

Bauleitplanung
Stadt Heidelberg

Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften
Bahnstadt

„Bahnstadt West“
Nr. 61.32.15.09.00

Begründung
nach § 9 (8) BauGB

Stand: Fassung vom 20.01.2016
(Entwurf zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und
Behördenbeteiligung)

Inhalt

1	Erfordernis der Planaufstellung	6
1.1	Anlass, Ziel und Zweck der Planung	6
1.2	Allgemeine Planungsgrundsätze und –ziele	7
1.3	Bestehende Rechtsverhältnisse	8
1.4	Eigentumsverhältnisse	8
1.5	Lage des Plangebiets und Geltungsbereich	8
2	Einordnung in bestehende übergeordnete formelle Planungen	9
2.1	Landesentwicklungsprogramm Baden Württemberg	9
2.2	Regionalplan	10
2.3	Flächennutzungsplan	10
3	Einordnung in bestehende informelle Planungen	11
3.1	Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2015 (STEP)	11
3.2	Modell räumlicher Ordnung MRO	12
3.3	Rahmenplanung Bahnstadt	12
3.4	Qualitätsbausteine Bahnstadt	14
4	Bestehende Fachplanungen und Gutachten	16
4.1	Siedlungsstrukturkonzept	16
4.2	Freiflächenstrukturkonzept	16
4.3	Umweltplan	17
4.4	Schallimmissionsplan	18
4.5	Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	18
4.6	Mobilitätsnetz Heidelberg	18
4.7	Nahversorgungskonzept	18
5	Städtebauliche Planungskonzeption	19
5.1	Nutzung und Baustruktur	19
5.2	Verkehr	20
5.3	Grün	21
6	Planungsrechtliche Umsetzung der Konzeption und hierbei insbesondere zu berücksichtigende Belange	22
6.1	Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse	22
6.2	Gestaltung des Ortsbildes	24
6.3	Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung	24
6.4	Belange des Verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung	24
6.5	Belange der Ver- und Entsorgung	25
6.6	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	25

7	Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans	26
7.1	Festsetzungen für den Vorhaben- und Erschließungsplan (§ 12 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 BauGB)	26
7.1.1	Art der baulichen Nutzung	26
7.1.2	Maß der baulichen Nutzung:	29
7.1.3	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche, Tiefe der Abstandsflächen	31
7.1.4	Flächen für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	32
7.1.5	Versorgungsflächen	33
7.1.6	Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	33
7.1.7	Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	34
7.1.8	Grünflächen	34
7.1.9	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)	34
7.1.10	Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	36
7.1.11	Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	37
7.1.12	Bindungen für die Erhaltung und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)	37
7.2	Örtliche Bauvorschriften	37
7.2.1	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen (§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO Baden-Württemberg)	37
7.2.2	Werbeanlagen (§ 74 Abs. 1 Nr. 2 LBO Baden-Württemberg)	38
7.2.3	Gestaltung der unbebauten Flächen und Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter (§ 74 Abs. 1 Nr. 3 LBO Baden-Württemberg)	38
7.2.4	Beschränkung der Verwendung von Außenantennen (§ 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO Baden-Württemberg)	39
7.3	Kennzeichnungen	39
7.4	Nachrichtliche Übernahmen	39
7.5	Hinweise	39
8	Verfahren und Abwägung	40
8.1	Einleitungsbeschluss	40
8.2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung	40
8.3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange	41
8.4	Offenlagebeschluss	41

8.5	Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung	41
9	Durchführung und Kosten	41
9.1	Grundbesitzverhältnisse	41
9.2	Bodenordnung	41
10	Zusammenfassende Erklärung	42
10.1	Berücksichtigung der Umweltbelange	42
10.2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	42
10.3	Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten	42
B	Umweltbericht	43
1.	Beschreibung des Vorhabens	43
2.	Ziele des Umweltschutzes	44
3.	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	46
3.1	Beschreibung des Zustandes von Natur und Landschaft	46
3.2	Immissionen	49
3.3	Kultur- und Sachgüter	50
4.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	50
5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen	51
5.1	Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft	51
5.2	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Eingriffen in den Wasserhaushalt	52
5.3	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schall-immissionen	53
5.4	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffimmissionen	54
5.5	Energiekonzeption	54
6.	Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen der Planung	55
6.1	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	55
6.2	Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter	56
6.3	Immissionsbelastung Schall	57
6.4	Luftschadstoffbelastung	57
7.	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe von Auswahlgründen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	58
8.	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse	58

- | | | |
|-----|---|----|
| 9. | Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen | 58 |
| 10. | Allgemein verständliche Zusammenfassung | 59 |

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 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.

Mit dem Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Heidelberg und der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg GmbH & Co. KG (EGH) im April 2008 begann die konkrete Entwicklung und Bebauung von Heidelbergs neuem Stadtteil.

Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtlichen Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ wurde im Jahr 2009 die Bebauung der Bahnstadt eingeleitet. Seither wurden mehrere Bebauungsplanverfahren zur planungsrechtlichen Absicherung weiterer Bauabschnitte durchgeführt.

Aufgrund der anhaltend starken Nachfrage wird es nun erforderlich, weiteres Baurecht für den westlichen Bereich der Bahnstadt zu schaffen. Das städtebauliche Konzept für diese Entwicklung basiert auf der Rahmenplanung Bahnstadt und wird im Laufe des Verfahrens konkretisiert. Im Geltungsbereich sind gemäß der Rahmenplanung Flächen für Wohnungsbau und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Einerseits wird somit mit dem vorliegenden Bebauungsplan „Bahnstadt West“ die wohnbauliche Entwicklung am südlichen Rand des Stadtteils an der Kante zum Pfaffengrunder Feld fortgeführt. Die geplante Bebauung soll ihrer besonderen Lage und Funktion als „Stadtkante“ gerecht werden. Andererseits werden mit dem Bebauungsplan „Bahnstadt West“ die gewerblichen Entwicklungen zwischen der Eppelheimer Straße und dem Langen Anger bzw. der Grünen Meile sowie am westlichen Stadteingang zur Bahnstadt planungsrechtlich abgesichert.

Für die Straßenverkehrs- und Platzflächen liegt ein Vorentwurf auf der Grundlage des im Jahr 2014 entschiedenen Wettbewerbs „Bahnstadt – Freiraum West“ vor. Für die im Geltungsbereich liegende Straßenbahntrasse wurde über ein Planfeststellungsverfahren Baurecht geschaffen.

Der Bebauungsplan schafft damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Baufelder W 1.1; W 1.2; ED 3.1, ED 3.3, ED 4, ED 5, ED 6, ED 7 sowie E 4.1 der Rahmenplanung, inklusive aller öffentlichen Räume, wie

zum Beispiel das „Spitze Eck“, der „Morataplatz“, die „Eppelheimer Terrasse“ und die Straßenverkehrsflächen.

Der südliche Rand der Bahnstadt soll auf Grundlage des Vorentwurfs zur Promenade vom Büro Latz + Partner als Übergang zum Pfaffengrunder Feld als öffentlicher Grünraum entwickelt werden, der verschiedene Nutzungen aufnehmen soll:

- Anlage öffentlicher Spielplätze
- Geh- und Radwegeverbindung
- Ausgleichsfläche im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Arten im Böschungsbereich.

Die zwischen den Wohnbaufeldern bzw. zwischen Wohnbaufeld und Mischgebiet liegenden Platzbereiche „Eppelheimer Terrasse“ und „Spitzes Eck“ sind als urbane, multifunktional nutzbare Plätze konzipiert. Die Erdgeschosszonen der an die Plätze angrenzenden Gebäude der Baufelder ED 4, ED 5, ED 3.3 und E 4.1 sind gewerblich nutzbar und können der verbrauchernahen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen dienen.

Im Rahmen des Bebauungsplans soll die Umsetzung der für die gesamte Bahnstadt formulierten Ziele und Auflagen (Passivhausstandard, Dachbegrünung zu 66% der Dachflächen, Fernwärmeanschluss) sichergestellt werden.

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, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleistet werden.

Der Bebauungsplan soll dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere in der Stadtentwicklung, zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnstadt West“ sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze und -ziele relevant:

- die Wiedernutzung von Gewerbe- und Verkehrsbrachen, die Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung im Sinne eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden
- die Fortentwicklung und der Umbau vorhandener Ortsteile
- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- die Gewährleistung einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung
- die Sicherstellung einer angemessenen Gestaltung des Ortsbilds
- die Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- die Belange der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.

- die Abwehr von schädlichen Bodenveränderungen, Sanierung von Boden und Altlasten sowie Sanierung von hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden.
- Schutz und Vorsorge gegen Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen
- die Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz
- der sparsamer Umgang mit Energie und Nutzung regenerativer Energien

1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnstadt West“ liegt im Bereich der am 30.01.2008 vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg beschlossenen „Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs Bahnstadt der Stadt Heidelberg“ gemäß § 165 BauGB.

Gemäß § 166 Absatz 1 Satz 2 Baugesetzbuch hat die Gemeinde für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen und alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die vorgesehene Entwicklung zu verwirklichen. Der Bebauungsplan „Bahnstadt – West“ wird die erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen für eine zügige Entwicklung des dritten Bauabschnitts der Entwicklungsmaßnahme schaffen.

Der Baufluchtenplan „Eppelheimer Straße Ost“ aus dem Jahr 1959 regelt für die südlich der Eppelheimer Straße gelegenen Baugrundstücke nur eine 5 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 bzw. für die bereits bebauten Areale nach § 34 BauGB ergibt.

1.4 Eigentumsverhältnisse

Der Großteil der im Geltungsbereich gelegenen Flächen befindet sich im Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH). Auf den Flächen der EGH sind größtenteils bislang keine baulichen Anlagen vorhanden.

Im Bereich des geplanten Straßenraums sind private, teilweise bebaute Grundstücke von der Planung betroffen. Die Verwaltung verhandelt gegenwärtig mit den Eigentümern über den Erwerb von Teilgrundstücken in der Bahnstadt, die zur Erstellung des öffentlichen Straßenraums, vor allem zum Bau der Straßenbahn, erforderlich sind.

Betroffen sind weiterhin bislang gewerblich genutzte private Grundstücke südlich der Eppelheimer Straße. Mit den betroffenen Eigentümern sind die EGH und die Verwaltung auch hier bereits in Verhandlungen.

1.5 Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich in der Gemarkung Bahnstadt und wird begrenzt

- im Norden: durch die südliche Grenze der Eppelheimer Straße bzw. der Henkel-Teroson-Straße
- im Osten durch die westliche Grenze der Agnesistraße und der Kumamotostraße
- im Süden durch die derzeitige Böschung zum Pfaffengrunder Feld

- im Westen durch eine Linie vom Flurstück 3396/15 zur Henkel-Teroson-Straße

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Flurstücke 4040, 4040/2, 4040/3, 4040/4, 4044, 4046, 4048, 4051, 4060 (teilweise), 4060/3 (teilweise), 4060/4, 4219/3 (teilweise), 6612/12, 6614/16, 6616 (teilweise) und 8015/3 (teilweise).

Die genaue räumliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ergibt sich aus der Planzeichnung zum Bebauungsplan im Maßstab 1:1.000, in der Fassung vom 20.01.2016.

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 Landschaftschutzes berücksichtigen.
- Zur Deckung des Wohnraumbedarfs sind vorrangig vorhandene Wohngebiete funktionsfähig zu halten und weiterzuentwickeln sowie innerörtliche Möglichkeiten der Wohnraumschaffung auszuschöpfen,
- Baumaßnahmen sollen sich hinsichtlich Art und Umfang in die Siedlungsstruktur und die Landschaft einfügen. Auf flächensparende 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

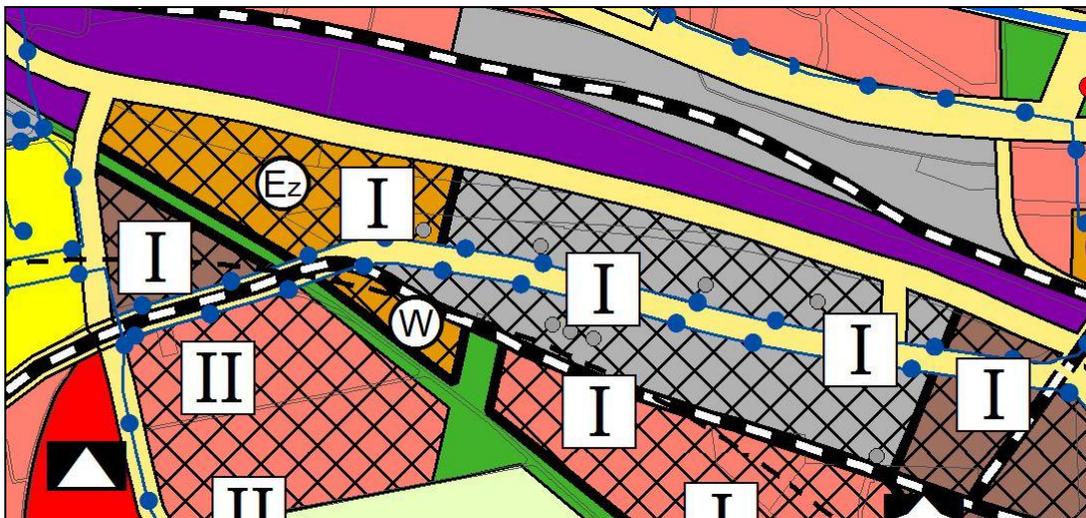
Die Planung der Bahnstadt als Siedlungsbereich für Wohnen und Gewerbe ist in den im September 2014 genehmigten Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar 2020 eingeflossen. Dem entsprechend ist der nördliche Teil des Plangebiets als „Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe – Bestand“ und der südliche Teil als „Siedlungsfläche Wohnen – Planung“ dargestellt. Für den nördlichen Teil des Plangebiets besteht zugleich eine Darstellung als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte (Z)“.

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 Nachbarchchaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist die Fläche des Bebauungsplans südlich der künftigen Straßenbahntrasse als Wohnbaufläche und nördlich davon als gewerbliche Baufläche dargestellt. Für den westlichen Teilbereich besteht eine Ausweisung als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Wissenschaftliche Einrichtung“. Die übergeordnete Verkehrsführung ist entsprechend der ursprünglichen Rahmenplanung zur Bahnstadt mit einer Bahnrandstraße bei Beibehaltung des bisherigen Verlaufs der Eppelheimer Straße dargestellt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarchchaftsverbandes Heidelberg-Mannheim

Die im Jahr 2003 von der Stadt Heidelberg beschlossene Rahmenplanung wurde durch die Integration fachspezifischer Konzepte und die Optimierung der Gesamtplanung mehrfach überarbeitet. Im Zuge der Fortschreibung der Rahmenplanung wurde auf die Bahnrandstraße verzichtet und stattdessen als Haupteerschließungsachse für den Kfz-Verkehr eine Verknüpfung der Eppelheimer Straße mit der Henkel-Teroson-Straße vorgesehen. Zugleich konkretisierte sich das Ziel, innerhalb der Bahnstadt auch gemischte Bauflächen auszuweisen und damit den gewünschten Nutzungsmix aus Wohnen, hochwertigen Dienstleistungen und gewerblichen Nutzungen sowie ergänzenden Versorgungsfunktionen zu ermöglichen.

Die geringfügigen Modifizierungen in der Abgrenzung der einzelnen Gebietskategorien gegeneinander auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind vom Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB abgedeckt.

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.

Der Mobilisierung der Innenentwicklungspotenziale und der Aktivierung der Stadtumbaupotenziale 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 Gewerbe- neubau 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 (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.

Als Leitsätze des MRO werden unter anderen formuliert:

- 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.

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“.

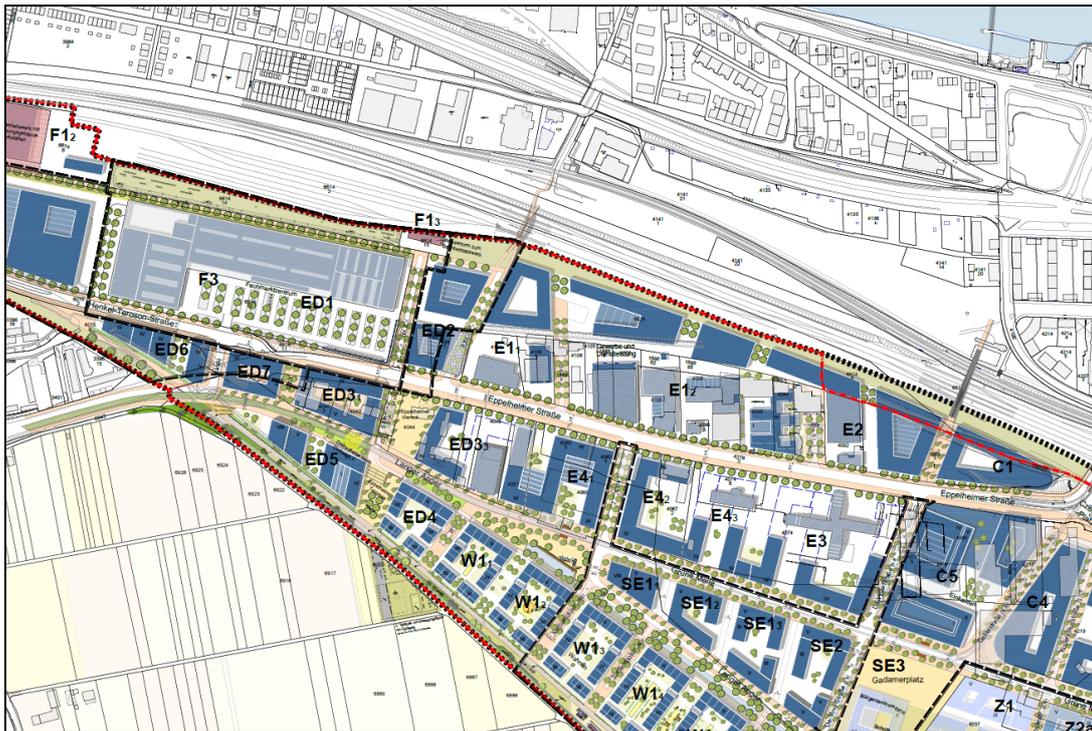
Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des Modells räumlicher Ordnung.

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

Das Planungsgebiet liegt im westlichen Teilbereich des Rahmenplans Bahnstadt zwischen der Eppelheimer Straße und dem Pfaffengrunder Feld. Es umfasst die Baufelder W 1.1; W 1.2; ED 3.1, ED 3.3, ED 4, ED 5, ED 6, ED 7 sowie E 4.1 der Rahmenplanung, inklusive aller öffentlichen Räume, wie zum Beispiel das „Spitze Eck“, der „Morataplatz“, die „Eppelheimer Terrasse“ und die Straßenverkehrsflächen.



Ausschnitt aus der Rahmenplanung Bahnstadt – Fortschreibung 2012

Die Rahmenplanung sieht eine an den bestehenden und künftigen Straßenräumen orientierte Blockrandbebauung vor.

Die Rahmenplanung sieht als Stadtkante zum Pfaffengrunder Feld „Wohnterrassen“ in Form von Wohngebieten, die auch einzelne Dienstleistungen aufnehmen, vor. 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.

Nördlich des Langen Angers bis zur Eppelheimer Straße sowie westlich der Eppelheimer Terrasse folgen Baufelder für gewerbliche Nutzungen.

Als Städtebauliche Kennzahlen und Dichte werden in der Anlage 1 zum Textteil des Rahmenplans 2007 folgende Werte genannt:

Baufeld	Art der baulichen Nutzung	Grundflächenzahl	Geschossflächenzahl	Geschossigkeit
W 1.1, W 1.2	Allg. Wohngebiet	0,4	1,6	IV - VI
E 4.1, ED 3.1, ED 3.3, ED 7	Gewerbegebiet	0,6	2,4	IV - VI
ED 4	Mischgebiet	0,6	1,8	IV - V
ED 5	Sondergebiet	0,6	2,4	IV - VI

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. Den einzelnen Baufeldern des Planungsgebiets kommen folgende Funktionen zu:

- Baufelder ED3: Eppelheimer Dreieck – Nahtstelle und Schwerpunkt unterschiedlicher Gewerbegebiete
- Baufelder W1: Wohnterrassen

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 verkehrliche Ziel abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfragestruktur von Beschäftigten, Bewohnern, Besuchern und Kunden, die Anzahl der herzustellen den 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 Schienennah- und -fernverkehr. Der Stadtteil selber 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.

Im Bebauungsplan sind für 66 Prozent der Dachflächen eine extensive Dachbegrünung sowie die Verwendung versickerungsfähiger Beläge auf befestigten Flächen festzusetzen.

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

Im städtebaulichen Leitplan ist das Plangebiet als Schwerpunktraum Stadterweiterung mit einer Mischung aus Wohnen (einschließlich Nahversorgung) und Gewerbe dargestellt.

Der Baudichteplan des Siedlungsstrukturkonzepts gibt zwischen der Eppelheimer Straße und dem Langen Anger eine überwiegend geschlossene Bauweise, bei einer Traufhöhe von maximal 15 m und eine Grundflächenzahl zwischen 0,41 und 0,6 vor. Zwischen Langem Anger und der Promenade ist eine überwiegend offene Bauweise bei einer Traufhöhe von maximal 9 m und eine Grundflächenzahl zwischen 0,31 und 0,4 vor

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

4.4 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.

4.5 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 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.

4.6 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 Planfeststellungsbeschluss wurde am 25.09.2015 erlassen. Der Baubeginn ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

4.7 Nahversorgungskonzept

Das im Juni 2013 vom Gemeinderat beschlossene Nahversorgungskonzept gibt einen Überblick über die wohnungsnah Versorgung in der Gesamtstadt Heidelberg sowie in den Stadtteilen. Es bewertet, ob ausreichend Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs – Nahrungs- und Genussmittel, aber auch Produkte aus den Bereichen Drogerie, Apotheke oder Schreibwarenhandel – fußläufig erreichbar sind. Dabei macht es konkrete Handlungsempfehlungen mit Bindungswirkung für die Zukunft. Ziel ist es, die Nahversorgungssituation für die Heidelberger Bürgerinnen und Bürger zu sichern und zu verbessern. Damit verbunden ist der Erhalt und die Stärkung der Stadtteilzentren als Versorgungsräume für die Zukunft.

Der neu entstehende Stadtteil Bahnstadt wurde bei den Bewertungen des Gutachters nicht berücksichtigt. Jedoch lassen die Entwicklungen hier einen zukünftig ansteigenden Bedarf an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung erwarten. Der Bedarf wird dabei von rund 5.000 Menschen, die in dem Stadtteil wohnen werden und weiteren knapp 7.000 Menschen die dort arbeiten, geprägt.

Wesentlich für den neuen Stadtteil sind der Aufbau eines auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmten Nahversorgungsangebotes und die Schaffung einer urbanen Siedlungsstruktur. Dabei ist das Angebot an die perspektivische Größe des Stadtteils und seine zentrale Lage in Heidelberg anzupassen.

5 Städtebauliche Planungskonzeption

5.1 Nutzung und Baustruktur

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.

Innerhalb des Planungsgebiets ergeben sich einerseits Stadtquartiere mit einem Schwerpunkt für gewerbliche Nutzungen sowie andererseits Quartiere mit einem Schwerpunkt für Wohnnutzungen. Als bindendes Glied zwischen diesen Schwerpunktnutzungen ist ein gemischter Nutzungsabschnitt geplant.

Die Stadtquartiere mit vorwiegend gewerblicher Nutzung sind aufgrund der im Umfeld vorhandenen Nutzungen südlich der Eppelheimer Straße sowie südlich der Henkel-Teroson-Straße angeordnet. Konzipiert sind diese Flächen für eine vorwiegend nicht wesentlich störende gewerbliche Nutzung für Handel, Dienstleistungen, Verwaltungen und Büronutzungen. Sie sollen damit eine hohe Dichte qualifizierter Arbeitsplätze in geringer Entfernung zu den Wohnquartieren bieten und so zu einer Stadt der kurzen Wege beitragen. Die Baustruktur dieser Quartiere orientiert sich – wie auch die übrigen Quartiere der Bahnstadt – an der klassischen urbanen Blockrandbebauung mit mehrgeschossigen Baukörpern.

Die Stadtquartiere mit vorwiegender Wohnnutzung liegen zwischen Langem Anger und der Promenade zum Pfaffengrunder Feld. Sie führen damit die bereits realisierte Wohnbebauung in der Bahnstadt nach Westen fort. Die Baustruktur dieser Baufelder übernimmt die wesentlichen Eckpunkte der angrenzenden Wohnbebauung:

- Neuinterpretation der klassischen urbanen Blockrandbebauung
- einfache, klare Gliederung mit vielfältigen und attraktiven räumlichen Beziehungen
- Abstufung der Baudichte und Geschossigkeit zur Promenade
- Formulierung einer einheitlichen, repräsentativen Stadtansicht von Süden
- Vielfalt von Haus- und Wohnungstypen mit unterschiedlich großen Wohnflächen für diverse Wohnformen
- Durchwegung der Blockinnenbereiche
- in die Baustruktur integrierte Parkierungslösung in Tiefgaragen.

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

Als Bindeglied zwischen den gewerblichen Nutzungen und den Wohnnutzungen ist nördlich des Langer Angers eine Mischnutzung vorgesehen, die dazu beitragen soll, einen ausgewogenen Nutzungsmix innerhalb der Bahnstadt zu gewährleisten. Die Erdgeschosszone bleibt gewerblichen Nutzungen vorbehalten; erst ab dem zweiten Obergeschoss sollen regelmäßig Wohnungen möglich sein. In der baustrukturellen Ausformung orientiert sich das Mischgebiet wie die Wohnbebauung an der klassischen urbanen Blockrandbebauung.

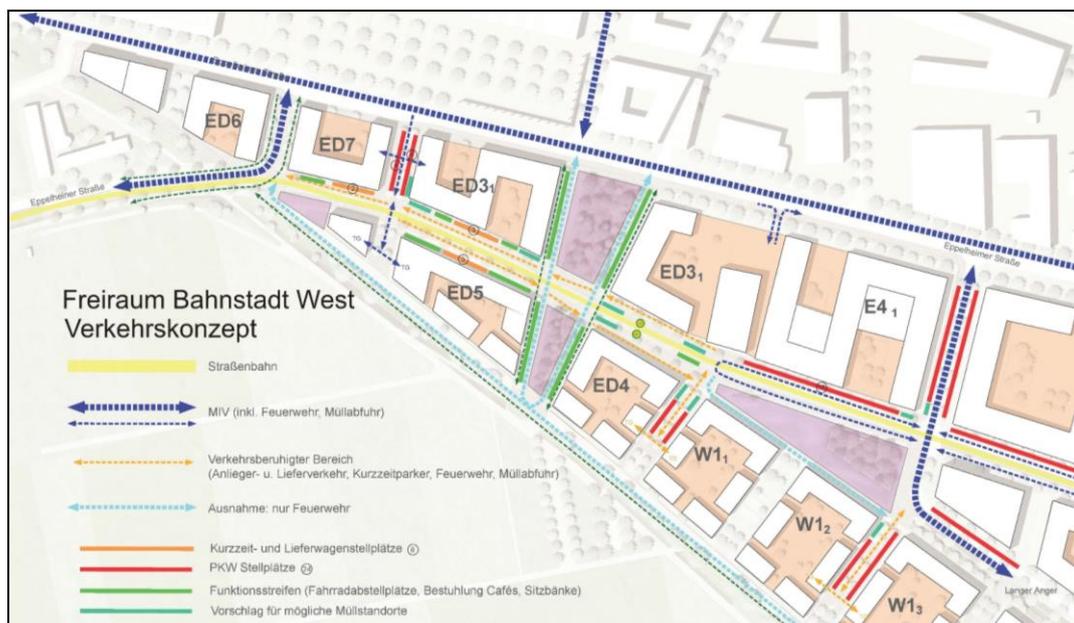
Stadtstrukturell bildet das Planungsgebiet den westlichen Eingang zur Bahnstadt. Analog zum östlichen Stadteingang an der Speyerer Straße ist daher an der Eppelheimer Straße die Ausbildung eines markanten Stadteingangs mit bis zu sieben Vollgeschossen vorgesehen.

5.2 Verkehr

Individualverkehr

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

Der innere Verkehr des Plangebiets wird im östlichen Teilbereich – östlich der Eppelheimer Terrasse - über die Agnesstraße verteilt. Die Feinerschließung der Wohnbauflächen erfolgt von der Kumamotostraße sowie der Marie-Baum-Straße aus. Diese als verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehenen Straßen bieten beidseitig öffentliche Stellplätze als Längsparkstreifen. Von diesen Straßen werden zudem die Tiefgaragen unter den Baublöcken W 1.1, W 1.2 und ED 4 erschlossen. Die Anfahrbarkeit der Häuser wird durch befahrbare Wohnstraßen und -wege garantiert, die Gebäude im Innenbereich und an der Promenade sind über die Innerschließung des Quartiers anzufahren.



Verkehrskonzept Bahnstadt West

Die Bauflächen westlich der Eppelheimer Terrasse werden über die Marga-Faulstich-Straße, die Baufläche westlich der Eppelheimer Straße von der Eppelheimer Straße bzw. der Henkel-Teroson-Straße aus erschlossen.

Die Eppelheimer Terrasse und der Morataplatz selbst sind für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar. Entlang des Langen Angers sind untergeordnete befahrbare Wohnstraßen und -wege vorgesehen, die die Anfahbarkeit der einzelnen Gebäude garantieren.

Entsprechend dem Parkraumkonzept für die Bahnstadt werden die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet. Stellplätze für die Bewohner und Beschäftigten werden ausschließlich in Tiefgaragen realisiert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr wird durch die Verlegung der Straßenbahnlinie in die Grüne Meile gesichert. An zentraler Stelle unmittelbar östlich der Eppelheimer Terrasse ist eine Haltestelle vorgesehen.

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist gesichert.

Radverkehr

Über die Promenade, die geplante Radwegeverbindung von der Pfaffengrunder Terrasse nach Norden und die Brücke über die Speyerer Straße nach Süden ist das Plangebiet für den Radverkehr attraktiv und mit allen angrenzenden Stadtteilen gut verknüpft.

Entlang der Eppelheimer Straße und der Henkel-Teroson-Straße sind beidseitig Radwege geplant. Der Lange Anger und die davon abzweigenden Stichstraßen gehören zu einer Tempo-30-Zone, so dass auch im Gebiet gut mit dem Fahrrad gefahren werden kann.

5.3 Grün

Zur Gestaltung der Freiflächen im westlichen Teil der Bahnstadt hat die Stadt Heidelberg einen Wettbewerb ausgelobt, in dem in einem Ideenteil die städtebauliche Perspektive für den westlichen Teil der Bahnstadt weiterzuentwickeln war und in einem Realisierungsteil die Gestaltung der öffentlichen Räume zu klären war. Aus diesem Wettbewerb ist das Büro KRAFT.RAUM als Sieger hervorgegangen.

Das Freiraumkonzept für die Bahnstadt West greift das vorhandene Konzept der individuell thematisierten Freiräume auf und führt sie durch das gesamte Areal bis zum Eppelheimer Dreieck fort:

- Das Spitze Eck bildet den östlichen Auftakt für die Freiflächen im Plangebiet und definiert das westliche Ende des Langen Angers.
- Auf der Eppelheimer Terrasse und dem Morataplatz sollen großzügige Baumhaine mit integrierten Spielflächen für Kinder entstehen.
- Das Eppelheimer Dreieck wird als Platzfläche angelegt, die sich als Balkon aus dem vorhandenen Gelände der Bahnstadt entwickelt und Blicke über das Pfaffengrunder Feld bietet. Die Platzfläche selbst bildet den westlichen Auftakt in die Bahnstadt und wird in Anlehnung an die angrenzenden Felder freigestellt.

Die Gestaltung der Promenade wird entsprechend den bereits realisierten Teilabschnitten als öffentliche Grünfläche, die unterschiedliche Nutzungen aufnimmt, fortgeführt. Im regelmäßigen Abstand sind öffentliche Spielbereiche vorgesehen, so im Planungsgebiet auf den westlichen Plätzen (Eppelheimer Terrasse und Morataplatz).

Der Böschungsraum zum Pfaffengrunder Feld dient als ökologische Ausgleichsfläche. 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 geplant sind.

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

Die Aussagen des schalltechnischen Gutachtens zur Rahmenplanung sind insbesondere im Hinblick auf den Verkehrslärm für den vorliegenden Bebauungsplan vor dem Hintergrund einer gegenüber der Rahmenplanung geänderten Verkehrsplanung, veränderter Verkehrszahlen des Straßen- und Schienenverkehrs und einer überarbeiteten städtebaulichen Planung nicht mehr aktuell.

Daher erfolgt auf der Ebene des vorliegenden Bebauungsplans eine Fortschreibung des Gutachtens. Das Gutachten wird dabei folgende Themen untersuchen:

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Straßenverkehrslärm auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Verkehrslärm der Eisenbahn und der geplante Straßenbahntrasse auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm) auf die geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen im Plangebiet auf die vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen

Die Ergebnisse der Fortschreibung des Gutachtens werden in die Offenlagefassung des Bebauungsplans integriert.

Die auf Ebene des Bebauungsplans zu untersuchende Aufgabenstellung

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen der Zunahme des Straßenverkehrslärms auf den das Plangebiet erschließenden vorhandenen öffentlichen Straßen

soll im Zuge der Fortschreibung des schalltechnischen Gutachtens für das Gesamtgebiet der Bahnstadt Heidelberg zeitnah erfolgen.

Gewerbelärmimmissionen

Auf das Planungsgebiet wirken Gewerbelärmimmissionen der Gewerbebetriebe entlang der Eppelheimer Straße sowie der Henkel-Teroson-Straße ein. Maßgebend sind hier insbesondere die Emissionen durch den Baumarkt an der Henkel-Teroson-Straße, während die übrigen bestehenden Betriebe aufgrund ihrer Nutzungs- und Betriebsstruktur keine erheblichen Schallemissionen erwarten lassen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wird daher die Geräuscheinwirkung des Baumarkts auf das Planungsgebiet näher untersucht. Die Ergebnisse werden in die Offenlagefassung des Bebauungsplans integriert.

Im Bereich der geplanten gewerblichen Bauflächen, aber auch im geplanten Mischgebiet, sind zudem zusätzliche Gewerbelärmimmissionen zu erwarten. Dieser Immissionsbelastung soll durch eine Nutzungsgliederung vorgebeugt werden. Entlang der Eppelheimer Straße werden Gewerbegebiete mit entsprechend geringerer immissionsschutzrechtlicher Schutzwürdigkeit gemäß der TA Lärm festgesetzt. Einem immissionsschutzrechtlichen Konflikt mit den nördlich der Eppelheimer Straße bestehenden gewerblichen Nutzungen wird so vorgebeugt.

Innerhalb der Gewerbegebiete wird die Art der zulässigen baulichen Nutzung so gesteuert, dass nur Betriebe angesiedelt werden dürfen, die das Wohnen im Sinne von § 6 BauNVO „nicht wesentlich stören“, die also auch in einem Mischgebiet zulässig wären. Ergänzend werden zwischen den Gewerbegebieten und den Allgemeinen Wohngebieten südlich des Langen Angers Mischgebietsflächen festgesetzt. Somit ist im Bereich der Allgemeinen Wohngebiete nicht mit Gewerbelärmimmissionen zu rechnen, die die Richtwerte der TA Lärm überschreiten. Im Einzelfall kann jedoch eine Überprüfung der Einhaltung der immissionsrichtwerte im Baugenehmigungsverfahren erforderlich werden.

Sport- und Freizeitanlagen

Die Rahmenplanung sieht am Diebsweg Ball- und Bewegungsspielflächen vor, u.a. mit einem Fußballfeld, einer Skateranlage, einem Beach-Volleyball-Feld und einem Basketballplatz. Auch wenn diese Planung bislang nicht konkretisiert ist, wird auf Ebene des Bebauungsplans Klärungsbedarf dahingehend gesehen, ob diese Nutzung mit der angrenzend geplanten Wohnnutzung in Einklang gebracht werden kann.

Daher wird das zu erstellende schalltechnische Gutachten auch die Auswirkungen der zu erwartenden Schallemissionen der Ball- und Bewegungsspielflächen am Diebsweg mit untersuchen. Je nach Ergebnis der Verträglichkeit ist über die erforderlichen städtebaulichen Konsequenzen zu entscheiden. Die Ergebnisse werden in die Offenlagefassung des Bebauungsplans integriert.

Altlasten

Im Altlasten- und Bodenschutzkataster der Stadt Heidelberg sind eine ehemalige Kiesgrube mit Altablagerungen verzeichnet. Bei der ehemaligen Kiesgrube wurden Auffüllungen von wenigen Zentimetern bis größer 8 m Mächtigkeit angetroffen. Im Bereich der Auffüllung ist mit punktuellen Belastungen zu rechnen. Die Kiesgrube wird im Bodenschutzkataster unter der Rubrik „Entsorgungsrelevant“ geführt. Der bei Baumaßnahmen anfallende Erdaushub ist allerdings zum Teil nicht frei verwertbar.

Ein Bodenmanagement wurde nur in einem Teil des Plangebietes durchgeführt. Seitens der Unteren Bodenschutzbehörde wird bei den vorgesehenen wohnbaulichen und gewerblichen Nutzungen hinsichtlich der Altlastenbearbeitung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans kein weiterer Handlungsbedarf gesehen. Eine Kennzeichnungspflicht im Bebauungsplan ist nicht erforderlich. Im Baugenehmigungsverfahren werden die entsprechenden Auflagen erteilt.

Für die öffentlichen Kinderspielplätze ist unbelasteter Boden (Z 0) einzubauen.

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.

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.

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 der Pfaffengrunder Terrasse 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. Darüber hinaus werden nördlich des Langen Angers im Bebauungsplan Mischgebiete ausgewiesen, die eine vielfältige Nutzungsstruktur ermöglichen.

Die an die Eppelheimer Straße und die Henkel-Teroson-Straße angrenzenden Gewerbegebiete sollen vorwiegend der Schaffung vielfältiger qualifizierter Arbeitsplätze in den Bereichen Verwaltung, Handel, Forschung und Dienstleistungen dienen.

6.4 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 Nutzungsmi-

schung aus Wohnen, Dienstleistungen, Versorgung und Arbeitsplätzen vorgegeben wird.

Das Planungsgebiet 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.

Hauptachse des westlichen Teils der Bahnstadt ist der Lange Anger bzw. die Grüne Meile mit der darin verlaufenden Straßenbahntrasse. Für den Individualverkehr ist der Lange Anger bzw. die Grüne Meile jedoch nicht durchgängig befahrbar. Vielmehr sind entlang des Langen Anger/ der Grünen Meile überwiegend nur befahrbare Wohnwege vorgesehen, die der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden Wohngebäude dienen, darüber hinaus jedoch keine Verbindungsfunktion aufweisen. Der Lange Anger/ die Grüne Meile sind damit weitestgehend verkehrsberuhigt ausgebildet.

Für den Individualverkehr erfolgt die Erschließung des westlichen Teils der Bahnstadt über die Eppelheimer Straße, die Marga-Faulstich-Straße sowie durch die Agnesistraße, die den Langen Anger über die Grüne Meile an die Eppelheimer Straße anbindet. Der weitergehenden Feinerschließung dienen die Marie-Baum-Straße sowie die unmittelbar östlich an das Planungsgebiet anschließende Kumamotostraße. Diese Wohnstraßen dienen der direkten Anfahbarkeit der Häuser inklusive der zugehörigen Tiefgaragen. Stellplätze sind hier nicht vorgesehen.

6.5 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Bahnstadt mit Elektrizität, Fernwärme und Wasser kann durch die Stadtwerke Heidelberg AG erfolgen. Die Standorte für Transformatorenstation sind mit dem Versorger abgestimmt. Die Anlagen werden auf den Baufeldern ED3, ED4 und ED4.1 eingefügt.

Die Wärmeversorgung erfolgt über einen Anschluss an die Fernwärmeleitung in der Eppelheimer Straße. Wärme- und Energieversorgung werden durch solare Zugewinne unterstützt.

Das Leitungsnetz der Stadtwerke Heidelberg ist in der Lage, den Mindestlöschwasserbedarf nach den technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405 (Juli 1978) bereitzustellen.

Das Niederschlagswasser soll durch die geplante Dachbegrünung so weit wie möglich zurückgehalten bzw. verzögert abgegeben werden. Insgesamt ist ein Abflussbeiwert von max. 0,5 einzuhalten. Schmutzwasser wird in die vorhandene Kanalisation eingeleitet.

Der Abwasser-Hauptsammler verläuft über die Baufelder ED 3.1 und ED 7. Eine lastenfremde Überbauung der Leitungstrasse einschließlich der Schutzstreifen ist grundsätzlich in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber, den Abwasserzweckverband Heidelberg, möglich.

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, das zu dem Ergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben in seiner Summe aus ineinander verketteten Wechselwirkungen zu Verbesserungen insbesondere für die Schutzgüter Mensch und Landschaft führt.

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

- Extensive Dachbegrünung zu mindestens 66%
- Maßnahmen des Artenschutzes
- Baumpflanzungen

Die einzelnen Maßnahmen sind in Teil B – Umweltbericht dargelegt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch die Entwicklung der Bahnstadt hervorgerufen werden, können durch die in diesem Umweltbericht verankerte Maßnahmenkonzeption ausgeglichen und somit für das Planungsgebiet hingenommen werden.

7 Begründung der Festsetzungen und sonstigen Planinhalte des Bebauungsplans

7.1 Festsetzungen für den Bebauungsplan (§ 9 Abs. 1 BauGB)

7.1.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeine Wohngebiete:

In den mit "TF1", "TF2" und "TF3" festgesetzten Teilen der Allgemeinen Wohngebiete

- *sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässig:*
 - *Wohngebäude,*
 - *die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,*
 - *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*
- *können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden*
 - *Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
 - *sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie*
 - *Anlagen für Verwaltungen*
- *sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO unzulässig*
 - *Gartenbaubetriebe und*
 - *Tankstellen.*

In den mit „TF4 und „TF5“ festgesetzten Teilen der Allgemeinen Wohngebiete

- *sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO und § 1 Abs. 7 BauNVO allgemein zulässig:*
 - *Wohnungen nur in Geschossen oberhalb des ersten Geschosses (Erdgeschosses),*
 - *die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,*
 - *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*

- *können gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden*
 - *Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
 - *sonstige nicht störende Gewerbebetriebe sowie*
 - *Anlagen für Verwaltungen und*
- *sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO unzulässig*
 - *Gartenbaubetriebe und*
 - *Tankstellen.*

Begründung zu den Festsetzungen für die Allgemeinen Wohngebiete:

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 an den Terrassen gewünscht. Insbesondere sind dafür die Erdgeschosse der Häuser an den Plätzen vorgesehen.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden im Wohngebiet ausgeschlossen. Diese würden der prominenten Lage der Wohnquartiere und dem hohen Qualitätsanspruch an die Bebauung widersprechen. Für die vorgenannten Nutzungen bestehen an anderer Stelle des Stadtgebiets aus städtebaulicher Sicht besser geeignete Ansiedlungsmöglichkeiten.

Mischgebiete

In den Mischgebieten

- *sind gemäß § 6 Abs. 2 und § 1 Abs. 7 BauNVO allgemein zulässig*
 - *Wohnungen oberhalb des ersten Obergeschosses,*
 - *Geschäfts- und Bürogebäude,*
 - *Einzelhandelsbetriebe*
 - *Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
 - *sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,*
 - *Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*
- *können gemäß § 6 Abs. 3 und § 1 Abs. 7 BauNVO ausnahmsweise zugelassen werden*
 - *Wohnungen im ersten Obergeschoss*
- *sind gemäß § 1 Abs. 5, § 1 Abs. 6 Nr. 1 und § 1 Abs. 9 BauNVO unzulässig*
 - *Gartenbaubetriebe,*
 - *Tankstellen,*
 - *Vergnügungsstätten im Sinne des § 6 Abs. 2 Nr.8 und § 6 Abs. 3 BauNVO, Schank- und Speisewirtschaften sowie Sonstige Gewerbebetriebe, wenn deren Angebot auf sexuelle Animation zielt; hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornogra-*

phischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

Begründung zu den Festsetzungen für die Mischgebiete:

Das Mischgebiet soll dazu beitragen, einen ausgewogenen Nutzungsmix innerhalb der Bahnstadt zu gewährleisten. Auch hier werden aus den vorgenannten Gründen Tankstellen und Gartenbaubetriebe ausgeschlossen.

Regelungen zur Begrenzung von Einzelhandelsbetrieben werden angesichts der Darstellung des Planungsgebiets im Einheitlichen Regionalplan als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte“ nicht als erforderlich angesehen. Durch die Festsetzungen zu den Baulinien sowie zur Unterbringung der Stellplätze wird allerdings gesichert, dass keine ebenerdigen Parkierungseinrichtungen und damit keine klassischen Einzelhandelsbetriebe der Stadtrandquartiere entstehen können.

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

Um sicherzustellen, dass in den Mischgebieten tatsächlich ein Mix aus unterschiedlichen Nutzungen entsteht und auch entsprechende Arbeitsplätze im Plangebiet geschaffen werden, wird festgesetzt, dass in den Mischgebieten Wohnungen im Erdgeschoss unzulässig sind und im ersten Obergeschoss nur ausnahmsweise zugelassen werden können.

Eingeschränkte Gewerbegebiete:

In den Gewerbegebieten

- *sind gemäß § 8 Abs. 2 und § 1 Abs. 7 BauNVO allgemein zulässig*
 - *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
 - *Einzelhandelsbetriebe*
 - *Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
 - *sonstige Gewerbebetriebe, sofern sie „nicht wesentlich störend“ im Sinne von § 6 BauNVO sind*
 - *Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,*
- *können gemäß § 8 Abs. 3 und § 1 Abs. 7 BauNVO zugelassen werden*
 - *öffentliche Betriebe*
 - *Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber- und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind*
 - *Tankstellen*
- *sind gemäß § 1 Abs. 5, § 1 Abs. 6 Nr. 1 und § 1 Abs. 9 BauNVO unzulässig*
 - *Lagerhäuser, Lagerplätze*
 - *Gartenbaubetriebe,*

- *Vergnügungsstätten im Sinne des § 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO, Schank- und Speisewirtschaften sowie Sonstige Gewerbebetriebe, wenn deren Angebot auf sexuelle Animation zielt; hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornographischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.*

Begründung zu den Festsetzungen für die eingeschränkten Gewerbegebiete

Mit den Gewerbegebieten sollen in der Bahnstadt qualifizierte Arbeitsplätze in hoher Dichte insbesondere im tertiären Sektor und somit im Bereich Handel, Versorgung, Dienstleistungen, Forschung und Verwaltung geschaffen werden. Zugleich sollen beeinträchtigende Wirkungen auf die angrenzend geplanten Wohnnutzungen vermieden werden. Daher werden generell nur Betriebe zugelassen, die von ihrem Störgrad her auch in einem Mischgebiet zulässig wären.

Lagerhäuser, Lagerplätze und Gartenbaubetriebe werden wegen ihres hohen Flächenbedarfs bei gleichzeitiger geringer Arbeitsplatzdichte ausgeschlossen.

Regelungen zur Begrenzung von Einzelhandelsbetrieben werden angesichts der Darstellung des Planungsgebiets im Einheitlichen Regionalplan als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte“ nicht als erforderlich angesehen. Durch die Festsetzungen zu den Baulinien sowie zur Unterbringung der Stellplätze wird allerdings gesichert, dass keine ebenerdigen Parkierungseinrichtungen und damit keine klassischen Einzelhandelsbetriebe der Stadtrandquartiere entstehen können.

Tankstellen werden als notwendiger Teil der Ausstattung eines Stadtquartiers zugelassen, allerdings aufgrund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sowie der mit ihnen verbundenen verkehrlichen Anforderungen, nur als Ausnahme.

7.1.2 Maß der baulichen Nutzung:

In der Planzeichnung werden für die Allgemeinen Wohngebiete und die Mischgebiete Grundflächenzahlen von jeweils 0,6 festgesetzt. Für die Gewerbegebiete ergeben sich GRZ-Werte von 0,6 bzw. 0,8. Festgesetzt ist weiterhin die zulässige Geschossigkeit, entweder bindend oder als Maximalwert.

Die festgesetzte Grundflächenzahl beinhaltet die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten einschließlich der Flächen von Tiefgaragenzufahrten. Eine Überschreitung der gemäß Planeintrag festgesetzten Grundflächenzahl ist nur durch Tiefgaragen und nur ausnahmsweise bis zu einer GRZ von 0,9 zugelassen.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird für die in der Planzeichnung festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen mittels textlicher Festsetzungen 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.

In den Misch- und Gewerbegebieten ist eine Überschreitung der maximal zulässigen Gebäudehöhe um maximal 2 m durch Anlagen für die solare Energieerzeugung sowie durch untergeordnete Aufbauten zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen für das Gebäude, die über die Gebäudeoberkante hinaus reichen, zulässig. Die maschinentechnischen Anlagen sind einzuhausen. Mit ma-

schinentechnischen Anlagen ist zu den Traufkanten ein Mindestabstand von 5 m einzuhalten.

Allgemeine Wohngebiete (WA):

Ausschließlich in den mit „TF 1“ gekennzeichneten überbaubaren Grundstücksflächen sind oberhalb des obersten zulässigen Vollgeschosses Dachaufbauten und Geschosse, die keine Vollgeschosse sind, bis zu 60% der Grundfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zulässig, wenn diese um mindestens 4,00 m von der südwestlichen Baulinie zurückspringen.

Ausschließlich in den mit „TF 1“ festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sind auskragende Dächer über maximal 90 % der gesamten Grundfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zulässig.

In den Teilbaugebieten WA 2 und WA 3 sind in den mit „TF 4“ und „TF 5“ festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen die Erdgeschosse der der Eppelheimer Terrasse sowie dem Langen Anger bzw. der Grünen Meile zugewandten Gebäude mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m herzustellen.

Begründung:

Die festgesetzte Grundflächenzahl ergibt sich aus der Zielsetzung einer dichten, urbanen städtebaulichen Struktur. Für die Gewerbe- und Mischgebiete werden daher die Obergrenzen des § 17 BauNVO ausgeschöpft und für die Allgemeinen Wohngebiete überschritten.

Die Zahl der zulässigen Vollgeschosse ist entsprechend den in der Rahmenplanung verankerten stadtgestalterischen Anforderungen festgesetzt.

Auch wenn keine Geschossflächenzahl festgesetzt ist, kann sich aus der festgesetzten Grundflächenzahl in Verbindung mit der Zahl der Vollgeschosse auch bezüglich der Geschossflächenzahl eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO ergeben.

Allerdings lässt die Baunutzungsverordnung durchaus aus städtebaulichen Gründen eine Überschreitung der Obergrenzen zu. Voraussetzung hierfür ist, dass die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Diese Voraussetzungen sind in den Allgemeinen Wohngebieten erfüllt:

- Die festgesetzte Grundflächenzahl beinhaltet auch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie die Flächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten einschließlich der Flächen von Tiefgaragenzufahrten.
- Durch die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen wird der durch Hochbauten nutzbare Teil der GRZ und damit auch die GFZ wirksam begrenzt. Zugleich werden ausreichende Abstandsflächen zwischen den Gebäuden gesichert.
- Durch die allseitig angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen sind zu den benachbarten Baufeldern ausreichende Abstände gegeben, so dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Die Zulassung einer Überschreitung der Obergrenzen der Baunutzungsverordnung ist angesichts der der Planung zugrundeliegenden städtebaulichen Zielsetzung geboten. Die Anforderungen an die Zulassung einer Überschreitung werden eingehalten.

Eine weitergehende, ausnahmsweise zulässige Überschreitung der Grundflächenzahl durch Tiefgaragen bis zu einer GRZ von 0,9 kann städtebaulich zugelassen werden, da die Tiefgaragen erdüberdeckt auszubilden sind und somit nicht als gesonderte Bauwerke stadträumlich in Erscheinung treten. Zudem sind entsprechend dem Parkraumkonzept die notwendigen Stellplätze komplett in Tiefgaragen unterzubringen. Somit ist zu gewährleisten, dass Tiefgaragen in der erforderlichen Größe auch tatsächlich realisiert werden können.

In den Gewerbe- und Mischgebieten ist nicht auszuschließen, dass bei den geplanten Gebäuden im Rahmen der Konkretisierung der Planung auf dem Dach maschinentechnische Anlagen z.B. für Lüftungsanlagen oder Aufzüge erforderlich werden. Weiterhin können im Rahmen der Umsetzung des Energiekonzepts zudem Anlagen für die solare Energieerzeugung 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 die maschinentechnischen Anlagen einzuhausen; zu den Traufkanten sind mit maschinentechnischen Anlagen Abstände von mindestens 5 m einzuhalten.

Die Festsetzung zu den Allgemeinen Wohngebieten, Teilfläche „TF 1“, dient der Sicherung einer abgestuften Bebauung zum Pfaffengrunder Feld.

Die Festsetzung zu den Teilflächen „TF 4“ und „TF 5“ ergibt sich aus den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung mit einer zwingend gewerblichen Nutzung der Erdgeschosszone und damit dem Erfordernis einer höheren Geschosshöhe.

7.1.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche, Tiefe der Abstandsflächen

Gemäß Planeintrag werden die offene, geschlossene und abweichende Bauweise festgesetzt. Die abweichende Bauweise ist entsprechend der offenen Bauweise, jedoch ohne Begrenzung der maximal zulässigen Gebäudelänge, definiert.

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

In den Allgemeinen Wohngebieten und in den Mischgebieten sind Terrassen 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 überbaubaren Grundstücksflächen 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.

Begründung:

Die Festsetzung der Baufluchten mittels Baulinien dient der Umsetzung klarer, überschaubarer Blockstrukturen und der Formung einer einheitlichen Bauflucht. Zum Langen Anger, zur Grünen Meile, zur Eppelheimer Straße, zur Eppelheimer Terrasse und zum Morataplatz dienen die festgesetzten Baulinien der Bildung klarer Ränder als innerstädtisches Motiv.

Mit der Festsetzung der geschlossenen sowie der abweichenden Bauweise soll in Verbindung mit den festgesetzten Baulinien eine urbane Blockrandbebauung entsprechend den Vorgaben der Rahmenplanung gewährleistet werden. Dabei gilt in den Wohngebieten entlang des Langen Angers und der Eppelheimer Terrasse die

strengere Vorgabe einer weitgehend geschlossenen Bebauung mit einer Freihaltung nur der seitlichen Grenzabstände zu den angrenzenden öffentlichen Flächen. In den Gewerbegebieten sind die Anforderungen in Teilbereichen reduziert; hier werden im Rahmen der überbaubaren Grundstücksflächen und der festgesetzten Baulinien auch Lücken in den einzelnen Bauzeilen ermöglicht. Als Übergang zum Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes ist eine Auflösung der Baustruktur in eine offenere, weniger dichte Bebauung Ziel der städtebaulichen Konzeption. Daher gilt für Gebäude, die zur Promenade liegen, die offene Bauweise.

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.

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

Oberirdische Pkw-Stellplätze und Garagen sind nicht zulässig.

Tiefgaragen sowie Fahrrad-Stellplätze sind auch auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken zulässig. In den Allgemeinen Wohngebieten sind Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen nur in den in der Planzeichnung festgesetzten Bereichen 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.

Begründung

Die Festsetzung setzt in Hinblick auf PKW-Stellplätze die Vorgaben der Rahmenplanung Bahnstadt und der Qualitätsbausteine zur Bahnstadt um. Ziel ist die Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Bahnstadt. Daher sollen die privaten Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht werden, da eine oberirdische Unterbringung aufgrund der baulichen Dichte nicht möglich ist und im Bereich der Wohn- und Mischgebiete zu Störungen des Wohnens und des Wohnumfeldes führen würde.

Die Lage der Tiefgaragenzufahrten ist im Bebauungsplan auf der Grundlage verkehrlicher Belange – hier insbesondere der Gewährleistung einer verkehrsgerechten und sicheren Anbindung an das öffentliche Straßennetz – fixiert. Im Bereich der Wohngebietsflächen sind die Einfahrtsbereiche der Tiefgaragen im nördlichen Teil in die Gebäude zu integrieren. Damit soll gewährleistet werden, dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken auf kurzen Wegen verträglich abgewickelt werden kann und dass die Belastungen des Wohnens in den anschließenden Wohnstraßen minimiert werden.

Im öffentlichen Raum sollen nur Kurzzeitparkplätze für Besucher- und Lieferverkehr bereitgestellt werden.

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

7.1.5 Versorgungsflächen

Innerhalb der mit entsprechendem Planzeichen festgesetzten Flächen sind Transformatorstationen zulässig. Diese sind unterirdisch anzulegen oder baulich in das Erdgeschoss des Gebäudes zu integrieren.

Begründung:

In den Baugebieten soll im Sinne einer hohen städtebaulichen Gestaltqualität auf Transformatorstandorte verzichtet werden. Zur Sicherung der Flächen für die der Versorgung des Gebiets mit Elektrizität dienenden Transformatorstationen werden deshalb Versorgungsflächen festgesetzt. Die baulichen Anlagen sind unterirdisch anzulegen oder baulich in die Erdgeschosszone zu integrieren, damit im öffentlichen Raum eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden kann.

7.1.6 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Weg entlang der Promenade wird gemäß Planzeichnung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ festgesetzt.

Die Eppelheimer Terrasse, der Morataplatz und das Spitzes Eck werden gemäß Planzeichnung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „öffentlicher Platz“ festgesetzt.

Die Verkehrsflächen südlich und nördlich der planfestgestellten Straßenbahntrasse zwischen der Marie-Baum-Straße und der Eppelheimer die Verkehrsfläche südlich angrenzend an den Platzbereich „Spitzes Eck“ Straße werden gemäß Planzeichnung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt.

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 entlang der Promenade 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 Platzbereiche der Eppelheimer Terrasse, des Morataplatzes und des „Spitzen Ecks“ dienen als urbane Stadtplätze mit vielfältigen Aufenthaltsfunktionen. Sie werden aufbauend auf die aus dem Wettbewerb „Freiraum Bahnstadt West“ als Sieger hervorgegangenen Entwurfs des Büros KRAFT.RAUM als öffentliche Verkehrsflächen mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt. Eine Befahrbarkeit ist nur für Rettungsfahrzeuge vorgesehen.

Die Festsetzungen der verkehrsberuhigten Bereiche ergibt sich ebenfalls aus dem im Wettbewerb „Freiraum Bahnstadt West“ als Sieger hervorgegangenen Entwurfs des Büros KRAFT.RAUM. Diese Verkehrswege sind nur für Anlieger- und Lieferverkehr, Kurzzeitparker, Feuerwehr und Müllabfuhr vorgesehen.

7.1.7 Festsetzungen zur naturverträglichen Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

Der auf privaten und öffentlichen Flächen anfallende Niederschlagswasserabfluss ist zu mindestens 50 % (bezogen auf das stärkste Niederschlagswasserintervall mit einer statistischen Wiederkehrhäufigkeit von seltener als 1 mal in 5 Jahren) auf den Grundstücken zurückzuhalten und über die bewachsene Bodenzone zu versickern. Sickerschächte sind nicht zulässig.

Begründung:

Die Anforderungen ergeben sich aus dem Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept zur Bahnstadt. Die Rückhaltung von 50% des Niederschlagswassers in den Baugebieten kann durch geeignete Maßnahmen – insbesondere durch Dachbegrünungen, die Verwendung offener Bodenbeläge und Versickerung auf dem Grundstück - erreicht werden. Soweit im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Wert nicht nachgewiesen werden kann, sind geeignete technische Maßnahmen vorzusehen.

Für die an den Langen Anger angrenzenden Wohnbaugebiete wurde im Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung eine Ableitung der über die zurückzuhaltenden Wassermengen hinausgehenden Niederschlagswasser in die bereits am Langen Anger realisierten Versickerungsflächen vorgesehen. Das Niederschlagswasser soll dort über die bewachsene Bodenzone versickert werden.

Für die übrigen Bauflächen ist im Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung eine gedrosselte Ableitung in die Kanalisation vorgesehen.

7.1.8 Grünflächen

Es werden gemäß Planzeichnung folgende öffentliche Grünflächen festgesetzt:

- *Parkanlage*
- *Spielplatz*

Begründung:

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

Innerhalb der öffentlichen Platzbereiche werden zudem Spielplätze integriert.

7.1.9 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 Substratstärke muss im Durchschnitt mindestens 10 cm betragen. Die Substrathöhe darf 7 cm (bei Versickerung in eine Rigole 10 cm) nicht unterschreiten. Die maximal zulässige Höhe beträgt 15 cm. Das verwendete Substrat darf nicht mehr als 20 % (Gewicht) organische Bestandteile enthalten. Es darf kein Torf eingesetzt werden. Düngung ist nicht zulässig. Zur Dachbegrünung sind aus der Liste 1 in der Anlage 15 Arten, aus der Liste 2 weitere 10 Arten zur Ausbringung auszuwählen. Soweit die Dachbegrünung in Kombination mit Photovoltaikanlagen zur Ausführung kommt, sind aus Liste 1 15 Arten auszuwählen und auszu-

bringen. Aus Liste 2 müssen 20 Arten ausgebracht werden. Es ist autochthones Saatgut zu verwenden.

Liste 1				
Arten für Substrathöhen kleiner/gleich 10 cm, die Liste enthält 17 Arten.				
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	Höhe in cm (Ø)	Aussaat	Wuchsform
<i>Allium schoenoprasum</i> var. <i>Schoenoprasum</i>	Schnittlauch	10-35 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Anthoxanthum odoratum</i>	Ruchgras	20-50 cm (35)	Samen	mehrfährig
<i>Dianthus carthusianorum</i>	Karthäuser-Nelke	15-45 cm (30)	Samen	mehrfährig
<i>Festuca ovina</i>	Schafschwingel	10-50 cm (25)	Samen	mehrfährig
<i>Hieracium pilosella</i>	Kleines Habichtskraut	5-30 cm (17)	Samen	mehrfährig
<i>Medicago lupulina</i>	Hopfenklee	15-60 cm (37)	Samen	einjährig-zweijährig
<i>Origanum vulgare</i>	Oregano	20-50 cm (35)	Samen	mehrfährig
<i>Papaver dubium</i>	Saat-Mohn	30-50 cm (45)	Samen	einjährig
<i>Papaver rhoeas</i>	Klatschmohn	30-60 cm (45)	Samen	einjährig
<i>Sedum acre</i>	Scharfer Mauerpfeffer	3-15 cm (10)	Samen oder Sprossen	mehrfährig
<i>Sedum album</i>	Weißer Mauerpfeffer	8-20 cm (14)	Samen oder Sprossen	mehrfährig
<i>Sedum reflexum</i>	Trippmadam	10-35 cm (22)	Samen oder Sprossen	Mehrfährig
<i>Sedum rupestre</i> (S. <i>reflexum</i>)	Felsen-Fetthenne	10-35 cm (22)	Samen oder Sprossen	mehrfährig
<i>Sempervivum tectorum</i>	Echte Hauswurz	15-50 cm (32)	Rosetten	mehrfährig
<i>Silene vulgaris</i>	Aufgeblasenes Leimkraut	15-50 cm (32)	Samen	mehrfährig
<i>Thymus pulegioides</i>	Feld-Thymian	5-40 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Trifolium arvense</i>	Hasen-Klee	8-30 cm (20)	Samen	einjährig

Liste 2				
Arten für Substrathöhen über 10 cm, die Liste enthält 29 Arten.				
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name	Höhe in cm (Ø)	Aussaat	Wuchsform
<i>Aquilegia vulgaris</i>	Gewöhnliche Akelei	40-70 cm (55)	Samen	mehrfährig
<i>Campanula rapunculoides</i>	Acker-Glockenblume	30-70 cm (50)	Samen	mehrfährig
<i>Campanula rotundifolia</i>	Rundblättrige Glockenblume	15-30 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Clinopodium vulgare</i>	Wirbeldost	30-60 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Cymbalaria muralis</i>	Mauer-Zimbelkraut	10-35 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Dianthus deltoides</i>	Heidennelke	15-40 cm (27)	Samen	mehrfährig
<i>Festuca rubra</i>	Rot-Schwingel	15-90 cm (52)	Samen	mehrfährig
<i>Fragaria vesca</i>	Wald-Erdbeere	5-20 cm (12)	Samen	mehrfährig
<i>Galium verum</i>	Echtes Labkraut	30-60 cm (45)	Samen	mehrfährig

<i>Hieracium auranticum</i>	Orangerotes Habichtskraut	20-50 cm (35)	Samen	mehrfährig
<i>Hieracium murorum</i>	Wald-Habichtskraut	20-60 cm (40)	Samen	mehrfährig
<i>Hypericum perforatum</i>	Echtes Johanniskraut	30 - 60 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Knautia arvensis</i>	Acker-Witwenblume	30-80 cm (55)	Samen	mehrfährig
<i>Leucanthemum vulgare</i>	Wiesen-Margerite	20-70 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Linaria vulgaris</i>	Gemeines Leinkraut	20-75 cm (47)	Samen	mehrfährig
<i>Lotus corniculatus</i>	Gemeiner Hornklee	5-40 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Muscari neglectum</i>	Traubenhyazinthe	15-30 cm (22)	Samen	mehrfährig
<i>Onobrychis vicifolia</i>	Futter-Esparsette	30-60 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Pimpinella saxifraga</i>	Kleine Bibernelle	30-60 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Plantago media</i>	Mittlerer Wegerich	10-45 cm (27,5)	Samen	mehrfährig
<i>Poa pratensis</i>	Wiesen-Rispengras	10-100 cm (55)	Samen	mehrfährig
<i>Prunella grandiflora</i>	Große Braunelle	10-30 cm (20)	Samen	mehrfährig
<i>Prunella vulgaris</i>	Gemeine Braunelle	5-30 cm (17)	Samen	mehrfährig
<i>Rumex acetosella</i>	Kleiner Sauerampfer	10-30 cm (20)	Samen	mehrfährig
<i>Salvia pratensis</i>	Wiesen Salbei	30-60 cm (45)	Samen	mehrfährig
<i>Sanguisorba minor</i>	Kleiner Wiesenknopf	15-40 cm (27)	Samen	mehrfährig
<i>Saponaria officinalis</i>	Echtes Seifenkraut	30-80 cm (55)	Samen	mehrfährig
<i>Sedum telephium</i>	Purpur-Fetthenne	30-80 cm (55)	Samen oder Sprossen	mehrfährig
<i>Teucrium scorodonia</i>	Salbei-Gamander	30-50 cm (40)	Samen	mehrfährig

Auf der Böschung zum Pfaffengrunder Feld sind in den in der Planzeichnung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzten Flächen folgende Maßnahmen zur Biotopentwicklung durchzuführen:

- *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 sowie der Maßnahmen in der im Übergangsbereich zum Pfaffengrunder Feld nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 festgesetzten Maßnahmenfläche ergibt sich aus der am 06.04.2008 vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG.

7.1.10 Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die in der Planzeichnung in den Gewerbe- und Mischgebieten festgesetzten Flächen „GFL1“ sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zugunsten von Radfahrern (Allgemeinheit) sowie zugunsten von Abfallsammelfahrzeugen, Einsatz- und Rettungsfahrzeugen sowie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belasten.

Die in der Planzeichnung in den Allgemeinen Wohngebieten festgesetzten Flächen „GFL2“ sind mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit, einem Fahrrecht zugunsten von Radfahrern (Allgemeinheit) sowie zugunsten von Rettungsfahrzeugen sowie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belasten.

Die in der Planzeichnung festgesetzten Flächen „GFL3“ sind mit einem Leitungsrecht zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belasten.

Begründung

Die städtebauliche Konzeption sieht eine öffentliche Durchwegung der Blockinnenbereiche für Fußgänger und Radfahrer vor. Die Anfahrbarkeit der Grundstücke muss zum Zweck der Anlieferung, der Abfallentsorgung und des Einsatzes von Rettungsfahrzeugen gewährleistet werden.

Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen sind in den Gewerbe- und Mischgebieten so auszubauen, dass eine Befahrbarkeit durch ein Regelfahrzeug mit einer Gesamtmasse von 30 t ohne Begegnungsverkehr gewährleistet ist (SLW 30 (Schwerlastwagen mit Gesamtgewicht 30t)). Näheres ist auf vertraglicher Grundlage zu regeln.

Die in der Planzeichnung festgesetzten Flächen „GFL3“ dienen dem Schutz des dort vorhandenen Abwasser-Hauptsammlers.

Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen begründen noch nicht die konkreten Nutzungsrechte, sondern bereiten die entsprechenden Rechte lediglich vor. Insoweit sind in weiteren Schritten, die sich an das Bauleitplanverfahren anschließen, diese Rechte beispielsweise durch Eintragung von Baulasten und/oder Grunddienstbarkeiten verbindlich zu sichern.

7.1.11 Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

(wird nach Vorlage eines Schallgutachtens ergänzt)

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

Die in der Planzeichnung festgesetzten Bäume sind in der Qualität Hochstamm, aus extra weitem Stand, 3 x verpflanzt, mit Drahtballierung, 18 - 20 cm Stammumfang zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu erneuern. Je Baumstandort ist ein mindestens 12 m³ großer durchwurzelbarer Raum herzustellen.

Für die nachfolgend genannten Straßen stehen u.a. folgende Baumarten zur Wahl:

- *Planstraßen „Langer Anger“ und „Eppelheimer Straße“ : Acer platanoides, Corylus colurna, Platanus acerifolia, Quercus coccinea, Q. frainetto, Q. palustris, Q. petrea, Q. robur ‚Fastigiata‘, Tilia tomentosa ‚Brabant‘, Ulmus hybr. ‚Dodonens‘, Ulmus hybr. ‚Lobel‘, Quercus frainetto, evtl. Fraxinus ‚Raywood‘, Ginkgo biloba ‚Princeton Sentry‘ (männl.), Tilia Cordata „Greenspire“ u.ä.*
- *Planstraßen „Marie-Baum-Straße“ und „Marga-Faulstich-Straße“: Corylus colurna, Tilia cordata ‚Greenspire‘, Acer campestre, Aesculus carnea ‚Briotii‘, Albizzia 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) u.ä.*
- *Platzflächen „Spitzes Eck“ und „Eppelheimer Terrasse“: 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‘ u.ä.*

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 Örtliche Bauvorschriften

7.2.1 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen (§ 74 Abs. 1 Nr. 1 LBO Baden-Württemberg)

Als Dachform ist ausschließlich Flachdach zulässig.

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.

Begründung:

Mit den Festsetzungen zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen soll dem Gestaltungsanspruch aus dem Rahmenplan Bahnstadt Rechnung getragen werden.

7.2.2 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. Dabei sind sie gestalterisch und strukturell in die Fassade zu integrieren.

Pro Gewerbebetrieb bzw. pro Arbeitsstätte ist nur eine Werbeanlage zulässig. Sie kann aus mehreren Teilen bestehen, wenn sie insgesamt als Einheit gestaltet ist. Sofern eine Werbeanlage von mehreren Firmen genutzt werden soll, ist ein einheitliches gestalterisches Werbekonzept zu erstellen.

In den allgemeinen Wohngebieten und in den Mischgebieten dürfen Werbeanlagen nur im Erdgeschoss und im Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses angebracht werden. In den Gewerbegebieten sind Werbeanlagen oberhalb des zweiten Vollgeschosses unzulässig.

An den Gebäuden zum Langen Anger bzw. zur Grünen Meile hin sind Werbeanlagen nur als Ausleger zulässig. Diese müssen rechtwinklig sein und eine Höhe von 0,60 m und eine Auskragung zwischen 0,60 m und 0,80 m aufweisen. Eine Überschreitung der maximalen Auskragung von 0,80 m durch die Befestigungs konstruktion ist unzulässig.

Allgemein unzulässig sind:

- *Freistehende Werbeanlagen in Form von Fahnen, Stelen, Hinweisschildern oder Schaukästen.*
- *Werbeanlagen mit wechselndem und bewegtem Licht und grellen Farben.*
- *Schaufensterbeklebungen oder -bemalungen.*

Begründung:

Mit den Festsetzungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen soll dem Gestaltungsanspruch aus dem Rahmenplan Bahnstadt Rechnung getragen werden. Eine visuelle Dominanz der Werbeanlagen soll vermieden und eine gestalterisch schlüssige Gesamtkonzeption gesichert werden.

7.2.3 Gestaltung der unbebauten Flächen und Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter (§ 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 Einfriedung von den Verkehrsflächen zugewandten Vorgärten ist nicht zulässig.

Standplätze für Müllbehälter sind entweder baulich in die Gebäude zu integrieren oder im Freien der Sicht zu entziehen und als Gemeinschaftsanlagen einzuhausen und/oder einzugrünen.

Begründung:

Mit den Festsetzungen zur Gestaltung der unbebauten Flächen und Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter soll dem Gestaltungsanspruch aus dem Rahmenplan Bahnstadt Rechnung getragen werden.

Weiterhin soll mit den Vorgaben zur Gestaltung der unbebauten Flächen eine hohe Durchgrünung des Planungsgebiets auch für den Bereich der privaten Grundstücksflächen im Interesse der Wohnqualität, aber auch der Minderung der Überwärmung versiegelter Flächen und der Minderung des Niederschlagswasserabflusses, gewährleistet werden.

7.2.4 Beschränkung der Verwendung von Außenantennen (§ 74 Abs. 1 Nr. 4 LBO Baden-Württemberg)

Außenantennen und Satelliten-Empfangsanlagen sind ausschließlich auf Gebäudedächern zulässig.

Die Errichtung von Mobilfunk-Basisstationen und -antennenanlagen ist in den Allgemeinen Wohngebieten unzulässig.

Begründung:

Mit den Festsetzungen zur Zulässigkeit von Antennen und Sendeanlagen soll dem Gestaltungsanspruch aus dem Rahmenplan Bahnstadt Rechnung getragen werden. Visuell störende Elemente auf der Dachlandschaft sollen vermieden und eine gestalterisch schlüssige Gesamtkonzeption gesichert werden.

7.3 Kennzeichnungen

Kennzeichnungen sind nicht erforderlich.

7.4 Nachrichtliche Übernahmen

Nachrichtlich übernommen wird die Trasse der mit Bescheid vom 25.09.2015 planfestgestellten Trasse der künftigen Straßenbahnlinie durch die Bahnstadt.

Nähere Details zu dieser Straßenbahntrasse ergeben sich aus den planfestgestellten Planungsunterlagen.

Ebenso nachrichtlich übernommen ist der Verlauf des Abwasser-Hauptsammlers.

7.5 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.

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.

Der Hinweis auf die Anforderungen an die Verlegung bzw. den Schutz von Ver- und Entsorgungsleitungen dient dazu, gegenseitige Beeinträchtigung von Bäumen und Sträuchern mit Leitungstrassen zu vermeiden. Die Kostentragung für Änderungen / Sicherungen an Versorgungsanlagen und -leitungen, die durch die Bauleitplanung bedingt sind, wird nach bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Bestimmungen geregelt. Die Träger der Ver- und Entsorgung sind frühzeitig über den Beginn und Ablauf der Erschließungs- und Baumaßnahmen zu unterrichten, und eine Koordination der Arbeiten zu gewährleisten.

Zur Information der Bauherren auf die Baugrundverhältnisse wird darauf hingewiesen, dass im Planbereich eine junge Neckar-Talfüllung, die örtlich von anthropogenen Aufschüttungen unbekannter Mächtigkeit überdeckt ist, den oberflächennahen Baugrund bildet. Die Schichten können lokal setzungsempfindlich und von geringer Standfestigkeit bzw. Tragfähigkeit sein. Zum Grundwasserflurabstand liegen keine konkreten Daten vor. Bei etwaigen technischen Fragen im Zuge der weiteren Planung wird ingenieurgeologische Beratung durch ein privates Planungsbüro empfohlen.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Anfahrbarkeit der geplanten Gebäude entlang der Promenade wird darauf hingewiesen, dass der dort geplante Geh- und Radweg so auszubilden ist, dass er als Feuerwehrezufahrt und -aufstellfläche genutzt werden kann.

An das Plangebiet grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Durch die vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe und die Bewirtschaftung der Flächen können im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lärm-, Staub- und Geruchsimmissionen auftreten.

8 Verfahren und Abwägung

8.1 Einleitungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB wurde in der Gemeinderatssitzung am 08.10.2015 gefasst. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB erfolgte im Heidelberger Stadtblatt am 14.10.2015.

8.2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

(wird nach Durchführung des Verfahrensschritts ergänzt)

8.3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

(wird nach Durchführung des Verfahrensschritts ergänzt)

8.4 Offenlagebeschluss

(wird nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

8.5 Behördenbeteiligung und Öffentliche Auslegung

(wird nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

9 Durchführung und Kosten

9.1 Grundbesitzverhältnisse

Die Flurstücke des Planbereichs befinden sich zum größten Teil im Eigentum der EGH bzw. der Stadt Heidelberg. Im Bereich der Eppelheimer Straße und der geplanten Straßen Langer Anger und Grünen Meile befinden sich noch mehrere Privatgrundstücke. Die Eigentümer sind über die Maßnahme informiert. Der Erwerb der Grundstücke wird vorbereitet.

9.2 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 nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

10.2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

(wird nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

10.3 Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

(wird nach Beschluss im Zuge der Ausfertigung eingefügt)

B Umweltbericht

1. Beschreibung des Vorhabens

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 in den Flächennutzungsplan 2015/2020 aufgenommen.

Über die verbindliche Bauleitplanung mittels Teilbebauungsplänen und entwicklungsrechtlichen Genehmigungen wird die Realisierung gesteuert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Wohnen an der Promenade“ wurde im Jahr 2009 die Bebauung der Bahnstadt eingeleitet. Seither wurden mehrere Bebauungsplanverfahren zur planungsrechtlichen Absicherung weiterer Bauabschnitte durchgeführt.

Aufgrund der anhaltend starken Nachfrage wird es nun erforderlich, weiteres Baurecht für den westlichen Bereich der Bahnstadt zu schaffen. Das städtebauliche Konzept für diese Entwicklung basiert auf der Rahmenplanung Bahnstadt und wird im Laufe des Verfahrens konkretisiert. Im Geltungsbereich sind gemäß der Rahmenplanung Flächen für Wohnungsbau und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Einerseits wird somit mit dem vorliegenden Bebauungsplan „Bahnstadt West“ die wohnbauliche Entwicklung am südlichen Rand des Stadtteils an der Kante zum Pfaffengrunder Feld fortgeführt. Die geplante Bebauung soll ihrer besonderen Lage und Funktion als „Stadtkante“ gerecht werden. Andererseits werden mit dem Bebauungsplan „Bahnstadt West“ die gewerblichen Entwicklungen zwischen der Eppelheimer Straße und dem Langen Anger sowie am westlichen Stadteingang zur Bahnstadt planungsrechtlich abgesichert.

Der Bebauungsplan schafft damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Baufelder W 1.1; W 1.2; ED 3.1, ED 3.3, ED 4, ED 5, ED 6, ED 7 sowie E 4.1 der Rahmenplanung, inklusive aller öffentlichen Räume, wie zum Beispiel das „Spitze Eck“, der „Morataplatz“, die „Eppelheimer Terrasse“ und die Straßenverkehrsflächen.

Im Rahmen des Bebauungsplans soll die Umsetzung der für die gesamte Bahnstadt formulierten Ziele und Auflagen (Passivhausstandard, Dachbegrünung zu 66% der Dachflächen, Fernwärmeanschluss) sichergestellt werden.

Durch das Vorhaben ergeben sich folgende Änderungen der Flächennutzungen:

Flächennutzung	Bestand	gemäß BP
Gewerblich genutzte Grundstücke / Gewerbegebiete	23.540 m ²	27.550 m ²
Öffentliche Verkehrsflächen (einschließlich Straßenbahntrasse)	3.100 m ²	28.110 m ²
Verkehrsbrache, zum Teil mit ruderalem Vegetationsbestand	56.350 m ²	--
Öffentliche Grünflächen	--	3.220 m ²
Flächen für Maßnahmen, zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	--	3.430 m ²
Fläche für Sportanlagen	6.860 m ²	--
Allgemeine Wohngebiete	--	20.950 m ²
Mischgebiete	--	6.590 m ²
Summe	89.850 m ²	89.850 m ²

Bei einem Versiegelungsanteil von maximal 90 % für die Bauflächen und 100 % für die Verkehrsflächen wird eine zusätzliche Versiegelung von bis zu 49.310 m² zulässig.

2. Ziele des Umweltschutzes

Für den Bebauungsplan sind folgende in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegte Ziele des Umweltschutzes maßgebend:

Naturschutzrecht

Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind im Bundesnaturschutzgesetz definiert. Demnach sind Natur und Landschaft so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die

beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Artenschutzrecht

Für das Planungsgebiet ist nicht gänzlich auszuschließen, dass besonders geschützte Arten bzw. streng geschützte Arten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vorkommen. Ist dies der Fall, werden die Bestimmungen in den §§ 44 ff Bundesnaturschutzgesetz maßgebend. Gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz gelten für die besonders geschützten Arten umfassende Zugriffsverbote.

Entsprechend § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die artenschutzrechtlichen Verbote allerdings bei nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben nur für in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tier- und Pflanzenarten sowie die europäischen Vogelarten gemäß Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie (eine Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG ist bislang nicht erlassen).

Für alle sonstigen Arten gelten die artenschutzrechtlichen Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote bei zulässigen Eingriffen nicht. Dessen ungeachtet ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplans im Rahmen der Eingriffsregelung über die Zulassung von Eingriffen auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten zu entscheiden.

Bezogen auf die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie die europäischen Vogelarten gilt das Verbot einer Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung kommt daher der Frage der Situation im räumlichen Zusammenhang eine maßgebende Bedeutung zu.

Das Verbot einer unvermeidbaren Beeinträchtigung von in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie von europäischen Vogelarten gilt ebenso nicht, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Vermeidbare Beeinträchtigungen (einschließlich der Tötung) bleiben unzulässig.

Wasserrecht

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

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

Immissionsschutzrecht

Menschen, Tiere, Pflanzen, Böden, Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter sind entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften vor

schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen. Dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so einander zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen ausgehende Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Gleichzeitig sollen neben dem Schutz der angrenzenden Gebiete gesunde Arbeitsverhältnisse innerhalb des Gebietes herrschen.

3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

3.1 Beschreibung des Zustandes von Natur und Landschaft

Schutzgut Mensch

Wohnflächen:

Im Plangebiet befinden sich keine wohnbaulich genutzten Flächen. Die Teilflächen unmittelbar südlich angrenzend an die Eppelheimer Straße werden jedoch als Gewerbegebiet genutzt. Hier besteht in geringem Umfang eine den Gewerbebetrieben zu- und untergeordnete Wohnnutzung. Weiterhin befindet sich in einem Gebäude eine studentische Wohnnutzung.

Südlich angrenzend an die gewerblich genutzten Teilflächen liegen die Flächen des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs. Die Gleisanlagen sind zurückgebaut. Im Rahmen der Durchführung des Bodenmanagements für die bereits bebauten bzw. in Bebauung befindlichen Teilflächen der Bahnstadt werden Teilflächen als Zwischenlager von Bodenmaterial genutzt. In Teilflächen – so insbesondere am Brückenbauwerk über die Eppelheimer Straße - wurde der frühere Boden bereits abgetragen.

Grün- und Freiflächen:

Im Plangebiet sind 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 fehlenden Wegeverbindungen ist das Areal der Bahnstadt für die angrenzenden Stadtviertel im Osten, für Bergheim und die Innenstadt nur auf Umwegen erreichbar. Die Wegeverbindungen zwischen den Freiflächen am Neckar und dem Handschuhshheimer 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 fehlen ausgebauten Fußwegeverbindungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen. Das Pfaffengrunder Feld ist lediglich durch Wirtschaftswege an die sich nördlich anschließende Bahnstadt angebunden.

Schutzgut Boden

Der Bereich der gewerblich genutzten Flächen südlich der Eppelheimer Straße stellt sich weit überwiegend als versiegelte Fläche ohne natürliche Bodenfunktionen dar. Aufgrund seiner anthropogenen Überformung weisen diese Bereiche keine natürlichen Bodenstrukturen mehr auf.

Der Bereich der ehemaligen Bahnflächen wies bereits zum Zeitpunkt der Nutzung als Verkehrsfläche keine natürlichen Bodenstrukturen mehr auf. Zwischenzeitlich wurde das Gelände zudem im Zuge des Bodenmanagements für die bereits erschlossenen Teilflächen der Bahnstadt als Zwischenlagerfläche genutzt.

Da ein Großteil des Plangebietes im Zuge seiner historischen Nutzung als Bahnfläche künstlich aufgefüllt wurde, stehen in den oberen Metern inhomogene Mischungen von umgelagerten Boden- und Felsaushub bis hin zu Bauschuttablagerungen an.

In Bezug auf eine Bewertung des Bodenpotenzials entsprechend der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg kommt den vorliegenden Bodenfunktionen angesichts der fehlenden Mutterbodenschicht folgende Wertigkeit zu:

- natürliche Bodenfruchtbarkeit: Wertstufe 1 (gering)
- Ausgleichskörper im Wasserkreislauf: Wertstufe 1 (gering)
- Filter und Puffer für Schadstoffe: Wertstufe 1 (gering)

Altlasten

Das gesamte Plangebiet wurden in seiner Vergangenheit von der Deutschen Bahn als Güter- und Rangierbahnhof oder durch Gewerbebetriebe unterschiedlicher Ausprägung genutzt. Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers durch Altlasten sind daher in vielen Teilen des Plangebietes zu erwarten. Im Rahmen des Bodenmanagement werden die Altlasten beseitigt.

Kampfmittel

Teilbereiche des Plangebietes wurden im 2. Weltkrieg bombardiert. Im Rahmen des Bodenmanagements werden aufgefundene Kampfmittel geborgen und unschädlich gemacht.

Schutzgut Wasser

In der Umgebung des Plangebiets sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Der Grundwasserflurabstand beträgt etwa 10 m.

Die unversiegelten Flächen tragen – soweit sie nicht im Zuge der laufenden Baumaßnahmen verdichtet wurden - zur Grundwasserneubildung im Plangebiet mit einer Neubildungsrate von 50 bis 100 mm pro Jahr bei.

Schutzgut Klima

Das Plangebiet befindet sich im Wirkungsbereich des Neckartalabwindes. Dieser entwickelt sich in der ersten Nachthälfte im Neckartal und reicht weit in das Stadtgebiet bis über die Bahnstadt hinaus. Der Ventilationseffekt des Neckartalabwindes führt über versiegelten Flächen zum Abbau thermischer und lufthygienischer Negativeffekte.

In der zweiten Nachthälfte, wenn die Neckartalabwinde nachlassen, kommt zur Belüftung der Bahnstadt vermehrt der kleinräumige Luftaustausch zum Tragen. Im Pfaffengrunder Feld staut sich aufgrund der starken nächtlichen Abkühlung auf den Ackerflächen ein Kaltluftsee an. Die versiegelten Flächen der Bahnstadt kühlen jedoch nur vermindert ab, und es entsteht aufgrund des Temperaturgefälles eine Sogwirkung von kalter Luft aus dem Pfaffengrunder Feld in die Bahnstadt.

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

Thermisch hygri sche Effekte / klimatische Ausgleichswirkungen

Das Planareal besitzt in den wenigen Bereichen mit Baumbestand (Umfeld Sportgelände, Brachfläche an der Eppelheimer Straße) und den dichten, ruderalen Gehölzbeständen am Südrand einiger Gewerbegrundstücke sowie südlich der Henkel-Teroson-Straße eine kleinklimatische Ausgleichsfunktion, die jedoch angesichts der angrenzenden abriegelnden Bebauung nicht für die umgebenden Siedlungsflächen wirksam wird.

Die gewerblich genutzten Grundstücke weisen überwiegend hohe Versiegelungsgrade auf und tragen damit – zusammen mit den Verkehrsflächen – zu einer sommerlichen Überhitzung des Planungsraums bei.

Schutzgut Arten- und Biotoppotential

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Grün- und Freiflächen vorhanden. Die Flächen der Bahnstadt sind stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Eine ökologische und grünordnerische Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen ist für das Plangebiet dementsprechend nicht zu dokumentieren.

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts zur Rahmenplanung Bahnstadt wurde das Gesamtgelände der Bahnstadt hinsichtlich der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten erfasst.

Damals wurde festgestellt, dass sich auf den brach liegenden Gleisflächen der gesamten Bahnstadt Ersatzlebensräume für seltene und bestandsbedrohte Tierarten gebildet haben. Da viele Arten ihren ursprünglichen Lebensraum verloren haben, kam den früher extensiven oder nicht mehr genutzten Bahnflächen des Plangebietes große Bedeutung zu, weil die geeigneten Lebensräume hier 1 Jahrzehnt beständig bleiben konnten. Das Vorkommen von besonders beziehungsweise streng geschützten Tierarten mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist hier besonders hervorzuheben.

Die betroffenen Flächen wurden für folgende Indikatorgruppen untersucht: 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 Breitflügel-fledermaus 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 (Blauflügelige Ödlandschrecke, Blauflügelige Sandschrecke und Italienische Schönschrecke.)

Aufgrund des Alters der Kartierungen und der zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen im Bereich der Bahnstadt erfolgt in 2016 eine Überprüfung der damaligen Ergebnisse. In die Neukartierung werden zudem die bislang nicht erfassten gewerblich genutzten Grundstücke sowie die Flächen westlich der Eppelheimer Straße einbezogen

(wird nach Vorlage der aktualisierten Bestandserfassung ergänzt)

Schutzgut Siedlungsbild

- Landschaftliche Einbindung

Das Planungsgebiet liegt zentral im Stadtgebiet von Heidelberg und wird von der bestehenden Bebauung entlang der Eppelheimer Straße im Norden sowie vom landwirtschaftlich genutzten Pfaffengrunder Feld im Süden eingerahmt. Zum Pfaffengrunder Feld ist eine klare Geländekante mit ca. 3 m Höhendifferenz ausgebildet.

Das Gebiet selbst stellt sich im nördlichen Teil als gewerblich genutzte Fläche und im Übrigen als Verkehrsbreche des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs dar. Die hohe Verkehrsdichte der Eppelheimer Straße bedingen eine hohe Störungsintensität. Eine Eignung zur Naherholung besteht nicht.

- Prägende Vegetationsstrukturen

Prägende Vegetationsstrukturen sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Vereinzelt stehen entlang der Eppelheimer Straße noch einzelne markante Einzelbäume.

- Sichtbeziehungen

Das Gelände der Bahnstadt ist stark vom restlichen Stadtgefüge separiert. Prägnante Sichtbeziehungen sind nicht vorhanden.

3.2 Immissionen

Lärmimmissionen

Das Plangebiet unterliegt einer Vorbelastung durch Schallimmissionen vor allem aufgrund des Straßenverkehrs auf der Eppelheimer Straße (Bestandsprognose ohne Bahnstadt: bis zu ca. 25.000 Kfz/Tag), der Straßenbahnlinie auf der Eppelheimer Straße sowie Schallimmissionen der Bahntrassen im Norden (Bestand 2012 ca. 400 Züge/ 24 h).

Nachtaktives Gewerbe existiert in Form einer Tankstelle und einer Vereinsgaststätte südlich der Eppelheimer Straße sowie einer Vergnügungsstätte nördlich der Eppelheimer Straße. Für den Nachtzeitraum relevante Geräuscheinwirkungen anderer gewerblicher Nutzungen sind nicht bekannt.

Da das Plangebiet gegenwärtig gemäß der TA Lärm aufgrund der bestehenden Nutzungen nur eine immissionsschutzrechtliche Schutzwürdigkeit entsprechend der eines Gewerbegebietes beanspruchen kann, sind die vorbelastenden Schallimmissionen im bisherigen Zustand immissionsschutzrechtlich von untergeordneter Bedeutung.

Luftschadstoffimmissionen

Das Planungsgebiet unterliegt keiner über das im bebauten Gebiet von Heidelberg ohnehin bestehende Maß hinausgehenden besonderen Luftschadstoffbelastung. Gewerbebetriebe mit relevanten Luftschadstoffemissionen sind nicht vorhanden.

Insgesamt ist der Siedlungsbereich von Heidelberg geprägt durch zu hohe Stickoxid- und Benzolkonzentrationen, die vor allem im Winter bei austauscharmen Wetterlagen auftreten. Im Sommer treten durch photochemische Reaktionen verursachte Ozonspitzen auf. Insgesamt stellt sich das Plangebiet somit als Teil eines lufthygienisch belasteten Bereiches dar.

Lichtimmissionen

Lichtimmissionen sind bislang für das Planungsgebiet nicht relevant.

Erschütterungen

Das Gesamtplangebiet Bahnstadt ist Erschütterungs- und Sekundärluftschal-
limmissionen aus der im Norden verlaufenden Hauptstrecke der Deutschen Bahn
ausgesetzt. Im Umfeld der Eppelheimer Straße kommen Erschütterungsimmissio-
nen aus der Straßenbahnlinie hinzu.

3.3 Kultur- und Sachgüter

Sachgüter bestehen im Planungsgebiet in Form der früheren Eisenbahnbrücke
über die Eppelheimer Straße, der gewerblich genutzten Gebäude südlich der Ep-
pelheimer Straße sowie der Sportflächen des Eisenbahnersportvereins.

In der „Denkmaltopographie Stadtkreis Heidelberg“ sind für den Bereich des Pla-
nungsgebiets keine schützenswerten Kulturgüter aufgeführt.

**4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchfüh-
rung der Planung**

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.

Für die Betrachtung wird davon ausgegangen, dass bei Nicht-Durchführung der
Planung auch keine Umsetzung der planfestgestellten Planung zur Verlegung der
Straßenbahn erfolgt.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	
Schutzgut	Auswirkungen
Mensch	Für die vorhandene Wohnnutzung im Gewerbegebiet ergibt sich keine Veränderung der bisherigen Immissionsbelastung. Dem Planungsgebiet kommt weiterhin keine Bedeutung als Naherholungsbereich zu.
Tiere und Pflanzen	Im Bereich der früheren Bahnflächen ist von einer zunehmenden Verbuschung auszugehen. Damit verbessert sich die Lebensraumqualität für Vögel; sinkt jedoch insbesondere für Reptilien wie Eidechsen ab. Im Bereich der gewerblich genutzten Flächen ist von keiner Veränderung der derzeitigen, durch eine hohe Versiegelung geprägten Situation auszugehen.
Boden	Im Bereich der gewerblich bzw. durch eine Sportanlage genutzten Flächen bleibt die vorhandene Versiegelung unverändert bestehen. Im Bereich der früheren Bahnflächen ist im Rahmen der natürlichen Sukzession mit einer natürlichen Bodenbildung zu rechnen.

	Bestehende Bodenbelastungen bleiben unverändert bestehen.
Wasser	Im Bereich der gewerblich bzw. durch eine Sportanlage genutzten Flächen bleibt die vorhandene Versiegelung unverändert bestehen. Das Niederschlagswasser wird wie bislang in die Kanalisation abgeleitet. Im Bereich der früheren Bahnflächen wird das Niederschlagswasser weiterhin versickert.
Luft	Vom Planungsgebiet geht weiterhin keine städtebaulich relevante Luftschadstoffbelastung aus.
Klima	Die geringe kleinklimatische Ausgleichsfunktion der vorhandenen Gehölzbestände im Bereich der gewerblich genutzten Flächen, die jedoch nicht für die angrenzenden Flächen relevant wird, bleibt erhalten. Im Bereich der ehemaligen Bahnflächen kommt es zu einer Zunahme der Gehölzbestände und damit zu einer verstärkten Frischluftbildung und Luftfilterwirkung. Allerdings werden dadurch zugleich mögliche Luftströmungen aus dem Pfaffengrunder Feld Richtung Eppelheimer Straße bzw. die bebauten Flächen der Bahnstadt zunehmend blockiert.
Siedlungsbild	Entlang der Eppelheimer Straße bleibt das bestehende Siedlungsbild mit seinen durch die Gewerbebetriebe bedingten Beeinträchtigungen bestehen. Im Bereich der ehemaligen Bahnflächen kommt es 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.

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung ergibt sich aus Kapitel 6 des Umweltberichts.

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich der nachteiligen Umweltauswirkungen

5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

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

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

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt dabei eine Teilfläche der Maßnahme E 2 Diese umfasst die Biotopentwicklung auf der Böschung am Südwestrand des ehemaligen Güterbahnhofs und sieht folgende Maßnahmen vor:

- 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

Tiere der streng geschützten Arten Mauereidechse und Zauneidechse sowie der besonders geschützten Arten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke werden vor der Durchführung des Bodenmanagements bzw. der Kampfmittelbeseitigung eingefangen und zu den hierfür vorbereiteten Maßnahmenflächen verbracht.

Innerhalb der Plangebiete trägt die Festsetzung zur Herstellung extensiv begrünter Flachdächer auf mindestens 66 % der Dachfläche als Bestandteile des Biotopverbundes zum Artenschutz bei.

Wenngleich vorwiegend stadtgestalterisch motiviert, tragen auch die in den öffentlichen Straßen- und Platzräumen zu pflanzenden Bäume u.a. zur Sicherung der Lebensraumeignung für verbreitete Singvogelarten bei.

5.2 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Eingriffen in den Wasserhaushalt

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.

Das Bahnstadt-Versickerungskonzept basiert auf der Vorgabe, dass 50% der Niederschlagsmenge auf den Baufeldern versickert oder zurückgehalten wird, um die lokale Grundwasserneubildung zu erhöhen, den Oberflächenabfluss zu reduzieren, eine möglichst natürliche Bodenfunktion zu erhalten bzw. wiederherzustellen, die Kanalisation und die Kläranlage hydraulisch zu entlasten (Kostensparnis), punktuelle hydraulische Belastungen für die Fließgewässer zu mindern und das Stadtklima durch einen erhöhten Anteil an Verdunstung zu verbessern.

Für alle Baufelder ist daher ein Abflussbeiwert vorgegeben, der es erforderlich macht, bis zu 50 % des Niederschlagsabflusses innerhalb des Gebietes zurückzuhalten. Eine Abflussverminderung von 50 % kann erfahrungsgemäß in mitteldicht bebauten Stadtgebieten durch Maßnahmen wie extensiv begrünte Dächer, versickerungsfähige Beläge von Zufahrten und/oder erhöhter Grünflächenanteil erreicht werden. Im Bebauungsplan ist festgeschrieben, dass die Dächer im Plangebiet zu 66% extensiv zu begrünen sind. Weitergehende Maßnahmen sind im Rahmen der Konkretisierung der Planung durch die jeweiligen Bauherren festgelegt.

Aus den Baufeldern mit der Bezeichnung WA 1 ist der Anteil des Niederschlagsabflusses, der nicht auf dem Grundstück zurückzuhalten bzw. zu versickern ist, den entlang des Langen Angers bereits hergestellten Versickerungs- und Retentionsanlagen für das Regenwasser zuzuleiten. In diesen Versickerungs- und Retentionsanlagen ist zur Pufferung des Niederschlagswassers eine Wasserwechselzone von 25 cm bewirtschaftet. Das Stauziel des Rückhaltevolumens liegt daher 25 cm über dem Dauerstau der Teichflächen. Zusätzlich zu den Teichflächen bestehen Versickerungsflächen, die bei einer Überschreitung des Dauerstau-niveaus überstaut werden. Der Drosselabfluss des Rückhaltevolumens wird in erster Linie durch die Versickerungsleistung dieser Flächen bestimmt. Zusätzlich zu dem Abfluss über die Versickerungsflächen besteht ein Drosselabfluss in einen Kanal. Der Niederschlagsabfluss wird über oberflächennahe Entwässerungseinrichtungen (Kastenrinnen/Mulden o.ä.) in die Versickerungsanlagen entlang des Langen Angers geleitet.

Aus allen sonstigen Baufeldern der Anteil des Niederschlagsabflusses, der nicht auf dem Grundstück zurückzuhalten bzw. zu versickern ist, der Kanalisation zugeleitet werden. Eine weitergehende Versickerung des Niederschlagswassers scheidet aufgrund des hierfür erforderlichen Flächenbedarfs, der der Zielsetzung der Schaffung städtischer Quartiere mit entsprechender baulichen Dichte entgegen stehen, aus.

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

5.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schallimmissionen

Gewerbelärm

Zentrale Maßnahme zur Vermeidung bzw. zur Verringerung von Gewerbelärmimmissionen ist eine Nutzungsgliederung innerhalb der Bauflächen sowie der Bauflächen mit unterschiedlichen Arten der baulichen Nutzung zueinander:

- Gegenüber den gewerblichen Nutzungen auf der Nordseite der Eppelheimer Straße und der Henkel-Teroson-Straße werden auf der Südseite der Straße Gewerbegebiete festgesetzt. Diesen Flächen kommt gemäß TA Lärm eine verringerte Immissionsschutzrechtliche Schutzwürdigkeit zu. Zugleich ist eine Wohnnutzung nur in wenigen Ausnahmefällen zulässig.
- Zwischen den Gewerbegebieten südlich der Eppelheimer Straße und den Wohnbauflächen südlich des Langen Angers werden Mischgebiete als Puffer eingeplant.
- Innerhalb der Gewerbegebiete werden nur Betriebe zugelassen, die von ihrem Störgrad her auch in einem Mischgebiet zulässig wären.

Verkehrslärm

Zum Schutz vor Verkehrslärm ist – aufbauend auf den Ergebnissen des noch zu erstellenden Schallgutachtens – vorgesehen, folgende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen:

- Beschränkung der Zulässigkeit von Wohnnutzungen im Gewerbegebiet
- Beschränkung der Zulässigkeit von am Tag schutzbedürftigen Außenwohnbereichen, wie z.B. Terrassen, Balkone und Wohngärten in den besonders stark von Verkehrslärm betroffenen Teilflächen.
- Vorgaben für bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden durchzuführende passive Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Aufenthaltsräumen nach DIN 4109.
- Einbau von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftern oder gleichwertiger Maßnahmen bautechnischer Art in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen und vergleichbar schutzwürdigen Nutzungen.

Die von den Schallschutzfestsetzungen betroffenen Flächen ergeben sich aus den Ergebnissen des noch zu erstellenden Schallgutachtens.

5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Luftschadstoffimmissionen

Durch die für die Gewerbegebiete festgesetzte Beschränkung der Zulässigkeit von Betrieben auf solche, die von ihrem Störgrad her auch in einem Mischgebiet zulässig wären, ist durch die vorgesehene bauliche Nutzung der Grundstücke unmittelbar mit keinen nennenswerten Luftschadstoffemissionen zu rechnen. Dementsprechend besteht im Bebauungsplan keine Erfordernis für diesbezügliche Festsetzungen.

Örtlich auftretende Emissionen durch Heizungsanlagen werden durch die Einhaltung der Vorgaben der Energiekonzeption Bahnstadt (vgl. Kapitel 5.5 des Umweltberichts) vermieden.

Aufgrund der durch die Planung bewirkten Veränderungen der Verkehrsströme mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung in der Umgebung des Plangebiets ergeben sich unter Umständen kleinräumig höhere Luftschadstoffbelastungen. Im Bebauungsplan besteht jedoch keine Möglichkeit, diesbezüglich Maßnahmen festzusetzen.

5.5 Energiekonzeption

Die Stadt Heidelberg verfolgt ambitionierte Klimaschutzziele. Aktuell wird an einem Masterplan 100 % Klimaschutz gearbeitet. Ziel des Masterplanes ist es, die Treibhausgasemissionen in Heidelberg bis zum Jahr 2050 um 95 % und den Energiebedarf um 50 % zu reduzieren. Der Gebäudesektor nimmt in diesem Konzept eine zentrale Rolle ein. Durch ihre lange Lebensdauer beeinflussen neu errichtete Gebäude heute maßgeblich den Energiebedarf von 2050. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtteilentwicklung hat der Gemeinderat der Stadt Heidelberg am 03. April 2008 für das Rahmenplangebiet Bahnstadt ein Energiekonzept beschlossen. Ziel des Energiekonzeptes ist es, die CO₂-Emissionen durch effiziente Baustandards, optimierte Wärmeversorgung auf erneuerbaren Energien basierende Energieerzeugung und durch ein Stromsparkonzept zu vermeiden.

Kernaussagen des Energiekonzeptes:

- Die Bebauung der Bahnstadt erfolgt flächendeckend im Passivhausstandard. Ausnahmen sind dort möglich, wo dieser technisch nicht sinnvoll oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Dies kann insbesondere im gewerblichen Bereich der Fall sein, wenn die Verbraucherschwerpunkte nicht bei der Wärme, sondern beim Strom oder der Kühlung liegen. In diesen Fällen soll durch nutzungsspezifische Energieeffizienz-Konzepte eine vergleichbare Umweltbilanz erzielt werden.
- Die Wärmeversorgung der Bahnstadt erfolgt durch Fernwärme mit der optimierten Variante Mininetze. Die Heidelberger Stadtwerke GmbH als Trägerin der Heidelberger Fernwärmeversorgung hat eine einheitliche Preisbildung der Fernwärme entsprechend dem übrigen Stadtgebiet sichergestellt.
- Durch den Bau des Holz-Heizkraftwerks erfolgt die Energieversorgung der Bahnstadt bilanziell zu 100 % mit erneuerbarer Energie.
- Für die Bahnstadt wurde ein Stromsparkonzept entwickelt, das insbesondere auch die bauliche Optimierung hinsichtlich des sommerlichen Wärmeschutzes berücksichtigt. Es steht allen Planungsbeteiligten für die stromseitige Optimierung ihrer Gebäudeeffizienzkonzepte zur Verfügung.

6 Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen der Planung

6.1 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Maßgebend für die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft ist insbesondere die Veränderung der Flächennutzungen zwischen Bestand und Planung.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird es im Planungsgebiet zu Veränderungen der tatsächlichen Flächennutzungen und somit der potenzialbezogenen Flächeneigenschaften kommen.

Bezogen auf die einzelnen Landschaftspotenziale ergeben sich folgende Auswirkungen:

- **Stadtbild/Erlebnispotenzial**

Mit der Realisierung des Vorhabens ist kein Verlust von Flächen besonderer Vielfalt, Eigenart oder Schönheit verbunden.

Vielmehr erfolgt mit Verwirklichung des Planungsvorhabens eine städtebauliche Neuordnung des derzeit sehr unattraktiven Geländes mit dem Ziel der Schaffung eines neuen Stadtviertels mit eigener Identität. Das Stadtbild wird durch die 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 werden gemeinsam mit den bereits hergestellten öffentlichen Grünflächen in der Bahnstadt zur grünordnerischen Vernetzung innerhalb des Heidelberger Westens maßgeblich beitragen.

Die städtebauliche Neuordnung und die Neugestaltung der öffentlichen Grün- und Straßenräume verbessern die Qualität des Stadtbildes erheblich. Zugleich führt die Umnutzung der zerschneidenden früheren Bahnanlagen des ehemaligen Güterbahnhofes sowie der Bahndämme im Westen und im Süden zu einer Verbesserung der Sichtbeziehungen zu den benachbarten Stadtvierteln und Landschaftsräumen. Durch die Schaffung des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Freiraum-

keils der Pfaffengrunder Terrasse entstehen neue Sichtbeziehungen zum angrenzenden Landschaftsraum des Pfaffengrunder Feldes.

- **Böden**

Durch die Planung kommt es zu einer Versiegelung bislang offener Bodenflächen auf insgesamt bis zu 47.230 m². Betroffen ist allerdings eine Fläche, die bereits früher einmal baulich genutzt war und die keinen natürlichen Oberbodenauftrag aufweist.

- **Gewässerhaushalt**

Durch die Planung kommt es zu einer Versiegelung bislang offener Bodenflächen auf insgesamt bis zu 47.230 m².

Diese Fläche geht somit als Versickerungsfläche verloren; die Grundwasserneubildung wird unterbrochen.

Durch die Maßnahmen des Niederschlagswassermanagements können die Auswirkungen auf das Kanalisations- und somit auf das angrenzende Gewässernetz jedoch reduziert werden.

- **Klima**

Durch das Vorhaben gehen auf einer Fläche von 56.350 m² die ruderalen Vegetationsbestände und damit deren lufthygienische und kleinklimatische Ausgleichswirkung verloren.

Weiterhin geht die lufthygienische und kleinklimatische Ausgleichswirkung der Gehölzbestände im Bereich der Flächen des Eisenbahnersportvereins sowie der vereinzelt vorhandenen Bäume und Gehölze im Bereich der gewerblich genutzten Grundstücke entlang der Eppelheimer Straße verloren.

- **Vegetation und Fauna**

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans gehen ca. 56.350 m² ruderal entstandene Vegetationsstrukturen verloren. Weiterhin gehen die Gehölzbestände im Bereich der Flächen des Eisenbahnersportvereins sowie die vereinzelt vorhandenen Bäume und Gehölze im Bereich der gewerblich genutzten Grundstücke entlang der Eppelheimer Straße verloren.

Für die betroffenen streng geschützten Tierarten werden im Rahmen der Ausgleichskonzeption für die gesamte Bahnstadt ausreichend geeignete Ersatzlebensräume geschaffen.

Ein bedingter Ausgleich wird durch die Verpflichtung zur Begrünung von mindestens 66 % der Dachflächen erreicht.

Die Böschungen zum Pfaffengrunder Feld bleiben bestehen und werden durch artenschutzrechtliche Maßnahmen aufgewertet.

6.2 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Die ehemalige Bahnbrücke über die Eppelheimer Straße wird abgebrochen. Diese ist jedoch in der „Denkmaltopographie Stadtkreis Heidelberg“ nicht als schützenswertes Kulturgut aufgeführt.

Der vorhandene Gebäudebestand südlich der Eppelheimer Straße ist überwiegend abzurechnen. Auch diesen Gebäuden kommt keine Schutzwürdigkeit als Kulturgut zu.

6.3 Immissionsbelastung Schall

Verkehrslärm

(wird nach Vorlage des Schallgutachtens ergänzt)

Gewerbelärm

In Folge der Planung ergeben sich Gewerbelärmbelastungen durch die im Bereich der Gewerbe- und Mischgebiete zulässig werdenden Gewerbebetriebe. Anzunehmende Quellen der Lärmbelastung sind insbesondere maschinentechnischen Anlagen wie z.B. Lüftungsanlagen, aber auch die Emissionen des Pkw-Verkehrs in den Zufahrten zu den Tiefgaragen und die Emissionen des Lieferverkehrs.

Die Schutzwürdigkeit der angrenzenden vorhandenen Immissionsorte ist auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten gemäß den in den Bebauungsplänen festgesetzten Gebietsarten gemäß BauNVO einzustufen. Soweit keine Bebauungspläne bestehen, ist die Gebietsart entsprechend der Eigenart der vorhandenen Bebauung festzulegen.

Demnach kommt der Bebauung nördlich der Eppelheimer Straße sowie östlich der Agnesstraße die Schutzwürdigkeit eines Gewerbegebietes zu. Der Bebauung östlich des Plangebiets zwischen Langer Anger und Grüner Meile kommt – ebenso wie den entsprechend festgesetzten Flächen im Bebauungsplangebiet – die Schutzwürdigkeit eines Mischgebiets zu. Alle übrigen Flächen sind als Allgemeines Wohngebiet zu werten. Dies gilt auch für die zwischen Plangebiet und Eppelheimer Straße liegenden Wohnnutzungen.

Angesichts der im Bebauungsplan vorgenommenen Nutzungsgliederung ist davon auszugehen, dass die zu erwartende Gewerbelärmbelastung an allen untersuchten Immissionsorten die maßgebenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 sowie die Richtwerte der TA Lärm grundsätzlich eingehalten werden können, bzw. dass es nicht zu unzulässigen Überschreitungen kommt. Gegebenenfalls kann im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren ein Schallschutznachweis mit Darstellung der ergänzend vorzusehenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Mit Einhaltung der maßgebenden schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 sowie der Richtwerte der TA Lärm ist gewährleistet, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu befürchten sind.

6.4 Luftschadstoffbelastung

Veränderungen der Luftschadstoffbelastungen können sich durch Emissionen der Gebäude und des induzierten Verkehrs ergeben.

Hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen der Gebäude ist angesichts der vorgesehenen Fernwärmeanbindung und der erforderlichen Anpassung an den Passivhausstandard mit keinen nennenswerten zusätzlichen Luftschadstoffemissionen zu rechnen.

Durch die Umsetzung der Planung wird es jedoch zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens und damit auch zu einem Anstieg der Luftschadstoffmengen in den umgebenden Straßen kommen.

Durch die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte bei der Abgasbegrenzung sowie durch gesetzliche Bestimmungen ist damit zu rechnen, dass die Luftschadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs mittelfristig in Zusammenhang mit der Modernisierung des Fahrzeugparks absinken werden. Angesichts der gegebenen Gesamtverkehrsmengen kann davon ausgegangen werden, dass die kleinräumige Erhöhung der Luftschadstofffrachten mittelfristig durch die allgemeine Senkung der Luftschadstoffemissionen zumindest weitgehend ausgeglichen werden wird.

7. Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe von Auswahlgründen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Nutzungsalternativen

Vorhabenalternativen im Sinne von grundlegenden alternativen Nutzungsmöglichkeiten für das Planungsgebiet wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht konkret geprüft, da dem Bebauungsplan die Rahmenplanung Bahnstadt als übergeordnete Vorgabe zugrunde liegt.

Kleinräumig wurden im Rahmen der Fortschreibung der Rahmenplanung verschiedene Varianten zur Anordnung und Abgrenzung der einzelnen Gebietsarten diskutiert. In Bezug auf die Umweltauswirkungen ergeben sich hierdurch jedoch allenfalls in Bezug auf die Schallimmissionen unterschiedliche Auswirkungen.

Grundsätzliche Standortalternativen

Standortalternativen für die geplanten Nutzungen waren nicht zu betrachten, da die vorgesehenen Nutzungen bereits durch die übergeordneten Planungsebenen abgesichert wurden und damit eine bauliche Entwicklung der Bahnstadt vorgegeben ist.

8. Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse

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

9. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen sind der Erfüllungsgrad der grünordnerischen Maßnahmen (Art und Umfang der Maßnahmen) sowie der Pflegezustand der Grünanteile zu prüfen. Weiterhin ist eine Prüfung der Maßnahmen hinsichtlich der sonstigen im Bebauungsplan genannten Ziele, insbesondere in Hinblick auf die Veränderungen von Verkehrsmengen und deren Auswirkungen im Rahmen der Lärmkartierung, den Umgang mit Niederschlagswasser und die energetische Situation erforderlich. Die Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen.

10. Allgemein verständliche Zusammenfassung

<p>Kurzbeschreibung des Vorhabens:</p> <p>Ausweisung folgender Bauflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiete ca. 2,76 ha • Mischgebiete ca. 0,66 ha • Allgemeine Wohngebiete ca. 2,09 ha <p>Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen auf ca. 2,81 ha.</p>	
<p>Beschreibung der Umwelt:</p> <p>Die Fläche stellt sich südlich der Eppelheimer Straße als gewerblich bzw. durch eine Sportanlage genutzte Fläche dar.</p> <p>Im Übrigen handelt es sich vorwiegend um nach Aufgabe des Güter- und Rangierbahnhofs entstandene Verkehrsbrachen mit stellenweise ruderalem Vegetationsaufwuchs auf im Zuge von Bodenmanagementmaßnahmen umgelagerten Erdmassen.</p> <p>Geringe Teilbereiche werden bislang als Verkehrsflächen genutzt (Eppelheimer Straße)</p>	
<p>Beeinträchtigungen der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen sowie Vermeidung, Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen:</p>	
Schutzgüter	Kurzerläuterung
Schutzgut Mensch	<p><i>Vorbelastung:</i> Erhebliche Lärmbelastung durch Verkehrslärm</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Geringfügige Erhöhung der Verkehrslärmbelastung.</p> <p>Geringfügige Erhöhung des Gewerbelärms in den bereits vorbelasteten Immissionsorten Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden allerdings nicht überschritten.</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>Nutzungsgliederung in Bezug auf die Zuordnung der Baugebietsflächen zueinander sowie Nutzungsbeschränkungen innerhalb der Gewerbegebiete</p> <p>Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden.</p>
Schutzgut Tiere und Pflanzen	<p><i>Vorbelastung:</i> isolierte Insellage</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i></p> <p>Die vorhandenen Vegetationsbestände werden vollständig gerodet. Betroffen sind auch Lebensräume streng geschützter Tierarten</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i></p> <p>Umsiedlung der streng geschützten Tierarten in bereits geschaffene Ersatzlebensräume</p> <p>Begrünung auf 66% der Dachflächen.</p> <p>Neugestaltung der Böschungsbereiche zum Pfaffengrunder Feld</p>

Schutzgut Boden	<p><i>Vorbelastung:</i> in Teilbereichen schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Versiegelung von bis zu 47.230 m², dadurch Verlust aller natürlicher Bodenfunktionen</p> <p>Baubedingter Austausch der belasteten Böden, soweit notwendig</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i> Begrünung auf 66% der Dachflächen.</p>
Schutzgut Wasser	<p><i>Vorbelastung:</i> gering schadstoffbelastete anthropogene Auffüllungen</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Versiegelung von bis zu 47.230 m², dadurch Verlust von Versickerungsflächen und verringerte Grundwasserneubildung</p> <p>Austausch der belasteten Böden</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i> Begrünung auf 66% der Dachflächen</p> <p>Rückhaltung und Versickerung von Teilen des Niederschlagswassers</p>
Schutzgut Luft	<p><i>Vorbelastung:</i> Belastung durch Luftschadstoffimmissionen von der Eppelheimer Straße</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Lokale Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen durch steigendes Verkehrsaufkommen. Mittelfristig ist jedoch generell mit einer Senkung der Luftschadstoffbelastung zu rechnen, so dass die Erhöhung kompensiert werden wird.</p>
Schutzgut Klima	<p><i>Vorbelastung:</i> keine über die allgemeine klimatische Situation in Heidelberg hinausgehende Vorbelastung</p> <p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Verlust von 56.350 m² bisherigem ruderalen Vegetationsbestand.</p> <p><i>Maßnahmen/Kompensation:</i> Begrünung auf 66% der Dachflächen</p> <p>Begrünung der Straßenräume</p>
Schutzgut Kultur- und Sachgüter	<p><i>Auswirkungen des Vorhabens:</i> Die ehemalige Bahnbrücke über die Eppelheimer Straße wird abgebrochen. Ebenso ist der vorhandene Gebäudebestand südlich der Eppelheimer Straße überwiegend abzubauen. Diesen Bauten kommt keine Schutzwürdigkeit als Kulturgut zu.</p>
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	<p>Die natürlichen Funktionen, die das Planungsgebiet derzeit erfüllt, gehen insgesamt weitgehend verloren. Über den Verlust der Einzelfunktionen hinaus ist aufgrund der isolierten Lage des Planungsgebietes nicht mit sich gegenseitig verstärkenden Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu rechnen.</p>

	nen.
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 gleichwertig zu werten. In Bezug auf den Immissionsschutz würde eine veränderte Nutzungsgliederung – je nach Ausformung - zu einer Zu- oder Abnahme der Belastung schützenswerter Immissionsorte führen.	
Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen: Bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen ergaben sich keine Schwierigkeiten.	

Heidelberg, den

Annette Friedrich
Stadtplanungsamt