

**Bauleitplanung
Stadt Heidelberg**

**Bebauungsplan
*„Bahnstadt - Fachmarktzentrum“***

**Begründung
nach § 9 (8) BauGB**

Stand: Entwurf

(Fassung zur Planzeichnung vom 03.04.2009)

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

7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	14
7.1	Festsetzungen und sonstige Planinhalte des Bebauungsplans (§ 9 BauGB)	14
7.1.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	14
7.1.2	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	16
7.1.3	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	17
7.1.4	Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung	17
7.1.5	Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	17
7.1.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	18
7.1.7	Bindungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	18
7.1.8	Fläche für den Gemeinbedarf	18
7.2	Nachrichtliche Übernahmen	20
7.3	Hinweise	20
8	Verfahren und Abwägung	20
8.1	Einleitungsbeschluss	20
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	21
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	21
9	Durchführung und Kosten	22
9.1	Grundbesitzverhältnisse	22
9.2	Bodenordnung	23
B	Umweltbericht	24
1	Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	24
1.1	Ziele des Bebauungsplans	24
1.2	Beschreibung des Vorhabens	24
2	Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt wurden	24
3	Darstellung der Merkmale der Umwelt und des derzeitigen Umweltzustandes	25
3.1	Menschen	25
3.2	Tiere und Pflanzen	25
3.3	Boden	26
3.4	Wasser	26

3.5	Klima	26
3.6	Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen	27
3.7	Landschaft / Stadtbild	27
3.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	27
4	Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.	27
4.1	Menschen	27
4.2	Tiere und Pflanzen	28
4.3	Boden	29
4.4	Wasser	29
4.5	Klima/Luft	30
4.6	Landschaft/Stadtbild	31
4.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	31
4.8	Wechselwirkungen	31
5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)	32
6	Darstellung der Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen.	32
6.1	Menschen	32
6.2	Tiere und Pflanzen	32
6.3	Boden	34
6.4	Wasser	35
7	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.	37
8	Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).	37
9	Allgemein verständliche Zusammenfassung	37
c	Zusammenfassende Erklärung	40

A Bebauungsplan

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt mit der Bahnstadt einen neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu verwirklichen. Die Stilllegung des Güterbahnhofs im Jahr 1997 bot die Möglichkeit, in städtebaulich hochwertiger Lage einen urbanen Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen zu entwickeln, der sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird. Neben Büro- und Gewerbeflächen sollen Wohnungen für ca. 5000 Einwohner/-innen entstehen. Die Infrastruktur soll sowohl lokale, gesamtstädtische als auch überörtliche Aufgaben erfüllen.

Das 2001 aus einem städtebaulichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Büro Trojan & Trojan entwickelte die Rahmenplanung für die Bahnstadt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Durch Integration themenspezifischer Fachbeiträge (Parkraumkonzept, Energiekonzept, Regenwasserkonzept, Ausgleichkonzept, Umweltbericht) wurde die Rahmenplanung fortgeschrieben, ist seit den Gemeinderatsbeschluss am 20.12.2007 als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung und wurde im weiteren bereits in den Flächennutzungsplan 2015/2020 aufgenommen.

Zur einheitlichen und zügigen Durchführung der Entwicklung der Bahnstadt wurde am 30.01.2008 die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt Heidelberg“ beschlossen.

Seit dem Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Heidelberg und der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co.KG (EGH) im April 2008 kann die konkrete Entwicklung und Bebauung von Heidelbergs neuem Stadtteil beginnen. Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbepbauungsplänen und entwicklungsrechtliche Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert werden. Der vorliegende Bebauungsplan ist der erste verbindliche Bauleitplan für die Entwicklung der Bahnstadt.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Bahnstadt – Fachmarktzentrum gemäß § 2 BauGB wurde am 02.10.2003 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 22.10.2003 im Stadtblatt Nr.43/03 veröffentlicht. Ziel ist es den Umsiedlungs- und Erweiterungswünschen von großflächigen Einzelhandelsbetrieben Rechnung zu tragen und damit die weitere städtebauliche Entwicklung im Sinne der Rahmenplanung Bahnstadt zu ermöglichen.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Teilareale ED1 und F3 der Rahmenplanung für die Bahnstadt (Stand: September 2007) zu schaffen. Grundlage ist ein konkretes, mit der EGH und dem Stadtplanungsamt abgestimmtes Bauvorhaben der Fa. BAUHAUS, auf dem Areal einen Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkt mit ca. 20.100 m² Verkaufsfläche zu realisieren.

Da großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevantem Sortiment zentriert und vorzugsweise in städtebaulich integrierten Lagen zu realisieren sind, hat die Rahmenplanung die Flächen am nordöstlichen Teil der Bahnstadt als Fachmarktzentrum ausgewiesen.

Das denkmalgeschützte Gebäude des Wasserturms soll für den Gemeinbedarf für kulturelle Zwecke vorgehalten werden.

Der nördliche Rand des Geltungsbereiches ist als Versickerungsfläche zur Grundwasserneubildung notwendig und dient als Ausgleichsfläche im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Arten. Entlang dieses Grünstreifens sieht die Rahmenplanung einen Fuß- und Radweg vor.

Zur Herstellung der Erschließung des Fachmarktzentrums verzweigt sich die Eppelheimer Straße gemäß Rahmenplan am Eppelheimer Dreieck. Neben dieser Planstraße muss die Erschließung des Wasserturms durch Neubau einer Straße (Planstraße 2 = Straße S XIII der Rahmenplanung) gesichert werden.

Das Plangebiet soll kurzfristig bebaut werden. Im Rahmen des Bebauungsplans soll sichergestellt werden, dass die geplante Bebauung ihrer besonderen Lage und ihrer Funktion als Pionier der Entwicklung des Fachmarktzentrums und der Bahnstadt als Ganzem gerecht wird.

Mit der Maßnahme verbunden ist ein Abbruch mehrerer gewerblich genutzter Gebäude.

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele

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

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Fachmarktzentrum, Teilbereich Baumarkt“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

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

1.3 Bestehende Eigentums- und Rechtsverhältnisse

Eigentümer des Hauptteils der Fläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist die EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg. Die Eppelheimer Straße und das Flurstück Nr. 4029 sind Eigentum der Stadt Heidelberg.

Für den Bereich der Eppelheimer Straße existiert ein Baufluchtenplan „Eppelheimerstraße Ost“ vom 29.01.1959.

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Weststadt (Bahnstadt) und beinhaltet die Flurstücke Nr. 4025, 4025/3, 1888/17, sowie Teilbereiche der Flurstücke Nr. 4029, 4030/1, 4219/3, 6616, 6614/7 und 1888/19.

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 in der Fassung vom 03.04.2009.

In der ersten Planungsphase wird nur ein Teilbereich des dem Aufstellungsbeschluss vom 02.10.2003 entsprechenden Geltungsbereiches überplant. Die Konkretisierung der Festsetzungen zu den noch nicht beplanten Teilen erfolgt im weiteren Verfahren. Entsprechend den Fristen im städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt Heidelberg und der EGH sollen für das benachbarte Baufeld ED2 im Juni 2012, für das östlich gelegene Baufeld F2 im Juni 2010 Baureife hergestellt werden.

2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

2.1 Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese werden durch das Landesentwicklungsprogramm 2002 (LEP) und den Regionalplan (vgl. Kap. 2.2) definiert.

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

Des Weiteren sind hinsichtlich Einzelhandel die folgenden Ziele zu beachten:

- Die Verkaufsfläche von Einzelhandelsgroßprojekten soll so bemessen sein, dass deren Einzugsbereich den zentralörtlichen Verflechtungsbereich nicht wesentlich überschreitet.
- Einzelhandelsgroßprojekte dürfen weder durch ihre Lage noch durch ihre Größe noch durch ihre Folgewirkungen die Funktionsfähigkeit der Stadt- und Ortskerne der Standortgemeinde wesentlich beeinträchtigen. Einzelhandelsgroßprojekte sollen vorrangig an städtebaulich integrierten Standorten ausgewiesen, errichtet oder erweitert werden.
- Neue Einzelhandelsgroßprojekte sollen nur an Standorten realisiert werden, wo sie zeitnah an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen werden können.

Die vorliegende Planung entspricht diesen Zielsetzungen.

2.2 Regionalplan

Der Regionalplan „Unterer Neckar“ aus dem Jahr 1992 mit seiner Teilfortschreibung vom 22. Juni 2005 stellt das Plangebiet als „zentralörtlichen Standortbereich“ dar.

Regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte mit nichtzentrenrelevanten Sortimenten sind nach Möglichkeit den zentralörtlichen Standortbereichen zuzuordnen.

Die Planung entspricht diesen Vorgaben des Regionalplans.

Eine Standortuntersuchung für das konkrete Vorhaben des Bebauungsplans wurde im Rahmen einer Auswirkungsanalyse für die Bau- und Gartenfachmarktbranche für das Oberzentrum Heidelberg beauftragt.

2.3 Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

In dem am 15.07.2007 wirksam gewordenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans als „Entwicklungsgebiet für großflächige Handelseinrichtungen, zentrenrelevant“ dargestellt.

Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 (STEP)

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

- Bauland ist sparsam zu verwenden! Dabei ist die Mobilisierung der Innenentwicklungspotentiale von zentraler Bedeutung. Diese stößt in Heidelberg jedoch gerade in den landschaftlich empfindlichen Bereichen an ihre Grenzen, so dass der Aktivierung von Stadtumbaupotentialen vor allem in Bergheim und der Bahninsel neben der behutsamen Stadtarrondierung eine ganz erhebliche Bedeutung zukommen wird.
- Flächenverbrauch senken! Insgesamt muss darauf hingewirkt werden, dass angesichts der allgemeinen Ressourcenknappheit auch im Wirtschaftsbereich eine höhere Flächenausnutzung erreicht wird. Die Standortwahl ist auch im Hinblick auf die wachsende Verkehrsbelastung innerhalb der Region zu optimieren. Funktionsmischung muss verträglicher als bisher mit anderen gesellschaftlichen Interessen und den natürlichen Anforderungen in Einklang gebracht werden. Stärker als bisher müssen Flächenrecycling, höhere Dichten und gemischte Strukturen (Funktionsmischung) angestrebt werden.

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

3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO

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

In den Erläuterungsplänen des MRO ist das Planungsgebiet als „sonstige Siedlungsfläche, Bestand und Planung“ ausgewiesen, der Bereich der Bahnstadt als Fläche „Stadtumbau Wohnen und Gewerbe in gleichen Anteilen“ gekennzeichnet.

Als Leitsätze des MRO werden unter anderen formuliert:

- Der Flächenverbrauch ist zu reduzieren. Untergenutzte und unter Lagewert genutzte Flächen sind künftig verstärkt zu aktivieren.
- Großflächige Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten sollen in wenigen Gebieten konzentriert werden.

Das Plangebiet liegt im Bereich des Entwicklungskorridors 2. Ordnung in Richtung Pfaffengrund.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

3.3 Rahmenplan Bahnstadt

Die Vorgaben der übergeordneten Planungen wurden für die Bahnstadt in einem Rahmenplan konkretisiert, in dem das Ziel formuliert wird, die Bahnstadt als urbanen Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen zu entwickeln, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

Das Eppelheimer Dreieck ist im Rahmenplan als Nahtstelle und Schwerpunkt unterschiedlicher Gewerbegebiete (Eppelheimer Straße für stadtverträgliches Gewerbe und Dienstleistungen, Fachmarktzentrum, Dienstleistungsbebauung am Eppelheimer Kopf) dargestellt.

Die Ansiedlung eines Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarktes ist der erste Baustein einer Entwicklung eines vertieften Nutzungsmixes im Fachmarktzentrum.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten

4.1 Siedlungsstrukturkonzept

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

Im städtebaulichen Leitplan ist das Plangebiet der Bahnstadt als „Fläche für Wohnen und Gewerbe in gleichen Anteilen“ dargestellt.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt eine „überwiegend geschlossene Bauweise“ mit einer maximalen Traufhöhe von 15 m und einer Grundflächenzahl von 0,41 – 0,6 vor. Die Vorgaben zu Traufhöhen und Bauweise werden in der vorliegenden Planung eingehalten. Aus Gründen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden soll die Grundflächenzahl im Bereich des Fachmarktzentrums überschritten werden.

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

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

Im Maßnahmenkonzept ist das Gebiet der Bahnstadt als „Siedlungsstruktur Bestand/Planung“ ausgewiesen. Konkrete Zielaussagen sind für das Planungsgebiet nicht benannt.

4.3 Umweltplan

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

Die potentiellen Siedlungszuwachsflächen der Stadt Heidelberg wurden im Rahmen von Planerwerkstätten aus städtebaulichen und freiraumstrukturellen Gesichtspunkten sowie aus medienbezogenen Umweltaspekten bewertet. Für die Fläche der Bahnstadt wurde mit Ausnahme der Altlastenflächen das Konfliktpotential bei Betrachtung der Umweltmedien als gering eingestuft.

Im Jahr 2004 wurde vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für die Bahnstadt verfasst.

4.4 Schallimmissionsplan

Im Jahr 2004 wurde ein schalltechnisches Gutachten zur Bahnstadt auf Grundlage der Rahmenplanung erstellt. (Siehe dazu Punkt 6.1)

4.5 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

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

Im Einzelnen wurden darin folgende, die Bahnstadt betreffende Maßnahmen beschlossen:

- Ausbau der Anschlussstelle Rittel, Bau einer Verbindungsstraße vom Rittel zur Eppelheimer Straße
- Verlängerung des Querbahnsteigs vom Hauptbahnhof in Richtung Czernyring. Diese Maßnahme dient der Einbindung der geplanten Bahnstadt und der dort entstehenden neuen Verkehrsströme. Kurzfristig wird sie bereits zu der erforderlichen Entlastung Bergheims beitragen.

Allgemein sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Bahn) und die Ausweitung des Fuß- und Radwegenetzes erklärte Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Heidelberg.

4.6 Zentrenkonzept Heidelberg (Einzelhandelsstrukturuntersuchung)

Das von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH angefertigte Einzelhandelsgutachten (2006) trifft folgende Aussagen:

Auch zukünftig sollen Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe außerhalb der abgegrenzten Versorgungszentren beschränkt werden. Dies betrifft auch nicht zentrenrelevante Sortimente, die – soweit die Flächenkapazitäten es ermöglichen – vorrangig an ausgewiesenen Fachmarktstandorten realisiert werden sollen. So kann angesichts der limitierten ökonomischen Ressourcen eine versorgungsstrukturelle und städtebaulich verträgliche Einzelhandelsentwicklung gewährleistet werden. Besondere Beachtung sollen dabei zunächst Vorhaben aus folgenden Bereichen finden:

- Gartencenter
- Bau- und Heimwerkerbedarf,

da vor dem Hintergrund der Angebotssituation in Heidelberg diesbezüglich deutlicher Handlungsbedarf besteht.

Das Angebot zentrenrelevanter Sortimente im großflächigen, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel soll dabei begrenzt werden auf branchentypische Sortimente und – entsprechend dem Einzelhandelserlass Baden-Württemberg vom 21. Februar 2001 und den Erlassen des Innenministeriums vom 13.06.2006 und des Wirtschaftsministeriums vom 14.06.2006 – maximal 800 m² Verkaufsfläche.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Verkehr

Individualverkehr

Die Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Eppelheimer Straße Richtung Osten (Czernyring) bzw. Westen (Eppelheim) und die Henkel-Teroson-Straße nach Norden zur Bundesstraße B 37 und nach Süden Richtung Kirchheim.

Ein direkter Abzweig am Eppelheimer Dreieck, der die Eppelheimer Straße und die Henkel-Teroson-Straße geradlinig verknüpft, wird gemäß Rahmenplanung hergestellt. Der erste Bauabschnitt dieser Planstraße ist Inhalt des Bebauungsplans.

Die Erschließung der Stellplätze des Fachmarktes erfolgt im Kreuzungsbereich Eppelheimer Dreieck/Abzweig der Eppelheimer Straße (Planstraße 1) und über die Stichstraße zum Wasserturm (Planstraße 2).

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des geplanten Fachmarktzentums durch den öffentlichen Personennahverkehr wird durch die vorhandene Straßenbahnlinie in der Eppelheimer Straße abgedeckt. Eine spätere Verlagerung der Straßenbahntrasse in die Grüne Meile ist in Planung.

Radverkehr

Der Radverkehr wird über den Neubau einer Bahnquerung Richtung Wieblingen angebunden. Der in der Planzeichnung ausgewiesene Geh- und Radweg wird über eine Brücke über die Gleise nach Norden verlängert und stellt damit eine kurze Fuß- und Radwegeverbindung zu den nördlich der Gleise liegenden Stadtteilen dar. Weitere Radwege werden straßenbegleitend über Eppelheimer Straße sowie die Grüne Meile und die Promenade führen.

5.2 Nutzung und Struktur

Auf Grundlage der Fortschreibung des Rahmenplans und in Abstimmung mit dem Investor wurde die städtebauliche Konzeption entwickelt. Sie wird durch folgende Punkte charakterisiert:

- Bau eines großflächigen Fachmarktes für Bau-, Heimwerker- und Gartenbedarf mit ca. 20.100 m² Verkaufsfläche.
- Integration einer Verkaufsfläche als Drive-In
- Eine in Form und Ausdruck der besonderen Lage als „Stadteingang“ der Bahnstadt entsprechende angemessene Gebäudekubatur.
- Eine gegliederte, repräsentative Ansicht zur Bahn. Die Nordfassade ist aus der Sicht von Bahnreisenden ein „Stadteingang“ und ist als markante städtebauliche Kante zu entwickeln.
- Garantie der Blickachse von der Eppelheimer Terrasse zum Kulturdenkmal Wasserturm
- Realisierung einer baulichen Fassung des Freiraums (Parkplatz), der ein Pendant zum Platz „Eppelheimer Dreieck“ bildet.
- Aufnahme der Baufluchten entlang der Eppelheimer Straße

Die städtebauliche Konzeption sieht eine Bebauung vor, die einen Freibereich (Parkplatz) dreiseitig fasst und somit einerseits die markante Fassade zur Bahn bildet, andererseits als optische Fortsetzung des Platzes „Eppelheimer Dreieck“ dient.

Die Anlieferung soll rückwärtig über die Westseite des Grundstücks erfolgen. Die Prominenz der notwendigen Stellplätze auf der Südseite des Fachmarktes soll minimiert werden, der Parkplatz mindestens dreiseitig gerahmt sein. Die städtebaulich notwendige räumliche Fassung der südöstlichen Ecke des Baufeldes kann ausnahmsweise durch die bauliche Anlage einer Kolonnade erfolgen.

5.3 Grün

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich ein Bestandsbaum, der erhalten werden soll.

Straßenbegleitend sind Baumpflanzungen entlang der Eppelheimer Straße und der Stichstraße zum Wasserturm festgesetzt.

Eine Anpflanzung von Bäumen südlich des Geh- und Radweges ist in der Rahmenplanung vorgesehen und wird die 300 m lange Nordfassade des Fachmarktes gliedern.

Eine Überstellung der Stellplätze mit Bäumen ist Bestandteil des Bebauungsplans.

Die als Versickerungsfläche festgesetzte Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist gemäß den im Plan vermerkten Maßnahmen anzulegen. Eine Überstellung mit Bäumen ist nicht zulässig, da eine Verschattung der Fläche aus artenschutzrechtlichen Gründen vermieden werden muss.

Entsprechend der für die ganze Bahnstadt geltenden Auflagen werden die Dachflächen als Teil des Biotopverbunds zu mindestens 66% extensiv begrünt.

6 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Immissionen

Ein 2004 vom IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohlen auf Grundlage der Rahmenplanung erstelltes schalltechnisches Gutachten ermittelte und beurteilte die Geräuscheinwirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs, des Gewerbes und der Sportanlagen.

Bezüglich des Planungsgebietes kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

Verkehrslärm

Entlang der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18.005, Teil 1 an den nächstgelegenen Gebäuden nicht nur an der zur Straße zugewandten Fassadenseiten überschritten.

Durch den Schienenverkehrslärm treten im Bereich des Fachmarktzentrums nachts an den nächstgelegenen Fassaden kritische Geräuschbelastungen auf. Durch den Straßenverkehr treten Überschreitungen des Orientierungswertes für Gewerbegebiete ($OW_{\text{nachts}} = 55\text{dB(A)}$), $OW_{\text{tags}} = 65\text{dB(A)}$ an den zur Eppelheimer Straße gelegenen Fassaden auf (tags bis 2,7 dB(A) Überschreitung, nachts bis 4 dB Überschreitung)

Gewerbelärm

Die Orientierungswerte der DIN 18.005 werden in allen Allgemeinen Wohngebieten eingehalten. Die Orientierungswerte in allen Gewerbe-, Kern-, und Mischgebieten werden in beiden Betrachtungszeiträumen zum größten Teil eingehalten. Aufgrund des Gewerbelärms bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Lärmbelastungen sind aufgrund der Nutzung als Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkt zu vernachlässigen.

Altlasten

Im Rahmen des Bodenmanagements wird die Fläche zum Wiedereinbau von Bodenmaterialien gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg vom 14.03.2007 für die Verwertung von Bodenmaterial bis zum Zuordnungswert Z1.2 verwendet. Versickerungsoffene Beläge dürfen nur dort eingebaut werden, wo eine schadhlose Versickerung möglich ist.

6.2 Gestaltung des Ortsbilds

Als einem der ersten Neubauten in der Bahnstadt kommt der Gestalt und Gestaltung des Baumarktes als Referenzobjekt für die weitere Entwicklung des Fachmarktzentrums und der Bahnstadt große Bedeutung zu. Im Vorfeld wurde daher mit dem Investor ein Entwurf entwickelt, der die Interessen des Investors und die Ziele der Stadt zu einer stimmigen Konzeption verschmilzt und die Realisierung der durch die Rahmenplanung und die Stadt

formulierten Ziele realisieren soll (siehe Punkte 3.3: Rahmenplan und 5: Städtebauliche Planungskonzeption).

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

Die Stadt Heidelberg verfolgt das Ziel, ein der Funktion des Oberzentrums Heidelberg angemessenes, hochwertiges und in der Sortimentsbreite und –tiefe gut aufgestelltes Einzelhandelsangebot zu entwickeln. Da das von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH angefertigte Einzelhandelsgutachten zu dem Schluss kommt, dass im Sektor der Fachmärkte für Bau-, Garten- und Heimwerkerbedarf ein Angebotsdefizit in Heidelberg besteht, ist die Ansiedlung eines solchen Marktes im Hinblick auf das oben formulierte Ziel notwendig.

Da im geplanten Fachmarkt zentrenrelevante Sortimente nur im geringen Maße und branchentypisch angeboten werden, sind die Belange anderer Einkaufslagen (entsprechend dem Zentrenkonzept) nicht berührt.

Durch die Integration des großflächigen Einzelhandels im innerörtlichen Bereich entspricht das Vorhaben den Zielsetzungen der übergeordneten Planungen.

Ziel der weiteren Entwicklung des Fachmarktzentums ist es, die Ansiedlung eines sortimentsvertiefenden Nutzungsmixes für den aperiodischen Bedarf als Ergänzung zu dem Sortiment des Bau- und Gartenfachmarktes ermöglichen.

6.4 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg definiert als Leitziel einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr. Wesentliche Zielsetzung ist eine Sicherstellung der Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen.

Die Etablierung eines Fachmarktzentums mit großflächigen Einzelhandelsbetrieben in städtebaulich integrierter Lage entspricht dem Ziel einer Stadt der kurzen Wege und der schnellen Erreichbarkeit auch mit dem ÖPNV.

Die Eppelheimer Straße wird nach Untersuchung des Büros Topp Skoupil Kuchler und Partner als Hauptverkehrsstraße mit einer durchschnittlichen Querschnittsbelastung von 21.000 Kfz/ 24h im oberen Belastungsbereich liegen.

Durch Realisierung der geradlinigen Fortsetzung der Eppelheimer Straße und deren Anschlusses an die Henkel-Teroson-Straße in Höhe des Bahnbetriebswerkes wird eine bessere Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz gewährleistet.

6.5 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die SWH (Stadtwerke Heidelberg) erfolgen. Folgende Hinweise wurden von Stadtwerken Heidelberg gegeben:

Elektrizität:

Es wird davon ausgegangen, dass die Versorgung mit elektrischer Energie aus einer kundeneigenen 20kV-Transformatorstation erfolgt. Die bestehenden Kabeltrassen in der Eppelheimer Straße müssen bis zum endgültigen Ausbau des Fachmarktzentums in Betrieb bleiben.

In der Planstraße 2 und im Geh- und Radweg ist für Kabelanlagen Trassenraum vorzusehen.

Fernwärme:

Das Gebiet der Bahnstadt wird an die Fernwärmeversorgung angeschlossen. Der Anschluss des Grundstücks kann an die in der Eppelheimer Straße verlaufende Hauptversorgungsleitung erfolgen.

Fernwärmetrassen und die Schachtanlagen sind jederzeit zugänglich zu halten, Erschütterungen sind zu vermeiden. Fernwärmeleitungen sind lastfrei zu halten.

Gas und Wasser:

Die Versorgung mit Wasser erfolgt von der Eppelheimer Straße aus mit einem Übergabeschacht an der Grundstücksgrenze. Die endgültige Anschlussleitung kann erst nach Herstellung der Leitungen für die Erschließung des gesamten Fachmarktzentrums erfolgen

Zum Schutz der Leitungstrassen für Strom, Fernwärme, Gas und Wasser müssen die Baumstandorte einen Abstand von 2,50 m zur Grundstücksgrenze einhalten. Bei Einbau eines Wurzelschutzes kann der lichte Abstand auf 1,50m verringert werden.

Die Entsorgung erfolgt durch den AZV (Abwasserzweckverband Heidelberg).

6.6 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Auf Grundlage der Rahmenplanung wurde 2004 vom Büro Jestaedt und Partner ein Umweltbericht für das Gesamtareal der Bahnstadt verfasst, das zu dem Ergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft führt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden folgende Maßnahmen zu Naturschutz und Landschaftspflege durchgeführt:

- Extensive Dachbegrünung zu mind. 66%
- Flächen und Einrichtungen für die Bewirtschaftung von Niederschlagswasser
- Maßnahmen des Artenschutzes
- Baumpflanzungen

Die einzelnen Maßnahmen sind in Teil B – Umweltbericht dargelegt.

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

7.1 Festsetzungen und sonstige Planinhalte des Bebauungsplans (§ 9 BauGB)

7.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung:

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 1 BauGB i.V.m. §11 (3) BauNVO)

Sondergebiet (SO) gem. §11 (3) BauNVO

Zweckbestimmung: „großflächiger Einzelhandelsbetrieb“

Art der Nutzung: Bau-, Heimwerker- und Gartenfachmarkt

Die gesamte Verkaufsfläche darf ein Maß von 20.100m² nicht überschreiten.

Zulässig sind folgende branchentypischen Sortimente:

- Heimwerkerzubehör, Bad- und Sanitäreinrichtungen, Bauelemente und Baustoffe, Beleuchtungskörper, Tapeten, Bodenbeläge und Teppiche, Campingartikel, Farben und Lacke, Fliesen, Gartenbedarf, Gartenhäuser und –geräte, (Elektro- und Sanitär-) Installationsmaterial, Kfz-Zubehör, Pflanzen, Rolläden und Markisen, Werkzeuge und Maschinen, Beschläge und Eisenwaren, Zooartikel und Tiernahrung, Holz- und Stahlwaren, Berufsbekleidung.

Zulässig sind folgende zentrenrelevanten Randsortimente:

- Bastel- und Geschenkartikel, Gardinen und Zubehör, Haus-, Heimtextilien und Stoffe.

bis zu einer Verkaufsfläche von 800 m². Die Verkaufsfläche ist auf die gesamte Verkaufsfläche anzurechnen.

Zulässig sind der Zweckbestimmung dienende Nutzungen und bauliche Anlagen wie Lager- und Betriebsflächen, Parkplätze, Büros und Sozialräume.

Ausnahmsweise zulässig ist ein Bistro bis zu einer Verkaufsfläche von 100 m².

Begründung:

Die Planung sieht 20.079 m² Verkaufsflächen vor, die in Hallen, überdachte und nicht überdachte Freiflächen und einen Drive-In aufgliedert sind.

Die Rahmenplanung sieht am nordwestlichen Rand der Bahnstadt ein Fachmarktzentrum vor. Der Standort des Fachmarktzentriums bietet sich zur Ansiedlung eines solchen Marktes an, zumal Fachmärkte mit nichtzentrenrelevantem Sortiment gemäß den Zielsetzungen des Regionalplans vorzugsweise im zentralörtlichen Standortbereich angesiedelt werden sollen.

Da der Standort gemäß den Zielen der übergeordneten Planungen keine Konkurrenz zu den bestehenden Standorten/ Zentren bilden soll, wird das zentrenrelevante Sortiment entsprechend der Verkaufsflächenbegrenzung des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg auf 800 m² begrenzt.

Grundlage der Sortimentseinordnung sind die Sortimentslisten des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg vom 21.02.2001 und der Teilfortschreibung des Regionalplans Unterer Neckar vom 24.04.2006.

Maß der baulichen Nutzung:

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 1 BauGB i.V.m. §16 und §17 (2) BauNVO)

Bei einer Ausbildung der Parkplätze bzw. der Freiflächen mit versickerungsfähigen Oberbelägen ist eine Grundflächenzahl bis 0,9 zulässig.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird festgesetzt mit Oberkante Wandhöhe = 10,50 – 13,00 m über Straßenniveau (Bezugshöhe: 109,50m über NN). Untergeordnete Dachauf-

bauten, die technischen Zwecken und der Belichtung dienen, sind zulässig bis zu einer Höhe von 15,00 m über Straßenniveau.

Begründung:

Die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gem. §17 BauNVO von 0,8 kann überschritten werden, wenn unter dem Grundstück im Rahmen des Bodenmanagements belastetes Material eingebaut wird, über das keine Versickerung möglich ist. Im Bereich des Parkplatzes jedoch werden Bodenklassen eingebaut, die eine schadlose Versickerung ermöglichen.

Die Fläche des Parkplatzes geht mit ca. 14.000 m² in die Berechnung der GRZ ein, muss jedoch versickerungsoffen gestaltet werden. Die Überschreitung der Obergrenze um 0,1 für das Maß der baulichen Nutzung gem. §17 BauNVO ist in diesem Fall vertretbar.

Die Festsetzung der Höhen zielt auf eine Wahrnehmung der Baukörper als kompaktes Ensemble. Die maximal mögliche Höhe von 15,00 m inkl. Dachaufbauten entspricht den Begrenzungen der Höhen des Baudichteplans im Siedlungsstrukturkonzept.

7.1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 2 BauGB i.V.m. §22 und 23 BauNVO)

Es wird die offene Bauweise festgesetzt, mit der Maßgabe, dass die Gebäude länger als 50 m sein dürfen.

Die überbaubare Fläche ist durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

Falls auf den Baulinien der südöstlichen Grundstücksgrenze (Einmündung Planstraße 2 in Planstraße 1) kein Gebäude gebaut wird, ist auf den betroffenen Baulinien eine bauliche Anlage in Form einer „Kolonnade“ (Säulengang mit waagerechtem Gebälk bzw. Stützenreihe mit großflächiger Verblendung, siehe auch Anlage: städtebaulicher Entwurf, Fabrik N°40 Weiß & Faust, Stand 23.12.2008) zu errichten.

Begründung:

Die Festlegung des Baufensters ist auf Grundlage einer Planungskonzeption erfolgt, die aus der Rahmenplanung entwickelt wurde.

Garantiert werden soll durch diese Festsetzungen eine städtebaulich angemessene Reaktion auf die markante Lage des Plangebietes, die durch folgende Punkte geprägt ist:

- *Stadteingangssituation Eppelheimer Dreieck*
- *Sichtbezug von den aus Richtung Westen in den Hauptbahnhof einfahrenden Zügen*
- *Nachbarschaft zum denkmalgeschützten Wasserturm und die Blickachse zwischen Wasserturm und Eppelheimer Terrasse.*

Die in der Rahmenplanung vorgegebene Bauflucht entlang der neuen Planstraße 1 (Eppelheimer Straße BA1) ist zur Umsetzung des Rahmenplans städtebaulich unerlässlich.

Soweit der Vorhabenträger die südöstliche Raumkante in einem ersten Ausbau nicht durch ein Gebäude bildet, ist die städtebauliche Fassung durch eine Kolonnade herzustellen.

7.1.3 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 11 BauGB)

Als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: ‚Geh- und Radweg‘ wird der Weg südlich der Maßnahmenfläche E1 festgesetzt.

Begründung:

Die Geh- und Radwegeverbindung ist Bestandteil der Rahmenplanung und stellt eine alternative Wegebeziehung für nicht motorisierten Verkehr dar. Er dient als auch als Zufahrt für Löschfahrzeuge.

7.1.4 Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 4 BauGB i.V.m. §12 und 22 BauNVO)

Stellplätze sind innerhalb der dafür festgesetzten Fläche und der überbaubaren Fläche zulässig.

Der Zufahrtsbereich der Anlieferung ist gemäß Planzeichnung an der südwestlichen Ecke des Baufeldes anzulegen.

Begründung:

Die Festsetzung der Stellplatzanzahl entspricht der Berechnung nach LBO auf Grundlage der Verkaufsflächenanrechnung des Bundesverbandes Deutscher Heimwerker-, Bau- und Gartenfachmärkte.

Ziel der Rahmenplanung für die Bahnstadt ist die weitgehende Minimierung von Stellplätzen. Für Besucher und Kunden der Fachmärkte wird der Stellplatzbedarf nach Landesbauordnung hergestellt. Für die Fachmärkte sind insgesamt etwa 2.000 Stellplätze auszuweisen.

Die Festsetzung der Zufahrt für die Anlieferung dient der Trennung von Liefer- und Kundenverkehr. Neben den festgesetzten Zufahrten sind keine weiteren Zufahrten zulässig.

7.1.5 Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 14 BauGB)

Die Fläche E1 ist als Fläche zur naturverträglichen Versickerung von Niederschlagswasser festgesetzt. Sohle und Böschung der Fläche sind mit durchlässigem Substrat auszuführen.

Anfallendes Niederschlagswassers ist auf dem Grundstück zu versickern. Die Herstellung versickerungsfähiger Beläge darf nur über unbelasteten Flächen erfolgen.

Falls auf privaten Flächen nicht schadlos versickert werden kann, ist anfallendes Niederschlagswasser der als E1 gekennzeichneten Versickerungsfläche zuzuführen und über die bewachsene Bodenzone zu versickern.

Die für die Versickerung vorgesehene Fläche ist vor Verdichtung zu schützen. Deshalb ist die Ablagerung von Baumaterialien, Bodenaushub oder das Befahren der Fläche während der Bauzeit nicht zulässig.

Begründung:

Für das Einzugsgebiet des Fachmarktzentriums (7,5 ha) wurde im Regenwasserbewirtschaftungskonzept ein Abflussbeiwert von 0,5 festgelegt, was einer Rückhaltung von Niederschlagswasser auf dem Gebiet von 50% entspricht. Dies soll durch die Maßnahmen Dachbegrünung und Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück erreicht werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

Die zur Versickerung festgesetzte Fläche E1 ist zur Aufnahme von max. 50% des Abflusses aus den Grundstücken des Fachmarktzentriums dimensioniert.

Da im Rahmen des Bodenmanagements die Einlagerung von Bodenmaterial bis Z2 vorgesehen ist, darf eine Versickerung nur über unbelasteten Flächen erfolgen. Unter der als Fläche für Stellplätze festgesetzten Fläche wird nichtteluierbares Material bis Z1.2 eingebaut. Eine versickerungsoffene Ausführung der Stellplätze ist daher möglich.

7.1.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 20 BauGB)

Die Dachfläche ist zu mindestens 66% extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Mindestsubstratstärke beträgt 10cm.

Folgende Maßnahmen zur Biotopentwicklung in Sickermulden sind in der Fläche E1 durchzuführen:

- Schaffung von trockenem und wechselfeuchtem Magerrasen
- Erstellen von Gabionen als Rückzugsmöglichkeit für Eidechsen in südexponierten Randbereichen
- dauerhafte Erhaltung des Magergrünlands.

Begründung:

Die Maßnahmen sind als Auflagen des Regierungspräsidiums Karlsruhe festgesetzt und Grundvoraussetzung für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Befreiung gemäß § 43 Absatz 8 BNatSchG von den Verboten des §42 BNatSchG. Die Auflagen dienen der Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der betroffenen besonders und streng geschützten Arten und entsprechen der Absicht der Stadt Heidelberg, die Bahnstadt zu einem Vorbild für ökologisch verträgliche und ökonomisch erfolgreiche, nachhaltige Stadtentwicklung zu machen.

7.1.7 Bindungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 25 BauGB)

Folgende Baumpflanzungen werden festgesetzt:

Entlang der Planstraße 1 (Eppelheimer Straße BA 1) auf dem Privatgrundstück: Gemäß Planzeichnung sind großkronige Bäume (Art: platanus acerifolia; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern.

Stellplätze auf Privatgrund: Gemäß Planzeichnung sind großkronige Bäume der gleichen Art zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Für Stellplätze innerhalb der überbaubaren Fläche wird festgesetzt: Je 10 Stellplätze ist ein großkroniger Baum der gleichen Art zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. (vorgeschlagene Arten: platanus acerifolia; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang)

Im Straßenraum der Planstraße 2 (Straße S XIII): Gemäß Planzeichnung sind mittelkronige Bäume der gleichen Art (vorgeschlagene Arten: paulownia tomentosa, alnus spaethii, sophora japonica, o.ä.; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern.

Geh- und Radweg: Gemäß Planzeichnung sind auf der festgesetzten Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen mindestens 30 Bäume der gleichen Art (vorgeschlagene Arten: acer platanoides, tilia tomentosa, quercus robur, quercus petraea, quercus robur ‚Fastigiata‘, acer platanoides ‚Cleveland‘ o.ä.; Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung, 20-25 cm Stammumfang) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Die Anpflanzung wird als Baumreihe festgesetzt, die partiell unterbrochen werden darf. Die Reihenfragmente bestehen aus mindestens 4-5 Einzelbäumen.

Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen, ist je Baumstandort ein mindestens 12 m³ großer durchwurzelbarer Raum herzustellen. Die Pflanzflächen sind flächendeckend zu begrünen (z.B. mit Gräsern, Stauden oder Halbsträuchern). Die Höhe dieser Vegetation sollte überschaubar bleiben.

Der in der Planzeichnung gekennzeichnete Bestandsbaum ist zu erhalten.

Begründung:

Die Überstellung der Parkplatzfläche mit Bäumen ist aus kleinklimatischen und gestalterischen Aspekten wichtig.

Die straßenbegleitenden Baumpflanzungen sind Bestandteil der Rahmenplanung und dienen insbesondere in der Eppelheimer Straße der Fortsetzung der bestehenden Baumreihe, die im Zuge der Ausführung der Eppelheimer Straße einen Alleecharakter verleihen wird.

Die Baumpflanzungen auf dem Parkplatz und die Pflanzungen entlang der Eppelheimer Straße sind im Raster aufeinander abgestimmt und sollen die Wirkung des Freiraumes als Platzerweiterung des Eppelheimer Dreiecks unterstützen.

7.1.8 Fläche für Gemeinbedarf

(Ermächtigungsgrundlage: §9 (1) 5 BauGB)

Gemäß Planzeichnung wird eine Fläche für Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Kultur festgesetzt.

Begründung:

Das Kulturdenkmal Wasserturm ist als Relikt vergangener Industrienutzung ein identitätsstiftendes Bauwerk der Bahnstadt und eignet sich für grundsätzlich für die Umnutzung für kulturelle Einrichtungen.

7.2 Nachrichtliche Übernahmen

Denkmalschutz:

Der in der Planzeichnung mit „D“ gekennzeichnete Wasserturm steht als Kulturdenkmal gemäß §2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg vom 25 .5 1971 unter Denkmalschutz.

Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes, Zerstörungen oder Entfernungen aus der Umgebung des Kulturdenkmals bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung der Denkmalschutzbehörden.

Sollten in Folge der Planungen bei der Durchführung von Erdarbeiten bisher unbekannte archäologische Funde und Befunde entdeckt werden, sind diese dem Regierungspräsidium Karlsruhe, Ref. 25 umgehend zu melden. Die Fundstelle ist bis zu vier Werktagen nach der Fundanzeige unberührt zu lassen, wenn nicht eine Verkürzung der Frist mit dem Ref. 25 vereinbart wird.

7.3 Hinweise

Im Rahmen des Bodenmanagements wird die Fläche zum Wiedereinbau von Bodenmaterialien gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007 bis zum Zuordnungswert Z1.2 verwendet.

Der oberflächennahe Baugrund der Bahnstadt kann lokal setzungsempfindlich und von geringerer Tragfähigkeit sein.

Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplans werden die Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans durch die Festsetzungen des neuen ersetzt.

Der Geh- und Radweg an der nördlichen Grundstücksgrenze ist so auszubilden, dass er als Feuerwehrezufahrt und -aufstellfläche genutzt werden kann.

Das Plangebiet ist Teil des Geltungsbereiches der Energiekonzeption Bahnstadt (Beschluss des Gemeinderates vom 03.04.2008), die unter anderem eine Bebauung im Passivhaus-Standard vorsieht, sowie des Geltungsbereichs der Satzung über die öffentliche Wärmeversorgung der Stadt Heidelberg in der Fassung vom 18.12.2008, die insbesondere einen Anschluss- und Benutzungszwang festlegt.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Einleitungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 BauGB wurde 02.10.2003 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 22.10.2003 im Stadtblatt Nr.43/03 veröffentlicht.

8.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung fand nach Ankündigung im Stadtblatt Nr.5/2009 vom 28.01.2009 in der Zeit vom 05.-20.02.2009 statt. In dieser Zeit lagen die Pläne und Grundlagen zur Einsicht im Technischen Bürgeramt aus. Ab 10.02.2009 waren die Unterlagen im Internet abrufbar.

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:

Grundsätzliche Einwendungen kamen vonseiten eines Grundstückseigentümers, der auf die massive Beeinträchtigung seines Grundstücks durch die Verlegung der Eppelheimer Straße hinweist.

Stellungnahme: Die vom Gemeinderat beschlossene Rahmenplanung bildet eine Grundlage des Bebauungsplans. Sie sieht den Verlauf der Eppelheimer Straße entsprechend dem in der Planzeichnung zum Bebauungsplan festgesetzten Straßenverlauf vor. Eine Klärung hinsichtlich einer Verlagerung oder Entschädigung des betroffenen Eigentums erfolgt im weiteren Verlauf des Verfahrens.

8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung wurde mit Schreiben vom 19.12.2008 eingeleitet. Am 29.01.2009 fand ein Erörterungstermin statt, in dem den Behörden und Trägern öffentlicher Belange der Vorentwurf des Bebauungsplans vorgestellt wurde. Die notwendigen Unterlagen wurden in digitaler Form den Teilnehmern ausgehändigt. Vom 05.-20.02.2009 lagen die Unterlagen im Technischen Bürgeramt der Stadt Heidelberg aus.

Die wesentlichen Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

Das *Landschafts- und Forstamt (Stellungnahme vom 17.02.2009)* gab folgende Anregungen:

- Festsetzungen zur Qualität und zum Maximalabstand der Baumpflanzungen
- Erhalt von Bestandsbäumen, wenn diese sinnvoll integrierbar sind
- Überstellung des Parkplatzes mit einem großkronigen Baum je 6 Stellplätze. Flächendeckende Begrünung der Pflanzflächen.
- Anlage einer Baumreihe am Geh- und Radweg an der nördlichen Grundstücksfläche, alternativ an der nördlichen Grenze der Ausgleichsfläche.
- Festsetzung einer Begrünung von eventuell notwendigen Stützmauern
- Mindestsubstratstärke der Dachbegrünung: 10 cm
- Anlage einer beidseitigen Baumpflanzung mit mittelkronigen Bäumen (Abstand 8-10 m) in Planstraße 2

Die Stellungnahme wurde im Bebauungsplan soweit wie möglich inhaltlich berücksichtigt.

Die *Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (17.02.2009)* und das *Amt für Verkehrsmanagement (04.02.2009)* weisen auf folgende Problematik hin:

- Durch den zeitlichen Versatz der Realisierung verschiedener Maßnahmen gibt es Beeinträchtigungen des Straßenbahnverkehrs durch die Gleise überfahrenden motorisierten Individualverkehr.

Es handelt sich um ein temporär auftretendes Problem, das bei der weiteren Planung berücksichtigt wird.

Das *Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung (26.02.2009)* merkt an, dass:

- Eine detaillierte Sortimentsstruktur (auch im Hinblick auf weitere Fachmarktansiedlungen in Heidelberg) für den Fachmarkt festgelegt werden soll.
- Zur Feststellung der maximal zulässigen Verkaufsflächen der einzelnen Teilsortimente eine Expertise erforderlich ist.
- Für den gesamten Geltungsbereich Festsetzungen getroffen werden sollten, die eine Entwicklung als Fachmarktzentrum mit einem entsprechenden Nutzungsmix garantiert.

Eine Auswirkungsanalyse wurde beauftragt. Festsetzungen zu den weiteren Baufeldern des Fachmarktzentrum werden im weiteren Verfahren getroffen.

Der *Bund für Umwelt und Naturschutz (17.02.2009)* und der *Landesnaturenschutzverband Baden-Württemberg (05.03.2009)* fordern:

- Die Umsetzung des Energie- und Wärmeversorgungskonzepts für die Bahnstadt
- Die Umsetzung des Parkraumkonzepts
- Den bestmöglichen Anschluss des Fachmarktzentrum an den ÖPNV
- Die Einrichtung reiner Fahrradstraßen entlang der Haupterschließungsachsen
- Eine Prüfung des konkreten Verkaufsflächenbedarfs

Das *Gesundheitsamt (19.01.2009)* weist auf die Beachtung der Bereiche Verkehrs- und Anlagenlärm hin.

Das *Regierungspräsidium Ref. 25 (22.01.2009)* bittet um Kennzeichnung des Kulturdenkmals und weist darauf hin, dass bauliche Eingriffe einer denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen. (Wurde in den Bebauungsplan aufgenommen)

Vom *Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau* wird im Schreiben vom 18.03.2005 wird darauf hingewiesen, dass der oberflächennahe Baugrund der Bahnstadt lokal setzungsempfindlich und von geringerer Tragfähigkeit sein kann. (Wurde als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen)

Die *Stadtwerke Heidelberg (26.03.2009)* bestätigen, dass eine Versorgung des Plangebiets mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser möglich ist. (Hinweise siehe Punkt 6.5 Belange der Ver- und Entsorgung)

Die Anregungen wurden geprüft und bei bauleitplanerischer Relevanz in den Bebauungsplan eingearbeitet.

9 Durchführung und Kosten

9.1 Grundbesitzverhältnisse

Die bestehenden Grundstücke des Geltungsbereiches sind Eigentum der EGH mit Ausnahme der Eppelheimer Straße und des Flurstücks Nr. 4029 (Eigentum der Stadt Heidelberg).

9.2 Bodenordnung/ Kosten

Die Flurstücke des Planbereichs sind zum überwiegenden Teil im Eigentum der EGH. Vom städtischen Grundstück wird ein Anteil von 27 m² an die EGH veräußert. Eine Bodenordnung ist daher nicht erforderlich.

B Umweltbericht

1 Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sollen gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB insbesondere berücksichtigt werden: Die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushalts, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie das Klima. In § 1a BauGB wird definiert, wie die umweltschützenden Belange in der Abwägung zu berücksichtigen sind sowie Aussagen zur Eingriffsregelung getroffen. In § 2a BauGB wird das Verhältnis zwischen Bauleitplanung und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geregelt sowie die Anforderungen über die Abfassung des Umweltberichtes beschrieben.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3 UVPG ist nicht erforderlich, da es sich bereits um ein beplantes Gebiet handelt und keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

1.1 Ziele des Bebauungsplans

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen. Zu diesem Zweck wird das Rahmenplangebiet der gesamten Bahnstadt in mehrere Bebauungspläne aufgeteilt. Der Bebauungsplan Fachmarktzentrum dient dazu großflächige Märkte anzusiedeln, die sowohl die Bahnstadt aber auch die umliegenden Stadtteile versorgen können.

1.2 Beschreibung des Vorhabens

Beim Rahmenplangebiet der Bahnstadt handelt es sich um ein Areal südlich des Hauptbahnhofes, welches aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren durch eine separierte, aber dennoch zentrale Lage innerhalb der Stadt gekennzeichnet ist. Zu diesen Barrieren gehören vor allem Gleisanlagen, die das Gelände im Norden, Westen und Süden umgeben, durch militärische Nutzungen belegte Grundstücke und mangelnde Verknüpfungen mit den benachbarten Quartieren. Trotz der unmittelbaren Nähe zur Südstadt, zu Bergheim und zur Innenstadt lag es für die Heidelberger immer "hinter dem Bahnhof" und wurde als Teil der Stadt kaum wahrgenommen.

Das Areal der „Bahnstadt“ stellt sich heute als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es besteht aus nicht mehr benötigten Bahngleisen und -anlagen sowie großflächigen Gewerbeflächen und -brachen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Der vorliegende Bebauungsplan „Fachmarktzentrum“ umfasst 6,2 ha und liegt im Nordosten des Gesamtplangebietes zwischen Abstellgruppe der Bundesbahn und der Eppelheimer Straße. Er dient vor allem der Ansiedlung eines Garten- und Baumarktes.

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

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 BauGB. Danach soll eine

nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet und dazu beigetragen werden, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

- Minimierung der Bodenversiegelung - Flächen effektiv nutzen.
- Schaffung von Ausgleichsflächen für wildlebende Tiere.
- Schaffung von extensiven Gründächern zur Rückhaltung von Niederschlagswasser und zur Verbesserung von Lebensbedingungen für angepasste Tier- und Pflanzenarten
- Beim zukünftigen Verkehrsaufkommen ist im Hinblick auf die naheliegende zukünftige Wohnbebauung auf eine möglichst geringe Lärmentwicklung und die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu achten.
- Passivhausstandard für das gesamte Planungsgebiet
- Fernwärmeversorgung gemäß Energiekonzeption

Eine Übersicht über die Planungsziele im Umweltbereich gibt der Umweltbericht zur städtebaulichen Rahmenplanung Bahnstadt Heidelberg vom 10.11.2004, erstellt vom Büro für Raum- und Umweltplanung Jestaedt + Partner in Mainz.

3. Darstellung der Merkmale der Umwelt und des derzeitigen Umweltzustandes

3.1 Menschen

Im Plangebiet befinden sich ausschließlich gewerblich genutzte Flächen und ehemalige Gleisanlagen.

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Große Teile des Plangebietes unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandprognose 2005: bis zu 24.400 Kfz/Tag) und der Straßenbahnlinie 21 auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (ca. 680 Züge/24h).

Da das Plangebiet keine Wohnnutzung aufweist, sind die vorbelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

3.2 Tiere und Pflanzen

Auf den brach liegenden Gleisflächen der gesamten Bahnstadt haben sich Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kommt den extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier jahrzehntelang beständig bleiben konnten. Das Vorkommen von besonders beziehungsweise streng geschützten Tierarten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist hier besonders hervorzuheben.

Die betroffenen Flächen wurden für folgende Indikatorgruppen untersucht: Biotop- und Vegetation, Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken. Besonders beziehungsweise

streng geschützte Arten wurden aus der Gruppe der Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken nachgewiesen.

Von den streng geschützten Arten wurden nachgewiesen: Turmfalke, Mauereidechse und Zauneidechse.

Zwergfledermaus, Kleiner Abendsegler und Breitflügel-Fledermaus konnten gelegentlich bei Jagdfügen festgestellt werden.

Von den besonders geschützten Arten wurden vorgefunden: 8 Vogelarten, die als bestandsbedroht gelten, 19 Vogelarten, die als im Bestand ungefährdet gelten und drei Heuschreckenarten (Blaufügelige Ödlandschrecke, Blaufügelige Sandschrecke und Italienische Schönschrecke)

Die Flächen des Fachmarktzentnums sind derzeit von Bahngleisen und Straßen umgeben und daher stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen ist für das Plangebiet dementsprechend nicht zu dokumentieren.

3.3 Boden

Das Plangebiet stellt sich derzeit als teilversiegelte Fläche ohne natürliche Bodenfunktionen dar, da das Gebiet längere Zeit gewerblich und als Bahnfläche genutzt wurde.

Der nördliche Teil des Plangebiets wurde in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Im südlichen Teil an der Eppelheimer Staße befanden sich kleinere Gewerbebetriebe. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten.

3.4 Wasser

Oberflächenwasser:

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasser:

Der Flurabstand zum Grundwasserspiegel beträgt etwa 10 Meter.

Die unversiegelten, geschotterten Gleisflächen tragen zur Grundwasserneubildung im Plangebiet mit einer Neubildungsrate von 50 bis 100 mm pro Jahr bei.

3.5 Klima

Das Plangebiet befindet sich im Wirkungsbereich des Neckartalabwindes. Dieser entwickelt sich in der ersten Nachthälfte im Neckartal und reicht weit in das Stadtgebiet bis über die Bahnstadt hinaus. Der Ventilationseffekt des Neckartalabwindes führt über versiegelten Flächen zum Abbau thermischer und lufthygienischer Negativeffekte. Über den Freiflächen des westlich angrenzenden Pfaffengrunder Feldes vermischt sich die örtlich entstehende Kaltluft mit den wärmeren Luftmassen des Talabwindes und trägt zum Abbau bioklimatischer/lufthygienischer Belastungen im angrenzenden Wohngebiet Pfaffengrund bei.

In der zweiten Nachthälfte, wenn die Neckartalabwinde nachlassen, kommt zur Belüftung der Bahnstadt vermehrt der kleinräumige Luftaustausch zum Tragen. Im Pfaffengrunder Feld staut sich aufgrund der starken nächtlichen Abkühlung auf den Ackerflächen ein Kaltluftsee an. Die versiegelten Flächen der Bahnstadt kühlen jedoch nur vermindert ab,

und es entsteht aufgrund des Temperaturgefälles eine Sogwirkung von kalter Luft aus dem Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt.

Das Plangebiet ist somit ausreichend durchlüftet; eine Vorbelastung hinsichtlich der Strömungsverhältnisse ist im Bereich der Bahnstadt nicht gegeben.

Die Gleisanlagen mit geringer Bebauung ohne oder mit lückigem Gehölzbewuchs sowie weitere unbebaute aber vegetationsarme Flächen (ehemaliger Güterbahnhof) sind dem angrenzenden Gewerbegebiet geländeklimatisch ähnlich. Der dunkle Schotter erhitzt sich tagsüber sehr stark, so dass hier höhere Temperaturen als im Gewerbegebiet entstehen können. Diese Bereiche sind als geländeklimatisch belastete Bereiche anzusehen.

3.6 Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Vor allem im Winter kommt es bei austauscharmen Wetterlagen zu hohen Stickoxid- und Benzolkonzentrationen. Im Sommer treten durch photochemische Reaktionen verursachte Ozonspitzen auf. Insgesamt stellt sich das Plangebiet somit als lufthygienisch belasteter Bereich dar.

3.7 Landschaft / Stadtbild

Das Areal liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von der Innenstadt und zahlreichen Stadtteilen mit ihren angrenzenden Offenlandflächen eingerahmt.

Der gewerblich genutzte Bereich vermittelt insgesamt einen eher ungeordneten und ungenügend genutzten Eindruck. Die hohe Verkehrsdichte bedingt eine hohe Störungsdichte. Eine Eignung zur Naherholung besteht nicht. Die ehemaligen Bahnanlagen mit den Ruderalvegetationen und Schmetterlingsfliederbüschen stellen hinsichtlich des Landschaftsbildes und Erlebnispotentials eine Sonderform dar. Die Vegetation vermittelt aufgrund ihrer intensiven Blühaspekte eine gewisse Eigenart. Dennoch ist das Eroberungsstadium der Natur noch nicht weit genug fortgeschritten, die Gleisflächen wirken vor allem im Winter und Frühjahr wie vernachlässigte und ungeordnete Brachen. Die Gleisflächen sind nur bedingt begehbar, und kommen für die Naherholung nicht in Betracht.

Im Planbereich existieren keine stadtbildprägenden Baumgruppen.

3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Gemäß den Unterlagen des Landesdenkmalamtes ist das Bahnbetriebswerk Ochsenkopf nordöstlich des Plangebietes und das alte Gebäude des Wasserturms als Kulturdenkmal ausgewiesen.

4 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt.

4.1 Menschen

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgt eine städtebauliche Neuordnung mit Ziel der Schaffung von neuen Stadtvierteln mit eigener Identität.

Der Bebauungsplan Fachmarktzentrum dient in erster Linie der Ansiedlung großer Fachmärkte.

Grün- und Freiflächen

Im nördlichen Teil des Plangebietes wird über die gesamte Länge eine Versickerungsanlage gebaut, die sowohl als Grünfläche wie auch als Teil der Ausgleichsflächen für die Eingriffe in die vorhandenen Tier- und Pflanzenbestände der gesamten Bahnstadt dient.

Schallimmissionen

Unter Zugrundelegung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein schalltechnisches Gutachten (IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl. Ing. Guido Kohnen, 2004) zur Bewertung der vorhandenen und zusätzlichen Geräuscheinwirkungen erstellt, das die Untersuchung der drei Lärmarten Verkehrslärm, Gewerbelärm und Sportanlagenlärm zum Gegenstand hatte. Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

Bezüglich des Planungsgebietes kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

- Verkehrslärm

Entlang der Eppelheimer Straße wird der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18.005, Teil 1 an den nächstgelegenen Gebäuden nicht nur an der zur Straße zugewandten Fassadenseiten überschritten.

Durch den Schienenverkehrslärm treten im Bereich des Fachmarktzentrums nachts an den nächstgelegenen Fassaden kritische Geräuschbelastungen auf. Durch den Straßenverkehr treten Überschreitungen des Orientierungswertes für Gewerbegebiete ($OW_{\text{nachts}} = 55 \text{ dB(A)}$, $OW_{\text{tags}} = 65 \text{ dB(A)}$) an den zur Eppelheimer Straße gelegenen Fassaden auf (tags bis 2,7 dB (A) Überschreitung, nachts bis 4 dB Überschreitung)

- Gewerbelärm

Die Orientierungswerte der DIN 18.005 werden in allen Allgemeinen Wohngebieten eingehalten. Die Orientierungswerte in allen Gewerbe-, Kern-, und Mischgebieten werden in beiden Betrachtungszeiträumen zum größten Teil eingehalten. Aufgrund des Gewerbelärms bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Erschütterungen

Das Plangebiet ist Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn ausgesetzt. Entlang der Eppelheimer Straße kommen Erschütterungsmissionen aus den vorhandenen Straßenbahnlinien hinzu.

Gesonderte Untersuchungen zu Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen liegen für das Plangebiet nicht vor. Für die Nutzungen im Plangebiet selbst sind Erschütterungen von untergeordneter Bedeutung.

Elektromagnetische Felder

Die Werte im Bereich der geplanten Bebauung liegen so weit unter den Grenzwerten der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung dass auch unter Berücksichtigung des Vorsorgegedankens ein dauerhafter Aufenthalt von Personen hinsichtlich elektromagnetischer Felder dort unkritisch ist.

4.2 Tiere und Pflanzen

Biotopstrukturen

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Biotop- und Nutzungsstrukturen wurden für das Plangebiet nicht gesondert gewertet, sondern wurden im Gesamtplangebiet Bahnstadt erfasst:

Die Realisierung des Vorhabens führt zu einem Verlust der, im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen unter weitgehender Nutzungs- und Störungsfreiheit entwickelten Spontanvegetation. Die Hochstauden- und Ruderalfluren sowie Gehölzstrukturen des Geländes stellen seltene Lebensräume für bestandsbedrohte Tierarten dar, können jedoch aufgrund der Baumaßnahmen und des zukünftigen Nutzungsdrucks nicht erhalten werden.

Im Gegenzug zur vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Biotopstrukturen kommt es bei Realisierung der Planungen zur Neuanlage folgender Vegetationsflächen:

Auf den Flächen mit geringem und geringwertigem Vegetationsbestand, also innerhalb des gewerblich genutzten Bereichs, kann der durch die Planung verursachte Eingriff durch die Neuanlage von Grünstrukturen ausgeglichen werden. Auf einigen Flächen wird durch Entsiegelung und Erhöhung des Grünanteils in der Entwicklung gegenüber dem Bestand eine Verbesserung und damit ein Positiveffekt für Natur und Landschaft erreicht. Für den Bereich der aufgelassenen Bahnanlagen ist ein Ausgleich innerhalb des Plangebiets jedoch nicht möglich.

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung führt auf der Ebene der Städtebaulichen Rahmenplanung somit zu dem Ergebnis, dass der Eingriff in Natur und Landschaft auf Flächen außerhalb des Plangebietes kompensiert werden muss.

4.3 Boden

Versiegelung

Nach Realisierung des geplanten Vorhabens liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei 6,2 ha. Gegenüber der Bestandssituation führt das Vorhaben somit zu einer Reduzierung der versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.

Altlasten

Im Gutachten der GWK Holding GmbH, Mannheim, vom 03.05.2006 („Abfall- und geotechnische Bodenuntersuchungen auf dem Gelände Fachmarktzentrum Heidelberg“) und im Bericht der IBL, Heidelberg, vom 14.12.2007 („Abfalltechnische Untersuchung Bahnstadt Heidelberg aurelis-Restflächen“) wurden die Untersuchungsergebnisse dokumentiert und bewertet.

Nach den bisher durchgeführten Untersuchungen sind keine Flächen bekannt, für die gemäß § 5 Absatz 3 BauGB bzw. § 9 Absatz 5 BauGB eine Kennzeichnungspflicht für „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ besteht.

Im Zuge des Bodenmanagements werden die Erdarbeiten zusätzlich gutachterlich begleitet und hochbelastete Böden größer Z2 werden abgefahren.

4.4 Wasser

Oberflächenwasser

Im Geltungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Grundwasserneubildung / Grundwasserhaushalt

Bei der Entwicklung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits Aspekte einer Regenwasserbewirtschaftung und damit der Reduzierung des Oberflächenabflusses berücksichtigt:

- Ausbildung von oberirdischen Stellplätzen, Wegen und Plätzen im Bereich öffentlicher und privater Freiflächen mit sickerfähigen Belägen
- Soweit möglich flächenhafte Versickerung über die belebte Bodenzone unter Nutzung der natürlichen Infiltrationskapazität des anstehenden Bodens
- Förderung der Grundwasserneubildung und Wasserrückhaltung durch Versickerung des Dach- und Oberflächenwassers im Plangebiet
- Beitrag zur Wasserrückhaltung durch extensive Dachbegrünung auf Dachflächen und intensive Dachbegrünung auf unterbauten Flächen

Durch die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet wird eine Entschärfung des Oberflächenabflusses sowie eine Erhöhung der Grundwasserneubildung erreicht. Dies wirkt sich positiv auf die Wasserbilanz aus. Ferner besteht die Möglichkeit, zentrale Versickerungsflächen bei der Bewertung der Ausgleichsflächen heranzuziehen.

4.5 Klima/Luft

Durchlüftung

Grundsätzlich sieht die Planung eine vermehrte Bebauung im Bereich der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes vor.

Bereits bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde die Durchlüftungsfunktion des Plangebietes durch Sicherung der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes durch Nordost-Südwest bzw. Ost-West orientierte Freiraumbänder und Straßenzüge berücksichtigt.

Thermisch hygrische Effekte/klimatische Ausgleichswirkungen

Bei der Entwicklung der Städtebaulichen Rahmenplanung konnten bereits im Vorfeld Konflikte hinsichtlich thermisch hygrischer Effekte durch die nachfolgend genannten Maßnahmen vermieden oder gemindert werden:

- Verringerung der Überwärmung durch extensive Dachbegrünung auf sämtlichen Dachflächen, dadurch Abnahme der thermischen Belastung an heißen Tagen
- Ausbildung zweiseitiger Baumreihen in sämtlichen Straßenräumen, dadurch Verbesserung des Mikroklimas im Stadtraum
- Erhöhung der Ausgleichswirkung des Pfaffengrunder Feldes für die nördlich angrenzenden Stadtteile durch Nord-Süd gerichtete Freiraumkeile
- Verbesserung der klimatischen Ausgleichswirkung des Pfaffengrunder Feldes durch ökologische Aufwertung (offene Feldgehölze, Baumreihen) im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen

Luftschadstoffimmissionen

Aufgrund der Zunahme der Kfz-Verkehre ist mit einer Erhöhung der Immissionen entlang der Erschließungsstraßen des Plangebietes zu rechnen. Aufgrund der bestehenden erheb-

lichen Vorbelastung sowie der zukünftig besseren Durchlüftung ist jedoch mit keinen signifikant erhöhten Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zum Bestand zu rechnen.

4.6 Landschaft/Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens für die gesamte Bahnstadt eine städtebauliche Neuordnung des derzeit sehr unattraktiven Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität. Das Stadtbild wird durch in die Umgebung harmonisch eingefügte Bebauung bereichert. Die neu geschaffenen attraktiven Grünverbindungen und Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden ein prägendes Element des neuen Stadtviertels sein. Die neuen Freiflächen des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

Die städtebauliche Neuordnung und umfangreiche Maßnahmen verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich. Davon wird auch der Bereich um das Fachmarktzentrum profitieren.

4.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Bau- und Bodendenkmale

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht den Erhalt der maßgeblichen bzw. prägenden denkmalgeschützten Bauwerke (Bahnbetriebswerk, Wasserturm) vor.

4.8 Wechselwirkungen

Im Rahmen eines Umweltberichts sind neben der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter auch die Wechselwirkungen abzuhandeln. Die Untersuchung der Wechselwirkungen ist jedoch auf entscheidungserhebliche Aspekte zu begrenzen.

Wechselwirkungen gehen derzeit im Plangebiet vor allem auf die erhebliche Vorbelastung des Projektareals zurück. Aufgrund der starken Überprägung durch den Menschen sind natürliche Standortverhältnisse nur in sehr untergeordnetem Maße vorhanden. Der hohe Versiegelungsgrad sowie zahlreiche Auffüllungen und Altlasten gewähren Pflanzen und Tieren insgesamt nur sehr eingeschränkte Lebensmöglichkeiten. Die starke anthropogene Überprägung wirkt sich in besonders negativer Weise auf nahezu alle Schutzgüter aus. Aus den Wechselbeziehungen von Substrat, Wasserverhältnissen und klimatischen Bedingungen resultieren die von annueller Ruderalvegetation geprägten, naturschutzfachlich wertvollen Lebensräume im Bereich der aufgelassenen Gleisanlagen.

Mit der Realisierung des gesamten Planungsvorhabens der Bahnstadt erfolgt eine städtebauliche Neuordnung des Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtteils mit eigener Identität. Die Planung beinhaltet unter anderem die Altlastensanierung weiter Teile des stark vorbelasteten Geländes. Diese Maßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Durch Altlastensanierung werden die Bodenfunktionen auf dem Standort verbessert. Diese Flächen stehen gleichzeitig für eine ungefährdete Oberflächenwasserversickerung zur Verfügung, weiterhin sind sie Standort der vorgesehenen Grünanlagen.

Negative Wechselwirkungen ergeben sich unter anderem infolge der vorhabenbedingten Zunahme der Verkehrsbelastung. Es kommt zu einer Steigerung sowohl der Luftschadstoff-, als auch der Schallimmissionen im Bereich umliegender Straßenabschnitte. Negative Wechselwirkungen ergeben sich auch infolge der Flächeninanspruchnahme von Lebensräumen der Arten der annualen Ruderalfluren. Dabei werden die Wechselbeziehungen zum Schutzgut Tiere hinsichtlich der auf die besonderen Standortbedingungen dieser Biotope angewiesenen Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das geplante Vorhaben in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft führt.

5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)

Bei Nichtdurchführung des Projekts werden die bisherigen Gewerbebetriebe an ihren jetzigen Standorten verbleiben. Die ehemaligen Gleisanlagen, die durch den Bahnbetrieb offen gehalten wurden und somit die Ansiedlung seltener Tier- und Pflanzenarten, die auf diese Extremstandorte angewiesen sind, ermöglicht haben, werden ohne entsprechende aufwändige Pflegemaßnahmen verbuschen. Durch die Beschattung des dann einsetzenden Pflanzenwuchses werden die offenen und heißen Standorte verschwinden. Mit dem Verlust dieser Extremstandorte werden auch die daran angepassten und deshalb seltenen Tier- und Pflanzenarten keine Lebensgrundlagen mehr haben und verschwinden.

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

6.1 Menschen

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

Die Anordnung der Baukörper im Bebauungsplan berücksichtigt die Planungsempfehlungen, Kaltluft- und Ventilationsbahnen zu schaffen.

6.2 Tiere und Pflanzen

Planungsempfehlungen für Vegetation und Lebensraumfunktionen

Aufgrund der massiven Eingriffe in die Lebensräume besonders beziehungsweise streng geschützter Arten wurde bei der Höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe ein Antrag gemäß § 43 (8) Bundesnaturschutzgesetz auf Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatSchG für Beeinträchtigungen besonders/streng geschützter Arten gestellt.

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das im Rahmen der Bebauungsverfahren zu realisieren ist. Das Maßnahmenkonzept wurde für den gesamten Bereich der Bahnstadt entwickelt. Es zielt darauf, die lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.

Im Plangebiet des Fachmarktzentnums wird die Maßnahme E1 realisiert.

Die Maßnahme A1 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des Gleisstrangs vom Südostende des ehemaligen Güterbahnhofs in östlicher Richtung bis zur Rohrbacher Straße. Ziel ist ein Biotopmosaik mit offenen Schotterflächen, Gabionen sowie linearen, teilweise auch flächigen Feingrus- und Sandflächen.

Die Maßnahme A2 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des Gleisstrangs im Nordostteil und am Südostrand der Kleingartenkolonie, die südöstlich des ehemaligen Güterbahnhofs liegt. Ziel ist ein Biotopmosaik mit offenen Schotterflächen, Gabionen sowie linearen Feingrus- und Sandflächen.

Die Maßnahme A3 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des vom ehemaligen Güterbahnhof nach Süden verlaufenden Gleisstrangs am Westrand der Kleingartenkolonie. Sie umfasst ferner die Gestaltung der westlichen, ausgeprägten Böschung zum Pfaffengrunder Feld.

Die Maßnahme A4 umfasst die Anlage einer Feldhecke auf derzeitigem Acker im Pfaffengrunder Feld. Die Feldhecke wird 300 Meter lang und 35 Meter breit sein. (Gesamtfläche ca. 1ha). Die Feldhecke wird mit autochtonem Pflanzmaterial aus standortheimischen Arten angelegt. Die Zusammensetzung der Straucharten entspricht den Schlehen-Liguster-Gebüschern mittlerer Standorte (Schlehe, Weißdorn, Hartriegel, Liguster); als Bäume werden zehn Stieleichen eingebracht. Auf den Abstandsflächen zu den angrenzenden Äckern wird Saumvegetation angelegt und erhalten.

Die Maßnahme E1 umfasst die Biotopentwicklung in Sickermulden am Nordwestrand der geplanten Bahnstadt. Die Maßnahmenfläche wird überwiegend von Schotter mit überwiegend starkem, teilweise von Gehölzen gebildeten Bewuchs eingenommen. Die streng geschützten Arten bzw. die besonders geschützten Heuschreckenarten kommen allenfalls sporadisch vor.

Die Maßnahme E2 umfasst die Biotopentwicklung auf der Böschung am Südwestrand des ehemaligen Güterbahnhofs.

Die Maßnahme E3 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof und der Ausgleichsfläche A3.

Die Maßnahme E4 umfasst die Entwicklung und Erhaltung eines lichten, waldähnlichen Gehölzbestands im Mosaik mit trockenwarmem Offenland. Die Maßnahmenfläche umfasst Teile der nordwestlichen Zulaufstrecken zum ehemaligen Güterbahnhof.

Umsiedlung von Tieren

Tiere der streng geschützten Arten Mauereidechse und Zauneidechse sowie der besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke werden vor der Durchführung des Bodenmanagements/ der Kampfmittelbeseitigung auf den jeweiligen Flächen eingefangen und zu den hierfür vorbereiteten Maßnahmenflächen A1 – A3 und E1 – E4 verbracht.

Anbringen von Nisthilfen

An mit der Naturschutzverwaltung abzustimmenden Stellen werden drei Nisthilfen für den Turmfalken aufgestellt.

Maßnahmen innerhalb der Plangebiete

Über die beschriebenen Maßnahmen hinaus tragen die von ADLER & OLESCH (2007) genannten Maßnahmen innerhalb der einzelnen Bebauungspläne ebenfalls zum Artenschutz bei:

- Herstellung extensiv begrünter Flachdächer als Bestandteile des Biotopverbundes (66 %).
- Verwendung einheimischer Pflanzen, insbesondere Gehölze, in den öffentlichen Grünflächen u.a. zur Sicherung der Lebensraumeignung für verbreitete Singvogelarten.
- Integration für wichtige Strukturen für Tiere in Grünanlagen (z.B. Trockenmauern, Übernahme vorhandener Schotterflächen).

6.3 Boden

Boden- und Massenmanagement

Durch die lange Vornutzung des Gebietes sind "Bodenverunreinigungen" vorhanden. Im Untersuchungsbericht wurden im aktuellen Bericht der Büros IBL und S&P die abfalltechnischen Belange sowie die bodenschutzrechtlichen Belange im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden - Mensch, Boden - Grundwasser und ungesättigte Bodenzone zusammengestellt.

Demnach wurde bezüglich der Entwässerung ein erheblicher Konflikt zwischen der vor Ort vorhandenen Situation bezüglich Abfällen und Altlasten festgestellt. Die abfalltechnische Einstufung der anstehenden künstlichen Auffüllungen erlaubt in weiten Bereichen kaum eine Versickerung, ohne dass der anstehende Boden in diesen Bereichen ausgetauscht werden muss. Daher wurde vom Ingenieurbüro F. Spieth ein ganzheitliches und integriertes Bodenmanagement, bestehend aus Massen- und Verwertungskonzept, erarbeitet. Das Bodenmanagement betrachtet die Bahnstadtflächen die innerhalb eines eindeutig definierten zeitlichen Fensters zur Verfügung stehen, so dass eine Umlagerung innerhalb dieser Flächen möglich ist.

Die für das Bodenmanagement relevanten Bereiche betreffen vorwiegend die Flächen der EGH. Diese können für Umlagerungsmaßnahmen in einem festen zeitlichen Bezug zueinander gebracht werden.

Ziel des Boden- und Massenmanagements ist zum einen, dass nach den Umlagerungsmaßnahmen die Grundstücksflächen ihrer späteren Nutzung und Vermarktung entsprechend „altlasten- und „abfallfrei“ hinterlassen werden. Zum anderen soll durch ein intelligentes Bodenmanagement eine ökonomisch optimale und ökologisch akzeptable Abfallverwertung auf dem Plangelände sowie eine kostengünstige Erschließung gewährleistet werden.

Auf den Abtransport großer Bodenmassen soll zur Vermeidung von Emissionen und der damit verbundenen Umweltbeeinträchtigung verzichtet werden. Aus diesem Ziel begründet sich folglich das Verwertungskonzept, dass weitgehend eine gebietsinterne Umlagerung der abfalltechnisch relevanten Bodenmassen beinhaltet.

Das Bodenmanagement mit seinem Massen- und Verwertungskonzept wird daher im Wesentlichen unter Berücksichtigung nachfolgender Randbedingungen entwickelt und formuliert:

- 1.) Wiedereinbaubedingungen gemäß Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial (14.03.2007),

- 2.) Wirtschaftlichkeit,
- 3.) Kampfmittelverdacht,
- 4.) Artenschutzrechtliche Belange,
- 5.) Entwässerungstechnische Anforderungen (Versickerung),
- 6.) Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus Gründen der Vermarktung und der Akzeptanz durch die späteren Anlieger / Bewohner in sensiblen Flächen, z.B. Wohngebieten, Kinderspielplätzen, höhere Qualitätsziele angestrebt werden, als die bodenschutzrechtlichen Mindestanforderungen (Einbauklasse) es erlauben. Auf Basis dessen wurden unter Berücksichtigung der LAGA-Einbaukriterien die Bereiche festgelegt, in denen unter Berücksichtigung eines „Verbesserungsgebotes“ die Verwertung von Bodenmaterialien >Z0 durch Umlagerung innerhalb des Plangebietes erfolgt. Die Bodenmaterialien werden mit ihren definierten Eigenschaften entsprechend der Einteilung der Zuordnungswerte gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 klassifiziert.

Als Wiedereinbauf Flächen kommen folgende Flächen (aufgelistet nach Priorität) in Betracht und werden im Zuge des Verwertungskonzeptes als solche genutzt:

- 1.) Bereich zukünftiges Fachmarktzentrum (im Westen des Plangebietes oberhalb der Eppelheimer Straße),
- 2.) Verkehrsflächen (unterhalb Fahrbahnen),
- 3.) Fahrbahnseitenräume (unterhalb Parkplätze und Gehwege),
- 4.) Platzflächen.

Diese Flächen werden in der Regel weitgehend versiegelt und eignen sich daher grundsätzlich für den Wiedereinbau von Bodenmaterialien mit den Zuordnungswerten bis Z2.

Die Umlagerungsmaßnahmen sowie die Wiedereinbaukriterien wurden mit dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie abgestimmt.

Ein Wiedereinbau von Bodenmaterial >Z2 ist nicht vorgesehen.

Die Grundstücke sind nach der Umlagerung in der Regel tiefer als die angrenzenden öffentlichen Flächen. Diese Höhensituation wird als Voraushub für die Baugrundstücke angesehen. Die zusätzliche Verdrängung infolge Keller und Tiefgaragen kann auf den Grundstücken zur Wiederverfüllung genutzt werden. Somit ist auch auf den Grundstücken eine weitgehende örtliche Wiederverwendung möglich. Ein Abtransport bzw. eine Zulieferung größerer Bodenmengen kann somit für die Gesamtmaßnahme weitgehend vermieden werden.

6.4 Wasser

Planungsempfehlung zur Niederschlagswasserbewirtschaftung

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

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 45b WG, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein

oberirdisches Gewässer beseitigt werden soll, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist.

Diese gesetzliche Regelung verfolgt sowohl wirtschaftliche und betriebstechnische, als auch ökologische Ziele:

- Durch geringere Einleitung ins Kanalnetz reichen kleinere Rohrdimensionen aus (geringere Herstellungskosten)
- Keine Kosten für zentrale Behandlung von verschmutztem Niederschlagswasser (Regenüberläufe, Kläranlage, Pumpenauslegung und Pumpenbetrieb)
- Bei der Reinigung des Schmutzwassers auf der Kläranlage keine Verdünnung durch Niederschlagswasser (aus verfahrenstechnischen Gründen unerwünscht)
- Versickerung vor Ort führt zu einer Erhöhung der Grundwasserneubildungsrate
- Reduzierung und Verzögerung des Niederschlagabflusses in Gewässern und damit großflächig betrachtet Verbesserung des Hochwasserschutzes und Einsparung von Hochwasserschutzmaßnahmen.

Der Konfliktpunkt Versickerung/Altlasten wird durch das umfassende Boden- und Massenmanagement (s. Kap. Boden) gelöst.

Für die Baufelder wird ein Abflussbeiwert festgesetzt, der es erforderlich macht, bis zu 50% des Niederschlagsabflusses innerhalb des Gebietes zurückzuhalten.

Eine Abflussverminderung von 50 % kann erfahrungsgemäß durch Maßnahmen wie extensiv begrünte Dächer, versickerungsfähige Beläge von Parkplätzen und/oder erhöhter Grünflächenanteil erreicht werden. Im Bebauungsplan ist festgeschrieben, dass die Dächer im Plangebiet zu 66% extensiv zu begrünen sind.

Die Mulden der Versickerungsanlagen werden für Regenereignisse, die mehr als ein Mal in zwei Jahren auftreten, bemessen. Abflussstärkere Regenereignisse führen zu einem Überlaufen der Mulden in die nachgeschalteten Rigolen.

Energie

Die folgenden zwischen der Stadt Heidelberg, der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und den Heidelberger Stadtwerken abgestimmten Vereinbarungen wurden am 03. April 2008 vom Heidelberger Gemeinderat beschlossen. Sie bilden zusammen mit dem Gutachten des Ingenieurbüros ebök, Tübingen, entwickelte Energiekonzept vom 05. November 2007 die Grundlage der folgenden dargestellten Konkretisierungen:

- Die Wärmeversorgung der Bahnstadt erfolgt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Die Heidelberger Stadtwerke GmbH als Trägerin der Heidelberger Fernwärmeversorgung wird eine einheitliche Preisbildung der Fernwärme entsprechend dem übrigen Stadtgebiet sicherstellen.
- Ziel soll es sein zu gewährleisten, dass die Energieversorgung der Bahnstadt mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.
- Die Bebauung der Bahnstadt erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard. Ausnahmen sind dort möglich, wo dieser technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dies kann insbesondere im gewerblichen Bereich der Fall sein, wenn die Verbrauchsschwerpunkte nicht bei der Wärme, sondern beim Strom oder der Kühlung liegen. In diesen Fällen soll durch nutzungsspezifische Energieeffizienz-Konzepte eine vergleichbare Umweltbilanz erzielt werden.

- Stadt Heidelberg und die EGH werden gemeinsam eine Imagebildung der Bahnstadt als energieeffizienten, zukunftsweisenden Stadtteil entwickeln und ein Beratungskonzept für die Bauherren/Bauträger realisieren.
- Die Stadt Heidelberg stellt Fördermittel für Passivhäuser zur Verfügung.

Für die Bahnstadt wird ein Stromsparkonzept entwickelt, das insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes berücksichtigt.

7 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.

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

8 Darstellung der geplanten Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).

Prüfungsbereich nach Fertigstellung der Baumaßnahmen:

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

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

Lärm

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbeziehungen.

Immissionen/Emissionen

Änderung der Verkehrsbeziehungen.

Natur und Landschaft

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

Pflegezustand der Grünanteile.

Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

9 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, auf einer insgesamt rund 116 Hektar großen Fläche einen neuen, urbanen Stadtteil – die Bahnstadt – im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu schaffen.

Beim Gesamtplangebiet der Bahnstadt handelt es sich um ein Areal südlich des Hauptbahnhofes, welches aufgrund vieler städtebaulicher Barrieren durch eine separierte, aber dennoch zentrale Lage innerhalb der Stadt gekennzeichnet ist. Zu diesen Barrieren gehören vor allem Gleisanlagen, die das Gelände im Norden, Westen und Süden umgeben, durch militärische Nutzungen belegte Grundstücke und mangelnde Verknüpfungen mit den benachbarten Quartieren. Trotz der unmittelbaren Nähe zur Südstadt, zu Bergheim und zur Innenstadt lag es für die Heidelberger immer "hinter dem Bahnhof" und wurde als Teil der Stadt kaum wahrgenommen.

Das Areal der „Bahnstadt“ stellt sich heute als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es besteht aus nicht mehr benötigten Bahngleisen und -anlagen sowie großflä-

chigen Gewerbeflächen und -brachen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Im Plangebiet selbst befinden sich keine für Wohnzwecke genutzten Flächen. Den größten Anteil nehmen die seit 1990 überwiegend brach liegenden Gleisanlagen und Betriebsgebäude des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ein.

Der Bebauungsplan „Fachmarktzentrum“ liegt im Nordwesten des Gesamtplangebietes der Bahnstadt und dient der Ansiedlung eines Bau- und Gartenfachmarktes.

Große Teile des Plangebietes unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße und der Straßenbahnlinie 21 auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden. Im Bereich des Bebauungsplans ist eine nahezu flächendeckende Gewerbenutzung zu verzeichnen.

Da das Plangebiet gegenwärtig keine Wohnnutzung aufweist, sind die vorbelastenden Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

Auf den brach liegenden Gleisflächen haben sich Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kommt den extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier jahrzehntelang beständig bleiben konnten. Das Vorkommen von besonders beziehungsweise streng geschützten Tierarten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist hier besonders hervorzuheben.

Aufgrund der massiven Eingriffe in die Lebensräume besonders beziehungsweise streng geschützter Arten wurde bei der Höheren Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe ein Antrag gemäß § 43 (8) Bundesnaturschutzgesetz auf Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatschG für Beeinträchtigungen besonders/streng geschützter Arten gestellt.

Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das sich auf den gesamten Bereich der Bahnstadt erstreckt und auf externen Flächen einen Ausgleich sichert. Im Rahmen der einzelnen Bebauungsverfahren werden zusätzlich Teilmaßnahmen durchgeführt.

Das Maßnahmenkonzept zielt darauf, die lokalen Populationen der besonders/streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.

Das Plangebiet wurden in seiner Vergangenheit sowohl von Gewerbebetrieben als auch von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten.

Deshalb wurde ein Boden- und Massenmanagement erarbeitet, dessen Ziel es ist, dass zum einen nach den Umlagerungsmaßnahmen die Grundstücksflächen ihrer späteren Nutzung und Vermarktung entsprechend „altlasten- und „abfallfrei“ hinterlassen werden. Zum anderen soll durch ein intelligentes Bodenmanagement eine ökonomisch optimale und ökologisch akzeptable Abfallverwertung auf dem Plangelände sowie eine kostengünstige Erschließung gewährleistet werden.

Das Plangebiet ist ausreichend durchlüftet; eine Vorbelastung hinsichtlich der Strömungsverhältnisse ist nicht gegeben.

Im Plangebiet selbst befinden sich ehemalige Bahnbauten, die als Bau- und Bodendenkmale erklärt sind.

Das Ingenieurbüro ebök, Tübingen, entwickelte ein Energiekonzept für eine Wärmeversorgung der gesamten Bahnstadt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Ziel soll es sein zu gewährleisten, dass die Energieversorgung der Bahnstadt mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.

Die Bebauung erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard. Ausnahmen sind dort möglich, wo dieser technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist

Für die Bahnstadt wird ein Stromsparkonzept entwickelt, das insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes berücksichtigt.

Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens eine städtebauliche Neuordnung des derzeit sehr unattraktiven Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität. Das Stadtbild wird durch in die Umgebung harmonisch eingefügte Bebauung bereichert. Die neu geschaffenen attraktiven Grünverbindungen und Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden ein prägendes Element des neuen Stadtviertels sein. Die neuen Freiflächen des zukünftigen Stadtteils Bahnstadt werden zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

Die städtebauliche Neuordnung und umfangreiche Maßnahmen verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich.

C Zusammenfassende Erklärung

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

Art und Weise der Berücksichtigung von Umweltbelangen

Für den Bebauungsplan „Bahnstadt – Fachmarktzentrum“ sind folgende Umweltbelange relevant:

Die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt.

Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter .

Artenschutzrechtlichen Belangen wird durch die Maßnahmen zur Anlage der Grünfläche im nördlichen Bereich des Geltungsbereiches und die extensive Dachbegrünung Rechnung getragen. Baumpflanzungen wurden aus kleinklimatischen und stadtgestalterischen Gründen festgesetzt.

Die Schutzgüter Boden und Wasser werden durch die Festsetzung von Versickerungsflächen und durch Festsetzungen zur Versiegelung des Bodens beachtet.

Das Kulturdenkmal wird als Gemeinbedarfseinrichtung gesichert.

Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gemäß § 2 BauGB wurde 02.10.2003 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 22.10.2003 im Stadtblatt Nr.43/03 veröffentlicht.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 19.12.2008 eingeleitet. Am 29.01.2009 fand ein Erörterungstermin statt, in dem den Behörden und Trägern öffentlicher Belange der Vorentwurf des Bebauungsplans vorgestellt wurde. Die notwendigen Unterlagen wurden in digitaler Form den Teilnehmern ausgehändigt.

Vom 05.-20.02.2009 lagen die Unterlagen im Technischen Bürgeramt der Stadt Heidelberg öffentlich aus.

Die eingegangenen Stellungnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Vertiefende Festsetzungen zu Anpflanzungen von Bäumen
- Temporär werden Beeinträchtigungen des Straßenbahnverkehrs durch die Gleise überfahrenden motorisierten Individualverkehr auftreten.
- Eine detaillierte Sortimentsstruktur soll für den Fachmarkt festgelegt werden. Zur Feststellung der maximal zulässigen Verkaufsflächen der einzelnen Teilsortimente ist eine Expertise erforderlich.
- Festsetzungen, die eine Entwicklung als Fachmarktzentrum mit einem entsprechenden Nutzungsmix garantieren.
- Umsetzung der konzeptionellen Planungen (Energie- und Wärmeversorgungskonzept, Parkraumkonzept)
- Den bestmöglichen Anschluss des Fachmarktzentums an den ÖPNV
- Die Einrichtung reiner Fahrradstraßen entlang der Haupterschließungsachsen

- Beachtung der Bereiche Verkehrs- und Anlagenlärm
- Kennzeichnung des Kulturdenkmals.

Die Anregungen wurden geprüft und in den Bebauungsplan eingearbeitet. Eine Auswirkungsanalyse zu verträglichen Verkaufsflächen der einzelnen Teilsortimente wurde beauftragt.

Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Der nordwestliche Teil der Bahnstadt ist in der Rahmenplanung als Standort für stadtverträgliches Gewerbe und Dienstleistungen, Fachmarktzentrum, Dienstleistungsbebauung am Eppelheimer Kopf) dargestellt und bietet damit die Möglichkeit großflächige Einzelhandelsbetriebe in integrierter Lage zu realisieren. Andere gleichwertige Flächen stehen für die Ansiedlung derartiger Betriebe in Heidelberg nicht zur Verfügung. Es bestehen daher keine Standortalternativen.

Anlagen:

- Städtebaulicher Entwurf Fabrik N° 40 Weiß & Faust, Berlin (23.12.2008)
- Stellungnahme BUND zum Vorentwurf (Schreiben vom 17.02.2009)
- Stellungnahme Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
– UVP-Leitstelle – zum Vorentwurf (Schreiben vom 02.04.2009)

Heidelberg, den 3. April 2009

Annette Friedrich
Stadtplanungsamt