

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan
und örtliche Bauvorschriften

Bahnstadt
Wohnen an der Promenade

61.32.15.02.02

Begründung

nach § 9 (8) BauGB

Stand: Fassung vom 04.06.2020

(Entwurf zur erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung)

A	Bebauungsplan	7
1	Erfordernis der Planaufstellung	7
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	7
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele	8
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	8
1.4	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	8
2	Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	9
2.1	Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg	9
2.2	Regionalplan	9
2.3	Flächennutzungsplan	9
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen	10
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg (STEP)	10
3.2	Modell räumlicher Ordnung (MRO)	11
3.3	Rahmenplan Bahnstadt	11
4	Bestehende Fachplanungen und Gutachten	12
4.1	Siedlungsstrukturkonzept	12
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	13
4.3	Umweltplan	13
4.5	Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	13
5	Städtebauliche Planungskonzeption	14
5.1	Verkehr	14
5.2	Nutzung und Struktur	14
5.3	Grün	15
6	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	15
6.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	15
6.2	Gestaltung des Ortsbilds	17
6.3	Belange der Wirtschaft	17
6.4	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	17
6.5	Belange der Ver- und Entsorgung	18
6.6	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	18

7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	18
7.1	Festsetzungen und sonstige Planinhalte des Bebauungsplans (§ 9 BauGB)	18
7.1.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	18
7.1.2	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	21
7.1.3	Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung	22
7.1.4	Versorgungsflächen	23
7.1.5	Flächen für Gemeinbedarf	23
7.1.6	Flächen mit besonderem Nutzungszweck	23
7.1.7	Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	24
7.1.8	Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	24
7.1.9	Grünflächen	25
7.1.10	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	25
7.1.11	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit	26
7.1.12	Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen	26
7.1.13	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	27
7.1.14	Bindungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	27
7.2	Nachrichtliche Übernahmen	28
7.3	Hinweise	28
7.4	Örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, Anforderungen an Werbeanlagen und an die Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke	29
7.4.1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen	29
7.4.2	Anforderungen an Werbeanlagen	30
7.4.3	Anforderungen an die Gestaltung der unbebauten Flächen	30
8	Verfahren und Abwägung	31
8.1	Aufstellungsbeschluss	31
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	31
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	31
8.4	Parallele Änderung des Flächennutzungsplans	31
8.5	Bebauungsplanentwurf und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	31

9	Durchführung	32
9.1	Grundbesitzverhältnisse	32
9.2	Bodenordnung	32
B	Umweltbericht	33
1	Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	33
1.1	Ziele des Bebauungsplans	33
1.2	Beschreibung des Vorhabens	33
2	Darstellung der für den Plan geltenden Ziele des Umweltschutzes sowie der Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt werden	34
3	Darstellung der Merkmale der Umwelt und des Umweltzustandes zu Beginn der Planung	34
3.1	Menschen	34
3.2	Tiere und Pflanzen	35
3.3	Boden	36
3.4	Wasser	36
3.5	Klima	36
3.6	Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen	37
3.7	Landschaft / Stadtbild	37
3.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	37
4	Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt	38
4.1	Menschen	38
4.2	Tiere und Pflanzen	40
4.3	Boden	41
4.4	Wasser	42
4.5	Klima / Luft	42
4.6	Landschaft / Stadtbild	43
5	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des Projekts (Nullvariante)	44
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen	45
6.1	Menschen	45
6.2	Tiere und Pflanzen	45
6.3	Boden	46
6.4	Wasser	46

6.5	Energie	47
7	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind.	48
8	Monitoring der Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen	48
9	Allgemein verständliche Zusammenfassung	49
D	Zusammenfassende Erklärung	53
1	Berücksichtigung der Umweltbelange	53
2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	53
3	Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	53

A Bebauungsplan

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 09.01.2008 und der Bekanntmachung der Satzung am 13.02.2008 wurde das Gebiet des neuen Heidelberger Stadtteils Bahnstadt förmlich als städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB festgelegt. Nach § 166 Abs. 1 BauGB hat die Gemeinde für den städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen. Ziel ist die Gewährleistung einer zügigen Umsetzung der Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Bahnstadt – Zollhofgarten“ gemäß § 2 BauGB wurde am 28.04.2005 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 18.05.2005 im Stadtblatt Nr. 20/2005 veröffentlicht. Im Verlauf der Fortschreibung der Rahmenplanung wurde das Gebiet „Campus Am Zollhofgarten“ (ehemals „Campus II“) konkretisiert und für das Bebauungsplanverfahren „Campus Am Zollhofgarten“ mit dem Aufstellungsbeschluss vom 18.12.2008 ein Teil des Geltungsbereiches „Zollhofgarten“ herausgetrennt. Die beiden Bebauungsplanverfahren „Wohnen an der Promenade“ und „Campus Am Zollhofgarten“ werden fortan getrennt geführt. Das Bebauungsplanverfahren „Zollhofgarten“ wird nicht fortgeführt. Für den vorliegenden Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ wurde der Geltungsbereich geändert.

Ziel des Bebauungsplans ist die planungsrechtliche Sicherung einer neuen Stadtkante, welche sich aus einer klaren Linienführung definiert, die die ursprüngliche Nutzung des Güterbahnhofs erkennbar macht und gleichzeitig unterschiedlichste Nutzungsansprüche in einen urbanen und zugleich grünen Stadtraum integriert.

Grundlage der städtebaulichen Struktur für die Wohngebiete war der Entwurf des ersten Preisträgers des im Oktober 2008 abgeschlossenen Wettbewerbes „Wohnen an der Promenade“, der die Vorgaben der Rahmenplanung konkretisiert und Grundlage des Bebauungsplans und der folgenden Hochbauentwürfe ist.

Neben der Schaffung eines Wohnquartiers wird eine Gemeinbedarfsfläche für eine Kindertageseinrichtung festgesetzt, für die ein Realisierungswettbewerb durchgeführt wurde.

Der Vorentwurf zur Promenade vom Büro Latz + Partner diente als Grundlage, um den südlichen Rand der Bahnstadt als Übergang zum Pfaffengrunder Feld als öffentlichen Grünraum zu entwickeln, der verschiedene Nutzungen aufnimmt:

- Anlage öffentlicher Spielplätze
- Geh- und Radwegeverbindung
- Ausgleichsfläche im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Arten im Böschungsbereich
- Umnutzung des denkmalgeschützten Stellwerks 8 für gastronomische Zwecke

Die die Wohnaufelder des Geltungsbereiches östlich und westlich begrenzenden „Terrassen“ sind als urbane Plätze gedacht, die multifunktional nutzbar sind und notwendige Zu- und Durchfahrten materiell integrieren. Die Erdgeschosszonen der Gebäude sind gewerblich nutzbar, können der verbrauchernahen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen dienen und tragen somit entscheidend zur Urbanität und Lebendigkeit des Stadtraums bei.

Die Verkehrsverbindung „Am Langen Anger“ beinhaltet neben Verkehrsflächen Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser und wird als durchgrünter Stadtraum ausgebildet. Die Versickerungsflächen dienen zur Aufnahme von 50% des anfallenden Niederschlagswassers aus den angrenzenden Baugebieten.

Die Städteingangssituation an der Speyerer Straße wird als Kerngebiet festgesetzt. Für die Bebauung westlich und östlich der Speyerer Straße wurde gemeinsam von der Stadt, der EGH und einem in Heidelberg ansässigen Investor eine Mehrfachbeauftragung

durchgeführt, deren überarbeitetes Ergebnis die Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan bildet.

Im Rahmen des Bebauungsplans soll sichergestellt werden, dass die geplante Bebauung ihrer besonderen Lage und Funktion als „Stadtkante“ gerecht wird und als Referenz für die weitere Entwicklung der Bahnstadt dienen kann. Die für die gesamte Bahnstadt formulierten Ziele und Auflagen (Passivhausstandard, Dachbegrünung zu 66% der Dachflächen, Fernwärmeanschluss) werden umgesetzt.

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele

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

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und -ziele relevant:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung
- die Wiedernutzung einer Bahnbrache 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
- der sparsame Umgang mit Energie und die Nutzung regenerativer Energien

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Eigentümer der Fläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans war die Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH). Die Mehrzahl der neugebildeten Grundstücke wurden zwischenzeitlich an Bauträger weiterveräußert.

Ein Teil des Geltungsbereichs überlagert den Geltungsbereich des am 25.06.1960 wirksam gewordenen Bebauungsplans „Weststadt – Bereich Rudolf-Diesel-Straße, Güteramtsstraße, Czernyring und Speyerer Straße“.

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Weststadt (Bahnstadt) und wird begrenzt durch:

- das Pfaffengrunder Feld im Süden,
- die Speyerer Straße inklusive deren östliche Begrenzung bis zur Maulbeerallee im Osten,
- die Rudolf-Diesel-Straße und der Lange Anger im Norden,
- die in der Rahmenplanung ausgewiesene „Pfaffengrunder Terrasse“ im Westen.

Das Plangebiet liegt auf dem Gelände der ehemaligen Gleisanlagen des Güterbahnhofes und beinhaltet folgende Flurstücke:

2958/5 teilweise, 6616/21 teilweise, 6616/23 teilweise, 6628/1 teilweise, 6628/2 teilweise, 6630 teilweise, 6719 teilweise, 8000 - 8003, 8005 - 8013, 8016, 8017 teilweise, 8018 - 8020, 8031 - 8036, 8041, 8041/1, 8041/2, 8041/3, 8042, 8051 - 8054, 8055 teilweise, 8056, 8057, 8058, 8061 - 8066, 8080, 8081, 8090 teilweise, 8091, 8095, 8096, 8101, 8102/1, 8102 - 8105, 8105/1.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst circa 13 ha. Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1000 in der Fassung vom 04.06.2020.

2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

2.1 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese werden durch den Landesentwicklungsplan 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 ausreichendes Angebot an attraktiven Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten bereitzuhalten.

Des Weiteren sind hinsichtlich des Wohnungsbaus die folgenden Grundsätze und Ziele zu beachten:

- Zur Deckung des Wohnraumbedarfs sind vorrangig vorhandene Wohngebiete funktionsfähig zu halten und weiterzuentwickeln sowie innerörtliche Möglichkeiten der Wohnraumschaffung auszuschöpfen,
- Durch Vorgabe von Mindestwerten für die Siedlungsdichte ist in den Regionalplänen eine möglichst hohe bauliche Verdichtung anzustreben.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans.

2.2 Regionalplan

Die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe ist in den seit Dezember 2014 rechtsverbindlichen Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar eingeflossen. Dem entsprechend ist der nordwestliche Teil des Plangebiets als „Siedlungsfläche Wohnen – Bestand“ und der südöstliche Teil als „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe – Bestand“ dargestellt.

Die vorliegende Planung entspricht den Vorgaben des Einheitlichen Regionalplans.

2.3 Flächennutzungsplan

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

In dem am 15.07.2006 wirksam gewordenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans in Anlehnung an den Rahmenplan in „Wohnbaufläche“ und „Sonderbaufläche für wissenschaftliche Einrichtung“ aufgeteilt.

Durch die Integration fachspezifischer Konzepte und die Optimierung der Gesamtplanung wurde die im Jahr 2003 beschlossene Rahmenplanung überarbeitet und als Fortschreibung der Rahmenplanung „Bahnstadt 2007“ am 20.12.2007 vom Gemeinderat beschlossen. Im Zuge der Fortschreibung der Rahmenplanung konkretisierte sich auch das Ziel, innerhalb der Bahnstadt Flächen für Wissenschaft und Forschung auszuweisen und damit Heidelberg als Wissenschaftsstandort zu stärken. Mit der Ansiedlung von Firmen, die in der Verbindung von wissenschaftsnahen Nutzungen und städtebaulicher Entwicklung in der Lage sind dem neuen Stadtteil ein besonderes Profil zu verleihen, soll damit im baulichen Bereich an die wissenschaftliche Tradition der Universitätsstadt angeknüpft werden.

Mit dem Konzept des Campus Am Zollhofgarten als Standort wissenschaftlicher Einrichtungen und ergänzenden Wohn- und Versorgungsfunktionen kristallisierte sich das Stadtquartier am Zollhofgarten und das Gebiet zwischen Güteramtsstraße und Speyerer

Straße als Standort für diese Nutzungen heraus. Damit entfällt der Flächenbedarf für derartige Nutzungen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans. Hier wurde nunmehr an der Speyerer Straße eine kerngebietsbezogene Nutzung angesiedelt.

Damit der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden kann, wurde auf Flächennutzungsplanebene die Änderung von Sonderbaufläche „Wissenschaftliche Einrichtung“ in „Gemischte Baufläche“ erforderlich.

Die Bahnstadt in Heidelberg ist eines der Projekte, mit denen qualitativ hochwertiges Wohnen in großer Nähe zu Zentrum und bestehenden bzw. zukünftigen Arbeitsplätzen geschaffen werden kann. Ein Teil dieser neuen Arbeitsplätze in direkter Nachbarschaft zu Wohnbauflächen könnte im vorgesehenen Änderungsbereich entstehen. Die Änderungsplanung entspricht damit den grundlegenden Zielsetzungen des Flächennutzungsplans, dessen Änderung im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt wurde.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg aus dem Jahr 2006 zeigt die für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Heidelberg in den nächsten Jahren maßgebenden Leitlinien und -ziele auf. Für das vorliegende Planungsvorhaben sind insbesondere folgende Zielsetzungen relevant:

Zielbereich städtebauliches Leitbild:

- Bauland ist sparsam zu verwenden.

Der Mobilisierung der Innenentwicklungspotenziale und der Aktivierung der Stadtbau- und baupotenziale kommt eine zentrale Bedeutung zu. Neue Siedlungsflächen sollen bei ausreichend gemischter Bebauung mit Vorrang dem Bau von preiswerten Wohnungen dienen.

- Mehr Mischnutzung und Aufenthaltsqualität.

Es ist eine konsequente Mischung der Funktionen auf engem Raum – also Wohnen – Arbeiten – Freizeit etc. – anzustreben, damit Urbanität entsteht. Dichtere Bauformen, komplexe Nutzungsstrukturen, die Rückgewinnung der Straße als Lebensraum und eine Ausgewogenheit von privatem und öffentlichem Raum sind die Leitgedanken dabei.

Zielbereich Arbeiten

Um die wirtschaftliche Entwicklung von der gewerblichen Flächeninanspruchnahme zu entkoppeln, sollen u.a. untergenutzte Flächen mobilisiert und der Gewerbeneubau möglichst verdichtet realisiert werden.

Zielbereich Wohnen

Die Stadt Heidelberg strebt eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen an.

Eine unnötige Flächeninanspruchnahme soll vermieden werden.

Wohnumfelder sind so zu gestalten, dass durch ihre quantitative und qualitative Dienstleistungsinfrastruktur ein selbstbestimmtes Leben in lebendigen sozialen Beziehungen gefördert wird.

Die Stadt setzt sich insbesondere für ein energiesparendes, ökologisches Bauen und Umbauen ein und strebt hohe Baudichten an, die aber das menschliche Maß behalten.

Zielbereich Mobilität

Mit der Entscheidung über den Grad der Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen wird das künftige Verkehrsaufkommen erheblich mitbestimmt. Eine Stadt der kurzen Wege (größere Funktionsmischung) gilt nicht nur für die Versorgungsinfrastruktur, sondern auch für das Freizeitangebot. Dabei wird durch die Siedlungsentwicklung

auch die Wahl der Verkehrsträger stark beeinflusst. Es sind deshalb durchmischte, kompakte Strukturen anzustreben, die die Möglichkeit zu einem hohen Anteil an Fuß- und Radwegen bieten.

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

3.2 Modell räumlicher Ordnung (MRO)

Das Modell räumlicher Ordnung aus dem Jahr 2000 konkretisiert den Stadtentwicklungsplan 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 „Schwerpunktraum Wohnen“ gekennzeichnet. Das im Bebauungsplan festgesetzte Kerngebiet ist als „Schwerpunktraum Arbeiten“ markiert.

Das MRO formuliert unter anderem folgende Leitsätze:

- Der Flächenverbrauch ist zu reduzieren. Untergenutzte und unter Lagewert genutzte Flächen sind künftig verstärkt zu aktivieren.
- Die Stadt strebt eine ausreichende Versorgung mit Wohnungen an.

Das Plangebiet liegt im Bereich des Entwicklungskorridors 2. Ordnung in Richtung Kirchheim. Entlang dieser Korridore sind vorzugsweise kerngebietstypische Nutzungen vorgesehen.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

3.3 Rahmenplan Bahnstadt

Das 2001 aus einem städtebaulichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Büro Trojan & Trojan entwickelte die Rahmenplanung für die Bahnstadt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde.

Im Zuge des Verkaufs der Aurelis-Flächen an die neu gegründete Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG, bestehend aus Landesbank Baden-Württemberg, Gesellschaft für Grund und Hausbesitz (GGH) und der Sparkasse Heidelberg, erfolgte eine Optimierung und Vergrößerung des Nettobaulandes.

Durch Integration themenspezifischer Fachbeiträge (Parkraumkonzept, Energiekonzept, Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept, Ausgleichskonzept, Umweltbericht) wurde die Rahmenplanung weiter fortgeschrieben und ist seit dem Gemeinderatsbeschluss am 20.12.2007 als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung.

Zur Qualifizierung und Konkretisierung dieses Planwerks für die Gesamtmaßnahme führt die Stadt regelmäßig konkurrierende und kooperative Planungsverfahren für einzelne Teilbereiche durch. Der Plan befindet sich damit in einer fortlaufenden Weiterentwicklung. Nachfolgende Grafik zeigt den betroffenen Ausschnitt des Rahmenplans mit Stand von April 2020, in den die konkretisierenden Planungen aufgenommen wurden.



Rahmenplan Bahnstadt, Stand 2020

Die Rahmenplanung definiert als Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld „Wohnterrassen am Landschaftspark“, die im Sinne einer Stadt der kurzen Wege mit weiteren Nutzungen ergänzt werden. Vor dieser als hochwertiges Wohngebiet ausgewiesenen Stadtkante liegt die Promenade – ein linearer öffentlicher Freiraum, in dessen Böschung ökologische Ausgleichsflächen integriert sind und der unterschiedliche Freizeitnutzungen aufnimmt. Zudem ist die Promenade eine attraktive Verbindung in Ost-West-Richtung für Fußgänger und Radfahrer.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachtenⁱ

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 Gebiet des Bebauungsplanes als Fläche für Wohnen dargestellt. Entlang des Entwicklungskorridors in Richtung Kirchheim sind Flächen für Gewerbe ausgewiesen. Die Ansiedlung kerngebietstypischer Nutzungen ist laut den Erläuterungen zur Zentrenstruktur vorstellbar.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt eine „überwiegend offene Bauweise“, an der Speyerer Straße „überwiegend geschlossene Bauweise“ vor. Die maximalen Traufhöhen und Grundflächenzahlen betragen TH 9 m / GRZ 0,31 - 0,4 (an Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld) bzw. TH 15 m / GRZ 0,41 – 0,6 (an der Speyerer Straße).

ⁱ Zum Zeitpunkt der Planung im Jahr 2009

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

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

Aus Sicht des Freiflächenstrukturkonzeptes wurde unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsprinzipien bei der weiteren Siedlungsentwicklung die Entwicklung des Gebiets der Bahnstadt empfohlen.

Grundprinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind:

- Integration der Neubaugebiete in den vorhandenen Stadtgrundriss, „Andocken“ an den Bestand
- Bezugnahme auf vorhandene Erschließungsstrukturen
- Qualifizierung der Ränder zur Landschaft durch geordnete Entwicklung
- Wiedernutzung ehemals genutzter und jetzt brachliegender Flächen
- Erzielung ausreichender städtebaulicher Dichten im Sinne einer kompakten Siedlungsentwicklung bei gleichzeitiger Umweltentlastung und Landschaftsaufwertung im räumlichen Kontext

Im Maßnahmenkonzept sind für das Planungsgebiet keine konkreten Zielaussagen 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. Der Umweltbericht kommt zu folgendem Fazit:

„Die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär- und Gewerbenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie großflächig angelegten Grün- und Freiflächen hoher Aufenthaltsqualität stellt aus umweltfachlicher Sicht im Sinne eines Flächenrecyclings eine städtebauliche Maßnahme dar, die unter verschiedenen Gesichtspunkten städtebauliche, grünordnerische sowie ökologische Aufwertungen zur Folge hat. Dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange wird mit der Vorhabenrealisierung somit Rechnung getragen.“

Als Ergebnis des Umweltberichts zur städtebaulichen Rahmenplanung wird festgestellt, dass unter umweltfachlichen Gesichtspunkten mit keinen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, die das Vorhaben in seiner Gesamtheit in Frage stellen würden.

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 Bahnhof 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.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Verkehr

Individualverkehr

Die Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Straße „Langer Anger“ in Richtung Speyerer Straße zur Bundesstraße B 535 und in Richtung Eppelheimer Dreieck zur Bundesstraße B 37. Die von den Terrassen nach Norden führenden Straßen münden in den Czernyring und stellen die Verbindung in die nördlichen Stadtbezirke dar.

Die von der Sammelstraße „Langer Anger“ abzweigenden Stichstraßen erschließen die Tiefgaragen unter den Baublöcken und bieten öffentliche Stellplätze als Längsparkstreifen beidseitig der Straße. Diese Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche konzipiert. Die Anfahrbarkeit der Häuser wird durch befahrbare Wohnstraßen und -wege garantiert, die Baufelder im Innenbereich und an der Promenade sind über die Innenerschließung des Quartiers anzufahren.

Entsprechend dem Parkraumkonzept für die Bahnhof werden die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum „Langer Anger“ und in den Wohnstraßen als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Stellplätze für die Bewohner werden ausschließlich in Tiefgaragen realisiert.

Die Erschließung des Stellwerks wird über eine mit einem Geh- und Fahrrecht zu belastende Fläche zwischen den Baugebieten MK 1 und MK 2 planungsrechtlich gesichert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr wurde durch die Verlegung der Straßenbahnlinie in die Grüne Meile gesichert. Die Straßenbahnanbindung wird durch eine zusätzliche Erschließung durch Busse in der Max-Jarecki-Straße, im Langer Anger und der Speyerer Straße ergänzt.

Radverkehr

Über die Promenade und die geplanten Radwegeverbindungen von den Terrassen nach Norden ist das Plangebiet für den Radverkehr attraktiv und mit allen angrenzenden Stadtteilen gut verknüpft.

5.2 Nutzung und Struktur

Grundlage der städtebaulichen Struktur ist der Siegerentwurf eines im Jahr 2008 durchgeführten Wettbewerbs, aus dem das Büro Grüttner-Architekten aus Soest als erster Preisträger hervorging.

Die städtebauliche Konzeption für die Wohnbebauung ist geprägt von:

- einer Neuinterpretation der klassischen urbanen Blockrandbebauung
- einer einfachen, klaren Gliederung mit vielfältigen und attraktiven räumlichen Beziehungen

- einer Abstufung der Baudichte und Geschossigkeit zur Promenade
- der Formulierung einer einheitlichen, repräsentativen Stadtansicht von Süden
- einer Vielfalt von Haus- und Wohnungstypen mit unterschiedlich großen Wohnflächen für diverse Wohnformen
- einer Durchwegung der Blockinnenbereiche
- einer in die Baustruktur integrierten Parkierungslösung in Tiefgaragen.

Mit dem Blick auf das Ziel eines durchmischten, urbanen Stadtquartiers sollen insbesondere in den Erdgeschosszonen der den Plätzen zugewandten Häuser gewerbliche Nutzungen möglich sein, die der Versorgung des Gebiets mit Waren und Dienstleistungen dienen und das Wohnen nicht beeinträchtigen.

Die städtebauliche Situation an der Speyerer Straße wird als markanter Stadteingang mit einer höheren Geschossigkeit inszeniert. Die Bebauung dient der Aufnahme kerngebietstypischer Nutzungen.

Der Platz der „Schwetzinger Terrasse“ beinhaltet den solitären Neubau einer Kindertagesstätte.

Das denkmalgeschützte Stellwerk 8 soll langfristig erhalten bleiben und dementsprechend mit einer Nutzung belegt werden, die einen nachhaltigen und dauerhaften Betrieb des identitätsstiftenden Gebäudes ermöglicht. In Anbetracht der Lage an Promenade und Kinderspielplatz bietet sich eine gastronomische Nutzung an.

5.3 Grün

Die Promenade ist als öffentliche Grünfläche konzipiert, die unterschiedliche Nutzungen aufnimmt. In regelmäßigen Abständen sind öffentliche Spielbereiche vorgesehen. Ein weiterer Spielbereich wird auf der westlichen öffentlichen Platzfläche (Pfaffengrunder Terrasse) realisiert. Der Böschungsbereich zum Pfaffengrunder Feld dient als ökologische Ausgleichsfläche.

Der Straßenraum „Langer Anger“ bietet mit seinen breiten Versickerungsflächen die Entwicklung als gut durchgrünter Stadtraum an. Ebenso sind die Wohnstraßen durch Bäume geprägt.

Gemäß den Auflagen zur artenschutzrechtlichen Befreiung sind 66% der Dachflächen extensiv zu begrünen.

Die baurechtlich notwendigen Spielbereiche befinden sich in den Quartieren, deren Innenbereiche als begrünte halböffentliche und private Freiräume konzipiert sind.

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. Gegenüber dem damaligen Stand der Rahmenplanung (2003) haben sich jedoch zwischenzeitlich zahlreiche grundlegende Veränderungen in der Straßenverkehrsführung und der Erschließung des neuen Stadtteils ergeben. Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Heidelberg im Jahr 2018 eine Fortschreibung des Gutachtens auf Grundlage des Rahmenplans mit Stand von April 2018.

Bezüglich des Planungsgebietes kann von den schalltechnischen Untersuchungen folgendes abgeleitet werden:

Verkehrslärm

Zur Beurteilung der durch Verkehr verursachten Lärmimmissionen gibt das Beiblatt 1 der DIN 18005 Orientierungswerte vor.

In den Blockinnenbereichen und zum Landschaftspark Pfaffengrund werden die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten.

Entlang des Langen Angers beträgt der Beurteilungspegel in aller Regel maximal 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete wird folglich um maximal 5 dB(A) überschritten, womit zumindest die Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten werden.

Als hinsichtlich des Gesundheitsschutzes maßgeblich sind die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu betrachten. Demnach wird in allgemeinen Wohngebieten von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen ausgegangen, wenn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Diese entsprechen qualitativ in etwa den Orientierungswerten der DIN 18005 für Mischgebiete. Insofern ist in den allgemeinen Wohngebieten durchweg von einem Verkehrslärm auszugehen, der gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ermöglicht. Um dies weiter zu unterstützen erfolgt die Ausweisung des Langen Angers als Tempo 30-Zone sowie die Sperrung des Durchgangverkehrs ab der öffentlichen Platzfläche „Pfaffengrunder Terrasse“, wodurch mit einer Verringerung der Verkehrsbelastung und einer Reduktion des Schallpegels zu rechnen ist.

Durch den Passivhausstandard ist zudem eine fensterunabhängige Lüftung gegeben, sodass nachts ein Schlaf bei geschlossenem Fenster möglich ist. Es ist darüber hinaus davon auszugehen, dass die zur Einhaltung der in der DIN 4109-1 vorgegebenen Maße der Innenraumschallpegel benötigte Schalldämmung bei Neubauten erreicht wird.

Die Notwendigkeit von planungsrechtlichen Festsetzungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen ergibt sich für das Allgemeine Wohngebiet somit nicht.

An der Speyerer Straße treten dagegen deutliche Überschreitungen des Orientierungswertes für Kerngebiete an den zur Straße gelegenen Fassadenseiten auf. Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge wird daher das Wohnen in den Kerngebieten nur in ausreichender Entfernung zur Speyerer Straße zugelassen. Sonstige lärmsensible Nutzungen sind zu den straßenabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren. Die Außenbauteile der Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen müssen die gem. DIN 4109-1 je nach Raumart und Außenlärmpegel erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maße aufweisen.

Gewerbelärm

Durch die nachtaktiven Nutzungen des ehemals ansässigen Verkehrsbetriebs Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) traten partiell Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf. Eine Verlagerung des Verkehrsbetriebs ist erfolgt.

Die durch die Feuerwehr verursachten Lärmemissionen liegen unterhalb der von der TA-Lärm für Allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht.

Altlasten

Das gesamte Plangebiet wurden in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten waren daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Im Rahmen des umfassenden Bodenmanagements wurden die Altlasten beseitigt.

6.2 Gestaltung des Ortsbilds

Formuliertes Ziel für die Entwicklung der Bahnstadt ist die Entwicklung eines urbanen Stadtteils mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Der Stadtteil soll ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden.

Das Areal des Geltungsbereiches wurde als eines der ersten Gebiete in der Bahnstadt neu bebaut. Daher kommt der Gestaltung des Wohngebietes als Referenz für die weitere Entwicklung der Bahnstadt große Bedeutung zu. Die Zielvorgaben der Stadt Heidelberg sind im Siegerentwurf des Wettbewerbs „Wohnen an der Promenade“ umgesetzt. Qualitätsvolle Architektur wird durch die fachkundige Begleitung des Entwurfsprozesses und die entwicklungsrechtliche Genehmigung gesichert.

Die Ansicht des Quartiers wird durch Vielfalt in der Großform geprägt. Im Rahmen der Vorgaben zur Höhenentwicklung und Gestaltung der Fassaden sind Häuser mit individueller Ansicht realisierbar, die sich als Neuinterpretation der Baublöcke der Gründerzeit zu einem abwechslungsreichen und harmonischen Gesamtbild verbinden sollen.

Die Fassaden sind im Hinblick auf die Harmonisierung in Materialität, Struktur und Farbigkeit aufeinander abzustimmen. Die Ansicht der Wohnquartiere soll von einer zurückhaltenden, hellen Farbigkeit und einer Dominanz vertikaler Elemente geprägt sein. So wird trotz erkennbarer Individualität der Einzelhäuser ein harmonisches Gesamtbild gesichert. Die Akzentuierung untergeordneter Bauteile mit kräftigeren, auf die Grundfarbtöne der Fassaden abgestimmten Farben wird ermöglicht.

Solitär stehende Sonderbauten wie die Kindertagesstätte können durch Abweichung von dem Grundkonsens zu Materialität, Fassadenstruktur und heller Farbigkeit ihre Wirkung als besondere Gebäude innerhalb des Stadtbildes stärker zur Geltung bringen.

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

Erklärtes Ziel der Entwicklung der Bahnstadt ist die Durchmischung der Funktionen. Dies gilt auch für die kleinräumliche Betrachtung der Wohngebiete. In den Plätzen zugewandten Erdgeschossen wird die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen, die der Versorgung des Gebiets mit nahversorgungsrelevanten Waren und Dienstleistungen dienen, ermöglicht. Negative Auswirkungen auf die großräumliche Einzelhandelsstruktur der Stadt sind nicht zu erwarten.

6.4 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsachse „Langer Anger“ ist als Sammelstraße einer der Hauptverteiler im Gebiet der Bahnstadt. Es wird im Gutachten des Büros R+T von einer mittleren Belastung von ca. 5.500 Kfz/24h für den Abschnitt zwischen Max-Jarecki-Straße und Speyerer Straße ausgegangen. Die Speyerer Straße liegt mit 42.000 Kfz/24h im hohen Belastungsbereich. Die durchschnittliche Belastung der Sammelstraße „Langer Anger“ liegt mit ca. 3.000 Kfz/24h im unteren Belastungsbereich.

Der Lange Anger ist in zwei Verkehrsbereiche unterschiedlicher Funktion unterteilt:

- nördlich der Versickerungsflächen dient die Sammelstraße mit beidseitigem Längsparken der Verbindung innerhalb der Bahnstadt.
- Die Wohnstraße südlich der Versickerungsflächen dient der direkten Anfahrbarkeit der Häuser. Stellplätze sind hier nicht vorgesehen.
- Die nach Süden führenden Wohnstraßen mit beidseitigen Längsparkstreifen dienen der Erschließung der Wohnblöcke inklusive der zugehörigen Tiefgaragen.

Das Plangebiet wird durch die Straßenbahn in der „Grünen Meile“ und Buslinien über die Güteramtsstraße und Speyerer Straße an den ÖPNV angebunden. Ein dichtes Radwegenetz ist Teil der städtebaulichen Konzeption der Rahmenplanung.

6.5 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die Stadtwerke Heidelberg AG erfolgen.

Der Standort für eine Transformatorenstation ist in Abstimmung mit dem Versorger im öffentlichen Raum des Langen Angers festgesetzt. Zur Sicherung einer hohen Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität wird die bauliche Anlage unterirdisch im Bereich des Längsparkstreifens angelegt.

Durch die Satzung über die öffentliche Wärmeversorgung der Stadt Heidelberg in der Fassung vom 18.12.2008 besteht für das Plangebiet ein Anschluss- und Benutzungszwang für Fernwärme.

Die Entsorgung erfolgt durch die Kanalisation der Stadt Heidelberg.

6.6 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Auf Grundlage der Rahmenplanung wurde 2004 vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für das Gesamtareal der Bahnstadt verfasst, der 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 und Anlage von Grünflächen

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:

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 1, 4 und 7 BauNVO)

Allgemeines Wohngebiet (WA)

- Allgemein zulässig sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO:
 - Wohngebäude,
 - die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Es wird gemäß § 1 Abs. 7 und 8 BauNVO folgende Einschränkung getroffen:

- Im ersten Vollgeschoss (Erdgeschoss) der mit „TF 4“ festgesetzten Flächen der Baufenster können Wohnungen im Erdgeschoss nur in Verbindung mit einer gewerblichen Nutzung oder mit einer Einzelhandelsnutzung ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Wohnnutzung sich in der Grundfläche der gewerblichen Nutzung unterordnet.

- Ausnahmsweise können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden:
 - sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für Verwaltungen.
- Unzulässig gemäß § 1 Abs. 6 sind:
 - Gartenbaubetriebe,
 - Tankstellen,
 - Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
 - Ferienwohnungen gem. § 13a BauNVO

Kerngebiet (MK)

- Allgemein zulässig sind gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO:
 - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
 - sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
 - Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
 - Sonstige Wohnungen im mit „TF 1“ festgesetzten Baufenster und oberhalb des ersten Vollgeschosses der mit „TF 8“ festgesetzten Teilfläche.
- Nicht zulässig sind gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO:
 - großflächige Einzelhandelsbetriebe,
 - Bordelle und bordellartige Betriebe,
 - Sex-Animierbetriebe, Spielhallen,
 - Tankstellen

Begründung:

Die Rahmenplanung sieht die Wohnquartiere der Bahnstadt am südlichen Rand als Wohnterrassen am Landschaftspark vor. Da es erklärtes Ziel der Stadt Heidelberg ist, die Bahnstadt als gemischten, urbanen Stadtteil zu entwickeln, ist auch die Ansiedlung von wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen gewünscht. Insbesondere sind dafür die Erdgeschosse der Häuser an den Plätzen vorgesehen. Um eine ausreichende Nutzung durch wohnverträgliche gewerbliche Betriebe in diesem Bereich sicherzustellen, sollen Wohnungen im Bereich des Erdgeschosses der zu den Plätzen zugewandten Gebäudeteile nur ausnahmsweise im Zusammenhang mit einer gewerblichen zugelassen werden, wenn die Wohnnutzung die untergeordnete Nutzung darstellt.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes werden ausgeschlossen, da an anderer Stelle des Stadtgebiets aus städtebaulicher Sicht besser geeignete Ansiedlungsmöglichkeiten bestehen. Ferienwohnungen im Sinne von § 13a BauNVO werden angesichts des dringenden Wohnraumbedarfs in Heidelberg nicht zugelassen.

Das Kerngebiet soll vorrangig Nutzungen des Dienstleistungssektors dienen. Vor dem Hintergrund potenzieller Emissionen aus dem nördlich an den Geltungsbereich angrenzenden Sondergebiet „Wissenschaftsgebiet“ (Campus Am Zollhofgarten) ist eine Einschränkung der Zulässigkeit der Wohnnutzung in den Kerngebieten notwendig. Der entsprechende Bebauungsplan „Bahnstadt – Campus Am Zollhofgarten“ ist in Aufstellung befindlich. Das städtebauliche Konzept für den Campus sieht für diesen Bereich auch Nutzungen vor, die in der Nachbarschaft einer schutzbedürftigen Wohnnutzung konfliktbelastet wären. Um eine Möglichkeit immissionsschutzrechtlich noch näher zu prüfender

Ansiedlungen nicht durch die Nachbarschaft schutzbedürftiger Wohnnutzungen auszuschließen, kann Wohnen nur in den gekennzeichneten Teilen des Kerngebiets zugelassen werden.

Tankstellen würden als eigenständige Anlagen das Ortsbild stören und sind aufgrund der prominenten Lage des Kerngebiets nicht mit dem Ziel eines repräsentativen Stadteingangs zu vereinbaren. Für die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe wurde das Nahversorgungszentrum zentral südlich der Czernybrücke realisiert. Aufgrund dieser städtebaulichen Gesamtkonzeption für die Bahnhof wird großflächiger Einzelhandel im Geltungsbereich des Bebauungsplans ausgeschlossen.

Spielhallen, bordellartige und ähnliche Betriebe werden aufgrund der potenziellen Nutzungskonflikte mit den angestrebten Nutzungen vorrangig des Dienstleistungsbereiches und der angrenzenden Wohnnutzung ausgeschlossen.

Maß der baulichen Nutzung:

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16 bis 20 BauNVO)

Zum Maß der baulichen Nutzung werden im Einzelnen festgesetzt:

Die maximal zulässige Grundflächenzahl wird gemäß Planeintrag festgesetzt.

Eine Überschreitung der gemäß Planeintrag festgesetzten Grundflächenzahl durch Tiefgaragen wird ausnahmsweise bis zu einer GRZ von 0,9 zugelassen.

Die Zahl der Vollgeschosse wird gemäß Planeintrag festgesetzt. Die absolute Höhe der baulichen Anlagen wird für die in der Planzeichnung festgesetzten Baufenster textlicher Festsetzung der Maximalhöhe differenziert geregelt. Hierbei wird als oberer Bezugspunkt die Oberkante der Wandhöhe in Meter über Normalnull (ü.N.N.) herangezogen. Die Oberkante der Wandhöhe ist der obere Abschluss der fertiggestellten Außenwand inklusive der Brüstung bzw. Attika.

- TF 1
Südwest-orientierte Fassaden: max. 124,50 m ü.N.N.
Nordost-orientierte Fassaden: max. 128,00 m ü.N.N.
- TF 2
Südwest-orientierte Fassaden: max. 131,50 m ü.N.N.
Nordost-orientierte Fassaden: max. 134,00 m ü.N.N.
- TF 3
Oberkante Wandhöhe: max. 128,00 m ü.N.N.
- TF 4 + TF 8
Oberkante Wandhöhe: max. 131,00 m ü.N.N.
- TF 5
Oberkante Wandhöhe: max. 128,00 m ü.N.N.
- TF 6
Oberkante Wandhöhe: max. 139,50 m ü.N.N.
- TF 7
Oberkante Wandhöhe: max. 132,50 m ü.N.N.

Allgemeines Wohngebiet (WA):

Sofern bauliche Anlagen ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden, gilt für jede Fassade gleicher Orientierung eine einheitliche Höhe, die der der angrenzenden Bebauung gleich ist. Dieses gilt nicht für die mit „TF 3“ festgesetzten Baufenster.

Ausschließlich in den mit „TF 1“ gekennzeichneten Baufenstern sind oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses Dachaufbauten und Geschosse, die keine Vollgeschosse

sind, bis zu 60% der Grundfläche des darunterliegenden Vollgeschosses zulässig, wenn diese um mindestens 4,00 m von der südwestlichen Baulinie zurückspringen. Ausschließlich in den mit „TF 1“ festgesetzten Baufenstern sind auskragende Dächer über maximal 90 % der gesamten Grundfläche des darunterliegenden Vollgeschosses zulässig.

In den mit „TF 4“ und „TF 8“ festgesetzten Baufenstern sind die Erdgeschosse der den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zugewandten Gebäuden mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m herzustellen.

Begründung:

Der Entwurf sieht eine Abstufung der Höhe der baulichen Anlagen vom Langen Anger zur Promenade vor.

Da innerhalb des Gesamtgebietes eine Flexibilität hinsichtlich der Geschosshöhen existieren soll, ist in den Festsetzungen der Höhen ein Spielraum erforderlich, der unterschiedliche Geschosshöhen ermöglicht.

An den Terrassen sind aufgrund der gewünschten gewerblichen Nutzungen lichte Raumhöhen von 3,50 m festgesetzt. Zur Sicherung einer gestalterischen Einheit wird für die Bebauung am Langen Anger und an der Promenade aber eine einheitliche Gebäudehöhenausbildung innerhalb einer zusammenhängenden Bebauung festgesetzt.

Die hohe bauliche Dichte der städtebaulichen Konzeption führt zu einer Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß §17 BauNVO. Je nach Grundstücksaufteilung kann es dabei zu weiteren Überschreitungen etwa für die Eckbebauung der Quartiere kommen, da hier eine Fortsetzung der dem Hof zugewandten Gebäudeflucht garantiert werden soll und dieses je nach Grundstücksaufteilung zu einer kompletten Überbauung des Grundstücks führen kann.

Da entsprechend dem Parkraumkonzept die notwendigen Stellplätze komplett in Tiefgaragen untergebracht werden sollen, ist im Hinblick auf die Umsetzbarkeit einer Gemeinschaftstiefgarage unter dem Baugebiet die Möglichkeit einer Überschreitung der zulässigen Grundflächenzahl bis zu einer GRZ von 0,9 notwendig. Um den Eingriff in die natürlichen Funktionen des Bodens teilweise zu kompensieren, ist eine Überdeckung der Tiefgarage mit einer mindestens 0,80 m starken, bepflanzbaren Bodenschicht anzulegen.

7.1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V.m. §§ 22 und 23 BauNVO)

Gemäß Planeintrag werden die offene und die geschlossene Bauweise festgesetzt.

In den mit „a“ gekennzeichneten Teilbaugebieten gilt die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass Gebäude länger als 50 m sein dürfen.

Die überbaubaren Flächen sind in der Planzeichnung durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt.

Terrassen sind über die gesamte Grundstücksbreite bis zu einer Tiefe von maximal 4,00 m auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Die Überschreitung von Baugrenzen durch Balkone kann bis zu einer Tiefe von 2,50 m zugelassen werden.

Eine Überschreitung der südwestlichen Baulinien der mit „TF 1“ festgesetzten Baufenster durch Vortreten von Gebäudeteilen, auch in geringfügigem Ausmaß, ist nicht zugelassen. Dies gilt auch für Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO. Eine Überschreitung durch Terrassen ist bis zu einer Tiefe von 4,00 m zulässig.

In den mit „TF 2“ festgesetzten Baufenstern kann ausschließlich im obersten Vollgeschoss auf maximal 70 % der Gesamtlänge eines Baufensters eine Überschreitung der Baugrenzen um ein Maß von 1,70 m und auf maximal 45 % der Gesamtlänge eines Baufensters eine Unterschreitung der Baulinien bis zu einer Tiefe von 1,80 m zugelassen werden.

In den mit „TF 4“ festgesetzten Teilen der Bauflächen kann auf maximal 60 % der Gesamtlänge des obersten Vollgeschosses eine Unterschreitung der Baulinien bis zu einer Tiefe von 3,50 m zugelassen werden.

Begründung:

Die offene Bauweise gilt für Gebäude, die zur Promenade bzw. im Blockinnenbereich liegen. Die geschlossene Bauweise gilt für die Bebauung der Blockränder zum Langen Anger und zu den Plätzen („Terrassen“).

Die Festsetzung der Baufluchten mittels Baulinien dient der Umsetzung klarer, überschaubarer Blockstrukturen und der Formung einer einheitlichen Bauflucht. Zum Langen Anger und den Terrassen dient die geschlossene Bebauung als innerstädtisches Motiv der Bildung klarer Ränder.

Als Übergang zum Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes ist eine Auflösung der Baustruktur in eine offenere, weniger dichte Bebauung Ziel der städtebaulichen Konzeption.

Die Überschreitung der Baulinie der südlichen Randbebauung an der Promenade ausschließlich durch Terrassen soll die Anlage privater, der Wohnung zugeordneter Freiräume ermöglichen und entspricht der städtebaulichen Konzeption.

Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans sind Überschreitungen der überbaubaren Grundstücksflächen durch Terrassen und Balkone in einem, den zeitgemäßen Ansprüchen entsprechenden, Maß zulässig. Die textliche Festsetzung definiert ein Maximalmaß für die Überschreitung von Baugrenzen und eröffnet als Kann-Vorschrift eine Beurteilung der Zulässigkeit in Abhängigkeit der städtebaulichen Situation. Die Überschreitung kann zugelassen werden, wenn zur nächsten Bebauung ein ausreichender Abstand gewahrt bleibt. Als Beurteilungskriterium soll die Einhaltung der landesrechtlichen Abstandsflächen dienen.

7.1.3 Flächen für Stellplätze, Zuwegung und Andienung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 4 + 6 BauNVO sowie § 9 Abs. 1 Nr. 20 + 25 BauGB)

Für die Baugebiete wird im Einzelnen festgesetzt:

Allgemeine Wohngebiete (WA):

Oberirdische Stellplätze und Garagen sind nicht zulässig.

Tiefgaragen sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig.

Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der nicht überbauten Grundstücksfläche sind mit einer Bodensubstratschicht von mindestens 0,80 m zu überdecken, zu begrünen bzw. im Bereich von Wegen und Plätzen mit versickerungsfähigen Oberbelägen zu versehen.

Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind nur in den in der Planzeichnung festgesetzten Bereichen zulässig.

Kerngebiete (MK):

Stellplätze dürfen nur in Tiefgaragen untergebracht werden.

Tiefgaragen sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig.

Begründung:

Zur Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Bahnstadt wurde in die Fortschreibung der Rahmenplanung das Parkraumkonzept integriert. Dieses sieht vor, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze zu minimieren und so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann.

Die privaten Stellplätze in den Allgemeinen Wohngebieten sollen ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht werden, da eine oberirdische Unterbringung aufgrund der baulichen Dichte nicht möglich ist und zu Störungen des Wohnens und des Wohnumfeldes führen würde.

Die Tiefgaragen in den Baugebieten sollen so dimensioniert werden, dass für die Bewohner ausreichend private Stellplätze realisiert werden können und damit im öffentlichen Raum nur Kurzzeitparkplätze für Besucher- und Lieferverkehr bereitgestellt werden.

Um Belastungen des Wohnens in den Wohnstraßen zu minimieren sind die Einfahrtsbereiche der Tiefgaragen im nördlichen Teil dieser Straßen in die Gebäude zu integrieren.

7.1.4 Versorgungsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Auf der als Fläche für Versorgungsanlagen – Elektrizität festgesetzten Fläche ist eine Transformatorenstation zulässig. Diese ist unterirdisch anzulegen.

Begründung:

In den Baugebieten soll im Sinne einer hohen Wohnqualität auf Transformatorenstandorte verzichtet werden. Zur Sicherung einer Fläche für eine der Versorgung des Gebiets mit Elektrizität dienende Transformatorenstation wird deshalb eine Fläche im öffentlichen Raum festgesetzt. Die bauliche Anlage ist unterirdisch anzulegen, damit auch im öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden kann.

7.1.5 Flächen für Gemeinbedarf

(§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

Gemäß Planzeichnung wird eine Fläche für Gemeinbedarf festgesetzt. Auf der Fläche mit Zweckbestimmung Kindertagesstätte ist eine Kinderbetreuungseinrichtung mit maximal zwei Vollgeschossen und einer Grundfläche von 750 m² zulässig.

Begründung:

Um den Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen für die Bahnstadt zu decken, sieht die Rahmenplanung an mehreren Stellen der Bahnstadt Kindertagesstätten vor. Die als Fläche für Gemeinbedarf – Zweckbestimmung: ‚Kindertagesstätte‘ im Bebauungsplan festgesetzte Fläche ist in der Rahmenplanung als Standort für diese Nutzung vorgesehen.

7.1.6 Flächen mit besonderem Nutzungszweck

(§ 9 Absatz 1 Nr. 9 BauGB)

Auf der Fläche mit dem besonderen Nutzungszweck „Stellwerk 8“ ist innerhalb des vorhandenen Baudenkmals die Errichtung einer Schank- und Speisewirtschaft zulässig. Als Erweiterung des Bestandsgebäudes ist ein eingeschossiges Nebengebäude mit einer Grundfläche von maximal 40 m² zulässig.

Begründung:

Als eines der wenigen Reminiszenzen der Geschichte der Bahnhof ist das Stellwerk 8 erhalten. Das 1914 von der Badischen Staatsbahn erbaute, zweistöckige Gebäude mit hohem, ziegelgedecktem Walmdach und Fledermausgauben ist als Kulturdenkmal eingetragen und folglich zu erhalten.

Aufgrund von notwendigen und kostenintensiven Restaurationsarbeiten und stark eingeschränkten Umbaumöglichkeiten der Innenräume ist ein wirtschaftlicher Betrieb des Gebäudes und damit auch die nachhaltige Etablierung einer entsprechenden Nachnutzung jedoch erheblich erschwert. Nach mehrjährigem Leerstand hat sich zwischenzeitlich mit einem Café eine Nachnutzung gefunden, welche in Anbetracht der Lage an der Promenade und einer Spielplatzfläche eine Nutzung darstellt, die zur Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums der Bahnhof maßgeblich beiträgt. Auch in Hinblick auf die Zielsetzung, an dieser Stelle einen dauerhaften Leerstand und Verfall des identitätsstiftenden Gebäudes zu vermeiden, ergibt sich die Notwendigkeit, die Zulässigkeit einer Schank- und Speisewirtschaft langfristig zu sichern. Vorstellbar ist in diesem Zusammenhang auch die Erweiterung der gastronomischen Nutzung durch kulturelle oder soziale Angebote.

Zur Installation von notwendigen Sanitäranlagen wird der Anbau eines untergeordneten Nebengebäudes als zulässig festgesetzt.

7.1.7 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Es werden gemäß Planzeichnung folgende Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt:

- Geh- und Radweg (Promenade)
- Verkehrsberuhigte Bereiche (öffentliche Plätze)

Begründung:

Durch die Festsetzung der Verkehrsflächen soll neben der Sicherung der Erschließung die Aussage zu differenzierten Nutzungen getroffen werden.

Der Festsetzung des Fuß- und Radweges liegt die Planung des Büros Latz + Partner zugrunde. Diese Wegeverbindung stellt eine attraktive Route entlang des Grünraums der Promenade für den nicht motorisierten Verkehr dar. Teil des Weges sind die in den Grünraum der Promenade hineinragenden Platzbereiche der Terrassen.

Die festgesetzten öffentlichen Plätze (Terrassen) dienen als verkehrsberuhigte Bereiche der Minderung der Belastungen der angrenzenden Wohnbebauung durch Verkehrslärm und der Anlage öffentlicher Stadtplätze mit hoher Aufenthaltsqualität.

7.1.8 Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

(§ 9 Abs. 1 Nr. 14 + 20 BauGB)

Der Niederschlagswasserabfluss aus den jeweiligen Grundstücken ist um 50 % zu reduzieren. Dies kann durch den Einsatz von Dachbegrünungen, teilweise in Verbindung mit Versickerungsanlagen, erfolgen.

Der restliche Niederschlagswasserabfluss kann den in der Planzeichnung festgesetzten Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser zugeführt werden. Bei Grundstücken, die nicht direkt an die Retentions- und Versickerungsanlagen im Langen Anger angrenzen oder keine Verbindung zu diesen haben, kann der restliche Niederschlagswasserabfluss in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden.

Begründung:

Für die Baufelder und Grundstücke im Einzugsgebiet Bahnstadt wurde im Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung ein Abflussbeiwert von 0,5 festgelegt.

Demnach können 50% des in den Baugebieten anfallenden Niederschlagswassers den festgesetzten Versickerungsflächen zugeführt und über die bewachsene Bodenzone versickert werden, die restlichen 50% des Niederschlagswassers sind in den Baugebieten durch geeignete Maßnahmen zurückzuhalten. Dies soll durch die Maßnahmen Dachbegrünung und Versickerung auf dem Grundstück erreicht werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

7.1.9 Grünflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Es werden gemäß Planzeichnung folgende öffentliche Grünflächen festgesetzt:

- Parkanlage
- Spielplätze

Begründung:

Die Anlage großzügiger Grünflächen und Spielplätze ist Teil der Konzeption für die Bahnstadt. Insbesondere der Freiraum der Promenade verbindet als öffentliche Parkanlage den Übergang zum Landschaftsraum und bietet neben seiner Funktion als Fuß- und Radwegeverbindung hohe Aufenthaltsqualität mit ökologischer Wertigkeit.

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

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Die Dachflächen sind zu mindestens 66 % extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Mindestsubstratstärke beträgt 10 cm.

Von der begrüneten Dachfläche dürfen maximal 25 % der begrüneten Fläche zugleich durch Anlagen für die solare Stromerzeugung überdeckt werden.

Die Maßnahmen zur Biotopentwicklung auf der Böschung zum Pfaffengrunder Feld (Fläche E2) umfassen Folgendes:

- Rodung der Gestrüppe
- Abtrag des mit Nährstoffen angereicherten Oberbodens
- Auftrag von Schotter
- In Teilbereichen Überschüttung des Schotters mit Feingrus und Sand
- Anbringen von Gabionen
- Bau von Trockenmauer-Abschnitten
- Dauerhaftes Freihalten der Böschung einschließlich der Gabionen und der Trockenmauern
- Belassen einzelner Baumgruppen

Begründung:

Die Festsetzung zur Dachbegrünung und den Maßnahmen auf der Böschung zum Pfaffengrunder Feld ergeben sich aus der am 06.04.2008 vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (in der Fassung vom 18.12.2008).

Mit der Dachbegrünung wird zugleich zur Minderung der ökologischen Defizite des Planungsgebiets ein artenreiches Habitat geschaffen, das Mikroklima verbessert und ein Teil des Niederschlagswassers zurückgehalten.

Mit der Begrenzung der begrüneten Dachflächen, die zur Solarenergienutzung genutzt werden kann, wird angestrebt, die für das ökologische Konzept der Bahnstadt zwingend notwendige Dachbegrünung mit dem Klimaschutz-Ziel einer dezentralen, verbraucher-nahen Solarenergiegewinnung zu verbinden. Die Anforderungen des – Handlungsleitfa-den zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg – „Heidelberger Dach(g)arten“ sind einzuhalten.

7.1.11 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die in der Planzeichnung festgesetzten Flächen sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Fahrrecht zugunsten von Rettungsfahrzeugen zu belasten.

Begründung:

Die städtebauliche Konzeption sieht eine öffentliche Durchwegung der Blockinnenbereiche vor. Die Anfahrbarkeit der Grundstücke muss zum Zweck des Einsatzes von Rettungsfahrzeugen gewährleistet werden.

Die Fläche im Bereich der Grenze der Baugebiete MK 1 und MK 2 dient der Erschließung der beiden Baugebiete sowie des Stellwerks auf der Promenade (Kulturdenkmal bzw. Gemeinbedarfsfläche).

7.1.12 Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 b BauGB)

Im Plangebiet sind auf allen baulichen Hauptanlagen (Hauptgebäuden) Photovoltaikanlagen zu errichten.

Der verfügbare Dachflächenanteil muss vollständig mit Photovoltaikanlagen überdeckt werden.

Begründung:

Die Stadt Heidelberg hat sich mit dem im Jahr 2014 verabschiedeten Masterplan 100% Klimaschutz Ziele gesteckt, die mit dem im November 2019 beschlossenen 30-Punkte-Aktionsplan konkretisiert und geschärft wurden, wobei der Stärkung der klimaneutralen Stromerzeugung insgesamt ein großer Stellenwert zukommt.

Gemäß § 1 Abs. 5 S. 1 BauGB besteht das Leitbild der Bauleitplanung darin, die „sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang zu bringen“. Insofern ist es zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung notwendig, auch planungsrechtlich auf die Nutzung erneuerbarer Energien einzuwirken.

Mit der getroffenen Festsetzung wird das Ziel verfolgt, die verstärkte Nutzung solarer Energie mit den ökologischen und gestalterischen Prinzipien der Bahnstadt in Einklang zu bringen. Deshalb wird festgesetzt, dass die verfügbaren Dachflächen mit Photovoltaikanlagen überstellt werden müssen. Zu den verfügbaren Dachflächen zählen die dachbegrüneten Flächen, die bis zu 25% überbaut werden können, sowie die sonstigen freien

Dachflächen ohne technische Aufbauten oder Dachöffnungen unter Einhaltung der Abstandsflächen zu den Außenwänden, die aus stadtgestalterischen Gründen notwendig sind.

Es wird davon ausgegangen, dass in der Regel ein Flächenanteil von mindestens 30 % zur solaren Energieerzeugung zur Verfügung steht.

7.1.13 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

In den Teilen des Plangebiets (Kerngebiets), die Außenlärmpegeln nach DIN 4109-2 (Ausg. Januar 2018) ausgesetzt sind, müssen die Außenbauteile von Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen die gemäß DIN 4109-1 je nach Raumart und Außenlärmpegel erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ aufweisen.

Begründung:

An der Speyerer Straße treten deutliche Überschreitungen des Orientierungswertes für Kerngebiete an den zur Straße gelegenen Fassadenseiten auf. Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge wird daher das Wohnen in den Kerngebieten nur in ausreichender Entfernung zur Speyerer Straße zugelassen. Sonstige lärmsensible Nutzungen sind zu den straßenabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren. Die Außenbauteile der Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen müssen die gem. DIN 4109-1 je nach Raumart und Außenlärmpegel erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maße aufweisen.

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

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Gemäß Planzeichnung und entsprechend der im Folgenden genannten Arten sind Bäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Für die straßenbegleitenden Bäume wird folgende Qualität festgesetzt: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 18 - 20 cm Stammumfang.

In den Wohnstraßen (Rehovotstr., Cambridgestr., Montpellierstr.) sind mittelkronige Bäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern (Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 18 - 20 cm Stammumfang).

Auf den Flächen für Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser sind insgesamt mindestens 45 Bäume zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern (Qualität: Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 18 – 20 cm Stammumfang).

Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen, ist je Baumstandort ein mindestens 16 m³ großer durchwurzelbarer Raum herzustellen.

Artenliste:

- „Langer Anger“: *Acer platanoides*, *Corylus colurna*, *Platanus acerifolia*, *Quercus coccinea*, *Q. frainetto*, *Q. palustris*, *Q. petraea*, *Q. robur*, ‚Fastigiata‘, *Tilia tomentosa* ‚Brabant‘, *Ulmus* hybr. ‚Dodoens‘, *Ulmus* hybr. ‚Lobel‘, *Quercus frainetto*, evtl. *Fraxinus* ‚Raywood‘, *Ginkgo biloba*, ‚Princeton Sentry‘ (männl.),
- „Rehovotstr., Cambridgestr., Montpellierstr.“: *Corylus colurna*, *Tilia cordata* ‚Greenspire‘, *Acer campestre*, *Aesculus carnea* ‚Briotii‘, *Albizia julibrissin*, *Alnus spaethii*, *Fraxinus angustifolia* ‚Raywood‘, *Liquidambar styraciflua*, *Magnolia kobus*, *Ostrya carpinifolia*, *Prunus avium* ‚Plena‘, *Acer campestre* ‚Elsrijk‘, *Acer monspessulanum*, *Malus spec.*, *Morus alba*, *Morus nigra*, *Carpinus betulus* ‚Fastigiata‘, *Ginkgo biloba* ‚Princeton Sentry‘ (männl. Selektion).

- Grünflächen „Langer Anger“: Acer platanoides, Paulownia, Quercus coccinea, Quercus palustris, Quercus rubra, Tilia platyphyllos, Alnus cordata, Alnus spaethii, Catalpa bignonioides, Celtis australis, Fraxinus ornus, Malus spec., Prunus ‚Accolade‘, Prunus sargentii, Prunus yedonensis, Populus simonii, Quercus robur ‚Fastigiata‘
- Versickerungsflächen, wechsellückiger Bereich: Fraxinus excelsior, Populus tremula, Quercus palustris, Salix alba ‚Liempde‘, Alnus cordata, Alnus spaethii, Fraxinus ‚Raywood‘, Liquidambar styraciflua, Magnolia kobus, Prunus serotina, Quercus robur ‚Fastigiata‘

Begründung:

Die Rahmenplanung und die Planung des Büros Latz + Partner sieht aus kleinklimatischen und gestalterischen Überlegungen die Anpflanzung von Bäumen unterschiedlicher, standortgerechter Arten vor. Um eine gesunde Entwicklung der Bäume sicherzustellen und eine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raums bereits im Pflanzstadium zu sichern, werden Mindestqualitäten festgesetzt.

7.2 Nachrichtliche Übernahmen

Denkmalschutz:

Das in der Planzeichnung mit „D“ gekennzeichnete Stellwerk 8 steht als Kulturdenkmal gemäß §2 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg vom 25.05.1971 unter Denkmalschutz.

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

7.3 Hinweise

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

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

Der Geh- und Radweg der Promenade 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.

Das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept sieht für die Baufelder einen Abflussbeiwert von maximal 0,5 vor. Demnach dürfen rechnerisch maximal 50 % des stärksten Niederschlagsintervalls mit einer statistischen Wiederkehrhäufigkeit von seltener als einmal in 5 Jahren in die festgesetzten Versickerungsflächen abgeleitet werden.

An das Plangebiet grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. In ca. 250 m Entfernung wird eine Biogasanlage betrieben. Durch die vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe, die Bewirtschaftung der Flächen und die Biogasanlage können im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lärm-, Staub- und Geruchsmissionen auftreten.

Im Rahmen von Erdarbeiten können jederzeit Bodendenkmäler zutage treten. Diese sind gem. § 20 DSchG dem Landesamt für Denkmalpflege oder der unteren Denkmalbehörde umgehend anzuzeigen und daraufhin bis zu vier Werktagen in unverändertem Zustand zu erhalten.

7.4 Örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, Anforderungen an Werbeanlagen und an die Gestaltung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke

7.4.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO Baden-Württemberg)

Als Dachform ist ausschließlich das Flachdach zulässig.

Oberhalb des obersten Vollgeschosses ist die Errichtung von Staffelgeschossen nicht zulässig. Bei den mit „TF 1“ festgesetzten Baufeldern ist oberhalb des dritten Vollgeschosses ein Geschoss mit einer Grundfläche von maximal 60 % der Grundfläche des darunterliegenden Vollgeschosses zulässig, wenn es von der südwestlichen Baulinie um mindestens 4,00 m zurückspringt.

Hauptgebäude sind in der Materialität und Farbigkeit der Fassaden aufeinander abzustimmen.

In der Struktur der Fassadengestaltung der Hauptgebäude sollen die vertikalen Elemente gegenüber den horizontalen Elementen dominieren. Ausgenommen hiervon sind solitär stehende Sonderbauten.

Technische Dachaufbauten müssen sich aus der Gebäudekubatur entwickeln und sind gestalterisch zu integrieren.

Soweit die Dachbegrünung in Kombination mit Photovoltaikanlagen zur Ausführung kommt, sind die Photovoltaikanlagen nur in aufgeständerter Form mit einem Abstand von mindestens 0,35 m von der Substratschicht des Gründachs zulässig. Die Maximalhöhe der Photovoltaikanlage (inkl. Konstruktionshöhe) beträgt ein Drittel des Abstands zur nächstliegenden raumwirksamen Außenwand.

Begründung:

Im Hinblick auf die festgesetzte Begrünung von 66 % der Dachflächen und als Grundelement für ein harmonisches Gesamtbild wird das Flachdach als Dachform festgesetzt. Staffelgeschosse werden ausgeschlossen, da eine Höhenentwicklung über die festgesetzte Geschossigkeit hinaus unterbunden werden soll. Zur Sicherstellung einer klaren und gestalterisch harmonischen Stadtsilhouette sind technische Dachaufbauten gestalterisch zu integrieren.

Für aufgeständerte Photovoltaikanlagen werden Randabstände zu den raumwirksamen Gebäudekanten definiert, um eine klare Stadtsilhouette gewährleisten zu können.

Die städtebauliche Konzeption des Wettbewerbsentwurfs des Büros Grüttner-Architekten sieht eine Höhenabstufung von Norden nach Süden vor. Als Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld (mit „TF 1“ gekennzeichnet) ist eine dreigeschossige Bebauung vorgesehen, die durch ein zusätzliches, der sonstigen Baumasse deutlich untergeordnetes Geschoss mit nach Süden auskragendem Dach eine zurückhaltende Erhöhung erhält. Zur Umsetzung dieser Entwurfsprämisse soll die Ausbildung eines nach Landesrecht maximal möglichen Staffelgeschosses mit 75 % der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses unterbunden werden. Das festgesetzte Maß ist als Verträglichkeitsgrenze für eine Überhöhung der dreigeschossigen Bebauung zu betrachten.

Zur Erzeugung eines harmonischen Gesamtbildes innerhalb des zusammenhängenden städtebaulichen Ensembles, in dem unterschiedliche Haustypen von mehreren Bauherren und Architekten in direkter Nachbarschaft realisiert werden, ist ein Grundkonsens hinsichtlich der Fassadenentwürfe unerlässlich. Zur Beurteilung von Bauvorhaben sind dazu die zum Zeitpunkt des Bauantrags bereits realisierten Gebäude als Maßstab der Fassadengestaltung heranzuziehen. Ziel der Festsetzungen zu den Höhen baulicher Anlagen ist eine ausgeglichene Höhenentwicklung, die einer klaren und harmonischen Stadtsilhouette dient.

Als wiederkehrendes Grundmotiv dient die Betonung der Vertikalität in der Fassadenstruktur der Harmonisierung der Gesamtansicht. Solitär stehende Gebäude können sich

durch eine andere Fassadenstruktur von der umgebenden Bebauung abheben und somit ihre Wirkung als Sonderbauten unterstreichen.

7.4.2 Anforderungen an Werbeanlagen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO Baden-Württemberg)

Werbeanlagen sind nur am Ort der Leistung zulässig. Als Ort der Leistung gilt der Gebäudeteil, in dem die beworbene Leistung angeboten wird. Die Werbeanlagen sind in die Struktur der Fassadengestaltung zu integrieren.

An den Gebäuden zum Langen Anger und zu den öffentlichen Platzflächen sind Werbeanlagen auch als Ausleger zulässig. Diese müssen rechtwinklig sein und eine Höhe von 0,60 m und eine Auskrantung zwischen 0,60 m und 0,80 m aufweisen. Eine Überschreitung der maximalen Auskrantung von 0,80 m durch die Befestigungskonstruktion ist unzulässig.

Allgemein unzulässig sind:

- Freistehende Werbeanlagen in Form von Fahnen, Stelen, Hinweisschildern oder Schaukästen. Ausgenommen hiervon sind Werbeanlagen an Haltestellen des ÖPNV.
- Werbeanlagen mit wechselndem und bewegtem Licht und grellen Farben.
- Schaufensterbeklebungen oder –bemalungen, die ein Maß von maximal 20 % der Fensterfläche überschreiten.

Begründung:

Im Plangebiet werden sich Firmen und Unternehmen ansiedeln, die zur Orientierung und Auffindbarkeit für Kunden und Geschäftspartner auf eine Außenwirkung angewiesen sind. Um eine stadtgestalterische Verträglichkeit von Werbeanlagen sicherzustellen, wird die Zulässigkeit von Werbeanlagen mit einer örtlichen Bauvorschrift geregelt. Fremdwerbung wird ausgeschlossen

7.4.3 Anforderungen an die Gestaltung der unbebauten Flächen

(§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO Baden-Württemberg)

Die nicht überbaubaren Flächen sind mit Ausnahme der zulässigen Überschreitungen durch Terrassen sowie der Erschließungsflächen als Grünflächen herzustellen, gärtnerisch zu gestalten und dauerhaft zu unterhalten. Dies betrifft auch die durch Tiefgaragen unterbauten Flächen.

Die Einfriedigung von den Verkehrsflächen zugewandten Vorgärten ist nicht zulässig.

Begründung:

Die gärtnerische Gestaltung der nicht überbauten Flächen ist Teil des Konzepts des Siegerentwurfs des Wettbewerbs „Wohnen an der Promenade“ und dient neben der Schaffung eines qualitätvollen Wohnumfeldes der durch das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept vorgeschriebenen Rückhaltung von Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Aufstellungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Zollhofgarten“ gemäß § 2 BauGB wurde 28.04.2005 in öffentlicher Sitzung vom Gemeinderat gefasst und am 18.05.2005 im Stadtblatt Nr. 20/2005 veröffentlicht.

Mit dem Aufstellungsbeschluss für das Verfahren „Campus II“ am 18.12.2008 (ortsübliche Bekanntmachung im Heidelberger Stadtblatt am 23.12.2008) wurde das Verfahren „Zollhofgarten“ in zwei getrennt geführte Verfahren „Campus II“ und „Wohnen an der Promenade“ geteilt.

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.

Es wurden keine grundsätzlichen Einwendungen oder Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht.

8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und 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. bis 20.02. 2009 lagen die Unterlagen im Technischen Bürgeramt der Stadt Heidelberg aus.

Soweit die Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange eine bauleitplanerische Relevanz hatten, wurden sie in den Bebauungsplanentwurf eingearbeitet.

8.4 Parallele Änderung des Flächennutzungsplans

Gemäß § 8 Absatz 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der am 15.07.2006 wirksam gewordene Flächennutzungsplan des Nachbarverbandes Heidelberg-Mannheim setzte in Anlehnung an den Rahmenplan 2003 die Fläche als „Wohnbaufläche“ und „Sonderbaufläche für wissenschaftliche Einrichtungen“ fest. Im Laufe der Optimierung der Gesamtplanung und durch die Integration fachspezifischer Konzepte erfolgten eine Überarbeitung der Rahmenplanung und der Beschluss zur Fortschreibung des Rahmenplans 2007. Mit der Fortschreibung änderten sich die Ziele. Es sollten innerhalb der Bahnhof Flächen für Wissenschaft und Forschung ausgewiesen werden. Damit entfiel der Flächenbedarf für derartige Nutzungen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans. An der Speyerer Straße sollte nunmehr kerngebietsbezogene Nutzung ermöglicht werden.

Damit der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden konnte, wurde auf Flächennutzungsplanebene die Änderung von „Sonderbaufläche Wissenschaftliche Einrichtung“ in „Gemischte Baufläche“ im Parallelverfahren gemäß § 8 Absatz 3 BauGB im Jahr 2009 durchgeführt.

8.5 Bebauungsplanentwurf und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die konkretisierten Wettbewerbsergebnisse für das Plangebiet sowie die Beratung und Abstimmung mit den Bauherren zweier Baufelder konnte inhaltlich in den Festsetzungen des ersten Bebauungsplanentwurfs bereits berücksichtigt werden. Die öffentliche Ausle-

gung dieses Bebauungsplanentwurfs, der Begründung und der umweltrelevanten Stellungnahmen fand in der Zeit vom 06.11.2009 bis 07.12.2009 statt. Parallel wurde die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die Anregungen wurden geprüft und bei bauleitplanerischer Relevanz in den Bebauungsplan eingearbeitet.

Weitere Abstimmungen und Konkretisierungen der einzelnen Planungen führten zu Änderungen des Bebauungsplans, bei denen es sich im Wesentlichen um Modifikationen und eine Harmonisierung der Bautiefen und der Höhenentwicklung handelte. Zudem wurden die Ergebnisse des 2010 durchgeführten Wettbewerbs „Kindertagesstätte auf der Schwetzingter Terrasse“, aus dem das Büro Behnisch Architekten als Sieger hervorging, in den Bebauungsplanentwurf eingearbeitet. Es fanden erneute öffentliche Auslegungen mit paralleler Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vom 04.11.2010 bis 06.12.2010 und vom 14.07.2011 bis 15.08.2011 statt. Die Anregungen wurden geprüft und bei bauleitplanerischer Relevanz in den Bebauungsplan eingearbeitet.

Mit der Konkretisierung der Höhenentwicklung des Stadttor Ost, der vorliegenden Ausführungsplanung der Pfaffengrunder Terrasse, der Integration einer Festsetzung zur verpflichtenden Photovoltaiknutzung sowie der Berücksichtigung zwischenzeitlicher Bau- und Nutzungsentwicklungen kann die Entwicklung des Quartiers zu einem planerischen Abschluss gebracht werden. Die verschiedenen Ergänzungen werden zusammengeführt und der Entwurf insgesamt zur finalen Offenlage gebracht.

9 Durchführung

9.1 Grundbesitzverhältnisse

Die bestehenden Grundstücke des Geltungsbereiches waren im Eigentum der EGH mit Ausnahme der Speyerer Straße (Eigentum des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Heidelberg) und der Rudolf-Diesel-Straße (Eigentum der Stadt Heidelberg). Neugebildete Grundstücke wurden weiterveräußert.

9.2 Bodenordnung

Die Flurstücke des Planbereichs waren zum überwiegenden Teil im Eigentum der EGH. Eine Bodenordnung war bzw. ist daher nicht erforderlich.

B Umweltbericht

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sollen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB 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 berücksichtigt werden. In § 1a BauGB wird definiert, wie die umweltschützenden Belange in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Des Weiteren werden Aussagen zur Eingriffsregelung getroffen. In § 2a BauGB werden die Anforderungen über die Abfassung des Umweltberichtes festgelegt.

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.

Im Jahr 2004 wurde vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für die Bahnstadt verfasst. Der Umweltbericht kommt zu folgendem Fazit:

„Die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär- und Gewerbenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie großflächig angelegten Grün- und Freiflächen hoher Aufenthaltsqualität stellt aus umweltfachlicher Sicht im Sinne eines Flächenrecyclings eine städtebauliche Maßnahme dar, die unter verschiedenen Gesichtspunkten städtebauliche, grünordnerische sowie ökologische Aufwertungen zur Folge hat. Dem planerischen Prinzip der geordneten städtebaulichen Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange wird mit der Vorhabenrealisierung somit Rechnung getragen.“

Als Ergebnis des Umweltberichts zur städtebaulichen Rahmenplanung wird festgestellt, dass unter umweltfachlichen Gesichtspunkten mit keinen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, die das Vorhaben in seiner Gesamtheit in Frage stellen würden.

Es ist zu berücksichtigen, dass auf Basis der vorzeitigen Planreife im Jahr 2009 mit dem Bau der im Geltungsbereich liegenden Wohngebäude begonnen wurde. Zwischenzeitlich sind die Baumaßnahmen abgeschlossen und auch die im Geltungsbereich liegenden Grünanlagen und Ausgleichsflächen hergestellt. Die Beschreibung des Ist-Zustands beschreibt also einen Zustand, der nicht mehr vorliegt (deswegen im Perfekt formuliert) und die beschriebene Planung ist bereits Realität. Da jedoch das Gesamt-Bahnstadt-Vorhaben noch nicht fertig umgesetzt ist, wird zum Teil im Präsens, teils in Futur I formuliert.

1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

1.1 Ziele des Bebauungsplans

Mit dem Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ wird die städtebauliche Entwicklung eines ca. 13 ha großen Teilbereichs der Bahnstadt planungsrechtlich gesichert.

1.2 Beschreibung des Vorhabens

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“ stellte sich als ungeordnetes und mindergenutztes Gelände dar. Es besteht aus den Flächen der ehemaligen Bahnanlagen sowie großflächigen Gewerbeflächen und -brachen. Mit insgesamt 116 ha entspricht das überplante Areal in etwa der Flächenausdehnung der Heidelberger Altstadt.

Der vorliegende Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ umfasst ca. 13 ha im Südosten des Rahmenplangebietes und legt folgendes fest:

einen großen Bereich mit Wohnnutzung,
die Anlage von Grün-, Versickerungs- und Ausgleichsflächen,
die Realisierung eines Kerngebiets und
die Sicherung von einer Gemeinbedarfsfläche für soziale und kulturelle Zwecke.

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

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.
- Verbesserung der Wohnumfeldsituation durch öffentliche und private Grünstrukturen, die sich am ursprünglichen Bestand des Gebietes orientieren.
- Schaffung von Ausgleichsflächen für wildlebende Tiere und Pflanzen auf den Flächen zum Übergang in die anschließende Feldflur.
- Schaffung von Gründächern zur Rückhaltung von Niederschlagswasser und zur Verbesserung von Lebensbedingungen für angepasste Tier- und Pflanzenarten.
- Beim zukünftigen Verkehrsaufkommen ist im Hinblick auf die Wohnbebauung auf eine möglichst geringe Lärmentwicklung und die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu achten.
- Passivhausstandard für das gesamte Planungsgebiet Bahnstadt.
- 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 Umweltzustandes zu Beginn der Planung

3.1 Menschen

Flächennutzung

Im Plangebiet befanden sich keine für Wohnzwecke oder gewerblich genutzten Flächen. Den größten Anteil nahmen vor Beginn des Bodenmanagements die seit 1990 überwiegend brachliegenden Flächen und Betriebsgebäude des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs ein.

Grün- und Freiflächen

Im Plangebiet waren keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Wegebeziehungen

Aufgrund der Barrierewirkung der das Gesamtgebiet der Bahnstadt im Norden und Osten umgebenden Bahngleise, der von Gewerbenutzungen begleiteten Eppelheimer

Straße und der bis auf den Czernyring (Czernybrücke) und die Speyerer Straße (Montpellierbrücke) fehlenden Wegeverbindungen war das Areal der Bahnstadt für die angrenzenden Stadtviertel im Osten, d.h. für Bergheim und die Innenstadt, nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhsheimer Feld mit den Freiflächen im Pfaffengrunder Feld sind unattraktiv, da es sich hauptsächlich um stark befahrene Hauptverkehrsstraßen handelt. Für die Anwohner im Pfaffengrund im Westen ist das Gelände der Bahnstadt nach Überwindung der Geländekante grundsätzlich zugänglich, jedoch fehlten ausgebaute Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen. Das Pfaffengrunder Feld ist lediglich durch Wirtschaftswege an die sich nördlich anschließende Bahnstadt angebunden.

Schallimmissionen

Große Teile des Gesamtplangebietes der Bahnstadt unterliegen einer mittleren bis hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandsprognose 2005: bis zu 24.400 Kfz/Tag), der Speyerer Straße (bis 25.200 Kfz/Tag) und dem Czernyring (bis 26.900 Kfz/Tag), der Straßenbahnlinie auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (ca. 680 Züge/24 h). Im Bereich der Bahnstadt war eine nahezu flächendeckende Gewerbenutzung zu verzeichnen. Nachtaktives Gewerbe existierte in Form der BRN – Busverkehr RheinNeckar GmbH und des Edeka-Marktes, des E union sb Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel. An der Speyerer Straße 15 lag der Sportplatz der FG Union. Da das Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ keine Wohnnutzung aufwies, waren vorbelastende Schallimmissionen von untergeordneter Bedeutung.

3.2 Tiere und Pflanzen

Auf den brachliegenden Gleisflächen der gesamten Bahnstadt hatten sich Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kam den extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier jahrzehntelang bestehen 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:

Biotope 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 Breitflügelfledermaus konnten gelegentlich bei Jagdflügen 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).

Im Plangebiet waren zum Planungsbeginn keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden.

Die Flächen der Bahnstadt waren stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen lag nicht vor.

3.3 Boden

Aufgrund seiner anthropogenen Überformung wies das Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ selbst keine natürlichen Bodeneinheiten mehr auf. Da ein Großteil des Plangebietes im Zuge seiner historischen Nutzung als Bahnfläche künstlich aufgefüllt wurde, standen in den oberen Metern inhomogene Mischungen von umgelagerten Boden- und Felsaushub bis hin zu Bauschuttalagerungen an. Mit Beschluss der Entwicklungsmaßnahme wurde durch die Entwicklungsgesellschaft Heidelberg im Bereich der ehemaligen Bahnflächen ein Bodenmanagement durchgeführt.

Altlasten

Das gesamte Plangebiet wurde in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten waren daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Im Rahmen des umfassenden Bodenmanagements wurden die Altlasten beseitigt.

Kampfmittel

Teilbereiche des Plangebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Im Rahmen des Bodenmanagements wurden vier Bomben gefunden und fachmännisch beseitigt.

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 Bahnhofstadt 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 Bahnhofstadt 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 Bahnhofstadt kühlen jedoch nur vermindert ab, und es entsteht aufgrund des Temperaturgefälles eine Sogwirkung von kalter Luft aus dem Pfaffengrunder Feld in die Bahnhofstadt.

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

Thermisch hygrische Effekte / klimatische Ausgleichswirkungen

Die ehemals vorhandenen Gleisanlagen mit geringer Bebauung ohne oder mit lückigem Gehölzbewuchs sowie weitere unbebaute aber vegetationsarme Flächen (ehemaliger Güterbahnhof) waren dem angrenzenden Gewerbegebiet geländeklimatisch ähnlich. Der dunkle Schotter erhitze sich tagsüber sehr stark, so dass hier höhere Temperaturen

als im Gewerbegebiet entstehen konnten. Diese Bereiche waren geländeklimatisch vorbelastet.

3.6 Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Das Planungsgebiet unterliegt keiner über die im bebauten Gebiet von Heidelberg bestehende Hintergrundbelastung hinausgehenden Luftschadstoffbelastung. Gewerbebetriebe mit relevanten Luftschadstoffemissionen waren zum Zeitpunkt des Planungsbeginns nicht vorhanden.

Insgesamt ist der Siedlungsbereich von Heidelberg geprägt durch verkehrsbedingte Stickoxid-Emissionen, die vor allem im Winter bei austauscharmen Wetterlagen zu erhöhten Luftschadstoff-Konzentrationen führen. Insgesamt stellt sich das Plangebiet somit als Teil eines lufthygienisch belasteten Bereiches dar.

3.7 Landschaft / Stadtbild

Landschaftliche Einbindung

Das Areal der Bahnstadt liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von der Innenstadt und zahlreichen Stadtteilen mit ihren angrenzenden Offenlandflächen eingeraht, die aber aufgrund der visuellen Barrierewirkungen der ehemaligen und noch vorhandenen Bahnanlagen kaum wahrnehmbar sind.

Zum Zeitpunkt des Planungsbeginns waren im Gebiet selbst drei Landschaftsbildeinheiten zu unterscheiden:

- Der gewerblich genutzte Bereich, welcher einen insgesamt eher ungeordneten und ungenügend genutzten Eindruck vermittelte. Die hohe Verkehrsdichte bedingte eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung bestand nicht.
- Das Pfaffengrunder Feld, welches weitgehend den im Rhein-Neckar-Raum verbreiteten Agrarlandschaften entspricht. Wegen seines Wegenetzes wird es oft von Radfahrern genutzt, von Fußgängern hingegen wegen der geringen Vielfalt der Landschaft nur in geringerem Umfang.
- Die ehemaligen Bahnanlagen mit den Ruderalvegetationen und Schmetterlingsfliedergebüschchen stellten hinsichtlich des Landschaftsbildes und Erlebnispotentials eine Sonderform dar. Die Vegetation vermittelte aufgrund ihrer intensiven Blühaspekte eine gewisse Eigenart. Dennoch war das Eroberungsstadium der Natur noch nicht weit genug fortgeschritten, die Flächen wirkten vor allem im Winter und Frühjahr wie vernachlässigte und ungeordnete Brachen.

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Im Gesamtbereich Bahnstadt existierten nur wenige stadtbildprägende Baumgruppen, z.B. südlich des Bahnhofes sowie weitere vereinzelt vorkommende Bäume. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans waren keine prägenden Vegetationsstrukturen vorhanden.

Sichtbeziehungen

Das Gelände der Bahnstadt war stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Prägnante Sichtbeziehungen waren nicht vorhanden.

3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Bau- und Bodendenkmale

Im Plangebiet „Bahnstadt – Wohnen an der Promenade“ befindet sich das Kulturdenkmal Stellwerk 8.

4 Beschreibung der voraussichtlichen Auswirkungen auf die Umwelt

4.1 Menschen

Planung / Auswirkung

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgte eine städtebauliche Neuordnung des Plangebiets mit Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität.

Die Bahnstadt soll ein nachhaltiger und urbaner Stadtteil mit hoher Umfeldqualität für alle Bereiche des städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Freizeit, Kultur) werden. Vorgabe ist ein nachhaltiger Städtebau, dessen Bebauung und Freiräume für mehrere Generationen und unterschiedliche Nutzungsansprüche geeignet sind.

Im Gebiet der Bahnstadt Heidelberg werden neben sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen Wohnungen für ca. 6.800 Einwohner sowie Büro- und Gewerbeflächen für ca. 6.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der neue Stadtteil soll ein urbanes, dichtes und gemischt genutztes Stadtquartier im Sinne der europäischen Stadt werden. In Bezug auf die Wohnqualität und das Wohnumfeld des Menschen kommt es durch das Vorhaben zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Der Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ dient bei der angestrebten Durchmischung zu großen Teilen vorrangig dem Wohnen.

Grün- und Freiflächen

Planung / Auswirkung

Im gesamten Plangebiet der Bahnstadt werden insgesamt ca. 13,2 ha öffentliche Park- und Gartenanlagen sowie weitere ca. 6 ha teilbegrünte, verkehrsfreie urbane Stadträume geschaffen.

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert, die allen Quartieren mit Wohnnutzung Adresse und Wohnumfeldqualität geben. Mit dem straßenbegleitenden Grünzug Am Langen Anger, den Quartiersplätzen (Terrassen) und der Promenade wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans ein außerordentlich vielseitiges und intensives Angebot öffentlicher Grünflächen geschaffen. Besonderheit ist die durchgehende Promenade an der Kante zum Pfaffengrunder Feld, die als öffentlicher Grünzug mit begleitenden Fuß- und Radwegen die südliche Stadtkante bildet. Hinsichtlich der Grün- und Freiflächen kommt es im Zuge des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Wegebeziehungen

Neue Wegeverbindungen und zusätzliche Fuß- und Radwegbrücken über die Hauptverkehrsstraßen und die Bahn werden die Bahnstadt großräumig mit dem Wegenetz der umgebenden Stadt- und Landschaftsgebiete vernetzen.

Die Verbindung zu den nördlichen Stadtteilen und zur Innenstadt wird im Fußgänger- und Radverkehr über die bestehenden Brücken (Czernybrücke, Montpellierbrücke) sowie über zusätzliche Stege hergestellt. Diese Querungen werden durch die Bahnstadt als Fußweg- / Radwegachsen bis in den Landschaftspark Pfaffengrund geführt.

Durch den Neubau einer Brücke über die Speyerer Straße, wird die starke Barrierewirkung der die Bahnstadt derzeit im Norden und Osten umgebenden Verkehrswege abgebaut und das Planareal attraktiv mit den umgebenden Stadtvierteln Heidelbergs verbunden.

Historische, im Stadtgrundriss vorhandene Wegeverbindungen wie der Diebsweg oder der Baumschulenweg als Allee nach Schwetzingen werden reaktiviert und stellen alte, über Jahrzehnte unterbrochene Verbindungen wieder her.

Hinsichtlich der Wegebeziehungen ist das Vorhaben mit einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes verbunden. Die Promenade als neue Ost-Westverbindung ist Teil des Geltungsbereichs „Wohnen an der Promenade“.

Schallimmissionen

Planung / Auswirkung

Bei der Aufstellung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurden hinsichtlich der vorhabenbedingten Schallimmissionen folgende Maßnahmen im Sinne einer Anordnung städtebaulich verträglicher Nutzungen entwickelt:

- Zonierung von allen Arbeitsplatzstandorten entlang der Bahn und entlang der Hauptverkehrsstraßen, als lärmschützender Rücken für die zur Feldflur orientierten Wohngebiete
- gewerbliche Randbebauung als Lärmschutz für die zur freien Feldflur orientierten Wohngebiete gegen die Lärmbelastung vorhandener Hauptverkehrsstraßen
- verkehrsberuhigte Wohnstraßen in den Wohnquartieren am südwestlichen Stadtrand

Unter Zugrundelegung der Städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein schalltechnisches Gutachten (IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl. Ing. Guido Kohlen, 2004) zur Bewertung der damals vorhandenen und sich aus der Planung ergebenden zusätzlichen Geräuscheinwirkungen erstellt. Es wurden die drei Lärmarten Verkehrslärm, Gewerbelärm und Sportanlagenlärm untersucht. Die betreffenden Sportanlagen sind im Zuge der Entwicklungen der ehemaligen Patton Barracks zum Heidelberg Innovation Park (HIP) überplant worden, so dass die Gutachtenergebnisse inzwischen nicht mehr relevant sind.

Straßen- und Schienenverkehrslärm:

In den Straßenzügen Am langen Anger und Rudolf Diesel Straße wird der Orientierungswert für ein Allgemeines Wohngebiet zum Landschaftspark Pfaffengrund sicher eingehalten. An den zu den Straßen gelegenen Fassadenseiten und in den Blockinnenbereichen treten Überschreitungen auf.

An der Speyerer Straße treten deutliche Überschreitungen des Orientierungswertes an den zur Straße gelegenen Fassadenseiten auf.

Gewerbelärm:

Das Schallgutachten kommt bezüglich des Gewerbelärms zu dem Ergebnis, dass sowohl am Tag als auch in der Nacht der Orientierungswert entsprechend den Vorgaben der DIN 18.005 in allen Allgemeinen Wohngebieten eingehalten wird. Auch in allen gewerblich genutzten Flächen wird der Orientierungswert sowohl am Tag als auch in der Nacht zum größten Teil eingehalten.

Folgende nachtaktiven Nutzungen lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens im Umfeld des Geltungsbereichs :

- Feuerwehr – Standort am Baumschulenweg
- BRN – Busverkehr Rhein-Neckar GmbH
- Edeka, E union sb Großmarkt GmbH – Lebensmittel Großhandel

Die Betriebe BRN und Edeka wurden zwischenzeitlich verlagert. Bezüglich der Feuerwehr wird im Gutachten festgestellt, dass die nach der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Immissionsrichtwerte eingehalten werden.

Empfehlungen

Verkehrslärm:

Entlang der Speyerer Straße und der Straße im Langen Anger sind an den Fassaden einer Wohnbebauung Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Qualität und der erforderliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen bestimmen sich nach den Vorschriften der DIN 4109 Schallschutz im Hochbau.

Erschütterungen

Im Geltungsbereich „Wohnen an der Promenade“ sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht von Relevanz für angrenzende empfindliche Nutzungen.

Elektromagnetische Felder

Im Geltungsbereich „Wohnen an der Promenade“ sind Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder nicht von Relevanz für angrenzende empfindliche Nutzungen.

4.2 Tiere und Pflanzen

Biotopstrukturen

Planung / Auswirkung

Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Biotop- und Nutzungsstrukturen im Gesamtplangebiet Bahnhof umfasst:

Wiesen, Weiden, Hochstauden- und Ruderalfluren	12,8 ha
Äcker und Feldgärten	10,1 ha
Feldgehölze, Hecken, Gebüsche und Gestrüpp	19,8 ha
Baumgruppen, Baumreihen, Sukzessions- und Parkwald	2,9 ha
Streuobstbestand	0,5 ha
Straßenbegleitgrün (Abstandsgrün), Gärten	2,7 ha

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 Nutzungsdrucks nicht erhalten werden.

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

struktureiche öffentliche Grünflächen	ca. 13,2 ha
struktureiche private Grünflächen	ca. 5,6 ha
Straßenbegleitgrün (Abstandsgrün)	ca. 5,4 ha
teilbegrünte Stadträume (Wege, Plätze etc.)	ca. 5,9 ha
Dachbegrünung	ca. 30,0 ha
Beidseitige Straßenbäume im Bereich der ca. 30,2 ha großen Straßenverkehrsflächen	

Auf den Flächen mit geringem und geringwertigem Vegetationsbestand, also innerhalb des besiedelten und gewerblich genutzten Bereichs und den intensiv genutzten Ackerflächen des Pfaffengrunder Feldes, kann ein Teil des durch die Planung verursachten Eingriffs durch die Neuanlage von Grünstrukturen ausgeglichen werden. Für den Bereich der aufgelassenen Bahnanlagen war ein Ausgleich innerhalb des Plangebietes jedoch nicht möglich.

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

Bäume

Planung / Auswirkung

Die städtebauliche Rahmenplanung sieht den weitestgehenden Erhalt (ca. 30 Bäume) der gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg geschützten Einzelbäume vor.

Weiterhin ist in der Bahnhof die Neupflanzung von ca. 3.000 Bäumen in Straßenräumen, öffentlichen Grünflächen und im Bereich der privaten Grünflächen geplant.

Hinsichtlich der Bäume kommt es demzufolge zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

Biotop- und Grünflächenverbund

Planung / Auswirkung

Der Binnenbereich des neuen Stadtteils wird durch langgestreckte Grünzüge und kleinere Parkanlagen strukturiert. Der Stadtteil erhält ein differenziertes Angebot öffentlicher Grünflächen, die bestimmten Tier- und Pflanzenarten Lebensraum bieten, vor allem aber für den Biotop- und Grünflächenverbund sowohl innerhalb als auch außerhalb des Planungsbereiches große Bedeutung haben.

Die neuen Freiflächen des Stadtteils Bahnhof tragen zur ökologischen und grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich bei.

Die Bauflächen werden durch Vegetation und große Bäume strukturiert. Blockrandbebauungen und Baucluster in Wohn- und Mischgebieten haben grüne Binnenbereiche, während die gewerblichen Bauflächen durch Vorgärten und bei offener Bauweise durch Grenzbäume eine im Straßenbild wirksame Begrünung erhalten. Eine extensive Dachbegrünung der Neubauten verringert die Überwärmung in den besiedelten Gebieten und trägt über die grünen Dachflächen zur ökologischen Verbesserung bei.

In Bezug auf den Biotop- und Grünflächenverbund kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zu einer erheblichen Aufwertung des Plangebietes.

4.3 Boden

Versiegelung

Planung / Auswirkung

Nach Realisierung des geplanten Vorhabens mit der Schaffung innerstädtischer Grünflächen in der gesamten Bahnhof liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei ca. 57,5 ha. Gegenüber der Bestandssituation führt das Vorhaben somit zu einer Reduzierung der durch den Bahnbetrieb versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.

Bodenfunktionen

Planung / Auswirkung

Das Planungsvorhaben in der gesamten Bahnhof führt zu einer Neuentwicklung natürlicher Bodenfunktionen auf öffentlichen Grünflächen (ca. 13,2 ha), privaten Grünflächen (ca. 5,6 ha) sowie Flächen mit Straßenbegleitgrün (ca. 5,4 ha) auf insgesamt ca. 24,2 ha.

Altlasten

Planung / Auswirkung

Im Bereich der ehemaligen Bahnflächen wurden die Altlasten im Rahmen eines umfassenden Bodenmanagements beseitigt.

4.4 Wasser

Grundwasserneubildung / Grundwasserhaushalt

Planung / Auswirkung

Bei der Entwicklung der städtebaulichen Rahmenplanung wurden bereits Aspekte einer Niederschlagswasserbewirtschaftung 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

Im Plangebiet werden die Vorgaben des Niederschlagsbewirtschaftungskonzeptes bei der weiteren Planung und Umsetzung beachtet.

4.5 Klima / Luft

Durchlüftung

Planung / Auswirkung

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 folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Sicherung der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes durch Nordost-Südwest bzw. Ost-West orientierte Freiraumbänder und Straßenzüge
- Sicherstellung der Kaltluftzufuhr aus dem klimatischen Ausgleichsraum Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt durch senkrechte Ausrichtung der Bebauung zur Landschaft
- Verbesserung der Frischluftzufuhr aus dem Pfaffengrunder Feld durch Nord-Süd gerichtete Freiraumkeile sowie Abbau des Bahndammes im Süden

Thermisch hygrische Effekte / klimatische Ausgleichswirkungen

Planung / Auswirkung

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

Insgesamt ist unter anderem aufgrund der großflächigen Grün- und Parkflächen mit einer Verbesserung der lokalklimatischen Situation zu rechnen.

Verschattung

Planung / Auswirkung

Durch die Anordnung der Gebäude in Verbindung mit den Geschosshöhen wird eine Verschattung weitestgehend verhindert.

Luftschadstoffimmissionen / Lichtimmissionen

Planung / Auswirkung

Aufgrund der Zunahme des Kfz-Verkehrs ist mit einer Erhöhung der Immissionen entlang der Erschließungsstraßen des Plangebietes „Wohnen an der Promenade“ zu rechnen. Aufgrund der bestehenden erheblichen 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

Planung / Auswirkung

Grundsätzlich erfolgt bei Verwirklichung des Planungsvorhabens eine städtebauliche Neuordnung des anfangs 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 Plangebietes „Wohnen an der Promenade“ und des zukünftigen Stadtteils Bahnhststadt tragen zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich bei. Lineare Grünräume folgen der alten Gleislinienstruktur und dienen zur Orientierung.

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

Prägende Vegetationsstrukturen / Grünordnung

Planung / Auswirkung

Mit der Realisierung des Vorhabens ist kein Verlust von Flächen besonderer Vielfalt, Eigenart oder Schönheit verbunden. Die neu zu schaffenden großzügigen Grünflächen mit den Parkanlagen sowie die das Gebiet durchziehende Bepflanzung der Straßen und Plätze mit Großbäumen werden ein prägendes Element des neuen Stadtquartiers.

Sichtbeziehungen

Planung / Auswirkung

Die Realisierung des Vorhabens führt durch den Rückbau der zerschneidenden Bahnanlagen des ehemaligen Güterbahnhofes sowie der Bahndämme im Westen und Süden zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen zu den benachbarten Stadtvierteln und Landschaftsräumen. Durch die Schaffung von Nord-Süd verlaufenden Freiraumkeilen entstehen neue Sichtbeziehungen zum angrenzenden Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes.

Wechselwirkungen

Das Vorhaben führt in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft.

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

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

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	
Schutzgut	Auswirkungen
Mensch	Es ergibt sich keine Veränderung der bisherigen Immissionsbelastung. Dem Planungsgebiet kommt weiterhin keine Bedeutung als Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität für Wohnen- und Arbeiten zu.
Tiere und Pflanzen	Es ist von einer ruderalen Vegetationsentwicklung und zunehmender Verbuschung auszugehen. Lebensräume für die Arten offener Standorte verschwinden, das Potenzial für gebüschbrütende Vogelarten steigt.
Boden	Vorhandene Bodenbelastungen bleiben unverändert bestehen.
Wasser	Das Niederschlagswasser wird durch Versickerung dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt.
Luft	Vom Planungsgebiet geht weiterhin keine städtebaulich relevante Luftschadstoffbelastung aus.
Klima	Es bestehen weiterhin freie Durchflussmöglichkeiten für Luftströmungen aus dem Neckartal Richtung Süden bzw. Westen.
Siedlungsbild	Es kommt zu einer ruderalen Vegetationsentwicklung, die weder zu einer Bereicherung des Stadt- noch des Landschaftsbildes führt, da keine Bezüge zu sonstigen stadt- oder landschaftsbildprägenden Grünstrukturen entstehen.
Wechselwirkungen	Nachdem die bestehende Situation für die einzelnen Landschaftspotenziale im Wesentlichen unverändert bleibt, sind hinsichtlich der Wechselwirkungen keine zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten.
Kultur- und Sachgüter	Nachteilige Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen

6.1 Menschen

Planungsempfehlungen zur Lärminderung

Verkehrslärm:

Entlang der Speyerer Straße und der Straße im Langen Anger sind an den Fassaden der Wohnbebauung Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Qualität und der erforderliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen bestimmen sich nach den Vorschriften der DIN 4109 Schallschutz im Hochbau.

Planungsempfehlungen zur klimatischen Situation

Die Anordnung der Baukörper im Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ berücksichtigt die Planungsempfehlungen, Kaltluft- und Ventilationsbahnen zu schaffen, um kühlere Luft aus dem Kaltluftentstehungsgebiet im Pfaffengrunder Feld in die Wohnbebauung zu leiten.

6.2 Tiere und Pflanzen

Planungsempfehlungen für Vegetation und Lebensraumfunktionen

Aufgrund der im Bereich der früheren Bahnflächen zu erwartenden massiven Eingriffe in die Lebensräume besonders beziehungsweise streng geschützter Arten wurde durch die Höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium in Karlsruhe eine Befreiung von den Bestimmungen des § 42 (1) BNatSchG (in der Fassung vom 18.12.2008) für Beeinträchtigungen besonders bzw. streng geschützter Arten erteilt.

In diesem Zusammenhang wurde zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten vom Büro IUS Institut für Umweltstudien ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Das Maßnahmenkonzept zielt darauf ab, die lokalen Populationen der besonders / streng geschützten Arten am Südwestrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind bereits größtenteils realisiert. Dies gilt auch für weiter entfernte Maßnahmen (Z-Flächen, Deponie Feilheck). Auf den Kompensationsflächen wurden überwiegend trockenwarme Habitate angelegt, mit Schotter-, Splitt- und Sandflächen, Totholzelementen, Steinriegeln, Trockenmauern und Gabionen. Teilflächen sind auch von Gehölzen überprägt.

Die Maßnahme A1 umfasst das Freimachen und Erhalten der Schotterflächen des Gleisstrangs vom Südostende des ehemaligen Güterbahnhofs in östlicher Richtung bis zur Rohrbacher Straße.

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.

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 Maßnahme E1 umfasst die Biotopentwicklung in Sickermulden am Nordwestrand der geplanten Bahnhof.

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.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ wurde ein Teil der Maßnahme E2 umgesetzt.

Umsiedlung von Tieren

Tiere der streng geschützten Arten Mauereidechse und Zauneidechse sowie der besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke wurden 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

In Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Heidelberg wurden am ehemaligen, denkmalgeschützten Wasserturm drei Nisthilfen für den Turmfalke installiert. Der Wasserturm befindet sich ca. 150 m nördlich der Eppelheimer Straße auf dem Flurstück Nr. 6614. Die als Interimslösung angebrachten Nisthilfen an zwei alten Masten an der Promenade sind belassen worden und ebenfalls als Niststandort verfügbar.

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:

- Festsetzung zur Herstellung extensiv begrünter Flachdächer (mindestens 66 % der Dachfläche) als Bestandteile des Biotopverbunds
- Verwendung einheimischer Pflanzen, insbesondere Gehölze, in den öffentlichen Grünflächen u.a. zur Sicherung der Lebensraumeignung für verbreitete Singvogelarten und als Nahrungsgrundlage für heimische Insekten.
- Integration von Strukturen mit ökologischer Funktion und biodiversitätsfördernder Wirkung in Grünanlagen (z.B. Trockenmauern, Übernahme vorhandener Schotterflächen).

6.3 Boden

Aufgrund der Vornutzung des Gebiets waren kaum noch natürliche Bodenfunktionen vorhanden. Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in das Schutzgut Boden wurden aus diesem Grund als nicht erforderlich erachtet.

6.4 Wasser

Planungsempfehlung zur Niederschlagswasserbewirtschaftung

Gemäß § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, sofern dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Die vom Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg erlassene Verordnung über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser gibt vor, wie das Niederschlagswasser von bebauten und befestigten Flächen durch Versickerung oder die ortsnaher Einleitung in ein oberirdisches Gewässer schadlos erfolgen kann.

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.

Im Bebauungsplan „Wohnen an der Promenade“ erhalten die Baufelder ein Gefälle zum Langen Anger und sind gegenüber der Promenade leicht erhöht. Dadurch heben sich die Baufelder von den angrenzenden öffentlichen Grünflächen der Promenade ab.

Der Niederschlagsabfluss wird über oberflächennahe Entwässerungseinrichtungen (Kastenrinnen/Mulden o.ä.) in die Versickerungsanlagen entlang des Langen Angers geleitet.

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

Eine Abflussverminderung von 50 % kann erfahrungsgemäß in mitteldicht bebauten Wohngebieten 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 (Überbauung mit Photovoltaikanlagen ist grundsätzlich möglich).

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

6.5 Energie

Energiekonzeption

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 „Bahnhof in Heidelberg – Städtebauliches Energie- und Wärmeversorgungs-konzept“ des Ingenieurbüros ebök, Tübingen, entwickelte Energiekonzept vom 05. November 2007 das Energiekonzept für die Bahnhof:

- Die Wärmeversorgung der Bahnhof 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 Bahnhof mittelfristig zu 100 % mit erneuerbarer Energie erfolgt, u.a. aus Geothermie und Biomasse-Heizkraftanlagen.
- Die Bebauung der Bahnhof 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.

Die Anforderungen des Energiekonzepts sind auf Grundlage der Entwicklungsmaßnahme und städtebaulicher Verträge verbindlich einzuhalten.

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 Monitoring der Maßnahmen zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen

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 gemäß folgenden Indikatoren / Merkmalen zu prüfen:

Lärm:

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsbeziehungen (zusätzlicher Verkehr, Schleichverkehre u.Ä.).

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.

Die bisherigen Ergebnisse des Monitorings der Ausgleichsmaßnahmenflächen zeigen, dass die ab 2007 hergestellten Ausgleichsflächen zu einer günstigen Entwicklung des Bestands an Eidechsen sowie Heuschreckenarten der trockenwarmen Standorte beitragen. Insbesondere bei den Mauereidechsen wird seit mehreren Jahren ein Bestandszuwachs auf den Ausgleichsflächen beobachtet.

9 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Ausweisung folgender Bauflächen:

- Allgemeines Wohngebiet (ca. 4 ha)
- Kerngebiet (ca. 1,4 ha)
- Flächen für den Gemeinbedarf (ca. 0,3 ha)
- Straßenverkehrsflächen (ca. 2,6 ha)
- Öffentliche Grünflächen (ca. 1,6 ha)
- Flächen für Versorgung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (ca. 0,7 ha)

Beschreibung der Umwelt:

Das Plangebiet liegt auf dem Gelände der ehemaligen Gleisanlagen des Güterbahnhofes. Zum Planungsbeginn befanden sich hier brachliegende Gleisflächen mit Ruderalvegetation. Hier hatten sich speziell an die trockenwarmen Standortverhältnisse angepasste Tier- und Pflanzenarten angesiedelt. Die Böden sind als stark anthropogen vorbelastet einzustufen. Der Flurabstand zum Grundwasserspiegel beträgt etwa 10 Meter. Das Plangebiet befindet sich im Wirkungsbereich des Neckartalabwindes und ist ausreichend gut durchlüftet. Eine über die Hintergrundbelastung des bebauten Stadtgebiets hinausgehende Luftschadstoffbelastung liegt nicht vor. Vor allem im Winter kann es bei austauscharmen Wetterlagen zu einer Erhöhung der Konzentration verkehrsbedingter Stickoxid- Emissionen kommen. Die ehemaligen Gleisanlagen mit ruderalen Pflanzenbeständen stellten aus landschaftlicher Sicht eine Sonderform dar. Das Gelände der Bahnhofstadt war stark vom restlichen Stadtgefüge separiert, prägnante Sichtbeziehungen waren nicht vorhanden. Im Plangebiet „Bahnhof – Wohnen an der Promenade“ befindet sich das Kulturdenkmal Stellwerk 8.

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:

Schutzgüter	Kurzerläuterung
Schutzgut Mensch	<p><i>Vorbelastung:</i> Lärmbelastung durch Verkehrslärm von der Speyerer Straße. Da das Plangebiet „Wohnen an der Promenade“ bisher keine Wohnnutzung aufwies, waren Lärmbelastungen nicht relevant.</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> In den Blockinnenbereichen und zur Pfaffengrunder Terrasse werden die Orientierungswerte sicher eingehalten. An den zum „Langer Anger“ gelegenen Fassadenseiten treten Überschreitungen auf. An der Speyerer Straße treten deutliche Überschreitungen des Orientierungswertes für Kerngebiete an den zur Straße gelegenen Fassadenseiten auf.</p> <p><i>Maßnahmen / Kompensation:</i> Durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes (z.B. Lärmschutzfenster) und die Planung des Langer Angers als Tempo 30-Zone wird die Geräuschbelastung ausreichend eingeschränkt. An den nächstgelegenen Fassadenseiten zur Speyerer Straße hin ist aus Gründen der Gesundheitsvorsorge das Wohnen im Kerngebiet ausgeschlossen. Die Außenbauteile der Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen müssen die gem. DIN</p>

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
	4109-1 je nach Raumart und Außenlärmpegel erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maße aufweisen.
Schutzgut Tiere und Pflanzen	<p><i>Vorbelastung:</i> isolierte Insellage</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>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, konnten jedoch aufgrund der Baumaßnahmen und des steigenden Nutzungsdrucks nicht erhalten werden. Es entfallen die vor Ort bestehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten von an die besonderen Standortverhältnisse angepassten Tierarten (insbesondere Eidechsen, Heuschrecken und verschiedene bestandsbedrohte Vogelarten). Eine mit Auflagen versehene artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung wurde vom RP Karlsruhe erteilt.</p> <p><i>Maßnahmen / Kompensation:</i></p> <p>Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der von Verbotstatbeständen betroffenen Arten wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das bereits größtenteils realisiert wurde. Das Maßnahmenkonzept zielt darauf ab, die lokalen Populationen der besonders / streng geschützten Arten am Südwstrand von Heidelberg und deren Integration in artspezifische Biotopverbundsysteme dauerhaft zu erhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extensive Begrünung auf 66% der Dachflächen des Rahmenplangebiets. • Baumpflanzungen im Bereich der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen. • Integration von Strukturen mit ökologischer Funktion und biodiversitätsfördernder Wirkung in Grünanlagen (z.B. Trockenmauern, Übernahme vorhandener Schotterflächen).
Schutzgut Boden	<p><i>Vorbelastung:</i> Stark anthropogen vorbelastete Böden. Natürliche Bodenfunktion weitestgehend nicht mehr erfüllt.</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Nach Realisierung des gesamten Vorhabens mit der Schaffung innerstädtischer Grünflächen in der gesamten Bahnhofstadt liegt der Anteil an unversiegelten Flächen mit Bodenfunktionen bei ca. 57,5 ha. Gegenüber der Bestandssituation führt das Vorhaben somit zu einer Reduzierung der ehemals versiegelten Flächen und somit zu einer Aufwertung aus bodenökologischer Sicht.</p> <p><i>Maßnahmen / Kompensation:</i></p> <p>Nicht erforderlich</p>

Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
Schutzgut Wasser	<p><i>Vorbelastung:</i> keine Hinweise auf Grundwasserbelastung aus den vormaligen Nutzungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Durch die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet wird eine Verringerung des Oberflächenabflusses sowie eine Erhöhung der Grundwasserneubildung erreicht. Dies wirkt sich positiv auf die Wasserbilanz aus.</p> <p><i>Maßnahmen / Kompensation:</i> Rückhaltung und Versickerung von Teilen des Niederschlagswassers durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begrünung auf 66% der Dachflächen und • Anlage von Versickerungsflächen im Bereich der öffentlichen Grünflächen
Schutzgut Klima	<p><i>Vorbelastung:</i> im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen und Gewerbeflächen geländeklimatisch vorbelastet</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Die Planung sieht eine vermehrte Bebauung im Bereich der Kaltluftbahnen des Neckartalabwindes vor.</p> <p><i>Maßnahmen / Kompensation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Freihaltung von Durchlüftungsbahnen • Begrünung auf 66% der Dachflächen, Fassadenbegrünung • Begrünung der Straßenräume und Blockinnenbereiche
Schutzgut Luft	<p><i>Vorbelastung:</i> hinsichtlich Luftschadstoffen keine über normale Hintergrundbelastung hinausgehende Vorbelastung. Lufthygienische Belastungen (höhere Stickoxid-Konzentrationen) durch Inversionswetterlagen, v.a. im Winter.</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Durch die Freihaltung von Durchlüftungsbahnen anhand der entsprechenden Ausrichtung der Baukörper, kann eine bedenkliche Belastungssteigerung ausgeschlossen werden.</p>
Schutzgut Kultur- und Sachgüter	<p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Keine negativen Auswirkungen. Das Stellwerk 8 wird erhalten und mit dem Ziel der Einbindung in das städtische Leben saniert.</p>
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	<p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Das geplante Vorhaben führt in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Menschen und Landschaft.</p>

**Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen
sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:**

Schutzgüter	Kurzerläuterung
-------------	-----------------

Darstellung anderweitig geprüfter Lösungsmöglichkeiten:

Die Planung leitet sich aus der Rahmenplanung Bahnstadt ab. Grundlegende alternative Lösungsmöglichkeiten wurden daher nicht geprüft.

Alternative Anordnungen der geplanten Nutzungen im Planungsgebiet sind in Hinblick auf die meisten Umweltbelange als nicht zielführend zu werten. In Bezug auf den Immissionsschutz würde eine veränderte Nutzungsgliederung – je nach Ausformung - zu einer Zunahme der Belastung schützenswerter Immissionsorte führen.

Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen:

Bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen ergaben sich keine Schwierigkeiten.

Energiekonzept:

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. Es gilt außerdem die Satzung über die öffentliche Wärmeversorgung der Stadt Heidelberg in der Fassung vom 18.12.2008, die insbesondere einen Anschluss- und Benutzungszwang festlegt.

D Zusammenfassende Erklärung

Gemäß § 10a BauGB ist dem in Kraft getretenen Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen 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.

1 Berücksichtigung der Umweltbelange

Im Bebauungsplan „Bahnstadt – Wohnen an der Promenade“ wird den relevanten Umweltbelangen wie folgt Rechnung getragen:

Artenschutzrechtliche Belange werden durch die Festsetzung der extensiven Dachbegrünung und die Maßnahmen im Böschungsbereich der Promenade berücksichtigt. Baumpflanzungen werden aus kleinklimatischen und gestalterischen Gründen festgesetzt.

Die Schutzgüter Boden und Wasser werden durch die Anlage von Versickerungsflächen, Festsetzungen zur Versiegelung des Bodens und die Anlage von Grünflächen beachtet. Das Kulturdenkmal wird durch die Festsetzung einer Fläche mit besonderem Nutzungszweck gesichert.

2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

(wird nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

3 Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Im Hinblick auf die zentrale Lage der Bahnstadt im Stadtgefüge bietet sich das Gesamtareal der Bahnstadt grundsätzlich für eine Stadterweiterung an, die im besonderen Falle der Bahnstadt einen neuen, gut durchmischten Stadtteil im Sinne der europäischen Stadt schaffen wird.

Die Stadt Heidelberg verfolgt das Ziel das Angebot an qualitativ hochwertigen Wohnraum zu erhöhen und dementsprechend auch den Wohnungsneubau zu forcieren.

Da eine Konversion der militärisch genutzten potenziellen Stadtumbaugebiete nicht absehbar war, stand für eine kurz- bis mittelfristige Entwicklung einer großflächigen Wohnbebauung nur das Areal der Bahnstadt zur Verfügung. Für eine hochwertige Wohnnutzung sieht die Rahmenplanung aufgrund der attraktiven Lage die südliche Stadtkante am Pfaffengrunder Feld vor. Gewerbliche Nutzungen schirmen das Plangebiet gegen den durch Bahn und Straßen verursachten Verkehrslärm ab.

Innerhalb des Stadtgebietes und der Bahnstadt bestehen keine gleichwertigen Standortalternativen für die Entwicklung eines hochwertigen urbanen Wohnens.

Heidelberg, den

Annette Friedrich
Stadtplanungsamt