschosshöhen von Wohn- und Büroetagen können diese Vorgaben nicht auf jeden Einzelfall Anwendung finden.</p> <p>Es ist richtig, dass der Bebauungsplan von dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs in Teilaspekten abweicht. Wie bereits erwähnt wurde die Konzeption aufgrund der geänderten Höhenvorgabe bei dem geplanten Behördenzentrum mit sechs Vollgeschossen und dem geänderten Verkehrskonzept überarbeitet. Im Rahmen von zahlreichen Varianten und Höhenstudien wurde das nun vorliegende Konzept als Reaktion auf diese Vorgabe überarbeitet und in zahlreichen politischen Gremien diskutiert.</p>

sollte auf die Vernetzung der Stadtteile Bergheim und Weststadt gelegt werden. Die Kurfürsten-Anlage sollte ihre Barrierefunktion verlieren. Passanten sollten vermehrt zum Flanieren eingeladen werden. Die Gestaltung der Grün- und Freiflächen sollte auch zu einer Wohnumfeldqualität für die Weststadt und den Stadtteil Bergheim beitragen. Die Dimensionierung der Straßenquerschnitte sollte insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße überprüft werden. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollte vorzugsweise in Tiefgaragen erfolgen, oberirdische Stellplätze sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

3. Das Ergebnis des Wettbewerbs (2006)

Die vom Preisgericht (beteiligt waren Mitglieder des Gemeinderats) gekürte Siegerarbeit „Wiesion“ zeichnet sich nach seiner Beurteilung (13.03.2006, Drucksache 0051/2006/BV) durch folgende Qualitäten aus:

- „Die vorhandene Struktur der Weststadt wird in Struktur und Geschossigkeit durch modular aufgebaute Stadthöfe aufgegriffen;
- die aufgelockerte Blockstruktur schafft ruhige, attraktive Innenhöfe
- Besonders hervorzuheben ist die durchdachte Nord-Süd-Verbindung
- Es wird eine vielfältige, kleinteilige Nutzung ermöglicht, die sich an die Struktur der Weststadt anlehnt

Vom Preisgericht werde allerdings „kritisch gesehen“, dass das Grünkonzept östlich des Römerkreises nicht fortgesetzt wird.

4. Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch das Land Baden-Württemberg (2006)

20.04.2006 PPP-Ausschreibung durch das Land Baden-Württemberg:

Grundlage der Ausschreibung war „der Entwurf des 1. Preisträgers des Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2005. In der öffentlichen Diskussion des Bebauungsplanes wurden bereits zum Zeitpunkt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung keine Änderungen der geplanten Bebauung mehr möglich nach dem Schreiben der Fa. Züblin an den Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt vom 20.12.2007. „Der am 6.11.2007 mit dem Land Baden-Württemberg geschlossene Grundstückskauf- und Mietvertrag lässt keine Änderungen des geplanten Neubaus für die Justizbehörden zu. Um das Flächenprogramm der Behörden am Standort des heutigen ehemaligen Finanzamtes umzusetzen, ist ein 6. Geschoss notwendig. Die Gebäudehöhe beträgt dadurch ca. 22 m. Durch diese Maßgabe erfolgte durch das Stadtplanungsamt eine Überarbeitung der Höhenentwicklung für den B-Planentwurf. Der Innenraum (der übrigen beiden Blöcke) soll nutzbar gestaltet werden“, d. h. nicht offen bleiben, sondern überbaut werden.