

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Vorhabenbezogener Bebauungsplan
und Örtliche Bauvorschrift
Bahnstadt

„Fitnesscenter“
Nr. 61.32.15.11.00

Begründung
nach § 9 (8) BauGB

Stand: Fassung vom 18.05.2018
(Vorentwurf)

Inhalt

Inhalt	2
1 Erfordernis der Planaufstellung	4
1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung	4
1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele	4
1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse	5
1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	5
2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	5
2.1 Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg	5
2.2 Regionalplan	6
2.3 Flächennutzungsplan	6
3 Einordnung in bestehende informelle Planungen	6
3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)	6
3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO	7
3.3 Rahmenplanung Bahnstadt	7
3.4 Qualitätsbausteine Bahnstadt	8
4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten	10
4.1 Siedlungsstrukturkonzept	10
4.2 Freiflächenstrukturkonzept	11
4.3 Umweltplan	11
4.4 Artenschutzrechtliche Prüfung	12
4.5 Schallimmissionsplan	12
4.6 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	13
4.7 Mobilitätsnetz Heidelberg	13
5 Städtebauliche Planungskonzeption	13
5.1 Nutzung und Struktur	13
5.2 Verkehr	14
5.3 Grün	14
6 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	15
6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	15
6.2 Gestaltung des Ortsbildes	16
6.3 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	16
6.4 Belange der Ver- und Entsorgung	16
6.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	17

7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	17
7.1	Festsetzungen für den Vorhaben- und Erschließungsplan (§ 12 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB)	17
7.1.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	17
7.1.2	überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche	19
7.1.3	Flächen für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	20
7.1.4	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)	20
7.2	Kennzeichnungen	21
7.3	Nachrichtliche Übernahmen	21
7.4	Hinweise	21
8	Verfahren und Abwägung	22
8.1	Einleitungsbeschluss	22
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	22
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	22
8.4	Offenlagebeschluss	22
8.5	Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung	22
9	Durchführung und Kosten	22
9.1	Grundbesitzverhältnisse	22
9.2	Durchführungsvertrag	22
9.3	Bodenordnung	23
10	Zusammenfassende Erklärung	23
10.1	Berücksichtigung der Umweltbelange	23
10.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	23
10.3	Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	23
B	Örtliche Bauvorschriften	24
	Örtliche Bauvorschriften Gestalterische Festsetzungen	24
C	Umweltbericht (s. Teil A Ziff. 4.3)	25

1 Erfordernis der Planaufstellung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

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

Das 2001 aus einem städtebaulichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Büro Trojan & Trojan entwickelte die Rahmenplanung für die Bahnstadt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Durch Integration themenspezifischer Fachbeiträge (Parkraumkonzept, Energiekonzept, Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept, Ausgleichskonzept, Umweltbericht) wurde die Rahmenplanung fortgeschrieben. Sie ist seit dem Gemeinderatsbeschluss am 20.12.2007 – zwischenzeitlich geändert durch Beschluss vom 25.07.2012 - als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung und wurde im Weiteren bereits in den Flächennutzungsplan 2015/2020 aufgenommen.

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

Im Baufeld C1 der Bahnstadt Heidelberg plant die Firma Pfitzenmeier ein Fitnesszentrum zu errichten. Zusätzlich sollen in untergeordnetem Umfang sonstige Nutzungen, wie z.B. Gastronomie möglich werden. Dafür werden die notwendigen Festsetzungen im Planbereich getroffen.

Das bauliche Konzept orientiert sich an den städtebaulichen Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt und beinhaltet zur Eppelheimer Straße ein großzügiges Foyer, das als Erweiterung des öffentlichen Raums erfahrbar sein soll und mit einem Gastronomieangebot zur Belebung der Erdgeschosszone beitragen wird. Baurechtlich notwendige Stellplätze sollen auf dem Grundstück in einer Tiefgarage nachgewiesen werden. Vorgaben der Entwicklungsmaßnahme wie der Passivhausstandard und die Dachbegrünung sollen umgesetzt werden.

Da das westlich der Czernybrücke gelegene Grundstück derzeit planungsrechtlich nach § 34 BauGB einzustufen ist, ist für die Schaffung des erforderlichen Bauplanungsrechts für den Neubau des Fitnesszentrums die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens notwendig.

1.2 Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele

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

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

- die kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung
- die Fortentwicklung und der Umbau vorhandener Ortsteile

- die Wiedernutzung einer Gewerbebrache im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden
- die Minimierung und Minderung der Belastungen der Umwelt
- die Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen benachbarter Nutzungen
- die Sicherstellung einer angemessenen Gestaltung des Ortsbilds
- der sparsame Umgang mit Energie

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Fitnesscenter“ liegt im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Bahnstadt“ gemäß § 165 BauGB.

Der Baufluchtenplan „Eppelheimer Straße Ost“ aus dem Jahr 1959 regelt für das Planungsgebiet nur eine 6 m breite Vorzone zur Eppelheimer Straße. Weitere Festsetzungen sind nicht getroffen, so dass sich die Zulässigkeit baulicher Vorhaben im Übrigen angesichts der Lage im Außenbereich nach § 35 BauGB ergibt.

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

1.4 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

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

- im Norden: durch die südliche Grenze der Flurstücke 1888/91 und 6614
- im Osten durch die Eppelheimer Straße/Czernybrücke
- im Süden durch die Eppelheimer Straße
- im Westen durch die östliche Grenze des Flurstücks 8098

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst das Flurstücke 8097 vollständig und das Flurstück 4219/3 (Eppelheimer Straße) teilweise.

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:500, in der Fassung vom 18.05.2018.

2 Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen

2.1 Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese werden durch 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 gemäß LEP die folgenden, für das Planungsgebiet relevanten Ziele zu beachten:

- Die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung soll sich an den voraussehbaren Bedürfnissen und Aufgaben der Gemeinden ausrichten; sie soll für alle Teile der Bevölkerung eine ausreichende und angemessene Versorgung mit Wohnraum gewährleisten und die Standort-, Umwelt- und Lebensqualität in innerörtlichen Bestandsgebieten verbessern. Die Situation von Frauen, Familien und Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie sich wandelnde gesellschaftliche Rahmenbedingungen und kriminalpräventive Aspekte sind in der Stadtplanung und beim Wohnungsbau zu berücksichtigen. Bauliche, soziale und altersstrukturelle Durchmischungen sind anzustreben.
- Die städtebauliche Entwicklung soll die Belange der baulichen Sanierung, der Ortsbildpflege und des Denkmalschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes berücksichtigen.
- Baumaßnahmen sollen sich hinsichtlich Art und Umfang in die Siedlungsstruktur und die Landschaft einfügen. Auf Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen und ein belastungsarmes Wohnumfeld ist zu achten.
- Neue Bauflächen sind auf eine Bedienung durch öffentliche Verkehre auszurichten. Insbesondere in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen sind regionalbedeutsame Schwerpunkte des Wohnungsbaus und Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen grundsätzlich an den öffentlichen Schienenverkehr anzubinden. Im Bereich der Haltestellen des Schienenverkehrs ist vor allem in dichter besiedelten Räumen sowie in größeren Zentralen Orten auf eine Verdichtung der Bebauung, insbesondere durch Mindestwerte für die Siedlungsdichte, hinzuwirken.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des LEP.

2.2 Regionalplan

Die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe ist in den im September 2014 genehmigten Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar eingeflossen. Für den Bereich des Planungsgebiets ist eine Darstellung als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte (Z)“ vorgesehen.

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 Nachbarchaftsverbandes Heidelberg-Mannheim liegt die Fläche des Bebauungsplans in Anlehnung an den Rahmenplan „Bahnstadt“ im Übergangsbereich einer gemischten Baufläche zu einer gewerblichen Baufläche.

Mit der vorgesehenen Nutzung entspricht das Vorhaben den Darstellungen des Flächennutzungsplans. Der Bebauungsplan wird somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3 Einordnung in bestehende informelle Planungen

3.1 Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 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.
- Mobilisierung der Innenentwicklungspotenziale
- Dem Trend zur Zersiedelung solle entgegengesteuert werden
- Flächeninanspruchnahme bremsen

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.

Zielbereich Kultur

Eine Stadtentwicklung, die Kommunikations- und Begegnungsmöglichkeiten schafft, bildet einen optimalen Hintergrund für spezielle kulturelle Aktivitäten, die aus einer engen Beziehung zwischen den Bürgern und ihrer Stadt entstehen. Stadtleben beinhaltet unterschiedlichste, kulturelle Ausdrucksformen; ihnen ist der entsprechende Freiraum mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern.

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

3.2 Modell räumlicher Ordnung MRO

Das Modell räumlicher Ordnung (MRO) aus dem Jahr 1999 konkretisiert den Stadtentwicklungsplan 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 der Plandarstellung des MRO ist das Planungsgebiet als „Stadtumbau Wohnen und Gewerbe in gleichen Anteilen (ha)“ gekennzeichnet. Weiterhin liegt das Planungsgebiet an einem „Entwicklungskorridor zweiter Ordnung“.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

3.3 Rahmenplanung 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, Um-

weltbericht) wurde die Rahmenplanung mehrfach fortgeschrieben und ist in der Fassung des Gemeinderatsbeschlusses vom 25.07.2012 als Selbstbindungsplan Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung.

Das Vorhaben liegt am nördlichen Rand des Rahmenplans Bahnstadt zwischen der Eppelheimer Straße und der Bahntrasse auf dem Baufeld „C 1“.

Die Rahmenplanung sieht eine an den bestehenden und künftigen Straßenräumen orientierte Blockrandbebauung vor. Der bestehende Dienstleistungsstandort entlang der Eppelheimer Straße orientiert sich auf den Czerny-Platz am Brückenkopf.

Maßgebend ist weiterhin, dass die Da Vinci-Straße durch eine Fuß- und Radwegebrücke über die Bahngleise Richtung Norden verlängert werden soll. Der Baubeginn ist für 2018 geplant und sie soll Ende 2019, vor Baubeginn des Fitnesszentrums, fertiggestellt werden.

Weiterhin ergeben sich aus der Rahmenplanung die folgenden städtebaulichen Vorgaben:

- Art der baulichen Nutzung: Kerngebiet
- Maß der baulichen Nutzung: 4 bis 6 Vollgeschosse, GRZ 0,6, GFZ 2,4

3.4 Qualitätsbausteine Bahnstadt

Zur Konkretisierung der Rahmenplanung hat die Stadt Heidelberg einen Leitfaden „Qualitätsbausteine – Leitfaden für Investoren, Bauherren, Anlieger und sonstige Interessierte“ für die Bahnstadt herausgegeben. In der Fassung vom März 2013 sind folgende, für das Planungsgebiet relevante Vorgaben enthalten:

Städtebau-Architektur

Die neue Bahnstadt ist als urbaner Stadtteil konzipiert. Aufgrund ihrer Größe ist sie in Stadtquartiere unterteilt. Diese haben je nach Standort und Umfeld verschiedene Stadtfunktionen und eine entsprechend unterschiedliche Baustruktur, Dichte und Durchgrünung. Dem Baufeld C 1 kommt die Funktion als Dienstleistungsstandort entlang der Eppelheimer Straße, ergänzt durch eine markante städtebauliche Kante, zu.

Stadtgrundriss und Verkehrsfunktion zeigen ein hierarchisches Netz von Straßen und Wegen, in dem jeder Straßenraum durch Straßenprofil, Bauweise, Stadtgrün und Sichtbezüge sein besonderes räumliches Erscheinungsbild erhält. Im Schnittpunkt der großen Stadtstraßen mit den traversierenden Wegeverbindungen liegen Plätze von jeweils spezifischem Grundrisszuschnitt, so dass in der Überlagerung von Funktion und Gestalt Stadträume mit jeweils individuellem Charakter entstehen.

Von Bedeutung ist der Übergang vom privaten zum öffentlichen Raum. Die Ausbildung der Schnittstellen hat wesentlichen Einfluss auf die gesamte Erscheinung des öffentlichen Raums. Die weitere Erschließung der Grundstücke muss in das Gesamtbild eingefügt sein.

Verkehr

- Parkraumkonzept

Das städtebauliche Ziel des Parkraumkonzepts ist es eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Bahnstadt zu bewirken. Dabei ist das ver-

kehrliche Ziel abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfragestruktur von Beschäftigten, Bewohnern, Besuchern und Kunden, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze zu minimieren und so anzuordnen, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Das bedeutet im Detail:

- Im öffentlichen Raum werden keine Parkstände für Langzeitparken angeboten. Alle hier gelegenen Parkstände werden bewirtschaftet (zeitliche Begrenzung; gebührenpflichtig).
- Langzeitparken bzw. Anwohnerparken findet in der Regel in Garagen/Tiefgaragen statt. Zu- und Ausfahrten für Garagen/ Tiefgaragen müssen an Sammel- bzw. Anliegerstraßen liegen. Die Anbindung von Tiefgaragen direkt an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ist aufgrund der Organisation grundsätzlich nicht gewünscht.

- ÖPNV-Konzept

Der Hauptbahnhof wird nach Süden hin geöffnet und erhält einen Zugang über die Verlängerung des Querbahnsteiges. Der Stadtteil Bahnstadt erhält so die direkte Anbindung an den Schienenbahn- und -fernverkehr. Der Stadtteil selbst wird mit einer Straßenbahnlinie bedient, die zukünftig von der Eppelheimer Straße in die geplante „Grüne Meile“ verlegt werden soll. Die Erweiterung dieser Gleistrasse in Richtung Montpellierbrücke ist vorgesehen.

- Fuß- und Radwegenetz

Das Fuß- und Radwegenetz in seinem Netzzusammenhang wurde aus der Rahmenplanung abgeleitet. Es wird durch innere Nutzungszusammenhänge wie die Anbindung des Bahnhofplatzes, der Schulen und anderer öffentlicher Einrichtungen, der Stadtplätze wie dem Gadamerplatz und Freizeiteinrichtungen begründet. Außerdem beruht es auf äußeren Zusammenhängen wie der Anbindung an die angrenzenden Stadtteile u.a. über die Bahn. Der Radverkehr wird im Zuge von Hauptverkehrsstraßen straßenbegleitend auf Radfahrstreifen bzw. Radwegen geführt. Die Bahnstadt wird in weiten Teilen als Tempo-30-Zone ausgewiesen, so dass hier keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

- Fahrradparken

Das Fahrrad soll von Beginn einer Quartiersentwicklung an als Leitverkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen in ihren unterschiedlichen Lebenssituationen etabliert werden, um so ein multimodales Mobilitätsverhalten zu unterstützen sowie einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten.

Für Investoren und Bauherren gelten zunächst die Bestimmungen der Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg, in der für Neubauten die Errichtung von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben ist (gemäß §§ 35, Abs. 4, Nr. 3 bzw. 38, Abs. 1, Nr. 13 LBO 2010), die auf dem Grundstück selbst nachzuweisen sind. Ergänzend dazu hat die Stadt Heidelberg einen "Handlungsleitfaden zum Fahrradparken für Investoren und private Bauherren in der Bahnstadt" entwickelt. Die darin enthaltenen Ausführungen geben Investoren und privaten Bauherren eine Orientierung, wie sie mit der Erstellung von attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten einen eigenen Beitrag zur „Förderung eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs“ und damit auch für die Wohn- und Lebensqualität in der Bahnstadt insgesamt leisten können.

Freiraum

Die Gestaltungsprinzipien im öffentlichen Raum sollen auf den Grundstücken fortgesetzt werden. Das beginnt bei der Materialität der befestigten Freiflächen und setzt sich bei der Bepflanzung der Grünflächen fort.

Umwelt

- Niederschlagswasser:

Auf der Ebene der Rahmenplanung wurde ein Versickerungskonzept erstellt, das detailliert vorgibt, auf welche Art und Weise und welche Mengen an Niederschlagswasser in den einzelnen Baufeldern versickert oder zurückgehalten werden muss, um eine funktionierende und auf gesetzlichen Vorgaben aufgebaute Niederschlagswasserbewirtschaftung garantieren zu können.

Dieses Versickerungskonzept basiert auf der Vorgabe, dass etwa 50 Prozent der Niederschlagsmenge auf den Baufeldern versickert oder zurückgehalten wird, um die nachfolgend genannten Ziele der Niederschlagswasserbewirtschaftung erreichen zu können.

Gemäß der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung vom RP Karlsruhe vom 06.04.2008 sind zur Zurückhaltung von Niederschlagswasser für 66 Prozent der Dachflächen eine extensive Dachbegrünung sowie die Verwendung versickerungsfähiger Beläge auf befestigten Flächen vorzusehen.

- Naturschutz und Ausgleich

Das Ausgleichskonzept setzt sich aus eingriffsmindernden Maßnahmen innerhalb der Bahnstadt, die zum Teil auch Ausgleichsfunktionen wahrnehmen können, und Ersatzmaßnahmen außerhalb der Bahnstadt zusammen. Das oberste Ziel des Ausgleichskonzeptes liegt hierbei in der räumlichen und funktionalen Vernetzung der Maßnahmen innerhalb und außerhalb des neuen Stadtteils.

Festsetzungen in den Bebauungsplänen für private Bauvorhaben:

Im Bebauungsplan sind für 66 Prozent der Dachflächen eine extensive Dachbegrünung (als Teil des artenschutzrechtlichen Ausgleichs) sowie die überwiegende Verwendung standortgerechter und heimischer Laubgehölze auf privaten Flächen festzusetzen.

- Energiekonzept/Fernwärme

Der ganze Stadtteil wird flächendeckend im Passivhausstandard gebaut und an das Fernwärmenetz angeschlossen. Mittelfristig wird die Versorgung mit Wärme zu hundert Prozent aus erneuerbaren Energien gesichert. Die Verbindlichkeit des Energiekonzeptes wird insbesondere durch Entwicklungsrecht, städtebaulichen Vertrag und Kaufverträge sichergestellt.

Ausnahmen vom Passivhausstandard sind dort möglich, wo dieser technisch nicht realisierbar oder unwirtschaftlich ist, was durch geeignete Instrumente wie z.B. eine thermische Gebäudesimulation oder eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nachzuweisen ist.

4 Bestehende Fachplanungen und Gutachten

4.1 Siedlungsstrukturkonzept

Das Siedlungsstrukturkonzept der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 2000 soll die städtebaulich und landschaftlich sensiblen Räume vor weiteren Umstrukturierungen

gen bewahren und zugleich Impulse in den „Problemgebieten“ der städtebaulichen Entwicklung initiieren.

Im städtebaulichen Leitplan ist das Plangebiet als Baufläche mit Mischnutzung Wohnen/Gewerbe dargestellt.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt eine überwiegend geschlossene Bauweise, bei einer Traufhöhe von maximal 15 m und eine Grundflächenzahl zwischen 0,61 und 0,8 vor.

4.2 Freiflächenstrukturkonzept

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

Im Gestaltkonzept ist die Eppelheimer Straße als stadtstrukturell bedeutende Straße mit der Zielsetzung der Anlage einer begleitenden Baumreihe vorgesehen.

Im Maßnahmenkonzept sind für das Planungsgebiet keine 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.

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

- **Boden:** Siedlungsfläche
- **Wasser:** Porengrundwasserleiter - Grundwasserspeicher überregionaler Bedeutung
- **Klima / Luft:** Wirkungsbereich des Neckartalwinds

Konkrete Maßnahmenswerpunkte werden für den Bereich des Planungsgebiets nicht definiert.

Im Jahr 2004 wurde vom Büro Jestaedt + Partner ein Umweltbericht für die Bahnstadt verfasst. Zu folgendem Fazit kommt der Umweltbericht: „Die geplante Überführung des Areals aus einer ehemaligen Bahn-, Militär- und Gewerbenutzung in ein neues Stadtviertel mit Wohn-, Misch- 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 Umweltauswir-

kungen zu rechnen ist, die das Vorhaben in seiner Gesamtheit in Frage stellen würden.

4.4 Artenschutzrechtliche Prüfung

Zur Klärung der artenschutzrechtlichen Belange wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung erarbeitet (Breunig Karlsruhe, 2017). Dies kam zu folgendem Ergebnis:

Das Planungsgebiet für den Neubau eines Fitnesszentrums in der Bahnstadt Heidelberg im Baufeld C1 liegt zwischen Eppelheimer Straße, Czernybrücke und den Bahngleisen. Derzeit wird es hauptsächlich von einer Kiesfläche mit stellenweise schütterer Ruderalvegetation eingenommen. Randlich befinden sich Brombeergestrüppe und aufwachsende Gehölze. Die Fläche wurde als Parkplatz, Materiallager und Baunebenfläche für das westlich angrenzende Bauvorhaben genutzt.

Im Übergangsbereich von der Kiesfläche zum Brombeergestrüpp im Norden und Osten wurden einige Exemplare der streng geschützten Mauereidechse festgestellt. Der Lebensraum der lokalen Population erstreckt sich vermutlich über große Teile des nördlich angrenzenden Gleiskörpers und die randlich angrenzenden Sukzessionsbereiche. Für die Artengruppen Vögel und Heuschrecken ist eingeschränkt Habitatpotential vorhanden. Eine Nutzung kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit von Fledermäusen und Amphibien ist nicht gegeben. Seltene oder geschützte Pflanzenarten wurden nicht festgestellt.

Zur Abwendung eines Verbotstatbestands durch den Eingriff in den Lebensraum der Mauereidechse und potentielle Habitatstrukturen für Vögel und Heuschrecken sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Entfernung der Gehölze außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Vögel
- Instandsetzung des Eidechsenzauns auf der Bahnböschung
- Verbringung der Eidechsen aus dem Planungsgebiet während der Aktivzeit der Tiere
- Bodeneingriffe im Bereich des Eidechsenlebensraums nur während der Aktivzeit der Tiere
- Pflege der Fläche bis Baubeginn als unattraktive Fläche für Eidechsen

Im vorliegenden Planungsfall vor dem Hintergrund der Ausgleichskonzeption für die gesamte Bahnstadt Heidelberg (ADLER & OLESCH 2007) und aufgrund der verbleibenden umgebenden Habitatstrukturen ist davon auszugehen, dass trotz der Zerstörung von (potentiellem) Lebensraum die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Für ausschließlich besonders geschützte Arten (darunter fallen alle 2007 festgestellten Heuschreckenarten) stellt das Vorhaben keinen Verstoß gegen die Zugriffsverbote (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) dar, da im Rahmen der Ausgleichskonzeption für die gesamte Bahnstadt Heidelberg der Erhalt, die Neuschaffung und die Vernetzung trockenwarmer Lebensräume gesichert wurde.

Es wird sichergestellt, dass alle erforderlichen CEF-Maßnahmen vor dem Eingriff wirksam sind.

4.5 Schallimmissionsplan

Im Jahr 2004 wurde ein schalltechnisches Gutachten zur Bahnstadt erstellt. Daraus ergibt sich, dass das Planungsgebiet erheblich von Verkehrsimmissionen der Bahnlinie und der Eppelheimer Straße belastet ist.

4.6 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 Maßnahmen beschlossen:

- Ausbau der Anschlussstelle Rittel, Bau einer Verbindungsstraße vom Rittel zur Eppelheimer Straße
- Verlängerung des Querbahnsteigs vom Hauptbahnhof in Richtung Czernyring. Diese Maßnahme dient der Einbindung der geplanten Bahnstadt und der dort entstehenden neuen Verkehrsströme.

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

4.7 Mobilitätsnetz Heidelberg

Mit dem Projekt "Mobilitätsnetz Heidelberg" wurde ein Maßnahmenpaket geschnürt, in dem bereits geplante Maßnahmen und neue Projekte zur Verbesserung oder Erweiterung des Straßenbahnnetzes gebündelt sind. Mit der Bündelung der Projekte soll das Heidelberger Verkehrsnetz nachhaltig ausgebaut werden, um so die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, sowie einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Teil dieses Konzeptes ist der Neubau einer Straßenbahntrasse in der Grünen Meile und dem Czernyring. Die derzeitige Führung über die Eppelheimer Straße wird aufgegeben, da die Grüne Meile für den neuen Stadtteil zentraler liegt und in dieser Lage insbesondere die Wohnbebauung besser erschließt. Die Anbindung nach Norden über die Czernybrücke bleibt erhalten.

Der Finanzierungsantrag wurde im Frühjahr 2013 beim Land eingereicht. Der Antrag auf Planfeststellung wurde am 27.06.2014 abgegeben. Der Baubeginn ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Nutzung und Struktur

Die Unternehmensgruppe Pfitzenmeier beabsichtigt auf dem Baufeld C1 in der Bahnstadt HD ein Wellness- und Fitnesspark mit Gastronomie-Bereich und Tiefgarage zu errichten.

Auf dem Baugrundstück von ca. 5.370 m² sind innerhalb einer Gebäudekubatur von insgesamt ca. 106.000 m³ umbauter Raum und einer Gesamtfläche von ca. 21.000 m² auf insgesamt 8 Geschossebenen folgende Nutzungen geplant:

- Ebene -3 bis -1: Tiefgarage mit Haustechnikräumen (ca. 11.980 m²)
- Ebene 0: Gastronomie Nutzung (ca. 2.100 m²)
- Ebene 0: Lobby Fitness (ca. 135 m²)
- Ebene 1-3: Wellness- und Fitnesspark (ca. 6.385m²)

- Ebene 3+4: Dachterrassenflächen (ca. 1.280 m²)

Der Gastronomiebereich in Ebene 0 ist durch das gemeinsame Foyer mit Tiefgarage und Lobby Fitness verbunden. An die Innenräume des Gastronomiebereichs angeschlossen sind in rückwärtigen, den Bahngleisen zugewandten Bereich, Außenbestuhlungsflächen in einer Größe von ca. 830 m².

Über dem Gastronomiebereich entwickelt sich auf 3 weiteren Geschossebenen der Wellness- und Fitnesspark mit dem Aquadom, verschiedenen Trainings- und Kursraumflächen, dem Wellnessbereich mit eigenem Entspannungsbecken, sowie Dachterrassenflächen.

5.2 Verkehr

Individualverkehr

Die straßenmäßige Anbindung des Plangebiets an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die Eppelheimer Straße.

Die baurechtlich notwendigen Stellplätze werden auf dem Grundstück in einer Tiefgarage nachgewiesen werden. Die Tiefgarage wird im Zuge der Verlegung der Straßenbahntrasse in die Grüne Meile auf der Westseite erfolgen und über die Da-Vinci-Straße in den dann signalisierten Vollknoten (Abbiegemöglichkeit nach rechts und links) mit der Eppelheimer Straße eingebunden werden. Eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit kann dann gewährleistet werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungsgebiet befindet sich in geringer Entfernung zur Straßenbahnhaltestelle „Gadamerplatz“ an der „Grünen Meile“.

Mit Herstellung der Brücke über die Bahnlinie besteht auch eine kurze fußläufige Anbindung an die Haltestelle „Gneisenaustraße Süd“ der Linie 5 (Mannheim - Heidelberg – Weinheim).

Der Hauptbahnhof ist ebenfalls – insbesondere nach vollständiger Umsetzung der Öffnung des Hauptbahnhofes nach Süden und Schaffung einer Fußwegeverbindung Richtung Westen - in zumutbarer fußläufiger Entfernung zu erreichen.

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist gesichert.

Radverkehr

Für den Radverkehr sind entlang der Eppelheimer Straße Radfahrstreifen vorhanden. Über die Czernybrücke und die künftige Brücke in Verlängerung der Da Vinci-Straße wird die Anbindung an die nördlich gelegenen Stadtteile gewährleistet.

5.3 Grün

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine weitgehend unbefestigte Fläche mit dichtem ruderalem Gestrüppbestand.

Aufgrund des Überbauungsgrades sind Grün- und Vegetationsflächen in größerem Umfang nur auf den Dachflächen möglich. Hier soll die Vorgabe einer 66 %-Begrünung, die sich als Auflage aus der artenschutzrechtlichen Befreiung zur Bahnstadt ergibt, umgesetzt.

Mit vorliegendem Bebauungsplan sind für 33 Prozent der Dachflächen eine intensive Dachbegrünung sowie die Verwendung versickerungsfähiger Beläge auf be-

festigten Flächen vorgesehen. Bezüglich dieser Festsetzung ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums im weiteren Verfahren abzustimmen.

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

6 Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange

6.1 Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

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

Verkehrsimmissionen

Das Planungsgebiet unterliegt einer hohen Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße, der Straßenbahnlinie 22 auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrasse im Norden.

Diese Verkehrsimmissionen führen zu einer grundlegenden Einschränkung der Nutzbarkeit des Planungsgebietes, da insbesondere aufgrund des nächtlichen Güterverkehrs der Bahntrasse keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. In der Konsequenz bedeutet dies, dass eine Wohnnutzung im Planungsgebiet – auch eine Wohnnutzung durch Betriebsinhaber oder sonstige betriebswichtige Personen im Sinne von § 8 BauNVO – auszuschließen ist.

Für Büroräume ist ein ausreichender baulicher Schallschutz zu gewährleisten.

Gewerbelärmimmissionen

Durch das geplante Fitnesscenter ergeben sich Geräuschemissionen durch das Verkehrsaufkommen im Bereich der Tiefgaragenzu- und -abfahrt sowie gegebenenfalls durch die Besucher und die vorgesehene Gastronomie.

Dem näheren Umfeld des Planungsgebietes kommt angesichts seiner gegebenen Bau- und Nutzungsstrukturen die Schutzwürdigkeit eines Kerngebietes zu. Die Planungen zum Baufeld C 5 sehen dort kerngebietstypische Nutzungen mit entsprechend reduziertem Schutzanspruch vor. Eine Einhaltung der maßgebenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm kann daher unterstellt werden.

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

Altlasten

Die Flächen des Planungsgebiets sind im Bodenschutz- und Altlastenkataster unter der Rubrik „Entsorgungsrelevanz“ geführt. Seitens der Unteren Bodenschutzbehörde wird bei der vorgesehenen gewerblichen Nutzung hinsichtlich der Altlastenbearbeitung kein Handlungsbedarf gesehen. Eine Kennzeichnungspflicht der Fläche im Bebauungsplan besteht nicht. Allerdings ist eine eingeschränkte Wiederverwertung des bei den Baumaßnahmen anfallenden Erdaushubs zu erwarten. Im Baugenehmigungsverfahren sind die entsprechenden Auflagen zu erteilen.

6.2 Gestaltung des Ortsbildes

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.

Hinsichtlich der Gebäudegestaltung gibt die Funktion des Gebäudes den Gestaltungsrahmen vor.

Die Fassadenfläche über 2 Geschosse zu Eppelheimer Straße hin soll ähnlich der Fassadenfläche des Spinraums auf der Rückseite des Gebäudes leicht nach vorne gesetzt werden.

Das Treppenhaus mit den zwei Fluchttreppenläufen zur Bahnseite hin soll mit einem transluzenten Gewebe z.B. Metallmaschengewebe verkleidet werden. Die Fläche der Verkleidung soll – wenn möglich – nicht durch Fenstereinschnitte gestört sondern harmonisiert werden.

Im Bereich des darunterliegenden TG-Geschosses soll ein ähnliches Metallgewebe in etwas einfacherer Ausführung in die Wandöffnung gespannt werden.

Für die beiden Gastroflächen ist je ein zusätzlicher Eingang von der Eppelheimer Straße aus geplant.

6.3 Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung

Entsprechend den Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans gilt es, die Mobilität bei möglichst weitgehender Verringerung ihrer negativen Begleiterscheinungen sicher zu stellen. Auch das BauGB verlangt eine besondere Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung. Der Bebauungsplan trägt zu diesen Zielsetzungen bei, in dem entsprechend der Konzeption der „Stadt der kurzen Wege“ eine innerstädtische Lage für das geplante Fitnesscenter vorgegeben wird.

Der Standort ist sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und auch per Fahrrad von weiten Teilen des Stadtgebietes gut und sicher erreichbar. Insbesondere für nicht-motorisierte Kreise der Bevölkerung wird so eine ausreichende Erreichbarkeit gewährleistet.

Die Tiefgarage des geplanten Fitnesscenters bedarf einer ausreichend leistungsfähigen Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Dies kann im Endausbauzustand der Bahnstadt erforderlichenfalls durch eine Einbindung über die Da-Vinci-Straße in den künftig lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt mit der Eppelheimer Straße gewährleistet werden. Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes wurde sowohl für den Zustand mit Straßenbahn sowie für den Zustand nach Verlegung der Straßenbahntrasse geprüft. Der Verkehr aus dem bzw. in den nördlichen Ast der Da-Vinci-Straße kann grundsätzlich abgewickelt werden. Die nähere Planung zur Ausgestaltung des Knotenpunktes bleibt jedoch einer eigenen verkehrstechnischen Planung vorbehalten.

6.4 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit Fernwärme, Strom, Wasser und Fernmeldeeinrichtungen wird über die bereits vorhandenen Versorgungsleitungen sichergestellt.

Das Leitungsnetz der Stadtwerke Heidelberg ist in der Lage, den Mindestlöschwasserbedarf nach den technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405 (Juli

1978) bereitzustellen. Allerdings ist eine Begrenzung der Dimensionierung der Hausanschlussleitung vorgesehen, sodass gegebenenfalls eine ergänzende Löschwasserbevorratung im Gebäude erforderlich werden kann.

Die Abwasserentsorgung erfolgt durch Herstellung und Anschluss einer Grundstücksentwässerungsleitung an den bestehenden Kanal in der Eppelheimer Straße.

6.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

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

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

- Intensive Dachbegrünung zu mind. 33%
- Maßnahmen des Artenschutzes

Die einzelnen Maßnahmen sind in der artenschutzrechtlichen Prüfung dargelegt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch die Entwicklung der Bahnstadt hervorgerufen werden, können durch die im Umweltbericht (2007 von Adler Olesch) verankerte Maßnahmenkonzeption ausgeglichen und somit für das Planungsgebiet hingenommen werden.

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

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

7.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung:

Im Planungsgebiet ist ein Fitnesscenter mit zugehörigen Nebenanlagen und -einrichtungen einschließlich zugeordneter Schank- und Speisewirtschaften zulässig. Zulässig ist auch eine Nutzung für Tagungen, Kongresse oder vergleichbare Veranstaltungen.

Wohnungen sind unzulässig.

Begründung:

In einem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist keine Festsetzung einer Gebietsart gemäß BauNVO erforderlich. Daher orientiert sich die Festsetzung zur zulässigen Art der baulichen Nutzung eng am konkret geplanten Vorhaben. Neben der Hauptnutzung durch ein Fitnesscenter werden – aufbauend auf den Planungen des Vorhabenträgers – auch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Tagungen, Kongresse, private Feiern) sowie eine gastronomische Nutzung zugelassen.

Das Planungsgebiet ist für die beabsichtigte Nutzung geeignet, da sie sich einerseits in die Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt einfügt und andererseits eine gute Verkehrsanbindung insbesondere durch den öffentlichen Personennahverkehr und für den Fuß- und Radverkehr besteht. Zugleich sind im näheren Um-

feld keine Nutzungen vorhanden, die durch den Betrieb eines Fitnesscenters in städtebaulich relevanter Weise gestört werden könnten.

Der Ausschluss einer Wohnnutzung erfolgt, da eine Wohnnutzung auch in Zuordnung zu einem Fitnesscenterbetrieb denkbar ist, jedoch aufgrund der Verkehrslärmemissionen der stark befahrenen Eppelheimer Straße und der angrenzenden Bahnlinie städtebaulich unverträglich ist.

Maß der baulichen Nutzung:

Die maximal zulässige Grundfläche für Gebäude beträgt 3.400 m².

Die maximal zulässige Grundfläche darf gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. m. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO durch die Grundflächen von Nebenanlagen und Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von GRZ=1,0 überschritten werden.

Höhe baulicher Anlagen: Die Bezugshöhe BZH zur Ermittlung der maximalen Gebäudehöhe wird im zeichnerischen Teil als absolute Höhe über Normalhöhennull festgesetzt. Sie beträgt 113,00 m ü.NN. Die Gebäudehöhe ist das Maß zwischen der Bezugshöhe und dem höchstgelegenen Punkt der Dachhaut. Bei Flachdächern ist die Gebäudehöhe das Maß zwischen der Bezugshöhe und dem oberen Wandabschluss bzw. der Oberkante Flachdachattika. Bei Flachdachterrassen ist die Oberkante Brüstung maßgebend. Die maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) ist im zeichnerischen Teil festgesetzt.

Eine Überschreitung der maximal zulässigen Gebäudehöhe um maximal 2 m durch untergeordnete Aufbauten zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen für das Gebäude, die über die Gebäudeoberkante hinaus reichen, ist zulässig. Die maschinentechnischen Anlagen sind einzuhausen. Zu den Traufkanten ist ein Mindestabstand von 5 m einzuhalten.

Begründung:

Die festgesetzte maximal zulässige Grundfläche orientiert sich am konkret geplanten Bauvorhaben. In Bezug auf die Grundstücksfläche ergibt sich eine GRZ von ca. 0,65. Die Rahmenplanung Bahnstadt gibt als Richtwert für die bauliche Ausnutzung des Baufeldes C1 eine Grundflächenzahl von 0,6 vor, sie bedarf aber der weiteren, projektbezogenen Ausdifferenzierung. Die Vorgabe der Rahmenplanung bezieht sich auf das gesamte Baufeld C1, innerhalb dessen zwischenzeitlich das Grundstück gebildet wurde. Die festgesetzte Grundfläche von 0,65 ist städtebaulich verträglich.

Die Erforderlichkeit für die Zulassung einer Überschreitung der maximal zulässigen Grundfläche durch die Grundflächen von Nebenanlagen und Tiefgaragen bis zu einer Vollversiegelung des Grundstücks ergibt sich ebenfalls aus der konkreten Planung. Die Überschreitung ist erforderlich, da die notwendigen Stellplätze sonst nicht auf dem Vorhabengrundstück untergebracht werden können.

Die maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen ergibt sich aus der konkreten Planung. Die Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt werden eingehalten. Mit der Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe ist in Verbindung mit der festgesetzten Grundflächenzahl die maximal mögliche Kubatur ausreichend umschrieben. Eine Erforderlichkeit für die Festsetzung einer Geschoßflächenzahl, einer Baumassenzahl oder einer Zahl der zulässigen Vollgeschosse besteht nicht.

Es ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung auf dem Dach maschinentechnische Anlagen z.B. für Lüftungsanlagen oder Aufzüge erforderlich werden. Damit diese Anlagen stadträumlich nicht wirksam werden, wird eine Überschreitung der maximal zulässigen Gebäudehöhen für

diese Gebäudeteile auf 2 m Höhe begrenzt. Zugleich sind diese Anlagen einzuhaufen; zu den Traufkanten sind Abstände von mindestens 5 m einzuhalten.

7.1.2 überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen und Baulinien im zeichnerischen Teil festgesetzt.

Von der festgesetzten Baulinie entlang der Da-Vinci-Straße und der Eppelheimer Straße kann ab einer Höhe von 15,5 m gemessen am Bezugspunkt über die gesamte Gebäudelänge um maximal 23,5 m zurückgewichen werden.

Von den festgesetzten Baulinien entlang der Eppelheimer Straße und an der Ostseite ab einer Höhe von 15,5 m gemessen am Bezugspunkt um bis zu 3,5 m zurückgewichen werden.

Von den festgesetzten Baulinien entlang der Eppelheimer Straße und der Da-Vinci-Straße kann im Erdgeschoss um bis zu 7 m zurückgewichen werden.

Bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche und Tiefgaragenzufahrten sind innerhalb der überbaubaren Flächen sowie innerhalb der Flächen für Tiefgaragen zulässig.

Untergeordnete Gebäudeteile (z.B. Vordächer, etc.) dürfen die Baugrenzen und Baulinien überschreiten.

Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt 0,125 der Wandhöhe.

Begründung:

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche ist auf Grundlage der in der Rahmenplanung Bahnstadt verankerten stadträumlichen Planungskonzeption erfolgt, wonach sich das geplante Gebäude einerseits in Fortführung der vorhandenen Bauflucht der Eppelheimer Straße entwickeln soll und andererseits den Straßenraum der künftigen Da-Vinci-Straße fassen soll. Zur Sicherung eines Anbaus an diese stadträumlich wichtigen Kanten ist jeweils eine Baulinie festgesetzt. Die Baulinie Richtung Westen dient der abschließenden Klärung der maximal möglichen Lücke zur angrenzenden Bebauung vor dem Hintergrund der angestrebten Bildung einer städtebaulich wirksamen Raumkante an der Eppelheimer Straße.

Mit den Festsetzungen zur Zulässigkeit eines Zurückweichens von den Baulinien soll im Eingangsbereich ein überdachter Zugangsbereich außerhalb des Gebäudes mit ausreichend Stauraum auch bei starkem Besucherandrang ermöglicht werden. Das Zurückweichen von den Baulinien ab einer Höhe von 15,5 m dient der Dachterrassennutzung. Mit technischen Aufbauten (z.B. Aufzug, Treppenhaus, Lüftungsanlagen, etc.) sind die festgesetzten Baulinien nicht einzuhalten.

Richtung Westen ergibt sich der Baulinienabstand aus den Erfordernissen einer Tiefgaragenzufahrt bzw. der Option für eine Zufahrt zum nördlich angrenzenden Grundstück.

Die Festsetzung der Tiefe der Abstandsflächen ist erforderlich, da im Bebauungsplan keine Gebietsart nach der Baunutzungsverordnung festgesetzt wird und damit die zugrunde zu legende Tiefe der Abstandsfläche gemäß § 5 LBauO nicht eindeutig ableitbar ist. Das Grundstück wird analog zu einem Gewerbegebiet betrachtet, somit ergibt sich eine erforderliche Tiefe der Abstandsfläche von 0,125 der Wandhöhe.

Untergeordnete Gebäudeteile (Zugänge, Überdachungen etc.), sind zur flexibleren Ausgestaltung des Grundstücks auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Die Festsetzung der Tiefe der Abstandsflächen ist erforderlich, da im Bebauungsplan keine Gebietsart nach der Baunutzungsverordnung festgesetzt wird und damit die zugrunde zu legende Tiefe der Abstandsfläche gemäß § 5 LBO nicht eindeutig ableitbar ist. Das Grundstück wird analog zu einem Gewerbegebiet betrachtet, somit ergibt sich eine erforderliche Tiefe der Abstandsfläche von 0,125 der Wandhöhe.

7.1.3 Flächen für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

PKW-Stellplätze und PKW-Garagen sind in das Gebäude zu integrieren.

Fahrrad-Stellplätze sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Begründung

Die Festsetzung setzt in Hinblick auf PKW-Stellplätze die Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt und der Qualitätsbausteine zur Bahnstadt um.

Einschränkungen der Zulässigkeit von Fahrradstellplätzen sind nicht erforderlich. Vielmehr gilt es, Raum für eine ausreichende Berücksichtigung des Radverkehrs zu bieten.

7.1.4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB)

Die in der Planzeichnung festgesetzten Bäume sind mit Ersatzverpflichtung anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten. Pflanzungen sind mit ::: (wird im weiteren Verfahren ergänzt) vorzunehmen. Je Baumstandort ist ein mindestens 16 m³ großer durchwurzelbarer Raum herzustellen. Abweichungen von den festgesetzten Standorten bis 5 m sind im Rahmen der Erschließung und Abstimmung von Flächen für die Feuerwehr (Zufahrten, Aufstellflächen) möglich.

Für Neupflanzungen von Bäumen und Sträuchern sind überwiegend standortgerechte und heimische Laubgehölze zu verwenden.

Dachflächen sind zu mindestens 33 % intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Die Dachflächen sind mit einer standortgerechten Gras-Kräuter-Mischung unter Berücksichtigung des „Handlungsleitfadens zu Dachbegrünung in Heidelberg“ anzusäen oder zu bepflanzen.

Dachflächen aus den unbeschichteten Metallen Kupfer, Zink und Blei sind unzulässig.

Die Stellplatzflächen für Fahrräder sind einschließlich deren Zuwegung mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen.

Begründung

Die Festsetzung zum Anpflanzen von Bäume dient der Sicherung für das Stadtbild wichtiger Bäume. Bei den Pflanzungen wird, zur Einfügung der Bäume in die beabsichtigte Straßenraumgestaltung der Eppelheimer Straße die Art (...) bestimmt.

Abweichungen der festgesetzten Baumstandorte bis 5 m sind im Rahmen der Erschließung und Abstimmung von Flächen für die Feuerwehr (Zufahrten, Aufstellflächen) möglich.

Die Festsetzung zur überwiegenden Verwendung standortgerechte und heimische Laubgehölze für die Neupflanzungen von Bäumen und Sträuchern ergibt sich aus den Qualitätsbausteinen zur Bahnstadt.

Aufgrund der Flachdachnutzung als Dachterrasse, sollen, im Gegensatz zu der am 06.04.2008 vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG, 33 % der Dachflächen intensiv begrünt werden. Die Ausnahmegenehmigung fordert eine 66 prozentige extensive Dachbegrünung.

Mit einem Verbot von Dachflächen aus den unbeschichteten Metallen Kupfer, Zink und Blei soll Eintrag von Schwermetallen in das Abwasser bzw. - bei Versickerung – in den Boden vermieden werden.

Die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge im Bereich der Stellplatzflächen für Fahrräder und deren Zuwegung ergibt sich aus den Erfordernissen des Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzeptes.

7.2 Kennzeichnungen

Kennzeichnungen sind nicht erforderlich.

7.3 Nachrichtliche Übernahmen

Nachrichtliche Übernahmen sind nicht erforderlich.

7.4 Hinweise

Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet in der Wasserschutzzone III B des Wasserwerks Rheinau liegt. Aus der Rechtsverordnung zum Wasserschutzgebiet können sich insbesondere ergänzende Anforderungen an die Zulässigkeit baulicher Anlagen, die Anforderungen an die Dichtigkeit von Kanalleitungen oder die Versickerung von Niederschlagswasser ergeben.

Der Hinweis zum Denkmalschutz dient dazu, dass den Belangen des Denkmalschutzes ausreichend Beachtung geschenkt wird.

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, ist.

Weiterhin wird auf das Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept hingewiesen. Dieses 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 1 mal in 5 Jahren in die Kanalisation abgeleitet werden.

Auf das Planungsgebiet wirken erhebliche Schallimmissionen von der angrenzenden Eppelheimer Straße und der Bahnlinie ein. Daher wird mit schutzwürdigen Nutzungen (z.B. Büroräume, Personalräume) zur Gewährleistung ausreichend ge-

sonder Arbeitsbedingungen ein ausreichender baulicher Schallschutz erforderlich. Da sich diese Anforderung bereits aus § 14 Abs. 1 LBO („Gebäude müssen einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz haben“) ergibt, genügt anstelle einer Festsetzung ein diesbezüglicher Hinweis.

Auf die bahnbedingten Immissionen (insbesondere Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder) wird hingewiesen. Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus können gegenüber der DB AG keine Ansprüche für die Errichtung von Schutzmaßnahmen in Bezug auf Lärmimmissionen geltend gemacht werden.

Entlang der Grenze zu den Bahnanlagen ist das Grundstück mit einer dauerhaften Einfriedung ohne Öffnung abzugrenzen.

Bei Werbeanlagen darf keine Verwechslungsgefahr mit Signalanlagen der Deutschen Bahn AG entstehen. Eine Blendwirkung der Werbeanlagen in Richtung der Bahnlinie ist auszuschließen.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Einleitungsbeschluss

Der Einleitungsbeschluss gemäß § 12 BauGB wurde auf Antrag des Vorhabenträgers vom 07.12.2017 in der Gemeinderatssitzung am 12.04.2018 gefasst. Die Veröffentlichung des Einleitungsbeschlusses erfolgte im Heidelberger Stadtblatt am 25.04.2018. Vor der Einleitung des Verfahrens wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt.

8.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

8.4 Offenlagebeschluss

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

8.5 Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

9 Durchführung und Kosten

9.1 Grundbesitzverhältnisse

Die Flächen im Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans befanden sich im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg und der Stadt. Der Vorhabenträger hat für das Grundstück bereits einen Kaufvertrag geschlossen.

9.2 Durchführungsvertrag

Zwischen der Stadt Heidelberg und dem Vorhabenträger wurde am xx.xx.201x ein Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB geschlossen. In diesem Vertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger das Vorhaben entsprechend dem Bebauungs-

plan und dem Vorhaben- und Erschließungsplan innerhalb einer definierten Frist zu beginnen und fertig zu stellen, die gesamten Planungs- und Gutachtenskosten zu übernehmen.

Weiterhin verpflichtet sich der Vorhabenträger

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

9.3 Bodenordnung

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

10 Zusammenfassende Erklärung

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

10.1 Berücksichtigung der Umweltbelange

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

10.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

10.3 Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

B Örtliche Bauvorschriften

Örtliche Bauvorschriften Gestalterische Festsetzungen

Werbeanlagen

Werbeanlagen sind nur unmittelbar an der Gebäudefassade und nur an den im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellten Flächen zulässig

Unzulässig sind freistehende Werbeanlagen, Werbeanlagen oberhalb der Attikahöhe des Gebäudes sowie Werbeanlagen für Produkte und Leistungen, die nicht Gegenstand des Vorhabens sind (Fremdwerbung).

Begründung:

Mit den Festsetzungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen soll dem Gestaltungsanspruch aus dem Rahmenplan Bahnstadt und der zentralen Situation des Grundstücks Rechnung getragen werden. Die Konzeption der Lage der Werbeflächen wurde im Fassadenwettbewerb entwickelt und auf die Fassaden abgestimmt. Damit soll eine visuelle Dominanz der Werbeanlagen vermieden und eine gestalterisch schlüssige Gesamtkonzeption gesichert werden.

Eine Erforderlichkeit für weitere gestalterische Festsetzungen wird nicht gesehen, da der Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wird. Die erforderlichen gestalterischen Anforderungen an das geplante Bauvorhaben sind in den mit der Stadt abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan integriert.

Das Werbekonzept wird im weiteren Verfahren ergänzt.

C Umweltbericht (s. Teil A Ziff. 4.3)

--- Wird im weiteren Verfahren ergänzt ---

Ausfertigungsvermerk

Die Begründung gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch zum Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift „Bahnstadt – Fitnesscenter“ hat mit dem Planentwurf öffentlich ausgelegen und wurde vom Gemeinderat am beschlossen.

Heidelberg, den

i.A.

Stefan Rees

Stadtplanungsamt